

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend die
Revision des Vertrages zwischen den Bodenseeufer-
staaten, betreffend eine internationale Schifffahrts- und
Hafenordnung für den Bodensee.

(Vom 15. Juni 1892.)

Tit.

Für die internationalen Schifffahrts- und Hafenverhältnisse auf dem Bodensee ist dermalen der Vertrag maßgebend, welcher am 22. September 1867 zwischen der Schweiz, Baden, Bayern, Württemberg und Oesterreich abgeschlossen wurde und im IX. Band der Gesetzsammlung (alte Folge) auf Seite 240 bis 261 enthalten ist.

Der am 8. Oktober 1887 stattgehabte Zusammenstoß der Dampfboote „Habsburg“ und „Stadt Lindau“ vor dem Lindauer Hafen, welcher den Untergang des letztern Schiffes und u. A. den Tod von 2 Personen zur Folge hatte, hat die Verwaltungen der den Bodensee bedienenden Dampfschiffunternehmungen, nämlich die betreffenden Staatsverwaltungen von Baden, Bayern, Württemberg und Oesterreich, und schweizerischerseits die Verwaltungen der Nordostbahn und der Dampfbootgesellschaft für den Untersee und Rhein in Schaffhausen, veranlaßt, in gemeinsamen Berathungen die Frage zu untersuchen, ob der Eingangs erwähnte Vertrag auch den heutigen Betriebs- und Verkehrsverhältnissen der Bodensee-Schifffahrt noch genüge oder, ob und wenn ja in welchem Umfange, eine Revision und Ergänzung desselben nothwendig erscheine.

Nach mehreren Konferenzen, über deren Verhandlungen die bei den Akten liegenden Protokolle: von Bregenz 5./7. Mai 1888; von Heilbronn 12./13. Juli 1888; von Arbon 25./28. Februar 1889; endlich von Friedrichshafen 9./12. Juli 1889, alle wünschbare Auskunft ertheilen, einigten sich die Dampfschiffunternehmungen des Bodensee's zu einem dieses letztere Datum tragenden Entwurf zu einer

revidirten internationalen Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee, der ebenfalls bei den Akten sich befindet.

Die Regierung des Großherzogthums Baden hat mit Note vom 13. Juli 1890, unter Bezugnahme auf oberwähnte Vorarbeiten, den Gegenstand bei den andern Regierungen der Bodensee-Uferstaaten zur Sprache gebracht und eine kommissarische Berathung derselben angeregt.

Nachdem der Bundesrath die Ansicht der beteiligten Kantone (St. Gallen und Thurgau) eingeholt hatte, erklärte er sich, dieser Ansicht entsprechend, der großherzoglich badischen Regierung gegenüber bereit, bei einer Revision des Vertrags vom 22. September 1867 auf dem Konferenzwege mitzuwirken.

Es wurde dies unterm 14. Juni 1891 auch der k. k. österreichisch-ungarischen Regierung gegenüber erklärt, welche die gleiche Anregung wie früher Baden machte und dabei Bregenz als Ort des Zusammentritts der Konferenz vorschlug.

Nachdem ein Einverständniß der beteiligten Regierungen erreicht war, erfolgte am 16. November 1891 die Einladung der österreichisch-ungarischen Gesandtschaft in Bern zu einer Konferenz in Bregenz auf 2. Dezember 1891.

Nach Anhörung der Regierungen von St. Gallen und Thurgau in Bezug auf ihre Vertretung bezeichnete der Bundesrath in seiner Sitzung vom 24. November 1891 zu Delegirten der Schweiz an der Konferenz der Vertreter der Bodensee-Uferstaaten für Revision des Vertrags vom 22. September 1867 betreffend die Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee die Herren

Oberpostdirektor Höhn in Bern,

Dampfschiffverwalter Schmid in Luzern (diese beiden Herren waren Vertreter des Bundesrathes bei der internationalen Konferenz, die zum Abschluß des Vertrages zwischen der Schweiz und Frankreich betreffend die Schifffahrt auf dem Genfersee — A. S. n. F. X, 171 — geführt hat),

Landammann Keel in St. Gallen (mit Beizug des Hafenverwalters Major Gmür in Rorschach als technischen Beirath),

Regierungsrath Dr. Egloff in Frauenfeld.

Später wurde — mit Rücksicht auf die Thatsache, daß der Revision der Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee ohne Zweifel die analoge Revision derselben für den Untersee und Rhein folgen werde, und nach Anhörung der Regierung von Schaffhausen — als weiterer Delegirter der Schweiz bezeichnet Herr Regierungsrath Moser-Ott in Schaffhausen.

Nach zweimaliger Verschiebung — auf Wunsch der Regierung von Baden — fand die Konferenz vom 3. bis 6. Mai 1892 in Bregenz statt. Sie führte zum Abschluß der Vereinbarungen — Protokoll und Beilagen —, welche gegenwärtiger Botschaft beige-schlossen sind.

Ueber die der internationalen Konferenz vorangegangenen Berathungen, den Verlauf und die Resultate derselben enthält der den Akten in einigen Exemplaren beigelegte Bericht unserer Delegation alle nöthige Auskunft.

Was die Form betrifft, in welche die Bregenzer Vereinbarungen gebracht wurden, so wäre es allerdings am einfachsten gewesen, den Staatsvertrag vom 22. September 1867 betreffend die Schifffahrts- und Hafenanordnung für den Bodensee durch einen neuen, entsprechenden Staatsvertrag zu ersetzen, vielleicht mit der Aufnahme einer Bestimmung in demselben, welche den beteiligten Regierungen das Recht verliehen hätte, gewisse betriebstechnische Vorschriften jeweilen nach Bedürfniß im gemeinsamen Einverständnis abzuändern oder zu ergänzen, ohne hiefür der Ratifikation der gesetzgebenden Behörden zu bedürfen.

Diese Lösung, für welche die schweizerische Delegation in erster Linie eingetreten war, konnte aber von den Vertretern von Baden, Bayern und Württemberg nach ihrer bestimmten Erklärung nicht acceptirt werden.

Wir haben nun

- a. eine Abänderung einzelner Bestimmungen des Staatsvertrages vom 22. September 1867 durch das Bregenzer Protokoll vom 6. Mai 1892;
- b. die Aufstellung neuer Bestimmungen in der Beilage zum genannten Protokoll, gemäß welcher gleichlautende und gleichzeitig in Kraft zu setzende landesrechtliche Vorschriften zu erlassen sind;
- c. Vorbehalte und weitere Bestimmungen gemäß Ziffern 1 bis 7 des Protokolls.

Schweizerischerseits kann es wohl keinem Zweifel unterliegen, daß, sobald es sich, wie im vorliegenden Fall, um Abänderung eines von der Bundesversammlung genehmigten Vertrages handelt, diese Abänderung ihrerseits wieder der Ratifikation der gesetzgebenden Bundesbehörden bedarf.

Wir beehren uns daher, diese Ratifikation hiermit nachzusuchen.

Die getroffenen Vereinbarungen bilden einen wesentlichen Fortschritt in der Erleichterung und Sicherung des Verkehrs, von Personen und Eigenthum:

durch Normirung der Grundsätze, welche bei der Untersuchung der Schiffstüchtigkeit und der gehörigen Ausrüstung zur sichern Fahrt und zur Hülfe in Nothfällen anzuwenden sind (Beilage zum Protokoll §§ 2 und 3);

durch gehörige Feststellung der Maximalbelastung der Schiffe und Kontrolle darüber (§§ 4 und 5);

durch Vorschriften für gehörige Beleuchtung der Hafeneinfahrten und Ausrüstung der Häfen mit Rettungsbooten, der Hafen- und Dampfboot-Anlandestellen mit Signalhorn und Nebelglocke (§ 8);

durch Verbot der Einrichtung, nach welcher der Personenverkehr mit Dampfschiffen durch Kähne vermittelt wird (§ 9);

durch Aufstellung aller nothwendigen Vorschriften über Lichterführung durch die Schiffe (§ 10), Fahr- und Signaldienst (§§ 11 und 12, sowie Anlage III), Benachrichtigung bei Eintreten von Unglücksfällen (§ 14);

Verkehr der Ruderboote (Protokoll Ziffern 2 und 4).

