

Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt
Band: 1 (1908-1909)
Heft: 24

Artikel: Das eidgenössische Wasserrechtsgesetz und die Binnenschifffahrt
Autor: Wettstein, O.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-920200>

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: 13.10.2024

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

SCHWEIZERISCHE WASSERWIRTSCHAFT



ZENTRALORGAN FÜR WASSERRECHT, WASSERKRAFTGEWINNUNG
BINNENSCHIFFFAHRT UND ALLGEMEINE VERKEHRSFRAGEN, SO-
WIE ALLE MIT DER GEWÄSSERNUTZUNG ZUSAMMENHÄNGENDEN
TECHNISCHEN UND VOLKSWIRTSCHAFTLICHEN GEBIETE. · ALL-
GEMEINES PUBLIKATIONSORGAN DES NORDOSTSCHWEIZER-
ISCHEN VERBANDES FÜR DIE SCHIFFFAHRT RHEIN-BODENSEE

HERAUSGEGEBEN VON DR O. WETTSTEIN IN ZÜRICH UNTER STÄN-
DIGER MITWIRKUNG DER HERREN INGENIEUR K. E. HILGARD, EHE-
MALIGEN PROFESSORS FÜR WASSERBAU AM EIDGENÖSS. POLY-
TECHNIKUM IN ZÜRICH UND ZIVILINGENIEUR R. GELPKE IN BASEL



Erscheint monatlich zweimal, je am 10. und 25.
Abonnementspreis Fr. 12.— jährlich, Fr. 6.— halbjährlich
Deutschland Mk. 12.— und 6.—, Österreich Kr. 14.— und 7.—
Inserate 30 Cts. die 4 mal gespaltene Petitzeile
Erste und letzte Seite 50 Cts. ∞ Bei Wiederholungen Rabatt

Verantwortlich für die Redaktion:
Dr. OSCAR WETTSTEIN in ZÜRICH
Verlag und Druck der Genossenschaft „Zürcher Post“
in Zürich I, Steinmühle, Sihlstrasse 42
Telephon 3201 ···· Telegramm-Adresse: Wasserwirtschaft Zürich

N^o. 24

ZÜRICH, 25. September 1909

I. Jahrgang

Inhaltsverzeichnis

Das eidgenössische Wasserrechtsgesetz und die Binnenschiffahrt. — Der Fiskus der Bundesbahnen im Kampfe gegen die schweizerische Binnenschiffahrt. III. — Wasserrecht. — Wasserkraftausnutzung. — Schiffahrt und Kanalbauten. — Patentwesen. — Verschiedene Mitteilungen. — Geschäftliche Notizen.

Das eidgenössische Wasserrechtsgesetz und die Binnenschiffahrt.

Referat von Dr. O. WETTSTEIN,
gehalten an der Generalversammlung des Nordostschweizerischen Schiffahrtverbandes, 18. August, in Zürich.

Den Artikel 24^{bis} der Bundesverfassung, der uns endlich erlaubt, das schweizerische Wasserwirtschaftswesen gesetzlich zu regeln, verdanken wir nicht behördlicher Einsicht, sondern einer starken Volksbewegung. Leider waren zur Zeit, da die Volksinitiative für den Wasserrechtsartikel in der Zürcher Tonhalle beschlossen wurde, im Februar 1906, die Bestrebungen für die Wiedererweckung der schweizerischen Binnenschiffahrt kaum erst zum Leben erwacht, kleine Kreise erst wussten und sprachen davon; im Initiativkomitee wie in der Tonhalleversammlung kamen sie nicht zum Worte. Erst die im Januar 1907 in Bern zur Beratung des Verfassungsartikels zusammengetretene Expertenkommission erhielt Kunde davon, wie ernst und kräftig diese Bestrebungen bereits seien.

