

Schweizerisches Bundesblatt.

VIII. Jahrg. II.

Nr. 35.

12. Juli 1856.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Fr.
Einzugsgebühr per Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.
Druck und Expedition der Stämpflischen Buchdruckerei (G. Hünerwabel) in Bern.

Botschaft

des

Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend die
Modifikation des Zollansazes auf Stab- und Rundeisen.

(Vom 4. Juli 1856.)

Tit.

Herr Carl Bonzon in Bibis verlangt in einer an die Bundesversammlung gerichteten, vom Nationalrath und zur Berichterstattung überwiesenen Eingabe, Modifikationen des Eingangszolles auf Stab- und Rundeisen, resp. auf gezogenem, gewalztem und geschmiedetem Eisen.

Er beantragt

in erster Linie:

Aufhebung des Differenzialzolles und Aufstellung eines allgemeinen Ansazes von 75 Centimen per Zentner für alles Eisen dieser Art ohne Unterschied;

in zweiter Linie:

daß bei der Verzollung nicht der Werth des Eisens, sondern die Art der Produktion desselben, nämlich ob es Holzohlen- oder Steinkohleneisen sei, maßgebend erklärt werde, und

in dritter Linie:

für den Fall, daß das bisherige Verfahren beibehalten werden sollte, eine Erhöhung der bisher festgesetzten Werthgränze, damit bei der gegenwärtigen Höhe der Eisenpreise die Einfuhr des Steinkohleneisens zum niedrigeren Ansaze noch möglich sei.

Der Petent wünscht jedoch, daß der Werth je nach den Lokalverhältnissen und den zu Gebote stehenden Transportmitteln, für die verschiedenen Landesgegenden besonders bestimmt werde, z. B. für Basel Fr. 19 und für Genf Fr. 21 u. s. w.

Zur Begründung dieser Anträge wird angeführt:

„Die bei der Aufstellung des Zolltarifs angenommene Idee eines Differenzialzolles auf Eisen sei richtig, aber nicht durchführbar. Eine Trennung zwischen Holz- und Steinkohleneisen ließe sich, obschon immer noch mit Schwierigkeit, durchführen; durch die Aufstellung eines Werthes aber sei die Sache komplizirter geworden. Der Ansat von Fr. 1. 50 für die höhere Klasse sei für Eisen, einem so nothwendigen Bedürfnis für Industrie und Ackerbau, zu hoch. Bei den gegenwärtigen Preisen könne kein Eisen mehr zum niedrigeren Ansätze eingeführt werden. Die schweizerischen Eisenwerke seien zum Nachtheil der Konsumenten begünstigt, während sie ohnehin andere Vortheile genießen. Die Bundesverfassung wolle Begünstigung der nothwendigsten Bedürfnisse; Eisen gehöre zu denselben, und die Bundesklasse könne eine Zollermäßigung auf 75 Rp. leicht verschmerzen.“

„Den Werth des Eisens nach äußern Merkmalen ermitteln zu wollen, sei beinahe unmöglich, das führe zu Unsicherheit und zu Mißbräuchen in der Verzollung. Der Handelsmann werde genöthigt sein, Originalskatzen vorzulegen, und das sei nicht zulässig. Der Werth des Eisens gleicher Art, an der Schweizergränze angenommen, sei, je nach der Landesegend und nach den Verkehrsmitteln, sehr verschieden, z. B. in Basel wegen den Eisenbahnen, weit billiger als in Genf. Ein solcher Zustand stelle eine Ungleichheit auf, und nach der Bundesverfassung seien alle Bürger vor dem Gesetze gleich.“

Der Bundesrath ist grundsätzlich mit dem in erster Linie gestellten Antrage einverstanden, daß es unbedingt vorzuziehen ist, wenn für Eisen, gezogenes, gewalztes und geschmiedetes, oder Stab- und Rundeseisen, abgesehen von seinem Werth, nur ein Zollansatz aufgestellt wird. Eine Reduktion oder Festsetzung des allgemeinen Ansatzes auf 75 Rp. per Zentner könnte er dagegen nicht bevormworten.

Der Bundesrath erlaubt sich, im Allgemeinen die Gründe für eine solche Maßregel aus einander zu setzen, wodurch dann auch gleichzeitig die vorliegende Petition ihre Behandlung findet.

Der erste Zolltarif vom 30. Juni 1849 machte bereits einen Unterschied zwischen dem sogenannten englischen oder gemeinen Steinkohleneisen und andern nicht besonders genannten Eisen. Obschon dieser Tarif nicht zwei Jahre in Wirksamkeit war, genügte dieser Zeitraum dennoch vollständig, die Verwaltung von der Unzwekmäßigkeit dieses Unterschiedes zu überzeugen. Der Bundesrath beantragte daher bei der im Jahr 1851 erfolgten Revision und Reduktion des Zolltarifs in neue Geldwährung eine Modifikation in dem Sinne, daß aller Unterschied aufgehoben und alles gezogene, gewalzte und geschmiedete Eisen gleich zu verzollen sei, weil der Unterschied zwischen den verschiedenen Eisensorten, bei dem öftern gänzlichen Abgang äußerer starker Merkmale, so schwer zu erkennen sei, daß stets Unsicherheit obwalten müsse und selbst die geübtesten Experten nicht

immer mit Bestimmtheit einen Ausspruch wagen, wodurch Ungleichheiten in der Verzollung unyvermeidlich seien.

