

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Bulle über La Roche nach Freiburg.

(Vom 17. Dezember 1900.)

Tit.

Am 25. Februar 1898 reichte Herr Ernst Girod, Advokat in Freiburg, ein vom 30. November 1897 datiertes Konzessionsgesuch für eine elektrische Eisenbahn von Bulle über La Roche nach Freiburg ein.

Der allgemeine Bericht schildert zunächst die alten Bestrebungen, die Bezirke Greyerz und Saane direkt mit dem Kantonshauptort zu verbinden, und bezeichnet als glücklichste Lösung der Frage, ob eine solche Verbindung auf dem linken oder auf dem rechten Saaneufer zu erstellen sei, das Tracé des vorliegenden Projektes, das bis Gumefens auf dem linken Ufer bleibe, dann die Saane überschreite und von Pont-la-Ville bis Marly das rechte Ufer bediene, um schließlich über das Plateau von Pérolles nach Freiburg zu gelangen.

Die Bevölkerung der interessierten Gegend betrage ungefähr 35,000 Köpfe und widme sich hauptsächlich der Landwirtschaft, dem Viehhandel und der Forstwirtschaft. Die neue Linie werde sich also einerseits mit der Beförderung der Produkte dieser Erwerbszweige und andererseits mit der Vermittlung des Verkehrs zu befassen haben, welcher sich zwischen Bulle und Freiburg und den weitergelegenen Orten über diese direkte Linie bewegen

werde. Auch rechne man auf einen starken Touristenverkehr im Sommer. Um allen diesen Anforderungen zu genügen, werde in erster Linie eine normalspurige Regionalbahn in Aussicht genommen, wie solche schon in verschiedenen Gegenden im Betriebe stehen. Eventuell, d. h. wenn die finanziellen Kräfte nicht für die Normalspur ausreichen würden, solle die Meterspur zur Anwendung kommen.

Die Länge der Bahn betrage nach dem direkten Tracé 27,700 Kilometer; mit der Variante bei Hauteville 29,650, mit der Variante bei Chevrille 31,470 und endlich mit beiden Varianten 33,120 Kilometer. Das letzte Tracé verdiene den Vorzug, weil es sowohl für das Publikum als für die künftige Bahngesellschaft am meisten Vorteile zu bieten scheine.

Der technische Bericht nimmt die Maximalsteigung zu 30 ‰ und den Minimalradius zu 180 Meter für die Normalspur und zu 100 Meter für die Schmalspur an. Wir entnehmen diesem Berichte ferner folgende Angaben über das Tracé: Dasselbe beginne beim Aufnahmsgebäude der bestehenden Station Bulle, ziehe sich über den Vorplatz vor dem Güterschuppen und dann in gerader Richtung zum Dorfe Gumfens. Hierauf wende sich die Bahn nach rechts, um die Saane bei Pont-la-Ville zu überbrücken, umfahre diese Ortschaft und gelange, dem Serbathal folgend, nach La Roche, wo sie sich der Kantonsstraße Bulle-Freiburg nähere, in deren Nähe sie bis fast nach Mouret bleibe. Von hier wende sie sich nach rechts, unterhalb an Praroman vorbei, setze in der Nähe von Corbaroche über den Ärgerenbach, berühre Marly-le-Grand, überschreite zwischen Rittes und der Säge von Pérolles zum zweitenmal die Saane und folge von hier dem Privatgeleise bis zum Bahnhof Freiburg der Jura-Simplon-Bahn.

Im Situationsplan sind zwei Varianten eingezeichnet. Nach der einen (blau) nähert sich das Tracé nach Kilometer 10 der Ortschaft Hauteville, wendet sich dann nach links und folgt der Kantonsstraße über La Roche. Die andere Variante (grün) hat laut dem technischen Berichte den Zweck, die Bahn den lokalen Interessen möglichst dienstbar zu machen. Sie zweige bei Mouret vom direkten Tracé nach rechts ab und erreiche dasselbe wieder auf dem rechten Ärgerenufer bei Corbaroche. Der Umweg betrage 3,800 Kilometer und erlaube, die Ortschaften Bonnefontaine, St. Silvester, Giffers, Tentlingen und Rechthalten direkt oder indirekt zu bedienen.

