

# Beilage

zu

## Nr. 51 des Central-Blatts für das Deutsche Reich.

Berlin, Freitag, den 4. Dezember 1896.

### Betriebsordnung für den Kaiser Wilhelm-Kanal.

#### Abchnitt I.

#### Allgemeine Bestimmungen.

##### §. 1.

Jeder Schiffsführer, der den Kanal befährt, muß einen auf Verlangen ihm auszuhändigenden Abdruck dieser Betriebsordnung, die auch für das Rechtsverhältniß zwischen Kanalverwaltung und ihm bezw. seinem Vheber maßgebend ist, an Bord haben und ist für die genaue Befolgung ihrer Vorschriften, sowie derjenigen des in Anlage 3 beigefügten Zollregulativs für den Kaiser Wilhelm-Kanal, durch die gesammte Besatzung seines Fahrzeuges verantwortlich.

Das deutsche Reich übernimmt keinerlei Verpflichtung zur Ersatzleistung für Schäden, welche die Schiffe im Kanal erleiden, selbst wenn ein Verschulden der Kanallootsen oder anderer Angestellter der Kanalverwaltung dabei in Frage kommt.

##### §. 2.

Der Kanal darf von Schiffen aller Nationen nach Zahlung der in dem dieser Betriebsordnung beigefügten Tarif festgesetzten Abgaben bei Tag und bei Nacht befahren werden, sofern folgende Dimensionen nicht überschritten werden:

Tiefgang: 8 Meter,

größte Breite: 20 Meter,

Länge: 135 Meter,

Mastenlänge: 40 Meter über der Wasserlinie.

Schiffe von mehr als  $6\frac{1}{2}$  Meter Tiefgang sind dem Eingangshafenamt vorher anzumelden, damit dieses in der Lage ist, rechtzeitig die bezüglich der Kreuzung mit anderen Schiffen erforderlichen Anordnungen zu treffen.

Fremde Kriegsschiffe und Kriegsfahrzeuge dürfen in den Kanal nur nach vorgängiger, auf diplomatischem Wege zu erwirkender Genehmigung einlaufen.

##### §. 3.

Die Kanalverwaltung behält sich vor,

- a) offene oder nicht voll gedeckte Fahrzeuge, wenn sie nicht mindestens 0,50 m Freibord haben,
- b) Schiffe, die eine Deckslast führen, welche ihre Stabilität oder Manövrierfähigkeit erheblich beeinträchtigt,
- c) Schiffe, deren mangelhafte Manövrierfähigkeit im Kanal erfahrungsmäßig feststeht, oder die in Bezug auf ihr Schiffspersonal zu Bedenken Anlaß geben,

ganz zurückzuweisen oder ihre Zulassung zur Kanalfahrt von der Erfüllung bestimmter Bedingungen abhängig zu machen.

##### §. 4.

Holzflöße, Bagger, Lastprähme, Scheiben und andere schwimmende Gefäße oder Maschinen dürfen nur mit besonderer, für jeden einzelnen Fall nachzusuchender Genehmigung des Kaiserlichen Kanal-amts und unter genauer Beobachtung der von diesem festzusetzenden Bedingungen und Vorschriften durch den Kanal geführt werden.

Die zu zahlende Abgabe wird für jeden einzelnen Fall vom Kanalamt festgesetzt.

f. Centr.-Bl.  
1895, S. 279 ff.



§. 5.

Dampfer dürfen beim Durchfahren des Kanals ihre eigene Maschinenkraft benutzen, jedoch behält sich die Kanalverwaltung ausdrücklich vor, in besonderen Fällen, namentlich, wenn die eigene Geschwindigkeit im Kanal nicht 8 km in der Stunde erreicht, das Durchschleppen derselben oder die Mitnahme von Begleitdampfern anzuordnen.

Was hier, wie überhaupt in dieser Betriebsordnung für Dampfer angeordnet ist, gilt ebenso für alle durch Maschinen bewegten Fahrzeuge, mögen jene durch Elektrizität, Benzin, Petroleum oder sonstwie getrieben werden.

§. 6.

Segelschiffe, welche

- a) den ganzen Kanal durchfahren wollen, ohne Ansehung ihrer Größe,
  - b) nach Orten am Kanal oder den mit ihm in Verbindung stehenden Wasserstraßen bestimmt sind und mehr als 35 Registertons Brutto-Raumgehalt haben,
- unterliegen dem Schleppzwange.\*)

§. 7.

Segelschiffe, die nicht geschleppt werden, dürfen sich nur bei mehr als halbem Winde der Segel bedienen, andernfalls müssen sie treideln.

Das Segeln bei Nacht und bei unsichtigem Wetter, sowie das Kreuzen im Kanal ist verboten, Treideln nur erlaubt, soweit es durch Menschenkraft möglich ist.

§. 8.

Alle den Kanal befahrenden Schiffe, soweit sie nicht durch §. 10 besonders davon befreit sind, sind dem Lootsenzwang unterworfen.

Ob geschleppte Schiffe außer dem auf dem Schleppdampfer befindlichen Lootsen noch besondere Lootsen haben müssen, entscheidet die Kanalverwaltung.

§. 9.

Der Lootsenzwang beginnt:

- a) für die von der Elbe kommenden Schiffe: auf der Rhede bei Brunshüttel,
- b) für die aus der Ostsee kommenden: beim Zollwachtschiff bei Friedrichsort,
- c) für die von Kiel kommenden: auf der Holtenauer Rhede,
- d) für die von Rendsburg und der Obereider kommenden Schiffe: bei der Einfahrt in das Kanalgebiet bei km 65.

§. 10.

Befreit vom Lootsenzwange sind nur diejenigen Segelschiffe, welche dem Schleppzwange nicht unterliegen, sowie kleine offene Dampf- und Motorboote; jedoch ist das Kanalamt befugt, weitere Befreiungen eintreten zu lassen.

§. 11.

Die Kanallootsen üben außer dem Lootsendienst die zollamtliche und innerhalb der ihnen erteilten Befugnisse die polizeiliche Aufsicht auf den betreffenden Schiffen bezw. Schleppzügen aus.

§. 12.

Die Kanallootsen sind in der Regel stationirt:

- a) In Brunshüttel auf der Rhede vor den Molen;
- b) in Holtenau in der Nähe des Zollwachtschiffs zu Friedrichsort, und für aus Kiel kommende Schiffe auf der Holtenauer Rhede;
- c) im Lootsenhause bei Mübbel (km 57), wo für die den ganzen Kanal durchfahrenden Schiffe der Regel nach Lootsenwechsel eintritt.

§. 13.

Ein Schiff, welches einen Kanallootsen wünscht, hat bei Tage am Vortopp die nationale Lootsenflagge oder das Signal P T des Internationalen Signalbuchs, beides mit dem Antwort-Wimpel dieses Signalbuchs darunter zu heißen; bei Nacht sind zwei weiße Laternen nebeneinander am Bug zu zeigen.

\*) Die besonderen Vorschriften über das Schleppen von Fahrzeugen durch den Kanal s. unter Abschnitt VII §§. 46—61.



Gegen Signale, als „Verstanden“ werden von den Lootsenstationen nicht gemacht; nur wenn aus irgend einem Grunde Lootsen nicht an Bord geschickt werden können, werden von den Lootsenstationen:

- a) bei Tage der Wimpel D des Internationalen Signalbuchs unter der Reichsdienstflagge,
- b) bei Nacht 2 rothe Laternen untereinander

gezeigt.

Die Lootsenfahrzeuge bezeichnen, wenn es nöthig ist, ihre Lage durch Abbrennen von Fackelfeuer.

#### §. 14.

Lootspflichtige Schiffe, die

- a) aus der Untereider kommend, in den Kanal gehen, können ihren Kanallootsen schon bei dem Lootsenhause zu Rübbel an Bord nehmen, jedoch fährt der Lootse bis zum Eintritt in das Kanalgebiet bei km 65 nur als Passagier mit;
- b) von Orten an der Kieler Förde aus in den Kanal gehen, können ihren Kanallootsen schon vor ihrer Abfahrt erhalten, wenn sie diesen Wunsch rechtzeitig unter genauer Angabe von Ort und Zeit der Abfahrt dem Hafenkapitän zu Holtztau mittheilen und entweder selbst den Lootsen von der Lootsenstation zu Holtztau abholen, oder sich verpflichten, die durch seine Beförderung an Bord entstehenden baaren Auslagen dem Lootsen zu erstatten;
- c) von einem am Kanal oder bei Rendsburg belegenen Schiffsliegeplaz aus ihre Fahrt durch den Kanal antreten wollen, haben die Bestellung des Kanallootsen unter genauer Angabe von Ort und Zeit der Abfahrt bei der nächstgelegenen Lootsenstation zu beantragen. Dem Lootsen ist gleich bei seiner Ankunft an Bord das vorgeschriebene Wegegeld (s. Anl. 2 Abschnitt 1 Nr. III) zu entrichten.

Auf das gleiche Wegegeld haben diejenigen Lootsen Anspruch, die von einem Schiffe, das seine Fahrt an einem der unter c bezeichneten Plätze beendigt, dort abgesetzt werden.

Die Lootsen sind verpflichtet für die so empfangenen Beträge auf Verlangen Quittung zu leisten.

#### §. 15.

Der Lootse stellt seine Erfahrungen und seine Ortskenntnisse dem Schiffer zur Verfügung und ist für alle seine Anordnungen der Kanalverwaltung aber auch nur dieser verantwortlich.

Der Schiffsführer ist für die richtige und pünktliche Ausführung der vom Lootsen ergangenen Anordnungen verantwortlich, auch ist er verpflichtet, jenen von etwa vorhandenen besonderen Manövrereigenschaften seines Schiffes rechtzeitig in Kenntniß zu setzen, sowie ihm alle etwa weiter gewünschte Auskunft über die Eigenschaften seines Schiffes eingehend zu ertheilen.

#### §. 16.

Die mit der Führung oder Bewachung eines Schiffes betrauten Kanallootsen haben während ihres dienstlichen Aufenthalts an Bord Anspruch auf unentgeltliche Theilnahme an den regelmäßigen Mahlzeiten des Schiffsführers, sowie im Bedarfsfalle auf angemessene reinliche Unterkunft an Bord.

Alle den Kanal befahrenden Schiffe sind verpflichtet, Kanallootsen auf ihr Verlangen mitzunehmen und ihnen gegen eine vom Lootsen direkt zu zahlende Vergütung von

15 Pf.	für das Frühstück,
40 = = =	Mittagessen,
25 = = =	Abendbrot

die Theilnahme an den oben bezeichneten Mahlzeiten zu gestatten.

