

## V e r t r a g

zwischen

den Bodensee-Uferstaaten, betreffend eine internationale Schiff-  
fahrts- und Hafenordnung für den Bodensee.

(Vom 22. September 1867.)

---

Nachdem die hohen Regierungen der Bodensee-Uferstaaten beschlossen haben, im Anschlusse an die im Jahre 1855 stattgehabten Verhandlungen, die Rechtsverhältnisse der Bodenseeschifffahrt in einer den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen entsprechenden Weise zu regeln und die zur Aufrechthaltung der Ordnung bei der Dampf- und Segelschifffahrt erforderlichen Sicherheitsvorschriften gemeinsam festzusetzen, wurden zu diesem Zwecke zu Bevollmächtigten ernannt:

1) Für die schweizerische Eidgenossenschaft:

Der Regierungsrath Johannes Hallauer in Trasadingen  
(Schaffhausen);

der Regierungsrath Arnold Otto Aeppli in St. Gallen und  
der Regierungsrath Joh. Ludwig Sulzberger in Frauenfeld  
(Thurgau);

2) für das Kaiserthum Oesterreich:

der k. k. Grenzünspektor und Amtsdirektor Joseph Schraz in  
Bregenz;

3) für das Königreich Bayern:

der k. Hafenkommiffär und Oberzollinspektor Joseph Dürr in  
Lindau und

der k. Dampfschiffahrts-Verwalter Adolph Möller daselbst;

- 4) für das Königreich Württemberg:  
der k. Finanzassessor Theodor Weissfäcker in Stuttgart und  
der k. Oberzollinspektor Karl Bölter in Friedrichshafen;
- 5) für das Großherzogthum Baden:  
der großherzogliche Ministerialrath August Nikolay in Karlsruhe.

Zwischen denen nach Austausch und richtigem Befunde ihrer Vollmachten unter Vorbehalt der Ratifikationen folgende

Bodenseeschiffahrts- und Hafenanordnung vereinbart worden ist.

## Rechtsverhältnisse.

### Artikel 1.

Die Schifffahrt auf dem Bodensee 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 gegenseitig die zur Bodenseeschifffahrt gehörigen Schiffe und deren Ladungen eben so behandeln, wie die eigenen Bodenseeschiffe und deren Ladungen.

Auf dem Bodensee 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.

## Hafenanstalten.

### Artikel 2.

Die kontrahirenden Staaten werden dafür sorgen, daß in den bestehenden oder neu zu errichtenden Häfen die erforderlichen Anstalten für die ungehinderte und sichere Ein- und Ausfahrt, für das Hafengebieten, für die Befestigung und den Schutz, sowie die sichere An- und Abfuhr, die Ein- und Ausladung der Schiffe getroffen und jederzeit in ordnungsmäßigem Stande erhalten werden.

Eine besondere Sorgfalt muß bei Beleuchtung der Hafeneinfahrten angewendet werden, welche bei dunkler Morgen-, Abend- und Nachtzeit in so lange stattfinden muß, als Schiffe nach den veröffentlichten Kursplanen, oder angezeigte Extraschiffe noch nicht ausgefahren oder eingelaufen sind.

Die Beleuchtung der Hafenköpfe muß unter allen Umständen in einer Weise bewirkt werden, daß sich dieselbe nicht nur von allen andern

im Hintergrunde des Hafengebiets befindlichen Lichtern, sondern auch von den für die Schiffe vorgeschriebenen Signallaternen (Art. 16, Litt. h) wesentlich unterscheidet.

In jedem Hafen muß eine helltönende Glocke, die sogenannte Nebelglocke, angebracht sein, welche bei Nebel und starkem Schneegestöber spätestens eine Viertelstunde vor der kurzplanmäßigen Ankunftszeit der regelmäßigen und der angekündigten Extradampfboote bis zur Einfahrt in den Hafen in kurzen Zwischenzeiten geläutet werden muß.

Endlich muß, um in Gefahr gerathenen Schiffen rasch zur Hilfe kommen zu können, in jedem Hafen stets wenigstens ein mit den hiezu erforderlichen Geräthschaften ausgerüstetes Rudererschiff in Bereitschaft gehalten werden.

### Beseitigung von Schiffahrtshindernissen.

#### Artikel 3.

Die Bodensee-Uferstaaten werden auch dafür Sorge tragen, und zwar jeder längs seiner Uferstrecke und auf dem dazu gehörigen Wassergebiete, daß nicht durch irgend welche künstliche Anlagen, durch den Betrieb von Gewerben oder durch sonstige Unternehmungen der Schiffahrt auf dem Bodensee Hindernisse bereitet werden.

### Hafengebühren.

#### Artikel 4.

Für die Benutzung der Hafenanstalten, sowie der sonstigen Landungsstellen, sollen außer Magazin- und Lagergebühren, deren Festsetzung jeder Regierung der Uferstaaten überlassen bleibt, keinerlei Gebühren entrichtet werden. Die hiernach zugelassenen Gebühren müssen für Inländer und Ausländer gleich sein.

