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

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 13 (1920-1921)

Heft: 15-16

Artikel: Die Schweiz und die Binnenschifffahrtsfragen an der Verkehrskonferenz von Barcelona

Autor: Frey, Jean R.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-919876

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: 10.07.2025

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

Tabelle 2.

Winter	Rhein — Basel Winter 1904/05—1920/21 Mittel der Winter			Aare bei Brügg Winter 1904/05—1920/21 Mittel der Winter			Reuss bei Mellingen Winter 1904/05—1920/21 Mittel der Winter			Limmat — Baden Winter 1904/05—1920/21 Mittel der Winter		
	Mittel	Grösste tägl. Abfl.-Menge des Winters	Kleinste tägl. Abfl.-Menge des Winters	Mittel	Grösste tägl. Abfl.-Menge des Winters	Kleinste tägl. Abfl.-Menge des Winters	Mittel	Grösste tägl. Abfl.-Menge des Winters	Kleinste tägl. Abfl.-Menge des Winters	Mittel	Grösste tägl. Abfl.-Menge des Winters	Kleinste tägl. Abfl.-Menge des Winters
1904—1905	539	1261	360	94.2	263	61.1	32.7	81.1	21.0	56.2	176	34.7
1905—1906	808	1574	423	200	284	100	50.2	121	24.5	66.4	137	36.4
1906—1907	567	1655	364	107	266	64.8	49.2	140	25.0	63.1	140	34.7
1907—1908	571	1280	349	126	277	80.7	43.7	181	25.8	48.6	194	25.3
1908—1909	420	823	272	85.1	198	62.9	30.6	60.8	22.3	37.0	80.0	24.6
1909—1910	967	3076	472	261	492	73.5	83.7	326	34.2	79.3	238	37.3
1910—1911	900	2264	451	221	389	113.	78.1	276	25.8	69.6	181	25.3
1911—1912	713	1452	463	175	296	84.9	62.7	148	33.6	53.4	107	34.0
1912—1913	788	1438	510	186	306	90.2	70.6	174	39.4	62.5	132	39.0
1913—1914	960	2469	528	184	384	95.7	100.	280	46.3	88.3	221	39.9
1914—1915	745	1410	541	174	308	100	67.7	173	39.1	59.4	127	38.2
1915—1916	916	1724	519	214	348	92.4	83.9	166	45.6	75.2	162	35.4
1916—1917	859	2160	472	219	500	98.3	74.3	234	31.6	68.7	162	35.4
1917—1918	706	1773	414	169	325	101	66.6	183	42.5	61.3	148	30.6
1918—1919	917	3623	451	237	578	106	94.7	418	41.8	85.3	420	34.8
1919—1920	983	2696	463	241	500	97.2	98.9	315	44.0	88.8	261	42 8
1920—1921	398	558	306	90.0	107	57.0	29.1	46.5	15.0	34.9	55.8	23.2
Periode 1904—1921 17 Winter	750	3623	272	175	578	57.0	65.7	418	15.0	55.5	420	23 2

Die Abfluss-Mengen sind in m³/sek. angegeben.

Winter Periode 1904—1921 17 Winter	November			Dezember			Januar			Februar			März		
	Monatsmittel	Grösste tägl. Abfl. Menge d. Winters	Kleinste tägl. Abfl. Menge d. Winters	Monatsmittel	Grösste tägl. Abfl. Menge d. Winters	Kleinste tägl. Abfl. Menge d. Winters	Monatsmittel	Grösste tägl. Abfl. Menge d. Winters	Kleinste tägl. Abfl. Menge d. Winters	Monatsmittel	Grösste tägl. Abfl. Menge d. Winters	Kleinste tägl. Abfl. Menge d. Winters	Monatsmittel	Grösste tägl. Abfl. Menge d. Winters	Kleinste tägl. Abfl. Menge d. Winters
Rhein — Basel . .	722	2264	342	784	3623	316	804	3076	349	646	2442	330	795	2247	306
Aare bei Brügg . .	159	356	64.8	180	578	65.7	192	509	67.6	153	403	62.0	193	384	57.0
Reuss bei Mellingen	64.9	276	25.0	70.0	418	15.0	69.0	326	18.1	53.2	250	20.7	71.5	233	19.7
Limmat — Baden .	61.7	181	23.2	67.1	420	25.9	68.3	252	25.3	54.6	210	25.3	71.1	212	24.6

Die Abfluss-Mengen sind in m³/sek. angegeben.

betrug im Januar 1921 nur 558 m³/sek. gegenüber 823 m³/sek. im März 1909. Der Winter 1920/21 mit einem mittleren Abfluss von 398 m³/sek. ist denn auch seit 1904/05 der wasserärmste. Ihm folgt der Winter 1908/09 mit einem Mittel von 420 m³/sek.

