Zeitschrift: Der Traktor : schweizerische Zeitschrift für motorisiertes Landmaschinenwesen = Le tracteur : organe suisse pour le matériel de culture mécanique

Herausgeber: Schweizerischer Traktorverband

Band: 15 (1953)

Heft: 11

Artikel: Ein für die Zollverwaltung wenig rühmliches Jubiläum

Autor: Piller, R.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1048698

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: 22.08.2025

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

Ein für die Zollverwaltung wenig rühmliches Jubiläum

Am 25. Januar 1953 waren es 20 Jahre, dass die Landwirtschaft ihre erste Eingabe an die eidg. Oberzolldirektion um Reduktion des Zollansatzes für das zu landwirtschaftlichen Zwecken verwendete Benzin eingereicht hat.

Seither wurden zahlreiche Vorstösse ähnlicher Art unternommen, sei es bei der eidg. Oberzolldirektion oder beim eidg. Finanz- und Zolldepartement, aber jedesmal ohne Erfolg.

Im Jahre 1936 konnte lediglich erreicht werden, dass für landwirtschaftliche Betriebe bis zu 7 ha für das in stationären Motoren und in Motormähern verwendete Benzin auf dem Rückerstattungsweg ein reduzierter Zollansatz zugestanden wurde. Diese Vergünstigung wurde mit Bundesratsbeschluss vom 18. November 1949 wieder aufgehoben. Begründet wurde der Beschluss mit dem Hinweis, es würde von der Zollrückerstattungsmöglichkeit wenig Gebrauch gemacht. Dass an dieser «Interesselosigkeit» der Formularkrieg schuld war, verschwieg man wohlweislich.

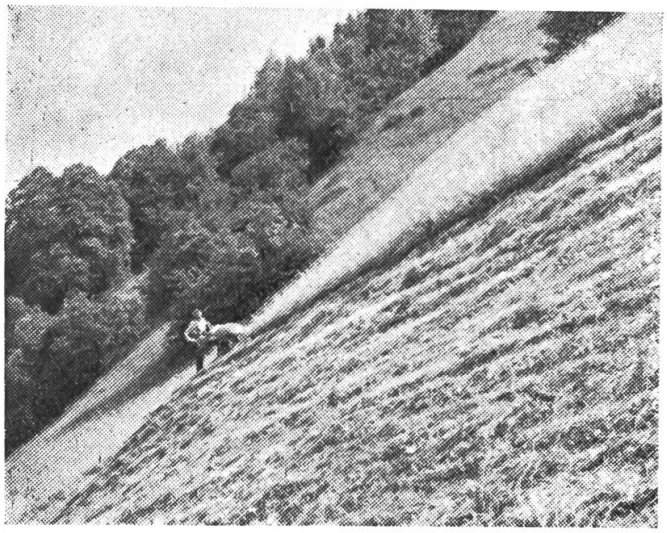
Ende Februar 1947 erfolgte der Bundesratsbeschluss, der mit Wirkung ab 1. März 1947 sämtliche Zollvergünstigungen für die in der Landwirtschaft verwendeten flüssigen Treibstoffe aufhob. Dieser unverständliche und ohne vorherige Fühlungnahme mit den interessierten Kreisen erfolgte Schritt konnte, dank energischer Proteste, für Petrol und White Spirit rückgängig gemacht werden. Beim Dieseloel musste man sich mit der Erhöhung des Zollansatzes von 30 Rp. auf Fr. 6.— je 100 kg abfinden.

Mit der letztgenannten Erhöhung sind die Zollbehörden sogar wortbrüchig geworden. Anlässlich der langwierigen Verhandlungen während der Dreissigerjahre um die Erwirkung eines reduzierten Benzinzollansatzes verwies man die Landwirtschaft auf den damals günstigen Zollansatz für Dieseloel. Die Fabrikanten begannen darauf ihre Traktoren mit Dieselmotoren auszurüsten. Als die Umstellung in vollem Gange war, erfolgte 1947 die bereits erwähnte Erhöhung des Zollansatzes für Dieseloel von Fr. —.30 auf Fr. 6.— (!). Die einheimische Traktorenindustrie hat deswegen grosse Verluste erlitten. Sie wurde unsicher und konnte inbezug auf die Motoren kein Fabrikationsprogramm auf lange Sicht aufstellen. Die genannte Unsicherheit hält auch heute noch an.