Da die Aufnahme des fraglichen Eisens in die unmittelbar vorhergehende vierte Klasse zu 75 Rp. per Zentner der Bundeskasse einen zu großen Ausfall verursachen mußte, so beantragte der Bundesrath den Ansz der fünften Klasse von Fr. 1. 50 per Zentner.

Die zur Begutachtung des neuen Tarifs vom Nationalrathe niedergesezte Kommission war mit diesem Antrage nicht einverstanden, sondern bevorwortete die Beibehaltung eines Unterschiedes. Sie behauptete, die mit dem Differenzialzolle verbundenen Schwierigkeiten anerkennend, der Zoll von Fr. 1. 50 per Zentner wäre zu hoch (unter Umständen 20 % des Werthes). Eisen sei eines der ersten Bedürfnisse, ein Rohstoff für eine sehr wichtige Industrie, welche sonst schon mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen habe, um die fremde Konkurrenz auszuhalten. Eine größere Belastung dieses Rohstoffes wäre also eine Beeinträchtigung der eigenen Industrie, namentlich des Maschinenbaues, die hauptsächlich geringeres Eisen brauche und bei einer einheitlichen Taxe von Fr. 1. 50 daselbe gleich verzollen müßte, wie das bessere Stab- und Rundeisen. Die Nothwendigkeit eines Unterschiedes im Zollansaz sei dennoch außer Zweifel, wenn auf eine Herabsezung des Zolles auf den Ansz der unmittelbar vorhergehenden Klasse (75 Rp.) nicht eingetreten werden könne. Das Natürliche in diesem Falle sei, der Verzollung den Werth der Waare zu Grunde zu legen. Die Kommission beantragte daher bei Fr. 14 die Gränze zu ziehen, in der Weise, daß für Eisen der fraglichen Art bis zu diesem Werthe ein Zoll von 75 Rp. per Zentner und für solches über diesem Werthe dagegen eine Gebühr von Fr. 1. 50 per Zentner bezahlt werden soll; und die Bundesversammlung stimmte diesem Antrage bei.

Die Vollziehung dieser Tarifbestimmung stieß auf Schwierigkeiten. Bald zeigte es sich, daß die Veränderung in den Preisverhältnissen die Werthbestimmung sehr schwankend und öftere Modifikationen in der Fixirung der Werthgränze nöthig mache, wenn zahlreiche Reklamationen, deren materielle Begründtheit nicht bestritten werden konnte, vermieden werden wollten, was offenbar ein großer Uebelstand ist. Im Januar 1855 mußte die Werthgränze von Fr. 14 auf Fr. 18 erhöht werden,*) und die seitdem andauernde Höhe der Eisenpreise läßt nicht erwarten, daß eine Herabsezung sobald eintreten könne; im Gegentheil verlangt der Handel eine weitere Erhöhung, was die vorliegende Petition des Herrn Bonzou beweist.

Der Werth des Eisens ist schwer auszumitteln, weil solcher aus der äußern Beschaffenheit nicht zu entnehmen ist. Der Zollverwaltung ist es selten möglich, die Werthdeklarationen des Zollpflichtigen zu kontrolliren. Sachverständige findet man nicht überall in der Nähe der Zoll-

*) S. Bundesblatt v. J. 1855, Bd. I, S. 44, und eidg. Gesezsamml., Bd. V, Seite 126.

stätten, und wenn sich in größern Ortschaften deren auch finden, so kommt es oft vor, daß sie keinen Auspruch wagen, eben weil es unmöglich ist, den Werth nach der äußern Beschaffenheit des Eisens zu taxiren. Eben so kam es vor, daß die Zollpflichtigen gegen den Auspruch von Experten protestirten, wenn jener ihnen ungünstig war und die Einvernahme anderer Sachverständigen verlangten, oder den niedrigeren Werth der Waare durch die Vorlage der Fakturen nachwiesen u. s. w. Unter solchen Verhältnissen ist die Verwaltung immer in einer sehr fatalen Unsicherheit, die natürlich unter Umständen auch zu ungleicher Behandlung der Zollpflichtigen führen muß. Diese Verhältnisse nöthigten die Zollverwaltung, von der Anwendung der Expertisen abzugehen und von den Zollpflichtigen die Vorlage der Originalfakturen zu verlangen. Durch das einfache Hinzuschlagen der Transportspesen bis zur Schweizergränze konnte der Werth der Waare ziemlich annähernd ermittelt werden. Diese Maßregel stieß aber auf Widerstand, da natürlich der Handelsmann seine Bezugsquellen, so wie die Ankaufspreise nicht gerne mittheilt. Die Zollverwaltung sah das Schwierige der Sache wol ein, mußte aber, da die fragliche Tarifbestimmung einmal da ist und ihr kein anderes hinreichendes Mittel zu Gebote steht, auf dessen Durchführung beharren. Der Handelsstand, die Nothwendigkeit dieser Maßregel für die Verwaltung einsehend, fügte sich, obgleich mit Widerwillen, und nicht selten begegnete es, daß Häuser lieber den höhern Zoll zahlten, als ihre Fakturen vorzuzeigen.

