Die Rheinschifffahrt im Jahre 1923

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **16 (1924)**

Heft 4

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-920093

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

oder später in den Dienst der Inlandsversorgung gestellt werden können.

Wenn über die Grundsätze der Behandlung von Exportgesuchen Klarheit besteht, kann auch ihre Erledigung beschleunigt und vereinfacht werden. Für kurzfristige und provisorische Ausfuhrbewilligungen, die bei den wechselnden Verhältnissen in der Erzeugung und dem Bedarf von Energie für die Werke sowohl, als für die schweizerischen Konsumenten von Nutzen sein können, kann die Behandlung dadurch vereinfacht werden, daß dem Eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft gewisse Kompetenzen eingeräumt werden. Die Kommission sollte Beschlüsse hierüber auf dem Zirkularwege fassen und die Genehmigung durch die zuständigen Behörden, sowie die Veröffentlichung sollten nachträglich erfolgen können.

Natürlich liegt es im Interesse der Werke sowohl als unserer gesamten Volkswirtschaft, daß für die ins Ausland exportierte Energie möglichst hohe Preise erzielt werden, was voraussetzt, daß unsere exportierenden Werke auf dem ausländischen Energiemarkt nicht als Konkurrenten auftreten, die sich gegenseitig unterbieten.

In Zukunft wird immer mehr die Mitwirkung der Unterlieger an der Erstellung von Akkumulationsbecken oder der Durchführung von Seeregulierungen im Oberlauf in Frage kommen. Die Beitragspflicht der unterliegenden Wasserwerke, die aus solchen Anlagen oder Aufwendungen Nutzen ziehen, von dem sie Gebrauch machen können, ist selbstverständlich. Die Finanzierung dieser meist teueren, aber volkswirtschaftlich nützlichen Anlagen wird dadurch wesentlich erleichtert. Die Beitragspflicht der Unterlieger ist im W. R. G. 15, Al. 4 ausdrücklich festgelegt.

Eine durchgreifende Anwendung der Bestimmungen des W. R. G. ist daher angezeigt. Das Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft wird dabei als neutrale Instanz zur Bewertung des Nutzens und der Beitragspflicht vorzügliche Dienste erweisen können.

Künstliche Sammelbecken, die gleichzeitig auch dem Hochwasserschutz dienen, sollten gemeinsam mit dem Bund und dem in Frage kommenden Kanton erstellt werden. Dieser sollte auch die Beitragsleistungen der Wuhrpflichtigen festsetzen.

Wir geben ferner wiederholt dem Wunsche Ausdruck, es möchte die durch das W. R. G. vorgesehene Wasserwirtschaftskommission regelmäßig zur Behandlung allgemeiner Fragen der schweizerischen Wasser- und Elektrizitätswirtschaft herangezogen werden. Damit die Kommission die ihr obliegenden Aufgaben erfüllen kann, sollte sie allerdings zweckmäßiger organisiert sein. Zu diesem Zwecke muß die Verordnung vom 14. September 1917 einer zeitgemäßen Revision unterzogen werden.

Die Kommission ist auch jetzt noch zu groß und daher schwerfällig. Sie sollte ein wirklich vorberatendes Organ werden, dem alle wichtigeren wasserwirtschaftlichen und Kraftversorgungsfragen vorzulegen wären. Ihre Ansichten sind durch Beschlüsse zu Handen des Eidgenössischen Departementes des Innern und des Bundesrates festzustellen. Nur so kann sie zu einem Organ werden, das im Sinne der auf ihr lastenden Verantwortung ernsthafte und nützliche Arbeit leistet.

Zum Schluß geben wir uns der Hoffnung hin, daß die eidgenössischen Behörden fortgesetzt sich der Mitarbeit der wasserwirtschaftlichen und elektrotechnischen Verbände versichern. Nur durch die Zusammenfassung aller Kräfte des Landes ist eine gute Lösung der großen technischen und wirtschaftlichen Probleme der schweizerischen Wasser- und Elektrizitätswirtschaft gewährleistet.

