

# Gesetzes- und Verordnungs-Blatt

## für das Großherzogtum Baden.

Ausgegeben zu Karlsruhe, Mittwoch den 5. Februar 1913.

### Inhalt.

**Bekanntmachungen:** des Ministeriums des Innern: die Rheinschiffahrts-Polizeiordnung betreffend; die Einrichtung und das Verfahren der Behörden für die Untersuchung der Rheinschiffe betreffend.

## Bekanntmachung.

(Bom 23. Januar 1913.)

Die Rheinschiffahrts-Polizeiordnung betreffend.

Mit Allerhöchster Ermächtigung aus Großherzoglichem Staatsministerium vom 17. Januar 1913 wird die von den Bevollmächtigten der Rheinuferstaaten laut Protokoll XIII der ordentlichen Sitzung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vom 14. September 1912 vereinbarte und von den Regierungen der Uferstaaten genehmigte neue Fassung der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung nachstehend mit dem Anfügen veröffentlicht, daß sie am 1. April 1913 an Stelle der bisher geltenden Vorschrift in Kraft tritt.

Hinsichtlich der Zuständigkeit zur Wahrnehmung der sich nach der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung ergebenden behördlichen Verrichtungen wird mit Wirkung vom Tag des Inkrafttretens der neuen Fassung der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung unter Aufhebung der mit Bekanntmachung vom 18. März 1905, die Rheinschiffahrts-Polizeiordnung betreffend (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 41), getroffenen Anordnungen bestimmt:

1. Die Rheinbauinspektionen sind als Strom- und Schiffahrtspolizeibehörden, vorbehaltlich der nach besonderen Bestimmungen anderen Behörden, wie den Orts- und Bezirkspolizeibehörden, den Zoll- und Eisenbahnbehörden in ihrer Eigenschaft als Hafenpolizeibehörden, den Rheinschiffahrtsinspektoren zukommenden Befugnisse, damit betraut, die Beobachtung der Vorschriften der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung zu überwachen, die Entstehung und Fortsetzung von Zuständen, welche diesen Vorschriften zuwiderlaufen, zu hindern und zutreffendenfalls durch Anzeige und Antragstellung die strafgerichtliche Verfolgung von Zuwiderhandelnden herbeizuführen. Sie sind insbesondere zur Wahrnehmung der den Beamten und Behörden durch § 44 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung eingeräumten Befugnisse berufen. Zum Vollzug bedienen sich die Rheinbauinspektionen des ihnen beigegebenen Personals (Ingenieure, technische Assistenten, Dammeister, Aufseher).



Im einzelnen kommt es den Rheinbauinspektionen als Strom- und Schifffahrts-Polizeibehörden zu:

- a. darüber zu wachen, daß die Fahrzeuge, namentlich auch die eines Schiffsatzteiles nicht bedürftenden Dampfschiffe und sonstigen Schiffe mit eigener Triebkraft (§ 30 der Rheinschifffahrts-Polizeiordnung) unter 15 Tonnen (300 Zentner) Tragfähigkeit gemäß § 3 Ziffer 1 der Rheinschifffahrts-Polizeiordnung gehörig eingerichtet, ausgerüstet und bemannt sind,
  - b. die in § 5 Ziffer 8 und 9 der Rheinschifffahrts-Polizeiordnung erwähnten Anweisungen, Befehle, Anordnungen und Bekanntmachungen zu erlassen,
  - c. die in § 19 der Rheinschifffahrts-Polizeiordnung erwähnten Zeichen zur Kenntlichmachung von Kabeln anzubringen,
  - d. die nach § 23 Ziffer 7 und 8 der Rheinschifffahrts-Polizeiordnung vorgesehenen Anordnungen wegen der Beseitigung von gesunkenen Fahrzeugen und dergleichen zu erlassen,
  - e. die Stromflächen, auf denen das Nebeneinanderliegen von mehr als drei Schiffen zugelassen werden kann (§ 27 Ziffer 2 Absatz 1 der Rheinschifffahrts-Polizeiordnung), sowie die für den Verkehr geschlossenen Stromteile (§ 42 der Rheinschifffahrts-Polizeiordnung) zu bezeichnen.
2. Die nach § 23 Ziffer 5 der Rheinschifffahrts-Polizeiordnung als Ortspolizeibehörden zuständigen Bürgermeister und für die Gemarkung Mannheim das dortige Bezirksamt haben von den nach dieser Vorschrift zu ihrer Kenntnis kommenden Havarien und von der erfolgten Verurteilung sofort der Rheinbauinspektion Mitteilung zu machen.

Die nach § 23 Ziffer 6 ebenda dem Schiffsführer obliegende Anzeige ist der zuständigen Rheinbauinspektion als Stromaufsichtsbehörde zu erstatten.

3. Neben den Rheinbauinspektionen bleiben die Bezirksämter zum Einschreiten in strom- und schifffahrtspolizeilichen Angelegenheiten gemäß § 30 des Polizeistrafbuchgesetzes zuständig, und zwar mit der Maßgabe, daß im Falle bezirksamtlichen Einschreitens tunlichst ein Benehmen mit der Rheinbauinspektion stattfinden soll, und daß die Anwendung persönlichen Zwangs und die Erkennung über den Ertrag der durch die strom- und schifffahrtspolizeilichen Maßregeln erwachsenen Kosten (§ 30 Absatz 3 und 4 des Polizeistrafbuchgesetzes) ausschließlich den Bezirksämtern vorbehalten bleibt.
4. Die in den §§ 36 Ziffer 3 und 4, 37 und 38 der Rheinschifffahrts-Polizeiordnung erwähnten Zuständigkeiten werden vom Hauptzollamt Mannheim wahrgenommen.
5. Die in § 43 der Rheinschifffahrts-Polizeiordnung vorgesehene Anordnung von Signallichtern für besondere Fälle bleibt dem Ministerium des Innern vorbehalten.

St. a. l. s. n. h. e., den 23. Januar 1913.

Großherzogliches Ministerium des Innern.

von Bodman.

v. Gemmingen.

## Rheinschiffahrts-Polizeiordnung.

### Verpflichtungen der Schiffs- und Floßführer u. s. w. im allgemeinen.

#### § 1.

1. Die Führer von Schiffen jeder Art, von Flößen und von Fähren, die Besitzer von Landebrücken, Badeanstalten, Schiffmühlen oder sonstigen an oder auf dem Rhein befindlichen Anlagen, sowie die zur Beaufsichtigung und Bedienung von Schiffbrücken angenommenen Personen sind verpflichtet, auch soweit im nachstehenden besondere Vorschriften nicht gegeben sind, ihre Aufmerksamkeit darauf zu richten, daß gegenseitige Behinderungen und Beschädigungen vermieden werden.

2. Für jedes Schiff oder Floß ist ein Führer zu bestellen, der während der Reise stets auf dem Schiff oder Floß anwesend sein muß. Bei Verhinderung des Führers ist ein geeigneter Stellvertreter zu bestellen.

3. Auf jedem Schiff oder Floß muß die zur Bedienung erforderliche oder vorgeschriebene Mannschaft während der Fahrt anwesend sein.

4. Auf jedem Schiff muß während der Fahrt stets eine zur Ruderschaft befähigte, mindestens 17 Jahre alte Person sich am Ruder befinden.

Auf Schiffe ohne eigene Triebkraft unter 15 Tonnen (300 Zentner) Tragfähigkeit und auf solche Schiffe unter 150 Tonnen (3000 Zentner) Tragfähigkeit, die oberhalb Bingen zu Berg geschleppt werden, findet diese Vorschrift keine Anwendung.

### Belastung und zulässige Einseitigkeit der Schiffe.

#### § 2.

1. Ein Schiff darf nie über die zulässige Einseitigkeit belastet werden. Zur Bezeichnung der größten zulässigen Einseitigkeit dienen die Unteranten von Platten (Klammern), die nach den Angaben des Schiffsattestes anzubringen und von den Schiffsführern durch helle Farbe auf dunkeln oder durch dunkle Farbe auf hellem Grunde kenntlich zu erhalten sind.

2. Die Unterante der die größte zulässige Einseitigkeit bezeichnenden Platten (Klammern) darf mittschiffs nicht höher liegen als die Oberante des Wasserganges.

3. Über der Unterante der Platten (Klammern) muß ein Freibord von mindestens 0,30 m vorhanden sein; bei Schiffen mit festem Tennebaum darf dieser in das Freibord eingerechnet werden. Im übrigen sind bezüglich des Freibords die Angaben des Schiffsattestes maßgebend.

4. Die vorstehenden Vorschriften finden keine Anwendung auf Rheinschiffe, welche ihre Tauglichkeit zur See- und Küstenfahrt durch ein niederländisches Reichszengnis ihrer guten Beschaffenheit (certificaat van deugdelijkheid), durch ein Klassifizierungszengnis des Schiffes-



Klassifikationsunternehmens „Germanischer Lloyd“ zu Berlin oder ein solches Zeugnis einer anderen von sämtlichen Uferstaaten als zuständig anerkannten Klassifikationsgesellschaft nachweisen und mit Tiefgangsmarken versehen sind.

Das gleiche gilt für die mit Tiefgangsmarken versehenen Luftschiffe der Seeschifffahrt, welchen die Flagge des Kaiserlichen Yachtclubs zu Kiel oder einer anderen von dem Uferstaat der befahrenen Strecke als zuständig anerkannten Gesellschaft verliehen worden ist.

5. Oberhalb der Spiesschen Fähre bis Mannheim müssen die mit einem festen Deck nicht versehenen Schiffe der Kleinschifffahrt (Backstein-, Stein- und Kieschiffe sowie Kanalschiffe und dergleichen) von weniger als 50 Tonnen (1 000 Zentner) Tragfähigkeit ein festes Freibord von mindestens 0,30 m vorder- und hinterschiffs und von mindestens 0,15 m mittschiffs haben. Außerdem müssen solche Schiffe sowohl auf der Fahrt wie beim Stillliegen mit so hohen, starken, dichten und dem Wellenschlag hinreichend Widerstand leistenden Aufspatbrettern versehen sein, daß die gesamte Freibordhöhe mittschiffs mindestens 0,30 m beträgt.

6. Oberhalb Mannheim müssen Schiffe der in Ziffer 5 bezeichneten Art, auch wenn sie 50 Tonnen (1 000 Zentner) oder mehr Tragfähigkeit haben, ein festes Freibord von mindestens 0,50 m vorder- und hinterschiffs und von mindestens 0,15 m mittschiffs haben. Außerdem müssen solche Schiffe sowohl auf der Fahrt wie beim Stillliegen mit so hohen, starken, dichten und dem Wellenschlag hinreichend Widerstand leistenden Aufspatbrettern versehen sein, daß die gesamte Freibordhöhe mittschiffs mindestens 0,45 m beträgt.

7. Alle Schiffe mit 1,50 m und mehr Tiefgang müssen am Steuerbord (rechts) und zwar am Hintersteven oder in dessen Nähe mit einer deutlich lesbaren unter Aufsicht der Schiffsuntersuchungsbehörden anzubringenden Tiefgangsskala mit einer Maßeinteilung von 0,10 m Abstand versehen sein. Der Nullpunkt der Tiefgangsskala ist in die Höhe des tiefsten Punktes des Schiffbodens oder bei Schraubenschiffen der etwa tiefer liegenden Schraube oder des unter dieser liegenden Bügels zu legen.

8. Die in diesem Paragraphen enthaltenen Vorschriften finden auf Schiffe unter 15 Tonnen (300 Zentner) Tragfähigkeit keine Anwendung. Die von den Uferregierungen bezüglich solcher Schiffe erlassenen besonderen Bestimmungen bleiben jedoch unberührt.