Die häufigen Anstände und Plakereien, die aus diesem Verhältniß entspringen, sind für das Publikum, wie für die Verwaltung höchst unangenehm, und die Erfahrung hat gezeigt, daß auch dieses Mittel (Vorlage der Fakturen) kein zuverlässiges mehr ist, den Werth des Eisens genau zu ermitteln; denn seit einiger Zeit treten Mißbräuche an den Tag, die nicht länger geduldet werden dürfen. Viele Zollpflichtige lassen sich nämlich durch ihre Versender doppelte Fakturen ausstellen, von denen die zur Vorlage bei der Zollverwaltung bestimmte einen fingirten Werth unter Fr. 18 angibt, um dem höhern Ansätze zu entgehen. Dieses wird ziemlich offen getrieben, und die Verwaltung kam dessen ungeachtet bis jetzt bloß in einem einzigen Falle dazu, in den Besitz der ächten Faktur, resp. des Beweismittels zu gelangen, während alle Andern, die sich diese Betrügereien erlauben, ungestraft blieben. Aus dieser Sachlage geht hervor, daß ein beträchtlicher Theil desjenigen Eisens, das nach dem Zollgesetze Fr. 1. 50 zu zahlen hätte, für 75 Rp. eingeführt wird, und daß demnach das Gesetz seine Wirkung nicht mehr findet, wenn nicht Abhilfe eintritt. Der unredliche Zollpflichtige benutzt diesen Zustand zum Nachtheil des Redlichen, dem dadurch die Konkurrenz bedeutend erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht wird. Eine längere Fortdauer dieses Zustandes müßte zur Folge haben, daß nach und nach sämmtliches Eisen zum niedrigeren Ansätze verzollt würde, was für die Bundesklasse ein sehr beträchtlicher Ausfall wäre. Die Einfuhr von Eisen der fünften Klasse ist im letzten Jahre nur 30,472 Zentner stark gewesen, während sie im Jahr 1854

noch 53,302 Zentner betragen hatte. Dagegen ist diejenige der vierten Klasse im nämlichen Zeitraume von 17,949 Zentner auf 57,836 gestiegen. Dieses Verhältniß ist sich auch im laufenden Jahre gleich geblieben. Diese Zahlen sind ein sprechender Beweis, daß bedeutende Mißbräuche in der Verzollung stattfinden müssen.

Die Ausübung einer wirksamern Kontrolle ließe sich schon erzwingen; allein man müßte zu Mitteln greifen, die noch gehässiger und mit dem Geiste unserer Institutionen unverträglich sind, weshalb der Bundesrath von deren Anwendung abstrahirte und dahin wirken zu sollen glaubte, die fraglichen Uebelstände auf andere Weise zu beseitigen. Er ist überzeugt, daß die Bundesversammlung eine solche Sachlage nicht länger bestehen lassen, sondern die Nothwendigkeit einsehen wird, daß da geholfen werden muß.

Der Bundesrath ist zur Ueberzeugung gelangt, daß die Aufstellung eines einheitlichen Zollansazes für Stab- und Rundeisen das einzige Mittel ist, den gerügten Uebelständen und Mißbräuchen für die Dauer abzuhelpfen. Das bisherige komplizirte und minutiöse Verfahren wird durch ein höchst einfaches ersetzt, und damit fallen die außerordentlichen Kontrollmaßregeln so wie alle Uebelstände und bisherigen täglichen Plakereien weg. Das Publikum sowol als die Verwaltung werden sich viel besser dabei befinden, und ersteres wird ganz gewiß lieber für geringeres Eisen einige Rappen mehr bezahlen, wenn es dagegen das bessere zu einem weit billigern Ansaze einführen kann, und damit von den gegenwärtigen lästigen Formalitäten befreit ist.

Eine Einreihung des sämmtlichen Stab- und Rundeisens in die vierte Tarifklasse zu 75 Rappen könnte der Bundesrath nicht beantragen. Die einheimischen Produzenten, die, bei verhältnißmäßig höhern Arbeitslöhnen, größtentheils mit Holzkohlen arbeiten müssen, kämen, gegenüber dem fremden Steinkohlen-Eisen, in eine zu nachtheilige Stellung und die Bundeskasse würde eine jährliche Einbuße von ungefähr Fr. 30,000 erleiden, was, angesichts der immer wachsenden Ansprüche, nicht zu rechtfertigen wäre. Hinwider findet er den Ansaz der fünften Klasse von Fr. 1. 50 zu hoch, weil derselbe die gemeinen Eisenarten zu stark belegen würde. Die Bundesversammlung hat übrigens diesen als Einheitstaxe vorgeschlagenen Ansaz bei der Berathung des jezigen Tarifs verworfen. Es bleibt daher nichts anderes übrig, als einen Mittelweg zu wählen und einen Ansaz vorzuschlagen, der den gegebenen Verhältnissen am besten entspricht. Die Aufstellung eines Ansazes von einem Franken per Zentner dürfte, nach unserm Dafürhalten, das zweckmäßigste sein. Die gemeinen Eisenarten würden dadurch freilich um 25 Rp. höher beiegt, die bessern dagegen um 50 Rp. erleichtert. Da bis jetzt im Allgemeinen immerhin der dritte Theil des Stab- und Rundeisens zu Fr. 1. 50 verzollt wurde, so müßten die Handelsleute und die Industriellen ihre Rechnung, eines in das andere gerechnet, ebenfalls finden, weil keiner sich ausschließlich mit geringem Eisen behelfen kann, sondern Jeder Eisen beider Sorten beziehen