Die Tabelle 2 zeigt ferner die Abflüsse der Aare bei Brügg, der Reuss bei Mellingen und der Limmat bei Baden in den Wintern 1904/05 bis 1920/21. Der mittlere Abfluss der Aare betrug 90 m³/sek. gegenüber 85,1 im Winter 1908/09. Dieses gute Resultat ist zweifellos nur der vom Verband der Aare-Rheinwerke veranlassten Stauung der Juraseen im Herbst 1920 zuzuschreiben. Der Vierwaldstättersee wurde nicht gestaut. Das Resultat zeigt sich im mittleren Abfluss der Reuss bei Mellingen mit 29,1 m³/sek. gegenüber 30,6 m³/sek. im Winter 1908/09. Das gleiche gilt für die Limmat. Der mittlere Abfluss im Winter 1920/21 betrug 34,9 m³/sek. gegenüber 37,0 m³/sek. im Winter 1908/09. Nichts kann besser die wohltätige Wirkung der Seeregulierungen illustrieren als diese Tatsachen.

Die Schweiz und die Binnenschiffahrtsfragen an der Verkehrskonferenz von Barcelona.

Die internationale Verkehrkonferenz, die nun während sechs Wochen in Barcelona getagt hat, hat soeben ihre Arbeiten vollendet. Eine der schwierigsten Aufgaben, die sie zu bewältigen hatte, war das Zustandekommen der Konvention über die schiffbaren Wasserwege. Es war in einer der ersten Sitzungen der Vollkonferenz, als der Vizepräsident der Konferenz, Adatoi, japanischer Gesandter in Brüssel, in einer bemerkenswerten Ansprache darauf hinwies, dass die über die Koalition siegreichen Truppen der ersten französischen Republik, als sie Belgien befreiten, auf ihrem Wege auf zwei internationale Flüsse stiessen, die Schelde und die Maas, die beide dem internationalen Handel verschlossen waren. Am 20. September 1792 hat die französische Republik feierlich erklärt, dass der Lauf der Flüsse unveräusserliches Gemeingut der an ihnen liegenden Uferstaaten ist, dass keine Nation, ohne Unrecht zu begehen, für sich das ausschliessliche Recht auf die Benützung eines Wasserweges in Anspruch nehmen kann unter Ausschluss der anderen Uferstaaten, und dass ein solches Recht nur die Überbleibsel feudaler Servituten seien oder zum mindesten eines bedenklichen Monopols, das nur auf der Gewalt und auf der Zustimmung aus Ohnmacht basierte. Ein solches Recht aber sei daher jederzeit trotz aller Übereinkommen revokabel, weil die Natur keine Privilegien kenne und die Rechte des Menschen unverjährbar seien und weil die französische Republik verlange, dass überall, wo die

Protektion ihrer Waffen hinreiche, die volle Freiheit wieder hergestellt werde. Der kluge Japaner schilderte sodann, wie der Wiener Kongress die von der französischen Revolution für die internationalen Wege aufgestellten Grundsätze bestätigte und wies darauf hin, dass die Friedenskonferenz von Paris beschlossen habe, das Werk von Wien wieder aufzufrischen. Sie habe zu diesem Zwecke an die Autorität des Völkerbundes appelliert, und durch diesen sei alsdann die Konferenz von Barcelona zustande gekommen. Wenn eine allgemeine Übereinkunft über die internationalen Wasserwege, so schloss der japanische Vertreter, nicht erzielt werden könne, dann wird der Fortschritt in der Entwicklung des internationalen Rechtes tödlich getroffen werden.

