

B o t s c h a f t

des

Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend theilweise Ermäßigung des Durchfuhrzolles.

(Vom 6. Juli 1858.)

I t.!

Der Waarentransit durch die Schweiz bildet seit langen Jahren für die Bevölkerung unsers Landes einen wichtigen Erwerbszweig, und erfreulich war es zu sehen, wie derselbe bis und mit dem Jahre 1856 zusehends gewachsen ist. Durch die Errichtung der Eisenbahnen haben sich nun aber die Verkehrsverhältnisse wesentlich umgestaltet, indem überall, wo solche Bahnen entstehen, der Waarentransport von ihnen absorbiert wird. Sie üben deshalb selbstverständlich auch einen bedeutenden Einfluß auf die Richtung des Transites aus. Unsere Nachbarländer überzieht bereits ein sich immer mehr vervollständigendes Netz von Eisenbahnen, deren Tendenz unter Anderm auch dahin zielt, die Europa umlagernden Meere durch einen ununterbrochenen Schienenweg unter sich zu verbinden. Frankreich und Oesterreich theilweise haben dieses Ziel bereits erreicht, und so steht sich die Schweiz in weitem Bogen durch diese Eisearme umragt, während die Alpenkette dem Anschlusse unserer einheimischen Bahnen an ihre südlichen Schwestern ein Hinderniß entgegenthürmt, dessen Ueberwindung noch der Zukunft anheim gegeben ist.

Die Befürchtung liegt somit nahe, der Transit durch die Schweiz dürfte unter den vorstehend entwickelten Verhältnissen ernstlich bedroht sein. Man wird in dieser Ansicht noch mehr bestärkt durch einen Blick auf das Ergebniß des Transites im Jahr 1857, welches laut den Zolltabellen auf Waaren, die nach Zentnern zählen, um zirka 19,000 Zentner gegenüber dem Jahre 1856 zurückgeblieben ist, ein Ausfall, der noch an Bedeutung zunimmt, wenn man in Betracht zieht, daß in den Jahren 1854—1856 eine durchschnittliche Vermehrung von zirka 80,000 Zentnern per Jahr stattgefunden hatte, wogegen jedoch auch angeführt werden muß, daß die Handelskrisis jedenfalls auf das ungünstige Ergebniß des Jahres 1857 mit einwirkte.

Wir haben es daher in unserer Pflicht gehalten, diesem Gegenstande die vollste Aufmerksamkeit zuzuwenden, um wo möglich durch geeignete Maßregeln, so viel an uns, dem kommenden Uebel entgegen zu arbeiten.

Mit Ausnahme des Transitzollens sind die schweizerischen Hauptverkehrsstraßen frei von jeder Abgabe; in diesem Transitzoll einzig liegt somit für die Bundesbehörden ein Mittel, auf die Ermäßigung der Frachten hinzuwirken. Obgleich dieser Zoll an sich nicht hoch ist (30 Cent. per Zentner auf langen Strecken), so würde dessen Reduktion bei der bestehenden Konkurrenz zwischen den verschiedenen Hauptverkehrslinien dennoch einen fühlbar günstigen Einfluß ausüben und zugleich die zu Ungunsten der einheimischen Linien bestehenden Mißverhältnisse wenigstens theilweise beseitigen, wie nachstehend näher entwickelt werden wird. Wir haben deshalb beschlossen, bei Ihnen, Tit., die Herabsetzung dieses Zolles auf eine kleine Kontrolgebühre von nur 5 Centimen per Zentner zu beantragen, und beehren uns hiermit, diesen Antrag näher zu begründen.

Ein Rückblick auf die Vorgänge des laufenden Dezenniums zeigt, welche Erleichterungen, im wohlverstandenen nationalökonomischen Interesse, mehrere Staaten haben eintreten lassen, um den Transit nach ihrem Territorium auf ihre Straßen und Eisenbahnen zu leiten. Die dahierigen Maßnahmen bestehen hauptsächlich in möglichster Vereinfachung der Waarenmanipulation an den Gränzzollstätten, in bedeutender Ermäßigung und theilweiser gänzlicher Aufhebung der Transitzölle. Wir verweisen in dieser Beziehung namentlich auf Sardinien, Oesterreich und Frankreich. Im letztern Staate sind es vor Allem die nördlichen Häfen von Havre, Dieppe und Boulogne, die für die Schweiz in den letzten Jahren bedeutend an Interesse gewonnen haben, indem gegenwärtig über dort der größte Theil des Verkehrs aus England und Nordamerika nach und von Italien, so wie der Verkehr der Schweiz selbst nach und von England und Nordamerika sich vermittelt, während früher die Rheinlinie die bevorzugte Richtung für diese Bestimmungen war. Große Anstrengungen geschehen gegenwärtig, um einerseits die sardinischen Bahnen an die französischen anzuknüpfen, und andererseits, um durch Oesterreich eine möglichst direkte, kurze Verbindungslinie mit der Lombardie zu gewinnen. Haben einmal diese Bestrebungen ihr Ziel erreicht, so gestalten sich die Verhältnisse für den Transit durch die Schweiz noch ungünstiger, als sie es dermalen schon sind.

