Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Abänderung und Ergänzung der internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee.

(Vom 25. Oktober 1909.)

Tit.

Für die internationalen Schiffahrts- und Hafenverhältnisse auf dem Bodensee ist zurzeit der am 22. September 1867 zwischen den Uferstaaten dieses Sees abgeschlossene Vertrag massgebend. Derselbe ist in der Folge durch die in Bregenz am 6. Mai 1892 und am 30. Juni 1894, sowie in Konstanz am 8. April 1899 durch die Vertreter der Uferstaaten gefassten und schweizerischerseits genehmigten Beschlüsse abgeändert und ergänzt worden.

Die zuletzt angeführten Abänderungen und Ergänzungen wurden hauptsächlich durch den Einbau von Explosionsmotoren in eine gewisse Zahl von Segelschiffen veranlasst und bezweckten eine tunlichste Vergrösserung der Sicherheit des Bodenseeschiffahrtsbetriebes.

Seither haben die Besitzer von Last- und Vergnügungsfahrzeugen aller Art den gewaltigen Aufschwung im Bau von Explosionsmotoren benützt, um ihre Fahrzeuge mit leistungsfähigeren und stärkeren Motoren auszurüsten. Auch zwangen die Konkurrenzverhältnisse fast sämtliche Schiffer des Bodensees, sich Motorfahrzeuge von bedeutenderen Abmessungen und verhältnismässig grosser Geschwindigkeit zu beschaffen.

Diese Umstände und einige beim Schiffahrtsbetrieb vorgekommene Unfälle, welche zum Teil der Vermehrung der Motorschiffe und Motorboote und zum Teil den zu wenig präzisen Vor-

schriften zuzuschreiben waren, veranlassten die vereinigten Dampfschiffverwaltungen, neuerdings Massregeln zur Verbesserung und Ergänzung der Sicherheitsvorschriften anzubahnen.

Die Verwaltungen haben nun unter sich die Ergänzungs- und Abänderungsvorschläge für die Verordnung, insbesondere auch eingehende Vorschriften für die auf den Bodenseeschiffen zu führenden Signalmittel und im Zusammenhang mit diesen eine Abänderung und Ergänzung der Signalordnung vereinbart und ihren Regierungen zur Prüfung und Genehmigung unterbreitet.

Nach länger andauernden, auf dem Korrespondenzweg gepflogenen Verhandlungen haben sich die Regierungen sämtlicher Bodenseeuferstaaten über den Text der neuen, beziehungsweise abgeänderten und ergänzten Bestimmungen geeinigt. Derselbe ist aus der Beilage ersichtlich.

Da es sich um Abänderung eines von der Bundesversammlung genehmigten Vertrages handelt, so bedürfen auch diese neuen Abänderungen und Ergänzungen der Genehmigung unserer gesetzgebenden Behörden.

Wir beehren uns daher, Ihnen die Genehmigung nach beifolgendem Bundesbeschluss zu beantragen, und fügen hinzu, dass von den übrigen Bodenseeuferstaaten die Inkraftsetzung der neuen Bestimmungen auf den 1. Januar 1910 gewünscht wird und infolgedessen diese Genehmigung durch die eidgenössischen Räte spätestens in der Dezembersession erfolgen sollte.

Gerne benützen wir diesen Anlass, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 25. Oktober 1909.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

die Abänderung und Ergänzung der internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 25. Oktober 1909,

beschliesst:

1. Die auf dem Korrespondenzwege zwischen den einzelnen Uferstaaten des Bodensees im Jahre 1909 vereinbarten Abänderungen und Ergänzungen der internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee nach dem in der Beilage angeführten Text werden genehmigt.

2. Die neuen Bestimmungen treten auf den 1. Januar 1910 in Kraft.

3. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

Beilage

zur

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, vom 25. Oktober 1909, betreffend die Abänderung und Ergänzung der internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee.

(Die Abweichungen von dem bisherigen Text sind durch Unterstreichen kenntlich gemacht.)

Es werden abgeändert oder ergänzt:

I. Von den in Kraft bleibenden Bestimmungen vom 22. September 1867.

Art. 7.

Jedes Fahrzeug muss mit einer von weitem lesbaren Schrift zur Bezeichnung des Schiffes den Namen oder die Nummer desselben enthalten, auch soll seine Tragfähigkeit in Tonnen an den Aussenseiten angegeben sein.

Art. 10.

Die Befugnis zur Führung eines Segel- oder eines Dampfschiffes auf dem Bodensee steht nur denjenigen zu, welche von der Regierung des Uferstaates, in welchem sie die Eigenschaft als Staatsangehörige besitzen, zur selbständigen Ausübung dieses Gewerbes zugelassen und hierüber mit einem Patente versehen worden sind. *)

*) Die frühere Bemerkung: (Anlage *a*) nach dem Worte — Patente — ist weggefallen.

Art. 23.

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

II. Von den revidierten Bestimmungen.

§ 3.

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, Luftpfeife, Sirene, Schiffsglocke, Signalflagge, Signalkanone.

§ 8.

Ferner müssen in jedem Haupthafen eine Signalkanone und mehrere Blickfeuer sich befinden, und es muss ein mit den nötigen Gerätschaften ausgerüstetes Rettungsboot in Bereitschaft gehalten werden.

§ 10.