Hochachtend

Im Auftrage des Ausschusses des Schweizerischen Wasserwirtschafts-Verbandes:

Der Präsident: Ständerat Dr. O. Wettstein.

Der Sekretär: Ingenieur A. Härry.

Die Rheinschiffahrt im Jahre 1923.

Wir entnehmen dem Verwaltungsbericht des Regierungsrates von Basel-Stadt pro 1923 nachstehende Daten über die Tätigkeit der Rheinschiffahrtsdirektion in der Berichtsperiode.

Die kantonale Rheinschiffahrtskommission ist wie folgt neu bestellt worden: Regierungsrat Dr. Miescher, Präsident, Regierungsrat R. Calini, Vizepräsident, Dr. L. Baumeister, alt Kantonsingenieur H. Bringolf, E. R. Egli, Dr. T. Geering, Nationalrat Dr. R. Gelpke, Inspektor P. Hauri, Kantonsingenieur C. Moor, W. Sänger, Dr. W. Sarasin, Dr. W. Strub. Als Rheinschiffahrtsinspektor für den Rheinabschnitt Basel wurde vom Bundesrat im Einvernehmen mit dem Regierungsrat Kantonsingenieur Moor ernannt. In den Vorstand der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft wurden delegiert Regierungsrat Dr. R. Miescher und Max Thoma, Direktor des Gas- und Wasserwerkes.

Die eidgenössischen Behörden übermittelten der Direktion jeweilen die Fragen zur Begutachtung, die in den Instruktionen an die schweizerischen Delegierten in der Rheinzentralkommission zu entscheiden waren, so z. B. die Projekte von Bauten im Rhein bei Mainz, an der Hafenmündung bei Kehl und an der Mündung des Kinzig usw.

Am 6. April ist beim Bundesrat das Begehren für die Verleihung des Rechtes zum Rückstau des Rheines auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt zum Zwecke der Errichtung einer Wasserkraftanlage bei Kembs eingereicht worden. Als Konzessionärin wurde die Société des Forces Motrices du Haut-Rhin in Mülhausen bezeichnet. Im Einvernehmen mit dem eidgenössischen Departement des Innern erfolgte vom 8. August bis 8. September die öffent-

liche Auflage der Pläne und Berechnungen in Basel. Es gingen 25 Einsprachen und Zeitschriften mit Anregungen ein, die dem Konzessionär zur Kenntnis übermittelt wurden.

Die durch die baslerische Delegation in Verbindung mit den Vertretern der beteiligten eidgenössischen Departemente ausgearbeiteten Entwürfe zu einer Konzession der schweizerischen Eidgenossenschaft für den Rückstau auf Schweizergebiet bis zur Birsmündung, sowie zu Bestimmungen zur Regelung des Verhältnisses zwischen den beiden die Konzession verleihenden Staaten, sind von den Regierungen von Basel-Stadt und von Basel-Land genehmigt und an die Bundesbehörden weitergeleitet worden. Mit Beschluss vom 5. Oktober erklärte sich der Bundesrat mit diesen Entwürfen, die auch der schweizerischen Rheinkommission vorgelegt worden waren, mit wenigen Aenderungen einverstanden und bestimmte sie als Grundlage für die Verhandlungen mit dem Konzessionsbewerber und mit den französischen Behörden. Zur Führung der Verhandlungen ernannte der Bundesrat eine Delegation, bestehend aus Direktor Dr. R. Herold, Dr. ing. Bertschinger, Direktor Payot und Dr. H. Trümpy.

Durch das Baudepartement wurde ein Projekt über die Gestaltung der Kanalisation der Stadt infolge des Rückstaues ausgearbeitet und an eine Expertenkommission, bestehend aus den Ingenieuren Rapp, Gutzwiller und Bringolf, zur Ueberprüfung überwiesen. Ferner wurden Gutachten eingeholt über den hygienischen Einfluss des Rückstaues (Experten die Herren Professoren Doerr und Steinmann) und über den Einfluss des Rückstaues auf die Grundwasserverhältnisse (Experten die Herren Ingenieure Rapp und Bosshardt in Verbindung mit dem Wasserwerk).