Der Bundesrath beehrt sich demnach, Ihnen den nachstehenden Entwurf zu einem Bundesbeschlusse vorzulegen und Ihnen denselben zur Annahme zu empfehlen.

Für den Fall der Annahme dieses Vorschlages ist dem Gesuche des Herrn Bonzon grundsätzlich entsprochen, und die andern Schlüsse seiner Petition fallen dahin. Sollte er aber verworfen werden, so müßte der Bundesrath beantragen, auf die Schlüsse 2 und 3 der fraglichen Bittschrift nicht einzutreten. Der Unterschied zwischen Steinkohleneisen und Holzkohleneisen ist äußerlich nicht sicher erkennbar, und man fand dieses Unterscheidungsmerkmal nicht zuverlässig, weshalb es bei der Revision im Jahr 1851 als unzweckmäßig weggelassen wurde. Eine Wiedereinführung desselben kann daher auch jetzt nicht angerathen werden.

Die Gewährung des Gesuchs Nr. 3 dürfte noch größere Schwierigkeiten mit sich führen. Es mag allerdings der Fall sein, daß das Eisen billiger an den einen Gränzpunkt gelangt als an den andern, und daß dieser Unterschied unter Umständen so groß sein kann, daß der Werth der Waare sich so stellt, daß diese letztere dadurch unter den höhern Ansaz fällt; allein darauf kann die Verwaltung unmöglich Rücksicht nehmen, sonst müßte am Ende für jede Lokalität ein eigener Tarif aufgestellt werden, weil der Preis der Waare überall mehr oder minder verschieden ist. Wenn aber Jemand sich darüber zu beklagen hätte, so wäre es am allerwenigsten der westliche Theil der Schweiz, indem dort höchstens $\frac{1}{16}$ bis $\frac{1}{8}$ des eingeführten Eisens zum höhern Ansaz verzollt wird, während in allen übrigen Zollgebieten durchschnittlich die größere Menge den Zoll von Fr. 1. 50 entrichtet, und doch wird das Verhältniß des Verbrauchs, mit Rücksicht auf beide Eisenarten, in der ganzen Schweiz ungefähr das gleiche sein.

Indem wir Ihnen den schon oben erwähnten Beschlusentwurf nochmals zur Annahme empfehlen, erneuern wir Ihnen, *Sir.*, die Versicherung unserer vollkommensten Hochachtung.

Bern, den 4. Juli 1856.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident: **Stämpfli.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft: **Schies.**

Entwurf zu einem Bundesbeschlusse,

betreffend

die Modification des Eingangszolles auf Stab- und Rund Eisen.

(Vom Bundesrath durchberathen am 4. Heumonath 1856.)

Die Bundesversammlung der Schweiz. Eidgenossenschaft,
in der Absicht, das Verfahren bei der Verzollung von Rund- und
Stabeisen zu vereinfachen und dadurch die herrschenden Mißbräuche zu
beseitigen;

auf den Bericht und Antrag des Bundesrathes vom 4. Heumonath
1856,

beschließt:

1. Der Eingangszoll auf Eisen, gezogenes, gewalztes und
geschmiedetes, wird, ohne Rücksicht auf dessen Werth oder Beschaffen-
heit, auf einen Franken per Schweizer-Zentner festgesetzt.

2. Die diesen Artikel beschlagenden Bestimmungen des Zolltarifs,
vom 27. August 1851, Litt. C., Ziffer II, Klasse 4 und 5, *) treten
außer Wirksamkeit.

3. Der Bundesrath wird mit der Vollziehung dieses Beschlusses
beauftragt.

Konzeptionsakt

des

Kleinen Rathes des Kantons St. Gallen, betreffend den Bau
der Glatthalbahn von der St. Gallischen Kantonsgrenze
bei Rütli nach Rapperschwyl.

(Vom 9. Juni 1856.)

Wir Landammann und Kleiner Rath

des Kantons St. Gallen

ertheilen hiemit:

kraft Beschlusses des Großen Rathes vom 5. Juni 1856 und unter
Vorbehalt der Genehmigung der Bundesversammlung, nach Maßgabe des

*) S. eidg. Gesefsammlung, Bd. II, S. 560 u. 562.

Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852, der Gesellschaft der Glattthalbahn, welche mittelst Zuschriften vom 11. April und vom 24. Mai 1856 um die Bewilligung zur Fortsetzung des Baues und zum Betrieb der Glattthalbahn von der südöstlichen Grenze des Kantons Zürich auf St. Gallischem Gebiete behufs Anschluß an die Südostrbahn bei Rapperschwyl eingekommen ist, die verlangte Konzession unter nachfolgenden Bedingungen:

Art. 1. Die Konzession wird bis zum 1. Mai 1957 erteilt. Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll die Konzession nach einer dazumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Rückkaufes erloschen ist.

Art. 2. Der Kanton St. Gallen verpflichtet sich, während dreißig Jahren, vom 1. Jänner 1856 an gerechnet, weder selbst eine Eisenbahn zwischen der Glattthal- und der Südostrbahn zu erstellen, noch eine Konzession für die Herstellung einer solchen Bahn einer andern als der Glattthalbahngesellschaft zu erteilen.

Art. 3. Das Domizil der Gesellschaft ist Uster. Die Gesellschaft hat aber im Kanton St. Gallen an einem noch zu bestimmenden von der Kantonsregierung gutzuheißenden Orte ein Domizil zu bezeichnen, allwo sie für persönliche Klagen zivilgerichtlich belangbar ist. Sie wird zu diesem Behuf einen bevollmächtigten Vertreter daselbst aufstellen.

Für dingliche Klagen gilt das Forum der gelegenen Sache.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und auch des weitem Ausschusses, falls ein solcher aufgestellt wird, soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Die Statuten der Glattthal-Eisenbahngesellschaft unterliegen der Genehmigung der Kantonsregierung und können nach erfolgter Gutheißung nur mit Einwilligung dieser Behörde abgeändert werden.

Art. 6. Die Gesellschaft hat vor dem Beginne der Bauarbeiten einen Plan über die Eisenbahnbauten, und zwar insbesondere über die der Bahn zu gebende Richtung, die Anlegung der Bahnhöfe und Stationen, so wie die in Folge der Erstellung der Eisenbahn erforderlich werdenden Veränderungen an Straßen und Gewässern der Kantonsregierung zur Genehmigung vorzulegen. Sollte später von dem genehmigten Bauplane abgewichen werden wollen, so ist hiefür die Zustimmung der Kantonsregierung einzuholen.

Art. 7. Binnen einer Frist von zwei Jahren, von dem Zeitpunkt der Genehmigung gegenwärtiger Konzession durch die Bundesversammlung an gerechnet, hat die Gesellschaft den Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen und sich zugleich bei der Kantonsregierung zur Befriedigung derselben über die gehörige Fortführung der Bahnunternehmung auszuweisen.

Art. 8. Die Gesellschaft hat auf ihre Kosten die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, damit die Kommunikation zu Land und zu Wasser,

bestehende Wasserleitungen u. dgl. weder während des Baues der Bahn, noch später durch Arbeiten zu dem Zwecke der Unterhaltung derselben unterbrochen werden. Für unvermeidliche Unterbrechungen ist die Zustimmung der betreffenden Behörde erforderlich.

Gerüste, Brücken und andere ähnliche Vorrichtungen, welche behufs Erzielung einer solchen ungestörten Verbindung zu zeitweiligem Gebrauche errichtet werden, dürfen dem Verkehr nicht übergeben werden, bevor die betreffende Behörde sich von ihrer Solidität überzeugt und in Folge dessen ihre Benutzung gestattet hat. Die dießfällige Entscheidung hat jeweilen mit thunlichster Beförderung zu erfolgen. Dabei liegt jedoch immerhin, falls in Folge ungehöriger Ausführung solcher Bauten Schäden entstehen sollte, die Pflicht, denselben zu ersetzen, der Gesellschaft ob.

Art. 9. Es bleibt der Gesellschaft überlassen, die Bahn ein- oder zweispurig zu bauen. Sollte aber, wenn vor der Hand nur einspurig gebaut wird, später die Nothwendigkeit des Baues einer zweiten Bahnspur sich herausstellen, so entscheidet darüber die Kantonsregierung.

Art. 10. Die Bahn ist sammt dem Materiale und den Gebäulichkeiten, welche dazu gehören, auf das beste, namentlich aber auch in einer vollen Sicherheit für ihre Benutzung gewährenden Weise herzustellen und sodann fortwährend in untadelhaftem Zustande zu erhalten.

Art. 11. Die Bahn darf dem Verkehr nicht übergeben werden, bevor die Kantonsregierung, in Folge einer mit Rücksicht auf die Sicherheit ihrer Benutzung vorgenommenen Untersuchung und Erprobung derselben in allen ihren Bestandtheilen die Bewilligung dazu erteilt hat.

Auch nachdem die Bahn in Betrieb gesetzt worden, ist die Kantonsregierung jederzeit befugt, eine solche Untersuchung anzuordnen. Sollten sich dabei Mängel herausstellen, welche die Sicherheit der Benutzung der Bahn gefährden, so ist die Kantonsregierung ermächtigt, die sofortige Beseitigung solcher Mängel von der Gesellschaft zu fordern und, falls von der letztern nicht entsprochen werden wollte, selbst die geeigneten Anordnungen zur Abhülfe zu treffen.

