

JAHRESBERICHT

1998

ORGANE DER STIFTUNG

Stiftungsrat:

Präsident:

Werner Niederer*	<i>Regierungsrat des Kantons Appenzell-Ausserrhoden</i>	Herisau
------------------	---	---------

Vizepräsidentin:

Stefanie Brander*	<i>Bundesamt für Kultur</i>	Bern
-------------------	-----------------------------	------

Mitglieder des Stiftungsrates:

May Bittel*	<i>Zigeunermmission</i>	Versoix
Claudio Candinas	<i>Justiz-, Polizei- und Sanitätsdepartement des Kantons Graubünden</i>	Chur
Robert Huber*	<i>Radgenossenschaft der Landstrasse</i>	Zürich
Daniel Huber	<i>Radgenossenschaft der Landstrasse</i>	Balsthal
Johann Moser-Graf	<i>Radgenossenschaft der Landstrasse</i>	Geuensee
Sigisbert Lutz	<i>Schweizerischer Gemeindeverband</i>	Schönbühl
Max Läubli	<i>Radgenossenschaft der Landstrasse</i>	Claro
Dr.iur. Markus Metz	<i>Schweizerischer Gemeindeverband</i>	Binningen
Dr.iur. Guido Sutter	<i>Bundesamt für Wirtschaft und Arbeit</i>	Bern

*) Mitglieder des Ausschusses

Kontrollstelle:

Eidg. Finanzverwaltung, Bern

Geschäftsstelle:

Dr.iur. Urs Glaus, Rechtsanwalt, Scheffelstrasse 1, 9000 St. Gallen
Tel. 071/244 68 64 Fax 071/245 95 35

1. Gründung und Tätigkeit

Im Jahre 1991 unterbreitete die Kommission für soziale Sicherheit dem Bundesparlament eine parlamentarische Initiative für die Einrichtung der Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende". Am 7. Oktober 1994 wurde das entsprechende Bundesgesetz für die Einrichtung der Stiftung vom National- und Ständerat gutgeheissen. Der Bund stellt der Stiftung ein Kapital von Fr. 1'000'000.-- sowie für die ersten fünf Jahre einen Betriebsbeitrag von Fr. 750'000.-- auf fünf Jahre verteilt zur Verfügung. Am 1. Mai 1997 wurde die Stiftung gegründet und der aus elf Mitgliedern bestehende Stiftungsrat ernannt.

Zweck und Vertretung

Die Stiftung bezweckt generell die Sicherung und Verbesserung der Lebenssituation der Fahrenden durch die Förderung der interkantonalen und interkommunalen Zusammenarbeit. Das kommt in der Zusammensetzung des Stiftungsrates zum Ausdruck, in welchem fünf Fahrende und je zwei Vertreter von Bund, Kantonen und Gemeinden Einsitz haben.

Der Stiftungsrat musste sich zuerst die Strukturen schaffen. Zunächst wurde eine Geschäftsstelle bezeichnet. Anschliessend wurde ein Geschäftsreglement ausgearbeitet. Der Stiftungsrat will sicherstellen, dass die Aufgaben der Stiftung effizient erfüllt und die vorhandenen Mittel möglichst wirksam eingesetzt werden. Er ist sich aber auch bewusst, dass die Stiftung nicht von heute auf morgen und schon nach kurzer Zeit Probleme lösen kann, die teilweise seit Jahren anstehen.

Der Stiftungsrat ist 1998 zu fünf Sitzungen zusammenkommen. Besondere Aufgaben nahmen der Ausschuss des Stiftungsrates und eine Kommission für den Bericht "Ausländische Fahrende" wahr.

Im Stiftungsrat arbeiten Fahrende und Sesshafte zusammen, um die Lebenssituation der fahrenden Bevölkerung zu sichern und das kulturelle Selbstverständnis derselben zu wahren, wie es in der Präambel der Stiftungsurkunde heisst. Aus heutiger Sicht ist es dem Stiftungsrat gelungen, ein Klima des Vertrauens zu bilden, das Voraussetzung und Grundlage für eine wirkungsvolle Zusammenarbeit ist. Unter Berücksichtigung der gesamten Umstände ist der Stiftungsrat befriedigt über die Ergebnisse seiner Tätigkeit.

