

Schweizerisches Bundesblatt.

XI. Jahrgang. II.

Nr. 31.

2. Juli 1859.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Fr.

Einkaufsgebühr per Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.
Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei (G. Hünerwabel) in Bern.

Botschaft

des

Bundesrathes an die gesetzgebenden Rätthe der Eidgenossenschaft,
betreffend

weitere Ermäßigung der Durchfuhrzölle.

(Vom 24. Juni 1859.)

Tit.!

Von Seite des Ständerathes erhielten wir unterm 12. Januar 1859 die Mittheilung, die h. Behörde habe, bei der Berathung der Frage über Ermäßigung der Durchfuhrzölle auf Waaren, die nach Zentnern zahlen, beschlossen, uns einzuladen, in nochmalige Erwägung zu ziehen, ob nicht in ähnlicher Weise auch der übrige Theil des Durchfuhrzolltarifes, betreffend die Ansätze per Stück, vom Werthe und von der Zugthierlast, einer Reduktion zu unterwerfen sei und hierüber der Bundesversammlung auf die nächste Session Bericht und Antrag zu hinterbringen.

Diesem Auftrage nachkommend haben wir die angeregte Frage neuerdings einläßlich geprüft, jedoch finden müssen, in Uebereinstimmung mit den schon in unserer Botschaft vom 6. Juli 1858 geäußerten Ansichten, daß keine genügenden Motive für die weitere Ausdehnung der Reduktion der Durchfuhrzölle verwalten.*)

Um die Verhältnisse, die uns zu diesen Schlüssen geführt haben, gehörig würdigen zu können, erscheint eine nähere Erörterung derselben unerläßlich, die wir in Nachstehendem die Ehre haben, Ihnen vorzulegen.

Der Abschnitt A des Zolltarifes für die Durchfuhr „vom Stück“ betrifft ausschließlich den Viehverehr. Er zerfällt in drei Gruppen: a. das Sommerungsvieh, b. das auf Strecken von 8 Stunden und darunter,

*) S. Bundesblatt v. J. 1858, Band 41, Seite 161.

Quantitatives und finanzielles Ergebnis der Durchfuhrzölle „vom Stük.“

	Sömmernugsvieh.									Vieh auf kurze Strecken.									Vieh auf lange Strecken.										
	Klasse a. 1. à 1½ Rappen.			Klasse a. 2. à 7½ Rappen.			Klasse a. 3. à 15 Rappen.			Klasse a. 1. à 3 Rappen.			Klasse a. 2. à 15 Rappen.			Klasse a. 3. à 30 Rappen.			Klasse b. 1. à 15 Rappen.			Klasse b. 2. à 75 Rappen.			Klasse b. 3. à Franken 3.				
	Stüke.	Fr.	Rp.	Stüke.	Fr.	Rp.	Stüke.	Fr.	Rp.	Stüke.	Fr.	Rp.	Stüke.	Fr.	Rp.	Stüke.	Fr.	Rp.	Stüke.	Fr.	Rp.	Stüke.	Fr.	Rp.	Stüke.	Fr.	Rp.	Stüke.	Fr.
1854	39,189	588	—	3,834	287	72	56	8	40	13,327	399	81	10,992	1,648	85	988	296	40	171	25	65	76	66	—	646	1,938	—		
1855	37,192	559	33	5,057	386	67	46	6	90	13,068	392	04	12,119	1,817	85	615	184	20	13	1	95	75	56	25	423	1,275	—		
1856	36,188	561	36	5,858	481	33	61	10	20	14,038	421	14	12,251	1,837	65	790	237	—	13	1	95	66	49	50	541	1,623	—		
1857	36,735	569	34	6,889	615	67	74	11	10	11,262	337	86	11,798	1,769	70	905	271	50	94	14	10	175	131	25	520	1,560	—		
1858	41,663	640	78	7,087	618	93	80	12	—	15,557	466	71	13,863	2,079	45	974	292	20	464	69	60	299	224	25	264	792	—		
in 5 Jahren . . .	190,967	2,918	81	28,725	2,390	37	317	48	60	67,252	2,017	56	61,023	9,153	50	4,272	1,281	30	755	113	25	691	527	25	2,394	7,188	—		
Medium per Jahr .	38,193	583	76	5,745	478	07	63	9	72	13,450	403	51	12,204	1,830	70	854	256	26	151	22	65	138	105	45	479	1,438	—		

