

Botschaft

des

Bundesrathes an die gesetzgebenden Rätthe der Eidgenossenschaft, betreffend weitere Ermäßigung der Durchfuhrzölle.

(Vom 19. Dezember 1859.)

Tit.!

In Ausführung einer Schlußnahme des h. Ständerathes vom 12. Januar 1859 hatten wir die Ehre, Ihnen in letzter Sommer Sitzung einen Bericht über die Thunlichkeit und Wünschbarkeit der weitem Ermäßigung der Durchfuhrzölle vorzulegen. Unserm Antrage entsprechend, beschloßen Sie damals, von einer solchen Ermäßigung Umgang zu nehmen.

Seitdem haben sich jedoch die Verhältnisse in einer Weise geändert, die uns veranlaßte, diese Frage nochmals an die Hand zu nehmen und sie einer weitem, allseitigen Prüfung zu unterstellen. Das Ergebnis dieser Prüfung hat uns überzeugt, es dürfte nunmehr an der Zeit sein, den Anforderungen und Interessen des schweizerischen Verkehrs, die uns stets ein Gegenstand besonderer Obforge waren und es bleiben werden, durch Vornahme einer vollständigen Revision den Bestimmungen des Zolltarifs für die Durchfuhr Rechnung zu tragen.

Als wir im Juni 1859 diese Frage das erste Mal behandelten und Ihnen vortrugen, ließ sich zwar schon vorausschen, es werde in einem nicht zu fernem Zeitraume die Nothwendigkeit einer weitem Ermäßigung der Durchfuhrzölle eintreten. Allein damals lagen noch keine festen Anhaltspunkte vor, auf die gestützt eine solche Maßregel begründet und gerechtfertigt werden konnte, namentlich nicht zu einer definitiven und durchgreifenden Revision; auf dem Wege einer partiellen Revision aber fortzuschreiten, hielten wir in vielfacher Beziehung für unzweckmäßig und nachtheilig. Man würde unter Anderm hiemit nur einzelnen Anforderungen haben entsprechen können, während vielleicht eben so berechtigte zurückgezet worden wären, abgesehen von den Störungen und Inkonvenienzen einer häufigen stückweisen Aenderung in der Gesetzgebung.

In dem verfloßenen kurzen Zeitraume sind nun aber Ereignisse eingetreten, die vieles umgestaltet haben. Der Besitz der Lombardie ist an

Sardinien übergegangen; dadurch sind die Hindernisse gefallen, welche dem Transit nach jenem Lande aus Vorarlberg und den süddeutschen Zollvereinsstaaten durch den Kanton Graubünden entgegenstuden und ihn nöthigten, sich theilweise den österreichischen Alpenpässen zuzuwenden. Die schweizerische Nordostbahn hat ihren Anschluß an die badische Bahn bei Waldshut bewerkstelligt, wodurch ein ununterbrochener Schienenweg vom Bodensee über schweizerisches Gebiet nach dem Unterrhein, den Nordseehäfen und dem ganzen innern und nördlichen Deutschland hergestellt würde; die Zentralbahn steht im Begriff, ihre Verbindungsbahn mit der französischen Ostbahn in Betrieb zu setzen, und die noch vorhandenen Lücken im schweizerischen Bahnnetz gehen einer raschen Vollendung entgegen. Das alles sind Momente, die ernstlich auf die Transitverhältnisse der Schweiz einwirken müssen; sie bringen uns im Verlauf von wenigen Monaten Veränderungen im Verkehr, die früher jahrelange Anstrengungen erfordert haben würden. Daraus erklärt sich denn auch, daß, obschon wir erst vor Kurzem die Beseitigung der letzten, in der Schweiz allfällig dem Transit noch entgegenstehenden Schranken bei Ihnen nicht bevorworten konnten, wir heute keinen Anstand nehmen, mit dem Antrage vor Ihre h. Versammlung zu treten, die Durchfuhrzölle einer Totalrevision zu unterwerfen, und dieselben auf eine kleine Kontrolgebühr zurückzuführen.

Wir gehen nun zu der Erörterung der speziellen Gründe über, welche uns zu dieser Schlußnahme bewogen haben, und werden dann den beigefügten Gesetzentwurf in seinen einzelnen Ansätzen erklären und motiviren.

