



SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT  
 CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE  
 CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO

Beschluss

Décision

Decisione

14. Feb. 1990

191

Afrika Regional: Beitrag von sFr. 5'150'000.-- im Rahmen des "10-Jahresprogrammes 1986-1995" zur Rehabilitation der TAZARA (Tanzania - Zambia Railway Authority), Zusatzkredit sFr. 4'250'000.--

Aufgrund des Antrages des EDA vom 18. Januar 1990

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

beschlossen:

Der TAZARA (Tanzania - Zambia Railway Authority), vertreten durch die Regierungen von Tansania und Sambia, einen nicht rückzahlbaren Beitrag von insgesamt sFr. 5'150'000.-- zu gewähren. Dieser setzt sich zusammen aus Fr. 4'250'000.--, welche durch diesen Beschluss gewährt werden, sowie aus Fr. 900'000.--, welche im Rahmen der Kompetenzen des Direktors der DEH am 04.09.1989 bewilligt wurden. Der Beitrag wird für die Lieferung von 13 Inspektionsfahrzeugen, die Verstärkung der Unterhaltswerkstätten der Bauabteilung, die Unterstützung der Generaldirektion und zur Schaffung eines Ersatzteiffonds verwendet.

Der für die Durchführung notwendige Betrag wird dem Rahmenkredit von 2.1 Milliarden gemäss BB vom 23. September 1987 belastet.

Die sich aus dieser Verpflichtung ergebenden Zahlungen sind zulasten des Voranschlagkredites Rubrik 202.493 vorzunehmen.

Für getreuen Auszug  
 Der Protokollführer

Protokollauszug an:				
<input checked="" type="checkbox"/> ohne / <input type="checkbox"/> mit Beilage				
z.V.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
X		EDA	12	-
		EDI		
		EJPD		
		EMD		
X		EFD	7	-
X		EVD	7	-
		EVED		
		BK		
X		EFK	2	-
X		Fin.Del.	2	-



EIDGENÖSSISCHES DEPARTEMENT  
FÜR AUSWÄRTIGE ANGELEGENHEITEN  
DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES  
DIPARTIMENTO FEDERALE DEGLI AFFARI ESTERI

Bern, 18. Januar 1990

Wird Gegenstand einer  
Pressemitteilung

AN DEN BUNDESRAT

Afrika Regional: Beitrag von sFr. 5'150'000.-- im Rahmen des "10-Jahresprogrammes 1986-1995" zur Rehabilitation der TAZARA (Tansania - Zambia Railway Authority)

---

I

Mit dem vorliegenden Antrag wird empfohlen, der "Tanzania - Zambia Railway Authority" - TAZARA, vertreten durch die Regierungen von Tansania und Sambia, einen nicht rückzahlbaren Beitrag<sup>1</sup> von sFr. 5'150'000.-- im Rahmen ihres "10-Years Development Plan" zu gewähren. Dieser dritte Beitrag seit 1986 umfasst die Lieferung von 13 Inspektionsfahrzeugen für die Führung und Ueberwachung des Bahnbetriebs und des Unterhaltes des Bahnkörpers, die Verstärkung der Werkstätten für Schienentraktoren, die Ausbildung von Fahrern, Mechanikern und Elektrikern sowie die Bereitstellung eines Fonds zur Ersatzteilbeschaffung. Die Zusammenarbeit der Schweiz ist in ein sehr anspruchsvolles Programm integriert, das von elf Gebern unterstützt wird. Zur Stärkung der Managementkapazität der Generaldirektion sind auch Mittel für die Finanzierung von Beratungsleistungen vorgesehen.

II

1. Die TAZARA als Verkehrsträger der SADCC-Region

1.1 Das politisch wirtschaftliche Umfeld

Durch 1968/69 abgeschlossene Staatsverträge zwischen Tansania, Sambia und der Volksrepublik China wurde die zwischenstaatliche Bahnunternehmung TAZARA gegründet. Nach einer Rekordbauzeit wurde die Bahn 1976 dem Betrieb übergeben. Die Bahnlinie verbindet über 1857 km den Hafen von Dar es Salaam mit der Station Kapiri Mposhi der sambischen Staatsbahn. Sie hat für die verkehrsmässige Erschliessung des südlichen Afrika eine grosse Bedeutung. Die SADCC (Southern Africa Development Coordination Conference) hat daher die TAZARA in ihre Entwicklungspläne aufgenommen. Bis vor kurzem

