

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
die Verzollung von Eisenbahnmateriäl.

(Vom 28. Oktober 1874.)

Tit.!

Durch Bundesbeschluß vom 10. l. Mts. haben Sie die Befreiung vom Einfuhrzoll für die Schienen, welche für die erste Anlage einer von den Kantonen oder vom Bunde konzedirten Eisenbahn bestimmt sind, bis zum 19. Juli 1884 erneuert.

Es wird daher ausnahmsweise für die Schienen der ersten Anlage mit dem Inkrafttreten des Bundesbeschlusses vom 10. laufenden Monats vollständige Zollbefreiung eintreten.

Dagegen sind infolge des gedachten Bundesbeschlusses alle andern in dem Beschluß vom 19. Juli 1854 bewilligten Zollvergünstigungen mit dem 19. Juli 1874 außer Kraft getreten, und es hat der Bundesrath den Auftrag erhalten, Vorlagen über die Tarifrung der bezüglichen Gegenstände zu machen.

Indem der Bundesrath hiemit dieser Einladung Folge leistet und Ihnen in der Anlage einen Gesetzesvorschlag betreffend die Verzollung von Eisenbahnmateriäl unterbreitet, beehrt er sich, in Nachstehendem die vorgeschlagenen Ansätze kurz zu begründen.

Bei der Feststellung der Ansätze sind wir von folgenden Gesichtspunkten ausgegangen:

- a. der neue Tarif hat sich auf diejenigen Gegenstände zu beschränken, welche durch das Gesetz vom 19. Juli 1854 ausdrücklich eine Zollvergünstigung genossen haben;
- b. die Tarifiensätze für den Einfuhrzoll haben sich möglichst dem bestehenden Tarif anzuschließen, immerhin in der Weise, daß bei Gegenständen, die ihrer Natur nach ausschließlich für Eisenbahnen verwendet werden, eine etwaige Vergünstigung eintritt, bei solchen aber, welche auch anderweitig verwendet werden können, eine solche ausgeschlossen bleibt.

Zu den einzelnen Tarifiensätzen des Vorschlages übergehend, bemerken wir Folgendes:

I. Schienen.

Der vorgeschlagene Einfuhrzoll von 30 Rp. hat schon bisher für diejenigen Schienen gegolten, welche nicht von Eisenbahngesellschaften eingeführt wurden. Der Ansatz ist der niedrigste, der für Eisen überhaupt in unserm Tarif vorkommt, so daß die Schienen dem unverarbeiteten Eisen, wie es der Industrielle bezieht, gleichgestellt, also sehr billig gehalten sind. Einzig für die Zahnstangen für Bergbahnen ist für den Fall, als sie in zusammen-gesetztem Zustande eingehen sollten, ein höherer Ansatz (Fr. 2) angenommen worden, der sich durch den Grad der Verarbeitung rechtfertigt, sowie dadurch, daß dieser Bestandtheil gleichsam eine Ergänzung der Maschine ist, die selbst zu Fr. 2 per Zentner verzollt wird.

II. Schienenbefestigungsmittel.

Die Ansätze des allgemeinen Tarifs, welche hier in Anwendung zu kommen hätten, sind folgende:

Eisen- und Stahlwaaren, rohe, nicht bemalt, ohne Politur oder Firniß, Werkzeuge, Wirthschaftsgeräthe	per Ztr. Fr. 3. 50.
Eiserne Werkzeuge, vorgearbeitete, ganz grobe, wie sie aus dem Hammerwerk kommen	n n n 1. —.