Was den Transport von Sprengstoffen und von feuersgefährlichen Gegenständen, die nicht zu den Sprengstoffen gehören (Ziffer 5 des Protokolls) betrifft, so ist eine weitere Vereinbarung vorbehalten.

In Bezug auf den Transport von ätzenden und giftigen Stoffen ist von Seite der Schweiz (sowie von Oesterreich) eine weitere Prüfung des dem § 17 beigegebenen Entwurfs und bezügliche Beschlüßfassung vorbehalten.

Wir beziehen uns für alle Einzelheiten auf den — schon früher erwähnten — Bericht unserer Delegation und empfehlen Ihnen die Annahme des nachfolgenden Beschluß-Entwurfes.

Wir benutzen gerne diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 15. Juni 1892.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Hauser.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

die Revision des Vertrags zwischen den Bodenseeuferstaaten, betreffend eine internationale Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom
15. Juni 1892,

beschließt:

1. Die in Bregenz am 6. Mai 1892 durch die Vertreter der Schweiz, von Bayern, Baden und Württemberg, sowie von Oesterreich getroffenen Vereinbarungen (Protokoll nebst Beilagen), durch welche der Vertrag vom 22. September 1867 betreffend eine internationale Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee abgeändert wird, werden genehmigt.

2. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung dieser Vereinbarungen beauftragt.

Revision

der

internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den
Bodensee.

Protokoll, aufgenommen zu Bregenz am 6. Mai 1892.

Gegenwärtig:

Seitens des Schweizer Bundesrathes:

Herr Edmund Höhn, Oberpostdirektor in Bern.

Herr Eduard Schmid, Dampfschiffahrts-Verwalter in Luzern.

Herr Josef Keel, Nationalrath in St. Gallen.

Herr Dr. Conrad Egloff, Regierungsrath in Frauenfeld.

Herr Johann Christof Moser-Ott, Regierungsrath in Schaffhausen.

Seitens der k. k. österreichischen Regierung:

Herr Dr. Johann Ritter von Bazant, Sektionschef im k. k. Handelsministerium.

Herr Max von Zerboni-Sposetti, Ministerialsekretär im k. k. Handelsministerium.

Als technische Beiräthe:

Herr Anton Schromm, k. k. Regierungsrath und Schiffahrts-Gewerbeinspektor.

Herr Emil Krumholz, Oberinspektor der k. k. Staatsbahnen und Leiter der k. k. Bodensee-Schiffahrtsinspektion Bregenz.

Seitens der königl. bayerischen Regierung:

Herr Robert Hauck, Generaldirektionsrath im königl. Staatsministerium des königl. Hauses und des Aeußern.

Herr Carl Rasp, Regierungsrath im königl. Staatsministerium des Innern.

Seitens der königl. württembergischen Regierung:

Herr Otto Majer, Ministerialrath im königl. Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten.
 Herr Friedrich Kirn, königl. Obersteuerrath, Hafendirektor in Friedrichshafen.

Seitens der großherzogl. badischen Regierung:

Herr Dr. Carl Schenkel, Geheimer Oberregierungsrath im großherzogl. Ministerium des Innern.
 Herr Max Honsell, Baudirektor in der großherzogl. Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues.
 Herr Robert Stutz, Oberregierungsrath in der Generaldirektion der großherzogl. badischen Staatseisenbahnen.

Ausserdem waren zugezogen:*Für die Schweiz:*

Herr Major Gmür, Hafenverwalter in Rorschach.

Für Bayern:

Herr Carl Kaiser, königl. Oberzollinspektor und Hafenkommisär.
 Herr Wilhelm Schlesing, königl. Verwalter.
 Herr Max von Mayer, königl. Official; sämmtliche in Lindau.

Für Württemberg:

Herr Otto Proß, königl. Finanzrath, Vorstand der Dampfschiffahrts-Verwaltung in Friedrichshafen.
 Herr Wilhelm Bethge, königl. Dampfschiffahrts-Inspektor in Friedrichshafen.

Für das Protokoll: Revident Venosz.

Da die in der internationalen Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee vom 22. September 1867 enthaltenen Vorschriften den Bedürfnissen des Verkehrs in einzelnen Punkten nicht mehr vollständig genügen, sind die nebenbezeichneten Vertreter der Regierungen der betheiligten Uferstaaten damit betraut worden, die Frage einer Durchsicht und Ergänzung der bezüglichen Vorschriften zu

erörtern. Die Nebenbezeichneten haben sich, vorbehaltlich der Genehmigung ihrer Regierungen, dahin geeinigt, daß die in Betracht kommenden Punkte durch gleichlautende und gleichzeitig in Kraft zu setzende landesrechtliche Vorschriften nach Maßgabe der Beilage geregelt werden.

Mit dem Zeitpunkte des Inkrafttretens dieser landesrechtlichen Vorschriften treten die Bestimmungen der Artikel 2, Absatz 2—4, Artikel 8, 9, 13, Absatz 2 und 3, dann Artikel 14, 16, 17, Absatz 2, der genannten Schifffahrts- und Hafenordnung außer Wirksamkeit.

Zu der Schifffahrts- und Hafenordnung vom Jahre 1867, sowie zu der Beilage des gegenwärtigen Protokolles wurde in einzelnen Punkten Folgendes festgestellt:

1. Zu Art. 20 der Schifffahrts- und Hafenordnung wurde übereinstimmend anerkannt, daß für die Besorgung des Ladegeschäftes im Hafen von Rorschach die Bestimmungen der dortigen Hafenordnung maßgebend sind.

2. Zu § 7 der Beilage war man darüber einverstanden, daß es den beteiligten Regierungen vorbehalten bleibe, für den Verkehr mit Ruderbooten im Bereiche der Häfen unter Berücksichtigung der örtlichen Bedürfnisse die im Interesse der Sicherheit gebotenen Bestimmungen zu treffen.

3. Zu § 8 der Beilage war man darüber einverstanden, daß die Verpflichtung zur Führung und Benützung des Nebelhornes für die Dampfboot-Anlandestellen am Ueberlinger See nicht gelte und daß als Haupthäfen zur Zeit die Häfen in Bregenz, Lindau, Friedrichshafen, Konstanz, Romanshorn und Rorschach zu betrachten seien.

4. Zu § 11, Ziffer 4, der Beilage wurde von der Schweizer Vertretung auf die mißlichen Verhältnisse hingewiesen, die sich für die ein- und auslaufenden Rheindampfschiffe durch den Gondelverkehr in der Umgebung des Konstanzer Hafens ergeben. Es wurde übereinstimmend als wünschenswerth bezeichnet, daß den hier obwaltenden Mißständen durch örtliche Polizeimaßregeln abgeholfen werde.

5. Zu § 16 der Beilage war man darüber einverstanden, daß die Beschlußfassung über die auf die Beförderung der Sprengstoffe bezüglichen Vorschriften zunächst noch auszusetzen und zu versuchen sei, diese Frage im Korrespondenzwege zu lösen. Die badische Vertretung übernimmt es, in dieser Beziehung seiner Zeit die Ausarbeitung und Uebermittlung von Vorschlägen herbeizuführen. Bei dieser Gelegenheit soll ferner die Frage erwogen werden, ob

die Vorschriften nicht auch auf die feuersgefährlichen Gegenstände, welche nicht zu den Sprengstoffen gehören, auszudehnen wären.

6. Zu § 17 der Beilage waren die Vertreter von Bayern, Württemberg und Baden mit den in dem anliegenden Entwurfe enthaltenen Vorschriften einverstanden.