### Bodenseeschiffe und deren Erfordernisse.

#### Artikel 5.

Als zur Bodenseeschiffahrt gehörig soll jedes Schiff betrachtet werden, bei welchem der Nachweis über die Einhaltung der in den Artikeln 6—9 vorgeschriebenen Bedingungen geliefert wird.

Im Uebrigen bleibt die Bestimmung darüber, welche Eigenschaften zur Tauglichkeit eines Schiffes gehören, sowie die Regelung des Verkehrs bei der Untersuchung der Schiffe jeder Regierung der Bodenseeuferstaaten vorbehalten.

#### Artikel 6.

Bevor ein Schiff seine erste Fahrt auf dem Bodensee antritt, hat der Eigenthümer oder Führer eine Bescheinigung über die Tauglichkeit

und 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. Diese Untersuchung ist nach jeder wesentlichen Veränderung oder Reparatur des Schiffes zu wiederholen und das Ergebnis auf der Prüfungsurkunde zu verzeichnen. Die Prüfungsurkunde muß sich während der Fahrt jederzeit an Bord des Schiffes befinden. Sie ist dem Befrachter, sowie den Hafen- und Polizeibehörden auf Verlangen vorzuzeigen.

#### Artikel 7.

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, sowie seine Tragfähigkeit, sind auch in die Prüfungsurkunde (Art. 6) aufzunehmen.

#### Artikel 8.

Zur Bezeichnung des Freibords oder der zulässigen tiefsten Eintauchung muß jedes Segelschiff auf beiden Seiten mit einer wohlbe-  
festigten Leiste oder einem auf einer festen Platte (dem sogenannten Thaler) deutlich angebrachten Striche versehen sein.

Die Entfernung dieses Freibordzeichens vom Schiffsrande soll betragen :

- |   |                |
|---|----------------|
| 1) bei den großen Segnern *) von über 600 Zentnern Ladungsfähigkeit . . . . .       | 42 Centimeter, |
| 2) bei Segnern von über 200 bis zu 600 Zentnern Ladungsfähigkeit . . . . .          | 36 Centimeter, |
| 3) bei Segnern von 150 bis zu 200 Zentnern Ladungsfähigkeit                         | 30 Centimeter, |
| 4) bei den kleinern Segnern von weniger als 150 Zentnern Ladungsfähigkeit . . . . . | 24 Centimeter. |

Bei gedeckter Fracht ist eine Eintauchung über das Freibordzeichen, und zwar bei den unter Ziffer 1 bis 3 genannten Segnern um 6 Centimeter, bei den unter Ziffer 4 genannten um 3 Centimeter gestattet. Bei nicht mit Brettern beladenen offenen Schiffen müssen übrigens neben Beobachtung der vorgeschriebenen Höhe des Freibords am Schiffs-

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

Körper in den Fällen, in welchen die Schiffswandungen nicht wenigstens 50 Centimeter hoch wasserfrei sind, die letztern durch starke, dichte und dem Wellenschlage hinreichenden Widerstand leistende Aufzagebretter, sogenannte Windladen, auf die vorgeschriebene wasserfreie Höhe von 50 Centimetern gebracht werden.

Jede stärkere Einsenkung eines Fahrzeuges ist als Ueberladung strafbar.

#### Artikel 9.

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 Maschinisten, Heizer und die übrigen Schiffsteute 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 dem Wasserspiegel hervorragen.

Die von dem Verdeck 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 Hilfsnachen von entsprechender Größe, sowie von sonstigen Rettungsapparaten mindestens einige Rettungsringe mit sich zu führen.

### Berechtigung zur Bodenseeschifffahrt.

#### Artikel 10.

Die Befugniß zur Führung eines Segel- oder eines Dampfschiffes auf dem Bodensee 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 (Anlage A) versehen worden sind. Die Feststellung der nähern Bestimmungen für die Verleihung und auch für die Wiedereinziehung der Schifferpatente bleibt der Regierung jedes Bodensee-Uferstaates überlassen. Die Wiedereinziehung eines Schifferpatentes soll erfolgen, wenn ein Schiffer wegen mehrfacher grober Verletzungen der die Sicherheit und die Ordnung der Bodenseeschifffahrt betreffenden Vorschriften bestraft worden ist. Der Schiffer hat sein Patent jederzeit mit sich zu führen und muß solches den zur Handhabung der Hafensordnung aufgestellten Organen auf Verlangen vorweisen.

## Befugnisse der Hafengebörden.

### Artikel 11.

Die Hafengebörden sind berechtigt und verpflichtet, darüber zu wachen, daß die Fahrzeuge in vorschriftsmäßigem Zustande erhalten werden, daß die nothwendigen Requiriten vorhanden sind und daß die Mannschaft sich in dienstfähigem Zustande befindet.

Werden in diesen Beziehungen Gebrechen wahrgenommen und dieselben auf Anforderungen nicht alsbald beseitigt, so sind die Hafengebörden berechtigt, das Auslaufen der Schiffe bis nach Hebung des Mangels zu untersagen. Bei Nebel ist das Schleppen von Holzflößen zu untersagen.

