

Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 1 (1908-1909)
Heft: 12

Artikel: Binnenschifffahrts-Politik in Deutschland, Frankreich und England
Autor: Raedle, Jacques
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-920164>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.02.2025

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

den weitestgehenden Anforderungen entspricht, verlässt, und den Fluss in ein Gebiet mit schlechtem moorigen Untergrund verlegt, welches Terrain so tief liegt, dass das ganze Profil unter Herstellung haushoher Dämme darauf aufgebaut werden soll (Abbildung 4).

Wie die Verhältnisse am Rhein sich seit Eröffnung des Fussacher Durchstichs bereits gebessert haben, zeigt sich in prägnantester Weise aus den Nivellements der Bauleitung Bregenz vom Winter 1905/1906; danach beträgt die Vertiefung der Rheinsohle gegenüber 1899/1900:

	Rheinsohle Meter	Niederwasserspiegel Meter
bei der St. Margrether Eisenbahnbrücke	2,80	2,20
bei der Brücke Au Lustenau	2,50	1,90
bei Oberfahrl	1,80	1,90
bei der Brücke Widnau Wiesenrhein	0,60	1,00
bei der Brücke bei Schmitter	0,70	0,45
bei Kriessern	0,20	0,00

Die Wirkungen des Fussacher-Durchstichs reichten demnach schon mehr als 14 km über die St. Margrether Eisenbahnbrücke hinaus.

Während schweizerischerseits die Behörden sowohl wie angesehene technische Kreise schon längst der Überzeugung sind, dass der Diepoldsauer-Durchstich ein Unding ist, und Österreichs geschätzteste Techniker sich in gleichem Sinne ausgesprochen haben, ist es interessant die Stellung, die Bestrebungen und Tendenzen der Vorarlberger etwas näher zu beleuchten. Vor allen Dingen ist es Tatsache, so befremdend das erscheinen mag, dass in den Fragen der Rheinkorrektion auf vorarlbergischer Seite vielfach der Techniker den Forderungen der Laien weichen muss. Es ist merkwürdig, dass der vorarlbergische Landtag immer wieder den Niederrieddurchstich verlangte, nachdem kompetente österreichische Techniker als einzig richtige Lösung den Fussacher-Durchstich bezeichnet hatten, und beständig die Gleichzeitigkeit forderte, obschon sie als technisch unausführbar erkannt worden war. Diesen Ursachen war es zuzuschreiben, dass das im Jahr 1853 vom schweizerischen Ingenieur Hartmann verfasste Projekt erst nach vier Jahrzehnten zur Ausführung bestimmt wurde. Es bedurfte der beiden Katastrophen von 1888 und 1890, welche nur Vorarlberger Gebiet verwüsteten, um Österreich für den Bau des Werks zu gewinnen, und da nun durch den Fussacher-Durchstich sowohl Österreich wie der Schweiz geholfen ist, klingt es mehr als sonderbar, dass nun gerade Vorarlberg allein, und zwar im Widerspruch zu seinen Technikern, an der Ausführung des obern Durchstichs festhält. Um dieses merkwürdige Rätsel zu lösen und die Motive zu kennen, hat man sich viel Mühe gegeben; das Resultat der Nachforschungen bestand

darin, dass man im Vorarlberg den Diepoldsauer-Durchstich in der Tat nicht will, weil er notwendig ist, sondern weil er von jeher und in allen Konferenzen verlangt wurde, weil man ihn zu allen Zeiten den Leuten versprochen und ihnen die Zusicherung gegeben habe, dass, wenn der Rhein von Brugg durch österreichisches Gebiet gegen Fussach geleitet werde, dann die Schweizer die Strecke bei Hohenems auf ihr Gebiet nehmen; und endlich werde auf dem Diepoldsauer-Durchstich beharrt, weil er im Staatsvertrag stehe und der müsse unbedingt gehalten werden, sonst würden die massgebenden Persönlichkeiten Vorarlbergs an Ansehen einbüßen und ihnen der Vorwurf gemacht werden, sie hätten sich von den Schweizern überlisten, irreführen lassen.

Übrigens geht ja unser Vorschlag ausdrücklich dahin, den Staatsvertrag unverändert zu belassen und die Ausführung des Diepoldsauer-Durchstichs lediglich einmal zeitlich zu verschieben, da Kosten und Nutzen bei einer Ausgabe von 23 Millionen Franken in keinem richtigen Verhältnis stehen, inzwischen provisorisch die Normalisierung von Widnau bis zur Illmündung in wenig Jahren auszuführen und erst dann an der Hand massgebender Erfahrungen an die Frage heranzutreten, ob der Diepoldsauer-Durchstich ausgeführt werden soll oder nicht.“

Soweit das Wey'sche Memorial.