Es wurde aber die Beschlußfassung über diese Materie ausgesetzt und dem Korrespondenzwege vorbehalten. Die Vertretungen von Oesterreich und der Schweiz werden dafür sorgen, daß über die Stellung, welche von ihren Regierungen zu dieser Sache eingenommen wird, den übrigen Regierungen Mittheilung zugehe.

7. Man war endlich darüber einverstanden, daß als Zeitpunkt des Inkrafttretens der in der Beilage enthaltenen Vorschriften der 1. März 1893 in Aussicht zu nehmen sei und daß es sich empfehle, die Vorschriften schon einige Monate vorher durch Verkündigung zur Kenntniß der beteiligten Kreise zu bringen. Sofern es nicht gelingen sollte, rechtzeitig ein Einverständniß über die auf die Beförderung der gefährlichen Stoffe bezüglichen Vorschriften zu erzielen, wäre es nach übereinstimmender Ansicht der Regierungsvertreter zulässig, daß die vereinbarten Vorschriften zunächst unter Ausschluß des Abschnittes C in Kraft gesetzt werden.

Für die Schweiz:

E. Höhn.
Egloff.
E. Schmid.

Moser-Ott.
J. Keel.
Gmür.

Für Oesterreich:

Bazant.
A. Schromm.

Zerboni.
E. Krumholz.

Für Bayern:

Hauck.
Kaiser.
Rasp.

Schlesing.
v. Mayer.

Für Württemberg:

Majer.
Proß.

Kirn.
Bethge.

Für Baden:

Schenkel.
Honsell.

Stutz.

Beilage zum Bregenzer Protokoll vom 6. Mai 1892.

A. Belastung der Schiffe und Schiffsuntersuchung.

§ 1.

Kein Schiff darf derart belastet werden, daß es tiefer geht, als die Linie, durch welche die größte zulässige Eintauchung bezeichnet ist.

Offene, d. h. nicht mit festem Verdeck versehene Segelschiffe müssen in dem Falle, daß die Schiffswand nicht mindestens 50 cm. über die Wasserlinie hervorragt, mit sogenannten Windladen von solcher Höhe versehen werden, daß das Maß vom Wasserspiegel bis zur Oberkante der Windlade überall mindestens 50 cm. beträgt.

Sofern die Ladung eines offenen Segelschiffes aus regelmäßig geschichtetem, geschnittenem oder gespaltetem Weichholz besteht, kann die Anwendung der Windladen unterbleiben.

§ 2.

Bei der nach Artikel 6 der Bodensee-Schiffahrts- und Hafenordnung vorzunehmenden Untersuchung der Schiffe ist protokollarisch festzustellen:

1. in allen Fällen, ob das Schiff für seinen Zweck genügend stark und dauerhaft gebaut, gut abgedichtet und seiner Bestimmung entsprechend eingerichtet ist;

2. bei eisernen Schiffen, insbesondere ob die Stärke der Quer- und Längsversteifungen, sowie der Beplattung genügend, ob die Vernietung und die Verstemmung der Blechnähte sorgfältig ausgeführt und das Schiff hinreichend mit wasserdichten Schotten versehen ist;

3. bei Dampfschiffen außerdem,

a. ob die Maschine in ihrem Bau, in ihrer Aufstellung und namentlich auch in ihrer Verbindung mit dem Schiffe derart beschaffen ist, daß sie eine andauernd

sichere Thätigkeit erwarten läßt, sowie ob die Maschinenkammer hinreichend Raum bietet, damit der Dienst bei den Kesseln bequem verrichtet und alle Theile des Bewegungsapparates untersucht werden können;

- b. ob die Maschinenkammer von den Kajüten und von den Laderäumen durch Schotten aus Eisenblech getrennt ist und ob alle nöthigen Vorsichtsmaßregeln zur Verhütung von Feuersgefahr getroffen sind;
- c. ob die Dampfkessel in ihrer Aufstellung nach Maßgabe der polizeilichen Bestimmungen über Anlegung von Dampfkesseln amtlich geprobt, bezw. ob sie seit weniger als Jahresfrist amtlich revidirt und vorschriftsmäßig befunden sind;
- d. ob — insbesondere bei zum Personenverkehr bestimmten Dampfschiffen — die Treppen und Geländer auf Deck und außenseits gehörig sicher, die Oeffnungen im Deck mit Vorrichtungen gegen unversehenes Hineinfallen verwahrt und — bei Raddampfern — die Thüren zu den Rädern gehörig verschließbar eingerichtet, ob die Oeffnungen in der Schiffsschale, die tiefer liegen, als die Linie der größten zulässigen Eintauchung, mit zweckentsprechendem Abschluß versehen und ob Nothausgänge aus dem Kesselraum, aus der Maschinenkammer und aus den Kajüten in genügender Zahl und in zweckentsprechender Einrichtung angebracht sind.

Bei wiederholter Untersuchung eines Schiffes ist namentlich auch auf etwaige Abnützung, begonnene Zerstörung der einzelnen Theile durch Fäulniß oder Rostbildung, sowie auf die Zweckmäßigkeit der vorgenommenen Aenderungen oder Erneuerungen zu achten.

§ 3.

Bei der Untersuchung der Schiffsausrüstung ist zu prüfen, ob das Schiff mit allen zur sicheren Fahrt und zur Hilfe

in Nothfällen erforderlichen Geräthen und Einrichtungen versehen ist.

Zur nothwendigen Ausrüstung gehören insbesondere auch die zur raschen Entfernung von Wasser aus dem Schiffsraume, sowie die zur Abgabe der vorgeschriebenen Signale erforderlichen Vorkehrungen und Geräthschaften — Lichter, Nebelhorn, Dampfpfeife, Schiffsglocke, Signalkanone.

Der Ton eines Nebelhornes soll auf mindestens 500 m. Entfernung deutlich hörbar und die Dampfpfeife so angebracht sein, daß der Schall möglichst nicht gedämpft wird.

Auf eisernen Schiffen muß Vorkehr getroffen und müssen die nöthigen Werkzeuge und Materialien vorhanden sein, um ein Leck ohne Zeitverlust bestmöglich stopfen und dichten zu können.

Jedes Dampfschiff muß ferner versehen sein:

- a. mit Einrichtungen und Geräthen, um einen an Bord ausgebrochenen Brand wirksam zu bekämpfen;
- b. mit einer beweglichen Ueberbordleiter, sowie mit mindestens einem gehörig ausgerüsteten Rettungsnachen, welcher so anzubringen ist, daß er rasch in's Wasser gelassen und bemannt werden kann;
- c. mit einer der Größe des Schiffes und seiner Zweckbestimmung entsprechenden Anzahl von Rettungsgürteln oder Rettungsringen. Auf den zum Personenverkehr verwendeten Dampfschiffen sind außerdem die auf Deck aufgestellten Tische und Bänke so einzurichten, daß sie in's Wasser geworfen werden können und genügende Schwimmkraft besitzen, um ebenfalls zur Rettung von in's Wasser gerathenen Personen dienen zu können.

Bei kleinen Dampfbooten, insbesondere solchen, die lediglich zu Vergnügungsfahrten des Eigenthümers oder zum Verkehre zwischen nahe gelegenen Orten dienen, kann von den Erfordernissen der lit. *a* und *b* abgesehen werden.

Auf Schleppschiffen und insbesondere Trajektkähnen müssen mindestens zwei Rettungsringe mit Leinen, auf Segelschiffen ohne Deck muß die zu gleichem Zweck bestimmte sogenannte „Lade“ vorhanden sein.

Auf allen Dampfschiffen ist die Einrichtung zu treffen, daß zwischen dem Deck, bezw. der Kommandobrücke und dem Maschinenraum eine leichte gegenseitige Verständigung möglich ist; auch muß auf Schiffen mit Promenadendeck vom Kommandoplatz, sowie vom Stande des Steuermannes aus eines der akustischen Signalmittel in Thätigkeit gesetzt werden können.

