

# Luzerner Tagblatt.

Fünfhundertsechzigster Jahrgang.

N<sup>o</sup> 184.

Samstag.

Jeden Freitag eine belehrende Beilage: „Wöchentliche Unterhaltungen“

den 7. August 1886.

**Abonnementspreis:**

Durch die Post bezogen	Fr. 12.80	Fr. 6.40	Fr. 3.40
gegen Vorzahlung	„ 12. —	„ 6. —	„ 3. —
„ 10. —	„ 5. —	„ 2.50	

Erhältlich täglich mit Ausnahme der Montage.  
Redaktions- und Expeditions-Bureau: St. Jakobsweg 566 Z.

**Insertionspreis:**

Die einspaltige Zeile, oder deren Raum ... 10 Ctr.  
Für Wiederholungen ... 8  
Für eine Woche ... 6  
Für eine Woche ... 5  
Für eine Woche ... 4  
Für eine Woche ... 3  
Für eine Woche ... 2  
Für eine Woche ... 1

Die einspaltige Zeile, oder deren Raum ... 10 Ctr.  
Für Wiederholungen ... 8  
Für eine Woche ... 6  
Für eine Woche ... 5  
Für eine Woche ... 4  
Für eine Woche ... 3  
Für eine Woche ... 2  
Für eine Woche ... 1

Druckerei: K. Kappeler, Luzern, Hofgasse 10/11. Im Expeditions-Bureau: — Kunstst. über Inserate ebenfalls oder durch Telephon. — Schriftliche Anzeigen über Inserate gegen Einzahlung bei der Buchdruckerei in Postmarken.

## Zur Räumigung der Handelsverträge.

(Korrespondenz.)

Die Zollfrage ist unter den Tagesfragen eine der wichtigsten und schwierigsten. Es liegen da die verschiedensten materiellen Interessen mit. Der Staat, die Industriellen, der Handelsstand, die Landwirtschaft, sie alle erwarten von der Lösung der Zollfrage eine Besserung ihrer materiellen Lage. Wir glauben daher, daß es angeht, sie zu untersuchen, welche Entwicklung diese Frage bis heute in der Schweiz genommen hat.

Wie überall, so war ursprünglich der Zoll auch bei uns ein staatliches Recht, freilich mit dem ausgesprochenen Zweck, daß derselbe ein reines Finanzgeschäft, eine Einnahme für den Staat sei. Deshalb existieren die Zölle unter den verschiedenen Namen nicht etwa bloß an den Grenzen, sondern bei Märkten, Straßen, Marktplätzen, Stadthöfen etc. Sie waren eine wahre Plage für den Handel. Auch wir Schweizer waren mit solchen Binnenzöllen bis zum Jahre 1848 in reichlichem Maße bedacht. Im Kantone Zugern waren 14 verschiedene Zolltarife in Kraft, während St. Gallen deren nicht weniger als 83 hatte. Frankreich rechnet in seiner Statistik ungefähr 500 Zollstellen in der Schweiz aus, und der bekannte Zollwezer schreibt: „In der ganzen Eidgenossenschaft gibt es über 400 Zollstellen, welche das düstere Gemälde bilden. Daß jetzt man unter dem Namen »Zölle Geleite, Fuhrstellen (N), Bruchgeld, Kratengeld (?), Weggeld, Brückengeld, Zuhlgeld eine Kumulation von Gebühren, die, wenn sie einzeln auch noch so klein, zusammengenommen nicht unbedeutend sind.“ Und Bar in seiner »Industrie der Schweiz« berechnet, daß ein Zentner weisses baummollenes Zeug von Genf nach Bern 12 Zölle unterworfen war, die zusammen Fr. 3. 25 betragen, die Weg- und Brückengelder nicht gerechnet. Frankreich berechnet den Betrag dieser inländischen Zölle jährlich auf 2,700,000 Fr. (während der eidgenössische Zoll an der Grenze bloß 300,000 Fr. abwarf). Die Bundesversammlung vom 12. Dezember 1848 hat mit all' diesen Uebelständen aufgeräumt, mit Ausnahme des Dymgeldes. Diese Zölle waren nichts Anderes, als eine reine staatliche Finanzoperation und standen mit den volkswirtschaftlichen Verhältnissen in keiner Beziehung.

