

Schweizerisches Bundesblatt.

51. Jahrgang. V.

Nr. 50.

13. Dezember 1899.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 6 Franken.

Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.

Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend die Revision der Beilage zum Schaffhauserprotokoll vom 13. Mai 1893 in Sachen der Schiffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen.

(Vom 4. Dezember 1899.)

Tit.

Für die internationalen Schiffahrts- und Hafenverhältnisse auf dem Untersee und dem Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen ist zur Zeit der am 28. September 1867 zwischen der Schweiz und dem Großherzogtum Baden abgeschlossene Vertrag, modifiziert durch die im Schaffhauserprotokoll vom 13. Mai 1893 enthaltenen Vereinbarungen, maßgebend.

Der Vertrag und das zugehörige Revisionsprotokoll sind enthalten im IX. Band der Gesetzessammlung (alte Folge), auf Seiten 283—313, und im XIV. Band der neuen Folge, auf Seiten 35—81.

Anlässlich der am 6., 7. und 8. April 1899 in Konstanz abgehaltenen Konferenz, in welcher die Grundlagen für die Revision des Vertrages zwischen den Bodenseeuferstaaten betreffend eine internationale Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee festgelegt wurden, ist von der Vertretung der großherzoglich badischen Regierung der Wunsch geäußert worden, es möchte diese Revision auch auf die bezüglichen Vorschriften für die Schifffahrt auf dem Untersee und Rhein ausgedehnt werden.

Um dieser Anregung Folge zu geben, sind mit der badischen Regierung auf dem Korrespondenzwege Verhandlungen gepflogen worden, welche zu dem in der Beilage zu dieser Botschaft niedergelegten Resultate geführt haben. Auch die Regierungen der in Frage kommenden Uferkantone haben dem vorliegenden Revisionsentwurfe beigestimmt, welcher sich in allen Teilen der Revision des Vertrages für die Bodenseeschifffahrt anschließt, über die wir der Bundesversammlung mit Botschaft vom 26. Mai 1899 Bericht erstattet haben.

Da es sich um Abänderung eines von der Bundesversammlung genehmigten Vertrages handelt, so bedarf diese Abänderung ihrerseits wieder der Ratifikation der gesetzgebenden Bundesbehörden.

Indem wir uns beehren, um diese Ratifikation hiermit nachzusuchen, erlauben wir uns noch beizufügen, daß eine Erledigung dieses Geschäftes in der Wintersession dringend erwünscht erscheint, damit die neuen Bestimmungen, gleichzeitig mit denjenigen für den Bodensee, im Frühjahr nächsten Jahres in Kraft gesetzt werden können.

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

Bern, den 4. Dezember 1899.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschuß

betreffend

**die Revision der Beilage zum Schaffhauser Protokoll
vom 13. Mai 1893 in Sachen der Schifffahrts-
und Hafenordnung für den Untersee und den
Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom
4. Dezember 1899,

beschließt:

1. Die zwischen dem Bundesrate und der Regierung des Großherzogtums Baden getroffenen Vereinbarungen, durch welche der Vertrag vom 28. September 1867, betreffend die internationale Schifffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen, beziehungsweise die zugehörige Revisionsvereinbarung vom 13. Mai 1893 abgeändert wird, werden genehmigt.

2. Der Bundesrat wird mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.



Revision

der

Internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den Rhein.

Die in der Beilage zum Schaffhauser Protokoll vom 13. Mai 1893, betreffend die Schiffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen, unter *A* und *B* enthaltenen Vorschriften sind durch die nachfolgenden Bestimmungen zu ersetzen:

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, litt. 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 Verstimmung 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 Teile des Bewegungsapparates untersucht werden können;

b. ob die Maschinenkammer von den Kajüten und von den Ladenräumen durch Schotten aus Eisenblech getrennt ist und ob alle nötigen Vorsichtsmaßregeln zur Verhütung von Feuergefahr 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 revidiert und vorschriftsmäßig befunden sind;

d. ob — insbesondere bei zum Personenverkehr bestimmten Dampfschiffen — die Treppen und Geländer auf Deck und außenseits gehörig sicher, die Öffnungen im Deck mit Vorrichtungen gegen unversehenes Hineinfallen verwahrt und — bei Raddampfern — die