Die untersuchende Behörde hat auch zu bestimmen, welche Bemannung zur sicheren Fahrt des Schiffes mindestens erforderlich ist.

§ 4.

Wenn das Schiff durch die Untersuchung tauglich befunden ist, hat die Behörde die Linie der größten zulässigen Eintauchung festzusetzen.

Bei Segelschiffen ohne festes Deck — Segnern — soll der Mindestabstand dieser Linie vom Schiffsrand betragen:

- a. bei einer Ladefähigkeit von 30 t. und mehr, 30 cm.,
- b. „ „ „ von weniger als 30 t., 24 cm.

Bei Dampfschiffen, welche dem Personenverkehre dienen, muß die Linie der größten zulässigen Eintauchung wenigstens 40 cm. unter dem unteren Rand der Fenster und der Oeffnungen für die Radachsen liegen.

Im Uebrigen erfolgt die Bestimmung dieser Linie nach dem Ermessen der untersuchenden Behörde, bezw. der beigezogenen Sachverständigen.

Die Bestimmung der der größten zulässigen Eintauchung entsprechenden Ladefähigkeit geschieht entweder auf Grund eines auf Verlangen des Eigenthümers oder des Führers des Schiffes vorgenommenen Aichverfahrens oder auch nach einer Berechnung, welche von der untersuchenden Behörde auf

Grund der Hauptabmessungen des Schiffes: Länge, Breitenmaße und Höhe zwischen der Wasserlinie des leeren Schiffes und der Linie des größten zulässigen Tiefgangs vorgenommen wird.

Bei den für den Personenverkehr bestimmten Dampfschiffen setzt die Behörde fest, welche größte Zahl von Personen an Bord genommen werden darf. Diese Zahl ist an einer geeigneten Stelle des Schiffes anzuschreiben.

§ 5.

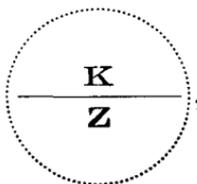
Zur Bezeichnung der Linie der größten zulässigen Eintauchung sind eiserne Klammern von 25 cm. Länge und 4 cm. Höhe und von hervortretender Farbe (weiß oder hellroth auf dunkelm, schwarz auf hellem Grunde) zu verwenden. An eisernen Schiffen, die im Eigenthume und Betrieb des Staates oder einer vom Staate konzessionirten Schifffahrtsunternehmung stehen, kann an die Stelle der Klammer ein aufgemalter Strich von gleicher Länge und Höhe und von entsprechender Farbe treten.

Die Unterkante der Klammer oder des Striches muß mit der festgesetzten Linie der größten zulässigen Eintauchung zusammenfallen.

Die Klammern, bzw. die Freibordstriche sind an beiden Seiten in der Regel Mittschiffs, bei Dampfschiffen am Vorder- und am Hinterschiff, bei nicht mit festem Deck versehenen Segelschiffen da anzubringen, wo das Freibord die geringste Höhe hat. Auf der sichtbaren Oberfläche der Klammern sind einzuhauen:

innerhalb eines Ringes der Anfangs- und der Endbuchstabe des Sitzes der Behörde, welche die Prüfungsurkunde

ausstellt, z. B.



, daneben die Tonnenzahl der

Ladefähigkeit des Schiffes in arabischen Zahlen. Bei den Personendampfschiffen kann von dieser Anschreibung der Ladefähigkeit abgesehen werden.

§ 6.

Die Prüfungsurkunde wird nach den beigefügten Formularen (Anlage I und II) ausgefertigt.

§ 7.

Auf Motorenboote (Boote mit Petrol-, Naphta- oder Elektromotoren- u. s. f. Betrieb) finden die vorstehend für die Dampfboote gegebenen Bestimmungen sinngemäße Anwendung.

Ruderboote unterliegen den vorstehenden Bestimmungen nicht.

B. Vorschriften zur Verhütung von Gefahren in den Häfen und auf der Fahrt.

§ 8.

Die Hafeneinfahrten sind während der Nacht, und zwar von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, zu beleuchten.

Zur Bezeichnung des rechtsseitigen Hafenkopfes (vom Lande aus gesehen) ist die Anwendung eines rothen Lichtes zulässig. Unter allen Umständen aber muß die Beleuchtung in einer Weise bewirkt werden, daß sich die Lichter auf den Hafenköpfen nicht nur von allen im Hintergrund des Hafengebietes befindlichen, sondern auch von den für die Schiffe vorgeschriebenen Lichtern wesentlich unterscheiden.

Die Dampfbootanlandestellen sind in der Nacht zu der Zeit, zu welcher das Anlaufen von Dampfbooten zu erwarten ist, zu beleuchten.

Für die Abgabe der in der Signalordnung, Anlage III, näher bestimmten Signale müssen in den Häfen und an den Dampfbootanlandestellen angebracht sein:

- a. ein weithin hörbares, tieftönendes Nebelhorn;
- b. eine helltönende Nebelglocke.

Ferner muß in jedem Haupthafen eine Signalkanone sich befinden und ein mit den nöthigen Geräthschaften ausgerüstetes Rettungsboot in Bereitschaft gehalten werden.

§ 9.

Die Errichtung von Kahnstationen für den regelmäßigen Personenverkehr der Dampfschiffe ist nicht zulässig.

§ 10.

Die in den folgenden Ziffern 1 bis 5 erwähnten Lichter, und keine anderen, müssen bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang geführt werden.

1. Ein Dampfschiff muß, wenn es in Fahrt ist, führen:
 - a. am Buge, und zwar mindestens 3,5 m. über dem Hauptdecke, ein helles weißes Licht, so eingerichtet und angebracht, daß es gleichmäßig über einen Bogen des Horizontes von 20 Kompaßstrichen und zwar 10 Striche von vorne nach jeder Seite sichtbar ist;
 - b. an der rechten Seite ein grünes Licht, so eingerichtet und angebracht, daß es gleichmäßig über einen Bogen des Horizontes von 10 Kompaßstrichen von vorne nach rechts sichtbar ist;
 - c. an der linken Seite ein rothes Licht, so eingerichtet und angebracht, daß es gleichmäßig über einen Bogen des Horizontes von 10 Kompaßstrichen von vorne nach links sichtbar ist;
 - d. am Heck ein blaues Licht, so eingerichtet und angebracht, daß es gleichmäßig über einen Bogen des Horizontes von 16 Kompaßstrichen und zwar 8 Striche von rückwärts nach jeder Seite sichtbar ist.
2. Segelschiffe, Güterschleppschiffe und Trajektkähne haben zu führen:

- a. wenn sie selbstständig fahren, am Bug (Gras) ein weißes Licht; dasselbe muß bei Güterschleppschiffen und Trajektkähnen die oben (Ziffer 1a) für die Dampfschiffe vorgeschriebene Einrichtung haben;
- b. wenn sie im Anhang eines Dampfschiffes sich befinden, außerdem noch am Heck (an der Wanne) ein weißes Licht, welches über einen Bogen des Horizontes von 16 Kompaßstrichen und zwar 8 Striche von rückwärts nach jeder Seite sichtbar ist.

Auf geschleppten Flößen ist ebenfalls am hinteren Ende ein weißes Licht aufzustellen.

3. Ein Segelschiff, welchem von einem andern Schiff die Absicht des Vorfahrens (Ueberholens) kundgegeben wird (§ 11, Ziff. 8, Abs. 2), muß diesem vom Heck (von der Wanne) aus ein helles weißes Licht, welches hin und her zu schwenken ist, zeigen.

4. Segelyachten, Fischerboote und Ruderboote haben bei Annäherung von oder zu Dampfschiffen rechtzeitig ein weißes Licht zu zeigen.

