

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
die Konzession für eine Verbindungsbahn zwischen
der Brünig- und der Zürichsee-Gotthardbahn.

(Vom 11. Dezember 1874.)

Tit. I

Nachdem Sie unterm 31. Januar d. J. die Brünigbahn (von Bern über Thun, Interlaken, Meiringen, den Brünig und Stansstad einerseits nach Luzern, andererseits nach Buochs) und unterm 17. und 25. Juni die Zürichsee-Gotthardbahn (Rapperswil-Schwyz-Brunnen-Vitznau-Rothkreuz) konzedit haben, liegt nun ein Konzessionsgesuch für eine Linie vor, welche diese Bahnen direkt mit einander verbinden soll. Zwei Kilometer seewärts von Stanz von der Brünigbahn abzweigend, erreicht sie bei St. Antoni das Gestade des Vierwaldstättersees, zieht sich hart am Ufer dem Bürgenberg entlang bis gegen die Spitze der „untern Nase“, übersetzt den hier 1300 Meter breiten See mittelst einer Trajektanstalt, welche später durch eine Brücke ersetzt werden soll, gewinnt ein wenig südlich von der Spitze der „obern Nase“ das schwyzerische Ufer und schließt in der nahen Station Roths Schuh an die Zürichsee-Gotthardbahn an. Den Trajektkurs inbegriffen, hat die Linie eine Länge von 8,6 Kilometern. Die Maximalsteigung beträgt $6\frac{0}{100}$, der Minimalradius 300 Meter. Die Baukosten sind, mit Ausschluß

des Betriebsmaterials (gemäß Vertrag zwischen den beiden die Konzession verlangenden Unternehmungen wird die Verbindungsbahn von den Zügen beider befahren und nicht selbstständig betrieben), dagegen mit Einschluß der Dampffähre auf 2,400,000 Franken oder zirka 280,000 Franken per Kilometer veranschlagt.

Ueber die Bedeutung der projektirten Linie sprechen sich die Petenten folgendermaßen aus: „Sie soll einen ununterbrochenen Schienenweg aus dem Berner Oberland nach Brunnen zum Anschluß an die Gotthardbahn, und über Schwyz nach Rapperswil zum Anschluß an alle dort einmündenden Bahnen herstellen. Sie bildet ein Bindeglied zwischen den vier Ländern unter sich und bringt diese in so enge und wesentlich erleichterte Verkehrsbeziehungen, wie es sonst durch kein anderes Verkehrsmittel zu ermöglichen wäre. Von Luzern nach Brunnen ist sie die denkbar kürzeste Zufahrtsstraße zur Gotthardbahn (5 Kilometer kürzer als über Küsnacht), die zugleich auch die günstigsten Steigungsverhältnisse aufweist. Durch den direkten Anschluß der Zürichsee-Gotthardbahn an die Jura-Bern-Luzern-Bahn und an die Jura-Gotthardbahn (Delsberg-Langenthal-Willisau-Luzern-Altdorf) in Luzern wird für diese Letzteren nicht nur ein bequemer Weg zur Einmündung in die Gotthardbahn in Brunnen geschaffen, sondern die Idee einer zweiten großen, unabhängigen Transitlinie aus Frankreich und dem Westen der Schweiz nach dem Osten der Schweiz und Oesterreich, die man schon in den Fünfzigerjahren als ein lebhaftes Bedürfniß empfand und zu realisiren suchte, würde durch sie endlich verwirklicht. Ferner bringt sie die Brünigbahn in direkte Beziehung zur Vitznauer Rigibahn; theils dadurch, theils durch den direkten Anschluß an die Zürichsee-Gotthardbahn wird eine der schönsten und die größte Touristenbahn der Schweiz erschlossen, welche die drei Hauptcentren des Touristenverkehrs: das Berner Oberland, den Vierwaldstättersee sammt Luzern, Ragatz-Pfäfers und Graubünden, unter sich aufs direkteste verbindet.“

Betreffend die Konzessionsbedingungen sind nur drei Punkte besonders hervorzuheben.