Der Basler Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein hatte in einer Eingabe an die Kommission die Notwendigkeit begründet, in der Bundesgesetzgebung über die Ausnutzung der Wasserkräfte auch die Schiffahrt zu berücksichtigen, und dabei das Postulat verfochten, Wasserwerksanlagen am Rhein seien so

zu disponieren, dass der spätere Einbau einer Grossschiffahrtsschleuse von 25 m Lichtweite und 150 bis 200 m Länge ohne Schwierigkeiten bewirkt werden könne; Ober- und Unterwasserkanäle seien zur Aufnahme von Schleppzügen mit Raddampferbetrieb einzurichten; die Erstellung von Schiffahrtsschleusen dürfe den Wasserwerken kein Recht auf Entschädigung geben. Für den Bau fester Brücken wurde eine Durchfahrtsöffnung von 50 m Lichtweite und 9 m lichter Höhe gefordert. Schon in dieser Eingabe sind als die zwei Hauptschiffahrtsstrassen der Schweiz Basel-Bodensee und Genf-Yverdon-Koblenz erwähnt. Obwohl diese Eingabe wertvolle Unterstützung und Ergänzung durch die Herren Ingenieur Rusca und Dr. Epper, den Direktor des eidgenössischen hydrometrischen Bureaus, erfuhr, fand sich für die Schiffahrtsbestrebungen in der Kommission damals nur ein sehr bescheidenes Verständnis, so dass wir es als einen Erfolg ansehen mussten, als mein Antrag auf Überweisung der Eingabe an das Departement zur Berücksichtigung bei der Ausarbeitung des Gesetzentwurfes angenommen wurde. Immerhin zeigten sich damals schon erfreuliche Ansätze zu einer allgemeineren Erfassung der wasserwirtschaftlichen Probleme.

Als die nationalrätliche Kommission den Verfassungsartikel beriet, machte der Nordostschweizerische Schiffahrtsverband einen Versuch, den Verfassungsartikel zu erweitern; er gelang aber nur soweit, dass der nicht gerade eine Zierde der Verfassung bildende Zusatz aufgenommen wurde: „Dabei ist die Schiffahrt nach Möglichkeit zu berücksichtigen.“ Das ist weder schön noch präzise; „nach Möglichkeit“ kann ebenso gut eine Verstärkung als eine Abschwächung

bedeuten, und ich begehe kaum ein Unrecht, wenn ich annehme, dass die meisten Mitglieder der Bundesversammlung in Verlegenheit kämen, wenn sie sagen müssten, was dieser Ausdruck eigentlich bedeute. Umsonst haben wir sogar auf Parteitagen gegen diese unklare Fassung Bedenken geäußert, die eidgenössischen Räte konnten sich nicht entschliessen, die beiden Worte „nach Möglichkeit“ fallen zu lassen.

Die Volksabstimmung vom 25. Oktober 1908, in der der Artikel 24^{bis} mit 304,923 gegen nur 56,237 Stimmen und 21^{1/2} Ständen gegen ^{1/2} angenommen wurde, bewies, wie tief im Volke die Überzeugung Wurzel gefasst hatte, dass unser Wasserrecht einer gründlichen eidgenössischen Regelung bedürfe.

Das eidgenössische Departement des Innern hatte inzwischen bereits den Erlass des Ausführungsgesetzes vorbereitet; Dr. Frey, der Direktor der Rheinfelder Wasserwerke, erhielt den Auftrag, einen Entwurf zu verfassen; der Auftrag wurde prompt ausgeführt, und die Arbeit Dr. Freys war eine tüchtige, einheitliche Arbeit. Leider aber wurde sie streng geheim gehalten, obwohl die Öffentlichkeit das grösste Interesse daran gehabt hätte, sie möglichst frühzeitig kennen zu lernen. Man darf es diesem Entwurfe zum Verdienst anrechnen, dass er trotz der Mangelhaftigkeit des Verfassungsartikels auch für die Schifffahrt Normen aufstellte; die beiden wichtigsten finden sich in den §§ 12 und 34;

§ 12 lautet:

Der Unternehmer hat diejenigen Massnahmen zu treffen, welche den Fortbetrieb von Fähre- und anderen bestehenden Schifffahrts-Einrichtungen in dem Umfange ermöglichen, in welchem sie zur Zeit der Konzessionserteilung bestanden haben. Bei der technischen Disposition der Wasserkraftanlage ist auf die Möglichkeit des Einbaues späterer Einrichtungen für die Grossschifffahrt Rücksicht zu nehmen.