Es erhellt aus dieser Uebersicht, daß während alljährlich für Stüke 38,193 }
 5,745 } Stüke 44,001 nur die Taxen von 1½ Ct., 7½ Ct., 15 Ct. bezogen werden.
 63 }

hinwieder nur Stüke 13,450 }
 12,204 } „ 26,508 auf kurze Strecken zu 3 Ct., 15 Ct., 30 Ct.
 854 }

und sogar nur Stüke 151 }
 138 } „ 768 auf lange Strecken à 15 Ct., 75 Ct., 300 Ct.
 479 } verzollt werden.

und c. das auf einer längern Strecke transittirende Vieh. In Gemäßheit der uns nach Art. 4 des Zollgesetzes eingeräumten Kompetenzen haben wir seiner Zeit das Sommerungsvieh demjenigen auf Strecken von 8 Stunden und darunter beigereicht und im Fernern bestimmt, daß für Herden von 100 Stücken Kleinvieh und für solche von 20 Stücken Großvieh nur die Hälfte der Tarifsätze, Abtheilung III, A, 1, 2 und 3 bezogen werden soll.

Der jährliche Verkehr dieser verschiedenen Gruppen a, b und c stellt sich nun, nach einer Durchschnittsberechnung von 5 Jahren, Tabelle 1, wie folgt:

Gruppe a. an Sommerungsvieh transittiren jährlich durchschnittlich:			
Kleinvieh	Stücke	38,193,	Zoll per Stück 1½ Rp.
Rindvieh, Esel, Füllen u.	"	5,745,	" " " 7½ "
Pferde, Maulthiere	"	63,	" " " 15 "
		<hr/>	
zusammen Stücke		44,001.	

Gruppe b. auf kurzen Strecken, ohne das Sommerungsvieh:

Kleinvieh	Stücke	13,450,	Zoll per Stück 3 Rp.
Rindvieh, Esel, Füllen u.	"	12,204,	" " " 15 "
Pferde u. u.	"	854,	" " " 30 "
		<hr/>	
zusammen Stücke		26,508.	

Gruppe c. auf langen Strecken:

Kleinvieh	Stücke	151,	Zoll per Stück 15 Rp.
Rindvieh, Esel u. u.	"	138,	" " " 75 "
Pferde u. u.	"	479,	" " " 3 Fr.
		<hr/>	
zusammen Stücke		768.	

Es erhellt hieraus, daß das Sommerungsvieh den überwiegend größten Theil des Transitverkehrs mit Vieh umfaßt, und daß der Verkehr auf langen Strecken, der allein Zöllen von einiger Bedeutung unterliegt, ganz unwichtig ist.

Die mit der Frage über Reduktion der Durchfuhrzölle beauftragte Kommission des Nationalrathes beantragte voriges Jahr, diese Zölle auf eine Kontrolgebühr von 2 Rp. per Stück zurückzuführen, ohne Rücksicht auf die Distanzen und die Gattung des Viehs. Während eine solche Reduktion den Gruppen b und c allerdings eine wesentliche Ermäßigung brächte, würde sie dagegen den größten Theil der Gruppe a das zur Sommerung auf Schweizeralpen eingeführte Kleinvieh, mehr belasten als bis dahin, indem für dasselbe gegenwärtig nur 1½ Rp. per Stück bezahlt wird. Wir sind nun aber der Ansicht, eine solche Mehrbelastung sei nicht wünschenswerth, weil das Befahren der auf den südlichen Gebirgsabhängen der Kantone Graubünden, Tessin und Wallis gelegenen Alpen jenen Gegenden

