

Schweizerisches Bundesblatt.

XXVI. Jahrgang. II. Nr. 34. 1. August 1874.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden.
Druk und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei in Bern.

Bericht

der

Eisenbahnkommission des Ständerathes über den Antrag des Bundesrathes vom 1. Juni 1874 betreffend Aufhebung der den schweizerischen Eisenbahngesellschaften auf der Einfuhr gewährten Zollvergünstigungen.

(Vom 23. Juni 1874.)

Der lebhafte Wunsch, die Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnnetzes, die bis zu Anfang der Fünfziger Jahre im Vergleich zu den benachbarten Staaten auffallend im Rückstand geblieben war, in wirksamer Weise zu begünstigen, hatte sowohl die Kantone als den Bund bewogen, den Gesellschaften, welche solche Unternehmungen auszuführen sich anheischig machten, Privilegien und Vergünstigungen mannigfacher Art zuzuwenden. Darunter gehören u. A. die Zollerleichterungen, welche durch folgenden Beschluß der Bundesversammlung d. d. 19. Juli 1854 bewilligt wurden:

„Art. 1. Schienen, Schienenbefestigungsmittel, Ausweichungs-
„vorrichtungen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbrücken, Eisen-
„bestandtheile zum Bau von eisernen Brücken, Räder, Achsen, Loco-
„motive und Coke, die für Eisenbahnen vom Auslande bezogen
„werden, sind gänzlich vom Eingangszolle befreit.

„Art. 2. Für Waggonen aller Art, welche für die Eisenbahnen
„aus dem Auslande eingeführt werden, ist ein und ein halbes
„Procent vom Werthe zu bezahlen.

„Art. 3. Den inländischen Fabriken, welche Schienen, Schienenbefestigungsmittel, Kreuzungen, Ausweichungsvorrichtungen, Drehscheiben, eiserne Brücken für Eisenbahnen, Schiebbrücken, Räder, Achsen und Locomotiven für schweizerische Eisenbahnen liefern, wird der Eingangszoll auf den hiefür erforderlichen Rohstoffen erlassen.“

Die finanzielle Einbuße, welche dem Bunde in Folge dieser Vergünstigung bis jetzt erwachsen ist, wird auf Fr. 4,194,362 berechnet, was auf jeden der bis jetzt gebauten 1475 Kilometer Haupt- oder eigentlicher Transportgeleise (zweite Geleise und Bahnhofgeleise nicht gerechnet) einer Ersparniß von Fr. 2843 gleichkommt. Dieser indirekte Beitrag des Bundes, d. h. der Gesamtheit an den Kosten des bis jetzt hergestellten schweiz. Eisenbahnnetzes ist als ein sehr bescheidener zu taxiren, und wenn diese Unterstützung auch nichts anderes bewirkt haben sollte, als zur Anhandnahme dieser großartigen Unternehmungen aufzumuntern und sie zu beschleunigen, so haben sie reichliche Früchte getragen. Wie sehr die Produktionskraft und in Folge dessen der Konsum des Landes in Folge der eingetretenen Verbesserung der Kommunikationsmittel gewachsen ist, zeigen am übersichtlichsten und unwidriglichsten die Zolleinnahmen, die seit Mitte der Fünfziger Jahre, also seit zuerst einige zusammenhängende Linien dem Betrieb übergeben wurden, von Fr. 5 $\frac{1}{2}$ Millionen auf 13 Millionen gestiegen sind, ein Beweis, daß auch für den Fiskus das zur Beförderung dieser Arbeiten gebrachte Opfer nicht unproduktiv geblieben ist. Anders wird sich das Urtheil über diese Zollvergünstigungen gestalten, wenn die diesfälligen verschiedenen Bestimmungen einzeln ins Auge gefaßt werden. Daß die Zollbefreiung nicht nur für die erste Anlage, sondern auch für die Unterhaltung und Erneuerung der Bahnen gewährt wurde, ist offenbar eine Abirrung von den richtigen Prinzipien. Jede direkte oder indirekte staatliche Begünstigung der Entwicklung der Kommunikationsmittel mag am Platze sein, weil diese die Vorbedingung jeder lohnenden Arbeit und Produktion bilden und folglich ihre Beförderung im Interesse Aller liegt. Allein wenn ihre Herstellung beendet ist, so wäre die Fortdauer der Unterstützung nicht mehr eine Begünstigung des Verkehrs, sondern der Eigenthümer der Verkehrsanstalten, d. h. der Aktionäre. Erst wenn die Fortdauer des Betriebs in Frage gestellt wäre, könnte die Intervention des Staates neuerdings gerechtfertigt sein und zwar aus den gleichen Gründen, aus denen zu allen Zeiten die Obsorge für die übrigen unvollkommenen Verkehrsmittel, Landstraßen und Kanäle als in der Aufgabe der Landesverwaltung liegend betrachtet worden ist.