---

<sup>1</sup> Im Rahmen der Kompetenzen des Direktors der DEH wurde am 04.09.89 ein Kredit von sFr. 900'000.-- (238/89) bereits freigegeben.



war es für die nördlichen Länder des südlichen Afrika (Sambia, Malawi, teilweise Zimbabwe und Zaire), auch der einzige Zugang zum Meer, welcher nicht kriegerischen Ereignissen ausgesetzt war. Nachdem nun aber der "Beira-Korridor" in Mosambik sein Verkehrsaufkommen dauernd steigert und die Wiedereröffnung der Benguelabahn durch Angola hohe Priorität genießt, bleiben die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen weiterhin schwierig. Waren es seit Aufnahme des Betriebes die sich ständig verschlechternden Handelsbedingungen, wie z.B. der Zerfall des Kupferpreises, so sind es heute die neuen Transportalternativen, welche die Wettbewerbssituation zusätzlich prägen.

## 1.2 Der Zehnjahres-Entwicklungsplan 1986 - 1995

TAZARA war von Anfang an gezwungen, die erwirtschafteten Mittel in den Betrieb der Bahn zu stecken. Den Erfordernissen des Unterhalts konnte nicht genügend Rechnung getragen werden. Dank der guten Bauqualität des Bahnkörpers waren die Konsequenzen zunächst wenig offensichtlich. Um die strategische Bedeutung der Bahn zu gewährleisten, stellte die TAZARA 1985 im Rahmen der regionalen Infrastrukturplanung des "Southern Africa Transport and Communication Committee" (SATCC) einen "10-Year Development Plan" (TYDP) vor. Im Jahre 1988 wurde ein revidiertes Programm mit einem Investitionsvolumen von 241 Mio. USD aufgestellt. Davon ist für 23 Projekte die Finanzierung von 130 Mio. USD durch 11 Geber gesichert. Der Anteil der TAZARA an der Finanzierung der Gesamtkosten beträgt etwa 5 %. Die 23 Einzelprojekte zielen auf eine Verbesserung des Unterhaltes, eine Ausweitung der jährlichen Transportkapazität von gegenwärtig etwa 1.2 Mio. t auf 1.8 Mio. t und die kontinuierliche Steigerung der Passagierzahlen (gegenwärtig etwa 1.5 Mio.), sowie auf eine Stärkung der Managementkapazitäten.

## 1.3 Erfahrungen des TYDP

Seit der Implementierung des Programmes konnte zwar eine Stabilisierung des Transportvolumens erreicht und die Passagierzahlen bedeutend erhöht werden. Die zusätzlichen Aufgaben haben aber auch die Schwachstellen der TAZARA aufgedeckt.

Zu den politischen Randbedingungen, die sich aus dem bi-nationalen Eigentum der Bahn ergeben, gesellen sich auch die Nachteile des halbstaatlichen Betriebes. Dazu gehören unter anderem das komplizierte Verrechnungssystem der zwischenstaatlichen Leistungen, eine schwache Position auf dem Arbeitsmarkt, wichtige nichtbesetzte Kaderstellen, eine weitgehend fehlende Personalpolitik und folglich Führungsmängel auf allen Ebenen. Die fehlende Motivation und mangelnde Disziplin sind wichtige Faktoren für den ungenügenden wirtschaftlichen Erfolg. So sind häufige Entgleisungen oder grosse Ausfälle an fahrbereiten Lokomotiven innerbetriebliche Gründe für die Stagnation des Transportvolumens.

Nach anfänglichem Sperren des Management, den oben aufgeführten Teufelskreis systematisch zu durchbrechen, ist in den letzten Monaten eine flexiblere Haltung festzustellen. Auf Druck, vor allem der nordischen Geber, genießen jetzt Projekte zur Steigerung der Managementkapazität hohe Priorität.