Binnenschiffahrts-Politik in Deutschland, Frankreich und England.

Von Jacques RAEDLE, Rorschach.

Die Sorge um künstliche Wasserstrassen lässt sich bei vielen Kulturvölkern der Erde bis in die frühesten Jahrhunderte zurück nachweisen. Handel und Verkehr lagen an Plätzen, wo Flüsse sich begegneten und die Orte mit andern Teilen des Landes durch Wasserstrassen in Verbindung standen. Die Geschichte erzählt uns von den Niederlassungen am Euphrat, Tigris und Nil; die heute noch berühmten Messen von Astrachan und Nischni-Nowgorod in Südrussland erlangten ihre Bedeutung durch ihre vorteilhafte Lage an den schiffbaren Flüssen Oka und Wolga, ja selbst das Schweizerland hat die Gründung seiner Siedelungen den Wasserstrassen zu verdanken.

In jenen frühern Zeiten waren die Flüsse beinahe die einzigen Verkehrswege; der Grund ihrer Kanalisierung und Schiffbarmachung für umfangreichere Transportmittel ist also einleuchtend. Heute aber treiben die einzelnen Staaten, von denen wir Deutschland, Frankreich und England berühren wollen, eine verschiedenartige Binnenschiffahrtspolitik.

Deutschland.

In Deutschland bestanden zu Ende des 12. Jahrhunderts 1270 km teils kanalisierte, teils künstliche Wasserstrassen. Sie sind bis zum Jahre 1900 auf 14,000 km oder rund $\frac{1}{5}$ der Länge sämtlicher deutscher Normal- und Schmalspurbahnen erweitert worden. Dazu werden in absehbarer Zeit durch die Kanalisierungen der obern Ruhr, der Donau bis Ulm, der Erstellung des Mittellands- und Donau-Bodensee-Kanals weitere Strecken dem Schiffskanalnetze angegliedert, sodass alsdann die grössten Ströme Deutschlands sowohl untereinander als mit den Nordseehäfen und dem für den Durchgangsverkehr nach den Mittelmeerländern wichtigen Bodenseebecken verbunden sein werden.

In noch weit höherem Masse als die deutschen Wasserstrassen im Laufe dieser Jahrhunderte an Länge hat der Güterverkehr auf ihnen zugenommen. Die Reichsstatistiken konstatieren in den Jahren 1872—1875 eine durchschnittliche Flussgüterbeförderung von 10 Millionen Tonnen und im Jahre 1891 bereits eine solche von 30 Millionen Tonnen. Also eine Verdreifachung in 20 Jahren. Im Jahre 1905 wurden auf dem Rheine allein über 58 Millionen Tonnen speditiert und diese Mengen nehmen von Jahr zu Jahr bedeutend zu.

Hauptsächlich Massengüter, wie Kohlen, Getreide, Erze, Steine, Holz, Düngemittel etc. werden zu geringen Kosten befördert; Produkte, die ohne Einbüsung ihrer Konkurrenzfähigkeit die höhere Eisenbahnfracht nicht ertragen könnten, und Quantitäten, zu deren Fortschaffung die Eisenbahnen ihr Wagenmaterial bedeutend vergrössern müssten.

Gerade die Tatsache der niedern Schiffs-Frachtsätze ermöglicht es dem deutschen Handel, in der Beschaffung und Ausfuhr von Lebensmitteln, Rohstoffen, Fabrikaten etc. jährlich Millionen an Frachten gegenüber andern wirtschaftlichen Zentren Europas zu ersparen, das heisst den internationalen Güteraus-tausch durch billigste Transportmöglichkeiten zu vermitteln. Es ist aus diesem Grunde Deutschland besonders in den letzten Jahren gelungen, einen grossen Teil des westeuropäischen Seeverkehrs nach den Häfen der Nordsee zu lenken, und von da in seine Industriezentren, die mit dem Meer durch Kanäle in direkter Verbindung stehen. In diesen Zentren finden wir die Stapelplätze für Güter der ganzen Erde, von hier aus wird das Hinterland mit Produkten versehen, wiederum hier häufen sich die Inlandfabrikate, um ihren Bestimmungsorten zugeführt zu werden. Deutschland hat erkannt, dass es durch das weitverzweigte Kanalnetz des Rheins, der Ems, der Weser und Elbe auf dem günstigsten Wege dem Meer näher gerückt ist und seinem Hinterland billige Transportwege eröffnet hat und dadurch in Industrie und Handel die hervorragende Rolle im internatio-

naln Verkehrskonzert zu spielen vermag, die ihm heute zusteht.

