

## V e r t r a g

zwischen

der Schweiz und dem Großherzogthum Baden, betreffend die  
Schiffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den  
Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen.

(Vom 28. September 1867.)

---

Nachdem die schweizerische Eidgenossenschaft und die großherzoglich badische Regierung beschlossen haben, im Anschlusse an die Vereinbarung der Regierungen sämmtlicher Bodensee-Uferstaaten über eine gemeinsame Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee unter sich Spezialverhandlungen über die Regelung der gleichen Verhältnisse auf dem Untersee einschließlich der Rheinstreke zwischen Konstanz und Schaffhausen zu pflegen, wurden zu diesem Zwecke als Bevollmächtigte ernannt:

für die schweizerische Eidgenossenschaft:

der Regierungsrath Johannes Hallauer in Trasadingen (Schaffhausen),

der Regierungsrath Arnold Otto Neppli in St. Gallen und

der Regierungsrath Joh. Ludwig Sulzberger in Frauenfeld (Thurgau);

für das Großherzogthum Baden:

der großherzogliche Ministerialrath August Nicolay in Karlsruhe,  
welche nach Prüfung und richtigem Befund ihrer Vollmachten unter  
Vorbehalt der Ratifikation sich über nachstehende

Schiffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den  
Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen  
vereinbart haben.

## Rechtsverhältnisse.

### Art. 1.

Die Schiffahrt auf dem Untersee einschließlich der Rheinstrecke zwischen Konstanz und Schaffhausen soll unter Beachtung der in diesem Vertrage festgesetzten Bestimmungen zum Transport von Personen, Waaren und andern Gegenständen Jedermann gestattet sein, und es dürfen keine andern als die in der gegenwärtigen Ordnung bestimmten Abgaben und Gebühren jeder Art erhoben werden.

Die vertragenden Staaten werden die Schiffe sämmtlicher Bodensee-Uferstaaten und deren Ladungen eben so behandeln, wie die eigenen zur Bodenseeschiffahrt gehörigen Schiffe und deren Ladungen.

Auf der bezeichneten Bodenseestrecke dürfen die Schiffer nirgends gezwungen werden, ihre Ladung ganz oder theilweise zu löschen oder an Bord eines andern Schiffes zu bringen.

Alle Stapel- und Umschlagsrechte sind und bleiben aufgehoben.

## Erhaltung des Fahrwassers.

### Art. 2.

a. Die vertragenden Staaten werden jeder innerhalb der Grenzen seines Gebiets dafür Sorge tragen, daß etwaige künstliche Anlagen, als: Mühlen, Triebwerke, Brücken u. s. w. in der Weise errichtet werden, daß die Schiffahrt dadurch nicht gehindert oder auch nur erheblich erschwert wird.

b. Behufs zweckmäßiger und gegenseitig unnuachtheiliger Ausführung von Ufer- und Wasserbauten am Rhein werden sich dieselben die Pläne solcher von ihnen beabsichtigten Anlagen mittheilen und sich über die bei deren Ausführung in Betracht kommenden Verhältnisse verständigen.

c. Auf Strecken, welche ein veränderliches Fahrwasser haben, wird letzteres von der Regierung des Staates, in dessen Gebiete die Stromstrecke gelegen ist, durch Baken kenntlich bezeichnet werden. Befinden sich solche Straßen in den Gebieten der gegenüber liegenden Uferstaaten, so trägt jeder von ihnen die Hälfte der Anlage- und Unterhaltskosten.

## Fähranstalten und sonstige Anlagen.

### Art. 3.

a. Bei der Bestimmung des Ufers, an welchem fliegende Fahren zur Nachtzeit ihren Landungsplatz haben sollen, ist darauf Rücksicht zu nehmen, daß ihre Anker und übrigen Einrichtungen nicht das Fahrwasser versperren.

b. Sobald und in so weit eine regelmäßige Schifffahrt zur Nachtzeit stattfindet, haben die Territorialregierungen dafür zu sorgen, daß die Haltstellen der Fähranstalten in einer Weise beleuchtet werden, daß sie von allen Seiten deutlich sichtbar sind.

Unter der gleichen Voraussetzung sind auch Badeanstalten, Schiffsmühlen u. dgl. in deutlich erkennbarer Weise zu beleuchten; ferner sind bei festen stehenden Brücken die Mittelpunkte der Durchfahrtsöffnungen für die Berg- und Thalfahrt gleichfalls mit hellbrennenden Laternen zu beleuchten.

c. Am Leinpfadufer befindliche Badaanstalten, Flöße oder sonstige Anlagen, welche den Leinizug hindern, müssen von den Inhabern mit vollständigen Seilleitungen versehen werden.

Liegen ausnahmsweise Schiffe am Leinpfadufer, so müssen dieselben beim Vorbeifahren der vom Ufer aus gezogenen Schiffe entweder den Mast niederlegen oder so weit vom Ufer abgelegt werden, daß das Zugseil unter ihnen durchgeführt werden kann. Bei Durchleitung des Seils muß die Bemannung des stillliegenden Schiffes behülflich sein.

d. Wenn Fahrzeuge oder Flöße außerhalb der Häfen oder gewöhnlichen Landungsplätze halten oder vor Anker gehen, so müssen sie gehörig befestigt und jederzeit so gelegt werden, daß einerseits der Fahrweg für die durchgehende Schifffahrt offen bleibt, und andererseits die Gefahr, durch den Wellenschlag gegen das Ufer gestoßen oder sonst beschädigt zu werden, ausgeschlossen wird.

In Stromengen, auf den Ueberfahrtswegen der Fähranstalten, in den Fahrwegen der Dampfboote nach und von den Landungsbrücken, so wie auf den Fahrwegen durch die Brücken, dürfen Schiffe und Flöße weder halten noch beilegen.

e. Liegen Schiffe oder Flöße ausnahmsweise im Fahrwasser oder in der Nähe desselben, dann ist bei nebligem Wetter mit der Schiffsglocke, mit der Dampfpfeife oder mit dem Sprachrohr mindestens alle fünf Minuten ein Zeichen zu geben, und in diesen Fällen müssen dieselben ohne Rücksicht darauf, ob die Schifffahrt regelmäßig zur Nachtzeit betrieben wird oder nicht, zur Nachtzeit ununterbrochen und in einer Weise durch Laternen erleuchtet sein, daß dieselben von beiden Seiten, zu Berg und Thal, wahrgenommen werden können.