## 2. Die Zusammenarbeit der Schweiz

### 2.1 Beiträge 1986-1989 (Phasen 1 und 2)

In Tansania ist das geographische Einzugsgebiet der TAZARA entlang der Strecke Dar es Salaam - Ifakara - Mbeya als sogenannter "Uhuru-Korridor" bekannt. Die Bahn erschliesst Regionen, in denen die Schwerpunkte des Länderprogrammes der DEH liegen. Somit war die Bereitschaft der Schweiz, dem Aufruf der SADCC zur Unterstützung der TAZARA zu folgen, kohärent mit den Infrastrukturprojekten der DEH in Tansania. Seit Ende 1986 hat sich die Schweiz mit zwei Geschenken von insgesamt 7.1 Mio. sFr. beteiligt. Der erste Beitrag umfasste die Lieferung von 12 Schienentraktoren mit Zubehör und Ersatzteilen für das Projekt "CE 5: Railburn Repairs", einem Programm zur Behebung von Schäden an den Schienen, die durch Verwendung zu schwacher Lokomotiven und wegen Fahrfehlern des Personals entstanden sind. Weitere 14 baugleiche Traktoren wurden 1987/88 für das Projekt "CE 3: Mechanized Track Maintenance" beschafft. In diesem Projekt wird der Geleiseunterhalt vom vollständig händischen auf ein grösstenteils mechanisiertes Vorgehen umgestellt, was den technischen Anforderungen zur Gewährleistung eines gesicherten Geleiseunterbaus entspricht. Ergänzt wurde diese Beschaffung durch die Lieferung von Ersatzteilen und die Ausbildung von Fahrern, Mechanikern und Elektrikern (60 Personen). Zudem werden 15 grosse Frachtcontainer in Tansania zu mobilen Unterkünften für das Unterhaltspersonal umgebaut. Für die Beschaffung und Inspektion der Traktoren hat die GD-SBB mehrere Spezialisten zur Verfügung gestellt. Ebenso konnten zwei Eisenbahner während 8 Monaten als Instruktoren im Kleinunterhalt eingesetzt werden. Ueber ein angewandtes Forschungsprojekt, das von der ETHZ in Zusammenarbeit mit der Ingenieur fakultät Dar es Salaam durchgeführt wird, konnten für die TAZARA Lösungen für geotechnische Probleme, die sich auf einer Strecke von über 100 km stellen, gefunden werden.

### 2.2 Erfahrungen der Zusammenarbeit

Im Hinblick auf das schwierige Umfeld, das vor allem die Geber, welche sich auf Unterstützung des Bahnbetriebes (Rollmaterial etc.) konzentrieren, zu spüren bekommen, ist der Beitrag der Schweiz an einen verhältnismässig gut geführten Bereich der TAZARA angegliedert. Die Bauabteilung wird durch kompetente Leute geführt, die ihrerseits mit den betriebsinternen personalpolitischen Widrigkeiten kämpfen. Die guten Kontakte der unseinerseits mit der Zusammenarbeit betrauten Konsulenten zu den Partnern, aber auch die anerkannt gute Qualität der in Deutschland hergestellten Schienentraktoren, tragen zu diesem positiven Gesamturteil bei.

## 3. Der Beitrag der Schweiz, Phase 3 und 4

### 3.1 Zielsetzung:

Die Zielsetzung umfasst die Verstärkung der Bauleitungs- und Ueberwachungskapazitäten für Betrieb und Unterhalt der Bahn einerseits und der Weiterführung der Ausbildung und der Sicherstellung des Unterhalts der gelieferten Traktoren (ab 1991 total 39 Einheiten) andererseits.

### 3.2 Die Komponenten:

1. Die mangelnde Mobilität wird als eine der Hauptursachen der ungenügenden, innerbetrieblichen Ueberwachung der Betriebsabläufe (Unterhalt,



Telekommunikation, etc.) angesehen. Die Beschaffung von 13 Inspektionsfahrzeugen als Ersatz der ausgedienten, von den Chinesen gelieferten Draisinen, wird diesen Engpass bei der Generaldirektion und den je 6 Distrikten der Bau- und Betriebsabteilung beheben. Auf Wunsch der TAZARA werden diese Fahrzeuge mit Ausnahme des Kabinenaufbaus und der Steuerung auf der identischen elektro-mechanischen Basis wieder durch die Firma Schöma (BRD) hergestellt. Die Lieferung ohne zusätzliche Ausschreibung erfolgt in Uebereinstimmung mit der Beschaffungspolitik der SBB im Sinne einer Ergänzungsbeschaffung. Das gewählte Vorgehen wurde ebenfalls mit der Kommission für Einkaufsfragen besprochen. Das Preis-Leistungsverhältnis des in Zusammenarbeit mit der TAZARA und der SBB spezifizierten Produktes wird durch letztere als sehr gut beurteilt. Damit wird auch die Bewirtschaftung der Ersatzteile, der Unterhalt und die Ausbildung weiter vereinheitlicht.

