

E 13(B)/148

*Le Conseil fédéral au Ministère des Affaires étrangères de Prusse**Copie**N*

Bern, 28. September 1860

Der schweizerische Bundesrath beehrt sich, einem hohen k. Preussischen Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten folgende Verhältnisse zuhanden der h. Zollvereinsstaaten vorzutragen und damit das Ansuchen zu verbinden, denselben diejenige geneigte Aufmerksamkeit zuwenden zu wollen, welche nach hierseitigen Ansichten die Wichtigkeit des Gegenstandes zu verdienen geeignet sein sollte.

Mit dem ausserordentlichen Aufschwunge des Handels und der Industrie Europas in den verflossenen zwei Decennien hat der Aufschwung des Handels und der Industrie in der Schweiz Schritt gehalten und eine Bedeutung erreicht, die nicht mehr bestritten werden kann. Die unübersteiglichen Zollschranken der die Schweiz umgebenden Staaten riefen s. Z. ihre überseeischen Geschäfte ins Leben, deren gegenwärtiger Umfang auch die kühnsten Erwartungen übertroffen hat. Bis zum Zeitpunkte der Ausmündung der Eisenbahnen an unsern Grenzen war es namentlich die Rheinlinie zu Wasser und zu Lande mit den Ausgangspunkten in Ostende, Antwerpen, Rotterdam, etc., etc., über welche dieser Verkehr sowie derjenige von und nach England zum grössten Theile sich bewegte, und nur ein verhältnismässig geringes Waarenquantum nahm seinen Weg durch Frankreich.

Seit annähernd 10 Jahren ist nun aber in diesen Verhältnissen ein völliger Umschwung eingetreten; damals hatte die Rheinlinie entschieden den Vorzug, sie verlor jedoch von Jahr zu Jahr, ungeachtet der progressiven Zunahme des Verkehrs selbst, der nun je länger je mehr durch die französischen Bahnen absorbiert wird.

Bis zum Jahr 1855 fehlen hierorts genaue Zahlenangaben, von da an jedoch ergibt sich aus den Zolltabellen folgendes Resultat über den Gesamtverkehr von und nach Basel in deutscher und französischer Richtung:

<i>deutsche Richtung</i>	<i>französische Richtung</i>
Zentner von 50 Kilogramm	Zentner von 50 Kilogramm
Mit Inbegriff der Artikel, die nach Zugthierlasten von 15 Zentner zahlen, unter denen, namentlich die Steinkohlen zu erwähnen sind.	
1855 2035 917	1972 214
1856 2029 245	2009 614
1857 1921 829	2074 719
1858 1865 439	2636 134
1859 1780 279	3470 533

Ohne die Artikel, welche nach Zugthierlasten zahlen, ergibt sich folgendes Resultat:

1855 1 155 507	1 410 734
1856 1 151 265	1 422 494
1857 1 056 974	1 409 064
1858 831 204	1 732 804
1859 836 704	2 144 758

Forscht man nach den Ursachen dieser auffallenden Erscheinung, so sind sie mit Sicherheit in dem überwiegenden Einflusse zu suchen, den die Eisenbahnen auf die Beseitigung aller den grossen Verkehr hemmenden Gebühren und Formalitäten ausüben. Frankreich hat diesem Einflusse längst durch Beseitigung seiner Transitzölle und fortschreitende Reduktion auf ein Minimum seiner Transitformalitäten nachgegeben und auch in der Schweiz befinden sich alle auf dem Transit lastenden Gebühren auf eine minime Kontrolgebühren zurückgeführt, während deutscher Seits nur Weniges und jedenfalls Ungenügendes in dieser Richtung geschehen ist und dort z. B. noch Transitzölle fortbestehen, die auf gewissen Artikeln 2, 3, 4, 5, ja bis 8% des Werthes der Waaren erreichen. Dadurch wurde nach und nach namentlich der Verkehr der Schweiz von und nach England beinahe ganz auf die französischen Schienen hinübergedrängt und, wie die obigen Zahlen nachweisen, gestalten sich diese Verhältnisse von Jahr zu Jahr ungünstiger.

Auch in den Rheinzöllen muss man ein Hemmnis des Verkehrs der Schweiz mit Deutschland erblicken. Während nämlich die Wasserstrasse durch ihre billigen Frachten Vortheile für den Transport vieler Waarenartikel bieten würde, werden diese Vortheile durch die Rheinzölle theilweise wenigstens wieder aufgehoben und die Konkurrenz anderer Transportlinien dadurch erleichtert.

Von jeher genoss die deutsche Rhederei bei dem schweizerischen Handelsstande besonders guten Kredit und die Geneigtheit, sie zu beschäftigen, befindet sich in neuerer Zeit eher im Wachsthum als im Abnehmen begriffen, Beweis der stark vermehrte Verkehr Bremens mit der Schweiz. Damit diese Verbindungen

jedoch diejenige Ausdehnung erreichen, deren sie fähig sind, — und es handelt sich hier um Summen von grosser Bedeutung, — ist es ganz unerlässlich, dass in umfassender Weise Hand an die Beseitigung der Transit- und Rheinzölle sowie an die grösstmögliche Vereinfachung der Transitformalitäten gelegt werde. Auch der Zeitpunkt, in dem solche Massregeln erfolgen sollten, dürfte nach hierseitiger Anschauung nicht so ganz gleichgültig sein. Je länger der jezige Zustand fort dauert, je grössere Opfer wird es später erfordern, um den verlorenen Verkehr wieder an sich zu ziehen.

Der schweizerische Bundesrath gedenkt in keiner Weise, sich hiermit in Verhältnisse einzumischen, die ganz Sache des inneren Haushaltes des deutschen Zollvereines bilden; eben so wenig sollen durch seine heutige Vernehmlassung gute Rätthe ertheilt werden. Sein Zweck ist kein anderer, als in wohlgemeintester Weise auf die Thatsache aufmerksam zu machen, in welch' auffallender Progression der grosse Verkehr nach und von der Schweiz sich von der Richtung durch Deutschland ab und Frankreich zuwendet, wobei gleichzeitig die Ursachen berührt werden mussten, welche nach dem Ergebnis einer stattgefundenen sorgfältigen Prüfung diese Erscheinung hervorgerufen haben.

Die Wichtigkeit dieser Frage für Deutschland sowohl als für die Schweiz wird nicht in Abrede gestellt werden; sie ist wichtig für die Schweiz namentlich deshalb, weil, solange die gegenwärtigen Zustände fort dauern, ihre Handelsbewegung im grossen Ganzen gebunden bleibt und gezwungen wird, sich einer Richtung zu bedienen, die nicht immer alle die Vortheile auf sich vereinigt, welche andere Linien bieten würden, wenn sie benutzt werden könnten. Daraus folgt denn auch, dass die Schweiz mit Spannung dem Zeitpunkte entgegenseht, der ihr die freie Wahl ihrer Handelswege ermöglicht. Diese Wünsche haben in der letzten Bundesversammlung zu einem Beschluss geführt, durch den dem Bundesrathe der Auftrag geworden ist, die Ansichten der Schweiz hierüber zur Kenntnis der hohen Zollvereinsstaaten zu bringen.¹

Indem der schweizerische Bundesrath sich hiermit des ihm gewordenen Auftrags entledigt, verbindet er damit das ganz ergebene Ansuchen, seine Eröffnungen möchten auch den übrigen hohen Zollvereinsstaaten gefälligst zur Kenntnis gebracht werden.

[...].

1. Cf. *l'arrêté fédéral du 20 juillet 1860 sur la gestion du Conseil fédéral en 1859*. RO VI, p. 565—566.