In den Jahren 1949 und 1952 erneut erfolgte Vorstösse zur Erwirkung eines reduzierten Zollansatzes für das zu landw. Zwecken verwendete Benzin wurden u. a. mit dem Hinweis auf die prekäre Lage der Bundesfinanzen abgelehnt. Man ging sogar so weit, den Vertretern der Landwirtschaft das Landwirtschaftsgesetz «unter die Nase zu streichen». Dass es vorher schon ein Beamtengesetz und diverse Statute und Gesetze zugunsten notleidender Industrien gab, davon war selbstverständlich nicht die Rede.

Anlässlich der Konferenz vom 14. Oktober 1952 bei der eidg. Oberzolldirektion machten die Vertreter der Landwirtschaft u. a. Anregungen über

Furche an Furche legt der Klein-Landwirt im Herbst oder Frühjahr mit dem Einachstraktor auf seinem oft entlegenen Betrieb. Für jeden Liter Benzin, den er dabei verbraucht, bezahlt er 22,53 Rappen in die Staatskasse, resp. an den Unterhalt der Strassen . . .



. . . nicht besser geht es den Besitzern von Motormähern, wenn sie im Sommer Heu, Getreide und Emd mähen, alles Arbeiten, die mit der Abnützung der Strassen nichts zu tun haben.

Selbst beim Einbringen der Ernte benützen nur wenige Landwirte die öffentliche Strasse.

den Vertrieb des niederverzollten Landwirtschaftsbenzins. Es war vorgesehen, die Bundeskasse nicht zu belasten. Der Vorschlag wurde mit dem Hinweis abgelehnt, dass man in die vorgesehenen Organisationen (Ortsgetreidestellen), die nebenbei bemerkt für den Bund jährlich einige Millionen von Franken umsetzen, kein Zutrauen habe und der Verwaltungsapparat der Oberzolldirektion allein zuständig sei.

Man findet es in Bern in Ordnung, dass das Benzin bei Verwendung zu nicht motorischen Zwecken (Waschbenzin) mit Fr. 1.— je 100 kg verzollt wird. Der Bauer aber, der das Benzin zur Bearbeitung seiner Scholle (übrigens auch ein Fabrikationsprozess!) verwendet, soll dafür Fr. 26.50 je 100 kg bezahlen. Dabei werden dem Bauer von Bern aus die Preise (selbstverständlich nur die Produktenpreise) genau gleich vorgeschrieben wie bei der Postverwaltung, den Bundesbahnen und den vom Bund konzessionierten öffentlichen Transportunternehmen, die das Benzin bekanntlich zu Fr. 10.— je 100 kg verzollen.

Jeder Bauer, sei er Berg- oder Flachlandbauer, Klein- oder Grossbauer (wenn man in der Schweiz überhaupt von Grossbauern sprechen kann), leistet für jede Arbeit, die er mit dem Traktor auf Wiesen und Aeckern verrichtet, über den Benzinzoll eine zusätzliche Steuer. Einen plausiblen Grund hiefür gibt es nicht. Schuld daran ist die in den Zwanzigerjahren aufgestellte Formel «Verwendung zu motorischen Zwecken». Bekanntlich hat sich aber der Traktor im Verlaufe der letzten 10 Jahre von der ausgesprochenen Zugmaschine zur Kraftzentrale des Bauernbetriebes entwickelt und er wird es noch in vermehrten Masse werden. Während der Traktor vor 10 oder 15 Jahren nebst dem Ziehen des Pfluges nur zu Transportzwecken verwendet wurde, wird er heute u. a. zur Verrichtung folgender Arbeiten eingesetzt: Pflügen, Eggen, Säen, Pflanzen, Hacken, Spritzen, Mähen, Zetten, Rechen, Bindern, Kartoffel- und Zuckerrübengraben, Mistzetten, Holzschleppen, Fräsen usw. Ich werde in einer späteren Nummer anhand von praktischen Beispielen dartun, wie stark der Benzinzoll einzelne Betriebe belastet.

Angesichts dieser Ungerechtigkeiten finden es die Herolde des Vororts des Schweizerischen Handels- und Industrievereins noch für angezeigt, eine massive Erhöhung der Treibstoffzölle zu postulieren.