2. Bis anhin wurde die Ausbildung von Fahrern und Unterhaltspersonal durch einen Konsulenten gewährleistet. Sein Auftrag umfasste ebenfalls die Erarbeitung eines Unterhaltskonzeptes, welches nebst der Ersatzteilbewirtschaftung die Reorganisation der acht Werkstätten der Bauabteilung umfasst. Für die nächsten zwei Jahre wird der gleiche Experte von der DEH direkt als Langzeitberater zwecks Implementierung des Unterhaltskonzeptes bei der TAZARA eingesetzt. Aufgrund seiner langjährigen Erfahrung stellt dieser auch die Ausbildung von Fahrern und Mechanikern für die neuen Fahrzeuge sicher.
3. Für die nächsten 3 Jahre wird ein separater Objektkredit als Ersatzteilmfonds eröffnet, mit dem Ziel, nur die Teile zur Deckung der laufenden Bedürfnisse vor Ort lagern zu müssen, um Verluste durch unsachgemässe Lagerung zu vermeiden. Damit werden die Ersatzteilkosten für total 6 Jahre auf ca. 9 % der Investition reduziert.
4. Zur Unterstützung der erwähnten drei Hauptbereiche der weiteren Zusammenarbeit mit der TAZARA sind externe Beratungsleistungen vorgesehen. Für die fachtechnischen Werkskontrollen stellt die GD-SBB weiterhin ihre Spezialisten zur Verfügung. Die Techniker der TAZARA werden bei der Endmontage der Fahrzeuge im Werk der Schöma in die Technik der Geräte eingeführt. Ebenso werden Mittel bereitgestellt, um die geotechnischen Feldversuche unter der Leitung der ETHZ und der Ingenieurfakultät Dar es Salaam abzuschliessen. Diese umfassen auch die Lieferung von 30'000 m<sup>2</sup> Geotextilien und zwei Verdichtungsgeräten, womit die dringende Instandstellung von total etwa 8 km der Bahnstrecke möglich wird.
5. Neu in der Zusammenarbeit wird ein Beitrag zur Verbesserung der Managementkapazität der Generaldirektion sein. Der vorgesehene Beitrag wird sich auf die externe Verstärkung eines zambischen Beratungsbüros beschränken, welches die TAZARA bei der Erarbeitung einer Personalpolitik unterstützt. Mit diesem Projekt unternimmt die TAZARA einen wichtigen Schritt, die Geschäftspolitik und die notwendigen Organisationsentwicklungen den betrieblichen Anforderungen anzupassen. Der Beitrag der Schweiz ist auch ein Bestandteil des Dialoges zwischen der TAZARA und den Gebern.



4. Mittel4.1 Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten des vorgeschlagenen dritten Beitrages an die TAZARA belaufen sich auf sFr. 5'150'000.--. Der Beitrag der TAZARA ist nicht direkt quantifizierbar. Er umfasst aber den Betrieb der Schienenfahrzeuge in den entsprechenden Programmen, die Personalkosten sowie die Uebernahme der Lokalkosten für die Instandstellung von acht Werkstätten und den Einbau der Geotextilien.

Mitte 1989 war die Vorbereitung des Vertrages mit der Firma Schöma abgeschlossen. Ebenso wurde seitens der TAZARA der Einsatz des Experten möglichst frühzeitig gewünscht. Unter anderem waren aber Detailfragen, wie die Art der Unterstützung der Generaldirektion, noch nicht ausreichend geklärt. Um eine nachträgliche Teuerungsanpassung zu vermeiden und die Lieferfristen der Fahrzeuge möglichst kurz zu halten, wurde im Rahmen der Kompetenzen des Direktors der DEH ein Kredit von sFr. 900'000.-- (238/89 vom 04.09.89) freigegeben. Der Vertrag mit dem Lieferanten wurde am 18.10.89 abgeschlossen. Der Experte ist seit dem 01.10.89 im Einsatz.

Aus administrativen Gründen wird der Beitrag der Schweiz in die Phasen 3 und 4 gegliedert, wobei die Einheit der Materie gewahrt wird. Es werden dazu zwei Objektkredite eröffnet.