## Hafen- und Landungsplätze.

### Art. 4.

a. Jede Regierung bestimmt für den Umfang ihres Staatsgebietes die Häfen und Landungsplätze, wo es gestattet sein soll, ein- oder auszuladen.

An andern Orten darf ein Schiffsführer ohne Erlaubniß der Behörde nur dann ein- oder ausladen, wenn Naturereignisse oder Unglücksfälle die Fortsetzung der Reise ganz verhindern oder nur mit dringender Gefahr für Schiff oder Ladung möglich machen. Er ist aber in allen diesen Fällen verpflichtet, der Zollbehörde, wenn eine solche sich in der Nähe des Landungsplatzes befindet, sonst der nächsten Ortsobrigkeit, von dem Vorfalle thunlichst bald Anzeige zu erstatten und sich, bis ihm von der einen oder andern Seite Verhaltensmaßregeln ertheilt sind, jeder für die Sicherung von Schiff und Ladung nicht dringend nöthigen Handlung zu enthalten.

b. Die kontrahirenden Staaten werden dafür Sorge tragen, daß die bestehenden oder neu zu errichtenden Häfen und Landungsplätze mit den erforderlichen Anstalten für die ungehinderte und sichere An- und Abfahrt, für die Befestigung und den Schutz, so wie für eine bequeme Ein- und Ausladung der Fahrzeuge versehen sind und fortan in ordnungsmäßigem Stande erhalten werden, ferner daß bei dunkler Morgen-, Abend- und Nachtzeit auch die erforderlichen Beleuchtungsanordnungen getroffen werden.

c. Für die Benutzung der Einrichtungen in den Häfen und an sonstigen Landungsplätzen sollen außer Magazin- und Lagergebühren im Falle wirklicher Verwendung von Magazin- und sonstigen Lagerräumen keinerlei Gebühren entrichtet werden. Die Bestimmung der hiernach zugelassenen Gebühren bleibt der Regierung jedes Uferstaates überlassen, jedoch müssen dieselben für Inländer und Ausländer gleich sein.

### Fahrzeuge und deren Erfordernisse.

#### Art. 5.

Bei jedem zur Schifffahrt auf dem Untersee und der Rheinstrecke zwischen Konstanz und Schaffhausen bestimmten Fahrzeuge müssen nachstehende Bedingungen erfüllt sein:

a. Bevor ein Schiff seine erste Fahrt antritt, hat der Eigenthümer oder Führer eine Bescheinigung über die Tauglichkeit, genügende Ausrüstung und Bemannung desselben zu erwirken. Diese Bescheinigung wird von den in jedem Uferstaate hiezu eingesetzten Kommissionen für die Schiffe der Angehörigen des betreffenden Staates auf Grund einer durch Sachverständige vorzunehmenden Untersuchung ausgestellt.

b. Die Untersuchung ist nach jeder wesentlichen Veränderung oder Reparatur des Schiffes zu wiederholen und das Ergebniß auf der Prüfungsurkunde zu verzeichnen.

c. Die Prüfungsurkunde muß sich während der Fahrt jederzeit an Bord des Schiffes befinden. Sie ist dem Befrachter, so wie den Hafen- und Polizeibehörden auf Verlangen vorzuzeigen.

d. Jedes Fahrzeug muß mit einer von Weitem lesbaren Schrift zur Bezeichnung des Schiffes den Namen oder die Nummer desselben enthalten; auch soll seine Tragfähigkeit in Zentnern an der Außenseite angegeben sein.

Der Name oder die sonstige Bezeichnung des Schiffes, so wie seine Tragfähigkeit, sind auch in die Prüfungsurkunde (Litt. a und b) aufzunehmen.

e. Jedes Segelschiff muß zur Bezeichnung des Freibords oder der zulässigen tiefsten Eintauchung auf beiden Seiten mit einer wohlbefestigten Leiste oder einem auf einer festen Platte (dem sogenannten Thaler) deutlich angebrachten Striche versehen sein.

Die Entfernung dieses Freibordzeichens vom Schiffsrande soll betragen:

- α. bei den großen Segnern \*) von über 600 Zentner Ladungsfähigkeit 42 Centimeter,
- β. bei Segnern von über 200 bis zu 600 Zentner Ladungsfähigkeit 36 Centimeter,
- γ. bei Segnern von 150 bis zu 200 Zentner Ladungsfähigkeit 30 Centimeter,
- δ. bei den kleinen Segnern von weniger als 150 Zentnern Ladungsfähigkeit 24 Centimeter.

Bei gedeckter Fracht ist eine Eintauchung über das Freibordzeichen, und zwar bei den unter α, β und γ genannten Segnern um 6 Centimeter, bei den unter δ genannten um 3 Centimeter gestattet.

Bei nicht mit Brettern beladenen offenen Schiffen müssen übrigens neben Beobachtung der vorgeschriebenen Höhe des Freibords am Schiffskörper in den Fällen, in welchen die Schiffswandungen nicht wenigstens 50 Centimeter hoch wasserfrei sind, die letztern durch starke, dicke und dem Wellenschlage hinreichenden Widerstand leistende Aufsatzbretter, sogenannte Windladen, auf die vorgeschriebene wasserfreie Höhe von 50 Centimetern gebracht werden.

Jede stärkere Einsenkung eines Fahrzeuges ist als Ueberladung strafbar.

f. Mit besonderer Sorgfalt soll jedes Dampfboot vor dem Beginne seiner ersten Fahrt in Bezug auf den Schiffskörper, die Maschine und das sonstige Zugehör von der in jedem Staatsgebiete dazu berufenen Kommission auf Grund der diesfalls bestehenden oder zu erlassenden besondern Vorschriften einer Prüfung unterzogen und darauf geachtet werden, daß nicht bloß die Schiffsführer, sondern auch die

---

\*) Ein Schiff auf dem Bodensee von 180 Faß Ladung.

Maschinisten, Heizer und die übrigen Schiffsleute durch ihre persönlichen Eigenschaften für die erforderliche Sicherheit genügende Gewähr darbieten.

Der durch Fenster oder andere Oeffnungen nicht durchbrochene Theil des Rumpfes der Dampfboote muß wenigstens 50 Centimeter über den Wasserspiegel hervorragen.

Die von dem Verdecke in die Maschinenräume führenden Oeffnungen müssen zur Beseitigung der Gefahr des Hinabstürzens von Personen gehörig verwahrt sein.

