Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schiffahrt

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 5 (1912-1913)

Heft: 2

Artikel: Über die italienische Wasserrechtsgesetzgebung

Autor: Lodispoto, Terenzio Sacchi

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-919994

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: 23.07.2025

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

man über die neue Situation klar wurde. Es kam auf diese Weise 1906 ein provisorisches Gesetz zustande, das 1909 in ein definitives Gesetz überging; dieses legte fest, dass eine Aktiengesellschaft für den Verkauf von Wasserkräften eine Konzession nötig habe. Dabei wurde ausdrücklich bestimmt, dass fremdes und norwegisches Kapital vollständig auf gleichem Fusse stehen sollen. Das ist doch kein Fremdenhass. Gleichzeitig wurde bestimmt, dass die Aktiengesellschaften Wasserkräfte für 60—80 Jahre erwerben können, eine erheblich längere Konzessionsdauer wie sonst üblich. Die Verwaltung der Aktiengesellschaften soll überwiegend aus Norwegern bestehen (früher ausschliesslich). Konzessionen auf ewige Zeit erhalten neue Gesellschaften nicht mehr. Schon bestehende Gesellschaften behalten ihr Vorrecht.

Man hat also daran festgehalten, dass die Mehrheit der Verwaltung norwegisch bleibe; beim Verzichten auf diese Forderung wäre eine Wiederkehr des Absentismus unvermeidlich gewesen. Wir Norweger glauben — weil die Wasserfälle nun einmal in Norwegen liegen — ein natürliches Recht zu haben, in der Verwaltung massgebend zu sein; die Ausländer sind uns aber auch in der obersten Leitung als Mitarbeiter willkommen. Im allgemeinen wird ja die Verwaltung Fragen technischer und kommerzieller Art zu behandeln haben, bei denen die Nationalität der Direktoren keine Bedeutung hat. Die gesetzliche Bestimmung dient nur dazu, dass, wenn ausnahmsweise Landesinteressen mitsprechen, die Entscheidungen unter gehöriger Berücksichtigung norwegischer Interessen getroffen werden. Die Anlagen arbeiten ja unter dem Schutze des norwegischen Staates; es gehört sich also, dass die grossen industriellen Konzerne gegebenenfalls ihre Entscheidungen derart treffen, dass dem norwegischen Staate damit gedient ist. Wenn diese Forderung nicht erfüllt werden kann, ziehen wir eine langsamere Entwicklung mit der Beibehaltung der Herrschaft in dem Lande, das nun einmal uns zuteil geworden ist, vor.

In der Schweiz kann ich in diesem Punkte, wie in wenig andern Ländern, auf Verständnis rechnen. Norwegen wie die Schweiz ist ein Gebirgsland, wo die persönliche Freiheit und Unabhängigkeit von Alters her sehr hoch geschätzt wurde.

Die sozialen Verhältnisse Norwegens sind sehr glücklich: Wenig Armut, aber auch wenig Reichtum. Wir haben infolgedessen keinen Grund, eine plötzliche industrielle Entwicklung zu wünschen, wenn diese nur auf Kosten hoher nationaler Güter geschehen kann.

Zur Beleuchtung sei ein praktischer Fall erwähnt.

Ein Ausländer wollte als Vertreter einer fremden Finanzgruppe das norwegische Staatsbürgerrecht erwerben, um der Forderung des Gesetzes bezüglich der Majorität der Norweger in der Verwaltung zu genügen. Über den Tatbestand war also kein Zweifel möglich: Er wollte Norweger werden, um fremde Interessen wahrzunehmen, während die Absicht der gesetzlichen Bestimmung gerade das Entgegengesetzte war. Die norwegische Regierung hatte selbstverständlich keine Wahl, das Gesuch musste abgelehnt werden, wie es sicher in jedem andern Lande abgelehnt worden wäre.

Nach dieser Entscheidung kam eine Mitteilung in der Presse, dass die Gesellschaft sich aus Norwegen zurückgezogen hätte, weil die norwegische Regierung dem Betriebe der Gesellschaft Hindernisse in den Weg gelegt habe. Die Aktiengesellschaft hat vor ihrem Engagement in Norwegen die Lage genau gekannt, später wollte man die Lage zu eigenen Gunsten ändern, dazu hat man sich auf norwegischer Seite nicht bereit erklärt. Da die Nachricht nicht öffentlich widerlegt wurde, bin ich von massgebender Seite autorisiert, die folgende Erklärung abzugeben: „Die Mitteilung, welche im April bis Mai dieses Jahres durch die Presse ging, dass die norwegische Regierung einer fremden Gesellschaft bei ihrem Betriebe in Norwegen Hindernisse in den Weg gelegt haben soll, hat sich als nicht zutreffend erwiesen und die Verwaltung der Gesellschaft hat zugegeben, dass der norwegischen Regierung kein Vorwurf gemacht werden könne."