### Abchnitt II.

#### Vorbereitung für die Kanalfahrt.

#### §. 17.

Jedes Schiff, welches den Kanal befahren will, hat das für die Kanalfahrt bestimmte Anmeldeformular nach dem vorgeschriebenen Muster (vgl. Anl. 2 Abschnitt II) in zweifacher Ausfertigung wahrheitsgetreu ausgefüllt, sowie den Meldebrief und sonstige, für die Berechnung der Kanalabgaben maßgebende Schiffspapiere zur Abgabe an der Eintrittsmündung bereit zu halten.



§. 18.

Die Zollzeichen (Flagge und Leuchte gemäß §§. 2 und 5 des Zollregulativs) sind bereit zu halten; gegebenenfalls ist der Lootse zu benachrichtigen, daß sie von der Kanalverwaltung ermiethet werden sollen.\*)

§. 19.

Segelschiffe haben sämtliche Segel festzumachen, die Masten über Backbord scharf anzubrasen, den Klüverbaum einzunehmen, eine genügend starke Schlepptrasse bereit zu legen und sich überhaupt klar zum Eingeschlepptwerden zu machen.

§. 20.

Im Uebrigen sind folgende Vorbereitungen zu treffen:

1. Schiffe von mehr als 50 Registertons Brutto-Raumgehalt müssen einen Bug- und einen genügend starken Heckanker zum sofortigen Fallen bereit halten;
2. sämtliche Boote sind einzuschwingen bezw. aufzutoppen, mit Ausnahme eines, welches zum sofortigen Ausfahren von Leinen und zu Rettungszwecken bereit sein muß. Dieses ist entweder an der Steuerbordsseite ausgeschwungen zu halten oder im Schlepp zu führen;
3. die Stangen sind zu streichen, wenn sie höher als 40 Meter über Wasser sind;
4. an beiden Seiten, vorn und achtern, sind für das Einlaufen und Durchschleusen Leinen mit aufgesteckten Wurfleinen, sowie an den Schiffsseiten Fender bereit zu halten, welche jedoch nicht aus einem versinkbaren Material angefertigt sein und keine hervorstehenden Metallbeschlagtheile haben dürfen;
5. Dampfschiffe müssen ihre Dampfespritze mit genügenden Schlauchlängen zum sofortigen Gebrauch bei etwa ausbrechendem Feuer bereit halten;
6. geladene Geschütze sind zu entladen.

Es sind ferner bereit zu legen:

a) bei Tagfahrten:

3 schwarze Bälle oder Körper, jeder von 65 cm Durchmesser, welche auf je 1 m Entfernung mit einander verbunden sind;

b) bei Nachtfahrten:

3 rothe Lichter in kugelförmigen Laternen, jede von mindestens 25 cm Durchmesser, sowie einige weiße Laternen. Sämmtliche Laternen sind derart anzubringen, daß sie von außenbords nicht gesehen werden können.

### Abchnitt III.

#### Einlaufen in den Vorhafen und Durchschleusen.

§. 21.

Lootspflichtige Dampfer und Schleppzüge dürfen nur unter Leitung von Kanalbooten in die Vorhäfen des Kanals einlaufen, Segelfahrzeuge aller Art — abgesehen von Nothfällen — ausschließlich im Schlepp von Dampfern der Kanalverwaltung. Letztere haben zum Zeichen, daß sie eingeschleppt werden wollen, die Nationalflagge in dem der Kanalmündung zugekehrten Wank des Großmastes zu zeigen.

Nicht lootspflichtige Dampfer dürfen nur einfahren, wenn durch Signal die Einfahrt freigegeben ist, und zwar in diejenige Schleuse, die durch Signal (Anl. 1 Nr. 6 und 7) bezeichnet ist; sie haben hierbei allen Anordnungen, die ihnen von Beamten der Kanalverwaltung erteilt werden, unweigerlich nachzukommen. Größeren ebenfalls einfahrenden oder ausfahrenden Schiffen, sowie Schleppzügen haben sie unter allen Umständen aus dem Wege zu gehen bezw. jene vorausfahren zu lassen.

§. 22.

Die Reihenfolge der Zulassung zur Einfahrt in den Kanal bestimmt sich im Allgemeinen nach der Zeit der Ankunft auf der Rhede, jedoch ist die Hafenbehörde berechtigt, davon abweichende Anordnungen zu treffen.

Zur Unterstützung beim Ein- und Auslaufen dienen Dampfer der Kanalverwaltung. Für diese Hilfsleistung werden besondere Gebühren nicht berechnet.

Nachrichtlich wird bemerkt, daß die Stellung der Thorflügel in den Schleusen bei Nacht durch zwei, an jedem Flügel an der der Fahrtrichtung zugekehrten Seite neben der Schlagsäule über einander

\*) Die Miete beträgt 2 M für jede Fahrt. Die Zollzeichen sind dem Lootsen beim Verlassen des Schiffes mitzugeben. Bei Beschädigung oder Verlust der Zollzeichen ist in dem von der Kanalverwaltung festzusetzenden Betrage Entschädigung zu leisten.

angebrachte Lichter zu erkennen ist. Bei geschlossenen Thoren zeigen sich 4 Lichter im Quadrat; die Lichter der Einfahrtsthore zeigen rothe, die der Ausfahrtsthore grüne Farbe.

§. 23.

Für die Feststellung und Zahlung der Kanalabgaben und Schleppgebühren und die Kontrolle darüber, wie behufs der zollamtlichen Abfertigung, hat jedes in den Kanal eintretende Schiff auf Verlangen der Hafenbehörde in der Einfahrtsschleuse oder an einer von der Hafenbehörde zu bestimmenden Stelle des Binnenhafens festzumachen.

#### Abchnitt IV.

#### Fahrt durch den Kanal.

§. 24.

Bezüglich des Ausweichens, der Führung von Lichtern u. s. w. gelten die Bestimmungen der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens von Schiffen auf See vom 7. Januar 1880 (Reichs-Gesetzbl. S. 1) und der sie abändernden Kaiserlichen Verordnung vom 16. Februar 1881 (Reichs-Gesetzbl. S. 18) mit den aus dieser Betriebsordnung sich ergebenden Modifikationen.

§. 25.

Die Fahrgeschwindigkeit über dem Grund darf 15 km = 8,1 Seemeilen in der Stunde, sofern dem einzelnen Schiffe nicht vom Kaiserlichen Kanalamt eine größere Fahrgeschwindigkeit ausdrücklich erlaubt ist, nicht überschreiten. Sie muß unter allen Umständen auf Verlangen des Lootsen entsprechend ermäßigt werden, wenn dieser nach seinem pflichtmäßigen Ermessen von der gestatteten Fahrt Gefahren für die Kanalanlagen oder das Schiff befürchtet.

§. 26.

Außer dem im §. 25 Absatz 2 gedachten Falle ist die Fahrgeschwindigkeit rechtzeitig zu vermindern bezw. auf Anordnung des Lootsen die Maschine zu stoppen für das Passiren von:

1. entgegenkommenden Schiffen,
2. Schiffen, welche festgemacht haben,
3. Baggern und beladenen Diggerprähmen,
4. Strecken, welche durch die Signale (Anl. 1 Nr. 21) kenntlich gemacht sind,
5. Fährbuchten, und zwar hier von den durch weißen Anstrich kenntlich gemachten Stangen der elektrischen Lichtleitung an bis zur Fährbucht selbst;

ferner:

6. beim Lootsenwechsel zu Mübbel,
7. auf Anruf der Zollwachtboote oder der die Zollkontrolle ausübenden Beamten,
8. wenn von Kanalbeamten durch Schwenken einer rothen Flagge bei Tage, einer rothen Laterne bei Nacht das allgemeine Haltesignal (Anl. 1 Nr. 25) gegeben wird.

Für die Fälle zu 2—5 ist unter verminderter Geschwindigkeit eine solche Geschwindigkeit zu verstehen, die nöthig ist, einen schädlichen Wellenschlag zu verhüten.

In den Strecken zwischen den beiderseitigen Vorseignalen der Dreh- und Pontonbrücken ist die Fahrgeschwindigkeit stets so weit zu ermäßigen, daß sie höchstens 4 Seemeilen in der Stunde gleichkommt.

§. 27.

Die Fahrt durch den Kanal ist ohne jeden, nicht durch zwingende Gründe gebotenen Aufenthalt bezw. nach Anweisung der Betriebsbeamten anzutreten und zu vollenden.

Die durch ungerechtfertigten Aufenthalt unmittelbar wie mittelbar entstehenden Kosten für Zollbewachung, längere Inanspruchnahme des Lootsen, des Schleppdampfers u. s. w. haben die Schiffsführer bezw. Rheder zu tragen (s. Tarif Anl. 2).

Die Kanalverwaltung ist insbesondere berechtigt, Fahrzeuge, die ohne triftigen Grund im Kanalgebiet sich aufhalten, hinaus schleppen zu lassen und dafür die tarifmäßigen Schleppgebühren den Schiffsführern bezw. Rhedern aufzuerlegen.

Daraus, daß bei der Durchfahrt durch Festkommen des eigenen oder eines anderen Schiffes oder durch Maßnahmen, welche im Interesse eines **sicheren** Verkehrs geboten sind, Verzögerungen eintreten, können keinerlei Ansprüche auf Schadenersatz wegen Zeitversäumnis erhoben werden.

§. 28.

Sämmtliche Schiffe, welche den Kanal befahren, müssen bei Tage ihre Nationalflagge, bei Nacht außer den vorgeschriebenen Lichtern — soweit sie nicht unter Zolleuchte fahren — ein weißes Licht am Heck führen.

Bei Schleppzügen braucht das Hecklicht nur von dem letzten Schiffe geführt werden.

Schiffe, welche die Ursache sind, daß entgegenkommende an den Ausweichen festlegen müssen, führen:

- a) bei Tage eine grüne Scheibe am Heck,
- b) bei Nacht ein grünes Licht am Heck, an Stelle des weißen.

§. 29.

Es ist, falls nicht der Lootse aus besonderen Gründen ein Anderes anordnet, stets nach Steuerbord auszuweichen, kleinere Schiffe haben, soweit ihr Tiefgang es gestattet, den größeren und augenscheinlich tiefer gehenden die Mitte zu überlassen. Bagger dürfen nur an der Seite passirt werden, welche durch Signal als „frei“ bezeichnet ist.

Segelnde Schiffe haben die in Fahrt befindlichen Fahren stets an der der Fahrtrichtung dieser entgegengesetzten Seite zu passiren.

§. 30.

Es muß stets gut Ausguck sowohl nach vorn wie nach hinten gehalten werden.

§. 31.

In den Ausweichstellen haben die Schiffe — und zwar nach Vorschrift des §. 42 Nr. 3 — festzulegen, wenn das 300 Meter vor der Ausweichstelle auf dem Ufer stehende Haltesignal in Haltestellung gefunden wird. Kleinere Schiffe können durch den Hasenkapitän des Eingangshafens von dieser Verpflichtung in besonderen Fällen befreit werden.

Die Schiffe dürfen ihre Fahrt erst fortsetzen, nachdem der Weichenwärter die Aufforderung dazu erlassen hat. Diese erfolgt durch Zuruf und Niederlassen des Haltesignals, was bei Nacht durch Schwenken einer grünen Laterne kenntlich gemacht wird.

§. 32.

Für das Passiren der Eisenbahn-Drehbrücken bei Osterrönsfeld und Laterpfahl gelten folgende Vorschriften:

1. Zeigt das auf dem südlichen Kanalufer 600 Meter vor der Brücke aufgestellte Vorseignal bei der Annäherung eines Schiffes und mindestens noch zu der Zeit, wenn die Kommando- brücke des Schiffes den Signalmast passirt, die Stellung „freie Fahrt“, so ist das Schiff berechtigt, durchzufahren, und auch dann nicht verpflichtet festzumachen, wenn das auf dem südlichen Kanalufer, 150 Meter vor der Brücke aufgestellte Warnungssignal in Haltestellung gefunden werden sollte.

Das Vorfinden der Stellung des Vorseignals „freie Fahrt“ und die Absicht, durch- zufahren, ist durch Signal mit der Dampfpfeife: ein langer (6 Sekunden) Ton, anzuzeigen.

2. Steht das Vorseignal bei der Annäherung des Schiffes auf „Halt“, oder wird es auf „Halt“ gestellt, noch ehe die Kommando- brücke des Schiffes am Signal vorbei ist, so ist mit der Dampfpfeife das Signal „Verstanden“ durch dreimal drei kurze (1 Sekunde) Töne zu geben, und an den Dalben vor der Brücke festzulegen, falls nicht inzwischen das Warnungs- signal auf „freie Fahrt“ gestellt worden ist.

Das festgelegte Schiff darf erst loswerfen, nachdem das Warnungssignal auf „freie Fahrt“ gestellt ist.

§. 33.

Für das Passiren der Straßendrehbrücke bei Rendsburg und der Pontonbrücke bei Holtzenau gelten folgende Vorschriften:

Bei der Annäherung an das auf dem südlichen Kanalufer, 900 Meter vor den Brücken, aufgestellte Vorseignal hat das Schiff durch drei lange (6 Sekunden) Töne mit der Dampf- pfeife das Zeichen zum Deffnen der Brücke zu geben.

Das Schiff hat zu stoppen und an den Dalben festzumachen, wenn vom Vorseignal- Wärter oder von der Brücke aus das allgemeine Haltesignal (Anl. 1 Nr. 25) gegeben wird. Es darf die Fahrt erst wieder aufnehmen, wenn durch Winken mit einer grünen Flagge bezw. Laterne (Anl. 1 Nr. 26) die Aufforderung dazu ergeht.

§. 34.

Getreidelte und segelnde Schiffe dürfen ohne besondere Erlaubniß des Brückenbeamten die Dreh- brücken nicht passiren.

Müssen sie dort festmachen, so hat es zwischen den Dalben und dem Ufer zu geschehen.

§. 35.

Fahrzeuge, deren Höhe das Passiren der geschlossenen Drehbrücken gestattet, sind an vorstehende Bestimmungen (§§. 32 und 33) nicht gebunden.

§. 36.

Für das Ueberholen vorauffahrender Schiffe gelten folgende Vorschriften:

1. Derjenige, der seinen bisherigen Vordermann überholen will, hat diesem seine Absicht durch 4 kurze Töne mit der Dampfpfeife anzuzeigen.
2. Auf dieses Signal haben
  - a) getreidelte und segelnde Fahrzeuge möglichst weit nach Steuerbord auszuscheeren und dürfen dann alsbald passirt werden,
  - b) Schleppzüge, wenn sie das Vorbeifahren ihres bisherigen Hintermanns im gewöhnlichen Kanalprofil ohne Gefahr für beide Theile zulassen zu können meinen, ebenfalls möglichst weit nach Steuerbord (nur auf besondere Anordnung des Lootsen nach Backbord) auszuscheeren, geeignetenfalls an den Pollern am Ufer festzumachen und jenem durch zwei lange Töne anzuzeigen, daß er nun vorbeifahren kann; andernfalls aber fünf kurze Töne mit der Dampfpfeife zu geben, ihre Fahrt bis zur nächsten Ausweiche bezw. bis zum Audorfer See fortzusetzen, dort unter möglichster Verminderung der Fahrgeschwindigkeit nach Steuerbord auszuscheeren bezw. zu stoppen und festzumachen und durch zwei lange Töne mit der Dampfpfeife anzuzeigen, daß nunmehr vorbeigefahren werden darf.
3. Einzelfahrende Dampfer dürfen von anderen, wenn diese größeren Tiefgang als 1,5 m haben, nur im Audorfer See oder in den Ausweichen überholt werden, nachdem die oben zu 1 und 2 b am Ende bezeichneten Signale gewechselt sind.
4. Auf dieselben Stellen ist das Ueberholen von Schleppzügen durch tiefer als 6,5 m gehende Schiffe beschränkt.
5. In allen Fällen hat das überholende Schiff beim Vorbeifahren die Fahrgeschwindigkeit so weit zu vermindern, daß kein schädlicher Sog entstehen kann.

Fahrzeuge der Kanalverwaltung und zur Zollaufsicht auf dem Kanal dienende Fahrzeuge sind an vorstehende Bestimmungen nicht gebunden und müssen stets, wenn sie die Absicht des Ueberholens durch das oben zu 1 bezeichnete Signal zu erkennen geben, vorbeigelassen werden; das Schiff, das überholt wird, hat nach Möglichkeit nach Steuerbord auszuweichen und seine Fahrt zu mindern.

§. 37.

Außer den in den §§. 32, 33 und 36 vorgeschriebenen Signalen mit der Dampfpfeife ist diese in Gebrauch zu nehmen:

1. bei Nebel und unsichtigem Wetter, und zwar geben westwärts steuernde Schiffe **einen**, ostwärts steuernde **zwei** schnell hintereinander folgende lange Töne jede Minute;
2. bei Annäherung an fahrende oder festliegende Schiffe, Boote, Bagger, Baggerprähme, an die durch Signal bezeichneten Stellen (§. 26 Nr. 4) und Fähren, und zwar bei den durch weißen Anstrich kenntlich gemachten Stangen der elektrischen Lichtleitung;
3. beim Eintritt in die scharfen Kurven zwischen Lebensau und Holtenau;
4. bei plötzlichen Havarien an Schiff oder Maschine, welche ein sofortiges Halten bedingen. In diesem Falle sind als Warnungssignal mit der Dampfpfeife fortwährend **kurze Töne** zu geben, bis das Signal Nr. 43 gegeben ist.

§. 38.

Beim Insihtkommen von entgegenschreitenden größeren Schiffen, sowie vor den Drehbrücken und der Pontonbrücke sind die Anker zu befehen und zum sofortigen Fallen klar zu halten.

§. 39.

Die Entfernung vom Vordermann darf bei fahrenden Schiffen nicht weniger als etwa 1000 Meter betragen.

§. 40.

Verengungen des Fahrwassers durch Baggerarbeiten oder aus anderen Ursachen haben die westwärts steuernden Schiffe und Schleppzüge in der Regel zuerst zu passiren. Glaubt jedoch ein ostwärts steuerndes Schiff, welches starken Wind und Strom von hinten hat, an solchen Stellen einem entgegen-

kommenden Schiffe oder Schleppzuge, dem es unter den obwaltenden Umständen ein Leichtes ist, auszuweichen, bezw. zu stoppen, ohne eigene Gefährdung nicht ausweichen zu können, so hat es, um dies anzuzeigen, das Warnungssignal Nr. 43 mit der Dampfpfeife oder Sirene zu geben, worauf das entgegenkommende Schiff oder der Schleppzug mit 3 kurzen Tönen antwortet, stoppt bezw. ausweicht und das ostwärts steuernde Schiff zuerst passiren läßt.

### Abchnitt V.

#### Allgemeine Verbote.

##### §. 41.

Verboten ist:

1. das Anker im Kanal, mit Ausnahme der als Ausweichstellen dienenden Obereiderseen und unvermeidlicher Fälle auf Anordnung des Lootsen;
2. das Ueberbordwerfen von Ballast, Kohlen, Asche oder sonstigen Gegenständen, welche das Fahrwasser verschlechtern oder behindern können;  
Ist etwas derartiges über Bord gefallen, so ist davon sofort dem Lootsen, unter Angabe des Ortes und der Menge, Anzeige zu machen. Versuche zur Wiedererlangung über Bord gefallener Gegenstände dürfen während der Fahrt nicht gemacht, können aber auf Antrag von dem Kanalamt auf Kosten des Antragstellers angeordnet werden;
3. das Schießen, Jagen und Fischen auf dem Kanal;
4. das Festmachen an den Stangen der Telegraphen- und Lichtleitung;
5. das Stechen mit Haken und Schiebestangen in die Böschungen über, wie unter Wasser;
6. der Gebrauch der Dampfpfeife und der Sirene außer in den Fällen und in der Art, die von der Betriebsordnung vorgeschrieben sind.

### Abchnitt VI.

#### Besondere Vorkommnisse.

##### §. 42.

#### Anlegen und Festmachen.

1. In der Regel darf nur an den Ausweichstellen, an den Leitwerken der Schleusen, an den Dalben vor den Drehbrücken bis zum Deckungssignal, soweit diese nicht durch rothen Anstrich der Köpfe als nicht zum Anlegen bestimmt bezeichnet sind, an den Kais, Ladebrücken und Dalben der Innenhäfen und an den Ladestellen des Kanals festgemacht werden.
2. Im Nothfall sowie im Falle des §. 36 zu 2b darf auch an den Pollern festgelegt werden, welche längs des ganzen Kanals angebracht sind.
3. In der Regel soll an der Steuerbordsseite festgelegt werden; an der Backbordsseite darf dies nur dann geschehen, wenn starker Wind von Backbord quer zum Kanal steht.
4. Zum Festmachen dürfen, außer in den Innenhäfen, Stahltrossen nicht verwendet werden.

##### §. 43.

#### Festliegen.

1. Auf jedem festgelegten Schiffe sind Leute und Werkzeuge zum Ziehren bezw. Rappen der Trossen bereit zu halten.
2. Die das Fahrwasser sperrenden Trossen müssen gesieht werden, wenn ein anderes Schiff passiren will.
3. Das Probiren der Schiffsmaschinen ist an den Anlegeplätzen nur unmittelbar vor dem jedesmaligen Abgange gestattet, darf nur mit der zulässig geringsten Dampfkraft ausgeführt und nicht über wenige Minuten ausgedehnt werden.
4. Im Kanalprofil festliegende Schiffe haben während der Dunkelheit je eine weiße Laterne vorn und hinten an der dem Fahrwasser zugekehrten Bordsseite auszuhängen.  
Bei Schleppzügen genügt es, wenn von den zunächst der Fahrinne liegenden Schiffen das vorderste am Bug, das hinterste am Heck eine weiße Laterne führt.
5. Schiffe, die in den Obereiderseen (von km 65—70,8) anker, müssen unter ihrer Ankerlaterne noch eine rothe zeigen.

§. 44.

**Ablegen.**

Wenn vor den Drehbrücken Schiffe gleichzeitig an beiden Seiten derselben festgemacht haben, so haben die von Osten kommenden Schiffe zuerst abzulegen, und die von Westen kommenden so lange zu warten, bis jene vorbei sind.

§. 45.

**Festkommen.**

1. Ist ein Schiff festgekommen, so hat es vor allen Dingen Sorge zu tragen, daß es nicht quer schlägt.
2. An Signalen sind zu heißen:
  - a) bei Tage: 3 Bälle, so, daß sie von vorn und hinten sichtbar sind;
  - b) bei Nacht: 3 rothe Laternen an derselben Stelle.Bis vorstehendes Signal gezeigt ist, sind beim Herannahen von fahrenden Schiffen fortwährend kurze Töne mit der Dampfpfeife als Warnungssignal zu geben.
3. Nur den Beamten der Kanalverwaltung steht das Recht zu, die für das Loskommen festgekommener oder die Hebung gesunkener Schiffe nöthig erscheinenden Maßregeln zu treffen und Hilfsmittel zu requiriren. Die etwa durch diese Maßnahmen entstehenden Kosten fallen dem Schiff zur Last.
4. Hilfsleistung durch passirende Schiffe ist nur mit besonderer Genehmigung der Kanalbeamten gestattet. Etwaigen Requisitionen dieser haben jene Folge zu leisten.

**Abchnitt VII.**

**Vorschriften für das Schleppen von Fahrzeugen.**

§. 46.

Zum Schleppen von Segelschiffen und anderen nicht mit eigenem ausreichenden Motor versehenen Schiffsgesäßen durch den Kanal hält die Kanalverwaltung eine Anzahl von Schleppdampfern bereit, die an den beiden Eingangspunkten des Kanals stationirt sind. Die dafür zu entrichtende Gebühr wird nach .n in Anlage 2 Nr. II festgestellten Tarif berechnet.

§. 47.

Wenn ein zu schleppendes Schiffsgesäß nicht für sich allein einen besonderen Schleppdampfer beansprucht, oder nicht nach dem allein maßgebenden Urtheil der Eingangs-Hafenbehörde wegen seiner Dimensionen oder wegen seiner für die Fahrt im Kanal nicht genügenden Manövrierfähigkeit für sich allein geschleppt werden muß, so wird es in einen der regelmäßigen bezw. nach Bedarf im Kanal verkehrenden, von Dampfern der Kanalverwaltung geführten Schleppzüge eingereiht.

§. 48.

Die Zeiten, zu welchen die regelmäßigen Schleppzüge der Kanalverwaltung abgelassen werden, werden durch Aushang an den Hafentämtern bekannt gegeben.

An den Sonntagen, den beiden Feiertagen von Weihnachten, Ostern und Pfingsten, dem Neujahrstage, Gründonnerstag, Charfreitag, Heiligsamstag, dem allgemeinen Buß- und Betttag, sowie am Geburtstage des deutschen Kaisers werden Schleppzüge in der Regel nicht abgelassen, besondere Schleppdampfer nur ausnahmsweise auf genügend begründeten Antrag gestellt.

§. 49.

Der Schiffsführer, der sein Fahrzeug in einem Schleppzuge der Kanalverwaltung durch den Kanal geschleppt haben will, hat dies dem dienstthuenden Hafenmeister anzuzeigen, der ihm möglichst sofort die Zeit des Abgangs des Schleppzuges, in den sein Fahrzeug eingereiht werden soll, mittheilt. Der Schiffsführer hat dafür Sorge zu tragen, daß sein Fahrzeug zur angegebenen Zeit nach Vorschrift des §. 19 klar zum Geschlepptwerden ist und die Schleppgebühren bezahlt sind.

Die Schlepptrassen haben die zu schleppenden Schiffe selbst in einer den zu stellenden Ansprüchen genügenden Beschaffenheit vorzuhalten.

§. 50.

Die Schleppzüge werden in den Binnenhäfen zu Brunshüttel und Holtzau durch den dienstthuenden Hafenmeister zusammengestellt, dessen Anordnungen unweigerlich Folge zu leisten ist. Der Hafenmeister bestimmt auch, auf welche der zu schleppenden Schiffe die dem Schleppzug selbst etwa beizugebenden Kanallooten zu setzen sind.



§. 51.

Die Führer von Fahrzeugen, die von den am Kanal liegenden Schiffs- und Liegeplätzen oder den Ober-eiderseen (km 65—70,8) aus in einen Schleppzug der Kanalverwaltung eingereiht zu werden wünschen, haben dies unter genauer Angabe der Namen des Schiffs und seines Führers, des Brutto-Raumgehalts (in Register-tonns) und der Plätze, woher und wohin sie geschleppt werden wollen, bei dem Hafentapitän zu Brunsbüttel bzw. Holttau zu beantragen, je nachdem die Richtung ihrer Fahrt nach Osten oder nach Westen geht.

Zu der in dem hierauf ergehenden Bescheide angegebenen Zeit ist das Fahrzeug klar zum Geschleppwerden zu machen (§. 19) und zum Zeichen, daß dies geschehen, die Nationalflagge in dem dem Fahrwasser zugekehrten Wank des Großmastes zu heissen.

Beim Herannahen des Schleppzuges, dem das Fahrzeug eingereiht werden soll, hat dieses auf einen langgezogenen und einen kurzen Ton mit der Dampfpeise des Schleppdampfers, die Schlepptrasse klar zum Hinübergeben haltend, sich der Fahrwinne des Kanals soweit zu nähern, daß zu seiner Aufnahme der Schleppdampfer möglichst keinen Umweg zu machen braucht, nie aber so dicht, daß der übrige Schiffsverkehr im Kanal behindert wird.

§. 52.

Die Schleppdampfer der Kanalverwaltung befahren regelmäßig nur den Kanal selbst, so daß Schiffe, die nach Orten an der Eider bestimmt sind, nur bis zur Fahrwasserboje im Audorfer See bei km 65 geschleppt werden; Schiffe, die, von jenen Orten herkommend, in einem Schleppzuge der Kanalverwaltung weiter geschleppt werden wollen, ihn in der Nähe jener Boje abzuwarten haben.

§. 53.

Wer beim Ordnen seines Schleppzuges im Abgangshafen oder beim Herankommen jenes nicht bereit zur Einreihung in ihn ist, oder wer den gemeldeten Liegeplatz freiwillig verlassen hat, verliert den Anspruch auf Mitnahme durch diesen Schleppzug und hat die durch längeres Warten entstehenden Kosten zu tragen.

§. 54.

Die Schleppzüge der Kanalverwaltung werden möglichst ohne jeden Aufenthalt durch den Kanal geführt, Wünsche einzelner Schiffsführer auf Unterbrechung der Fahrt können nicht berücksichtigt werden. Trennt ein Schiff sich vor Erreichung des angegebenen Ziels freiwillig von seinem Schleppzuge, so hat es keinen Anspruch auf Rückzahlung des entsprechenden Theils des gezahlten, oder auf theilweisen Erlaß des entsprechend der Anmeldung zu zahlenden Schlepplohns.

§. 55.

Wenn der Schleppzug nicht zur angekündigten Zeit vom Ausgangshafen abgeht oder an dem Orte, wo er ein Fahrzeug aufnehmen soll, eintrifft, oder in der Fahrt durch vom Führer des Schleppdampfers nicht gewollte Umstände oder im Interesse eines sichereren Verkehrs gebotene Maßnahmen Verzögerungen entstehen, so können daraus keinerlei Entschädigungsansprüche an die Kanalverwaltung hergeleitet werden.

§. 56.

Fahrzeuge, die von Brunsbüttel bzw. Holttau weiter in die Elbe bzw. in die Kieler Fördrde fahren, werden bis auf die betreffenden Riede geschleppt. Zum Loswerfen haben sie hier — ebenso auch, wenn sie innerhalb des Kanals aus dem Schleppzuge ausscheiden wollen — die Aufforderung des Führers des Schleppdampfers oder des begleitenden Lootsen abzuwarten und nach seiner Anordnung zu manövriren, bis sie vom Schleppzuge frei sind.

§. 57.

Auf das Schleppen einzelner Fahrzeuge oder Schiffsgefäße durch Dampfser der Kanalverwaltung finden die Vorschriften der §§. 49, 51—53, 55 und 56 sinngemäße Anwendung.

§. 58.

Außer den dazu bestimmten Dampfser der Kanalverwaltung dürfen auch im Besitze anderer Reichs-, Staats- oder Kommunalverwaltungen oder Privater befindliche Dampfser u. s. w. Schleppdampfser im Kanal verrichten, sofern sie durch ihre Bauart, ihre Einrichtung, ihre Maschinenträfte u. s. w. nach dem allein maßgebenden Urtheil der Kanalverwaltung sich dazu eignen.

§. 59.

Für diesen Schleppbetrieb gelten folgende besondere Vorschriften:

1. Auch für die Schleppdampfer selbst ist die tarifmäßige Kanalabgabe zu entrichten;



2. die Länge des Anhangs — vom Heck des Schleppers bis zum Heck des letzten Fahrzeugs gemessen — darf 100 m, seine Breite 20 m nicht überschreiten;
3. mehr wie zwei Fahrzeuge dürfen nicht **neben** einander geschleppt werden;
4. Schleppen längsseit ist nur mit besonderer Erlaubniß zulässig;
5. Beim Einfahren in die Kanalöffnung ist auf Verlangen und nach Anordnung der Hafenbehörde der Schleppzug zu theilen;
6. der Schleppdampfer muß so stark sein, daß er seinen Anhang mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7 km (über den Grund) in der Stunde bewegt, widrigenfalls die Kanalverwaltung berechtigt ist, den Anhang zu theilen und nach Befinden den vom Schleppzuge abgetrennten Theil durch Dampfer der Kanalverwaltung gegen die tarifmäßige Schleppgebühr weiterzubringen, oder, wo dies nicht angängig, dem Schleppdampfer auf seine Kosten einen genügend starken Dampfer zur Hülfe beizugeben;
7. Seeschiffe, d. h. mit Seeschiffsmäßiger Takelage versehene Fahrzeuge, die einen Raumgehalt von mehr wie 500 Registertons **Brutto** haben, müssen einen Schlepper für sich haben.

§. 60.

Bei Nacht, d. h. von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, sowie bei unsichtigem Wetter und bei Sturm ist das Schleppen von Schiffsgefäßen durch den Kanal **allgemein** verboten. In Fahrt befindliche Schleppzüge haben sich so einzurichten, daß sie vor Eintritt der Dunkelheit in einer Ausweiche festmachen, beim unerwarteten Eintritt von schlechtem Wetter dürfen sie, wenn sie die nächste Ausweiche nicht mehr erreichen können, an den Bollern am Kanalufer festmachen, haben dann jedoch besonders scharf Ausguck nach vorn und nach hinten zu halten, und sich nähernde Schiffe durch Signal Anlage 1 Nr. 43 zu warnen.

§. 61.

Bei allen geschleppten Fahrzeugen muß während der Fahrt das Steuerruder stets durch einen seefahrtskundigen Erwachsenen besetzt sein und genau nach den Weisungen des Führers des Schleppdampfers bezw. des Lootsen gelegt werden.

### Abchnitt VIII.

#### Allgemeine polizeiliche Vorschriften.

§. 62.

Schiffe mit **Sprengstoffen** von mehr als 35 kg Gewicht müssen als Warnungszeichen eine von weitem erkennbare, stets ausgespannt zu haltende schwarze Flagge mit einem weißen P führen; im Uebrigen gelten für diese Schiffe die für den Verkehr mit explosiven und feuergefährlichen Gegenständen ergangenen Bestimmungen.

Schiffe mit derartiger Ladung müssen **völlig isolirt**, also event. von einem besonderen Schleppdampfer **ohne jeden Aufenthalt** durchgeführt werden.

Auf die Munition der Kriegsschiffe findet diese Vorschrift keine Anwendung.

§. 63.

Schiffe, welche **Vieh** aus solchen Ländern geladen haben, aus denen die Ein- und Durchfuhr für die Provinz Schleswig-Holstein im übrigen verboten oder Einschränkungen unterworfen ist, dürfen unter folgenden Bedingungen den Kaiser Wilhelm-Kanal passieren:

1. Thierische Abfallstoffe dürfen während der Fahrt durch den Kanal von den Schiffen nicht entfernt, insbesondere nicht in das Kanalwasser geworfen werden.
2. Personen, welche mit der Wartung oder Verpflegung der auf dem Schiffe befindlichen Thiere zu thun haben, oder sonst mit denselben in Berührung kommen, dürfen während der Fahrt durch den Kanal das Land nicht betreten.
3. Zum Zweck der Kontrolle der obigen Verbote hat ein Angestellter jedes mit Vieh beladene Schiff während der Fahrt durch den Kanal zu begleiten, wofür eine **Gebühr von 13 M.**, die mit den Kanalabgaben erhoben wird, zu erlegen ist.

§. 64.

- Einer **gesundheitspolizeilichen Kontrolle** unterliegt jedes den Kanal befahrende Schiff, wenn es
- a) im Abgangshafen oder während der Reise Fälle von Cholera, Pest oder (innerhalb der Zeit vom 15. Mai bis 15. September) von Gelbfieber an Bord gehabt hat, **oder**
  - b) aus einem Hafen kommt, gegen dessen Herkünfte die Ausübung jener Kontrolle angeordnet ist, und zwar in nachfolgender Weise:



I. Schiffe, welche

- a) aus der Ostsee kommend nach einem Hafen außerhalb der Elbe, oder
- b) aus der Nordsee kommend nach einem Hafen außerhalb der Kieler Förde fahren, haben beim Einfahren in die Kieler Förde bezw. in die Elbe bei Tage eine gelbe Flagge, bei Nacht eine überall hin leuchtende gelbe Laterne am Fockmast zu heissen, und werden sobald wie möglich nach der Ankunft vor der Quarantäne-Anstalt Boßbrook bezw. Cuxhaven, wo sie beizudrehen event. zu anfern haben, durch einen beamteten Arzt besichtigt.\*)

Je nach dem Ergebnis dieser Besichtigung wird das Schiff, wenn es

1. als „verseucht“ befunden ist, d. h. wenn es Cholera zc. an Bord hat, oder wenn auf ihm innerhalb der letzten 7 Tage vor seiner Ankunft an der Quarantäne-Station Fälle von Cholera zc. vorgekommen sind, von der Einfahrt in den Kanal vorerst ausgeschlossen bezw. nur unter den vom untersuchenden Arzt zu bestimmenden Bedingungen und Vorsichtsmaßregeln zur Einfahrt in den Kanal bezw. zur Durchfahrt zugelassen;
2. als „verdächtig“ befunden ist d. h. wenn auf ihm Fälle von Cholera zc. vorgekommen sind, aber nicht innerhalb der letzten 7 Tage vor seiner Ankunft, nach Ausführung der ärztlicherseits als erforderlich bezeichneten gesundheitspolizeilichen Maßnahmen in der Regel ohne Mitgabe einer Gesundheitswache und ohne Beschränkung seiner Verkehrsfreiheit, wie der seiner Insassen zur Fahrt in und durch den Kanal zugelassen;
3. als „rein“ befunden ist, in der Regel sofort zum freien Verkehr und zur freien Fahrt in und durch den Kanal zugelassen.

Die Verhaltensmaßregeln für die Fahrt durch den Kanal, die den Führern der zur Kanalfahrt zugelassenen „verseuchten“ Schiffe in Ausnahmefällen auch denen der „verdächtigen“ und „reinen“ Schiffe schriftlich erteilt werden, sind genau zu beachten und ist den darauf gerichteten Anordnungen der Lootsen und etwa besonders beigegebenen Begleiter (Gesundheitswache zc.) unweigerlich Folge zu leisten.

II. Schiffe, welche

- a) aus der Ostsee kommend nach einem Hafen (Ausladeplatz) innerhalb des Kanals oder an der Elbe, oder
- b) aus der Nordsee kommend nach einem Hafen (Ausladeplatz) innerhalb des Kanals oder der Kieler Förde fahren, unterliegen der gesundheitspolizeilichen Kontrolle, entsprechend den bezüglichlichen Vorschriften für die einen deutschen Hafen anlaufenden Seeschiffe unmittelbar vor der Einfahrt in den Kanal und zwar die zu a in der Quarantäne-Anstalt Boßbrook nördlich von Holtenu, die zu b in der Quarantäne-Anstalt zu Cuxhaven.

III. Schiffen, die aus einem Elbhafen oder einem Hafen innerhalb der Kieler Förde kommend den Kanal befahren wollen, wird auf Grund einer Bescheinigung der Hafensbehörde des Abfahrts Hafens dahin,

daß bei der vor der Abfahrt vorgenommenen ärztlichen Kontrolle der Gesundheitszustand auf dem Schiffe als unbedenklich befunden worden ist, die Fahrt durch den Kanal ohne weitere Vorsichtsmaßregeln gestattet; Schiffe, die eine solche Bescheinigung nicht beibringen, werden zurückgewiesen.

### Abschnitt IX.

#### Beschwerden.

§. 65.

Etwaige Beschwerden über die Beamten oder die Einrichtungen des Kanals sind schriftlich beim Kanalamt, dem Betriebsdirektor oder den Hafenskapitänen zu Holtenu und Brunsbüttel anzubringen, bei letzteren können sie auch zu Protokoll gegeben werden. t

Kiel, den 28. August 1896.

**Kaiserliches Kanalamt.**

Loewe.

\*) Auf Wunsch findet diese Besichtigung auch zur Nachtzeit statt.















# Signal-Verzeichniß.

Anlage 1.









Lfd. Nr.	Bei Tage, d. h. zwischen Sonnen-Auf- und Sonnen-Untergang.	Signal.	Bedeutung.	Signal.	Bei Nacht, d. h. zwischen Sonnen-Unte- und Sonnen-Aufgang.
----------	------------------------------------------------------------------	---------	------------	---------	------------------------------------------------------------------




## A. Von Land an die Schiffe.

### a. Signale von den Hafen-Ämtern.








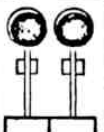

1	Auf einem 20 m hohen, seitlich von der Einfahrts-Schleuse befindlichen Mast: 2 schräg nach aufwärts gerichtete Flügel.		Einfahrt ist nicht frei.		Auf einem 20 m hohen, seitlich von der Einfahrts-Schleuse befindlichen Mast: zwei rothe Lichter nebeneinander.
2	Auf dem ad 1 beschriebenen Mast: 2 schräg nach unten gerichtete Flügel.		Einfahrt ist frei.		Wie 1 zwei grüne Lichter nebeneinander.
3	wie 2, jedoch eine oder mehrere Flaggen des Internationalen Signalbuchs an der am Mast befindlichen Maa.		Die Einfahrt ist nur für dasjenige Schiff frei, das von dem Hafenlootsen geführt wird, dem das betr. Flaggen- bezw. Nachtsignal zugetheilt ist.		wie 2, jedoch ein bis drei rothe oder weiße, oder rothe und weiße Lichter unter den beiden Lichtern.
4	kein Signal.		Einfahrts-Schleusenthor ist geschlossen.		Vier rothe Lichter in Quadratform auf dem Einfahrtsthor der betreffenden Schleuse.
5	kein Signal.		Ausfahrts-Schleusenthor ist geschlossen.		Vier grüne Lichter in Quadratform auf dem Ausgangsthor der betreffenden Schleuse.
6	an der Maa eines auf dem nächsten Schleusenmittelhaupt stehenden Mastes: ein grüner Ball links vom Mast.		Aufforderung an das Schiff zum Einlaufen in die in der Fahrtrichtung linke Schleuse.		auf dem äußeren Schleusenmittelhaupt: ein grünes Licht.
7	an der Maa eines auf dem nächsten Schleusenmittelhaupt stehenden Mastes: rechts vom Mast ein rother Ball.		Aufforderung an das Schiff zum Einlaufen in die in der Fahrtrichtung rechte Schleuse.		auf dem äußeren Schleusenmittelhaupt: ein rothes Licht.

### b. Signale von den Eisenbahn-Drehbrücken.




8	<b>Vorsignal:</b> 600 m vor den Brücken auf 10 m hohem Mast am südlichen Ufer: 2 schräg nach abwärts gerichtete Flügel.		Durchfahrt ist frei.		<b>Vorsignal:</b> 600 m vor den Brücken auf 10 m hohem Mast am südlichen Ufer: ein grünes Licht.
9	<b>Warnungssignal:</b> auf 10 m hohem Mast am südlichen Kanalufer, 150 m vor den Brücken: horizontal liegende quadratische rothe Scheibe.		Durchfahrt ist frei.		<b>Warnungssignal:</b> auf 10 m hohem Mast am südlichen Kanalufer, 150 m vor den Brücken: ein grünes Licht.
10	<b>Brückensignal:</b> am Mast über dem Drehpfeiler: eine rothe Scheibe in der Richtung des Kanals.		Durchfahrt ist frei.		<b>Brückensignal:</b> am Mast über dem Drehpfeiler: ein grünes Licht.
11	<b>Vorsignal:</b> wie 8 mit 2 schräg nach aufwärts gerichteten Flügeln.		„Halt“, bis Brücke offen.		<b>Vorsignal:</b> wie 8 mit rothem Licht.

Lfd. Nr.	Bei Tage, d. h. zwischen Sonnen-Auf- und Sonnen-Untergang.	Signal.	Bedeutung.	Signal.	Bei Nacht, d. h. zwischen Sonnen-Unter- und Sonnen-Aufgang.
12	<b>Warnungssignal:</b> wie 9 rothe quadratische Scheibe quer zum Kanal.		„Halt“, bis Brücke offen.		<b>Warnungssignal:</b> wie 9 rothes Licht.
13	<b>Brückensignal:</b> wie 10 eine runde rothe Scheibe quer zum Kanal.		„Halt“, bis Brücke offen.		<b>Brückensignal:</b> wie 10 rothes Licht.

**c. Signale von der Straßen-Drehbrücke bei Rendsburg und der Prahm-Drehbrücke bei Holtzenau.**

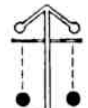
















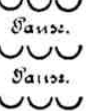
14	<b>Vorsignal:</b> auf 5 m hohem Mast am südlichen Ufer, 900 m vor der Brücke: eine runde rothe Scheibe.		Es soll das Signal 36 mit der Dampfpeife ge- geben werden.	 	<b>Vorsignal:</b> auf 5 m hohem Mast am südlichen Ufer, 900 m vor der Brücke: eingrünes Licht über einem rothem.
15	<b>Brückensignal für die Straßen- Drehbrücke:</b> am Mast auf dem Drehpfeiler: rothe Scheibe in der Richtung des Kanals.		Brücke ist offen.		<b>Brückensignal für die Straßen- Drehbrücke:</b> am Mast auf dem Drehpfeiler: grünes Licht.
16	<b>Ebendasselbst:</b> rothe Scheibe quer zum Kanal.		Brücke ist geschlossen.		<b>Ebendasselbst:</b> ein rothes Licht.
17	<b>Brückensignal auf der Prahm- drehbrücke bei Holtzenau:</b> kein Signal.		Brücke ist offen.		<b>Brückensignal auf der Prahm- drehbrücke bei Holtzenau:</b> kein Signal.
18	<b>Ebendasselbst:</b> eine rothe runde Scheibe auf jedem der beiden Flügel.		Brücke ist geschlossen.		<b>Ebendasselbst:</b> am Mast ein rothes Licht auf jedem der beiden Flügel.

**d. Signale von den Ausweichen.**

19	<b>Haltesignal:</b> 300 m vor der Einfahrt in die Aus- weichen am südlichen Ufer auf 10 m hohem Mast: zwei schräg nach aufwärts ge- richtete Flügel.		„Halt“ und Festlegen, bis Erlaubniß zum Weiter- fahren gegeben ist.		<b>Haltesignal:</b> 300 m vor der Einfahrt in die Ausweichen am südlichen Ufer auf 10 m hohem Mast: ein rothes Licht.
20	Wie zu 19: aber zwei schräg nach abwärts gerichtete Flügel.		Durchfahrt ist frei.		Zuruf bezw. Schwenken mit einer grünen Laterne.

**e. Signale von Arbeits- und Gefahrenstellen.**

21	weiße Scheiben, die mit A (An- fang) und E (Ende) bezeichnet sind.	 	Wellenschlag ist den Stellen schädlich.	 	Weiße Scheibe mit A und E und ein grünes Licht über derselben.
22	an der Maa eines am nördlichen Kanalufer bei Nobiskrug errichteten hölzernen Mastes: ein rother Ball.		für Schiffe, die nach Westen in den Kanal einlaufen: „Halt“, bis Erlaubniß zur Weiterfahrt.		an der Maa eines am nördlichen Kanalufer bei Nobiskrug errichteten hölzernen Mastes: ein rothes Licht.
23	wie 22: 2 rothe Bälle nebeneinander.		für Schiffe, die nach Osten in den Kanal wollen: „Halt“.		wie 22: 2 rothe Lichter nebeneinander.



Zfd. Nr.	Bei Tage, d. h. zwischen Sonnen-Auf- und Sonnen-Untergang.	Signal.	Bedeutung.	Signal.	Bei Nacht, d. h. zwischen Sonnen-Unter- und Sonnen-Aufgang.
24	Niederlassen des Haltesignals.		Weiterfahrt ist gestattet.		Schwenken eines grünen Lichtes von Land aus.
<b>f. Allgemeines Haltesignal.</b>					
25	Schwenken einer rothen Flagge vom Lande oder den Brücken aus.		„Halt“, ein unvorhergesehenes Hinderniß für die Weiterfahrt ist vorhanden.		Schwenken einer rothen Laterne vom Lande oder den Brücken aus.
26	Schwenken einer grünen Flagge vom Lande oder den Brücken aus*).		Das Hinderniß für die Weiterfahrt ist gehoben; die Fahrt ist aufzunehmen.		Schwenken einer grünen Laterne vom Lande oder den Brücken aus*).
<b>g. Signale von Baggern.</b>					
27	grüner Ball.		Die Verkehrsseite.		grünes Licht.
<b>h. Signale zur Bezeichnung von Wracks.</b>					
28	eine grüne Tonne mit einem Besen darauf.				ein weißes Licht auf der grünen Besen tonne.
<b>i. Signale von den Lootsenstationen am Lande.</b>					
29	Wimpel D des Internationalen Signalbuchs.		Kanallootse kann nicht an Bord kommen.		zwei rothe Lichter unter einander.
<b>B. Signale von den Lootsenfahrzeugen.</b>					
30	Lootsenflagge.		Kennzeichnung der Kanallootenfahrzeuge.		wenn nöthig, Fackelfeuer.
<b>C. Signale von den Schiffen nach Land.</b>					
31	Nationale Lootsenflagge oder das Signal PT des Internationalen Signalbuchs, beides mit Antwort-Wimpel darunter.		Kanallootse gewünscht.		zwei weiße Lichter nebeneinander vorn über der Hecking.
<b>D. Signale von fahrenden Schiffen.</b>					
32	Rationalflagge.				Die durch kaiserliche Verordnung vom 7. Januar 1881 zur Verhütung des Zusammenstoßes der Schiffe auf See vorgeschriebenen Lichter. Außerdem, soweit nicht unter Zollleuchte gefahren wird oder das Signal Nr. 17 und 18 zu machen ist, ein weißes Hecklicht. Wenn fahrende Boote haben, soweit sie obigen Bestimmungen nicht unterworfen sind, ein weißes nach allen Seiten gut sichtbares Licht zu führen.
<b>a. Signale an die Ausweichenden.</b>					
33	grüne runde Scheibe am Heck.		Die Ursache des Festlegens ist aufgehoben.		Grünes Licht an Stelle des weißen Hecklichtes.
<b>b. Signale an die Eisenbahn-Drehbrücken.</b>					
34	Am Vorseignal (sfr. 8) zu geben: ein langer**) Ton mit Dampf-pfeife oder Sirene.		Habe Vorseignal „frei“ gefunden und passire die Brücke.		Wie das Tagsignal.
35	Ebendasselbst zu geben: 3 mal 3 kurze Töne mit der Dampf-pfeife oder Sirene.		Habe „Vorseignal“ auf „Halt“ gefunden, stoppe und lege fest.		Wie das Tagsignal.

\*) Statt durch Signal kann die Erlaubnis zur Weiterfahrt auch durch Zuruf gegeben werden.  
 \*\*) Die langen Töne haben eine Dauer von 6, die kurzen eine Dauer von 1 Sekunde. Die Zeitintervalle zwischen den einzelnen Tönen sind 6 Sekunden lang.



Zfd. Nr.	Bei Tage, d. h. zwischen Sonnen-Auf- und Sonnen-Untergang.		Signal.	Bedeutung.	Signal.	Bei Nacht, d. h. zwischen Sonnen-Unter- und Sonnen-Aufgang.	




**c. Signale an die Straßen-Drehbrücke bei Rendsburg und die Prahu-Drehbrücke bei Holtzenau.**

36	Am Vorseignal (sfr. 14) zu geben: 3 mal 3 lange Töne mit der Dampfpfeife oder Sirene.		Brücke öffnen, will durchfahren.		Wie das Tagssignal.
37	3 mal 3 kurze Töne mit der Dampfpfeife oder Sirene.		Habe das Haltesignal Nr. 16 resp. 18 verstanden, stoppe und lege fest.		Wie das Tagssignal.

**d. Signal: „Achtung“.**

38	Lange Töne mit der Dampf- pfeife oder Sirene.		Beim Befahren der starken Kurven zwischen Levensau und Holtzenau, bei Annähe- rung von Schiffen, Baggern, Vaggerprähmen, der mit Signal Nr. 21 bezeichneten Stellen, Booten und Fahren.		Wie das Tagssignal.
----	--------------------------------------------------	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	---------------------



**e. Signal beim Überholen.**

39	Drei kurze Töne mit der Dampf- pfeife oder Sirene.		Ich will Sie überholen.		Wie das Tagssignal.
40	Zwei lange Töne mit der Dampf- pfeife oder Sirene.		Ich bin bereit, laufen Sie vorbei.		Wie das Tagssignal.
41	Fünf kurze Töne mit der Dampf- pfeife oder Sirene.		Ich kann das Vorbeifahren jetzt nicht gestatten.		Wie das Tagssignal.


**F. Signal von festliegenden Schiffen.**

42	Kein Signal		Anzeigen der Position.		Je eine weiße Laterne am Bug und Heck an der dem Fahrwasser zugekehrten Seite.
----	-------------	--	------------------------	--	--------------------------------------------------------------------------------------

**a. Warnungs-Signale.**

43	Fortwährend kurze Töne mit der Dampfpfeife oder Sirene und 3 schwarze Källe oder Körper von 65 cm Durchmesser senkrecht über- einander, und nicht weniger, als 1 m von einander entfernt, an solcher Stelle, daß von vorn und hinten sichtbar.		„Ich sitze fest“ oder Ich bin manövrierunfähig.		Fortwährend kurze Töne mit der Dampfpfeife oder Sirene und statt des weißen Positionslichtes der Dampfer: 3 rote Lichter senkrecht über einander, und nicht weniger, als 1 m von einander entfernt, nach vorn und hinten sichtbar.
----	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------


**b. Signale, wenn Havarie an Schiff oder Maschine.**

44	Fortwährend kurze Töne mit der Dampfpfeife oder Sirene,		Habe Havarie an Schiff oder Maschine, muß sofort stoppen.		Wie das Tagssignal.
----	------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------	--	---------------------

**F. Nebelsignale.**

45	Jede Minute ein langer Ton mit der Dampfpfeife oder Sirene, Segelschiffe mit dem Nebelhorn.		Schiff steuert westwärts.		Wie das Tagssignal.
46	Jede Minute zwei lange Töne mit der Dampfpfeife oder Sirene, Segelschiffe mit dem Nebelhorn.		Schiff steuert ostwärts.		Wie das Tagssignal.
47	Mindestens alle 2 Minuten Schläge mit der Schiffsglocke.		Schiff ist nicht in Fahrt.		Wie das Tagssignal.

**G. Signal des Schleppdampfers an zu schleppende Schiffe.**

48	Ein langer und ein kurzer Ton mit der Dampfpfeife		Ich hole Sie ab, werfen Sie los.		—
----	------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------	--	---

# Bestimmungen

über die

## Abgaben-Erhebung auf dem Kaiser Wilhelm-Kanal.

### Abschnitt I.

#### „Tarife.“

#### I. Tarif für die Fahrt auf dem Kaiser Wilhelm-Kanal.

Für die Fahrt durch den Kaiser Wilhelm-Kanal werden von sämtlichen Fahrzeugen, mit Ausnahme der zur Kaiserlichen Marine und zur Kanalverwaltung gehörigen, Abgaben nach folgenden Sätzen erhoben:

##### A. Von beladenen Fahrzeugen.

	Mark
1. Im Durchgangsverkehr (von der Elbe zur Kieler Förde oder umgekehrt.)	
a) im allgemeinen Durchgangsverkehr	
für die ersten 400 Registertons Netto je . . . . .	0,60
für die überschießenden, bis einschließlich 600 Registertons Netto je . . . . .	0,40
für die weiter überschießenden, bis einschließlich 800 Registertons Netto je . . . . .	0,30
für die weiter überschießenden Registertons Netto je . . . . .	0,20
mindestens aber . . . . .	10,00
b) im deutschen Küstenfrachtverkehr (Gesetz vom 22. Mai 1881 — Reichs-Gesetzbl. S. 97 —)	
bei einer Schiffsgröße bis zu 50 Registertons Netto einschließlich, für jede Registerton Netto	0,40
mindestens aber . . . . .	6,00
2. Im Theilstreckenverkehr (von der Elbe oder der Ostsee nach einem Plage am Kanal oder umgekehrt oder zwischen Pläzen am Kanal)	
für jede Registerton Netto	
a) für das Passiren einer der Endschleusen . . . . .	0,20
b) für jede Strecke von 5 km (angefangene für voll gerechnet) . . . . .	0,01
mindestens aber, wenn eine Endschleuse passirt ist . . . . .	4,00
sonst . . . . .	1,00
mit folgenden Ausnahmen:	
a) Fahrzeuge im Küstenfrachtverkehr (Gesetz vom 22. Mai 1881 — Reichs-Gesetzbl. S. 97 —)	
bis 50 Registertons Netto einschl. zahlen für jede Registerton Netto:	
a) für das Passiren einer der Endschleusen . . . . .	0,10
b) für jede Strecke von 5 km (angefangene für voll gerechnet) . . . . .	0,01
mindestens aber, wenn eine Endschleuse passirt ist . . . . .	3,00
sonst . . . . .	1,00
b) Fahrzeuge, die nachweislich an einem der durch den Kanal abgeschnittenen Wasserläufe der Burg-Rudensee'er Niederung beheimathet sind, zahlen für die Strecke von der Elbe bis km 23 einschließlich überhaupt	
für jede Registerton Netto . . . . .	0,10
mindestens aber . . . . .	1,00
c) Kleinere offene nur durch Ruder oder Segel zu bewegende Boote fahren im Kanal frei, für das Passiren einer der Endschleusen zahlen sie . . . . .	1,00

##### B. Von leeren oder in Ballast laufenden Fahrzeugen

nach den um 20 Prozent verminderten Sätzen zu 1 und 2, unbeschadet der dort festgesetzten Mindestabgaben.

Während ( . . . Monate Oktober bis einschließlich März ) . . . den die Abgabensätze des I. Tarifs um 10 Prozent erhöht.



## II. Tarif für die im Kaiser Wilhelm-Kanal zu zahlenden Schlepplöhne.

An Schlepplohn haben zu zahlen:

### A. Segelfahrzeuge bei Benutzung der regelmäßigen Schleppzüge der Kanalverwaltung:

#### 1. im Durchgangsverkehr

- a) beladene . . . . . 0,40
- b) leere oder in Ballast gehende . . . . . 0,25
- c) im Küstenfrachtverkehr fahrende bis 50 Registertons Netto einschließlich . . . . . 0,25

#### 2. im Theilstreckenverkehr und zwar für jede Strecke von 5 km (angefangene für voll gerechnet)

- a) beladene . . . . . 0,02
- mindestens aber . . . . . 0,10
- b) im Küstenfrachtverkehr fahrende bis 50 Registertons Netto einschließlich mindestens aber . . . . . 0,015
- c) leere oder in Ballast gehende Fahrzeuge die um 20 Prozent verminderten Sätze zu 2 a und b, mindestens aber . . . . . 0,10

### B. Segelfahrzeuge, welche durch einen besonderen Schleppdampfer der Kanalverwaltung durch den Kanal geschleppt werden, haben an Schlepplohn zu entrichten:

#### a) wenn sie durch den ganzen Kanal geschleppt werden

- 1. für einen Schleppdampfer der Klasse A . . . . . 180
- 2. = = = = = B . . . . . 135
- 3. = = = = = C . . . . . 90

#### b) wenn sie nur durch einen Theil des Kanals geschleppt werden, für jede Strecke von 10 km (angefangene für voll gerechnet)

- 1. für einen Schleppdampfer der Klasse A . . . . . 15
- 2. = = = = = B . . . . . 12,50
- 3. = = = = = C . . . . . 10

	Für die ersten 200 Reg.-Tons Netto je .%	Für die über- schiedenden Reg.-Tons Netto je .%
a) beladene . . . . .	0,40	0,30
b) leere oder in Ballast gehende . . . . .	0,25	0,20
c) im Küstenfrachtverkehr fahrende bis 50 Registertons Netto einschließlich . . . . .	0,25	
a) beladene . . . . .	0,02	0,015
mindestens aber . . . . .	0,10	0,10
b) im Küstenfrachtverkehr fahrende bis 50 Registertons Netto einschließlich mindestens aber . . . . .	0,015	
c) leere oder in Ballast gehende Fahrzeuge die um 20 Prozent verminderten Sätze zu 2 a und b, mindestens aber . . . . .	0,10	0,10
Tarif		
a) wenn sie durch den ganzen Kanal geschleppt werden		
1. für einen Schleppdampfer der Klasse A . . . . .		180
2. = = = = = B . . . . .		135
3. = = = = = C . . . . .		90
b) wenn sie nur durch einen Theil des Kanals geschleppt werden, für jede Strecke von 10 km (angefangene für voll gerechnet)		
1. für einen Schleppdampfer der Klasse A . . . . .		15
2. = = = = = B . . . . .		12,50
3. = = = = = C . . . . .		10

C. Dampfer, welche den Kanal nicht mit eigener Kraft durchfahren wollen oder können, oder denen dies von der Kanalverwaltung mit Rücksicht auf die eigene Sicherheit, die der übrigen den Kanal befahrenden Schiffe, oder endlich auf die Kanalanlagen selbst, untersagt werden muß, haben für das Schleppen durch Schleppdampfer der Kanalverwaltung die gleichen Abgaben zu entrichten, wie Segelfahrzeuge.

D. Dampfer, die den Kanal mit eigener Kraft durchfahren, denen aber auf Anordnung der Eingangshafenbehörde oder auf eigenem Wunsch ein Schleppdampfer zur eventl. Hilfeleistung beigegeben wird, zahlen die Hälfte der zu B 1<sup>a</sup> und B 1<sup>b</sup> bestimmten Sätze.

Ergibt sich im Laufe der Fahrt die Nothwendigkeit, daß der Dampfer wirklich geschleppt werden muß, so ist für die Strecke, auf der dies geschieht, die Differenz gegen die vollen Sätze zu B 1<sup>a</sup> und B 1<sup>b</sup> im Ausgangshafen nachzuzahlen.

E. Erleidet durch die Schuld des Schiffsführers der Antritt oder die Vollendung der Kanalfahrt eine Verzögerung von mehr als 2 Stunden, so sind für jede angefangene oder volle Stunde der weiteren Verzögerung Gebühren nach den Sätzen zu B 1<sup>b</sup> (im Falle zu D die Hälfte) zu entrichten.



### III. Tarif für die den Kanalbooten im Falle des §. 14 zu c der Betriebsordnung zu zahlenden Wegeelder.

Lau- fende Nr.	Von der Schiffs- liegestelle bei km		ist der Kanal- bootie zu erfordern aus (bezw. zu ent- lassen nach) der Bootsstation	und ihm an Wegegeld zu entrichten M.	event. zu benutzen die Fernsprekstelle bei
1	3,3	Ostermoor	Brunsbüttel	0,80	—
2	6,3 bzw. 7,3	Rudensee	=	1,60	Fähre Rudensee
3	13,8	Burg i./D.	=	2,80	= Burg i. D.
4	18,0	Hochdonn	=	3,60	= Hochdonn
5	20,8	Dükerswisch	=	4,20	= Hohenhörn oder Hochdonn
6	22,9	Hohenhörn bezw. Schafstedt	=	4,60	= Hohenhörn
7	30,0	Grünenthal	Nübbel	5,60	Kanalmeister in Grünenthal
8	34,7	Fischerhütte	=	4,60	Fähre Fischerhütte
9	40,0	Oldenbüttel	=	3,60	= Oldenbüttel
10	49,0	Hamweddel bezw. Breiholz	=	1,80	) = Meckelmoor
11	49,5	An der Luhnau	=	1,60	
12	56,0	Schülp	=	0,40	—
13	58,3	Westerrönfeld	=	0,40	Weiche bei Westerrönfeld
14	61,0	Rendsburg (Kreishafen am Kanal)	=	0,80	) Werft am Saatsee
15	62,8	Werft am Saatsee	=	1,20	
16	65,0	Häfen an der Obereider westlich Km 65	=	1,50	
17	66,8	Borgstedt	=	2,50	) Kanalmeister bei Nobiskrug
18	68,2	Lehmbeck	=	3,00	
19	69,5	Rade bezw. Schirnau	=	3,60	
20	71,8	Steinwehr	=	4,00	) Fähre Sehestedt
21	75,0	Sehestedt	=	4,60	
22	80,0	Al. Königsförde	Holtenua	3,80	) Fähre Landwehr
23	84,0	Rosenfranz	=	3,00	
24	85,0	Flemhuder See	=	2,80	
25	86,0	Landwehr	=	2,60	
26	92,6	Levensau	=	1,40	Kanalmeister Levensau
27	95,2	Knoop	=	0,80	Fähre Knoop

### IV. Tarif für längeres Behalten des Booten an Bord.

Wünscht bei freiwilligem, länger als zwei Stunden dauernden, Aufenthalt innerhalb der Kanalstrecke der Schiffsführer für die Dauer jenes den Booten an Bord zu behalten, so hat er dafür eine besondere Gebühr von 1 M für jede überschüssige, angefangene oder vollendete Stunde beim Ausgangsamt zu zahlen.



## V. Tarif für die Vermietung von Zollzeichen.

Für die Anmietung von Zollzeichen (Flagge und Leuchte) sind für jede Fahrt zu zahlen . 2,00 *M.*  
Die Zollzeichen sind auf der Austrittsstation dem Lootsen zurück zu geben.  
Für beschädigte Zollzeichen ist Entschädigung bis zum vollen Betrage des Werthobjekts zu leisten.

### Erläuterungen zu den Tarifen.

1. Passagier- und Luftfahrzeuge, sowie Kriegsschiffe gelten stets als beladene Fahrzeuge.
2. Dampfschiffe (Motorboote) sowie Ruderboote zahlen, wenn sie einen ordnungsmäßigen Schleppzug benutzen, die gleichen Schleppgebühren wie Segelfahrzeuge.
3. Luftfahrzeuge und Schleppdampfer fahren nicht im Küstenfrachtverkehr. Schleppdampfer gelten als „leer“, sofern sie nicht eigene Ladung haben.
4. Die nach Vorstehendem zu entrichtenden Abgaben werden je für sich auf volle 10 Pfennig in der Weise abgerundet, daß Beträge unter 5 Pfennig gar nicht, von 5 Pfennig ab für volle 10 Pfennig gerechnet werden.

Desgleichen werden Bruchtheile von einem halben Registerton und mehr für ein volles Registerton gerechnet, kleinere Bruchtheile außer Ansatz gelassen.

5. Bei der Feststellung des Gesamtbetrages der zu entrichtenden Abgaben für den Durchgangsverkehr werden Bruchtheile einer Mark nach oben auf volle Mark abgerundet.
6. In den vorstehenden Abgaben ist der Ersatz für die Benutzung der sämtlichen Betriebseinrichtungen des Kanals, sowie für das Lootsen zwischen den Lootsenstationen Brunshüttel, Mübbel und Friedrichsort mit einbegriffen.
7. Den aus der Nordsee kommenden oder dorthin gehenden Fahrzeugen wird das für die Strecke zwischen der Nordsee und Brunshüttel zu zahlende Elblootsgeld auf die Kanalabgabe in Anrechnung gebracht.

## Abchnitt II.

### Erhebung der Abgaben, Schlepplöhne und Lootsengelder.

#### §. 1.

##### Allgemeines.

1. Die Zahlung aller Abgaben hat in der Regel bei den Eintrittsämtern\*) auf Grund des durch einen deutschen oder in Deutschland anerkannten fremden Meßbrief nachgewiesenen Netto-Raumgehalts und der in zwei Ausfertigungen vorzulegenden Anmeldezettel,\*\*) welche gleichzeitig als Quittung dienen, zu erfolgen. Von diesen Anmeldezetteln bleibt der eine bei der Hebestelle, der andere dient dem Schiffsführer als Ausweis während der Kanalfahrt. Beim Verlassen des Kanals hat der Schiffsführer den zweiten Anmeldezettel nach Abtrennung der Quittung entweder an den Kanal Lootsen bezw. den Führer des Schleppdampfers oder an den Schleusenmeister bezw. dessen Vertreter abzugeben.

2. Die Einfahrt in den Kanal bezw. die Ausfahrt aus demselben wird nicht eher gestattet, als bis der Schiffsführer durch Vorzeigung der abgestempelten Quittung den Nachweis geliefert hat, daß die Abgaben bezahlt sind.

\*) Neben Zollämtern zu Brunshüttel und Holtzau und Steueramt zu Rendsburg.

\*\*\*) Die Formulare zu den Anmeldungen werden dem Schiffsführer von den Kanal Lootsen oder dem Hebeamten in einzelnen Exemplaren unentgeltlich verabfolgt. Größere Mengen Anmelde-Formulare werden gegen Erstattung der Druckkosten — 1 *M.* für 100 Stück — von den Hebeamten oder dem Kanalamt verabfolgt.

Schiffe, die keinen Lootsen haben, oder die keinem Schleppzuge angehören, haben die Quittung dem diensthabenden Schleusenmeister vorzuzeigen.

3. Schiffe, die von einem Orte außerhalb des Kanals nach einem an diesem belegenen Orte fahren, um auf demselben Wege zurückzukehren, haben beim Eintritt in den Kanal sofort die Abgaben für beide Fahrten zu entrichten.

4. Die auf Passierschein (§. 2 B 2) abgefertigten Schiffe haben die Abgaben spätestens innerhalb 8 Tagen nach Ausstellung des Scheins bei der in diesem angegebenen Hebestelle zu entrichten.

## §. 2.

### Anmelde-Formulare.\*)

#### A. Durchgangsverkehr.

Für die Strecke Holtenau—Brunsbüttel und umgekehrt sind die **weißen** Anmeldeformulare nach Muster A zu benutzen.

#### B. Theilstrecken-Verkehr.

1. Für Fahrten von außen nach einem Ort am Kanal und in umgekehrter Richtung sind Anmeldeformulare nach Muster A mit **rothem** Streifen zu benutzen. (Vergl. auch §. 1, 3.)

2. Bei Fahrten zwischen zwei am Kanal gelegenen Orten sind bei den Fahrwärttern oder Kanalmeistern **Passirscheine** nach Muster B mit **gelbem** Streifen zu lösen.

3. Für den Verkehr auf der Strecke von Brunsbüttel bis km 23 und umgekehrt sind Anmeldeformulare nach Muster C mit **grünem** Streifen zu benutzen.

## §. 3.

### Kontrolle der in den Anmelde-Formularen gemachten Angaben.

Die Beamten der Kanalverwaltung sind jederzeit berechtigt, sich von der Richtigkeit der von dem Schiffsführer gemachten Angaben in geeigneter Weise zu überzeugen. Die Schiffsführer sind verpflichtet, die Beamten nach Kräften zu unterstützen.

Bei Fahrten im Theilstreckenverkehr ist der Endpunkt bezw. auch der Anfangspunkt der Fahrt dem Hebungsbeamten glaubhaft nachzuweisen.

## §. 4.

### Abschätzung des Raumgehaltes.

Schiffe, welche keinen ordnungsmäßigen Meßbrief (§. 1) besitzen, werden von Beamten der Kanalverwaltung vorbehaltlich der Befugnisse der letzteren eine Vermessung oder Nachvermessung der Schiffe vorzunehmen auf ihren Netto-Raumgehalt abgeschätzt und nach dieser Abschätzung tarifirt.

Wird diese Abschätzung von dem Schiffsführer nicht als zutreffend anerkannt, so hat er einen ordnungsmäßigen Meßbrief beizubringen, worauf event. der zu viel bezahlte Betrag zurückerstattet wird.

## §. 5.

### Fahrtscheinhefte.

Schiffe, die wiederholt den ganzen Kanal unter gleichen Voraussetzungen durchfahren wollen, können Fahrtscheinhefte nach Muster D lösen, in welchen 50 Fahrten enthalten sind.

Diese Fahrtscheinhefte, welche vom Tage ihrer Ausstellung gerechnet zwei Jahre Giltigkeit haben, werden von dem Kaiserlichen Kanalamt zu Kiel und von den Hebestellen zu Holtenau, Brunsbüttel und Rendsburg auf mündlichen oder schriftlichen Antrag ausgegeben. Dem Antrage sind das weiße Anmeldeformular A in doppelter Ausfertigung und die Schiffspapiere beizufügen.

\*) Die Muster dieser Formulare und der Fahrtscheinhefte (§. 5) sind nicht mit abgedruckt.

§. 6.

**Stundung der Abgaben.**

Das Kanalamt ist ermächtigt, nicht aber verpflichtet, solchen Rhedereien, deren Schiffe den Kanal wiederholt benutzen und monatlich mindestens 300 *M* Kanalabgaben entrichten, auf besonderen Antrag eine einmonatliche Stundung der Abgaben zu gewähren.

Die Bedingungen dafür werden auf Verlangen vom Kaiserlichen Kanalamt mitgetheilt.

§. 7.

**Zahlungsmittel.**

Alle Zahlungen sind ausschließlich in deutscher Reichswährung zu leisten.

An Stelle der Einzahlung des baaren Geldes ist Ueberweisung im Bankverkehr an die Kaiserliche Oberpostkasse (Kanalverwaltung) in Kiel gestattet.

§. 8.

**Kontrolle.**

Die Kanalverwaltung behält sich das Recht vor, sich jederzeit durch ihre Beamten die Ueberzeugung zu verschaffen, daß Schiffe, die den Kanal befahren, ihre Abgaben ordnungsmäßig entrichtet haben.

