

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

Artikel: Schifffahrtswege in den Vereinigten Staaten unter besonderer Berücksichtigung des New-York-Seen-Golfschifffahrtsweges
Autor: Bertschinger, H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-920129>

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: 22.02.2026

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

werden auf Grund eines die Gesamtwasserwirtschaft berücksichtigenden Wasserrechtes. Der zur Abstimmung vorgelegte Entwurf eines neuen Bundesverfassungsartikels über das Wasserrecht umfasst aber nur die Wasserkräfte, alles andere ist entweder gar nicht oder nur in verstümmelter Form berücksichtigt. 600 km unserer schweizerischen Gewässer können, sobald die Kraftwerke mit Schleusen versehen sind, dem rheinischen Binnenschiffahrtsnetze angeschlossen werden. Ein kilometrischer Kostenaufwand von 100,000 bis 200,000 Fr. entsprechend dem dritten Teile der Kosten einer Gebirgsbahn genügt, um ein schweizerisches Wasserstrassennetz von 600 km Länge bei einem Jahresverkehr von einer Milliarde Tkm in ca. drei Jahrzehnten zur Entfaltung zu bringen.

Die dem Gesamtwirtschaftsleben durch Mehrung des Transitverkehrs und Handels, der Industrie, der Mehrsteigerung von Grund und Boden längs der Wasserstrassen, der vielfachen neuen Erwerbsquellen für die an den betreffenden Gewässern ansässige Bevölkerung zukommenden Mehrwerte würden jährlich 100 Millionen Franken übersteigen. Was nun die natürliche Schiffbarkeit des Rheins zwischen Basel und dem Bodenseebecken und der Aare anbelangt, so liegen hier die Verhältnisse günstiger als im Rheinlaufe der oberrheinischen Tiefebene. Hindernisse bilden nur die Stromschnellen. Diese werden aber überwunden durch den Bau der Kraftwerke. Kraftwerke und Schiffahrt bilden aber zukünftig die beiden Hauptelemente unseres Wirtschaftslebens. — Was Not tut, ist somit ein einheitliches Wasserrecht, das der bisherigen Zersplitterungspolitik Einheit gebietet. Unser Land wird wirtschaftlich vorwärts- oder zurückgehen, je nachdem es gelingt oder nicht, der unheilvollen Dezentralisationspolitik, welche im Eisenbahnwesen so grosse Wunden geschlagen, ein Ende zu bereiten. Nach endlosen Beratungen kam es zur endgültigen Fassung des verhängnisvollen Artikels 24bis, welcher am 25. Oktober der Volksabstimmung unterbreitet werden soll. Der Hauptsatz lautet: „die Nutzbarmachung der Wasserkräfte steht unter der Oberaufsicht des Bundes“. Unter Wasserkraft ist in diesem Falle nichts anderes verstanden als die hydraulische Energiegewinnung. Alle anderen Wassernutzungen, welche organisch mit der Wasserkraftausnutzung verbunden sind, wurden dabei nicht berücksichtigt. Der Zusatz aber: „Dabei ist die Binnenschiffahrt nach Möglichkeit zu berücksichtigen“, ist nichts anderes als ein formales Zugeständnis an die Schiffahrtsfreunde. Inhaltlich ist er wertlos, um so mehr, als ja nur die Binnenschiffahrt im allgemeinen, somit vor allem die wirtschaftlich belanglose Kleinschiffahrt wie bisher, nicht aber die Grossschiffahrt im besonderen Berücksichtigung findet.