5. Jedes außerhalb der Häfen und Landungsstellen vor Anker liegende Schiff muß ein helles weißes Licht zeigen, welches nach allen Richtungen sichtbar ist.

6. Die an den Anlandestellen der Häfen vertaut liegenden Fahrzeuge müssen nach Maßgabe der in der betreffenden Hafenordnung hierwegen enthaltenen Bestimmung oder auf Aufforderung der Hafenbehörde (des Hafenmeisters) jedem in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang einlaufenden Dampfschiffe und den von diesem geführten Schleppschiffen an den der Hafeneinfahrt zugekehrten Schiffsenden und an den am weitesten hervorragenden Schiffstheilen (Radkästen) helle weiße Lichter zeigen.

7. Die Lichter sollen in dunkler Nacht bei klarer Luft sichtbar sein:

a. bei Dampfschiffen :

das Licht am Bug auf 5 km.,

die Seitenlichter auf 3 km.,

das Hecklicht auf 0,5 km.;

b. bei Segelschiffen, Güterschleppschiffen und Trajekt-
kähnen :

das weiße Licht auf 2 km.;

c. bei Gondeln und Ruderbooten auf 1 km.

8. Die Seitenlichter der Dampfschiffe müssen so angebracht sein, daß sie annähernd die Breite des Schiffes darstellen; bei Raddampfern sind sie, soweit thunlich, gegen die Außenkanten der Radkästen hin zu befestigen. Außerdem müssen diese beiden Seitenlichter von der Innenbordseite mit Schirmen versehen sein, welche so weit vor den Lichtern herausragen, daß diese nicht über den Bug von der anderen Seite her gesehen werden können.

§ 11.

1. Kein Schiff soll in den Kurs eines anderen auf der Fahrt begriffenen Fahrzeuges einfahren, so daß es solches in seinem Laufe stört.

2. Wenn zwei Dampfschiffe sich in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung einander nähern, so daß dadurch Gefahr des Zusammenstoßes entsteht, so muß jedes Schiff seinen Kurs nach rechts ändern, damit sie einander links vorbeifahren.

Diese Bestimmung findet nur dann Anwendung, wenn Schiffe sich in solcher Weise in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung einander nähern, daß dadurch Gefahr des Zusammenstoßes entsteht, nicht aber dann, wenn zwei Schiffe, sofern sie beide ihren Kurs beibehalten, frei von einander passiren müssen.

Dieselbe findet daher nur in solchen Fällen Anwendung, wenn bei Tage jedes der beiden Schiffe den Bug, den Mast und den Kamin des andern mit seinem Bug, Mast und Kamin

in einer Linie oder nahezu in einer Linie sieht und wenn bei Nacht jedes der beiden Schiffe in solcher Stellung sich befindet, daß beide Seitenlichter des anderen Schiffes zu sehen sind.

3. Wenn die Kurse zweier Dampfschiffe sich so kreuzen, daß dadurch Gefahr des Zusammenstoßes entsteht, so muß dasjenige Dampfschiff aus dem Wege gehen, welches das andere an seiner rechten Seite hat.

4. Wenn ein Dampfschiff und ein Segelschiff in solcher Richtung fahren, daß für sie die Gefahr des Zusammenstoßes entsteht, so muß das Dampfschiff dem Segelschiffe aus dem Wege gehen.

Dampfschiffe haben sich unter allen Umständen, namentlich bei stürmischer Witterung, von Segelschiffen und kleinen oder schwer beladenen Fahrzeugen derart entfernt zu halten und nöthigenfalls die Maschine abzustellen, daß für diese Fahrzeuge beim Vorüberfahren durch den Wellenschlag keine Gefahr entsteht.

Den in die Häfen ein-, bezw. aus denselben auslaufenden Dampfschiffen müssen Gondeln und andere kleine Schiffe auf entsprechende Entfernung aus dem Wege gehen.

5. Jedes Dampfschiff, welches einem Schiff in gefahrdrohender Weise nahekommt, muß die Fahrt vermindern oder, wenn nöthig, stoppen und rückwärts gehen.

Tritt dieser Fall bei zwei Dampfschiffen ein, so hat dasjenige derselben, welches die Gefahr zuerst wahrnimmt, das andere Dampfschiff durch Abgabe des Alarmsignales mit der Dampfpeife auf die drohende Gefahr aufmerksam zu machen, welches Signal von dem anderen Dampfschiffe sofort zu erwidern ist.

In gleicher Weise hat ein Dampfschiff, wenn es sich in gefahrdrohender Weise einem Segelschiffe, Fischerkahn, einer Gondel und dgl. nähert, diese Fahrzeuge durch das Alarmsignal mit der Dampfpeife auf die Gefahr aufmerksam

zu machen. Das Segelschiff, wenn es die Gefahr früher bemerken sollte, als das sich nähernde Dampfschiff, ist ebenfalls verpflichtet, mittelst des Alarmsignales mit dem Nebelhorne die Aufmerksamkeit des Dampfschiffes wachzurufen.

6. Wenn ein Dampfschiff während der Fahrt manövrirunfähig wird, so hat dasselbe den in gefahrdrohender Weise sich nähernden Schiffen diesen Umstand durch das in der Signalordnung hiefür vorgesehene Signal bekannt zu geben.

7. Wenn zwei Segelschiffe sich einander nähern, so daß dadurch Gefahr des Zusammenstoßes entsteht, so muß eines von ihnen dem anderen, wie nachstehend angegeben, ausweichen, nämlich:

- a. Ein Segelschiff, welches mit vollem Winde (jedoch nicht in der Kielrichtung) fährt, muß einem mit Seitenwind (gestreckten Schnüren) fahrenden Schiffe aus dem Wege gehen;
- b. von zwei Schiffen, die in entgegengesetzter Richtung mit Seitenwind (gestreckten Schnüren) auf einander zufahren, muß dasjenige Schiff aus dem Wege gehen, welches den Wind von der linken Seite hat;
- c. wenn zwei Schiffe mit vollem Winde (jedoch nicht in der Kielrichtung) segeln und denselben von verschiedenen Seiten haben, so muß dasjenige Schiff, welches den Wind von der linken Seite hat, dem andern aus dem Wege gehen;
- d. von zwei Schiffen, welche mit vollem Winde segeln und den Wind von derselben Seite haben, muß dasjenige Schiff ausweichen, welches auf der Windseite liegt;
- e. ein Schiff, welches mit vollem Winde in der Kielrichtung fährt, muß jedem Schiffe aus dem Wege gehen.

8. Ohne Rücksicht auf irgend eine der in den vorstehenden Ziffern enthaltenen Regeln ist jedes Schiff, gleich-

viel ob Dampfschiff oder Segelschiff, wenn es ein anderes Schiff überholt, verpflichtet, diesem letzteren aus dem Wege zu gehen.

Ein Dampfschiff, das bei Nacht neben einem Segelschiff vorfahren will, hat diese Absicht durch 5 kurze Piffe mit der Dampfpeife kundzugeben.

9. Zur Bekanntgabe der Art und Weise des Ausweichens sind die in der Signalordnung (Anlage III) vorgesehenen Kursänderungssignale anzuwenden.

10. In allen Fällen, in welchen nach den obigen Regeln das eine von zwei Schiffen dem anderen aus dem Wege zu gehen hat, muß dieses letztere Schiff seinen Kurs beibehalten.

§ 12.

