

Bekanntmachungen

von

Departementen und andern Verwaltungsstellen des Bundes.

Eröffnung einer Zollabfertigungsstelle im Bahnhof Chur.

Auf den 1. Mai nächsthin wird im Bahnhof Chur eine Zollabfertigungsstelle mit Befugnis zur Zollbehandlung von Reisendengepäck und von Übersiedlungsgut eröffnet. Infolgedessen können von jenem Zeitpunkt an aus dem Ausland nach Chur kartierte Reisegepäckstücke, ebenso Sendungen von Übersiedlungsgut, welche nach Chur bestimmt sind, beim Grenzzollamt zur Abfertigung unter Zollverschluß und mit Geleitschein nach Chur angemeldet werden, wo sie die abschließliche Zollbehandlung erhalten. Zur Abfertigung anderer Bahnsendungen als der angegebenen ist die Zollabfertigungsstelle zurzeit nicht befugt.

Bern, den 1. April 1903.

Schweiz. Oberzolldirektion.

Zahl der überseeischen Auswanderer aus der Schweiz.

Monat.	1903.	1902.	Zu- oder Abnahme.
Januar bis Ende Februar .	688	522	+ 166
März	699	470	+ 229
Januar bis Ende März . .	1387	992	+ 395

Bern, den 16. April 1903.

(B.-Bl. 1903, I, 1095.)

Eidg. Auswanderungsamt.

Regulativ

betreffend

den Zollverschluss.

(Vom 15. April 1903.)

Reglementarische Bestimmungen.

1. Sofern der Zollverschluß vom Warenführer verlangt wird, hat letzterer die Umschnürung herzustellen (V. V.¹, Art. 53, Lemma 1).

2. Das Zollamt entscheidet darüber, ob dem Begehren um Verbleiung entsprochen werden kann oder ob eine Revision vorgenommen und die Sendung nach Befund abgefertigt werden soll (V. V.¹, Art. 49, Lemma 2); als ungeeignet oder ungenügend befundene Verpackungen oder Umschnürungen zur zollamtlichen Verbleiung angemeldeter Waren sind von den Zollämtern zurückzuweisen (V. V.¹, Art. 53, Lemma 4).

3. Der Zollverschluß ist sowohl bei ganzen Wagenladungen, als auch bei einzelnen Frachtstücken zulässig, vorausgesetzt, daß der Verschluß nach Art und Beschaffenheit der Ladung oder der Frachtstücke gehörige Sicherheit gegen Mißbrauch bietet (V. V.¹, Art. 51, Lemma 1).

4. Der Zollverschluß geschieht durch Anlegung von Bleisiegeln, bei ganzen Wagenladungen auch mittelst Vorlegschlössern² (V. V.¹, Art. 51, Lemma 2).

5. Auf Verlangen des Warenführers kann das Zollamt die Umschnürung besorgen, gegen Bezug einer Gebühr von 25 Rp. per Warenstück und von Fr. 1 per Wagenladung (V. V.¹, Art. 53, Lemma 2).

¹ V. V. = Vollziehungsverordnung zum Zollgesetz vom 12. Februar 1895.

² Die Versiegelung fällt hier außer Betracht.

6. Sofern die Anlegung des Zollverschlusses vom Zollamt verfügt wird, so hat letzteres auch die Umschnürung zu besorgen; in solchen Fällen werden keine Gebühren bezogen (V. V.¹, Art. 54, Lemma 1).

7. Das vom Warenführer für die Umschnürung verwendete Material soll aus einem soliden Seil oder neuen Schnurstrick bestehen (I.², Art. 110).

* * *

In näherer Ausführung der vorstehend zitierten reglementarischen Vorschriften wird folgende Verfügung getroffen:

A. Beschaffenheit der Warenstücke und der Wagen.

1. Einzelne Warenstücke.

Zurückzuweisen sind u. a.:

- a. Lattenverschlüge und Harasse aller Art;
- b. Kisten, welche mangelhaft beschaffen oder geflickt sind, sowie solche mit dünnen Holzwandungen;
- c. Körbe mit zu großen Zwischenräumen im Geflecht;
- d. Ballen mit mangelhafter oder geflickter Emballage;
- e. Fässer für trockene Gegenstände, sofern deren Beschaffenheit nicht die nötige Gewähr gegen Mißbrauch bietet;
- f. Fässer mit Flüssigkeiten aller Art (dieselben dürfen weder plombiert noch versiegelt werden, sondern sind zu revidieren und nach Inhalt abzufertigen).

etc.