Grosse dringende Aufgaben wie die der vorbereitenden Massnahmen bei den Kraftwerken an der Aare und am Rhein zur Sicherung des Grosswasserverkehrs, dann der Seeregulierung zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Kraftwerke wie der Verlängerung der Schiffahrtsperiode auf dem Rhein in seinem Gesamtverlaufe, der Talsperrenbauten im Hochgebirge zur künstlichen Verbesserung des Gesamtwasserhaus-

haltes, der Aufstellung und Durchführung von Wasserwirtschaftsplänen zum Schutze und zur Förderung der Allgemeininteressen auf allen Gebieten wasserwirtschaftlicher Betätigung, der Anbahnung internationaler Verhandlungen zur Führung einer wasserwirtschaftlichen Kompensationspolitik und so weiter können auf Grund des vorgeschlagenen Verfassungsartikels niemals gelöst werden. Sollte er in Kraft treten, so wird bis zu dem Zeitpunkte, da eine erweiterte Fassung notwendig würde, sehr viel durch unrationelle Anlagen wirtschaftlich verstümmelt sein. Heute stehen wir da als die mehr oder weniger enttäuschten Erben einer zerfahrenen Eisenbahnpolitik; muss sich nun das nämliche Spiel wiederholen, kann es denn gleichgültig sein, wie spätere Generationen unser heutiges zu kurzsichtiges Handeln beurteilen? Wie leicht wäre es doch angangenen, eine breitere Basis mit ungefähr folgendem Wortlaut aufzustellen: „Die wirtschaftliche Verwertung der Gewässer, insbesondere für Kraft- und Verkehrszwecke in Verbindung mit der Regelung des Wasserhaushaltes steht unter der Oberaufsicht des Bundes“. — Was somit den Wasserrechtsartikel in seiner gegenwärtigen Form anbelangt, so kann es nur heissen: Besser nicht geboren sein, als zu ewigem Siechtum.



Schiffahrtswege in den Vereinigten Staaten unter besonderer Berücksichtigung des New-York-Seen-Golf-schiffahrtsweges.

Von Dr. Ingenieur H. BERTSCHINGER.

Einleitung.

Die allmächtigen Eisenbahngesellschaften in den Vereinigten Staaten haben durch ihre Monopolherrschaft unter den Verkehrsanstalten, die sie in rücksichtsloser Weise ausübten, bei der Regierung und dem Volke den Glauben erweckt, dass diese Zustände die wirtschaftliche Blüte des Landes schädigen, ganz abgesehen davon, dass sie den geschäftlichen Mittelstand schwer bedrücken und die Selbständigkeit kleiner Geschäfte gefährden. Verkehrsanstalten, die mit den Eisenbahnen in wirksamen Wettbewerb treten können, sind daher äusserst volkstümlich. Eine solche Aufgabe erfüllt die Binnenschiffahrt, ohne jedoch der Eisenbahn diejenigen Frachtgüter wegzunehmen, die ihre Existenz bedingen. Ein schlagendes Beispiel dafür ist die Tarifpolitik der von New-York nach den grossen Seen führenden Eisenbahnlinien, die durch den Wettbewerb des seit 1825 vollendeten Erie-Kanals stets genötigt waren, ihre Tarife für Massengüter tiefer zu halten als andere Eisenbahnlinien. Dasselbe lässt sich von den Eisenbahnen entlang dem Ohio und Mississippi unterhalb Cairo sagen, wo die Flussschiffahrt stets in wirksamen Wettbewerb trat.

Vom Staate Ohio wird die Kohle in einzelnen Forderungen bis zu 56 000 Tonnen den Ohio und Mississippi hinunter nach New Orleans am Golf von Mexiko gebracht. Die an einigen Stellen vorkommende geringe Wassertiefe dieser Flüsse verlangt

ganz eigenartig gebaute Transportmittel. Das stossende Dampfschiff hat gewöhnlich nur ein einziges Wasserrad, und dieses hinten, kaum einen Meter tief in das Wasser hineinreichend. Die Fördermasse, gewöhnlich Kohle, ist in kleinere fast viereckige, kastenförmige Prahme geladen, die zu einem grossen Floss zusammengebunden sind. Die erwähnte Fördermenge von etwa 56 000 Tonnen, die etwa 56 von den grösst-

und Schifffahrt für solche Zwecke günstig sein könnte. Man würde die Lastkähne oder Prahme, wie sie oben beschrieben wurden, so herstellen, dass sie auf Wagen-Untergestellen über das Gebirge, ähnlich der Schiffseisenbahn, transportiert werden können. In den Endhäfen süd- und nordseits der Alpen würde dann nicht ein Wechsel der Fahrzeuge, sondern nur des Verkehrssystems stattfinden.