### **Ausrüstung und Besetzung der Schiffe.**

#### **§ 3.**

1. Schiffe jeder Art müssen dergestalt eingerichtet, ausgerüstet und bemannt sein, daß Gefährdungen der Sicherheit der darauf befindlichen Personen und Störungen des öffentlichen Verkehrs vermieden werden.

Dies gilt auch von den nach Artikel 23 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte eines Schiffs-attestes nicht bedürftigen Dampfschiffen unter 15 Tonnen (300 Zentner) Tragfähigkeit; auch müssen die mit der Führung solcher Schiffe und mit der Bedienung der darauf befindlichen Maschinen betrauten Personen die hierzu erforderliche Sachkunde besitzen.

2. Bei Schiffen von 15 Tonnen (300 Zentner) oder mehr Tragfähigkeit sind für ihre Einrichtung sowie für Art und Zahl der Ausrüstungsgegenstände und der Bemannung die Feststellungen und Angaben im Schiffsattest (Artikel 22 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte) maßgebend.

3. An allen Schiffen von 15 Tonnen (300 Zentner) oder mehr Tragfähigkeit muß deren Namen und Heimatsort, bei mehreren Schiffen gleichen Namens desselben Besitzers außerdem eine Nummer an geeigneter Stelle der beiden Längsseiten in heller Farbe auf dunkeln oder in dunkler Farbe auf hellem Grunde in deutlich erkennbaren lateinischen Buchstaben von mindestens 0,15 m Höhe angebracht sein. Andere Aufschriften, welche die Deutlichkeit dieser Bezeichnungen beeinträchtigen, sind untersagt.

4. Soweit nach dieser Polizeiordnung zur Signalgebung Flaggen und Laternen zu verwenden und nicht besondere Bestimmungen hinsichtlich der Größe der Flaggen und der Lichtstärken der Laternen getroffen sind, müssen die Flaggen eine Höhe von mindestens 1,0 m, eine Breite (Länge) von mindestens 1,50 m und weder verblasste noch verschmutzte Farben haben. Die Laternen müssen ein hellleuchtendes Licht verbreiten.

5. Hinsichtlich der Beschaffenheit, der Ausrüstung und des Betriebs der Schiffs-Dampfkessel und der für sie mitzuführenden Urkunden sind die am Heimatsort des Dampfschiffs geltenden Vorschriften maßgebend.

In Ermangelung solcher Vorschriften ist folgendes zu beachten:

Die Beschaffenheit, Ausrüstung und Wartung der Dampfkessel muß den im Interesse der Sicherheit zu stellenden Anforderungen entsprechen. Insbesondere muß die zulässige höchste Dampfspannung obrigkeitlich festgesetzt und jeder Dampfkessel mit mindestens zwei Sicherheitsventilen versehen sein, welche jederzeit gelüftet werden können und deren eines eine solche Stellung hat, daß die vorgeschriebene Belastung vom Deck aus mit Leichtigkeit geprüft werden kann. Die Sicherheitsventile dürfen höchstens so belastet werden, daß sie bei Eintritt der für den Kessel festgesetzten Dampfspannung den Dampf entweichen lassen.

Ferner müssen an jedem Dampfkessel zwei zuverlässige Manometer mit Bezeichnung der festgesetzten höchstzulässigen Dampfspannung durch eine deutliche Marke angebracht sein, von denen das eine im Gesichtskreize des Kesselwärters, das andere auf Deck an einer für die Beobachtung bequemen Stelle sich befindet. Sind auf einem Dampfschiffe mehrere Kessel vorhanden, deren Dampf Räume mit einander in Verbindung stehen, so genügt es, wenn außer den an den einzelnen Kesseln befindlichen Manometern auf dem Deck ein Manometer angebracht ist.

### **GröÙte zulässige Fahrgastzahl bei Personendampfschiffen.**

#### **§ 4.**

1. Die zur Personenbeförderung bestimmten Dampfschiffe, welche den Rhein oberhalb der Spejßchen Fähre befahren, dürfen erst in Betrieb genommen werden, nachdem die größte zu

läufige Zahl von Fahrgästen durch Sachverständige nach den bestehenden Vorschriften amtlich festgestellt worden ist.

2. Die Angabe der amtlich festgestellten größten zulässigen Fahrgastzahl ist an geeigneten, beim Betreten des Schiffes auffallenden Stellen mit deutlichen Buchstaben und Ziffern von mindestens 0,10 m Höhe stets erkennbar in heller Farbe auf dunkeln oder in dunkler Farbe auf hellem Grunde anzuschreiben.

3. Wird das Schiff nach Artikel 22 Absatz 4 und 5 der revidierten Rheinschiffahrtsakte und der Ziffer 5 B des Schlussprotokolls hierzu einer Nachuntersuchung unterworfen und ergibt sich die Notwendigkeit, die Feststellung der größten zulässigen Fahrgastzahl einer Nachprüfung zu unterziehen, so hat der Schiffseigner oder Schiffsführer den Anordnungen der Behörde Folge zu leisten und gegebenen Falles auch für die Abänderung der Aufschriften (Ziffer 2) Sorge zu tragen.

4. Die Aufnahme von Fahrgästen über die festgesetzte größte Zahl hinaus ist verboten. Die Schiffsführer sind verpflichtet, den Anordnungen der Hafen- und Schiffahrts-Polizeibeamten zur Vermeidung einer Überfüllung oder einer einseitigen Überlastung des Schiffes nachzukommen.

5. Bei Überschreitung der festgesetzten größten Fahrgastzahl oder bei Eintritt einer Gefahr haben die vom Schiffsführer hierzu aufgeforderten Fahrgäste das Schiff zu verlassen. Auch haben die Fahrgäste den Anordnungen des Schiffsführers zur Verhütung einer einseitigen Überlastung des Schiffes Folge zu leisten.

### **Vorschriften für die Fahrt im allgemeinen.**

#### § 5.

1. Ein Schiff oder Floß darf von seiner Abfahrtsstelle aus oder auf seiner Fahrt nicht in den Kurs eines anderen im Fahren begriffenen Schiffes oder Floßes hineinfahren und es in seinem Lauf stören.

2. Schiffe 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 Tal fahrenden Dampfschiff mindestens um die ganze Strombreite von dessen Bug entfernt bleiben.

3. In scharfen Strombiegungen, an denen sich keine Wahrchau befindet, müssen, so lange bis vom Steuer aus auf ausreichende Entfernung in die offene Strecke hineingesehen werden kann, die zu Tal fahrenden Dampfschiffe die Fahrgeschwindigkeit vermindern.

4. Auf Strecken, wo Schiffe an Landebrücken oder am Ufer liegen, oder im Aus- oder Einladen begriffen sind, sowie vor Hafeneinmündungen ist von den Führern herannahender und vorüberfahrender Dampfschiffe mit oder ohne Anhang darauf zu achten, daß durch entsprechende rechtzeitige Verminderung der Kraft Beschädigungen der an Landebrücken, am Ufer oder im Hafen liegenden Schiffe vermieden werden.

Wenn Dampfschiffe mit oder ohne Anhang zwischen solchen Uferstrecken oder Hafeneinmündungen und der Mitte des Stromes durchfahren oder aufschlagen (wenden), dürfen sie

nicht mit größerer Kraft fahren, als zu ihrer sicheren Steuerung und zu ihrer Fortbewegung notwendig ist. Das gleiche gilt beim Vorbeifahren:

- a. an den zur Ausführung von Strombauarbeiten, Weilungen oder Weisungen im Strom liegenden Schiffen, sofern auf ihnen bei Tag eine rot und weiße Flagge, bei Nacht eine Laterne mit rotem Licht beigesetzt ist;
- b. an stillliegenden Flößen, sofern auf ihnen bei Annäherung eines Dampfschiffes ein Zeichen gegeben ist, bei Tage durch Beisetzen einer roten Flagge, bei Nacht durch Beisetzen einer Laterne mit rotem Licht.

Liegen Schiffe oder Flöße hinter Duhnen (Kribben) oder sonstwie gedeckt, so daß sie von den herankommenden Dampfschiffen aus nicht gesehen werden können, so tritt für diese die Verpflichtung zum Fahren mit verminderter Kraft nur dann ein, wenn hierzu bei Tag durch Beisetzen einer weithin sichtbaren roten Flagge, bei Nacht durch Beisetzen einer Laterne mit rotem Licht aufgefordert ist.

5. Mehr als zwei Schiffe dürfen nur in Notfällen nebeneinander getupelt fahren.
6. Das Quertreiben der Schiffe ist, den Fall höherer Gewalt ausgenommen, untersagt.
7. Die in dieser Polizeiordnung für die Schlepplüge gegebenen Vorschriften gelten, soweit nicht etwas Besonderes bestimmt ist, auch für die geschleppten Flöße.

8. Die Schiffs- und Floßführer sind verpflichtet, auf denjenigen mittelst Tonnen, Baken oder anderer Schiffsfahrtszeichen oder durch Aufstellen von Wahrschauen erkennbar gemachten Stromstrecken, auf denen besondere Vorsicht erforderlich ist, den Anweisungen und Befehlen, welche die zuständigen Behörden und Beamten in Bezug auf das Durchfahren dieser Stromstrecken erteilen, Folge zu leisten.

In gleicher Weise haben die Schiffs- und Floßführer den Anweisungen Folge zu leisten, welche von den zuständigen Behörden oder Beamten für das Durchfahren solcher nicht besonders erkennbar gemachten Stromstrecken gegeben werden, die sich an eine ober- oder unterhalb befindliche, der vorstehenden Bestimmung unterliegende Stromstrecke anschließen.

9. Die Schiffs- und Floßführer haben den durch öffentliche Bekanntmachung oder durch Aufstellen von Wahrschauen kundgegebenen Anordnungen der zuständigen Behörden und Beamten der Strom- und Schiffsfahrtspolizei Folge zu leisten, wodurch

- a. auf den in Ziffer 8 bezeichneten Stromstrecken die Fahrt bei Nacht oder mit zu tief gehenden Schiffen untersagt,
- b. auf Stromstrecken, in denen nach vorheriger Verständigung mit den zuständigen Zivilbehörden militärische Übungen stattfinden, der Schiffs- und Floßverkehr zeitweilig beschränkt oder untersagt wird.

10. Es ist verboten, die im Strom oder am Ufer befindlichen Schiffsfahrtszeichen (Bojen, Schwimmer, Baken u. s. w.) zum Anlegen oder Fortbewegen von Schiffen oder von Flößen zu benutzen oder sonstige Handlungen vorzunehmen, welche geeignet sind, diese Schiffsfahrtszeichen unkenntlich oder für ihre Zweckbestimmung minder tauglich zu machen.

11. Die Schiffsführer sind verpflichtet, den zuständigen Aufsichtsbeamten auf Verlangen das sofortige Anbordkommen auf ihr in Fahrt befindliches Schiff zum Zwecke der Vornahme von Aufsichtshandlungen durch geeignete Manöver zu erleichtern. Dies hat zu geschehen, wenn auf dem Schiffe des Aufsichtsbeamten bei Tag eine Flagge gezeigt wird, welche in den Deutschen Staatsgebieten aus dreieckigen schwarz-weiß-roten, im Niederländischen Staatsgebiet aus dreieckigen rot-weiß-blauen Feldern besteht, und bei Nacht am Steuerbord eine nach vorn sichtbare Laterne mit rotem Licht hin- und hergeschwenkt wird.

