Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 8

Artikel: Die Schutzzölle und die Eisenbahnen
Autor: M.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-3863

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 17.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Art. 12. Reglemente, Publicationen oder specielle Vereinbarungen, durch welche die Schadenersatzverbindlichkeit nach den Bestimmungen dieses Gesetzes zum voraus wegbedungen oder beschränkt wird, haben keine rechtliche Wirkung.

Art. 13. Alle bundesgesetzlichen, cantonalgesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen, sowie Publicationen und Vereinbarungen, welche mit den Bestimmungen dieses Gesetzes in Widerspruch stehen, sind aufgehoben.

Art. 14. Der Bundesrath wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Brachmonat 1874 betreffend die Volksabstimmungen über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse die Publication dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

Also beschlossen vom Ständerathe,

Bern, den 29. Brachmonat 1875.

* * *

Die Schutzzölle und die Eisenbahnen.

Seit den von der Catastrophe des Jahres 1870-71 datirenden Handels- und Industriekrisen wird in den interessirten Kreisen mit grossem Eifer die Frage ventilirt: Schutzzölle oder Handelsfreiheit? Von dem Bestreben getragen, den darnieder liegenden heimischen Geschäften wieder aufzuhelfen oder von der Furcht geängstigt, die Concurrenz nicht bestehen zu können, stürmen in Oesterreich Fabricanten und sogar Arbeitercongresse auf das Ministerium ein, durch Einführung von Schutzzöllen die der Industrie geschlagenen Wunden zu heilen. Nicht minder bekämpft man in Deutschland die Aufhebung der Zölle auf Roheisen, etc. und in den Reichslanden erhofft man vielerseits einen materiellen Aufschwung gerade vom Gegentheil dessen, wodurch die elsässische Manufactur unter dem Kaiserreiche gross geworden ist: von der Einschränkung des Princips, welches bei Abschluss der Handelsverträge in den 60er Jahren mit das leitende gewesen war und das die französischen Handelskammern, einsichtiger als die in Oesterreich, mit aller Entschiedenheit verfechten.

Man sucht in der Regel das Uebel da, wo es nicht sitzt, oder weiss die Mittel zu seiner Beseitigung nicht zu finden, auch wenn sie noch so klar zu Tage liegen. Die verderbliche Krachperiode der letzten Jahre hat ihren Grund keineswegs in der Tendenz der Beseitigung der Schutzzölle, sondern in den politischen Ereignissen der letzten Jahre, in der theilweisen Entwerthung des Geldes, in der plan- und sinnlosen Productionsmanier, in der dadurch geförderten Speculationswuth, in dem Bank-, Börsen-, Actien- und sonstigen Gründungsschwindel. Leider ist auch für einen grossen Theil unseres materialistischen Geschlechtes die Geschichte nur dazu da, um Nichts aus ihr zu lernen. Wir in der Schweiz, die von den Krisen, welche um uns her ihre verheerenden Wirkungen ausübten, nicht sehr empfindlich berührt wurden, sollten uns von Rechtswegen unsere Einsicht in die Ursachen der beregten Erscheinungen nicht haben trüben lassen. Gleichwol agitiren diejenigen nicht ganz ohne Erfolg, welche für den „Schutz der vaterländischen Arbeit“ mittelst Jeremiaden und Vorführung bald des einen bald des andern Popanz Proselyten zu gewinnen suchen. Was mit dem ausgeworfenen Köder, „Schutz der vaterländischen Arbeit“ beabsichtigt wird, liegt auf platter Hand. Wir kennen diese Sirenenstimmen des kurzsichtigsten Egoismus zur Genüge. Soeben hat auch der schweiz. Handels- und Industrieverein in richtiger Würdigung der Sachlage eine Preisschrift des Herrn Schmidlin in Basel neu aufgelegt — eine treffliche Apologie der Handelsfreiheit gegen die Schutzzöllner. Was aber hat der Schutzzoll in einer Fachzeitschrift für Eisenbahnwesen zu thun? Gerade genug! Wir befassen uns mit dieser Angelegenheit, weil wir von dem Bewusstsein durchdrungen sind, dass ein Obsiegen des Systems der Schutzzölle nicht blos dem Handel und der Industrie im Allgemeinen schwere Nachtheile bereiten, sondern speciell unser Eisenbahnwesen in der ärgsten Weise schädigen wird. Wir verzichten darauf, die Wechselbeziehungen zwischen der Industrie und den grossen Transportanstalten zu erörtern; über dieses Thema ist ja eine ganze Bibliothek der allerbesten Schriften vorhanden. Von der Blüthe der Industrie und dem freien Verkehr ist hauptsächlich die Wohlfahrt der Eisenbahnen bedingt; wo das Geschäft lahm und der Handel darnieder liegt, da leidet das Eisenbahnwesen. Darum kann es uns nicht gleichgültig sein, wer in diesem Kampfe Sieger bleibt.

