

Schweizerisches Bundesblatt.

Jahrgang V. Band III.

Nro. 36.

Samstag, den 6. August 1853.

Man abonniert ausschließlich beim nächstgelegenen Postamt. Preis für das Jahr 1853 im ganzen Umfange der Schweiz portofrei Frkn. 4. 40 Centimen. Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden. Gebühr 15 Centimen per Zeile oder deren Raum.

Botschaft

des

Schweiz. Bundesrathes an die beiden gesetzgebenden Rätthe der Eidgenossenschaft, betreffend die Schiffahrtsverhältnisse auf dem Bodensee und Rhein.

(Vom 11. Mai 1853.)

Tit.

Das Bundesgesetz über das Zollweseu. vom 30. Juni 1849 hatte in seinem Art. 8 statuirt, daß die Gebühren für den Transport zu Wasser nach den gleichen Tarifen bezogen werden sollen, wie sie für den Transport zu Land gelten, mit Ausnahme der Strecken, für welche bestehende Verträge mit dem Auslande erst nach einer erforderlichen Unterhandlung abgeändert werden können.

In Folge dieser Bestimmung wurde namentlich auf dem Rhein der alt hergebrachte Rheinzoll nach der frü-

hern Uebung und Weise fortbezogen, ohne dadurch die gleichzeitige Einführung der neuen schweizerischen Gränzzölle dort zu sistiren. Das Großherzogthum Baden bezog lange in gleicher Weise seine alten Rheinzölle neben den ordentlichen Gebühren des Zollvereins; eben so dauerte auf dem Bodensee der Bezug sogenannter Abfuhrgebühren fort, und schweizerischer Seits war es besonders in Rorschach, dann in Stein am Rhein, wo dergleichen Gebühren gefordert wurden. Für andere Landungsplätze waren sie aufgehoben worden, und auch in Rorschach zahlten österreichische und württembergische Schiffe keine Abfuhrgebühren mehr, weil Oesterreich und Württemberg von Schweizer Schiffen, welche die Landungsplätze jener Staaten am Bodensee besuchten, auch keine Abfuhrgebühr mehr forderten.

Um nun aber Schweizer Schiffe von der Bezahlung der alten Gebühren, so weit dieß schweizerische waren, neben den neuen zu entbinden, erließ der Bundesrath unterm 12. Januar 1850, also noch vor der Einführung des neuen Zollsystems eine Verordnung, laut welcher, vom Tage der Vollziehung des Bundesgesetzes über das Zollwesen an, Schweizer Schiffe und Schweizerflöße, die einen wie die andern, wenn sie von Schweizern geführt werden, keine der bisherigen besondern Rheinzölle, sondern nur die durch das neue Bundesgesetz aufgestellten Zollgebühren zu bezahlen haben. Von allen übrigen Flößen und Fahrzeugen aber sollen die bisher üblichen Zölle neben den neuen fortbezogen werden.

Diese Befreiung von den alten Rheinzöllen wurde aber kurz nachher provisorisch ausgedehnt auf österreichische, württembergische und bayerische Schiffe, weil Berichte gegeben wurden, daß man schweizerische Schiffe an den Landungsplätzen am Bodensee, welche im Ge-

biete dieser Staaten liegen, ganz gleich behandle wie die Schiffe der eigenen Staatsbürger.

In dieser Weise verfloß die Zeit, bis die Beschiffung des Bodensees durch schweizerische Dampfschiffe an Ausdehnung gewann und dann von der Verwaltung dieser Dampfschiffe Beschwerde geführt wurde über die hohen Abfuhrgebühren, welche man in Lindau von den Schweizer Schiffen fortwährend fordere, während dem bayerische solche nicht bezahlen, so wie über die Ausübung eines besondern Verladungsrechtes, indem die Lindauer Speiditoren den Schweizer Schiffern die Verabfolgung von Waaren zum Weitertransport verweigerten, selbst wenn sie gehörige Bezugsscheine von den Waarendisponenten besaßen.