Art. 12. Die Eisenbahnunternehmung unterliegt, mit Vorbehalt der in dieser Konzessionsurkunde enthaltenen Beschränkungen, im Uebrigen gleich jeder andern Privatunternehmung, den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Landes.

Art. 13. Die Eisenbahngesellschaft als solche ist sowohl für ihr Vermögen als für ihren Erwerb in Folge des Betriebes der Bahn von der Entrichtung aller Kantonal- und Gemeindesteuern befreit.

Diese Bestimmung findet jedoch auf Gebäulichkeiten und Liegenschaften, welche sich, ohne eine unmittelbare und nothwendige Beziehung zu der Eisenbahn zu haben, in dem Eigenthum der Gesellschaft befinden möchten, keine Anwendung.

Ebenso sind in dieser Steuerbefreiung die gesetzlichen Beiträge an die obrigkeitlich verwaltete Anstalt des Kantons St. Gallen für gesetzliche Brandversicherung nicht inbegriffen.

Einzelne Angestellte, die im Kanton wohnen, unterliegen gleich andern der Besteuerung.

Art. 14. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst der Gesellschaft ob. Dabei bleiben jedoch der Polizeidirektion, beziehungsweise der Kantonsregierung, die mit der Ausübung ihres Obergewaltrechts verbundenen Befugnisse in vollem Umfange vorbehalten.

Die nähern Vorschriften, betreffend die Handhabung der Bahnpolizei, werden in einem von der Gesellschaft zu erlassenden, jedoch der Genehmigung der Kantonsregierung zu unterlegenden Reglemente aufgestellt.

Art. 15. Die Beamten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, müssen mindestens zur Hälfte Schweizerbürger sein.

Sie sind von dem Polizeidepartement für getreue Pflichterfüllung in's Handgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen. Es steht ihnen die Befugniß zu, solche, welche den Bahnpolizeivorschriften zuwiderhandeln sollten, im Betretungsfalle sofort festzunehmen. Sie haben dieselben dann jedoch sofort an die betreffenden Vollziehungsbeamten, welche die weiter erforderlichen Maßregeln ergreifen werden, abzuliefern.

Wenn die Polizeidirektion die Entlassung eines Bahnpolizeiangeestellten wegen Pflichtverletzung verlangt, so muß einem solchen Begehren, immerhin jedoch unter Vorbehalt des Rekurses an die Kantonsregierung, entsprochen werden.

Art. 16. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeinds wegen angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die dabei zu machende Inanspruchnahme ihres Eigenthums, so wie für die Vermehrung der Bahnwärter und Bahnwarthäuser, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürfte, keine Entschädigung zu fordern. Dagegen fällt die Herstellung, so wie die Unterhaltung auch derjenigen Bauten, welche in Folge der Anlage solcher Straßen, Kanäle u. s. w. zu dem Zwecke der Erhaltung der Eisenbahn in ihrem unverkürzten Bestande erforderlich werden, ausschließlich dem Staate, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden zur Last.

Art. 17. Die Beförderung der Personen auf der Eisenbahn soll mindestens zwei Mal täglich hin und zurück stattfinden.

Art. 18. Der Transport auf der Eisenbahn findet vermitteltst Personenzügen und je nach Bedürfniß auch vermitteltst Waarenzügen statt.

Art. 19. Die Personenzüge sollen mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens fünf Wegstunden in einer Zeitstunde transportirt werden.

Art. 20. Waaren, welche mit den Waarenzügen transportirt werden sollen, sind spätestens innerhalb der nächsten zwei Tage nach ihrer Ablieferung auf die Bahnstation, den Ablieferungstag selbst nicht eingerechnet, zu spediren, es wäre denn, daß der Versender eine längere Frist gestatten würde.

Waaren, die mit den Personenzügen transportirt werden sollen, sind, wenn nicht außerordentliche Hindernisse eintreten, mit dem nächsten Zuge dieser Art zu befördern. Zu diesem Ende hin müssen sie aber mindestens eine Stunde vor dem Abgange desselben auf die Bahnstation gebracht werden.

Art. 21. Für die Beförderung der Personen vermittelt der Personenzüge werden mindestens drei Wagenklassen aufgestellt. Die Wagen sämtlicher Klassen müssen zum Sitzen eingerichtet und mit Fenstern versehen sein.

Es sollen auch mit den Waarenzügen Personen befördert werden können.

Art. 22. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen vermittelt der Personenzüge Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

In der 1. Wagenklasse bis auf Fr. 0,50 per Schw. Stunde der Bahnlänge.

" " 2. " " " " 0,35 " " " "

" " 3. " " " " 0,25 " " " "

Kinder unter zehn Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte. Für das Gepäck der Passagiere, worunter aber kleines Handgepäck, das kostenfrei befördert werden soll, nicht verstanden ist, darf eine Taxe von höchstens Fr. 0,12 per Zentner und Stunde bezogen werden.