Ferner sind die Schiffsführer verpflichtet, während der Ausübung ihres Gewerbes die Reßelpapiere mit sich zu führen und den Aufsichtsbeamten zur Einsicht vorzulegen. Auch haben sie den von den Aufsichtsbeamten bei der Revision bezüglich der Ventilbelastung ergehenden Anordnungen Folge zu leisten.

12. Die Anker müssen beim Aufholen so hoch gehoben werden, daß ihre Unterkante nicht unter den Kiel oder den Boden des Schiffes reicht.

13. Zur Verständigung zwischen dem Führer des Schleppers und den Führern seiner Anhangschiffe dient auf letzteren bei Tag eine Flagge und bei Nacht die nach § 21 Ziffer 5 zu führende Laterne mit weißem Licht. Die Flagge ist in gleicher Art und Höhe zu führen, wie dies für die Laterne vorgeschrieben ist. Wird die Flagge oder Laterne im Top geführt, so bedeutet dieses, daß auf dem Schiff alles in Ordnung ist und die Maschinen mit voller Kraft arbeiten können; wird sie auf halbstock gesetzt, so bedeutet dieses, daß die Maschinen die Kraft zu vermindern haben; wird sie ganz niedergeholt, so bedeutet dieses, daß die Maschinen sofort stillgestellt werden müssen. Die von dem Führer eines Anhangschiffes gegebenen Signale sind von den Führern aller Schiffe, die sich zwischen dem bezüglichlichen Anhangschiff und dem Schlepper befinden, sofort in gleicher Weise wiederzugeben. Die zuletzt genannten zwei Signale dürfen nur in Fällen der Gefahr gegeben werden.

Vor dem Stilllegen des Schleppezuges oder vor Wiederaufnahme der Fahrt hat der Führer des Schleppers Signale mit der Schiffsglocke zu geben.

### **Vorschriften für das Vorbeifahren der Schiffe an einander.**

#### **1. In einem Fahrwasser mit genügender Breite.**

##### **§ 6.**

Schiffe dürfen nur dann in derselben oder in entgegengesetzter Richtung an einander vorbeifahren, wenn das Fahrwasser nach dem jeweiligen Wasserstand unzweifelhaft hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt gewährt. Sie haben in diesem Fall die nachstehenden Vorschriften (§§ 7 bis 9) zu beachten.

##### **§ 7.**

Schiffe, welche sich in verschiedenen, ein gegenseitiges Anlaufen ausschließenden Kurven befinden, haben, wenn sie in derselben oder in entgegengesetzter Richtung an einander vorbeifahren, den Kurs einzuhalten, in welchem sie sich befinden.

## § 8.

1. Holt ein mit oder ohne Anhang fahrendes Dampfschiff ein anderes Dampfschiff oder einen Schleppzug, welche im gleichen Kurs vorausfahren, bis auf eine Entfernung von 120 m ein, jedoch bei beiderseitiger Verfolgung dieses Kurses die Gefahr des Anlaufens entstehen würde, so darf das hintere Dampfschiff sich dem vorausfahrenden Dampfschiff oder Schleppzug nicht weiter nähern. Will jedoch das hintere Dampfschiff vorbeifahren, so muß der Führer des hinteren Dampfschiffes dies dem vorausfahrenden dadurch kund tun, daß er fünf Glockenschläge gibt und, dem vorausfahrenden Schiffe gut sichtbar, bei Tage eine hellblaue Flagge am Vordersteck wenigstens 3 m über der Kelling hissen, bei Nacht eine Laterne mit weißem Licht quer zum Schiff hin- und herschwenken läßt; die Flagge muß bis nach erfolgter Vorbeifahrt ausgehängt bleiben, ist dann aber sofort einzuziehen. Das zu überholende Dampfschiff hat während der Vorbeifahrt seine Kraft zu vermindern und nach Backbord (links), das vorbeifahrende nach Steuerbord (rechts) auszuweichen.

2. Ist der Führer des zu überholenden Dampfschiffes durch besondere Umstände genötigt, nach Steuerbord (rechts) auszuweichen, so hat er rechtzeitig die hellblaue Flagge am Backbord (links) beizusetzen oder die Laterne nach dieser Seite zu schwenken. Das vorbeifahrende Schiff hat alsdann nach Backbord (links) auszuweichen. Auch steht ihm dies frei für den Fall, daß weder ein Gegenzeichen gegeben, noch in genügendem Maße nach Backbord (links) ausgewichen wird. Die Flagge muß bis nach erfolgter Vorbeifahrt ausgehängt bleiben, ist dann aber sofort einzuziehen.

3. Wenn ein mit dem Wind segelndes Schiff ein anderes im gleichen Kurs fahrendes Segel- oder Dampfschiff einholt und an demselben vorbeifahren will, so hat der Führer des hinteren Schiffes seine Absicht rechtzeitig durch Zuruf mit dem Sprachrohr oder durch Hornruf zu erkennen zu geben, worauf das vordere Schiff nach der Lee- (Unterwind-) Seite abzuhalten und das hintere Schiff auf der Luw- (Wind-) Seite auszuweichen und vorbeizufahren hat.

4. Wenn ein Dampfschiff mit oder ohne Anhang ein im gleichen Kurs mit dem Wind segelndes Schiff erreicht und an demselben vorbeifahren will, muß das nämliche Zeichen gegeben werden, das in Ziffer 1 vorgeschrieben ist; auf dieses Zeichen hat das Segelschiff nach der Lee- (Unterwind-) Seite abzuhalten und das hintere Schiff auf der Luw- (Wind-) Seite auszuweichen und vorbeizufahren.

## § 9.

1. Dampfschiffe mit oder ohne Anhang, sowie mit dem Wind segelnde Schiffe, welche sich in entgegengesetzten Kursen begegnen, so daß die Gefahr des gegenseitigen Anlaufens entstehen würde, müssen nach Steuerbord (rechts) ausweichen.

2. Ist der Führer eines der sich in dieser Weise begegnenden Schiffe durch besondere Umstände genötigt, nach Backbord (links) auszuweichen, so hat er dem ihm begegnenden Schiffe oder Schleppzug diese Absicht rechtzeitig durch folgende Zeichen kund zu geben:

- a. wenn das Schiff, welches nach Backbord (links) ausweichen will, ein Dampfschiff mit oder ohne Anhang ist, bei Tage durch fünf Glockenschläge und durch Anhängen einer

nach vorn sichtbaren hellblauen Flagge am Steuerbord (rechts), bei Nacht durch fünf Glockenschläge und durch quer zum Schiff vorzunchmendes Hin- und Herbewegen einer nach vorn sichtbaren Laterne mit weißem Licht am Steuerbord (rechts). Die Flagge muß bis nach erfolgter Vorbeifahrt ausgehängt bleiben, ist dann aber sofort einzuziehen; b. wenn das Schiff, welches nach Backbord (links) ausweichen will, ein mit dem Winde segelndes Schiff ist, durch Zuruf mit dem Sprachrohr oder durch Hörnruf.

Hierauf haben die einander begegnenden Schiffe nach Backbord (links) auszuweichen.

3. Schiffe ohne Anhang, welche einem zu Berg kommenden Schlepptzug in entgegengesetztem Kurs begegnen, dürfen unter keinen Umständen beanspruchen, daß der Schlepptzug ihnen nach Backbord (links) ausweiche.

## 2. In einem Fahrwasser mit nicht genügender Breite.

### § 10.

1. Wo es an hinlänglichem Raum zum Vorbeifahren (§ 6) mangelt, hat das zu Berg fahrende Schiff, wenn es voraussichtlich mit einem zu Tal fahrenden in der Enge zusammentreffen könnte, unterhalb der Enge zu halten, bis das Talschiff durch die letztere gefahren ist. Befindet sich aber bereits ein zu Berg fahrendes Schiff in der Enge, dann muß das zu Tal fahrende Schiff so lange vor ihr halten, bis das Bergschiff sie durchfahren hat.

2. Erreicht ein zu Berg fahrendes Dampfschiff ohne Anhang das letzte gefleppte Schiff eines vorausfahrenden Schlepptzuges unterhalb der Enge auf 120 m, so darf der Schlepptzug nicht eher in die Enge hineinfahren, bis das Dampfschiff ohne Anhang an ihm vorbeigefahren ist.

3. Einem in der Enge vorausfahrenden Schiff darf sich ein Dampfschiff nicht mehr als auf 120 m nähern.

## 3. Besondere Bestimmungen.

### a. Für die Schlepptzüge.

#### § 11.

1. Schlepptzüge dürfen, außer während des gegenseitigen Vorbeifahrens, niemals in gleicher Höhe fahren.

2. Alle Dampfschiffe ohne Anhang und alle mit dem Winde segelnden Schiffe müssen, wenn dazu der erforderliche Raum vorhanden ist, den Schlepptzügen ausweichen. Mangelt der hierzu erforderliche Raum, so müssen die Führer des Schlepptzuges und der angehängten Schiffe, auch wenn ihnen kein Zeichen zum Ausweichen gegeben ist, nach Vorschrift der §§ 8 und 9 ausweichen.

3. Die Führer der Schlepptzüge müssen während des Vorbeifahrens von Dampfschiffen mit oder ohne Anhang die Kraft vermindern. Ebenso dürfen Dampfschiffe ohne Anhang während des Vorbeifahrens an Schlepptzügen nur mit verminderter Kraft fahren.

4. In einem Schlepptzug dürfen sich nur soviel Anhänge befinden, als der Schlepper ficher zu führen vermag.

5. Die Führer von Schleppzügen haben die Abstände der zu einem Schleppzuge vereinigten Schiffe unter einander so zu wählen, daß der Schiffsverkehr weder gefährdet noch beeinträchtigt wird.

6. Der Zwischenraum zwischen dem Schlepper und dem ersten Anhangsschiff darf nicht mehr als 120 m, der Zwischenraum zwischen den einzelnen Anhangsschiffen nicht mehr als 80 m betragen.

Werden mehrere Schlepper verwendet, so darf der Zwischenraum zwischen den einzelnen Schleppern nicht mehr als 120 m betragen.

7. Führt ein Dampfschiff ein seitlich gekuppeltes Anhangsschiff mit sich, so gelten beide Schiffe als ein Schleppzug im Sinne dieser Polizeiordnung.

#### b. Für die treibenden Schiffe.

##### § 12.

Einem ohne Hilfe der Segel treibenden Schiffe muß jedes unter Dampf oder Segel fahrende Schiff ausweichen. Mangelt es hierzu an Raum, so muß das treibende Schiff auf die in § 8 erwähnten Zeichen mit Hilfe von Rudern und Ankern soweit als möglich zur Seite ausbiegen.

#### c. Für die luvierenden Schiffe.

##### § 13.

1. Luvierende Schiffe dürfen nicht zwischen einem Dampfschiff mit oder ohne Anhang und dem von diesem gehaltenen Ufer fahren. Sie müssen daher schon wenden, bevor sie den Kurs des sich nahenden Dampfschiffes durchkreuzen.

2. Wenn zwei Segelschiffe mit sich kreuzenden Kursen sich einander nähern, so daß die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, müssen die Führer sich an folgende Bestimmungen halten:

- a. ein mit dem Wind segelndes Schiff muß einem Schiff, welches bei dem Wind segelt, ausweichen;
- b. ein Schiff, welches über Steuerbord bei dem Wind liegt, muß einem Schiffe, welches über Backbord bei dem Wind liegt, ausweichen;
- c. wenn beide mit dem Wind segeln, aber über verschiedenen Bugen liegen, muß das über Steuerbord liegende Schiff dem über Backbord liegenden Schiffe ausweichen;
- d. wenn beide mit dem Wind segeln und über denselben Bug liegen, muß das luvwärts fahrende Schiff dem leewärts fahrenden ausweichen;
- e. ein Schiff, welches vor dem Wind segelt, muß vor jedem anderen Segelschiff ausweichen.

d. Für die Schiffe unter 50 Tonnen (1000 Zentner) Tragfähigkeit und die tief geladenen Schiffe.