2. Schwerpunkte

2.1 Situation der Fahrenden

Der Stiftungsrat hat als erstes die aktuelle Situation der Fahrenden in der Schweiz darstellen und ihre Probleme aufzeigen wollen. Dieser Bericht "Situation der Fahrenden in der Schweiz" ist auf den Seiten 8 ff. abgedruckt. Im Vordergrund stehen die fehlenden Stand- und Durchgangsplätze sowie die unterschiedlichen kantonalen Regelungen des Wandergewerbes.

2.2 Stand- und Durchgangsplätze

Die allgemeine Problematik ist im erwähnten Bericht erläutert. Zwei besondere Einzelfälle wurden im Jahre 1998 an die Stiftung herangetragen. Ein privater Grundeigentümer liess der Stiftung mitteilen, dass er den Fahrenden ein Grundstück zur Verfügung stellen wolle. Die Abklärungen der Gemeinde und der Fahrenden zusammen mit der Stiftung haben indessen ergeben, dass das Grundstück nicht geeignet war.

In der Stadt Bern wurde im Herbst 1998 nach jahrelangen Bemühungen der Standplatz Buech eingeweiht. Es wurden 36 Plätze angeboten, die bereits belegt sind.

Im Sommer 1998 wurde die Stiftung darum gebeten, Fahrende gegenüber dem Kanton St. Gallen zu vertreten, der ihnen die Miete eines Standplatzes gekündigt hatte, weil der Platz für ein öffentliches Werk vorgesehen war. Der Kanton St. Gallen hat eine Uebergangslösung, jedoch keine neue und befriedigende Dauerlösung zur Verfügung gestellt. Die Stiftung besteht jedoch darauf, dass nicht nur Uebergangslösungen improvisiert, sondern die Bedürfnisse der Fahrenden ernsthaft geprüft und in kurzer Zeit auch Plätze zur Verfügung gestellt werden. Die Stiftung führt im Inter-

esse der Fahrenden Verhandlungen mit dem Kanton St. Gallen und in ähnlichen Situationen mit anderen Kantonen.

Der Stiftungsrat will in Kantonen und Gemeinden darauf hinwirken, dass mehr Stand- und Durchgangsplätze eingerichtet werden. Das Bedürfnis der Fahrenden ist anerkannt, dennoch wird immer wieder vorgebracht, dass das geltende Planungsrecht der Realisierung entgegenstehe. Der Stiftungsrat hat deshalb beschlossen, ein plan-technisches Gutachten hauptsächlich zur Frage einzuholen, wie im Rahmen des geltenden Rechtes auch die Raumbedürfnisse der Fahrenden berücksichtigt werden könnten.

2.3 Kantonales Wandergewerbe

Die Stiftung hat eine Empfehlung der Wettbewerbskommission veranlasst, welche am 7. September 1998 den Kantonen zugestellt wurde. Die Wettbewerbskommission empfiehlt den Kantonen, ihre Bewilligungspraxis betreffend das Wandergewerbe zu überprüfen und Beschränkungen, welche nicht der Lauterkeit des Handelsverkehrs und dem Konsumentenschutz dienen, aufzuheben. Sie postuliert weiter die Anerkennung von Gewerbebewilligungen des Herkunftskantons im Bestimmungskanton. Die heute hohen Gebühren der Kantone sind nicht mehr gerechtfertigt.

Die Stiftung hat die Kantone im Nachgang zum Schreiben der Wettbewerbskommission auf diese Empfehlungen der Wettbewerbskommission aufmerksam gemacht, da der Eindruck entstanden ist, das Gutachten der Wettbewerbskommission sei von den Kantonen noch nicht zur Kenntnis genommen worden. Die Stiftung hofft, dass die Kantone ihre Praxis anpassen, zumal davon auszugehen ist, dass in absehbarer Zeit das Wandergewerbe auf Bundesebene geregelt sein wird.

2.4 Ausländische Fahrende in der Schweiz

In der wärmeren Jahreszeit reisen ausländische Fahrende in die Schweiz ein und gehen hier ihrem traditionellen Erwerb nach. Es sind immer wieder Spannungen zwischen den ausländischen Fahrenden und der sesshaften Bevölkerung aufgetreten. Eine Umfrage bei den Kantonen hat gezeigt, dass regelmässig die von den ausländischen Fahrenden benützten Plätze in grosser Unordnung hinterlassen werden. Die schweizerischen Fahrenden sind von diesen Problemen deshalb mitbetroffen, weil in der Regel nicht zwischen ausländischen und schweizerischen Fahrenden unterschieden wird und eine negative Einstellung und Ablehnung bei der sesshaften Bevölkerung alle Fahrenden betreffen. Das Eidgenössische Departement des Innern hat die Stiftung beauftragt, Vorschläge zu unterbreiten, wie das Problem angegangen werden könnte.