3. Motorschiffe mit beigesetztem Segel, sowie Segelschiffe, Güter-Schleppschiffe und Trajektkähne haben zu führen:

*) Die hier erwähnte Ersatzpflicht soll nur dann eintreten, wenn bei der Beschädigung ein Verschulden obwaltete, nicht auch dann, wenn lediglich Zufall oder höhere Gewalt vorlag. (Ziffer 4 *b* des Konstanzer Protokolls vom 8. April 1899.)

a. wenn sie selbständig fahren, und zwar auch, wenn sie zeitweise durch Rudern oder Schalten fortbewegt werden, die nach Ziff. 1, lit. *b* und *c*, für Dampfschiffe vorgeschriebenen Seitenlichter;

10. Alle Lichter, welche von Schiffen und Fahrzeugen auf Grund der schiffahrtspolizeilichen Vorschriften für die Bodenseeschiffe zu führen oder zu zeigen sind, müssen den in der Signalordnung (Anlage III) unter *B* aufgeführten Bestimmungen entsprechend eingerichtet und derart angebracht sein, dass die unverminderte Sichtbarkeit unter allen Umständen und Verhältnissen gewahrt erscheint.

Die übrige Beleuchtung der Schiffe darf niemals derart sein, dass eine Verwechslung mit einem der vorschriftsmässig zu führenden Lichter stattfinden kann.

11. Ebenso sollen die in den nachfolgenden Paragraphen angeführten Mittel zur Abgabe von sonstigen optischen und von akustischen Signalen den in der Signalordnung (Anlage III) unter *B* festgesetzten Bestimmungen entsprechen.

§ 11.

Den in die Häfen einlaufenden und aus diesen auslaufenden, ferner den sich den Anlandestellen nähernden und von diesen abfahrenden Dampfschiffen müssen Gondeln und andere kleine Schiffe auf entsprechende Entfernung aus dem Wege gehen, und zwar auch dann, wenn die Gondeln und die andern kleinen Schiffe unter Segel sind.

Als überholendes Schiff gilt ein Fahrzeug, das sich einem anderen so nähert, dass es bei Nacht keines der Seitenlichter des anderen Fahrzeuges sehen würde.

Vermag ein Fahrzeug bei Tag nicht zu erkennen, ob es sich vor oder hinter einem anderen Fahrzeug befindet, so hat es anzunehmen, dass es selbst ein überholendes Fahrzeug sei, das dem anderen aus dem Wege zu gehen hat. Durch eine spätere Veränderung in der Stellung der Fahrzeuge zueinander wird das überholende Fahrzeug weder zu einem kreuzenden Fahrzeug, noch von der Verpflichtung entbunden, dem anderen Fahrzeug aus dem Wege zu gehen.

10. Erscheint es für Schiffe, die einander ansichtig sind, veranlasst, die Art und Weise des Ausweichens bekannt zu geben, so sind hierfür unmittelbar vor der Ausführung des Manövers die in der Signalordnung (Anlage III) vorgesehenen Kursänderungssignale anzuwenden.

12. Als Segelschiffe im Sinne der Bestimmungen in Ziffer 5, 8 und 9 dieses Paragraphen sind zu behandeln alle unter Segel gehenden Fahrzeuge ohne Unterschied der Grösse.

§ 12.

a. Jedes Dampfschiff in Fahrt muss mit seiner Dreiklangpfeife einen langen Pfiff d r e i m a l in der Minute in gleichen Zwischenpausen abgeben;

b. jedes Motorschiff in Fahrt muss mit seinem Nebelhorn, seiner Dampfpfeife, Luftpfeife oder Sirene in in der Minute m i n d e s t e n s e i n e n langgezogenen Ton abgeben;

c. jedes Segelschiff, jeder Trajektkahn und jedes Güterschleppschiff in selbständiger Fahrt muss das in lit. *b* vorgeschriebene Signal abgeben. Diese Fahrzeuge haben, solange 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 Segeljachten und von Fischerbooten zu geschehen.

3. Bei unsichtigem Wetter (Nebel, Schneegestöber u. s. w.) dürfen Dampf- und Motorschiffe, sowie Motorboote mit keiner grösseren Geschwindigkeit als 10 km in der Stunde fahren. Ausgenommen hiervon sind nur die Fahrzeuge der vereinigten Dampfschiffahrtsverwaltungen für den Bodensee und Rhein.

§ 13.

2. Wenn zwei einen Hafen anlaufende Schiffe sich gleichzeitig der Hafenluke nähern, so hat dasjenige Schiff, welches das andere an der rechten Seite hat, diesem letzteren den Vorrang für die Einfahrt zu lassen. Ein Dampfschiff geht hierbei aber jedem nicht unter Dampf gehenden Schiffe vor, es sei denn, dass ein mit kräftigem Wind segelndes Schiff (Segelschiff oder Motorschiff mit beigesetztem Segel) oder ein schwerbeladenes Motorschiff ohne beigesetztes Segel bei stürmischer Witterung augenscheinlich nicht in der Lage ist, ohne eigene Gefahr dem Dampfschiffe das Fahrwasser frei zu lassen. (Wegen Anwendung des Alarmsignals siehe Signalordnung [Anlage III].)

3. Sind gleichzeitig mehrere Fahrzeuge zur Ausfahrt bereit, so haben Dampfschiffe und Trajektkähne ohne Rück-

sicht auf die Aufstellung bei der Ausfahrt immer den Vorrang.

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

6. Motorschiffe haben ausserdem bei jeder Tageszeit und bei jedem Wetter, wenn sie in einen Hafen einlaufen oder aus einem Hafen auslaufen wollen, das in der Signalordnung (Anlage III) hierfür vorgeschriebene Signal mit dem Nebelhorn abzugeben und zwar beim Einlaufen, sobald sich das Motorschiff der Hafenluke auf etwa 200 m genähert hat, beim Auslaufen, bevor das Motorschiff in das Fahrwasser der Hafenluke einfährt.

7. Wenn aus irgend einer Ursache das Einlaufen von Fahrzeugen in einen Hafen mit Gefahr verbunden ist, wird dies durch das in der Signalordnung (Anlage III) vorgeschriebene Hafensperrsignal (Signal 15) bekannt gegeben.

