Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badische Gesetz- und Verordnungsblätter - digitalisiert

Land Baden

Karlsruhe, 1803 - 1952

Nr. VIII

urn:nbn:de:bsz:31-33161

Visual Library

Gesetzes- und Verordnungs-Blatt
für das Großherzogthum Baden.

Ausgegeben zu Karlsruhe, Montag, den 19. Februar 1900.

Inhalt.

Verordnung und Bekanntmachung des Ministeriums des Innern: die Schifffahrt auf dem Untersee und auf dem Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen betreffend; des Ministeriums der Finanzen: die Rechnungsnachweisungen des Staatshaushalts für 1896 und 1897 beziehungsweise 1897 und 1898 betreffend.

Verordnung.

(Vom 2. Februar 1900.)

Die Schifffahrt auf dem Untersee und auf dem Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen betreffend.

Auf Grund der durch Allerhöchste Staatsministerialentschließung vom 30. Oktober 1899 ertheilten Ermächtigung wird zum Vollzuge der mit der Schweiz getroffenen Vereinbarung, im Einverständniß mit dem Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten und dem Finanzministerium, gemäß § 366 Ziffer 10 und § 367 Ziffer 5 des Reichsstrafgesetzbuchs und § 148 des Polizeistrafgesetzbuchs verordnet, was folgt:

I.

Der örtliche Wirkungsbereich der die Schifffahrt auf dem Untersee und dem Rheine zwischen Konstanz und Schaffhausen betreffenden Bestimmungen beginnt in Konstanz bei derjenigen Linie, welche von dem Frauenpfahl (Kugelbake) nach der nordöstlichen Ecke des Konziliumsgebäudes gezogen wird, und endigt bei der Rheinbrücke zwischen Schaffhausen und Feuerthalen.

II.

An Stelle der Artikel 3, Artikel 5 lit. e. und f., Artikel 9 Absatz 2 bis 4, Artikel 10, Artikel 12 lit. b. bis k., Artikel 13 lit. a. Absatz 2 und lit. c. bis f. der gemeinsamen Schifffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen vom 28. September 1867 (Regierungsblatt 1868 Seite 234) treten folgende Bestimmungen:

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

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 Deck versehene Schiffe 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 Schiffes aus regelmäßig geschichtetem, geschnittenem oder gespaltenem Weichholz besteht, kann die Anwendung der Windladen unterbleiben.

§ 2.

Bei der nach Artikel 5 lit. a der gemeinsamen Schifffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen 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, beziehungsweise 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;

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

4. bei Motorschiffen (Schiffen, welche mittelst Petroleum-, Benzin-, Naphtha- oder dergleichen, auch Elektro-Motoren bewegt werden) außer den in Ziffer 1, beziehungsweise Ziffer 2 vorgeschriebenen Feststellungen:

a. ob der Motor und der Treibapparat (Propeller) so beschaffen und angebracht sind, daß sie eine sichere Thätigkeit erwarten lassen, sowie ob die Motorkammer bequem zugänglich ist, gut gelüftet werden kann und hinreichend Raum bietet, damit die Bedienung des Apparates nicht behindert ist und derselbe in allen Theilen leicht untersucht werden kann;

b. ob die nöthigen Vorsichtsmaßregeln gegen Feuersgefahr getroffen sind, insbesondere ob die Behälter des Betriebsstoffes und die Rohrleitungen aus entsprechendem Material genügend stark hergestellt und die Löthstellen hart gelöthet sind, ob der Zufluß des Betriebsstoffes zum Motor auch von außerhalb der Motorkammer abschließbar, ob eine Rohrleitung mit Oelpumpe vorhanden ist, um das Arbeitsgefäß (Tank) aus dem außerhalb der Motorkammer gut geschützt und leicht zugänglich anzubringenden Vorrathsgefäß mit dem Betriebsstoff zu füllen und ob der Boden der Motorkammer mit einer zum Auffangen von Tropföl geeigneten Blechverschalung versehen ist;

c. ob der Treibapparat so eingerichtet ist, daß rasch gestoppt und vom Vorwärts- in Rückwärtsgang umgesteuert werden kann;

d. ob für den Fall, daß Personen gewerbsmäßig befördert werden sollen, die erforderlichen Sicherheitseinrichtungen vorhanden 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 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, Signalflaggen, 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 folgenden Erfordernissen genügen:

a. es müssen Einrichtungen und Geräthe vorhanden sein, um einen an Bord ausgebrochenen Brand wirksam zu bekämpfen;

b. das Dampfschiff muß versehen sein mit einer beweglichen Ueberbordleiter, sowie mit mindestens einem gehörig ausgerüsteten Rettungsnachen, welcher so anzubringen ist, daß er rasch ins Wasser gelassen und bemannt werden kann;