Abbildung 1

möglichen Eisenbahnzügen von 120 Achsen entspricht, wird hier von einem einzigen Dampfer flussabwärts gestossen, und die ganze Bemannung zählt nicht den vierten Teil derjenigen der 56 Eisenbahnzüge.

Der Transportmöglichkeiten gibt es unbegrenzt viele — nicht nur Eisenbahnen und Schifffahrt in ihrem heutigen Zustande. Ingenieur Caminada hat sich mit einem Kanalprojekt über die Alpen beschäftigt. Ich glaube, dass ein Zusammenwirken von Eisenbahn

Linienführung.

Die Hauptaufgabe des Wasserstrassenbaues in den Vereinigten Staaten ist die Verbindung der grossen Seen mit der Meeresküste. Zu diesem Zwecke sind zwei Flüsse von ähnlicher Bedeutung, der Hudson mit seinem Nebfluss Mohawk und der Mississippi mit den Nebenflüssen Illinois und Ohio. Jeder der drei Nebenflüsse reicht mit seinem oberen Laufe nahe an die grossen Seen. Auch der Potomac

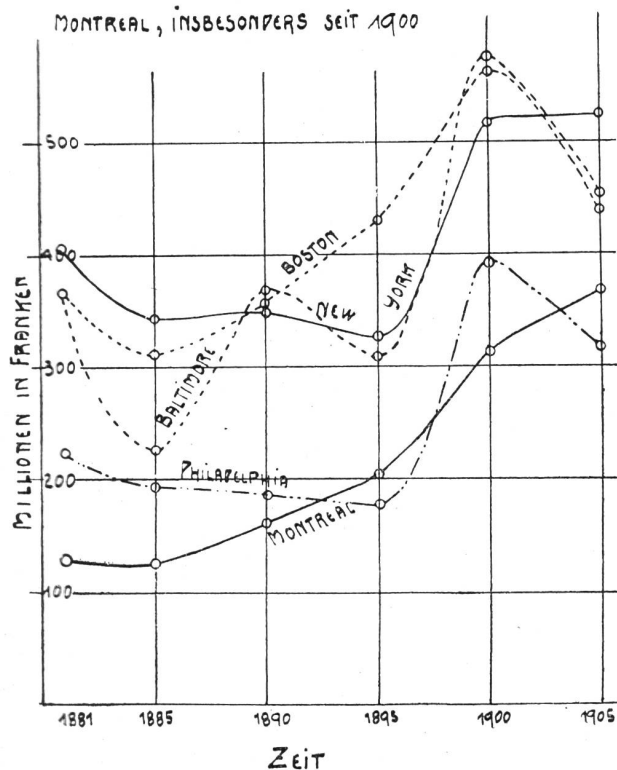
und der Susquehauna deuten auf die Möglichkeit, die Meeresküste mit den grossen Seen durch Schiffahrtstrassen zu verbinden, doch verhindert die Notwendigkeit, das Alleghany-Gebirge übersteigen zu müssen, die Ausführung gegenwärtig ins Auge zu fassen. Am meisten arbeitet man

1. an der Verbindung von New-York den Hudson hinauf und durch den Erie-Kanal mit dem Ontario und Erie-See,
2. an einem Kanal von Toledo am Erie-See nach Chicago am Michigan-See,
3. an dem Ausbau des St. Marie-Flusses, welcher den Ober-See mit dem Huron-See verbindet, und
4. an dem sogenannten Seen-Golfschiffahrtsweg, welcher in einer Verbindung von Chicago mit dem Mississippi und diesem selbst besteht.