Diese Eröffnungsrede des japanischen Vertreters war nicht nur ausserordentlich geschickt, sondern auch ein taktischer Kunstgriff, denn die Ironie des Schicksals will es, dass man gerade von Frankreich den heftigsten Widerstand gegen eine weitherzige Internationalisierung der Wasserwege befürchtet, von diesem Frankreich, das einst in seiner grossen Stunde den Gedanken der Freiheit aller Ströme in die Welt setzte. Die Rede hatte aber auch einen ausgeprägten programmatischen Charakter, denn sie bekundete allen Verhandlungen vorausgehend den japanischen Standpunkt, der sich gerne die europäischen Wasserstrassen zu Nutze machen möchte. Aus einer möglichst weiten Internationalisierung der Ströme würde Japan höchstens Rechte ziehen, aber keine Pflichten auf sich nehmen, denn Japan selbst verfügt über keine Ströme, die für eine Internationalisierung in Frage kommen würden, weil die Strecken der japanischen Binnenwasserwege für die Betreibung einer wirtschaftlichen Schiffahrt zu kurz sind. Bewusst oder unbewusst hat aber der japanische Vertreter auch den Standpunkt Englands und Griechenlands vertreten, welche Länder wegen ihrer orographischen Gestaltung ungefähr in der gleichen Lage sind, ferner aber auch den Standpunkt der Binnenländer, wie die Schweiz, Deutsch-Oesterreich, die Tschechoslovakei etc., die nirgends ans Meer grenzen und den oberen Lauf der Flüsse als ihre Meeresküste betrachten müssen.

Schon in der Spezialkommission für die Schiffahrtsfragen hatte es sich gezeigt, dass zwei Strömungen vorhanden sind, die zwei grundverschiedene Thesen vertreten, nämlich diejenige der Franzosen, die gleich zu Beginn eine namentliche Aufzählung aller internationalisierten Wasserstrassen verlangte, und diejenige, die aus den ersten Verhandlungen der Kommission hervorgegangen war, und die eine allgemeine Definition für die zu internationalisierenden Schiffahrtswege vorschlug, nach welcher alsdann später die Klassifikation vorgenommen werden sollte. Auf die Seite Frankreichs schlugen sich u. a. Polen, Rumänien, die südamerikanischen Staaten mit Ausnahme Brasiliens und für die allgemeine Definition wehrten sich England, Japan, Brasilien, die Schweiz, etc. Schon aus dieser Gegenüberstellung erhellt die unendliche Schwierigkeit der Lösung der Frage, denn hart und ohne Rücksicht auf den Gedanken der Verbrüderung der Menschheit stossen die Interessen aufeinander. Den Kern der Schwierigkeiten bildet die Frage, wie der Grundsatz der Freiheit sich mit den angestammten und neu erworbenen Rechten der Uferanwenderstaaten vereinigen lässt, und immer neue Ideen branden an diese Frage und zerschellen wieder, Forderungen stossen auf Forderungen, eine Reflexion löst die andere in ihre Atome auf und die Verhandlungen ziehen sich in Kommission und Vollsitzung schleppend dahin.

Frankreich befürchet von der allgemeinen Definition der internationalen Ströme eine Antastung seiner über verschiedene Länder fliessenden Flüsse, wie der Rhone, der Maas, der Mosel, des Doubs und es sträubt sich gegen die allgemeine Definition umso mehr, als eine Internationalisierung dieser Flüsse einer Gleichstellung mit Deutschland gleichkommen würde, dessen Ströme, der Rhein, die Elbe und die Oder durch den Friedensvertrag von Versailles seinen Flaggen zugänglich gemacht worden sind. Auch befürchtet es einen weiteren Eingriff in seine geheimnisvolle Rheinpolitik. Namentlich aber lehnt es eine Internationalisierung der Rhone ab, an der es gewaltige Kraftausbeutungswerke plant.

Polen befürchtet die Internationalisierung der Weichsel bis ins Innere des Landes und die südamerikanischen Staaten wehren sich gegen eine Antastung der verschiedenen unter sich getroffenen Übereinkommen über die Flußschiffahrt. Eigentümlich berührt die Stellungnahme des holländischen Vertreters, der sich ebenfalls auf die Seite der französischen These schlug, trotzdem gerade Holland aus der durch den Wiener Vertrag gegebenen Freiheit der Schiffahrt auf dem Rhein so immense Vorteile gezogen hat und die Grösse und Bedeutung Rotterdams sich zum Teil auf dieser Freiheit aufbaut. Der holländische Vertreter und frühere Minister Lely gab seine persönlichen Ansichten dahin kund, dass die Internationalität eines Stromes weniger aus den Bestimmungen der Wiener Schlussakte hervorgehe, als vielmehr aus den Bauten und Einrichtungen, die an der Mündung eines Stromes geschaffen worden sind; er bedauerte auch, dass man die Bedeutung der Kanäle allzu sehr zugunsten der natürlichen Flussläufe vernachlässigt habe. In ähnlichem Falle befindet sich Rumänien als Staat an der Mündung der Donau; es sieht auch die durch den Friedensvertrag wieder erneuerte Internationalisierung der Donau nicht gern, da sich dort der englisch-französische Einfluss bereits zu stark bemerkbar macht und allzu tief in die verkehrswirtschaftliche Hegemonie des Landes eingreift, zumal sich neuerdings auch die Japaner mit der Frage der Donauschiffahrt beschäftigen.