Jedes Dampfboot hat wenigstens einen leeren, mit den nöthigen Requisiten Ausgerüsteten Hülfsnachen von entsprechender Größe, sowie von sonstigen Rettungsapparaten mindestens einige Rettungsringe mit sich zu führen.

Soll ein Dampfboot des Obersees auch zur Befahrung des Untersees und des Rheins zwischen Konstanz und Schaffhausen verwendet werden, so ist es mit Rücksicht hierauf einer besondern Prüfung zu unterziehen und der Befund in der Prüfungsurkunde zu vermerken.

g. Im Uebrigen bleibt die Bestimmung darüber, welche Eigenschaften zur Tauglichkeit eines Schiffes gehören, sowie die Regelung des Verfahrens bei der Untersuchung der Schiffe, jeder der betheiligten Regierungen vorbehalten.

## Berechtigung zur Schifffahrt.

### Art. 6.

Die Befugniß zur Führung von Dampfbooten, Schlepp- oder Segelschiffen steht nur denjenigen zu, welche von der Regierung des Uferstaates, in welchem sie die Eigenschaft als Staatsangehörige besitzen, zur selbstständigen Ausübung dieses Gewerbes zugelassen und hierüber mit einem Patente versehen worden sind.

Die Feststellung der nähern Bestimmungen für die Verleihung und auch für die Wiedereinziehung der Schifferpatente bleibt jeder der betheiligten Regierungen überlassen; jedoch soll dasselbe keinem Bewerber verliehen werden, der unter Anderm sich nicht durch eine längere praktische Ausübung des Schiffergewerbes auf gedachtem Wassergebiete über eine genaue Kenntniß des Jahrwassers auszuweisen im Stande ist. Ebenso soll die Wiedereinziehung eines Schifferpatentes dann erfolgen, wenn ein Schiffer wegen mehrfacher grober Verletzungen der die Sicherheit und die Ordnung der Schifffahrt betreffenden Vorschriften bestraft worden ist. Der Schiffer hat sein Patent jederzeit mit sich zu führen und muß solches den zur Handhabung der Schifffahrts- und Hafenordnung bestellten Organen auf Verlangen vorweisen.

## Befugnisse der Aufsichtsbehörden der Schifffahrt und Flößerei.

### Art. 7.

Die Aufsichtsbehörden für die Schifffahrt und Flößerei sind berechtigt und verpflichtet, darüber zu wachen, daß die Fahrzeuge und Flöße in vorschriftsmäßigem gutem Zustande sich befinden, daß die nothwendigen Requisiten vorhanden sind und daß die Mannschaft sich in dienstfähigem Zustande befindet.

Werden in diesen Beziehungen Gebrechen wahrgenommen und dieselben auf Anfordern nicht alsbald beseitigt, so sind die Aufsichtsbehörden berechtigt, die Abfahrt von Schiffen und Flößen bis nach Hebung des Mangels zu untersagen.

## Allgemeine Verpflichtungen des Schiffsführers.

### Art. 8.

Jeder Schiffsführer ist verpflichtet, von allen ihm auf der Fahrt begegneten außerordentlichen Vorkommnissen an dem ersten Landungsplatze, an welchem er anhält, der zuständigen Behörde Meldung zu machen; namentlich hat er an der Waarenladung verübte Diebstähle, muthwillige, böshafte oder sonstige Beschädigungen unter genauer Angabe aller Umstände anzuzeigen.

Er hat ferner hinsichtlich der Feuerficherheit besonders darauf zu achten, daß auf dem Schiffe, wenn es mit leicht feuerfangenden Gegenständen beladen ist, oder wenn sich das Schiff in der Nähe feuergefährlicher Gegenstände befindet, kein offenes Feuer unterhalten wird, und daß auch bei Haltung geschlossener Feuer alle, eine volle Feuerficherheit verbürgenden Vorkehrungen getroffen und die Feuer stets sorgfältig überwacht werden.

## Verpflichtungen bezüglich des Personentransports.

### Art. 9.

Das Einnehmen und Aussetzen von Passagieren hat mit der gehörigen Ordnung zu geschehen, und es darf, bevor die Verbindung zwischen Ufer und Schiff fest und in einer, volle Sicherheit gewährenden Weise hergestellt ist, der Uebertritt der Reisenden nicht gestattet werden.

Findet der Ein- oder Ausgang von Reisenden nicht am Ufer, sondern an einer Nachenstation statt, so ist ein Zeichen, bei Tage durch Aufhissung einer Flagge, bei Nacht durch Aufhissen einer hell brennenden Laterne mit weißem Glase zu geben.

Gleicher Zeichen hat sich der Nachenfürer, welcher Personen nach einem Boote anfahren will, zu bedienen.

Bei Annäherung eines Rachens an ein Dampfboot muß die Maschine desselben so zeitig still gestellt und bei der Abfahrt desselben so spät wieder in Bewegung gesetzt werden, daß der Rachen keine gefährlichen Schwankungen erleidet.

Der Führer eines Schiffes hat auch dafür zu sorgen, daß Passagiere während der Fahrt auf dem Schiffe möglichst bequem, gefahrlos und so untergebracht werden, daß die Schiffsmannschaft in ihren dienstlichen Verrichtungen von den Reisenden nicht gehindert ist.

## Besondere Vorschriften hinsichtlich des Transports einiger Waarenartitel.

### Art. 10.

a. Die Verführung von Schießpulver als Fracht mittelst der Dampfsschiffe ist unbedingt untersagt.

Segel- und Ruderschiffe dürfen Pulver nur in sorgfältiger, das Ausstreuen verhindernder Verpackung mit deutlicher Bezeichnung des Inhalts übernehmen. Stoffe oder Fabrikate, welche sich von selbst entzünden können, dürfen niemals mit Pulver zusammengeladen werden.

Für das Ein- und Ausladen des Schießpulvers in Mengen von über 10 Pfund wird die zuständige Behörde am Landungsplatze den betreffenden Schiffen mit besonderer Rücksicht auf die Anwesenheit von geheizten Dampfsschiffen die geeignete Stelle anweisen.

Auf Schiffen, welche mehr als 10 Pfund Schießpulver geladen haben, ist eine schwarze Wimpel aufzusteken und, insofern das Pulver nicht in einem angehängten Rachen nachgeführt wird, das Tabakrauchen zu unterlassen. Auf solchen Schiffen darf ferner kein offenes Feuer unterhalten werden; auch haben sie Dampfsschiffen und andern Schiffen, auf welchen Feuer brennt, wo möglich über dem Winde auszuweichen. Die begegnenden Schiffe werden unter dem Winde ausweichen und in der Nähe des Schiffes, welches Pulver führt, sich jeder feuergefährlichen Handlung enthalten.