Neben dem Bestreben, die Eisenbahntarife herabzudrücken, war die steigende Konkurrenz der kanadischen Meer-Hafenstadt Montreal von ausschlaggebender Bedeutung für die Kanalbaupolitik des Staates New-York.

DAS SCHABILD

ZEIGT DEN FORTSCHRITT DES AUSFUHRHANDELS DER FÜHRENDEN ATLANTISCHEN SEEHÄFEN VON NORDAMERIKA, SOWIE DAS STETIGE UND BEZW. RASCHE WACHSEN VON MONTREAL, INSBESONDERES SEIT 1900



DIE ZAHLEN FÜR NEW-YORK SIND 5MAL VERKLEINERT AUFGETRAGEN

Abbildung 2

Der Einfluss Montreals im Ausfuhrhandel ist demjenigen von New-York gegenüber in rascherem Wachsen begriffen. Die Ursache ist vor allen Dingen darin zu suchen, dass Montreal mit den grossen Seen durch

den Lorenzstrom in Verbindung steht und diese Verbindung durch die Schiffbarmachung des Ottawa-Flusses noch verbessert werden soll.

Am 2. März 1903 legte der Staatsingenieur der gesetzgebenden Versammlung des Staates New-York eine detaillierte Kostenberechnung für den neuen Erie-Kanal vor, welche sich auf rund 500 Millionen Franken belief. Die Volksvertretung genehmigte den Kredit und stellte folgenden Finanzplan auf:

Ausgabe von Obligationen auf 18 Jahre Tilgungszeit für die Summe von rund 520 Millionen Franken; in den nächsten 2 Jahren nach Annahme des Gesetzes sollen nicht mehr als für 50 Millionen Franken Obligationen ausgegeben werden. Eine allgemeine Jahressteuer soll zur Verzinsung und Tilgung erhoben werden. Die Ausführung der Bauarbeiten soll durch Vergebung an Unternehmer erfolgen und Vorkehrungen für die Enteignung des nötigen Landes und für Verkauf von zu verlassendem Kanalgebiet (alter Erie-Kanal) getroffen werden. Was die Organisation anbelangt, soll die Stelle eines speziellen Staatsingenieurs und eine raterteilende Behörde von 5 Zivilingenieuren geschaffen werden. Der speziell abgeordnete Staatsingenieur trägt die Verantwortung für alles, Ingenieurarbeiten und Inspektion und hat dem Staats-Gouverneur alljährlich Bericht zu erstatten. Die Handhabung des gesamten Gesetzes wurde von der Genehmigung durch das Volk bei den Wahlen des folgenden Novembers abhängig gemacht.

Das Volk genehmigte die Ausgabe, jedoch machte die Aufbringung der Steuern wegen der 18 Jahre-Tilgung solche Schwierigkeiten, dass die Tilgungsfrist auf 50 Jahre verlängert wurde.

Der Staat New-York hat schon vor 100 Jahren durch den alten Erie-Kanal die Verbindung des Meeres mit dem Ontario- und Erie-See hergestellt und ist jetzt im Begriffe, diesem diejenigen Querschnitte und Längenprofile zu geben, die sich aus dem Vergleich mit andern (europäischen) Kanälen als ratsam ergaben. Nach dem Gesetz sollen Schiffe mit 1000 Tonnen Ladung auf dem Kanal verkehren können. Von verschiedenen Seiten wurde jedoch darauf aufmerksam gemacht, dass die auf anderen Wasserstrassen fahrenden Schiffe nicht als Maßstab dienen können, sondern nur diejenigen, welche auf den grossen Seen verkehren. Diese haben ein mittleres Ladegewicht von 6000 Tonnen; es fördern aber auch einige bis zu 12000 Tonnen. Die amerikanische Fachzeitschrift „Engineering News“ schlug vor, es sollte die Bundesregierung einen Beitrag von 500 Millionen Franken zu der gleich grossen Ausgabe des Staates New-York hinzu leisten, damit man den erwähnten Anforderungen gerecht werden könne. Den Ingenieuren des Erie-Kanales ist es indess gelungen, die Bewilligung für Schleusen- und Kanal-Abmessungen zu erhalten, welche die Durchfahrt von 3000 Tonnen-Schiffen bei voller Ausnutzung des Schleusenraumes gestatten. Diese Schiffsgrösse entspricht ungefähr derjenigen der grossen Rheinkähne.