Auf Wunsch des Regierungsrates hat der Bundesrat die Anhandnahme der Studien über die Rheinregulierung zwischen Strassburg und Basel beschlossen, und es ist zwischen dem eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft und der Badischen Wasser- und Strassenbaudirektion in Karlsruhe ein Uebereinkommen getroffen worden, nach dem die letztere die Studienarbeiten auf Rechnung der Schweiz übernommen hat.

Einem Entwurf des Justizdepartements zu einem baselstädtischen Gesetz über die Rheinschiffahrtgerichte hat der Bundesrat grundsätzlich zugestimmt, die definitive Bereinigung steht noch aus.

Die Schiffahrt nach Basel war im Berichtsjahr durch die Folgen des Ruhrkonflikts und durch einen im allgemeinen wenig günstigen Wasserstand sehr beeinträchtigt. Auch die infolge der Valutaverhältnisse niedergehaltenen Bahnfrachten beeinträchtigten den Wassertransport.

Die Ruhrbesetzung hatte zur Folge, dass die sämtlichen deutschen Rheinreedereien ihren Schiffahrtsbetrieb einstellten. Nur die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft hielt den Rheinverkehr bis Basel aufrecht. Ihre Kähne wurden durch holländische Dampfer bis Mannheim geschleppt, von wo dann die eigenen Dampfer sie bis Strassburg und Basel weiter beförderten. Neben eigenen Kähnen (16) gelangten hauptsächlich solche holländischer Reeder (21) und deutscher Partikularschiffer (15) zur Verwendung.

Diese Umstände bewirkten, dass der Verkehr im Jahre 1923 sich auf kaum den vierten Teil des Verkehrs des Vorjahres belief.

Zum erstenmal sind im Basler Hafengebiet Tankschiffe und Kanalkähne eingelaufen.

Der Basler Pegel hat nur an 160 Tagen gegenüber 242 Tagen im Jahre 1922 einen Meter, d. h. den niedrigsten schiffbaren Wasserstand überschritten. Die für die Schiffahrt wirklich günstigen Wasserstände von 1,5 bis 1,8 m und höhere für die Schiffahrt noch lohnende Wasserstände waren in der Schiffahrtsperiode vom April bis September nur an 66 Tagen zu verzeichnen gegen 161 Tage im Vorjahr.

Das Fahrwasser auf der Strecke Strassburg-Basel wies nach den vorgenommenen Peilungen, namentlich unterhalb km 97 und bei km 117 bis 122, recht ungünstige Verhältnisse auf, die den Durchgang für die Schleppzüge sehr erschwerten.

Insgesamt sind in Strassburg 27 Schleppzüge mit 54 Kähnen nach Basel abgegangen. Der Laderaum der 54 eingelaufenen Kähne betrug 49,300 Tonnen, durchschnittlich also 850 Tonnen. Durchschnittlich betrug das Ladegewicht 466 Tonnen.

Nach der Tonnenzahl verteilt sich der Verkehr auf die verschiedenen Monate wie folgt:

	Bergfahrt Tonnen		Talfahrt Tonnen	
a) Hafen St. Johann:				
Januar	—		200,25	
Februar	—		202,48	
März	—		—	
April	925,47		306,31	
Mai	1 402,45		841,61	
Juni	5 947,82		5 928,27	
Juli	8 390,51		3 496,71	
August	1 882,25	18 548,50	714,50	11 690,33
b) Hafen Kleinhüningen und Klybeckquai:				
Januar	—		—	
Februar	—		—	
März	—		—	
April	—		—	
Mai	250,00		—	
Juni	—		—	
Juli	4 162,08		1 030,00	
August	2 486,00	6 898,08	1 445,00	2 475,00
Total 1923:		25 446,58		14 165,33
Total 1922:		126 350,10		44 759,90

41 Kähne erhielten Talladung, währenddem 19 Kähne leer zu Tal fuhren. Die Durchschnittsbelastung mit Talgütern betrug 396 Tonnen.