Die Bahn erhalte zwischen den beiden Endstationen acht Zwischenstationen und drei Haltestellen. Bei Ausführung der

blauen Variante würde die Zahl der Stationen um eine, bei Ausführung der grünen Variante um zwei, und die Zahl der Haltestellen ebenfalls um zwei vermehrt. An Rollmaterial seien vorläufig elektrische Motorwagen für den Personenverkehr, und Lokomotiven mit gedeckten und offenen Güterwagen und Langholzswagen für den Güterverkehr vorgesehen. Eventuell solle auch eine Vereinigung mit der Freiburg-Murten-Bahn ins Auge gefaßt werden.

Dem Kostenvoranschlag entnehmen wir folgende Ansätze:

1. Organisations- und Verwaltungskosten . . . . .	Fr.	132,000
2. Verzinsung des Baukapitals . . . . .	„	135,600
3. Expropriation . . . . .	„	426,410
4. Bahnbau:		
a. Unterbau und Kunstbauten . . . . .	„	2,306,550
b. Oberbau . . . . .	„	640,344
c. Hochbauten und mechanische Einrichtungen . . . . .	„	168,050
d. Signale . . . . .	„	159,680
5. Rollmaterial . . . . .	„	333,000
6. Mobiliar und Gerätschaften . . . . .	„	29,800
7. Unvorhergesehenes . . . . .	„	68,566

Total Er. 4,400,000

oder, für das direkte Tracé berechnet, Fr. 158,845 pro Kilometer. Würden die beiden Varianten gebaut, so erhöhte sich die Bau-summe auf Fr. 5,308,600.

Mittelst Eingabe vom 21. November 1900 erklärte Herr Girod, daß er seine Rechte an dem Projekte Herrn Louis Genoud, Großrat in Freiburg, abgetreten habe, und dieser selbst verband sich mit dem Projektverfasser, Ingenieur Sasse, so daß nunmehr diese beiden als Konzessionsbewerber gelten. Unterm 26. November ließ sich dann auch die Regierung des Kantons Freiburg über das Konzessionsgesuch vernehmen, indem sie dasselbe zur Berücksichtigung empfahl.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden am 11. Dezember statt und dienten zunächst dazu, die Konzessionsbewerber zu veranlassen, sich über die Wahl des Betriebssystems genauer auszusprechen, als dies in den Konzessionsvorlagen geschehen war. Der anwesende Herr Genoud erklärte, es werde nunmehr definitiv elektrische Traktion, auch für die Güterbeförderung, in Aussicht genommen; auch solle die Meterspur in erster Linie

und die Normalspur nur eventuell zur Anwendung gelangen. Sodann schloß er sich dem Wunsche des Herrn Vertreters der Kantonsregierung an, es möchte die Konzession ganz gleichlautend gefaßt werden, wie diejenige für die Linie Bulle-Farvagny-Freiburg. Das Eisenbahndepartement glaubte, diesem Wunsche entsprechen zu sollen, und hatte auch nichts dagegen einzuwenden, daß Artikel 25 a für den Fall aufgenommen wurde, daß — was einstweilen noch nicht vorgesehen ist — die Bahn ganz oder teilweise auf die Straße verlegt werden sollte.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Entwurf zur Annahme empfehlen, benutzen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 17. Dezember 1900.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Hauser.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

(Entwurf.)