Die Taxe für die mit Waarenzügen beförderten Personen soll niedriger sein als die für die Reisenden mit den gewöhnlichen Personenzügen festgesetzte.

Art. 23. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Für Pferde, Maulthiere und Esel,
das Stück bis auf Fr. 0,80 per Stunde;

Für Stiere, Ochsen und Kühe,
das Stück bis auf Fr. 0,40 per Stunde;

Für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde,
das Stück bis auf Fr. 0,15 per Stunde.

Die Taxen sollen für den Transport von Herden, welche mindestens einen Transportwagen füllen, angemessen ermäßigt werden.

Art. 24. Die höchste Taxe, die für den Transport eines Zentners Waare vermittelt der gewöhnlichen Waarenzüge per Stunde bezogen werden darf, beträgt Fr. 0,05.

Für den Transport von barem Gelde soll die Taxe so berechnet werden, daß für Fr. 1000 per Stunde höchstens Fr. 0,05 zu bezahlen sind.

Art. 25. Für Wagen setzt die Gesellschaft die Transporttaxe nach eigenem Ermessen fest.

Art. 26. Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh bis auf vierzig Prozent und diejenige der Waaren bis auf hundert Prozent der gewöhnlichen Taxe erhöht werden.

Für Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche von den mit einem Personenzuge reisenden Trägern in demselben Zuge, wenn auch in einem andern Transportwagen, mitgenommen und am Bestimmungsorte sogleich wieder in Empfang genommen werden, ist jedoch nicht diese erhöhte, sondern nur die gewöhnliche Waarentaxe zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis zu fünfzig Pfund stets mit den Personenzügen befördert werden sollen.

Art. 27. Bei der Berechnung der Taxen werden Bruchtheile einer halben Stunde für eine ganze halbe Stunde, Bruchtheile eines halben Zentners für einen ganzen halben Zentner, Bruchtheile von Fr. 500 bei Geldsendungen für volle Fr. 500 angeschlagen und überhaupt nie weniger als Fr. 0,25 für eine zum Transporte aufgegebene Sendung in Ansatz gebracht.

Art. 28. Die in den vorhergehenden Artikeln aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport auf der Eisenbahn selbst, nicht aber denjenigen nach den Stationshäusern der Eisenbahn und von denselben hinweg.

Art. 29. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im Kantonaldienste steht, sowie dazu gehörendes Kriegsmaterial auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxe durch die ordentlichen Personenzüge zu befördern.

Jedoch haben die betreffenden Kantone die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsf Feuerwert veranlaßt werden, zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung der lehterwähnten Gegenstände ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

Art. 30. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle solche, welche auf Rechnung des Kantons St. Gallen polizeilich zu transportiren sind, auf der Eisenbahn zu befördern.

Die Bestimmung der Art des Transportes, so wie der für denselben zu entrichtenden Taxen bleibt späterer Vereinbarung vorbehalten. Immerhin sollen die Taxen möglichst billig festgesetzt werden.

Art. 31. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen zehn Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist der Betrag der Transporttaxen, der laut den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde in dem von der Gesellschaft aufzustellenden Tarife nicht überschritten werden darf, gemäß einer zwischen der Kantonsregierung und der Gesellschaft zu treffenden Vereinbarung herabzusetzen. Kann eine solche Verständigung nicht erzielt werden, so tritt schiedsgerichtliche Entscheidung ein.

Art. 32. So weit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton St. Gallen berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des dreißigsten, fünfundsierzigsten, sechzigsten, fünfundsieben-

zigsten, neunzigsten und neunundneunzigsten Jahres, von dem 1. Mai 1858 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen vier Jahre und zehn Monate zum Voraus hievon benachrichtigt hat.

Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur dann Gebrauch gemacht werden, wenn die ganze Bahn von Wallisellen bis zum Anschlusse an die Südostbahn der Gesellschaft abgenommen wird.

Art. 33. Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere schiedsgerichtlich bestimmt.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im dreißigsten, fünf und vierzigsten und sechszigsten Jahre ist der fünf und zwanzigfache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton St. Gallen den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, im Falle des Rückkaufes im fünf und siebenzigsten Jahre der zwei und zwanzig einhalbfache, und im Falle des Rückkaufes im neunzigsten Jahre der zwanzigfache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.
- b. Im Falle des Rückkaufes im neun und neunzigsten Jahre ist die mutmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zubehörde ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Kanton St. Gallen abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind schiedsgerichtlich auszutragen.

Art. 34. Nach Vollendung der Bahn ist eine Rechnung über die gesammten Kosten, sowohl der Anlage derselben als auch ihrer Einrichtung zum Betriebe, theils dem Archive des Standes St. Gallen, theils demjenigen der Gesellschaft einzuverleihen.

Wenn später entweder weitere Bauarbeiten, welche nicht bloß zur Unterhaltung der Bahn dienen, ausgeführt werden, oder das Betriebsmaterial vermehrt wird, so sind auch Rechnungen über die dadurch veranlaßten Kosten in die beiden erwähnten Archive niederzulegen.