1. Bei unsichtigem Wetter (Nebel, Schneegestöber u. s. w.) müssen die in der Signalordnung (Anlage III) beschriebenen Signale sowohl bei Tag als bei Nacht folgendermaßen angewendet werden :

- a. Jedes Dampfschiff in Fahrt muß mit seiner Dampfpeife in der Minute drei langgezogene Piffe in gleichen Zwischenpausen abgeben ;
- b. jedes Segelschiff, jeder Trajektkahn und jedes Güterschleppschiff in selbständiger Fahrt muß mit seinem Nebelhorn in der Minute mindestens einen langgezogenen Ton abgeben. Diese Fahrzeuge haben, so lange die Nebelsignale der Dampfschiffe in Hörweite sind, kurze Töne mit dem Nebelhorn in rascher Aufeinanderfolge abzugeben. Das letztere hat auch von Fischerschiffen zu geschehen ;
- c. Fahrzeuge, die geschleppt werden, haben, so lange sie sich in der Hörweite der Nebelsignale kreuzender oder begegnender Schiffe befinden und wenn sie sich einer anzulaufenden Hafeneinfahrt nähern, in der Minute mindestens einen langgezogenen Ton mit dem Nebelhorn abzugeben ;

- d. sobald die Nebelsignale eines Dampfschiffes oder eines Segelschiffes vernommen werden, hat jedes Dampfschiff statt des Nebelsignales die in der Signalordnung (Anlage III) festgesetzten Erkennungssignale so lange abzugeben, bis jene Schiffssignale außer Hörweite sind;
- e. sobald das Nebelhorn einer anzulaufenden Dampferstation vernommen wird, hat jedes Dampfschiff statt des Nebelsignales das in der Signalordnung (Anlage III) vorgeschriebene Hafeneinfahrtssignal I zu geben.

Sobald die Nebelglocke vernommen wird, ist von dem einlaufenden Dampfschiffe das Hafeneinfahrtssignal II so lange abzugeben, bis das Glockensignal zur Hafeneinfahrt gegeben wird;

- f. Dampfschiffe sowohl als Segelschiffe, welche außerhalb der Häfen oder Anlandestellen geankert sind, müssen, so lange sie die Nebelsignale von anderen Schiffen wahrnehmen, in Zwischenpausen von nicht mehr als einer Minute die Glocke läuten, bezw. mit dem Nebelhorn zwei kurze, rasch aufeinanderfolgende Töne abgeben.

2. Wenn ein Dampfschiff die Nebelsignale eines anderen Schiffes wahrnimmt und aus der Richtung und Stärke derselben, sowie aus der Art des Signales hervorgeht, daß sich das andere Schiff in solcher Stellung befindet, welche ein Ausweichen erfordert, so hat es vor Allem die Fahrgeschwindigkeit zu mäßigen und nöthigenfalls die Maschine ganz abzustellen.

Erst nach erlangter Kenntniß über die gegenseitige Stellung der beiden Schiffe zu einander darf unter vorzüglichster Anwendung des Steuers und der Maschinenkraft das Ausweichmanöver durchgeführt werden.

3. Bei Nebelwetter und Schneegestöber ist das Schleppen von Flößen untersagt.

Die Vornahme von Wasserbauarbeiten in den dem Dampferverkehre dienenden Theilen der Hafenbecken, in und

vor den Hafeneinfahrten und auf den vorgeschriebenen Fahrkursen der Dampfschiffe hat beim Nebelwetter und Schneegestöber zu unterbleiben. Sollte sich die Durchführung derartiger Arbeiten nicht auf nebelfreies Wetter verschieben lassen, so müssen Zeit und Ort der Vornahme derselben den fahrplanmäßig verkehrenden Dampfschiffen rechtzeitig bekannt gegeben werden.

In diesem Falle haben die schwimmenden Baumaschinen und Arbeitsschiffe (Lauen) in gleicher Weise die Nebelsignale abzugeben, wie sie für die Fahrzeuge in Fahrt, Ziff. 1, *a*, *b*, *c*, vorgeschrieben sind.

§ 13.

1. Die Einfahrt der Dampfschiffe in die Häfen, sowie die Ausfahrt soll womöglich mit verringerter Kraft geschehen.

2. Wenn zwei einen Hafen anlaufende Schiffe sich gleichzeitig der Hafenucke nähern, so hat dasjenige Schiff, welches das andere an der rechten Seite hat, diesem letzteren den Vorrang für die Einfahrt zu lassen. Ein Dampfschiff geht hierbei aber jedem nicht unter Dampf gehenden Schiffe vor, es sei denn, daß ein mit kräftigem Wind segelndes Schiff augenscheinlich nicht in der Lage ist, ohne eigene Gefahr dem Dampfschiff das Fahrwasser frei zu lassen.

3. Wenn zwei oder mehrere Dampfschiffe zu einer und derselben Zeit zur Ausfahrt aus dem Hafen bereit sind, so erhält dasjenige Dampfschiff den Vorrang, welches vermöge seiner Aufstellung am schnellsten und ohne Gefährdung anderer Schiffe die Ausfahrt zu bewirken vermag.

Das nachfolgende Schiff darf erst dann sich in Bewegung setzen, wenn das erstere die Hafenucke verlassen hat.

Ist das vorhergehende Schiff rückwärts aus dem Hafen gefahren, so darf bei Nacht, Sturm, Nebel und Schneegestöber das folgende Schiff erst dann den Hafen verlassen, wenn ersteres abgeschwenkt und seinen vorgeschriebenen

Kurs eingeschlagen hat. Dasselbe hat das in der Signalordnung (Anlage III) hierfür vorgeschriebene Signal zu geben.

4. Bei Tage und in ruhiger Nacht ist es gestattet, die Abfahrt aus dem Hafen zu bewerkstelligen, wenn ein ankommendes Dampfschiff noch mindestens 500 m. von der Hafenucke entfernt ist.

Die Absicht der Ausfahrt muß jedoch schon früher, und zwar durch das in der Signalordnung (Anlage III) für diesen Fall vorgeschriebene Signal, kundgegeben werden, und die Abfahrt darf erst dann bewerkstelligt werden, wenn das ankommende Dampfschiff in genügender Entfernung von der Hafenucke die Maschine abgestellt und dies durch Erwidern des Signals bekannt gegeben hat.

Bei unsichtigem Wetter ist das gleiche Verfahren zu beobachten, sobald das einlaufende Schiff mit der Abgabe des Hafeneinfahrtssignales I begonnen hat.

5. Wenn in stürmischer Nacht ein Dampfschiff sich bis auf 1 Kilometer dem Hafen genähert hat, ebenso wenn bei unsichtigem Wetter (Nebel, Schneegestöber u. s. w.) das Hafeneinfahrtssignal II eines ankommenden Schiffes gehört wird, darf kein Schiff mehr den Hafen verlassen oder die Hafenucke verstellen.

§ 14.

Der Schiffsführer ist bei Eintreten eines Unglücksfalles verpflichtet, hievon schleunigst benachbarte Orte und Schiffe zu benachrichtigen. Hierzu hat er die in der Signalordnung (Anlage III) vorgesehenen Nothsignale anzuwenden.

§ 15.

Motorenboote (vgl. § 7) sind hinsichtlich der Lichterführung, der Ausweichregeln und der Signalgebung den Dampfschiffen gleichgestellt, mit der Maßgabe, daß zur Abgabe der Signale eines der vorgeschriebenen akustischen Signalmittel (Pfeife oder Horn) genügt.

Für kleine Dampfboote genügt eine einfache Dampfpeife.

Bei kleinen Motoren- und Dampfbooten kann das Buglicht niedriger als im § 10, Ziffer 1, a, vorgeschrieben ist, angebracht und auch mit den Seitenlichtern in einem Gehäuse vereinigt werden.

C. Beförderung von gefährlichen Stoffen.

§ 16.

Sprengstoffe.

(Ausgesetzt.)

§ 17.

Aetzende und giftige Stoffe.

(Ausgesetzt.)

(Hiezu Entwurf.)

Entwurf zu § 17.

1. Sollen mit anderen Schiffen als denen der staatlichen oder staatlich konzessionirten Dampfschiffahrts-Unternehmungen ätzende Stoffe, wie Säuren u. s. w., transportirt werden, so hat im einzelnen Falle die Hafen- oder die Ortspolizeibehörde des Einladeorts zu bestimmen, ob diese Stoffe auf besonderen Fahrzeugen zu führen sind oder mit anderen Gütern verladen werden dürfen. Gestattet sie die Verladung mit anderen Gütern, 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-, Hafen-, Zoll- und Wasserbaubeamten vorzeigen muß.