Pulver führende Schiffe dürfen nicht in der unmittelbaren Nähe anderer Schiffe oder bewohnter Gebäude anlegen.

b. Die Zusammenladung von ungereinigtem Petroleum mit Stoffen oder Fabrikaten, welche sich von selbst entzünden können, ist unbedingt untersagt.

Der Führer eines Fahrzeuges, welches ungereinigtes Petroleum an Bord hat, darf mit seinem Fahrzeuge nur in einer Entfernung von mindestens 200 Schritt von andern Fahrzeugen oder bewohnten Gebäuden anlegen. Am Bestimmungsort hat er der Polizei- oder Hafenbehörde anzuzeigen, daß das Fahrzeug Petroleum geladen habe und

die Menge desselben genau anzugeben. Er hat sodann das Fahrzeug auf den von der Polizei- oder Hafenbehörde bestimmten Liegeplatz zu führen und darf diesen Platz ohne Erlaubniß der Polizei- oder Hafenbehörde nicht verlassen.

Die Löschung der Petroleumladung muß innerhalb der von der Polizei- oder Hafenbehörde bestimmten Frist bewirkt werden.

Schiffer, welche ungereinigtes Petroleum in ihre Fahrzeuge einladen oder überladen, dürfen dies nur an der von der Polizei oder Hafenbehörde bestimmten Stelle bewirken und müssen den Hafen- oder Ladeplatz binnen der vorgeschriebenen Frist verlassen.

Bei der Einladung und Löschung von ungereinigtem Petroleum darf eben so wenig wie auf den, diese Waare an Bord habenden Schiffen Feuer oder Licht gemacht, noch Tabak geraucht werden.

Die Ausladung und Lagerung von Petroleum darf nur auf dem von der Polizei- oder Hafenbehörde dazu bestimmten Plage stattfinden.

Als ungereinigtes Petroleum im Sinne dieser Vorschriften ist dasjenige anzusehen, welches nicht klar und dünnflüssig ist.

c. Sprengöl (Nitroglyzerin) darf nur in Flaschen aus Blech oder aus starkem Glase transportirt werden. Zum Verschlusse der Flaschen sind jederzeit Korkstöpsel anzuwenden. Die das Sprengöl enthaltenden Glasflaschen müssen mit einer korkartigen Umhüllung, welche eine Einlage von Stroh enthält, versehen sein. Diese Transportgefäße, sowohl Blechflaschen als auch die umhüllten Glasflaschen, sind mit Stroh, Heu u. dgl. in feste Holzkisten zu verpacken und letztere mit der Aufschrift „Sprengöl“ zu versehen.

Das Gewicht des in einem Collo verwendeten Sprengöls darf 15 Pfund und das Gewicht des ganzen Collos, einschließlich des darin befindlichen Sprengöls, darf 40 Pfund nicht übersteigen.

Bei der Einladung, dem Transport und der Löschung des Sprengöls muß darauf geachtet werden, daß die Colli weder selbst fallen, noch durch herabfallende Gegenstände beschädigt werden können.

Da das Sprengöl bereits bei einer Temperatur von mehreren Graden über den Gefrierpunkt in den festen Zustand übergeht, und in diesem Zustande die Gefahr der Explosion größer ist, so ist während der kalten Jahreszeit eine erhöhte Vorsicht anzuwenden.

d. Arsenikalien, d. h. Arsenik enthaltende Stoffe, als: Arsenmetall, nämlich Fliegenstein und Scherbenkobalt; Arsenik-Säure; arsenige Säure (weißer Arsenik, Hüttenrauch); Nauschgelb (Kuripigment); Realgar (rothes Arsenikglas); Quecksilber-Präparate, z. B. äzendes Sublimat u. s. w.; Bleizucker, Grünspan, dürfen nur in festen, aus gutem Holze gearbeiteten, inwendig mit starker und dichter

Leinwand sorgfältig und dauerhaft verklebten Fässern oder Kisten versendet werden.

Auf jedem Collo muß mit großen, leserlichen Buchstaben in schwarzer Tinte das Wort „Gift“ angebracht sein.

Wenn Giftstoffe in Mengen von 100 und mehr Zentnern versendet werden sollen, so dürfen sie in Schiffen, welche noch andere Güter enthalten, nur in besondern wasserdicht abgeschlossenen Abtheilungen verladen werden.

Die zuständige Behörde am Einladeorte hat sich davon zu überzeugen, daß die zur Aufnahme der Giftstoffe bestimmten Abtheilungen des Schiffes wirklich wasserdicht abgeschlossen sind.

Zugleich hat dieselbe, falls Giftstoffe in Mengen unter 100 Zentner zusammen mit andern Gegenständen transportirt werden sollen, die Art und Weise der Verladung vorzuschreiben, wobei namentlich darauf zu achten ist, daß die Giftstoffe abgesondert gehalten werden von Gegenständen, welche mittelbar oder unmittelbar als Nahrungsmittel dienen. Ueber die von ihr getroffene Anordnung hat sie dem Schiffer eine Bescheinigung zu erteilen.

Die Polizei- oder Hafenbehörde des Absendungsortes hat bei Giftstoffen die Verladung von Colli, welche eine äußerlich erkennbare Beschädigung erlitten haben, zu untersagen.

e. Ob und unter welchen Bestimmungen andere entzündliche oder ätzende Stoffe, als: Schwefel-, Salpeter-, Salzsäure, Streichfeuerzeuge, Zündhölzer u. s. w. zum Transport zugelassen seien, hat die zuständige Behörde des Einladeorts zu bestimmen. Gestattet sie die Verladung, so hat sie zugleich die erforderlichen Vorsichtsmaßregeln anzuordnen, denen sich der Schiffer unterwerfen muß. Ueber die von ihr getroffenen Anordnungen erteilt sie dem Schiffer eine besondere Bescheinigung, welche dieser auf Erfordern den Polizei-, Hafen- und Zollbeamten vorzeigen muß. Auch am Orte der Ausladung hat der Schiffer etwaigen Sicherheitsanordnungen der zuständigen Behörde unweigerlich Folge zu leisten.

