B o t s c h a f t

des

Bundesrathes an die k. Bundesversammlung, betreffend die mit
den Bodensee-Uferstaaten abgeschlossenen Verträge.

(Vom 27. November 1867.)

Tit. I

Schon längst fühlte man das Bedürfniß der Aufstellung allgemeiner internationaler Polizeivorschriften für den Verkehr auf dem Bodensee, sowie der Beseitigung verschiedener Belästigungen, welche bisher hemmend auf diesen Verkehr eingewirkt haben. Mit der wachsenden Bedeutung des Verkehrs trat auch die Nothwendigkeit einer gemeinschaftlichen Ordnung der dortigen Schifffahrtsverhältnisse und der Hafenspolizei immer dringender hervor. Welche Ausdehnung der Verkehr auf dem Bodensee erlangt hat, geht aus der Zahl der dortigen Fahrzeuge hervor. Gegenwärtig existiren auf dem Bodensee 25 Dampfsboote, 21 Schleppschiffe und 64 Segelschiffe.

Davon besitzen :

	Dampfsboote.	Schleppschiffe.	Segelschiffe.
Baden	6	5	17
Bayern	4	6	3
Oesterreich	—	—	10
die Schweiz	10	5	30
Württemberg	5	5	4
Total	25	21	64

Es gibt Häfen am Bodensee, wo täglich 25—35 Schiffe ein- und auslaufen.

Oesterreich war es, das die Initiative ergriff. Von ihm erging unterm 30. Oktober 1854 im Namen aller nichtschweizerischen Bodensee-Uferstaaten die Einladung an den Bundesrath zur Theilnahme an einer Konferenz, welche behufs Berathung einer Vereinbarung über Hafenpolizei und Schiffahrt auf dem Bodensee demnächst in Bregenz zusammentreten werde. Von Seite der Eidgenossenschaft wurde die Mitwirkung erklärt und als Abgeordnete die Herren Nationalräthe Beyer im Hof, Hungerbühler und Dr. Kern, gegenwärtiger schweizerischer Minister in Paris, an diese Konferenz gesandt. Die Instruktion dieser Abgeordneten lautete im Wesentlichen dahin, durch gemeinschaftliche Bestimmungen auf Sicherstellung von Personen und Eigenthum in den sämtlichen Häfen des Bodensees und auf Gleichbehandlung der fremden und einheimischen Schiffe, sowie auch dahin zu wirken, daß die projektirte gemeinschaftliche Hafens- und Schiffahrtsordnung den Verkehr nicht beeinträchtige, sondern die größtmögliche Freiheit gestatte, und daß endlich die sogenannte Abfuhr-, Hafens- und sonstigen Gebühren ganz aufgehoben, oder doch, wenn solches nicht erhältlich wäre, möglichst reduziert würden.

Die Konferenz, welche im Oktober 1855 in Bregenz abgehalten wurde, brachte zwar einen Entwurf einer gemeinschaftlichen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee zu Stande, ging jedoch resultatlos wieder auseinander, indem das Großherzogthum Baden die freie Abfuhr aus seinen Häfen mit Bestimmtheit verweigerte. Von da an trat in den Unterhandlungen ein jahrelang dauernder Stillstand ein, welcher einzig von Zeit zu Zeit durch einen Depeschenwechsel zwischen der Schweiz und Oesterreich und der Schweiz und Baden unterbrochen wurde, ohne daß es jedoch gelungen wäre, letzteres zu einer mehr entgegenkommenden Haltung zu vermögen. Endlich ließ Baden sich mit Note vom 18. November 1865 herbei, für die Orte Konstanz, Ludwigshafen, Neberlingen, Meersburg und Radolfzell freien Verkehr anzubieten; dagegen förderte es freien Verkehr für die nichtbadischen Plätze Friedrichshafen, Langenargen, Lindau, Bregenz, Morschach, Romanshorn, Arbon, Fuzach, Verlingen, Steckborn, Stein, Dießenhofen und Schaffhausen. In Bezug auf die Uferplätze von untergeordneter Bedeutung, in denen Schiffahrtsberechtigungen noch fernerhin fortbestehen würden, schlug Baden eine Vereinbarung vor, wonach die fremden Schiffe nicht ungünstiger behandelt werden sollten als die einheimischen.