Einer einsichtsvollen Regierung sollte daran gelegen sein, für das Volk so viele gute Dinge zu erhalten, als möglich ist, unbekümmert darum, wo diese Dinge herkommen. Dagegen denken Staatsmänner, welche noch in einem voröconomischen Zustande der Entwicklung sich befinden, Männer sogar wie Thiers und seine Nachbeter an allen Orten weniger an die Consumenten als vielmehr an die Producenten. Sie wollen nicht, dass viele Bürger recht viele Güter besitzen und geniessen, sondern dass dieselben viele Güter erzeugen. Sie wollen stets die Schuster glücklich machen, aber das Volk, das die Schuhe trägt, kümmert sie nicht. In Frankreich, in Oesterreich, in Italien, in Deutschland will man, dass das Ausland recht viele Waaren kaufe, dagegen scheint man es verhindern zu wollen, dass das Inland vom ausländischen Markt beziehe. In der Schweiz fehlt es an derartigen absurden Leuten gleichfalls nicht; haben sie es doch um so leichter, weil sie sich auf den „grossen Republikaner“ Thiers berufen können, der den Tarif für den besten hält, welcher bewirkt, dass die Franzosen nur inländisches Fabricat kaufen, anstatt es ihnen zu überlassen, ihre Waaren zu kaufen, wo sie gut und billig sind, ohne vorerst für deren Heimathschein eine Steuer entrichten zu müssen.

Handel ist Tausch, und der Import ist die Bezahlung für das, was wir aushingeben, was wir exportiren. Die Spanier wollten ihr americanisches Gold im Lande behalten; sie verboten die Ausfuhr desselben; man hütete die Goldtruhen und das Land wurde arm. Unter der Herrschaft des Schutzzolls und der Prohibition von 1827 bis 1846 betrug die zwischen England und Frankreich stattgefundene Ein- und Ausfuhr nicht über 72 Millionen Franken jährlich; als 1860 die gegenseitigen Zollschranken gefallen, hob sich dieselbe auf 1800 Millionen. Der nordamericanische Staatsschatzcommissär Wells schildert uns die verderblichen Folgen, welche die nach dem Bürgerkriege in der Union adoptirte Massregel, zum Zwecke der Schuldentilgung „das Geld im Lande zu behalten“, gehabt hat. Seit 1860, sagt Wells, ist die Bevölkerung der Vereinigten Staaten um beinahe 8 Millionen gestiegen, das Land hat seit jener Zeit um 25000 Meilen Eisenbahnen mehr, das Klima ist ebenso günstig, der Boden ebenso fruchtbar, die Ernten ebenso reich, die Staatsschuld dagegen beträgt die Hälfte von derjenigen Englands und die Regierung ist weniger kostspielig als die englische. Dem gegenüber wird Niemand glauben, dass die Vereinigten Staaten gegenwärtig ärmer, weniger gut situirt oder weniger fähig wären mit den anderen Nationen zu rivalisiren, als sie es 1860 waren. Die Zunahme der Bevölkerung, die industriellen Verbesserungen, die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes, die dadurch bedingte Billigkeit der Transporte konnten nicht verhindern, dass die 38 Millionen Menschen heute weniger besitzen und weniger geniessen als damals, wo es nur 30 Millionen waren. Aber nicht nur kaufen sie weniger im Inlande, sondern sie exportiren auch weniger als früher, und überdies benützen sie für ihren Export hauptsächlich fremde Schiffe. Der Werth der Ausfuhr hat um mehr als eine Milliarde Franken, dazu hat der Seehandel und sogar der Fischfang trotz des Monopols abgenommen.

So schrieb Wells vor vier Jahren. Und wie sieht's heute aus? Blos ein Blick auf den Curszettel der bestsituirten americanischen Eisenbahnen lehrt uns die Folgen eines verkehrten Steuersystems, mit dem verschrobene Köpfe und hartgesottene Egoisten auch die Schweiz beglücken möchten, von welcher der berühmte Statistiker Friedrich Kolb sagt:

„Im Einklange mit den politischen Zuständen herrscht in der Schweiz in mercantiler Beziehung das Freihandelssystem. Mit welchem Erfolge? Die Eidgenossenschaft, höchst ungünstig gelegen, weit vom Meere, von den wichtigsten Bezugsquellen entfernt; rings umgeben von Staaten mit Schutzzöllen, sonach von deren Märkten mehr oder minder ausgeschlossen; dazu bei sehr hohen Tagelöhnen, und ohne die wichtigen Steinkohlen, — hat dennoch alle jene Schutzzollstaaten mit ihrer Industrie überflügelt!“ —