Phase 3: Materiallieferungen und technische Unterstützung, 7/89 - 12/91

	Kredit 238/89	Zusatzkredit 385/89	Total
TA1: 13 Inspektionsfahrzeuge	600'000.--	3'206'000.--	3'806'000.--
TA2: Verstärkung Werkstätten in Bauabteilung	200'000.--	330'000.--	530'000.--
TA3: "Applied research" FOE/ETHZ	100'000.--	54'500.--	154'000.--
TA4: Konsulenten + Ausbildung	---	180'000.--	180'000.--
Total Phase 3:	900'000.-- =====	3'770'000.-- =====	4'670'000.-- =====

Phase 4: Ersatzteiffonds 1/90 - 12/92, Kredit 385/89

Lieferung von Ersatzteilen, Total Phase 4: sFr. 480'000.--  
(Davon werden sFr. 145'000.-- aus dem Kredit 199/86 wieder budgetiert, die in der Phase 1 für einen Ersatzteiffonds vorgesehen waren).

**GESAMTTOTAL (Phase 3 und Phase 4)** sFr. 5'150'000.--  
=====



#### 4.2 Durchführung

Das Projekt wird formell durch die TAZARA vertreten. Das entsprechende Abkommen wird mit den Regierungen von Tansania und Sambia abgeschlossen. Die Verwendung der Mittel zur Beschaffung der Fahrzeuge sind im Vertrag mit der Schöma festgelegt, wobei Anzahlungen und Qualität der Lieferung durch entsprechende Garantien abgedeckt sind. Die fachtechnische Kontrolle durch die GD-SBB wird weitergeführt.

Die Verstärkung der Werkstätten der Bauabteilung erfolgt als direkte Aktion der DEH. Für die fachtechnische Beratung des in Schweden rekrutierten Experten wurde ein "Backstopping"-Vertrag mit dem Projektleiter des früheren Konsulentenmandates abgeschlossen. Dieser übernimmt auch die Abnahmekontrolle der Ersatzteile vor deren Verschiffung. Diese werden durch den Lieferanten der Schienenfahrzeuge entsprechend eines im Unterhaltskonzeptes vorgesehenen Beschaffungsreglementes geliefert.

#### 5. Gesamteinschätzung

Die Erwartungen, welche an den 10-Jahresentwicklungsplan zur Rehabilitation gestellt werden, und die auftretenden Schwierigkeiten bei der seit knapp 3 Jahren laufenden Implementierung wurden bereits dargestellt.

Der Beitrag der Schweiz ist, als Teil einer gemeinsamen Aktion verschiedener Geber, in die regionalen Anstrengungen zu einer koordinierten Wirtschaftsentwicklung im südlichen Afrika eingebettet. Dabei wird schweizerische Erfahrung im Bahnbetrieb und -unterhalt zielgerichtet eingebracht. Die Konzentration auf den eigentlichen Unterhalts- und Ueberwachungsbereich der TAZARA, sowie die Beschaffung einheitlicher Fahrzeugtypen hat sich im schwierigen Umfeld bewährt.

Als Hauptrisiko für den Erfolg des Gesamtprogrammes "TYDP" sind die Schwäche des Top-Managements der Bahn<sup>2</sup> und die sich daraus ergebenden Konsequenzen zu werten. Die Schweiz trägt diesem Umstand im Rahmen ihrer Möglichkeiten Rechnung, indem dem Antrag auf eine Unterstützung der Generaldirektion stattgegeben wird. Diese Erfahrung wird ebenfalls im Rahmen der Geberkoordination, in welcher das Koordinationsbüro eine anerkanntermassen wichtige Rolle spielt, von Nutzen sein.

Da die Ausbildung des mittleren Management, als wichtiges Element zur Verbesserung der Verwaltung der Bahn, regional effizienter zu organisieren ist, wird die Schweiz ab 1990 ein entsprechendes Programm der SATCC unterstützen. Die Federführung liegt dabei auf Geberseite bei der Bundesrepublik; die EG trägt das Programm ebenfalls mit.

#### 6. Dokumente zur Erarbeitung des vorliegenden Antrages

- DEH : t.311 Tansania 49, Antrag 238/89 vom 04.09.1989
- DEH : Bericht des Koordinators über Gebersitzungen 1989
- TAZARA : Revised Ten Years Development Plan, Aug. 1988
- TAZARA : TYDP, Progress Reports No 9 (June-Sept. 1989)

<sup>2</sup> Seit Mitte Dezember ist ein neuer GM im Amt.