Die schweizerischen Behörden verlangten von Bayern Abhilfe dieser Beschwerden, weil man sonst hierseits den provisorisch eingestellten Bezug der alten Rheinzölle wieder wie früher an die Hand nehmen müßte. Bayern zeigte sich aber zur Aufhebung der Lindauer Gebühren nicht geneigt, indem es erklärte, daß eine Ungerechtigkeit gegen die Schweizer Schiffe nicht geübt werde; denn die Dampfschiffahrtsgesellschaft von Lindau habe an die Einlösung des Bezugsrechtes der Abfuhrgebühren von der Schifferinnung und der Stadt Lindau eine namhafte Summe bezahlt und man betrachte nun die Interessen dieser Summe als diejenige Quote, welche bayerische Schiffe in Lindau statt der Abfuhrgebühren bezahlen; überdies entrichteten die bayerischen Dampfschiffe alljährlich eine bedeutende Summe an Korschach gleichfalls als Abfuhrgebühr. Eben so wenig wurde in die zweite Beschwerde eingetreten.

Mit großem Bedauern sah sich daher der Bundesrath genöthigt, nach längerem vergeblichem Notenwechsel mit

Bayern, den Bezug der alten Rheinzölle von bayerischen Schiffen wieder eintreten zu lassen, und gegenüber der Koalition der Lindauer Speditoren, welche ihre Waaren fast ausschließlich den dortigen Dampfschiffen zur Beförderung übergaben, bildete sich in Schaffhausen eine ähnliche, welche für die von da abgehenden Waaren Gegenrecht übte.

Die Interessen des Handels und des Verkehrs mußten unter einem solchen Verfahren natürlich leiden, und nach dem durch den Vertrag vom 27. Juli 1852 zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Großherzogthum Baden über gegenseitige Zollfreiheit auf kurzen Strecken und Ermäßigung der beiderseitigen Schiffabgaben auf der Rheinstraße von Konstanz bis Basel eine baldige Aufhebung der alten Rheinzölle für badische Schiffe in Aussicht stand, mußte es doppelt wünschenswerth erscheinen, die Angelegenheit mit Bayern zu einem erwünschten Ziele zu bringen.

Der Wiederbezug der alten Rheinzölle hatte Bayern geneigter gestimmt, zu einer freundlichen und gerechten Erledigung Hand zu bieten, und als der Bundesrath am 4. April d. J. Kenntniß erhielt, daß Bayern bereit sei, in nähere Unterhandlung zu treten, bezeichnete er sein Mitglied Frei-Herosee, Vorsteher des Handels- und Zolldepartements, als Bevollmächtigten, unter Ratifikationsvorbehalt einen Vertrag zu unterhandeln und abzuschließen, welcher gegenseitige Gleichbehandlung in den Schiffverkehrsverhältnissen und möglichste Erleichterungen festsetze, die Abfuhrgebühren aufhebe und unzulässige Ladungsvorrechte beseitige.

Gleichzeitig beschloß er, den Bezug des alten Rheinzolles für bayerische Schiffe und Flöße vom Beginn der Unterhandlungen an zu suspendiren und ihn ganz fal-

len zu lassen, wenn innerhalb dreier Monate die Eindauer Gebühren aufgehoben werden und eine gegenseitige Vereinbarung über die obschwebenden Anstände zu Stande komme, widrigenfalls aber jenen Bezug dann wieder fortzusetzen.

Inzwischen hatte auch Bayern seinen Bevollmächtigten in der Person seines außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Ministers bei der schweizerischen Eidgenossenschaft, Herrn Freiherr von Berger, ernannt, und die beiden Bevollmächtigten traten sofort in schriftliche, und dann am 21. April in Bern in mündliche Unterhandlung, welche dahin führte, daß am 2. Mai ein Vertrag nebst dazu gehörigem Separatprotokoll von beiden Seiten unterzeichnet wurde.

In seinem ersten Artikel setzt der Vertrag die Gleichheit der Behandlung bayerischer Angehöriger wie der Schweizer selbst, bezüglich der Schifffahrtsabgaben bis Schaffhausen fest und bestimmt, daß die Bayern überhaupt keine höhern oder andere solche Gebühren zu bezahlen haben als die Schweizer selbst. In den Wunsch Bayerns, diese Uebereinkunft bis Basel auszudehnen, wollte darum nicht eingetreten werden, weil die Schifffahrtsverhältnisse auf der Rheinstrecke zwischen Basel und Schaffhausen zuerst mit dem Großherzogthum Baden in Ordnung gebracht und die dort noch bestehenden Innungs- und Lootsenverhältnisse aufgeklärt, geordnet und der jezigen Zeit angepaßt werden müssen, ehe man hierüber mit Dritten besondere Verpflichtungen eingeht, welche die Auseinandersetzung mit Baden nur erschweren können. Zudem dürfte es für die Schweiz gut sein, noch ein letztes Wort über die Benutzung dieses Theiles des Rheines sprechen zu könnten, wenn einmal Verhandlungen über die Benutzung des Un-