In diese den Archiven einzuverleibenden Rechnungen ist jeweilen die Anerkennung der Richtigkeit derselben sowohl von Seite der Kantonsregierung, als auch von Seite der Gesellschaft einzutragen.

Art. 35. Die Gesellschaft ist verpflichtet, alljährlich den Jahresbericht ihrer Direktion, eine Uebersicht der Jahresrechnung und einen Auszug aus dem Protokolle über die während des betreffenden Jahres von der Generalversammlung gepflogenen Verhandlungen der Kantonsregierung einzusenden.

Art. 36. Streitigkeiten zwischen der Kantonsregierung und der Gesellschaft, deren Entscheid nicht bereits durch gegenwärtigen Konzessionsakt der Kantonsregierung vorbehalten ist, und welche ihrer Natur nach dem Entscheide des Zivilrichters unterstellt werden müßten, sollen unweigerlich durch ein Schiedsgericht ausgetragen werden.

Art. 37. Für die Entscheidung der gemäß den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde auf schiedsgerichtlichem Wege auszutragenden Streitfälle wird das Schiedsgericht jeweilen so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreivorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

Art. 38. Die Gesellschaft ist ermächtigt, mit Genehmigung der Kantonsregierung die ihr ertheilte Konzession mit allen Rechten und Verpflichtungen an Andere, seien es einzelne Personen oder Gesellschaften, abzutreten.

In diesem Falle wird der Kantonsregierung das Recht, allfällige Abänderungen im Konzessionsakt vorzunehmen, ausdrücklich vorbehalten.

St. Gallen, den 9. Juni 1856.

Der Landammann:
Sungerbühler.

Im Namen des Kleinen Rathes,
Der Staatschreiber:
Zingg.

Entwurf zu einem Bundesbeschlusse,
 betreffend
 die Glattthal-Eisenbahn im Kanton St. Gallen.
 (Vom Bundesrathe durchberathen am 4. Heumonate 1856.)

Die Bundesversammlung der schweiz. Eidgenossenschaft,
 nach Einsicht einer durch die Regierung des Kantons St. Gallen
 der Gesellschaft der Glattthal-Eisenbahn erteilten Konzession vom 9. Brach-
 monate 1856, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der
 zürcherischen Kantonsgränze bei Rütli bis Rappersweil zum Anschlusse
 an die Südostbahn daselbst;

nach Einsicht eines Berichtes und Antrages des schweiz. Bundesrathes
 vom 4. Heumonate 1856;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852,

beschließt:

Es wird dieser Konzession unter nachstehenden Bedingungen die Ge-
 nehmigung des Bundes erteilt:

Art. 1. In Erledigung vom Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes
 über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird dem Bundesrathe vor-
 behalten, für den regelmäßigen periodischen Personentransport, je nach
 dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens
 auf den Postertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von
 Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde
 nicht übersteigen soll, zu erheben. Der Bundesrath wird jedoch von diesem
 Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht
 mehr als 4 % nach erfolgtem Abzug der auf Abschreibungsrechnung ge-
 tragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

Art. 2. Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Mate-
 rial, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit
 Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, von dem Zeit-
 punkte der Eröffnung ihres Betriebes auf der ganzen Bahnstrecke an ge-
 rechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft
 jeweilen fünf Jahre zum Voraus hievon benachrichtigt hat.

Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme
 nicht erzielt werden, so wird die letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt.

Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreiervorschlagn, aus welchem zuerst der Kläger, und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten diejenigen Bestimmungen, welche der Kanton St. Gallen für seinen allfälligen Rückkauf durch Art. 33 der hier genehmigten Konzession in Anspruch genommen hat.

Art. 3. Binnen einer Frist von 18 Monaten, vom Tage dieses Beschlusses an gerechnet, ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen und zugleich genügender Ausweis über die gehörige Fortführung der Bahnunternehmung zu leisten, in der Meinung, daß widrigenfalls mit Ablauf jener Frist die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession erlischt.

Art. 4. Es sollen alle Vorschriften und Gesetze des Bundes, namentlich das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, vom 28. Heumonate 1852, genaue Beachtung finden und es darf denselben durch die Bestimmungen der vorliegenden Konzession in keiner Weise Eintrag geschehen. Im Besondern soll den Befugnissen, welche der Bundesversammlung gemäß Art. 17 des erwähnten Bundesgesetzes zustehen, durch die im Art. 2 der Konzession von Seite St. Gallens eingegangene Verpflichtung, während der nächsten 30 Jahren keine parallelen oder konkurirenden Eisenbahnen zu erstellen oder Konzessionen dafür zu erteilen, nicht vorgegriffen sein.

Art. 5. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

Also den beiden gesetzgebenden Rätthen der Eidgenossenschaft vorzulegen beschlossen.

Bern, den 4. Heumonate 1856.

Im Namen des Schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident: **Stämpfli.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft: **Schies.**

Botschaft des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend die Modifikation des Zollansazes auf Stab- und Rundeisen. (Vom 4. Juli 1856.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1856
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	35
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.07.1856
Date	
Data	
Seite	203-219
Page	
Pagina	
Ref. No	10 001 950

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.