Sobald die Hindernisse, die zur Absperrung des Hafens Veranlassung gegeben haben, beseitigt sind, wird dies durch das in der Signalordnung (Anlage III) vorgeschriebene Hafenöffnungssignal (Signal 12) den vor dem Hafen wartenden Schiffen mitgeteilt.

§ 15.

Motorboote (vergleiche § 7) sind hinsichtlich der Lichterführung (mit Ausnahme des Hecklichtes), 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 1, lit. *a*, vorgeschrieben ist, angebracht werden.*)

§ 16.

Bei Befolgung der in Abschnitt B aufgeführten Vorschriften muss stets gehörige Rücksicht auf alle Gefahren der Schiffahrt und des Zusammenstosses, sowie auf solche besondere Umstände genommen werden, welche zur Abwendung unmittelbarer Gefahr ein Abweichen von den Vorschriften notwendig machen.

§ 17.

Das Verbot, feuergefährliche Gegenstände auf Personendampfbooten zu verladen, bezieht sich nicht auf den Benzinvorrat in den Brennstoffbehältern der Automobile (Land- und Wasserfahrzeuge).

D. Zu Artikel 6 und 10 der Internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee vom 22. September 1867.

§ 18.

Die in Artikel 6 und 10 der Internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee vom 22. September 1867 über die Untersuchung der Schiffe und über

*) Der frühere Zusatz nach dem Worte „— angebracht —" „und mit den Seitenlichtern in einem Gehäuse vereinigt", ist weggefallen.

die Berechtigung zur Bodenseeschiffahrt gegebenen Bestimmungen finden auch auf Motorschiffe und auf die zur gewerbsmässigen Beförderung von Personen dienenden Motorboote Anwendung.

Das Schifferpatent (Anlage a) zur Führung eines Dampfschiffes, eines Motorschiffes und eines zur gewerbsmässigen Beförderung von Personen dienenden Motorbootes soll nur erteilt werden, nachdem der Nachweis über eine längere Beschäftigung auf solchen Fahrzeugen und über die Befähigung zu ihrer Führung erbracht ist.

Die Motorschiffe und die zur gewerbsmässigen Beförderung von Personen dienenden Motorboote sind alljährlich zu untersuchen.

Anlage a.

Muster eines Schifferpatentes.

Vorzeiger dieses

N. N.

aus .....

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

Segel-, Ruder- oder Schleppschiffes,
Dampfbootes
Motorschiffes

zur gewerbsmässigen Beförderung von

Personen dienenden Motorbootes

jeder Grösse oder
von ..... Tonnen Ladungsfähigkeit

erhalten.

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

....., den ..... 19.....

Namen der Behörde.

(L. S.) Unterschrift.

Anlage III.

Signalordnung

für

die Bodenseeschiffahrt.

A. Signalgebung.

Bestimmungen über die Dauer der einzelnen Signaltöne, sowie der Pausen zwischen zwei Tönen und zwischen zwei Signalen in Wiederholungsfällen.

a) Bei den mit den Dampfpfeifen, Luftpfeifen und Nebelhörnern abzugebenden Signalen sollen
die kurzen Töne eine Dauer von 1 Sekunde,
die langen Töne eine Dauer von 5 Sekunden,
die Pause zwischen zwei Signaltönen eine Dauer von $^1/_2$ Sekunde,
die Pause zwischen zwei Signalen bei Signalwiederholungen eine Dauer von mindestens zwei Sekunden haben.

b) Die Pausen zwischen zwei Kanonenschüssen sollen 1 Minute, die Pausen zwischen zwei Gruppen von Kanonenschüssen 2 Minuten betragen.

I. Nebelsignale.

Sind von den Dampfschiffen stets mit der Dreiklangpfeife zu geben.

Signal-Nr.	Name und Bedeutung des Signals	Art und Weise der Signalisierung	Beantwortung des Signals
1	**Nebelsignal** der Dampfschiffe im See (§ 12, Ziffer 1 *a*).	——— Ein langer Pfiff dreimal in der Minute in gleichen Zwischenpausen.	Ist von jedem Schiff mit seinem Erkennungssignal zu beantworten.

Signal-Nr.	Name und Bedeutung des Signals	Art und Weise der Signalisierung	Beantwortung des Signals
2	**Nebelsignal** der Motorschiffe, Segelschiffe, Güterschleppschiffe und Trajektkähne in selbständiger Fahrt (§ 12, Ziff. 1 *b* u. *c*).	——— Ein langer Ton mit der Dampfpfeife, Luftpfeife, Sirene oder mit dem Nebelhorn einmal in der Minute.	Ist von den Dampfschiffen und den Motorschiffen ohne beigesetztes Segel mit ihrem Erkennungssignal zu beantworten.
3*a*	**Nebelsignal** eines Dampfschiffes, welches ausserhab eines Hafens geankert ist (§ 12, Ziff. 1 *g*).	0000000000 In der Minute mindestens einmal mit der Glocke zu läuten.	
3*b*	**Nebelsignal** der Motor- oder Segelschiffe, der Güterschleppschiffe und Trajektkähne, welche ausserhalb eines Hafens geankert sind (§ 12, Ziff. 1 *g*).	00 Zwei kurze, rasch aufeinanderfolgende Töne mit der Dampfpfeife, Luftpfeife, Sirene oder mit dem Nebelhorn mindestens einmal in der Minute.	