Im Bergverkehr gingen ein: Weizen 10 670,4, Mais 150, Hafer 581,7, Gerste 149,4, Wolle 307,5, Kohlen (inkl. Kohlen für die Gasfabrik) 5179,9, Zucker 200, Roheisen 194,7, Tonerde 495,4, Kopra 1319,4, Pitchpinholz 481, Sprit 279,5, Soda 125, Phosphat 253, Maschinenöl 440,1, Arachidöl 2, Maschinen 11,9, leere Säcke 21, Lumpen 3,3, Kartoffelmehl 15, Haferflocken 40, Reis 14,9, Tran 10,3, Borax 25,4, Glas 16,5, Karbolsäure 7,5, eiserne Röhren 205,6, Talg 47,9, Glucose 60,2, Kaffee 15,4, Bürgersteigplatten 100, Façoneisen 78,6, Papier 1,7, diverse Stückgüter 4, Weissblech 2079,7, feuerfeste Steine 45,2, Quabrachoextrakt 98,6, Baumwolle 109,7, Fassdauben 117,6, Zinkweiss 13,6, Leder 66,8, Radreifen 56,7, Tanin 11,3, Gummi Arabicum 9,9, Kupferdraht 31,3, Vaselinöl 2, Gasreinigungsmasse 500, Benzin 856, total 25 446,58 Tonnen.

Im Talverkehr wurden befördert: Zement 550,53, kondensierte Milch 6007, Ledermehl 222, Asphalt 170, Karbid 1764,9, Chemikalien 4,4, Mineralsalze 175, Stahlgusswaren 10, Linoleum 13,6, Häute 33,7, leere Fässer 90,7, leere Säcke 62,1, sonstige Güter 31,4, total 14 165,33 Tonnen.

Die Lagerhalle im Rheinhafen St. Johann war die meiste Zeit gut frequentiert. In der Werfthalle kamen rund 2250 Tonnen Güter zur Lagerung und auf dem offenen Terrain rund 4750 Tonnen Kohlen und Brennholz. Der Zollniederlagsverkehr weist 3335 Tonnen auf. Der Reexpeditionsverkehr belief sich auf 194 Wagen.

Rheinhafen St. Johann.

Am 23. Februar 1923 bewilligte der Grosse Rat einen Kredit von Fr. 132 000.— zur Verbesserung der Geleiseanlagen und zur Erstellung von Rangierwindenanlagen. Die Arbeiten wurden sofort in Angriff genommen und sind im Laufe der Schiffahrtsperiode beendet worden.

Ferner bewilligte der Grosse Rat den erforderlichen Kredit für die Errichtung einer pneumatischen Schiffsentladeanlage für Getreide. Mit der Montage dieser Einrichtung wurde gegen Ende des Jahres begonnen.

Mit Beschluss vom 13. November 1919 hatte der Grosse Rat zum Ausbau des Hafens neben andern Krediten für den Bau einer Werfthalle, eines Bureaugebäudes und eines Werkstättengebäudes mit Arbeiterlokalen einen Kredit von Fr. 200 000.— für einen Böschungskran bewilligt. Im Oktober wurde nun mit der Montage dieses Krans begonnen, so dass er voraussichtlich Ende Februar 1924 betriebsfertig erstellt sein wird.

Ein am 15. August auftretender Orkan verursachte beträchtlichen Schaden. Der Kran auf der Hochbahn wurde in den Rhein geworfen und dabei die Hochbahn stark beschädigt. Der Grosse Rat bewilligte am 15. Dezember 1923 einen Kredit von Fr. 80,000.— für die Anschaffung eines neuen Hochkrans und für die Instandstellung der Hochbahn.

Rheinhafen Kleinhüningen.

Der erste Ausbau des Rheinhafens Kleinhüningen wurde bis auf die noch zu errichtende Signalstation und die Telephonverbindung mit dem Rheinhafen St. Johann und mit dem Brückenmeister in Hüningen im Berichtsjahr beendet.