c. das Dampfschiff muß mit einer der Größe des Schiffes und seiner Zweckbestimmung entsprechenden Anzahl von Rettungsgürteln oder Rettungsringen ausgerüstet sein. Auf den zum Personenverkehr verwendeten Dampfschiffen sind außerdem die auf Deck aufgestellten Tische und Bänke so einzurichten, daß sie ins Wasser geworfen werden können und genügende Schwimmkraft besitzen, um ebenfalls zur Rettung von ins Wasser gerathenen Personen dienen zu können;

d. es muß ein kompensirter Kompaß, dessen Windrose einen Durchmesser von mindestens 15 cm hat, nebst der Einrichtung für dessen feste Aufstellung und Beleuchtung bei Nacht vorhanden sein;

e. zwischen dem Schiffsführer und Maschinenleiter muß eine leichte Verständigung möglich sein; auch muß vom Stande des Steuermanns aus eines der akustischen Signalmittel in Thätigkeit gesetzt werden können.

Bei kleinen Dampfbooten, insbesondere solchen, die lediglich zu Vergnügungsfahrten des Eigenthümers oder zum Verkehr zwischen nahe gelegenen Orten dienen, können die Erfordernisse nach lit. a. und b. ermäßigt oder nachgesehen werden.

Motorschiffe müssen den Erfordernissen entsprechen, welche unter d. und e. für Dampfschiffe aufgestellt sind. Ueberdies ist auf jedem Motorschiffe eine Anleitung für den Gebrauch des Motors, sowie ein Abdruck des graphischen Fahrplanes und der Steuerkurse für die Dampfschiffe auf dem Untersee und Rhein mitzuführen; die erforderlichen Abdrücke werden von den Dampfschifffahrtsverwaltungen zur Verfügung gestellt.

Auf Motorschiffen, die mittelst Petroleum, Benzin, Naphtha oder dergleichen bewegt werden, muß, um einen ausgebrochenen Brand wirksam bekämpfen zu können, in unmittelbarer Nähe der Motorkammer das nöthige Löschmaterial (Sand oder dergleichen) vorhanden sein.

Motorschiffe, worauf Personen gewerbsmäßig befördert werden, müssen mit einer entsprechenden Anzahl von Geräthen zur Rettung versehen sein.

Auf Schleppschiffen müssen mindestens zwei Rettungsringe mit Leinen vorhanden sein; auf Schiffen ohne festes Deck genügt jedoch an deren Stelle die sogenannte Lade.

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.

Der Mindestabstand dieser Linie vom Schiffsrand soll bei Lastschiffen betragen:

a. bei einer Ladefähigkeit von 30 t und mehr: 30 cm,

b. bei einer Ladefähigkeit von weniger als 30 t: 24 cm.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Bei Schiffen, 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 und, wo keine Fenster oder Oeffnungen vorhanden sind, unter dem Schiffsrand liegen.

Im Uebrigen erfolgt die Bestimmung dieser Linie nach dem Ermessen der untersuchenden Behörde, beziehungsweise 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.

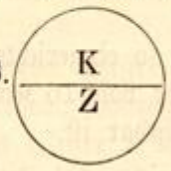
Bei den für den Personenverkehr bestimmten Schiffen setzt die Behörde fest, welche größte Zahl von Personen an Bord genommen werden darf. Diese Zahl ist an einer geeigneten Stelle des Schiffes anzuschreiben.

§ 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, beziehungsweise die Freibordstriche sind an beiden Seiten in der Regel mittschiffs, bei Dampfschiffen am Vorder- und am Hinterschiff, bei nicht mit festem Deck versehenen Schiffen 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 Personenschiffen kann von dieser Anschreibung der Ladefähigkeit abgesehen werden.

§ 6.

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

§ 7.

Auf Motorboote (kleine, nicht dem Lastenverkehr dienende Fahrzeuge mit Petroleum-, Benzin-, Naphtha- und dergleichen, auch Elektro-Motoren) finden die vorstehenden, für die Motorschiffe gegebenen Bestimmungen sinngemäße Anwendung.

Ruderboote unterliegen den vorstehenden Bestimmungen nicht.

B. Vorschriften zur Verhütung von Gefahren.

§ 8.

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

Für die Abgabe der in der Signalordnung, Anlage III, näher bestimmten Signale muß an den Dampfschiffanlandestellen im Untersee eine helltönende Nebelglocke angebracht sein.

Anlage III.

§ 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 2,5 m über dem Hauptdeck, 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. Ein Motorschiff, welches ohne beigesetztes Segel fährt, hat die unter Ziffer 1 lit. a, b und c vorgeschriebenen Lichter zu führen, mit der Maßgabe jedoch, daß das Bug-(Gras-)Licht mindestens 1,5 m hoch über dem Schiffsrand und die beiden Seitenlichter mindestens 1 m rückwärts vom Bug (Gras) anzubringen sind.