### **Haftbarkeit des Schiffahrtsunternehmers.**

#### **Art. 11.**

Die Haftungsverbindlichkeit des Schiffsführers für die von ihm übernommenen Transporte, sodann die Frage, ob und in wiefern der Eigenthümer des Schiffes statt des in seinem Dienste stehenden Führers in Anspruch genommen werden könne, wird nach den in jedem Uferstaate geltenden bürgerlichen Gesetzen beurtheilt.

Die Haftung öffentlicher Versendungsanstalten richtet sich nach den Bestimmungen der betreffenden Transportordnungen.

## Verhalten des Schiff- und Floßführers insbesondere während der Fahrt.

### Art. 12.

a. Die Führer von Fahrzeugen jeder Art und von Flößen, die Besitzer von Fahren, Schiffmühlen, Badaanstalten oder sonstigen an oder auf dem Wasser befindlichen Anlagen haben ihre Aufmerksamkeit darauf zu richten, daß gegenseitige Behinderungen und Beschädigungen vermieden werden.

b. Kein Schiff darf in den Fahrweg (Kurs) eines andern im Fahren begriffenen Schiffes hineinfahren und dasselbe in seinem Laufe stören.

Wenn auf dem Untersee ein Dampfboot die Kurslinie eines andern durchschneidet, so sollen beide Fahrzeuge schon auf mindestens acht Schiffslängen den Schnellauf mäßigen, und es hat dann dasjenige Boot, welches durch rechts Ausweichen hinter dem Spiegel des andern durchfahren kann, diese Schwenkung vorzunehmen.

Bei der Begnung von Dampf- und Segelschiffen sind Dampfschiffe gehalten, den Segelschiffen zunächst auszuweichen, auch stille zu halten, wenn ein in der Querfahrt begriffenes Segelschiff in den Lauf des Dampfschiffes kommen würde.

Fahrzeuge jeder Art, welche bei der Querfahrt über den Rhein den Kurs eines Dampfboots kreuzen, müssen von einem zu Berg fahrenden Dampfboote mindestens um die halbe Strombreite, und von einem zu Thal fahrenden Dampfboote mindestens um die ganze Strombreite von dessen Bugspriet entfernt bleiben.

In scharfen Strombiegungen müssen, so lange bis man vom Steuer aus in die offene Wasserstraße hinein sehen kann, alle Dampfboote die Seite des Fahrwassers halten, welche rechts liegt, und die zu Thal fahrenden haben außerdem noch den Schnellauf zu vermindern.

c. Auf Strecken, wo Fahrzeuge an Bohlwerken oder an festen Werften liegen, oder am Ufer im Aus- oder Einladen begriffen sind, ferner in der Nähe fahrender, tief beladener Fahrzeuge und bei der Durchfahrt durch Brücken sollen Dampfboote nicht mit größerer Geschwindigkeit fahren, als zu ihrer sichern Steuerung und zu ihrer Fortbewegung nothwendig ist.

Insbesondere hat der Führer eines Dampfboots sich, so weit es von ihm abhängt, von den kleinen Fahrzeugen so entfernt zu halten, daß diesen der Wellenschlag keine Gefahr bringt.

d. Das Quertreiben der Fahrzeuge ist, den Fall höherer Gewalt ausgenommen, untersagt.

e. Schiffe, welche sich in einem und demselben Fahrwege befinden, dürfen nur dann in derselben oder in entgegengesetzter Richtung

an einander vorbeifahren, wenn das Fahrwasser nach dem jedesmaligen Wasserstande unzweifelhaft hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt gewährt.

Erreicht ein Dampfboot ein anderes Dampfboot bis auf eine Entfernung von zwei Schiffslängen, so darf es sich demselben nicht weiter nähern. Will jedoch der Führer des hintern Dampfboots vorfahren, so muß derselbe fünf Glockenschläge geben und eine blaue Flagge (zur Nachtzeit statt dieser eine hellbrennende Laterne mit weißem Glase) auf halber Mast- oder halbe Kaminhöhe aufziehen lassen, worauf das vorfahrende Dampfboot während der Vorbeifahrt des andern seinen Lauf zu vermindern und nach der linken, das vorbeifahrende Boot aber nach der rechten Seite auszuweichen hat.

Einem ohne Hülfe der Segel zu Thal treibenden Schiffe muß jedes Dampfboot ausweichen. Mangelt es hierzu an Raum, so muß das zu Thal treibende Schiff auf die oben vorgeschriebenen Zeichen mit Hülfe von Rudern und Ankern so weit es möglich ist zur Seite ausbiegen.

Wenn ein mit dem Winde segelndes Schiff ein anderes mit dem Winde segelndes Schiff erreicht und demselben vorfahren will, so hat der Führer des hintern Schiffes dieses zeitig durch Zuruf zu erkennen zu geben, worauf das vordere Schiff nach der Unterwindseite auszuweichen und das hintere auf der Windseite vorbeizufahren hat. Auch hat der Führer des vordern Schiffes so lange die Segel zu mindern, bis das andere Schiff vorbeigefahren ist.

Dampfboote und mit günstigem Winde segelnde Schiffe, welche sich begegnen, sollen rechts ausweichen. Ist der Führer eines Schiffes durch besondere Umstände an der Befolgung dieser Vorschrift gehindert, so hat derselbe die vorhin beschriebenen Zeichen zu geben, worauf beide Schiffe links auszuweichen haben.

Wo es an genügendem Raum zum Vorbeifahren mangelt, hat das zu Berg fahrende Schiff, wenn dasselbe voraussichtlich mit einem zu Thal fahrenden in der Enge zusammentreffen könnte, unterhalb der Enge zu halten, bis das Thalschiff durch die letztere gefahren ist; befindet sich aber bereits ein zu Berg fahrendes Schiff in der Stromenge, dann muß das zu Thal fahrende Schiff so lange vor derselben halten, bis das erstere sie durchfahren hat.

1. Einem vom Ufer aus gezogenen Schiffe darf nur auf der diesem Ufer entgegengesetzten Seite vorbeigefahren werden.

Zwischen einem gezogenen Schiffe und dem Ufer, von welchem aus dasselbe gezogen wird, darf nur mit einem zu Thal fahrenden Dampfboote im Nothfalle, wenn das äußere Umsfahren auf der Seite nach dem Strome zu nicht möglich ist, und auch dann nur durchgefahren werden,

wenn die oben erwähnten Zeichen von dem Dampfboote aus gegeben werden. Der Führer des gezogenen Schiffes muß auf das gegebene Zeichen sogleich die Leine fallen lassen, und das Dampfboot muß so lange als möglich mit stillgestellten Rädern über die Leine forttreiben.

g. Alle Schiffs- und Floßführer sind zur Befolgung der für Brücken und Fahren erteilten besondern Vorschriften verpflichtet.