2. Nicht flüssige Arsenikalien, namentlich arsenige Säure (Hüttenrauch), gelbes Arsenik (Rauschgelb, Auripigment),

rothes Arsenik (Realgar), Scherbenkobalt (Fliegenstein), dürfen auf dem Bodensee nur dann versandt werden, wenn auf jedem Versandtstück in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte „Arsenik (Gift)“ angebracht sind und die Verpackung in nachstehender Weise bewirkt worden ist:

entweder

- a. in doppelten Fässern oder Kisten, wobei die Böden der Fässer mit Einlagereifen, die Deckel der Kisten mit Reifen oder eisernen Bändern gesichert sein, die inneren Fässer oder Kisten von starkem trockenem Holze gefertigt und inwendig mit dichter Leinwand oder ähnlichen dichten Geweben verklebt sein müssen,

oder

- b. in Säcken von getheerter Leinwand, welche in einfache Fässer von starkem trockenem Holze verpackt sind,

oder

- c. in verlötheten Blechcylindern, welche mit festen Holzmänteln (Ueberfässern) bekleidet sind, deren Böden mit Einlagereifen gesichert sind.

3. Flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäure, dürfen auf dem Bodensee nur dann versandt werden, wenn

- a. auf jedem Versandtstücke in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte „Arsenik (Gift)“ angebracht sind;
- b. bei Verschickung in Ballons, Flaschen oder Krucken diese Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefäße oder geflochtene Körbe eingeschlossen sind;
- c. bei Verschickung in Metall-, Holz- oder Gummibehältern diese Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sind.

Diese Vorschriften gelten auch für die Gefäße, in welchen flüssige Arsenikalien transportirt worden sind.

4. Andere giftige Metallpräparate (giftige Metallfarben, Metallsalze u. s. w.), wohin insbesondere Quecksilberpräparate, als: Sublimat, Kalomel, weißes und rothes Präcipitat, Zinnober, ferner Kupfersalze und Kupferfarben, als: Kupfervitriol, Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente, desgleichen Bleipräparate, als: Bleiglatte (Massikot), Mennige, Bleizucker und andere Bleisalze, Bleiweiß und andere Bleifarben, auch Zinkstaub, sowie Zinn- und Antimonasche gehören, dürfen nur in dichten, von festem trockenem Holz gefertigten, mit Einlagereifen, bezw. Umfassungsbändern versehenen Fässern oder Kisten versendet werden. Die Umschließungen müssen so beschaffen sein, daß durch die beim Transport unvermeidlichen Erschütterungen, Stöße u. s. w. ein Verstauben der Stoffe durch die Fugen nicht eintritt.

5. Wenn solche Giftstoffe (nicht flüssige und flüssige Arsenikalien und andere giftige Metallpräparate) in Mengen von 5000 und mehr kg. versendet werden sollen, so dürfen sie in Schiffen, welche andere Güter enthalten, nur in besonderen, wasserdicht abgeschlossenen Abtheilungen derselben verladen werden. Vor der Verladung muß der Schiffer der Polizei- oder Hafenbehörde Anzeige erstatten. Diese hat sich davon zu überzeugen, daß die zur Aufnahme der Giftstoffe bestimmten Abtheilungen des Schiffes wirklich wasserdicht abgeschlossen sind.

Ingleichen ist, falls solche Giftstoffe in Mengen unter 5000 kg. zusammen mit anderen Gegenständen transportirt werden sollen, darauf zu achten, daß die Giftstoffe absondert von Nahrungs- und Genußmitteln gestaut werden. Ueber die von der Polizei- oder Hafenbehörde getroffenen Anordnungen hat sie dem Schiffer eine Bescheinigung zu erteilen.

6. Die Polizei- oder Hafenbehörde des Absendungs-ortes hat die Verladung zu untersagen, wenn die Colli Beschädigungen erlitten haben, welche ohne deren Eröffnung wahrzunehmen sind.



Prüfungsurkunde.

Das { dem } zu.....
 { der }
 gehörige { hölzerne } schiff, { genannt.....
 { eiserne } { bezeichnet mit Nummer.....

von einer Ladefähigkeit von Tonnen
 ist in allen seinen Theilen und Zubehörungen untersucht, mit der
 größten zulässigen Eintauchung in nachfolgend aufgeführter Weise
 bezeichnet, und mit der im folgenden Verzeichniß angeführten Be-
 mannung und Ausrüstung versehen, für die Bodensee-Schiffahrt
 tauglich befunden worden.

Auf Grund dieser Urkunde darf dieses Fahrzeug zur Bodensee-
 Schiffahrt so lange benützt werden, als es sich in dem erwähnten
 Zustande befindet und bis eine wesentliche Aenderung oder Er-
 neuerung wichtiger Schiffstheile vorgenommen wird.

Urkundlich unter amtlicher Vollziehung und Besiegelung.

....., den^{ten}

.....

Zulässige Eintauchung.

Die im beladenen Zustande zulässige Eintauchung des Schiffes ist an jeder Seite desselben

mitschiffs	}	mit	{ eisernen Klammern	}	von 25 cm. Länge
vorn und hinten			 aufgemalten Strichen		und 4 cm. Breite

bezeichnet worden.

Die Linie der größten zulässigen Eintauchung geht durch die Unterkante der { Klammern }
Striche}. Das Freibord beträgt hiernach (Angabe des Maßes an den Stellen der Freibordzeichen):

Bemannung.

Zur sicheren Fahrt des Schiffes muß sich die nachverzeichnete Besatzung auf demselben befinden:

.....
.....

Ausrüstung.

Wenn das Schiff in Fahrt ist, müssen auf demselben vorhanden sein:

(folgt Verzeichniß).

(Bei zum Personenverkehre bestimmten Dampfschiffen.)

Die größte Zahl von Reisenden, welche an Bord genommen werden darf, beträgt:

.....

Urkunde über fernere Untersuchung.

Das vorstehend benannte Schiff ist heute nach vorgenommener
 Aenderung }
 Erneuerung von } auf Antrag des

..... zu

in allen seinen Theilen und Zubehörungen untersucht worden. Es
 hat sich ergeben, daß

.....

.....

.....

....., den^{ten}

(Bezeichnung der Behörde und Unterschrift.)

Anlage III.

Signal-Ordnung

für

die Bodensee-Schifffahrt.

I. Nebelsignale.

Sind von den Dampfschiffen stets mit der Dreiklangpfeife zu geben.

Signal Nr.	Name und Bedeutung des Signals.	Art und Weise der Signalisirung.	Beantwortung des Signals.
1	Nebelsignal der Dampfschiffe im See (§ 12, Ziffer 1 a).	In der Minute 3 langgezogene Pfeife in gleichen Zwischenpausen.	Ist von den Dampfschiffen mit Signal Nr. 2 a oder 2 b zu beantworten; bei den anderen Schiffen kommen die Signale Nr. 4 b oder Nr. 5 zur Anwendung.
2 a	Erkennungssignal der Dampfschiffe auf Kursfahrten mit geraden Kursnummern *) (§ 12, Ziffer 1 d).	U U	Ist von jedem Dampfschiffe mit dem eigenen Erkennungssignale zu beantworten.
2 b	Desgleichen mit ungeraden Kursnummern **) (§ 12, Ziffer 1 d).	U U U	

*) Es haben gerade Nummern die Fahrten in der Richtung:
Bregenz—Lindau—Friedrichshafen—Meersburg—Konstanz;
vom Schweizer Ufer nach dem österreichischen und deutschen Ufer;
Rorschach—Romanshorn;
Ludwigshafen—Meersburg—Konstanz.