Denjenigen, die den reduzierten Benzinzoll einfach mit dem Hinweis auf mögliche Missbräuche ablehnen, ist zu erwidern, dass besonders die letzten Jahre bewiesen haben, dass selbst in der Verwaltung nicht lauter Engel sitzen. Es wäre wegen der verschiedenen Skandale und Skandälchen noch keinem Stimmbürger eingefallen, einfach die Auflösung der Verwaltung zu verlangen.

Anlässlich der Reaktionen in Saxon vom vergangenen Sommer hat man von höchster bäuerlicher Seite die Mahnung erlassen, derartige Ausschreitungen nützten nichts, man solle verhandeln. Ich gehe darin mit dem Direktor des Schweiz. Bauernverbandes einig. Es würde mich (und gewiss auch

Pflügen und Eggen in einem Arbeitsgang.

Pflügen am Hang mittels Seilzug vom Traktor aus

Das Hacken von Getreide mit einem Traktor mit schmalen Pneus.

Das Häufeln von Kartoffeln mit dem Traktor.

Zur Verrichtung aller dieser und noch vieler anderer A r b e i t e n werden folgende Treibstoffzölle in die Staatskasse entrichtet:

Benzin	Fr. 26.50 je 100 kg
Petrol, White Spirit	Fr. 3.— je 100 kg
Dieseloel	Fr. 6.— je 100 kg

Dass das eine Ungerechtigkeit ist, sollte jedes Kind einsehen.

---

viele Leser) interessieren von ihm zu erfahren, was zu tun ist, wenn man vernünftiger und gerechter Forderungen wegen 20 Jahre lang anständig am Konferenztisch gesessen ist, ohne etwas zu erreichen ?

Ein Rezept allgemeiner Natur glaube ich zu kennen: Nach der Finanzreform muss unbedingt eine Reform im Beamtentum kommen. Es geht nicht mehr an, dass sich die Willkür eines Beamten hinter irgend einer kantonalen oder eidgenössischen Instanzenmaske verbergen kann. Der einzelne Beamte muss, wie in der Privatwirtschaft, für seine Tätigkeit vermehrt verantwortlich gemacht werden können. Sein Name soll bekannt sein. Es ist unzulässig, dass in irgend einer Angelegenheit ein Departementsvorsteher vielleicht gegen seinen gesunden Menschenverstand nachgeben muss — wie das gelegentlich vorkommen soll —, weil sich höhere Beamte seines Departementes oder ein ganzer Beamtenapparat mit «Händen und Füssen» (diesen Ausdruck habe ich im Bundeshaus gehört) wehren. Diese dringende Reform, die übrigens, besseres Wissen vorbehalten, von vernünftigen Beamten selbst gefordert wird, ist jedoch nur möglich, wenn das Volk statt Festredner Männer nach Bern schickt, die sich nicht scheuen, endlich einmal mit dem allmächtigen Beamtenstab abzurechnen und über ihm den Stab zu brechen (nachdem das Steinwerfen nicht besonders populär zu sein scheint). Sollten sich gar unter den jetzigen Volksvertretern einige finden, die es wagen, ins Wespennest zu greifen? . . . .

R. Piller.

Das neue Strassenverkehrsgesetz

Eine Zwischenbilanz.

Amtlich wird mitgeteilt:

Am 7. und 8. September 1953 tagte in Bern zum letztenmal die Grosse Expertenkommission für das neue Strassenverkehrsgesetz unter dem Vorsitz von Bundesrichter Dr. Strebel. Sie beendete die Ueberprüfung und Begutachtung des ihr vom Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement unterbreiteten Vorentwurfes.

Unter den zahlreichen Verbesserungen des geltenden Gesetzes und den Neuerungen, die von der Expertenkommission — zum Teil in Uebereinstimmung mit dem Vorentwurf des Departementes, zum Teil in Abweichung davon — befürwortet werden, finden sich die folgenden:

Das neue Gesetz erstreckt sich in wesentlich stärkerem Masse als das heute geltende Motorfahrzeuggesetz auf alle Arten der Strassenbenützer; namentlich sind die grundlegende Vorsichtspflicht und die allgemeinen Verkehrsregeln ebensosehr für Fussgänger, Pferdefuhrwerke usw. verbindlich wie für Motorfahrzeuge und Fahrräder.

Der Bundesrat kann für Motorfahrzeuge die Höchstgeschwindigkeit innerorts beschränken.