Wenn später zum Betrieb eines Schifffahrtskanals, zum Betrieb einer Schifffschleuse oder eines Schiffshebewerks die erforderliche Wassermenge dem dem Unternehmer zur Ausnutzung überlassenen Gewässer entnommen wird, so hat der letztere eine Entschädigung wegen dieses Wasserentzuges nicht zu beanspruchen; er kann aber andererseits auch nicht zu einem Beitrag an die Erstellungskosten derartiger der Schifffahrt dienenden Einrichtungen herbeigezogen werden.

§ 34 bestimmt:

Zu einer Regulierung der Wasserführung öffentlicher Gewässer durch eine künstliche Regulierung der Seen-Abflüsse, sei es im Interesse der Schifffahrt oder der Wasserkraftanlagen selbst, haben die Besitzer bestehender Wasserkraftanlagen Hand zu bieten und, soweit für sie daraus nachweislich direkte Vorteile entstehen, sich auch an deren Betriebskosten zu beteiligen.

Dazu bemerkten die dem Entwurfe beigegebenen Erwägungen:

„Wir erachten es keineswegs als Utopie, dass die Schifffahrt auf unsern grössten Flüssen in absehbarer Zeit wieder zu Bedeutung gelangen dürfte. Da können

nun unter Umständen enorme Kosten erspart werden, wenn bei der technischen Disposition einer Wasserkraftanlage rechtzeitig auf die Möglichkeit des spätern Einbaues von Schifffschleusen Rücksicht genommen wird. Freilich darf in dieser Hinsicht nicht zu weit gegangen und eine sonst rationelle Anlage eines Wasserwerks darf aus solchen Rücksichten nicht verunmöglicht werden. Auch würde es uns als unbillig erscheinen, wenn man den Besitzer der Wasserkraftanlage mit einem Teil der Baukosten solcher Schifffahrtseinrichtungen belasten würde, wogegen er andererseits nichts soll dagegen einwenden oder gar Entschädigung verlangen dürfen, wenn ihm ein Teil der ihm konzessionsgemäss zur Benutzung zugesicherten Wassermenge zeitweise zur Bedienung der Schifffahrtsschleuse entzogen wird.“

Unter Benutzung dieses leider nicht veröffentlichten Entwurfes, der aus dem schweizerischen Zivilgesetzbuch ausgeschalteten Partie über das Wasserrecht und des bernischen Wasserrechtsgesetzes liess dann das eidgenössische Departement des Innern einen eigenen Entwurf ausarbeiten, der der Expertenkommission nebst dem Freyschen Projekte genau zehn Tage vor ihrer Wiedereinberufung, auf den 10. Februar 1909, zuzuging; die Erläuterungen dazu erhielten die Mitglieder sogar erst drei Tage vor der Sitzung. Natürlich konnte da von einem gründlichen Studium der Entwürfe durch die Mitglieder nicht die Rede sein, geschweige, dass die Interessenverbände Zeit gehabt hätten, sich mit der Materie eingehend zu befassen. Die Folgen zeigten sich sofort bei den Beratungen; schon in den Grundlagen war man unsicher; die sofort aufgeworfene Streitfrage, ob man mit dem Departementsentwurf von einem Gesetz über die „Ausnutzung der Gewässer“ reden dürfe, oder ob man sich strikt an den Verfassungsartikel halten müsse, der nur von der „Nutzbarmachung der Wasserkräfte“ spricht, blieb unentschieden. Man war auch nicht im Klaren darüber, ob das Gesetz sich auf das eigentliche Wasserrecht beschränken solle, oder ob man besser auch die Verteilung der hydraulisch-elektrischen Kraft einbeziehe; die Mehrheit fand schliesslich, es wäre zweckmässiger, diese Normen einem besondern Gesetze vorzubehalten. Auch von einem besondern Bundesgesetz über die Schifffahrt war die Rede; über seinen Inhalt war man aber noch ganz im Unklaren. Immerhin wurde schon in der Eintretensdebatte entschiedener als bisher betont, „dass die Nutzbarmachung der Wasserkräfte kein isolierter Gegenstand mehr sei, den man allein ordnen könne, vielmehr bilde die Gewässerverwertung, worunter auch die Schifffahrt falle, ein Ganzes. Dieses Ganze habe der Bund im Auge zu behalten und gesetzgeberisch zu ordnen; er besitze dazu auch die nötige Kompetenz. Das vorliegende Gesetz sei nicht bloss dazu da, die unmittelbaren und zunächst liegenden Interessen des Staates zu befriedigen, sondern habe eine Basis zu bilden für die gesamte Wasserwirtschaft der Zukunft.“

In der Februar-Session der Expertenkommission kam die Schifffahrt nur bei Artikel 3 zur Sprache; doch war dieser wichtig genug. Er wollte die Normen „über den Gemeingebrauch an öffentlichen Gewässern“ einfach der kantonalen Gesetzgebung überweisen. Das hätte für die Schifffahrt, die zweifellos zu diesem „Gemeingebrauche“ gehört, verhängnisvoll werden müssen; es gelang denn auch, diesen Artikel zu beseitigen.