Die gesamten Erstellungskosten inkl. Landerwerb belaufen sich auf Fr. 8 183 746,55, die Baukosten allein auf Fr. 7 043 065,08.

Ein Projekt für den weitern Ausbau des Kleinhüningerhafens ist zum Zwecke der Vorlage an den Grossen Rat ausgearbeitet worden.

Am Hafenbecken hat die Schweizer Schleppschifffahrtsgenossenschaft einen zweiten Kran erstellt. Im Sommer erstellte die genannte Unternehmung einen Lagerschuppen speziell für die Lagerung von Briketts, der sofort nach Vollendung in Betrieb genommen worden ist. Der Lagerhausbau ist beim Orkan am 15. August eingestürzt. Mit dem Wiederaufbau wurde begonnen. Am Klybeckareal hat die Lumina S. A. ihre Lagereinrichtungen beendet. Durch eine unter der Strasse gelegene Rohrleitung werden die Tankschiffe in die Behälter entleert.

Der Grosse Rat bewilligte am 22. November 1923 einen Kredit von Fr. 350 000.— zur Subventionierung der von den drei Reedereien am Ostquai projektierten Lagerhaus- und Silobauten. Der Bund hat eine Subvention aus dem Arbeitslosenkredit in gleicher Höhe bewilligt.

Mit der A. G. für Schiffahrt und Spedition „Rhenus" wurde ein Baurechtsvertrag über das noch freie Geländestück am Ostufer des Hafenbeckens abgeschlossen. Ferner wurden mit der M. Stromeyer Lagerhausgesellschaft und der Kohlenumschlags A. G. Baurechtsverträge für ihre Niederlassung auf der Westseite des Hafenbeckens vereinbart. Am Klybeckquai wurden unterhalb der Anlage der Lumina S. A. mit Baurecht an die Rheinische Umschlags- und Lagerungs A. G. 27 000 m² abgegeben. Der Kanton ist berechtigt, nach Ablauf der 50jährigen Mietdauer die Anlagen gut unterhalten zum abgeschriebenen Wert zu übernehmen. Die Höhe der Abschreibungen ist in den Baurechtsverträgen festgelegt.

Der Bahnbetrieb im Hafen wurde von der deutschen Reichsbahn weiter besorgt. Die eidgenössische Zollbehörde hatte während der Schiffahrtsperiode eine Abfertigungsstelle eingerichtet. Die Behandlung der Ankunfts- und Abgangsfrachtbriefe erfolgte im Güterbahnhof des Badischen Bahnhofs.

Die zwischen der Reichsbahndirektion Karlsruhe, der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen und dem Kanton geführten Verhandlungen über den Anschluss der Hafenbahn Kleinhüningen an den Verschubbahnhof des Badischen Bahnhofes und die Durchleitung des Hafenverkehrs durch diesen Bahnhof nach dem Bahnhof Basel S. B. B. hatten schon Ende 1922 zum Vertragsabschluss geführt. Der Grosse Rat genehmigte den Vertrag am 5. April 1923.

Mit den Bundesbahnen wurde ein Betriebsvertrag für die sämtlichen Hafenanlagen abgeschlossen. Darnach übernehmen die Schweizerischen Bundesbahnen den Betrieb der Rheinhäfen Basel-St. Johann und Basel-Kleinhüningen, sowie der Bahnverbindung vom Rheinhafen Kleinhüningen nach dem Verschubbahnhof des Badischen Bahnhofs mit Ausnahme des Umschlags und der Lagerung der Güter der in den Hafengebieten niedergelassenen Unternehmungen, sofern diese nicht mit den Schweizerischen Bundesbahnen oder dem Kanton eine andere Vereinbarung getroffen haben.