Es besteht zwischen den an den Bodensee gränzenden Gegenden Bayerns und des Vorarlbergs ein sehr bedeutender Verkehr von Schnitwaaren (Bretter, Latten) mit dem Unterrhein, der sich auf den Hafensplätzen von Bregenz und Lindau konzentriert; das jährliche Quantum desselben wird auf 300,000 Zentner geschätzt. Für den Transport dieser Waaren bediente man sich früher der Wasserstraße des Rheines; in neuerer Zeit aber vermittelte ihn über Friedrichshafen hauptsächlich die württembergische Bahn, die entweder direkte bis Mannheim benutzt wurde, oder aber auch nur bis Heilbronn, um die Waare dort, bei günstigem Wasserstande, dem Neckar zu übergeben. Letzten Sommer noch befand sich dieser Verkehr so zu sagen außer dem Bereich der schweizerischen Transportwege. Auf der Wasserstraße sowol, als auf den Eisenbahnen bestunden Unterbrechungen, die für diesen Artikel kostspielige Umladungen und Landtransporte erforderten. Die schweizerischen und badischen Eisenbahnfrachten waren zu hoch, und so konnte die württembergische Bahn diesen Brettertransport als ihr Monopol betrachten. Mit der diesen Herbst stattgefundenen Eröffnung des Waarenverkehrs auf der Bahnstrecke Turgi-Waldshut änderte sich die Sachlage vollständig. Die Richtung durch die Schweiz trat in Konkurrenz mit derjenigen über ausschließlich deutsches

Gebiet, und damit begann eine wechselseitige Ermäßigung der Frachtsätze, um sich den Transport des bedeutenden Objectes der 300,000 Zentner Schnittwaaren zu sichern. Die Fracht wurde dadurch so herabgedrückt, daß gegenwärtig der schweizerische Transitzoll von 3 % vom Werthe, annähernd 9 Rp. per Zentner, beinahe 30 % des ganzen, auf die schweizerische Strecke fallenden Frachtbetrages erreicht. — Das sind nun allerdings Verhältnisse, die Abhilfe erfordern, um so mehr, als die deutsche Richtung noch ganz besonders dadurch sich im Vortheil befindet, weil der deutsche Zollverein auf Schnittwaaren keinen Transitzoll bezieht.

Es ist übrigens zu erwarten, daß in Folge einer weitem Ermäßigung der Durchfuhrzölle noch andere Artikel von Bedeutung sich später in den Bereich der schweizerischen Transitlinien ziehen lassen werden. Wenn man nämlich weiß, daß jetzt schon unsere Eisenbahnen Steinkohlen, Koke, Torf und andere Rohstoffe, ja sogar schwere Quadersteine, auf bedeutende Distanzen transportiren, so darf folgerichtig vorausgesetzt werden, es eigne sich dieses Material auch zum Transit auf größere Strecken, während bis dahin die Durchfuhr desselben sich hauptsächlich auf kurze Verbindungsstrecken an der Gränze beschränkte.

Wenn einmal die Nothwendigkeit nachgewiesen ist, einen Theil der noch bestehenden Transitzölle zu ermäßigen, wie wir glauben es in Vorstehendem für die Schnittwaaren gethan zu haben, so liegen die Motive nahe, die für Ausdehnung einer solchen Ermäßigung auf den ganzen Gesetzesabschnitt der Durchfuhrzölle sprechen. Vorab würde eine partielle Maßregel, wie wir früher schon angedeutet haben, nur einzelnen Gegenständen, einzelnen Waarenartikeln und einzelnen Transportunternehmungen Vortheile bringen. Dieses widerstreitet aber den Grundsätzen eines republikanischen Staats Haushaltes, wie sie in unserer Bundesverfassung niedergelegt sind; hiezu kommen noch die mit einer sich oft wiederholenden theilweisen Gesetzesrevision verbundenen Inkonvenienzen. Es ist sodann nicht zu bestreiten, daß die Ansätze des Zolltarifs für die Durchfuhr, betreffend die Verzollung „nach dem Werthe“, wirklich hoch sind. Die Verhältnisse, welche bei Entstehung des Gesetzes für diese hohen Ansätze sprachen, haben sich in neuerer Zeit wesentlich verändert; es können nämlich gegenüber den Eisenbahnen, bei Festsetzung solcher Zölle, nicht wie früher Beschädigungen an Straßen und Brücken, so wie Uferschaden in Anschlag gebracht werden. Die Höhe der Transitzölle auf Holz hat übrigens auch für den Zollfiskus merklich an Interesse verloren, seitdem, behufs Beseitigung der der Vollziehung des Staatsvertrages mit Baden über die Rheinschiffahrt entgegenstehenden langfädigen Anstände, die Werthschätzung des transitirenden badischen Holzes bedeutend herabgesetzt worden ist. Mit Beendigung der badischen Eisenbahn bis Schaffhausen, beziehungsweise Konstanz, fallen zudem die Rheintanzitizölle successiv vollständig dahin.