Eine Ausnahme von den vorstehenden Vorschriften wird gestattet:

Ad a. Für solche in Lattenverschlügen und Harassen verpackte Gegenstände, welche ihrer Natur und Beschaffenheit nach ohne Beschädigung des Verschlages und der Umschnürung samt Verbleiung nicht herausgenommen werden können, wie z. B. Fahrräder, Maschinen, Möbelstücke u. dgl. Derartige Sendungen dürfen vom Zollamte nach freiem Ermessen amtlich verbleit werden.

Ad b. Im Postverkehr für Kistchen mit dünnen Holzwandungen, bei welchen es zulässig ist, anstatt der vorgeschrie-

¹ V. V. = Vollziehungsverordnung zum Zollgesetz vom 12. Februar 1895.

² I. = Instruktion vom 4. Januar 1860 für die schweizerischen Zollbehörden.

benen Bohrlöcher, bloße Einschnitte behufs Aufnahme der Plombierschnur anzubringen.

2. Wagen. Eisenbahn- und andere Wagen, welche nicht mit den erforderlichen Vorrichtungen (Blache, Schiebtüren mit gehörigem Verschuß, etc.) versehen sind, dürfen nicht zollamtlich verschlossen werden (s. a. Anhang, Bundesratsbeschluß vom 14. Januar 1887).

B. Umschnürungsmaterial.

1. Stricke und Seile müssen aus einer guten Qualität Hanf bestehen und geschmeidig, also nicht allzu hart gedreht sein; das betreffende Material soll unter allen Umständen so dick sein, daß die Seile etc. behufs Durchziehen der amtlichen Plombierschnur ohne Gefährde für die Umschnürung durchstoßen werden können.

2. Schnüre. Zu denselben ist ebenfalls guter Hanf zu verwenden; die Dicke dieser Schnüre hat sich nach der amtlichen Plombierschnur zu richten, so daß die Bleisiegel an der Umschnürung selbst angebracht werden können.

3. Das Umschnürungsmaterial muß vollständig trocken sein und für jedes Warenstück, beziehungsweise Wagen, aus einem Stück bestehen; zusammengeknüpft Material ist zurückzuweisen.

Das vom Warenführer zu liefernde Umschnürungsmaterial muß dem Zollamt zur Genehmigung unterbreitet werden. Im Zweifelfalle entscheidet die Gebietsdirektion.

C. Vorschriften betreffend Anbringung der Verschnürung.

1. Wagen:

- a. Gedeckte Wagen. Sämtliche Türen und sonstige Öffnungen sollen mit den für die Anbringung von Plomben oder Vorlegeschlossern erforderlichen Verschußvorrichtungen (Ösen, Haken, Riegel, etc.) versehen sein. Diese Vorrichtungen müssen derart beschaffen sein, daß sie von außen her in keinem Falle abgelöst werden können.
- b. Offene Wagen. Dieselben sind mit einer Blache vollständig zu überdecken. Ein aus einem einzigen, nicht zusammengeknüpften Stück bestehendes Seil oder Strick ist durch alle Ösen der Blache oder in Ermangelung solcher in kleineren Zwischenräumen durch die Blache selbst zu ziehen, an passenden Stellen des Wagens zu befestigen und da,

wo die beiden Strickenden zusammentreffen, mit der amtlichen Plombierschnur nebst Bleisiegel zu versehen.

2. Kisten. Dieselben müssen ohne Ausnahme so beschaffen sein, daß sie mit Bohrlöchern zum Durchziehen der Umschnürungskordel versehen werden können; hierbei sollen alle Bretter gefaßt werden. Falls einzelne Teile der Schnur nach erfolgter Bohrung zufolge ihrer Lage der Gefahr einer äußerlichen Beschädigung durch die Manipulationen des Transportes ausgesetzt erscheinen, ist an den betreffenden exponierten Stellen zwischen den Bohrlöchern eine Rinne anzubringen, in welche die Schnur zu versenken ist.

Größere Kisten sollen in der Regel an beiden Kopfenden umschnürt und mit zwei Bleisiegeln versehen werden; bei kleineren Kisten dagegen genügt allfällig eine einmalige Kreuzung der Schnur und ein einziges Bleisiegel (s. Figur Nr. 1 hiernach).

