# Bericht und Antrag

der

## nationalräthlichen Kommission zur Vorprüfung des Staatsvertrags mit Bayern über Regelung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Bodensee und Rhein, d. d. 2. Mai 1853.

(Vom 8. Juli 1853.)

---

Tit.

Der Staatsvertrag zwischen der Eidgenossenschaft und dem Königreich Bayern über Regelung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Bodensee und auf dem Rhein, negozirt am 2. Mai l. J. von dem Vorstand des eidgenössischen Zolldepartements, Namens des Bundesrathes, mit dem bei der Eidgenossenschaft beglaubigten Minister Sr. Majestät des Königs von Bayern, welchen Sie, Tit., zur Vorprüfung an eine Dreierkommission gewiesen haben, ist eine neue, erfreuliche Frucht unserer neuen Bundeseinrichtungen, namentlich der Zentralisirung des schweizerischen Zollwesens.

Vor der Bundesverfassung von 1848 war es — man wird sich dessen noch wol erinnern — eine Danaidenarbeit, die schweizerischen Seen von den Schiffer- und Schifffahrtsmonopolen, den privilegirten Vorladungsrechtsamen, den Abfahrtsgebühren u. s. w. zu befreien. Solches war zumal der Fall auf dem Bodensee, dessen Schifffahrtsverhältnisse durch den vorliegenden Staatsvertrag geregelt, d. h. von den alt hergebrachten Hemmnissen und Gebühren befreit werden sollen.

Dem Kanton St. Gallen, um die bundesräthliche Botschaft mit diesen geschichtlichen Momenten zu ergän-

zen, als er im Jahre 1838 die Frage der Errichtung eines schweizerischen Dampfschiffes in Erörterung zog, aber, übel berathen, von der Gründung einer schweizerischen Dampfschifffahrt damals bedauerlicher Weise abstrahirte, — drang sich bei diesem Anlasse die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit auf, für die Befreiung der Schifffahrt auf dem Bodensee die erforderlichen Schritte zu thun.

Die St. Gallische Kantonsregierung eröffnete daher mit den Nachbarstaaten Oesterreich, Bayern, Württemberg und Baden, so wie mit dem eidg. Mitstande Thurgau zu diesem Zweke Unterhandlungen für gänzliche Freigebung der Schifffahrt, mit Aufhebung der lästigen Abfahrtsgebühren. Mit dem Kanton Thurgau (Verordnung v. 7. Mai 1838), so wie mit Oesterreich und Württemberg kamen sofort Konvenien zu Stande, kraft welcher in den respektiven Häfen und Schiffsländen am Bodensee unter den genannten kontrahirenden Staaten und dem Kanton St. Gallen die Schifffahrt freigegeben und alle Abfahrtsgebühren, weß Namens immer, aufgehoben wurden.

Auf diesen Konvenien beruht auch heute noch die Praxis, nach welcher in Friedrichshafen und Bregenz von den schweizerischen Schiffen und in Rorschach, Romanshorn und Uttwyl von den württembergischen und österreichischen Schiffen keinerlei Abfahrtsgebühren bezogen werden.

Das Großherzogthum Baden wies das St. Gallische Ansinnen für seinen Hafen in Konstanz wegen des dortigen Wasserzolles und der Rheinzölle unbedingt von der Hand, und Bayern berief sich auf das Monopol der alten mächtigen Schiffergilde in Lindau, welche es

ihm nicht erlaube, in den St. Gallischen Antrag einzugehen.

Als St. Gallen sich dadurch in seinen Bemühungen nicht abhalten ließ und Bayern erneuert anging, zu Aufhebung der Abfahrtsgebühren und des Verladungsprivilegiums Hand zu bieten, machte die königl. bayersche Regierung im Jahre 1841 das ganz ungenügende Angebot, den Rorschacher Schiffern zu gestatten, eben so viel Ladung aus dem Hafen von Lindau abfuhrgebührenfrei verschiffen zu dürfen, als die Lindauerschiffer in freier Ladungskonkurrenz mit jenen aus dem Hafen von Rorschach verschiffen würden. Die St. Gallische Regierung konnte sich natürlich nicht entschließen, zu einem, dem Prinzip der Freigebung der Schifffahrt so wenig entsprechenden und zudem ohne belästigende Kontrole nicht ausführbaren Einverständniß Hand zu bieten. Sie beschränkte sich darauf, der bayerschen Regierung die Annahme der ursprünglichen, auf grundsäzliche Befreiung des Uferverkehrs abzielenden Vorschläge neuerdings dringend anzuempfehlen. Dabei blieb es jedoch, bis die neue Bundesverfassung und der Art. 8 des Bundesgesezes über das zentralisirte Zollwesen vom 30. Brachmonat 1849 zuerst Baden, dann Bayern aus ihrer alten Stellung, bezüglich der Rheinzölle und der Abfahrtsgebühren auf dem Bodensee, heraus nöthigte und für Anträge, wie sie ihnen 1838 von St. Gallen gemacht worden waren, entgegenkommlicher und bereitwilliger machte. Der Art. 8 des eben allegirten Bundesgesezes statuirte nämlich, 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 Streken, für welche bestehende Verträge mit dem Auslande erst nach einer erforderlichen Unterhandlung abgeändert werden können.