##### § 14.

1. Die Führer von Schiffen mit weniger als 50 Tonnen (1000 Zentner) Tragfähigkeit sind verpflichtet, sie auf der Fahrt aus der Nähe der fahrenden Dampfschiffe und Schleppzüge

zu halten: sie dürfen in deren Wellenschlag erst hineinfahren, wenn er den Schiffen nicht mehr gefährlich werden kann.

2. Kommt aber ein solches Schiff einem Dampfschiff oder Schleppzug dennoch so nahe, daß ihm augenscheinlich Gefahr droht, so darf der Führer des Dampfschiffes nicht mit größerer Kraft, als zur sicheren Steuerung und zur Fortbewegung erforderlich ist, fahren und hat nötigenfalls die Maschine still zu stellen, wenn dies ohne Gefahr für das Dampfschiff oder die angehängten Schiffe geschehen kann.

3. Zu der Nähe fahrender, tief geladener, nicht mit einem festen Deck versehener Schiffe von 50 Tonnen (1000 Zentner) oder mehr Tragfähigkeit müssen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang jederzeit mit verminderter Kraft fahren.

### Vorschriften für die Fahrt unter besonderen Verhältnissen.

#### 1. Pflichten der Führer von Fahren in Bezug auf den Schiffs- und Floßverkehr.

##### § 15.

Die Führer von Fahren haben außer den in den besonderen Fährordnungen enthaltenen Vorschriften nachstehendes zu beachten:

- a. die Führer der nicht frei fahrenden Fahren müssen den in Fahrt begriffenen Schiffen und Flößen das von diesen eingehaltene Fahrwasser frei halten oder frei machen; dabei sind mindestens die in § 5 Ziffer 2 vorgeschriebenen Abstände einzuhalten;
- b. die Führer der unter a erwähnten Fahren müssen den Schiffen und Flößen, welche von Stellen ober- oder unterhalb dieser Fahren abfahren (ablegen), das Fahrwasser frei machen, sofern hierzu von einem Dampfschiffe mit oder ohne Anhang durch die in § 8 Ziffer 1 erwähnten Zeichen, von einem sonstigen Schiffe oder einem Floß durch Zuruf mit dem Sprachrohr oder durch Hornruf aufgefordert wird;
- c. bei Nacht müssen die Schiffe der unter a erwähnten Fahren, wenn sie nicht in Fahrt sind, an der ihnen durch die zuständige Behörde angewiesenen Liegestelle und, wenn ihnen eine solche nicht angewiesen ist, jedenfalls derart liegen, daß das Fahrwasser frei bleibt.  
Kann ausnahmsweise einer Fähr die Liegestelle nur im Fahrwasser angewiesen werden, so muß bei Annäherung von Schiffen die Fähr abgelegt und das Fahrwasser frei gemacht werden; der hierzu von dem sich annäherenden Fahrzeuge gemäß § 16 unter b gegebenen Aufforderung ist schleunigst nachzukommen;
- d. bei Nacht müssen die Schiffe der unter a erwähnten Fahren an einer mindestens 6,0 m über Wasser hohen Stelle mit einer Laterne mit grünem Licht und 1,20 m senkrecht unter dieser mit einer zweiten Laterne mit weißem Licht versehen sein. Bei Fahren am Längsseil ist der oberste Buchtnachen und, wenn statt Buchtnachen Döpper benutzt werden, der oberste über Wasser befindliche Döpper mit einer Laterne mit weißem Licht zu versehen, welche sich bei Buchtnachen mindestens 3,0 m hoch über Wasser befinden muß. Diese Laternen sind die ganze Nacht hindurch hellleuchtend zu erhalten;

- e. für die freifahrenden Luerfähren sind hinsichtlich der Laternenführung die Bestimmungen in vorstehendem Absatz d, hinsichtlich des Verhältnisses zu den Schiffen und Flößen die für die Schiffe ohne eigene Triebkraft, und, sofern die Fähre durch eigene Triebkraft bewegt wird, die für die Dampfschiffe geltenden Vorschriften maßgebend, insbesondere auch § 5 Ziffer 2 dieser Polizeiordnung.

## 2. Pflichten der Schiffs- und Flößführer in Bezug auf Fahren.

### § 16.

Die Führer von Schiffen und Flößen haben außer den in den besonderen Fahrordnungen enthaltenen Vorschriften nachstehendes zu beachten:

- a. längs der nicht freifahrenden Fahren müssen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang ihre Kraft soweit vermindern, daß gefährliche Schwankungen der Fährschiffe vermieden werden;
- b. wenn der Führer eines Schiffes veranlaßt ist, bei Nacht an einer Stelle durchzufahren, wo das Schiff einer der unter a erwähnten Fahren im Fahrwasser liegt, so hat er das Fährschiff rechtzeitig durch erkennbare Zeichen, welche bei Dampfschiffen in Glockenschlägen, bei anderen Schiffen in Zuruf durch das Sprachrohr oder in Hornruf bestehen, zum Freimachen des Fahrwassers aufzufordern und bis zur Freimachung der Durchfahrt den Lauf zu mäßigen oder zu hemmen.

## 3. Durchfahrt durch Brücken.

### a. Feste Brücken.

### § 17.

1. Sind bei Tage an einer festen Brücke eine oder mehrere Durchfahrtsöffnungen durch eine über dem Fahrwasser angebrachte rot und weiße Flagge oder Tafel bezeichnet, so dürfen nur diese Öffnungen von Schiffen und Flößen zur Durchfahrt benutzt werden.

2. Bei Nacht darf an einer festen Brücke nur durch diejenigen Öffnungen gefahren werden, welche auf der dem sich annähernden Schiffe zugekehrten Seite über dem Fahrwasser durch eine Laterne mit rotem Licht oder dort, wo nach Umständen eine genauere Kennzeichnung als angemessen erscheint, durch zwei Laternen übereinander, die untere mit rotem und die obere mit grünem Licht, bezeichnet sind.

Die Laternen der für die Tafelfahrt bestimmten Öffnungen dürfen nur nach der Bergseite, der für die Bergfahrt bestimmten Öffnungen nur nach der Talseite sichtbar sein.

3. Die Führer von Dampfschiffen müssen oberhalb und unterhalb von Brücken die Beschickung der Feuer so rechtzeitig erfolgen lassen, daß unter den Brücken selbst eine starke Rauchentwicklung nicht stattfindet. Während der Durchfahrt durch Brücken ist ein Durchstoßen des Feuers oder Aufwerfen von Kohlen verboten.

4. Auf den Strecken von 30 m oberhalb bis 30 m unterhalb von Brücken in Eisenkonstruktion ist das Halten oder Anlegen von Dampfschiffen — die Entfernung von der Außenkante der Eisenkonstruktion bis zum Kamin gemessen — verboten, insofern nicht ein Notfall vorliegt oder eine Ausnahme seitens der zuständigen Polizeibehörde zugelassen ist.

#### b. Schiffbrücken.

##### § 18.

1. Durch Schiffbrücken dürfen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang nicht mit größerer Kraft fahren, als zu ihrer sicheren Steuerung und zu ihrer Fortbewegung notwendig ist.

2. Bei Nacht muß der Dampfschiffsführer die Absicht, durch eine Schiffbrücke fahren zu wollen, durch einen Böllerschuß zu erkennen geben und vor der Schiffbrücke warten, bis die Signallaternen auf ihr aufgezogen sind.

Läßt die zuständige Behörde von der Absicht des Dampfschiffsführers, durch die Schiffbrücke fahren zu wollen, an der Brücke mittelst elektrischer Signalanordnung Meldung machen, so ist das für diesen Fall durch die zuständige Behörde besonders vorgeschriebene Annäherungssignal an Stelle des Böllerschusses zu verwenden.

3. Die Durchfahrt durch eine Schiffbrücke darf erst erfolgen, wenn jede der beiden Seiten der Brückenöffnung bei Tage durch eine rot und weiße Flagge, bei Nacht, dem sich annähernden Schiffe sichtbar, durch zwei Laternen mit rotem Licht, die eine über der anderen, bezeichnet ist.

Rückwärts dürfen die Laternen nicht sichtbar sein.

4. Außerdem haben die Schiffs- und Floßführer folgende von der Schiffbrücke aus gegebene Signale zu beachten:

- a. das Signal, wodurch das sich nähernde Schiff oder Floß benachrichtigt wird, daß eingetretener Hindernisse halber die Brücke nicht geöffnet werden kann. Dies besteht bei Tage in einer blau und weißen Flagge, bei Nacht in zwei Laternen mit grünem Licht, die eine über der anderen;
- b. unterhalb Kehl-Sträßburg das Vorseignal, wodurch die sich nähernden Schiffe und Flöße schon auf größere Entfernung davon benachrichtigt werden, daß sie durch die Brücke fahren können. Dies besteht für die Talfahrt bei Tage in einer roten Flagge, bei Nacht in einer Laterne mit rotem Licht, für die Bergfahrt bei Tage in einer weißen Flagge, bei Nacht in zwei Laternen mit rotem Licht, die eine über der anderen.
5. Die für die Signale an Schiffbrücken verwendeten Flaggen müssen so groß sein, daß sie auf die Entfernung, für die sie bestimmt sind, noch deutlich erkannt werden können. Die Breite (Länge) der Flaggen muß der Höhe mindestens gleich sein und darf die Höhe nicht um mehr als die Hälfte überschreiten.

Bei zweifarbigen Flaggen muß die Teilung wagrecht und die untere Hälfte weiß die obere rot oder blau sein.

Die Flaggen müssen an schräg oder wagrecht angebrachten Stöcken oder Reinen geführt werden oder teilweise in einem Rahmen ausgespannt sein.

#### 4. Fahren der Schiffe und Klöße über Kabel oder Rohrleitungen.

##### § 19.

Beim Durchfahren aller durch entsprechende Zeichen kenntlich gemachten Stellen, an welchen Telegraphen- oder andere Kabel oder Rohrleitungen auf oder in der Stromjohle liegen, ist das Werfen und Schleppen von Ankern untersagt.

#### 5. Anhalten der Dampfschiffe zur Personenbeförderung.

##### § 20.

1. Will ein Personen-Dampfschiff an eine Landebrücke aufahren, so ist vorher mit der Glocke zu läuten. Will es an einer Nachenstation anhalten, so ist das Zeichen bei Tage durch Aufhissen einer rot und weißen Flagge von mindestens 0,50 m Höhe und 0,75 m Breite (Länge), bei Nacht durch Aufhissen einer Laterne mit weißem Licht auf halbem Mast zu geben. Der Nachenführer, welcher an das Dampfschiff aufahren will, hat bei Tage eine gleiche Flagge, bei Nacht ein weißes Licht zu zeigen.

2. Bei Annäherung eines Nachens muß die Maschine des Dampfschiffes so zeitig still gestellt und bei dessen Abfahrt so spät wieder in Gang gesetzt werden, daß der Nachen keine gefährlichen Schwankungen erleidet.

Der Nachenführer muß mit seinem Nachen zeitig herauskommen, in gestreckt paralleler Richtung mit der Fahrt des Dampfschiffes halten und darf nicht eher an dieses heraufahren, als bis die Maschine stillgestellt ist.