## Allgemeine Verpflichtungen des Schiffsführers.

### Artikel 12.

Jeder Schiffsführer ist verpflichtet, von allen ihm auf der Fahrt begegneten außerordentlichen Vorkommnissen in dem ersten Hafen, in welchen er einläuft, der Hafengebörde Meldung zu machen; namentlich hat er an der Waarenladung verübte Diebstähle, muthwillige, boshafte oder sonstige Beschädigungen unter genauer Angabe aller Umstände anzuzeigen.

Er hat ferner hinsichtlich der Feuersicherheit 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 Feuersicherheit verbürgenden Vorkehrungen getroffen und die Feuer stets sorgfältig überwacht werden.

## Verpflichtungen bezüglich des Personentransportes.

### Artikel 13.

Das Einnehmen und Aussetzen von Passagieren hat mit der gehörigen Ordnung zu geschehen, und es darf, bevor die Verbindung zwischen dem Ufer und dem Schiffe fest und in einer vollen 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 Rachenstation statt, so ist ein Zeichen bei Tage durch Aufhissen einer Flagge, bei Nacht durch Aufhissen einer hellbrennenden Laterne mit weißem Glase zu geben. Gleicher Zeichen hat sich der Rachenführer, welcher Personen nach einem Boote ansfahren 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 die 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 Transportes einiger Waarenartikel.

### Artikel 14.

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 Aus- und Einladen des Schießpulvers in Mengen von über 10 Pfund wird die Hafenbehörde den betreffenden Schiffen mit besonderer Rücksicht auf die Anwesenheit von geheizten Dampfsschiffen die geeigneten Stellen in oder außer dem Hafen anzuweisen.

Auf Schiffe, 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 Lös chung der Petroleuml adung 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 Ladep laz binnen der vorgeschriebenen Frist verlassen.

Bei der Einladung und Lös chung 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 Plaze 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 Holzlisten zu verpacken und letztere mit der Aufschrift Sprengöl zu versehen.

Das Gewicht des in einem Collo versendeten Sprengöls darf 15 Pfund und das Gewicht des ganzen Colloß, einschließlic h des darin befindlichen Sprengöls, darf 40 Pfund nicht übersteigen.

Bei der Einladung, dem Transport und der Lös chung 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: Arsenikmetall, nämlich Fliegenstein und Scherbenkobalt; Arsenik-Säure; arsenige Säure (weißer Arsenik, Hüttenrauch); Mauthgelb (Auripigment); Realgar (rothes Arsenitglas); 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 Delfarbe das Wort **G i f t** angebracht sein.

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

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

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

Die Polizei- oder Hafensbehörde 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 äzende Stoffe, als: Schwefelsalpeter, Salzsäure, Streichfeuerzeuge, Zündhölzer u. s. w. zum Seetransport zuzulassen seien, hat die Hafensbehörde des Einladeortes 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 ertheilt sie dem Schiffer eine besondere Bescheinigung, welche dieser auf Erfordern den Polizei-, Hafens- und Zollbeamten vorzeigen muß. Auch am Orte der Ausladung hat der Schiffer etwaigen Sicherheitsanordnungen der Hafensbehörde unweigerlich Folge zu leisten.

## **Haftbarkeit des Schiffahrtsunternehmers.**

### Artikel 15.

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

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

## Verhalten des Schiffsführers insbesondere während der Fahrt.

### Artikel 16.

Für das Verhalten während der Fahrt gelten folgende Bestimmungen:

a. Jeder Führer eines auf der Fahrt oder im Hafen befindlichen Schiffes hat darauf zu achten, daß das seiner Leitung anvertraute Fahrzeug weder andere Schiffe beschädigt, noch vermöge seiner Aufstellung Beschädigungen ausgesetzt ist.

b. An den Stationen soll die bestimmte Abfahrtszeit und während der Fahrt der Kurs möglichst genau eingehalten werden.

Bei Nacht, Sturm, Nebel und Schneegestöber sind Abfahrtsverspätungen von mehr als  $\frac{1}{2}$  Stunde über die fahrplanmäßige Abgangszeit, so wie Extrafahrten der Bestimmungsstation und denjenigen Stationen, wenn thunlich, telegraphisch mitzutheilen, von denen vorausgesetzt werden kann, daß sie die Mittheilung im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt noch verwerthen können.

Der Kapitän des verspäteten, beziehungsweise des Extrabootes soll übrigens wegen Abfassung der telegraphischen Depeschen und der deshalb von anderer Seite zu erwartenden Vorsichtsmaßregeln der Führung seines eigenen Schiffes keine geringere Aufmerksamkeit zuwenden.

c. Kein Schiff soll in den Kurs eines anderen auf der Fahrt begriffenen Fahrzeuges einfahren und solches in seinem Laufe stören.

d. Nur da, wo das Fahrwasser so breit ist, daß es hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt von acht Schiffen bietet, darf ein Schiff in derselben oder entgegengesetzten Richtung an einem andern vorbeifahren.

e. Alle Dampf- und mit günstigem Winde segelnden Schiffe, welche in entgegengesetzter Richtung sich begegnen, sollen rechts ausweichen und eine Entfernung von wenigstens acht Schiffslängen einhalten.