Die vorerwähnten, zu Ungunsten der einheimischen Transitlinien bestehenden Mißverhältnisse, unter denen namentlich die schweizerische Central- und Nordostbahn leidet, betreffen denjenigen Theil des Transites zwischen Basel und Schaffhausen, welcher in letztem Orte sich der Wasserstraße bedient. Während nämlich Waaren, die von Schaffhausen nach Basel und vice versa über badisches Gebiet transportirt werden, den Transitzoll für zwei kurze Strecken, also 10 Centimen per Zentner bezahlen, unterliegen Waaren, die von den Rhein- und Bodensee-Uferplätzen durch das Innere der Schweiz nach Basel und umgekehrt transistiren, dem Durchfuhrzoll für lange Strecken (30 Centimen per Zentner), zahlen demnach 20 Centimen mehr als die über fremdes Gebiet geführten. Obgleich deshalb von Gesellschaften und Privaten bei uns Beschwerde geführt worden ist, und wir die Begründetheit derselben anerkennen mußten, so konnten wir

Dennoch zu einer einseitigen, nur eine Verkehrsrichtung begünstigende Verfügung nicht Hand bieten, namentlich auch deshalb nicht, weil dieselbe, gleich wie eine allgemeine Maßregel, eine theilweise Abänderung des Zolltarifes erfordert haben würde. Ohne nun den einheimischen Eisenbahnen Vortheile einräumen zu wollen, erscheint es gerecht und billig, sie wenigstens nicht ungünstiger zu stellen, als die mit ihnen konkurrierenden fremden Bahnen. Es liegt hierin demnach ebenfalls ein nicht unwichtiges Motiv, den Durchfuhrzollansatz für lange Strecken einer Revision zu unterwerfen.

Als Beleg für die aufgestellte Behauptung, daß auch nur kleine Frachtdifferenzen auf die Verkehrsrichtung wesentlich einwirken können, führen wir hier die Frachtpreise an, wie sie in letzter Zeit auf einigen Haupttransitlinien bestanden haben.

Von London nach Mailand zahlen 100 Kilo rohe Seide, alle Spesen inbegriffen:

über Basel und den St. Gotthard

Fr. 61. 60. Lieferzeit 9 bis 11 Tage;

über Lyon und Turin

Fr. 60. 15. Lieferzeit 8 bis 10 Tage.

Von Paris nach Mailand per 100 Kilo rohe Seide:

über Basel

I. Klasse Fr. 21. 78, II. Klasse Fr. 18. 58;

über Lyon

I. Klasse Fr. 20. 70, II. Klasse Fr. 19. 80.

Von Ebur nach Mannheim per 100 K:

über Friedrichshafen

Fr. 3. 90. Lieferzeit 5 bis 6 Tage;

über Waldshut

Fr. 4. 72. Lieferzeit 5 bis 6 Tage;

über Basel

Fr. 4. 80. Lieferzeit 7 bis 8 Tage.

Von St. Gallen nach Havre per 100 Kilo:

über Friedrichshafen

Fr. 16. 90. Lieferzeit 18 Tage;

via Waldshut

Fr. 16. 60. Lieferzeit 15 bis 16 Tage;

via Basel

Fr. 17. 81, in 15 bis 18 Tagen.

Von Basel nach Lindau zahlen 100 K:

via Romanshorn

I. Klasse Fr. 2. 15. II. Klasse Fr. 1. 70;

via Schaffhausen (Waldshut):

I. Klasse Fr. 1. 97. II. Klasse Fr. 1. 67.

Sie erfahren aus dieser Zusammenstellung, wie tief ein Theil dieser Frachten heruntergedrückt ist, und wie nahe sich manche Ansätze berühren. Auf der Linie Lindau und Basel, zum Beispiel, würde die Ermäßigung des schweiz. Durchfuhrzolles ein entscheidendes Gewicht zu Gunsten der Richtung durch die Schweiz in die Wagchale legen.