Im Mai 1909 trat die Expertenkommission zu ihrer zweiten Tagung zusammen. Leider waren auch in der Zwischenzeit keine Eingaben der Schifffahrtsverbände eingegangen, so dass die Kommission auf diesem Gebiete immer noch auf die individuellen Anträge einzelner Mitglieder angewiesen war. Die Fortsetzung der Beratung zeigte aber doch schon deutlich, welche Fortschritte die Schifffahrtsbestrebungen gemacht hatten, es trat unverkennbar ein grösseres Verständnis für diese Fragen zutage. Der für die Schifffahrt wichtigste Artikel ist § 22, der dem Konzessionsbewerber für Wasserkräfte die Pflicht überbindet, „die Vorrichtungen zu erstellen, die den Betrieb der bestehenden Fähren und andern Schifffahrtseinrichtungen im bisherigen Umfange gewährleisten. Die Möglichkeit von Erweiterungsbauten und von Einrichtungen für die Grossschifffahrt ist beim Bau von Wasserwerken und Brücken zu berücksichtigen, sofern ein Gewässer sich dazu eignet“. Über die Frage, wie weit im Gesetze die Schifffahrt berücksichtigt werden solle, entspann sich eine längere Debatte. Gänzlich ablehnend gegen sie verhielt sich der Vertreter der Generaldirektion der Bundesbahnen, reserviert der Vertreter des eidgenössischen Oberbauinspektorates, während im übrigen sich allgemein der gute Wille zeigte, den Schifffahrtsinteressen möglichst entgegenzukommen. Dass die Wasserkraftinteressenten sich gegen eine weitgehende Belastung wehrten, ist begreiflich, es zeigte sich aber schon in dieser Debatte, dass zwischen ihnen und den Verfechtern der Schifffahrt kein tiefer Gegensatz besteht; was kontrovers ist, stellt sich bei näherem Zusehen als reine Geldfrage heraus: wer soll die Schleusen bezahlen? Das ist ja auch der Kern des Konfliktes bei Augst-Wyhlen. Man einigte sich bei § 22 schliesslich grundsätzlich dahin, dass der Wasserwerksunternehmer sich die Schifffahrtseinrichtungen ohne Entschädigung gefallen lassen muss, zur Tragung der Kosten dafür aber nur soweit herangezogen werden kann, als er ohnehin zur Aufrechterhaltung der schon bestehenden Schifffahrt hätte aufwenden müssen. Die Gewässer und Gewässerstrecken, die für die Grossschifffahrt in Betracht kommen, hat der Bundesrat im Einverständnis mit den Kantonen zu bezeichnen. Für die Wasserwerke und die Schifffahrt im gleichen Masse wichtig ist § 25, der bestimmt, dass wenn Inhaber von Verleihungen für Wasserkräfte aus Fluss- und Seeregulierungen, Korrekturen und andern An-

lagen besondern Vorteil ziehen, sie an die Bau- und Unterhaltungskosten entsprechend beizutragen haben, sei es in Form von einmaligen oder von jährlichen Beiträgen, sofern diese Beiträge ihre Leistungsfähigkeit nicht übersteigen. Man braucht nur an die Regulierung des Bodensees und der Juraseen zu denken, um die Tragweite dieser Bestimmung zu erkennen. Endlich darf man es noch als einen Erfolg der Schifffahrtsbestrebungen bezeichnen, dass die Kommission am Schlusse der Beratung den Wunsch äusserte, der Bundesrat möchte bis zum Erlasse eines eidgenössischen Gesetzes über die Binnenschifffahrt die zur Sicherung und Förderung der Schifffahrt nötigen Massnahmen treffen. Man nimmt also bereits als selbstverständlich an, dass auch die Schifffahrt ihr eidgenössisches Gesetz erhalten soll.