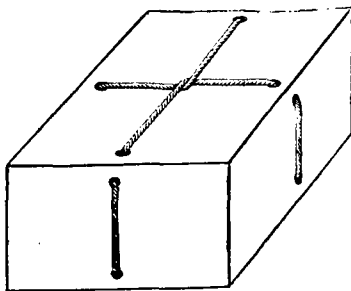


fig. 1

3. Fässer für trockene Gegenstände. Bei solchen soll jede einzelne Daube des Gebindes gefaßt werden, so daß keine Daube herausgezogen werden kann; in gleicher Weise ist durch Bohrung jede Bodendaube mit einzufassen, um zu verhindern, daß, wenn gleich die Reife abgenommen würden, der Boden nicht entfernt werden kann. Sofern über den Böden innere Reifen angebracht sind, so genügt es in der Regel, letztere Reifen ebenfalls zu fassen, um das Herausheben der Böden zu verhindern.

4. Ballen. Bei Ballen genügt es, sämtliche Nähte mit der Umschnürungskordel mittelst der Packnadel in Windungen durchzuziehen, und zwar in der Weise, daß die einzelnen Durchstiche hinlänglich nahe aneinander zu liegen kommen.

Die Umschnürung ist so einzurichten, daß die beiden Enden derselben an möglichst geschützter Stelle des Ballens zusammen-

treffen, z. B. bei solchen Stücken, an welchen Bunde (sogenannte Ohren) vorhanden sind, so nahe als möglich bei einem der letztern.

5. Körbe. Hier ist in der Regel die Umschnürung mittelst der Packnadel an passenden Stellen durch das Geflecht des Deckels, der Seitenwände und des Bodens in Windungen durchzuziehen. Ist dies mit Rücksicht auf die Beschaffenheit und Qualität der zu verbleienden Körbe nicht tunlich, so ist die Umschnürung und Verbleiung nach Mitgabe der Vorschriften von Ziffer 6 hiernach anzulegen.

6. Koffer. Da solche nicht angebohrt werden dürfen, ist die Umschnürung wie folgt anzubringen:

(s. Zeichnung Nr. 2 hiernach.)

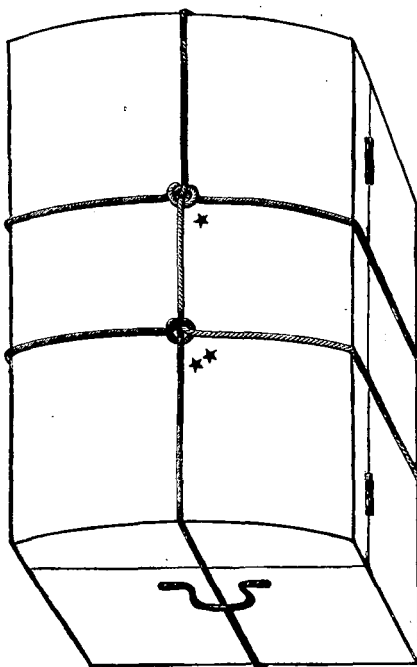


fig. 2

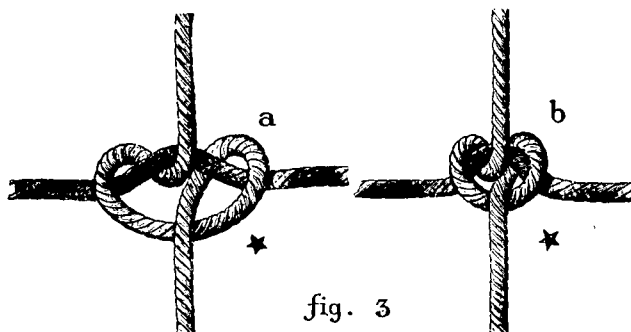
* Knoten 3, s. Figur 3 hiernach. — ** Knoten 4 s. Figur 4 hiernach.