Handel ist Tausch, sagten wir, und die Höhe des Importes hängt von dem Werthe des Exportes ab. Mit dem Wachsthum der Production und der Ausfuhr steigt nothwendig der Import. Die Eisenbahnen, welche diesen Tausch vermitteln, gewinnen umsomehr an Bedeutung, je mehr Ein- und Ausfuhr sich vergrössern. Durch die Schutzzölle soll aber der Import erschwert werden; mit dieser Massregel wird aber auch der Export nothwendig verringert. Also um dem einen oder anderen Industriezweige, der vielleicht ohne Schutzzölle der Concurrenz des Auslandes erliegen wird, aufzuhelfen, soll die colossale Summe von privaten, socialen und nationalen Interessen, die sich in der gesammten anderen Production und Consumtion, namentlich aber in den Eisenbahnen vereinigen, einer unnatürlichen Reduction unterzogen werden!

Der Reichthum unseres Volkes wird keine Einbusse erleiden, wenn wir z. B. billigeres Material für unsere Schuhe von Auswärts beziehen können; mag daran die heimische Lederfabrication schwer betroffen werden, mag sie selbst zu Grunde gehen, so wird unser Volk mit der ihm innewohnenden schaffenden und erfindenden Kraft ein anderes Erwerbsgebiet aufthun; das

ist der beste „Schutz der vaterländischen Arbeit“, nicht der Schutzzoll, durch dessen Einführung ein vom Ausland schwer concurrenzirter Industriezweig gerettet werden soll. Mag er immerhin unterliegen — es wird neues an seine Stelle treten. Unter solchen Umständen ist ein schneller Ruin besser, als eine künstliche Erhaltung durch den Moschus des Schutzzolls, auf alle Fälle besser als den Grundsatz, durch den unser Handel bedeutend und unsere Industrie gross geworden ist, zu opfern.

Auf der Weltausstellung in Philadelphia werden zum warnenden und abschreckenden Exempel alle ausgestellten Gegenstände zwei Preisangaben erhalten: Die eine mit Einschluss des Zollbetrages, die andere ohne denselben. Aus der Differenz mag das Volk sein Facit ziehen. Gewiss wird somit die Ausstellung ihren guten Theil beitragen, um zu verhüten, dass in der Schweiz böse Beispiele gute Sitten verderben. Die Americaner werden gegen das Fortbestehen der Schutzzölle mit aller Macht ankämpfen, und wir sollten ein solch' antiquirtes System adoptiren? Selbst wenn alle unsere Nachbarn dasselbe wieder einführen würden, so werden wir nicht so thöricht sein, Reciprocität zu üben. Wir werden vielmehr trachten, alle Traditionen des Mercantilismus und der Continentalsperre zu beseitigen. Diese Institutionen passten in den Rahmen des Absolutismus, — in einem freien Gemeinwesen sollen sie keine Stätte haben.

Was soll auch die Prohibition im Zeitalter der Eisenbahnen, wo Alles darnach trachtet, diese überall hin auszudehnen und der Production immer weitere Absatzgebiete zu erschliessen? Somit werden Handel und Industrie gewiss auch in Zukunft im Stande sein, unsere Eisenbahnen trotz der stetigen Erweiterung und Verdichtung ihres Netzes auf einem leidlichen Standpunkte zu erhalten. Welche Rückwirkung müsste es auf deren Rendite ausüben, wenn die Canäle des uns zuströmenden Importes, die Abflüsse unserer Production, die Quellen unseres nationalen Wohlstandes in ihrem freien natürlichen Laufe gehemmt würden, wenn der Schutzzoll den Import und damit auch den Export, den Consum, den Besitz und den Genuss, das materielle und geistige Wohl des Volkes verringerte!! Wie viele und wie manigfache Interessen von Privaten, Gemeinden und Cantonen würden solcher Gestalt durch die Schädigung der Eisenbahnen in Mitleidenschaft gezogen werden!