Freilich wurden neben diesen Binnenzöllen nach und nach auch die Grenzölle in's Leben gerufen. Immer mehr wurde nämlich der Gedanke wach, die Zölle könnten an der Grenze so gestaltet werden, daß sie eine wirkliche Bedeutung für Industrie und Landwirtschaft erhalten, indem man sie so hoch stelle, daß die Einfuhr aufhöre oder doch wesentlich erschwert werde. Im ersten Fall haben wir das sog. Protektions-System, im letzteren Fall den eidgenössischen Schutzzoll. Begreiflicherweise haben solche Zölle auf die Volkswirtschaft einen großen Einfluß.

In's Leben gerufen wurden die Schutzzölle durch das im 16. Jahrhundert auftauchende Merkantil-System, wonach der Reichthum eines Landes nach der Menge von Gold und Silber, welche in demselben vorhanden war, gemessen wurde. Dieser Art Nationalökonomie erklärten, daß durch die Einfuhr von Waaren das edle Metall in's Ausland komme, daher müsse durch Zölle die Einfuhr verunmöglicht oder doch wesentlich beschränkt werden, damit das Geld im Lande bleibe. Die Schweizer mußten von Anfang an diesem Schutzzoll abhold und entgegengesetzter Gesinnung gewesen sein. So finden wir, daß der eidg. Grenzoll 800,000 Fr. nicht übersteigt. Auch der Bundesvertrag von 1815 nahm nur einen Eingangszoll von 1 Wagen von einem Zentner schwerer Waare und 2 Wagen von einem Zentner leichter Waare in Aussicht. Diese Daten beweisen, daß die Zölle bei uns nur eine reine Finanzoperation waren und auf das wirtschaftliche Leben der Schweiz ohne Einfluß blieben.

Überdies versuchte einmal die Schweiz einen Schutzzoll in Anwendung zu bringen. Als im Jahr 1816 Frankreich die sog. Protektionszölle einführte, wollte die Tagfahrt von Waaren nehmen und erhob große Zölle gegen den französischen Markt; allein es zeigte sich bald, daß dies zu nichts führte und man hob dieselben wieder auf.

Ende der 1800er Jahre ergriff der deutsche Zollverein mit absolut schützender Tendenz; gleichzeitig da ergriff Frankreich wieder entgegengesetzter Gesinnung die Tagfahrt eine Kommission, welche diese Schutzzölle speziell zu deputieren hatte.

Die Kommission stellte sich entschieden auf Seite des Freihandels und erklärte der Schutzzoll für gefährlich; einzig für die Landwirtschaft sollte durch Handelsverträge mit den Grenzstaaten die Sache geregelt werden. Ihre fünf Anträge lauten:

- a. Die Eidgenossenschaft soll unbedenklich bei ihrem System der Gewerbe- und Handelsfreiheit beharren;
- b. unter keinerlei Umständen soll sie dem französischen Schutzzoll, oder dem preussisch-deutschen Tarifverträge, oder irgend einem andern Zollverträge beitreten;
- c. sie soll, so viel als möglich, mit den Nachbarstaaten Verträge abschließen zu Gunsten ihres Exportes und ihres Verkehrs an Produkten der Landwirtschaft;
- d. insonderheit soll auf dem Verhandlungswege nicht registrierte Behandlung von Seiten des Auslandes, also zollfreie Einfuhr, auswirken lassen, solle sie sich bemühen, wenigstens Protektionen zu beseitigen, Zollermäßigungen zu erlangen und das Recht der Durchfuhr unter den günstigsten Bedingungen festzusetzen;
- e. im Innern der Schweiz sei Alles aufzubieten, um den Gewerbetreibenden zu unterstützen und die Hindernisse des Verkehrs zu entfernen.