3. Motorschiffe mit beigesetztem Segel, Segelschiffe und Güterschleppschiffe haben zu führen:

a. wenn sie selbständig fahren, die nach Ziffer 1 lit. b und c für Dampfschiffe vorgeschriebenen Seitenlichter;

b. wenn sie geschleppt werden, am Bug (Gras) das nach Ziffer 1 lit. a für Dampfschiffe vorgeschriebene weiße Licht und 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.

4. Wenn ein Schiff, welches kein Hecklicht führt, bemerkt, daß ein anderes Schiff ihm vorfahren will, hat es diesem vom Heck (von der Wanne) aus ein helles weißes Licht, welches hin und her zu schwenken ist, zu zeigen. Ueberholende Dampf- oder Motorschiffe haben die Absicht des Vorfahrens durch das im § 11 Ziffer 8 Absatz 2 vorgeschriebene Signal rechtzeitig anzuzeigen.

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

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

a. bei Dampfschiffen:
das Licht am Bug auf 3 km,
die Seitenlichter auf 2 km,
das Hecklicht auf 0,5 km;

b. bei Motorschiffen, Segelschiffen und Güterschleppschiffen:
das Licht am Bug (Gras) auf 3 km,
die Seitenlichter und das Licht am Heck (an der Wanne) auf 2 km.

7. 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. Diese letztere Vorschrift gilt für alle Schiffe, die Seitenlichter führen.

8. Auf den Rheinstrecken vom Frauenpfahl bei Konstanz bis Ermatingen-Staad und von Oberstaad bis Schaffhausen dürfen bis auf Weiteres die Dampfschiffe zur Beleuchtung des Fahrwassers und der Landungsstellen am Bug ein elektrisches Licht (Scheinwerfer) führen. In diesem Falle haben sie jedem andern Schiffe auszuweichen.

Bei der Begegnung zweier Dampfschiffe, welche elektrisches Licht führen, ist dieses Licht von der Zeit an, wo die Schiffe sich in Sicht kommen, bis nach erfolgter Vorüberfahrt abzublenden.

Die Pflicht zur Führung der Seitenlichter (Ziffer 1 lit. b und c) bleibt auch während der Anwendung des elektrischen Lichtes bestehen; während der Vorüberfahrt mit abgeblendetem Scheinwerfer muß auch das weiße Buglicht (Ziffer 1 lit. a) vorhanden sein.

§ 11.

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

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

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 an einander links vorbeifahren.

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. Motorschiffe ohne beigesetztes Segel stehen hinsichtlich dieser Ausweichregel — Ziffer 2 und 3 — den Dampfschiffen gleich.

5. Wenn ein Dampfschiff und ein Segelschiff oder ein Motorschiff mit beigesetztem Segel in solcher Richtung fahren, daß für sie die Gefahr des Zusammenstoßes entsteht, so muß das Dampfschiff dem anderen Schiffe aus dem Wege gehen. Im gleichen Falle muß ein Motorschiff ohne beigesetztes Segel einem Segelschiffe aus dem Wege gehen.

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

In der Umgebung der Landungs- und Haltestellen müssen Gondeln und andere kleine Schiffe den an- und abfahrenden Dampfschiffen auf entsprechende Entfernung aus dem Wege gehen.

6. Jedes Dampfschiff und jedes Motorschiff, welches einem Schiffe oder sonstigen Fahrzeuge in gefahrdrohender Weise nahe kommt, muß die Fahrt vermindern oder, wenn nöthig, stoppen und rückwärts gehen.

Dabei hat dasjenige Schiff, welches die Gefahr zuerst wahrnimmt, das andere Schiff oder sonstige Fahrzeug durch Abgabe des Alarmsignals mit der Dampfpfeife oder mit dem Nebelhorn auf die drohende Gefahr aufmerksam zu machen. Dieses Alarmsignal ist von dem anderen Schiffe sofort zu erwidern.

7. Wenn ein Dampfschiff oder ein Motorschiff ohne beigesetztes Segel während der Fahrt manövrirunfähig wird oder sonst außer Stande ist, vorschriftsmäßig auszuweichen, so hat dasselbe den in gefahrdrohender Weise sich nähernden Schiffen diesen Umstand durch das in der Signalordnung hiefür vorgesehene Signal bekannt zu geben.

8. Ohne Rücksicht auf irgend eine der in den vorstehenden Ziffern enthaltenen Regeln ist jedes Schiff, gleichviel ob Dampfschiff, Motorschiff oder Segelschiff, wenn es ein anderes Schiff überholt, verpflichtet, diesem letzteren aus dem Wege zu gehen.

Die Absicht, einem anderen Schiffe vorzufahren, hat bei Nacht ein Dampfschiff durch fünf kurze Pfiffe mit der Dampfpfeife, ein Motorschiff durch fünf kurze Töne mit dem Nebelhorn kundzugeben.

9. Erscheint es veranlaßt, die Art und Weise des Ausweichens bekannt zu geben, so sind hiefür die in der Signalordnung (Anlage III) vorgesehenen Kursänderungssignale anzuwenden.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

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

§ 12.