3. Die eingestiegenen Personen haben sich auf die Aufforderung des Nachenführers sogleich niederzusetzen.

4. Der Nachen muß von zwei starken, schiffahrtskundigen und als nüchtern bekannten Männern geführt werden, in gutem Zustand, vollständig ausgerüstet und mit der Bezeichnung seiner größten zulässigen Einseitung versehen sein.

5. Die Ortsbehörde hat darauf zu halten, daß den vorstehend unter Ziffer 4 gedachten Erfordernissen stets genügt werde, nach Umständen sogleich Abhilfe anzuordnen und der Dampfschiffahrtsverwaltung Mitteilung davon zu machen.

6. Andere, als die dazu bestimmten Nachenführer dürfen Personen oder Güter zu einem Dampfschiff nicht bringen oder von ihm nicht abholen.

7. Kommen zwei in entgegengesetzter Richtung fahrende Dampfschiffe gleichzeitig an einem Landungsplatz an, so darf der Führer des zu Berg fahrenden Dampfschiffes das Talschiff in seiner Wendung nicht stören und muß diesem den Vorrang lassen.

Wollen zwei in gleicher Richtung fahrende Dampfschiffe an demselben Landungsplatz anlegen, so hat das erste den Vorrang und darf durch das andere in seiner Anfahrt nicht gehindert werden.

#### 6. Verhalten während der Fahrt bei Nacht und bei unsichtigem Wetter.

##### § 21.

1. Jedes Dampfschiff ohne Anhang hat bei Nacht zu führen:

- a. an oder vor dem vorderen Mastes oder in Ermangelung eines Mastes am Kamin oder an einer Stange in einer Höhe von mindestens 6,0 m über dem Schiffsrumpf eine Laterne, welche ein gleichmäßiges und ununterbrochenes helles weißes Licht entweder über den ganzen Horizont oder mindestens über einen Bogen des Horizonts von 20 Kompaßstrichen wirft, welche sich auf je 10 Striche zu beiden Seiten des Fahrzeuges verteilen, so daß ihr Schein, von der Richtung der Mittellinie des Schiffes nach vorn gerechnet, noch bis auf 2 Striche nach hinten über die Quерlinie hinausfällt und eine solche Lichtstärke besitzt, daß es bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 4 km weit sichtbar ist;
- b. am Steuerbord (rechts) eine Laterne, welche ein gleichmäßiges und ununterbrochenes grünes Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Kompaßstrichen wirft und zwar von der Richtung der Mittellinie des Schiffes nach vorn gerechnet bis auf 2 Striche nach hinten über die Quерlinie hinaus;
- c. am Backbord (links) eine Laterne, welche ein gleichmäßiges und ununterbrochenes rotes Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Kompaßstrichen wirft und zwar von der Richtung der Mittellinie des Schiffes nach vorn gerechnet bis auf 2 Striche nach hinten über die Quерlinie hinaus.

Die vorstehend unter b und c genannten grünen und roten Seitenlichter müssen bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 2 km weit sichtbar sein. Auch müssen sie binnensborts derart abgeblendet sein, daß das grüne Licht nicht vom Backbord her und das rote Licht nicht vom Steuerbord her gesehen werden kann.

2. Jedes Dampfschiff mit Anhang hat bei Nacht außer den vorstehend unter Ziffer 1 genannten Lichtern noch ein zweites weißes Licht von gleicher Einrichtung und Beschaffenheit, sowie an gleicher Stelle wie das vorstehend unter Ziffer 1 a genannte und zwar 0,80 m bis 1,0 m senkrecht über oder unter ihm zu führen.

Werden mehrere Schiffe dieser Art gleichzeitig zum Schleppen eines Zugs verwendet, so hat jedes Schlepsschiff außer den im vorstehenden Absatz vorgeschriebenen Lichtern ein drittes weißes Licht von gleicher Einrichtung und Beschaffenheit sowie an gleicher Stelle wie die beiden andern Lichter und zwar 0,80 m bis 1,0 m senkrecht über oder unter diesen Lichtern zu führen.

3. Führt ein Dampfschiff ein seitlich gekuppeltes Anhangsschiff mit sich (vergleiche § 11 Ziffer 7), derart, daß das für ersteres vorgeschriebene Seitenlicht durch das Anhangsschiff verdeckt würde, so ist das Seitenlicht an der Außenseite des letzteren anzubringen.

4 Jedes Dampfschiff ohne Anhang hat bei Nacht ein nach rückwärts sichtbares weißes Signallicht am Heck zu führen.

Jedes Dampfschiff mit Anhang hat bei Nacht in einer Höhe von mindestens 3,0 m über dem Schiffsrumpf an einer Stange beim Ramin oder auf dem Steuerstahl oder Mastspaten steuerbords ein gleichmäßiges und ununterbrochenes, auf  $\frac{2}{3}$  km sichtbares rotes Licht zu führen.

Diese Lichter (Abjag 1 und 2) müssen derart geblendet sein, daß sie von vorn und von seitwärts nicht gesehen werden können.

5. Jedes Schiff von 15 Tonnen (300 Zentner) oder mehr Tragfähigkeit, welches bei Nacht ohne eigene Triebkraft in Fahrt ist, einerlei ob es segelt oder treibt, gerudert, geschleppt oder sonstwie fortbewegt wird, hat ein nach allen Seiten sichtbares weißes Licht mindestens 6,0 m hoch über seinem Rumpf zu führen. Dieses Licht muß auf Schiffen, welche geschleppt werden oder segeln, bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 2 km weit sichtbar sein.

Die ohne eigene Triebkraft auf sich zu Tal fahrenden Schiffe von 50 Tonnen (1 000 Zentner) oder mehr Tragfähigkeit müssen bei Nacht außerdem noch ein weißes Licht am Bug führen.

Schiffe unter 15 Tonnen (300 Zentner) Tragfähigkeit, auch Nachen, welche bei Nacht ohne eigene Triebkraft fahren, haben ein weißes Licht derart anzubringen, daß es von allen Seiten deutlich sichtbar ist.

6. Den Anhangsschiffen eines Schleppezuges ist bei Nacht gestattet, am vorderen Teile des Schiffes eine brennende Laterne mit Milchglasscheiben zu führen, welche nicht über das Schiff hinausleuchtet und nach vorn und nach beiden Seiten vollständig geblendet ist.

7. Schiffe ohne eigene Triebkraft, welche ohne Hilfe der Segel treiben, sowie Schleppezüge dürfen bei Nacht nur bei Mond- oder Sternenhelle fahren. Verdunkelt sich der Himmel während der Fahrt, so müssen die Schiffe sofort an der nächsten geeigneten Stelle beilegen.

8. Die Anwendung elektrischer Bogenlichter und Scheinwerfer während der Fahrt ist untersagt.

9. Bei unsichtigem Wetter (Nebel, Schneegestöber u. s. w.) müssen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang mit verminderter Geschwindigkeit fahren und deren Führer die Glocke mit kurzen Unterbrechungen anschlagen lassen; auf Schiffen, die ohne eigene Triebkraft auf sich fahren, muß mit kurzen Unterbrechungen durch das Sprachrohr gerufen oder das Horn geblasen werden.

Kann keines der beiden Ufer mehr gesehen werden, so müssen alle in Fahrt befindlichen Schiffe an der nächsten geeigneten Stelle beilegen. Ausgenommen hiervon sind die durch eigene Triebkraft bewegten Quersfähren.

10. Flöße, auch geschleppte, dürfen bei Nacht nicht fahren, es sei denn, daß sie durch nicht vorherzusehende Umstände verhindert wurden, den Liegeplatz bei Tage zu erreichen.

Jedenfalls haben sie während der Fahrt bei Nacht die in § 27 Ziffer 4 Abjag 1 vorgeschriebenen Lichter zu führen.

Bei Nebel, Schneegestöber, Sturm, Treibeis und Eisgang dürfen Flöße nicht fahren. Werden sie während der Fahrt davon betroffen, so müssen sie an der nächsten erreichbaren Liegestelle beilegen.

## 7. Verhalten bei hohem Wasserstand.

## § 22.

1. Oberhalb Lauterburg ist bei einem Wasserstand von mehr als 5,0 m am Straßburger Pegel (oberhalb der Rheinbrücke) die Fahrt mit Dampfschiffen unterjagt. Zwischen Lauterburg und Magau dürfen Dampfschiffe dann nicht fahren, wenn der Wasserstand von 7,0 m am Magauer Pegel (Marke III nach Ziffer 2 und 3) erreicht oder überstiegen ist.

2. Auf der deutischen Stromstrecke unterhalb Magau sind für die Fahrt der Dampfschiffe von einem der nachbezeichneten Landungsplätze bis zu dem nächsten, nämlich Magau, Speyer, Ludwigshafen, Mannheim, Mainz, Biebrich, Bingen, Coblenz, Andernach, Cöln, Düsseldorf, Duisburg-Ruhrort, Wejfel und Emmerich, sowie von Emmerich bis zur niederländischen Grenze unter Berücksichtigung der daselbst angebrachten Marken I, II und III (vergleiche Ziffer 3) bei höheren Wasserständen die folgenden Beschränkungen maßgebend:

- a. bei einem Wasserstand, welcher die Marke I erreicht oder übersteigt, müssen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang zu Tal in der Mitte des Stromes, zu Berg in einer Entfernung von wenigstens 80 m vom gewöhnlichen Uferstrand fahren. Wird bei der Fahrt oder beim Landen eine größere Annäherung an das Ufer nötig, so müssen sie mit verminderter Kraft fahren;
  - b. bei einem Wasserstand, welcher die Marke II erreicht oder übersteigt, dürfen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang bei Nacht überhaupt nicht, bei Tag nur in der Mitte des Stromes und, wenn sie zu Tal gehen, nicht mit größerer Kraft fahren, als zur sicheren Steuerung des Schiffes nötig ist. Die zum Verkehr notwendige Annäherung an die einzelnen Stationen, sowie das Anlegen ist ihnen unter Anwendung verminderter Kraft gestattet;
  - c. bei einem Wasserstand, welcher die Marke III erreicht oder übersteigt, dürfen, den Fall des Übersehens von einem Ufer zum andern ausgenommen, Dampfschiffe nicht fahren.
3. Die festgesetzten Pegelhöhen der Marken I, II und III sind am Pegel zu:

	I	II	III
Magau . . . . .	6,00 m	6,50 m	7,00 m
Speyer . . . . .	6,30 "	7,00 "	7,60 "
Ludwigshafen . . . . .	6,40 "	7,40 "	8,00 "
Mannheim . . . . .	6,40 "	7,40 "	8,00 "
Mainz . . . . .	2,75 "	3,50 "	4,75 "
Biebrich . . . . .	3,55 "	4,30 "	5,55 "
Bingen . . . . .	3,20 "	4,00 "	5,30 "
Coblenz . . . . .	5,00 "	6,25 "	7,20 "
Andernach . . . . .	5,80 "	7,10 "	8,10 "
Cöln . . . . .	5,50 "	6,90 "	7,80 "
Düsseldorf . . . . .	5,10 "	6,70 "	7,50 "
Duisburg-Ruhrort . . . . .	5,30 "	6,90 "	7,60 "
Emmerich . . . . .	5,00 "	6,30 "	6,70 "

4. Flöße dürfen nicht abfahren, wenn der Wasserstand an dem der Liegestelle zunächst gelegenen Pegel bei steigendem Wasser bereits die nachstehend bezeichnete Höhe erreicht hat und bei fallendem Wasser noch nicht bis zu der nachstehend bezeichneten Höhe gesunken ist; nämlich am Pegel zu:

	bei steigendem	bei fallendem
	Wasser	
Mannheim-Ludwigshafen	5,80 m	6,10 m
Mainz . . . . .	3,00 "	3,20 "
Rüdesheim . . . . .	3,60 "	3,90 "
Coblenz . . . . .	4,10 "	4,40 "
Andernach . . . . .	5,00 "	5,30 "
Cöln . . . . .	4,70 "	5,00 "
Düsseldorf . . . . .	4,40 "	4,70 "
Duisburg-Ruhrort	4,60 "	5,10 "
Wesel . . . . .	4,10 "	4,70 "
Emmerich . . . . .	4,40 "	5,00 "

Ist an einem der vorstehend genannten Plätze ein Wasserstand eingetreten, bei welchem die Abfahrt der Flöße nicht gestattet sein würde, so müssen die an diesem Platz ankommenden Flöße an der nächsten geeigneten Liegestelle beilegen.