Den Hudson-Fluss hinauf bis Troy, wo der Kanal beginnt, richtet sich die Schiffahrt nach Ebbe und Flut. Bei Troy befindet sich die erste Schleuse,

um die Schiffe über die Stauhöhe eines zu Schiffahrtswegen eingebauten Wehres zu heben.

Bei Waterford zweigt der Champlain-Kanal ab, welcher eine Verbindung mit dem Champlain-See und dadurch mit dem Lorenzfluss darstellt. Bis Fort Eduard wird der Kanal das Bett des Hudson benützen und die Schifffahrt wird dort eingerichtet, wie sie vorbildlicher für die schweizerische gar nicht sein könnte. Die meisten Stauwehre sind bereits zum Zwecke der Kraftgewinnung gebaut und es sind nun nur noch die Schleusen in diese Wehre einzubauen.

Der Erie-Kanal folgt dem Mohawk-Fluss von Waterford an der Mündung in den Hudson bis Rome. Am Abhang des Hudsonales bildet der Mohawk einen kleinen Wasserfall, zu dessen Überwindung 5 Schleusen dienen werden. Bis Little-

Canada-Bach. Von Rome folgt der Kanal des Tale des Wood-Creek bis zum Oneida-See hinunter, den er durchkreuzt und dann dem gleichnamigen Oneida bis zu seiner Vereinigung mit dem Seneca, bei Three-Rivers, zum Oswego-Flusse. Hier zweigt ein Wasserweg, der aus dem kanalisierten Oswego-Fluss besteht nach dem Ontario-See hin ab. Es werden feste Wehre benützt (die zum Teil schon gebaut sind) da das Hochwasser auf etwa 1,83 m begrenzt ist und eine Schädigung der Anlieger fast ganz vermieden werden kann. Die Schleuse zunächst dem See wird „Hotoppsche“ Heberumläufe haben.

Von Three-Rivers westwärts bildet der Seneca und dann der Clyde-Fluss nach der Kanalisierung den Wasserweg. Diese Linie ist genau dieselbe, welche die Indianer und die ersten Einwanderer als Handelsweg benützten.