Die Stiftung empfiehlt erstens, dass vor allem mehr Plätze zur Verfügung gestellt werden; die Kantone sind aufgefordert, gemeinsam insgesamt mehr Plätze zur Verfügung zu stellen als nötig sind, damit nicht immer die gleichen Plätze benützt werden und so die Belastung auf die Kantone gleichmässig verteilt wird. Zweitens sollen grosse Verbände der ausländischen Fahrenden in kleinere aufgeteilt werden, damit Plätze nicht überbelegt werden und die Benützungsregeln eher eingehalten werden können. Die Stiftung schlägt drittens flankierende Massnahmen vor, nämlich die Ausarbeitung von Benützungsregeln für die Plätze sowie die Vermittlung dieser Regeln an die Fahrenden; die Stiftung will Tagungen für kantonale Verantwortliche und Vermittler der Radgenossenschaft über Besonderheiten im Umgang mit Fahrenden durchführen.

3. Situation der Fahrenden in der Schweiz

3.1 Kultur und besondere Probleme

3.1.1 Kultur der Fahrenden

Sprachlich ist die Sammelbezeichnung "Fahrende" eine ungenaue Bezeichnung für jene Menschen, die im Familienverband traditioneller Weise nomadisch leben. Genauer, historisch allerdings belastet, wäre der Ausdruck "Zigeuner". Die Hauptgruppe der Fahrenden in der Schweiz nennt sich "Jenische". Neben den Jenischen gibt es andere Stämme, insbesondere Sinti. Von den ausländischen Fahrenden, die durch die Schweiz ziehen, gehören die meisten zum Stamm der Roma.

Die Kultur der Fahrenden kennzeichnet sich vor allem durch vier Elemente.

Im Vordergrund steht das Leben im Familien- oder Sippenverband. Die Fahrenden leben, arbeiten und reisen im Verband.

Das zweite die Kultur der Fahrenden kennzeichnende Element sind die Sprachen. Die Fahrenden sprechen je nach Stammeszugehörigkeit eine eigene Sprache; bei den Jenischen hat sich über Jahrhunderte hinweg ein besonderes Verständigungsmittel entwickelt, nämlich das Jenische. Allen Sprachen der Fahrenden ist gemeinsam, dass sie keine Schriftsprachen sind und nicht von in sesshaften Kulturen Lebenden gesprochen werden.

Das augenfälligste Kennzeichen der Kultur der Fahrenden ist ihr nomadisierendes Leben. In der Schweiz benützen die Fahrenden aus klimatischen Gründen eine stabilere Wohnsituation während der kalten Jahreszeit, sei es in einem "schweren" Wagen, sei es in einer stabilen Wohnsituation, und einem Wagen, mit dem sie umherziehen.

Dem nomadischen Leben in einer mehrheitlich sesshaften Kultur entsprechen - ein weiteres Kennzeichen der Kultur der Fahrenden - traditionelle, mit dem Nomadentum verbundene Berufe (Handel mit Altwaren, Körben, Schleifen, Verlöten, Wanderhandel, Recycling-Handel usw.). Mit dieser gewerblichen Tätigkeit ist die Ausbildung der Kinder eng verbunden: die Kinder helfen schon im Vorschulalter den Eltern und den übrigen Verbandsmitgliedern bei ihrer Tätigkeit und erwerben so spielend entsprechende Fähigkeiten.

Die Fahrenden sind eine kulturelle Minderheit in unserem Land. Sie wurden zwischen 1926 und 1973 durch das zur Pro Juventute gehörende "Hilfswerk für die Kinder der Landstrasse" in schlimmer Weise verfolgt und diskriminiert. Über 600 Kinder wurden ihren Eltern weggenommen und teils bei Pflegeeltern, teils in Heimen und Waisenhäusern und sogar in psychiatrischen Kliniken untergebracht. Im Frühling 1998 ist eine vom Bund in Auftrag gegebene historische Studie über das Hilfswerk publiziert worden, in der die Rollen der Pro Juventute und des Bundes anhand der Akten im Bundesarchiv genauer untersucht wurden (Leimgruber, Meier, Sablonier: Das Hilfswerk für die Kinder der Landstrasse, Bundesarchiv Dossier 9, Bern 1998; zu beziehen bei EDMZ, 3000 Bern).