Signal-Nr.	Name und Bedeutung des Signals	Art und Weise der Signalisierung	Beantwortung des Signals
4*a*	**Erkennungssignal** der Dampfschiffe, die nicht schleppen, auf Kursfahrten mit geraden Kursnummern*) (§ 12, Ziff. 1 *e*).	∪∪ Zwei kurze, rasch aufeinanderfolgende Pfiffe dreimal in der Minute.	Ist von jedem Schiff mit seinem Erkennungssignal zu beantworten.
4*b*	**Desgleichen** mit ungeraden Kursnummern**) (§ 12, Ziff. 1 *e*).	∪∪∪ Drei kurze, rasch aufeinanderfolgende Pfiffe dreimal in der Minute.	
4*c*	**Erkennungssignal** der Dampfschiffe, die schleppen, auf Kursfahrten mit geraden Kursnummern*) (§ 12, Ziff. 1 *e*).	∪∪ — Zwei kurze Pfiffe mit darauffolgendem langen Pfiff dreimal in der Minute.	
4*d*	**Desgleichen** mit ungeraden Kursnummern**) (§ 12, Ziff. 1 *e*).	∪∪∪ — Drei kurze Pfiffe mit darauffolgendem langen Pfiff dreimal in der Minute.	

*) Es haben gerade Nummern die Fahrten:

1. Bregenz – Konstanz direkt,
2. Bregenz—Lindau – Friedrichshafen—Meersburg – Konstanz,
3. Konstanz Romanshorn - Rorschach – Bregenz,
4. Ludwigshafen Meersburg Konstanz,
5. alle übrigen Fahrten vom schweizerischen und österreichischen nach dem gegenüberliegenden deutschen Ufer.

**) Es haben ungerade Nummern die Fahrten:

1. Konstanz – Bregenz direkt,
2. Konstanz—Meersburg—Friedrichshafen – Lindau—Bregenz,
3. Bregenz – Rorschach – Romanshorn—Konstanz.
4. Konstanz—Meersburg Ludwigshafen,
5. alle übrigen Fahrten vom deutschen nach dem gegenüberliegenden schweizerischen und österreichischen Ufer.

Signal-Nr.	Name und Bedeutung des Signals	Art und Weise der Signalisierung	Beantwortung des Signals
5*a*	**Erkennungssignal** der Motorschiffe ohne beigesetztes Segel (§ 12, Ziff. 1 *e*).	— 00 Ein langer Ton und zwei kurze Töne mit der Dampfpfeife, Luftpfeife, Sirene oder mit dem Nebelhorn zweimal in der Minute.	Ist von jedem Schiff mit seinem Erkennungssignal zu beantworten.
5*b*	**Erkennungssignal** der Motorschiffe mit beigesetztem Segel, der Segelschiffe, Güterschleppschiffe u. Trajektkähne in selbständiger Fahrt in Hörweite der Nebelsignale von Dampfschiffen, auch der Segeljachten und der Fischerboote in gleichem Fall (§ 12, Ziff. 1 *c*).	0000000000 Kurze Töne mit der Dampfpfeife, Luftpfeife, Sirene oder mit dem Nebelhorn in rascher Aufeinanderfolge.	Ist von den Dampfschiffen und den Motorschiffen ohne beigesetztes Segel mit ihrem Erkennungssignal zu beantworten.
6	**Erkennungssignal** geschleppter Schiffe, solange sie in Hörweite der Nebelsignale anderer Schiffe sind, sowie bei der Annäherung an den anzulaufenden Hafen (§ 12, Ziff. 1 *d*).	— Ein langer Ton mit der Dampfpfeife, Luftpfeife, Sirene oder mit dem Nebelhorn mindestens einmal in der Minute.	

Signal-Nr.	Name und Bedeutung des Signals	Art und Weise der Signalisierung	Beantwortung des Signals
7	**Nebelsignal** der Häfen und Dampfschifflandestellen für fahrplanmässig verkehrende oder vorher angemeldete Schiffe.	—— Ein langer Ton mit dem Nebelhorn dreimal in der Minute oder Inbetriebnahme eines Glockenschlagwerks. Anhaltendes Läuten mit der Nebelglocke am Hafenkopf mit entsprechenden Zwischenpausen. Diese Signalisierung hat sofort beim Wahrnehmen von Nebelsignalen der Schiffe zu beginnen und ist bis zur Einfahrt derselben fortzusetzen.	Wird von den Dampfschiffen mit dem Hafeneinfahrtssignal I beantwortet, sobald das Nebelhorn oder Glockenschlagwerk, und mit dem Hafeneinfahrtssignal II, sobald die Nebelglocke am Hafenkopf gehört wird (§ 12, Ziff. 1 *f*).
8	**Hafeneinfahrtssignal I** ist von den Dampfschiffen zu geben, sobald das Nebelhorn oder das Glockenschlagwerk eines anzulaufenden Hafens vernommen wird, und zwar so lange, bis die Nebelglocke am Hafenkopf gehört wird (§ 12, Ziff. 1 *f*).	—— —— Zwei lange Pfiffe.	
9	**Hafeneinfahrtssignal II** ist von den Dampfschiffen zu geben, sobald die Nebelglocke am Hafenkopf eines anzulaufenden Hafens vernommen wird, und zwar so lange, bis das Glockensignal zur Einfahrt vom Dampfschiff aus gegeben wird (§ 12, Ziff. 1 f.)	—— —— —— Drei lange Pfiffe	

II. Manöversignale.

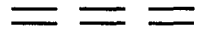
Sind von den Dampfschiffen stets mit der einfachen Dampfpfeife zu geben.