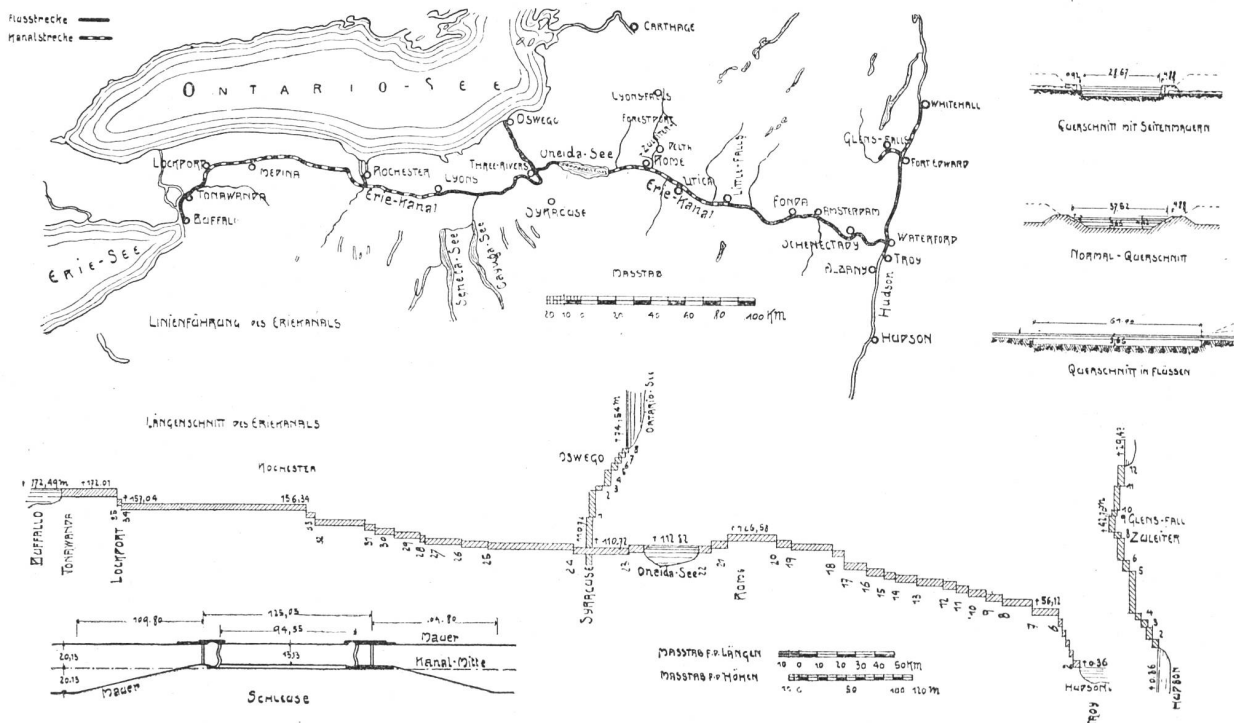


Abbildung 3

Falls besteht dann der Kanal aus dem kanalisierten Mohawk-Fluss mit Ausnahme eines Kanalabschnittes von etwa 7,2 km zur Umgehung einer Reihe von Sandbänken. Die Kanalisierung besteht aus 8 Stautufen mit Schleusenwehren und eingebauten Schiff-Schleusen. Die Baggerarbeiten werden dort zur Einrichtung und Unterhaltung der Schifffahrt ganz erheblichen Umfang annehmen. Oberhalb Little-Falls werden 2 Nadelwehre eingebaut. Eine sorgfältige Regulierung der Wasserstände ist notwendig, weil das dichtbevölkerte Mohawk-Tal Hochfluten unterworfen ist und die Daseinsbedingungen dürfen nicht gestört werden. Von Utica bis Rome reicht die Scheitelhaltung, der in der trockenen Jahreszeit nach Schätzungen 12 cbm sekundäres Wasser zugeführt werden müssen; je die Hälfte geht nach Osten und nach Westen. Diese Scheitelhaltung wird aus zwei Hauptbehältern gespeist, aus einem bei Delta am Mohawk-Flusse; dem anderen bei „Hinkley“ am West-

Bei Lyons vereinigen sich der alte und neue Kanal. Unmittelbar vor Rochester trennt sich der neue Kanal wieder vom alten, durchquert einen Hügel in einem Einschnitt von 19,8 m Tiefe, kreuzt dann den Genesee-Fluss in 2 bis 3 km Entfernung südlich von der Stadt in einer zugleich als Hafen dienenden Erweiterungsstelle, die durch ein neues bewegliches Wehr geschaffen wird. Die von Rochester westwärts führende Strecke ist 96 km lang, ohne Schleusen. Bei Lockport ersteigt der Kanal den Niagara-Abhang in etwa 15 bis 18 m Höhe mittelst einer einzigen Schleuse, welche statt der fünfstufigen alten Schleusentreppe erstellt werden soll. Die Errichtung dieser höchsten überhaupt vorkommenden Schleuse wird durch den Umstand begünstigt, dass sie ganz in den festen Niagara-Felsen eingelassen werden kann. Dem Bette des Tonawanda-Creek soweit wie möglich folgend erreicht der Wasserweg den Niagara-Fluss, welchem er bis Buffalo folgt, wo er im Hafen endigt.