In dieser Frage zeigte sich auch gleich zu Beginn der Beratungen eine Meinungsverschiedenheit zwischen den Vertretern Italiens und der Schweiz. Die Italiener, die von einer allgemeinen Definition der Internationalisation eine Internationalisierung des Po und des Tessin befürchten und im Hintergrunde bereits eine Po-Schiffahrtsakte auftauchen sehen, versuchten der Frage dadurch auszuweichen, dass sie, ohne auch nur einen bestimmten Fluss mit Namen zu nennen, folgende Definition in Vorschlag brachten: „Kein Wasserlauf kann als schiffbare Wasserstrasse bezeichnet werden, wenn er nicht vom Meere weg in einem Jahresmittel von mindestens 150 Tagen und mit Kähnen von mindestens 200 Tonnen befahren wird oder werden kann, wobei jedes Ziehen der Schiffe vom Ufer aus ausser Betracht fällt". Wäre dieser Vorschlag, gegen den sich der schweizerische Vertreter sofort mit aller Kraft wehrte, angenommen worden, so wäre der Tessin als internationale Wasserstrasse nicht mehr in Betracht gekommen und zwar unseres Erachtens zu Unrecht, denn der Tessin ist eine alte Wasserstrasse, auf der früher ein ziemlich reger Verkehr zwischen dem Po und dem Lago Maggiore sich abspielte. Allerdings ging dieser Verkehr mit denjenigen Schiffstypen vor sich, die seinerzeit die üblichen waren. Wenn die heutigen grösser dimensionierten Schiffstypen auf diesem Flusse nicht verkehren und sich die Schiffahrt nicht im modernen Sinne weiter entwickelt hat, so ist das einfach auf den Umstand zurückzuführen, dass sich der Fluss nicht wie andere Flüsse den modernen Fahrzeugen angepasst hat.

Für die Behauptung, dass der Tessin von jeher ein schiffbarer Fluss war, stehen uns italienische Gewährsmänner zur Verfügung. So schreibt Leopoldo Candiani in seiner kürzlich erschienenen populären Broschüre über die Binnenschiffahrt: Ausser dem Tevere und dem Arno betrachten die alten Schriftsteller als schiffbar auch den Mincio, den Oglio, den Adige, den Ticino und namentlich den Po". — Candiani weist ferner darauf hin, dass im VIII. und IX. Jahrhundert Pavia am Ticino eine der ersten Stellen im Flusshandel einnahm, und dass der Ticino, belebt durch zahlreiche Häfen und durchfurcht von Barken, die gegen den Lago Maggiore und in entgegengesetzter Richtung gegen den Po fuhren, die natürliche Strasse für jenen ganzen Verkehr war, zu dessen Entwicklung die Tatsache beigetragen habe, dass sowohl in der langobardischen Periode (568—773) wie in der Folge während der Carolingerzeit Pavia die Hauptstadt des italienischen Königreiches war, wo die hohe Geistlichkeit mit dem Hofe verhandelte. Der in den Jahren 1177—79 von den Mailändern erstellte und unter dem Namen Ticinello bekannte Bewässerungskanal teilte sich bei Abbiategrosso in zwei Teile, von denen der gegen Mailand laufende den Namen Naviglio erhielt, weil er die Aufgabe hatte, die Barken vom Ticino nach Mailand zu befördern. Im Jahre 1497 wurde unter Lodovico il Moro und unter Leitung von Leonardo da Vinci zur Schaffung einer regelmässigen Schiffahrtsverbindung von der Adda zum Ticino die Fossa Interna erstellt, ein mit Schleusen versehener Kanal. Unter