Behufs Berathung dieser Vorschläge erließ das Handels- und Zolldepartement an die theilhaftigen Kantone Schaffhausen, St. Gallen und Thurgau die Einladung zu einer Konferenz, die am 20. Februar 1866 in Bern stattfand, und worin man sich über folgende Punkte einigte:

1) den Bundesrath zu ersuchen, vom Großherzogthum Baden auch für die Orte Immenstaad, Hagnau, Bodmann und Staad bei Allmannsdorf, sowie für die Linie Konstanz-Schaffhausen (Untersee und Rhein) sofortige Abfahrtsfreiheit und im Weiteren die successive Aufhebung aller übrigen Abfahrtsgebühren und Hemmnisse auf dem badischen Ufer, in nicht gar zu ferner Zeit und ohne Belästigung der übrigen Bodensee-Uferstaaten zu verlangen; 2) im Falle einer verweigernden Antwort von Seite Badens die Unterhandlungen zu suspendiren und zuzuwarten.

Der Bundesrath erließ unterm 7. März 1866 an Baden eine mit diesen Beschlüssen identisch lautende Note. Die großherzogliche Regierung lehnte jedoch in ihrer Antwort vom 21. August gl. J. die gänzliche Beseitigung der am badischen Ufer bestehenden Verkehrsbelästigungen für jetzt ab, indem sie unter den gegenwärtigen Zeitverhältnissen nicht in der Lage sei, um eines mehr grundsätzlichen als reellen Erfolges willen eine neue bedeutende Last zur Beseitigung bestehender Privatrechte auf die Staatskasse zu übernehmen; sie ertheilte aber die Zusicherung, daß sie ihrerseits nichts unterlassen werde, um auf deren allmähliche Beseitigung hinzuwirken, und zwar ohne Belästigung der übrigen Bodensee-Uferstaaten.

Von dieser Note wurde unterm 29. August 1866 den Regierungen von Schaffhausen, St. Gallen und Thurgau Mittheilung gemacht und sie ersucht, hierüber ihre Ansichten zu eröffnen. Es erfolgte ihrerseits die einstimmige Erklärung, damit einverstanden zu sein, daß ein definitiver Vertrag auf Grundlage der badischen Propositionen vom 18. November 1865 abgeschlossen werde.

In Folge dessen benachrichtigte der Bundesrath die badische Regierung mit Note vom 24. Oktober 1866, daß er bereit sei, auf Grundlage ihrer erwähnten Zugeständnisse eine förmliche Vereinbarung abzuschließen, und verband damit das Anerbieten, die übrigen betheiligten Staaten zu einer neuen Konferenz einzuladen.

Die Annahme dieses Anerbietens erfolgte durch Note vom 17. Januar 1867. Beinahe zu gleicher Zeit, am 9. Februar 1867, machte die österreichische Gesandtschaft dem Bundesrathe Mittheilung von einem Reskript des k. k. Ministeriums des Aeußern, zufolge dessen Oesterreich, Bayern und Württemberg ihre Bereitwilligkeit zur Wiederaufnahme der Unterhandlungen erklärten.

Von dieser Eröffnung gab der Bundesrath der großherzoglichen Regierung unterm 1. März Kenntniß und sicherte gleichen Tages der österreichischen Gesandtschaft die Theilnahme der Schweiz an den in Aussicht genommenen Konferenzen zu.

Nachdem sodann am 1. August die österreichische Regierung an den Bundesrath die Einladung gerichtet hatte, sich bei der am 15. Sep-

tember 1867 in Bregenz zusammentretenden Konferenz vertreten zu lassen, wurden von demselben zu Mitgliedern der schweizerischen Abordnung ernannt:

Herr Regierungsrath Hallauer in Trasadingen (Schaffhausen),
 " " Nepli in St. Gallen,
 " " Sulzberger in Frauenfeld.

Die dieser Abordnung ertheilte Instruktion, im Allgemeinen zwar mit derjenigen vom Jahre 1855 gleichlautend, erstreckte sich jedoch auch auf eine damals nicht zur Sprache gekommene Frage, nämlich auf die Jurisdiktionsverhältnisse des Bodensees. Bekannte Vorkommenheiten und Unglücksfälle hatten diese Frage in den Vordergrund gedrängt und die Nothwendigkeit einer hierauf bezüglichen Vereinbarung nachgewiesen.