Die Bestimmung, wonach nicht nur die Eisenbahnbestandtheile im engeren Sinne des Wortes, nemlich die Eiscuschienen, sondern eine Menge anderer, für die Construction und den Betrieb der Eisenbahnen erforderlichen Gegenstände ganz oder großen Theils vom Eingangszolle befreit wurden, mochte damals, als die einheimische Industrie kaum begonnen hatte, die Anfertigung solcher Bestandtheile zu versuchen, dem Grundgedanken nach nicht unrichtig sein, sie lähmte aber jedenfalls den inländischen Unternehmungsgeist und hatte einen sehr komplizirten und doch nicht ausreichenden Controlirungsapparat zur Folge, was in jedem Zollsystem als großer Uebelstand betrachtet werden muß. Gegenwärtig, nachdem für Construction von Rollmaterial eine Reihe von Etablissements innerhalb der Schweizergrenze gegründet worden ist, hat diese Zollbefreiung jeden Schein der Berechtigung verloren, sowie auch hinwiederum die Ueberwachung der Zollbefreiungen für die von diesen Ateliers bezogenen Rohmaterialien und Constructionsbestandtheile eine Quelle ununterbrochener Schwierigkeiten geworden ist.

Von allen diesen Uebelständen macht sich dagegen kein einziger geltend, wenn die Zollbefreiung für die Einfuhr von Schienen für die erste Anlage beibehalten wird. Es ist ein Irrthum, wenn in der Botschaft des Bundesrathes gegen diese Lösung der Frage eingewendet wird, daß es sehr schwierig wäre, zu unterscheiden, was zur ersten Anlage und was zur Ergänzung bestimmt sei. Vielmehr kann aus der dem Eisenbahndepartement ohnehin zur offiziellen Kenntniß gebrachten Länge der neuen Anlage und dem vor Gewährung der Zollvergünstigung einzuverlangenden Schienenprofil oder Lieferungsvertrag das Gewicht des fraglichen Schienenbedarfs mit ebenso großer Leichtigkeit als Sicherheit ermittelt werden.

Allerdings wird bei Annahme dieses Vorschlages die Zollvergünstigung für die neuen Bahnen bedeutend herabgesetzt, indem sie höchstens noch Fr. 420 per Kilometer beträgt, während sie bis jetzt Fr. 2250 per Kilometer berechnet worden ist. Diese letztere Ziffer ist indessen nur für die Zollverwaltung zuverlässig, nicht aber für die Eisenbahngesellschaften, weil diese letztern nicht darauf zählen können, daß der Preis der aus inländischen Werkstätten bezogenen Gegenstände um den vollen Betrag des nachgelassenen Eingangszolles ermäßigt sei. Bei der Beschränkung des Zollerlasses auf Schienen ist auch nicht zu besorgen, daß die konsequenter Weise allfälligen einheimischen Schienenfabrikanten für die erforderlichen Rohmaterialien zu gewährende Zollbefreiung mit den allen derartigen Ausnahmen anklebenden Inkonvenienzen

ins Leben treten werde. Denn es ist im höchsten Grade unwahrscheinlich, daß in der Schweiz jemals Schienenwalzwerke werden errichtet werden, weil bei der geringen Menge und den hohen Preisen der einheimischen Eisenproduktion und der relativ großen Bezugskosten für Kohlen und fremdes Roheisen nur ein weitergehender Veredlungsprozeß, als ein solcher bei der Schienenfabrikation stattfindet, einen hinlänglich lohnenden Erfolg verspricht.