Man begegne uns nicht damit, dass der Vorwurf des Egoismus auf uns zurückfalle. Wir wissen zwar wohl, dass die Eisenbahnen mit ihren Differentialtarifen selbst eine Art von Schutzzöllen aufrecht halten. Allein diese werden aufhören, wenn die sogenannten Concurrenzbahnen durch Cartelverträge oder Fusionen mit ihren widerstandsfähigeren Nebenbuhlern oder durch den Uebergang aller Eisenbahnen an den Staat ihre Sonderexistenz beschliessen. Diese Zeit, wo dieses Ergebniss eintreten wird, ist gar nicht ferne; dann fallen auch die Differentialtarife. Mögen nun die letzteren dennoch bestehen, so dienen die Eisenbahnen unläugbar der Allgemeinheit, sie sind öffentliche Anstalten, sie sind Institute von eminent nationaler und socialer Bedeutung, nnd darum jedenfalls grösserer Berücksichtigung werth als z. B. ein wegen des Importes billigen Leders den „Schutz der vaterländischen Arbeit“ anrufender Fabricant.

Unser Volk, das sich das Recht der politischen Selbständigkeit vindicirt hat, wird auch in öconomischer Beziehung die freie Wahl nicht aufgeben, seine Waaren dorther zu beziehen, wo sie am billigsten und besten sind. Gut, dass es aus volkswirthschaftlichen und auch aus moralischen Erwägungen noch nicht geneigt ist, den „Patriotismus“ der Schutzzöllner zu pflegen und die Grenzmarken des Freistaates mit einer chinesischen Mauer zu umgeben, in deren Schatten die Romantik mit ihren Schmugglerbanden sich neu etabliren könnte. M.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 22,20 M., Airolo 19.95 M., Total 42.15 M., mithin durchschnittlich per Tag 6 M.

Bötzbergbahn. (Corr.) Die in Nr. 7. dieses Blattes erwähnten Verspätungen der Bahnzüge auf der Bötzbergbahn waren allerdings im Anfang der Betriebseröffnung erheblich, sind aber zur Zeit auf das Minimum aller andern Bahnen herabgesunken, so dass von einer „Regel“ nicht die Rede sein kann. Der Grund der Verspätungen lag durchaus nicht im Fahrplan, wie Ihr Blatt vermuthet, sondern in dem Umstande, dass einige Stellen der Bahn mit Vorsicht befahren werden mussten, wodurch kleinere Verspätungen entstanden, die bei der einsprurigen Anlage der Bahn und der verhältnissmässig sehr grossen Zahl von Zügen mit dem besten Willen nicht verhütet werden konnten, vielmehr sich aus den genannten Gründen oft eher noch vergrösserten.

ANMERKUNG DER REDACTION: Der wünschenswertheste Zustand der Dinge würde dann eintreten, wenn die Bötzbergbahn — der Unterbau ist ja doppelspurig angelegt — ihr zweites Geleise erhielte, und wäre es auch vorderhand nur zwischen Bötzenegg und Stein.

Eisenbahn Neuenburg-Bern. Das Comite, welches sich seiner Zeit zur Anstrengung einer directen Bahn von Neuenburg nach Bern gebildet hatte, veranstaltete letzten Freitag in Neuenburg eine öffentliche Versammlung, welche sich einmüthig für dieses Project aussprach und eine Commission bestellte, die Alles was zur Realisirung des Projectes nöthig erschiene, an Hand zu nehmen hätte.

Gotthardbahn. Die HH. Gotthardinspector Koller uud Oberingenieur Hellwag waren letzte Woche laut „Repubblicano“ in Faido, um in den tessinischen Thälern die verschiedenen Pläne für die Linien Airolo-Biasca und Lugano-Bellinzona zu studiren. Anfangs September werden alsdann auch die Directoren Dr. Alfred Escher, Weber und Zingg eintreffen und wird alsdann die Feststellung des ganzen Traces erfolgen, so dass im October bereits die Ausschreibung der verschiedenen Bauloose stattfinden und alsdann noch im Herbst mit den Bauten wenigstens am Tunnel von Monte Cenere begonnen werden kann.

Westbahnen. Wie wir vernehmen, hat die Untersuchungscommission der schweizerischen Westbahnen sich in eine Mehrheit und eine Minderheit getheilt. Beide Berichte werden Mittwochs oder Donnerstags an den noch näher zu bezeichneten Stellen zu beziehen sein.

Der Verwaltungsrath der Westbahnen hat dem Fusionsproject mit der Jurabahn in der Mehrheit beigestimmt. Daneben seien nun, wie eine Bernerdep. d. „B. N.“ meldet, auch die Directionen der Central- und Nordostbahn mit einem Project hervorgetreten, wonach diese Bahnen die 16 Millionen beschaffen und mit der Suisse Occidentale den gemeinsamen Betrieb übernehmen würden.

Anderseits sollen Freiburg und Waadt mit dem Gedanken umgehen, die Garantie der 16 Millionen zu übernehmen. Der freib. Grosse Rath wird die Frage behandeln.