Die schweizerischen Abgeordneten wurden demnach beauftragt, auf Grundlage des aus den Berathungen der Bregenzerkonferenz vom Oktober 1855 hervorgegangenen Entwurfs einer Bodenseeschiffahrts- und Hafenordnung, sowie auch auf Grundlage der in der großherzoglich badischen Ministerialnote vom 18. November 1865 präzisirten Anerbietungen und Forderungen dahin zu wirken:

- 1) daß Personen und Eigenthum in den sämtlichen Häfen des Bodensees sicher gestellt und in allen Häfen desselben fremde wie einheimische Schiffe gleich behandelt werden und gleichen Schutz genießen;
- 2) daß die projektirte Schiffahrts- und Hafenordnung den Verkehr nicht beeinträchtige, sondern die größtmögliche Freiheit gestatte;
- 3) daß Hafen- und sonstige Gebühren ähnlicher Art ganz aufgehoben, oder doch möglichst reduziert werden;
- 4) daß in denjenigen Artikeln des Entwurfs, in denen von Maß und Gewicht, oder von Geldbeträgen (z. B. Bußen u. s. w.) die Rede ist, die Zahlen auch in Schweizerwährung oder in schweizerischem Maß und Gewicht ausgesetzt werden;
- 5) daß auf Vereinfachung des Bregenzerentwurfes vom Jahre 1855 hingewirkt werde.

Endlich wurden die Abgeordneten ermächtigt, in der Voraussicht, daß die Jurisdiktionsverhältnisse des Bodensees zur Sprache kommen würden, an dießfälligen Besprechungen Theil zu nehmen, um Vorschläge zur Feststellung der Jurisdiktion entgegenzunehmen, oder Mittel und Wege zu erörtern, durch welche eine solche Vereinbarung herbeigeführt werden könnte.

Die Konferenzverhandlungen begannen in Bregenz am 16. September, und am 22. gl. Mts. wurde die Vereinbarung über die internationale Schiffahrts- und Hafenordnung auf dem Bodensee, so wie auch

das Protokoll über die Feststellung der Hoheitsgrenzen auf demselben von sämmtlichen Bevollmächtigten unterzeichnet. Unmittelbar darauf traten die schweizerischen Abgeordneten mit denjenigen des Großherzogthums Baden in Verhandlung, behufs Abschlusses einer ähnlichen Uebereinkunft für den Untersee und Rhein, zwischen Konstanz und Schaffhausen. Konferenzort war St. Gallen. Am 28. September wurde auch die für den Untersee und Rhein zu Stande gekommene Uebereinkunft daselbst unterzeichnet.

I. Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee.

Was die Resultate der Konferenzen anbetrifft, so ist in Bezug auf die allgemeine Schiffahrts- und Hafenordnung auf dem Bodensee zu bemerken, daß durchwegs der Zwel der schweizerischen Instruktion erreicht und namentlich die Freiheit des Verkehrs in allen Beziehungen gewahrt wurde. In Bezug auf die Beseitigung der Schiffahrtsabgaben, namentlich auch der Abfuhrgebühren, mußte sich die Konferenz mit der Erklärung Badens begnügen, diese Maßregel vorerst auf seine Haupthafenplätze Konstanz, Meersburg, Ueberlingen und Ludwigshafen zu beschränken, wogegen es die großherzoglich badische Regierung übernimmt, nicht nur keine neuen Abfuhrgebühren an den übrigen unbedeutenderen badischen Uferplätzen einzuführen, sondern sich auch bereit erklärt, auf die allmähliche Beseitigung der noch bestehenden Schiffahrts Hindernisse, und zwar ohne Belastung der übrigen Bodensee-Uferstaaten, nach Thunlichkeit Bedacht zu nehmen.

Hinwieder wurde von Baden der Wunsch ausgesprochen, daß, nachdem die badische Dampfschiffahrt ihr Privilegium bezüglich des Ueberlingersees aufgegeben habe, die Verwaltung der übrigen Dampfschiffahrtsinstitute sich an einer regelmäßigen Befahrung der Haupthafenplätze dieser Seestrecke in gleicher Weise theilnehmen, wie dies bei den wichtigeren Hafenplätzen des Obersees auf Grundlage der vereinbarten Kurspläne zu geschehen pflegt.

In Bezug auf diesen Wunsch ist zu bemerken, daß dessen Erfüllung von den verschiedenen Dampfbootunternehmungen abhängt, die gegenwärtig den Staaten Bayern, Württemberg und Baden und der Nordostbahngesellschaft angehören, so daß es deren Ermessen überlassen bleiben muß, diesem Begehren Rechnung zu tragen. Für die Bundesbehörden erwächst daraus keine Verbindlichkeit, dagegen wäre dasselbe den betreffenden Gesellschaften zu empfehlen.