einen schönen Zins von Ländereien zuführt, die sonst brach liegen würden, dieses Befahren demnach möglichst erleichtert werden soll. Von den 38,193 Stücken Kleinvieh, die diese Erhöhung von $\frac{1}{2}$ Rp. beträfe, besteht ein guter Theil in Bergamasker Schafherden von großer Stückzahl, die durch eine auch nur kleine Erhöhung fühlbar belastet würden; ihr Ausbleiben dürfte im Engadin ungerne gesehen werden.

Die Hauptvorteile einer Ermäßigung der Durchfuhrzölle auf dem Vieh würde der Gruppe b, dem Transit auf kurzen Strecken, zu gut kommen. Es betrifft dieß namentlich den Verkehr über die ins Ausland vorspringenden schweizerischen Gebietstheile (Basel-Stadt, Schaffhausen, einige Gegenden von Graubünden, Tessin, Genf, Bern, Solothurn und Basel-Landschaft). Die gegenwärtig bestehenden Tarifsätze 3, 15 und 30 Rp., an sich schon sehr niedrig, bilden in Wirklichkeit nur eine Kontrolgebühre; keine Klagen sind, seit den neuen eidgenössischen Gränzzöllen, darüber laut geworden, und es darf deshalb mit Recht behauptet werden, ihr gegenwärtiger Betrag belästige Niemanden.

Für das Zollpersonal allein sind diese Viehtransitzölle vielleicht etwas unbequem, da die Mühe des Bezuges derselben, so wie das Eintragen in die Bücher und Tabellen, nicht im Verhältniß zu den minimen daherigen Einnahmen steht. Sobald aber nur die kleinste Gebühr beibehalten wird, so bleibt die daherige Arbeit die gleiche.

Auf lange Strecken, Gruppe c, transitirt wenig anderes Vieh als Pferde. Gegenüber dem Werth derselben und den verhältnißmäßig hohen Transportkosten fällt der auf diesem Transit lastende Zoll nicht in Betracht und übt in keinem Falle irgend welchen nachtheiligen Einfluß auf diesen Verkehr.

Wir würden nichts destoweniger eine Herabsetzung der Transitzölle auf Vieh dennoch bevorzugen, wenn irgendwie gehofft werden könnte, daß dadurch die Durchfuhr wesentlich befördert und vermehrt werden könnte. Da dieß nun aber nicht der Fall ist, und die Einführung einer Einheits-taxe von Rp. 2 per Stück keinerlei Vortheile, wohl aber eine jährliche Einbuße von zirka Fr. 4000 in den Zolleinnahmen nach sich ziehen würde, so schließen wir auf Beibehaltung des Status quo.

Zu der Abtheilung B „vom Werthe“, des Zolltarifs für die Durchfuhr übergehend, hat man es hier ausschließlich mit Holz und Holzfohle zu thun. Die daherigen Zölle 3 und 5 % vom Werth des Holzes sind allerdings ziemlich hoch, allein sie rechtfertigen sich vollkommen dadurch, daß sie einen Gegenwerth für den Schaden bilden, den der Holztransport an Straßen, Landungsplätzen, Wuhungen u. u. nach sich zieht. Als frühere Kantonalgefälle wurden sie in verschiedenartiger Form bezogen, und sind dann später, gegen angemessene Entschädigung, an die Eidgenossenschaft übergegangen.

Die Rheinlinie, von Schaffhausen bis Basel, ist es fast ausschließlich, auf welcher diese Zölle erhoben werden. Sie bilden dort die Kompensa-

Finanzielles Ergebnis der Durchfuhrgebühren der Tarifabtheilung „vom Werth“.

