



© Württembergische  
Landesbibliothek Stuttgart

## Internationale Schifffahrts- und Hafenenordnung für den Bodensee

„Bald nach dem Beginn der Dampfschifffahrt auf dem Bodensee regelten die drei konkurrierenden deutschen Gesellschaften gemeinsam wichtige Fragen zu Sicherheit, Güter- und Personentransport, seit 1847 auch zu den Tarifen und Fahrplänen. Aus diesen unverbindlichen Konferenzen entstanden in den 1860er Jahren, nachdem die Staatsbahnen von Baden, Württemberg und Bayern die privaten Schiffsbetriebe übernommen hatten, die länderübergreifenden Vereinigten Dampfschifffahrts-Verwaltungen (VDV). [...]“<sup>1</sup>

Am 22. September 1867 fand die erste Konferenz der Dampfschifffahrtsgesellschaften in Bregenz statt und entwickelte gemeinsam die Internationale Schifffahrts- und Hafenenordnung für den Bodensee (Obersee und Überlingersee), diese trat am 1. März 1868 in Kraft. Sie wurde 1976 durch die Bodensee-Schifffahrtsordnung (BSO) ersetzt und ist heute in aktualisierter Form gültig.

Die  
internationale Schifffahrts-  
und  
Hafen-Ordnung  
für den  
Bodensee.

Würzburg.  
Druck und Verlag der Stahel'schen Buch- und Kunsthandlung.  
1868.

### Artikel 4:

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

### Artikel 7:

Jedes Fahrzeug muss, mit einer von Weitem lesbaren Schrift zur Bezeichnung des Schiffes versehen, den Namen oder die Nummer desselben enthalten; auch soll seine Tragfähigkeit in Zentnern (1 Zentner = 100 kg) an der Außenseite angegeben sein. [...]

### Artikel 9:

Jedes Dampfboot hat wenigstens einen leeren, mit den nötigen Requisiten ausgerüsteten Hilfsnachen [kleiner Kahn] von entsprechender Größe sowie von sonstigen Rettungsapparaten mindestens einige Rettungsringe mit sich zu führen.

<sup>1</sup> Quelle: Dieser Text basiert auf dem Artikel [Vereinigte Schifffahrtsunternehmen für den Bodensee und Rhein](#) aus der freien Enzyklopädie [Wikipedia](#) und steht unter der Lizenz [Creative Commons CC-BY-SA 3.0 Unported \(Kurzfassung\)](#). In der Wikipedia ist eine [Liste der Autoren](#) verfügbar. [https://de.wikipedia.org/wiki/Vereinigte\\_Schifffahrtsunternehmen\\_f%C3%BCr\\_den\\_Bodensee\\_und\\_Rhein](https://de.wikipedia.org/wiki/Vereinigte_Schifffahrtsunternehmen_f%C3%BCr_den_Bodensee_und_Rhein) [26.8.2019].

**Artikel 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 selbstständigen Ausübung dieses Gewerbes zugelassen und hierüber mit einem Patent (Anlage A) versehen worden sind. Die Feststellung der näheren Bestimmungen für die Verleihung und auch für die Wiedereinziehung der Schifferpatente bleibt der Regierung jedes Bodensee-Uferstaates überlassen. [...]

**Artikel 24:**

Die Nichtbefolgung der in gegenwärtiger Schifffahrts- und Hafen-Ordnung gegebenen Vorschriften und die Übertretung der darin ausgesprochenen Verbote wird außer dem von dem Schuldtragenden zu leistenden vollen Schadenerlasse 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. [...]

**Artikel 13:**

Das [An-und-von-Bordgehen] von Passagieren hat mit der gehörigen Ordnung zu geschehen, und es darf, bevor die Verbindung zwischen dem Ufer und dem Schiffe steht und in einer volle Sicherheit gewährenden Weise hergestellt ist, der Übertritt der Reisenden nicht gestattet werden. [...]

Quelle: Die internationale Schifffahrts- und Hafen-Ordnung für den Bodensee (Würzburger Volksausgabe, Bd. 23). Würzburg 1868, S. 2-16. (Die Rechtschreibung wurde aktualisiert.)

**Aufgaben in Partnerarbeit**

1. Lest alle Artikel durch und formuliert Überthemen, die darin angesprochen werden. Ordnet jeden Artikel mind. einem Thema zu.
2. Welche Lösungen bietet die ISHO für welche Probleme? Füllt hierzu die untenstehende Tabelle aus.
3. Beurteilt, ob die nationalen und internationalen Zuständigkeiten sinnvoll aufgeteilt wurden.

Probleme	Lösungen