Die Führer von fliegenden Fahren müssen den in der Fahrt begriffenen Schiffen und Flößen ausweichen, und zwar im Allgemeinen nach der dem Fahrwege gegenüberliegenden Seite.

Dampfschiffen dagegen sollen diese Fahren nach dem Ufer ausweichen, an welchem sie zur Nachtzeit ihren Lagerplatz haben.

h. Jedes Dampfboot, welches zur Nachtzeit fährt, hat auf dem rechten Radkasten eine Laterne mit grünem und auf dem linken eine solche mit rothem Licht zu führen. Diese Laternen müssen so beschaffen sein, daß sie nach vornen und nach der äußern Seite leuchten. Außerdem ist eine hellleuchtende Laterne mit weißem Licht, und zwar vier Fuß höher als die an den Radkästen angebrachten Signallaternen, am Bugspriet aufzuhängen.

Schlepp- und Segelschiffe müssen ebenfalls ein weißes Signallicht zeigen.

i. Bei Nebel, Schneegestöber etc. müssen alle Dampfboote mit verminderter Kraft fahren, und es ist in der Minute mindestens drei Mal ein weit tönendes Signal mit der Glocke beziehungsweise der Dampfpeife zu geben.

Die bei solchem Wetter fahrenden Segelschiffer sollen möglichst die veröffentlichte Route der Dampfboote meiden und sind gehalten, durch unausgesetzte Hornsignale ihre Nähe kund zu geben.

Wird der Nebel so dicht, daß keines der beiden Ufer mehr gesehen werden kann, so müssen die auf der Fahrt befindlichen Schiffe auf der nächsten geeigneten Stelle beilegen.

k. Flöße dürfen ihren Landungsplatz nicht früher als eine Stunde vor Sonnenaufgang verlassen.

Sie dürfen ihre Fahrt nicht länger als eine Stunde nach Sonnenuntergang fortsetzen, es sei denn, daß sie durch nicht vorherzusehende Umstände verhindert wurden, den Landungsplatz nach Ablauf dieser Zeit zu erreichen. In solchem Falle haben sie nach eingetretener Dunkelheit an der Fahrwasserseite zwei hellleuchtende Laternen mit weißem Glase vornen und zwei ebensolche hinten auf dem Floße mindestens 6 Meter hoch neben einander aufzustellen.

Bei Nebel, Schneegestöber oder ähnlichem Unwetter dürfen Flöße nicht fahren. Werden sie während der Fahrt davon betroffen, so müssen sie bei der nächsten erreichbaren Landungsstelle beilegen.

## Verhaltensmaßregeln bei drohenden Gefahren und eingetretenen Unglücksfällen.

### Artikel 13.

a. Bei Unglücksfällen, welche das Schiff mit Gefahr bedrohen, müssen Führer und Mannschaft bei persönlicher Verantwortlichkeit vor Allem auf Beseitigung der Gefahr; wenn dieses noch möglich ist, sonst aber und wenn die Gefahr dringend ist, vorerst auf die Rettung der Personen und sodann auf die Vergung der Waarenladung die angestrengteste Thätigkeit verwenden.

Der Schiffsführer muß auch darauf Bedacht nehmen, schnelligst benachbarte Orte und Schiffe von dem eingetretenen Unglücksfalle zu benachrichtigen, wozu er die ihm geeignet scheinenden Nothsignale verwendet.

b. Führer und Mannschaft der in der Nähe befindlichen Schiffe sind zur schnelligen Hülfsleistung verpflichtet, und zwar Dampfboote selbst dann, wenn sie dabei weit von ihren Kursen abweichen müssen. Auch seitens der benachbarten Orte ist auf erhaltene Kenntniß von einem Unglücksfalle auf dem See oder Rheine thätige Beihülfe zu leisten, und es ist von Seite der Ortsobrigkeit der Fall einer stattgefundenen Havarie genau zu konstatiren, um sodann auf Verlangen die gepflogenen Verhandlungen an diejenige Staatsbehörde abzugeben, welche die polizeiliche oder gerichtliche Abwandlung des Falles an sich gezogen hat.

c. Ist ein Schiff oder ein Floß festgefahren oder gesunken, so hat dessen Führer an einer geeigneten Stelle ober- und unterhalb eine Wache (Wahrschau) aufzustellen, welche andern Schiff- und Floßführern zuruft, daß und wo ein Schiff oder Floß festgefahren oder gesunken ist. Diese Wache muß daselbst so lange verweilen, bis sie benachrichtigt ist, daß jenes Schiff oder Floß wieder flott geworden oder daß eine öffentliche Bekanntmachung deßhalb erfolgt ist.

d. An den Stellen, wo ein Schiff oder Floß festgefahren oder gesunken ist, sollen Dampfboote in der Bergfahrt nicht mit größerer Kraft fahren, als zum Fortkommen und zur sichern Steuerung nöthig ist. In der Thalfahrt müssen sie so lange als möglich mit stillstehender Maschine durchtreiben.

e. Jeder Führer eines festgefahrenen oder gesunkenen Schiffes oder Floßes hat dessen Lagerstelle zur Nachtzeit durch eine hellleuchtende Laterne von weißem Glase zu bezeichnen und dafür zu sorgen, daß das Licht während der ganzen Nacht hellleuchtend erhalten wird.

Auf ganz unter Wasser gesunkene Schiffe u. muß von dem Führer auch bei Tage ein Nachen oder eine schwimmende Barke mit einer darauf zu befestigenden weißen Flagge gelegt und erhalten werden.

f. Hindert oder gefährdet das festgefahrene Schiff oder Floß die Schifffahrt, so muß der Führer oder Eigenthümer sofort die geeigneten Anstalten zu dessen Flottnmachung oder Herausziehung treffen. Unterläßt er dieses, so wird die Polizeibehörde dieses auf Kosten des Eigenthümers oder Führers des gesunkenen Schiffes u. alsbald anordnen.