Überblickt man das ganze Ergebnis der bisherigen Beratungen, so wird man es nicht als völlig befriedigend bezeichnen können; es herrscht besonders über die Fragen der Schifffahrt noch vielfach Unklarheit, und es bleibt abzuwarten, ob der neue Entwurf des Departements, der in den nächsten Monaten erscheinen soll, eine annehmbare Lösung des gesetzgeberischen Problems bringt. Das eine ist jedenfalls sicher: bei der Regelung der hydraulisch-elektrischen Ausnutzung der Wasserkräfte darf die eidgenössische Wasserrechtsgesetzgebung nicht stehen bleiben; es muss das ganze Gebiet der schweizerischen Wasserwirtschaft erfasst werden; ob das nun in einem einzigen Gesetze geschieht, oder in mehreren Gesetzen, ist eine Frage der Zweckmässigkeit und von untergeordneter Bedeutung. Im einen wie im andern Falle werden aber die Interessenten der Wasserwirtschaft gut tun, beizeiten ihre Wünsche zu formulieren und geltend zu machen. Für die Schifffahrt kommt dabei namentlich auch das Verhältnis des Bundes zu den Kantonen bei der Schiffbarmachung unserer Gewässer in Betracht. Wir bedürfen fester, aber die Entwicklung nicht hemmender Normen über die Kompetenzen, Rechte und Pflichten der einzelnen Gemeinwesen bei den zur Regulierung und Schiffbarmachung unserer Gewässer notwendigen Bauten, Korrekturen, Schleusen, Hafenanlagen, Hebewerken, Sicherung der Flussrinne, Baggerarbeiten, ebenso für den Betrieb der Schifffahrtseinrichtungen, Aufsicht, Unterhalt. Einige Beispiele können wir dem badischen Wassergesetz entnehmen; da finden wir detaillierte Bestimmungen über Leinpfade, Freihaltung der Ufergrundstücke für Wasserschutzbauten, Stauanlagen, Zu- und Ableitungen, eingehende Zwangs- und Expropriationsbefugnisse, darunter auch solche zur Bildung von Zwangsgenossenschaften.

In der Schweiz hat sich bis jetzt der Bund nur soweit für die Wasserbauten interessiert, als es sich um den Hochwasserschutz handelte, die wirtschaftliche Seite, sowohl nach der Richtung der rationellen Ausnutzung der Wasserkräfte als nach derjenigen der

Schiffahrt wurde fast gänzlich vernachlässigt; die Folgen zeigen sich schon seit längerer Zeit.

Bei allen diesen neu aufzustellenden Normen wird sich wiederum die weitgehende *Gemeinsamkeit* aller wasserwirtschaftlichen Interessen zeigen; die Probleme, die uns gestellt sind, schliessen nicht bloss dieses oder jenes Gebiet in sich, sie enthalten den ganzen Wasserhaushalt der Schweiz und müssen deshalb auch in ihrem Zusammenhang behandelt werden. Als Beispiele des innigen Zusammenhanges zwischen Schiffahrt und Ausnutzung der Wasserkräfte mögen neben dem gemeinsamen Interesse an den Seeabflussregulierungen, Stromkorrekturen und Stauanlagen noch die elektrische Treidelei, die nur eine Frage der Zeit ist, und die auf den billigen Schiffstransport angewiesenen Industrieansiedlungen an den grossen Wasserwerken hervorgehoben werden.