Ein zweites Verlangen des Großherzogthums Baden betrifft die Erleichterung der zollamtlichen Abfertigung des Güterverkehrs über die rechte Rheinseite zwischen Frankreich und der Westschweiz einerseits und dem obern Rheinthale und der Ostschweiz andererseits, in der Richtung

von Basel bis Norschach, wie umgekehrt in derjenigen von Norschach nach Basel, mittelst sogenannter *Gelichtsleine*, wie sie bei gedachtem Verkehr auf der linken Rheinseite in Anwendung gebracht werden.

Dieser Wunsch wird von der schweizerischen Abordnung, im Interesse eines erleichterten und regern Verkehrs, den Bundesbehörden dringend zur Berücksichtigung empfohlen, und kann um so eher erfüllt werden, als faktisch dieses Verfahren schon lange besteht.

Im Weitern wurde darüber Beschwerde erhoben, daß in der Schweiz bei regelmäßigen Dampfboot- oder Eisenbahnfahrten für die zollamtliche Behandlung außer den gesetzlichen Zollstunden *Extragebühren* erhoben würden, eine Einrichtung, die in den benachbarten Staaten nicht bestehe. Der Bezug solcher Extragebühren hat früher allerdings stattgefunden, ist aber bereits am 14. August 1867 durch Beschluß des Bundesrathes aufgehoben worden, so daß zu fraglicher Beschwerde kein Grund mehr vorliegt.

Ferner wurde darüber geklagt, daß die Telegraphenbüreaux in Norschach und Romanshorn nicht so lange geöffnet bleiben, bis das letzte Schiff (nach dem Fahrtenplan) in den Hafen eingelaufen, respektive ausgelaufen sei.

Auch diese Beschwerde empfiehlt die eidgenössische Abordnung angelegentlich zur Beachtung und Berücksichtigung.

Die Hafengebühren fallen sämmtlich weg, mit Ausnahme eines geringen Ansatzes für Krahnengebühren (Schlußprotokoll 3 zum Art. 4). Auch deren Beseitigung dürfte in naher Zeit bevorstehen, indem, mit Ausnahme Bayerns, alle kontrahirenden Staaten für den Wegfall sind.

Es ist augenscheinlich, daß in dieser Richtung ein namhafter Fortschritt erzielt worden ist. Es wurde auf möglichst einfache und gleichmäßige Einrichtungen und vollste Sicherheit der einzelnen Hafenanstalten, so wie auch darauf Bedacht genommen, daß allortorts eine gleichmäßige Behandlung und der erforderliche Schutz für Personen und Sachen erreicht werde.

Das französische Maß- und Gewichtssystem wurde als maßgebend anerkannt und dem Vertragsentwurfe einverleibt. Die kontrahirenden Staaten haben sich jedoch vorbehalten, die Ansätze in das respektive landesübliche Maß und Gewicht übersetzen und publiziren zu lassen.

Was endlich die Spezialbestimmungen anbetrifft, so genügt ein Blick auf den neuen Vertrag, um den Nachweis zu leisten, daß durch die vorgenommene Umarbeitung eine Vereinfachung und bessere Redaktion des Entwurfes von 1855 erreicht worden ist.

Es darf hinzugefügt werden, daß den diesseitigen Begehren durchwegs die gebührende Rechnung getragen wurde.

II. Schifffahrts- und Hafenenordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen.

Für die Verhandlungen der in St. Gallen unterzeichneten Uebereinkunft in Betreff des Untersees und des Rheins diente die vereinbarte Schifffahrts- und Hafenenordnung für den Bodensee als Grundlage. Diejenigen Bestimmungen dieser letztern, welche für den Untersee und Rhein als zweckmäßig anerkannt wurden, fanden auch in dem andern Vertragsentwurf Aufnahme. Die Eigenthümlichkeiten der Schifffahrt auf dem Untersee und Rhein erforderten jedoch nähere Vorschriften über die Erhaltung des Fahrwassers, die Fähranstalten und sonstigen Anlagen, so wie über das Verhalten des Schiffs- und Flossführers insbesondere während der Fahrt, und diese Vorschriften wurden nach den für die Rheinstrecke Basel-Mannheim geltenden Reglementen festgesetzt.