Diejenigen Länder zeigen die relativ grösste Prosperität, welche das grösste und dichteste Verkehrsnetz aufweisen. Eine von grossen Gesichtspunkten ausgehende Verkehrspolitik konzentriert sich demnach auf den Ausbau des internen Verkehrswesens zu Wasser und zu Land. Durch Verbesserungen der Flussfahrwasser, Herstellung und Ausbau von Binnenwasserhäfen, Umladevorrichtungen, Lagerhäusern etc. ist die deutsche Wasserwirtschaftspolitik ihrer Aufgabe gerecht geworden. Dabei ist die so viel gefürchtete Konkurrenz gegenüber den Eisenbahnen ausgeblieben; denn beide Beförderungswege haben schliesslich doch durch die Verhältnisse begrenzte Verkehrsgebiete. Schifffahrt und Eisenbahn in Deutschland ruhen zudem meist in staatlichen Händen und gereichen mit ihrer unparteiischen Verwaltung Handel und Industrie zu Nutzen und Wohlfahrt.

* * *

Frankreich

ist derjenige Staat, der für seine Binnenwasserstrassen am frühesten und bis in die letzten Jahre die grössten Opfer gebracht hat. Verausgabt wurden bis zum Jahre 1893 zwei Milliarden Franken und dadurch ein Wasserstrassennetz von zirka 15,000 km geschaffen. Bevor die Eisenbahnen aufgekommen waren, stand der Wassertransport in Blüte. Schon die Nationalversammlung von 1872 aber fand, der Tarif von 5 Cts. per Tonnenkilometer (dieser Ansatz sollte den Zins für das in den Kanälen angelegte Kapital abwerfen) sei gegenüber den Eisenbahnen, die gestatten, grosse Massen auf lange Entfernungen zu sehr niedern Sätzen zu befördern, zu hoch bemessen. Der Ausschuss der Nationalversammlung hielt es für wirtschaftlicher, die Kanäle unter Verzicht auf Zins durch minime Gebührensätze konkurrenzfähig gegenüber den Eisenbahnen zu machen, statt sie ganz verfallen zu lassen und reduzierte den Transportsatz auf 2 Cts. pro Tonnenkilometer.

Trotzdem nahm die Güterbeförderung auf den französischen Binnenwasserstrassen nicht zu. Im Jahre 1887 schrieb Picard, der grosse Kenner des Verkehrswesens in Frankreich: „Die Binnenwasserwege und ihr Verkehr haben seit 1847 keinen Fortschritt gemacht trotz der erheblichen Verbesserungen und der vom Staate gebrachten Opfer, ihr Gesamtverkehr beträgt kaum ein Fünftel des Verkehrs der Eisenbahnen, deren Anlagekosten nur um ein Weniges höher und deren Erhaltungskosten wesentlich geringer sind. Wenn das Eisenbahnnetz dem Staate gehörte, würde die Ausgabe für die Kanäle nicht zu rechtfertigen sein.“

Die grossen öffentlichen Opfer für die Binnenschifffahrt in Frankreich werden also nur deshalb gebracht, um gegenüber dem Monopol der Eisenbahngesellschaften, das zu beschränken dem Staate

hier nur in unzureichendem Masse gelungen ist, die Kanäle als Mittel der Konkurrenz gegen hohe Eisenbahngütertarife dem Verkehr zu bieten, gewissermassen als „modérateur nécessaire de la toute-puissance des voies ferrées“. Ein gegenseitiges Sichern der beiden Beförderungsmittel im Güterverkehr ist hier ausgeschlossen und deshalb geniessen französischer Handel und Verkehr nicht im vollen Umfange die eminenten Vorteile, die eine mit der Eisenbahn zusammenwirkende Binnenschifffahrt zu bieten imstande ist.