In unserm Zeitalter schneller und großer Entwicklung duldet der Verkehr keine beengende und formalistische fiskalische Schranken; er wendet sich stets derjenigen Richtung zu, welche ihm das größte Maß von Freiheit bietet. Diese Thatsache richtig erkennend, haben Sie die Reduktion auf eine kleine Kontrolgebühren des Durchfuhrzolles auf den eigentlichen Kaufmannsgütern, den Waaren, die nach Zentnern zahlen, beschlossen. Obgleich das uns bekannte Resultat der seitdem verfloßenen ersten neun Monate (Februar bis und mit Oktober) eine nicht unbedeutende Vermehrung gegenüber den gleichen Monaten der zwei vorhergehenden Jahre, 25,000 Zentner zirka, aufweist, so läßt sich von dieser 7 % übersteigenden Vermehrung zwar nicht schließen, sie sei eine unmittelbare Folge der Herabsetzung der Transitzölle, da der Zeitraum von neun Monaten hiezu zu kurz ist, und wir es zudem mit keinem Normaljahr zu thun haben; jedenfalls aber hat die fragliche Reduktion günstig zu diesem erfreulichen Resultat mitgewirkt, und dürfte ein Motiv mehr bilden, um auf diesem Wege zu progrediren.

Von Waaren, die nach Zentnern zahlen, transitirten nämlich:

im Jahr 1855	409,152 Zentner	
" " 1856	473,107 "	
" " 1857	454,400 "	
" " 1858	459,444 "	
" " 1859 zirka	491,479 "	unter Zuschlag von 72,600 Zentner

für die noch nicht bekannten zwei Monate.

Wir kommen nun auf den Gesetzesvorschlag selbst zu sprechen. Sie werden demselben entnehmen, daß das bestehende System in der Eintheilung (vom Stück, vom Werth und vom Gewicht) beibehalten wurde und nur in den Unterrubriken und den Zollansätzen Reduktionen eingetreten sind. Es sprechen hiefür verschiedene Gründe, die kurz zu erörtern nothwendig sein dürfte.

Vor Allem ist in Betracht zu ziehen, daß der Zolltarif für die Ein- und Ausfuhr die gleiche Eintheilung besitzt. Eine Aenderung nur für die Durchfuhr vorzunehmen, erscheint bei näherer Prüfung weder nothwendig noch zweckmäßig; im Gegentheil wäre zu befürchten, daß aus einer solchen Aenderung Inkonvenienzen für die Zollpflichtigen und für die Zollverwaltung entstehen würden, auf die wir zurückkommen werden. Ein weiteres gewichtiges Motiv für Beibehaltung der jezigen Eintheilung liegt in dem Umstande, daß bei einer Abänderung derselben, z. B. der Ersetzung der Werthtarifation durch den Zollbezug nach dem Gewicht und der Zugthierlasten durch Zentner, jeder Anhaltspunkt zu Vergleichen mit frühern Jahren dahinfallen würde. Bei den nun folgenden Erörterungen über die einzelnen Rubriken und Zollansätze bietet sich Gelegenheit, das Unthunliche einer Aenderung in der Eintheilung noch evidenter hervorzuheben.

Vom Stük.

Die nachstehenden Tabellen weisen nach, daß verhältnißmäßig sehr wenig Vieh auf große Distanzen transittirt. Aus genügend erörterten Motiven liegt es im Interesse des Verkehrs, diesem Transit möglichst Vor- schub zu leisten. Ist man daher einmal über den Grundsatz einig, die Transitzölle auf eine Kontrolgebühr zu reduzieren, so soll es auch hier dadurch geschehen, daß, wie bei den Waaren, die nach Zentnern zahlen, der Unterschied von langen und kurzen Strecken fallen gelassen wird. Der jetzige Zoll für Pferde, Maulthiere und Maulesel, die auf lange Strecken transittiren, Fr. 3 per Stük, ist im Verhältniß zu ihrem Werthe zwar kein hoher, oder störend auf den Transit einwirkender; er übersteigt aber jedenfalls den Betrag einer Kontrolgebühr bei weitem, und so haben wir keinen Anstand genommen, die frühere Rubrik für die Pferde mit dem übrigen Großvieh zu verschmelzen und einen Ansaß von 10 Rp. per Stük für das sämmtliche Großvieh aufzunehmen, welcher Ansaß wol von keiner Seite wird beanstandet werden können. Das Kleinvieh hingegen verdient einer besondern Berücksichtigung; dasselbe transittirt häufig in größern Herden, wodurch sich ein möglichst niedriger Ansaß für dasselbe hinlänglich begründet. Der beantragte Zoll von 2 Rp. per Stük entspricht diesen Verhältnissen.