#### 8. Verhalten in Fällen des Festfahrens, Versinkens oder der Manövrierunfähigkeit.

##### § 23.

1. Der Führer eines Schiffes, das zu sinken droht oder manövrierunfähig geworden ist, ist verpflichtet, mit seinem Schiffe sobald als möglich aus dem Fahrwasser zu weichen.

2. Ist ein Schiff oder ein Floß im Strom festgefahren oder gesunken, so hat dessen Führer an einer stromaufwärts gelegenen, mindestens 5 km entfernten geeigneten Stelle am Rhein, und, falls innerhalb dieser Entfernung ein schiffbarer Nebenfluß mündet, auch an dem letzteren eine Wachtschau aufzustellen, welche bei Tage mit einer roten Flagge, bei Nacht mit einer Laterne mit rotem Licht ausgerüstet ist und anderen Schiffs- und Floßführern zuruft, daß und wo ein Schiff oder Floß festgefahren oder gesunken ist.

Diese Wachtschau muß dabelbst solange verweilen, bis sie benachrichtigt ist, daß jenes Schiff oder Floß wieder flott geworden oder daß auf die unter Ziffer 5 erwähnte Anzeige hin eine öffentliche Bekanntmachung erfolgt ist.

3. An den Stellen, wo ein Schiff oder Floß festgefahren oder gesunken ist, sollen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang in der Bergfahrt nicht mit größerer Kraft fahren, als zur sicheren Steuerung und zur Fortbewegung nötig ist. In der Talfahrt müssen sie so lange als möglich mit stillgestellter Maschine durchtreiben.

4. Jeder Führer eines festgefahrenen oder gesunkenen Schiffes oder Floßes hat dessen Liegestelle bei Nacht durch zwei senkrecht übereinander in einem Abstand von nicht weniger als

0,50 m und von nicht mehr als 1,0 m hängende Laternen, die obere mit rotem, die untere mit weißem Licht zu bezeichnen und dafür zu sorgen, daß die Lichter während der Nacht hellleuchtend erhalten werden. Die Laternen müssen hinreichend hoch und so hängen, daß das Licht von allen Seiten deutlich sichtbar ist.

Auf ganz unter Wasser gesunkene Schiffe oder Flöße muß von dem Führer ein Nachen oder eine schwimmende Bate mit den zwei vorerwähnten in gleicher Weise aufzuhängenden Laternen gelegt und erhalten werden.

Befindet sich die Liegestelle eines ganz unter Wasser gesunkenen Schiffes oder Floßes seitlich von dem angebrachten Nachen, so ist an derjenigen Seite, an welcher das Fahrwasser nicht frei ist, eine zweite Laterne mit rotem Licht von der nämlichen Lichtstärke wie die erste zu führen.

Das seitliche Anbringen des Nachens ist nur dann gestattet, wenn der Wasserstand das Anbringen über dem gesunkenen Schiff oder Floß nicht zuläßt.

Bei Tag treten an die Stelle der vorgeschriebenen Laternen weiße Flaggen, mindestens 0,75 m hoch und 1,0 m lang, statt welcher bei gesunkenen Schiffen unterhalb der Spißischen Fähre schwarze Kugeln von mindestens 0,50 m Durchmesser zu verwenden sind.

5. Der Führer ist ferner verpflichtet, dem nächsten Ortsvorsteher sofort Anzeige zu machen, daß und wo ein Schiff oder Floß festgefahren oder gesunken ist. Infolge dieser Anzeige oder der sonst erlangten Kenntnis hat die Ortspolizeibehörde das entstandene Schiffahrtshindernis, sofern dies noch nicht geschehen, in der unter Ziffer 4 vorgeschriebenen Weise auf Kosten des Führers bezeichnen (vermalen) zu lassen.

In Niederland können diese Anzeigen an den zuständigen Stromaufsichtsbeamten erstattet werden, der dann die weiteren Anordnungen zu treffen hat.

6. Wenn von einem Schiff ein Gegenstand verloren wird, der treibend oder gesunken die Schiffahrt hindern oder gefährden kann, ist der Führer verpflichtet, hierüber dem zuständigen Stromaufsichtsbeamten möglichst bald Anzeige zu machen.

7. Die Beseitigung von Schiffen, Flößen und anderen Gegenständen, welche gesunken, gestrandet oder auf den Grund geraten sind, kann durch die zuständige Behörde, wenn solche nach deren Ansicht die Schiffahrt hindern oder gefährden, unbeschadet des Anspruchs auf Ersatz der ihr hierdurch erwachsenden Kosten, veranlaßt werden.

Die Beseitigung erfolgt, wenn solche nach Ansicht der zuständigen Behörde keinen Aufschub leidet oder wenn die Beteiligten sie verweigern oder nicht anzutreffen sind, ohne weiteres. In anderen Fällen wird den Beteiligten eine angemessene Frist gesetzt; erfolgt innerhalb dieser die Beseitigung nicht oder nicht vollständig, so wird sie staatsseitig herbeigeführt. Die nach Landesrecht den betreffenden Behörden zukommenden weitergehenden Befugnisse werden durch vorstehende Bestimmungen nicht berührt.

8. Die Bestimmungen unter Ziffer 1 bis 7 finden gleichmäßig Anwendung, wenn auf dem Strom vorhandene Anlagen (Landebrücken, Badeanstalten, Mühlen und dergleichen) gesunken sind. Die den Führern der Schiffe und Flöße auferlegten Verpflichtungen liegen auch den Besitzern solcher Anlagen ob.

9. Die Bestimmungen Ziffer 3 und Ziffer 4 Absatz 1 und 5 finden gleichmäßig Anwendung auf im Strom befindliche manövrierunfähig gewordene Schiffe. In diesem Falle dürfen auch die für die Fahrt bei Nacht vorgeschriebenen Lichter nicht geführt werden.

#### 9. Besondere Vorschriften für die Schleppschiffahrt zwischen St. Goar und Mainz.

##### § 24.

Die Ausübung der Schleppschiffahrt bei Nacht ist zwischen St. Goar und Mainz, sobald der Wasserstand am Mainzer Pegel 0,75 m oder darunter beträgt, gänzlich unterjagt.

##### § 25.

1. Zwischen St. Goar und Bingen darf einem Dampfschiff seitlich kein Schiff angehängt werden. Ausgenommen sind solche Fälle, in welchen beschädigte Schiffe auf andere Weise nicht fortzuschaffen sind.

2. Auf der gleichen Stromstrecke dürfen in einem zu Berg fahrenden Schleppzuge nicht mehr als drei, in einer Linie zu haltende, Anhangschiffe, in einem zu Tal fahrenden nicht mehr als vier Anhangschiffe, je zwei und zwei nebeneinander gekuppelt, sich befinden. Einschließlich der Schlepper darf kein Schleppzug aus mehr als fünf Schiffen bestehen. Nebeneinander gekuppelte Schiffe sollen annähernd von gleicher Größe sein; doch dürfen neben einem großen Schiffe zwei kleinere Schiffe hintereinander angekuppelt werden, deren Gesamtlänge jedoch diejenige des großen nicht übersteigen darf. Die beiden hintereinander gekuppelten kleineren Schiffe gelten dann als ein Schiff.

#### 10. Besondere Vorschriften für die Schleppschiffahrt zwischen Sondernheim und Straßburg.

##### § 26.

1. Zwischen Straßburg und Sondernheim dürfen zu Tal fahrende Schleppzüge in nicht mehr als zwei Anhanglängen mit je zwei Schiffen nebeneinander gefahren werden.

2. Nebeneinander gekuppelte Schiffe sollen annähernd von gleicher Größe sein; doch dürfen neben einem großen Schiffe zwei kleinere Schiffe hintereinander angekuppelt werden, deren Gesamtlänge jedoch diejenige des großen nicht übersteigen darf. Die beiden hintereinander gekuppelten kleineren Schiffe gelten dann für die Anwendung der Ziffer 1 als ein Schiff.

3. Dem Dampfschiff darf seitlich kein Schiff angehängt werden. Ausgenommen sind nur solche Fälle, in welchen beschädigte Schiffe auf andere Weise nicht fortzuschaffen sind.

### Vorschriften für das Stillliegen.

##### § 27.

1. Wenn Schiffe, Flöße, Waggermaschinen oder ähnliche Apparate außerhalb der Häfen halten oder vor Anker gehen, so müssen sie gehörig besetzt und jederzeit so gelegt werden,

daß einerseits das Fahrwasser für die durchgehende Schifffahrt offen bleibt und andererseits die Gefahr, durch den Wellenschlag gegen das Ufer gestoßen oder sonst beschädigt zu werden, ausgeschlossen wird. Auf den Flößen muß überdies bei Tag und Nacht hinreichende Wachmannschaft vorhanden sein; ebenso auf Schiffen, Baggermaschinen und ähnlichen Apparaten dann, wenn sie ausnahmsweise im Fahrwasser oder in dessen Nähe an Stellen halten, die in der Regel nicht als Liegeplatz benutzt werden.

Werden Anker — Buganker oder Seitenanker im Fahrwasser oder in dessen Nähe ausgeworfen, so sind ihre Liegestellen durch lichtblaue Döpper zu bezeichnen. Diese Döpper sind bei Baggermaschinen oder ähnlichen Apparaten sämtlich, bei Schiffen und Flößen nur, insofern sie die Stelle von Seitenankern bezeichnen, oder insofern Buganker nach ihrer Lage zum Schiffskörper andere vorbeifahrende Schiffe gefährden können, bei Nacht mit weißem Licht zu versehen.

2. Außerhalb der Häfen dürfen nicht mehr als drei Schiffe in der Breite des Stromes nebeneinander liegen. Diejenigen Stromflächen, auf denen das Nebeneinanderliegen von mehr als drei Schiffen zugelassen werden kann, werden von den zuständigen Landesbehörden als solche bezeichnet und öffentlich bekannt gegeben.

Wo die Verhältnisse des Fahrwassers es nicht gestatten, daß die fahrenden Dampfschiffe weiter als 40 m vom Ufer entfernt bleiben, darf nur eine Reihe von Schiffen am Ufer liegen.

Im Fahrwasser der Stromengen, der Schiffbrücken und der Mündungen von Nebenflüssen, Kanälen und Häfen, dann im Kurs der nicht frei fahrenden Fähren und im Kurs der Personendampfschiffe von und nach den Landebrücken dürfen Schiffe und Flöße weder halten noch anlegen. Auch dürfen Schiffe und Flöße oberhalb und unterhalb der Landebrücken nicht ganz oder teilweise über diese hinausragend liegen.

Schiffe und Flöße, welche vor den durch Tafeln kenntlich gemachten Anfahrtsstellen von Nachenfähren anlegen, müssen vom Ufer so weit entfernt bleiben, daß die Nachenfähren ungehindert ab- und anfahren können.

3. Sind Schiffe, Flöße, Baggermaschinen oder ähnliche Apparate an Stellen vor Anker gegangen, an welchen dies sonst nicht zu geschehen pflegt, oder liegen sie außerhalb der Häfen im Fahrwasser oder in dessen Nähe, so ist bei unsichtigem Wetter (Nebel, Schneegestöber u. s. w.) auf Dampfschiffen mindestens alle fünf Minuten die Glocke anzuschlagen, von anderen Fahrzeugen und von Flößen aus aber eben so oft durch das Sprachrohr zu rufen oder das Horn zu blasen.

4. Alle außerhalb der Häfen auf dem freien Strom liegenden Schiffe, Flöße, Baggermaschinen oder ähnlichen Apparate müssen bei Nacht ununterbrochen durch Laternen mit weißem Licht beleuchtet sein. Auf Flößen müssen in jeder der beiden dem Fahrwasser zugekehrten Ecken mindestens 4,0 m hoch, auf einer hohen, weit sichtbaren Stelle zwei Laternen, welche mindestens 2,0 m, höchstens 4,0 m Abstand von einander haben, nebeneinander aufgerichtet werden. Auf den übrigen Fahrzeugen ist eine Laterne mindestens 3,0 m hoch über dem

Rumpf auf der Fahrwasserseite anzubringen; liegen sie ausnahmsweise so, daß auf beiden Seiten Fahrwasser ist, so ist auf beiden Seiten eine Laterne derart anzubringen, daß sie zu Berg und zu Tal fortdauernd gesehen werden kann.

Auf Schiffen, auf denen wegen Gefährlichkeit ihrer Ladung kein Licht brennen darf, muß während der Nacht eine Wache ausgestellt sein, welche die sich nähernden Schiffe rechtzeitig durch das Sprachrohr oder durch Hornruf zu warnen hat.

5. Die hier für die Flöße getroffenen Bestimmungen finden auch auf die im Bau begriffenen Flöße Anwendung.

6. Wenn Baggermaschinen oder ähnliche Apparate in einer Stromstrecke beschäftigt sind, in welcher sie von den herankommenden Schiffen nicht rechtzeitig erblickt werden können, so sind vor und hinter ihrem Standort rote Tonnen auszulegen. Dies hat in einer solchen Entfernung zu geschehen, daß die Schiffe rechtzeitig ihren Kurs durch ein von der Maschine nicht gesperrtes Fahrwasser nehmen können.

Liegen solche Maschinen oder Apparate im Fahrwasser, so haben sie auf derjenigen Seite, an welcher Schiffe und Flöße am Besten vorbeifahren können, eine rot und weiße Flagge auszulegen.

### **Vorschriften für festliegende Landebrücken, Badeanstalten, Schiffmühlen und ähnliche Anlagen.**

#### § 28.

Für Landebrücken, Badeanstalten, Schiffmühlen und ähnliche Anlagen, welche auf dem Strom festliegen, sind außer den durch die zuständige Behörde festgesetzten Bedingungen folgende Vorschriften maßgebend:

- a. sie müssen in sicherer, vollen Schutz gegen das Abtreiben bietender Weise befestigt sein: erfolgt die Befestigung durch Anker, so dürfen diese nicht im Fahrwasser oder dessen Nähe ausgeworfen sein;
- b. sie müssen derart liegen, daß das Fahrwasser für die durchgehende Schifffahrt offen bleibt und die Gefahr, durch Wellenschläge gegen das Ufer gestoßen oder sonst beschädigt zu werden, ausgeschlossen wird;
- c. sie müssen bei Nacht durch Laternen mit weißem Licht beleuchtet sein, welche mindestens 4,0 m hoch über dem Deckboden nach der Fahrwasserseite, zu Berg und zu Tal fortdauernd sichtbar, anzubringen sind.

### **Vorschriften für den Leinpfad und den Leinzug.**

#### § 29.

1. Die am Leinpfadufer liegenden Schiffe müssen, wenn an ihnen vom Ufer aus gezogene Schiffe vorbeifahren, entweder den Mast niederlegen oder so weit vom Ufer abgelegt werden, daß das Zugseil unter ihnen durchgeführt werden kann. Bei Durchleitung des Seils muß die Besatzung des stillliegenden Schiffes behilflich sein.

2. Die am Leinpfadufer liegenden Flöße, und zwar auch die im Bau begriffenen, müssen mit vollständigen Seilleitungen versehen sein. Auch dürfen diese Flöße, sofern sie nicht auf der Reise begriffen sind, nicht über 80 m in den Strom reichen. Der Flößer ist verbunden, die Jaugen (Bindehölzer) gleichmäßig mit dem Floß abzuschneiden und die Anker so zu setzen, daß sie der Schifffahrt nicht hinderlich sind.

Die Floßmannschaft muß die Schiffe, welche das Floß nicht umsäumen können, an ihm vorbeiziehen.

3. Am Leinpfadufer befindliche Badeanstalten oder sonstige Anlagen, welche den Leinizug hindern, müssen von den Inhabern mit vollständigen Seilleitungen versehen werden.

4. Auf dem Leinpfad selbst dürfen weder Anlagen errichtet, noch Gegenstände gelagert werden, welche der Ausübung des Schiffszuges hinderlich sein würden.

### **Schiffe mit eigener Triebkraft.**

#### § 30.

Die für Dampfschiffe maßgebenden Vorschriften dieser Polizeiordnung gelten entsprechend für alle Schiffe mit eigener Triebkraft.

### **Begriff der Nacht.**

#### § 31.

In den Vorschriften über die Lichterführung und sonstige Signalgebung (§ 5 Ziffer 4, 11 und 13, § 8 Ziffer 1, § 9 Ziffer 2a, § 15 unter d, § 17 Ziffer 2, § 18 Ziffer 2, 3 und 4, § 20 Ziffer 1, § 21 Ziffer 1 bis 6 und 10, Absatz 2, § 23 Ziffer 2, 4 und 9, § 27 Ziffer 1 und 4, § 28 unter e. ist unter Nacht die Ortszeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang zu verstehen.

In den Vorschriften über die Fahrt (§ 5 Ziffer 9a, § 15 unter e, § 16 unter b, § 21 Ziffer 7 und 10 Absatz 1, § 22 Ziffer 2b, § 24) ist unter Nacht die Zeit von Eintritt der Dunkelheit (spätestens eine Stunde nach Sonnenuntergang) bis zum Tagesanbruch (frühestens eine Stunde vor Sonnenaufgang) zu verstehen.

### **Vorschriften für Bau, Besetzung, Ausrüstung und Untersuchung der Flöße.**

#### 1. Bezeichnung, Breite und Länge der Flöße.

#### § 32.

1. Jedes Floß hat in der Höhe von mindestens 3,0 m über seiner Oberfläche zwei parallel mit der Längsachse übereinander fest angebrachte weiße Tafeln zu führen, von welchen die obere in Rot die Anfangsbuchstaben der Vornamen, den Familiennamen und den Wohnort des Floßbesizers, die untere in Schwarz die gleichen Angaben in Betreff des Floßführers in

lateinischen Schriftzügen von mindestens 0,30 m Höhe und 0,05 m Breite zu enthalten hat, und zwar auf beiden Seiten der Tafeln.

2. Die Breite der Flöße darf

von Mannheim bis Müllingen . . . . .	63 m
„ Müllingen abwärts . . . . .	47 „

nicht übersteigen.

Die Länge der Flöße wird auf 220 m beschränkt, wobei die Ruder nicht mit eingerechnet werden.

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

4. Bei Wasserständen von 1,0 m bis 0,20 m am Mainzer Pegel ist von Rüdesheim bis Camp die Breite der Flöße auf 56 m und bei einem Wasserstande unter 0,20 m am Mainzer Pegel für die gleiche Strecke auf 47 m beschränkt.

## 2. Bemannung, Ausrüstung und Gewicht der Flöße im allgemeinen.

### § 33.

1. Jedes Floß aus weichem Holz muß auf je 500 qm seines Flächeninhalts, jedes Floß aus hartem Holz auf je 250 qm

a. bei einer einfachen Lage	mit 1 Mann,
b. „ „ doppelten „	„ 2 „
c. „ „ dreifachen „	„ 3 „

besetzt sein. Bruchteile von 0,50 und darüber sind bei der Berechnung der Mannschaftszahl nach oben abzurunden, Bruchteile unter 0,50 nicht zu berücksichtigen. Die Wahrschauer werden nicht mitgezählt.

Als hartes Holz gilt hierbei Eichen-, Buchen-, Ulmen-, Eschen-, Kirschen-, Birnen- und Apfelholz, als weiches dagegen Pappel-, Erlen-, Fichten-, Tannen-, Kiefern-, Lärchen-, sowie anderes harziges Holz.

2. Ein Floß darf nicht mit weniger als 3 Mann, den Floßführer eingerechnet, bemannt sein. Im Nahverkehr — weniger als 50 km — genügen für kleinere Flöße mit einer Fläche bis zu 1 000 qm, wenn sie aus weichem Holz bestehen, 2 Mann, den Führer eingerechnet.

3. Flöße, deren Pflichtbemannung nach Ziffer 1 mehr als 3 Mann beträgt, müssen mit den in der Beilage bezeichneten Gegenständen ausgerüstet sein.

4. Zur Feststellung des im Floßschein (Artikel 25 der revidierten Rheinschiffahrts Akte) anzugebenden Gewichts der Flöße wird das Kubikmeter hartes Holz (vergleiche Ziffer 1) gleich 0,80 Tonnen (16 Zentner) und das Kubikmeter weiches Holz (vergleiche Ziffer 1) gleich 0,60 Tonnen (12 Zentner) gerechnet.

5. Bei der Bemannung nach Ziffer 1 a darf ein Floß nicht mehr Oberlast führen als 15 % der Gesamtstammzahl des Floßes bei Meßholz und 30 % bei Kleinholz, Böden und Pfählen. Führt ein Floß Meß- und Kleinholz u. s. w. gleichzeitig als Oberlast, so darf die

Oberlast nur 25 % der Gesamtstammzahl des Floßes betragen. Weitere Oberlast erfordert eine Vermehrung der Besatzung nach Ziffer 1 b und c.

### 3. Vorschriften für geschleppte Floße.

#### § 34.

Für Floße, welche von Dampfschiffen geschleppt werden, genügen von Mannheim bis Bingen die Hälfte, von Bingen bis St. Goar drei Viertel und von St. Goar bis Wesel zwei Drittel, unterhalb Wesel ein Drittel der Pflichtbesatzung nach § 33 Ziffer 1, vorausgesetzt, daß das Schleppschiff die nachstehend angegebene Maschinenkraft besitzt:

- a. bei Floßen, deren Pflichtbesatzung nicht mehr als 30 Mann beträgt, mindestens 25 effektive Pferdestärken,
- b. bei Floßen, deren Pflichtbesatzung über 30 Mann beträgt, mindestens 35 effektive Pferdestärken.

Für Floße, welche an beiden Enden durch je ein Dampfschiff bugiert werden, genügen bei einer Floßbreite bis zu 50 m 8 Mann, bei über 50 m 10 Mann als Pflichtbesatzung. Für die Steuerung des hinteren (oberen) Floßendes genügt ein Dampfschiff von mindestens 15 effektiven Pferdestärken.