Bei dieser Linienführung ist besonders beachtenswert, dass man mehr wie früher wagt, Flüsse als Schiffsfahrtswege auszubilden.

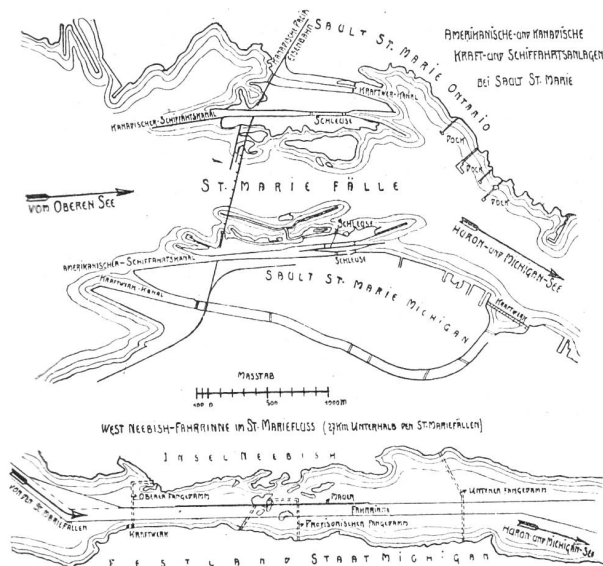
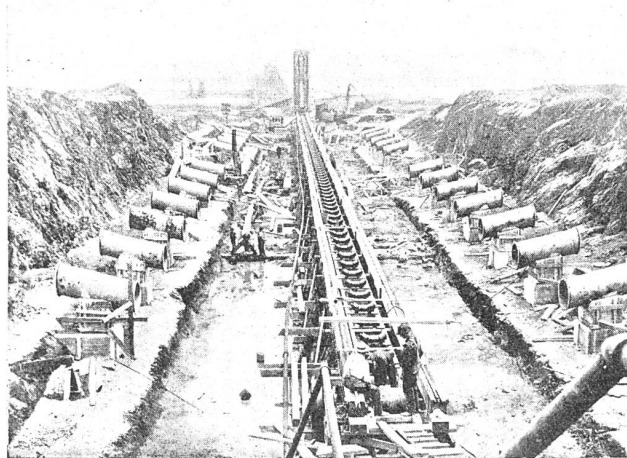


Abbildung 4

Die Schiffsverkehrsverbindung des Ober- mit dem Michigan- und Huron-See bildet der St. Marie-Fluss, der ein Gefälle von rund 7 m hat, das sich fast ganz bei der Stadt St. Marie im Staate Michigan konzentriert (6 m).

Der tonnenkilometrische Verkehr auf dieser Strecke ist beinahe 5mal so gross wie der des Suezkanales und besteht zur Hauptsache in Erz, das von Gruben am Ober-See nach den Industriestaaten Ohio und New-York geführt wird; dann aber auch das Getreide und Mehl, die ebenfalls ostwärts und Kohle, die westwärts gefahren wird.