Eine gänzliche Aufhebung aller bisher bestandenen Zollvergünstigungen würde das natürliche Billigkeitsgefühl in hohem Maße verletzen. Zur Begründung einer so radicalen Maßregel stellt zwar die Botschaft des Bundesrathes vom 1. Juni die Behauptung auf, daß die neuen Unternehmungen mit geringern Schwierigkeiten zu kämpfen haben, als die schon beendigten, und daß sich das Betriebskapital neuerdings den Eisenbahnunternehmungen sehr bereitwillig zuwende. Allein in den Kreisen der Interessenten der neuen Bahnen werden diese Angaben wenig Glauben finden und es spricht auch dagegen die Thatsache, daß das Baukapital der neuen Gesellschaften in weit stärkerem Verhältniß als früher (40—60 Procent) aus öffentlichen Fonds geschöpft ist, während von Privaten gezeichnete Aktien nur ein sehr kleines Betreffniß des Gesellschaftskapitals ausmachen. Daß, wie die Botschaft anführt, ein großer Theil der neuen Unternehmungen vollständig zufriedenstellende Einkünfte gewähren werden, erscheint mehr als zweifelhaft, wenn man damit die Betriebsergebnisse der letzten Jahre vergleicht, in denen nur 3 Unternehmungen, von zusammen 439,1 Kilometer Länge (Centralbahn, Nordostbahn und Rigibahn) einen den landesüblichen Zinsfuß übersteigenden Ertrag ihres Betriebskapitals lieferten, während alle andern, in einer Gesamtlänge von 976,1 Kilometer weniger als den landesüblichen Zins abwarfen oder nur insofern eine befriedigende Verzinsung zeigten, weil frühere Verluste an Kapital und Zinsen nicht mehr in Anschlag gebracht werden. Noch weniger haltbar ist die Angabe, daß die nicht in die oben erwähnten Kategorien fallenden Unternehmungen nur ganz lokalen Zwecken dienen und daher auf keine Begünstigung Anspruch machen können. Denn es gibt keine Gegend in der Schweiz, die nicht aus der Ferne Produkte und Manufakturen bezöge und nicht fähig wäre, dergleichen zu versenden. Es dient also jede Bahn, die überhaupt mit einem größern Netz in Verbindung gebracht werden kann, dem Weltverkehr, und es ist kaum gedenkbar, daß je eine gebaut würde, die dessen nicht fähig wäre. Die Kommission konnte daher nicht dahin gelangen, dem Antrag des Bundesrathes auf ausnahmslose Außerkraftsetzung aller den Eisenbahnunternehmungen bis anhin gewährten Zollvergünstigungen (gemäß Beschluß vom 19. Juli 1854, beziehungsweise 9. Juli 1864) auf den 19. Juli

nächsthin gerecht zu werden, sondern sie nähert sich mehr den Anschauungen, welche der Bundesrath in seiner Botschaft vom 16. Juni 1871 über diese Frage ausgesprochen hat und welche ihn damals zu folgendem Antrag führten:

„Die vom Bund für die Einfuhr von Eisenbahnmaterial gewährte Zollbefreiung soll mit Ablauf des hiefür bestimmten Zeitpunktes (19. Juli 1874) definitiv dahinfallen.

„Dagegen wird der Bund aus Rücksichten der Billigkeit den neu zu konzessirenden Bahnen sowie auch in beschränktem Maße denjenigen bestehenden Bahnen, welche die Zollbefreiung nicht ungefähr 10 Jahre genossen haben, eine entsprechende, den jeweiligen Verhältnissen angemessene Aversalentschädigung per Kilometer aussetzen, welche indessen erst verabfolgt werden darf, wenn die betreffenden Bahnen gebaut und in Betrieb gesetzt sind.“

Abgesehen von den in Vorstehendem bereits motivirten Differenzen in der Beurtheilung der Frage selbst, hätte die Kommission dieser Formulirung auch darum nicht beistimmen können, weil die Momente der Ermittlung der Entschädigung zu unbestimmt und dem Ermessen des Bundesrathes zu großer Spielraum gelassen ist, wodurch unvermeidlich Klagen über ungleiche Behandlung hervorgerufen worden wären.

Die kurze Frist, welche den Tag der Erledigung dieser Frage von dem Termin des Ablaufs der Gültigkeit der Beschlüsse vom 19. Juli 1854, beziehungsweise 9. Juli 1864, d. h. den 19. Juli 1874 trennen wird, macht es unerlässlich, die Frage zu erörtern, ob nicht Uebergangsbestimmungen zu erlassen seien zu dem Zwecke, unverschuldete Verluste zu verhüten, die daraus erwachsen könnten, daß Verträge über Lieferungen von Eisenbahnmaterial, die unter der Herrschaft der gültigen Gesetze, d. h. der Zollfreiheit abgeschlossen worden sind, vor deren Ausführung durch die Aufhebung dieser Begünstigung durchkreuzt werden. Die Billigkeit erheischt, daß ein solcher Wechsel des Rechtes entweder Eibänglichlich lange vorher angekündigt werde, um den durch Verträge verpflichteten Privaten Gelegenheit zu geben, sich für Erfüllung der eingegangenen Verpflichtungen zu decken, oder wenn dies nicht mehr möglich ist, der Staat den ohne ihr Verschulden Geschädigten Schadenersatz biete. Es ist wahrscheinlich, daß sowohl ausländische als inländische Etablissemments dieser Gefahr ausgesetzt sind, und es stößt dies sowohl die Pflicht, einen allzu schroffen Uebergang zu vermeiden, wie auch die Schwierigkeit, für die Leistung eines billigen Schadenersatzes eine gleichmäßige und allgemeine Formulirung festzusetzen. Ihre Erwägung der Verhältnisse des

einzelnen Falles ist hier unvermeidlich und daher die Erledigung dieser Reklamationen nur auf dem Wege der Ertheilung einer Vollmacht an den Bundesrath ausführbar.