Mit Ausnahme der an unser Handels- und Zolldepartement gerichteten, speziell die Linie Basel und Schaffhausen betreffenden Reklamationen sind keine Eingaben an uns gelangt, die auf eine Herabsetzung der Durchfuhrzölle im Allgemeinen hinzielen; allein wir haben uns überzeugt, daß das Bedürfniß dazu vorhanden ist, und glauben deshalb um so eher die Initiative ergreifen zu sollen, als einerseits mit Bestimmtheit vorausgesehen werden kann, daß früher oder später die Zeitverhältnisse peremptorisch zu einer solchen Maßregel hindrängen werden, andererseits dagegen von der sogleichen Einführung derselben entschiedene Vortheile für das Land in Aussicht stehen, gegenüber welchen die finanziellen Opfer, die gebracht werden müssen, nicht in Betracht fallen dürfen, obschon sie, wie wir sogleich zeigen werden, nicht ganz unbeträchtlich sind. Ein weiterer, aller Beachtung werther Wink liegt übrigens auch in den im Eingang angeführten, daheringigen Maßnahmen der uns umgebenden monarchischen Staaten. Obschon mancher von ihnen stets noch mit Zähigkeit an seinem Prohibitiv- oder Schutzzollsystem festhielt, so haben die meisten entweder die Transitzölle ganz abgeschafft, oder sie wenigstens wesentlich ermäßigt und unschädlich gemacht.

Zum finanziellen Theil der Frage übergehend, würde das Resultat der beantragten Maßregel annähernd folgendes sein:

Durchgeführt wurde bisher jährlich im Durchschnitt:

255,294 Ztr. auf Strecken unter 8 Stunden, à 5 Rp.	Fr. 12,764. 70
18,446 " zwischen Basel und Schaffhausen, à 10 Rp. per Ztr.	" 1,844. 60
136,124 " auf Strecken über 8 Stunden, à 30 Rp. per Ztr.	" 40,837. 20

Total jährlich 409,864 Ztr.

Zollertrag: Fr. 55,446. 50

Legt man die gleiche Zentnerzahl der Berechnung über das Erträgniß nach dem beantragten Einheitsansatz von 5 Cent. per Zentner zu Grunde, so würde die Zolleinnahme in Zukunft sich statt auf Fr. 55,446. 50 nur auf " 20,493. 20

belaufen, mithin sich ein Ausfall ergeben von Fr. 34,953. 30

Setzt sich der Transitverkehr wieder, wie zuversichtlich erwartet werden darf, so vermindert sich dann auch die Einbuße.

Eine gänzliche Aufhebung des Durchfuhrzolles auf lange Strecken glaubten wir nicht beantragen zu sollen, indem jedenfalls eine Kontrolle beibehalten werden müßte, und der Bezug einer daheringigen kleinen Gebühr

wesentlich auf die Genauigkeit derselben einwirkt, ohne nachtheilig auf die beabsichtigte Maßregel selbst zu influenziren.

In eine Revision des übrigen Theiles des Durchfuhrzolltarifes, betreffend die Ansätze per Stück, vom Werth und von der Zugthierlast, einzutreten, halten wir weder für zweckgemäß, noch für nothwendig. Theils üben die in diese Rubriken fallenden Gegenstände wenig oder keinen Einfluß auf den großen Transit aus und berühren mehr den Gränzverkehr; theils sind die daherigen Ansätze so mäßig, daß sie wenig gefühlt werden. Dann aber liegt es noch ganz speziell in unserer Ansicht, es sollten demalsten nur die allernothwendigsten Abänderungen im Zolltarife vorgenommen werden.

Gestützt auf die vorentwickelten Gründe haben wir die Ehre, Ihnen den nachstehenden Entwurf zu einem Bundesbeschlusse vorzulegen und dessen Annahme bei Ihnen angelegentlich zu bevorworten.

Genehmigen Sie, Lit., die Versicherung unserer vollkommensten Hochachtung.

Bern, den 6. Juli 1858.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Vizepräsident: **Stämpfli.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft: **Schiesß.**

Beschlußentwurf.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht eines Vorschlages des Bundesrathes, vom 6. Heumonate 1858,

beschließt:

1. Der in der dritten Abtheilung unter Litt. C, Ziffer II., 2 des Zolltarifes vom 27. Augustmonate 1851 (eidg. Gesetzsaml. II, 576) vorgeschriebene Durchfuhrzoll von dreißig Rappen ist auf fünf Rappen vom Zentner herabgesetzt, so daß nunmehr alle Transitwaaren, die nach Zentnern zahlen, ohne Rücksicht auf die Distanz, fünf Rappen vom Zentner Durchfuhrzoll zu entrichten haben.

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

Botschaft des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend theilweise Ermäßigung des Durchfuhrzollcs. (Vom 6. Juli 1858.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1858
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	32
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.07.1858
Date	
Data	
Seite	157-161
Page	
Pagina	
Ref. No	10 002 520

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.