Signal-Nr.	Name und Bedeutung des Signals	Art und Weise der Signalisierung	Beantwortung des Signals
10	**Abfahrtssignal.** Durch dasselbe verlangt ein Dampfschiff oder Motorschiff, welches die Ausfahrt bewerkstelligen will, von einem im Einlaufen begriffenen Dampfschiffe, dass letzteres die Ausfahrt freilasse (§ 13, Ziff. 4).	○○○ Drei kurze Pfiffe mit der Dampfpfeife, bezw. Töne mit dem Nebelhorn.	Ist von dem in der Anfahrt begriffenen Dampfschiffe mit dem gleichen Signal zu beantworten.
11	**Hafen-Ein- und Ausfahrtssignal der Motorschiffe** ist von Motorschiffen abzugeben, wenn sie sich beim Einlaufen der Hafenluke auf etwa 200 Meter genähert haben, beim Auslaufen, bevor sie in das Fahrwasser der Hafenluke einfahren. Motorboote und kleine Dampfboote haben dieses Signal ebenfalls zu geben (§ 13, Ziff. 6).	○○○ Drei kurze, rasch aufeinanderfolgende Töne mit dem Nebelhorn, beziehungsweise Pfiffe mit der Dampfpfeife dreimal hintereinander.	
12	**Das Abschwenkungssignal oder Hafenöffnungssignal** ist bei unsichtigem Wetter zu geben, wenn ein von einer Dampferstation rückwärts abgefahrenes Dampfschiff abgeschwenkt und den vorgeschriebenen Kurs eingeschlagen hat (§ 13, Ziff. 3). Es gilt als Hafenöffnungssignal, wenn es von einem Hafen aus gegeben wird; in diesem Falle können dann die vor dem Hafen wartenden Schiffe einlaufen (§ 13, Ziff. 7).	— Ein langer Pfiff. Als Hafenöffnungssignal kann das Signal auch durch einen langen Ton mit dem Nebelhorn oder durch einen Schlag mit der Glocke gegeben werden.	

Signal-Nr.	Name und Bedeutung des Signals	Art und Weise der Signalisierung	Beantwortung des Signals
13	**Überholungssignal bei Nacht** eines Dampfschiffes oder Motorschiffes, welches bei Nacht einem andern Schiff vorfahren will (§ 11, Ziff. 9).	∪∪∪∪∪ 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, Ziff. 4).
14*a*	**Kursänderungssignal.** Ich richte meinen Kurs nach rechts (§ 11, Ziff. 10).	∪ Ein kurzer Pfiff.	Ist von dem angerufenen Dampfschiff unbedingt zu beantworten und zwar durch dasjenige Kursänderungssignal, welches dem von ihm beabsichtigten Ausweichmanöver entspricht. Will das angerufene Schiff seinen Kurs nicht ändern, sondern geradeaus gehen, so hat es diese Absicht durch das Signal 14*d* bekannt zu geben.
14*b*	**Kursänderungssignal.** Ich richte meinen Kurs nach links (§ 11, Ziff. 10).	∪∪ Zwei kurze Pfiffe.	
14*c*	**Kursänderungssignale.** Ich stoppe oder ich gehe zurück (§ 11, Ziff. 10).	——∪—— Ein langer, ein kurzer und ein langer Pfiff.	
14*d*	**Kurssignal.** Ich behalte meinen Kurs bei (§ 11, Ziff. 9).	—— Ein mindestens 8 Sekunden langer Pfiff.	

III. Alarm- und Notsignale.

Signal-Nr.	Name und Bedeutung des Signals	Art und Weise der Signalisierung	Beantwortung des Signals
15	**Alarmsignal oder Hafensperrsignal.** Das Alarmsignal 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 manövrierunfähig oder sonst ausserstande ist, vorschriftsmässig auszuweichen, und sich ein anderes Schiff ihm in gefahrdrohender Weise nähert (§ 11, Ziff. 6 u. 7 und § 13, Ziff. 2). Als Hafensperrsignal gilt dieses Signal, wenn es von einem Hafen aus gegeben wird; in diesem Falle haben alle den Hafen anlaufenden Fahrzeuge solange vor demselben zu warten, bis das Hafenöffnungssignal gegeben wird (§ 13, Ziff. 7).	OOOOOOO Mindestens 7 kurze rasch aufeinanderfolgende Pfiffe, Töne oder Glockenschläge. Das Alarmsignal ist von den Dampfschiffen mit der einfachen Dampfpfeife (Einklangpfeife) oder mit der Glocke, von allen anderen Schiffen mit dem Nebelhorn zu geben. Steht zur Abgabe des Hafensperrsignals keine Dampfpfeife zur Verfügung, so kann das Signal auch mit dem Nebelhorn oder mit der Glocke gegeben werden.	Ist mit dem gleichen Signale mit Dampfpfeife, beziehungsweise Nebelhorn zu beantworten.

Signal-Nr.	Art und Weise der Signalisierung	Name und Bedeutung des Signals	Beantwortung des Signals
16	**Notsignal** ist zu geben, um Hülfe zu erlangen, wenn das eigene Schiff in Not oder Gefahr ist (§ 14).	 Mindestens 7 lange rasch aufeinanderfolgende Pfiffe oder Töne in mehrfacher Reihenfolge. Das Notsignal ist von den Dampfschiffen mit der Dreiklangpfeife zu geben. Neben diesen akustischen Signalen ist bei Tage die Notflagge am Masttop, am Bugflaggenstock oder an einer Stange zu hissen. Bei Nacht sind auf den Dampfschiffen Blickfeuer von 10 Minuten Brenndauer und abwechselnd roter und grüner Farbe von einem möglichst hohen Punkte des Schiffes abzubrennen. Das mit der Kanone abzugebende Notsignal besteht aus mindestens dreimal drei Kanonenschüssen.	Ist von den Schiffen mit dem Alarmsignal und von den Häfen mit Kanonenschüssen, bei Nacht von den Häfen ausserdem mit dem Abbrennen von Blickfeuern zu beantworten.

B. Signalmittel.

I. Lichter.

Allgemeine Bestimmungen.

Alle Lichter, welche von Schiffen und Fahrzeugen auf Grund der schiffahrtspolizeilichen Vorschriften für die Bodenseeschiffe (Revidierte Bestimmungen der Internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee) zu führen oder zu zeigen sind, müssen den nachstehenden Bestimmungen entsprechend eingerichtet und derart angebracht sein, dass die unbehinderte Sichtbarkeit unter allen Umständen und Verhältnissen gewahrt erscheint.