Zwar beschränkte Baden den freien Schifffahrtsverkehr auf seinen wichtigsten Hafenplatz am Untersee, nämlich auf Radolfzell; jedoch wurde von ihm die Erklärung abgegeben, es werde auf die allmähliche Beseitigung der noch bestehenden Schifffahrtsrechte nach Thunlichkeit Bedacht nehmen.

Schweizerischerseits wurde der Wegfall der Abfuhrgebühren der Fährleute bei Ueberfahrten von einem Ufer an das andere verlangt und Reziprozität zugesichert. Der badische Abgeordnete, hinsichtlich dieses Punktes ohne Instruktion, konnte sich nur zu der Zusicherung verstehen, die möglichst baldige Abstellung dieser unzeitgemäßen und verkehrshemmenden Einrichtung befürworten zu wollen (siehe Schlußprotokoll).

Betreffend die Feststellung der Hoheitsgrenzen auf dem Bodensee verweisen wir auf das bezügliche Konferenzprotokoll und fügen nur noch bei, daß keine Abordnung zu abschließlichen Verhandlungen instruiert war. Dagegen wurden die Propositionen Badens ziemlich allgemein günstig aufgenommen.

Es ist noch besonders zu betonen, daß einzig durch Regelung der Jurisdiktionsverhältnisse eine Gewähr für eine gute und gleichmäßige Ausführung der Vertragsbestimmungen geboten und einer Wiederholung von Unglücksfällen, wie wir sie in den letztverfloffenen Jahren zu beklagen hatten, vorgebeugt wird.

Der Kürze wegen glauben wir uns einer nähern Beleuchtung der Vertragsbestimmungen enthalten zu sollen, und dies um so mehr, als deren präzise Fassung über ihren Sinn und ihre Tragweite keinen Zweifel aufkommen läßt. Die Polizeivorschriften anbetreffend, ergeben sich diese von selbst aus der Natur der bestehenden Verhältnisse.

Die allseitige Ratifikation dieser Verträge muß vor dem 1. Jänner 1868 erfolgen.

Nachdem sich nunmehr die beteiligten Kantone mit den in Rede stehenden Verträgen und Schlußprotokollen einverstanden erklärt und deren Genehmigung beantragt haben, geben wir uns die Ehre, Ihnen, Tit., nachstehende zwei Beschlüßentwürfe betreffend :

- a. den Vertrag zwischen den Bodensee-Uferstaaten über eine internationale Schifffahrts- und Hafenanordnung für den Bodensee,
- b. den Vertrag zwischen der Schweiz und dem Großherzogthum Baden über die Schifffahrts- und Hafenanordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen

zur Annahme vorzulegen, und versichern Sie unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 27. November 1867.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes,
Der Vizepräsident:

Dr. J. Dubs.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schieß.

Beschlusſentwurf

über

den Vertrag zwischen den Bodensee-Uferstaaten, betreffend eine internationale Schifffahrts- und Hafenordnung auf dem Bodensee.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 27. November 1867;

nach Kenntnißnahme von dem zwischen der Schweiz, Oesterreich, Bayern, Württemberg und Baden unterm 22. September 1867 abgeschlossenen Vertrage, betreffend eine internationale Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee;

in Anwendung von Art. 8 der Bundesverfassung,

beschließt:

1. Es wird dem vorliegenden Vertrage die vorbehaltene Genehmigung ertheilt.

2. Der Bundesrath ist mit der Auswechslung der Ratifikationen und mit der Vollziehung beauftragt.

Beschlusentwurf

über

den Vertrag zwischen der Schweiz und dem Großherzogthum Baden,
betreffend die Schifffahrts- und Hafенordnung für den Untersee und
den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen.

Die Bundesversammlung

der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 27. Novem-
ber 1867;

nach Kenntnissnahme von dem zwischen der Schweiz und dem Groß-
herzogthum Baden unterm 28. September 1867 abgeschlossenen Ver-
trage, betreffend eine Schifffahrts- und Hafенordnung für den Untersee
und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen;

in Anwendung von Art. 8 der Bundesverfassung,

b e s c h l i e ß t :

1. Es wird dem vorliegenden Vertrage die vorbehaltene Geneh-
migung erteilt.

2. Der Bundesrath ist mit der Auswechslung der Ratifikationen
und mit der Vollziehung beauftragt.

**Botschaft des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend die mit den
Bodensee-Uferstaaten abgeschlossenen Verträge. (Vom 27. November 1867.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1867
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.12.1867
Date	
Data	
Seite	120-129
Page	
Pagina	
Ref. No	10 005 628

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.