	1854.				1855.				1856.				1857.				1858.			
	Werth.		Zollbetrag.		Werth.		Zollbetrag.		Werth.		Zollbetrag.		Werth.		Zollbetrag.		Werth.		Zollbetrag.	
	Fr.	R.	Fr.	R.	Fr.	R.	Fr.	R.	Fr.	R.	Fr.	R.	Fr.	R.	Fr.	R.	Fr.	R.	Fr.	R.
1) Holz, gesägtes und Holzkohlen	281,148	45	7,734	37	718,228	30	20,458	72	591,381	09	16,986	79	230,789	10	6,714	92	120,256	36	3,249	98
2) Holz, rohes, Flößholz . .	438,151	20	13,146	22	355,467	50	11,399	69	691,850	11	20,772	—	371,686	98	11,496	09	233,218	78	7,092	51
	719,299	35	20,880	59	1,073,695	80	31,858	41	1,283,231	20	37,758	79	602,476	08	18,211	01	353,475	14	10,342	49

Das durchschnittliche Jahresergebnis war somit:

für 1) an Werth Fr. 388,360. 66 an Zollertrag Fr. 11,028. 95
 " 2) " " " 418,074. 91 " " " 12,781. 30

tion der Rheinzölle, deren Aufhebung schon durch Art. 4 des Staatsvertrages vom 27. Juli 1852 festgesetzt ist, indem mit Eröffnung des Betriebes der badischen Eisenbahn bis Schaffhausen schweizerischer- und badischerseits die Rheinzölle auf der Wasserstraße von Schaffhausen bis Basel gänzlich dahinfallen, und so auch diejenigen zwischen Konstanz und Schaffhausen auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Betriebes der Bahn bis Konstanz.

Die Kommission des Nationalrathes beantragte seiner Zeit, die Werthtaxation des Holzes bei der Durchfuhr fallen zu lassen und die Zölle von 3 und 5 % vom Werthe durch eine Gebühr von 2 Rp. vom Zentner zu ersetzen. Wir sind nicht in der Lage, ganz genau zu beurtheilen, welchen Einfluß eine solche Umänderung in finanzieller Beziehung nach sich ziehen würde, weil die Zollregister die Holzarten nicht angeben, die Reduktion der Werthe in das Gewicht demnach nicht möglich ist. Allein darauf müssen wir aufmerksam machen, daß, unvorhergesehene Ereignisse vorbehalten, der Zeitpunkt, auf welchen diese Zölle zum größten Theil dahinfallen, als nahe bevorstehend zu betrachten ist, und es demnach uns nicht rathsam erscheint, für eine so kurze Zeitdauer von höchstens einigen Jahren wesentliche Aenderungen einzuführen, namentlich auch deshalb nicht, weil der Ausfuhrzoll auf Holz ebenfalls nach dem Werthe erhoben wird und konsequent demnach auch dieser letztere geändert werden müßte. Hierbei ist noch zu bemerken, daß ein guter Theil der Ausfuhr von Schnittwaaren (Bretter, Latten u. c.) zu Wasser und per Eisenbahn stattfindet, und daß auch bei dieser Transportweise die Erhebung des Ausfuhrzolles nach dem Werth bisher ohne Schwierigkeit vor sich gegangen ist.

Die zu diesem Theile unseres Berichtes gehörende kleine Uebersicht Nr. 2 weist das finanzielle Ergebniß der Durchfuhrzölle auf Holz und Holzkohlen in den letzten 5 Jahren nach. Die Zolleinnahmen bilden übrigens nicht vollständig die 3 beziehungsweise 5 % der Werthsummen, und zwar deshalb nicht, weil, laut Staatsvertrag, badisches Holz nur $\frac{2}{3}$ des gesetzlichen Zolles zu entrichten hat.