## Bundesbeschluß

betreffend

**Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Bulle über  
La Roche nach Freiburg.**

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. zweier Eingaben des Herrn E. Girod, Advokat in Freiburg, vom 30. November 1897/25. Februar 1898 und 21. November 1900;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 17. Dezember 1900,

beschließt:

Den Herren Louis Genoud, Großrat in Freiburg, und F. Sassey, Ingenieur in La Conversion, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Eisenbahn von Bulle über La Roche nach Freiburg unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

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 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Freiburg.

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 18 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen drei Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues und der zum Betriebe erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind.

Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und einleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

Der Bundesrat ist indessen ermächtigt, den normalspurigen Bau zu gestatten.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum des Kantons Freiburg und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

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

Art. 11. Der Bundesrat kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die

Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigen Falls entlassen werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal im Sommer und dreimal im Winter nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können diese erst nach ihrer Genehmigung durch den Bundesrat eingeführt werden.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer, eventuell zwei Klassen aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

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.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen eine Taxe von 8 Rappen per Kilometer der Bahnlänge zu beziehen.

Im Falle der Einführung einer zweiten Wagenklasse setzt der Bundesrat die Taxen hierfür fest.

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 zu zahlen.

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

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 8 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen als für einfache und einmalige Fahrten.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillete zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 16. Arme, welche als solche durch das Zeugnis einer zuständigen Behörde sich für die Fahrt legitimieren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spedieren. Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

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

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maultiere und über ein Jahr alte Fohlen 24 Rp.;

Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 12 Rp.;

Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 4 Rp.

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

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 4 Rappen, die niedrigste nicht über 2,5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

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

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

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

Wenn Vieh und Waren in Eilfracht transportiert werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen besondere Taxen festzusetzen.

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

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

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. In betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Wertsendungen repräsentieren Bruchteile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Art. 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren 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 Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur unter Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern 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 Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der

Transporttaxen verhältnismäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate 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 Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten, oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 1. Juli 1875, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 25 a. Sollten für den Bau und Betrieb der Bahn öffentliche Straßen benützt werden, so gelten hierüber die Vorschriften der am 30. Oktober 1900 zwischen dem Staatsrat des Kantons Freiburg und den Herren Genoud und Sassej abgeschlossenen Übereinkunft, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 26. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Freiburg, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Mai eines Jahres erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer 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 samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

- c.* Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1935 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1935 und 1. Mai 1950 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1950 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.

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

- d.* Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds 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. 27. Hat der Kanton Freiburg den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 26 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 28. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



## Bericht

des

Bundesrates an die Bundesversammlung in Sachen des von Baud, Henri, Kanonier der Festungscompagnie Nr. 8, in Lausanne, gegen eine disciplinarische Strafverfügung des schweizerischen Militärdepartementes erhobenen Rekurses.

(Vom 11. Dezember 1900.)

Tit.

Baud, Henri, geb. 1878, wohnhaft in Lausanne, Kanonier der Festungscompagnie Nr. 8, erhielt, weil er am 21. März d. Js. unentschuldigterweise und entgegen einem an ihn ergangenen Dienstbefehle nicht in die Gefreitenschule in Savatan eingerückt war, von unserem Militärdepartemente unterm 8. Mai 10 Tage Arrest zudiktirt. Zugleich wurde das Kommando der Befestigungen von St. Maurice angewiesen, den genannten Soldaten in den diesjährigen Wiederholungskurs für Nachdienstpflichtige der Festungstruppen nach Dailly einzuberufen.

Gegen diese Verfügung reichte Baud unterm 17. Mai ein Gesuch um Begnadigung oder Ermäßigung der Strafe ein; dasselbe wurde vom Militärdepartement des Kantons Waadt unserem Militärdepartemente überwiesen und von diesem unter Hinweis darauf, daß das schweizerische Militärdepartement in Disciplinarstrafsachen endgültig entscheide, abweisend beschieden. Am

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Bulle über La Roche nach Freiburg. (Vom 17. Dezember 1900.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1900
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.12.1900
Date	
Data	
Seite	977-988
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 446

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.