Strenge genommen wären alle jetzt gebräuchlichen Schienenbefestigungsmittel, dem Grad ihrer Verarbeitung gemäß, der erstern Klasse zu assimiliren. Da indessen gerade die Schienenbefestigungs-

mittel es sind, welche nebst den Schienen hauptsächlich in's Gewicht fallen und deren Verzollung gegenüber dem frühern Zustande den Eisenbahngesellschaften eine nicht unbedeutende Mehrausgabe verursacht, so hat der Bundesrath geglaubt, alle Schienenbefestigungsmittel, mit Ausnahme der Laschenbolzen, in die zweite der oben erwähnten Klassen zu versetzen und daher nur zu Fr. 1 per Zentner anzusetzen. Es kann dies um so eher geschehen, als die hier vorkommenden Gegenstände nicht zu andern Zwecken als zum Eisenbahnbau verwendet werden können. Eine Ausnahme wird bezüglich der Laschenbolzen gemacht, da dies Schrauben und Muttern sind, die einen höhern Grad von Verarbeitung erleiden, als die übrigen Befestigungsmittel, und auch zu andern Zwecken Verwendung finden dürften. Bezüglich dieses Gegenstandes sind demnach die Eisenbahnen ganz den Privaten gleichgestellt, welche Schrauben aus dem Ausland beziehen. Folgende Zusammenstellung zeigt das Verhältniß, in welchem die einzelnen Gegenstände vorkommen, und es ist daraus auch ersichtlich, daß die Laschenbolzen nur einen geringen Theil des gesamten Materials bilden.

Auf einen Kilometer Bahnlänge kommen :

	Zentner.	In % des Gesamt- gewichtes per Kilo- meter.	Werth per Zentner.	Vorge- schlagener Zollansatz.	Zoll für den Kilometer.
	℥		Fr.	Fr.	Fr.
Schienen bei übl. Gewicht	1440.	91. 8	16. —	{ frei resp. — 30 }	432. —
Unterlags- platten . .	12. 78	— 8	17. 50	1. —	12. 78
Schienen- nägcl . . .	50. 70	3. 2	17. —	1. —	50. 70
Laschen . .	54. 50	3. 5	16. —	1. —	54. 50
Laschen- bolzen . .	12. —	— 7	21. —	3. 50	42. —
Total	1569. 98	100	— . —	— . —	591. 98

Die Laschenbolzen machen also bloß 0,7% des Gewichtes des Eisenbahnmaterials aus und 10% der Schienenbefestigungsmittel. Der vorgeschlagene Zoll von Fr. 3. 50 gegenüber einem allfälligen Ansatz von Fr. 1 macht per Kilometer eine Mehrausgabe für die Eisenbahnen von Fr. 30. Würden aber alle Schienenbefestigungsmittel zu Fr. 2 per Zentner verzollt, so hätten die Eisenbahnen per Kilometer Fr. 259. 96 statt der vorgeschlagenen " " " 159. 98

also " " Fr. 99. 98
mehr zu entrichten, als nach dem Vorschlage des Bundesrathes.

Im Tarif sind auch die Schienenstühle der Vollständigkeit wegen aufgeführt, obschon sie selten mehr vorkommen. Sie gehören schon als Gußstücke in die Klasse von Fr. 1.

Die eisernen Schwellen kommen bis jetzt selten vor. Sie sind im Vorschlage den Schienen assimilirt worden.

III. Ausweichungen und Geleiskreuzungen.

Diese Gegenstände sind ihrer Natur nach den Maschinen zu assimiliren und daher zu Fr. 2 per Zentner zu verzollen. Eine Ausnahme wird bezüglich der ziemlich in's Gewicht fallenden Herzstücke (Bestandtheil der Kreuzungen) gemacht, sofern sie besonders eingehen, und zwar wurde kein Unterschied zwischen den Herzstücken aus Schmiedeeisen und Eisenguß gemacht, sondern der Einfachheit wegen der niedrere Tarif des Eisengusses (Fr. 1 per Ztr.) für alle Arten angenommen.