Das Sommerungsvieh, einen überwiegend großen Theil des gesamten Viehtransitverkehrs der Schweiz umfassend, gedenken wir, kraft der uns durch Art. 3 des Zollgesetzes eingeräumten Kompetenzen, nur mit der Hälfte der beantragten Zölle zu belasten, was auch dieser Abtheilung eine nicht unwesentliche Erleichterung verschaffen wird.

Vom Werthe.

Die Beibehaltung der Werthverzollung des Holzes und der Holz- zöhlen rechtfertigt sich zum Theil schon aus den vorentwickelten allgemeinen Gründen; es bestehen aber noch spezielle Motive, die es rathsam er- scheinen lassen, davon nicht abzugehen. Die Verzollung nach dem Gewicht bietet nämlich ganz die ähnlichen Schwierigkeiten, wie die nach dem Werthe. Nur mit wenigen Ausnahmen besitzen die Zollstätten keine Ein- richtungen, die das Abwägen ganzer Wagenladungen von Holz gestatten; viel weniger noch wäre das bei Schiffsadungen thunlich; man würde also, wie bei der Werthschätzung, zuerst zu einer Vermessung des Kubik- Inhaltes schreiten müssen, um alsdann das Gewicht nach aufzustellenden Normen daraus zu ermitteln. Die Verzollung nach dem Gewicht würde somit keine Vereinfachung in der Manipulation mit sich bringen, und so ist es wol besser, man bleibe bei dem, woran Publikum und Beamte seit Jahren gewöhnt sind, um so mehr als, wie wir früher bemerkten, der Zolltarif die Erhebung der Ausfuhrzölle auf Holz gleichfalls nach dem Werthe vorschreibt.

Es erscheint dagegen als wünschenswerth und thunlich, die beiden Rubriken 3 % und 5 % vom Werthe für Holz, gefügtes, und rohes Holz zu verschmelzen. Der höhere Anfaß war früher namentlich auf ausländisches Flößholz berechnet; die Verhältnisse für diesen Transit haben sich nun aber, wie bereits nachgewiesen wurde, in den letzten Jahren wesentlich geändert und werden sich später noch mehr ändern, so daß keine genügenden Gründe vorwalten, um verschiedene Anfüße fernerhin noch aufrecht zu erhalten.

Durch die Einführung eines Einheitszollansatzes von 1 % vom Werthe für das gesammte transitirende Holz und die Holzkohle dürfte den Anforderungen eines erleichterten Verkehrs in ausgedehnter Weise entsprochen sein, und der Betrag der neuen Taxe würde das Maß einer bloßen Kontrolgebühr nicht mehr überschreiten.

Vom Gewichte.

Auch hier wurden in dem neuen Zolltarifprojekte für die Durchfuhr die Unterscheidungen „von der Zugthierlast“ und „vom Zentner“ beibehalten. Die dafür sprechenden Gründe haben wir zwar schon in unserer Botschaft vom 24. Juni a. e. *) erörtert; nichts desto weniger möchte es passend sein, sie hier zu wiederholen.

Die Rubrik der transitirenden Zugthierlasten umfaßt meistens unorpakte Gegenstände, die in offenen Ladungen an die Zollstätten gebracht werden, wie z. B. Holz, das auf Strecken von weniger als 2 Stunden transittirt, Bausteine, Erze, Steinkohle, Braunkohle, Torf, verschiedene Erdarten, Kalk, Gyps, Ziegel, Kalksteine, Heu, Stroh, frisches Obst, frische Feldgewächse und eine Menge anderer, hauptsächlich den Grenzverkehr berührender Artikel.