Nach Schätzungen von Fahrenden und Sesshaften leben zwischen 3'000 und 5'000 Schweizerinnen und Schweizer im beschriebenen Sinne als Fahrende; weitere rund 30'000 gehören zum Volk der Fahrenden, leben aber heute mehr oder weniger sesshaft. Der Assimilierungsdruck und die Schwierigkeiten beim Nomadisieren haben durch die intensivere Bodennutzung und durch die politischen und sozialen Veränderungen zugenommen. Während noch in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts ausgedehnte Gebiete wenig genutzt waren, ist es heute infolge der Raumplanung und der haushälterischen Nutzung des Bodens für die Fahrenden schwieriger geworden, Standplätze für den Winter und Durchgangsplätze für die Zeit der Fahrt zu finden.

Mit der Ratifikation des Rahmenübereinkommens des Europarates zum Schutz nationaler Minderheiten ist die Anerkennung der Fahrenden als nationale Minderheit vorgesehen, als gesellschaftliche Gruppierung, die sich in einem elementaren Bereich

ihrer sozialen Identität, nämlich ihrer Lebensweise, von der sesshaften Mehrheit unterscheidet. Die Fahrenden beanspruchen und verdienen Beachtung nicht als eine marginale kulturelle Kuriosität, sondern als eine Minderheit, die von einer jahrhundertalten nicht-sesshaften Kultur geprägt ist, die für die einzelnen Mitglieder Identität stiftet. Die Schweizer Fahrenden verdienen Respekt und Anerkennung als nationale Minderheit und Schutz aufgrund der Bedrohung ihrer Lebensform.

3.1.2 Besondere Probleme

Sachlich schaffen der fahrenden Minderheit in der Schweiz drei Problembereiche Schwierigkeiten.

Erstens fehlen genügend Stand- und Durchgangsplätze, welche es den Fahrenden erlauben würde, ihre Lebensweise weiterhin zu pflegen. Zwar leisten einzelne Kantone und Gemeinden wichtige Arbeit und haben auch Standplätze zur Verfügung gestellt und eingerichtet. Häufiger aber ist Ablehnung und fehlender Wille, Grundstücke zur Verfügung zu stellen und die entsprechenden Umzonungen einzuleiten. Die Kantone Graubünden, Tessin und Bern haben im Laufe der letzten Jahre mehrere Stand- und Durchgangsplätze eingerichtet und sind damit beispielhaft auf die Anliegen der Fahrenden eingegangen. Damit ist belegt, dass mit verhältnismässig geringem Aufwand die Einrichtung von Plätzen möglich ist, wenn der Wille dazu besteht.

Der zweite Bereich sind die kantonal unterschiedlichen gewerbepolizeilichen Regelungen. Es ist heute nicht mehr verständlich, wenn die Kantone ein Gewerbepatent eines anderen Kantons nicht gesamtschweizerisch für gültig behandeln. Zur Tradition der Fahrenden gehört die Ausbildung der Kinder durch die älteren Familienmitglieder, was gelegentlich als Verstoss gegen das Jugendarbeitsverbot angesehen wird; das Jugendarbeitsverbot kriminalisiert eine wichtige Form der Vermittlung von Traditionen.

Schliesslich führt die Schulpflicht der Kinder immer wieder zu Diskussionen. Einzelne Kantone und Gemeinden führten entgegenkommende und flexible Regelungen ein, mit welchen die Ausbildung der Kinder gleichwohl sichergestellt ist, auch wenn sie die Eltern während der Sommerzeit auf der Reise begleiten. In diesen Fällen werden die Kinder durch ihre Lehrpersonen auf Distanz mit Aufgaben betreut und begleitet.

Insgesamt fehlt es in manchen Regionen am Verständnis für die Bedürfnisse der fahrenden Minderheit. Um diesbezüglich eine Verbesserung zu erreichen, ist eine intensive Öffentlichkeitsarbeit erforderlich.