IV. Drehscheiben und Schiebbühnen.

Auch diese Gegenstände sind, ihren Haupttheilen nach, Maschinen und als solche nach dem allgemeinen Tarif mit Fr. 2 per Zentner zu verzollen. Andere Theile der Schiebbühnen sind ihrer Natur nach den eisernen Brücken zu vergleichen, und da diese nach unserm Vorschlage (vide Ziff. VII) ebenfalls zu Fr. 2 per Zentner zu verzollen sind, so erscheint der Ansatz von Fr. 2 für das Ganze als ein durchaus logischer.

V. Lokomotiven und Tender.

Es wird vorgeschlagen, die Lokomotiven wie Maschinen zu Fr. 2 per Zentner zu verzollen, wie dies schon bisher bei Lokomobilen u. s. w. der Fall war. Da die Maschinen in unserem Zolltarif gegenüber der Eisenwaare bereits eine begünstigte Stellung

einnehmen, so erscheinen die Lokomotiven als sehr günstig behandelt, besonders wenn man bedenkt, daß eine Lokomotive schwer wiegende Bestandtheile von Kupfer enthält, welche der einheimische Fabrikant zu Fr. 1. 50 und Fr. 3. 50 per Zentner zu verzollen hat.

Die Lokomotiven werden in den angrenzenden Ländern wie folgt verzollt:

	Lokomotive per Zentner.	Tender per Zentner.
Deutschland . . .	fl. 1. 10	fl. 1. 10
Frankreich . . .	Fr. 5. —	Fr. 4. —
Italien . . .	„ 2. —	„ 2. —

Der schweizerische Lokomotivfabrikant hat daher für Lieferungen in's Ausland (Italien ausgenommen) einen höhern Zoll zu zahlen, als der ausländische Fabrikant für Lieferungen nach der Schweiz.

VI. Lokomotivbestandtheile.

Nach Analogie des allgemeinen Tarifs, welcher Maschinentheile zum gleichen Zoll belegt wie Maschinen selbst, wären auch die Lokomotivbestandtheile, welche eigentliche Maschinenbestandtheile sind, wie Kessel, Cylinder u. s. w. zu Fr. 2 zu behandeln. Wir beantragen dies auch auf eine Anzahl anderer speziell zu nennender Bestandtheile, wie Räder, Achsen, Puffer u. s. w. auszudehnen, die spezifizierte Aufzählung dieser Bestandtheile aber, weil für das Gesetz zu weitläufig, der Vollziehungsverordnung zu überlassen. Ausdrücklich ausgenommen würden die nur zu Fr. 1 zu verzollenden Eisengußwaaren.

VII. Eiserne Brücken.

Solche können nicht nur für Eisenbahnen, sondern auch für andere Ueberbrückungen eingeführt werden, und es besteht kein Grund, die Eisenbahnbrücken ausnahmsweise günstiger zu behandeln. Indessen belastet der allgemeine Tarif, der für Gegenstände vom gleichen Grade der Vollendung keinen andern Ansaz als Fr. 3. 50 per Zentner kennt, die eisernen Brücken allerdings etwas hoch. Der Bundesrath schlägt Ihnen daher vor, die eisernen Brücken mit Fr. 2 per Zentner zu verzollen. Durch ein Heruntergehen unter diesen Ansaz würde nicht nur ein allzugroßes Abweichen vom allgemeinen Tarif erfolgen, sondern auch eine Schädigung der betreffenden einheimischen Industrie, welche die Rohmaterialien theilweise zu Fr. 1 bis Fr. 1. 50, ja Fr. 3. 50 per Zentner aus dem Auslande

beziehen muß. Größere Bestandtheile von Brüken, wie gelochtes Eisen, beantragen wir den Brüken gleich zu halten (solche Theile bezahlten bisher ebenfalls Fr. 3. 50). Dagegen müssen wir, analog wie oben bei den Laschenbolzen, darauf bestehen, daß Schrauben und Nieten zu Fr. 3. 50, d. h. zum gleichen Ansätze wie gleichartige zu andern Zwecken bestimmte Waaren zu verzollen sind. Ein Abgehen von diesem Grundsätze würde gegen das Gesetz der Billigkeit verstoßen und Mißbräuchen aller Art Thür und Thor öffnen.