Glücklicherweise gibt es Finanzleute, welche sich anders einrichten, und sich, wenn es sich um einen Betrieb in einem fremden Lande handelt, mit dem inländischen Einfluss alliieren. Das ist unserer Ansicht ein besseres System, es führt eher zum Ziele und schafft allseitige Befriedigung.

Über die italienische Wasserrechtsgesetzgebung

von Dr. Terenzio Sacchi Lodispoto, Obersekretär im Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Rom.

Bericht, erstattet an die I. internationale wasserwirtschaftliche Konferenz in Bern.

Es ist bekannt, dass sich Italien seit langer Zeit der Korrektion und bessern Ausnutzung seiner Wasserläufe gewidmet hat. Wenn man denkt, dass Italien von den Alpen begrenzt und von der Apeninnenkette von Norden nach Süden in zwei Wasserscheiden geteilt ist, so leuchtet es ein, dass unsere hydrographischen Verhältnisse sehr günstig sind, und das um so mehr, da die bedeutendsten Wasserkräfte gerade in der Nähe der Großstädte vorhanden sind.

Die Hydraulik ist immer Gegenstand der Forschungen unsererer hervorragenden Lehrer sowohl im Mittelalter wie auch in der Neuzeit gewesen. Dabei braucht man nur Leonardo da Vinci, Meda, Paleocapa, Lombardini, Viloresi zu erwähnen. Mit dem Studium der wissenschaftlichen Fragen gingen die

wasserwirtschaftliche Tätigkeit der Regierungen und die Fortschritte der daran anschliessenden Arbeiten zusammen. In der letzten Zeit hat sich Italien mit steigendem Interesse der Verbesserung seines Wassernetzes und der zweckmässigen Ausnutzung seiner Wasserkräfte gewidmet.

Wegen Mangels an Kohlen führen wir diese aus dem Ausland ein, jährlich 200,000,000 Tonnen. Deswegen streben wir danach, unsere natürlichen Wasserkräfte auszunutzen.

Auch die Landwirtschaft hat aus einer rationeller durchgeführten Bewässerung einen grossen Nutzen gezogen. Im Weitern sei erwähnt, dass die Binnenschiffahrt besonders in der Poebene dank den Seen und den grössern Wasserläufen in sehr günstiger Weise betrieben werden kann.

Da von Verkehrsmitteln die Rede ist, so wollen wir noch hinzufügen, dass in den letzten Zeiten der Staat die Elektrifizierung einiger Bahnstrecken, wo die technischen und ökonomischen Verhältnisse günstig sind, zum Gegenstande seiner Studien gemacht hat.

Ein neueres Gesetz vom 13. Juli 1911 regelt die Materie der Wasserbauten und scheidet sie in fünf Kategorien je nach dem Zwecke und Bedeutung der Werke und dem Masse der Teilnahme des Staates, der Provinzen, der Gemeinden und der beteiligten Genossenschaften an der Finanzierung. Die Wassergenossenschaften, die Wasseraufsicht und Polizei werden in diesem Gesetze eingehend geregelt.

Es ist als besondere Eigenart dieses Gesetzes hervorzuheben, dass die Errichtung der Schutzbauten für Wasserregulierung und gegen Wassergefahr nicht nur längs der Wasserläufe selber, sondern an ihren Entstehungsstrecken mit den dazu gehörigen hydraulischen und forstwirtschaftlichen Arbeiten erfolgen soll. So werden die Gebirge wieder bewaldet und nach hydraulischen Zielen mit Schutzbauten versehen.

Die hydraulischen und forstwirtschaftlichen Verbesserungswerke in den Alpengebieten der Wasserläufe werden vom Staate selbst ausgeführt, wenn sie mit hydraulischen oder mit Hafenverbesserungsarbeiten in Verbindung stehen.

Für die Binnenschiffahrt haben wir das neuere Grundgesetz vom 2. Januar 1910.