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

f. Die Dampfschiffe sind gehalten, den Segelschiffen zunächst auszuweichen, auch stille zu halten, wenn ein in der Quersahrt begriffenes Segelschiff in den Lauf des Dampfschiffes kommen würde.

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

g. Wäre bei Nebel die Einhaltung der unter Litt. f gegebenen Vorschriften nicht möglich, so ist ein Zeichen durch zweimaliges Anschlagen mit der Glocke oder durch zwei Dampfpfeife zu geben und nach Umständen die Maschine sogleich abzustellen.

h. Jedes Dampfschiff, welches zur Nachtzeit fährt, hat auf dem rechten Radkasten eine Laterne mit grünem und auf dem linken eine solche mit rothem Lichte zu führen. Diese Laternen müssen so beschaffen sein, daß sie nach vornen und nach der äußeren Seite leuchten. Außerdem ist eine hell leuchtende Laterne mit weißem Lichte, und zwar 4 Fuß höher als die an den Radkästen angebrachten Signallaternen, am Bugspriet aufzuhissen. Schlep- und Segelschiffe müssen ebenfalls ein weißes Signallicht zeigen.

i. Bei Nebel, Schneegestöber etc. ist in der Minute mindestens dreimal ein weittönendes Signal mit der Glocke, beziehungsweise Dampfpfeife zu geben.

Hat nach dem Fahrtenplan ein Begegnen von Dampfbooten in entgegengesetzter Richtung oder von der Seite (Kreuzen) stattzufinden, so ist mindestens 5 Minuten vor der fahrplanmäßigen Begegnung, beziehungsweise Kreuzung, die Maschine auf jedem Dampfboote langsam gehen zu lassen und von Zeit zu Zeit ganz abzustellen, um besser das Nebelsignal des zu erwartenden Dampfbootes vernehmen zu können.

Wird dieses Signal gehört, so ist die Maschine in Ruhe zu lassen, beziehungsweise unverweilt abzustellen. Bis über die Stellung des in der Nähe befindlichen Dampfbootes Gewißheit erlangt ist, darf Maschinenkraft nicht angewendet oder wenn die Umstände es erfordern, das Dampfboot nur mit der größten Vorsicht in Bewegung gesetzt werden.

Erst nach genommener Ueberzeugung, daß das Dampfboot schon passirt oder sich in genügender Entfernung seitwärts befindet, ist der Kurs mit gewöhnlicher Maschinenkraft fortzusetzen.

k. Segelschiffe sollen bei Nebel die veröffentlichte Route der Dampfboote meiden und gehalten sein, durch Hornsignale ihre Nähelund zu geben, mögen sie nun selbstständig segeln oder im Schlepptau eines Dampfbootes sich befinden.

l. Bei stürmischer Witterung sollen Dampfboote wo möglich den Segelschiffen auf acht Schiffslängen ausweichen. Dieselbe Rücksicht ist bei ruhiger Witterung gegen stark geladene Segelschiffe zu beobachten.

m. Die Einfahrt der Dampfboote in die Häfen, so wie die Ausfahrt soll wo möglich mit verringerter Kraft geschehen.

n. Wenn zwei oder mehrere Boote zu einer und derselben Zeit in der Ausfahrt aus dem Hafen begriffen sind, soll dasjenige Boot den Vorrang haben, welches vermöge seiner Aufstellung am schnellsten die Ausfahrt zu bewirken vermag.

Bei etwa besonders wünschenswerthen Ausnahmen von diesem Grundsatz hat eine Verständigung vorauszugehen, welchem Boote der Vorrang gebühre.

Das nächstfolgende Boot soll die Maschine erst wirken lassen, nachdem das erstere ungefähr zwei Schiffslängen entfernt ist.

o. Ist das vorhergehende Boot rückwärts aus dem Hafen gefahren, so soll bei Nacht, Sturm, Nebel oder Schneegestöber das folgende erst dann den Hafen verlassen, wenn ersteres abgescbwenkt hat, um seinen regelmässigen Kurs zu verfolgen.

p. Wenn bei Nebel, Schneegestöber und bei Nacht, so wie bei Sturm, ein Boot bis auf zwei bis drei Minuten Fahrzeit sich dem Hafen genähert hat, so soll kein anderes Boot mehr den Hafen verlassen. Die Ausfahrt aus dem Hafen ist gleichmässig untersagt, wenn bei Nebel oder Schneegestöber binnen der erwähnten Zeit die fahrplanmässige Ankunft eines Bootes auch nur zu erwarten ist. Machen besondere Umstände eine Ausnahme hievon nöthig, oder in gegenseitigem Interesse besonders wünschenswerth, so sind durch sich wiederholende, je drei Glockenschläge oder Dampfpfiffe Signale zu geben, damit das ankommende Boot seine Weiterfahrt einstellt. Erst nach Erwidern dieser Signale durch das ankommende Boot darf das andere den Hafen verlassen.

q. Bei hellem Tage und ruhigem See ist es gestattet, die Ausfahrt aus dem Hafen noch zu bewerkstelligen, wenn ein ankommendes Boot wenigstens 10 Schiffslängen von der Hafenuite entfernt ist. Die Absicht der Ausfahrt ist gleichfalls durch je drei Glockenschläge, beziehungsweise Dampfpfiffe kund zu geben, worauf das ankommende Boot alsbald und so lange die Maschine zu stellen hat, bis das abfahrende Boot auf seinem Kurs ist.