Es bleibt nun noch die Abtheilung C. I. „von der Zugthierlast“ des Durchfuhrzolltarifs zu erörtern. Hierzu gehört die Tabelle Nr. 3. Folgendes sind die Unterabtheilungen, in die diese Tarifrubrik zerfällt und die Namen der hauptsächlichsten dahin gehörenden Waarenartikel.

- 1) 10 Rappen per Last. Holz, welches zu Lande über kurze Strecken von weniger als 2 Stunden geführt wird.
- 2) 15 " " " Bausteine, Erze, Lehm, Töpferthon, Heu, Milch u. c. u.
- 3) 60 " " " Junge Bäume, Ziegel, Backsteine, Uebersiedlungs-Effekten, Kalk, Gyps u. c. u.
- 4) 3 Franken " " Zur Schaustellung bestimmte Gegenstände, Menagerien u. c. u.

Quantitatives und finanzielles Ergebnis der Durchfuhrzölle „per Zugthierlast.“

	1. Zu 10 Rappen.				2. Zu 15 Rappen.				3. Zu 60 Rappen.				4. Zu 3 Franken.			
	Zugthierlasten.		Zollbetrag.		Zugthierlasten.		Zollbetrag.		Zugthierlasten.		Zollbetrag.		Zugthierlasten.		Zollbetrag.	
			Fr.	Rp.			Fr.	Rp.			Fr.	Rp.			Fr.	Rp.
1854	1,390	10/15	139	07	4,114	12/15	617	22	405	6/15	243	28	25	5/15	76	—
1855	1,175	5/15	117	54	6,386	3/15	957	93	470	3/15	282	12	26	2/15	78	40
1856	2,856	7/15	285	69	4,813	6/15	722	01	570	10/15	342	40	10	9/15	31	80
1857	1,608	10/15	160	88	4,398	4/15	659	74	554	9/15	332	76	9	3/15	27	60
1858	2,674	10/15	267	70	9,723	7/15	1,458	52	605	9/15	363	36	30	—	90	—
In fünf Jahren .	9,705	12/15	970	88	29,436	2/15	4,415	42	2,606	7/15	1,563	92	101	4/15	303	80
Medium per Jahr .	1,941	2/15	194	18	5,887	3/15	883	08	521	4/15	312	78	20	2/15	60	76

Die Abtheilungen zu 10 und zu 15 Rappen per Zugthierlast sind somit diejenigen, aus denen die große Mehrzahl des Transites besteht,

nämlich aus Lasten 9,705^{12/15} Holz zu 10 Rappen inner 5 Jahren oder per Jahr Lasten 1,941^{2/15}
 „ 29,436^{2/15} Diversi „ 15 „ „ „ „ „ „ „ 5,887^{3/15}
 „ 2,606^{7/15} „ „ 60 „ „ „ „ „ „ „ „ 521^{4/15}
 „ 101^{4/15} „ „ 3 Franken (Theatereffekten) „ „ „ „ 20^{4/15}

Ein Blick auf diese Artikel weist nach, daß es sich hier größtentheils um denjenigen Theil des Gränzverkehrs handelt, wo Ausländer die schweizerischen Straßen benutzen, um ihre nothwendigsten Bedürfnisse, ihr Bau- und Brennmaterial, den Ertrag ihrer Minen &c. &c. auf näherem, besserem Wege zu transportiren. Es sind meistens schwere Gegenstände, deren Transport Straßen, Brücken &c. &c. tüchtig mitnimmt; ihre Besteuerung bedarf deshalb auch keiner Rechtfertigung. Es fragt sich also nur, ob eine Abänderung dieser Tarifansätze im Sinne einer Vereinfachung wünschenswerth oder nothwendig erscheine. Die Kommission des Nationalrathes hatte beantragt, die ganze Rubrik der „Zugthierlasten“ fallen zu lassen, und dafür eine Abtheilung zu 1 Rp. per Zentner einzuführen.