Thüren zu den Rädern gehörig verschließbar eingerichtet, ob die Öffnungen in der Schiffsschale, die tiefer liegen, als die Linie der größten zulässigen Eintauchung, mit zweckentsprechendem Abschluß versehen und ob Notausgänge aus dem Kesselraum, aus der Maschinenkammer und aus den Kajüten in genügender Zahl und in zweckentsprechender Einrichtung angebracht sind;

4. bei Motorschiffen (Schiffen, welche mittelst Petroleum-, Benzin-, Naphtha- oder dergleichen, auch Elektromotoren bewegt werden) außer den in Ziffer 1, bzw. 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 Teilen leicht untersucht werden kann;
- b. ob die nötigen Vorsichtsmaßregeln gegen Feuergefahr getroffen sind, insbesondere ob die Behälter des Betriebsstoffes und die Rohrleitungen aus entsprechendem Material genügend stark hergestellt und die Lötstellen hart gelötet sind, ob der Zufluß des Betriebsstoffes zum Motor auch von außerhalb der Motorkammer abschließbar, ob eine Rohrleitung mit Ölpumpe vorhanden ist, um das Arbeitsgefäß (Tank) aus dem außerhalb der Motorkammer gut geschützt und leicht zugänglich anzubringenden Vorratsgefäß 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 Abnutzung, begonnene Zerstörung der einzelnen Teile durch Fäulnis oder Rostbildung, sowie auf die Zweckmäßigkeit der vorgenommenen Änderungen oder Erneuerungen zu achten.

§ 3.

Bei der Untersuchung der Schiffsausrüstung ist zu prüfen, ob das Schiff mit allen zur sicheren Fahrt und zur Hülfe in Notfällen erforderlichen Geräten und Einrichtungen versehen ist.

Zur notwendigen Ausrüstung gehören auch die zur raschen Entfernung von Wasser aus dem Schiffsraume, sowie die zur Abgabe der vorgeschriebenen Signale erforderlichen Vorkehrungen und Gerätschaften — 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 nötigen 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 Geräte vorhanden sein, um einen an Bord ausgebrochenen Brand wirksam zu bekämpfen;
- b. das Dampfschiff muß versehen sein mit einer beweglichen Überbordleiter, sowie mit mindestens einem gehörig ausgerüsteten Rettungsnachen, welcher so an-

- zubringen ist, daß er rasch ins Wasser gelassen und bemant 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 geratenen Personen dienen zu können;
 - d. es muß ein kompensierter 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 Eigentümers oder zum Verkehr zwischen nahe gelegenen Orten dienen, können die Erfordernisse nach litt. *a* und *b* ermäßigt oder nachgesehen werden.

Motorschiffe müssen den Erfordernissen entsprechen, welche unter *d* und *e* für Dampfschiffe aufgestellt sind. Überdies 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 Dampfschiffahrtsverwaltungen zur Verfügung gestellt.

Auf Motorschiffen, die mittelst Petroleum, Benzin, Naphtha oder dergl. bewegt werden, muß, um einen ausgebrochenen Brand wirksam bekämpfen zu können, in un-

mittelbarer Nähe der Motorkammer das nötige Löschmaterial (Sand oder dergl.) vorhanden sein.

Motorschiffe, worauf Personen gewerbsmäßig befördert werden, müssen mit einer entsprechenden Anzahl von Geräten 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 Besatzung 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. „ „ „ von weniger als 30 t.: 24 cm.

Bei Schiffen, welche dem Personenverkehre dienen, muß die Linie der größten zulässigen Eintauchung wenigstens 40 cm. unter dem unteren Rand der Fenster und der Öffnungen für die Radachsen und, wo keine Fenster oder Öffnungen vorhanden sind, unter dem Schiffsrand liegen.