Wie aus der Zeichnung Nr. 2 ersichtlich ist, muß eine zweifache Kreuzung der Schnur stattfinden, in ähnlicher Art wie

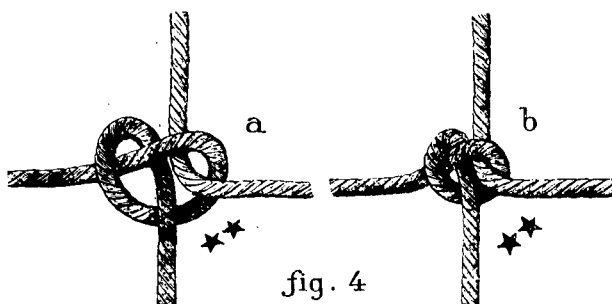
dies hin und wieder bei größeren Postpaketen vorkommt. Die beiden Querbünde kommen ziemlich nahe aneinander in der Mitte des Koffers zu liegen, und zwar so, daß die Entfernung dieser Schnüre bis zum Rande des Koffers unter allen Umständen zirka 1,5 mal größer ist als die Distanz zwischen den Querbunden.

Beim Anlegen der Umschnürung sind die Knoten mit besonderer Sorgfalt zu schürzen, und zwar nach Mitgabe der nachfolgenden Zeichnungen Nr. 3 und 4. Falls Lederschlaufen oder Griffe vorhanden sind, muß das Seil unter denselben hindurch gespannt werden.

(s. Zeichnungen Nr. 3 *a* und *b*, 4 *a* und *b*.)



* 3 *a*: offen. -- * 3 *b*: angezogen.



** 4 *a*: offen. — ** 4 *b*: angezogen.

Die eigenartige Umschlingung der Knoten hat zum Zwecke, zu bewirken, daß dieselben am Querbünde festliegen und dadurch zu verhindern, daß sie nicht links und rechts verschoben

werden können. Der Knoten Nr. 3 kommt bei zweifacher Kreuzung der Umschnürung zweimal vor, der Knoten Nr. 4 einmal, und zwar da, wo die zweite Kreuzung stattfindet. Der Schlußknoten ist vorerst fest zu schürzen; hierauf wird die amtliche Plombierschnur beim Umbinden des Knotens mittelst der Packnadel durch letztern, sodann durch die zunächst liegenden Teile der Umschnürung nebst den Enden derselben durchgezogen, mit doppeltem Knoten geknüpft und daraufhin das Bleisiegel angelegt.

7. Die vorstehenden Figuren Nr. 1—4 bezwecken lediglich, die Art und Weise der Umschnürung und Knotenschürzung genau zu veranschaulichen. In der Praxis darf selbstredend der Anfangs- und Schlußknoten behufs Schonung desselben beim Transport nicht auf den Boden der Frachtstücke, (wie bei den Figuren 1 und 2), sondern auf die Oberseite derselben zu stehen kommen und zwar bei Anbringung von 4 Knoten (Fig. 2) wie folgt:

Oberseite: Anfangs- und Schlußknoten nebst Knoten Nr. 3;
Boden: die zwei übrigen Knoten 3 und 4.

D. Anlegung der Bleisiegel.

Dieselben sind jeweilen satt bis zum Knoten der Plombierschnur zu schieben und sodann erst zu pressen. Hierbei ist sorgfältig darauf zu achten, daß die Plombe genau mitten in die Matritze eingesetzt und daß die Zange bei der Pressung soweit zgedrückt wird, daß sie mit hörbarem Schnappen einklappt. Wenn die Abdrücke trotzdem mangelhaft ausfallen, sind Plombierschnur und Blei zu ersetzen.

E. Kontrolle bei der Abnahme der Bleisiegel.

Die mit der Abnahme der Bleisiegel beauftragten Beamten und Angestellten haben mit aller Umsicht vorzugehen und jene nicht abzuschneiden bevor

1. die gänzliche Unversehrtheit der Bleisiegel, eventuell auch der amtlichen Plombierschnur (deutliches Gepräge, richtig zusammengepreßte Kanalöffnungen, etc.) und
2. das feste Sitzen der Bleisiegel an den Schnüren gehörig konstatiert worden ist.

Zu diesem Behufe ist dem Bleisiegel vor dem Abschneiden der Schnur oberhalb desselben ein fester Ruck zu geben. Löst sich hierbei das Blei von der Schnur oder auch nur von einem

Teile der letztern, so kann auf eine fraudulöse Manipulation geschlossen werden, da es bei richtig zusammengedrückten Plomben unmöglich ist, das Blei von der Schnur abzutrennen, ohne dieselbe abzuschneiden.