A n t r a g :

Bundesbeschluss

betreffend

Aufhebung der den schweizerischen Eisenbahngesellschaften auf der Einfuhr gewährten Zollvergünstigungen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 1. Juni
1874,

beschließt:

Die durch Beschlüsse der Bundesversammlung vom 19. Juli 1854 und 9. Juli 1864 für Einfuhr von Eisenbahnmateriale gewährten Zollerleichterungen werden, soweit sie sich auf Eisenbahnschienen beziehen, erneuert, jedoch mit der Beschränkung, daß die Befreiung vom Eingangszoll nur für solche Schienen gewährt wird, welche für die erste Anlage einer von den Kantonen oder vom Bunde konzedirten Eisenbahn bestimmt sind.

Alle andern in dem Beschluß vom 19. Juli 1854 bewilligten Zollerleichterungen treten mit dem 19. Juli 1874 außer Kraft.

Inländischen Fabriken, welche Eisenbahnschienen für schweizerische Eisenbahnen liefern, wird der Eingangszoll auf den hiefür erforderlichen Rohstoffen erlassen.

Der Bundesrath ist ermächtigt, solchen Etablissements, welche sich darüber ausweisen, daß sie vor dem 19. Juni 1874 Verträge über Lieferung von Eisenbahnmateriale abgeschlossen haben, ohne im Stande zu sein, die für Ausführung derselben erforderlichen

Fabrikate oder Materialien vor dem 19. Juli 1874 in der Schweiz einbringen zu können, auch nach diesem Termin die bisherigen Zollerleichterungen zu gewähren.

Sobald das Bundesgesetz über das schweiz. Zollwesen oder der eidg. Zolltarif einer Revision unterworfen wird, soll der gegenwärtige Beschluß dabei in Berücksichtigung kommen.

Bern, den 23. Juni 1874.

Namens der ständeräthlichen Eisenbahn-
kommission,

Der Berichterstatter:

Sulzer.

Note. Vergl. Bundesblatt 1874, Bd. II, S. 415; und Bd. I, S. 1159.



Bericht

des

schweizerischen Generalkonsuls in Toscana (Hrn. P. N.
Fehr-Schmöle, von St. Gallen) über das Jahr 1873.

(Vom 5. Mai 1874.)

An den hohen schweiz. Bundesrath.

Lage im Allgemeinen und Handelsgesetzgebung.

Das verflossene Jahr war leider für Toscana, ja ziemlich allgemein für Italien, ein ungünstiges, da karge Ernten, vereint mit dem Steigen des Gold-Agios, alle Lebensmittel bedeutend vertheuerten, während Handel und Industrie, wegen der allgemeinen finanziellen Krisis, keinen Ersatz dafür boten, wie aus dem Nachstehenden zu ersehen sein wird. Auch war man wiederholt dafür besorgt, der arbeitenden Klasse Erleichterung zu verschaffen.

Obgleich Florenz als klassische Stadt und Sitz der Künste und Wissenschaften sich ohne Nachlaß seines bedeutenden Fremdenverkehrs erfreute, so hatte es doch von der allgemeinen unbefriedigenden Geschäftslage mehr zu leiden als Livorno, wovon die Schuld theilweise an der steten Zunahme des Börsenspieles liegen mag, das zwar in Livorno auch nicht fehlte, jedoch mäßig betrieben wurde, weshalb man da auch die, auf mehreren italienischen Plätzen und besonders in dem doch so reichen Genua anno 1873 mehrmals aufgetretene und weitverzweigte und tief-

Bericht der Eisenbahnkommission des Ständerathes über den Antrag des Bundesrathes vom 1. Juni 1874 betreffend Aufhebung der den schweizerischen Eisenbahngesellschaften auf der Einfuhr gewährten Zollvergünstigungen. (Vom 23. Juni 1874.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1874
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	34
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.08.1874
Date	
Data	
Seite	585-592
Page	
Pagina	
Ref. No	10 008 267

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dall'Archivio federale svizzero.