Im übrigen 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 Eigentümers 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.

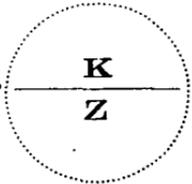
§ 5.

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 hellrot auf dunkelm, schwarz auf hellem Grunde) zu verwenden. An eisernen Schiffen, die im Eigentume und Betrieb des Staates oder einer vom Staate konzessionierten Schiffahrtsunternehmung 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, bezw. 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 einzuhausen:

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.

§ 7.

Auf Motorboote (kleine, nicht dem Lastenverkehr dienende Fahrzeuge mit Petroleum-, Benzin-, Naphtha- u. dgl., 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.

§ 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 rotes 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 Ziff. 1, litt. *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, litt. *b* und *c*, für Dampfschiffe vorgeschriebenen Seitenlichter ;
- b. wenn sie geschleppt werden, am Bug (Gras) das nach Ziff. 1, litt. *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. Überholende Dampf- oder Motorschiffe haben die Absicht des Vorfahrens durch das im § 11, Ziff. 8, Abs. 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 Frauenpahl bei Konstanz bis Ermatingen-Staad und von Oberstaad bis Schaffhausen dürfen bis auf weiteres die Dampfschiffe zur Be-

leuchtung 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 (Ziff. 1, litt. *b* und *c*) bleibt auch während der Anwendung des elektrischen Lichtes bestehen; während der Vorüberfahrt mit abgeblendetem Scheinwerfer muß auch das weiße Buglicht (Ziff. 1, litt. *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.

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.

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 nötigenfalls 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 nahekommt, muß die Fahrt vermindern oder, wenn nötig, 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 Dampfpeife 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 manövrierunfähig 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 hierfür 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 Pffiffe mit der Dampfpeife, 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 hierfür 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 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 Frauenfahl 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 Dampfpeife 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, Ziff. 2, rechts auszuweichen, so hat er den Gang der Maschine zu mindern und die vorstehend, Ziff. 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, nötigen 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 u. dgl. muß ein Dampfschiff oder Motorschiff ohne beigesetztes Segel stets ausweichen; in beengtem Fahr-

wasser giebt der Führer des Dampfschiffes die in Ziffer 4 vorgeschriebenen Zeichen, worauf das andere Schiff thunlichst auf die Seite zu gehen hat.

8. Auf Strecken, wo Fahrzeuge an Mauern, Pfahlwerken u. dgl. 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 andererseits 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 festgefahrne oder untergegangene Schiff behindert oder gefährdet, so muß dasselbe sofort durch den Führer oder den Eigentümer beseitigt werden. Geschieht dies nicht, so wird durch die Polizeibehörde die Beseitigung auf Kosten des Eigentümers 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 Dampfpeife in der Minute drei langgezogene Piffe 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 litt. 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 beigeseztem 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 beigeseztes 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 Anfahrtsignal zu geben, und zwar so lange, bis das Glockensignal zur Anfahrt gegeben wird;
- g. alle Schiffe, welche außerhalb der Anlandestellen geankert sind, müssen, solange 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 aufeinander folgende 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 nötigen Falls die Maschine ganz abzustellen.

Erst nach erlangter Kenntnis 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 Notsignale anzuwenden.

§ 15.

Motorboote (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.

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

Prüfungsurkunde.

Das { dem } zu
 { der }
 gehörige { hölzerne } schiff, { genannt
 { eiserne } { bezeichnet mit Nr.
 von einer Ladefähigkeit von Tonnen
 ist in allen seinen Teilen und Zubehörungen untersucht,
 mit der größten zulässigen Eintauchung in nachfolgend
 aufgeführter Weise bezeichnet und mit der im folgenden
 Verzeichnis angeführten Bemannung und Ausrüstung ver-
 sehen für die Schifffahrt auf dem Untersee und dem Rhein
 zwischen Konstanz und Schaffhausen tauglich befunden
 worden.