Ferner ist genau darauf zu achten, daß das Umschnürungsmaterial überhaupt unverletzt ist. Zu diesem Zwecke ist bei Stückgütern nach Abnahme der Bleisiegel die Umschnürung zu lösen und zu untersuchen, ob dieselbe aus einem Stücke besteht.

* * *

Vorstehende Bestimmungen treten sofort in Kraft.

Bern, den 15. April 1903.

Schweiz. Oberzolldirektion.

**Anhang zum
Regulativ vom 15. April 1903 betreffend den Zollverschluss.**

Verordnung
betreffend
die zoll sichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr.*)

(Vom 14. Januar 1887.)

Der schweizerische Bundesrat
beschließt:

Die nachstehenden Vorschriften über die zoll sichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr treten auf 1. April 1887 zwischen der Schweiz, Deutschland, Frankreich, Italien und Österreich-Ungarn in Kraft.

*) A. S. n. F., X, 77.

A. Allgemeine Bestimmungen.

Die Wagen und Wagenabteilungen, welche zum Transporte von Zollgütern verwendet werden sollen, müssen leicht und sicher in der Art verschlossen werden können, daß die Hinwegnahme oder der Austausch der unter Verschuß des Ladungsraumes gelegten Waren ohne Anwendung von Gewalt und ohne Hinterlassung sichtbarer Spuren nicht bewerkstelligt werden kann.

In solchen Wagen oder Wagenabteilungen dürfen sich auch keine geheimen oder schwer zu entdeckenden, zur Aufnahme von Gütern oder Effekten geeigneten Räume befinden.

Jeder Wagen muß an beiden Längsseiten mit einem Eigentumsmerkmal und einer Nummer versehen sein. Befinden sich in einem Wagen mehrere voneinander geschiedene Abteilungen, so ist jede der letzteren mit einem Buchstaben zu bezeichnen.

B. Besondere Bestimmungen.

Behufs Erzielung eines sicheren Verschlusses des Ladungsraumes müssen die betreffenden Wagen insbesondere folgenden Bedingungen entsprechen:

1. Wagenkasten.

Die Seitenwände, der Fußboden, das Dach und alle den Laderaum bildenden Teile des Wagens müssen derart befestigt sein, daß ein Lösen und Wiederbefestigen derselben von außen nicht geschehen kann, ohne sichtbare Spuren zurückzulassen.

Alle diese Teile müssen sich in gutem Zustande befinden.

Zufällige Beschädigungen der Wagenwände machen den Wagen nur dann für den Weitertransport ungeeignet, wenn durch die etwa dabei entstandenen Wandöffnungen ein Zugang zur Ladung zu befürchten steht.

2. Abstand zwischen den Schiebetüren und den Kastenteilen.

Der Zwischenraum zwischen den Schiebetüren in geschlossenem Zustande und den Kastenteilen der bedeckten Wagen darf in keinem Fall das Maximum von 20 Millimeter überschreiten.

3. Verschluss der Schiebetüren.

Jede Schiebetür der Wagen muß mit einem Einfallhaken oder einer andern, gleiche Sicherheit gewährenden Verschlussvorrichtung versehen sein.

Die Befestigung dieser Verschlüsse soll derart beschaffen sein, daß deren Entfernung bei verschlossenen Türen ohne Anwendung von Gewalt und Hinterlassung auffallender Spuren nicht möglich ist.

4. Zollverschlussösen.

Die Schiebetüren, Flügeltüren, Stirnwandtüren und überhaupt alle in Benutzung stehenden Türen der bedeckten Wagen müssen mit Ösen von mindestens 15 Millimeter lichter Weite oder andern Verschlusstückchen versehen sein, welche ein Einhängen von Zollschlössern und von Zollbleien gestatten, derart, daß ein Öffnen dieser Türen ohne Verletzung des Zollverschlusses nicht möglich ist.

Diese Verschlüsse oder sonstigen Zollverschlusstücke müssen mittelst Niete oder Schrauben, deren Muttern innen liegen, oder die bei geschlossener Türe unzugänglich sind, an den Wagen befestigt sein.

Die hier genannten Bestimmungen treten in vollem Umfange in Kraft fünf Jahre nach der Ratifikation gegenwärtiger Vereinbarung. Bis dahin wird man sich gegenseitig mit der Anwendbarkeit von Zollbleien oder von Zollschlössern begnügen.