Die Vorschriften in § 11 gelten für den Verkehr auf dem Untersee sowohl, als auch auf den Rheinstrecken vom Frauenpfahl bei Konstanz bis Ermatingen-Staad und von Oberstaad bis Schaffhausen. Für diese Rheinstrecken wird jedoch weiter bestimmt was folgt:

1. Schiffe dürfen in derselben oder in entgegengesetzter Richtung nur da aneinander vorbeifahren, wo das Fahrwasser unzweifelhaft hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt gewährt.

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

3. Bei scharfen Strombiegungen müssen so lange, bis der Steuermann die Biegung übersehen kann, alle Dampfschiffe sich an der rechten Seite des Fahrwassers halten.

4. Erreicht ein Dampfschiff ein anderes Dampfschiff oder ein Motorschiff ohne beigesetztes Segel bis auf eine Entfernung von zwei Schiffslängen, so darf es sich demselben nicht weiter nähern. Will jedoch der Führer des hintern Dampfschiffes vorfahren, so muß derselbe das in der Signalordnung für diesen Fall vorgeschriebene Zeichen mit der Dampfpfeife geben, und an derjenigen Seite, mit welcher er an dem andern Schiffe vorbeifahren will, bei Tag eine blaue Flagge auslegen, bei Nacht ein weißes Licht hin- und herschwenken, worauf der Führer des vorausfahrenden Schiffes diese Zeichen zu wiederholen, nach der entgegengesetzten Seite auszubiegen und während der Vorbeifahrt die Maschinenkraft zu mindern hat. Bevor die Wiederholung der Zeichen erfolgt ist, darf das Vorfahren nicht stattfinden.

5. Ist der Führer eines Dampfschiffes durch besondere Umstände gehindert, gemäß der Bestimmung § 11 Ziffer 2 rechts auszuweichen, so hat er den Gang der Maschine zu mindern und die vorstehend, Ziffer 4, vorgeschriebenen Zeichen zu geben, worauf beide Schiffe links ausweichen. Von Dampfschiffen sind zuvor diese Zeichen als Nachricht des Einverständnisses zu wiederholen; unterbleibt diese Zeichenwiederholung, so hat das Schiff, welches die Absicht des Linksausweichens kundgegeben hat, die Fahrt zu mindern, nöthigen Falls zu stoppen oder rückwärts zu gehen, bis die Vorüberfahrt nach der Regel erfolgt ist.

6. Fahrzeuge jeder Art, welche bei der Querfahrt über den Rhein den Kurs eines Dampfschiffes kreuzen, müssen von dem Bug eines zu Berg fahrenden Dampfschiffes mindestens 100 m, eines zu Thal fahrenden Dampfschiffes mindestens 200 m entfernt bleiben.

7. Zu Thal treibenden oder geruderten Segelschiffen, Fischerkähnen und dergleichen muß ein Dampfschiff oder Motorschiff ohne beigesetztes Segel stets ausweichen; in beengtem Fahrwasser gibt der Führer des Dampfschiffes die in Ziffer 4 vorgeschriebenen Zeichen, worauf das andere Schiff thunlichst auf die Seite zu gehen hat.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

8. Auf Strecken, wo Fahrzeuge an Mauern, Pfahlwerken und dergleichen liegen, oder am Ufer im Aus- und Einladen begriffen sind, hat das Dampfschiff beim Vorüberfahren die Kraft zu mindern.

9. Wenn Fahrzeuge außerhalb der gewöhnlichen Landungsplätze halten, so müssen sie gehörig befestigt und jederzeit so gelegt werden, daß einerseits der Fahrweg für die durchgehende Schifffahrt offen bleibt und anderseits die Gefahr, durch den Wellenschlag gegen das Ufer gestoßen oder sonst beschädigt zu werden, ausgeschlossen ist.

In Stromengen, in den Fahrwegen der Dampfschiffe nach und von den Landungsstellen, sowie auf den Fahrwegen durch Brücken dürfen Schiffe nicht liegen.

10. Ist ein Schiff festgefahren oder gesunken, so ist die Stelle bei Tag durch eine weithin sichtbare weiße Flagge, bei Nacht durch ein von allen Seiten sichtbares Licht zu bezeichnen.

Wird die Schifffahrt durch das festgefahrene oder untergegangene Schiff behindert oder gefährdet, so muß dasselbe sofort durch den Führer oder den Eigenthümer beseitigt werden. Geschieht dies nicht, so wird durch die Polizeibehörde die Beseitigung auf Kosten des Eigenthümers oder des Führers angeordnet.

§ 13.