## Verhaltensmassregeln bei drohenden Gefahren.

### Artikel 17.

Bei Unglücksfällen, welche das Schiff mit Gefahr bedrohen, müssen Führer und Mannschaft bei persönlicher Verantwortung 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 Bergung der Waarenladung die angestrengteste Thätigkeit verwenden.

Der Schiffsführer muß darauf Bedacht nehmen, schleunigst benachbarte Orte und Schiffe von dem eingetretenen Unglücksfalle zu benachrichtigen, wozu er die ihm geeignet scheinenden Nothsignale anwendet. Als solche gelten namentlich Schüsse, das Aufhissen einer großen rothen, von andern Schiffsflaggen sich deutlich unterscheidenden Flagge, verstärkte und anhaltende Piffe durch die Dampfpfeife, anhaltendes Läuten mit der Schiffsglocke, so wie unter Umständen Zurufe mit dem Sprachrohre.

Führer und Mannschaft der in der Nähe befindlichen Schiffe sind zur schleunigen Hilfeleistung verpflichtet, und zwar Dampfboote selbst dann, wenn sie dabei weit von ihren Kursen abweichen müssen.

Die gleiche Obliegenheit haben die Hafenbehörden, sobald sie auf irgend einem Wege Kenntniß erhalten haben, daß sich ein Schiff auf dem See in Gefahr befindet. Findet ein Zusammenstoß zwischen zwei Dampfbooten statt, so ist der Kapitän eines jeden derselben verpflichtet, nicht eher seine Fahrt fortzusetzen, als bis er Erkundigung eingezogen und die Gewißheit erlangt hat, daß das andere Schiff nicht in gefahrdrohender Weise beschädigt ist. Hat das eine Schiff eine gefährliche Beschädigung erlitten, so muß der Kapitän des andern Schiffes auf Verlangen die Reisenden, das Schiffspersonal und die Ladung des beschädigten Schiffes ohne Verzug und so weit irgend möglich an Bord nehmen. Von einem eingetretenen Unglücksfalle hat der Schiffsführer nach Umständen auch der nächsten Ortsbehörde (Art. 12) alsbald Anzeige zu machen, die verpflichtet ist, thätige Beihilfe zu leisten, für möglichst sichere Borgung der Waaren zu sorgen und den Fall einer stattgefundenen Havarie genau zu konstatiren, um sodann auf Verlangen die gepflogenen Verhandlungen an diejenige Staatsbehörde abzugeben, welche die polizeiliche oder gerichtliche Abwandslung des Falles an sich gezogen hat.

### **Vorschriften beim Einlaufen in Häfen.**

#### „ Artikel 18.

Das Einlaufen der Schiffe in die dem zollpflichtigen Verkehre geöffneten Häfen ist täglich und selbst zur Nachtzeit gestattet. Die eigentliche zollamtliche Abfertigung der Ladung findet nach den in jedem Hafen bestehenden diesfalligen 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.

#### Artikel 19.

Schiffe dürfen in den Häfen in der Regel nur an den bestimmten Landungs- und Ladepätzen still liegen. Es wird jedem in den Hafen einlaufenden Schiffe, sofern es wegen größeren Andranges von Schiffen nothwendig wird, von dem Hafenmeister die Anlandestelle angewiesen,

und ohne Erlaubniß desselben ist es nicht gestattet, den einem Fahrzeuge angewiesenen Landungsplatz mit einem anderen zu vertauschen; die für Dampfschiffe bestimmten Landungsplätze sind von anderen Schiffen möglichst frei zu halten.

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 im Hafen liegenden Schiffe sorgfältig an die hiezu bestimmten Pfähle oder Ringe befestigt werden.

### **Ausladung.**

#### **Artikel 20.**

Dampf-, Schlepp- und Segelschiffe kommen nach der Reihenfolge ihrer Ankunft zur Ausladung; bei öffentlich bekannt gemachten Tourfahrten der Dampfboote wird jedoch letzteren ein Vorrang eingeräumt, und bei mehreren derartigen Dampfbooten entscheidet die kursplanmäßige Abfahrtszeit. Schleppschiffe werden aber bezüglich der Reihenfolge der Ausladung den Segelschiffen gleich behandelt. Das Ladegeschäft darf jeder Schiffsführer durch eigene Leute besorgen lassen. Für das Bedürfniß weiteren Personals kann jede Hafenbehörde durch Aufstellung von Güterladern, deren Gebühren durch ein Regulativ festgesetzt werden, sorgen.

### **Nachfahrten.**

#### **Artikel 21.**

Alle vorstehenden Bestimmungen der Schifffahrts- und Hafenordnung finden auf einfache Ueberfahrten zwischen naheliegenden Uferplätzen, auf Spazierfahrten mit Gondeln und dergleichen keine Anwendung.