Dieses Gesetz unterscheidet die Werke nach ihrem Zwecke: Wiederherstellung von in Verfall geratenen Werken, Erhaltungswerke und neue Werke. Letztere zerfallen je nach ihrer Bedeutung in mehrere Nebenklassen.

Auf Grund der Erhebungen und des Projektenmaterials, welches zwei 1900 und 1903 ernannte Kommissionen mit der Aufgabe, die Möglichkeit der Entwicklung eines Binnenschiffahrtsnetzes in Italien zu studieren, gesammelt haben, ist zu erwarten, dass das erwähnte Gesetz praktische Erfolge zeitigen werde.

Für industrielle und landwirtschaftliche Wasserableitungen besteht noch das Gesetz vom 10. August 1884, das nunmehr veraltet ist. Ein Gesetzentwurf, welcher alles, was mit der Wasserbenutzung im Zusammenhang steht, in Berücksichtigung zieht, wurde im Jahre 1908 dem Senat vorgelegt, und es ist nur zu wünschen, dass er bald in der besten Fassung Gesetz werde.

Auch die Bodenmeliorationen durch Entwässerungen, Drainage, Kolmationen und sonstige Arbeiten zu hygienischen und wirtschaftlichen Zwecken sind neuerdings Gegenstand der gesetzgeberischen Tätigkeit geworden.

Sehr bemerkenswert ist endlich ein Gesetzentwurf, der im vorigen Jahre vom Minister der öffentlichen Arbeiten und von demjenigen des Ackerbaus, Industrie und Gewerbe der Abgeordnetenkammer vorgelegt wurde, und den Bau der künstlichen Sammelbecken regeln soll. Man hatte die Erfahrung gemacht, dass die künstlichen Akkumulierungen von Gewässern in Gebirgsgegenden zur bessern Ausnutzung der Wasserkräfte und zu einer Ausgleichung der Abflussmenge der in der Ebene fliessenden Wasserläufe beitragen. Dadurch wurden Hochwasserschäden gemindert, Kolmationsarbeiten vermieden und andere Staatsarbeiten entbehrlich gemacht.

Da aber solche Sammelbecken meistens durch privatindustrielle Aktiengesellschaften oder Genossenschaften zum Zweck der spekulativen Ausnutzung der Wasserkräfte ausgeführt werden, so hat die Regierung dem erwähnten Gesetzentwurfe vorgeschlagen, diese Privatwerke mit Staatszuschüssen zu fördern, wenn ein öffentliches Interesse vorhanden ist, und wenn besondere technische und rechtliche Bedingungen erfüllt sind.

Die Genehmigung der Wasserbenutzung durch Sammelbecken würde länger als die andern, regelmässig dreissigjährigen Genehmigungen dauern, aber nach Erlöschen der Konzession würde der Staat bei allen subventionierten Bauten (Talsperren, Becken, Ableitungskanal und bei Bewässerungsanlagen Hauptkanäle) in deren Besitz treten. Die Sekundarkanäle und die Maschinenhäuser würden dagegen den Privaten überlassen werden.

Endlich möchte ich hinzufügen, dass nicht nur die Regulierung und die Ausnutzung der oberirdischen Wasserläufe Sorge des italienischen Gesetzgebers und der italienischen Regierung sind, sondern vor kurzem der Minister der öffentlichen Arbeiten eine technische und juristische Kommission ernannt hat, welche das interessante Problem der Rechtsverhältnisse und der Ausnutzung der unterirdischen Gewässer studieren und darüber Vorschläge an die Regierung machen soll.

Aus dem Gesagten kann man den Schluss ziehen, dass auch in Italien die wasserwirschaftlichen und wasserrechtlichen Fragen reges Interesse wecken, und dass eine immer vollkommenere Gesetzgebung die-

sem Gebiete zur Förderung der Privatunternehmungen und des Gemeinwohls angestrebt wird.

Vom Panamakanal.

* Im Juli 1913, also zwei Jahre vor dem ursprünglich festgesetzten Termin, wird der Panamakanal vollendet sein und damit eines der grossartigsten Werke der Ingenieurkunst. Nachdem die Technik mit der Lösung des schwierigen Problems ins Reine gekommen ist, hat sich die Politik seiner bemächtigt und es scheint, als ob auf dieser Seite eine glatte Erledigung der Frage ziemlichen Schwierigkeiten begegnen werde.