Westschweizerische Eisenbahn-Fusion. Die Generalversammlung der Actionäre der Suisse Occidentale treten am 26. ds. in Lausanne zusammen, und diejenige der Jura-Bernbahn an selbem Tag Nachmittags in Biel, beide, um in dieser wichtigen Angelegenheit definitive Beschlüsse zu fassen.

Unfall:

Nationalbahn. Auf der Nationalbahn-Station Mannenbach verunglückte letzten Mittwoch Abend der Bahnaufseher Boltshauser von Ottoberg, wohnhaft in Kreuzlingen, indem er vom Trittbrette eines Wagens sich zu weit vorbog und so im Vorbeifahren den Kopf an einen Controlstock stiess. Er wurde nach Münsterlingen gebracht, sein Zustand soll aber wenig Hoffnung auf Wiederherstellung gewähren.

* * *

Die „VERKEHRS-ZEITUNG“ Nr. 33, Organ für Verkehrs-, Bank-, Handels-, Assecuranzwesen — (Wien, Stadt, Rothenthurmstrasse 9) — ist soeben erschienen und enthält:

Versicherungswesen. — Die ungarantirten Bahnen. — Der Kernpunkt der Actienfrage. — Die Eisenbahnbeamten-Frage. — Das Berliner Post-Zeitungsamt. — Deutsche Eisenbahnpolitik und ihre Folgen. — Die Ausbeutung der Eisenbahnen durch die Postverwaltung. — Die Errichtung einer pneumatischen Post zwischen Paris und Versailles. — Chronik. — Inserate.

* * *

BERICHTIGUNG.—Aus Versehen des Autors heisst es im Artikel über das Rollbahnmaterial der Schweizerischen Nordostbahn in der 10. Linie vom Schluss an gerechnet: Dampfeinströmungsapparat, sollte heissen Dampfentwässerungsapparat.

* * *

Eisenpreise.

Für nähere Auskunft siehe Bd. II Nr. 26.

London den 21. August 1875.

Bezeichnung der Schienen	Gewicht per laufenden Meter		Preis per Tonne franco Schiff	Bezeichnung des Meerhafens
American rails	24,7 - 29,7	Kilogr.	Fr. 168,60 - 175,70	Wales u. East Coast
Russian & similar	29,7 - 37,3	„	„ 175,70 -	dito
Street rails			„ 237,90 - 251	Tyne u. Tees
Steel rails			„ -	Wales
			„ 251 - 276,10	Liverpool u. Hull

Sehr geringe Nachfrage. Allgemeine Ansicht, dass ein Erwachen der Geschäfte kaum zu erwarten ist, bevor die Schienenpreise um 1 s. per Tonne fallen, was nicht geschehen kann, ohne fernere Reduction der Kohlen- und Arbeitspreise.

H. PAUR, Ingenieur: Redaction: A. STEINMANN-BUCHER.

Gesellschaft ehemaliger Studirender
des
eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

Angebot:

Folgende Techniker werden gesucht:

I. Ingenieur-Fach:

1) Mehrere tüchtige Geometer zu Katasteraufnahmen für eine schweiz. Eisenbahn-Gesellschaft. Salair Fr. 3500 bis 4500.
2) Ein Ingenieur auf ein städtisches Ingenieurbureau.
3) Ein in der graphischen Berechnung unserer Brücken-Constructionen geübter Ingenieur nach Brüssel.
4) Mehrere Ingenieure für eine Bahngesellschaft der französischen Schweiz.
5) Mehrere jüngere Ingenieure zu Bureauarbeiten.

II. Maschinenbau-Fach:

1) Ein tüchtiger Maschinen-Constructeur nach Lissabon.

III. Hochbau-Fach:

1) Ein junger Architect nach Odessa.
2) Ein Architect auf das Bureau einer schweiz. Bahngesellschaft.
3) Ein tüchtiger Architect auf das Bureau des eidg. Oberbau-Inspectors in Bern.

Nachfrage:

Folgende Mitglieder suchen Stellen:

I. Ingenieur-Fach:

1) Mehrere ältere Ingenieure mit mehrjähriger Praxis.
2) Mehrere jüngere Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.
3) Ein Geometer.

II. Maschinenbau-Fach.

1) Mehrere ältere und jüngere Maschinen-Ingenieure.

Bemerkungen:

1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.
2) Die Stellen-Vermittlung geschieht unentgeltlich.
3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das:

Bureau der Stellen-Vermittlungs-Commission,
Nr. 66, Mühlebachstrasse, Neumünster bei Zürich.