terrheins walten. Eine Berufung Bayerns auf die Wiener Kongressakte wurde vom schweizerischen Bevollmächtigten nicht zugegeben, wie das Separatprotokoll, in welches diese Verhandlung verwiesen wurde, es nachweist. Dagegen fand er es gerecht, Bayern die Zusicherung zu geben, daß wenn besondere Zölle, die gegenwärtig zwischen Basel und Schaffhausen bestehen möchten, dort aufgehoben und auf die Strecke zwischen Schaffhausen und Konstanz verlegt würden, die bayerischen Schiffe der Bezahlung dieser Zölle nicht unterworfen sein sollen. Eine solche Verlegung ist überhaupt nicht denkbar, da alle besonderen Leistungen unterhalb Schaffhausen mit den Rechten der Schiffergesellschaften dort zusammenhängen und somit bei einer Vereinigung derselben wol vermindert oder aufgehoben, aber nicht verlegt werden können. Wenn nach Art. 6 des Vertrags vom 27. Juli 1852 mit Baden eine Verminderung der Zahl der Zollstätten oder eine Verlegung einzelner derselben zu Stande käme, so kann dieß nur auf badische, kaum auf schweizerische Zollstätten Bezug haben, da die alt hergebrachten Rheinzölle schweizerischerseits für badische Schiffer nach Art. 22 desselben Vertrags ganz aufgehoben, die Durchgangsgebühren aber jetzt schon nur an möglichst wenigen Zollstätten bezogen werden.

Art. 2 des Vertrages mit Bayern bedingt für die Schweizerbürger die gleiche Behandlung an den bayerischen Landungsplätzen, wie sie die eigenen Staatsangehörigen genießen; dieser Artikel statuirt somit die Reziprozität in vollem Maße für die von der Schweiz im Art. 1 gemachten Konzessionen.

Um Anstände zu vermeiden, welche etwa später durch eine zu weite Auslegung des deutschen Zollgesetzes entstehen könnten, verlangte der hierseitige Bevollmächtigte

einige Erläuterungen über diesen Punkt, welche vom königlich-bayerischen Bevollmächtigten in befriedigender Weise gegeben und ins Separatprotokoll aufgenommen wurden.

Der Art. 3 untersagt speziell die Erhebung von Abfuhrgebühren. Bei dem Dahinfallen dieser Gebühren ist es wol ganz überflüssig, in weitere Untersuchungen einzutreten, ob, angesichts der Bundesverfassung und des Zollgesetzes überhaupt noch Abfuhrgebühren in der Schweiz fortbestehen dürfen und wenn ja, zu wessen Gunsten sie zu beziehen seien. Die Kantone, in welchen solche am Bodensee und Rhein bezogen würden, waren längst geneigt, sie fallen zu lassen, wenn man ihnen Gegenrecht halte; sie haben diesen Grundsatz wiederholt in Anwendung gebracht und Erklärungen in gleichem Sinne dem Bundesrath abgegeben, sich dann auch, als ihnen vom schweizerischen Bevollmächtigten der Entwurf des beabsichtigten Vertrages mitgetheilt wurde, in welchem der Art. 3 ganz gleichlautend war wie im Vertrag selbst, für einverstanden erklärt.

Art. 4 hebt das Monopol auf, welches die Lindauer Speditoren für die Verladung ihrer Güter geübt haben, gestattet aber auch andererseits Schweizer Speditoren nicht, ihre Güter nur diesem oder jenem Dampfboot oder dieser oder jener Unternehmung zum Transport zu übergeben, wenn der zur Verfügung über die Waare berechtigte Disponent es anders will. Es dürfte dieser Artikel als einer der wesentlichsten des Vertrags betrachtet werden, und gewiß ist es derjenige, welcher am meisten gegenseitigen Refereuten ein Ende macht und die naturgemäße Entwicklung der verschiedenen Schiffahrtsunternehmungen gewährt.