In gleicher Weise stellte sich die Schweiz. Gemeinnützige Gesellschaft im Jahr 1855. Die Frage: „ob die Schweiz entschieden dem Freihandel huldigen solle oder ob Beschränkungen nöthig seien?“ Auch da fand der Schutzzoll keine Anhänger. Demso erklärte die Zürcher Handelskammer in Beantwortung der gleichen Frage rundweg, daß die Handelsfreiheit die Grundlage des Volkswohlfandes bilde. Fr. v. Muralt in Zürich drang sogar sehr auf Abschaffung aller Zölle, die er ein schlechtes Verhältniß der Unwissenheit der feineren Betten nannte.

Diese Auffassung blieb in der Eidgenossenschaft stets die leitende. Und auch nach den härtesten Jahren 1848/49, als nach der Niederwerfung der Volkserhebungen Deutschland im Norden und Oesterreich im Süden und Sibirien mit dem Schutzzoll und Repressalien voranging, blieb die Eidgenossenschaft ihrem Prinzip treu; ebenso im Jahre 1860, als Belgien seine unbilligen Differenzialzölle in's Leben rief, wie die Sitzung des Nationalrates vom 31. Jänner 1860 beweist.

Wir setzen nun wieder vor der ganz gleichen Frage, welche da heißt: Sollen wir jetzt gegen das Ausland, insbesondere Deutschland, die bisherigen Zollverhältnisse lösen, und können wir durch Repressalien und Schutzzölle unsere volkswirtschaftlichen Verhältnisse besser stellen? (Schluß folgt.)

## Eidgenossenschaft.

Bundesrat. Der „N. Z. B.“ schreibt man aus der Bundesstadt: Der Bundesrat wird am 7. September die Verhandlungen über das Zugführungs-gesetz zur Abstufung zu veranlassen. Bekanntlich tritt am 4. Oktober in Basel die national-schweizerische Alkoholkommission zusammen. Auf diesen Zeitpunkt muß daher die bundesrätliche Vorlage mit Bescheid bereit sein. Welchen Entwurf der Bundesrat annehmen wird, kann mit Bestimmtheit nicht vorausgesetzt werden. Immerhin steht so viel fest, daß der Chef des Departements des Innern, Bundesrat Schenk, welcher als solcher die Vorlage an den Bundesrat machen und darüber Bericht erstatten wird, Anhänger des Verkaufsmonopols ist. Man wird aus dieser Thatsache schließen dürfen, daß auch im Bundesrat der Monopolentwurf Oberwasser bekommen werde. Da das Departement des Innern fortwährend neuer Materialien für die Vorlage bedarf, die eingehenden schriftlichen Berichte aber nicht genügend sind, hat dasselbe den Brenner-Experten Wäpfling in Bern beauftragt, in einer Reihe von Kantonen die Brennerzölle zu untersuchen und über die sich ergebenden Resultate Bericht zu erstatten.

Der Betriebsdirektor der Tramelan-Traverbahn ist den Gerichten überfallen worden, weil er (er selbst) ohne die vorgeschriebene Signalführung mit einem Extrazug auf der Linie gefahren ist.

— Gottshardbesetzung. Einer Zeitschrift Korrespondenz der „N. Z. B.“ entnehmen wir, daß die Pflicht, den St. Giacomo-Pass zu besetzen, aufgegeben und ein neuer Plan aufgetaucht sein soll, der im Großen und Ganzen dahin bestehen würde, sich von dem Gottshardnoten nicht zu entfernen und den Gottshard, mit Andermat im Norden und dem Kessel von Alrolo im Süden, zum Mittelpunkt