Für Motorschiffe ist ein kleineres Modell der bei den staatlichen Dampfschiffen eingeführten Laternen zulässig.

Die übrige Beleuchtung der Schiffe darf niemals derart sein, dass eine Verwechslung mit einem der vorschriftsmässig zu führenden Lichter stattfinden kann.

A. Seitenlichter.

1. Die Schiffe haben ihre Seitenlichter vor der Mitte in solcher Art und Höhe anzubringen, dass deren vorgeschriebene Sichtbarkeit gewahrt ist und dieselben vor Beschädigung durch Wellenschlag nach Möglichkeit geschützt sind.

2. Die an der Innenbordseite anzubringenden Schirme der Seitenlichter müssen eine solche Länge besitzen, dass sie, vom Mittelpunkt der Flamme gemessen, 1 m vor den Lichtern hervorragen (s. Fig. 1 der Planbeilage).

Bei den Schirmen der Seitenlichter der Motorschiffe nach dem kleineren Modell ist eine Schirmlänge von mindestens 60 cm zulässig.

Die Schirme müssen parallel zur Kielrichtung befestigt und das Licht soll so angebracht sein, dass die von der äussern Kante der Kopfleiste des Schirmes zur inneren Kante des Dochtes oder des elektrischen Glühkörpers gezogene Linie zur Kielrichtung parallel ist (Fig. 1 der Planbeilage).

Die Höhe der Schirme muss der Höhe der Laterne mindestens gleichkommen.

Der Schirm des Steuerbordseitenlichtes muss grün, jener des Backbordseitenlichtes rot angestrichen sein.

Um einer Verwechslung des grünen und roten Seitenlichtes bei ihrer Aufstellung vorzubeugen, ist an den Plattformen, auf denen die Lichter ruhen, an den Schirmen oder den Laternengehäusen eine derartige Einrichtung anzubringen, dass das grüne Licht nur an Steuerbord und das rote Licht nur an Backbord ausgesetzt werden kann.

3. Die aus Blech hergestellten Laternen müssen einen der Bordseite entsprechenden Anstrich erhalten, d. h. es muss die Steuerbordlaterne grün, die Backbordlaterne rot gestrichen sein.

Die Laternen dürfen zum Schutze der Linsen mit feinen, weitmaschigen, die Sichtbarkeit des Lichtes nicht beeinträchtigenden Metallgittern versehen sein.

Um sicherzustellen, dass das volle Licht der Seitenlichter wirklich bis auf zwei Striche über die Querrichtung nach hinten sichtbar sei, müssen die Laternen so eingerichtet sein, dass eine vom hinteren Rande des Dochtes in der Richtung auf zwei Striche von der Querrichtung nach hinten gezogene Linie gerade noch den freien hinteren Rand der Linse trifft. (S. Fig. 1 der Planbeilage.)

Die Laternen müssen so gebaut und eingerichtet sein, dass sie weder durch den Wind, noch durch die Bewegung des Schiffes, noch durch das Eindringen des Wassers verlöscht werden.

Die Form der Seitenlichter ist aus den Figuren 2, 3 und 4 der Planbeilage ersichtlich.

4. Für die farbigen Seitenlichter sind ausschliesslich nur dioptrische oder plankonvexe Linsen zu gebrauchen. (Fig. 5, 6, 7 und 8 der Planbeilage.)

Die Linsen müssen richtig konstruiert, kreisförmig gekrümmt und aus geschliffenem oder gepresstem, nachgeschliffenem Glase hergestellt, sowie frei von Luftblasen und Rissen sein. Der Mittelpunkt der Linsenkrümmung muss mit dem Mittelpunkt der Lichtquelle auf halber Höhe der Linse zusammenfallen. Die Höhe der Linse darf in keinem Falle geringer als ihr Halbmesser sein.

Das Steuerbordseitenlicht muss von hellblaugrüner, das Backbordseitenlicht von kirschroter Farbe sein.

5. Die Linsen der Seitenlichter dürfen nicht gefärbt sein, auch dürfen gefärbte Glaszylinder und gefärbte Glühlampen zur Erzielung der Färbung bei den Seitenlichtern nicht angewendet werden.

Zur Erzielung des vorgeschriebenen grünen und roten Lichtes dürfen nur gefärbte gekrümmte Vorsteckgläser benützt werden, welche so einzurichten sind, dass jedes Vorsteckglas nur in die dazu gehörige Laterne eingesetzt und die Türe der Laterne nur geschlossen werden kann, wenn das Vorsteckglas an der richtigen Stelle eingesteckt ist.

Jedes Schiff hat eine genügende Anzahl von farbigen Ersatzgläsern zum Auswechseln mitzuführen.

6. Die Lampen der Positionslaternen müssen eine Brenndauer von mindestens sechs Stunden haben.

Die Verwendung ein und derselben Lampe für Mineral- und vegetabilische Öle ist unzulässig.

Für jedes Schiff ist ein Satz von vollkommen gleichartig eingerichteten Reservelampen an Bord zu führen, ebenso eine entsprechende Anzahl guter Zylinder und bei elektrischer Beleuchtung ein entsprechender Vorrat an Glühlampen.

Die Breite der Lichtquelle darf, quer zur Kielrichtung gemessen, bei Dampfschiffen nicht weniger als 25 mm und nicht mehr als 50 mm betragen. Auf Motorschiffen dürfen nur Rundbrenner mit mindestens 16 mm Dochtrohrdurchmesser verwendet werden.

Jede Laterne, welche mit elektrischem Lichte versehen ist, muss so eingerichtet sein, dass das Licht ohne weiteres durch Ölbeleuchtung ersetzt werden kann.