Art. 5 sichert die Betreibung der Schifffahrt den von einer Regierung dazu berechtigten auf allen Landungsplätzen der kontrahirenden Theile und zwar ohne weitere Konzessionsabgabe an die andern Regierungen zu. Eine solche freie Bewegung liegt nicht nur in der Zeit, sondern sie erscheint auf einem Gewässer wie der Bodensee, an das mehrere Staaten und Kantone angränzen, als ein Bedürfniß. Allen Intriguen für Fernhaltung dieses oder jenes Konkurrenten wird dadurch der Faden abgeschnitten und die wahre Betriebsamkeit zu der größten Thätigkeit angespornt, welche hinwieder zu einem raschen und wolfeilen Verkehre führt, wie er für das Interesse des Publikums ersprießlich ist. Die Befreiung von Konzessionsgebühren ist gegenseitig, und der thätige Schweizer verliert dabei nichts. Die Regierungen der zunächst betheiligten Kantone haben dieses wol gefühlt, und darum auch keine Einwendung gegen den ihnen ebenfalls im Entwurf mitgetheilten Art. 5 erhoben; auch die eidgenössische Postverwaltung kann dabei eher gewinnen als verlieren, denn, wenn die Dampfschiffe, mit denen man Postkursverträge abschließt, keine Konzessionsgebühren an Dritte zu bezahlen haben, so werden sie eben ihre Forderungen für die Fahrten auch billiger stellen können und dadurch Ersparnisse für die Postkasse bedingen, welche mehr betragen, als die kleinen Konzessionsgebühren, welche sonst von andern Dampfschiffen an sie, die Postkasse, bezahlt wurden.

Art. 6 setzt fest, daß nur für wirkliche Leistungen besondere Gebühren gefordert werden können, so wie er auch dem Grundsatz huldigt, daß für zollamtliche Handlungen die Wagscheine des einen Kontrahenten bei dem andern Theil auch Geltung haben oder daß wenigstens,

wenn solche Wagscheine vorliegen, keine Gebühren für das Nachwägen gefordert werden sollen. Ein solches gegenseitiges Vertrauen führt nur zu besserem Einverständnis und zur Verebnung von Anständen.

Art. 7 beabsichtigt die Einleitung zu einem gemeinschaftlichen Schiffahrts- und Hafenreglement auf dem Bodensee und Rhein. Die gleichen Gründe, welche für eine möglichste Gleichförmigkeit in der Straßenpolizei sprechen, welche durch die Kantone angestrebt wird; die gleichen Gründe, welche die möglichste Gleichförmigkeit in den Eisenbahnreglementen wünschbar machen, gelten auch für gleichförmige Polizeivorschriften in der Schiffahrt. Durch die Einleitung dazu ist übrigens der Sache selbst im mindesten nicht vorgegriffen und es werden zunächst die Regierungen der theilhaftigen Kantone anzugehen sein, sich möglichst zu vereinbaren.

Art. 8 setzt die Dauer des Vertrages fest; Art. 9 enthält den Ratifikationsvorbehalt und die Bestimmung über die Frist zur Auswechslung. Diese beiden Artikel bedürfen wol kaum einer weiteren Auseinandersetzung.

Einen großen Werth hatte der königlich-bayerische Bevollmächtigte bei den Verhandlungen auf die gute Instandhaltung der Leinpfade am Rhein und auf die Höherlegung der Brücken bei Stein und Dießenhofen gelegt. Diese beiden Punkte haben für die schweizerische Schiffahrt ohne Zweifel einen viel höhern Werth als für die bayerische, doch konnte der diesseitige Bevollmächtigte keine besonderen Verpflichtungen für den Bund übernehmen, die weiter gegangen wären, als die schon durch Bundesvorschriften oder durch den Vertrag mit dem Großherzogthum Baden vom 27. Juli 1852 im Art. 9 stipulirten Bestimmungen.

Es wurde demnach von Seite Bayerns von der Aufnahme in den Vertrag selbst abstrahirt und der Herr Bevollmächtigte begnügte sich damit, seine Bemerkungen in das Separatprotokoll niederzulegen, denen die Erwiderungen des schweizerischen Bevollmächtigten folgen.