So wurde ein neuer schweizerischer Gränzzoll auf den Gränzwasserstraßen eingeführt, keineswegs aber der althergebrachte Rheinzoll anfänglich kumulativ auch von Schweizerschiffen bezogen, bald aber durch einen Erlaß des Bundesrathes (v. 12. Januar 1850) Schweizerschiffe und Schweizerflöße, wenn sie von Schweizern geführt wurden, von der Entrichtung der alten Rheinzölle befreit und nur angehalten, die im neuen Bundesgesez über das Zollwesen aufgestellten Zollgebühren zu bezahlen. Hinwieder verpflichtete man alle auswärtigen Flöße und Fahrzeuge, nicht nur den neuen Zoll, sondern auch die bisherigen alten Zölle zu bezahlen.

Sogleich reklamirten die Führer und Eigner nicht nur der österreichischen und württembergischen, sondern auch der bayerschen Schiffe mit Berufung auf reziproke Behandlung der schweizerischen Schiffe auf ihrem respektiven Territorium, und der Bundesrath befreite auch sie provisorisch von der Bezahlung der alten Rheinzölle.

Bald zeigte es sich jedoch, daß man gegenüber von Bayern, das den Verladungszwang fortübte und die Abfahrtsgebühren fortbezog, während solches in österreichischen und württembergischen Häfen und Landungsplätzen nicht mehr der Fall war, zu freigebig gewesen war. Was St. Gallen 1838 anstrebte, aber nicht ausführte, das unternahm Schaffhausen im Jahr 1851, nämlich die Gründung einer schweizerischen Dampfschifffahrt auf dem Bodensee. Der schaffhausischen Dampfschifffahrtsgesellschaft mußte nun Alles daran liegen, das Verladungsrecht in Lindau, das indessen mittelst Auslösung aus den Händen der Schifferzunft in diejenigen der dortigen Speditoren übergegangen war, frei gegeben zu sehen und eben so von der Bezahlung

der dortigen Abfahrtsgebühren befreit zu werden. Als dieselbe ein dießfälliges Gesuch an Lindau stellte und abschlägigen Bescheid erhielt, schritt sie zu Repressalien, gab bayerschen Schiffern in Schaffhausen ebenfalls keine Rükfracht und wandte sich zudem an den Bundesrath, der sich dann um Abhülfe dießfälliger Beschwerden an Bayern mit der ausdrüklichen Drohung wandte: man werde schweizerischer Seits den nur provisorisch eingestellten Bezug der alten Rheinzölle neben und kumulativ mit dem neuen Gränzzoll gegen bayersche Angehörige fortan wieder eintreten lassen, wenn den hierseits gestellten Begehren nicht entsprochen werde. Dabei war natürlich verstanden, daß St. Gallen, welches, als Bayern in das 1838 ihm gemachte Anerbieten der Befreiung der Schifffahrt nicht einging, von den bayerschen Dampfschiffen dann gegenrechtlich auch eine Abfuhrgebühr zu beziehen anfieng, von diesem Bezug abstrahire, in so fern im Hafen zu Lindau keine Abfahrtsgebühren mehr bezogen würden. Das Gleiche war mit ähnlichen Gebühren verstanden, welche in Stein bezogen wurden.

Als diese Drohung gegenüber den Monopolisten in Lindau fruchtlos blieb, schritt der Bundesrath zur Ausführung derselben und befahl, von nun an von bayerschen Schiffen neben dem neuen Zoll auch die alten Rheinzölle wieder zu beziehen.

Dieses energische Einschreiten und der Umstand, daß inzwischen auch Baden für angemessen erachtet hatte, mit der Eidgenossenschaft (am 27. Juli 1852) einen Staatsvertrag über gegenseitige Zollfreiheit auf kurzen Strekken und Ermäßigung der beidseitigen Schifffahrtsabgaben auf der Rheinstreke von Konstanz bis Basel

abzuschließen, so daß eine baldige Aufhebung der alten Rheinzölle für badische Schiffe in Aussicht stand, machte sich dann Bayern ebenfalls geneigt und bereit, mit der Eidgenossenschaft über Beilegung und Reglirung der streitigen Schifffahrtsverhältnisse auf dem Bodensee und Rhein in Unterhandlung zu treten.