### **Außergewöhnliche Landungsplätze.**

#### **Artikel 22.**

An anderen Orten als an den von jeder Uferregierung im Allgemeinen bestimmten Hafen- und Landungsplätzen darf ein Schiffsführer ohne Erlaubniß der zuständigen Behörde nur dann ein- oder ausladen, wenn Naturereignisse oder Unglücksfälle ihn an der Fortsetzung seiner Fahrt ganz verhindern oder dieselbe nur mit großer 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 erteilt sind, jeder für die Sicherung von Schiff und Ladung nicht dringend nöthigen Handlung zu enthalten.

## Beschädigung der Hafenanbauten und Ufer.

### Artikel 23.

Jede Beschädigung der Hafenanbauten und Ufer, der aufgestellten Bezeichnungen, der Anbindepfähle und Ringe, Leuchttürme, Geländer, Stiegen, Wege, Bäume, Bänke und anderer zur Hafenanstalt gehörigen Gegenstände ist strengstens untersagt und hat die Ersatzpflicht zur Folge.

In das Hafenecken dürfen weder schwimmende, noch sinkende Gegenstände geworfen werden.

Wenn bei dem Aus- oder Einladen oder sonst zufällig Gegenstände in das Wasser fallen, welche die Schifffahrt hindern könnten, muß der Schuldtragende unter Haftung des Schiffsführers diese Gegenstände ungesäumt aus dem Hafenecken wieder entfernen lassen.

Geschieht dieses nicht binnen der von der Hafenebehörde zu bestimmenden Zeit, so hat die Wegschaffung auf Kosten des Schuldigen, abgesehen von der den letzteren treffenden Ordnungsstrafe, zu geschehen.

### Contraventionsfälle.

#### Artikel 24.

Die Nichtbefolgung der in gegenwärtiger Schifffahrts- und Hafeneordnung gegebenen Vorschriften und die Uebertretung der darin ausgesprochenen Verbote wird außer dem von dem Schuldtragenden zu leistenden vollen Schadenersatz mit einer nach der größeren oder geringeren Absichtlichkeit, Schädlichkeit oder Gefährlichkeit des Vergehens zu bemessenden Strafe geahndet, und zwar von den Behörden und nach den Gesetzen desjenigen Landes, auf dessen Gebiete 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 ahndende Uebertretung handelt, an der Fortsetzung seiner Reise gehindert werden, wenn derselbe für Strafe, Kosten und Schadenersatz eine von dem Richter festzusetzende Kaution geleistet hat.

#### Artikel 25.

Das Verfahren bei der Untersuchung von Uebertretungen gegen diese Schifffahrts- und Hafeneordnung 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 Jurisdiktions-Verträgen.

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

Strafgelder 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.

#### Artikel 26.

Welche Behörden und Organe mit der Handhabung der Schiff-  
fahrts- und Hafenordnung, mit der Ueberwachung der Häfen und der  
Schiffe, mit der Untersuchung und Bestrafung der Uebertretungen dieser  
Ordnung beauftragt sind, richtet sich in jedem Uferstaate nach den da-  
selbst bestehenden Organisationsbestimmungen.

Die Regierungen der Bodensee-Uferstaaten werden sich von den be-  
theiligten Behörden und Organen, so wie von den eintretenden, nicht  
bloß personellen Veränderungen jeweiligen gegenseitig in Kenntniß setzen.

### Einführungstermin.

#### Artikel 27.

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

Bregenz, den 22. September 1867.

Urkundlich der Unterschriften mit beigefügten Siegeln.

Für die schweizerische Eidgenossenschaft:

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

" " " Nepf.

" " " J. L. Sulzberger.

Für das Kaiserthum Oesterreich:

(L. S.) (Bez.) Schraz.

Für das Königreich Bayern:

(L. S.) (Bez.) Dürr.

" " " Möller.

Für das Königreich Württemberg:

(L. S.) (Bez.) Wölter.

" " " Weizsäcker.

Für das Großherzogthum Baden:

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

## Muster eines Schifferpatentes.

---

Vorzeiger dieses N. N.

aus N.

hat nach Nachweisung seiner Befähigung die Erlaubniß zur Führung jedes auf dem Bodensee fahrenden

{ Segel-, Ruder-  
oder Schleppschiffes,  
Dampfbootes

{ jeder Größe oder  
von X Zentnern  
Ladungsfähigkeit

erhalten.

Nach vorgängiger Angelobung von seiner Seite, daß seiner Leitung anzuvertrauende Fahrzeug mit aller Sorgfalt und Umsicht zu führen, von demselben Schaden und Unglück oder Gefahr, in welche es mit den darauf befindlichen Personen und Waaren gerathen könnte, nach allen Kräften und bestem Fleiße, so weit möglich, abzuwenden, auch bei seinen Fahrten die Bestimmungen der allgemeinen Schiffahrts- und Hafenordnung, sowie die in jedem Uferstaate noch besonders geltenden Vorschriften genau zu befolgen, ist ihm hierüber gegenwärtiges Schifferpatent ausgestellt worden.

. . . . . den . . . . . 18 . .

(L. S.)

Namens der Behörde.

Unterschrift.

---

## Schlußprotokoll

zur

internationalen Schiffahrts- und Hafensordnung für den  
Bodensee.

Verhandelt zu Bregenz den 22. September 1867.