VIII. Eisenbahnwagen.

Es wird vorgeschlagen, die Personenwagen mit 10 % des Werthes, die Gepäk- und Güterwagen, E'dtransport- und Schotterwagen mit 5 % des Werthes für die Einfuhr zu verzollen.

Zu diesem Vorschlage werden wir vorerst durch die Rücksicht auf den bestehenden Tarif geleitet, in welchem wir bei den Zollansätzen für Fuhrwerke und Transportwagen eine zutreffende Analogie finden. Fuhrwerke und Gefährte jeder Art zum Personen-transport sind nämlich zu 10 % des Werthes, Oekonomie- und Lastwagen zu 5 % des Werthes zu verzollen. Die Personenwagen der Eisenbahnen sind nun ihrer Natur nach nichts Anderes als mit mehr oder weniger Luxus ausgestattete Fuhrwerke; die Güterwagen dienen dem gleichen Zwecke wie die Lastwagen, die sich auf den gewöhnlichen Straßen bewegen. Kommt die einmalige Anschaffung der für den Eisenbahntransport bestimmten Wagen auch hoch zu stehen, so wird dies andererseits wieder ausgeglichen durch ihre größere Leistungsfähigkeit und größere Dauerhaftigkeit gegenüber den gewöhnlichen Transportwagen.

Auch die Rücksicht auf die einheimische Industrie rechtfertigt den vorgeschlagenen Ansatz. Die Eisenbahnpersonenwagen zahlen in Deutschland, Oesterreich und Frankreich den gleichen Einfuhrzoll wie der vorgeschlagene; Gepäk- und Güterwagen zahlen sogar 10 % nach Frankreich und Oesterreich, 6 % nach Deutschland und 5 % nach Italien. Die schweizerische Wagenindustrie befindet sich daher schon jetzt, Italien ausgenommen, im Nachtheil bezüglich der Gepäk- und Güterwagen, und es würde dies auch der Fall sein bezüglich der Personenwagen, wollte man den vorgeschlagenen Zollansatz noch weiter heruntersetzen. Immerhin ist der vorgeschlagene Zollansatz kein Schutzzoll für die inländische Industrie, da sie ja selbst auf dem größern Theil des für die Wagonkonstruktion verwendeten Schmiedeeisens einen Zoll bezahlen muß, welcher den 10 % des Werthes nahe kommt, so daß die ausländischen Wagonfabriken eben so billig werden liefern können als die einheimischen. Eine weitere Vergünstigung der Eisenbahnen auf Unkosten der

einheimischen Industrie und der Bundeskasse erscheint uns daher nicht am Plaze, nachdem die Eisenbahnen für den Schienenbezug schon eine Vergünstigung genießen, wie sie keiner andern einheimischen Unternehmung zu gut kommt.

IX. Wagonbestandtheile.

Einer Anzahl von wichtigeren und leicht erkennbaren Wagonsbestandtheilen, welche öfters vom Ausland bezogen werden, schlagen wir vor, gleich wie bei den Lokomotiven, die Vergünstigung des Zollansatzes von Fr. 2 zuzusichern, statt 10 resp. 5⁰/₁₀₀ des Werthes, wie dies nach Analogie des allgemeinen Tarifs zu geschehen hätte. Bei den Bestandtheilen ist der Gewichtzoll dem Werthzoll der leichtern Durchführbarkeit wegen vorzuziehen und ein Unterschied zwischen Bestandtheilen von Personenwagen und solchen von Güterwagen, wie ihn der allgemeine Zolltarif zwischen Bestandtheilen von Personen- und Lastwagen (erstere zu 10⁰/₁₀₀, letztere zu 5⁰/₁₀₀ des Werthes verzollbar) kennt, durchzuführen, wäre außerordentlich schwierig. Der vorgeschlagene Zoll von Fr. 2 per Zentner rechtfertigt sich im Uebrigen auch noch dadurch, daß er auch für Lokomotivbestandtheile gilt und überhaupt nach den gegenwärtigen Vorschlägen auf eine Menge anderweitiger Artikel Anwendung findet, was immer eine Erleichterung bei der zollamtlichen Revision zur Folge hat.