Den Verfassern der bis jetzt vorliegenden Gesetzentwürfe ist diese *Gemeinsamkeit* der wasserwirtschaftlichen Interessen nicht verborgen geblieben; beide Vorlagen enthalten eine für die weitere Entwicklung unserer wasserwirtschaftlichen Gesetzgebung und Verwaltung wichtige Bestimmung, indem sie die Bildung einer ständigen eidgenössischen Wasserwirtschaftskommission vorsehen; sie soll nach dem Departementsentwurf „unter Mitwirkung der beteiligten Verwaltungsbehörden in periodischer Sitzung die Fragen des Wasserrechts und der Wasserwirtschaft beraten und Vorschläge und Gutachten zuhanden des Bundesrates ausarbeiten“. Man sieht schon aus dieser knappen Umschreibung ihrer Aufgaben, dass die wasserwirtschaftliche Kommission, oder wie man sie vielleicht noch etwas wohlklingender bezeichnen könnte, dieser Wasserwirtschaftsrat, ein sehr wichtiges volkswirtschaftliches Organ werden kann. Die Voraussetzung dafür ist, dass die beteiligten Kreise sich zur rechten Zeit den Einfluss darauf sichern, der dem praktischen Leben gebührt; ein blosses bürokratisches Anhängsel hätte blutwenig Wert. Dieser Einfluss ist aber nur dann berechtigt und dauernd wirksam, wenn er von einer starken Organisation ausgeht, die nicht einfach private Sonderinteressen vertritt, sondern bestrebt ist, sie mit den öffentlichen Interessen ins Gleichgewicht zu setzen, und die es versteht, Interessenskollisionen zwischen den einzelnen wasserwirtschaftlichen Gebieten auszugleichen, bevor sie nach dem Prinzip des „divide et impera“ bürokratisch ausgenutzt werden können.

Eine solche Organisation ist aber nicht erst notwendig, wenn der Wasserwirtschaftsrat in Funktion tritt, denn er wird ja erst durch das Gesetz ins Leben gerufen, sondern schon vorher bei dessen Beratung. Auf diese müssen wir beizeiten, nicht erst in elfter Stunde, wenn kaum mehr etwas zu verbessern ist, Einfluss zu bekommen suchen, damit

etwas Ganzes, praktisch Brauchbares zustande komme, das die Entwicklung unserer Wasserwirtschaft nicht formal-juristisch einschnürt, sondern ihr die sichere, solide Bahn anweist. Nicht dem Zufall und der Einzelinitiative darf die Gestaltung des Wasserrechts überlassen bleiben, wir bedürfen eines schweizerischen wasserwirtschaftlichen Verbandes, der die gesetzgeberischen Aktionen sorgfältig vorbereitet. Andere Länder sind uns schon längst mit der Gründung solcher Verbände vorangegangen, so Bayern, Württemberg, Baden, auch Norddeutschland; in Österreich ist ein Verband im Werden begriffen. Schiffahrt, Wasserkraftausnutzung, Fischerei und die mit unsern Flussläufen in Verbindung stehende Forstwirtschaft müssen sich zusammenfinden, und in stiller, tüchtiger und gründlicher Arbeit mithelfen, das Fundament für eine weitsichtige, dem Lande zum Segen dienende Wasserwirtschaftspolitik zu schaffen. Wir arbeiten damit nicht allein für uns, die kommenden Generationen werden uns dankbar sein, wenn wir den Moment heute richtig erfassen, eingedenk des Dichterwortes: „Was du vom Augenblicke ausgeschlagen, bringt keine Ewigkeit zurück.“



Der Fiskus der Bundesbahnen im Kampfe gegen die schweizerische Binnenschiffahrt.

Von R. GELPKE, Ingenieur.

III.

(Schluss.)

In der neueren Zeit beliebt es, bei wirtschaftlichen Erhebungen über Verkehrsprobleme ein möglichst umfangreiches tarifarisches Material zusammenzustellen, um gestützt auf zahlreiche tarifstatistische Daten die Lösung der Aufgabe zu erleichtern. Nun vermag aber eine noch so gewissenhafte bis in das kleinste Detail sich erstreckende tarifarische Arbeit, namentlich bei Wasserstrassen, kaum ein annähernd richtiges Bild über die in der Folge sich einstellenden Verhältnisse zu geben, weil hier die Tarife fortwährenden Änderungen unterworfen sind. Der Frachtenmarkt richtet sich nach den allgemeinen Konjunkturverhältnissen, nach Wasserstand, Konkurrenz und einer Grosszahl anderer Faktoren. Dazu kommt, dass nach Inbetriebsetzung einer Grosswasserstrasse derart fühlbare wirtschaftliche Umwälzungen einsetzen, deren Entstehen gar nicht vorauszuberechnen ist, dass auch nach dieser Seite hin alle noch so gewissenhaft und umfangreich durchgeführten tarifarischen Erhebungen keineswegs den Aufwand an Arbeit rechtfertigen.

Gar leicht geht darüber das Verständnis für das Erfassen der einfachen, massgebenden Gesichtspunkte