**) Es haben ungerade Nummern die Fahrten in der Richtung:
Konstanz—Meersburg—Friedrichshafen—Lindau—Bregenz;
vom deutschen und österreichischen Ufer nach dem Schweizer Ufer;
Romanshorn—Rorschach;
Konstanz—Meersburg—Ludwigshafen.

Signal Nr.	Name und Bedeutung des Signals.	Art und Weise der Signalisirung.	Beantwortung des Signals.
3	Nebelsignal eines Dampfschiffes, welches außerhalb eines Hafens geankert ist (§ 12, Ziffer 1 f).	UUUUUUUUUU In der Minute mindestens einmal mit der Glocke zu läuten.	Ist von jedem Dampfschiffe mit dem eigenen Erkennungssignale zu beantworten.
4 a	Nebelsignal der Segelschiffe, Trajektkähne und Güterschleppschiffe in selbstständiger Fahrt und außer Hörweite von Dampfschiff-Nebelsignalen (§ 12, Ziffer 1 b).	— In der Minute ein langgezogener Ton mit dem Nebelhorne.	Wird von den Dampfschiffen mit dem Erkennungssignale (Nr. 2 a oder 2 b) beantwortet.
4 b	Desgleichen auch von Fischerschiffen in Hörweite von Nebelsignalen der Dampfschiffe (§ 12, Ziffer 1 b).	UUUUUUUUUU In rascher Aufeinanderfolge kurze Töne mit dem Nebelhorne.	Wird von den Dampfschiffen mit dem Erkennungssignale (Nr. 2 a oder 2 b) beantwortet.
5	Nebelsignal der Segelschiffe, Trajektkähne und Güterschleppschiffe, wenn solche in Schlepp von Dampfschiffen sich befinden, und zwar: a) solange sie in Hörweite der Nebelsignale anderer Schiffe sind, und b) bei der Annäherung an den anzulaufenden Hafen (§ 12, Ziffer 1 c).	— In der Minute ein langgezogener Ton mit dem Nebelhorne.	Wird von Dampfschiffen mit dem Erkennungssignale beantwortet.
6	Nebelsignal eines Segelschiffes, welches außerhalb eines Hafens geankert ist (§ 12, Ziffer 1 f).	UU In der Minute mindestens einmal 2 rasch aufeinanderfolgende kurze Töne mit dem Nebelhorne.	

Signal Nr.	Name und Bedeutung des Signals.	Art und Weise der Signallsirung.	Beantwortung des Signals.
7	<p>Nebelsignal des Wärters an der Hafenucke.</p>	<p>— — — In der Minute 3 langgezogene Töne mit dem Nebelhorne. Anhaltendes Läuten mit der Nebelglocke mit entsprechenden Zwischenpausen. Diese Signallsirung hat sofort beim Wahrnehmen von Nebelsignalen der Schiffe zu beginnen und ist bis zur Einfahrt derselben fortzusetzen.</p>	<p>Wird von den Dampfschiffen mit dem Hafeneinfahrtssignale I beantwortet, sobald das Nebelhorn, und mit dem Hafeneinfahrtssignale II, sobald die Nebelglocke gehört wird (§ 12, Ziffer 1 e).</p>
8	<p>Hafeneinfahrtssignal I ist von den Dampfschiffen zu geben, sobald das Nebelhorn einer anzulaufenden Dampferstation vernommen wird, und zwar so lange, bis die Nebelglocke gehört wird (§ 12, Ziffer 1 e).</p>	<p>— — — 2 langgezogene Pflfe mit einer kurzen Zwischenpause.</p>	
9	<p>Hafeneinfahrtssignal II ist von den Dampfschiffen zu geben, sobald die Nebelglocke einer anzulaufenden Dampferstation vernommen wird, und zwar so lange, bis das Glockensignal zur Einfahrt vom Dampfschiffe aus gegeben wird (§ 12, Ziffer 1 e).</p>	<p>— — — 3 langgezogene Pflfe in gleichen Zwischenpausen.</p>	

II. Manöversignale.

Sind von den Dampfschiffen stets mit der einfachen Dampfpeife zu geben.

Signal Nr.	Name und Bedeutung des Signals.	Art und Weise der Signalisirung.	Beantwortung des Signals.
10	<p>Abfahrtssignal. Durch dasselbe verlangt ein Dampfschiff, welches die Ausfahrt bewerkstelligen will, von einem im Einlaufen begriffenen Dampfschiffe, daß letzteres die Ausfahrt freilasse. (§ 13, Ziffer 4).</p>	<p style="text-align: center;">0 0 0</p> <p>3 kurze Piffe in gleichen Zwischenpausen.</p>	Ist von dem anderen Dampfschiffe mit dem gleichen Signale zu beantworten.
11	<p>Abschwenkungssignal ist bei unsichtigem Wetter zu geben, wenn ein von einer Dampferstation rückwärts abgefahrenes Dampfschiff abgeschwenkt und den vorgeschriebenen Kurs eingeschlagen hat (§ 13, Ziffer 3).</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>Ein langgezogener Piff.</p>	
12	<p>Ueberholungssignal bei Nacht eines Dampfschiffes, welches bei Nacht neben einem Segelschiff vorfahren will (§ 11, Ziffer 8).</p>	<p style="text-align: center;">0 0 0 0 0</p> <p>5 kurze Piffe.</p>	Auf dem Segelschiffe ist am Heck (an der Wanne) ein weißes Licht hin und her zu schwenken (§ 10, Ziffer 3).
13 a	<p>Kursänderungssignal. Ich richte meinen Kurs nach rechts (§ 11, Ziffer 9).</p>	<p style="text-align: center;">0</p> <p>Ein kurzer Piff.</p>	

Signal Nr.	Name und Bedeutung des Signals.	Art und Weise der Signalisirung.	Beantwortung des Signals.
13 b	Kursänderungssignal. Ich richte meinen Kurs nach links (§ 11, Ziffer 9).	0 0 2 kurze Piffe.	
13 c	Kursänderungssignal. Ich stoppe oder ich gehe zurück (§ 11, Ziffer 9).	— 0 — Ein langgezogener, ein kurzer und ein langgezogener Piff.	
III. Alarm- und Nothsignale.			
14	Alarmsignal. Dasselbe ist zu geben, um ein anderes Schiff auf eine drohende Gefahr aufmerksam zu machen, oder von einem in See befindlichen manövrirunfähigen Dampfschiffe, wenn sich demselben ein anderes Schiff in gefahrdrohender Weise nähert (§ 11, Ziffer 5).	0 0 0 0 0 0 Kurze, rasch aufeinanderfolgende Piffe oder Glockenschläge in einfacher Reihenfolge (bei Dampfschiffen), bzw. desgleichen Töne mit dem Nebelhorne (bei anderen Schiffen).	Ist mit dem gleichen Signale mit Dampf-pfeife, bzw. Nebelhorn zu beantworten.
15	Nothsignal, ist zu geben, um Hilfe zu erlangen, wenn das eigene Schiff in Noth oder Gefahr ist (§ 14).	0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 Kurze, rasch aufeinanderfolgende Piffe oder Glockenschläge in mehrfacher Reihenfolge (bei Dampfschiffen), bzw. desgleichen Töne mit dem Nebelhorne (bei anderen Schiffen). Hissen der Nothflagge (= eine große rothe Flagge), Abbrennen von Blickfeuern, Kanonenschüsse.	Ist von den Schiffen mit dem Alarmsignale und von den Häfen mit Kanonenschüssen zu beantworten.



**Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend die Revision des
Vertrages zwischen den Bodenseeuferstaaten, betreffend eine internationale Schifffahrts-
und Hafenordnung für den Bodensee. (Vom 15. Juni 1892.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1892
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.06.1892
Date	
Data	
Seite	979-1013
Page	
Pagina	
Ref. No	10 015 775

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.