



© Württembergische Landesbibliothek Stuttgart

Internationale Schifffahrts- und Hafenordnung 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). [...]“¹

Am 22. September 1867 fand die erste Konferenz der Dampfschifffahrtsgesellschaften in Bregenz statt und entwickelte die Internationale Schifffahrts- und Hafenordnung 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 1:

Die Schifffahrt auf dem Bodensee soll unter Beachtung der in diesem Vertrage festgesetzten Bestimmungen zum Transport von Personen, Waren 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. [...]

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. [...]

¹ Quelle: Dieser Text basiert auf dem Artikel [Vereinigte Schifffahrtsunternehmen für den Bodensee und Rhein](https://de.wikipedia.org/wiki/Vereinigte_Schifffahrtsunternehmen_für_den_Bodensee_und_Rhein) aus der freien Enzyklopädie [Wikipedia](https://de.wikipedia.org/wiki/Wikipedia) und steht unter der Lizenz [Creative Commons CC-BY-SA 3.0 Unported](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/) (Kurzfassung). In der Wikipedia ist eine [Liste der Autoren](https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Autoren) verfügbar.
https://de.wikipedia.org/wiki/Vereinigte_Schifffahrtsunternehmen_für_den_Bodensee_und_Rhein [26.8.2019].

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.

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 17:

[...]
Der Schiffsführer muss darauf bedacht sein, schleunigst benachbarte Orte und Schiffe von dem eingetretenen Unglücksfalle zu benachrichtigen, wozu er die ihm geeignet scheinenden Notsignale anwendet. Als solche gelten namentlich Schüsse, das Aufhissen einer großen roten, von anderen Schiffsflaggen sich deutlich unterscheidenden Flagge, verstärkte und anhaltende Piffe durch die Dampfpeife, anhaltendes Läuten der Schiffsglocke sowie unter Umständen Zurufe mit dem Sprachrohr. [...]
Fand ein Zusammenstoß zwischen zwei Dampfbooten statt, so ist der Kapitän eines jeden derselben verpflichtet, nicht eher seine Fahrt fortzusetzen, als bis er Erkundigungen eingezogen und die Gewissheit erlangt hat, dass das andere Schiff nicht in gefahrdrohender Weise beschädigt 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. [...]

Artikel 19:

Schiffe dürfen in den Häfen in der Regel nur an den bestimmten Landungs- und Ladeplätzen still liegen. Es wird jedem in den Hafen einlaufenden Schiffe, sofern es wegen größeren Andranges von Schiffen notwendig wird, von dem Hafenmeister die [Anlegestelle] angewiesen, und ohne Erlaubnis desselben ist es nicht gestattet, den einem Fahrzeuge angewiesenen Landungsplatz mit einem anderen zu vertauschen; [...]

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. [...]

Anlage A.

Muster eines Schifferpatentes.

Vorzeiger dieses N. N.
aus N.
hat nach Nachweisung seiner Befähigung die Erlaubniß zur Führung jedes auf dem Bodensee fahrenden
(Segel-, Ruder-) jeder Größe oder
(oder Schleppschiffes,) von 2 Centnern
(Dampfbootes) 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 Waaren gerathen könnte, nach allen Kräften und bestem Fleiße, so weit 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 . . . 18 . .

(L. S.)

Namen der Behörde.
(Unterschrift.)

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

Aufgaben in Partnerarbeit

1. Lest alle Artikel durch und formuliert Überthemen, die darin angesprochen werden. Ordnet jeden Artikel mind. einem Thema zu.
2. Überprüft, welche Schwierigkeiten in der ISHO nun geregelt werden.
3. Beurteilt, ob die nationalen und internationalen Zuständigkeiten sinnvoll aufgeteilt wurden.

Für ganz Schnelle:

4. Übertrage das Muster eines Schifferpatents (Anlage A.) in deiner Schrift.