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 Dampfpfeife in der Minute drei langgezogene Pfiffe in gleichen Zwischenpausen abgeben;

b. jedes Motorschiff in Fahrt muß mit seinem Nebelhorn in der Minute mindestens einen langgezogenen Ton abgeben;

c. jedes Segelschiff und jedes Güterschleppschiff in selbständiger Fahrt muß das in lit. b vorgeschriebene Signal abgeben. Diese Fahrzeuge haben, so lange die Nebelsignale der Dampfschiffe oder der Motorschiffe in Hörweite sind, kurze Töne mit dem Nebelhorn in rascher Aufeinanderfolge abzugeben. Das letztere hat auch von Motorschiffen mit beigesetztem Segel sowie von Fischerbooten zu geschehen;

d. 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 Landungsstelle nähern, in der Minute mindestens einen langgezogenen Ton mit dem Nebelhorn abzugeben;

e. sobald die Nebelsignale eines Schiffes vernommen werden, hat jedes Dampfschiff oder Motorschiff ohne beigesetztes Segel statt des Nebelsignales die in der Signalordnung (Anlage III) festgesetzten Erkennungssignale so lange abzugeben, bis jene Schiffssignale außer Hörweite sind;

f. sobald die Nebelglocke einer anzulaufenden Dampferstation vernommen wird, hat jedes Dampfschiff statt des Nebelsignals das in der Signalordnung (Anlage III) vorgeschriebene

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Anfahrtssignal zu geben, und zwar so lange, bis das Glockensignal zur Anfahrt gegeben wird;

g. alle Schiffe, welche außerhalb der Anlandestellen geankert sind, müssen, so lange sie die Nebelsignale von anderen Schiffen wahrnehmen, in Zwischenpausen von nicht mehr als einer Minute die Glocke läuten, beziehungsweise mit dem Nebelhorn zwei kurze, rasch aufeinanderfolgende Töne abgeben.

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

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

3. Wenn auf den Rheinstrecken zwischen Konstanz und Ermatingen, sowie zwischen Oberstaad und Schaffhausen der Nebel so dicht wird, daß keines der Ufer mehr deutlich gesehen werden kann, müssen die auf der Fahrt begriffenen Schiffe an der nächsten geeigneten Stelle halten.

§ 14.

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

§ 15.

Motorboote (vergleiche § 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.

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

III.

Die Bestimmungen über die Beförderung

a. von Sprengstoffen (explosiven Gegenständen),

b. von feuergefährlichen, nicht zu den Sprengstoffen gehörenden Gegenständen,

c. von ätzenden und giftigen Stoffen,

wie solche in I C der Verordnung vom 20. September 1899, die Schifffahrt auf dem Bodensee betreffend (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 441), für den Bodensee getroffen sind, finden für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen gleichmäßig Anwendung.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

IV.

Hinsichtlich der Schiffsuntersuchung und der Schifferpatente sind für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen die Bestimmungen in II A und B der Verordnung vom 20. September 1899, die Schifffahrt auf dem Bodensee betreffend (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 441), mit folgenden Maßgaben anzuwenden:

1. Die Prüfungsurkunden für die Schiffe, welche ausschließlich zur Fahrt auf dem Untersee und dem Rheine zwischen Konstanz und Schaffhausen bestimmt sind, werden nach Anlage I, die Urkunden über fernere Untersuchung eines solchen Schiffes werden nach Anlage II ausgestellt.
2. Die Prüfungsurkunden, welche von zuständigen Behörden eines Uferstaats des Bodensees ertheilt worden sind, haben auch für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen Giltigkeit, ohne daß es einer ausdrücklichen Ausdehnung auf dieses Gebiet bedarf.
3. Schiffsführer, welche ein Schifferpatent für den Bodensee besitzen, dürfen den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen ohne Erwirkung des auf Grund des Nachweises wiederholter Befahrung dieses Wassergebietes zu ertheilenden Zusatzpatentes nur dann befahren, wenn sie einen für dieses Wassergebiet mit Patent versehenen Schiffer als Steuermann an Bord haben.

V.

Diese Verordnung tritt mit dem 1. Mai 1900 in Kraft.

Mit dem gleichen Termine tritt die Verordnung vom 21. Januar 1895, die Schifffahrt auf dem Untersee und auf dem Rheine zwischen Konstanz und Schaffhausen betreffend (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 25), außer Wirksamkeit.

Die in Kraft bleibenden Bestimmungen der gemeinsamen Schifffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen vom 28. September 1867 (Regierungsblatt 1868 Seite 234) sind in Anlage IV zusammengefaßt.

Anlage IV.

Karlsruhe, den 2. Februar 1900.

Großherzogliches Ministerium des Innern.

Eisenlohr. Vdt. Franz.

Anlage I.

Prüfungsurkunde.

Das {dem / der} . . . . . zu . . . . . .

gehörige {hölzerne / eiserne} . . . . . schiff, {genannt . . . . . / bezeichnet mit Nr. . . . . .

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 Bemannung und Ausrüstung versehen für die Schifffahrt auf dem Untersee und dem Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen tauglich befunden worden.