---

Die Unterzeichneten vereinigten sich heute, um die in Vollmacht ihrer hohen Regierungen vereinbarte Bodensee-Schiffahrts- und Hafensordnung zu unterzeichnen, bei welcher Gelegenheit noch folgende der Schlußverhandlung vorbehaltene Erklärungen, Verabredungen und erläuternde Bemerkungen in gegenwärtiges Schlußprotokoll niedergelegt wurden:

### 1. Zum Artikel 1.

Man ist darüber einverstanden, daß unter „Bodensee“ der Obersee und der Ueberlingersee verstanden sein und daß die Regelung der Schiffahrtsverhältnisse für die obere Rheinstrecke von der Mündung des Rheins bis Rheineck-Gaisau, so wie für den Untersee und die Rheinstrecke bis Schaffhausen besonderen Vereinbarungen zwischen den angrenzenden Uferstaaten vorbehalten bleiben soll, wobei jedoch vorausgesetzt wird, daß auch auf den oberhalb und unterhalb des eigentlichen Bodensees befindlichen Wassergebieten die Schiffahrtsverhältnisse nach ähnlichen Grundsätzen wie in der gemeinsamen Bodensee-Schiffahrts- und Hafensordnung geordnet und namentlich keinerlei Vorrecht den Schiffen der angrenzenden Staaten eingeräumt werden soll.

Die Beseitigung der Schiffahrtsabgaben, namentlich auch der Abfuhrgebühren, soll prinzipiell an sämtlichen Hafen- und Uferplätzen des Bodensees eintreten, und nur Baden wird mit Rücksicht auf die daselbst

obwaltenden besonderen Verhältnisse nachgesehen, diese Maßregel vorerst auf seine Haupthafenplätze Konstanz, Meersburg, Ueberlingen und Ludwigshafen zu beschränken, wogegen es die großh. badische Regierung übernimmt, nicht nur keine neuen Abfuhrgebühren an den übrigen unbedeutenderen badischen Uferplätzen einzuführen, sondern auch sich bereit erklärt, auf die allmähliche Beseitigung der noch bestehenden derartigen Schiffahrtshindernisse, und zwar ohne Belästigung der übrigen Bodensee-Uferstaaten, nach Thunlichkeit Bedacht zu nehmen. Wenn auch bezüglich der Durchführung dieser Maßregel den Regierungen der Bodensee-Uferstaaten ein Rechtsanspruch gegenüber Baden nicht eingeräumt ist, so wird sich die großh. badische Regierung doch dazu verstehen, vorzugsweise auf die Aufhebung der Schiffahrtsschranken an jenen Uferplätzen hinzuwirken, welche ihr dazu von einer der Regierungen der übrigen Uferstaaten etwa möchten bezeichnet werden. Bei der Aufgabe des Privilegiums der badischen Dampfschiffahrt bezüglich des Ueberlingersees geht die großh. badische Regierung von der Voraussetzung aus, daß die Verwaltungen der übrigen Dampfschiffahrtsinstitute sich an einer regelmäßigen Befahrung der Haupthafenplätze dieser Seestrecke in gleicher Weise theilnehmen, wie dieses bei den wichtigeren Hafenplätzen des Obersees auf Grund der jeweiligen vereinbarten Kurspläne zu geschehen pflegt. Seitens der Kommissäre der übrigen Bodensee-Uferstaaten wird es übernommen, die thunlichste Berücksichtigung dieses Wunsches zu empfehlen. Ferner wird badischerseits bei Gelegenheit der Freiebung des Ueberlingersees das Verlangen erleichterter zollamtlicher Abfertigung des Güterverkehrs über die rechte Rheinseite zwischen Frankreich und der Westschweiz einerseits, und dem oberen Rheinthale und der Ostschweiz andererseits, mittelst sogenannter Geleitscheine, wie sie bei gedachtem Verkehre auf der linken Rheinseite in Anwendung gebracht werden, geltend gemacht. Die schweizerischen Kommissäre sind zwar über diesen Gegenstand nicht instruirte, geben jedoch die Willigkeit dieser Forderung zu und erklären sich zur Empfehlung der Erfüllung dieses Wunsches bereit.

## 2. Zum Artikel 2.

Die theilgenommenen Regierungen werden es sich angelegen sein lassen, wenigstens an den Haupthafenplätzen des Bodensees eine möglichst gleichmäßige Beleuchtung der Hafeneinfahrten, etwa unter Anwendung von großen Signallaternen mit mehreren weißen Flammen und mit Reflektoren versehen, auf beiden Hafenköpfen einzuführen. Sollte diese Beleuchtungsart da oder dort aus lokalen Gründen nicht zweckmäßig erscheinen und die Anwendung von rothem Lichte vorgezogen werden, so ist man darüber einverstanden, daß überall da, wo nur ein rothes Licht zur Beleuchtung der Hafeneinfahrt verwendet werden soll, dieses mit Rücksicht auf die Signallichter der Dampfboote (Art. 16, Litt. h der

Schiffahrtsordnung) auf dem rechten Hafenkopfe (von der Landseite aus betrachtet) angebracht sein muß.