Wenn nun für diese Artikel die Verzollung nach Zentnern vorgeschrieben werden wollte, so ist mit Bestimmtheit vorauszusetzen, daß für die Zollpflichtigen sowol, als für den Zollbezügler zahlreiche Schwierigkeiten und Anstände daraus entstehen müßten. Einerseits fehlen, wie gesagt, die Einrichtungen für das Abwägen ganzer Ladungen, die so wie so geschätzt werden müßten, wofür die Einheitsnorm der Zugthierlasten sich unstreitig besser eignet, als die der Zentner; andererseits würde dem Zollpflichtigen die Deklaration des Gewichts sehr erschwert, da er in den meisten Fällen die Zentnerzahl seiner Ladung nicht kennt, während bisher für ihn die Zahl seiner angespannten Zugthiere, sobald er nicht bedeutend überladen hatte, der leicht zu bestimmende Anhaltspunkt für die Gewichtsdoklaration bildete. Der Bezug des Transitzolles auf diesen Artikeln nach Zugthierlasten erleichtert demnach die Zollbehandlung sehr, während der Bezug nach Zentnern sie im Gegentheil wesentlich erschweren

*) S. Bundesblatt v. J. 1859, Band II, Seite 125.

würde und geeignet wäre, eine Menge Anstände hervorzurufen. Bei Transporten solcher Artikel durch die Eisenbahnen, wo die Ermittlung des Gewichts einer Ladung nach Zentnern obigen Schwierigkeiten allerdings nicht begegnet, ist die Reduktion in Zugthierlasten alsdann eine leichte.

Eine große Vereinfachung in dem Zollbezuge erblickten wir hinwieder in der Aufstellung einer einzigen Rubrik für die Zugthierlasten, gegenüber der bisher bestandenen Eintheilung in vier Rubriken, nach der Klassifikation des Zolltarifs für die Einfuhr. Ist man einmal grundsätzlich mit der Totalrevision der Durchfuhrzölle einverstanden, so sprechen weder fiskalische, noch administrative Gründe dafür, die fraglichen Unterabtheilungen beizubehalten, wie aus einem Blick auf die beigegefügteten Tabellen sogleich erhellt.

Der beantragte Einheitsansatz von 10 Rp. per Zugthierlast bringt mit Ausnahme für das Holz, das auf Strecken von weniger als zwei Stunden transittirt, allen andern Artikeln namhafte Erleichterungen. Die Beibehaltung des bisherigen Ansatzes für dieses Holz ist schon der Einheitstaxe wegen wünschenswerth, zudem daß dieser Verkehr darunter nicht leiden wird.

In dem neuen Gesetzentwurf wurde auch der Ansatz für alle nicht genannten Durchfuhrsgüter, nach Maßgabe des Bundesbeschlusses vom 12. Januar 1859 *) aufgenommen, um dadurch alle über die Durchfuhr bestehenden Gesetzbestimmungen in ein einziges Dekret zusammenzufassen.

Es erübrigt uns nun nur noch, die finanzielle Seite der beantragten Abänderungen mit einigen Worten zu beleuchten, wobei das Sömmervogel mit in Betracht zu ziehen ist.

Bisherige durchschnittliche Jahreserträgnisse der Durchfuhrzölle (die Waaren, die nach Zentnern zahlen, nicht inbegriffen).

Kleinvieh	Fr. 1,010
Großvieh und Pferde	" 4,118
Gesägtes Holz à 3 0/0	" 11,029
Rohes Holz à 5 0/0	" 12,781
Zugthierlasten	" 1,450

jährliche Durchschnitts-Erträgnisse Fr. 30,388

Zukünftige annähernde jährliche Durchschnitts-Erträgnisse:

Kleinvieh 13,600 Stück à 2 Rp.	Fr. 272
Sömmervogelkleinvieh 38,190 Stück à 1 Rp.	" 382
Großvieh und Pferde 13,675 Stück à 10 Rp.	" 1,367
Sömmervogelgroßvieh und Pferde 5,808 Stück à 5 Rp.	" 290
Holz, Medium des jährlichen Werthes Fr. 806,436 à 1 0/0	" 8,064
Zugthierlasten, Medium per Jahr Fr. 8,370 à 10 Rp.	" 837

Fr. 11,212

*) S. amtliche Sammlung, Band VI, Seite 112.