Es darf in jeder Laterne nur ein Glühlicht, dessen Lichtstärke mindestens 16 Normalkerzen betragen muss, angebracht werden.

Um die Dochte oder Glühlampen in der vorgeschriebenen Stellung unverrückbar zu erhalten, muss durch eine geeignete Vorrichtung die Drehung des Docht- oder Glühlampenhalters unmöglich gemacht sein.

7. Bei elektrischem Lichte kann die Verwendung von Reflektoren entfallen. Wenn bei Öllampen Reflektoren verwendet werden, so ist folgendes zu beachten:

a. die Reflektoren müssen innen versilbert und gut poliert sein;

b. die Innenflächen müssen Kugelsegmente bilden; die Flamme muss im Mittelpunkte der Kugeloberfläche, von welcher die Fläche des Reflektors ein Teil ist, stehen;

c. der Reflektor muss so weit gekrümmt sein, dass die reflektierten Strahlen auch nach den äussersten Enden der Linse geworfen werden;

d. die Stellung des Reflektors muss derart gesichert sein, dass eine Verschiebung oder unrichtige Stellung desselben nicht eintreten kann, wenn die Lampe an ihrem Platz in der Laterne steht.

B. Buglichter.

Auf Buglichter finden die für Seitenlichter gegebenen Vorschriften Anwendung mit der Ausnahme, dass bei Benützung von für elektrische Beleuchtung eingerichteten Laternen das Glühlicht eine Lichtstärke von mindestens 32 Normalkerzen besitzen muss.

Buglaternen aus Blech sind weiss anzustreichen.

Die Form der Buglichter ist aus den Figuren 9, 10, 11 und 12 der Planbeilage ersichtlich.

C. Hecklichter.

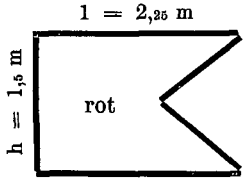
1. Die Laternen für die im Sinne des § 10, 1 *d* und 3 *b* der schiffahrtspolizeilichen Vorschriften (Revidierte Bestimmungen der Internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee) zu führenden Hecklichter müssen am hinteren Flaggenstock oder am Heck in der Höhe des Schiffsbordes, auf Trajektkähnen in der Höhe des Deckes angebracht sein.

2. Zum Zeigen des weissen Hecklichtes im Sinne des § 10(4) kann jede Laterne mit weissem Licht benützt werden.

3. Für die Laterne mit blauem Lichte können Glasscheiben oder kreisbogenartig gekrümmte, gleichmässig dicke Gläser von blauer Farbe verwendet werden.

4. Hinsichtlich der Lampen, Dochte, Glühlichter, Glaszylinder und Reflektoren finden die für Seitenlichter geltenden Bestimmungen sinngemässe Anwendung.

II. Sonstige optische (sichtbare) Signale.

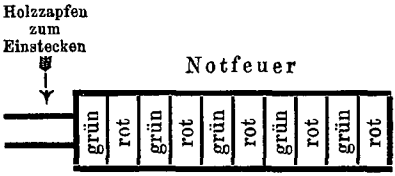


Die Länge der Zungen des Standers ist 0,75 m.

1. Die in der Signalordnung unter Nr. 16 vorgeschriebene rote Notflagge muss für Dampf- und Motorschiffe mindestens $2{,}25 \times 1{,}5$ und für kleinere Fahrzeuge mindestens $1 \times 0{,}70$ m gross sein und die nebenstehende Form (Doppelstander) haben.

Die Notflagge ist am Masttopp zu hissen oder an eine Stange (Handruder) zu binden und zu schwenken, um die Aufmerksamkeit der in Sicht befindlichen Schiffe auf sich zu lenken.

2. Die im Abschnitte C *a* XI 1 der Revidierten Bestimmungen der Internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee erwähnte schwarze und die im Abschnitte C *b* XII, erster Absatz, derselben Bestimmungen erwähnte blaue Flagge müssen mindestens 1 m lang und 70 cm breit sein. Die darauf befindlichen Buchstaben „P" bezw. „F" müssen mindestens eine Höhe von 50 cm haben.



3. Die im Sinne von Signal 16 der Signalordnung (Anlage III) zur Abgabe von Notsignalen zu verwendenden Blickfeuer müssen möglichst hoch abgebrannt werden, abwechselnd je 5 mal mit roter und grüner Farbe derart brennend, dass jede Farbe eine Minute sichtbar ist. Bei sichtigem Wetter müssen die Blickfeuer auf mindestens 12 km deutlich erkennbar sein.

III. Akustische (hörbare) Signale.

1. Die für die Dampfschiffe vorgeschriebenen Dreiklangpfeifen müssen drei einen Akkord bildende Töne gleichzeitig geben und bei ruhigem Wetter auf eine Entfernung von 6 km deutlich hörbar sein.

Dieselben sind vor dem Kamin — bei mehreren Kaminen vor dem vordersten derselben — in einer Höhe

von mindestens 2,5 m über dem Kommandostande so anzubringen, dass die Fortpflanzung des Schalles nach vorne und nach beiden Seiten durch kein Hindernis gehemmt wird.

2. Die für die Dampfschiffe vorgeschriebene einfache Dampfpfeife muss bei ruhigem Wetter auf eine Entfernung von mindestens 4 km deutlich hörbar sein und in gleicher Weise, wie dies für die Dreiklangpfeife vorgeschrieben ist, angebracht werden.

3. Motorschiffe, kleine Dampfboote und Motorboote von mehr als 10 km Geschwindigkeit in der Stunde müssen mit Dampfpfeifen, Luftpfeifen oder Sirenen versehen sein, welche mindestens 1 m über dem Deck oder dem Bord des betreffenden Fahrzeuges an der Vorderseite des Kamins oder einer anderen erhöhten nach vorn und den beiden Seiten freien Stelle des Schiffes anzubringen sind. Der Ton dieses Signalmittels muss bei ruhigem Wetter auf mindestens 4 km Entfernung deutlich hörbar sein.

