

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 27

Artikel: Zollansätze für das Eisenbahnmaterial
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2206>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

überhaupt die möglichste Oeconomie zu empfehlen. Wegen Unwohlseins des Departementsvorstehers verwendet sich B.-R. Borel aus den gleichen Gründen, welche von ihm im Ständerath schon vorgebracht worden, für den bundesrätlichen Ansatz, der mit 27 gegen 25 St. dann auch bewilligt wird.

Abend-Sitzung vom 23. Dec. Es kommt zuerst zur Behandlung der Bundesbeschlüsse betreffend die Verzollung von Eisenbahnmaterial, bei welchem noch einige Differenzen mit dem Ständerathe bestehen. Namens der Commission beantragt Brunner, dem Ständerathe in allen Theilen beizustimmen. Zangger dagegen stellt den Antrag, in Festhaltung des frühern Beschlusses den Zoll für eiserne Brücken auf 1 1/2 Fr. per Zentner, den Zoll für Personenwagen auf 8 0/0 und für Gepäck und Güterwagen etc. auf 4 0/0 vom Werth herabzusetzen. — Diese letzten Anträge werden genehmigt.

Der nachträgliche Postvertrag zwischen der Schweiz und den Niederlanden, betreffend die Geldanweisungen, welcher vom Ständerathe gestern genehmigt worden, erhält auf Antrag der Commission (Berichterstatter Gonzenbach) ohne Weiteres auch die Sanction des Nationalrathes.

Der Vertrag lautet:

1) Der Maximalbetrag einer Postanweisung wird auf Fr. 500 festgesetzt, wenn dieselbe nach der Schweiz und auf fl. 250, wenn sie nach den Niederlanden ausgestellt ist.

2) Die in der Schweiz von jeder Geldsendung zu beziehende Gebühr wird auf 25 Cts. für je Fr. 25 oder Bruchtheil von Fr. 25 und in den Niederlanden auf 12 1/2 Cts. für je 12 1/2 fl. oder Bruchtheil von 12 1/2 fl. herabgesetzt.

Bezüglich der Concession für eine Eisenbahn von Chambsy an die schweizerisch-französische Grenze hat der Ständerath in seiner Sitzung vom 18. d. Mts. beschlossen, diesen Gegenstand zu nochmaliger Prüfung an den Bundesrath zurückzuweisen. Die Eisenbahn-Commission (Berichterstatter Stämpfli.) will diesem Beschlusse beipflichten, und es erklärt sich der Nationalrath damit einverstanden.

Auf Antrag der gleichen Commission und in Gutheissung der bezüglichen Beschlüsse des Ständerathes werden für nachbenannte Bahnunternehmungen die nachgesuchten Fristverlängerungen bewilligt: 1) Bauma-Wald, 2) Suhrenthalbahn, 3) Stäfa-Wetzikon, 4) Wohlen-Bremgarten, 5) Kloten-Zürich, resp. Neumünster, 6) rechtsufrige Zürichseebahn.

Sitzung vom 24. December. Es kommt zuerst der Beschluss betreffend Verzollung von Eisenbahnmaterial in Frage, wo auch heute der Zoll für Brücken mit 46 gegen 13 Stimmen laut den frühern Beschlüssen auf Fr. 1. 50 per Centner festgesetzt wird. Im Uebrigen wird ohne Widerspruch dem Ständerath beigegeben. (N. Z. Z.)

Zollansätze für das Eisenbahnmaterial. Der Nationalrath hat den Beschluss des Ständeraths betreffend die Verzollung des Eisenbahnmaterials in mehreren Punkten abgeändert. Wir setzen zur Vergleichung die Ansätze der beiden Räte nachstehend einander gegenüber:

Art. 1. Das Eisenbahnmaterial, welches in Folge Bundesbeschluss vom 19. Juli 1854 und 9. Juli 1864 eine Zollvergünstigung genossen und gemäss Bundesbeschluss vom 10. October 1874 einer Verzollung unterworfen werden soll, ist mit folgendem Eingangszoll zu belegen:

	National- rath. Per Centner. Fr. Rp.	Stände- rath. Fr. Rp.
I. Schienen:		
Gewöhnliche Schienen, auch Schienen für Hilfsbahnen	— 30	— 30
Zahnstangen	2 —	2 —
II. Befestigungsmittel:		
Schwellen, eiserne, wie Schienen	— 30	— 30
Unterlagsplatten, Laschen und Schienenstühle	1 —	1 50
Schienen Nägel u. Laschenbolzen, Laschenschrauben und Muttern	1 50	1 50
III. Ausweichungen und Geleiskreuzungen:		
Weichen und Kreuzungen	2 —	2 —
Herzstücke, allein	1 —	1 —
IV. Drehscheiben und Schieb- bühnen:		
Drehscheiben und Schiebbühnen	2 —	2 —
Räder und Achsen, montirte; Räder, schmiedeiserne; Achsen	2 —	2 —
Räder, gusseisene, nicht montirte	1 —	1 —
V. Locomotiven, auch Tender:		
	2 —	2 —

National- Stände-
rath- rath-
Per Centner.
Fr. Rp. Fr. Rp.