Frühere jährliche Durchschnitts-Erträgnisse	Fr. 30,338
Annähernd zukünftige Durchschnitts-Erträgnisse	" 11,212
jährlicher Ausfall	Fr. 19,176

Auf die einzelnen Rubriken vertheilt sich dieser Ausfall wie folgt:

Auf Vieh	Fr. 2,817
" Holz	" 15,746
" Zugthierlasten	" 613
wie oben	Fr. 19,176

Die durch Bundesbeschluß vom 12. Januar 1859 beschlossene Reduktion der Durchfuhrzölle auf Waaren, die nach Zentnern zahlen, dürfte annähernd einen Ausfall in den Zolleinnahmen verursachen von circa Fr. 30,000

Hiezu der Ausfall durch die beantragten neuen Reduktionen " 19,200

jährlicher Gesamtausfall Fr. 49,200

Diese Summe ist zwar für ein kleines Land, wie das unserige, eine schon ziemlich hohe; betrachtet man aber die anhaltend günstigen Ergebnisse der Zollerträgnisse im Allgemeinen, so kann mit voller Beruhigung gesagt werden, es stehe nicht zu befürchten, daß der fragliche Ausfall, von dem $\frac{2}{5}$ Theile übrigens sich auf einen bereits ein Jahr in Kraft bestehenden Bundesbeschluß stützen, irgendwie nachtheilig auf die Finanzlage des Bundes einwirken werde. Es fällt sodann auch in Betracht, daß bei fortschreitender Zunahme des Transits der Ausfall sich, wenn auch in Hinblick auf die beantragten niedrigen Zölle, nur langsam, nach und nach vermindern dürfte.

In Bezug auf die Redaktion des Gesetzesprojektes haben wir zu bemerken, daß es nothwendig war, die unter die Abtheilung der Zugthierlasten fallenden Artikel namentlich aufzuführen. Im gegenwärtigen Tarif heißt es nämlich bei der Klasse C. 1. 2. 3 und 4 „nach der Klassifikation des Zolltarifs für die Einfuhr, Rubrik C 1. 1, 2, 3.“ Da jedoch unter diesen gerufenen Rubriken Artikel vorkommen, die, wie z. B. das Holz, eine eigene Abtheilung des Zolltarifs für die Durchfuhr bilden, und zudem im neuen Entwurfe die Unterrubriken wegfallen sollen, so erscheint, um Irrungen und Mißverständnissen vorzubeugen, die Aufzählung der Artikel als zweckmäßig, was wir in alphabetischer Ordnung gethan haben.

Hierauf gestützt, beantragen wir den Erlaß folgenden Bundesbeschlusses:

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht des Vorschlages des Bundesrathes vom 19. Dezember 1859,

beschließt:

1. Die Abtheilung III des Zolltarifs vom 27. August 1851, „Zolltarif für die Durchfuhr,“ *) wird in folgender Weise abgeändert:

Es wird bezahlt, ohne Rücksicht auf die Distanz:

A. Vom Stück.

- 1) Zwei Rappen (Centimes)
 - für Kälber;
 - „ Schafe und Lämmer;
 - „ Schweine unter achtzig Pfund Gewicht und Spanferkel;
 - „ Ziegen und Zicklein.
- 2) Zehn Rappen (Centimes)
 - für Esel;
 - „ Füllen;
 - „ Maulthiere und Maulesel;
 - „ Pferde;
 - „ Rindvieh;
 - „ Schweine über achtzig Pfund Gewicht.

B. Vom Werth.

Ein Prozent

- für Holz, rohes; Flößholz, gemeines; roh vorgearbeitetes Nutzholz; Fassholz;
 - „ Holz, gesägtes oder geschnittenes;
 - „ Holzkohlen.
- (Ausnahmsweise zahlt Holz, welches zu Land über Strecken von weniger als zwei Stunden geführt wird, von der Zugthierlast zehn Rappen, Centimes.)

C. Vom Gewicht (ohne Rücksicht auf die Distanz).

1. Von der Zugthierlast:

Zehn Rappen (Centimes)

für Abfälle aus dem Thier- und Pflanzenreich, wie: Blut,

*) Stehe amtliche Sammlung, Band I, Seite 211.

- Klauen, Flechsen und Knochen, Abschnitzel von Fellen, Sagspäne, Kleien; Delfuchen und Delfuchennmehl, trofener Trester und Träber, trofene oder teigartige Weindruse;
- für Bausteine, gemeine, rohe und behauene;
- „ Bäume, junge und Sträucher, zur Obst- und Waldkultur, nuzbare Bäume überhaupt, Reben;
- „ Besen von Reifig;
- „ Dachziegel und Backsteine;
- „ Effekten und Geräthe, gebrauchte von Haushaltungen;
- „ Erze aller Art, rohe;
- „ Geflügel, lebendes, frische Fische und dergleichen;
- „ Gegenstände zu Schaustellungen, als Panoramas, Menagerien, Theatereffekten, Wachfiguren und dergleichen;
- „ Gerberinde und Lohfuchen;
- „ Heu und grünes Futter;
- „ Holz, welches zu Land über Strecken von weniger als zwei Stunden geführt wird;
- „ Kalk und Gyps, gebrannt und gemahlen;
- „ Kartoffeln;
- „ Koke, Torf, Braunkohle, Steinkohle;
- „ Lehm, Töpferthon, Hüppererde, Walkererde und Porzellanerde, alles roh, Suinter, Schlaken;
- „ Obst, frisches, frische Feld- und Gartengewächse;
- „ Salzfässer und Gypsässer, gebrauchte Kübel;
- „ Schieferplatten;
- „ Statuen und Monumente;
- „ Stroh, Häferling und Spreu.