Auf Grund dieser Urkunde darf dieses Fahrzeug solange benützt werden, als es sich in dem erwähnten Zustande befindet und bis eine wesentliche Aenderung oder Erneuerung 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 mittschiffs / vorn und hinten } mit { . . . eisernen Klammern / . . . aufgemalten Strichen } von 25 cm Länge 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 Bemannung auf demselben befinden:

. . . . . .

. . . . . .

Ausrüstung.

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

(folgt Verzeichniß).

(Bei zum Personenverkehr bestimmten Dampf- und Motorschiffen:)

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

. . . . . .

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Anlage II.

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 Schifffahrt auf dem Untersee und dem Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen.

I. Nebelsignale.

Signal Nr.	Name und Bedeutung des Signals.	Art und Weise der Signalisirung.	Beantwortung des Signals.
1.	**Nebelsignal** der Dampfschiffe in Fahrt (§ 13, Ziffer 1a).	— — — In der Minute drei langgezogene Pfiffe in gleichen Zwischenpausen.	Ist von jedem Schiff mit seinem Erkennungssignal zu beantworten.
2.	**Erkennungssignal** der Dampfschiffe (§ 13, Ziffer 1e).	ᴗᴗ ᴗᴗ ᴗᴗ Dreimal in der Minute zwei kurze, rasch aufeinanderfolgende Pfiffe.	Ist von jedem Schiff mit seinem Erkennungssignal zu beantworten.
3.	**Nebelsignal** eines Dampfschiffes, welches außerhalb einer Landungsstelle geankert ist (§ 13, Ziffer 1g).	ᴗᴗᴗᴗᴗᴗᴗᴗᴗᴗ In der Minute mindestens einmal mit der Glocke zu läuten.	
4.	**Nebelsignal** der Motorschiffe, Segelschiffe und Güterschleppschiffe in selbständiger Fahrt (§ 13, Ziffer 1b und c).	——— In der Minute ein langgezogener Ton mit dem Nebelhorn.	Ist von den Dampfschiffen und den Motorschiffen ohne beigesetztes Segel mit ihrem Erkennungssignal zu beantworten.
5a.	**Erkennungssignal** der Motorschiffe ohne beigesetztes Segel (§ 13, Ziffer 1e).	— ᴗᴗ — ᴗᴗ Zweimal in der Minute je ein langgezogener Ton mit darauffolgenden zwei kurzen Tönen mit dem Nebelhorn.	Ist von jedem Schiff mit seinem Erkennungssignal zu beantworten.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Signal Nr.	Name und Bedeutung des Signals.	Art und Weise der Signalisirung.	Beantwortung des Signals.
5 b.	**Erkennungssignal** der Motorschiffe mit beigesetztem Segel, der Segelschiffe und Güterschleppschiffe in selbständiger Fahrt in Hörweite der Nebelsignale von Dampfschiffen, auch der Fischerboote in gleichem Fall (§ 13, Ziffer 1 c).	UUUUUUUUUU In rascher Aufeinanderfolge kurze Töne mit dem Nebelhorn.	Ist von den Dampfschiffen und den Motorschiffen ohne beigesetztes Segel mit ihrem Erkennungssignal zu beantworten.
5 c.	**Erkennungssignal** geschleppter Schiffe, solange sie in Hörweite der Nebelsignale anderer Schiffe sind, sowie bei der Annäherung an die anzulaufende Landungsstelle (§ 13, Ziffer 1 d).	——— In der Minute mindestens ein langgezogener Ton.	
6.	**Nebelsignal** der Motor- oder Segelschiffe und der Güterschleppschiffe, welche außerhalb einer Landungsstelle geankert sind (§ 13, Ziffer 1 g).	UU In der Minute mindestens einmal zwei rasch aufeinanderfolgende Töne mit dem Nebelhorn.	
7.	**Nebelsignal** der Dampfschifflandestellen für fahrplanmäßig verkehrende oder vorher angemeldete Schiffe.	Anhaltendes Läuten mit der Nebelglocke mit entsprechenden Zwischenpausen. Diese Signalisirung hat sofort beim Wahrnehmen von Nebelsignalen der Schiffe zu beginnen und ist bis zur Anfahrt derselben fortzusetzen.	Wird von den Dampfschiffen mit dem Anfahrtssignal beantwortet (§ 13, Ziffer 1 f).