## Borschriften beim Anlanden der Schiffe.

### Art. 14.

a. Das Anlanden der Schiffe an den für den zollpflichtigen Verkehr bestimmten Landungsplätzen ist täglich und selbst zur Nachtzeit gestattet. Die eigentliche zollamtliche Abfertigung der Ladung findet nach den für jeden Landungsplatz bestehenden diesfallsigen Vorschriften statt.

Das Ein- und Ausladen derjenigen Dampfboote, bei welchen dieses mit Rücksicht auf ihre fahrplanmäßigen Fahrten außer den gewöhnlichen Zollstunden zu geschehen hat, ist gestattet.

b. Schiffe sollen an den Landungsplätzen in der Regel nur an den bestimmten Ladeplätzen stillliegen. Wird in einzelnen Fällen von der zuständigen Behörde eine besondere diesfallsige Anweisung gegeben, so darf der Platz ohne Erlaubniß nicht mit einem andern vertauscht werden.

Die für Dampfboote bestimmten Landungsplätze sind von andern Schiffen möglichst frei zu halten.

c. Unter allen Umständen muß dafür gesorgt werden, daß durch die gelandeten Schiffe die Schifffahrt so wenig als möglich gehindert wird.

Die Schiffsführer haben dafür zu sorgen, daß ihre an den Landungsplätzen liegenden Schiffe sorgfältig angemährt werden.

## Ausladung.

### Art. 15.

Dampf-, Schlepp- und Segelschiffe kommen nach der Reihenfolge ihrer Ankunft zur Ausladung.

Bei öffentlich bekannt gemachten Tourfahrten der Dampfboote wird jedoch letztern ein Vorrang eingeräumt, und bei mehreren derartigen Dampfbooten entscheidet die fursplanmäßige Abfahrtszeit.

## Nachenfahrten.

### Art. 16.

Auf einfache Ueberfahrten zwischen naheliegenden Uferplätzen, auf Spazierfahrten mit Gondeln und auf alle dergleichen Fahrten, welche sonst zum gemeinen Verkehr der beiden Ufer gehören, finden die vorstehenden Bestimmungen der Schifffahrts- und Hafenordnung keine Anwendung.

## **Beschädigung an Hafen- und sonstigen Landungsplätzen, sowie von Uferbauten.**

### **Art. 17.**

Jede Beschädigung der Hafenbauten, der Landungsplätze und Ufer, als: der aufgestellten Bezeichnungen, der Anbindepfähle und Ringe, der Geländer, Stiegen, Wege, Bäume, Bänke und anderer an den Landungsplätzen und Ufern befindlichen Gegenstände ist strengstens untersagt und hat die Ersatzpflicht zur Folge.

In den Hafengebieten und in der Nähe der Landungsplätze dürfen weder schwimmende noch sinkende Gegenstände in das Wasser geworfen werden.

Wenn bei dem Aus- oder Einladen oder sonst zufällig Gegenstände in das Wasser fallen, welche die Schifffahrt hindern könnten, so muß der Schuldtragende unter Haftung des Schiffsführers diese Gegenstände ungesäumt wieder entfernen lassen. Geschieht dieses nicht binnen der von der Aufsichtsbehörde zu bestimmenden Zeit, so hat die Beschaffung auf Kosten des Schuldigen, abgesehen von der den letztern treffenden Ordnungsstrafe, zu geschehen.

## **Kontraventionsfälle.**

### **Art. 18.**

a. Die Nichtbefolgung der in gegenwärtiger Schifffahrts- und Hafenordnung gegebenen Vorschriften und die Uebertretung der darin ausgesprochenen Verbote wird außer dem von dem Schuldtragenden zu leistenden vollen Schadenersatz mit einer nach der größern oder geringern Absichtlichkeit, Schädlichkeit oder Gefährlichkeit des Vergehens zu bemessenden Strafe geahndet, und zwar von den Behörden und nach den Gesetzen desjenigen Landes, auf dessen Gebiet die strafbare Handlung begangen ist.

Kein Schiffsführer soll aber in Folge einer gegen ihn oder seine Mannschaft eingeleiteten Untersuchung, sofern es sich nur um eine polizeilich strafbare und bloß mit einer Geldstrafe zu ahndenden Uebertretung handelt, an der Fortsetzung seiner Reise gehindert werden, wenn derselbe für Strafe, Kosten und Schadenersatz eine von dem Richter festzusetzende Kaution geleistet hat.

b. Das Verfahren bei der Untersuchung von Uebertretungen gegen diese Schifffahrts- und Hafenordnung soll ein möglichst einfaches und beschleunigtes sein.

Vorladungen und sonstige Verfügungen der untersuchenden Behörde richten sich nach den Bestimmungen der betreffenden Landesgesetzgebung und beziehungsweise nach den bestehenden internationalen Jurisdiktionsverträgen.

Die zu erlassenden Erkenntnisse sollen aber, sobald sie rechtskräftig geworden, auch in dem andern Uferstaate ohne weitere Untersuchung vollstreckbar sein, jedoch immer nach den in dem letztern gültigen Vollstreckungsvorschriften.

Strafgeselder fallen demjenigen Staate zu, in welchem das Straf-erkenntniß erlassen worden ist; dagegen hat letzterer eintretendenfalls auch die mit dem Vollzuge der Gefängnißstrafe verbundenen Kosten zu tragen.

### Vollzugsbehörden.

#### Art. 19.

Welche Behörden und Organe mit der Handhabung der Schiff-fahrts- und Hafenordnung, mit der Ueberwachung der Häfen, Landungs-plätze und der Schiffe, mit der Untersuchung und Bestrafung der Ueber-tretungen dieser Ordnung beauftragt sind, richtet sich in jedem Uferstaate nach den daselbst bestehenden Organisationsbestimmungen.

Die vertragenden Regierungen werden sich von den theilgenommenen Behörden und Organen, sowie von eintretenden, nicht bloß personellen Veränderungen jeweiligen gegenseitig in Kenntniß setzen.

### Einführungstermin.

#### Art. 20.

Der gegenwärtige Vertrag tritt vom 1. März 1868 an in Wirk-samkeit.

St. Gallen, den 28. September 1867.

Urkundlich der Unterschriften mit beigefügten Siegeln.

Für die schweizerische Eidgenossenschaft:

(L. S.) (Bez.) Joh. Hallauer.

(L. S.) " Nepf.

(L. S.) " F. L. Sulzberger.

Für Baden:

(L. S.) (Bez.) A. Nicolay.



## Schlußprotokoll

zur

Schiffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den  
Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen.