Die politische Panamafrage ist so alt, wie die Pläne, die darauf ausgingen, die beiden Weltmeere durch eine Wasserstrasse zu verbinden. Schon 1850 war England bemüht, den Grundsatz der Neutralisierung des künftigen Kanals als vertragsgemäss festzustellen. Der Clayton Bulwer-Vertrag sah damals eine gemeinsame Kontrolle des Kanals durch England und die Vereinigten Staaten von Nordamerika vor. Nachdem letztere nach dem Scheitern des Lessepschen Unternehmens den Kanal kaufweise in ihren Besitz gebracht hatten, wobei fast mehr noch als die rein technischen Leistungen der Mut bewundert werden muss, mit welchem die gewaltigen Kapitalien aufs Spiel gesetzt wurden, schritt man zum Abschluss des Hay-Pauncefote-Vertrags mit England. Der erste Entwurf vom 5. Februar 1900 sichert den Vereinigten Staaten das Aufsichtsrecht über den Kanalbau, überträgt die Regeln des Suezkanals auch auf den Panamakanal, schützt die Neutralität der künftigen Wasserstrasse und verbietet die Anlage von Befestigungsanlagen in ihrem Bereiche. Am 18. November 1901 wurde der Vertrag in verschiedener Richtung präzisiert, namentlich wurde die absolute Gleichstellung aller Nationen in den Bedingungen und Lasten festgelegt.

Zur Zeit des Vertragsabschlusses hatten die Vereinigten Staaten noch keine Staatsgewalt über das Territorium des Kanals, Panama war noch einer der Vereinsstaaten von Kolumbia. Präsident Roosevelt sah aber in der „Expropriation" des Kanallandes eine notwendige Konsequenz der Tatsache, dass der Kanalbau ein amerikanisches Staatsunternehmen geworden war, und so bildet denn heute der Isthmus einen souveränen Besitz der Vereinigten Staaten, was für den Verlauf der Panamafrage nicht ohne Bedeutung sein sollte. Anfänglich machte man in Amerika grosse Worte von dem Unternehmen als einem Geschenke an die Kulturmenschheit, an dem alle ohne Ausnahme Anteil haben sollten; je näher aber der Eröffnungstermin rückte, desto mehr verschob sich die Stellung der Vereinigten Staaten, indem sie den Kanal als Objekt der rücksichtlosesten Ausnutzung für amerikanische Wirtschaftsinteressen betrachteten. Der Yankee-Imperialismus liess immer deutlicher erkennen, dass es ihm mit der Einhaltung des Hay-Pauncefote-Vertrags nicht ernst war, sondern dass es ihm in erster Linie darum zu tun war, den Kanal als militärisches, wirtschaftliches und politisches Machtmittel zu benutzen. Dabei zeigte es sich, dass die amerikanische Staatsraison sich keineswegs von höhern ethischen Gesichtspunkten leiten liess, als die europäische.

Schon 1909 wurde in der deutschen Presse darauf aufmerksam gemacht, dass die Absichten der Washingtoner Regierung, wie sich immer deutlicher herausstellte, mit dem Hay-Pauncefote-Vertrag im Widerspruche ständen. Allein sowohl die englische Regierung als die Presse liessen sich durch prompte amerikanische Dementis beruhigen. Unterdessen wurden am Panamakanal ausgedehnte Befestigungen angelegt und anfangs 1912 erschien die Panamakanal-Bill, die bei allen Staaten, vorab natürlich bei dem Vertragsstaate England, das peinlichste Aufsehen erregte, weil sie nichts anderes als einen offenen Bruch des Hay-Paucefote-Vertrags bedeutete. Die Vorlage setzte nämlich für die amerikanischen Schiffe Abgabenfreiheit fest, während die Schiffe aller andern Nationen der Entrichtung einer Durchfahrtstaxe unterworfen sein sollten. England sah sich in seinen wichtigsten Interessen verletzt, sein Dominium Kanada durch den Ausschluss der Schiffe der grossen Eisenbahngesellschaften vom Kanalverkehr aufs schwerste betroffen, und so erfolgte energische diplomatische Einsprache in Washington gegen jede differentielle Behandlung der verschiedenen Staaten, welche durchaus vertragswidrig sei. Wenn eine Verständigung nicht möglich sei, müsse die ganze Streitfrage dem Haager Schiedsgericht unterbreitet werden.