- 7 -

- DEH : Contract for the Construction and Delivery of Inspection Trolleys between SDC and Schöma, D-Diepholz of 18.10.1989
- GD-SBB : Beschaffung Inspektionsfahrzeuge, Brief vom 29.06.1988
- BOLIDEN Contech: Training Programme for Operation, Servicing and regular routine maintenance of trolley (report, 8.1989)
- DEH/TAZARA : Gespräche zwischen DEH und dem Deputy-GM vom 20.06.89 in Bern, sowie zwischen dem Direktor und dem Deputy-GM am 08.11.89 in Dar es Salaam.

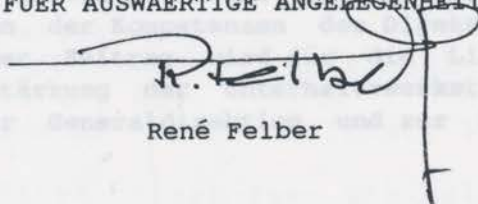
### III

Das Bundesamt für Aussenwirtschaft und die eidgenössische Finanzverwaltung sind im Rahmen des Vorverfahrens konsultiert worden; sie sind mit dem vorliegenden Antrag einverstanden.

### IV

Wir beantragen Ihnen, dem beiliegenden Beschlusentwurf zuzustimmen.

EIDGENOESSISCHES DEPARTEMENT  
FUER AUSWAERTIGE ANGELEGENHEITEN

  
René Felber

#### Protokollauszug an:

- EDA 12 zur Ausführung
- EFD 7 zur Information
- EVD 7 (GS 5, BAWI 2) zur Kenntnis
- EFK 2 zur Kenntnis
- Fin Del 2 zur Kenntnis

#### Zum Mitbericht an:

- Eidg. Volkswirtschaftsdepartement
- Eidg. Finanzdepartement

#### Beilage:

- Entwurf Beschluss des Bundesrates



Entschädigungsverhandlungen  
 mit der Sowjetunion

Aufgrund des Antrags des EDA vom 2. Februar 1990

Afrika Regional: Beitrag von sFr. 5'150'000.-- im Rahmen des "10-Jahres-  
 programms 1986-1995" zur Rehabilitation der TAZARA  
 (Tanzania - Zambia Railway Authority)

1. Von den Ausführungen des Antrags wird Kenntnis genommen.  
 2. Das EDA wird beauftragt, im Sinne des Antrags mit der  
 Auf Grund des Antrages des EDA vom 18. Januar 1990  
 Auf Grund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

beschlossen:

Der TAZARA (Tanzania - Zambia Railway Authority), vertreten durch die  
 Regierungen von Tansania und Sambia, einen nicht rückzahlbaren Beitrag von  
 insgesamt sFr. 5'150'000.-- zu gewähren. Dieser setzt sich zusammen aus  
 Fr. 4'250'000.--, welche durch diesen Beschluss gewährt werden, sowie aus  
 Fr. 900'000.--, welche im Rahmen der Kompetenzen des Direktors der DEH am  
 04.09.1989 bewilligt wurden. Der Beitrag wird für die Lieferung von 13  
 Inspektionsfahrzeugen, die Verstärkung der Unterhaltswerkstätten der Bau-  
 abteilung, die Unterstützung der Generaldirektion und zur Schaffung eines  
 Ersatzteulfonds verwendet.

Die Verpflichtung von sFr. 4'250'000.-- wird dem Rahmenkredit von 2.1  
 Milliarden gemäss BB vom 23. September 1987 belastet.

Die sich aus dieser Verpflichtung ergebenden Zahlungen sind zulasten des  
 Voranschlagkredites Rubrik 202.493 vorzunehmen.

Für getreuen Auszug  
 Der Protokollführer

Für getreuen Auszug,  
 der Protokollführer:

Anzahlzug etc.			
mit Betrag			
Nr.	Dep.	Amt.	Akten
	EDA	8	-
	EDI		
	EDPO		
	EDM		
	EDF	3	-
	EVD	3	-
	EVED		
	ER	1	-
	ERK	1	-
	ERLON	2	-