Die Betriebsführung erfolgt auf gemeinschaftliche Rechnung; ein aus dem Hafenbetrieb sich ergebendes Defizit wird vom Kanton und von den Schweizerischen Bundesbahnen je zur Hälfte getragen. Ein Betriebsüberschuss fällt zu zwei Dritteln dem ersteren und zu einem Drittel den letzteren zu. Der Vertrag dauert nur bis Ende des Jahres 1925 und soll die Erfahrungen verschaffen für den Abschluss eines definitiven länger dauernden Vertrages.

Die Schiffahrt auf dem Langensee und dem Luganersee.

Der Bundesrat hat das Abkommen zwischen der Schweiz und dem Königreich Sardinien vom 25. April 1860 über die Schiffahrt auf dem Langensee im Mai 1903 gekündigt und bei der italienischen Regierung gleichzeitig Schritte eingeleitet zu einer neuen Regelung der Schiffahrt auf dem Langen- und Luganersee.

Nach einem Austausch von verschiedenen Entwürfen zu einer Uebereinkunft zwischen den beiden Regierungen, traten im Herbst 1923 die Vertreter der beiden Staaten in Lugano zusammen und ihre Verhandlungen führten am 22. Oktober 1923 zum Abschluss einer Uebereinkunft zwischen der Schweiz und Italien zur Regelung der Schiffahrt auf dem Langensee und dem Luganersee mit beigeschlossenem internationalem Reglement.

Diese Uebereinkunft enthält nicht nur Abmachungen technischer Art, sondern auch Bestimmungen von gewisser politischer Tragweite. Es wird darin der allgemeine Grundsatz der Freiheit der Schiffahrt auf den beiden Seen aufgestellt, unter Vorbehalt der Bestimmungen des Abkommens. Ferner wird das politische Hoheitsrecht jedes Staates über die Gewässer festgelegt. Dieser Grundsatz ist namentlich für die Rechtslage auf dem Luganersee wichtig, da hier komplizierte Grenzverhältnisse vorliegen. Den italienischen Zoll- und Polizeitransporten wurde die Durchquerung der schweizerischen Gewässer in Ausnahmefällen und unter ganz bestimmten Bedingungen zugestanden. Der früher gebrauchte vage Begriff der „gemischten Gewässer" wurde beseitigt und dafür der Grundsatz aufgestellt, daß jede Partei im Besitze der vollen Ausübung ihrer Staatshoheit über die innerhalb ihrer politischen Grenzen liegenden Gewässer stehe, d. h. in denjenigen Teilen des Luganersees, wo ein Ufer schweizerisch und das gegenüberliegende Ufer italienisch ist, bis zu der idealen Mittellinie des Sees, die die Grenze zwischen den beiden Staaten bildet. Die Schiffahrtsunternehmungen müssen von jedem der beiden Staaten mit einer Konzession ausgerüstet werden, wenn sie deren Häfen oder Landungsstellen bedienen wollen. Ohne Schiffahrtsbewilligung darf kein Schiff in Betrieb gesetzt werden, dabei kann der Schiffsbesitzer allerdings wählen, in welchem der beiden Uferstaaten er diese Bewilligung verlangen will. Die Bewilligung wird erst nach erfolgter Untersuchung und Erprobung des Schiffes erteilt. Beide Staaten sind verpflichtet, durch periodische Inspektionen darüber zu wachen, daß die Schiffe in einem die nötige Sicherheit gewährleistenden Zustand erhalten werden. Jeder Kapitän oder Führer eines Schiffes (Dampf-, Motor- oder Segelschiffes) muß mit einem Schifferpatent versehen sein, auch das übrige Schiffspersonal wird geprüft und steht unter staatlicher Aufsicht. Da die Aufstellung von Vorschriften über die Untersuchung und die Erprobung der Schiffe und die Ueberwachung des Personals jedem Staate überlassen ist, wurde vereinbart, daß man sich gegenseitig von diesen internen Vorschriften und deren allfälligen Abänderungen Kenntnis geben werde. Zur Sicherung der Schiffahrt unter der Brücke von Melide und in der Enge von Lavena verpflichten sich die beiden Staaten, die Unterhandlungen über die Korrektionsarbeiten zur Regulie-