Verhandelt zu St. Gallen den 28. September 1867.

---

Die Unterzeichneten vereinigten sich heute, um die in Vollmacht ihrer hohen Regierungen vereinbarte Schiffahrts- und Hafenordnung für die Bodenseestrecke zwischen Konstanz und Schaffhausen zu unterzeichnen, bei welcher Gelegenheit noch folgende, der Schlußverhandlung vorbe- haltene Erklärungen, Verabredungen und erläuternde Bemerkungen in gegenwärtiges Schlußprotokoll niedergelegt wurden:

### 1. Zu Art. 1.

Man ist darüber einverstanden, daß namentlich auch keine Brücken- durchlaßgebühren selbst dann nicht sollen erhoben werden dürfen, wenn etwa Schiffbrücken sollten errichtet werden. Auch darf kein Schiffer oder Flößer genöthigt werden, einen Lootsen oder Steuermann an Bord zu nehmen, und es ist deßhalb die Erhebung von Gebühren nur dann zulässig, wenn ein Schiffer freiwillig von den Dienstleistungen der Lootsen oder Steuerleute wirklich Gebrauch gemacht hat.

Bezüglich der Beseitigung von Schiffahrtsrechten ist Baden vorerst nur in der Lage, den freien Schiffahrtsverkehr an seinem wichtigsten Hafenplaze des Untersees, d. i. für Radolfzell zuzusichern, indessen wird die großherzoglich badische Regierung auch auf die allmähliche Beseitigung der an unbedeutenderen Uferplätzen etwa noch bestehenden Schiffahrts- berechtigungen ohne Inanspruchnahme der anderen Territorialregierung nach Thunlichkeit Bedacht nehmen.

An verschiedenen Ueberfahrten des Untersees und der dazu gehörigen Rheinstrecke besteht noch der Gebrauch, daß die schweizerischen Fährleute bei Transporten von dem badischen an das schweizerische Ufer an die betreffenden badischen Fährleute, und umgekehrt die letzteren bei Transporten von dem schweizerischen an das badische Ufer an die betreffenden schweizerischen Fährleute Abfuhrgebühren zu entrichten haben. Man erachtet eine möglichst baldige Abstellung dieser unzeitgemäßen und den beiderseitigen Uferverkehr hemmenden Einrichtung für dringend wünschenswerth, weshalb zu diesem Behufe durch die beiderseitigen Bezirksbehörden bezüglich Verhandlungen gepflogen werden sollen. Dabei wird schweizerischerseits schon jetzt die Erklärung abgegeben, daß die von schweizerischen Schiffern bezogenen Abfuhrgebühren sollen alsbald beseitigt werden, sobald badischerseits an den betreffenden Uferplätzen volle Reziprozität geübt werden wird.

## 2. Zu Art. 5 und 6.

a. Unter Zentner ist hier, wie überall, wo diese Gewichtsbezeichnung in der Schifffahrts- und Hafenordnung gebraucht ist, der Zollzentner zu 50 Kilogramm zu verstehen.

b. Jeder der beiden Regierungen ist vorbehalten, die im Metermaße vorgeschriebenen Dimensionen in das landesübliche Maß zu übertragen.

c. Man ist übereinstimmend der Ansicht, daß ein gemeinsames Interesse, eine vollständige Richtung der Schiffe zu verlangen, nicht vorliegt; dagegen werden die vertragenden Regierungen dafür Sorge tragen, daß nach den bestehenden oder zu erlassenden Vorschriften die Maximaltragfähigkeit der Schiffe jederzeit festgestellt werden kann.

d. Man ist darüber einverstanden, daß als Muster eines Schifferpatents für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen das der Schifffahrts- und Hafenordnung für den Obersee beigelegte Muster mit den erforderlichen wenigen Aenderungen benutzt werden kann. Soll ein Schiffer für das g a n z e Bodensee- und Rheingebiet bis Schaffhausen patentirt werden, so ist dieses in der Konzessionsurkunde ausdrücklich zu bemerken.

e. Die Vorschriften über die nothwendigen Einrichtungen der Fahrzeuge (Art. 5) und die Berechtigung zur Schifffahrt (Art. 6) finden zwar auch auf die im Eigenthum und Betriebe der Staatsregierungen befindlichen Schiffe Anwendung; jedoch können die verlangten bezüglich Nachweise den betreffenden besondern Verwaltungsvorschriften entsprechend geliefert werden.

## 3. Zu Art. 14.

Seitens der schweizerischen Kommissäre wird dahin gewirkt werden, daß dem Verfahren im Zollverein gemäß die zollamtliche Kontrolle bei

der Ein- und Ausladung von Dampfbooten, welche kursorplanmäßige Fahrten ausführen, auch außerhalb der für die zollamtlichen Abfertigungen bestimmten Büreaustunden unentgeltlich geleistet werde.

4. Zu Art. 17.

Man ist übereinstimmend der Ansicht, daß unter den strafbaren Uferbeschädigungen die bloß durch den Wellenschlag der Dampfboote erfolgenden Beschädigungen nicht inbegriffen sein sollen.

5. Zu Art. 20.

Die Ratifikation der Schifffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen nebst den in dieses Schlußprotokoll niedergelegten Verabredungen soll von den beiden theilnehmenden Regierungen längstens bis 1. Januar 1868 erfolgen. Die vertragenden Regierungen übernehmen es, nach erfolgter beiderseitiger Ratifikation die erforderlichen Publikationen zu erlassen und schon bestehende oder zu erlassende Spezialordnungen für einzelne Hafen- oder Landungsplätze mit den Vorschriften der internationalen Schifffahrts- und Hafenordnung in Uebereinstimmung zu bringen, auch sich solche Spezialordnungen gegenseitig mitzutheilen.

Dieses Schlußprotokoll nebst der dazu gehörigen Schifffahrts- und Hafenordnung wurde in zwei gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt und der Kommission jedes der beiden theilnehmenden Uferstaaten je ein Exemplar zugestellt.

Zur Bestätigung dessen folgen die Unterschriften sämtlicher Kommissäre mit beigefügten Siegeln.

(L. S.)

(Geg.) Joh. Hallauer.

"

"

Aeppli.

"

"

J. L. Sulzberger.

"

"

A. Nicolay.



**Vertrag zwischen der Schweiz und dem Großherzogthum Baden, betreffend die  
Schiffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und  
Schaffhausen. (Vom 28. September 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               | 152-171          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 005 630       |

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.