In administrativer Beziehung würde eine solche Aenderung allerdings einige Erleichterung und Vereinfachung bringen, ohne ein finanziell wesentlich ungünstigeres Resultat herbeizuführen; dagegen aber ist nicht zu übersehen, daß die Abfertigung des fraglichen Verkehrs nach Zentnern anstatt nach Zugthierlasten Schwierigkeiten und Nachtheile nach sich ziehen würde, die, nach unserm Dafürhalten, die vorerwähnten Vortheile weit überwiegen. Die Verzollung nach Zugthierlasten ist eine sehr leichte, zu keinen Anständen führende; in den meisten Fällen, wo nicht offenbare Unterschleife dadurch versucht werden, daß vor Ankunft an der Zollstätte ein Theil der Bespannung abgenommen, um nach der Verzollung wieder angefügt zu werden, begnügt man sich, den Zoll nach der Zahl der angespannten Thiere zu berechnen, eine Berechnung, die sowol für den Zollpflichtigen als für den Zollbeamten leicht und einfach ist. Ganz anders würde sich die Sache bei der Verzollung nach Zentnern gestalten. In den meisten Fällen wäre der Zollpflichtige nicht im Stande, das Gewicht seiner Ladung auch nur annähernd genau anzugeben; hinwieder sind die wenigsten Zollstätten eingerichtet, solche schwere Ladungen abzuwägen, die Abfertigung müßte somit nach einer approximativen Schätzung geschehen und dürfte deshalb zu manchen Anständen und Kontestationen führen.

Eine Erleichterung für den Gränzverkehr würde aus einer derartigen Veränderung auch in finanzieller Beziehung nicht hervorgehen, im Gegentheil derselbe dadurch mehr belastet werden. Das auf Strecken unter zwei Stunden transitirende Holz nämlich würde $\frac{1}{3}$ mehr als bisher bezahlet; so auch diejenigen Artikel, welche jetzt einem Zoll von 15 Rp. per Last unterworfen sind, weil gewöhnlich einem Zugthier mehr als 15, wol wenigstens 20 Zentner aufgeladen werden, die Differenz somit eine Mehrverzollung von ebenfalls $\frac{1}{3}$ betragen dürfte. Diese Rubrik erreicht jährlich durchschnittlich 5887 Lasten, ist also weitaus die stärkste; eine Erhöhung des Zolles auf derselben würde demnach sogleich von den Gränzbewohnern sehr gefühlt werden. Der Transit dieser Artikel per Eisenbahn oder zu Wasser ist in keinem Falle von großem Umfang, und die dafür bei einigen Artikeln nothwendige Schätzung des Gewichtes in Lasten durch aufgestellte Normen erleichtert. Daherige Uebelstände sind bisher auch hier keine zu Tage getreten.

Wir glauben, im Vorstehenden nachgewiesen zu haben, daß weder in nationalökonomischer, noch in administrativer Beziehung genügende Gründe vorwalten, um die bereits beschlossene Reduktion der Durchfuhrzölle vermählen noch weiter auszudehnen, daß vielmehr aus einer solchen weitem Ausdehnung wesentliche, mehrseitige Nachteile hervorgehen würden, ohne Durch entsprechende Erleichterungen und Vortheile kompensirt zu sein.

Unser Antrag geht demnach dahin, die h. Bundesversammlung wolle von einer weitem Modifikation des Zölltarifs für die Durchfuhr Umgang nehmen.

Bei diesem Anlasse erneuern wir Ihnen, Eit., die Versicherung unserer vollkommensten Hochachtung.

Bern, den 24. Juni 1859.

Im Namen des Schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident: **Stämpfli.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft: **Schlegel.**



Botschaft des Bundesrathes an die gesetzgebenden Räthe der Eidgenossenschaft, betreffend weitere Ermäßigung der Durchfuhrzölle. (Vom 24. Juni 1859.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1859
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	31
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.07.1859
Date	
Data	
Seite	125-130
Page	
Pagina	
Ref. No	10 002 798

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.