II. Vom Schweizerzentner :

Fünf Rappen (Centimes)

für alle nicht-benannten Durchfuhrgüter.

2. Mit der Vollziehung dieses abgeänderten Tarifes für die Durchfuhr treten außer Kraft :

- a. Die Bestimmungen über die Durchfuhr des Zolltarifs vom 27. August 1851.
- b. Der Bundesbeschluf vom 12. Jänner 1859, betreffend die Durchfuhrzölle.

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

Diesen Entwurf hiemit dem Entscheide der h. Bundesversammlung unterstellend, haben wir die Ehre, Ihnen, Eit., die Versicherung unserer vollkommensten Hochachtung zu erneuern.

Bern, den 19. Dezember 1859.

Im Namen des Schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident: **Stämpfli.**
Der Kanzler der Eidgenossenschaft: **Schies.**

Tabelle A.

Vergleichende Uebersicht

des

transitirenden Viehes auf kurze und lange Strecken.

Auf kurze Strecken, d. h. auf Strecken unter 8 Stunden,
mit Inbegriff des auf die Alpen getriebenen fremden Sommerungsviehs.

1. Kleinvieh, als: Kälber, Schafe, Lämmer, kleine Schweine und Ziegen.

	Stüke.	Durchschn. Stüke.	Stüke.
im Jahr 1855	50,260		
" 1856	50,226		
" 1857	47,997		
" 1858	57,220		
	<u>205,703</u>	51,426	

2. Großvieh, als: Esel, Küllen,
Rindvieh, große Schweine,
Maulesel und Pferde.

im Jahr 1855	17,836
" 1856	18,960
" 1857	19,740
" 1858	22,004
	<u>78,540</u>

Jährlich auf kurze Strecken 71,061

Auf lange Strecken, d. h. auf Strecken von und über 8 Stunden.

1. Kleinvieh, als: Kälber, Schafe, Lämmer, kleine Schweine und Ziegen.

	Stüke.	Durchsch. Stüke.	Stüke.
im Jahre 1855	13		
" 1856	13		
" 1857	94		
" 1858	464		
	<u>584</u>	146	

2. Großvieh, als: Esel, Füllen, Rindvieh, große Schweine, Maulesel und Pferde.

im Jahr 1855	498
" 1856	607
" 1857	695
" 1858	563
	<u>2,363</u>

	591	
Jährlich auf lange Strecken		737
Mehrzahl auf kurze Strecken		<u>70,324</u>

Table B.

Berechnung

des

finanziellen Ergebnisses der beantragten Vollermäßigung auf der Durchfuhr.

A. vom Stük.

I. Sommerungsvieh (je zur Hälfte des Tarifansatzes).

1. Kälber, Lämmer, Schafe und Ziegen; bis jetzt zu 1 $\frac{1}{2}$ Rappen, in Zukunft zu 1 Rappen vom Stük. Das jährliche Medium von 1854–1858 war Stüke 38,193, für welche bezogen wurden