VI. Locomotivbestandtheile:

Einzelne, nach Vollziehungsverordnung	2 —	2 —
Bestandtheile gleicher Art aus Eisenguss	1 —	1 —
VII. Eiserne Brücken		
Schrauben und Nieten	1 50	2 —
Vorgearbeitete Eisenstücke	2 —	2 —
Uebrige Bestandtheile, wie die betreffende Waarengattung nach Tarif		
Eisenbahnwagen:		
Personenwagen	8 0/0	10 0/0
Gepäck- und Güterwagen, Erdtransport- und Schotterwagen für Eisenbahnen und Hilfsbahnen (Rollwagen)	4 0/0	5 0/0
XI. Bestandtheile von Eisenbahnwagen aller Art:		
Per Centner.		
Einzelne nach Vollziehungsverordnung	2 —	2 —
Bestandtheile gleicher Art aus Gusseisen	1 —	1 —
X. Coke	— 15	— 15

Art. 2. Seit dem 19. Juli 1874 bezahlte Einfuhrzölle für Eisenbahnschienen, soweit sie den durch Anwendung dieses Tarifs sich ergebenden Betrag übersteigen, sind gegen Einsendung der Zollquittung und der anderen allfällig erforderlichen Nachweise vom Zolldepartement wieder zurückzuerstatten.

Art. 3. Der Bundesrath wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874 betreffend die Volksabstimmungen über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Publikation dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

(Die weitem Resultate der Beratungen der Bundesversammlung siehe in dem Berichte über die Beratungen.)

Rapport mensuel Nr. 23 du Conseil fédéral suisse sur l'état des travaux de la ligne du St-Gothard au 31 octobre 1874. (Fin.)

**II. Lignes des vallées tessinoises.
a. Section Lugano-Chiasso.**

Le total des matériaux extraits pendant le mois d'octobre sur la section Lugano-Chiasso a été encore plus considérable que celui du mois précédent et a atteint le maximum des résultats obtenus depuis le commencement de la construction, soit un chiffre de 130,702 mètres cubes. Les travaux dont les résultats ont principalement contribué à faire obtenir un chiffre aussi élevé sont: les terrassements du remblai près de Capolago, comprenant environ 21,000 mètres cubes, la tranchée Nord devant le tunnel de Coldrerio, dont on a extrait environ 45,000 mètres cubes, et le remblai pour l'établissement provisoire de la station de Chiasso, qui entre dans le chiffre total du mois pour environ 23,000 mètres cubes. A la station de Lugano, le remblai pour la route d'accès a été poussé avec vigueur et a avancé rapidement. La place devant le bâtiment provisoire de réception a été établie dans les dimensions projetées. Les fondations d'une grande plaque tournante à la station de Lugano étaient achevées à la fin d'octobre.

L'échafaudage du pont sur la vallée de Tassino a été achevé le 21 octobre. On a commencé à monter les arches en fer, dont toutes les pièces se trouvaient amenées sur la place le 5 novembre.

Au tunnel de Paradiso, sur le IV^e lot, il restait peu de chose à exécuter pour que cette galerie pût être ouverte à une voie.

La galerie artificielle longue de 53 mètres qui se trouve sur le Ve lot, a été terminée, sauf le mur de tête au-dessus de l'entrée Sud.

Au tunnel de Bissone, sur le VI^e lot, le progrès obtenu a été supérieur à celui du mois de septembre, malgré de grandes difficultés provenant de la pression du terrain.

Aux deux tunnels de Marroggia et de Coldrerio, les prévisions pour l'avancement des travaux ont été pleinement réalisées.

Le montage des ponts en fer a continué régulièrement. Ils seront terminés en temps voulu.

On avait posé, à la fin d'octobre, 15,400 mètres courants de voies définitives, et le ballastage était également exécuté sur pareille longueur. Le 29 octobre, une locomotive, dont le transport de Camerlata à Capolago avait rencontré de grandes difficultés, a parcouru la section de Capolago à Mendrisio.

La température a été très-favorable à l'avancement des travaux en plein air, qui n'ont été interrompus par la pluie que pendant 8 jours.

Le nombre des ouvriers occupés aux terrassements et à la pose de la voie de la section Lugano-Chiasso a été en moyenne de 3441 par jour et, au maximum, de 3519 en un jour.

Les travaux des bâtiments de cette section ont fait beaucoup de progrès:

Au bâtiment définitif de réception de la gare de Lugano, dont la maçonnerie est achevée jusqu'à la hauteur du 1^{er} étage, on a travaillé à la maçonnerie des parois intérieures. On a exécuté les fondations du bâtiment provisoire et l'on a commencé à en monter la partie en bois. Quant aux bâtiments de réception des stations de Melide, Marroggia, Capolago, Mendrisio et Balerna, la plupart avaient leur toiture posée et l'on y était occupé aux travaux d'achèvement intérieur.

On a presque terminé la toiture de la remise à locomotive de la station de Lugano et l'on y a construit un hangar à marchandises en bois. A Maroggia, on a terminé la pose de la toiture du hangar à marchandises et construit le quai de chargement. Au hangar à marchandises de Capolago il manque encore la charpente du toit; les hangars de Mendrisio et de Balerno