Seit einer Reihe von Jahren beschäftigen sich hervorragende Verkehrspolitiker und Nationalökonomien damit, diesem Übelstande abzuweichen. In Paris konstituierte sich im März 1908 eine Gesellschaft für Schutz und Verbesserung der französischen Binnenschifffahrt. Es ist dort erörtert worden, dass von den rivalisierenden Nachbarstaaten eine gewisse Bewegung gegen Frankreich ins Werk gesetzt sei, um dem Land, vor allem den französischen Seehäfen den Verkehr zu entziehen. Der Abgeordnete Duval, der die Regierung schon im Februar 1908 über die Binnenschifffahrtskrise interpellierte, hat sich ungefähr folgendermassen ausgedrückt: „Deutschland macht gewaltige Anstrengungen, um den ganzen Verkehr nach den Häfen der Nordsee zu lenken, und sonderbarerweise geht es auch darauf aus, den Verkehr des Mittelmeeres, den wir als ein Monopol der Häfen Genua und Marseille betrachten konnten, an die Nordsee zu ziehen. Um der Gefahr zu begegnen, haben nun kürzlich die Häfen von Genua und Marseille miteinander ein Abkommen getroffen, aber dies genügt noch lange nicht; denn Deutschland ist den Mittelmeerhäfen gegenüber immer noch bedeutend im Vorteil, weil es im Innern des Landes über ein Transportmittel verfügt, das den Häfen von Genua und Marseille völlig fehlt, die Flußschifffahrt.“ Duval berührt im weitern auch die Pläne für Fortsetzung der Rheinschifffahrt bis in den Bodensee und daran anschliessend das schweizerische Binnenschifffahrtsprogramm. „Sind diese Projekte einmal realisiert,“ so schliesst er seinen Bericht, „so werden wir denjenigen Verkehr Zentraleuropas, der heute unser Land kreuzt, auch noch verlieren, wenn wir uns nicht entschliessen, die Gefahr mit den Mitteln zu bekämpfen, die uns zur Verfügung stehen. Sind wir in Frankreich nicht auf der Hut, so wird man uns einfach vom internationalen Verkehrskonzert ausschalten!“

Die hierauf gefassten Senatsbeschlüsse lassen hoffen, dass die Konkurrenz der andern Länder Frankreich dazu bringe, seinen unfruchtbaren Kampf zwischen Privatbahnen und Schifffahrtsunternehmungen zugunsten einer rationelleren Verkehrspolitik aufzugeben.

* * *

Einen vollständig unabhängigen Standpunkt sowohl der Binnenschifffahrt als den Eisenbahnen gegenüber nimmt

England

schon von jeher und heute noch ein. Dort sind die Kanalunternehmungen durch ihre wirtschaftliche Organisation, ihre Stellung zum Gemeinwesen, durch ihre Bedeutung für den Güterverkehr, ihr faktisches Monopol und ihren Einfluss im Parlament das Vorspiel der Eisenbahnen gewesen.

Immer sind die Anregungen zur Erstellung von Binnenwasserstrassen von Privaten ausgegangen; unter diesen nimmt der Herzog Egerton von Bridgewater den Ehrenplatz ein. Seine Unternehmungen, deren Anfänge bis 1758 zurückdatieren, waren von Erfolg gekrönt, und zu Anfang des 19. Jahrhunderts wurde das englische Parlament von allen Seiten um Konzessionen für Kanalbauten angegangen. Es entstanden in kurzer Zeit die great trunk navigation, der great Junction Canal und andere, wodurch Ost- und Westküste Englands miteinander in Verbindung gesetzt wurden. Von 1780 bis 1830 standen die Kanäle in vollster Entwicklung. Alle Rohprodukte, vor allem Kohlen in ungeheuren Quantitäten waren die Gütermengen, für deren Transport die Kanalgesellschaften niedere Gebühren angesetzt hatten. Es schien, dass die Eisenbahnen, die in andern Ländern bereits grössere Strecken durchliefen, hier niemals zur Entwicklung gelangen könnten. Es war den Kanalgesellschaften sogar gelungen, die Erteilung der Konzession für eine Eisenbahn zwischen Liverpool und Manchester, für welche Strecke bereits 50 Jahre früher der Manchester-Ship-Canal aus privaten Mitteln gebaut worden war, längere Zeit zu verschieben.

Mit dem Betrieb der Eisenbahnen wurden nun aber die Kanäle zusehends unterdrückt, allorts entstanden Eisenbahnlinien, in ihrem Weg den Kanälen folgend, dadurch strömte das Kapital den privaten Eisenbahngesellschaften zu, die Kanäle blieben unbenützt, mit technischen Neuerungen nicht versehen, und diese Unzulänglichkeiten und die übertriebenen Kosten der Wasserwege halfen den Eisenbahnen den Sieg über das einstmals fast monopolisierte Transportmittel, die Binnenschifffahrt, davontragen. Einzelne Wasserstrassen haben ihre Bedeutung zwar wieder einigermaßen erlangt, doch werden sie infolge der Untätigkeit des Staates der Konkurrenz der Eisenbahnen doch noch zum Opfer fallen.