	Fr. Rp.	Fr. Rp.
	583.	76

nunmehr zu 1 Rappen auf dem gleichen

Quantum 381. 93

Ausfall 201. 83

Uebertrag 201. 83

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Uebertrag			201.	83
2. Esel, Füllen, Rindvieh und Schweine; bis jetzt à 7½ Rappen, in Zukunft zu 5 Rappen. Medium wie oben Stük 5,745 Bezogener Zoll			478.	07
3. Pferde und Maulthiere; bis jetzt à 15 Rappen, in Zukunft à 5 Rappen. Medium wie oben " 63 Bezogener Zoll			9.	72
Großvieh in Allem Stüke: 5,808 für			487.	79
nunmehr das gleiche Quantum zu 5 Rappen			290.	40
Ausfall			197.	39
II. Kleinvieh zur wirklichen Durchfuhr.				
Schafe, Lämmer, Ziegen und magere Schweine;				
bis dato 1. auf kurze Strecken jährl. Medium St. 13,450 Zu 3 Rpn. bezo- gener Zoll				
			403.	50
2. auf lange Strecken jährl. Medium " 151 Zu 15 Rpn. bezo- gener Zoll				
			22.	65
In Allem auf kurze und lange Strecken Kleinvieh St. 13,601				
			426.	15
nunmehr das gleiche Quantum zu 2 Rpn. vom Stük berechnet				
			272.	02
Ausfall			154.	13
III. Großvieh zur wirklichen Durchfuhr.				
Esel, Füllen, Rindvieh, fette Schweine, Pferde, Maulthiere;				
bis dato auf kurze Strecken: für Esel, Füllen, Rindvieh und Schweine zu 15 Rappen vom Stük.				
Uebertrag			553.	35

	Fr. Rp.	Fr. Rp.
Uebertrag		553. 35
jährliches Medium Stüke 12,204, bezogener Zoll à 15 Rappen	1,830. 70	
für Pferde und Maulthiere zu 30 Rappen per Stük.		
jährliches Medium Stüke 854, bezogener Zoll à 30 Rappen	256. 20	
bis dato auf lange Strecken: für Esel, Füllen, Rindvieh und Schweine à 75 Rappen vom Stük,		
jährliches Medium St. 138, bezogener Zoll für Pferde und Maulthiere, à Fr. 3 vom Stük,	103. 50	
jährliches Medium Stüke 479, bezogener Zoll	1,437. —	
In Allem Großvieh auf kurze und lange Strecken, Stüke 13,675	3,627. 40	
nunmehr das gleiche Quantum zu 10 Rap- pen vom Stük berechnet	1,367. 50	
Ausfall		2,259. 90
Gesamtausfall auf Vieh		2,813. 25

B. vom Werth.

Holz und Holzkohlen	bisher wurde bezogen:		
1) auf Holz, gesägtem oder geschnittenem, auf vorgearbeitetem Nutzholz und auf Holzkohlen	} 3 % vom Werth.		
Das Medium d. Jahre 1854—1858 war an Werth Fr. 388,360. 66 per Jahr.			
Der hiefür bezogene Zoll betrug aber in Folge des Staatsvertrages mit Baden nur	Fr. Rp.	Fr. Rp.	
		11,028. 95	
2) auf Holz, rohem, oder nur ganz roh beschlagenem, und auf gemeinem Flöß- holz 5 % vom Werth.			
Das jährliche Medium wie oben ver- zeigt an Werth Fr. 418,074. 91, und der hiefür bezogene Zoll betrug nur		12,781. 30	
In Allem wurden a. Fr. 806,435. 57 Werth bezogen		23,810. 25	
von nun an auf dem gleichen Werth- betrag 1 %		8,064. 35	
Ausfall auf Holz und Holzkohlen			15,745. 90

Fr. Rp. Fr. Rp.

C. vom Gewicht.

- I. von der Zugthierlast, d. h. von jedem angespannten Zugthier, oder aber für je 15 Zentner, wenn zu Schiff oder Eisenbahn;

bis jetzt wurden nachstehende Durchfuhrzölle bezogen, als:

Medium v. 1854—1858.
Lasten. Rp.

1) für Holz auf Streifen unter 2 Stunden	1,941 à 10	194. 10
2) für Bausteine, Steinkohlen, Heu u. a. m.	5,887 à 15	883. 05
3) für Ziegel, Kalk, Gyps u. a. m.	521 à 60	312. 60
4) für Schaustellungsgegenstände	20 à Fr. 3	60. —

Jährlich für Zugthierlasten 8,369 1,449. 75

von nun an auf der gleichen Anzahl von Zugthierlasten zu 10 Rappen . . . 836. 90

Ausfall auf Zugthierlasten 612. 85

II. vom Zentner.

Der allgemeine Ansatz von 5 Rappen bleibt beibehalten.

Zusammenzug der Ausfälle:

auf Vieh	Fr.	2,813. 25
„ Holz und Holzkohlen	„	15,745. 90
„ Zugthierlasten	„	612. 85
	Fr.	19,172. —

Botschaft des Bundesrathes an die gesetzgebenden Räthe der Eidgenossenschaft, betreffend weitere Ermäßigung der Durchfuhrzölle. (Vom 19. Dezember 1859)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1860
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	03
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.01.1860
Date	
Data	
Seite	143-157
Page	
Pagina	
Ref. No	10 002 968

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.