### 3. Zum Artikel 4.

Man hat seitens der Mehrheit der Konferenz Bevollmächtigten es für wünschenswerth erachtet, daß unter den zu beseitigenden Hafengebühren nicht nur die Bohlwerks-, Beleuchtungs- und Waaggebühren, sondern namentlich auch die Krahnengebühren in Wegfall kommen möchten, während bayerischerseits in der Beibehaltung der letzteren keine nennenswerthe Beschwerniß der Schiffahrt erblickt und deßhalb, sowie mit Rücksicht auf die Verkehrsverhältnisse und die Einrichtungen im Lindauer Hafen deren Beibehaltung gewünscht wird. Für den Fall, daß die k. bayerische Regierung dem Verlangen der Aufhebung der Krahnengebühren nicht glaubt nachgeben zu können, hat man sich weiter dahin verständigt, daß als Krahnengebühr, wo solche überhaupt noch erhoben werden will, für die Einladung oder Ausladung jedenfalls keine höhere Gebühr als ein halber Centime vom Zollcentner soll erhoben werden dürfen.

### 4. Zu Artikel 6—9.

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

Man erkannte allseitig an, daß ein gemeinsames Interesse der Uferstaaten eine vollständige Aichung der Bodenseeschiffe 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. Es ist jeder Regierung vorbehalten, die in der Schiffahrtsordnung im Metermaße vorgeschriebenen Dimensionen in das landesübliche Maß zu übertragen.

### 5. Zum Artikel 10.

Die Vorschriften über die Beschaffenheit der Fahrzeuge (Art. 6—9), sowie jene über die persönlichen Eigenschaften der Schiffsführer (Art. 10), finden zwar auch auf die im Eigenthum und Betriebe der Staatsregierungen befindlichen Schiffe Anwendung, jedoch können die verlangten bezüglichen Nachweise den betreffenden besonderen Verwaltungsvorschriften entsprechend geliefert werden.

### 6. Zum Artikel 16.

Die Sicherheit der Bodenseedampfschiffahrt macht es dringend nöthig, daß, so lange noch gemäß der veröffentlichten Fahrpläne Dampf-

Schiffe kursiren, so wie in Fällen avisirter Extrafahrten, an den betreffenden Hafenplätzen die Telegraphenbüreaux geöffnet bleiben, um bezügliche Depeschen aufgeben, beziehungsweise abnehmen zu können. Man beschloß deshalb einstimmig, den betheiligten Regierungen die Erlassung defalliger Anordnungen zu empfehlen.

#### 7. Zum Artikel 18.

Es wurde allseitig für wünschenswerth erachtet, daß die bei dem Ein- und Ausladen der Dampfboote erforderliche zollamtliche Kontrolle auch dann, wenn sie in Folge der veröffentlichten Kursfahrten nicht innerhalb der gewöhnlichen Zollabfertigungszeit vorgenommen werden kann, unentgeltlich geleistet werde. Die schweizerischen Kommissäre übernehmen es, diese bei den Zollstätten des Zollvereins in Uebung befindliche Verkehrserleichterung auch für die schweizerischen Hafenorte des Bodensees, sowie auf den Wunsch des badischen Kommissärs, auch für die schweizerischen Zollstätten längs der badischen Eisenbahn zwischen Konstanz und Basel dem Bundesrathe zur gleichmäßigen Bewilligung zu empfehlen.

#### 8. Zum Artikel 23.

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

#### 9. Zum Artikel 27.

Die Ratifikation der Schifffahrts- und Hafenordnung nebst Schlußprotokoll soll von den vertragenden Regierungen längstens bis zum 1. Januar 1868 erfolgen.

Die betheiligten Regierungen übernehmen es, nach allseitig erfolgter Ratifikation die erforderlichen Publikationen zu erlassen und die für die einzelnen Bodenseehäfen bestehenden Hafenordnungen, so weit nöthig, mit den Vorschriften der internationalen Schifffahrts- und Hafenordnung in Uebereinstimmung zu bringen. Die in jedem Staatsgebiete hiernach erlassenen Spezialhafenordnungen werden die Regierungen der Bodensee-Uferstaaten sich gegenseitig mittheilen und hiernach auf möglichste Uebereinstimmung derselben Bedacht nehmen.

Dieses Schlußprotokoll nebst der dazu gehörigen Schiffahrts- und Hafenordnung wurde in fünf gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt und der Kommission eines jeden Uferstaates je ein Exemplar zugestellt.

Zur Bestätigung dessen folgen die allseitigen Unterschriften mit beigefügtem Siegel.

|         |        |                   |
|---------|--------|-------------------|
| (L. S.) | (Gez.) | Joh. Hallauer.    |
| "       | "      | Nepf.             |
| "       | "      | J. L. Sulzberger. |
| "       | "      | Schraß.           |
| "       | "      | Dürr.             |
| "       | "      | Möller.           |
| "       | "      | Bölter.           |
| "       | "      | Weizsäcker.       |
| "       | "      | A. Nicolay.       |



## **Vertrag zwischen den Bodensee-Uferstaaten, betreffend eine internationale Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee. (Vom 22. 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               | 130-151          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 005 629       |

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.