1855 wurde auf der amerikanischen Seite die erste Schleuse gebaut, die vor vielen Jahren schon durch eine grössere ersetzt wurde. Gegenwärtig bestehen 3 Schleusen, eine auf der kanadischen Seite und 2 auf Seite der Vereinigten Staaten; die grösste, auf amerikanischer Seite, besitzt 18 m Breite und 270 m Länge. Die Bundesregierung hat schon die Pläne für einen neuen Kanal mit einer Schleuse von 24 m Breite und 405 m Länge und einem Kostenaufwand von rund 30 Millionen Franken fertig. In den letzten 4 Jahren wurde etwa 27 km unterhalb des Sault St. Mary ein Arm des St. Marie-Flusses der West-Neebisch-Kanal zur Schiffsfahrt mit einer Fahrtiefe von rund 7 m ausgebaut (vergleiche Abbildung 4). Die Kosten beliefen sich auf etwa 23 Millionen Franken, die von der Bundesregierung bezahlt wurden. Das Felsenriff von Niagara (Thoniger Fels), der die Sperre zwischen Neebisch-Insel und dem Hauptland bildet, erstreckt sich auf 4 km, von Tiefwasser zu Tiefwasser. Dieses natürliche Hindernis, welches die Flussschnellen verursacht, ist einer von den 2 Tiefpunkten des Bergrückens, dessen höhere Teile Sugar- und Neebisch-Insel bilden. Der andere tiefe Punkt ist der mittlere Neebisch-Kanal auf der Nordseite von Neebisch-Insel. Dieser Letztere wird gegenwärtig vom ganzen Verkehr benützt.



Im November 1907 beschloss eine Massensammlung, beim Kongress den Bau eines 4,2 m tiefen Kanales zu beantragen, der Toledo am Erie-See mit Chicago am Michigan-See verbinden soll (vergleiche Abbildung 1). Von Toledo bis Fort Wayne soll der Mamee-Fluss kanalisiert und von dort bis Chicago ein eigentlicher Kanal gebaut werden. Die Kosten würden sich auf mindestens 300 Millionen Franken belaufen, die zur Hauptsache von der Bundesregierung zu bezahlen wären.

(Fortsetzung folgt.)

WASSERRECHT

Eidgenössische Volksabstimmung über den Wasserrechtsartikel der Bundesverfassung. In vierzehn Tagen, am 25. Oktober, findet in der Eidgenossenschaft die Volksabstimmung über den neuen Bundesverfassungsartikel 24^{bis} statt, der dem Bunde Gesetzgebungskompetenzen im Wasserrecht einräumen soll. Unsere Leser finden in der vorliegenden Nummer zwei Besprechungen des Artikels, die zu entgegengesetzten Schlüssen kommen. Der Berichterstatter der nationalrätlichen Kommission, Nationalrat Vital, der deren Verhandlungen mit grosser Sachkenntnis geleitet hat, hält die vorgeschlagene Fassung zwar auch nicht für ein Ideal, sieht in ihr aber das, was zurzeit zu erreichen ist und die Möglichkeit bietet, in die verworrenen, unserer Volkswirtschaft schädlichen, die Ausnützung unserer Gewässer zu wirtschaftlichen Zwecken mehr hindernden als fördernden Wasserrechtsverhältnisse Ordnung zu bringen. Ingenieur Gelpke dagegen, der unermüdete und hochverdiente Förderer unserer Schiffsahrt, findet den Artikel ungenügend, er zieht einer halben Lösung eine Verschiebung bis zu einem Zeitpunkte vor, da Volk und Behörden über die wirtschaftliche Bedeutung unserer Gewässer aufgeklärt genug seien, um etwas Ganzes zu schaffen.

Wäre die Schweiz ein Einheitsstaat oder auch nur wirtschaftlich so homogen, dass die wirtschaftspolitischen Anschauungen sich in den verschiedenen Landesteilen mit einer gewissen Gleichmässigkeit entwickelten, so hätte die Meinung des Herrn Gelpke gute Berechtigung; leider haben wir aber in der Eidgenossenschaft mit 25 kantonalen Gesetzgebungen und mit ebenso vielen, wenn nicht noch mehr verschiedenen Interessen-Gebieten zu rechnen; ein grosser Teil von ihnen entwickelt sich wirtschaftlich ungemein langsam, und politisch ist es erfahrungsgemäss äusserst schwer, den Kantonen Gesetzgebungskompetenzen zugunsten des Bundes abzurufen. Kommen gar wie hier fiskalische Interessen dazu, glauben die Kantone Grund zu der Befürchtung zu haben, der Bund