In Amerika selbst erhoben sich gewichtige Stimmen, die vor einer Missachtung abgeschlossener Verträge warnten und die falsche Auffassung bekämpften, als seien derartige Verträge als Akte der Legislative, die jederzeit abgeändert werden könnten, zu betrachten. Ein hervorragender Rechtslehrer bezeichnete den Vertrag als Verletzung des Ideals der moralischen Integrität, in welchem die Amerikaner bisher die Führer waren.

In einem sophistischen Memorial suchte Präsident Taft das Vorgehen der Vereinigten Staaten zu rechtfertigen. Seine Argumente, die dann auch in den amerikanischen Legislativbehörden durchdrangen, waren folgende: Die Vertragsbestimmung von 1901, dass die Handelsschiffe aller Nationen gleich behandelt werden sollten, beziehe sich nur auf alle andern Staaten, nicht aber auf die Vereinigten Staaten. Der neue Wasserweg müsse in seiner Jurisdiktion eine interne amerikanische Angelegenheit bleiben, da er mit amerikanischem Gelde gebaut worden sei. Zu dieser brutalen Auffassung kam die zweite, dass der Status des Panamakanals sich durch die „Verpachtung" des Kanalgebietes an die Union inzwischen völkerrechtlich völlig verändert habe, und endlich sei auch die Regelung der Kanalgebühren eine innere Angelegenheit der Vereinigten Staaten.

Am 10. August erfolgte im Senat trotz des energischen Protestes von Senator Root, der für die Unverletzlichkeit des mit England abgeschlossenen Vertrags eintrat, die Annahme der Bill mit 47 gegen 15 Stimmen und am 25. August wurde diese durch die Unterschrift von Präsident Taft rechtsgültig. Ein nachträglich vom Präsidenten gemachter Vorschlag, dem Hay-Pauncefote-Vertrag dadurch Genüge zu leisten, dass man den amerikanischen Schiffen ihre vorerst zu entrichtenden Kanalgebühren vom Staate zurückvergüte, konnte nur noch tragikomische Wirkung haben.

Immerhin ist bereits ein Antrag gegen die Abgabenfreiheit der amerikanischen Schiffe im Abgeordnetenhause eingegangen, und es besteht einige Aussicht, dass er bei besonnener Haltung des Auslandes zur Annahme gelangt. Letzteres ist umso eher zu erwarten, als von massgebender Seite ernstlich in Frage gestellt wird, ob der Panamakanal auf den Weltverkehr eine umwälzende Wirkung haben werde. Anderseits hat sich die englische Finanz beeilt, die Konkurrenz des Panamakanals schon vorher durch eine Herabsetzung der Durchfahrtstaxen im Suezkanal abzuschwächen. Nach neueren Nachrichten aus den Vereinigten Staaten ist dort die Besprechung der Panamakanal-Bill in ein ruhigeres Fahrwasser gelangt, so dass es durchaus nicht ausgeschlossen erscheint, dass der Kongress in seiner Dezembersitzung das Gesetz einer Revision unterziehen und die vom Ausland als anstössig empfundene Bevorzugung der amerikanischen Schifffahrt streichen werde. Möglicherweise findet man sich auch dazu bereit, die Streitfrage dem Völkergericht im Haag zu unterbreiten. Es wäre zu begrüssen, wenn sich der amerikanische Imperialismus zu diesem Schritte entschliessen könnte. Sind ja doch gerade in Amerika Stimmen laut geworden, dass es eine der edelsten Aufgaben einer Nation sei, im internationalen Verkehr ihrem gegebenen Worte treu zu bleiben und eingegangenen Verpflichtungen nachzukommen. Im andern Falle würde man ausserhalb der Union zur Ansicht kommen müssen, dass die mit diesem Lande abgeschlossenen Verträge keine Sicherheit bieten.

Sollte die Hoffnung auf eine loyale Lösung des Konfliktes sich als trügerisch erweisen, so könnte der Plan des Nicaraguakanals, der bisher als ziemlich abenteuerlich galt, festere Gestalt gewinnen. Bekanntlich haben die Amerikaner selber längere Zeit geschwankt, ob sie die Verbindung des atlantischen mit dem stillen Ozean über den Isthmus von Panama oder auf dem etwas weitern aber bequemern Weg über den Nicaraguasee und den San Juan-Fluss suchen wollten. Die längere Fahrt würde durch die bessern Baubedingungen und den leichtern Verkehr nahezu aufgewogen worden. Wie es heisst, beschäftigen sich englische und fran-