Signal Nr.	Name und Bedeutung des Signals.	Art und Weise der Signalisirung.	Beantwortung des Signals.
8.	**Anfahrtssignal** ist von den Dampfschiffen zu geben, sobald die Nebelglocke einer anzulaufenden Dampferstation vernommen wird, und zwar so lange, bis das Glockensignal zur Anfahrt vom Dampfschiff aus gegeben wird (§ 13, Ziffer 1 f).	— — — Drei langgezogene Pfiffe in gleichen Zwischenpausen.	
	II. Manöversignale.		
9.	**Ueberholungs- und Ausweichsignal** eines Dampfschiffes, welches im Rhein einem andern Dampfschiff vorfahren oder an einem entgegenkommenden Schiff links vorbeifahren will (§ 12, Ziffer 4 und 5, auch Ziffer 7).	∪∪∪ Drei kurze Pfiffe.	Ist von dem andern Dampfschiffe mit dem gleichen Signal zu beantworten.
10.	**Ueberholungssignal bei Nacht** eines Dampfschiffes oder Motorschiffes, welches bei Nacht einem andern Schiff vorfahren will (§ 11, Ziffer 8).	∪∪∪∪∪ Fünf kurze Pfiffe mit der Dampfpfeife, beziehungsweise fünf kurze Töne mit dem Nebelhorn.	Auf Schiffen, welche kein Hecklicht führen, ist am Heck (an der Wanne) ein weißes Licht hin und her zu schwenken. Dieses Signal ist auch schon zu geben, wenn das vordere Schiff das überholende Schiff früher wahrnimmt (§ 10, Ziffer 4).

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Signal Nr.	Name und Bedeutung des Signals.	Art und Weise der Signalisirung.	Beantwortung des Signals.
11a.	**Kursänderungssignal.** Ich richte meinen Kurs nach rechts (§ 11, Ziffer 9).	∪ Ein kurzer Pfiff.	Ist von dem angerufenen Dampfschiff durch dasjenige Kursänderungssignal zu beantworten, welches dem von ihm beabsichtigten Ausweichmanöver entspricht. Will das angerufene Schiff seinen Kurs nicht ändern, sondern geradeaus gehen, so hat es diese Absicht durch einen mindestens 6 Sekunden langen Pfiff bekannt zu geben.
11b.	**Kursänderungssignal.** Ich richte meinen Kurs nach links (§ 11, Ziffer 9).	∪∪ Zwei kurze Pfiffe.	
11c.	**Kursänderungssignale.** Ich stoppe oder ich gehe zurück (§ 11, Ziffer 9).	— ∪ — Ein langgezogener, ein kurzer und ein langgezogener Pfiff.	
	III. Alarm- und Nothsignale.		
12.	**Alarmsignal.** Dasselbe ist zu geben, um ein anderes Schiff auf eine drohende Gefahr aufmerksam zu machen, oder von einem Dampf- oder Motorschiff ohne beigesetztes Segel, wenn es manövrirunfähig oder sonst außer Stande ist, vorschriftsmäßig auszuweichen und sich ein anderes Schiff ihm in gefahrdrohender Weise nähert (§ 11, Ziffer 6 und 7).	∪∪∪∪∪∪∪ Kurze, rasch aufeinanderfolgende Glockenschläge in einfacher Reihenfolge (bei Dampfschiffen), beziehungsweise desgleichen Töne mit dem Nebelhorn (bei andern Schiffen)	Ist mit dem gleichen Signale mit Dampfpfeife, beziehungsweise Nebelhorn zu beantworten.

Signal Nr.	Name und Bedeutung des Signals.	Art und Weise der Signalisirung.	Beantwortung des Signals.
13.	**Nothsignal** ist zu geben, um Hülfe zu erlangen, wenn das eigene Schiff in Noth oder Gefahr ist (§ 14).	∪∪∪∪∪∪∪ ∪∪∪∪∪∪∪ Kurze, rasch aufeinanderfolgende Pfiffe oder Glockenschläge in mehrfacher Reihenfolge (bei Dampfschiffen), beziehungsweise desgleichen Töne mit dem Nebelhorn (bei anderen Schiffen), Hissen der Nothflagge (= eine große rothe Flagge), Abbrennen von Blickfeuern, Kanonenschüsse.	Ist von den Schiffen mit dem Alarmsignale zu beantworten.

Anlage IV.

In Kraft bleibende Bestimmungen

der

gemeinsamen Schifffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen

vom 28. September 1867 (Regierungsblatt 1868 Seite 234).

Rechtsverhältnisse.

Artikel 1.

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

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

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

Alle Stapel- und Umschlagsrechte sind und bleiben aufgehoben.

Erhaltung des Fahrwassers.

Artikel 2.

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

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

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

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

Hafen- und Landungsplätze.

Artikel 4.

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

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

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

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

Fahrzeuge und deren Erfordernisse.

Artikel 5.

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

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

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

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

c. 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.

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

Der Namen oder die sonstige Bezeichnung des Schiffes, sowie seine Tragfähigkeit sind auch in die Prüfungsurkunde (Lit. a und b) aufzunehmen.

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

Berechtigung zur Schifffahrt.

Artikel 6.

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

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

Befugnisse der Aufsichtsbehörden der Schifffahrt und Flößerei.

Artikel 7.

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

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

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Allgemeine Verpflichtungen des Schiffsführers.

Artikel 8.

Jeder Schiffsführer ist verpflichtet, von allen ihm auf der Fahrt begegneten außerordentlichen Vorkommnissen an dem ersten Landungsplatze, an welchem er anhält, der zuständigen Behörde Meldung zu machen, namentlich hat er an der Waarenladung verübte Diebstähle, muthwillige, 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 Personentransports.