Ueber die gewöhnlichen Leinpfade am Rhein war der Bundesrath noch nie im Fall, Verfügungen erlassen zu müssen und es darf daher angenommen werden, daß sich dieselben in gutem, unklagbarem Zustande befinden; dagegen hatte er sich schon zu wiederholten Malen mit einem solchen Pfad oberhalb Schaffhausen zu beschäftigen, der nur bei hohem Wasser gebraucht wird, wenn der gewöhnliche Leinpfad überschwemmt ist; allein die daheringe Anstände betrafen nicht Klagen über schlechte Instandhaltung dieses Pfades, sondern nur über die Unterhaltungspflicht, welche wenigstens theilweise einer Schiffsfergesellschaft in Schaffhausen oblag, wogegen diese von jedem Pferd, das zum Schleppen der Schiffe benutzt wurde, eine kleine Gebühr bezog. Die Gesellschaft glaubte nun aber, es sei diese Gebühr mit der Einführung des neuen Zollsystems dahingefallen und demgemäß auch ihre Unterhaltungspflicht erloschen. Daß aber der Leinpfad selbst vernachlässigt werden solle, das wollte nicht zugegeben werden. Daß die Leinpfade überhaupt einen wichtigen und unzertrennlichen Theil der Wasserstraßen ausmachen, wurde wiederholt anerkannt und es liegt somit in Folge der Bundesverfassung dem Bundesrath offenbar ob, dieselben zu überwachen.

Die Brücken in Stein und Dießenhofen bilden allerdings wesentliche Hindernisse für die dortige Schifffahrt, doch kaum ein größeres als die Brücke in Konstanz. Sie dienen aber dem weit wichtigern Landverkehr in

ihrer jetzigen Form und Lage ganz gut und werden darum kaum viel höher gelegt werden wollen, sondern man dürfte vielleicht eher geneigt sein, Durchlässe für die Schiffe zu erbauen, wie ein solcher z. B. in Rapperschwyl besteht. Die zunächst beteiligten Dampfschiffahrtsgesellschaften haben übrigens mit den Brückenbesitzern ein Einverständnis eingeleitet, so daß den daherigen Beschwerden bald abgeholfen werden dürfte. Eine dringende Empfehlung von Seite der Eigenossenschaft, und da ihr das Aufsichtsrecht über die Brücken wie über die Wasserstraße zusteht, ihr Rath, muß aber die Sache wesentlich befördern. Verbindlichkeiten, bezüglich der Kosten, wollte indessen, wie bereits bemerkt, der schweizerische Bevollmächtigte in dieser Beziehung keine übernehmen.

Auch dem Wunsche der königlich-bayerischen Bevollmächtigten um Verbesserung des Hafens in Rorschach wurde im Separatprotokoll eine Stelle eingeräumt, um so mehr, da die Eidgenossenschaft den gleichen Wunsch hegen muß. Die Erfüllung desselben liegt auch so sehr im Interesse der Lokalität und des Kantons St. Gallen, daß man überzeugt sein kann, es werde dort so viel gethan werden, als die verfügbaren Kräfte es erlauben.

Soweit der Vertrag und das Separatprotokoll.

Die gegenseitige Gleichbehandlung der Bayern und der Schweizer in den Schifffahrtsverhältnissen auf dem Bodensee ist darin hergestellt, eben so die Abschaffung der Abfuhrgebühren und der hemmenden Ladungsvorrechte, so wie dann auch die möglichsten Erleichterungen überhaupt gewährt und Schritte zu weitem Veretnbarungen eingeleitet werden.

Der Vertrag darf also in dieser Beziehung zur Ratifikation empfohlen werden. Fragt man nach den finan-

- e. Von Brettern für den Ober- und Untersee per Fuder 3 Kreuzer.
 f. Vom Bleh für den Ober- und Untersee per Stück 3 "

Wie viel nach diesem hohen Tarif von schweizerischen Schiffen jährlich bezahlt wurde, läßt sich hier beim Abgang jeder Kontrolle nicht nachweisen. Seit mehreren Jahren wurde aber der größte Theil des Verkehrs durch die Dampfschiffe vermittelt, und dabei die schweizerischen durch die Monopolisirung der Lindauerspeditoren zu Gunsten ihrer Schiffe fast ganz von der Konkurrenz verdrängt, so daß allerdings die von ihnen bezahlten Abfuhrgebühren nicht auf große Summen stiegen. Der Vertrag hebt aber dieses Monopol auf, und es ist in Folge dessen anzunehmen, daß die schweizerischen Schiffe in Zukunft nicht mehr wie bisher ohne Ladung von Lindau abfahren müssen. Haben sie nun die Abfuhrgebühren zu bezahlen, so kämen dieselben schon bei einem mäßigen Verkehr auf eine Summe zu stehen, welche der für die bayerischen Schiffe aufgehobenen wenigstens gleich käme.