Die Aufzählung der so zu behandelnden Gegenstände beantragen wir, wie oben bei den Lokomotiven, so auch hier der Vollziehungsverordnung zu überlassen.

X. Die Verzollung der C o k e, wie Steinkohlen, zu 15 Rp. per Zugthierlast von 15 Zentnern, bedarf keiner weitern Begründung.

Bei diesem Anlaße erneuern wir Ihnen, Tit., die Versicherung unserer vollkommensten Hochachtung.

Bern, den 28. Oktober 1874.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

die Verzollung von Eisenbahnmaterial.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 28. Oktober 1874,

beschließt:

Das Eisenbahnmaterial, welches infolge Bundesbeschlusses vom 19. Juli 1854 und 9. Juli 1864 eine Zollvergünstigung genossen und gemäß Bundesbeschluß vom 10. Oktober 1874 einer Verzollung unterworfen werden soll, ist mit folgendem Eingangszoll zu belegen:

I. Schienen:	Per Zentner.
Gewöhnliche Schienen, auch Schienen für Hilfsbahnen	Fr. —. 30
Zahnstangen	„ 2. —
II. Schienenbefestigungsmittel:	
Unterlagsplatten, Laschen, Schienennägel, Schienenstühle	„ 1. —
Laschenbolzen (Laschenschrauben und Muttern)	„ 3. 50
Schwellen, eiserne (Quer- und Langschwellen) wie Schienen	„ —. 30

III. Ausweichungen u. Geleiskreuzungen: Per Zentner.

Weichen und Kreuzungen	Fr. 2. —
Herzstücke allein	„ 1. —

IV. Drehscheiben und Schiebbühnen:

Drehscheiben und Schiebbühnen	„ 2. —
Räder und Achsen, montirte; Räder, schmied- eiserne; Achsen	„ 2. —
Räder, gußeiserne, nicht montirte	„ 1. —

V. Locomotiven, auch Tender	„ 2. —
---------------------------------------	--------

VI. Locomotivbestandtheile:

Einzelne, nach Vollziehungsverordnung	„ 2. —
Bestandtheile gleicher Art aus Eisenguß	„ 1. —

VII. Eiserne Brücken mit oder ohne Anstrich

Vorgearbeitete Eisenstücke	„ 2. —
Schrauben und Nieten	„ 3. 50

Uebrige Bestandtheile, wie die betreffende Waaren-
gattung nach Tarif.

VIII. Eisenbahnwagen: Vom Werth.

Personenwagen	10 0/0.
Gepäck- und Güterwagen, Erdtransport und Schotterwagen für Eisenbahnen und Hilfs- bahnen (Rollwagen)	5 0/0.

IX. Bestandtheile von Eisenbahnwagen aller Art:

Per Zentner.

Einzelne, nach Vollziehungsverordnung	Fr. 2. —
Bestandtheile gleicher Art aus Gußeisen	„ 1. —

X. Coke per Last „ —. 15

Gegenwärtiger Beschluß tritt unter Vorbehalt der Volksab-
stimmung gemäß Art. 89 der Bundesverfassung nach Abfluß von
90 Tagen nach Veröffentlichung desselben in Wirksamkeit.

Der Bundesrath wird mit der Veröffentlichung und Vollziehung
beauftragt.



**Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die Verzollung
von Eisenbahnmaterial. (Vom 28. Oktober 1874.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1874
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	49
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.11.1874
Date	
Data	
Seite	401-409
Page	
Pagina	
Ref. No	10 008 389

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.