Fahrzeuge mit weniger als 10 km Geschwindigkeit in der Stunde, wie auch Segelschiffe, Güterschleppschiffe und Trajektkähne müssen Nebelhörner führen, deren Signale bei ruhigem Wetter mindestens 500 m weit hörbar sind.

Dieselben sind stets an einer solchen Stelle des Schiffes abzugeben, dass ihr Schall sich unbehindert nach vorne, bezw. nach jener Seite hin fortpflanzen kann, von welcher ein anderes Fahrzeug sich nähert.

4. Bei den mit den Dampfpfeifen, Luftpfeifen und Nebelhörnern abzugebenden Signalen sollen die kurzen

Pfiffe oder Töne eine Dauer von einer Sekunde, die langen Pfiffe oder Töne eine Dauer von 4—6 Sekunden und die Pausen zwischen 2 Pfiffen oder Tönen eine Dauer von $^1/_2$ Sekunde haben.

5. Nebelhörner der Hafenanstalten und Anlandestellen müssen bei ruhigem Wetter mindestens 3 km weit hörbar sein und sind mindestens 3 m über Mittelwasser aufzustellen.

Bei Signalgebung sind die Nebelhörner in der Richtung des ankommenden Schiffes zu stellen.

6. Die für die Abgabe von Notsignalen und deren Beantwortung vorgeschriebenen Kanonen müssen ein Kaliber besitzen, dass der Schall derselben bei ruhigem Wetter mindestens auf eine Entfernung von 8 km deutlich hörbar ist.

Bei der Abgabe von Signalschüssen mit der Kanone sind Patronen zu verwenden. Dabei ist die Kanone stets so zu stellen, dass sich der Schall direkt, ohne auf Hindernisse zu stossen, gegen den Ort, der alarmiert oder verständigt werden soll, fortpflanzen kann. Als Notsignal sind mindestens dreimal 3 Kanonenschüsse abzugeben. Die Pause zwischen je 2 Schüssen soll eine Minute, zwischen jeder Gruppe von 3 Schüssen 2 Minuten betragen.

7. Die Dampfschiffe müssen auch eine laut tönende metallene Glocke führen, welche frei aufgehängt sein muss.

Die Glocken der Häfen und Anlandestellen müssen gegen den See zu frei aufgehängt werden, mindestens 4 m über dem mittleren Wasserstand angebracht und auf mindestens 500 m hörbar sein.

Schiffahrts- und Hafenordnung auf dem Bodensee.

Planbeilage.

Fig. 1a

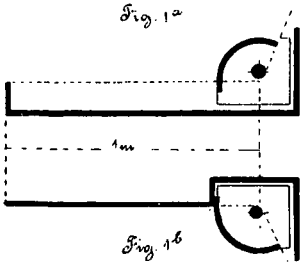


Fig. 1b

Fig. 13

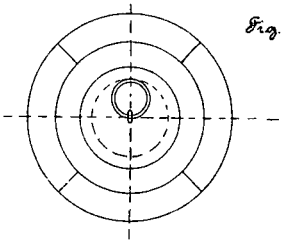


Fig. 14

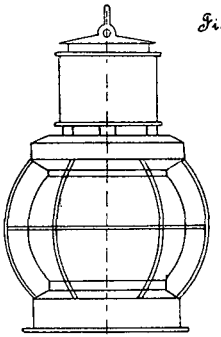


Fig. 15

Fig 2

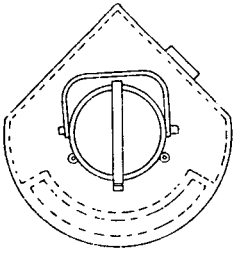


Fig. 3

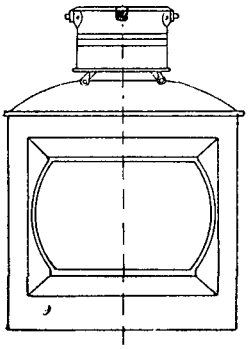


Fig. 4

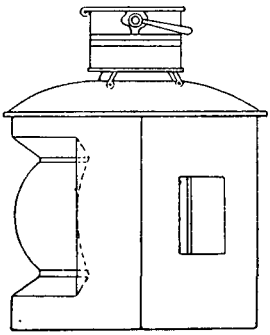


Fig 5

Fig 6

Fig. 7

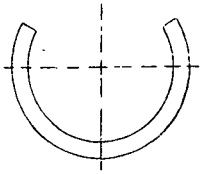


Fig. 8

Fig. 9.

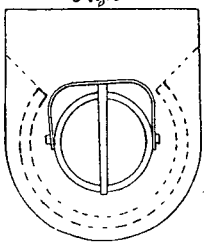


Fig. 11

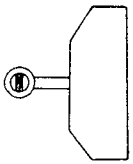


Fig 10

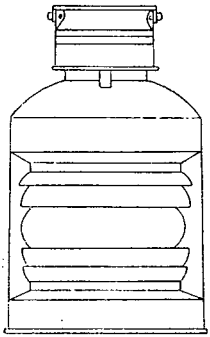
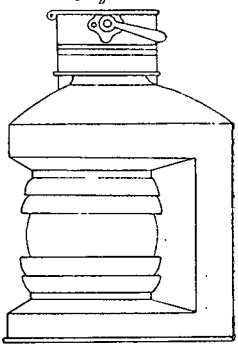


Fig. 12.



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

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Abänderung und Ergänzung der internationalen Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee. (Vom 25. Oktober 1909.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1909
Band Volume Volume	5
Heft Cahier Numero	44
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	03.11.1909
Seite Page Pagina	31-62
Ref. No	10 023 514

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.