Es folgt daraus, daß wenn auch für die schweizerische Schifffahrt die Aufhebung der Lindauer Gebühren im gegenwärtigen Augenblick keine so großen finanziellen Vortheile darbietet, wie die Aufhebung der schweizerischen Abfuhrgebühren und der alten Rheinzölle für die bayerische Schifffahrt, dennoch der Vortheil für die Zukunft ein wenigstens gleicher sein wird. Ein viel größerer Vortheil liegt aber für die schweizerische Schifffahrt in der Aufhebung des von den Lindauer Speditoren geübten Ladungsvorrechtes für ihre eigenen Dampfschiffe, worin sie so weit giengen, daß sie schweizerischen Dampfschiffen keine Frachtgüter verabsolgten, selbst wenn

sie mit schriftlichen Bezugscheinen der Disponenten der Waare versehen waren. Diese Aufhebung ermöglicht den schweizerischen Dampfschiffen die Einnahme von Rückfrachten in Lindau und der Frachtlohn kann gegenüber den jezigen Verhältnissen von diesen Dampfschiffen fast als reinen Gewinn angesehen werden, da weder eine besondere neue Einrichtung auf den Schiffen, noch eine Vermehrung des Personals, noch ein bedeutender Mehrverbrauch von Brennmaterial nöthig wird. Daß aber der Betrag der Rückfrachten in kurzer Zeit auf eine sehr namhafte Summe ansteigt, die jetzt für die schweizerischen Schiffe ganz verloren ist, braucht wol nicht des nähern angegeben zu werden.

Der Vertrag erscheint daher auch in dieser Beziehung empfehlenswerth.

In politischer Beziehung bildet er dann einen neuen Beweis freundschaftlicher Verhältnisse zwischen Nachbarstaaten und einen Anknüpfungspunkt um später, und zu geeigneter Zeit, weitere Verhandlungen im Interesse des Verkehrs daran anreihen zu können. Nachdem auch die alten Rheinzölle für Oesterreich und Württemberg schon früher aufgehoben waren, dieselben für Baden in Folge des Staatsvertrags vom 27. Juli 1852 ebenfalls dahinfallen, wäre es unzweckmäßig, sie Bayern gegenüber noch fortbauern zu lassen, einem Staate, mit welchem die freundnachbarlichen Verbindungen und Verhältnisse in keiner Richtung weniger gut sind und waren, als mit den oben genannten andern Staaten.

In praktischer Beziehung sodann und im Hinblick auf die Zollverwaltung, muß die Aufhebung derjenigen Gebühren auch gewünscht werden, deren Bezahlung ganz ausnahmsweise nur den Angehörigen eines einzigen Staates obliegen würden. Dieser allein wegen müsse

eine besondere Buchhaltung geführt, eine besondere Aufsicht bestellt und geübt werden; dieser allein wegen müsse man auch oft Angehörige anderer Staaten anhalten und dann untersuchen, ob wirklich jene Gebühren von ihnen nicht auch zu fordern seien.

Nach allen diesen Richtungen betrachtet, erscheint der Vertrag als ein annehmbarer, und der Bundesrath beantragt demnach folgenden Beschluß:

Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht und Prüfung des am 2. Mai dieses Jahres von einem Bevollmächtigten der Eidgenossenschaft und einem solchen des Königs von Bayern verabredeten und unterzeichneten Staatsvertrages über Regelung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Bodensee und dem Rheine, so wie des zugehörigen Separatprotokolls, auf den Vorschlag des Bundesrathes,

beschließt:

- 1) Der genannte Vertrag ist seinem ganzen Inhalte nach genehmiget.
- 2) Der Bundesrath ist beauftragt, im Namen der schweizerischen Eidgenossenschaft denselben zu ratifiziren und ihn in Vollziehung zu setzen, sobald die Ratifikationen ausgetauscht sein werden.

Genehmigen Sie, *Lit.*, die erneuerte Versicherung unserer vollkommensten Hochachtung.

Bern, den 11. Mai 1853.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Maef.

Der Stellvertreter des Kanzlers der Eidgenossenschaft:

J. Kern-Germann.

**Botschaft des schweiz. Bundesrathes an die beiden gesetzgebenden Rätthe der
Eidgenossenschaft, betreffend die Schifffahrtsverhältnisse auf dem Bodensee und Rhein.
(Vom 11. Mai 1853.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1853
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	36
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.08.1853
Date	
Data	
Seite	221-235
Page	
Pagina	
Ref. No	10 001 206

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.