England enthält sich jeder finanziellen Einmischung in die grossen Verkehrsanstalten und beschränkt sich lediglich auf die in herkömmlichen parlamentarischen Formen geforderten Bedingungen einer öffentlichen Konzession.

Frankreich bringt die grossen öffentlichen Opfer, um der Konkurrenz der Eisenbahnen entgegenzutreten.

In Deutschland endlich erfolgt staatliche Herstellung der Kanäle und gleichzeitig staatliche Verwaltung der Eisenbahnen.

In der Schweiz haben wir nun die Bundesbahnen, da drängt sich die Erstellung von Schiffahrtswegen durch den Bund oder wenigstens angemessene Subventionierung durch diesen von selbst auf. Auf jeden Fall darf keine Zurücksetzung oder gar Erschwerung des Binnenschiffahrtbetriebes erfolgen, etwa durch einseitige Ausnützung der Wasserkräfte unserer Flüsse zur Gewinnung elektrischer Energie.

Nicht um den Bundesbahnen Konkurrenz zu machen, aber doch um eine willkürliche Tarifpolitik zu verhindern und das Güterbeförderungswesen auf gesunder Basis zu erhalten, sollen Schiffahrtswegen entstehen. Sie sind das Mittel, um dem Schweizerlande jährlich Millionen zu ersparen, die es jetzt in Form erhöhter Frachten an ausländische Eisenbahnen zahlt, ihm neue Industrien zuzuführen, den Import-Grosshandel zu fördern, ein schnelleres Aufblühen der Industrie zu bewirken, wohlthätige Veränderungen in der innern Verteilung der Bevölkerung und eine rationelle Umwandlung der Anbauverhältnisse zu vollziehen, vor allem aber auch, um ihm die Vorteile des zentraleuropäischen Transitlandes zu sichern.

WASSERRECHT

Das deutsche Reichsgesetz über die Schiffahrtsabgaben. Der lang schon erwartete Entwurf eines Reichsgesetzes über die Einführung von Schiffahrtsabgaben ist dem deutschen Bundesrat nunmehr zugegangen. Sein wesentlicher Inhalt ist folgender:

Im Artikel I des neuen Gesetzentwurfs wird zunächst die Abänderung des Artikels 54 der Reichsverfassung vorgesehen. Dieser Artikel 54 behandelt sowohl die Verhältnisse der Seeschiffahrt als auch die der Binnenschiffahrt. Der strittige Teil des Artikels 54 ist der Absatz 4, der durch die neue Gesetzesvorlage eine Abänderung erfahren soll. Die erste Änderung des Absatzes 4 besteht darin, dass der neue Entwurf ausdrücklich alle Häfen einbezieht, in denen für „solche Werke, Einrichtungen oder sonstige Anstalten“ Abgaben erhoben werden sollen, welche den Verkehr wesentlich erleichtern. Eine weitere Neuerung besteht darin, dass für die Grenze der Bemessung der Wasserabgaben nicht die Kosten der „gewöhnlichen Herstellung“, sondern schlechthin die Kosten der Herstellung neben denen der Unterhaltung als Massstab genommen werden soll. Auch die in der Literatur erörterte Streitfrage, was unter „besonderen Anstalten“, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, verstanden werden darf, ist beseitigt, da nicht mehr von „besonderen Anstalten“ die Rede ist, sondern von „Werken, Einrichtungen oder sonstigen Anstalten, welche den Verkehr wesentlich erleichtern“. Es wird damit ausdrücklich auch bei jedweder Verbesserung des Fahrwassers, das heisst ganz einerlei, ob durch Regulierung oder Kanalisierung, sei es nur durch Buhnen oder durch Anlage von Schleusen, Wehren usw. die Wasserstrassen für abgabepflichtig und der Staat für abgabengebührichtigt erklärt. Neu ist in dem Entwurfe die Bestimmung, dass bei der Bemessung der Abgaben im Bereiche der Binnenschiffahrt die Gesamtkosten für ein Stromgebiet oder ein Wasserstrassennetz zugrunde gelegt werden können.