Auf Grund dieser Urkunde darf dieses Fahrzeug so lange
 benützt werden, als es sich in dem erwähnten Zustande
 befindet und bis eine wesentliche Änderung oder Erneuerung
 wichtiger Schiffsteile 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 } mit {eisernen Klammern } von 25 cm.
 vorn und hinten } {aufgemalten Strichen } Länge und
 bezeichnet worden. } 4 cm. Breite

Die Linie der größten zulässigen Eintauchung geht durch die Unterkante der { Klammern } . 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 Verzeichnis.)

(Bei zum Personenverkehr bestimmten Dampf- und Motorschiffen :)

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

.....

Anlage II.

Urkunde über fernere Untersuchung.

Das vorstehend benannte Schiff ist heute nach vorgenommener

Änderung	}	auf Antrag des
Erneuerung von		

..... zu

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

.....
.....
.....

..... den ..^{ten}

(Bezeichnung der Behörde und Unterschrift.)

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 Signalisierung.	Beantwortung des Signals.
1	Nebelsignal der Dampfschiffe in Fahrt (§ 13, Ziffer 1 a).	— — — — In der Minute drei langgezogene Pfliffe in gleichen Zwischen- pausen.	Ist von jedem Schiff mit seinem Erken- nungssignal zu be- antworten.
2	Erkennungssignal der Dampfschiffe (§ 13, Ziffer 1 e).	00 00 00 Dreimal in der Minute zwei kurze, rasch auf- einanderfolgende Pfliffe.	Ist von jedem Schiff mit seinem Erken- nungssignal zu be- antworten.
3	Nebelsignal eines Dampfschiffes, welches außerhalb einer Landungsstelle geankert ist (§ 13, Ziffer 1 g).	00000000 In der Minute minde- stens einmal mit der Glocke zu läuten.	
4	Nebelsignal der Motorschiffe, Segel- schiffe und Güterschlepp- schiffe in selbständiger Fahrt (§ 13, Ziffer 1 b und c).	— — — — In der Minute ein langgezogener Ton mit dem Nebelhorn.	Ist von den Dampf- schiffen und den Mo- torschiffen und den Mo- torschiffen ohne bei- gesetztes Segel mit ihrem Erkennungs- signal zu beantworten.
5 a	Erkennungssignal der Motorschiffe ohne beigesetztes Segel (§ 13, Ziffer 1 e).	— 00 — 00 Zweimal in der Minute je ein langgezogener Ton mit darauffolgen- den zwei kurzen Tönen mit dem Nebelhorn.	Ist von jedem Schiff mit seinem Erken- nungssignal zu be- antworten.

Signal Nr.	Name und Bedeutung des Signals.	Art und Weise der Signalisierung.	Beantwortung des Signals.
5 b	<p>Erkennungssignal der Motorschiffe mit beigesetztem Segel, der Segelschiffe und Güterschleppschiffe in selbstständiger Fahrt in Hörweite der Nebelsignale von Dampfschiffen, auch der Fischerboote in gleichem Fall (§ 13, Ziffer 1 c).</p>	<p>0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 In rascher Aufeinanderfolge kurze Töne mit dem Nebelhorn.</p>	<p>Ist von den Dampfschiffen und den Motorschiffen ohne beigesetztes Segel mit ihrem Erkennungssignal zu beantworten.</p>
5 c	<p>Erkennungssignal geschleppter Schiffe, solange sie in Hörweite der Nebelsignale anderer Schiffe sind, sowie bei der Annäherung an die anzulaufende Landungsstelle (§ 13, Ziffer 1 d).</p>	<p>————— In der Minute mindestens ein langgezogener Ton.</p>	
6	<p>Nebelsignal der Motor- oder Segelschiffe und der Güterschleppschiffe, welche außerhalb einer Landungsstelle geankert sind (§ 13, Ziffer 1 g).</p>	<p>0 0 In der Minute mindestens einmal zwei rasch aufeinanderfolgende Töne mit dem Nebelhorn.</p>	
7	<p>Nebelsignal der Dampfschiff landestellen für fahrplanmäßig verkehrende oder vorher angemeldete Schiffe.</p>	<p>Anhaltendes Läuten mit der Nebelglocke mit entsprechenden Zwischenpausen. Diese Signalisierung hat sofort beim Wahrnehmen von Nebelsignalen der Schiffe zu beginnen und ist bis zur Anfahrt derselben fortzusetzen.</p>	<p>Wird von den Dampfschiffen mit dem Anfahrtsignal beantwortet (§ 13, Ziffer 1 f).</p>