der spanischen Herrschaft ging die Schiffahrt in Oberitalien einem allgemeinen Niedergang entgegen und erst 1600 machte man sich wieder daran, die Wasserstrassen in Gang zu bringen, aber es fehlten damals die nötigen Fonds. Erst Napoleon nahm die Sache wieder ernsthaft auf und nach ihm die Oesterreicher, so dass von 1819 an die Kähne wieder über den Naviglio von Mailand nach dem Ticino fuhren und zwar Kähne von 350 bis 800 Zentner Fassungsvermögen. Im Jahre 1900 ernannte das italienische Ministerium für öffentliche Bauten eine Kommission unter Romanin-Jacour zur Prüfung der Weiterentwicklung der Schiffahrt und 1903 eine zweite Kommission mit derselben Aufgabe unter Severino Casana. Diese Kommission veröffentlichte 1908 das Resultat ihrer Untersuchungen. Darin wird für das Po-Tal vorgeschlagen: 1. Die Schiffbarmachung des Po bis zur Mündung des Tanaro und die Vertiefung der Adda und des Ticino auf 2 m zur Aufnahme von 600 Tonnen-Kähnen und 2. Erstellung von drei Kanälen, ausstrahlend vom Hafen von Mailand, davon einer direkt zum Lago Magggiore, für 600 Tonnen-Kähne.

Wir haben uns etwas ausführlicher gerade mit der italienisch-schweizerischen Binnenschiffahrt befasst, weil die italienisch-schweizerische Kontroverse an der Konferenz von Barcelona zu mannigfachen grundsätzlichen Erörterungen Anlass gab, und weil in der italienischen Presse bei Anlass der Berichterstattung über die Verhandlungen in Barcelona behauptet worden war, der Ticino sei überhaupt kein schiffbarer Fluss. Nationalrat Gelpke hat im Jahre 1918 in den „Rheinquellen" den Vorschlag zur Aufstellung einer Po-Schiffahrtsakte gemacht und in seiner Begründung dazu geschrieben: „Eine Grosswasserstrassen-Verbindung Mailands mit dem Langensee, vervollständigt durch den schweizerischen Tessin-Seitenkanal Magadino-Iragna (Biasca) von 31 km Länge, die 12 km lange Tresa-Wasserstrasse Germignaga-Ponte Tresa und einen schiffbaren Seitenkanal zur Toce von Fondo Toce nach Domodossola, würde den Simplon- und Lötschbergverkehr in Domodossola, den Gotthardverkehr in Biasca, somit den Zentralalpenverkehr schon am Fusse der Steilrampen der betreffenden Gebirgsbahnen, aufsaugen und damit die tarifpolitische Vormachtstellung der Zentralalpenbahnen wie auch den Meridionalverkehr Schweiz-Italien aufs nachhaltigste fördern. Bei der ausgesprochenen aktiven Handelsbilanz Italiens im Warenverkehr mit der Schweiz — mit einem Plus von etwa 100 Millionen Franken zugunsten Italiens — liegt das Schwergewicht der wirtschaftlichen Vorteile bei der Verkehrserschliessung einer Grosswasserstrasse vom Langensee nach der Adria auf Seiten Italiens. Italien wird demnach in Übereinstimmung seiner eigenen Interessen handeln, wenn es der schweizerischen Anregung nach der Schaffung einer Po-Schiffahrtsakte, mit der Einsetzung einer internationalen Uferstaaten-Kommission beipflichtet." Zieht man ferner in Betracht, dass der Po als internationalisierter Wasserweg aller Wahrscheinlichkeit nach einen wesentlich grösseren Verkehr aufweisen wird, als es sonst der Fall sein wird, so erscheint es unbegreiflich, dass sich die italienischen Vertreter der weitherzigeren These verschlossen haben.

Bei dieser Sachlage erschien es trotz allen Protesten unmöglich, überhaupt eine Definition dafür zu finden, welche Ströme inskünftig als internationalisierte zu betrachten wären. Namentlich lagen die Schwierigkeiten auch im Kolonialbesitz der Grossmächte, denn die Definition hätte sich begreiflicherweise auch auf die grossen Ströme in den Kolonien beziehen müssen, und dann in der Frage der Kostenverteilung bei notwendigen Strombauten zur Verbesserung der Schiffahrtsstrasse. So kam man denn nach endlosen Verhandlungen, wie es bei solchen Dingen immer der Fall ist, auch hier zu einem Kompromiss, und es wurde schliesslich der Entwurf einer Konvention angenommen, wonach als internationale Flüsse bezeichnet werden: 1. Flüsse, für welche eine internationale Kommission besteht (z. B. Rhein, Donau, Oder) und 2. Flüsse, die von den Regierungen der Uferstaaten als internationale Flüsse bezeichnet werden. Jeder Staat verpflichtet sich, auf diesen Flüssen die Freiheit der Schiffahrt ohne Unterschied der Behandlung anderen gegenüber zuzugestehen. Diese Konvention wird nun an die Parlamente der beteiligten Staaten überwiesen werden und dort wird Gelegenheit sein, den Vorschlag zu ratifizieren oder nicht. Das Resultat von Barcelona, soweit es die Binnenschiffahrtsfragen anbelangt, ist keine erfreuliche Tat, denn sie gibt der Welt nicht mehr als sie bisher hatte und bedeutet gegenüber den Wiener Bestimmungen eher einen Rückschritt als einen Fortschritt. Die Wiener Schlussakte sagt in ihren Art. 108 und 109: „Les Puissances dont les Etats sont séparés ou traversés par une même rivière navigable, s'engagent à régler d'un commun accord tout ce qui a rapport à la navigation. La navigation dans tout le cours des rivières indiquées, du point où chacune d'elles devient navigable jusqu'à son embouchure sera entièrement libre, et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne."