Da die fragliche Verbindungsbahn für sich allein nur eine geringe Bedeutung hat, ihre Bestimmung vielmehr nur als Zwischenglied der beiden Anschlußbahnen erfüllt, so werden die Ausweis- und Bautermine natürlicherweise denjenigen der letztern angepaßt. Nun ist die Linie Brunnen-Rothkreuz auf den 1. April 1879 dem Betriebe zu übergeben. Gemäß dem vorhin Gesagten kann die Vollendung der Verbindungsbahn nicht wohl früher gefordert werden, wenn auch technisch ein bedeutend näherer Termin möglich wäre.

Aus gleichem Grunde schließt sich der Konzessionsentwurf bezüglich der Anzahl der obligatorischen Fahrten an die Konzession für die Zürichsee-Gotthardbahn an. (Die Brünigbahn ist auch im Sommer nur zur Ausführung von zwei Zügen verpflichtet.)

Die vorgeschlagenen Taxen für Personen- und Waarentransport endlich sind die gleichen, welche der Brünigbahn für die Streke von Interlaken bis Stanzstad gewährt worden sind.

Mit Rücksicht auf die außerordentlichen Baukosten dieses Verbindungsstückes (die Brücke wird auf mindestens 3 Millionen Franken zu stehen kommen) und mit Rücksicht auf die für die inländische Bevölkerung eingeräumte Vergünstigung der auf eine gewisse Anzahl von Kilometern lautenden Abonnementsbillets, wonach die Taxe für die dritte Klasse nur 4 $\frac{1}{2}$ Rp. per Kilometer ausmacht, haben die beteiligten Kantonsregierungen sich mit den beantragten Taxen einverstanden erklärt. Wir wollen unsererseits auch keine Opposition dagegen erheben.

Indem wir Ihnen die Annahme des nachfolgenden Beschlußentwurfes empfehlen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung.

Bern, den 11. Dezember 1874.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:
Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Verbindungsbahn zwischen der Brünigbahn und der Zürichsee-Gotthardbahn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1) eines Gesuches des Initiativkomite für eine Brünigbahn und des Gründungskomite für eine Zürichsee-Gotthardbahn, vom 15/18. Oktober 1874;

2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 11. Dezember 1874,

beschließt:

Dem Initiativkomite für eine Brünigbahn und der Gründungsgesellschaft für eine Zürichsee-Gotthardbahn wird gemeinschaftlich unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn ertheilt, welche, die Brünigbahn und die Zürichsee-Gotthardbahn direkt verbindend, von der erstern seewärts Stanz abzweigt, dem Bürgenberg entlang und zwischen der untern und obern Nase mittelst einer Brücke (vorläufig jedoch mittelst einer ganze Züge sammt Lokomotive aufnehmenden Trajektanstalt) über den Vierwaldstättersee führt und bei Rothschub an die Zürichsee-Gotthardbahn anschließt.

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von achtzig Jahren, vom 1. Januar 1875 an gerechnet, ertheilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Interlaken oder Rapperswil.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 20 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrath die vorschriftmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 1. November 1877 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 1. April 1879 ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung des Trace eine Abänderung desselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit einspurigem Unterbau erstellt.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum desjenigen Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden werden, und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu gegründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich im Sommer, d. h. so lange der Sommerfahrtenplan auf den haupt-

sächlichsten schweiz. Eisenbahnen besteht, wenigstens dreimal, und im Winter, d. h. während der Dauer des Winterfahrplanes, mindestens zweimal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Personenzüge, einschließlich der sogenannten gemischten Züge, haben mit Inbegriff der Trajektirung mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 20 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Das mindestens drei Monate vor der Betriebseröffnung dem Bundesrathe vorzulegende Transportreglement soll nicht vor ausgesprochener Genehmigung in Vollzug gesetzt werden. Jede Aenderung desselben unterliegt ebenfalls der Zustimmung des Bundesrathes.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit drei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren. Die sogenannten gemischten Züge mögen ohne Wagen erster Klasse kursiren.

Die Gesellschaft hat stets ihr Möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen Personen zu befördern. In diesem Falle findet die Vorschrift von Art. 12, Absatz 2 keine Anwendung.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen mittelst der Personenzüge Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

in der ersten Wagenklasse	20	Rappen;
„ „ zweiten	15	„
„ „ dritten	6	„

per Kilometer der Bahnlänge.