Signal Nr.	Name und Bedeutung des Signals.	Art und Weise der Signalisierung.	Beantwortung des Signals.
8	<p>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).</p>	<p>— — — — — Drei langgezogene Pfliffe in gleichen Zwischenpausen.</p>	
<p>II. Manöversignale.</p>			
9	<p>Überholungs- und Ausweichsignal eines Dampfschiffes, welches im Rhein in einem andern Dampfschiff vorfahren oder an einem entgegenkommenden Schiff links vorbeifahren will (§ 12, Ziffer 4 und 5, auch Ziffer 7).</p>	<p>0 0 0 Drei kurze Pfliffe.</p>	<p>Ist von dem andern Dampfschiffe mit dem gleichen Signal zu beantworten.</p>
10	<p>Überholungssignal bei Nacht eines Dampfschiffes oder Motorschiffes, welches bei Nacht einem andern Schiff vorfahren will (§ 11, Ziffer 8).</p>	<p>0 0 0 0 0 Fünf kurze Pfliffe mit der Dampfpeife, bezw. fünf kurze Töne mit dem Nebelhorn.</p>	<p>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).</p>

Signal Nr.	Name und Bedeutung des Signals.	Art und Weise der Signalisierung.	Beantwortung des Signals.
11 a	Kursänderungssignal. Ich richte meinen Kurs nach rechts (§ 11, Ziffer 9).	U 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.
11 b	Kursänderungssignal. Ich richte meinen Kurs nach links (§ 11, Ziffer 9).	UU Zwei kurze Pfliffe.	
11 c	Kursänderungssignale. Ich stoppe oder ich gehe zurück (§ 11, Ziffer 9).	— U — Ein langgezogener, ein kurzer und ein langgezogener Pfiff.	

III. Alarm- und Notsignale.

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 manövrierfähig oder sonst außerstande ist, vorschriftsmäßig auszuweichen und sich ein anderes Schiff ihm in gefahrdrohender Weise nähert (§ 11, Ziffer 6 und 7).	UUUUUUU Kurze, rasch aufeinanderfolgende Glockenschläge in einfacher Reihenfolge (bei Dampfschiffen), bezw. dergleichen Töne mit dem Nebelhorn (bei andern Schiffen).	Ist mit dem gleichen Signale mit Dampfpeife, bezw. Nebelhorn zu beantworten.
----	--	--	--

Signal Nr.	Name und Bedeutung des Signals.	Art und Weise der Signalisierung.	Beantwortung des Signals.
13	<p>Notsignal ist zu geben, um Hilfe zu erlangen, wenn das eigene Schiff in Not oder Gefahr ist (§ 14).</p>	<p>0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0</p> <p>Kurze, rasch aufeinanderfolgende Pffife oder Glockenschläge in mehrfacher Reihenfolge (bei Dampfschiffen), bezw. dergleichen Töne mit dem Nebelhorn (bei andern Schiffen), Hissen der Notflagge (= eine große rote Flagge), Abbrennen von Blickfeuern, Kanonenschüsse.</p>	<p>Ist von den Schiffen mit dem Alarmsignale zu beantworten.</p>



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend die Revision der Beilage zum Schaffhauserprotokoll von 13. Mai 1893 in Sachen der Schifffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen. (Vom 4. ...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1899
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.12.1899
Date	
Data	
Seite	837-864
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 006

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.