Artikel 9.

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

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

Haftbarkeit des Schifffahrts-Unternehmers.

Artikel 11.

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

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

Verhalten des Schiffs- und Floß-Führers insbesondere während der Fahrt.

Artikel 12.

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

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Verhaltungsmaßregeln bei drohenden Gefahren und eingetretenen Unglücksfällen.

Artikel 13.

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

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

Vorschriften beim Anlanden der Schiffe.

Artikel 14.

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

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

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

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

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

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

Ausladung.

Artikel 15.

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.

Nachenfahrten.

Artikel 16.

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

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

Artikel 17.

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

In den Hafengebieten und in der Nähe der Landungsplätze dürfen weder schwimmende noch sinkende Gegenstände ins Wasser 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 wieder entfernen lassen. Geschieht dieses nicht binnen der von der Aufsichtsbehörde zu bestimmenden Zeit, so hat die Wegschaffung auf Kosten des Schuldigen, abgesehen von der Letzteren treffenden Ordnungsstrafe, zu geschehen.

Kontraventionsfälle.

Artikel 18.

a. Die Nichtbefolgung der in gegenwärtiger Schifffahrts- und Hafenordnung gegebenen Vorschriften und die Uebertretung der darin ausgesprochenen Verbote wird außer dem von dem Schuldtragenden zu leistenden vollen Schadenersatze 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 Schiffführer soll aber in Folge einer gegen ihn oder seine Mannschaft eingeleiteten Untersuchung, soferne 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 Strafen, Kosten und Schadenersatz eine von dem Richter festzusetzende Kaution geleistet hat.

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

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

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

Falls indessen ein der Uebertretung dieser Schifffahrts- und Hafenordnung beschuldigter Angehöriger eines anderen Staates dem Vollzuge eines Straferkenntnisses, welches in dem Staatsgebiete der Uebertretung gegen ihn erlassen wurde, sich entzieht, so soll auf Veranlassung der erkennenden Behörde die verübte Uebertretung im Heimathstaate des Beschuldigten nach Maßgabe der dortigen Landesgesetze untersucht und bestraft werden.

Vollzugsbehörden.

Artikel 19.

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

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

Bekanntmachung.

(Vom 12. Februar 1900.)

Die Rechnungsnachweisungen des Staatshaushalts für 1896 und 1897 beziehungsweise 1897 und 1898 betreffend.

Zufolge Allerhöchster Staatsministerialentschließung vom 1. Februar d. J. wird nachstehende Adresse der beiden Kammern der Ständeversammlung, die Rechnungsnachweisungen über den Vollzug des Budgets sämmtlicher Ministerien für 1896 und 1897 (Vergleichung der Budgetsätze mit den Rechnungsergebnissen) sowie die Nachweisung über die in den Jahren 1897 und 1898 eingegangenen Staatsgelder und deren Verwendung betreffend, zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

Karlsruhe, den 12. Februar 1900.

Großherzogliches Ministerium der Finanzen.

Buchenberger.

Vdt. Diefenbacher.

Durchlauchtigster Großherzog,
Gnädigster Fürst und Herr!

Die zweite Kammer Euerer Königlichen Hoheit getreuen Stände hat die ihr vorgelegten Rechnungsnachweisungen über den Vollzug der Budgets sämmtlicher Ministerien für 1896 und 1897 — 2. Beilagenheft —, sowie die Nachweisungen über die in den Jahren 1897 und 1898 eingegangenen Staatsgelder und deren Verwendung bestehend:

a. in den Hauptstaatsrechnungen nebst Betriebsfonds-Darstellungen,
b. in den Rechnungen der Amortisationskasse, der Domänengrundstockskasse und der Eisenbahnschuldentilgungskasse,
c. in den Rechnungen der aus der Hauptstaatsrechnung ausgeschiedenen Verwaltungszweige

für 1897 und 1898 — 1. Beilagenheft — zur Kenntniß genommen und dazu keine dieselben beanstandende Bemerkungen zu machen gefunden.

In tiefster Ehrfurcht legen wir diese Beschlüsse der Kammer vor dem Throne Euerer Königlichen Hoheit nieder.

Karlsruhe, den 15. Januar 1900.

Im Namen
der unterthänigst treugehorsamsten zweiten Kammer der Ständeversammlung.
Der Präsident:
Gönner.

Die Sekretäre:
Hoering.
Müller.
Blümmel.
Köhler.

Die erste Kammer tritt der vorstehenden ehrerbietigsten Adresse bei.

Karlsruhe, den 20. Januar 1900.

Im Namen
der unterthänigst treugehorsamsten ersten Kammer der Ständeversammlung.
Der Präsident:
Karl, Prinz von Baden.

Die Sekretäre:
A. Freiherr von Rüdt.
Graf von Hennin.

Druck und Verlag von **Malsch & Vogel** in Karlsruhe.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg