

# Die Dampfschiffahrt auf der bayerischen Donau von den Anfängen bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges

Ein Rückblick

Von Stefan Freundl

## Vorwort

Für den vorliegenden Beitrag bestand ursprünglich keine feste Planung; die Thematik ergab sich mehr oder weniger durch einen Zufall.

In einem Auto-Wanderführer für Niederbayern und die Oberpfalz las ich in der Tourenbeschreibung Nr. 5 u. a., daß im einstigen Fischerdorf Windorf (bei Vilshofen an der Donau) im 19. Jahrhundert das erste *bayerische* Donaudampfschiff erbaut worden sei. (Quelle: Reisebeschreibung des Schriftstellers August Sieghardt, Nürnberg).

Da meines Wissens zur damaligen Zeit Werften für Dampfschiffe nur in Regensburg und Linz bestanden, erschien mir die oben erwähnte Angabe fraglich. Dies umsomehr, als Dr. von Rudhart in „Die Industrie des Unterdonaukreises des Königreiches Bayern“ 1835 bemerkt, daß in Windorf das erste Schiff der *österreichischen* Dampfschiffahrts-Gesellschaft erbaut worden sei. (An dieser Stelle sei Herrn Dr. Franz Wild, Vilshofen, für die freundliche Unterstützung und Überlassung von einschlägigen Fotokopien gedankt).

Tatsächlich bestand im Markt Windorf mit damals 500 Einwohnern ein schwunghafter Schiffbau mit 8 Schoppermeistern und teilweise 130 Schopperknechten. Viele dieser Holzschiffe wurden ins Ausland, insbesondere nach Österreich verkauft. Aber auch unter Berücksichtigung der Tatsache, daß bei den ersten Dampfschiffen der Schiffkörper noch aus Holz und nicht aus Eisen bestand, ist die Behauptung vom Bau des ersten Dampfschiffes nicht beweisbar, auch wenn sie in manchen Veröffentlichungen wiederholt wurde.

Es lag nun nahe, nach den *tatsächlichen* Anfängen der Dampfschiffahrt auf der bayerischen Donau zu forschen. Der Umfang des zu behandelnden Themas gebot eine Begrenzung in geographisch-politischer Hinsicht. Eine durchlässige Grenze allerdings, da zum besseren Verständnis auch die Entwicklung der Dampfschiffahrt auf der Donau bis Linz einbezogen werden mußte. Wie einst die bayerischen Schiffmeister, so führen nun auch bayerische Gesellschaften mit ihren Dampfschiffen bis Linz und Wien, während umgekehrt die Schiffe der DDSG vorübergehend sogar bis Ulm kamen.

Längst ist die Donau eine internationale Schifffahrtsstraße. Wir haben uns daran gewöhnt, daß am Donaukai von Passau russische Passagierschiffe liegen und im Regensburger Hafen die Wimpel der Donau-Anlieger-Staaten und anderer von den Schiffen wehen.

Der Verfasser

## INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort . . . . .	51
Technik im Aufbruch . . . . .	54
Das „Technische Zeitalter“ . . . . .	54
1809	
Fultons Angebot an Bayern abgelehnt . . . . .	54
Erste Versuche einer Dampfschiffahrt auf der österreichisch-ungarischen Donau . . . . .	55
1818	
„Carolina“, der erste Donaudampfer . . . . .	55
1829	
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft . . . . .	56
1825	
Das erste bayerische Privileg zur Einführung der Dampfschiffahrt . . . . .	56
1837—1846	
Beginn der Dampfschiffahrt auf der bayerischen Donau durch die Bayer.Württembergische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft . . . . .	57
Reaktion des Regensburger Schiffferevereins . . . . .	57
Das Unternehmen baut auf . . . . .	58
Schiffbautechnik . . . . .	59
Schwierige Stromverhältnisse . . . . .	60
Pressestimmen zur Fahrt des ersten Donaudampfers . . . . .	60
Personen- und Güterverkehr . . . . .	61
Verfehlte Finanz- und Wirtschaftspolitik . . . . .	62
Das Unternehmen wird illiquid . . . . .	62
Drohende Insolvenz-Sanierungsversuche . . . . .	63
Leere Kassen — das Ende . . . . .	63
Übernahme durch den Bayerischen Staat . . . . .	64
1846—1862	
Staatliche Bayerische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft . . . . .	66
Übernahme und Ergänzung des Schifffparks . . . . .	66
Fahrpläne . . . . .	68
Der Ludwig-Donau-Main-Kanal . . . . .	70
Die Maffeiwerft in Regensburg . . . . .	71
Weitere Geldmittel gefordert . . . . .	73

Betriebsergebnisse 1853—1861 . . . . .	74
Der Siegeszug der Eisenbahn . . . . .	74
Verkauf . . . . .	75
Gründe . . . . .	75
Vereinbarungen . . . . .	75
1862—	
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG) . . . . .	76
Ein Überblick . . . . .	76
Übernahme der bayerischen Dampfschiffahrt . . . . .	77
Der Vertrag vom 30. August 1862 . . . . .	79
Das Privileg der DDSG 1830—1880 . . . . .	82
Kettenschiffahrt der DDSG . . . . .	83
1853—1858	
Bayerische Inn- und Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft . . . . .	84
1856—1863	
J. G. Riedl & Companie, Dampfschiffahrts-Unternehmung . . . . .	84
1888—	
Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft . . . . .	85
Bayerischer Lloyd GmbH . . . . .	86
Ausländische Schiffahrts-Gesellschaften . . . . .	86
Häfen . . . . .	86
Werften . . . . .	87
Rhein-Main-Donau-Kanal Stand Frühjahr 1981 . . . . .	87
A n h a n g :	
1. Provisorische Schiffahrts- und Floßordnung für die Donau innerhalb des bayerischen Staatsgebietes v. 29. Januar 1901 . . . . .	88
2. Staatsverträge zur Schiffahrt auf Donau und Inn . . . . .	99
a. Schiffahrts-Vertrag Bayern—Österreich vom 2. Dezember 1851 dazu den „Separat-Artikel“ . . . . .	99
b. Donau-Schiffahrtsacte vom 30. Januar 1858 gemäß „Pariser Vertrag“ vom 30. März 1856 . . . . .	105
3. DDSG-Reglement, das Begegnen und Ausweichen der Dampfboote betreffend	115
Quellen-Nachweis . . . . .	116
Bild-Nachweis . . . . .	117
	53

## Technik im Aufbruch

### Das „Technische Zeitalter“

Das letzte Drittel des 18. Jahrhunderts und das 19. Jahrhundert können wegen der in diesem Zeitraum gemachten epochalen technischen Erfindungen wohl als „Technisches Zeitalter“ gelten.

Um nur einige Beispiele zu nennen:

1769	James Watt	erste brauchbare Dampfmaschine
1807	Robert Fulton	erstes Dampfschiff
1814	George Stephenson	Dampflokomotive und betriebsfähige Eisenbahn
1835		erste Eisenbahn in Bayern
1839	Joseph Maffei	Gründer einer der ersten deutschen Lokomotivfabriken
1846	Werner Siemens	elektrischer Telegraph
1866		Dynamomaschine
1860	Philipp Reis	Telefon, 1876/78 durch Graham Bell verbessert
1877	Thomas Edison	Phonograph
1879		Glühlampe
1893	Rudolf Diesel	Dieselmotor

Das vom amerikanischen Ingenieur Robert Fulton erbaute Dampfschiff „Clermont“<sup>1</sup> führte seine berühmte erste Probefahrt auf dem Hudson von New York nach Albany am 17. August 1807 aus. Ein Modell dieses Dampfers befindet sich im Deutschen Museum in München.

### Fultons Angebot an Bayern abgelehnt

Diese erste Dampferfahrt in einem anderen Kontinent ist für die bayerische Donau insofern interessant, als Fulton am 22. März 1809 sich über die bayerische Gesandtschaft in Paris erbötig machte, die Donau aufwärts ohne Pferde zu befahren.

Das bayerische Ministerium wandte sich deshalb an die Akademie der Wissenschaften um ein Gutachten über diesen Plan. Das vom Geheimen Rat und Ingenieur Joseph von Baader abgegebene Gutachten vom 31. März 1810 lautete je-

Vorbemerkung: Neweklowsky, der hier des öfteren zitiert wird, verwendet in seinem dreibändigen Werk „Die Schifffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau“ als übergeordneten Begriff die Bezeichnung „Kraftschifffahrt“, die neben der Dampfschifffahrt auch die Motorschifffahrt einschließt.

Da die vorliegende Darstellung mit dem Jahre 1914 endet, war auf sie nur die Bezeichnung „Dampfschifffahrt“ anzuwenden.

<sup>1</sup> Technische Daten: Länge 42,67 m, Breite 4,57 m, Bordhöhe 2,05 m, Tiefgang 0,61 m. Watt'sche Dampfmaschine mit nom. 21 PS, 2 Seitenräder mit je 8 Schaufeln mit 20 Umdrehungen je Minute. Aus: Scherer Hans, Vom Raddampfer zum Schubverband.

doch derart ungünstig, daß die bayerische Regierung nicht auf den Vorschlag Fultons einging<sup>2</sup>.

Wurde hier eine Chance vertan? Was mag wohl Baader, der James Watt kannte, durch seine Erfindung des Zylindergebläses und andere Patente bekannt war, der mit Friedrich List ein Vorkämpfer für das deutsche Eisenbahnwesen war, durch langjährige Aufenthalte in Frankreich und England Erfahrungen gesammelt hatte, zu dieser radikalen Ablehnung veranlaßt haben? Man geht wohl nicht fehl in der Annahme, daß die Gründe in einem übersteigerten bayerischen Patriotismus und im Konkurrenzdenken zu suchen sind.

Im übrigen hatte bereits Napoleon Bonaparte die Pläne Fultons abgelehnt mit der Bemerkung: „Das Ganze ist nichts als Narretei!“

Die österreichische Regierung dachte anders: Sie sicherte schon 1813 jedem, der ein Schiff auf der Donau, ohne Zugpferde zu benutzen, stromaufwärts schaffen könnte, besondere Vorrechte zu. Dieses Privileg für den Einsatz technischer Hilfsmittel wurde 1817 erneuert, wobei man sich auf Dampfschiffe festlegte<sup>3</sup>.

### *Erste Versuche einer Dampfschiffahrt auf der österreichisch-ungarischen Donau*

#### *„Carolina“ das erste Donau-Dampfschiff*

Die anfangs mit mehr oder weniger Erfolg durchgeführten Schiffbauten waren Experimente. Sie mußten scheitern, weil es an ausreichender Technologie, aber auch an der erforderlichen Kapital-Ausstattung fehlte. Die technischen Unzulänglichkeiten waren ungeeignete Maschinen und das Fehlen einer wechselseitigen Abstimmung von Maschine und Schiff. Es bleibt ungeklärt, warum man eigene unerprobte Maschinen-Konstruktionen einsetzte, anstatt sich die Erfahrungen Englands, das damals im Maschinen- und Schiffbau führend war, zunutze zu machen.

Das erste Donau-Dampfschiff wurde 1816/17 von Anton Bernhard, Fünfkirchen in Ungarn und Ritter von Leon auf Grund eigener Pläne und Patente Bernhards (u. a. eines Privilegs für Wasserräder und bewegliche Schaufeln) zusammen mit dem Mechaniker Gregor Huck, Wien, in Selye am Drau-Ufer erbaut. Das Schiff — nach der Kaiserin „Carolina“ benannt, wurde bereits am 2. Mai 1817 in Wien vorgestellt.

Die Carolina war ein Zugschiff und sollte Lastkähne bzw. Kähne mit Reisenden und Ausflüglern schleppen. Bernhard hatte dieses System gewählt, um Ladung und Passagiere zu schützen, da es zur damaligen Zeit noch manchmal zu Kessel-Explosionen kam.

Das Unternehmen war aber nicht ertragreich und Bernhard geriet in Schulden. Das Schiff sank 1822; die Konzession erlosch.

1823 wurde die erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gegründet. Nach dem Bau von zwei Dampfschiffen stellte das Unternehmen 1826 den Betrieb wieder ein und wurde schließlich amtlich gelöscht.

1828 gaben die englischen Schiffbauer John Andrews und Joseph Prichard neue Anregungen im Donauverkehr. Sie gründeten am 13. März 1829 die

<sup>2</sup> Neweklowsky 3, 37/38. Fulton blieb das Schicksal anderer Erfinder nicht erspart; die endgültige Anerkennung und finanzielle Hilfe blieben aus. Er starb 1815 unter Hinterlassung beträchtlicher Schulden.

<sup>3</sup> Neweklowsky 2, 13.

### *Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*

(gleiche Bezeichnung wie die Erstgründung 1823!), die heute noch besteht und 1979 ihr 150jähriges Bestehen feiern konnte.

Erstes Schiff war „Franz I.“, nach englischen Plänen in Floridsdorf erbaut; es trat 1830 seine erste Fahrt nach Pest an. Die Talfahrt dauerte 14 Stunden, die Bergfahrt 48 Stunden. Das Schiff, aus Holz gebaut, hatte eine größte Länge von 48 Metern, eine Breite von 6,75 Metern (mit Radkästen 11,13 Meter) und einen Tiefgang von 1,06 Metern.

Eine Boulton & Watt-Maschine von nominell 60 PS Leistung trieb die Schaufelräder an <sup>4</sup>.

1837 wurde die „Maria Anna“ in Dienst gestellt, die als erstes Dampfschiff stromauf von Wien nach Linz fuhr. Das Schiff war aus Holz gebaut, der Antrieb erfolgte durch Seitenräder. In den luxuriös ausgestatteten Räumen war Platz für 250 Passagiere. Die „Maria Anna“ und die folgenden Schiffbauten wurden in der Schiffwerft Budapest (Altöfen) gebaut, die Maschinen stammten von Boulton & Watt, Soho bzw. von Penn & Son, Greenwich in England.

### *Das erste bayerische Privileg zur Einführung der Dampfschiffahrt <sup>5</sup>*

Am 17. November 1825 erhielt der Freiherr von Cotta und sein Teilhaber Church ein förmliches und ausschließliches Privileg zur Einführung der Dampfschiffahrt auf den bayerischen Flüssen.

Dieses Dokument wird nachstehend in vollem Umfang und genauem Wortlaut abgedruckt.

Trotz der lapidaren Abfassung ist das Privileg sehr aufschlußreich. Der Rahmen des Geltungsbereiches ist sehr weit gesteckt:

„Auf den Flüssen in Unserem Königreiche“. Vermutlich wird es sich hier um die Donau gehandelt haben, es ist nicht anzunehmen, daß auch der Main einbezogen werden sollte.

Die Bedingungen sind in einem einzigen Satz zusammengefaßt:

„Genaue Beachtung der polizeylichen Sicherheits-Vorschriften“. Die Geltungsdauer ist mit 12 Jahren reichlich kurz bemessen in Anbetracht der Erhebungen und umfangreichen technischen und wirtschaftlichen Vorarbeiten, die bei einem solchen Vorhaben unerläßlich sind.

Übrigens: Die Konzession wurde nie ausgeübt!

Aber noch aus einem anderen Grunde ist das Schriftstück für den sozialkritischen Leser von heute interessant:

Hier ist wohl erstmals die Rede von „Vermögensbildung“ und einem „Sozialplan“, der die Schiffer in ihrer Existenz sichern sollte.

*Wir Ludwig*

*von Gottes Gnaden König von Bayern.*

*Nachdem Uns Freyherr von Cotta in seinem und seines Aßocie Church Namen um ein förmliches und ausschließliches Privilegium zur Einführung der Dampfschiffahrt auf den Flüssen in Unserem Königreiche gebeten, so wollen Wir zu*

<sup>4</sup> H. Scherer, Vom Raddampfer zum Schubverband.

<sup>5</sup> Staatsarchiv Amberg Nr. 9403.

solchen Zwecke, und unter der Bedingung genauer Beachtung der polizeylichen Sicherheits-Vorschriften, dem Freyherrn von Cotta und dessen Aßocie Church hiemit auf den Zeitraum von zwölf Jahren, vom Tage gegenwärtiger Ausfertigung anfangend, das erbetene Privilegium jedoch in der Art ertheilen, daß dadurch die an den Flüssen befindlichen berechtigten Schiffer nicht gehindert, und die Inhaber des gegenwärtigen Privilegiums verbunden seyn sollen, diesen berechtigten Schiffern eine verhältnißmäßige Anzahl von Aktien zu beliebiger Übernahme gegen Erlage des betreffenden Werthes anzubieten, und zur Bemannung der Dampfboote vorzugsweise bayerische Schiff-Leute anzustellen, im Falle der Anstellung fremder Schifflleute aber, auch die für dieselben nöthige Sorge selbst zu tragen.

Gegeben in Unserer Haupt- und Residenz Stadt München, den 17. November im Jahre eintausendachthundertfünfundzwanzig.

Also

ausgefertigte Privilegium für den Freyherrn von Cotta und dessen Aßocie Church zur Einführung der Dampfschiffahrt auf den bayerischen Flüssen.

#### *Beginn der Dampfschiffahrt auf der bayerischen Donau Bayerisch-Württembergische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*

Vor Einführung der Dampfschiffahrt bediente sich, wer von Ulm oder Regensburg nach Passau, Linz oder Wien wollte, der sogenannten „Ordinari-Schiffe“, die in der Regel alle acht Tage fuhren. Für den Rückweg bedurfte es allerdings anderer Beförderungsmittel, da die Schiffe am Zielort meist verkauft wurden. Die Gegenfahrt im Pferdezug war im Gegensatz zur Naufahrt sehr zeitaufwendig. Eine Fahrt Regensburg—Wien dauerte selbst bei günstigsten Wasser- und Wetterverhältnissen nahezu 5 Wochen. Deshalb fanden sich auch stromaufwärts für längere Strecken keine Passagiere.

In Ulm, Regensburg und Passau<sup>6</sup> traten 1836 Interessenten aus Handels- und Industriekreisen zur Gründung einer Schiffahrts-Gesellschaft in Form einer AG zusammen. Die Regierungen der beiden Staaten Bayern und Württemberg genehmigten 1837 den Fusionsvertrag, der die Beschaffung der Donau mit Dampffahrzeugen vorsah. Das bayerische Privileg wurde auf 40 Jahre erteilt; der Sitz der Gesellschaft war Regensburg.

#### *Reaktion des Regensburger Schifffervereins<sup>7</sup>*

Am 29. März 1836 richtete der Verein eine Eingabe an den König, in welcher er sich auf ein bereits jahrhundertlanges nützliches Wirken berief, dem nunmehr durch die neue Schiffsgesellschaft der Untergang bereitet würde. Die Regensburger Schiffer verlangten die Erlaubnis zur Erbauung eines eigenen Dampfschiffes zum Transport von Personen und Waren, sowie den Erlaß einer Vorschrift an die Dampfschiffahrts-Gesellschaft betreff Einhaltung bestimmter Frachtgebühren und Fuhrlohne. Zur Begutachtung aufgefordert, meinte die Regierung des Regen-

<sup>6</sup> Hier hatte der Kreispräsident von Rudhart am 14. 12. 1835 die Anregung zur Bildung eines Comités für Realisierung der Dampfschiffahrt in Bayern gegeben.

<sup>7</sup> G. Rudi, 75 Jahre Bayerische Donau-Dampfschiffahrt in: Das Bayerland Nr. 17/1913.

kreises<sup>8</sup>: „Jede Neuerung wird von demjenigen, dessen Erwerb sie zunächst betrifft, angefeindet. Wir sind der Meinung, daß die Dampfschiffahrt die Regensburger Schiffer nicht beeinträchtigt. Ein erlangtes Privilegium schützt den Inhaber für die Zeit der Verleihung. Die Folge davon ist, daß den Regensburger Schiffern die Befahrung der Donau mit Dampfschiffen solange nicht gestattet werden kann, als ein anderer Privilegiierter die ausschließliche Berechtigung dazu hat. Würde man die Benutzung von Dampfschiffen gestatten, könnte man sie den Schiffern in anderen Städten nicht verwehren. Das Privileg würde unter Null kommen.“

Der Magistrat der Stadt Regensburg unterstützte dagegen die Vorstellung der Schiffmeister: Es ist in der natürlichen Billigkeit und zugleich auf die allgemeine Wohlfahrt des Staates gegründete Regel, daß man Unternehmungen, die den ärmeren und kleineren Handwerkern Schaden bringen und dazu Reiche nur noch reicher machen, nicht begünstigen soll.

Das Gesuch wurde von der Regierung des Regenskreises abgelehnt.

### *Das Unternehmen baut auf*

Zur Errichtung einer eigenen Werft hatte die Gesellschaft von der Stadt Regensburg die Ziegelhütte der Kommune — an der Donau gelegen — erworben<sup>9</sup>. In der Werft waren alle für den Schiffbau erforderlichen Einrichtungen vorhanden<sup>10</sup>. Zum Zwecke des Aufbaues einer Maschinenwerkstätte samt Dampfsägemühle erwarb die Gesellschaft von der Metzger-Innung eine Parzelle am „Unteren Wöhrd“. Auch eine Maschinenfabrik mit Gießerei wurde gegründet.

Die Maschinenwerkstätte stand unter der Leitung des holländischen Ingenieurs Konrad Röntgen aus Rotterdam, der 1837 auch das erste Dampfschiff der Gesellschaft, Ludwig I., erbaute<sup>11</sup>. Dieser Dampfer unternahm noch im gleichen Jahr drei Probefahrten donauabwärts und eine donauaufwärts nach Donauwörth. Im Jahre 1838 wurde dann der ordentliche Fahrdienst auf der Strecke Regensburg—Linz aufgenommen. Auf der Fahrt nach Donauwörth erreichte Ludwig I. am 8. November 1837 Ingolstadt, am 10. November 1837 Neuburg a. d. Donau; über Donauwörth kam der Dampfer auf seiner ersten Fahrt donauaufwärts nicht hinaus.

Nach nahezu 1 3/4 Jahren wurde ein zweiter Versuch gestartet, der Strom war inzwischen bis Donauwörth teilweise reguliert worden. Der Dampfer Ludwig I. hatte im Jahre 1839 aus England einen raum- und gewichtsparenden Kessel erhalten.

Am 27. Juli 1839 begann dann die zweite Fahrt, Donauwörth wurde am

<sup>8</sup> Bayern wurde 1817 in 8 Kreise, nach Flüssen benannt, eingeteilt.

<sup>9</sup> An die damalige Schiffswerft erinnert heute noch die Werftstraße am Unteren Wöhrd in Regensburg.

<sup>10</sup> Der Bauplatz wurde mit dem Donaustrom durch einen Kanal verbunden, um die fertig gestellten Schiffe durch denselben in das freie Fahrwasser der Donau bugsieren zu können.

<sup>11</sup> Neweklowsky 2, 68. Die Schiffe der Bayerische-Württembergischen Gesellschaft und ihrer Nachfolgerin der staatlichen Bayerischen Schiffahrts-Gesellschaft wurden in Regensburg, wo Maffei eine Werft errichtet hatte oder in Linz gebaut.

Hier irrt Neweklowsky: Die Schiffe der Bayerische-Württembergischen Gesellschaft wurden auf *eigener* Werft in Regensburg erbaut. Maffei erwarb erst 1852 Grundstücke zum Aufbau einer eigenen Werft.

29. Juli erreicht. Bis dorthin konnten vorhandene Schwierigkeiten noch einigermaßen überwunden werden. Aber nach Donauwörth stellten sich Hindernisse aller Art ein; die teilweise nur eine Tagesleistung von 25 km zuließen. Ulm wurde erst am 2. August 1839 erreicht; die Fahrt von Regensburg bis Ulm hatte also 7 Tage gedauert. Das Schiff blieb bis zum 25. Dezember 1839 an der Ulmer Lände. Auf der Rückfahrt wurde Regensburg dann am 27. Dezember 1839 erreicht<sup>a</sup>.

Die Fahrt Ludwig I. von Regensburg nach Ulm hatte teilweise Expeditionscharakter. Das gab Veranlassung zu weiteren Fluß-Korrekturen und Verbesserungen der Brücken-Durchfahrten.

Die Absicht der Unternehmer auf Befahrung der Strecke von Ulm bis Linz erwies sich als nicht durchführbar. Der Mangel an geeignet seicht gehenden Booten für die Stromstrecke von Regensburg donauaufwärts und auch die Stromhindernisse selbst überzeugten die Aktionäre gar bald von der Erfolglosigkeit einer solchen Ausdehnung des Schiffsahrtbetriebes. Die Fahrten wurden sofort auf die Linie Regensburg—Linz beschränkt.

Der Dienst wurde in den Jahren 1838 und 1839 durch Anschaffung von zwei weiteren für die Schnellfahrt eingerichteten Dampfschiffen „Königin Therese“ und Kronprinz „Maximilian“ erweitert<sup>12</sup>. Nun konnten die Fahrten mit drei Schiffen unternommen und statt bisher wöchentlich einmal nach Linz, dreimal die Woche dorthin gefahren werden.

### *Schiffbautechnik*

In den Anfängen der Donauschiffahrt wurde als Baumaterial für den Schiffkörper ausschließlich Holz verwendet. Dies war auch bei den Dampfern „König Ludwig I.“, „Königin Therese“ und „Kronprinz Maximilian“ der Fall<sup>13</sup>. Erst anfangs der vierziger Jahre erfolgte die Umstellung auf den Eisenschiffbau. Das von der Gesellschaft 1843 in Dienst gestellte vierte Schiff „Stadt Regensburg“ war das erste eiserne Dampfboot, das die bayerische Donau befuhr. Der Antrieb erfolgte durch Schaufelräder. Die Dampfkessel wurden mit Kohle beheizt, die von verschiedenen Bergwerken bezogen wurde, u. a. auch von der Steinkohlegewerkschaft Miesbach<sup>14</sup>; aus Ober- und Niederösterreich und auch aus Böhmen. Nur der Dampfer „Königin Marie“ wurde mit Holz beheizt.

Vom ersten Dampfschiff „Ludwig I.“ sind folgende Daten bekannt: Der Dampfer hatte eine Länge von 114 Fuß und eine Breite von 12 Fuß. Die Höhe des schwarz gestrichenen Kamins war 30 Fuß, bei einem Durchmesser von 3 Fuß. Er hatte eine Vorrichtung zum Umlegen, falls sich dies beim Passieren von Brücken als notwendig erweisen sollte. Die eisernen Schaufelräder mit einem Durchmesser von 7 Fuß machten eine 32-malige Umdrehung in der Minute.

<sup>a</sup> O. Rathmayer: Die Dampfschiffahrt auf der bayerischen Donau zwischen Regensburg und Ulm, in: Rundschreiben Nr. 7/81 Arbeitskreis Schiffsahrt-Museum Regensburg (Rundschreiben).

<sup>12</sup> H. Huber, 66.

<sup>13</sup> H. Huber, 66.

<sup>14</sup> Diese Gewerkschaft war sehr am Zustandekommen der Innschiffahrt interessiert, da sie bedeutende Kohlemengen nach Linz und Wien lieferte. Sie erhielt zusammen mit Maffei auch die Konzession, übte sie aber nie aus; vgl. Silbernagl, Chronik von Hausham.

Die Erbauung des Dampfers in eigener Werft kostete 15 111 Gulden, die erforderlichen Maschinen, inbegriffen aller Nebenausgaben erforderten 34 368 Gulden, so daß sich die Gesamtherstellung auf den Betrag von 49 480 Gulden belief <sup>15</sup>.

Die Steuerung erfolgte von Hand; die Leistungen lagen zwischen 40 und 95 PS. Mit Ausnahme der „Königin Therese“ (Feinert, Rotterdam) und der „Stadt Regensburg“ (Haniel Ruhrort) waren alle Schiffe mit Maffei-Maschinen ausgerüstet.

Die Dampfer hatten einen verhältnismäßig geringen Tiefgang und waren ungewöhnlich schmal (Länge zwischen 40 und 48 Metern, bei einer Breite von 3,5 bis 5 Metern) <sup>15a</sup>.

### *Schwierige Stromverhältnisse*

Bei Beginn der Dampfschiffahrten machten der unregelmäßige Lauf der Donau und die größtenteils noch nicht korrigierten Strecken erhebliche Schwierigkeiten. Neben der Beschränkung der Eintauchtiefe, der engen Passagen, Untiefen, den starken Krümmungen, der wechselnden Wassergeschwindigkeit und des Wasserstandes war es vor allem das Hofkirchner Kachlet, das erst 1890 etwas gefahrloser gemacht werden konnte.

Große Hindernisse waren auch die Brücken wegen der zu niedrigen und zu schmalen Öffnungen und der schiefen Stellung der Joche zum Stromstrich. Beim Bau der Donaubrücken konnte man natürlich nicht ahnen, daß einmal Dampfschiffe verkehren würden. So mußte sich die Breite der Dampfschiffe nach der Weite der Brückenjoche richten. Nach Aussage des Landtagsabgeordneten Neuffer war noch 1839 die Straubinger Brücke so, daß man nur 10—11 Fuß breite Schiffe bauen konnte, welchen man, um Maschinen und Kajüten anzubringen, eine Länge geben mußte, die bei der starken Strömung des Flusses und den vielen Kiesbänken öfter Unglücksfälle und Verluste brachte <sup>16</sup>.

Vor allem war es die „Steinerne Brücke“ zu Regensburg, die mit ihren engen Durchfahrtsöffnungen die Dampfschiffahrt vollständig abspernte. Beim Übergang von der oberen zur unteren Donau oder umgekehrt mußten die Passagiere in Regensburg umsteigen und die Güter umgeladen werden, was natürlich den Personenverkehr unbequem machte und den Güterverkehr sehr verteuerte <sup>17</sup>.

Ausgebaute Anlegestellen (Länden) gab es anfangs noch nicht; bis in die sechziger Jahre wurde auf der bayerischen Donau noch ein- und ausgebootet. Dieses unsichere und kostspielige Aus- und Einbooten an den Haltestellen mag viele Passagiere von der Benutzung der Dampfschiffe abgehalten haben.

### *Pressestimmen zur Fahrt des ersten Dampfschiffes Ludwig I. im Oktober 1837 (Regensburger Zeitung)*

„Die Bevölkerung Regensburgs stand dichtgedrängt die beiden Ufer entlang und empfing das siegreich die hier mächtige Strömung überwindende Fahrzeug

<sup>15</sup> Friedrich Otto.

<sup>15a</sup> Gewisse Größenordnungen in den Abmessungen und den Geschwindigkeiten der Fahrzeuge ließen sich, wenn die Wirtschaftlichkeit gewahrt bleiben sollte, nicht überschreiten. Sie lagen bei 70 m Länge, 7 m Breite und einem Tiefgang von 1—2 m. Die Geschwindigkeit der Fahrgastschiffe betrug 10, die der Schlepper mit Anhang 5 km. (Aus Neweklowsky 2, 51).

<sup>16</sup> H. Huber, 68.

<sup>17</sup> H. Huber, 69.

mit donnerndem Hurrah und Vivat. Die Maschine, welche in den Werkstätten der Niederländischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft erbaut wurde, bewährte sich nach allen bisher angestellten Versuchen, und besonders bei der Probefahrt als trefflich“ (Nr. 240).

„Als wir durch die Brücke der Stadt Deggendorf steuern wollten, bemerkten wir, daß ein großer Salzzug das einzig fahrbare Joch (obwohl die Brücke deren mehrere hat) eingenommen habe, und mußten anhalten.“

„Als wir wieder bei Sulzbach ankamen, fanden wir unseren Steinkohlenvorrath erschöpft, der nur für die Dauer der Reise von Regensburg nach Passau berechnet war, wo neue Ladung hätte eingenommen werden sollen. Das Schiff mußte den Anker werfen und die Mannschaft an Land gehen, um Feuerungsmittel herbeizuschaffen. Hierüber ging so viel Zeit verloren, daß die Dunkelheit hereinbrach und die Rückfahrt an diesem Tage nicht mehr vollendet werden konnte. Der Berichterstatter verließ hier das Schiff und ging zu Lande nach Regensburg“ (Nr. 244).

Straubing. „Dem Vernehmen nach wird das erste Dampfschiff demnächst eine erste Reise bis Linz unternehmen. So sehen wir uns denn im Osten dem Schwarzen Meere ganz nahe gerückt, während im Norden unsere Flagge die hohe See begrüßt und Bayerns Kunst- und Naturprodukte den nordamerikanischen Staaten zuführt“ (Nr. 246).

Ein Bräuknecht aus Passau, der den DO X vorausahnte, als er am 26. 10. 1837 der Fahrt des Dampfers Ludwig I. durch die Donaubrücke zusah, sagte: „Heute fahren sie noch unter Brücke durch, in 100 Jahren fliegen sie über die Brücke“ (Nr. 261).

#### *Personenverkehr*

Anfänglich dienten die Dampfer gleichzeitig dem Personen- und Warenverkehr; erst später trennte man diese beiden Zweige. Der Personenverkehr wurde — wie bereits erwähnt — von den Schiffen „Ludwig I.“, „Königin Therese“ und „Kronprinz Maximilian“ durchgeführt. Später kam noch die „Stadt Regensburg“ hinzu.

Diese Schiffe besaßen zwei mit Sofa, Spiegeln und allen nötigen Bequemlichkeiten ausgestattete Kajüten, während auf dem Verdeck durch Beistellung von Feld- oder Jagdsesseln für das Behagen des Publikums gesorgt war. „Ludwig I.“ benötigte für die Fahrt von Regensburg nach Linz 14, für die Rückfahrt 36 Stunden. Die „Königin Therese“ schaffte die Rückfahrt von Linz nach Regensburg in 28 Stunden.

Zu Beginn der Schifffahrt war der Andrang der Reisenden naturgemäß nicht groß, nach und nach fanden sich aber immer mehr Reisende für die Befahrung der landschaftlich schönen Strecke ein<sup>18</sup>. Sie kamen von München, vom Rhein und aus den böhmischen Bädern.

Eine angenehme Schifffreise war eigentlich nur in der Zeit von Mitte Mai bis Mitte September möglich; vor und nach diesen Zeitpunkten war sie unsicher. Bei Niedrigwasser mußten die Schiffe manchmal mehrere Stunden unterhalb Regensburg anlegen und die Reisenden in Wagen nach Regensburg gebracht werden. Stromaufwärts wollte kaum jemand die beschwerliche Fahrt wagen.

<sup>18</sup> H. Huber, 68. — Im Bayerischen Landtag führte der Abgeordnete Dr. Edel 1846 aus: Nicht leicht eine andere Strecke in Deutschland wird einen ähnlichen Naturgenuß bieten als diese Strecke (Weltenburg-Linz).

Die Regensburg—Linzer Strecke hatte von Linz mit der österreichischen Dampfschiffahrtsgesellschaft Anschluß nach Wien. Mit der österreichischen Ersten Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft war bereits am 25. November 1836 eine freundschaftliche Vereinbarung getroffen worden, wonach die österreichische Gesellschaft das ihr zustehende Privileg vom 1. 9. 1830, die österreichische Donau *ausschließlich* mit Dampfschiffen zu befahren, der Bayerisch-Württembergischen Gesellschaft in derselben Ausdehnung und zu denselben Bedingungen, wie ihr von der Österreichischen Staatsregierung verliehen worden war, überließ<sup>19</sup>.

In späteren Jahren allerdings — wie wir sehen werden — beharrte die DDSG unnachgiebig auf ihrem Monopol.

Von 1838—1843, also seit dem Beginn der Schifffahrt führte die Bayerische-Württembergische Gesellschaft 566 Fahrten durch; befördert wurden 44 570 Personen.

Die Fahrpreise betragen in Gulden:

	1. Kl.	2. Kl.
Regensburg—Passau	8.16	5.32
Linz	15.—	10.—
Linz—Passau	5.04	3.23
Regensburg	11.15	7.30

Der *Güterverkehr* berg- und talwärts umfaßte zur damaligen Zeit besonders Talg, Öl, Repssamen, Quecksilber, Zinnober, Roßhaare, Wolle, Seide, Wachs, Borsten, Getreide, Kupfer, Weinstein, Sensen, Sicheln, Stahl. Unter den von Passau aufwärts gehenden Gütern befand sich auch das Salz der Salinen Reichenhall und Berchtesgaden.

Für den Güterverkehr fehlte es allerdings am lebhaften Handel und an gewerbstätigen Städten; der niedrige Wasserstand im Sommer verhinderte große Transporte, auch wenn Frachten vorhanden waren.

Immerhin wurden in der Zeit von 1838—1846 44 382 Zentner Güter befördert.

#### *Verfehlte Finanz- und Wirtschaftspolitik*<sup>20</sup>

Das Unternehmen wird illiquid

Die Verwaltung war von dem ursprünglichen Plan, nur eine Dampfschiffahrt zu betreiben, abgegangen und hatte die Maschinenfabrik zur gewerblichen Fertigung aller möglichen Maschinen ausgerüstet. Trotzdem die Fabrik keinen Ertrag lieferte, wurden immer größere Summen hineingesteckt, die zwangsläufig dem für die Schifffahrt bestimmten Etat entzogen werden mußte. Diese Summe belief sich auf über ein Drittel des Gründungs-Kapitals von 520 000 Gulden.

An die Notwendigkeit der Bildung eines Reservefonds, der Vergrößerung des Betriebskapitals durch Aufnahme billiger Gelder wurde nicht gedacht.

Als das Verlangen der Ulmer Aktionäre immer dringender wurde, endlich auch die Strecke zwischen Regensburg und Ulm mit einer regelmäßigen Dampfschiffahrt zu versehen, zeigte sich, daß die Finanzkräfte der Gesellschaft erschöpft waren. Nun wurde ein viertes Schiff, die „Stadt Regensburg“ angeschafft und

<sup>19</sup> Rudi Gustav.

<sup>20</sup> H. Huber, 66—72.

durch Anleihen finanziert. Aus Frequenzgründen wurde dieses Schiff aber dann doch auf der Strecke Regensburg—Linz eingesetzt, so daß die Strecke oberhalb Regensburg weiterhin unbefahren blieb.

Über die Schifffahrtshindernisse wurde bereits in einem der vorhergehenden Abschnitte berichtet. Zur Verteuerung des Betriebes trugen auch die hohen Preise der Steinkohlen bei. Schließlich war es, besonders zu Anfang, schwierig, technisch geschultes Schiffpersonal aufzutreiben.

Das erste Jahr brachte ein Defizit von 41 180 Gulden, das sich im Jahre 1840 auf 14 775 verminderte. Von Rentabilität konnte aber trotz steigender Frequenz keine Rede sein.

Die Gesellschaft beschloß am 13. Dezember 1840 den gewerbsmäßigen Betrieb der Maschinenfabrik einzustellen und zum Fortbetrieb und zur Erweiterung des Schifffahrtsunternehmens ein Kapital von 150 000 fl. durch Ausgabe von 4 %igen Prioritäts-Aktien aufzunehmen.

#### Drohende Insolvenz und Sanierungsversuche

Damals schon war die Gesellschaft ihrer Insolvenzerklärung und Auflösung nahe. Dieser Notstand und die Sorge für Erhaltung des namentlich auch für den Ludwigskanal als wichtig angesehenen vaterländischen Unternehmens, veranlaßten die bayerische Staatsregierung am 26. Januar 1843 der Gesellschaft mit einem nur zu 2 % verzinlichen Darlehen von 50 000 fl. zu helfen.

Es wurde zur Auflage gemacht, daß bei Nichteinhaltung der Zinszahlungen oder Rückzahlungsfristen die Gesamtverwaltung des Unternehmens an den Staat übergehen sollte. Die Gesellschaft wurde zugleich verpflichtet, möglichst bald einen regelmäßigen Schifffahrtsdienst auf der oberen Donau bis Donauwörth herzustellen. Ein Regierungskommissär wurde bestellt.

Durch diese Maßnahmen gestalteten sich die Ergebnisse in den nächsten Jahren etwas günstiger, dennoch wurde der finanzielle Zustand der Gesellschaft mehr und mehr erschüttert. Die Aktionäre erhielten keine Dividende und auch die Einrichtung des Schifffahrtsbetriebes auf der oberen Donau war nicht möglich.

Zwar war der Gesellschaft am 11. Juni 1845 noch ein weiterer Kredit von 20 000 fl. bei der K. Bank in Nürnberg eröffnet worden, um den Fortbetrieb wenigstens für 1845 zu sichern. Doch schon zwei Monate später stellte der Ausschuß fest, daß den Aktionären weitere Opfer nicht mehr zugemutet werden könnten. Der Zeitpunkt sei gekommen, wo die Verwaltung an den Staat überzugehen habe.

#### Leere Kassen — das Ende

Zu diesem Zeitpunkt berechneten sich die Verbindlichkeiten der Gesellschaft wie folgt:

	fl.
ursprüngliches Aktienkapital	520 000.—
Zinsentgang seit 9 Jahren (ohne Zwischenzinsen)	156 000.—
Prioritäts-Aktienkapital	150 000.—
Staatsdarlehen	50 000.—
Bankkredit	20 000.—
laufende Passiva	25 000.—
	<hr/>
	921 000.— fl.

Ende Dezember 1845 fand unter Leitung des Regierungskommissärs eine Inventarisierung und Abschätzung statt, wobei der Gesamtschätzwert des Inventars mit 389 442 fl. angenommen wurde, darunter:

unbewegliches Eigentum	77 924.—
bewegliches Eigentum mit Ausnahme der Schiffe und des Schiffzubehörs	55 437.—
Schiffsinventar	247 253.—

Es entbehrt nicht eines gewissen Reizes, daß auch ein Posten mit 1834 fl. für Wein (für die Restaurants an Bord der Schiffe) aufgeführt war.

Am 8. Januar 1846 teilte die Gesellschaft mit, daß sie mit dem Schlusse des laufenden Monats die Zahlung der Schiffbeamten und Mannschaften einstellen müsse.

#### Übernahme durch den Bayerischen Staat <sup>21</sup>

Während der Erörterungen im Bayerischen Landtag war bekannt geworden, daß die *österreichische* Dampfschiffahrts-Gesellschaft bereit sei, das bayerische Schiffahrtsunternehmen an sich zu bringen. Dies mag mit dazu beigetragen haben, daß die Bayerische Staatsregierung am 16. Februar 1846 dem Landtag einen Gesetzes-Entwurf vorgelegt hatte, „die käufliche Übernahme des bayerischen Donau-Dampfschiffahrtsunternehmens von Seiten des Staates betreffend“. Noch einmal wurden die bekannten Argumente erörtert; neu hinzu kam der Mangel eines Hafens in Regensburg. Dadurch müßten die dort angelangten Waren neu verladen und mit bedeutenden Kosten auf der Achse weiterbefördert werden.

Der vaterländische Zweck des Unternehmens, sei — besonders im Hinblick auf die Förderung des Verkehrs auf dem Ludwigskanal — unbestritten.

Die Regierungsvorlage wurde mit 132 Stimmen einstimmig angenommen, das Gesetz vom 23. Mai 1846 im Gesetzblatt veröffentlicht.

Der Kaufpreis betrug 500 000 Gulden abzüglich des gewährten Darlehens mit 50 000 Gulden, also 450 000 Gulden.

Für Instandsetzung der Donau-Schiffahrt und deren Ausdehnung auf die obere Donau, sowie den Betrieb der Schleppschiffahrt wurden 390 000 Gulden bewilligt.

Dies war das Ende der ersten bayerischen Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft, die den Zeitraum ihrer Konzession von 40 Jahren nicht einmal zu einem Viertel ausnützen konnte (1837—1846).

Die Nachfolgerin, das Staatsunternehmen, brachte es zwar auf 16 Jahre Betriebszeit, mußte dann aber ebenfalls den Betrieb einstellen bzw. veräußern.

Darüber wird in einem der nächsten Abschnitte berichtet.

<sup>21</sup> Landtags-Akten 1863 Beilage XVI, 172—179.

---

Gesetz,  
die käufliche Uebernahme des Bayerischen Donau-Dampfschiffahrts-  
Unternehmens von Seite des Staates betreffend <sup>21a</sup>.

Ludwig,

von Gottes Gnaden, König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein,  
Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben etc. etc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsraths, mit Beirath und Zustimmung Unserer Lieben und Getreuen der Stände des Reichs, beschlossen und verordnen wie folgt:

Artikel I.

Zur käuflichen Uebernahme der Donau-Dampfschiffahrt, welche bisher von der hiefür zu Regensburg bestehenden Actien-Gesellschaft betrieben wurde, auf Staatsrechnung, wird eine Summe von 500,000 fl. bestimmt.

Artikel II.

Der Aufwand für die gehörige Instandsetzung der Donau-Dampfschiffahrt, und für deren Ausdehnung auf die obere Donau und auf den Betrieb der Schleppschiffahrt ist auf die Summe von 390,000 fl. festgesetzt.

Artikel III.

Die Mittel zur Deckung des im Art. I. und II. bemerkten Staatsaufwandes im Gesamt-Betrage von 890,000 fl. sind aus den Einnahms-Ueberschüssen der V. Finanzperiode zu entnehmen.

Artikel IV.

Die Tarife für Personen- und Waaren- und jeden andern Transport sollen in ihren Maximal-Beträgen von Finanz- zu Finanz-Periode mit Beirath und Zustimmung der Stände festgesetzt werden.

Die Regierung ist zu Feststellung der provisorischen Tarife bis zum Ablaufe der Vten Finanzperiode ermächtigt.

Artikel V.

Unser Ministerium des Königlichen Hauses und des Aeußern, Unser Ministerium des Innern und Unser Finanzministerium sind mit dem Vollzuge des gegenwärtigen Gesetzes beauftragt.

Gegeben, München den 23. Mai 1846.

Ludwig.

Frhr. v. Gise. Frhr. v. Schrenk. v. Abel. Frhr. v. Gumpfenberg. Graf v. Seinsheim.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs.  
der expedirende geheime Secretär

---

<sup>21a</sup> Königlich Bayerisches Intelligenzblatt für die Oberpfalz und von Regensburg No. 61 vom 1. August 1846.

*Die Staatliche „Bayerische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*

*Übernahme und Ergänzung des Schiffsparks*

Die Gefahr der Auflassung der bayerischen Donau-Dampfschiffahrt überhaupt war überwunden; für die Zukunft mußte aber mehr getan werden.

Mit dem Erwerb gingen die vorhandenen vier Schiffe

Ludwig I.  
Königin Therese  
Kronprinz Maximilian  
Stadt Regensburg,

von denen drei ziemlich heruntergekommen waren, ferner die Schiffwerft nebst Ausbesserungswerkstätten in das Eigentum des Staats über. Von der Instandsetzungs-Summe von 390 000 Gulden wurden fünf neue Boote angeschafft. Das erste Schiff lief in Donauwörth vom Stapel; weitere wurden in Regensburg, wo Maffei in den Jahren nach 1852 eine Werft errichtet hatte oder in Linz, auf der Werft Ignaz Mayer, erbaut.

Drei Boote wurden mit neuen Kesseln, teils mit Schiffskörpern von Eisen versehen, ein Boot unter Verwendung einer älteren Maschine neu gebaut. Der Rest der Summe wurde zur teilweisen Bestreitung der Kosten für den Erwerb eines Remorquers (Schleppdampfer), zur Herstellung der Werkstätten und zur Erwerbung eines Ländeplatzes verwendet. Außerdem wurden noch zwei Schleppkähne aus Eisen angeschafft und ein weiteres Personenboot gebaut.

Mit diesem Betriebsmaterial war es, nachdem auch die bisherigen Stromhindernisse durch Vornahme zweckmäßiger Wasserbauten und Durchstiche einerseits, dann durch Erbauung von Personenbooten mit nur 15 bis 18 Zoll Tiefgang größtenteils überwunden waren, bereits in den Jahren 1850 bis 1852 möglich, einen regelmäßigen Fahrdienst zwischen Donauwörth und Regensburg zu unterhalten und den Betrieb von Donauwörth bis Linz auszudehnen.

Auf der oberen und unteren Donau wurden in den Jahren 1850—1853 folgende Betriebsergebnisse erwirtschaftet.

Geschäftsjahr	Personen	Güter (Ztr.)	Mehreinnahmen
1850/51	45 751	68 230	6 736.— fl.
1851/52	49 572	188 128	3 368.— fl.
1852/53	54 034	151 589	8 683.— fl.

*Bayerisch-Württembergische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Regensburg*

Name des Schiffes	Baujahr	
König Ludwig I.	1837	} <i>im Jahre 1846 verkauft an: Staatl. Bayerische Donau-Dampfschiff- fahrts-Gesellschaft</i>
Königin Therese	1838	
Kronprinz Maximilian	1839	
Stadt Regensburg	1843	

---

Das neue Dampfschiff „Stadt Donauwörth.“ <sup>21b</sup>

Obiges Schiff, in der Maschinenfabrik des Herrn von Maffei in München neu gefertigt, in Donauwörth zusammengesetzt und für den Dienst der kgl. bayer. Donau-Dampfschiffahrt bestimmt, wurde gestern vom Stapel gelassen und dem Donaustrome übergeben.

Ohne daß die Zeit dieses Unternehmens vorher bekannt gegeben, oder Feyerlichkeiten beabsichtigt waren, versammelte sich dennoch eine große Menge von Zuschauern, um dieses dahier nie vorgekommene Ereigniß mitzufeyern. Auch von der Stadt Donauwörth, deren Namen das Schiff nach allerhöchster Bestimmung führen soll, wurde nicht versäumt, damit diejenigen Feyerlichkeiten zu verbinden, welche dem wichtigen Vorhaben angemessen und in der Eile noch zu bewerkstelligen waren.

Nach vielen, mühevollen Vorbereitungen bewegte sich Abends nach 6 Uhr der schöne eiserne Bau, mit den Flaggen der bayerischen Landesfarbe geschmückt, unter Trompeten- und Paukenschall und dem Donner des Geschützes, dann unter den freudigsten Jubel der auf den Donauufeln versammelten Menge vom Gestade dem Wasser zu, und schwamm majestätisch der Donau entlang.

Nachdem das Schiff wieder gelandet hatte, begann die Schiffstaufe, welche in Anwesenheit des Schiffs-Bau-Personals dann des besonders eingeladenen Bürgermeisters der Stadt von seiner als Schiffspathe auserkornen Jungfrau in folgender Weise vorgenommen wurde.

Sie sprach im feyerlichen Tone:

„Merkt auf ihr Leute, daß ihr's alle hör't,  
„Ich taufe dieses Schiff „Stadt Donauwörth“  
„Gesegnet sey des Schiffes frohe Tauf'  
„Der Himmel lenke ewig seinen Lauf.“

Hierauf warf sie eine mit Wein gefüllte Bouteille gegen den Vordertheil des Schiffes, und rief laut:

„Der neuen Stadt Donauwörth bringe ich ein feyerliches Hurrah!“

Das Schiffsvolk und die anwesende Menge wiederholte unter dem Schalle der Trompeten und Pauken und dem Geschützes-Donner tausendfach dieses Hurrah! und als nachhin von dem Bürgermeister der Stadt der neugeborenen Tochter Donauwörth, den Schiffsbaumeistern, der Schiffspathe dreimalige Hurrah's, und endlich dem unermüdlischen Schöpfer solch großartiger Unternehmungen für Bayerns Wohl Sr. Majestät dem Könige Ludwig — dreimal feyerliches Hoch ausgebracht wurde, da erreichte der Jubel die höchste Stufe, und unter diesem Jubel und dem frohen Bewußtseyn, es werde mit diesem für unsere Stadt und für den Strom der Donau gleich wichtigen Ereignisse eine neue, glückliche Zeit aufgehen, begab man sich in die benachbarten Gasthäuser, um den Schluß eines Tages zu feyern, der für die Stadt Donauwörth ewig denkwürdig seyn wird.

---

<sup>21b</sup> Wochen-Blatt der Stadt Donauwörth. 34. Stück vom 21. August 1847.

*Staatl. Bayerische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Regensburg*

Name des Schiffes	Baujahr	
König Ludwig I.	1837	
Königin Therese	1837	
Kronprinz Maximilian	1839	
Stadt Regensburg	1843	
Donauwörth	1847	} <i>Neuzugänge durch Ankauf bzw. Neubau</i>
Bavaria	1848	
Straubing ex Neptun	1848	
Neuburg	185 .	
Isar ex Donau	186 .	
Kelheim	1855	} 1862 an DDSG verkauft
Prinz Otto	1857	
Ingostadt	185 .	
Stadt Passau	1863	

*Fahrpläne <sup>22</sup>*

Für die Abfahrt der Dampfschiffe der Kgl. Bayerischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft von Regensburg nach Linz galt folgender Fahrplan:

Im Monate März jeden andern Tag morgens 7 Uhr. Im Monat April jeden andern Tag morgens 5 Uhr. Vom 1. Mai bis Mitte September täglich. Von da an, solange es Wasser und Witterung erlauben.

Für den Monat August wird folgender Fahrplan angegeben:

**A. Personendienst, tägliche Abfahrtszeit:**

Von Donauwörth nach Regensburg	8 Uhr morgens
von Regensburg nach Linz	5 Uhr nach Ankunft der Bahnzüge
von Linz nach Passau	nach Ankunft der Dampfboote aus Wien
von Passau nach Regensburg	4 Uhr morgens
von Regensburg nach Donauwörth	4 Uhr morgens

**B. Schleppdienst**

Von Donauwörth nach Regensburg	jeden Dienstag und Freitag
von Regensburg nach Passau	jeden Sonntag und Donnerstag
von Passau nach Linz	jeden Montag
von Linz nach Passau	jeden Dienstag
von Passau nach Regensburg	jeden Mittwoch und Sonntag
von Regensburg nach Donauwörth	jeden Sonntag und Mittwoch

<sup>22</sup> Schöller, Statistik der Stadt Passau 1846.

*Fahrplan 1846*

RZ Nr. 94  
4. April 1846

Donau-Dampfschiffahrt zwischen Regensburg  
und Linz  
Ordentlicher Dienst

Im Anschluß mit den österreichischen Schiffen:  
Abfahrt von Regensburg vom 8. April bis Ende Mai  
jeden geraden Tag  
vom 1. Juni an täglich  
Abfahrt von Linz vom 9. April bis Ende Mai  
jeden ungeraden Tag  
vom 1. Juni an täglich

Die interimistische gemeinschaftliche  
Verwaltung

RZ Nr. 203  
26. Juli 1846

bringt im Fahrplan als Verantwortlichen erstmals:  
Königliche Donau-Dampfschiffahrts-  
Verwaltung  
v. Chlingenberg

RZ Nr. 254  
15. Sept. 1846

Fahrplan: Vom 15. September an Abfahrt von Regensburg und Linz  
an jedem ungeraden Tag

RZ Nr. 305  
5. Nov. 1846

Anzeige:  
..... so wird hiermit bekannt gemacht, daß von heute an die Fahr-  
ten für dieses Jahr eingestellt wurden. Regensburg, 4. Nov.  
1846

Kgl. Bayer. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft  
Verwaltung  
Scubert.

*Fahrplan 1847*

RZ Nr. 63  
4. März 1847

Königlich bayer. Donau-Dampfschiffahrts zwischen Regensburg und  
Linz im Anschluß mit den österreichischen Schiffen

*Abfahrt von Regensburg:*

vom 17. bis Ende März jeden ungeraden Datums, im April und Mai  
jeden Tag geraden Datums, im Juni jeden Tag ungeraden Datums

*Abfahrt von Linz:*

Vom 19. bis Ende März jede ungeraden Tag, im April und Mai je-  
den geraden, im Juni jeden ungeraden Tag

Königliche Verwaltung der Donau-Dampfschiffahrt.

RZ Nr. 76  
17. März 1847

Mit Inserat wird mitgeteilt, daß bei dem gegenwärtigen Wasser- und  
Witterungsstand die Eröffnung des ordentlichen Fahrdienstes auf  
25. März „hinausgesetzt“ wird.

RZ Nr. 165  
18. Juni 1847

*Abfahrt von Regensburg:*  
vom 1. bis 13. Juli jeden ungeraden Tag  
vom 14. Juli an täglich

*Abfahrt von Linz:*  
vom 1. bis 13. Juni jeden ungeraden Tag,  
vom 14. Juli an täglich.

RZ Nr. 249  
10. Sept. 1847

*Abfahrt von Regensburg:*  
vom 17. September an jeden ungeraden Tag um 5 1/2 Uhr

*Abfahrt von Linz:*  
vom 17. September an jeden ungeraden Tag 5 1/2 Uhr

RZ Nr. 266  
27. Sept. 1847  
16. Okt. 1847

*Abfahrt von Regensburg nach Passau:*  
vom 1. Oktober an jeden ungeraden Tag

*von Passau nach Linz:*  
vom 1. Oktober an jeden geraden Tag

*Abfahrt von Linz:*  
vom 1. Oktober an jede ungeraden Tag.

RZ Nr. 312  
12. Nov. 1847

*Königlich Bayer. Donau-Dampfschiffahrt.*

Die ungünstige Witterung und der mindere Wasserstand veranlassen die unterzeichnete Königl. Verwaltung die regelmäßigen Fahrten zwischen Regensburg und Linz für dieses Jahr einzustellen; was mit dem anfügen bekannt gegeben wird, daß im Falle die bezeichneten Elemtar-Hindernisse es zulassen sollten, noch einige außerordentliche Fahrten bei hinreichender Befrachtung der Boote in diesem Monat gemacht werden.

K. Verwaltung der Donau-Dampfschiffahrt  
Lindner

*Der Ludwigs-Donau-Main-Kanal* <sup>23</sup>

In diesem Zusammenhang ist jetzt der „Ludwigs-Kanal“ zu erwähnen, die Verbindung zwischen dem Rhein—Main und der Donau.

Schon 793 hatte Karl der Große zu Regensburg beschlossen, einen bequemen Reiseweg zwischen Aachen und Regensburg zu schaffen; das Unternehmen scheiterte jedoch an den unzulänglichen technischen Hilfsmitteln und wohl auch aus politischen Gründen. Reste des sogenannten Karlsgraben (Fossa Carolina) sind noch bei Weißenburg erkennbar. Tausend Jahre später ließ Napoleon I. durch einen seiner Generäle Pläne für einen Kanal zwischen Rednitz und Altmühl ausarbeiten. Der Zustand der bayerischen Landstraßen war damals katastrophal, so daß Ludwig I. es als eine seiner wichtigsten Aufgaben bezeichnete, die Kanalverbindung zwischen Main und Donau herzustellen. Der 172 km lange Kanal wurde in der verhältnismäßig kurzen Bauzeit zwischen 1836 und 1845 fertiggestellt und damit eine Verbindung von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer

<sup>23</sup> „Das Bayerland Nr.11/1927.

geschaffen. Streitigkeiten über die Linienführung hatten die Arbeiten verzögert. Die Baukosten betragen 16 Millionen Gulden bzw. 29 Millionen Mark. Baumeister war der Ingenieur Freiherr von Pechmann, als Architekt wirkte Leo von Klenze mit. Die große Baugesinnung der damaligen Zeit war dem Vorhaben förderlich; gebaut wurde mit den damals üblichen heimischen Materialien Stein und Holz und in den Formen jener Zeit.

Der Verkehr entwickelte sich in den ersten Jahren glänzend und erreichte 1850 die höchste Beförderungslast mit 195 963 t. Gleichzeitig mit den Arbeiten zum Ludwigskanal war die erste Eisenbahn Nürnberg—Fürth gebaut worden.

Das immer mehr ausgebaute Eisenbahnnetz, die ungenügenden Abmessungen des Kanals, die Tatsache, daß weder Main noch Donau für einen zeitgemäßen Schiffahrtsbetrieb ausgebaut waren, ferner die geringe Tonnage der Schiffe (120 t) und die Verlangsamung des Verkehrs durch die 100 Schleusen, führten dazu, daß der Kanal bald nur noch örtliche Bedeutung hatte. Bis zum Jahre 1913 war die Beförderungslast auf 60 357 zurückgegangen.

Sowohl die DDSG als auch die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft besaßen im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts bereits 600 t Frachtschiffe mit 60 m Länge, 8 m Breite und einem Tiefgang von 2 m. Die Schleusenkammern des Kanals hatten vergleichsweise nur 32,1 m Länge, 4,6 m Breite und eine Tiefe von 1,3 m.

Schließlich war seine Anlage noch völlig auf den Voraussetzungen der alten Ruderschiffahrt erfolgt. Trotzdem wäre eine abwertende Beurteilung fehl am Platz. Mit seinen an manchen Stellen noch vorhandenen Bauten ist er zweifellos ein technisches Kulturdokument. In seiner fast hundertjährigen Benützbarkeit hat er trotz seiner unzulänglichen Größe gute Dienste geleistet. Noch im Zweiten Weltkrieg sind auf ihm die Motorboote der Deutschen Marine von der Nord- und Ostsee in die Donau gekommen<sup>23a</sup>.

Wie jeder technische Eingriff hatte auch der damalige Kanalbau das Landschafts- und Ortsbild weitgehend verändert, sich aber schließlich doch eingefügt und der Gegend ein neues Gepräge gegeben.

Mit der Gründung der Rhein-Main-Donau AG im Jahre 1921 begann die Ara für den Bau einer Großschiffahrtsstraße.

### *Die „Maffei-Werft“ in Regensburg*

Aus der Geschichte der Firma Maffei<sup>24</sup>

Die Familie Maffei war ein italienisches Handelsgeschlecht. Peter Paul Maffei kam Mitte des 18. Jahrhunderts nach München und errichtete in der Vorstadt „am Lehel“, dem Mühlenviertel, eine Tabakfabrik, die sich gut entwickelte. Sein am 4. September 1790 geborener Sohn Joseph Anton Maffei wollte ursprünglich Bildhauer werden, übernahm aber dann die väterliche Tabakfabrik, war viel im öffentlichen Leben tätig und entwickelte vielseitige Aktivitäten auf den verschiedensten Gebieten. Schließlich beschäftigte er sich mit technischen Problemen und wurde Vorstand im „Verwaltungsrat der München-Augsburger Eisenbahngesellschaft“.

<sup>23a</sup> 1950 war die Auflassung des Kanals als öffentliche Wasserstraße verfügt worden, nachdem ihn im 2. Weltkrieg Bomben teilweise zerstört hatten.

<sup>24</sup> A. Alckens, 89—97.

Er erwarb in der Hirschau am Ende des Englischen Gartens 1837 ein Stahl- und Eisenfabrik-Anwesen mit allen damit verbundenen Fabrik- und Gewerbeberechtigungen, das er zu einem der bedeutendsten Werke für den Lokomotivbau entwickelte. Die englische Vorherrschaft auf dem Gebiet des Lokomotivbaues war damit gebrochen.

Die Überführung der ersten Lokomotive von der Hirschau nach dem Bahnhof bei der Hackerbrücke geschah mit einem Vorspann von zehn Pferden, da eine Gleisanlage durch den Englischen Garten nicht genehmigt wurde. Maffei hatte auch viele Schiffe der Fluß- und Binnenseeschifffahrt ausgerüstet.

Joseph Anton Ritter und Edler von Maffei starb am 1. September 1870; er liegt im „Alten Südlichen Friedhof“ zu München begraben. Sein Neffe Hugo Ritter von Maffei übernahm die Leitung des Münchner Werkes. Im Jahre 1874 war die 1000. Lokomotive fertig gestellt; sie steht heute im Deutschen Museum.

#### Das Zweigwerk in Regensburg

Bald nach Eröffnung des Ludwig-Donau-Main-Kanals wurde 1852 von dem Lokomotivfabrikanten Joseph Anton von Maffei ein Maschinen- und Schiffbau-Unternehmen am „Unteren Wöhrd“ in Regensburg gegründet. Nach dem 1. Renov. Grundsteuer-Kataster der Stadtgemeinde Regensburg wurden mit Brief vom 10. Dezember 1852 die Gebäude-Grundstücke Pl. Nr. 1745 und 1746 1/2 von Gottfried Böckh um 29 000 Gulden erworben. Es ist anzunehmen, daß die erforderlichen Maschinenwerkstätten alsbald errichtet wurden<sup>25</sup>. Das erste Dampfschiff, die „Stadt Donauwörth“ wurde jedenfalls nicht in Regensburg, sondern in Donauwörth im August 1847 vom Stapel gelassen. Es fällt auf, daß auf dem Plan des „Unteren Wöhrd“ kein Zugang vom Werftgelände zur Donau eingetragen ist.

In einer Umschreibung zum Kataster wird auf eine Ummessung vom Jahr 1860 Bezug genommen, wonach die beiden Maschinen-Werkstätten neu sind<sup>26</sup>.

Mitte der sechziger Jahre verlagerte sich die Maffei'sche Niederlassung auf die Herstellung von Eisenbahnbrücken; auch der eiserne Dachstuhl der Befreiungshalle zu Kelheim wurde von Maffei geliefert. Ein Teil des Besitzes wurde im Juni 1881 um 7000 Gulden an E. Jakobi verkauft. Zu diesem Zeitpunkt dürfte auch der Betrieb, der zuletzt nur mehr 24 Beschäftigte zählte, eingestellt worden sein.

Das Regensburger Zweigwerk war von den Brüdern Josephs Anton von Maffei geleitet worden.

Das kgl. bayerische Dampfschiff „Prinz Otto“ (1857 erbaut) war am 11. April 1857 bei einer Probefahrt nach Salzburg gekommen. Die reine Fahrzeit von Braunau bis Salzburg hatte 11 Stunden betragen<sup>27</sup>.

<sup>25</sup> Mitteilung des Staatsarchivs Amberg vom 18. 7. 80.

<sup>26</sup> Zimmermann schreibt in seiner Dissertation auf Seite 27 (Anmerkung): Später bediente sich der Schiffswerft der Bayer.-Württembergischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft die Ostbahn-Gesellschaft, als sie unter dem Namen „von Maffei'sche Maschinenwerkstätte“ bis gegen 1870 betrieben wurde.

Hier irrt Zimmermann. Bei den Werften der Bayer.-Württembergischen Dampfschiffahrtsgesellschaft und ihrer Nachfolger einerseits und der Maffeiwerft andererseits handelt es sich um zwei verschiedene, auch örtlich getrennte Werften.

Unwahrscheinlich ist auch, daß die Ostbahngesellschaft auf einer Donau-Insel ohne Gleisanschluß eine Werkstätte einrichtete.

<sup>27</sup> Der oberösterreichische Dichter Franz Stelzhamer berichtete dazu: „Das ziemlich

### Weitere Geldmittel erforderlich

Bei dem fortdauernden Mangel eines größeren Betriebskapitals und den teilweise immer noch vorhandenen Strom- und Brückenhindernissen konnte sich der Betrieb nicht in dem erwünschten Maße entfalten. In Donauwörth meldeten sich manchmal mehr Reisende als mit dem einzigen Kursschiff befördert werden konnten; auch Güter mußten wegen Mangel an Transportmitteln abgewiesen werden und blieben natürlich aus.

Am 3. Januar 1854 legte die Staatsregierung dem Landtag einen neuerlichen Gesetzentwurf zur Instandsetzung der Donauschiffahrt vor. Gefordert waren nicht weniger als 1 750 000 fl., die der Landtag auf 1 250 000 fl. reduzierte. Nach dem Gesetz vom 4. Februar 1854 sollte die Dotation wie folgt verwendet werden <sup>28</sup>:

- 420 000 fl. für Fluß- und Brückenbauten
- 675 000 fl. zur Vermehrung der Transportmittel
- 155 000 fl. zur Herstellung von Ländeplätzen  
Magazinen und einem Winterhafen.

Der bisherige Winterhafen auf dem Gelände der Donau-Dampfschiffahrt war nur ein kleines Bassin, das zur Not 5 bis 6 kleine Schiffe aufnehmen konnte. Sollten mehr Schiffe überwintert werden, so mußten sie mit großer Umständlichkeit an Land gezogen werden.

Die Einfahrt zum Hafenbecken stand senkrecht (!) zur Stromrichtung, war daher, besonders für die damaligen schwachen Dampfschiffe nur mit großer Anstrengung zu gewinnen.

Die erforderlichen Mittel wurden vorschußweise aus der für Eisenbahnbauten bewilligten Dotation entnommen.

In diesem Zusammenhang darf nicht verschwiegen werden, daß eine ganze Reihe von Abgeordneten davor warnten, nochmals Geld in die aussichtslose Sache zu stecken. Ein kaufmännisch versierter Abgeordneter hatte die Bilanzen aus den letzten Jahren analysiert. Er wies nach, daß die kleinen rechnungsmäßigen Überschüsse der vergangenen Jahre in Wirklichkeit bedeutende Verluste seien, da in den Bilanzen weder eine Abnutzungsquote für den Schiffpark, noch eine Verzinsung des vom Staat aufgewendeten Anlagekapitals zu 890 000 fl. in Rechnung gestellt sei. Dies aber sei bei allen industriellen Unternehmungen bei Prüfung der Rentabilität üblich und notwendig. In Wirklichkeit betrage das Defizit für die sieben Jahre von 1846 bis 1852 381 365 Gulden <sup>29</sup>.

Mit den durch das Gesetz bewilligten Mitteln gelang es bis Ende 1853/54 einen dem Gütertransport günstigen durch eine Zweigbahn mit dem bayerischen

große bairische Dampfschiff „Prinz Otto“ nahm sich auf dem bescheidenen Wässerlein der raschen Salzach recht stattlich aus.

Der Ländeplatz, Franz-Josef-Kai, war geschmückt mit vielen bunten Fähnlein und Wapplen und die In- und Anwohnerschaft von Salzburg ließ es an fleißigem Zustrom und gebührender Verwunderung darüber gewiß nicht fehlen.

So groß die Freude über die Ankunft des „Otto“ war, ebenso aufrichtig ist jetzt das Bedauern, daß er bei seiner endlichen Abfahrt fast noch im Angesichte der Stadt auch schon das Unglück hatte, derart aufzufahren, daß der gute „Prinz“ fast noch in Trümmer gegangen wäre“ (Neweklowsky 3, 338).

<sup>28</sup> H. Huber, 68.

<sup>29</sup> H. Huber, 70.

Eisenbahn-Netz verbundenen Ländeplatz herzustellen und den Schiffpark auf 11 Personenboote, 3 Remorqueure und 10 Schleppkähne zu bringen.

1855/56 kamen infolge einer Vereinbarung mit der österreichischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft österreichische Schleppkähne mit direkter Ladung von Pest in Regensburg an und gingen umgekehrt bayerische Schleppkähne bis Wien <sup>30</sup>.

1856/57 nahm eine Privat-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, das  
Schiffahrts-Unternehmen Riedl & Companie

ihren Betrieb auf. Neben Riedl gehörten dieser Gesellschaft der Schiffmeister Michael Fink aus Braunau und der Werftbesitzer Ignaz Mayer aus Linz an. Diese Konkurrenz machte die Bewilligung erhöhter Fracht-Rabatte notwendig.

Eine weitere Konkurrenz, die auch durch Gewährung von Frachterleichterungen nur gemildert werden konnte, erstand durch die österreichische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die infolge der Donauschiffahrts-Akte vom 7. November 1857 ihre Schleppfahrten bis Regensburg ausdehnte.

1854/55 wurden fünf Schiffe umgebaut und drei neu angeschafft; die Zahl der Personenboote betrug jetzt unverändert 11, der Remorqueure 3 und der Schleppkähne 19. In den folgenden Jahren blieb das Fahrmaterial unverändert.

*Betriebsergebnisse 1853—1861* <sup>31</sup>

Geschäftsjahr	Personen	Güter (Ztr.)	Mehreinnahmen fl.	Mehrausgaben fl.
1853/54	53 864	416 829	71 665	—
1854/55	58 021	538 682	56 663	—
1855/56	62 611	568 658	42 753	—
1856/57	64 156	797 351	51 867	—
1857/58	67 270	528 818	11 570	—
1858/59	65 253	703 572	39 865	—
1859/60	57 169	1052 657	20 185	—
1860/61	70 685	945 396	—	47 151

*Der Siegeszug der Eisenbahn*

Die Eröffnung des Ostbahnbetriebes auf der Strecke Regensburg—Geiselhöring—Straubing im Jahre 1859, deren Fortführung bis Passau im Jahre 1860 und schließlich die Fortführung Passau—Wels im September 1861 brachten durchgehende Verbindungen Nürnberg—(München—)Regensburg—Linz—Wien. Für die bayerische Donau-Dampfschiffahrt bedeutete dies zunächst weitere namhafte Ermäßigungen der Platzpreise und der Frachten.

1861 wurde der Personenverkehr auf der Donaulinie Regensburg—Passau eingestellt. Es lag auf der Hand, daß der weitere Ausbau des bayerischen Eisenbahnnetzes zügig fortschreiten würde. Im gleichen Maß, wie der Flußverkehr dem Straßenverkehr überlegen war, war es nun die Eisenbahn gegenüber dem Fluß-

<sup>30</sup> Die Auswirkungen der Bestimmungen des Pariser Kongresses vom 30. 3. 1856 über die Freiheit der Schifffahrt machten sich hier wohl bemerkbar.

<sup>31</sup> H. Huber, 71.

verkehr. Das galt sowohl hinsichtlich der Geschwindigkeit, der Regelmäßigkeit, des Transportvolumens und schließlich auch des Personals.

Die schon seinerzeit beim Erwerb des bayerischen Donau-Dampfschiffahrts-Unternehmens geäußerte Besorgnis fand nun, nach 16 Jahren, ihre praktische Bestätigung.

### Verkauf des Unternehmens an die DDSG

#### Gründe

Trotz aller Opfer wurde der bayerische Dampfschiffahrts-Betrieb von Tag zu Tag immer unhaltbarer; das Geschäftsjahr 1861/62 schloß mit Mehrausgaben von 58 891 Gulden. Unter diesen Umständen erschien ein Angebot der DDSG als eine glückliche Lösung, dies umsomehr als die Donaustädte und die beteiligten Handelsgremien sich zwar gegen die beabsichtigte Einstellung der Schifffahrt wehrten, aber von einer Übernahme auf ihre Rechnung nichts wissen wollten<sup>32</sup>. Im übrigen hatte schon in der Landtags-Vollsitzung vom 28. Januar 1854 ein Abgeordneter — vermutlich auf Grund genauer Kenntnis von schwebenden Verhandlungen — erklärt, daß die österreichische Dampfschiffahrts-Gesellschaft bereit sei, das bayerische Schifffahrts-Unternehmen an sich zu bringen.

Die Abrechnung ergab zum Zeitpunkt der Übergabe folgende Daten:

<i>Ertrag:</i>		fl.
Reinertrag aus dem 16jährigen Betrieb		329 841.—
Erlös aus dem Verkauf des Unternehmens		400 000.—
Vergütung für überlassenes Material usw.		24 934.—
		<u>754 775.—</u>
<i>Aufwand:</i>		
Erwerbskosten		500 000.—
für Instandsetzungen		
1. Dotation	390 000.—	
2. Dotation	830 000.—	1 220 000.—
Passivreste 1860/61	47 151.—	
1861/62	58 891.—	106 042.—
		<u>1 826 042.—</u>

Der bayerische Staat hatte demnach für das Unternehmen insgesamt 1 071 267 fl. aufgewendet<sup>33</sup>.

#### Vereinbarungen

Nach Überwindung mehrfacher Schwierigkeiten kam am 5./7. Juli 1862 zwischen dem Staate Bayern und der Österreichischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft eine Vereinbarung zustande, durch welche das Unternehmen um 400 000 Gulden an diese Gesellschaft verkauft wurde.

Die übernehmende Gesellschaft machte durch die Übernahme verschiedener Verpflichtungen nicht unerhebliche Zugeständnisse.

<sup>32</sup> Staatsarchiv München AR 62 770.

<sup>33</sup> Landtags-Akten 1863 Beil. XVI, 178.

Im einzelnen:

1. Von der Veräußerung der Immobilien sind die zur Dampfschiffahrts-Anstalt gehörigen Gebäude und Lände in Donauwörth ausgenommen, weil solche für künftige Eisenbahnzwecke erforderlich werden könnten.
2. Verpflichtung bei allen Fahrten auf die ganze Ausdehnung des bayer. Stromgebietes die bayerische Landesflagge am Hauptmaste zu führen und bei allen anderen Anlässen der bayerischen Flagge den Ehrenplatz einzuräumen.
3. Fortbetrieb der Dampfschiffahrt auf der ganzen bayerischen Donaustrecke bis zur Vollendung und Eröffnung einer Donaubahn und zwar auf der Strecke zwischen Donauwörth und Regensburg mittels regelmäßiger Personen- und Schleppfahrten wie bisher.
4. Beibehaltung der bestehenden, äußerst ermäßigten Tarifsätze.
5. Militärtransporte zu besonders ermäßigten Taxen.
6. Übernahme des gesamten Personals einschl. Pensionen der bayerischen Gesellschaft.
7. Hinterlegung einer Kautions.
8. Bayern behält sich ausdrücklich das Recht vor, die bedeutenderen Immobilien, namentlich die Werfte, Werkstätten, Magazinsgebäude, Holzschuppen, Hafenbassins, Dämme, Hofräume und den außerhalb der Werfte gelegenen Oedeplatz in Regensburg, dann die Güterhalle, Wärterhütte und den Landungsplatz in Deggendorf jederzeit gegen Rückvergütung der Wertanschlagssumme von 90 000 fl von der Gesellschaft wieder einzulösen.

Diese Modalitäten waren wohl für Bayern in jeder Hinsicht günstig. Bleibt noch zu bemerken, daß die getroffene Vereinbarung nie veröffentlicht wurde.

Der Besitzübergang blieb wohl von den meisten Anwohnern der Donau un bemerkt. Waren es doch dieselben Schiffe, dieselben Kapitäne und Mannschaften, die nach wie vor unter bayerischer Flagge fuhren.

Immerhin war die bayerische Donau-Dampfschiffahrt, solange die Eisenbahnen München—Salzburg—Linz—Wien und Nürnberg—Passau nicht eröffnet waren, das einzige zeitgemäße Transportmittel gewesen, dessen sich der Handel zwischen Osten und Westen in Verbindung mit den bestehenden Eisenbahnen und der Schiffahrt auf dem Ludwigskanal bedienen konnte.

#### *Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien*<sup>34</sup>

##### *Ein Überblick*

Die österreichische DDSG zählt zu den ältesten Reedereien der Welt. Sie wurde am 13. März 1829 gegründet und erhielt von der österreichischen Regierung ein Privileg auf 50 Jahre. Damit beherrschte diese Gesellschaft die gesamte Donauschiffahrt viele Jahrzehnte hindurch. Die in den Verträgen von 1815, 1851 und 1856 beschlossene Freiheit der Schiffahrt wurden von ihr immer wieder unterlaufen. An Alter wurden selbst so berühmte Hochsee-Reedereien, wie die Cunard-Linie in England von der DDSG übertroffen. Auf den Karten der alten Donau-Monarchie ist die absolute Vorherrschaft Österreich-Ungarn im Donaauraum klar ersichtlich. Von Passau bis vor die Tore Belgrads erstreckte sich auf beiden Ufern österreichisches Hoheitsgebiet.

<sup>34</sup> S. Michels, 108.

Mit 192 Dampfzugschiffen und 858 Güterkähnen konnte sich die DDSG 1890 als größte Binnenschiffs-Reederei der Welt bezeichnen. Das Unternehmen war vollständig autark. Es besaß eigene Werften — die Budapester als größte Binnenwerft Europas — und eigene Kohlegruben, ja sogar eigene Münzen, die im Donaugebiet überall in Zahlung genommen wurden und eigene Postwertzeichen.

Das erste eiserne Schwimmdock für Binnenschiffe wurde 1896 auf der Werft in Budapest-Altöfen von der DDSG gebaut und betrieben.

Die Gesellschaft hatte schon seit der Gründung ein enges Verhältnis zum Staat unterhalten, der ihr auch eine Zins-Garantie von 8 % bot.

### *Übernahme der bayerischen Dampfschiffahrt*

Die Übergabe des Inventars an die österreichische Gesellschaft erfolgte am 31. August 1862 (siehe auch Schiffliste), am 1. September ging der Betrieb an sie über.

Die vertragsmäßigen Verpflichtungen wurden eingehalten. Auch die österreichische Gesellschaft konnte das abgeschlossene Geschäft als ein gutes bezeichnen und zwar aus folgenden Gründen:

Für den Betrieb seichter Flußstrecken und der Nebenflüsse ergab sich ein Mangel an seichtgehenden Dampfern und Schleppschiffen, die die Rentabilität beeinträchtigten. Solche Schiffe konnten zu Zeiten ungünstigen Wasserstandes dort eingreifen, wo die größeren nicht mehr verwendet werden konnten.

Die neue Besitzerin hatte auch die Werft in Regensburg am 1. Oktober 1862 in Betrieb genommen und dort bis zu 77 Arbeiter beschäftigt. Der Hafen in Regensburg, am östlichen Ende der Insel „Unterer Wöhrd“ an der Südseite derselben gelegen, war noch bis 1934 im Eigentum der „Ersten österreichischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Er hatte eine Fläche von 0,9 ha und bot 25 bis 30 Schiffen Schutz und Unterkunft. Seine Bedeutung war allerdings schon durch die am 9. Juni 1910 erfolgte Eröffnung des neuen Winter- und Umschlaghafens am sogenannten Bruderwöhrd in Regensburg erheblich gesunken.

Im Frühjahr 1934 wurde das ganze frühere Hafengelände am „Unteren Wöhrd“ (etwa 13 1/2 Tagwerk) von der Stadtgemeinde Regensburg zur Errichtung von Jugendherbergen, Schwimmsportanlagen und Spielplätzen erworben.

Die in § 5 der Vereinbarung eingegangene Verpflichtung der Gesellschaft zum Betrieb der Schiffahrt zwischen Regensburg und Donauwörth mit regelmäßigen Personen- und Schleppfahrten (zweifelloso ein Verlustgeschäft) war mit der Eröffnung der Donautalbahn Regensburg—Ingolstadt—Donauwörth im Jahre 1874 weggefallen. Die Kautions wurde daraufhin frei gegeben.

Unabhängig davon wäre die Verpflichtung keinesfalls über die Dauer des ihr verliehenen mit dem Jahre 1880 erlöschenden österreichischen Privilegiums hinaus verlängert worden.

Eine Verpflichtung der österreichischen Gesellschaft zur Unterhaltung von Personenfahrten zwischen Passau und Linz bestand nach dem Vertrag vom 5./7. Juli 1862 nicht <sup>35</sup>.

In den amtlichen Akten ist die bayerische Dampfschiffahrt mit dem Jahre 1858 verschwunden.

<sup>35</sup> Bayer. Hauptstaatsarchiv MA 63 767 Nr. 6010.

Koenigreich Bayern  
Staats Ministerium des Handels  
und der öffentlichen Arbeiten <sup>35a</sup>.

Das Gerücht wegen beabsichtigter Veräußerung des bayerischen Donau-Dampfschiff-fahrts-Unternehmens an die privilegierte österreichische Donau-Dampf-Schiffahrts-Gesellschaft hat mehrere Stadtgemeinden und Handelsgremien veranlaßt, in bezüglichen Vorstellungen unter Angabe verschiedener Gründe gegen die Aufgebung des bayerischen Donau-Dampf-Schiffahrts-Unternehmens überhaupt und insbesondere gegen die Ueberlassung derselben an eine ausländische Gesellschaft oder an Ausländer Einwendungen zu erheben und um Fortbetrieb dieser Schiffahrt auf Staats-Regie nachzusuchen.

Solche Vorstellungen liegen vor:

- I. aus dem Regierungsbezirke der Oberpfalz und von Regensburg
  1. vom Stadtmagistrate Regensburg,
  2. von demselben und den Gemeindebevollmächtigten daselbst und
  3. von dem Handelsgremium in Regensburg;
- II. aus dem Regierungsbezirke von Niederbayern
  4. vom Stadtmagistrate Paßau,
  5. vom Stadtmagistrat und den Gemeinde-Bevollmächtigten in Vilshofen,
  6. von der Stadtgemeinde Kelheim,
  7. vom Handelsstande in Obernzell;
- III. aus dem Regierungsbezirke von Oberbayern
  8. von dem Stadtmagistrate und den Gemeinde-Bevollmächtigten in Ingolstadt.

Die k. Regierung, K. d. I., erhält nun den Auftrag, die Gesuchsteller des Regierungsbezirkes sofort zur Erklärung aufzufordern, ob sie sich dazu verstehen können und wollen, das bayerische Donau-Dampfschiff-Fahrts-Unternehmen, sei es mittelst Bildung einer Aktiengesellschaft oder auf sonst einem Wege, unter billigen Bedingungen käuflich zu übernehmen.

Eine Subvention der k. Staats-Regierung durch Uebernahme einer Zinsgarantie oder in anderer Weise könnte selbstverständlich nicht in Aussicht gestellt werden.

Diese Erklärungen sind mit der eigenen Aeußerung der k. Kreis-Regierung hierüber sobald als nur immer thunlich anher vorzulegen.

München, den 7. März 1862

Auf  
Seiner Koeniglichen Majestaet allerhöchsten Befehl  
Frh. v. Schrenk

An  
die k. Regierung, K. d. I., von  
Oberbayern.  
Die Bayerische Donau-Dampf-  
Schiffahrt Betr.

Durch den Minister  
der General Sekretaer  
Ministerialrath  
Müßler

<sup>35a</sup> Staatsarchiv München AR Fasz. 62 770.

Vertrag

zwischen

der General-Direction der königlich bayerischen Verkehrs-Anstalten und der Administration der I<sup>ten</sup> kaiserlich königlich oesterreichischen privilegirten Donau-Dampfschiffahrt Gesellschaft

über

die Abtretung der bayerischen Donau-Dampfschiffahrt-Anstalt <sup>35b</sup>.

Unter Vorbehalt der allerhöchsten Ratification Seiner Majestaet des Koenigs wird von der General-Direction der königlich bayerischen Verkehrsanstalten mit der Administration der I<sup>ten</sup> k. k. oesterr. privil. Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft über die Abtretung der königl. bayer. Donau-Dampfschiffahrt-Anstalt nachstehender

Vertrag

abgeschlossen.

§. 1.

Die Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrs-Anstalten verkauft an die I.<sup>te</sup> k. k. oesterr. privil. Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft die k. b. Donau-Dampfschiffahrt-Anstalt, beziehungsweise die mit dem Betrieb derselben verbundenen Mobilien und Stablien.

§. 2.

Der zur Abtretung gelangende Besitz umfaßt

- a) fünfzehn Dampfboote
- b) neunzehn Schleppkähne
- c) das gesammte Agentschafts-Mobiliar,
- d) die Abfertigungslokale resp. Güterschuppen in Ingolstadt, Regensburg, obere und untere Lände, Straubing und Neustadt,
- e) die Lände-Brücken, beziehentlich Pontons in Ingolstadt, Kehlheim, Straubing, Degendorf, Vilshofen, Oberzell und Linz.
- f) die Werfte, Werkstätten, Magazins-Gebäude, Holzschupfen, Hafen-Bassins, Dämme, Hofräume und den außerhalb der Werfte gelegenen Oedeplatz in Regensburg sammt vollständiger Werkstätte-Einrichtung;
- g) die Güterhalle, Wärterhütte und den Landungsplatz in Degendorf.

§. 3.

Für diese Mobilien und Stablien vergütet die I. k. k. oesterr. privil. Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft die Summe von

400,000 fl.

Viermalhundert Tausend Gulden

Silber Südd. Währg:

und zwar in folgenden unverzinslichen Raten:

- a) sofort bei der Extradition 45,000 fl.
  - b) weitere 45000 fl. am 1. Juli 1863. 45,000 fl.
  - c) je weitere 31,000 fl. am 1. Juli der darauffolgenden 10. Jahre bis 1. Juli 1873. incl. . . . . . 310,000 fl.
- Summa wie oben 400,000 fl.

<sup>35b</sup> Staatsarchiv München RA 6270.

#### §. 4.

Die I.<sup>te</sup> k. k. oesterr. privil. Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft verpflichtet sich, bei den Fahrten auf die ganze Ausdehnung des bayerischen Stromgebiets stets die bayerische Landesflagge am Hauptmaste zu führen, auch bei festlichen Anlässen und wo die Aussteckung von Flaggen überhaupt üblich ist, der bayerischen Flagge ist stets der Ehrenplatz anzuweisen.

#### §. 5.

Während der I.<sup>ten</sup> k. k. oesterr. privil. Dampfschiffahrt-Gesellschaft freisteht, die obengenannten Schiffe auf jeder ihr beliebigen Flußstrecke auch außer Bayern zu verwenden; verpflichtet sich dieselbe ferner, zwischen Donauwörth und Regensburg, insolange als nicht von Regensburg nach Donauwörth eine Eisenbahn gebaut und in Betrieb gesetzt sein wird, und keinesfalls über die Dauer des ihr ertheilten mit dem Jahre 1880 erlöschenden Privilegiums hinaus, insoweit es Witterung und Wasserstand gestatten:

- a) auf die Dauer der Monate April bis incl. October regelmäßige Personenfahrten und zwar im Juni mit August täglich, die andere Zeit antägig, im Anschluß an die Bahnzüge in Donauwörth, und
- b) das ganze Jahr hindurch Schleppfahrten im Anschluß an jene zwischen Regensburg und Wien zu unterhalten.

#### §. 6.

Weiter verpflichtet sie sich, die Sätze des am 22. März 1861. publizirten Tarife als Maxima auf die Dauer der VIII. Finanz-Periode, sohin bis einschlägig 1867. in keinem Falle zu überschreiten, und nach Umfluß dieser Zeit nicht über den Tarif vom 1. April 1860. hinaufzugehen/: es sei nur daß den bayerischen Eisenbahnen eine Erhöhung ihrer jetzigen Tarifsätze gestattet würde, in welchem Falle dies auch in gleichem Verhältnisse der k. k. oesterr. privil. I.<sup>ten</sup> Donau-Dampfschiffahrt Gesellschaft bewilligt werden soll:/ die Tarife für den bayerisch-oesterreichischen Verkehr aber in der Art zu bilden, daß fragliche Maximalsätze mit den jeweils bestehenden internen oesterreichischen Tarifsätzen von und nach Passau lediglich zusammengestoßen werden.

Hierbei soll den bayerischen Waaren-Empfängern und Versendern die Zuständigkeit zur Zahlung der auf die oesterr. Stromstrecke entfallenden Frachten resp. Nachnahme aus Oesterreich in Bank-Valuta gewährt sein.

#### §. 7.

Nächstem verpflichtet sie sich, königl. Truppen, Militär-Effekten, sowie Pferde und Geschütze unter denselben Modalitäten, wie dies bisher, geschah — nämlich Truppen und Pferde zur halben Fahrtaxe, Wagen sowie Geschütze zur niedrigsten Equipagen-taxe, Militär-Effekten aber zu dem niedrigsten Gütertarifsätze zu befördern.

#### §. 8.

Die I.<sup>te</sup> k. k. oesterr. privil. Donau-Dampfschiffahrt Gesellschaft verpflichtet sich endlich, das gesammte, im Dienste der königl. bayerischen Donau-Dampfschiffahrt stehende Personale — ausschließlich der pragmatisch angestellten zwei Betriebsbeamten — mit seinen bisherigen Bezügen zu übernehmen, und gewährleistet demselben, gegen Entrichtung der statutengemäßen Pensionsfonds-Beiträge, wie selbe die Beamten der I.<sup>ten</sup> k. k. privil. oesterr. Donaudampfschiffahrt Gesellschaft zur Erlangung der Pensionsfähigkeit zu entrichten haben, die nach deren Pensionsstatuten zu begründenden Ansprüche auf Sustentation für sich und deren Relikten.

#### §. 9.

Die vorhandenen Materialvorräthe, namentlich Brenn- und Schmiermaterialien sollen zu dem nachweisbaren Preise der Anschaffungskosten abgelöst, und längstens bis Ende September d. Js. in Silber bezalt werden.

§. 10.

Zur Sicherung der Erfüllung der durch gegenwärtigen Vertrag übernommenen Verbindlichkeiten hinterlegt die I.<sup>te</sup> k. k. oesterr. priv. Donau-Dampfschiffahrt Gesellschaft eine Caution von 200,000 fl. neue Währung, Dampfschiffahrts-Loose —

Sollte die k. k. oesterr. priv. I.<sup>te</sup> Donau-Dampfschiffahrt- Gesellschaft in die Lage kommen, diese als Bürgschaft hinterlegten Loose zu emittiren, so soll ihr deren ganze oder theilweise Zurücknahme gegen Deponirung anderer einen gleichen Werth repräsentirenden Werthpapiere, — diese nach dem Course bereihnet — freistehen.

In dem Verhältniße, als ohne Einrechnung der ersten Abschlagszahlung die Ratenzahlungen am Kaufschillinge stattfinden, wird das obige Depositum bis auf den im folgenden Paragraph stipulirten Betrag zurückgestellt.

§. 11.

Für den Fall der Nichterfüllung der nach §. 5. übernommenen Verpflichtungen unterwirft sich die Gesellschaft einer Conventionalstrafe von

30,000 fl.

wofür die in vorstehendem §. 10. stipulirte Caution haftet.

§. 12.

Der General-Direktion der k. b. Verkehrsanstalten bleibt überdieß das Eigenthumsrecht an den der Gesellschaft verkauften Immobilien für den Fall der Nichterfüllung einer der Vertragsbedingungen und insbesondere auch des §. 5. und unabbrüchig der stipulirten Conventionalstrafe vorbehalten, und ist dieses in den Hypothekenbüchern einzutragen.

§. 13.

Wenn die königlich bayerische Staatsregierung die Wiedereinlösung zwischen Donauwörth und Regensburg, so weit diese Verbindlichkeit überhaupt noch besteht, und bleibt alsdann die Aufrechterhaltung dieser Fahrten lediglich der Convenienz der Gesellschaft überlassen.

§. 14.

Auf die im §. 5. gedachte Dauer von Schleppfahrten nach Donauwörth wird der I. k. k. oesterr. privilegierten Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft die Benützung der dortigen Lände, des Güterschuppens und Agentschafts-Lokales und die Mitbenützung der auf dem Ländeplatz befindlichen Schienengeleise, der letzteren gegen Übernahme der hälftigen Unterhaltungskosten, der ersteren gegen ordentliche Instandhaltung, sowie jene der Ufer- und Schutzbauten — ohne weitere Auflage zugestanden. —

§. 15.

Die Extradition der im Verkaufe begriffenen Objekte und beziehentlich jene des Betriebs der Anstalt soll acht Tage nach erfolgter allerhöchster Ratifikation der im §. 2. dieses Vertrages unter den Buchstaben f. und g. spezifizirten Immobilien beabsichtigen sollte, soll ihr solches nach desfallsiger 12. Monate vorher kundgegebener Absicht freistehen.

Für diese im Hypothekenbuche gleichfalls vorzumerkenden Fall wird die königl. bayerische Staatsregierung der k. k. oesterr. priv. Donaudampfschiffahrt Gesellschaft die Summe von

90,0000 fl.

Neunzig Tausend Gulden

/: vorbehaltlich einer besonderen nachträglich zu bestimmenden Entschädigung für die an diesen Gegenständen von der I. k. k. priv. oesterr. Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft in der Zwischenzeit vorgenommenen Zubauten oder Meliorationen :/ rückvergüten, beziehentlich an den letzten Kaufschillingen nachlassen. In dem Falle der

Wiedereinlösung der obbezeichneten Immobilien durch die kgl. bayer. Staatsregierung erlischt für die I. k. k. priv. oesterr. Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft die laut §. 5. dieses Vertrages ihr obliegende Verbindlichkeit der weiteren Fortsetzung der Personen- und Schlepffahrten Steins Seiner Majestaet des Koenigs stattfinden.

München, den 7<sup>ten</sup> Juli 1862.  
Die General-Direction der k. b.  
Verkehrs-Anstalten  
(:gez:) Frhr: von Brück.  
(:L. S.:)

Wien, den 5. Juli 1862  
Die Administration der  
I<sup>ten</sup> k. k. oesterr. priv. Donau-  
Dampfschiffahrts-Gesellschaft  
gez. Joh. Frhr. v. Sina (:gez:) Rud. Frhr. v. Puthon  
(:L. S.:)

In fidem cophiae.

München, den 30<sup>ten</sup> August 1862.

Das Secretariat der General-Direction der k. b. Verkehrsanstalten  
Artmann

### *Auswirkungen eines Privilegs*

Die Erste österreichische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG) hatte kurz nach ihrer Gründung vom österreichischen Staat im Jahre 1830 das Privileg zur alleinigen Befahrung der österreichisch-ungarischen Donau mit Dampfschiffen auf die Dauer von 50 Jahren, d. i. bis 1880, erhalten. In den ersten Jahren wurde dieses Privileg großzügig gehandhabt. Am 25. November 1836 kam es zwischen der DDSG und der Bayerisch-Württembergischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft — obwohl diese erst ein Jahr darauf offiziell gegründet wurde — zu einer Vereinbarung, in der es u. a. hieß:

„Um das europäische Publikum so bald als möglich in den Genuß einer ununterbrochenen und regelmäßigen Dampfschiffahrt auf der ganzen Linie der schiffbaren Donau zu setzen und um das Unternehmen durch ein freundnachbarliches Entgegenkommen nach Möglichkeit zu unterstützen, überläßt die österreichische Gesellschaft das ihr laut Allerhöchstem Privileg vom 1. 9. 1830 zustehende Recht, die österreichische Donau ausschließlich mit Dampfschiffen zu befahren, für die Strecke von der bayerischen Grenze bis Linz, der Bayerisch-Württembergischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in derselben Ausdehnung und unter denselben Bedingungen, wie ihr solches von der österreichischen Staatsregierung verliehen worden ist<sup>36</sup>.

Dies änderte sich mit dem Aufkommen der Dampfschiffahrt auf dem Inn. Die beiden Gesellschaften, die Bayerische Inn- und Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und die J. G. Riedl & Company wurden von der DDSG aufs äußerste bekämpft. Für die Inn-Schiffahrt war aber die Anerkennung der Berechtigung zur freien Befahrung der Donau eine Existenzfrage; sie wehrte sich heftig gegen das österreichische Monopol. Am 30. März 1856 verkündete der Pariser Kongreß die Freiheit der Schiffahrt. Damit war das Privileg der DDSG zu Ende. Als Entschädigung für das Erlöschen wurde der Gesellschaft durch das Abkommen vom 23. Mai 1857 vom österreichischen Staat bis zum Jahre 1880 ein Reinerträgnis von 1 920 000 fl. unter einer Reihe von Bedingungen gewährleistet<sup>37</sup>.

<sup>36</sup> Rudi Gustav.

<sup>37</sup> Neweklowsky 2, 37.

Dennoch dauerte es noch Jahre, bis die echte Freiheit der Schifffahrt gewährleistet war. Das Unternehmen Riedl, das auch die Donau bis Pest befuhr und mit dem Gründer der Linzer Schiffswerft Ignaz Mayer in Verbindung stand, konnte nur in privaten Vereinbarungen erreichen, daß 1855 die Genehmigung zum Verführen von 130 000 Ztr. Eisenbahnschienen gegen 40 000 Ztr. Kohle aus Rosenheim erteilt wurde. 1859 wurde von Riedl auch die letzte Getreidesendung aus Ungarn für die österreichische Armee transportiert<sup>38</sup>.

Die DDSG beharrte nach wie vor auf ihrem Recht, auch in völkerrechtlicher Beziehung. Sie machte geltend, daß die Donaufürstentümer ihre Zustimmung verweigert hätten und die Türken das Abkommen noch nicht in Vollzug gesetzt habe.

Noch anfangs 1858 schrieb Michael Fink an Riedl: „Die drei bayerischen Gesellschaften sollten einig bleiben und sich mit den Kürzungen abfinden, daß wir für die Donau von Wien bis ans Schwarze Meer Verzicht leisten, sie aber uns drei Gesellschaften die obere Donau überlassen“<sup>39</sup>.

Da in den Jahren 1858, 1862 und 1863 die bayerischen Gesellschaften ihren Betrieb einstellten bzw. veräußerten, war die DDSG auch nach dem Erlöschen des Privileges praktisch konkurrenzlos. Erst gegen Ende des Jahrhunderts wurde das bisherige Schifffahrts-Monopol der DDSG gebrochen.

#### *Die Kettenschifffahrt*<sup>40</sup>

Auch auf der bayerischen Donau gab es Jahre hindurch eine Kettenschifffahrt der DDSG. Sie erfolgte in der Weise, daß man mit einer im Flußbett versenkten Kette einen Dampfer, den Toueur, derart in Verbindung brachte, daß er sich an der Länge über sein Verdeck laufende Kette mittels zweier durch Dampfkraft betriebener Trommeln aufwickelte, wobei die Kette durch ihr Gewicht hinter dem Toueur wieder ins Flußbett sank. Sie war so lang wie die zu befahrende Flußstrecke und blieb im Strom liegen, gehörte also nicht zum Zubehör des jeweils fortzubewegenden Fahrzeugs.

Das System wurde deswegen entwickelt und angewendet, weil anfangs der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die für den Einbau in Binnenschiffe geeigneten Dampfmaschinen nicht leistungsfähig genug waren. Wirkten sie jedoch auf eine im Strombett liegende Kette, auf der sich das Schiff aufhaspelte, war die erzielte Wirkung größer.

Anstatt der Kette konnte auch ein Seil verwendet werden, man sprach dann von einer Seilschifffahrt oder Touage.

Die Erfahrungen waren jedoch keinesfalls so glänzend, wie man erwartet hatte.

Der Nachteil des Systems lag in den häufigen Kettenbrüchen, in der Verschotterung der stark verringerten Manövrierfähigkeit des Schiffes und in der Notwendigkeit, die Zugschiffe am Beginn und am Ende der Kettenstrecke zu wechseln und die Anhänge umzugruppieren. Auch die Bauweise des Kettenschiffes selbst war aufwendig. Das System wurde 1906 endgültig aufgegeben, da die Leistung der Maschinen inzwischen in zufriedenstellendem Ausmaß gesteigert worden war.

Auf der Strecke Regensburg—Winzer hatte die DDSG 1891 einen Touageverkehr eingerichtet, der 1895 bis Hofkirchen verlängert wurde. Der Betrieb war nicht von langer Dauer; die stark abgenutzte Kette wurde 1900 gehoben.

<sup>38</sup> Hauptstaatsarchiv München MA 63 767.

<sup>39</sup> Brief in Privatbesitz.

<sup>40</sup> Neweklowsky 2, 21 und Michels, 107.

### *Bayerische Inn- und Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*

Diese Gesellschaft wird hier nur der Vollständigkeit halber aufgeführt.

Schon 1850 hatten der Industrielle Joseph von Maffei und auch die Miesbacher Steinkohलगewerkschaft bei der bayer. Regierung Antrag auf Konzessionierung eines Dampfschiffverkehrs auf dem Inn gestellt. Diese Konzession wurde am 18. Oktober 1853 von König Maximilian erteilt.

In § 2 wurde festgelegt:

„Die Gesellschaft ist befugt, die Dampfschiffahrt auf dem Inn in ihrem ganzen Umfange in Bezug auf Personen- und Waarenverkehr auszuüben. Auf der Donau von Passau an aufwärts soll dieselbe lediglich zur Ausübung des Güterdienstes vorläufig befugt sein. Wir behalten Uns die Entschließung über eine allenfallsige Ausdehnung der Conzession auf die Personenbeförderung von Passau an aufwärts ausdrücklich bevor“.

Da die Gesellschaft überwiegend den Personenverkehr pflegte, der ja auf den Inn beschränkt war, dürfte der genehmigte Güterverkehr auf der Donau, wenn überhaupt, dann nur in äußerst bescheidenem Umfang betrieben worden sein.

Sitz der Gesellschaft war München; Standort der Schiffe Passau, der Winterhafen Pfunzen bei Rosenheim.

Das Unternehmen mußte bereits 1858 liquidieren, bestand also nur 5 Jahre.

Der Schiffpark bestand aus 6 Personenbooten bzw. Remorqueuren: Vorwärts, Rosenheim, Wasserburg, Simbach, Hirschau, Neuötting.

Ruston, Wien und der bekannte Schiffmeister Michael Fink aus Braunau waren Aktionäre der Gesellschaft.

### *J. G. Riedl & Compañie, Dampfschiffahrtsunternehmung*

Dieses Unternehmen unterschied sich von allen anderen Gesellschaften insofern, als es von den wohl bedeutendsten und erfahrensten Schiffmeistern der damaligen Zeit: Ignaz Mayer, Linz - Michael Fink, Braunau - Joh. Georg Riedl, Neuötting - gegründet wurde. Es mutet wie eine Laune des Schicksals an, daß der eifrigste Vorkämpfer des Dampfschiffverkehrs in Oberösterreich gerade aus dem Stand der Schiffmeister hervorging<sup>41</sup>.

Die Erste österreichische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft sah in dem Bestreben der oberösterreichischen Schiffmeister, die eigenen Frachtschiffe auch mit eigenen Zugdampfern zu befördern eine Konkurrenz. Dieses Hindernis umgingen die oberösterreichischen Schiffmeister Ignaz Mayer, Linz und Michael Fink, Braunau, indem sie sich 1856 mit dem bayerischen Schiffmeister Johann Georg Riedl, Neuötting zur Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Riedl & Compañie“ zusammantaten und nun auf Grund einer *bayerischen* Konzession den Inn und die Donau auch mit Dampfschiffen befuhren.

Das neue Unternehmen hatte seinen Verwaltungssitz in Linz im Hause des Schiffmeisters Ignaz Mayer, in welchem bis dahin die Agentie der I. DDSG untergebracht war. Linz war auch der Winterhafen der Schiffe.

<sup>41</sup> 100 Jahre Schiffswerft Linz.

In der Linzer Werft von Mayer wurden auch die eisernen Remorqueure, die Rad-Zugdampfer „Inn“, „Concordia“, „Braunau“ und „Salzach“ gebaut, die auch im Namen deutlich auf das neue Schifffahrts-Unternehmen hinweisen.

In einem Nachtrag zur Konzessions-Urkunde vom 9. Juli 1855 erhielt Riedl auch die Genehmigung, die *bayerische* Donautrecke unter Beachtung der in der Urkunde vermerkten Modalitäten mit seinen Dampfschiffen zu befahren.

Das Schifffahrts-Unternehmen hatte trotz der teilweisen Einschränkung durch das Privileg der DDSG gut floriert, mußte aber 1863 aufgeben, da es mit dem fortschreitenden Ausbau des Eisenbahnnetzes nicht mehr konkurrieren konnte. Riedl hatte selbst beigetragen, indem er 130 000 Zentner Eisenbahnschienen von Linz zum Ausbau der Eisenbahnstrecke Rosenheim—Kufstein—Innsbruck mit seinen Radzugdampfern und Schleppen transportierte.

Abschrift.

Max II. etc. etc.

Wir finden Uns allergnädigst bewogen, die dem Schiffmeister Johann Georg Riedl von Neuötting ertheilte Conceßion zum Dampfschiffahrtsbetriebe auf sein allerunterthänigstes Ansuchen dahin zu erweitern, daß ihn unter Beachtung der in der Conceßionsurkunde vom 9. Juli 1855 bemerkten Modalitäten gestattet werde, die bayerische Donautrecke mit seinem Dampfschiffen zu befahren.

Hiervon habt ihr dem etc. Riedl zu seiner Legitimation geeignete Eröffnung zu machen.

München den 27<sup>ten</sup> November 1856.

gez: Max.

gez. frh: v. der Pfordten

gez: Wolfanger.

An

die k. Regierung von Oberbayern, K. d. I.,  
ergangen.

#### *Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*<sup>42</sup>

Das Unternehmen wurde 1888 mit einem Kapital von 1 Million Mark als deutsches Unternehmen mit dem Sitz in München gegründet. Die Gesellschaft besorgte anfangs mit einem Dampfer und mehreren Schleppkähnen einen Warendienst zwischen Deggendorf und Budapest. 1895 und 1905 wurde das Kapital um je 1 Million erhöht.

Das Unternehmen befaßte sich ausschließlich mit dem Frachtgeschäft und besaß vor dem Ersten Weltkrieg 12 Dampfer mit 6800 PS, 3 Motorfrachtschiffe mit 720 PS, 14 Eisenkähne mit 7060 t Tragfähigkeit und 12 Tankschiffe.

Die gesamten Aktien der Gesellschaft waren 1910 um den Betrag von 6 Millionen Kronen in den Besitz der österreichischen Postsparkasse übergegangen, so daß diese Gesellschaft rein österreichisch war. Das einzige deutsche Donau-Dampfschiffahrts-Unternehmen war damit dem deutschen Einflusse entzogen worden.

<sup>42</sup> Neweklowsky 2, 45/6.

### *„Bayerischer Lloyd“ GmbH<sup>43</sup>*

Am 29. Juli 1913 wurde der „Bayerische Lloyd“ gegründet. Damit war wieder eine rein deutsche Schifffahrts-Gesellschaft auf der Donau maßgeblich vertreten. Neben Banken beteiligten sich an der Gründung besonders die Petroleum- und Eisenindustrie.

Der Gedanke einer Schifffahrt auf der oberen Donau von Regensburg bis Ulm war anscheinend noch nicht aufgegeben; eine Studiengesellschaft zur Wiederaufnahme der Schifffahrt auf der oberen Donau wurde ebenfalls gegründet.

Besondere Beachtung wollte die neue Gesellschaft der Belebung des Verkehrs zwischen Deutschland und den unteren Donauländern schenken; noch berührte die Donau von den Balkanstaaten bis Bayern nur österreich-ungarisches Gebiet.

Um die Zeit des Ersten Weltkrieges bahnte sich eine umwälzende Änderung des Schifffahrtsbetriebes auf der oberen Donau an durch Einführung des Schwerölmotors und der Schiffsschraube an. Mit Motorschraubenschiffen fuhr hier zuerst der Bayerische Lloyd; es folgten die Cosmos und die Rhein-Donau-Expresß. Erst viel später folgte die DDSG.

Grundstock der Tankerflotte waren die Schiffe der ehemaligen deutsch-amerikanischen Petroleum AG, die mit 330, später 600 PS ausgerüstet waren.

Zu Beginn des Ersten Weltkrieges betrug der Schiffspark 130 Einheiten mit zusammen 9830 PS und 89 087 Tonnen Laderaum.

Das Land- und Schiffspersonal zählte über 1000 Köpfe. Außer der ausgedehnten Umschlags- und Ladeeinrichtung in Regensburg besaß die Gesellschaft auch solche in Passau, Linz, Wien und Budapest.

### *Ausländische Schifffahrts-Gesellschaften*

Folgende Gesellschaften waren bis zum Jahre 1914 in Regensburg vertreten:

Erste Österr. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft

Kgl. Ungarische Fluß- und Seeschifffahrtsgesellschaft

Ungarische Binnenschifffahrtsgesellschaft

Kgl. Serbische Schifffahrtsgesellschaft

Rumänischer Flußschifffahrtsdienst (staatlich)

„Dunarea“ Rumänische Schifffahrts-AG

Rumänische Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft

Russische Schwarzmeer- und Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft.

### *Häfen*

In Regensburg genehmigte die Regierung einen Freihafen am rechten Donauufer an der sogenannten Weinlände.

Noch 1868 war man der Meinung, daß die erste Bedingung einer entwickelten Schifffahrt die Anlage der Landungsplätze am freien Strom sei. Der Fortschritt

<sup>43</sup> Neweklowsky 3, 295 und Handelskammer Regensburg, die Industrie der Oberpfalz in Wort und Bild.

der Regulierungsarbeiten machte die Errichtung von Winterhäfen notwendig, um die Schiffe gegen Eis zu schützen. Vorher gab es in den vom Hauptstrom noch frei zugänglichen Seitenarmen verhältnismäßig günstige Überwinterungsmöglichkeiten. Hafenbecken schützten die Schiffe nicht nur von Hochwasser und Eis, sie erleichtern auch den Umschlag und können noch viel mehr als Länden Raum für Lager- und Stapelplätze bieten. Als Kopfstation des Donauverkehrs hatte Regensburg im Umschlagverkehr 1884 Passau bereits überholt.

1848 wurde die Errichtung eines Freihafens am rechten Donauufer von der Regierung genehmigt. Ein kleiner 1854—1856 auf dem „Unteren Wöhrd“ angelegter Winterhafen bot höchstens 25 bis 30 Schiffen Platz. Ende 1857 wurde der Winterhafen vergrößert und die Einfahrt verbreitert. Ein Gleisanschluß war durch die Insellage nicht möglich. In den Jahren 1907—1910 wurde dann der große Luitpoldhafen mit 2 Hafenbecken für Handels- und Winterhafen sowie einem Petroleumhafen errichtet.

### *Werften*

Die Bayerisch-Württembergische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gründete 1837 am „Unteren Wöhrd“ (Lit. 247—254) eine Werft, die 1846 von der Staatl. Bayer. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und 1862 von der DDSG übernommen wurde. Diese hielt den Betrieb bis um die Jahrhundertwende aufrecht.

Josef Anton von Maffei gründete ebenfalls am „Unteren Wöhrd“ (Lit. 213/214) 1852 eine Werft, deren Betrieb sich Mitte der Sechziger Jahre auf den Bau von Brückenkonstruktionen verlagerte und 1881 aufgegeben wurde.

Die Schiffswerft Ruthof mit Stammsitz in Mainz-Kastel hatte am „Oberen Wöhrd“ einen Montageplatz, der wegen der ungünstigen Platzverhältnisse wiederholt verlegt werden mußte. Die Werft übersiedelte 1910 in den neu errichteten Petroleumhafen.

Die Dresdner Schiffswerft Übigau AG errichtete 1913 eine hochmoderne Werft an der Fortsetzung der Donaulände.

### *Rhein-Main-Donau-Kanal Stand Frühjahr 1981*

Lageplan, Wasserstraße und Wasserkraftwerke (s. Abb. 10)

Bekanntmachungen.

Die provisorische Schifffahrts- und Floßordnung für die Donau innerhalb des bayerischen Staatsgebiets betr.

Nachstehend wird die Bekanntmachung des k. Staatsministeriums des Innern vom 1. Januar 1901, die provisorische Schifffahrts- und Floßordnung für die Donau innerhalb des bayerischen Staatsgebietes betreffend, zur allgemeinen Kenntnis gebracht. Die beteiligten Distriktsverwaltungsbehörden werden hiezu beauftragt, diese Bekanntmachung in den Lokalamtsblättern zu veröffentlichen und auf sonst geeignete Weise zur Kenntnis der Interessenten zu bringen<sup>1</sup>.

München, den 18. Januar 1901.

Königliche Regierung von Oberbayern, Kammer des Innern:  
von Auer, k. Regierungspräsident.

Bekanntmachung, die provisorische Schifffahrts- und Floßordnung für die Donau innerhalb des bayerischen Staatsgebiets betr.  
K. Staatsministerium des Innern.

Die provisorische Schifffahrts- und Floßordnung für die Donau innerhalb des bayerischen Staatsgebiets vom 4. Juli 1865 (Regierungsblatt 1865 Seite 725) wurde einer Neu-redaktion unterzogen und werden nunmehr, an Stelle dieser Schifffahrts- und Floßordnung sowie der inzwischen ergangenen Abänderungen und Ergänzungen derselben, auf Grund des Artikels 3 Ziffer 10 lit. b des Ausführungsgesetzes vom 18. August 1879 zur Strafprozeßordnung, dann des Artikel 1 Absatz 2 und des Artikel 100 des Gesetzes vom 28. Mai 1852, die Benützung des Wassers betreffend, nachfolgende Vorschriften für den Betrieb der Schiff- und Floßfahrt auf der Donau innerhalb des bayerischen Staatsgebiets erlassen:

I. Abteilung.

Von der Konstruktion, Ausrüstung, Belastung und Bemannung der Fahrzeuge.

§ 1. Allgemeine Bestimmungen.

Bezüglich Ausrüstung, Bemannung und Belastung der Fahrzeuge, Pflichten der Schiffsführer und Mannschaften u. s. w. gelten die Bestimmungen der Gesetze betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt und betr. die privatrechtlichen Verhältnisse vom 15. Juni 1895. Bezüglich der Beschaffenheit der Schiffe im Allgemeinen wird auf die Bekanntmachung vom 31. März 1858, Vorschriften über die Erlangung der bayerischen Legitimationen zur Flußschifffahrt oder Flößerei auf der Donau betreffend (Regierungsblatt Seite 433) verwiesen.

Jedes Dampfschiff hat seinen registrierten Namen oder eine solche Nummer, jedes Schleppschiff mindestens die letztere, die Ruderschiffe, Flöße und schwimmenden Bauwerke haben wenigstens den Namen des Eigentümers in weithin leserlichen Lettern und Ziffern, geschrieben an den äußeren Bordwänden, bezw. am Vorderteil zu tragen.

Jedes Fahrzeug von mehr als 15 m Länge und 2 m Breite (Fähren ausgenommen) muß bei der Fahrt an seinem Vorderteil eine wenigstens 1 m breite und 1 1/2 m lange rote Flagge mindestens 6 m über Wasserspiegel gehißt haben und, wenn beladen, eine Zille mit sich führen.

Befreit von der Verpflichtung des Mitführens einer Zille sind Flöße mit weniger als 30 m Länge und 12 m Breite.

<sup>1</sup> Königlich Bayerisches Kreis-Amtsblatt von Oberbayern No. 4 vom 29. Januar 1901, Staatsarchiv München RA 62 770.

## § 2. Von den Dampfschiffen.

Hinsichtlich der Dampfschiffe im Besonderen kommen die Bestimmungen des Art. XVIII der Donauschiffahrts-Akte, dann die Allerhöchste Verordnung vom 28. Juni 1892, die Anlegung und den Betrieb von Dampfkesseln und Dampfgefäßen betreffend (Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 439) und die hiezu ergangenen Vollzugsvorschriften, insbesondere die Ministerialbekanntmachung vom 17. Juli 1892, die Anlegung von Dampfkesseln und Dampfgefäßen betreffend (Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 559) zur Anwendung.

Außerdem wird angeordnet, daß jedes Dampfboot im Interesse des Signalisierungssystems, außer mit Signalflaggen und Laternen, mit einer Dampfpeife und einer Schiffsglocke ausgerüstet sein muß.

Die Dampfpeife ist so zu stellen und einzurichten, daß der Schiffsführer dieselbe von seinem Standpunkte auf dem Radkasten oder von der Brücke aus ertönen lassen kann, was er entweder selbst zu thun oder durch Andere, jedoch unter seiner Verantwortung zu veranlassen hat. Ohne Auftrag oder Erlaubnis des Schiffsführers darf Niemand die Dampfpeife rühren.

## § 3. Von den Flößen.

Die ein Holzfloß bildenden Stämme, Balken und andere Materialien müssen unter sich fest und dauerhaft verbunden und das Floß selbst an beiden Enden mit Steuerrudern versehen sein.

Die Donau darf nur mit Flößen befahren werden von höchstens 50 m Länge und 6 m Breite in der Strecke von Ulm bis Regensburg, dann von höchstens 57 m Länge und 10 m Breite in der Strecke Regensburg—Passau, endlich von höchstens 57 m Länge und 13,5 m Breite von Passau abwärts.

Jeder Floß muß von einer genügenden Bemannung geführt werden.

An den Längsseiten der Flöße dürfen einzelne Floßteile, oder andere, für Brücken, Schiffe u. s. w. hinderliche Gegenstände nicht hervorragen.

## § 4. Belastung der Fahrzeuge.

Kein Fahrzeug darf stärker belastet werden, als es die Beschaffenheit des Fahrwassers und der jeweilige Wasserstand erlauben.

Jedes Fahrzeug muß von einer seiner Belastung und Größe entsprechenden Bemannung geführt werden.

Geaichte Dampf- und Ruderschiffe dürfen nur insoweit belastet sein, als in den Aichungscertifikaten angegeben und an den äußeren Bordwänden der Schiffe ersichtlich gemacht ist.

Bei ungeaichten Schiffen muß der obere Rand der Bordwände mittelschiffs mindestens 0,25 m über Wasser bleiben. Schiffe von mehr als 15 m Länge und 2 m Breite (Fähren ausgenommen) müssen, sofern sie nicht mit festen Deck versehen sind, statt 0,25 m freier Bordfläche eine solche von mindestens 0,40 m Höhe ausweisen oder mit 0,30 m hohen Aufsatzbrettern (Windläden) versehen sein.

## II. Abteilung.

Von den Befugnissen und Verpflichtungen der Führer und der Mannschaft der Fahrzeuge.

## § 5. Im Allgemeinen.

Der Führer hat in Allem, was das Fahrzeug selbst, dessen Leitung, Erhaltung, Ladung u. s. w. betrifft, den Oberbefehl über Mannschaft und Passagiere.

Während der Fahrt darf der Schiffsführer seine Ladung nicht verlassen, widrigenfalls auf seine Gefahr und Kosten die nächstgelegene Polizeibehörde die erforderlichen Maßregeln für die Leitung des Schiffes zu treffen hat.

Wenn einem auf der Reise befindlichen Schiffsführer sein eigenes Patent oder das Schiffspatent zu Verlust geht, so hat er alsbald diesen Umstand der nächsten Polizei-

behörde anzuzeigen, die nach untersuchter Sache eine Bescheinigung erteilt, daß die Fortsetzung der Reise kein Bedenken gefunden habe.

Dasselbe gilt für den Flößer hinsichtlich seines Flößerpatentes.

#### § 6. Verhalten bei Unglücksfällen.

Bei eintretenden Unglücksfällen, welche das Fahrzeug mit Gefahr bedrohen, dürfen Führer und Mannschaft das Schiff oder Floß nicht vorzeitig verlassen, vielmehr müssen sie vor allen Dingen auf Beseitigung der Gefahr, sofern hiezu noch Möglichkeit vorhanden, wo aber nicht und wenn die Gefahr dringend ist, vorerst auf Rettung der Passagiere, sodann auf Bergung der Waarenladung die angestrengteste Thätigkeit verwenden.

Führer und Mannschaft der in der Nähe befindlichen Fahrzeuge aller Art sind zur thunlichsten Hilfeleistung verpflichtet. Im Uebrigen wird auf das in § 1 citierte Binnenschiffahrtsgesetz vom 15. Juni 1895 hingewiesen.

#### § 7. Verhalten eines Schiffsführers oder Flößers, welcher Schießpulver und andere explodierende oder leicht entzündliche Stoffe geladen hat.

Bezüglich des Transportes von Sprengstoffen wird auf § 367 Ziffer 5 des Reichsstrafgesetzbuchs und auf die Bekanntmachungen vom 15. Februar 1894, „den Verkehr mit Sprengstoffen betr. (Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 86) und die Versendung von Sprengstoffen und Munitionsgegenständen der Militär- und Marineverwaltung auf Land- und Wasserwegen“ betreffend (Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 98) verwiesen.

Ferner wird bestimmt, daß Schiffsführer oder Flößer, welche Schießpulver oder andere explodierende Stoffe geladen haben, ihre Fahrzeuge mit einer schwarzen, entsprechend hoch ausgesteckten Flagge versehen müssen und nicht bei Nacht fahren dürfen. Anderen Fahrzeugen, insbesondere den Dampfschiffen, haben sie möglichst ferne zu bleiben. Sie dürfen niemals in der Nähe anderer Schiffe vor Anker gehen, auch müssen sie sich in gehöriger Entfernung von den am Ufer befindlichen Gebäulichkeiten halten.

### III. Abteilung. Von der Fahrordnung.

#### § 8. Im Allgemeinen.

Die Fahrt von Dampfschiffen ist untersagt, wenn der Wasserstand folgende Höhe erreicht:

- a) am Pegel zu Donauwörth von 2,90 m über Null,
- b) am Pegel zu Neuburg von 3,20 m über Null,
- c) am Pegel zu Ingolstadt von 2,20 m über Null,
- d) am Pegel zu Neustadt von 2,30 m über Null,
- e) am Pegel zu Kelheim von 3,00 m über Null,
- f) am Pegel zu Regensburg von 3,00 m über Null,
- g) am Pegel zu Straubing von 3,20 m über Null,
- h) am Pegel zu Deggendorf von 3,50 m über Null,
- i) am Pegel zu Vilshofen von 3,20 m über Null,
- k) am Pegel zu Passau von 5,20 m über Null,

Kein Schiff oder Floß darf beim Abfahren von seinem Landungsplatz ein anderes in der Fahrt begriffenes Fahrzeug in seinem Fortgange hindern oder in die Fahrbahn desselben hineinfahren. Letzteres ist nur gestattet, wenn beide Fahrzeuge mindestens 200 m, — bei Kettendampfern mindestens 1000 m in der Richtung der Fahrbahn gemessen, von einander entfernt sind.

Die Flagge ist etwa 10 Minuten vor der Abfahrt zu hissen.

Fahrzeuge jeder Art, welche bei der Querfahrt über den Strom den Kurs eines Dampfschiffes mit oder ohne Anhang kreuzen, müssen von einem zu Berg fahrenden Dampfschiff mindestens um die halbe Strombreite und von einem zu Thal fahrenden Dampfschiffe mindestens um die ganze Strombreite von dessen Bug entfernt bleiben.

## § 9. Im Besonderen.

a) Solange von der sogenannten Bleiche am unteren Wöhrte zu Regensburg gegen die steinerne Brücke und das sogenannte Wehrloch bei Pfaffenstein ein Schiff in der Bergfahrt begriffen ist, darf kein zu Thal fahrendes Schiff oder Floß in den linksseitigen Donauarm beim sogenannten Wehrloch einfahren, zu welchem Zwecke die bergfahrenden Schiffer gehalten sind, beim Ueberfahrtsplatz zu Winzer eine rote Fahne aufstecken zu lassen.

b) In der Strecke von Vilshofen bis Passau befinden sich im Flußbette einzelne Felspartien, daher den Schiffern und Flößern, die mit dem Fahrwasser unbekannt sind, die Aufnahme eines Lootsen empfohlen wird.

c) Bei Wasserständen unter + 3,00 m Passauer Pegel muß die Abfahrt eines jeden von Passau flußabwärts gehenden Dampfers durch eine Person der betreffenden Schiffahrtsgesellschaft mittels Schwingens oder Aufziehens einer rot-weißen Flagge an der Ortsspitze zu Passau allen bergfahrenden Dampfern avisiert werden, welch' letztere dann unterhalb der Stromenge an der sogenannten Lüftenäckerau zu erwarten haben, bis der Thalfahrer passiert und die Flagge eingezogen ist.

## § 10. Verbindlichkeit zur Verhütung von Beschädigungen.

Das Auswerfen und Fallenlassen von Ballast, Steinen und anderen der Schiffahrt hinderlichen oder gefährlichen Gegenständen in den Strom, besonders die Fahrbahn, ist verboten.

Bezüglich der Beschädigung der zur Sicherheit der Schiff- und Floßfahrt aufgestellten Zeichen wird auf §§ 322 und 326 des Reichsstrafgesetzbuches verwiesen.

## § 11. Vorschriften für das Ausweichen der Schiffe.

### I. Begegnung von Dampfern, Ruderschiffen und Flößen u. s. w. (im Allgemeinen).

Wenn einem vom Ufer aus zu Berg gezogenen Fahrzeug ein Dampfer, Ruderschiff oder Floß begegnet, so haben letztere drei nach der dem Leinpfade entgegengesetzten Seite auszuweichen, während das vom Land aus gezogene Fahrzeug sich thunlichst nahe an den Leinpfad zu halten hat.

Wenn ein Dampfer bei der Bergfahrt einem zu Thal gehenden Ruderschiff oder Floß begegnet, hat der Führer des Dampfers nach derjenigen Seite hin auszuweichen, auf welcher er — das Thalschiff oder -Floß in seinem bisherigen Fahrwasser belassend — auf die für letztere bequemste und sicherste Weise vorbeikommen kann.

Wo es an hinlänglichem Raum zum Vorbeifahren mangelt, haben zu Berg fahrende Schiffe oder Schleppzüge, wenn voraussichtlich ein Zusammentreffen in der Enge mit einem zu Thal gehenden Fahrzeug oder Schleppzug stattfinden würde, unterhalb der Enge zu warten, bis der Thalfahrer durch letztere gefahren ist. Befindet sich aber bereits ein zu Berg fahrendes Schiff in der Enge, dann muß der Thalfahrer solange vor derselben halten, bis das Bergschiff sie durchfahren hat.

Wenn Fahrzeuge im Begriffe stehen, von einem Ufer zum andern überzusetzen, so dürfen die Zugseile solange nicht über Wasser geführt werden, bis in Sicht stehende, anderweitige Fahrzeuge die Strecke passiert haben.

Sind Fahrzeuge genöthigt, auf beiden Ufern Zugseile anzuwenden, so muß dasjenige Seil nachgelassen werden, welches das Fahrwasser anderweitiger vorüberfahrender Fahrzeuge beschränkt.

Den zu Thal treibenden Schiffen ist es, den Fall höherer Gewalt ausgenommen, verboten, sich der Quere nach mit dem Strome rinnen zu lassen.

### II. Begegnung zweier Dampfer.

Wenn sich zwei in entgegengesetzter Richtung fahrende Dampfboote begegnen, hat jedes rechts auszuweichen, soweit dies zur Vermeidung des Aneinanderstoßens erforderlich ist.

Das aufwärts fahrende Dampfschiff hat dabei mit besonderer Rücksicht und Vorsorge gegen das abwärts kommende vorzugehen und demselben das bessere Fahrwasser freizulassen.

Findet der Kapitän des stromaufwärts fahrenden Dampfers, daß dem stromabwärts kommenden Schiffe durch das Ausweichen nach links eine bessere und sichere Fahrbahn offen bleibt, so hat er dies alsbald und rechtzeitig durch ein Signal kund zu geben, welches von dem abwärts fahrenden Schiffe zum Zeichen der Wahrnehmung und des Einverständnisses zu erwidern ist, woraufhin das gegenseitige Ausweichen nach links stattfindet (sogenanntes verkehrtes Ausweichen).

Das Signal besteht zur Tageszeit in dem Schwingen einer blauen Flagge auf der rechten Seite der Commandobrücke, zur Nachtzeit in dem Zeigen einer rothen Laterne dortselbst. Beide Signale sind für solche Fälle stets in Bereitschaft zu halten.

Die Abweichung von der allgemein gültigen Regel des Rechtsausweichens soll indessen, namentlich zur Nachtzeit, nur in ganz besonders dringenden Fällen vorkommen.

### III. Von den Dampfschleppzügen.

Dampfschiffe ohne Anhang, ferner leer oder nur leicht beladen zu Thal treibende Ruderschiffe haben den Dampfschleppzügen auszuweichen.

Im Uebrigen finden die Anordnungen sub. I und II auch auf Remorqueurs und Schleppschiffe Anwendung.

Mangelt jedoch für die dem Schleppzuge begegnenden Fahrzeuge der dem Ausweichen erforderliche Raum, so müssen auch die Führer eines Dampfschleppzuges, selbst wenn ihnen kein Zeichen hiefür gegeben ist, allen Fahrzeugen ausweichen und die angehängten Schiffe in der entsprechenden Fahrriichtung halten.

Außerdem haben dieselben beim Begegnen mit anderen Fahrzeugen für das Zusammenziehen (Zusammenfahren) des Schleppzuges in der Art zu sorgen, daß die vorbeifahrenden Schiffe und Flöße den erforderlichen Raum finden.

### IV. Von der Kettenschleppschiffahrt.

Jeder Kettendampfer hat zur Unterscheidung von freifahrenden Dampfern bei Tag eine blaue Flagge, bei Nacht außer den in § 16 Abs. 2 lit. a und b vorgeschriebenen weißen Laternen eine solche mit blauem Licht am Mast zu führen.

Den thalfahrenden Schiffen und Flößen haben bergfahrende Kettendampfer das bessere Fahrwasser frei zu lassen und mit der blauen Flagge nach der Ausweichrichtung Signal zu geben. Diesen Signalen entsprechend ist auszuweichen. Wenn der Kettendampfer genöthigt ist, das bessere Fahrwasser einzuhalten, so hat er zu warten, bis der Thalfahrer vorüber ist.

Außerdem hat jeder bergfahrende Kettendampfer zur Verständigung der Thalfahrer an der Kurve Kiefenholz-Geisling bei km 234, sowie an der Niedermotzinger Ueberfuhr bei km 254 ein langgezogenes Signal mit der Dampfpfeife, ferner oberhalb der Straubinger Brücke an der Reigerwörthbucht bei km 266 B drei solche Signale abzugeben.

Bemerkt ein bergfahrender Kettendampfer das Herannahen eines thalfahrenden Dampfers, Ruderschiffes oder Floßes, so hat er sich durch ein langgedehntes Signal mit der Dampfpfeife bemerklich zu machen. Sollte an dem voraussichtlichen Treffpunkte zum Ausweichen ungenügend Raum sein, so hat das Kettenschiff entweder sofort auf der Stelle zu halten, wenn hier ein Ausweichen möglich ist, oder mit der Dampfpfeife wiederholt Signal zu geben, worauf der Thalfahrer zu wenden und zu warten hat, bis der Kettenzug vorüber ist. Zu Thal fahrende Dampfer haben die von dem Kettendampfer gegebenen Signale zum Zeichen des Verständnisses in gleicher Weise zu erwidern.

Im Uebrigen finden die Anordnungen sub. I, II und III auch auf Kettenschiffahrt sinngemäße Anwendung.

### § 12. Von dem Verhalten zweier in derselben Richtung fahrender, sich überholender Schiffe.

Jedes schneller fahrende Fahrzeug ist befugt, dem langsameren vorzufahren. Sein deßfallsiges Verlangen hat das nachkommende Fahrzeug dem vorausgehendem durch ent-

sprechende Signale, und zwar ein Dampfer durch fünf Glockenschläge oder fünf Zeichen mit der Dampfpeife, ein Ruderschiff oder Floß durch Zurufe kund zu geben.

In Folge dieser Signale hat sodann das vorausgehende Fahrzeug, so viel es das Fahrwasser zuläßt, sich rechts zu halten und die Fahrt zu mindern, während das überholende Fahrzeug, so viel es thunlichst ist, links und zwar gleichfalls mit geminderter Kraft, vorüberzufahren hat. (Bezüglich der vom Leinritt aus gezogenen Schiffe siehe Abs. 5).

Nur dann, wenn aus Sicherheitsgründen ein Ausweichen und Ueberholen in der unter Abs. 3 angegebenen Weise nicht stattfinden kann, hat das vorausgehende, langsamer fahrende Fahrzeug nach links auszuweichen und das überholende, schnellere Fahrzeug rechts vorbeizufahren, beide mit verminderter Kraft (sog. verkehrtes Ueberholen). Hält der Kapitän des vorausbefindlichen Schiffes dieses verkehrte Ueberholen für angezeigt, so hat er dieses alsbald und rechtzeitig durch ein Signal kund zu tun, welches von dem anderen Schiffe zum Zeichen des Wahrnehmens und des Einverständnisses zu erwidern ist, woraufhin das Ueberholen nach rechts stattfindet. Das Signal besteht für Dampfschiffe wie beim sog. verkehrten Ausweichen zur Tageszeit in dem Schwingen einer blauen Flagge auf der rechten Seite der Kommandobrücke, zur Nachtzeit in dem Zeigen einer rothen Laterne ebendasselbst, für Ruderschiffe und Flöße in Zurufen.

Vom Ufer aus gezogene Schiffe weichen, wie bereits unter § 11, I Abs. 1 bestimmt, nur nach der Leinrittseite aus, während das überholende Fahrzeug nach der dem Leinritte entgegengesetzten Seite auszuweichen hat. Nach Bedarf müssen hiebei die Seile des langsamer gehenden Fahrzeuges zeitweise fallen gelassen werden.

Erscheint wegen zu engen Fahrwassers oder wegen angehängter Waarenbote das Ausweichen und somit das Vorfahren zeitweise ganz unzulässig, so hat das vorausgehende Fahrzeug dies durch zwei kurze Pfiffe mit der Dampfpeife anzuzeigen, worauf das folgende Fahrzeug seine Fahrt so lange zu mäßigen, bezw. auch einzustellen hat, bis das Aufhören des Hindernisses signalisirt wird.

Wenn das zu überholende Fahrzeug ein Remorqueur mit angehängten Waarenbooten (Schlepper) ist, so hat der Führer desselben für das Zusammenziehen seines Zuges in der Art zu sorgen, daß das vorbeifahrende Schiff den erforderlichen Raum zum Ausweichen findet.

Kein Dampfschiff darf sich einem in einer schmalen Rinne vor ihm fahrenden Schiff oder Floß auf mehr als zwei Schiffslängen nähern.

Das Wett- und Nebeneinanderfahren aller Fahrzeuge, insbesondere der Dampfschiffe, ist allgemein und streng verboten.

### § 13. Passiren der Brücken und Fähr-Anstalten.

Dampfschiffe dürfen stehende Brücken, insoferne nicht die volle Maschinenkraft zu deren sicheren Steuerung nothwendig ist, nur mit geminderter Kraft passiren.

Vor dem Passiren von Brücken und Fähren ist in einer Entfernung von 200 m mit der Dampfpeife ein langer, gellender Pfiff zu geben.

Ist irgend ein Hinderniß im Wege und sind zu dessen Beseitigung keine Anstalten getroffen, so ist der Pfiff so grell als möglich in kurzen Abstößen zu wiederholen.

Ueberhaupt hat beim Passiren von Brücken und Fähren jeder Schiffs- und Floßführer die hiefür bestehenden lokalen Durchlaßordnungen genau zu beobachten.

Insbesondere kann das Durchfahren durch eine der beiden Brücken zu Regensburg nur nach vorgängiger Erlaubniß des dortigen Hafenmeisters stattfinden und ist die Durchfahrt untersagt, sobald an der steinernen Brücke eine rothe Warnungsfahne aufgesteckt ist.

An der Passauer Brücke dürfen von berg- und thalfahrenden Dampfern, sowie von thalfahrenden Ruderschiffen und Flößen nur die mit roth-weißen Scheiben bezeichneten Oeffnungen zur Durchfahrt im Gang benützt werden.

### § 14. Passiren der Eisenbahnbrücke bei Steinbach oberhalb Passau.

Bergfahrende Dampfer und Schleppzüge haben bei Annäherung an den bei km 358 A befindlichen Hönigstein unterhalb desselben anzuhalten, sobald das am linken Donau-

ufer gegenüber dem Hackelstein bei km 357 C aufgestellte Signal — weißrothe, kreisrunde Scheibe — aufgezogen ist, und hier solange zu warten, bis das durch dieses Signal angekündigte thalfahrende Schiff oder Floß die Haltestelle passirt hat, bezw. bis durch Niederlassen des Signales das Zeichen gegeben ist, daß kein weiteres Fahrzeug von oben nachkommt. Im Falle, daß das genannte Signal nicht richtig funktionieren sollte, wird bei demselben den bergfahrenden Dampfern durch Schwenken einer rothen Fahne das Herannahen eines thalfahrenden Schiffes oder Floßes angezeigt, worauf in gleicher Weise zu verfahren ist. Für jene zu Berg fahrenden Dampfer und Schleppzüge, welche sich beim Erscheinen desselben Signales bereits oberhalb des Hönigsteins befinden, bestimmt sich das Verhalten der Schiffsführer nach den jeweiligen Umständen, wie Entfernung, Schleppschiffanhang, Wasserstand, Wind u. dgl., wonach zu bemessen ist, ob eine oberhalb gelegene sichere Ausweichstelle noch rechtzeitig erreicht werden kann, oder ob ein Rückwärtsrinnen und die Befolgung der Vorschriften in Abs. 1 bezw. wenn auch dieses ausgeschlossen sein sollte, ein anderweitiges Verhalten Platz zu greifen hat.

Thalfahrende Dampfer haben bei Annäherung an die bei km 354 C unterhalb der Gaisachmündung befindliche Ziegellände mit der Dampfpeife in kurzen Unterbrechungen den gegenüber Dobelstein aufgestellten Wächterposten auf sich aufmerksam zu machen, bis sie des zunächst der Wächterhütte bei km 257 A befindlichen oberen Signales — weiß-rothe, viereckige Scheibe — ansichtig werden, womit den Thalfahrern angedeutet ist, daß das untere Signal, Abs. 1, gezogen ist. Erscheint das Signal bei der Wächterhütte nicht sofort, so hat der Thalfahrer seine Fahrgeschwindigkeit zu ermäßigen, bezw. sich so lange rinnen zu lassen, bis dasselbe aufgezogen ist.

Thalfahrende Ruderschiffe und Flöße haben, wenn bei ihrer Annäherung an die Ziegellände das obere Signal — weiß-rothe viereckige Scheibe — nicht sofort erscheint, sich beim Durchfahren der Strecke zwischen Ziegellände und Hönigstein zu verhalten, wie thalfahrende Dampfer.

Ruderschiffe und Flöße, welche von einer Stelle zwischen Ziegellände und Hönigstein thalwärts abfahren wollen, haben diese ihre Absicht durch rechtzeitiges Aufhissen der im § 1 Abs. 3 vorgeschriebenen Flagge, nöthigenfalls aber noch durch Schwenken einer rothen Flagge, oder durch Anrufen dem Signalwärter zu melden und dürfen nicht eher von dem Ländeplatz abstoßen, bis das obere Signal — weiß-rothe viereckige Scheibe — gezogen ist.

Befindet sich ein in der Thalfahrt begriffenes Ruderfahrzeug in der Engstelle an der Steinbacherbrücke zwischen km 357 und 358.5, so wird an einem neben der roth-weißen viereckigen Scheibe stehenden Mast eine rothe Flagge aufgehißt, auf welches Zeichen hin etwa nachkommende thalfahrende Dampfer ihre Geschwindigkeit so zu mäßigen haben, daß sie das vorausgehende Fahrzeug in der Engstelle nicht überholen.

#### § 15. Passiren von Spreng-, Baggerstellen u. s. w.

Diejenigen Stellen des Flusses, an welchen Sprengungs-, Taucher-, Bagger-, Fundirungs- oder ähnliche Arbeiten vorgenommen werden, werden von dem einschlägigen Bauamte mit einer schwarzen Flagge auf hohem Maste bezeichnet. Nach Bedarf werden auch in entsprechender Entfernung ober- und unterhalb dieser Stellen zur rechtzeitigen Verständigung der ankommenden Fahrzeuge rothe Flaggen auf hohem Maste aufgehißt.

Die durch diese Zeichen abgegrenzten Flußstrecken sind von allen Fahrzeugen mit größter Vorsicht zu durchfahren, insbesondere die mit schwarzen Flaggen gekennzeichneten Arbeitsstellen selbst. Dampfschiffe haben beim Herannahen an die Flaggen-signale einen langgedehnten Pfiff mit der Dampfpeife zu geben.

Zeigt sich bei Vornahme genannter Arbeiten in schmälern Fahrinnen oder aus anderen Anlässen behufs Vermeidung von Gefahren für die Schifffahrt und den Arbeitsbetrieb die Nothwendigkeit, die Passage vorübergehend ganz zu unterbrechen, so wird dieß den herannahenden Schiffen und Flößen durch Signalposten mittelst Schwingens rother Fahnen an geeigneten Plätzen kundgegeben.

Bei länger andauernden Bau- und Arbeitsvornahmen können auch ständige, an der

rothen Flagge kenntliche Signalposten errichtet werden, welche an Rondeau-Plätze gestellt und eventuell mit den Arbeitsstellen telephonisch verbunden werden.

Alle ankommenden Fahrzeuge haben sich mit dem Posten darüber zu verständigen, ob die Weiterfahrt möglich ist und auf das durch Schwingen der rothen Fahne gegebene Haltesignal die Weiterfahrt bis zur Wiederfreigabe der Passage zu unterbrechen.

#### § 16. Verhalten bei Nachtfahrten.

Flöße dürfen nur in ganz hellen Nächten, wenn beide Ufer von der Bemannung noch deutlich gesehen werden, fahren; andernfalls dürfen sie ihren Landungsplatz nicht früher, als eine Stunde vor Sonnenaufgang verlassen und ihre Fahrt nicht länger als eine Stunde nach Sonnenuntergang fortsetzen, es sei denn, daß sie durch nicht vorherzusehende Umstände verhindert wurden, den Landungsplatz vor Ablauf dieser Zeit zu erreichen; von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang haben sie, wenn in Fahrt befindlich, vorne ein weißes Licht zu führen.

Ruder- und Dampfschiffe dürfen des Nachts nur fahren, wenn der Schiffsführer noch beide Stromufer deutlich sieht. Dampfschiffe, welche bei Nacht fahren, haben bei Sonnenuntergang folgende Laternen am Maste oder an einer sonstigen gutgeeigneten und nach vorne sichtbaren Stelle des Vorderschiffs übereinander aufzuhissen und bis Sonnenaufgang hell erleuchtet zu erhalten, nämlich:

- a) Dampfschiffe in der Thalfahrt 3 Laternen mit weißen Gläsern,
- b) Dampfschiffe zu Berg 2 Laternen mit weißen Gläsern,
- c) Kettendampfer außer den sub a oder b bezeichneten Laternen eine solche mit blauen Gläsern, und zwar zwischen den Laternen mit weißen Gläsern eingeschaltet.

Ferner hat jedes einzeln fahrende Dampfschiff oder, wenn Schlepsschiffe angehängt sind, das letzte derselben am äußersten Punkte seines Hinterteiles eine Laterne mit blauen Gläsern zu führen.

Ruderschiffe, sie mögen zu Berg oder zu Thal fahren, haben zur Nachtzeit eine weiße Laterne zu zeigen, desgleichen die Fähren im Betrieb.

#### § 17. Verhalten bei Nebelfahrten.

Bei nebligem Wetter müssen alle Dampfer mit verminderter Kraft fahren; die Führer haben von zwei zu zwei Minuten die Schiffsglocke läuten zu lassen, auch mindestens von 5 zu 5 Minuten Zeichen mit der Dampfpfeife zu geben.

Wird der Nebel so dicht, daß beide Ufer unsichtbar sind, müssen sowohl Dampf- als Ruderschiffe festgelegt werden.

Flöße dürfen bei Nebel, Schneegestöber oder ähnlichem Unwetter gar nicht fahren. Werden sie während der Fahrt davon betroffen, so müssen sie bei der nächsten erreichbaren Landungsstelle beilegen.

#### § 18. Verhalten beim Festfahren oder Versinken.

Ist ein Schiff irgend einer Art oder ein Floß an einer Stelle des Stromes festgefahren, so muß dasselbe bei Tag die nach § 1 Abs. 3 vorgeschriebene Signalflagge, bei Nacht eine hell brennende rote Laterne zeigen; ein in Not befindliches Dampfboot soll überdieß mit der Dampfpfeife kurze, gellende, abgebrochene Töne geben, worauf jedes vorbeikommende Schiff gehalten ist, ihm jede mögliche Hilfe zu leisten.

An Stellen, wo ein Schiff festgefahren oder versunken ist, soll jedes Dampfschiff nur mit entsprechend geminderter Kraft vorüberfahren.

Im Falle des Versinkens eines Schiffes hat der betreffende Schiffsführer der nächsten Polizeibehörde hievon Anzeige zu erstatten und auf dem versunkenen Schiff ein gut sichtbares Warnungszeichen anzubringen. Die Polizeibehörde hat dem zuständigen Flußbauamte sofort Kenntnis zu geben. Letzteres ist befugt alle zur Offenhaltung und zur Sicherung des Verkehrs erforderlichen Maßnahmen von dem Schiffseigenenthümer zu verlangen, bezw. nach Bedarf das Erforderliche auf Kosten des Schiffseigners oder

desjenigen vorzunehmen, dem nach dem Binnenschiffahrtsgesetze vom 15. Juni 1895 die Haftpflicht zufällt.

Der Schiffseigner ist gehalten, die Schiffstrümmer nebst Ladung soweit herauszunehmen, als es die Flußverhältnisse nothwendig erscheinen lassen.

#### § 19. Verbot, die Wasserstraße zu sperren.

Für alle Fahrzeuge ist es, Notfall ausgenommen, verboten, im Schiffswege anzuhalten; auch dürfen nicht so viele Schiffe oder Floßstücke neben einander gestellt werden, daß hiedurch die freie Fahrt in unnötiger oder gefährlicher Weise beschränkt wird.

An den Einwurf- und Lagerplätzen darf das zu Flößen bestimmte Holz nur so gelagert werden, daß der öffentliche Gebrauch des Flusses, der Ufer und Leinpfade dadurch nicht gestört und benachteiligt wird und daß unerwartet eintretendes Hochwasser das Holz nicht in Unordnung bringen und fortschwemmen kann.

#### § 20. Verhalten während des Stillliegens.

Schiffe und Flöße dürfen in der Regel nur an den bestimmten Landungs- und Ladeplätzen, und nur durchaus sicher befestigt, still liegen.

An das Leinpfadufer dürfen Schiffe und Flöße nur dann anlegen, wenn Aus- oder Einladen von Waaren, Unwetter oder Beschädigung das Zufahren veranlassen; solche Uferstellen sind aber nach entfernter Gefahr oder erfolgter Aus- und Einladung sogleich wieder zu verlassen.

Das Anlegen und Ankern unmittelbar vor oder hinter den Pfeilern stehender Brücken ist, die Regensburger und Passauer Lände ausgenommen, verboten.

Im Fahrwasser geworfene Anker müssen durch Bojen u. s. w. bezeichnet werden. Sind Schiffe oder Flöße bei nebligem Wetter an solchen Stellen vor Anker gegangen, wo dies sonst nicht zu geschehen pflegt, so sind, um das Zusammenstoßen mit andern Schiffen oder Flößen zu vermeiden, von den Dampfschiffen in kurzen Zwischenräumen Zeichen mit der Schiffsglocke zu geben, von Ruderschiffen oder Flößen aus muß alle fünf Minuten laut angerufen werden.

Alle Dampfschiffe, die bei Nacht in der Nähe des Fahrwassers oder in der Nähe der Landungsbrücke für Dampfschiffe oder überhaupt an Stellen liegen, wo sonst keine Schiffe anzulegen pflegen, müssen eine hellbrennende Laterne mit grünen Gläsern am Maste, Kamine oder einer sonstigen erhabenen Stelle auf der Seite des Fahrwassers in der Art ausstecken, daß das grüne Licht zu Berg und zu Thal wahrgenommen werden kann.

Auf Ruderschiffen und Flößen, welche an gefährlichen Stellen, z. B. in heftiger Strömung am Ufer, festliegen, ist Nachts eine hellbrennende Laterne in einer Höhe von 2 m über dem Wasserspiegel anzubringen.

Die bei Hochwasser oder aus einem anderen Grunde für längere Zeit stillliegenden Flöße müssen nach der in Abs. 1 gegebenen Anordnung befestigt und dürfen nicht ohne Aufsicht gelassen werden.

Liegen die Flöße am Leinpfadufer, so ist der Floßführer auf eine an ihn ergangene Aufforderung der Schiffsmannschaft hin, verbunden, den zu Berg gehenden Ruderschiffen das Zugseil überzuheben. Diese Bestimmungen finden auch auf die im Bau begriffenen Flöße Anwendung.

#### § 21. Besondere Vorschriften für Dampfschiffe.

Dampfschiffe und gegebenenfalls auch Schleppzüge haben ihre Fahrt soweit zu vermindern, bezw. derart in möglichster Entfernung zu fahren, daß eine Gefährdung oder Beschädigung der zu passirenden Fahrzeuge und Schiffsgüter ausgeschlossen ist und zwar:

- a) beim Vorbeifahren an kleineren Fahrzeugen oder an größeren, mit geringer Bordhöhe fahrenden, offenen Schiffen,
- b) beim Passiren von Fahrzeugen, die an Quais, Werften u. s. w. festliegen oder am Ufer im Ein- und Ausladen begriffen sind,
- c) beim Vorbeifahren an Wasserbauten, welche in Ausführung begriffen sind, an Ueberfahrtsanstalten, schwimmenden Bauwerken u. s. w.

Sollte jedoch ein Dampfschiff kleineren Fahrzeugen schon so nahe gekommen sein, daß für letztere durch den Wellenschlag Unglück entstehen könnte, muß ersteres wo möglich seine Räder solange stille setzen, bis alle Gefahr vorüber ist.

Bei der Fahrt durch starke Krümmungen muß jedes abwärts gehende Dampfboot mit verminderter Kraft fahren, außerdem sind hiebei sowohl von den aufwärts als von den abwärts fahrenden Schiffen Signale mit der Dampfpeife zu geben, welche, wenn kein Hindernis bemerkbar, lang und gedehnt, bei Hindernissen jedoch zu gegenseitiger Aufmerksamkeit schnell nacheinander und kurz gegeben werden sollen, dies ganz besonders bei Nachtfahrten, nebligem Wetter, Finsternis, oder wenn andere Dampfer zu erwarten sind.

Die Kapitäne haben dieses vorzugsweise bei Fahrten zu außergewöhnlichen Stunden außer Fahrordnung oder bei Eilfahrten, wenn man in der Umgegend auf ihre Ankunft nicht durch Fahrordnungen oder den sonstigen gewöhnlichen Dienst vorbereitet ist, zu beobachten.

Die Führer der zu Berg fahrenden Dampfschiffe sind verpflichtet, Thalschiffe in ihrer Wendung bei der An- oder Abfahrt nicht zu stören.

Wenn die Führer von Dampfschiffen, welche nahe hintereinander zu Thal fahren, „aufdrehen“ (wenden) wollen, so darf das zuletzt fahrende Schiff das vorausgehende nicht in seiner Wendung hindern.

## § 22. Vom Abfahren und Anlanden der Personen-Dampfer.

Das Anlanden und Abfahren darf erst erfolgen, wenn alles zu diesem Zweck an Bord des Dampfers geordnet ist.

Vor dem Anlanden ist einmal, vor der Abfahrt dreimal zu läuten und in beiden Fällen ein langgezogenes Signal mit der Dampfpeife zu geben.

Soll das Schiff an einer Kahnstation anhalten, ohne zu landen, so ist das Zeichen durch Aufhissen der Signalfolge zu geben. Bei der Annäherung des Kahnes muß der Dampfer so zeitig stillgelegt und bei der Abfahrt des ersteren so spät wieder in Bewegung gesetzt werden, daß der Kahn vom Dampfer nicht angestoßen wird und auch keine gefährlichen Schwankungen erleidet.

Die Kahnführer haben die eingestiegenen Personen aufzufordern, sich sogleich niederzusetzen.

Jeder Kahn muß von zwei starken, schiffskundigen Männern von gutem Rufe geführt werden, in gutem Zustande, vollständig ausgerüstet und mit Bezeichnung der erlaubten Einsenkungstiefe, bezw. zulässigen Personenzahl versehen sein.

Ohne diesen Erfordernissen genügt zu haben darf Niemand Personen oder Güter zu einem Dampfschiff bringen oder von demselben abholen.

Bei Nacht dürfen Passagiere nur unter Anlegen an Landungsbrücken aufgenommen oder abgesetzt werden.

## § 23. Vom Kuppeln und Anhängen der Schiffe.

Oberhalb Kelheim ist das Kuppeln von freifahrenden Ruderschiffen verboten; von da abwärts dürfen in der Thalfahrt zwei solche Ruderschiffe nebeneinander gekuppelt werden.

Oberhalb Regensburg ist die Thalfahrt der Schleppdampfer mit zwei im Anhang geführten, nebeneinander gekuppelten Schleppkähnen gestattet.

Von Regensburg abwärts ist in der Thalfahrt das Kuppeln eines Schleppkahnes an die Seite des Schleppdampfers und das Führen von drei nebeneinander gekuppelten Schleppkähnen im Anhang gestattet.

Jedoch dürfen die nebeneinander gekuppelten Schiffe niemals mehr als 25 m Gesamtbreite beanspruchen.

## § 24. Stricken der Flöße.

Das Stricken und Zusammenhängen der Flöße ist erlaubt, wenn dadurch die in § 3 festgelegte Länge und Breite der Flöße nicht überschritten wird.

Flöße während des Ganges zu stricken, ist unter allen Umständen verboten.

§ 25. Anfang und Schluß der Floßfahrt, deren Unterbrechung durch Hochwasser.

Die Floßfahrt beginnt nach dem Abgange des Eisstoßes auf der Donau und endet mit dem Eintreten von Grundeis.

Als Maximum der Pegelhöhe, bis zu welcher die Floßfahrt innerhalb dieser Zeit ausgeübt werden darf, wird bestimmt:

- |   |                                  |
|---|----------------------------------|
| a) 1,50 m am Günzburger und Dillinger Pegel   | c) 2,20 m am Ingolstädter Pegel  |
| b) 2,30 m am Donauwörther und Neuburger Pegel | d) 2,30 m am Regensburger Pegel. |

§ 26. Fahrregeln für Flöße.

Um die Schifffahrt nicht zu hindern, auch die Ueberfahrten nicht übermäßig zu verzögern, dürfen die Flöße nicht dicht hintereinander oder nebeneinander fahren, sondern sollen wenigstens 300 m von einander entfernt bleiben.

Beim Eintritt eines ungünstigen Wasserstandes müssen die Flöße, wo solches immer die Beschaffenheit der Ufer und des Flußbettes gestattet, nach der dem Zichweg entgegengesetzten Seite einfahren und sich so aufstellen, daß die Schifffahrt und die Ueberfahrt nicht gehindert werden.

IV. Abteilung. Vermischte Bestimmungen.

§ 27. Vorschriften für Fähren mit schwebenden Spannseilen, für Badeanstalten u. s. w.

Die Ueberführer und die Führer von Fähren mit schwebenden Spannseilen dürfen bei Annäherung eines Schiffes oder Floßes nicht abfahren, bevor das Fahrzeug vorüber ist.

Die Inhaber von Fähren mit schwebenden Seilen sind verbunden, das Spannseil an beiden Ufern in einer Höhe zu befestigen, daß die tiefste Einsenkung auf der Strecke oberhalb Regensburg nicht unter 12 m und auf der Strecke unterhalb Regensburg nicht unter 14 m über den niedrigsten Wasserstand herabreicht.

Badeanstalten, die sich am Leinpfadufer befinden, desgleichen sonstige Anlagen oder Gegenstände, welche den Leinizug hindern, müssen von den Inhabern mit vollständigen Seilleitungen versehen werden.

§ 28. Kontroll- und Strafbestimmungen.

Die Polizeibehörden haben die Befolgung der gegenwärtigen Bestimmungen zu überwachen und die zur Aufrechterhaltung derselben notwendigen Anordnungen zu treffen.

Uebertretungen der hier gegebenen Vorschriften unterliegen, abgesehen von dem etwa zu leistenden Schadensersatz, nach Art. 100 des Gesetzes vom 28. Mai 1852, „die Benützung des Wassers“ betr., einer Geldstrafe bis zu 180 Mark oder einer Haftstrafe bis zu einem Monate.

§ 29. Schlußbestimmungen.

Gegenwärtige Vorschriften treten drei Monate nach deren Bekanntmachung im Gesetz- und Verordnungs-Blatte in Wirksamkeit.

München, den 1. Januar 1901.

Dr. Frhr. v. Feilitzsch.

Bekanntmachung.

Die Verträge zwischen Bayern und Oesterreich wegen der Schifffahrt auf der Donau und ihren Nebenflüssen, einiger Territorial- und Grenz-Verhältnisse, dann der polizeilichen und Zoll-Aufsichts-Maßregeln an den Grenzflüssen betreffend <sup>2</sup>.

Nachdem die Verträge, welche zwischen Bayern und Oesterreich unterm 2. Dezember 1851

1. wegen der Schifffahrt auf der Donau und ihren Nebenflüssen,
2. wegen einiger Territorial- und Grenzverhältnisse, und
3. wegen der polizeilichen und Zollaufsichtsmaßregeln an den Grenzflüssen zwischen Bayern und Oesterreich.

durch beiderseitige Bevollmächtigte zu Wien unterzeichnet worden sind, gegenseitig die allerhöchste Genehmigung erhalten haben, und die Auswechslung der Ratificationen am 14. vorigen Monats stattgefunden hat, so werden dieselben, in Folge besonderer allerhöchster Ermächtigung, nachstehend zur Nachachtung bekannt gemacht, mit dem Bemerkn, daß nach getroffener Verabredung die Bestimmung des Vertrages über die Schifffahrt auf der Donau und ihren Nebenflüssen Art. 7 wegen des Aufhörens der ärarialischen Schifffahrts-Abgaben auf der Donau von der bayerisch-württembergischen Grenze bis Ungarn und auf den schiffbaren Nebenflüssen dieser Strandstrecke vom 1. Juli gegenwärtigen Jahres anfangend in Wirkung treten wird. —

München den 22. Juni 1852.

Königl. Bayer. Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeußern.

In Abwesenheit des kgl. Staatsminister  
Frhr. v. Pelkhoven Staatsrath.

Durch den Minister  
der königl. Rath  
Geßele.

Seine Majestät der König von Bayern etc. etc. etc. und

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Ungarn und Böhmen etc. etc. etc. von dem Wunsche beseelt, die Hindernisse, welche bisher der freien Benützung der Ihre Staaten verbindenden und durchströmenden Flüsse entgegenstanden, zu beseitigen und dem Verkehre auf diesen Wasserstraßen jede mögliche Erleichterung zu gewähren, haben zur Erreichung dieses Zweckes Unterhandlungen eröffnen lassen und zu Ihren Bevollmächtigten ernannt, nämlich:

Seine Majestät der König von Bayern: Herrn Maximilian Grafen von Lerchenfeld-Köfering, Großkreuz des bayerischen Verdienst-Ordens vom heiligen Michael, Großcommenthur des bayerischen Haus-Ritter-Ordens vom heiligen Georg und Commenthur des Verdienst-Ordens der bayerischen Krone; Ritter des kaiserlich russischen St. Annen-Ordens I. Classe in Brillanten und des königlich preußischen rothen Adler-Ordens I. Classe in Diamanten, Commandeur-Großkreuz des königlich schwedischen Nordstern-Ordens; Großkreuz des königlich portugiesischen Christus-Ordens und des königlich sardinischen Ordens vom heiligen Moriz und Lazarus, dann Großcommenthur des königlich griechischen Erlöser-Ordens; — allerhöchst Ihren Kämmerer und erblichen Reichsrath des Königreiches Bayern, außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister am kaiserlich österreichischen Hofe etc.

und Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich: Herrn Felix Fürsten zu Schwarzenberg, Großkreuz des kaiserlich österreichischen Leopold- und des Franz-Joseph-Ordens,

<sup>2</sup> Bayer. Hauptstaatsarchiv München.

Ritter des militärischen Marien-Theresien-Ordens etc., Seiner kaiserlich königlich apostolischen Majestät wirklichen geheimen Rath und Kämmerer, Feldmarschall-Lieutenant, Ministerpräsidenten und Minister des Kaiserlichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten etc.,

und Herrn Andreas Ritter von Baumgartner, Ritter des kaiserlich österreichischen Leopold-Ordens etc., Seiner kaiserlich königlich apostolischen Majestät wirklichen geheimen Rath und Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten etc. welche, nachdem sie ihre Vollmachten gegenseitig eingesehen und in guter und gehöriger Form befunden, über nachstehende Bestimmungen sich geeinigt haben.

#### Art. 1.

Die Schifffahrt auf der Donau und ihren Nebenflüssen soll von den Punkten, wo dieser Strom und seine Nebenflüsse schiffbar werden, durch das ganze Gebiet der contrahirenden Staaten für Schiffe aller Nationen frei sein.

Zu der Schifffahrt aus einem der contrahirenden Staaten in den andern sind gegenseitig nur die Unterthanen contrahirenden Staaten berechtigt; doch soll fremden Schiffen, die in der Fahrt aus einem jenseits des Flußgebietes der contrahirenden Staaten gelegenen Orte oder auf der Rückfahrt dahin begriffen sind, gestattet sein, auch Güter von dem einen dieser Staaten in den andern zu verbringen.

Jedem der contrahirenden Staaten steht es frei, die Binnenschifffahrt, d. i. die Befugniß zur Beförderung von Personen und Waaren von einem Uferplatze seines Gebietes nach einem andern Uferplatze desselben Gebietes auf seine eigenen Unterthanen zu beschränken; doch dürfen Schiffe eines der contrahirenden Staaten, wenn sie gelegentlich größerer, vom eigenen Lande aus- oder dahin zurückgehender Fahrten das Gebiet des andern Staates ganz oder theilweise durchfahren, in der Richtung ihrer Fahrt auch zwischen den Uferplätzen dieses letzteren Gebietes Personen und Waaren befördern.

#### Art. 2.

Alle ausschließlichen Berechtigungen, Schifffahrt auf den genannten Flüssen und Strömen zu treiben, sowie alle wie immer gearteten Begünstigungen, welche Schiffergilden oder anderen Körperschaften und Personen bisher eingeräumt waren, sind hie mit gänzlich aufgehoben und es sollen dergleichen Berechtigungen auch in Zukunft Niemanden ertheilt werden.

Auf das Postregal, sowie auf die Fähren und andere Anstalten zur Ueberfahrt von einem Ufer zu dem gegenüberliegenden, beziehen sich die gegenwärtigen Bestimmungen nicht.

#### Art. 3.

Die contrahirenden Staaten verpflichten sich einverständlich gleichförmige Vorschriften für die Ausübung der Schifffahrt und die Handhabung der Strompolizei auf Grundlage der in diesen Beziehungen bereits bestehenden Anordnungen, und mit Berücksichtigung der auf anderen deutschen Strömen durch Uebereinkunft festgestellten Grundsätze zu erlassen.

#### Art. 4.

Alle bisher an den genannten Strömen und Flüssen bestandenen Stapel-, Niederlags-, Umschlags- und Vorkaufsrechte sind hiedurch ohne Ausnahme für immer aufgehoben, und es kann aus diesem Grunde künftig kein Schiffer gezwungen werden, den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages zuwider, gegen seinen Willen aus- oder umzuladen, oder eine bestimmte Zeit an einem Orte zu verweilen.

#### Art. 5.

Die Ausübung der Schifffahrt auf den genannten Strömen und Flüssen innerhalb der als frei erklärten Strecken ist einem Jeden gestattet, welcher, mit geeigneten Fahrzeugen versehen, von seiner Landesobrigkeit hiezu die Erlaubniß erhalten hat. Es werden hierüber nähere Anordnungen vereinbart werden.

#### Art. 6.

Reihefahrten zwischen den Kaufleuten und Schiffern einer oder mehrerer Uferstädte können nur unter solchen Bedingungen gestattet werden, welche zur Verhinderung des Entstehens eines der freien Schifffahrt hinderlichen Monopols geeignet sind.

#### Art. 7.

Auf der Donau von der bayerisch-württembergischen Grenze bis Ungarn, so wie auf den schiffbaren Nebenflüssen dieser Stromstrecke werden sämtliche, bisher bestandenen Wasserzölle, so wie alle anderen, unter was immer für Namen bekannten Abgaben, womit die Schifffahrt belastet war, sodann von einem noch näher zu vereinbarenden Termine an, die an einigen Orten noch bestehenden Communalzölle aufgehoben.

Die österreichische Regierung wird die Schifffahrtsgebühren auf der Donaustrecke vom Eintritte nach Ungarn bis zum Austritte in die Türkei, so wie auf den in diese Donaustrecke einmündenden Nebenflüssen alsbald einer Regulirung in dem Sinne unterziehen, daß dieselben thunlichst vereinfacht und ermäßigt, auf einige wenige Einhebungspunkte beschränkt und gleichmäßig ohne Rücksicht auf die Herkunft des Schiffers, des Schiffes und der Ladung und auf die Bestimmung der letzteren erhoben werden.

#### Art. 8.

Unter den im vorhergehenden Artikel erwähnten Abgaben sind nicht begriffen:

- a) die eigentlichen Ein-, Aus- und Durchgangs-Abgaben, welche von den Schiffen und Waaren nach den allgemeinen Zollgesetzen zu entrichten sind.  
Sollte jedoch eine Waare den ganzen Weg durch das Staatsgebiet auf der Wasserstraße zurücklegen, so ist sie vom Durchgangszolle frei;
- b) die Verbrauchsabgaben (Verzehrungssteuern und Verzehrungssteuerzuschläge) welche für die in den Verbrauch übergehenden Gegenstände im ganzen Lande oder an einzelnen Orten zu entrichten sind, unter der Bedingung, daß die von einem anderen Lande oder beziehungsweise von einem anderen Orte herkommenden Gegenstände nicht höher belegt werden, als die im Lande oder Orte selbst erzeugten;
- c) die Gebühren für Benützung gewisser öffentlicher Anstalten, z. B. für Krahen, Wagen, Bohlwerke, Niederlagen, dann jene für geleistete Arbeiten, z. B. für Schleußen- und Brückenöffnung, Niederlegung von Mastbäumen, Lootsen- und Steuermannsdienste.

Doch sind diese Gebühren ohne Rücksicht auf die Herkunft des Schiffers, des Schiffes oder der Ladung gleichmäßig nach bestimmten, öffentlich kundgemachten Tarifen, und nur für wirklich benützte Anstalten und wirklich geleistete Arbeiten einzuheben, für bereits bestehende Einrichtungen dieser Art über das gegenwärtige Ausmaß nicht zu erhöhen und bei neu errichteten nicht höher zu bestimmen, als zur Deckung der Zinsen des Anlagekapitals und der Unterhaltungskosten erforderlich ist;

- d) die Regulirung der Kanalgebühren bleibt jeder Regierung überlassen. Es sollen jedoch auch diese Gebühren nicht höher sein, als zum Ersatze der Zinsen des Anlagekapitals und der Unterhaltungskosten nothwendig ist.

#### Art. 9.

Jeder Schiffsinhaber oder Führer ist gehalten, bei Ueberschreitung der Zollgrenze eines der contrahirenden Staaten der hiezu bestimmten Behörde ein Schiffsmanifest zu übergeben.

Dort, wo eine die gesammte Schiffsladung umfassende Zolldeclaration vorgeschrieben ist, vertritt dieselbe die Stelle des Schiffs-Manifestes.

Die näheren Vorschriften hierüber, sowie über ein erleichtertes Zollverfahren bei Schiffen unter Raumverschluß werden im gemeinsamen Einverständnis erlassen werden.

#### Art. 10.

Zur Handhabung der Schifffahrtsordnung und der Flußpolizei-Vorschriften, so wie zur Aburtheilung der sich ergebenden Contraventionen wird in den contrahirenden Staaten die erforderliche Anzahl von Flußpolizeigerichten bestellt und deren Wirkungskreis, Verfahren und die Rechtswirkung ihrer Entscheidungen näher normirt werden.

#### Art. 11.

Die contrahirenden Staaten verpflichten sich, ihren Zoll- und Polizeibehörden die Weisung zu ertheilen, den Beamten des anderen Staates bei den zur Handhabung der Flußpolizei nöthigen amtlichen Verrichtungen gegenseitig in aller Weise behilflich zu seyn, auch auf Verlangen die Ergebnisse eingeleiteter Untersuchungen und überhaupt jede andere gewünschte Auskunft bereitwilligst zu ertheilen.

#### Art. 12.

Die contrahirenden Staaten machen sich anheischig, eine besondere Sorgfalt darauf zu verwenden, daß auf ihrem Gebiete der Leinpfad überall nach Maßgabe des Bedürfnisses der Schifffahrt hergestellt, in guten Stand gesetzt und darin erhalten werde.

Sie verbinden sich ferner, jeder in den Grenzen seines Gebietes, die im Fahrwasser sich befindenden Hindernisse der Schifffahrt auf ihre Kosten wegräumen und jedesmal, bis dieses geschehen, die im Fahrwasser oder in dessen Nähe befindlichen, der Schifffahrt gefährlichen Steine, Bäume etc. mit Warnungszeichen versehen zu lassen, auch keine die Sicherheit der Schifffahrt gefährdenden Strom- und Uferbauten zu gestatten.

Neben oder auf den vorhandenen Brücken werden dort, wo Segelschiffe vorzukommen pflegen, Vorkehrungen, um die Handhabung der Masten zu erleichtern, getroffen.

Es wird auch kräftigst Sorge getragen werden, daß durch Mühlen und andere Trieb- und Räderwerke, durch Hinabrollen von Blöcken aus den Steinbrüchen und Lagerung des Abraumes hart am Ufer eine Hemmung oder Erschwerung der Schifffahrt nicht verursacht werde. Die Anlegung von Landungs- und Ladeplätzen und schützenden Winterhäfen soll nach Bedürfniß befördert werden.

An denjenigen Flußstrecken, welche zwischen den contrahirenden Staaten die Grenze bilden, sollen Uferbauten und Stromwerke nur im gemeinsamen Einverständnis angelegt und zu diesem Ende die hierauf bezüglichen Pläne der anderen beteiligten Regierung mitgetheilt werden. Diese Mittheilung liegt in Bayern den Kreisregierungen, in Oesterreich den Kreispräsidenten oder den Kreisregierungen, und wo diese nicht bestehen, den Statthaltereien ob.

Die Zustimmung zu den beabsichtigten Anlagen wird als gegeben erachtet, wenn vom Tage der Zustellung der betreffenden Pläne an — sechs Wochen verflossen sind, ohne daß eine Rückäußerung erfolgt ist. — Die in Beziehung auf gemeinschaftliche Bauten oder Beitragsleistungen zu den Herstellungen auf einzelnen Flüssen und Flußstrecken bestehenden Verträge und Observanzen bleiben in Kraft.

#### Art. 18.

Sogleich nach Abschluß des gegenwärtigen Vertrages wird eine Commission von Sachkundigen niedergesetzt werden, welche die Donau auf der Strecke von der bayerisch-württembergischen Grenze bis Wien, dann den Inn und die Salzach auf der Strecke von Kufstein und Hallein bis zu ihrer Einmündung befahren und das, was zur Herstellung und Erhaltung der geregelten Schifffahrt zu geschehen hat, erheben und unter Hervorhebung der Reihenfolge der Arbeiten mit Hinsicht auf ihren Zusammenhang und ihre größere oder geringere Dringlichkeit bezeichnen wird. Auf Grund des Gutachtens dieser Commission wird eine weitere Verständigung der contrahirenden Staaten über die zu übernehmenden Arbeiten und die Zeit ihrer Vollendung erfolgen.

Nach drei Jahren vom Zeitpunkte dieser Verständigung angefangen, oder wenn es sich als nöthig erweisen sollte, noch früher, wird eine neuerliche Befahrung der erwähnten Strom- und Flußstrecken erfolgen, um ihre Beschaffenheit, die Wirkung der zu ihrer

Verbesserung getroffenen Maßregeln und die etwa eingetretenen neuen Hindernisse einer regelmäßigen Schifffahrt zu untersuchen und festzustellen.

Diese Befahrung wird auch später von drei zu drei Jahren wiederholt werden.

Längstens sechs Monate nach dieser periodischen Befahrung wird dann jedesmal in Wien eine Revisions-Commission sich vereinigen, zu welcher jeder der contrahirenden Staaten einen Bevollmächtigten delegirt, um sich von der vollständigen Beobachtung des Vertrages zu überzeugen, Beschwerden abzustellen und neuere Erleichterungen für den Handel und die Schifffahrt zu berathen. Die Anträge der Commission unterliegen der Genehmigung der betreffenden Regierungen.

#### Art. 14.

Sollte ein Schiff oder dessen Mannschaft verunglücken, so sind die Ortsobrigkeiten verpflichtet, dafür zu sorgen, daß die erforderlichen Rettungs- und Sicherungsanstalten so schnell wie möglich getroffen werden.

Zu diesem Ende werden die Localbehörden mit den nöthigen allgemeinen Instructionen versehen und die bereits bestehenden Verordnungen erneuert werden.

Sollte irgendwo an den genannten Strömen und Flüssen ein Strandrecht ausgeübt werden, so wird solches für immer aufgehoben.

#### Art. 15.

Unter den Nebenflüssen der Donau sind im gegenwärtigen Vertrage sowohl die natürlichen, als die künstlichen Wasserstraßen zu verstehen, welche — sei es unmittelbar oder mittelbar — in diesen Strom oder einen seiner Nebenflüsse gelangen. Ebenso ist im gegenwärtigen Vertrage unter Schifffahrt auch die Floßfahrt begriffen.

#### Art. 16.

Die königlich württembergische Regierung wird alsbald nach Auswechslung der Ratification zu dem Beitritte zum gegenwärtigen Vertrage eingeladen werden.

#### Art. 17.

Der gegenwärtige Vertrag soll alsbald von jeder Seite zur allerhöchsten Ratification vorgelegt und die Auswechslung der Ratifications-Urkunden längstens innerhalb vier Wochen vom heutigen Tage an zu Wien vollzogen werden.

So geschehen zu Wien am zweiten Dezember des Jahres Eintausend achthundert fünfzig und eins.

(L. S.)gez. Graf von Lerchenfeld.

(L. S.) gez. F. Schwarzenberg.  
Feldmarschalllieutenant.

(L. S.) gez. A. Baumgartner.

Separat-Artikel  
zu Art. 2  
des offenen Vertrages.

In Bezug auf die Ausübung der Dampfschiffahrt auf der Donau hat sich die kaiserliche Regierung mit Rücksicht auf den thatsächlichen Umstand, daß in Oesterreich der bestehenden Dampfschiffahrts-Gesellschaft ein besonderes allerhöchstes Privilegium verliehen und Schutz gegen fremde Concurrnz bis zum 17. September 1880 zugesichert worden ist und daß die eigenthümlichen Verkehrsverhältnisse nicht gestatten, hierin schon jetzt eine Aenderung eintreten zu lassen, vorbehalten, der Ausführung der Bestimmungen des Art. 2 Anstand zu geben.

So lange diese Ausnahme besteht, wird sich von der königlich baierischen Regierung in Beziehung auf den Verkehr der österreichischen Dampfschiffe auf den baierischen Stromstrecken die Reciprocität vorbehalten.

Vorläufig soll den dermal bestehenden beiderseitigen Dampfschiffahrts-Anstalten überlassen bleiben, durch Übereinkunft unter sich über die Ausdehnung des Betriebes der Dampfschiffahrt auf die dem Gebiete des anderen Uferstaates angehörigen Theile des Flußes sich zu verständigen.

Ein solches Übereinkommen soll sofort unter Mitwirkung der beiden Regierungen eingeleitet und hiebei dahin getrachtet werden, daß der baierischen Dampfschiffahrt die freie Befahrung der österreichischen Donau bis Wien gegen das gleichmässige Zugeständniß der freien Befahrung der baierischen Donau und ihrer Nebenflüsse durch die österreichische privilegierte Gesellschaft gestattet werde. Die kaiserlich österreichische Regierung verpflichtet sich das genannte Privilegium und die Zusicherung des Schutzes gegen fremde Concurrnz — wenn hierin nicht schon früher eine Modification sollte erzielt werden können — jedenfalls nicht über den Termin vom 17. September 1880 auszudehnen.

Zum Artikel 7  
des offenen Vertrages

Der Termin von welchem an alle diejenigen Schiffahrts-Abgaben aufzuhören haben, die zur Zeit von Communen oder sonstigen Privatberechtigten auf der Donau-Strecke von der Grenze zwischen Baiern und Württemberg bis Ungarn und auf den in diese Stromstrecke einmündenden Nebenflüssen noch erhoben werden, und deren Ablösung in Folge dieser Übereinkunft von dem betreffenden Staate zu bewirken ist, wird auf das Ende des Jahres 1855 festgesetzt.

zum Ar. 16  
des offenen Vertrages

Oesterreich übernimmt die Verpflichtung, bei den Staaten, von denen die Schiffahrt auf der unteren Donau außerhalb des Bereiches der österreichischen Staaten und deren Nebenflüssen abhängt, dahin zu wirken, daß den Waaren und Schiffen, welche von der oberen, nichtösterreichischen Donau und ihren Nebenflüssen kommen, bei ihrer Fahrt auf der erwähnten Strecke der unteren Donau und bis ins Meer dieselben Begünstigungen eingeräumt werden, welche die österreichischen Waaren und Schiffe genießen.

Es wird ermächtigt, mit den genannten Staaten deßfalls in Unterhandlung zu treten und mit ihnen die betreffenden Erklärungen zu vereinbaren.

Die vorstehenden Separat-Artikel sollen ebenso gültig sein, als wenn sie Wort für Wort in dem heute unterzeichneten Hauptvertrage eingerückt wären; auch sollen sie zu gleicher Zeit mit denselben ratificiert werden.

Zur Urkunde dessen haben die Bewollmächtigten diesen Akt unterzeichnet und ihm ihre Insiegel beigedrückt.

So geschen zu Wien am zweiten December des Jahres Eintausendachthundertfünfzig und eins.

gez. Graf von Lerchenfeld

gez. Schwarzenberg

Bekanntmachung,  
die Donau-Schiffahrtsacte betreffend<sup>3</sup>

Staats-Ministerium des Königlichen Hauses und des Aeußern.

Nachdem am 7. November vor. Js. zu Wien zwischen den Regierungen von Bayern, Oesterreich, der hohen Pforte und Württemberg durch Bevollmächtigte ein Staatsvertrag über die Regulirung der Schiffahrts-Verhältnisse auf der Donau abgeschlossen, und in- zwischen von sämmtlichen contrahirenden Regierungen ratificirt worden ist, so wird der genannte Vertrag in Folge besonderer allerhöchster Ermächtigung hiemit seinem ganzen Inhalte nach zur Wissenschaft und Darnachachtung bekannt gemacht.

München, den 30. Januar 1858.

Auf Seiner Majestät des Königs Allerhöchsten Befehl.

Frhr. v. d. Pfordten.

Durch den Minister:  
der Generalsecretär,  
Mayer.

Donau-Schiffahrtsacte.

Nachdem der Pariser Tractat vom 30. März 1856 bestimmt hat, daß die durch die Wiener Congreß-Acte in Betreff der Schiffahrt auf den Strömen festgestellten Grundsätze gleichermaßen auf die Donau Anwendung finden sollen, und daß eine Commission, bestehend aus Abgeordneten der Uferstaaten: Oesterreich, Bayern, Türkei und Württemberg, mit welchen sich Commissäre der drei Donaufürstenthümer nach vorgängiger Bestätigung ihrer Ernennung durch die h. Pforte zu vereinigen haben, eingesetzt werden soll, um die Schiffahrt des genannten Stromes demgemäß zu regeln,

So haben zu diesem Behufe zu ihren Abgeordneten, und zwar:

Seine Majestät der König von Bayern:

Allerhöchst Ihren Ministerialrath im Staatsministerium des Königl. Hauses und des Aeußern, Dr. Franz Sebastian von Daxenberger, Ritter des königlich bayerischen Verdienstordens der Krone und vom heiligen Michael, Comthur des kaiserlich österreichischen Franz Josefs-Ordens, Comthur erster Classe des königlich spanischen Ordens Karls III., Ritter des königlich preußischen rothen Adler-Ordens vierter Classe, Officier des königlich griechischen Erlöser-Ordens etc.;

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich:

Allerhöchst Ihren Ministerialrath im Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten, Franz Serafin Edlen von Blumfeld, Comthur des königlich niederländischen Ordens der Eichenkrone mit dem Sterne, Ritter des kaiserlich russischen Wladimir-Ordens vierter Classe;

Seine Majestät der Kaiser der Ottomanen:

Allerhöchst Ihren Generalconsul Garabed Artin Davoud-Oghlou, Inhaber des Medjidie-Ordens vierter Classe, Ritter des königlich preußischen rothen Adler-Ordens dritter Classe, des königlich niederländischen Ordens der Eichenkrone, des königlich portugiesischen Christus-Ordens etc.;

<sup>3</sup> Regierungs-Blatt für das Königreich Bayern No. 6 vom 12. Februar 1858.

Seine Majestät der König von Württemberg:

Allerhöchst Ihren Regierungsrath im Ministerium des Innern, Adolf Müller, Comthur des kaiserlich österreichischen Franz Josefs-Ordens;

und zu ihren Commissären mit Genehmigung der hohen Pforte:

Seine Excellenz Fürst Nicolaus Konaky-Vogorides, Kaimakam der Moldau:

den Postelnik Dr. Ludwig Steege, Ritter des kaiserlich russischen St. Annen-Ordens dritter Classe;

Seine Durchlaucht der Fürst Alexander Karageorgiévitich, Fürst von Serbien:

Seinen Senator Philipp Christitch, Doctor der Rechte;

Seine Durchlaucht der Fürst Alexander D. Ghika, Kamaikam der Walachei:

den Grafen Nikolaus Rossetti. ernannt.

Die obgenannten Abgeordneten, mit Anschluß der drei Commissäre, haben sich nach Auswechslung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten als Uferstaaten-Commission constituirt, und sind, indem sie sich vor Allem zur Erfüllung der dieser Commission durch den Artikel XVII. Nr. 1 und 2 des eingangserwähnten Tractates gestellten Aufgabe berufen fanden, diesfalls über folgende Bestimmungen übereingekommen:

#### Artikel I.

Die Schifffahrt auf der Donau soll von dem Orte, wo dieser Strom schiffbar wird, bis in das schwarze Meer, und aus dem schwarzen Meere bis zu jenem Orte in Beziehung auf den Handel, sowohl zum Behufe des Waaren- als des Personen-Verkehrs, völlig frei sein; wobei sich jedoch an die Bestimmungen der gegenwärtigen Schifffahrtsacte, so wie der strompolizeilichen Vorschriften zu halten ist.

#### Artikel II.

Alle ausschließlichen Privilegien zur Schifffahrt auf der Donau, so wie alle derlei Begünstigungen im Schifffahrtsbetriebe, welche Gesellschaften oder Körperschaften irgend einer Art, oder einzelnen Personen bisher zugestanden haben, sind hiemit gänzlich aufgehoben; und es sollen dergleichen Privilegien oder Begünstigungen auch in Zukunft Niemanden ertheilt werden.

Auf die Fähren und andere blos zur Ueberfahrt von einem Ufer zu dem gegenüberliegenden Ufer bestimmte Anstalten beziehen sich die gegenwärtigen Bestimmungen nicht. Den betreffenden Uferbehörden bleiben diesfalls die von ihnen für erforderlich erachteten Anordnungen vorbehalten.

#### Artikel III.

Alle bisher an der Donau etwa bestandenen Zwangsrechte, als Stapel-, Niederlags-, Umschlags-, Vorkaufsrechte und dergleichen, sind hiemit für immer aufgehoben, und es kann daher aus solchem Grund künftig kein Schiffer gezwungen werden, gegen seinen Willen in irgend einem Hafen dieses Stromes anzulegen, aus- oder umzuladen, oder eine bestimmte Zeit an einem Orte zu verweilen.

#### Artikel IV.

Was das Postregal betrifft, so unterliegt der Verkehr mit Briefen und periodischen Schriften in jedem Uferlande den daselbst bestehenden Normen.

Andere Frachtstücke von jedem Gewichte und Umfange unterliegen auf der Donau keinem Postzwange.

#### Artikel V.

Der Betrieb der Schifffahrt aus dem offenen Meere nach jedem Landungsplatze der Donau, und von jedem solchen Landungsplatze in das offene Meer steht den Schiffen aller Nationen frei.

Demzufolge können dieselben alle in der Richtung solcher Fahrten liegenden Landungsplätze berühren, daselbst die aus dem Meere mitgebrachten Waaren und Personen ganz oder theilweise ausschiffen und für das Meer bestimmte Waaren und Personen einnehmen.

Bei diesem Schiffahrtsbetriebe sollen alle Schiffe in jeder Beziehung auf dem Fuße einer vollständigen Gleichheit behandelt werden.

#### Artikel VI.

Für Schiffe, welche aus der offenen See kommen oder dahin zurückkehren, dienen ihre für die See-Schiffahrt erforderlichen Bord-Urkunden auch zur Legitimation für ihre Fahrten auf der Donau.

Die Führer dieser Schiffe haben sich damit bei den mit der Ueberwachung der Donauschiffahrt betrauten Schiffahrtsbehörden auf Verlängen auszuweisen.

#### Artikel VII.

Die Schiffe, welche aus einer mit der Donau in unmittelbarer Verbindung stehenden Wasserstraße kommen oder dahin zurückgehen, sollen ebenfalls nach den in den Artikeln V. und VI. enthaltenen Grundsätzen behandelt werden.

#### Artikel VIII.

Der Betrieb der eigentlichen Flußschiffahrt, welche zwischen den Landungsplätzen der Donau, ohne das offene Meer zu berühren, stattfindet, ist den Schiffen der Uferländer dieses Stromes vorbehalten.

Alle solche Schiffe, wenn sie in Gemäßheit der folgenden Artikel legitimirt sind, sollen zum Betriebe der Flußschiffahrt auf der Donau auf dem Fuße einer vollständigen Gleichstellung berechtigt sein; sie werden demzufolge Waaren und Personen zwischen allen Landungsplätzen der Uferländer ohne irgend eine Ausnahme befördern können. Jedoch sind dieselben und ihre Führer in dem Betriebe der Binnenschiffahrt auf diesem Strome zwischen den Landungsplätzen eines und desselben Uferlandes, den gleichen Bedingungen unterworfen wie die Einheimischen.

#### Artikel IX.

Es ist jedem Schiffahrts-Unternehmer des einen Uferlandes gestattet, in dem Gebiete des anderen an den Uferplätzen des Stromes Schiffahrts-Agenten aufzustellen, die für die Unternehmung erforderlichen Bureau's und Anstalten einzurichten, oder auch die öffentlichen Schiffahrts-Anstalten, wie Landungsplätze u. s. w. auf gleichem Fuße mit den Landesangehörigen zu benützen. Die Veröffentlichung von Tarifen für die Schiffahrt soll nicht beanstandet werden.

In Bezug auf den Besitz von Baulichkeiten zu obigem Behufe, ist sich nach den Gesetzen zu richten, welche das unbewegliche Eigenthum in den Staaten jedes contrahirenden Theiles regeln.

#### Artikel X.

Alle Vortheile, welche in einem Uferlande den Schiffen irgend einer Nation in Bezug auf die Donauschiffahrt eingeräumt werden, sollen auch jenen sämmtlicher Uferländer eingeräumt sein.

#### Artikel XI.

Damit ein Fahrzeug als zu einem Uferlande gehörig anerkannt, und in Folge dessen zum Betriebe der Flußschiffahrt zwischen allen Donau-Uferplätzen ohne Unterschied in Gemäßheit des Artikels VIII. zugelassen werde, muß dasselbe Eigenthum eines Unterthanen des betreffenden Uferlandes oder einer den Gesetzen eben dieses Landes unterstehenden und in demselben ihren Sitz habenden Compagnie oder Actiengesellschaft sein; und es muß ferner mit dem im Artikel XIV. vorgezeichneten Schiffspatente versehen, und der speciellen Leitung eines nach Vorschrift des Artikels XVI. mit dem Schifferpatente legitimirten Schiffsführers untergeben sein, welcher für die genaue Beobachtung der in dieser Schiffahrtsacte und in den strompolizeilichen Vorschriften enthaltenen Bestimmungen zunächst verantwortlich ist.

Sowohl das Schiffspatent als das Schifferpatent ist auf Verlangen den mit der Ueberwachung der Donau-Schiffahrt betrauten Schifffahrtsbehörden vorzuweisen.

Schiffe von solcher Construction, daß sie nur zur einmaligen Thalfahrt geeignet sind, bedürfen des Schiffspatentes nicht, und sind in dieser Beziehung den Flößen gleich zu achten.

Die kleinen Fahrzeuge, welche lediglich Artikel des gewöhnlichen Marktverkehres zwischen naheliegenden Orten führen, bedürfen weder des Schiffs- noch des Schifferpatentes.

#### Artikel XII.

Die Befugniß, die Berechtigung zum Betriebe der Flußschiffahrt einem einzelnen Unternehmer oder einer Compagnie oder Actien-Gesellschaft zu verleihen, oder zu verweigern, so wie die Bedingungen dieser Berechtigung festzustellen, steht ausschließlich jenem Uferlande zu, welchem der einzelne Unternehmer als Unterthan angehört, oder in welchem die Compagnie oder die Gesellschaft ihren Sitz hat.

Die Regierungen der Uferländer verbinden sich jedoch, die geeigneten Maßregeln zu treffen, um sich zu versichern, daß die Personen oder Gesellschaften, denen sie den Betrieb der Flußschiffahrt zwischen den eigenen und den in anderen Uferländern befindlichen Landungsplätzen gestatten, die erforderlichen Bürgschaften für die genaue Beobachtung aller Stipulationen der Schifffahrts- und Strompolizei-Reglements darbieten.

#### Artikel XIII.

Die im vorigen Artikel erwähnte Berechtigung zum Betriebe der Flußschiffahrt mittelst Dampfbooten wird von den betreffenden Regierungen der Uferländer in der Form einer besonderen Concession für diese Gattung von Schiffahrt ertheilt werden.

Diese Concession hat der Ausfertigung des im Artikel XIV. für jedes der bezüglichen Unternehmung angehörige Dampfschiff vorgeschriebenen Schiffspatentes vorauszugehen. In jedem dieser Schiffspatente ist die der Unternehmung ertheilte Concession ausdrücklich anzuführen.

#### Artikel XIV.

Das Schiffspatent, welches erfordert wird, um ein Fahrzeug als zur Flußschiffahrt auf der Donau geeignet zu erkennen, wird von den competenten Behörden des Uferlandes, welchem es angehört, nach dem beiliegenden Muster A ausgefertigt, nachdem jene Behörden sich durch technische Untersuchung die Ueberzeugung verschafft haben, daß das Fahrzeug die zu dieser Schiffahrt erforderlichen Eigenschaften besitzt.

#### Artikel XV.

Das Schiffspatent verliert seine Giltigkeit wenn das Fahrzeug aufhört Eigenthum eines Unterthanes des patentirenden Uferlandes oder einer in diesem Uferlande concessionirten Gesellschaft zu sein.

Die zuständige Behörde des besagten Uferlandes hat das Schiffspatent in dem oberwähnten Falle und auch dann zurückzunehmen, wenn das Fahrzeug sich nicht mehr in dem erforderlichen schiffahrtstüchtigen Zustande befindet.

Beim Uebergange eines Schiffes in das Eigenthum eines andern Unterthanes oder einer andern Gesellschaft des nämlichen Uferlandes steht es dem neuen Eigenthümer frei, entweder ein neues Patent oder die Indossirung des alten auf seinen Namen bei der competenten Behörde zu erwirken.

#### Artikel XVI.

Das Schifferpatent, welches erfordert wird, um einen Schiffsführer zur Leitung der Fahrzeuge in der Flußschiffahrt auf der Donau geeignet zu erkennen, wird ihm von den competenten Behörden eines der Uferländer nach dem beiliegenden Muster B ausgestellt.

Dieses Patent soll nur erprobten und unbescholtenen Personen verliehen werden, welche vorläufig in einer durch ämtlich bestellte Sachverständige vorgenommenen Prüfung genügende Beweise ihrer Befähigung gegeben haben.

Das dergestalt ausgestellte Schifferpatent gibt dem Schiffer die Ermächtigung zur Führung aller zu der in dieser Urkunde ausgedrückten Kategorie gehörigen Fahrzeuge jenes Uferlandes, von welchem er sein Patent erhalten hat.

Jedem Uferlande ist es vorbehalten, zur Führung der ihm angehörigen Schiffe, die mit dem Schifferpatente eines andern Uferlandes versehenen Schiffsführer zuzulassen oder nicht.

#### Artikel XVII.

Das Schifferpatent verliert seine Giltigkeit, wenn der Schiffer, falls er Unterthan des Uferlandes war, von welchem er jenes Patent erhalten hat, aufhört, Unterthan desselben zu sein.

Das Schifferpatent soll von den zuständigen Behörden des betreffenden Uferlandes sowohl im obigen Falle, als auch in dem Falle zurückgenommen werden, wenn sie sich von der Unfähigkeit des Schiffers überzeugt, oder sonst im Interesse der Aufrechterhaltung der Ordnung oder öffentlichen Sicherheit es als nothwendig erkannt haben, ihm die Ausübung der Flußschiffahrt zu untersagen.

Im letzten Falle soll einem solchen Schiffsführer in keinem Uferlande ein neues Schifferpatent ertheilt werden, ehe die Gründe seiner Entfernung aus dem Dienste vollständig hinweggefallen sind, oder die allenfalls in der betreffenden Verfügung ausgedrückte Zeitschrift abgelaufen ist.

#### Artikel XVIII.

Zur Wahrung der öffentlichen Sicherheit auf der Donau verpflichten sich die Regierungen der Uferländer alle geeigneten Maßregeln zu treffen, um durch vorläufige Proben constatiren zu lassen, daß die Maschinen und Dampfkessel aller Dampfboote, welchen sie die zum Betriebe der Flußschiffahrt erforderlichen Legitimationen gewähren, die ausreichenden Garantien gegen jede Gefahr darbieten; und mit allem Nachdrucke dafür zu sorgen, daß die besagten Maschinen und Dampfkessel, sowie das übrige Zubehör jederzeit in gutem Zustande erhalten, ingleichen daß nur solche Schiffsführer, Maschinisten und Schiffsleute zum Dienste auf diesen Dampfschiffen zugelassen werden, welche alle zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlichen persönlichen Eigenschaften besitzen.

Nebst dem durch den Artikel XIV. vorgezeichneten Schiffspatente muß jedes Dampfboot mit einem die Resultate der stattgehabten Kesselprobe enthaltenden Certificate versehen, und auf der Maschine das Sicherheitsventil und die Hebel, wenn letztere vorhanden sind, durch einen eingeschlagenen Stempel sichtbar und deutlich bezeichnet sein.

Außerdem behält sich jede Regierung hinsichtlich aller und namentlich der zum Personentransport verwendeten Dampfboote die allenfalls nöthige Controlle zur Erreichung der öffentlichen Sicherheit vor. Hiebei soll jedoch jede unnötige Belästigung des Schiffsverkehrs sorgfältig vermieden, und kein Dampfschiff, welches einem anderen Lande angehört, strenger behandelt werden, als die einheimischen Dampfboote.

#### Artikel XIX.

Es soll auf der Donau keine Gebühr, welche sich einzig und allein auf die Thatsache der Beschiffung des Flusses gründet, noch irgend eine Abgabe von den Waaren erhoben werden, die sich an Bord der Schiffe befinden. Demzufolge werden sämmtliche bisher bestehende Gebühren und Abgaben dieser Art, sie mögen was immer für einen Namen haben, und sie mögen im Besitze des Staates, der Gemeinden, Corporationen oder Privaten sich befinden, hiermit gänzlich aufhören.

Auch sollen künftig auf diesem Strome keine anderen Gebühren oder Abgaben eingehoben werden, außer welche durch die Bestimmungen der gegenwärtigen Schiffahrtsacte ausdrücklich vorgesehen sind.

#### Artikel XX.

Unter den durch den vorhergehenden Artikel aufgehobenen Abgaben sind nicht begriffen:

- a) die eigentlichen Ein-, Aus- und Durchgangsabgaben, welche nach Maßgabe der allgemeinen Zollgesetze oder der betreffenden tractatmäßigen Bestimmungen zu ent-

richten sind. Sollte jedoch eine Waare den ganzen Tag durch das Zollgebiet nur auf der Wasserstraße zurücklegen, so ist sie vom Durchgangszolle frei;

- b) die Verbrauchsabgaben oder Verzehrungssteuern aller Art, welche für die in den Gebrauch übergehenden Gegenstände nach den betreffenden Gesetzen oder vertragsmäßigen Bestimmungen zu entrichten sind.

Es sollen in Bezug auf die unter a und b erwähnten Abgaben die davon getroffenen Gegenstände nicht ungünstiger behandelt werden, wenn sie zu Wasser, als wenn sie zu Lande verfrachtet werden.

- c) Die Gebühren für Benützung gewisser öffentlicher Anstalten, z. B. für Krahren, Waagen, Bohlwerke und andere künstliche Landeplätze, Niederlagen u. s. w.; dann jene für geleistete Arbeiten z. B. Lootsen- und Seemannsdienste, Schleusen- und Brückenöffnung u. s. w.

Jedoch sind diese Gebühren, ohne Rücksicht auf die Herkunft des Schiffes oder der Ladung gleichmäßig, nach bestimmten, öffentlich kundgemachten Tarifen, und nur für wirklich benützte Anstalten und wirklich geleistete Arbeiten einzuheben. Auch sollen die Gebühren für bereits bestehende Einrichtungen dieser Art über das gegenwärtige Ausmaß nicht erhöht, und bei neu errichteten oder mit erheblichen Kosten wesentlich verbesserten nicht höher bestimmt werden, als zur Deckung der Unterhaltungskosten sammt den Zinsen des Anlage-Capitals annäherungsweise erforderlich ist.

#### Artikel XXI.

Schiffahrtsabgaben können erhoben werden:

- 1) Zur Deckung der Auslagen für die Arbeiten und bleibenden Anstalten, welche die europäische Commission zur Sicherung und Erleichterung der Schiffahrt an den Mündungen der Donau in Gemäßheit des Artikels XVI. des Pariser Tractats vom 30. März 1856 bezeichnen und ausführen lassen wird.
- 2) Zur Deckung der Auslagen für andere die Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit der Donau bezweckende Arbeiten und bleibende Anstalten, welche die Unterstaaten-Commission im gemeinschaftlichen Einverständnis im Interesse der Schiffahrt für nothwendig erkannt haben wird. Jedoch sollen die Abgaben dieser Art, ihr Betrag und Erhebungsmodus ebenfalls nicht ohne gemeinsame Uebereinkunft festgesetzt, und dieselben nicht höher bemessen werden, als zur Deckung oder Verzinsung des Gesamtaufwandes an Herstellungs- und Unterhaltungskosten annäherungsweise erforderlich erscheint.

#### Artikel XXII.

Die Schiffsführer haben jene Vorschriften zu befolgen, welche in jedem Ufergebiete zur Sicherung der Einhebung der Zoll- und anderer Staatsgefälle und zur Verhinderung des Schleichhandels bestehen oder bestehen werden, sei es daß diese Vorschriften aus der inneren Gesetzgebung der Uferländer, oder aus besonderen Conventionen hervorgehen.

Die Regierungen der Uferländer werden auf die Mittel bedacht sein, in dem auf die Donauschiffahrt anzuwendenden Zollverfahren alle nach den Umständen thunlichen Erleichterungen einzuführen. Damit die Revision der Waaren bei deren Ein- oder Austritt über eine Zollgrenze so viel als möglich vereinfacht, gemildert, oder, wo es thunlich ist, gänzlich beseitigt werde, werden sie insbesondere Bestimmungen folgender Art treffen, als:

- a) die Vereinigung oder Zusammenlegung von Zollämtern;
- b) die Anwendung des zollämtlichen Verschlusses der Ladungsräume der zu diesem Behufe gehörig eingerichteten Schiffe;
- c) die gegenseitige Anerkennung des in einem anderen Zollgebiete nach einverständlichen Normen angelegten Collien- oder Raumverschlusses;
- d) die Einschiffung von Zollwächtern, und andere gemeinsame Maßregeln.

Diese Bestimmungen sollen in kürzester Zeitfrist nach dem Abschlusse der gegenwärtigen Acte zu Stande gebracht werden.

Außerdem wird jeder Uferstaat sofort die erforderliche Vorsorge treffen, damit durch seine Zollbeamten keine willkürliche Belästigung der Schifffahrt stattfinde.

#### Artikel XXIII.

Auf jedem Gebiete bestimmt die Regierung die Häfen und Ladungsplätze, wo es den Schiffen gestattet sein soll, ein- oder auszuladen, und es ist keinem Führer eines Fahrzeugs erlaubt, anderswo anzulegen, jene Fälle ausgenommen, welche in dem Artikel XXV. vorgesehen sind.

#### Artikel XXIV.

Jeder Führer soll nicht eher eine Waare einladen oder wenigstens nicht eher von dem Landungsplatze abfahren, als bis er einen Frachtbrief vom Absender erhalten hat, woraus die Gattung, die Menge und der Empfänger der Waare ersichtlich sind.

Der Frachtbrief soll sonach enthalten:

- 1) den Ort der Ladung;
- 2) die Anzahl, die Nummer und Zeichen der Colli, nebst Angabe der Gattung und Menge, dann der Bestimmung der darin enthaltenen Waaren;
- 3) die Unterschrift des Versenders.

Enthält die Ladung Waaren, worüber mehrere Frachtbriefe ausgefertigt wurden, so ist hierüber ein Manifest nach dem Formulare C zu verfassen, worin die einzelnen Frachtbriefe unter fortlaufenden Zahlen anzuführen sind.

Um statt der Zolldeclaration (Waarenerklärung) dienen zu können, muß ein Frachtbrief oder Manifest mit den diesfalls vorgeschriebenen Erfordernissen versehen sein.

#### Artikel XXV.

Wenn einem Schiffer irgend ein zwingendes Ereignis begegnet, welches ihn an der regelmäßigen Fortsetzung seiner Reise verhindert, so soll es ihm erlaubt sein, auch an anderen als den nach Artikel XXIII. bezeichneten Orten, Fahrzeug und Ladung in Sicherheit zu bringen, mag letztere zum Transit oder zum Verbräuche in dem Lande, wo ihm das Ereigniß begegnet ist, bestimmt sein. Er hat aber unverzüglich die nächsten Steuerbeamten oder die nächste Ortsobrigkeit davon in Kenntnis zu setzen, damit der Zwang, der ihn zum Anlanden bestimmt hat, glaubhaft festgestellt, und ein Protokoll darüber aufgenommen werde. Eigenmächtige Vorkehrungen hat derselbe möglichst zu vermeiden.

Nimmt der Führer des Fahrzeuges, um seine Reise fortzusetzen, die Güter nachher wieder ein, welche er aus Noth an's Land gebracht hatte, so hat er davon keine Eingangs-, Ausgangs- oder Durchfuhr-Zölle zu entrichten.

#### Artikel XXVI.

Die Regierungen der Uferländer machen sich im allgemeinen Handels- und Schifffahrts-Interesse anheischig, innerhalb ihrer Gebiete einen oder mehrere Häfen zu bestimmen, welche als freie Niederlagsorte dienen sollen, und wo die, nach ihrer Beschaffenheit hiezu geeigneten Waaren aller Nationen, für kürzere oder längere Zeit, unter zollämtlicher Aufsicht in Magazinen eingelagert werden können. Solche Waaren können hierauf wieder zur weiteren Versendung auf den Strom zugelassen werden, ohne irgend einer Abgabe unterworfen zu sein, in so lange sie nicht in das Land selbst zum Verbräuche oder zum Transit eingebracht werden. Es versteht sich jedoch von selbst, daß für die Zeit ihrer Niederlage die in jedem Orte bestehenden Magazin-, Bohlwerk-, Krahn-, Waagegebühren u. s. w. entrichtet werden müssen.

#### Artikel XXVII.

Machte sich ein Schiffsführer einer Uebertretung der Zollvorschriften schuldig, so soll er nach den Gesetzen jenes Landes, gegen welches die Uebertretung gerichtet war, bestraft werden.

Sollten die Zollbeamten eines Uferlandes eine Uebertretung der Zollvorschriften eines andern Uferlandes entdecken, so haben sie hievon dem nächsten Zollamte des letzteren Uferlandes schleunigst Nachricht zu geben.

#### Artikel XXVIII.

Die Vorschriften für die Quarantäne-Anstalten auf der Donau sollen in einer Art abgefaßt sein, daß sie den sanitätspolizeilichen Zweck erreichen können, ohne die Schifffahrt unnöthigerweise zu behindern.

#### Artikel XXIX.

In so lange der Gesundheitszustand in den der Donau nahegelegenen Gegenden keinen Anlaß zu einer Besorgniß gibt, wird die Zeitfrist, welche die aus dem Meere kommenden Schiffe seit ihrem Einlaufen in den Fluß gebraucht haben, denselben in die durch die Reglements vorgeschriebene Observations- und Contumaz-Periode eingerechnet werden.

#### Artikel XXX.

Die Schiffe, welche die Donau befahren, sollen keiner Quarantäne-Maßregel unterzogen werden, wenn während der Dauer von zwölf Monaten weder in der europäischen Türkei, noch in den übrigen Uferländern des besagten Flusses der Verdacht einer Pestkrankheit vorhanden ist.

Es ist wohlverstanden, daß die aus dem Meere kommenden Schiffe dieselbe Begünstigung genießen werden, sobald sie den, nach Maßgabe ihrer Provenienz, durch die Reglements vorgeschriebenen Maßregeln unterzogen worden sind.

#### Artikel XXXI.

Die Regierungen der Uferländer behalten sich im Interesse der Schifffahrt vor, weiter noch alle jene Bestimmungen zu treffen, welche ihnen die Erfahrung anrathen sollte, um das Quarantäne-System so viel als möglich zu vereinfachen.

#### Artikel XXXII.

In Schiffbruchs- oder anderen Unglücksfällen werden die Localbehörden des Landes, in welchem der Unfall sich ereignet hat, alsogleich die durch die Umstände gebotenen Rettungs- und Sicherheitsanstalten treffen.

Es ist wohlverstanden, daß das Strandrecht für immer aufgehoben bleibt.

#### Artikel XXXIII.

Um Schiffbrüche und andere Unglücksfälle auf der Donau so viel als möglich zu vermeiden, so wie zur größeren Sicherheit und Erleichterung der Schifffahrt, wird jede Regierung an den geeigneten Stellen für einen gehörig organisirten Lootsendienst sorgen.

Die Schiffe, welche auf der Donau fahren, sind verpflichtet, gesetzlich befugte Lootsen auf jenen Strecken des Stromes aufzunehmen, wo dies gegenwärtig vorgeschrieben ist, oder künftig sein wird, und sich den bezüglichen Verordnungen zu fügen.

Die Uferstaaten-Commission wird eine Revision der vorhandenen Vorschriften über den Lootsenzwang vornehmen.

#### Artikel XXXIV.

Die Regierungen der Uferländer behalten sich vor, im gemeinsamen Einverständnisse mittelst der permanenten Commission die umständlicheren Schifffahrts- und Strompolizei-Reglements festzustellen.

Einstweilen werden die in jedem Uferlande bestehenden oder allenfalls noch erscheinenden Gesetze und Vorschriften dieser Art auf alle Fälle anwendbar sein, welche in der gegenwärtigen Schifffahrtsacte nicht vorgesehen sind.

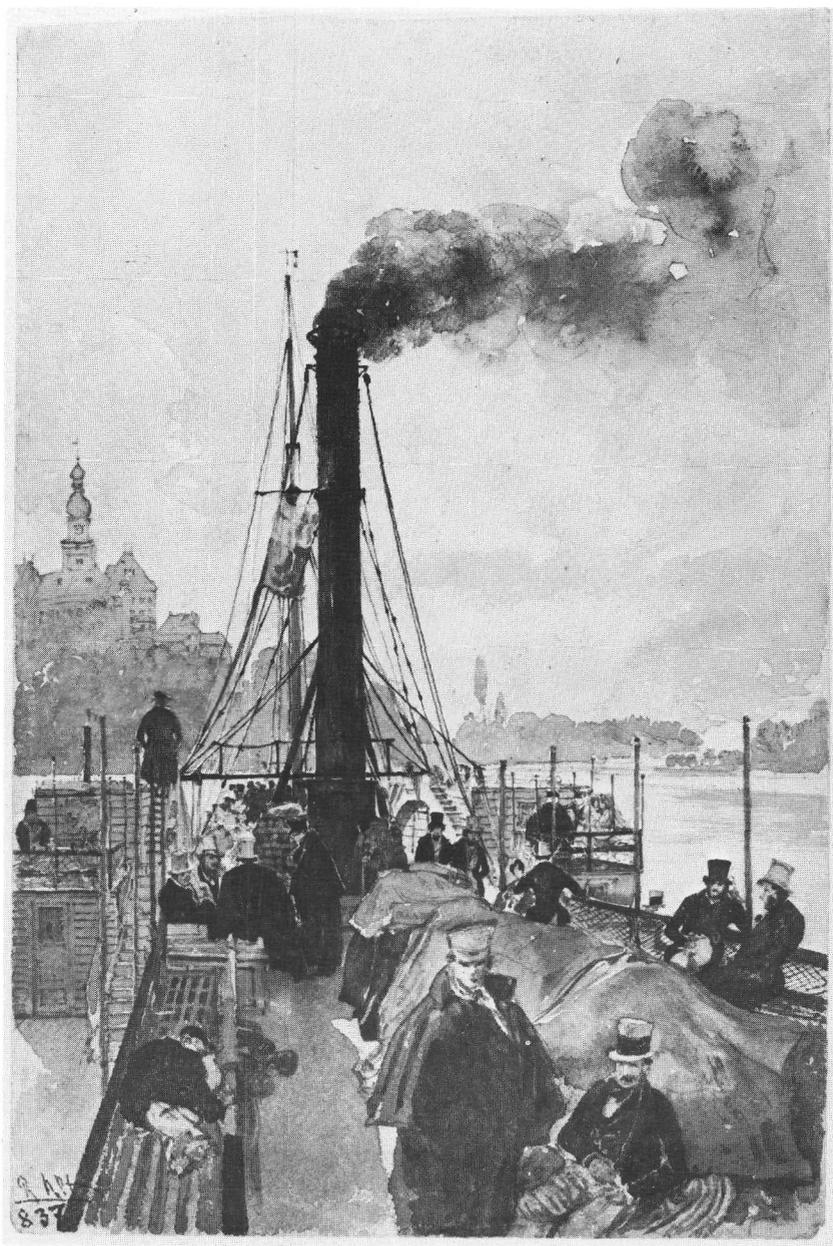


Abb. 1 Auf dem Dampfschiff „Maria Anna“ 1837  
(Aquarell über Bleistift von Rudolf von Alt)

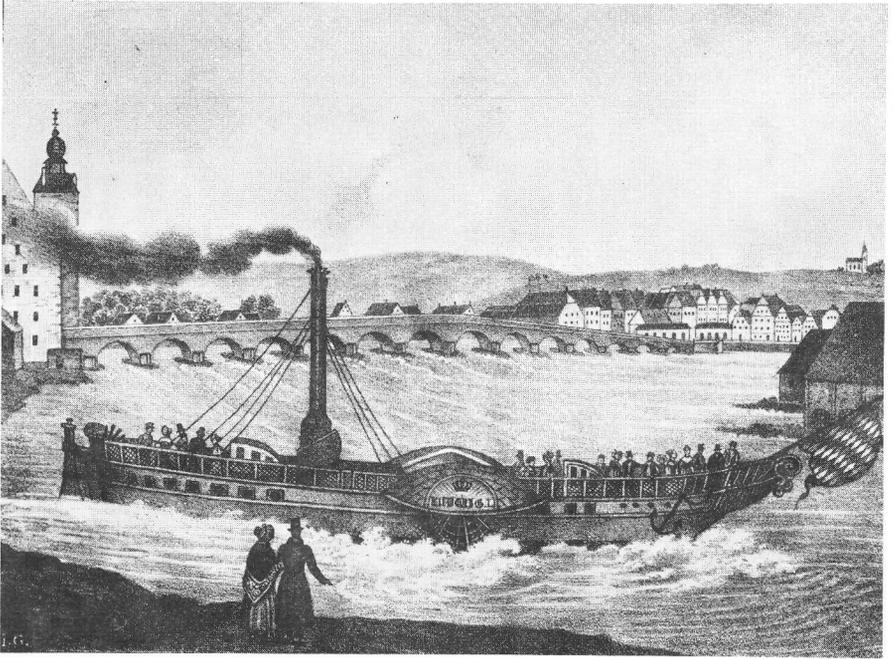


Abb. 2 „Ludwig I.“ Das erste Dampfschiff der Bayerisch-Württembergischen Dampfschiffahrtsgesellschaft vor der Steinernen Brücke zu Regensburg



Abb. 3 Der Main-Donau-Kanal (Ludwigskanal). Landkarte auf einer Tabakpackung der Firma Schwarz & Comp, Nürnberg, 1835

*Diese Etiquette ist von uns entworfen, angefertigt,  
und am heutigen Tage zuerst ausgegeben worden.*  
Nürnberg, den 15. Dec. 1835. Schwarz & Comp.

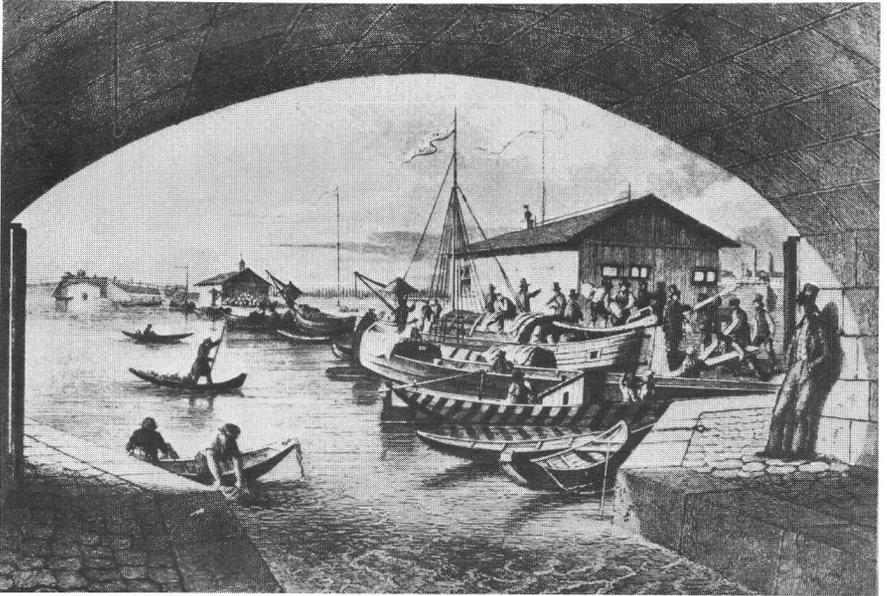


Abb. 4 Der Kanalhafen von Nürnberg 1845. Man beachte die Ausmaße des Kanals, der Schiffe, der Krane und der Lagerhäuser!

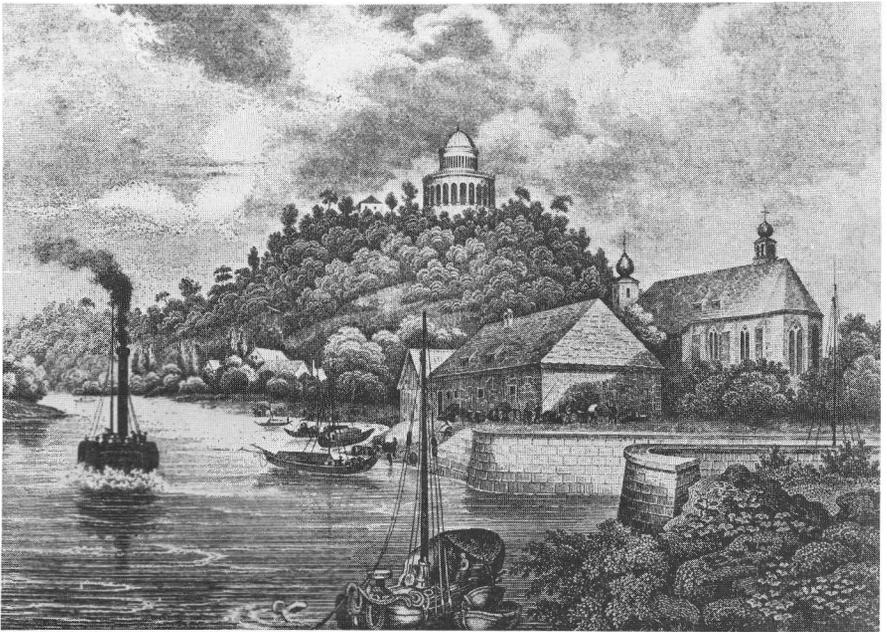
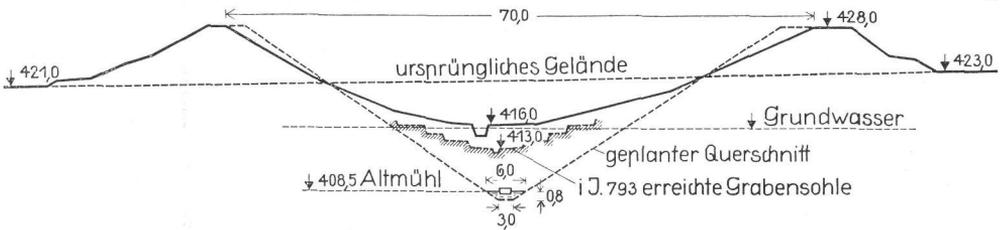


Abb. 4 a Mündung des Donau-Mayn-Canals bei Kelheim in die Donau. Im Hintergrund die Befreiungshalle nach dem — nicht ausgeführten — Plan von Gärtner

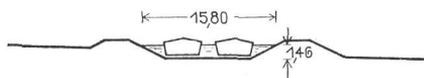
Karlsgraben (Fossa Carolina). 793

Verkehrsmittel: Das 1 Tonnen-Schiff.



LudwigsKanal. 1836

Verkehrsmittel: Das 120 Tonnen-Schiff.



Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau. 1922 Verkehrsmittel: Das 1200 Tonnen-Schiff.

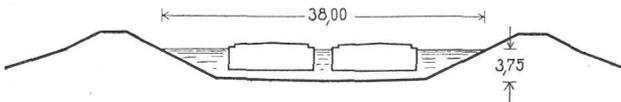


Abb. 5 Die Schifffahrtsstraße Rhein-Main-Donau im Wandel der Zeiten





Abb. 7 Das kgl. Dampfschiff „Prinz Otto“ (1857 erbaut) war am 11. April 1857 bei einer Probefahrt nach Salzburg gekommen. Die reine Fahrzeit von Braunau bis Salzburg hatte 11 Stunden betragen.

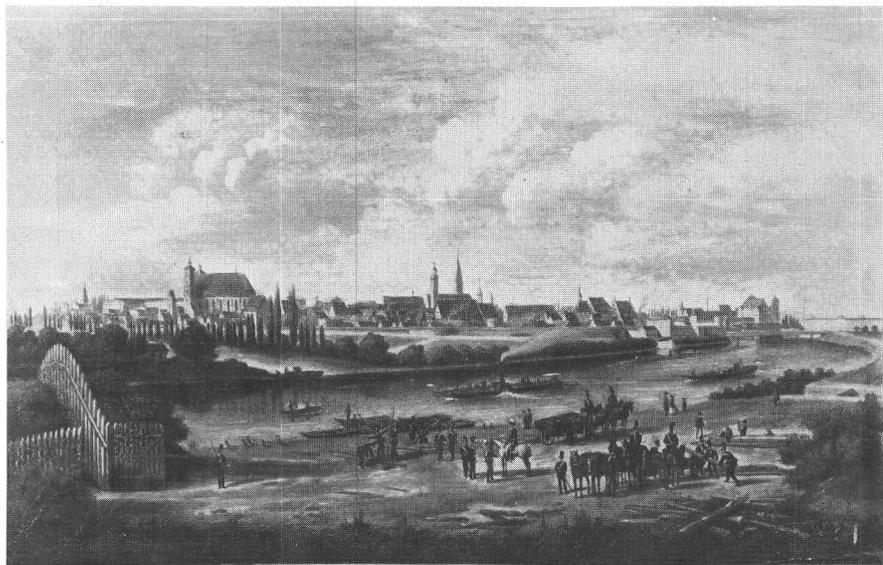


Abb. 9 Donau-Dampfer bei Ingolstadt (um 1860)

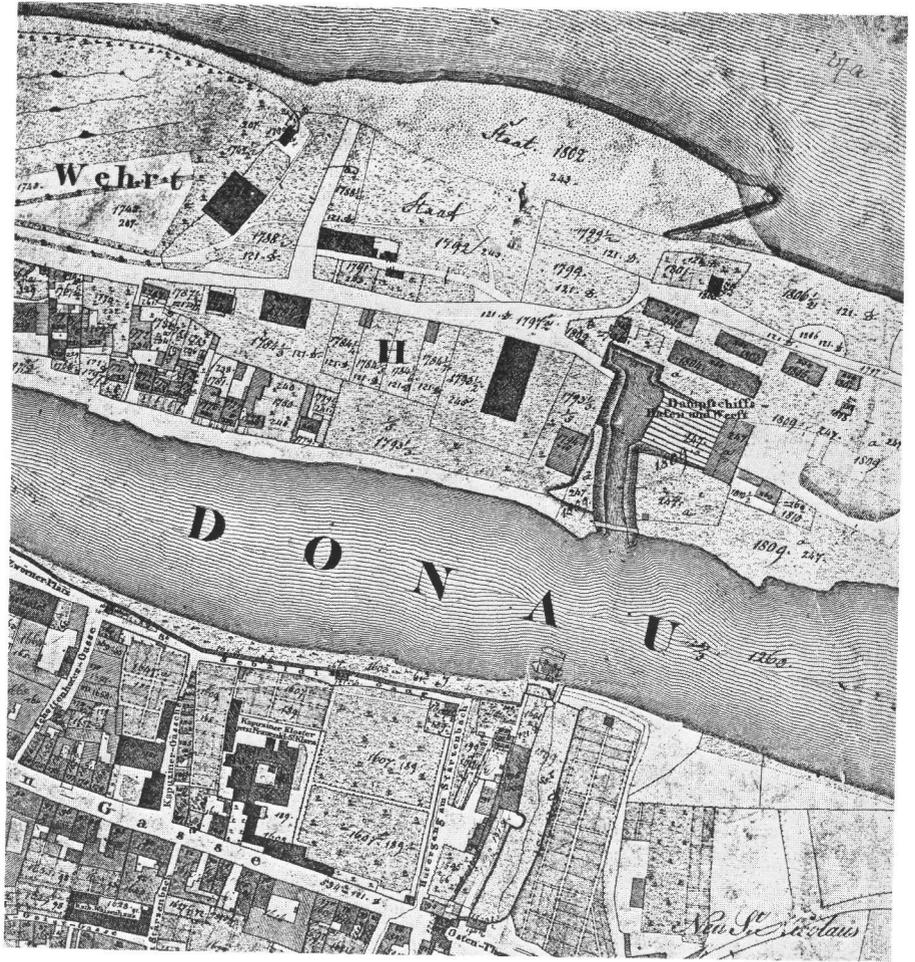
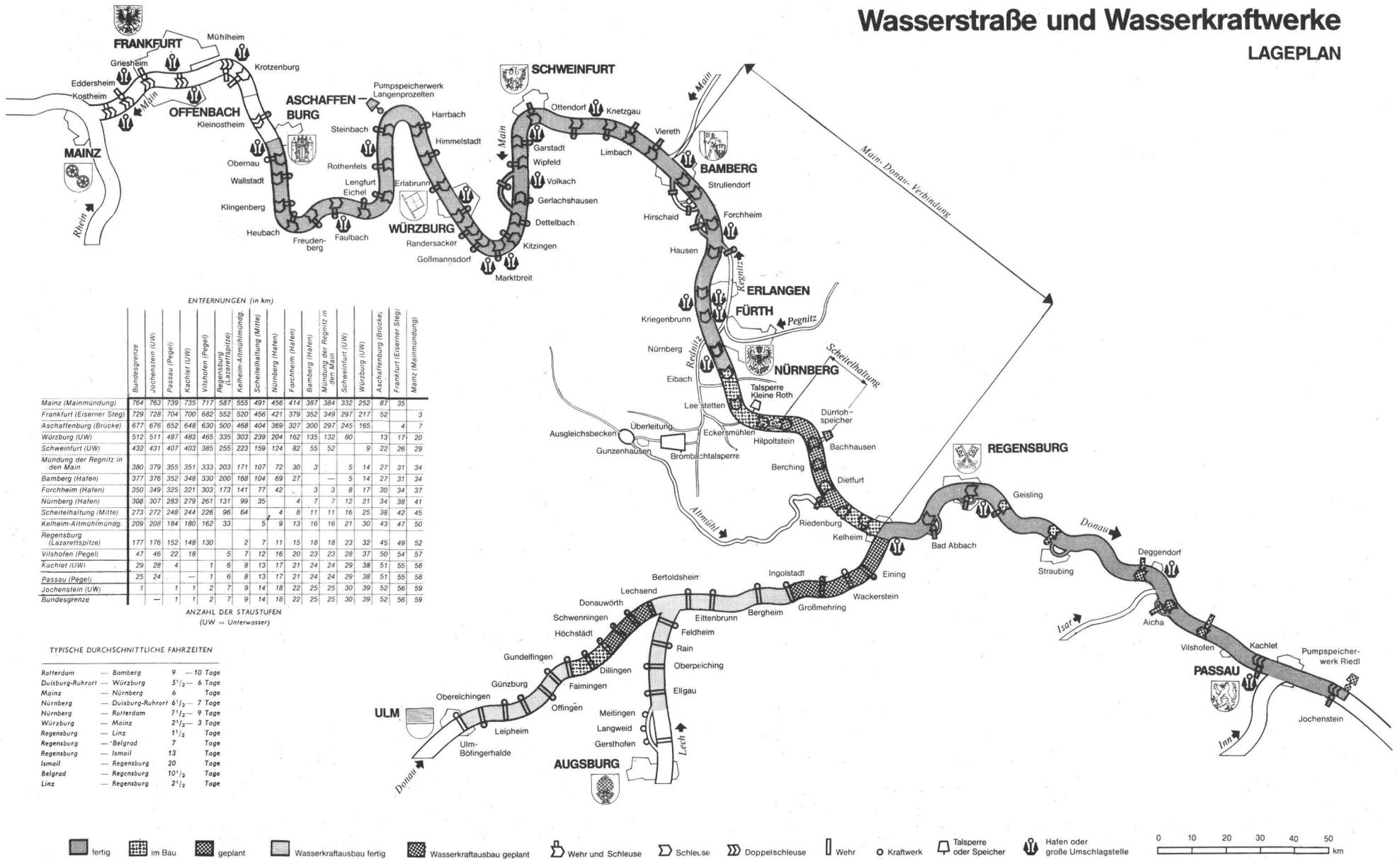


Abb. 8 Lageplan des Regensburger Dampfschiff-Hafens 1838

# Wasserstraße und Wasserkraftwerke LAGEPLAN



Rhein-Main-Donau AG, Leopoldstraße 28, 8000 München 40

Stand Frühjahr 1981

Abb. 10 Rhein-Main-Donau-Kanal. Stand Frühjahr 1981

Die Anordnungen, welche die europäische Commission für die Beschiffung der Donau-Mündungen provisorisch zu treffen finden wird, um die ihr durch den Artikel XVI. des Pariser Tractates vom 30. März 1856 zugewiesene Aufgabe zu erfüllen, haben so lange in Wirksamkeit zu bleiben, als dies für erforderlich erkannt werden wird.

#### Artikel XXXV.

Die Bestimmungen der gegenwärtigen Schifffahrtsacte sollen auch auf die Floßfahrt auf der Donau angewendet werden, so weit sie sich dazu eignen.

Anstatt des im Artikel XVI. vorgezeichneten Patentes muß der Führer eines Floßes mit einem nach dem beiliegenden Muster D ausgestellten Flößerpatente von einer zuständigen Behörde eines Uferlandes versehen sein. Bezüglich der Ausstellung und Einziehung der Flößerpatente wird im Uebrigen nach denselben Grundsätzen vorgegangen werden, welche in den Artikeln XVI. und XVII. ausgesprochen sind.

Eines Patentes nach Vorschrift des Artikel XIV. bedürfen die Flösse nicht. Jedoch muß der Führer jedes Flosses mit den geeigneten Papieren zur Nachweisung des Eigentümers oder Absenders und der Herkunft und Bestimmung des Flosses versehen sein, und selbe auf Verlangen der Schifffahrts-Behörde vorweisen.

#### Artikel XXXVI.

Die Regierungen der Uferländer verpflichten sich, jede für ihren Theil, jene Arbeiten ausführen zu lassen, welche die Uferstaaten-Commission im gemeinsamen Einverständnisse, im Sinne des Artikels XVII., Nr. 3 des Pariser Tractates vom 30. März 1856, als nothwendig erkennen wird.

Die Deckung der Herstellungs- und Erhaltungskosten dieser Arbeiten hat in Gemäßheit des Artikels XXI., Nr. 2 der gegenwärtigen Schifffahrtsacte zu geschehen.

#### Artikel XXXVII.

Zum Behufe der Vollziehung der Bestimmungen des vorigen Artikels wird die Commission Sachverständige beauftragen, nacheinander die verschiedenen Theile der Donau von dem Punkte, wo sie schiffbar wird, bis Isaktscha zu befahren, um die Beschaffenheit der physischen Hindernisse, welche der Strom dermalen darbietet, zu untersuchen und sodann die ihnen nothwendig erscheinenden Arbeiten zu bezeichnen.

Es versteht sich, daß die unter dem Namen des Eisernen Thores bekannte Stromstrecke verzugsweise einen Gegenstand dieser Untersuchung zu bilden habe.

Die Commission wird hierauf nach den Ergebnissen dieser Studien im gemeinsamen Einverständnisse jene Arbeiten bezeichnen, welche in die im vorigen Artikel erwähnte Kategorie zu fallen haben.

#### Artikel XXXVIII.

Was die Schiffbarkeit des Stromes von Isaktscha abwärts betrifft, wird die Uferstaaten-Commission sich nach den im Artikel XVII. Nr. 4., und Artikel XVIII. des Pariser Tractates vom 30. März 1856 enthaltenen Bestimmungen richten.

#### Artikel XXXIX.

Die Regierungen der Uferländer versprechen, im Interesse des Verkehrs und der Schifffahrt auf der Donau alle Sorgfalt zu verwenden, um die Schiffbarkeit dieses Flusses immer mehr durch Maßnahmen zu verbessern, welche, ohne in die Kategorie der verbindlichen Arbeiten im Sinne des Artikels XXXVI. zu fallen, ihnen dennoch nützlich oder nothwendig erscheinen werden.

#### Artikel XL.

Es sollen keine Strom- oder Uferbauten auf der Donau gestattet werden, welche der Schiffbarkeit dieses Stromes nachtheilig werden könnten.

Die Regierungen der Uferländer werden überdies die nöthigen Vorkehrungen treffen, auf daß Mühlen oder andere Kunstanlagen irgend einer Art, welche auf diesem Strome

bestehen, oder künftig errichtet werden, der Schifffahrt nie eine Hemmung verursachen können.

Auch soll der freie Durchlaß durch die Brücken den Schiffen und Flößen so schnell als möglich gewährt werden.

#### Artikel XLI.

Die an den Ufern der Donau bestehenden Leinpfade sollen, in so weit es das Bedürfniß der Schifffahrt erheischt, in gutem Stand erhalten werden.

Die Schiffsführer sind für allen durch die Mannschaft oder die Zugthiere ihrer Fahrzeuge an den Leinpfaden oder in deren Nähe angerichteten Schaden verantwortlich.

#### Artikel XLII.

Die Regierungen der Uferländer machen sich verbindlich, jede in ihrem Gebiete, die nöthigen Vorkehrungen zu treffen, damit Lade- und Landungsplätze zur öffentlichen Benützung nach Maßgabe des sich zeigenden Bedürfnisses hergestellt werden, und damit auch, so weit es sich erzwecken läßt, eine genügende Anzahl von Magazinen und Lagerplätzen für die Waaren vorhanden sei.

#### Artikel XLIII.

An allen geeigneten Orten der Donau sollen Pegel errichtet werden und regelmäßige Beobachtungen des Wasserstandes stattfinden.

#### Artikel XLIV.

Die permanente Uferstaaten-Commission wird innerhalb der Grenzen ihres Wirkungskreises über die Ausführung und Aufrechthaltung der Bestimmungen der gegenwärtigen Schifffahrtsacte wachen.

Eine weitere Verständigung wird diesen Wirkungskreis so wie die besonderen Bestimmungen über die organischen Einrichtungen der Commission feststellen.

#### Artikel XLV.

In Allem, was nicht durch gegenwärtige Schifffahrtsacte geregelt ist, bleiben die bereits bestehenden Verträge, Conventionen und Verabredungen zwischen den Uferstaaten in Wirksamkeit.

#### Artikel XLVI.

Die gegenwärtige Schifffahrtsacte soll mit dem 1. Jänner 1858 in Kraft treten, und die Regierungen der Uferländer werden sich gegenseitig die erforderlichen Mittheilungen über die Vollzugsmaßregeln machen.

#### Artikel XLVII.

Diese Schifffahrtsacte wird ratificirt und die Ratificationen werden zu Wien binnen sechs Wochen, oder wenn möglich früher ausgewechselt werden.

Zur Urkund dessen haben die respectiven Abgeordneten dieselbe unterzeichnet und mit ihrem Wappensiegel versehen.

So geschehen zu Wien den siebenten Tag des Monates November des Jahres Eintausend achthundert sieben und fünfzig.

(L. S.) F. S. von Daxenberger.

(L. S.) F. S. von Blumfeld.

(L. S.) G. A. Davoud.

(L. S.) Adolph Müller.

Abschrift

circulare von der Administration der ersten kk. priv.  
Donau-Dampfschiff-Fahrts-Gesellschaft

Reglement

das Begegnen und Ausweichen der Dampfboote betreffend.

1. Wenn sich 2 Dampfboote im Entgegenfahren begegnen, so soll ein jedes in der Regel, ohne daß deshalb ein Zeichen zu geben ist, links ausweichen. Dabei hat der Kapitän des aufwärts fahrenden Schiffes immer mit besonderer Rücksicht gegen das abwärts fahrende vorzugehen und diesem das beste Fahrwasser freizulassen.
2. findet der Kapitän des aufwärtsfahrenden Bootes, daß dem abwärtsfahrenden Schiffe durch das Ausweichen oder durch das Verbleiben auf rechter Seite eine bessere, sichere und bequemere Bahn geboten wird, so hat derselbe dieses sogleich zu signalisieren und der Kapitän des abwärts fahrenden Bootes, das Signal zum Zeichen, daß er es wahrgenommen habe, ohne Verzug durch das gleiche Signal zu erwidern, worauf das gegenseitige Ausweichen rechts stattfindet.  
Dieses Signal besteht bei Tage in dem Aufziehen einer blauen Flagge, bei Nacht in der Befestigung einer rothfarbigen Laterne unter dem Bugspriet. Diese Signale, bei Tag die blaue Flagge, bei Nacht die bereits angezündete rothe Laterne müssen fürden erwähnten Fall immer in Bereitschaft stehen. Es wird übrigens hiermit strenge verboten, diese Signale bei Tag oder bei Nacht ohne gewichtigen Grund in Anwendung zu bringen, es versteht sich also, daß jedes Schiff, welches einem anderen begegnet, sich immer strenge auf die linke Seite halten muß und wenn die unausbleibliche Nothwendigkeit vorhanden wäre, eine Ausnahme von dieser Regel zu machen (was nur sehr selten geschehen kann, da die Kunst Mittel bietet, es zu verhüten), so ist sogleich, unter dem gewöhnlichen, ein zweiter umständlicher Rapport abzufassen und der Direktion einzusenden, worin der Kapitän die Umstände anführt, welche ihn dazu nöthigten. Ebenso hat auch der Kapitän des anderen Schiffes einen Bericht zu erstatten, ob dieses Verfahren von ihm gebilligt wurde.
3. Wenn ein Dampfboot, einem anderen, in der gleichen Richtung gehenden vorbeifahren will, so hat dasselbe diese Absicht durch fünf Schläge auf die Schiffglocke und durch in § 2 vorgeschriebenen Signal anzuzeigen. Das vorausgehende Schiff hat sodann, soviel es das Fahrwasser zuläßt, links auszuweichen und das vorfahrende Boot, so viel thunlich ist, rechts vorbeizufahren.
4. Sollte sich jedoch das vorausfahrende zum Links Ausweichen aufgeforderte Dampfboot an einer engen Passage befinden, oder durch demselben angehängten Schleppschiffe die Passage derart sperren, daß es dem Schiffe, welches vorbeifahren will, nicht hinreichenden Raum lassen kann, so hat der an Bord befindliche Kapitän dies durch das Läuten der Schiffglocke anzuzeigen, und es ist dann der Kapitän des nachfahrenden Schiffes gehalten, die Maschine so langsam gehen zu lassen, bis demselben von dem Kapitän des vorausfahrenden Bootes durch zweimaliges schnell nacheinander folgendes Läuten das Aufhören des Hindernisses signalisiert wird, worauf das nachfahrende Dampfboot dem vorausgehenden rechts vorbeifährt.
5. Jedes Dampfboot, welches während der Nacht an einem außergewöhnlichen Orte — worunter alle jene Plätze zu verstehen sind, an welchen keine Landungsbrücken sich befinden — soll eine hellbrennende grüne Laterne am Maste hängen haben.
6. Alle Dampfboote, welche während der Nacht fahren, sollen stromaufwärts an ihrem Maste zwei hellbrennende Laternen haben, stromabwärts aber soll diesen zweien noch eine dritte am halben Maste hängend beigefügt werden.  
Das Aufhißen dieser Laternen hat spätestens eine Viertelstunde nach Sonnenuntergang zu geschehen.

7. Die Durchfahrt zwischen Mühlen, Schiffen oder Brücken hat stets mit größter Vorsicht und nach vorhergegangener Überlegung zu geschehen, selbst wenn durch eine solche Vorsichtsmaßregel einiger durch die Umstände gebotener und zu rechtfertigender Aufenthalt entstehen sollte.
8. Ist ein Dampfboot aufgefahren oder demselben etwas Ungewöhnliches begegnet, wodurch es der Hilfe eines anderen sich nahenden Dampfbootes bedarf, so hat dasselbe bei Tag eine Signalflagge, bei Nacht aber eine hellbrennende rothe Laterne halben Mast hoch aufzuziehen, und die Schiffsglocke ertönen zu lassen, worauf das vorbeifahrende Schiff gehalten ist, an Bord des nothleidenden zu steuern, und jede mögliche verlangte Hilfe zu leisten.
9. fährt ein Dampfboot im Nebel oder liegt dasselbe wegen Nebels vor Anker, so sind in Zwischenräumen von 5 zu 5 Minuten Zeichen durch 5 Schläge auf die Schiffsglocke geben zu lassen, um das Zusammenstoßen mit anderen Schiffen zu vermeiden.

Wien am 1. März 1846

gez. Joh. Freih. von Sina  
R. Puthon

## QUELLEN-NACHWEIS

### I. Literatur

- |                     |  |
|---------------------|--|
| Alckens A.          | Münchner Forscher und Erfinder des 19. Jahrhunderts, 1965.   |
| Chrobak Werner      | Politische Parteien, Verbände und Vereine 1869—1913, in: Verhandlungen des Historischen Vereins für die Oberpfalz und Regensburg 1979 S. 137—223.          |
| DDSG                | 150 Jahre Österreichische Dampfschiffahrt. 150 Jahre DDSG 1979, Tafeln 2, 3, 4.  |
| Friedrich Otto      | Die erste Dampfschiffverbindung Regensburg—Linz, in: „Deutscher Hausschatz“ 1910.  |
| Hinterleitner Adolf | Die Geschichte der Rhein-Main-Donau-Verbindung, in: „Das Bayerland“ Nr. 11/1927 S. 331.  |
| Huber Heinrich      | Die Anfänge der bayerischen Donaudampfschiffahrt, in: „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ 1934 66. Jg. Seiten 66—72.  |
| Michels             | Unvergessene Dampfschiffahrt auf Rhein und Donau, Mestra, Darmstadt (Bildband).  |
| Rudi A. Gustav      | 75 Jahre Bayerische Donau-Dampfschiffahrt, in: „Das Bayerland“ Nr. 17/1913.  |
| Neweklowsky Ernst   | Die Schiffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau. Bd. 2 S. 13—100. Bd. 3 S. 277—340.  |
| Scherer Hans        | Vom Raddampfer zum Schubverband 1974 S. 7 und 8.   |
| Zimmermann Joseph   | Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Regensburg im 19. Jahrhundert und zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Dissertation — Laßleben Verlag, Kallmünz 1934. |

### II. Urkunden

Staatsarchiv Amberg  
 Vermessungsamt Regensburg  
 Staatsarchiv München  
 Bayer. Hauptstaatsarchiv München  
 Archiv des Bayerischen Landtags (Protokolle 1863, Beilage XVI)

## Bild-Nachweis

### Abbildung

- 1 Auf dem Dampfschiff „Maria Anna“ 1837 (von Rudolf von Alt). Staatliche Graphische Sammlung München.
- 2 „Ludwig I.“ das erste Dampfschiff der Bayerisch-Württembergischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vor der Steinernen Brücke in Regensburg. Museum der Stadt Regensburg.
- 3 Karte des Kanal-Verlaufs von 1835. Deutsches Museum München.
- 4 Der Kanalhafen von Nürnberg. Aus: Alexander Marx: Pittoreske Ansichten des Ludwig-Donau-Main-Kanals 1845.
- 4 a Mündung des Donau-Mayn-Canals bei Kelheim in die Donau. Stahlstich von Metzgeroth um 1845. Aus H. Bleibrunner: Niederbayern, 2. Bd.
- 5 Die SchiffsstraÙe Rhein-Main-Donau im Wandel der Zeiten. „Das Bayerland“ Nr. 11/1927.
- 6 Lageplan der Donau-Insel Wöhrd; links der Standort der Maffei'schen Maschinen-Werkstätten, rechts der Dampfschiff-Hafen. März 1881. Vermessungsamt Regensburg.
- 7 „Prinz Otto“ von der Bayerisch-Württembergischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft (übernommen von der Staatl. Bayerischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Salzburger Museum Carolino Augusteum).
- 8 Lageplan des Regensburger Dampfschiff-Hafens 1838. Vermessungsamt Regensburg.
- 9 Donau-Dampfer bei Ingolstadt (um 1860). Stadtarchiv Ingolstadt.
- 10 Rhein-Main-Donau-Kanal Stand Frühjahr 1981. Rhein-Main-Donau AG.