Jean R. Frey, Basel.

Die Besteuerung der Wasserkraft.

Aus einem Rechtsgutachten, erstattet von Ständerat Isler, Aarau.

Eine kantonale Behörde hat versucht, die Wasserkraft eines kommunalen Werkes, die sie diesem seinerzeit konzediert hat, als Wertobjekt mit 1000 Fr. pro PS in die ordentliche Steuerrechnung einzustellen, sie also mit der Staats- und Gemeindesteuer zu belegen. Das Werk hat diesen Anspruch bestritten und als im Widerspruch mit Art. 49 des eidgenössischen Wasserrechtsgesetzes bezeichnet.

Herr Ständerat Isler hat über diese wichtige Frage ein Gutachten erstattet; wir sind in der Lage, dasselbe in extenso zum Abdruck zu bringen:

1. Das Bundesgesetz findet hinsichtlich seines Art. 49 auf ein Wasserwerk nur Anwendung, wenn und insoweit Konzessionen für es seit dem 25. Oktober 1908 vorliegen. (Vrgl. Bdg. über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte Art. 74, Abs. 2.)

2. Nach dem Bundesgesetz ist es nicht zulässig, dass die Wasserkraft eines konzedierten Werkes als solche neben dem Wasserzins auch noch mit einer Sondersteuer belegt wird, es wäre denn dieser Wasserzins kleiner als 6 Fr. für eine Pferdekraft und die erhobene Steuer lediglich zur Ergänzung dieses Minderzinses erhoben, weitergehend nicht. Das folgt aus Artikel 49 und 18 des Gesetzes ganz ohne weiteres und wurde bei seiner Beratung allgemein so angenommen. Die Ursache des Verbotes der Sonderbesteuerung war, dass die Überschreitung der Höchstziffer des Wasserzinses von 6 Fr. auf dem Umwege einer Besteuerung der Wasserkräfte verhindert werden wollte.

3. Diese Schranke suchte und fand man darin, dass zwar nicht jede Besteuerung der Wasserwerke neben der Erhebung des Höchstwasserzinses zu verbieten sei, wohl aber ihre Sonderbesteuerung. Wenn die Wasserkräfte vom Werkbesitzer im Rahmen des allgemeinen ordentlichen Steuergesetzes versteuert, besser gesagt durch dieses ergriffen würden, so sei dagegen Einwand nicht zu erheben; unzulässig aber sei, eine Steuer nur für sie zu schaffen oder nur für sie zu handhaben. Das aber könne nicht blos offen, durch Aufstellung eines besondern Wasserkraftsteuergesetzes geschehen, es könne ebensogut versucht werden auf versteckte Weise, nämlich so, dass man die Wasserkräfte als Steuerobjekt in das allgemeine Steuergesetz entgegen dessen Steuersystem hineinzwänge. Denn in dem Falle liege dann auch nicht die allgemeine, sondern tatsächlich eine Sonderbesteuerung vor.

4. Eine Erläuterung wird dies noch besser vor Augen führen.

Die allgemeinen Steuergesetze pflegen reine Ertrags- und Vermögenssteuergesetze zu sein, d. h. sie besteuern einerseits den Ertrag bezw. Gewinn aus Kapital und Arbeit (Erwerb, Einkommen), anderseits das arbeitende und das neugeschaffene Kapital selbst (Vermögen). Dagegen besteuern sie nicht auch noch die Produktion in ihrem Werden, nicht den Betrieb schon als solchen; sie besteuern nur seine Resultate. Und nun ist die Wasserkraft eines Werkes nicht Betriebsresultat, sondern Betriebsakt und kann daher nicht als ein Steuerobjekt des allgemeinen Vermögens- und Einkommenssteuergesetzes angesehen werden, ohne dass man diesem Zwang antut. Oder ist schon versucht worden, vermittelst