5. Sicherheitsverschluss der Schiebetüren.

Die untere Türseite soll mit einer besondern Versicherung versehen sein, welche ein Abheben oder Abziehen der Schiebetür von der Laufschiene unmöglich macht.

Diese Versicherung kann z. B. bestehen in einem Haken, welcher beim Verschluss der Türe in eine an der Laufschiene festgenietete Öse eingreift, oder in einer Verlängerung des inneren Türbandes bis unter die Laufschiene oder deren Kopf, oder in der Anordnung eines festgenieteten Winkels oder Bügels an der Laufschiene selbst u. s. w. Ausnahmsweise kann diese Versicherung auch in einem gelochten Lappen bestehen, der von jetzt an die Anwendung von Zollbleien, und nach Ablauf einer Frist von fünf Jahren, wie in voriger Nummer, die Anwendung

von Zollschlössern und Zollbleien gestattet. Die Laufrollenhalter sollen derart befestigt sein, daß dieselben ohne Anwendung von Gewalt nicht abgenommen werden können.

6. Schiebetür-Laufschiene.

Die Laufschienen sollen an wenigstens zweien ihrer Träger festgenietet sein. Diese Träger sollen mit den festen Kastenteilen so verbunden sein, daß bei geschlossenem Wagen die Abnahme derselben nur mit Gewalt und Hinterlassung auffallender Spuren möglich ist.

7. Obere Schiebetür-Führung.

Die Führung des obern Teiles der Schiebetüren soll durch entsprechend befestigte Stangen oder Kulissenschienen gesichert sein.

8. Flügeltüren und Stirwandtüren.

Bei den bedeckten Wagen mit Flügeltüren (z. B. Bierwagen) oder mit Stirwandtüren müssen diese Türen außer mit der Verschlusvorrichtung und mit von außen nicht abnehmbaren Türbändern auch mit einer den Bedingungen der Nummer 4 entsprechenden Zollverschlußvorrichtung versehen sein, so daß ein Öffnen dieser Türen ohne Beschädigung des Zollverschlusses nicht möglich ist.

Unbenutzte Stirwandtüren (z. B. an Wagen, welche zum Sanitätsdienst vorbereitet sind) müssen durch Verschalungen, Leisten oder Eisenbänder zollsicher geschlossen gehalten werden.

9. Fenster und Lüftungsöffnungen.

Wenn die in den bedeckten Wagen vorhandenen Öffnungen, als Fenster und Lüftungsöffnungen, durch Eisenstäbe, Gitter oder gelochte Bleche vergittert sind, so dürfen die verbleibenden Öffnungen 30 Quadratcentimeter nicht überschreiten, so daß durch diese Öffnungen eine Beraubung des Wageninhaltes nicht erfolgen kann. Kein Befestigungsteil der Vergitterung darf von der Außenseite des Wagens abzulösen sein.

Wenn die genannten Öffnungen nicht durch eine Vergitterung, sondern durch Schieber oder Klappen versichert sind, so müssen diese wie folgt befestigt sein:

die Klappen oder die horizontalen Schieber mittelst Vorreiber, Riegel, Einfallhaken, Kloben oder dergleichen,

die vertikalen Schieber entweder mittelst der soeben aufgezählten Einrichtungen oder, wenn sie mit einer den Vorschriften der Nummer 4 entsprechenden Zollverschlußvorrichtung versehen sind, mittelst Zollschlösser oder Zollbleie,

und zwar derart, daß ein Öffnen derselben von außen ohne Anwendung von Gewalt und ohne Hinterlassung auffallender Spuren oder ohne Zerstörung des Zollverschlusses nicht möglich ist.

Abflußöffnungen in den Fußböden bedürfen einer Vergitterung, wenn sie mehr als 35 Millimeter Durchmesser haben.

10. Dachaufsätze.

Für Dachaufsätze, welche durch Schieber oder Deckel geschlossen sind, gelten bezüglich der Befestigungsart und des Verschlusses derselben die in den vorhergehenden Nummern festgesetzten Bestimmungen.

11. Güterwagen mit durchbrochenen Wänden.

Wagen mit durchbrochenen Wänden, wie z. B. Viehtransportwagen, welche sonst den vorstehenden Bedingungen entsprechen, können nur zum Transporte so großer Frachtstücke verwendet werden, daß ihre Entfernung durch diese Wandöffnungen nicht möglich ist.