Das, Tit., ist der geschichtliche Hergang über die Veranlassung und Entstehung eines Vertrags, dessen Inhalt Ihnen durch die verlesene Botschaft des Bundesrathes Artikel für Artikel erörtert und gerechtfertigt worden ist. In dieser einfachen Erzählung des geschichtlichen Hergangs liegt auch der beste Beweis für die umsichtige und energische Weise, mit welcher der Bundesrath, beziehungsweise das betreffende Departement, die sachbezüglichen Unterhandlungen mit der Krone Bayern in Fluß gebracht hat. Die Art, wie die Unterhandlungen geführt und zu einem befriedigenden Abschlusse gebracht worden sind, verdient ebenfalls vollkommene Anerkennung.

Grundsäzliche, so wie wechselseitige Erläuterungen, Desiderien über die bessere Unterhaltung der Rekwege (Leinpfade), die Erhöhung der Brüken in Dießenhofen und Stein, die Vergrößerung des Hafens in Rorschach u. dgl. wurden zwekmäßig in ein Konferenzprotokoll aufgenommen, urkundlich gefertigt und von den beidseitigen Unterhändlern ebenfalls unterzeichnet. Dasselbe kann neben Anderm nur dazu beitragen, allfälligen Mißverständnissen oder Unsicherheiten in der Vollziehung vorzubeugen, oder wo solche eintreten, sie bald und ohne Schwierigkeit zu beseitigen.

Durch den vorliegenden Staatsvertrag, so wie denjenigen mit Baden vom Juli 1852 ist für die Befreiung der verkehrsreichen Wasserstreken des Bodensees und des

Rheins von veralteten hergebrachten Hemmnissen, Gebühren und Ungebühren, Süddeutschland gegenüber, Wesentliches geleistet und damit auch der schweizerische Verkehr um ein Beträchtliches mehr erleichtert. Ihre Kommission bedauert nur, daß bei alle dem der unnachbarliche Mauthkordon Deutschlands gegen die Schweiz nach wie vor bleibt, zumal die Befreiung von Land- und Wasserstraßen von alten Verkehrshindernissen erst dann ihre wahre Bedeutung und wohlthätige Folge erhält, wenn möglichst freie Ein-, Aus- und Durchfuhr von Land zu Land waltet.

Ihre Kommission erblikt aber immerhin in dem vorliegenden Staatsvertrag einen großen und wesentlichen Fortschritt zu Gunsten des freien, internationalen Verkehrs und stellt Ihnen, einig gehend mit der Botschaft des Bundesrathes, nachstehenden Beschlussesantrag:

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht und Prüfung des am 2. Mai dieses Jahres von beiderseitigen Bevollmächtigten unterhandelten und unterzeichneten Staatsvertrags zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Königreich Bayern, betreffend die Regelung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Bodensee und dem Rheine, so wie des diesem Vertrage beigefügten Separatprotokolls,

beschließt:

Art. 1. Der oben genannte Staatsvertrag ist seinem ganzen Inhalte nach genehmigt.

Art. 2. Der Bundesrath ist beauftragt, diesen Vertrag im Namen der schweizerischen Eidgenossenschaft zu

ratifiziren und denselben in Vollziehung zu sezen, sobald die Ratifikationen ausgewechselt sein werden.

Also beschlossen zu Bern u. s. w.

(Folgen die Unterschriften.)

---

Mit diesem Bericht und Antrag verbindet Ihre Kommission, Tit., den Ausdruk ausgezeichneter Hochachtung.

Bern, den 8. Juli 1853.

Die Mitglieder der Kommission:

**Hungerbühler**, Berichterstatter.

**Stehelin**, Oberst.

**N. N. Sulzberger.**

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

# Bericht und Antrag der nationalräthlichen Kommission zur Vorprüfung des Staatsvertrags mit Bauern über Regelung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Bodensee und Rhein, d. d. 2. Mai 1853. (Vom 8. Juli 1853.)

| | |
|---|---|
| In<br>Dans<br>In | Bundesblatt<br>Feuille fédérale<br>Foglio federale |
| Jahr<br>Année<br>Anno | 1853 |
| Band<br>Volume<br>Volume | 3 |
| Heft<br>Cahier<br>Numero | 36 |
| Geschäftsnummer<br>Numéro d'affaire<br>Numero dell'oggetto | --- |
| Datum<br>Date<br>Data | 06.08.1853 |
| Seite<br>Page<br>Pagina | 236-243 |
| Ref. No | 10 001 207 |

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.