des ganzen Systems der Operationen und der Wertheilungsbauten zu machen. Zu diesem Zwecke würde man eine Militärstraße bauen, welche von dem Hauptwege der bestehenden Gottshardstraße sich westlich nach dem Lucendro-See abzweigen, über die Alpen von Lucendro zum Lucendro-Passe (2639 M.) führen und an der linken Seite des Bedrettthales bis zu den Alpen des Alnet (2036 M.) hinabsteigen würde. An diesem Bergvorsprung würde man den oder die geeignetsten und zweckmäßigsten Punkte auswählen, um starke Festungswerke zu errichten; diese würden Positionen mit weittragenden Geschützen aufnehmen, so daß man mit unfehlbarer Sicherheit sowohl den St. Giacomo-Pass, der auf der gegenüberliegenden Seite des Thales sich befindet, als auch das ganze zu Füßen liegende Bedrettthale von da aus beherrschen könnte. „Gewiß würde dieses Projekt — sagt der Korrespondent — große Kosten verursachen, aber es wäre am leichtesten ausführbar und würde eine Summe von Vorkäufen gegenüber dem ursprünglichen Plane bieten. Denn die isolirten Werke, welche man auf dem St. Giacomo-Passe bauen würde, könnten nicht als unbedingt widerstandsfähig betrachtet werden und würden den (allerdings geringern) Kosten nicht entsprechen.“

Seite (Freitag) wird in Andermat die eidgenössische Kommission für die Beschlüsse zusammenzutreten und gemeinsam das ganze Projekt beraten, um ein einheitliches und endgültiges zu Stande zu bringen, welches das ganze Wertheilungssystem zu beiden Seiten des Gottshard umfassen wird. Es wird sich abhären zeigen, ob der neue Plan der Befestigung des Passes von Lucendro Gestalt annehmen wird oder nicht.

Luzern. Nach den von uns eingetroffenen Informationen scheint die Note der deutschen Reichsregierung, von der in der gestrigen Nummer die Rede war und worin verlangt wurde, daß die Zinsen des restirenden Baukapitals der Gottshardbahn fortan vollständig zum Kapital geschlagen werden, mehr als ein Jahr alt zu sein. In der jüngsten Gottshardkonferenz sollen die deutschen und italienischen Delegirten das in jener Note enthaltene Begehren zunächst wiederholt, jedoch auf die Erklärung der Schweiz, Delegation, daß der Bundesrat eine Einmüthigung in die Verwaltung der Gottshardbahn nicht zugeben könne, diese Position verlassen und erklärt haben, daß, wenn der Bundesrat die Verpflichtung übernehme, dafür zu sorgen, daß das zweite Geleise in einer bestimmten Frist erstellt werde, der Zustand über die Verwendung der Gelder als erledigt zu betrachten sein würde. Selbster soll dagegen der Bundesrat beschließen haben, es sollen inakzeptabel die sämtlichen Zinsen der vorhandenen Baukapitalen dem Kapital zugeschlagen werden, weil die vorhandenen Mittel für das zweite Geleise nicht ausreichen.

Und die Beschlüsse der Generalversammlung der Gottshardbahn vom vorigen Jahre, zufolge welchen die vorhandenen Kapitalen von circa 10 Millionen Fr. durch Emission von neuen Aktien und Obligationen um 16 1/2 Mill. Fr. erhöht werden sollten, um sofort die Mittel für das zweite Geleise, wie für die Herstellung der Zugangslinien Luzern-Jimmenes und Zug-Goldau zu beschaffen, hat der Bundesrat mit ungeschickbaren Gründen in den Papierkorb verworfen!

Diese neue, durch den Bundesrat ohne jede äußere oder innere Nothwendigkeit geschaffene Situation ist für das Zustandekommen der vorgeschobenen Zweiglinien außerordentlich ungünstig, indem ohne Beschaffung neuer Finanzmittel durch Erhöhung des Aktien- und Obligationenkapitals an den Bau dieser Linien nicht gedacht werden kann. Die Aktionäre, welche durch den Bundesrat mit Nutzen gepöpselt werden (1/3 der Zinsen des restirenden Baukapitals wurde bekanntlich bisher in die Betriebsrechnung eingestellt und kam so den Aktionären zu gut), werden zu einer solchen Erhöhung nun aber schwerlich wieder ihre Zustimmung geben, und der Bau der fraglichen Linien ist damit verschoben!

Der Bundesrat ist groß und Weltk! sein Prophet, und wir armen „Freisinn“ werden noch lange das ver... Begnügen haben, an die bekannte „Belvaquand“ anzuspriegen!

— Nachdem die Direktion der Gottshardbahn den von der Stadtgemeinde Luzern ihr anerbotenen Weg