12. Offene Wagen mit festen Verdeckstücken.

Offene Wagen, deren Kopfwände durch eine starke Stange miteinander verbunden und mit mindestens 75 Centimeter breiten Verdeckstücken versehen und deren Seitenwände mindestens 50 Centimeter hoch sind, können, wenn sie mit Ringen zur Befestigung von Schutzdecken ausgerüstet sind, unter Verwendung solcher Decken zur Beförderung von Zollgütern aller Art benutzt werden.

13. Offene Wagen anderer Art.

Offene Wagen anderer Art, welche mit Ringen oder andern zur Befestigung von Schutzdecken geeigneten Vorrichtungen ver-

sehen sind, können zur Beförderung von Zollgütern dann benutzt werden, wenn es sich um Frachtstücke, welche einzeln mindestens 25 Kilogramm wiegen, oder um solche Güter handelt, deren Verladung in bedeckte Wagen oder in offene Wagen der unter Nr. 12 bezeichneten Art wegen ihres Umfanges (wie große Maschinen, Maschinenteile, Dampfkessel u. s. w.) oder sonstigen Beschaffenheit (wie Holz, Baumwolle, Kohlen, Coaks, Sand, Steine, Erze, Roh- und Brucheisen aller Art, Stabeisen, Vieh, Heringe, Thran, Petroleum u. s. w.) nicht wohl zulässig, beziehungsweise nicht üblich ist.

Für den vorstehenden Fall bleibt es den Zollbehörden überlassen, gemäß den ihnen von den Direktivbehörden gegebenen Instruktionen zu entscheiden, ob zur Sicherung gegen Entfernung oder Vertauschung Deckenverschluß anzubringen ist, oder Erkennungsbleie anzulegen oder andere Maßregeln zu treffen sind, oder ob ausnahmsweise von einem Verschluß oder andern Maßregeln zur Festhaltung der Identität überhaupt abzusehen sein möchte; auch kann amtliche Begleitung eintreten.

Die von den Direktivbehörden jedes Staates zur Ausführung des vorstehenden Absatzes erlassenen Verordnungen sollen den andern Vertragsstaaten mitgeteilt werden.

14. Schutzdecken und deren Befestigung.

Die zur Befestigung von Schutzdecken bestimmten Ringe müssen geschlossen zusammengeschweißt, mittelst Kloben im Innern des Wagens vernietet oder verschraubt und entweder abwechselungsweise an den abnehmbaren Seitenwänden, beziehungsweise den Türen und den festen Kopfschwellen, oder am Untergestelle etwa in Höhe der Fußbodeneinfassung in einer Maximalentfernung von 115 Centimeter so angebracht sein, daß die Verschlußschnur sowohl das Abheben der etwa vorhandenen beweglichen Seitenwände, als auch das Öffnen der Türen verhindert.

Die Schutzdecken müssen längs der Kanten mit durch Metallösen geschützten, zum Durchziehen der Verschlußleine bestimmten Löchern, welche etwa in denselben Entfernungen, wie die Ringe an den Wagen angeordnet sind, eingerichtet sein. Nur an den obern Teilen der Decken sind Ringe zum Verschluß zulässig.

Die Decken müssen von ausreichender Größe und in entsprechendem gutem Zustande sein. Etwaige Näte derselben, selbst bei eingesetzten Teilen, müssen sich entweder auf der Innenseite

befinden oder doppelt, d. h. in zwei Linien von 15—25 Millimeter Abstand, angeordnet sein.

Die Verschußleinen dürfen nicht gestückelt und müssen an beiden Enden mit Metallspitzen versehen sein. Hinter diesen Spitzen müssen Ösen eingearbeitet sein, in welche nach entsprechender Verknüpfung der Leinenenden der Zollverschluß eingehängt werden kann.

Bern, den 14. Januar 1887.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Droz.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

Der **eidgenössische Staatskalender für 1903** ist erschienen und kann solange Vorrat gegen Einsendung von Fr. 1. 50 per Postmandat (nicht in Marken) bezogen werden beim

Drucksachenbureau der Bundeskanzlei.



Bekanntmachungen von Departementen und andern Verwaltungsstellen des Bundes.

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1903
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	16
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.04.1903
Date	
Data	
Seite	598-612
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 524

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.