3.2 Organisationen der Fahrenden

Eine der wichtigsten Organisationen der Fahrenden ist die "Radgenossenschaft der Landstrasse", die Interessengemeinschaft des fahrenden Volkes in der Schweiz. Sie ist die Dachorganisation der Fahrenden, welche vom Bund als repräsentativ anerkannt und finanziell unterstützt wird. Sie ist die Anlauf- und Beratungsstelle der Fahrenden in allen Fragen des täglichen Lebens. Die Radgenossenschaft vertritt allgemein die Interessen der Fahrenden als kulturelle Minderheit gegenüber Bund, Kantonen und Gemeinden.

Neben der Radgenossenschaft und der in ihr vertretenen weiteren Organisationen von Fahrenden sind zudem die Zigeunermission und die Stiftung "Naschet Jenische - Wiedergutmachung für die Opfer des Hilfswerks Kinder der Landstrasse" zu erwähnen. Letztere befasst sich mit der Vergangenheitsbewältigung und ist beratend und vermittelnd für Betroffene des "Hilfswerks" tätig.

3.3 Stiftung

3.3.1 Gründung und Zweck

Aufgrund einer im Jahre 1991 eingereichten Parlamentarischen Initiative beschlossen am 7. Oktober 1994 National- und Ständerat, die Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende" einzurichten. 1997 wurde die Stiftung gegründet. Sie soll einerseits die Lebenssituation der Fahrenden sichern und verbessern und andererseits Vorurteile bei der sesshaften Bevölkerung gegenüber den Fahrenden abbauen. Der Bund hat die Stiftung mit einem Kapital von 1 Mio. Franken ausgestattet und unterstützt sie mit jährlichen Beiträgen von zurzeit Fr. 150'000.--.

Die Stiftung sucht zunächst die Zusammenarbeit mit bestehenden Organisationen und Einrichtungen sowie mit Kantonen und Gemeinden. Im Vordergrund steht die Radgenossenschaft der Landstrasse. Die Ziele der Radgenossenschaft und der Stiftung ergänzen sich. Ferner arbeitet die Stiftung mit der Eidgenössischen Kommission gegen Rassismus zusammen. Die Zusammenarbeit mit den Kantonen und den Gemeinden kommt bereits in der Zusammensetzung des Stiftungsrates zum Ausdruck: In den aus 11 Personen bestehenden Stiftungsrat delegieren Bund, Kantone und Gemeinden je zwei Mitglieder, fünf Mitglieder werden von den Fahrenden bestimmt.

Die Stiftung will in der nächsten Zukunft darauf hinwirken, dass die Regelungen im geltenden Recht abgebaut werden, welche die Lebensweise der Fahrenden behindern. Die gelegentlich schikanös anmutenden Einschränkungen sind nicht absichtlich und gezielt gegen die Fahrenden gerichtet. Das geltende Recht ist vielmehr aus der Perspektive der sesshaften Mehrheit formuliert worden, ohne dass die Anliegen der fahrenden Bevölkerungsminderheit überhaupt berücksichtigt wurden. Diese indirekte Diskriminierung muss abgebaut werden.

3.3.2 Einzelne Massnahmen

Wandergewerbe

Das Wandergewerbe (Hausieren, Wanderhandwerk) ist bis heute ausschliesslich kantonal geregelt. In allen Kantonen besteht eine Bewilligungspflicht. Die Zulassungsvoraussetzungen und die Gebührentarife sind uneinheitlich. Die unterschiedlichen Regelungen stellen wegen der Rechtszersplitterung eine erhebliche Diskriminierung dar; dass in jedem einzelnen Kanton Kosten für ein auf das Kantonsgebiet beschränktes Patent anfallen, wird als Schikane empfunden. Die Eidgenössische Wettbewerbskommission hat auf Gesuch der Stiftung ein Gutachten erstattet und die Kantone aufgefordert, aufgrund des eidgenössischen Binnenmarktgesetzes die Bewilligungen anderer Kantone anzuerkennen. Das Bundesamt für Wirtschaft und Arbeit hat einen Gesetzesentwurf für die Vereinheitlichung des Wandergewerbes ausgearbeitet, der mittlerweile in die Vernehmlassung gegeben worden ist.

Es ist zu hoffen, dass für die Wandergewerbetreibenden eine für die ganze Schweiz geltende Freizügigkeit in der Berufsausübung realisiert wird.