Der Artikel II des Entwurfs behandelt die Wasserstrassen, die mehreren Bundesstaaten gemeinsam sind; er sieht die

Bildung von Zweckverbänden zur Erhebung der Abgaben und die Herstellung und die Unterhaltung der Werke, Einrichtungen oder sonstigen Anstalten zur Erleichterung des Verkehrs vor. Zunächst wird bestimmt, dass auf einer gemeinsamen natürlichen Wasserstrasse von mehreren Bundesstaaten Abgaben für den durchgehenden Verkehr erhoben werden dürfen, dass dies aber nur auf Grund eines einheitlichen Tarifes geschehen soll. In Ermangelung einer Verständigung der Staaten über den Tarif entscheidet der Bundesrat. Weiterhin ist festgesetzt, dass jeder an einer gemeinsamen natürlichen Wasserstrasse oder an einem gemeinsamen Stromgebiete beteiligte Staat das Recht hat, einem von anderen Staaten dafür gebildeten Zweckverbande beizutreten. Über die Bedingungen des Beitritts entscheidet im Streitfalle der Bundesrat. Andererseits kann der Bundesrat einem Staate, der dem Zweckverbande nicht beizutreten bereit ist, sofern dies zur Erleichterung der Zwecke des Landes erforderlich ist, den Beitritt vorschreiben und ihn verpflichten, sich an Stromverbesserungen innerhalb seines Staates zu beteiligen oder selbst nach seiner Wahl vorzunehmen. Jedoch sollen in diesem Falle dem verpflichteten Staate Ausgaben nicht erwachsen. — Über die Verwendung der Einnahmen aus den Abgaben wird gesagt, dass die Einnahmen aus den Abgaben „nur zur Deckung der Kosten für Herstellung und Unterhaltung von Werken, Einrichtungen oder sonstigen Anstalten, welche den durchgehenden Verkehr im Gebiete des Verbandes wesentlich erleichtern“, zu verwenden und unter die Staaten nach dem Massstabe derjenigen Aufwendungen zu verteilen sind, welche ein jeder mit Zustimmung des Verbandes für das gemeinsame Wasserstrassennetz im Schiffahrtsinteresse gemacht hat.

Im Artikel III wird den früher gegebenen Zusicherungen des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten gemäss festgestellt, dass zur Deckung der vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes vorgenommenen Verbesserungen auf den natürlichen Wasserstrassen Schiffahrtsabgaben nicht erhoben werden sollen. Es werden also die Aufwendungen für die Vergangenheit nicht herangezogen.

Im dem Artikel IV wird bemerkt, dass die neuen Bestimmungen über die Zweckverbände und die Art der Erhebung der Abgaben keine Anwendung auf diejenigen Wasserstrassen finden, auf denen bereits Abgaben erhoben werden.

Im dem Schlussartikel V wird ausgesprochen, dass alle landesherrlichen Vorschriften sowie die zwischen den Bundesstaaten bestehenden Vertragsrechte, welche der Erhebung von Schiffahrtsabgaben entgegenstehen, durch dieses Gesetz ausser Kraft treten sollen.

Wasserkraftausnutzung

Der Kanton Uri und seine Wasserkräfte. Die beiden grossen Wasserläufe des Kantons Uri, Reuss und Schächen, sind für die Ausnutzung ihrer hydraulischen Kräfte bereits vergeben; auf die Reuss hat der Bund seine Hand gelegt, der Schächenbach wird von dem mit dem Rathäuser Unternehmen verbundenen „Elektrizitätswerk Altdorf“ ausgenützt. Das „Urner Wochenblatt“ möchte nun auch dem Kanton noch ein eigenes Werk sichern. Ein Einsender macht auf die Kraft des Isentalerbaches aufmerksam.

„Die Gemeinde Seelisberg besitzt die Konzession zur Ausbeutung, allein die Konzession ist derart abgefasst, dass auch dieses Werk förmlich in fremde Hände getrieben wird, das heisst in einer bereits bestehenden Gesellschaft auf- und untergehen muss. Mit der bisher unbekanntem Bedingung, dass der Landrat die Konzessionsgebühr ohne Gesetz, ganz nach Gunst oder Ungunst, Laune oder Willkür, erhöhen kann, sofern einmal, ein einziges Mal 5% oder wie nun angeregt, 6% Zins ausgerichtet werden, kann keine selbständige Gesellschaft gegründet werden. Und doch wäre es ein wahres Landesinteresse, wenn nun aus dem Isentalerbache ein gesichertes ernerisches Elektrizitätswerk erstehen könnte. Freilich müsste die Gemeinde Seelisberg als Konzessionsinhaber