Die Taxen für die mit Waarenzügen beförderten Personen sollen um mindestens 20^o/_o niedriger gestellt werden.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in allen Wagenklassen zu zahlen.

10 Kilogramm des Reisendengepäks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 5 Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Für Abonnementsbillets zu einer mindestens 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weiteren Rabatt bewilligen.

Für die zweite und dritte Wagenklasse werden überdies Abonnementsbillets zu je 300 Kilometer-Nummern ausgegeben, welche ohne Zeitbeschränkung auf den Namen lauten und, gegenüber der Taxe für die einfache Fahrt in der betreffenden Klasse, einen Rabatt von 25 % gewähren.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Ein vom Bundesrathe zu erlassendes Reglement wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stück und per Kilometer:

- für Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 16 Rp.;
- „ Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rp.;
- „ Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rp.

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 20 % zu ermäßigen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 2 Rappen, die niedrigste nicht über 1 Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) von Waaren hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w. in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxirt werden.

Für den Transport von baarem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklarirtem Werthe soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Fr. per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Vieh und Waaren in Eilfracht transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40^o/_o und diejenige für Waaren um 100^o/_o des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis auf 25 Kilogramm Gewicht stets in Eilfracht befördert werden sollen, ebenso für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen Taxen nach eigenem Ermessen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

Art. 19. Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Spezialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrathe nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

In Betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 25 Kilogramm für volle 25 Kilogramm; bei Waaren in gewöhnlicher Fracht Sendungen zwischen 25 und 50 Kilogramm für volle 50 Kilogramm. Das Mehrgewicht (bei Reisendengepäck und Eilgut über 25, bei Waaren in gewöhnlicher Fracht über 50 Kilogramm) wird nach Einheiten von je 5 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 5 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle 500 Franken.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Artikeln 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten zu treffen. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur unter Zustimmung des Bundesrathes zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Thiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämtlichen Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschließlich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Sofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, so hat sie ihr daherges Project sammt dem neuen Tarife der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen

freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 25. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der beteiligten Kantone, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntniß zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde, beziehungsweise den Kantonen Schwyz und Unterwalden nid dem Wald abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1918 rechtskräftig wird, den 25fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf.

Bei Ermittlung der Anlagekosten und des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedirte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueber- schuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu

welch' letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt wurden.

- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.
- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 28. Haben die Kantone Schwyz und Unterwalden nid dem Wald den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichts desto weniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 definiert worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone Schwyz und Unterwalden nid dem Wald haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 29. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
die Aushebung und Instruktion der Rekruten.

(Vom 11. Dezember 1874.)

Titel

Wenn die Militärorganisation vom 13. November d. J. in Kraft tritt, so hat nach Art. 1 die im Jahr 1855 geborene Altersklasse im nächsten Jahre den Rekrutenkurs zu bestehen, was gleichmäßig für alle Kantone gilt, da bisanhin keiner derselben einen frühern Beginn der Wehrpflicht festsetzte. Auf die Zahl der Rekruten dieser Altersklasse ist der Voranschlag für 1875 berechnet.

Nun hat aber eine Anzahl von Kantonen die Rekruten erst mit dem 21. Altersjahre zum Dienst einberufen, so daß also in diesen Kantonen der Unterricht der Altersklasse des Jahres 1854 noch aussteht.

Es entsteht nun die Frage, ob und in welcher Weise das neue Gesetz auf diese Altersklasse angewendet werden soll und wer die Kosten des Unterrichtes und der Ausrüstung derselben zu tragen habe.

Der Art. 2 der bisherigen Militärorganisation vom 8. Mai 1850 schreibt vor:

„Die Wehrpflicht beginnt mit dem angetretenen 20. Jahr und endet mit dem vollendeten 44. Altersjahr.“

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die Konzession für eine Verbindungsbahn zwischen der Brünig- und der Zürichsee-Gotthardbahn. (Vom 11. Dezember 1874.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1874
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	55
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.12.1874
Date	
Data	
Seite	908-919
Page	
Pagina	
Ref. No	10 008 442

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.