Stand- und Durchgangsplätze

Die traditionelle Lebensweise der fahrenden Bevölkerung hängt wesentlich davon ab, dass Stand- und Durchgangsplätze zur Verfügung stehen. Die Unterscheidung von Stand- und Durchgangsplätzen beruht auf den klimatischen Gegebenheiten; während des Winters leben die Fahrenden ähnlich wie die sesshafte Bevölkerung oder kehren immer wieder an diesen Ort, den Standplatz, zurück. Durchgangsplätze sind Orte, an welchen die Fahrenden ihre Wagen für einige Tage, höchstens einige Wochen zwischen Frühling und Herbst abstellen. Die enormen Schwierigkeiten, denen die Fahrenden bisher bei der Einrichtung von Plätzen begegnet sind, haben viele Gründe. Das Planungs- und Baurecht ist das wichtigste rechtliche und technische Hindernis; einerseits geht das Bau- und Planungsrecht davon aus, dass sämtliche

raumrelevanten Nutzungen erfasst seien, auf der anderen Seite wurden die Anliegen der Fahrenden gerade nicht erfasst. Der Kanton Graubünden hat hier unkonventionelle und richtungsweisende Wege gefunden. Eine zusätzliche Schwierigkeit bildet die Zuständigkeitsordnung; Anpassungen von Planungsinstrumenten können nur zu leicht durch Vorurteile verhindert werden, die gegenüber der fahrenden Bevölkerung leicht wirksam werden können, wenn nicht auf allen Ebenen der politische Wille für die Realisierung eines Platzes vorhanden ist.

Die Stiftung beabsichtigt zusammen mit den Fahrenden eine Planung zu erarbeiten, wo heute Plätze fehlen und wünschbar sind. Dann will die Stiftung diesen Wunschkatalog auf den verschiedenen politischen Ebenen diskutieren und mit den Gemeinden und Städten sowie mit den Kantonen die planerischen Anpassungen suchen. Auf diese Weise verspricht sich die Stiftung, gleichzeitig auch einen Mentalitätswandel einzuleiten.

Die Stiftung engagiert sich in dringenden Fällen unmittelbar dafür, dass Stand- und Durchgangsplätze eingerichtet werden. Hier hat sie auch bereits erste Erfolge erzielt.

Schule

Auf schulischer Ebene ist die Bereitschaft von Lehrpersonen und Gemeinden und Kantonen zu fördern, die Abwesenheit der Kinder während der Sommerzeit zuzulassen und dennoch eine optimale Ausbildung der Kinder zu fördern. Der Lehrstoff soll so aufbereitet und vermittelt werden, dass die Kinder der Fahrenden eine gleichwertige Ausbildung geniessen und zugleich an der fahrenden Lebensweise teilnehmen können. Auch in diesem Bereich will die Stiftung künftig aktiv werden und Konzepte für die Verbesserung der Schulsituation der Kinder von Fahrenden erarbeiten.

Weitere Absichten

Langfristig möchte die Stiftung durch gezielte Kampagnen in der Öffentlichkeit mehr Verständnis für die Kultur der Fahrenden bei der gesamten Bevölkerung wecken und durch Öffentlichkeitsarbeit Vorurteile abbauen. Priorität hat zum gegenwärtigen Zeitpunkt allerdings die Lösung alltäglicher Probleme der Fahrenden.

4. Jahresrechnung und Bilanz 1998

Erfolgsrechnung 1998

Bezeichnung	Aufwand CHF	Ertrag CHF
Projekte	21'600.00	
Honorare	31'541.50	
Sitzungsgelder	26'270.00	
Reisespesenentschädigung	4'869.00	
AHV	1'357.10	
Courtage/Umsatzabgabe etc.	10'148.75	
Verwaltungsaufwand	880.00	
Buchhaltungsstelle	2'524.75	
Beiträge Bund		150'000.00
Zinsertrag		26'485.60
Wertberichtigung Wertschriften	35'792.25	
Erfolg	41'502.25	
	176'485.60	176'485.60

Bilanz 1998

Bezeichnung	Aktiven CHF	Passiven CHF
Bank	27'477.00	
Debitor Verrechnungssteuer	6'907.00	
Wertschriften	1'014'245.00	
Kreditoren		880.00
Passive Abgrenzungen		5'000.00
Stiftungskapital		1'042'749.00
	1'048'629.00	1'048'629.00