### 4. Wahrschau der Floße.

#### § 35.

1. Die Floßführer sind verpflichtet, ihrem Floß einen Wahrschaukasten voranzuschicken. Der Kasten soll wenigstens  $\frac{1}{4}$  Stunden und höchstens  $1\frac{1}{2}$  Stunden vor dem Floß vorausfahren. Er darf einem zu Tal fahrenden Schiff oder Floß nicht angehängt werden.

2. Wird das Floß durch ein Dampfschiff geschleppt, so soll der Wahrschaukasten eine aus 16 rot und weiß, sonst eine aus 16 rot und schwarz abwechselnden Feldern bestehende Flagge aufstecken.

3. Den Namen des Kastenführers hat der Floßführer auf dem Floßschein zu vermerken oder der ersten Hafen-Polizeibehörde, welche das Floß erreicht, zur Eintragung in den Floßschein zu bezeichnen.

4. Wird die Weiterfahrt des Floßes durch unvorhergesehene Umstände verhindert, so hat der Floßführer sofort einen zweiten Wahrschaukasten abzuschicken, welcher die Beteiligten benachrichtigt, daß das Floß nicht eintreffen werde.

5. Die Verpflichtung, einen Wahrschaukasten voranzuschicken, fällt weg bei Floßen, deren Pflichtbesatzung nicht über 5 Mann und bei geschleppten Floßen, deren Pflichtbesatzung nicht über 8 Mann beträgt. Die Führer solcher Floße sind aber gehalten, die vorgeschriebene Flagge auf dem Floß selbst aufzustecken.

### 5. Untersuchung der Floße.

#### § 36.

1. Floße, deren Pflichtbesatzung über 4 Mann beträgt, werden, bevor sie ihre Reise antreten und, wenn sie auf einem Nebenfluß gebaut sind, bevor sie ihre Reise auf dem Rheine

fortsetzen, einer Untersuchung unterworfen, welche sich auf ihre Bauart und die Festigkeit ihrer Verbindung, sowie auf das Vorhandensein der vorgeschriebenen Bemannung und der nach Inhalt der Beilage zu § 33 Ziffer 3 erforderlichen Ausrüstungsgegenstände erstreckt.

Die Bestimmung findet keine Anwendung auf Flöße, welche aus dem Main kommend in die Häfen von Mainz, Schierstein, Frei-Weinheim, Rudesheim oder Bingen verbracht werden.

2. Die Untersuchung wird von den hiermit beauftragten Beamten oder von Sachverständigen vorgenommen, welche zu diesem Zweck eidlich verpflichtet sind.

3. Der Floßführer hat vor der Abfahrt des Floßes dessen Untersuchung bei der zuständigen Behörde zu beantragen. Letztere hat dafür zu sorgen, daß die Untersuchung sobald als tunlich, jedenfalls aber innerhalb der auf den Empfang der Anzeige folgenden nächsten 24 Stunden vorgenommen werde.

4. Die Orte, an welchen die Untersuchung erfolgen kann, die Personen, welchen sie übertragen, und die Behörde, bei der sie nachzusehen ist, werden öffentlich bekannt gemacht.

5. Flöße, welche an Orten gebaut werden, wo die vorgeschriebene Untersuchung nicht erfolgen kann, sind an dem nächsten unterhalb gelegenen und zu Floßuntersuchungen bestimmten Ort der Untersuchung zu unterwerfen.

#### 6. Vermerk auf dem Floßschein.

##### § 37.

Gibt die Untersuchung zu Ausstellungen keine Veranlassung, so wird das Ergebnis von den mit der Untersuchung beauftragten Personen in den „Angaben für die Floßabfertigung“ vermerkt, welche auf Seite 3 und 4 des gemäß Artikel 25 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte zu führenden Floßscheinen einzutragen sind. Die Form der Eintragung ist aus der Beilage ersichtlich. Floßführern, auf deren Floßscheinen ein solcher Vermerk nicht vorhanden ist, wird die Abfahrt nicht gestattet.

#### 7. Änderungen im Floßbestand.

##### § 38.

Die Bestimmungen in den §§ 36 und 37 finden auch in dem Fall Anwendung, wenn das Floß während seiner Reise

- a. eine Vergrößerung erfährt, welche nach Inhalt der Beilage zu § 33 Ziffer 3 eine Vermehrung der vorhandenen Ausrüstungsgegenstände oder der Bemannung bedingt, oder
- b. verkleinert wird und der Floßführer in folgedessen eine Verminderung der Ausrüstungsgegenstände oder der Bemannung vornehmen will.

Erfolgen diese Veränderungen des Floßes an einem Ort, wo die Untersuchung nicht vorgenommen werden kann, so ist sie von dem Floßführer sogleich bei seiner Ankunft an dem nächsten zu Floßuntersuchungen bestimmten Ort bei der zuständigen Behörde zu beantragen.

## 8. Gebührenfreiheit.

## § 39.

Für die gemäß den §§ 36, 37 und 38 vorzunehmenden Untersuchungen ist eine Gebühr nicht zu entrichten.

## 9. Bergflöße.

## § 40.

Die Bestimmungen in §§ 32 bis 39 beziehen sich nur auf Talflöße; für Bergflöße finden die Bestimmungen für Schleppzüge sinngemäße Anwendung.

**Wahrschauen.**

## § 41.

Zur Sicherheit der Schifffahrt und Flößerei sind auf der Stromstrecke von Rüdesheim abwärts an folgenden Stellen Wahrschauen eingerichtet:

1. unterhalb Rüdesheim gegenüber der Krausau, km 26,6,
2. am Bingerloch auf dem Mäuseturm, km 28,18,
3. bei unsichtigem Wetter unterhalb des Bingerlochs, bei km 29,1,
4. an der Wirbeley, km 40,95,
5. bei Oberwesel unterhalb des Schenturmes, km 48,63,
6. dem Kammerdeck gegenüber auf dem rechten Ufer, km 50,86,
7. am Bettel, km 51,61,
8. der Loreley gegenüber, km 52,35,
9. oberhalb St. Goar an der Bank, km 53,41.

Die Wahrschauer haben die Annäherung aller zu Tal gehenden Schiffe und Flöße durch Aufziehen von Flaggen oder Körben den zu Berg fahrenden Schiffen anzukündigen, wie folgt:

- a. wenn ein einzelnes Schiff zu Tal kommt, durch Aufziehen einer roten Flagge;
- b. wenn ein Schleppzug zu Tal kommt, durch Aufziehen einer weißen Flagge;
- c. wenn ein Floß antreibt, durch Aufziehen einer roten und einer weißen Flagge;
- d. an Stelle der Flaggen treten für das zweite Fahrwasser am Bingerloch und für das linksseitige Fahrwasser oberhalb dem Kammerdeck Körbe von gleicher Farbe;
- e. wird am Bettel oder an der Bank neben der gewöhnlichen Flagge noch eine kleine rote Flagge gesetzt, so bedeutet dies, daß das angekündigte zu Tal kommende Schiff oder Floß in Sicht des Wahrschauers sich befindet;
- f. wird an der Bank mit einer kleinen roten Flagge gewinkt, so bedeutet dies, daß ein Bergschleppzug nach dem rechten Ufer zu ausweichen soll, weil ein zu Tal kommender Personendampfer an der Landebrücke vor St. Goar am linken Ufer anlegen will. Dieses Zeichen wird nicht gegeben, wenn außer dem Personendampfer noch ein anderes Schiff oder ein Floß zu Tal kommt;

- g. ist das Fahrwasser im Ringeloch gesperrt, so wird ein rot und weiß gestrichener Korb auf der Spitze des Mäuseturms aufgesetzt und damit angezeigt, daß die Flaggen-signale für das zweite Fahrwasser Geltung haben;
- h. bevor ein Schiff von Bingen aus oder im gegenüberliegenden rechtsseitigen Fahrwasser stromabwärts fährt, hat dessen Führer 10 Minuten vorher seine Absicht dem Wahr-schauer auf dem Mäuseturm durch Aufhissen einer weißen Flagge auf halbem Mast zu erkennen zu geben. Er darf erst dann ab- oder weiterfahren, wenn hierzu vom Mäuseturm aus das Zeichen gegeben ist.

Die Wahrschauer zwischen Vorchhausen (0,95 km oberhalb der Wirbelen) und St. Goar (oben Nr. 4 bis Nr. 9) zeigen für den Fall des Festfahrens oder Sinkens von Schiffen im Fahrwasser durch Aufziehen einer blau und weißen Flagge an, daß das Fahrwasser gesperrt ist.

Die vorgenannten Zeichen werden nur in der Zeit von einer Stunde vor Sonnenaufgang bis eine Stunde nach Sonnenuntergang gegeben.

Für das Wahrschauen werden Gebühren nach besonders festgestellten und zur öffentlichen Kenntnis gebrachten Tarifen von den Schiffahrttreibenden entrichtet.

### **Befahren abgebauter und zur Verlandung bestimmter Stromteile.**

#### § 42.

Das Befahren abgebauter und zur Verlandung bestimmter, durch Baken in genügender Weise bezeichneter Stromteile ist allen Flößen und Schiffen mit Ausnahme der Rachen untersagt.

### **Verbot anderer als der in dieser Polizeiordnung erwähnten Signallichter.**

#### § 43.

Das Führen anderer als der in dieser Polizeiordnung vorgeschriebenen oder zugelassenen Signallichter ist verboten. Ausgenommen von dieser Bestimmung sind diejenigen Signallichter, welche in besonderen Fällen auf Grund von Anordnungen der Landesbehörden gezeigt werden müssen.

### **Befugnisse der Beamten und Behörden.**

#### § 44.

1. Alle mit der Strom- und Schiffahrtspolizei betrauten Beamten sind befugt, sich jederzeit darüber Gewißheit zu verschaffen, daß den Vorschriften dieser Polizeiordnung entsprochen wird. Haben sie Grund zu der Annahme, daß bei einem in Fahrt befindlichen Schiff, Schlepptug oder Floß dies nicht der Fall sei, so können sie dessen Welegen an der nächsten geeigneten Stelle anordnen. Die Fahrt darf alsdann erst nach erfolgter Beseitigung der Vorschriftenwidrigkeiten fortgesetzt werden.

2. Die Schiffsführer haben, abgesehen von den Bestimmungen dieser Polizeiordnung, allen Anweisungen der zuständigen Beamten oder Behörden nachzukommen, die diese in Ausübung ihres Dienstes zwecks Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit der Schifffahrt oder Flößerei geben.

### **Verpflichtung der Schiffer und Floßführer, einen Abdruck dieser Polizeiordnung mit sich zu führen.**

#### § 45.

Jeder Führer eines Schiffes oder Floßes hat während der Ausübung seines Gewerbes einen Abdruck dieser Polizeiordnung mit sich zu führen und den Polizei-, Zoll-, Hafen- und Wasserbaubeamten auf Verlangen vorzuzeigen.

### **Strafbestimmungen.**

#### § 46.

Zuwiderhandlungen gegen die in den §§ 1 bis 45 dieser Polizeiordnung gegebenen Vorschriften werden gemäß Artikel 32 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 bestraft.

Nach derselben Bestimmung wird auch die mißbräuchliche Anwendung der in dieser Polizeiordnung vorgeschriebenen Signale bestraft.

### **Einführungstermin.**

#### § 47.

Diese Polizeiordnung tritt am 1. April 1913 an die Stelle der im Jahre 1905 bekanntgegebenen Fassung der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung von 1897 und der dazu erlassenen Nachträge.

Zur Durchführung der in § 2 Ziffer 5 und 6 enthaltenen Vorschriften für die Fahrzeuge der Kleinschiffahrt (Bastlein-, Kiesschiffe u. s. w.) wird den Beteiligten eine Frist bis zum 1. April 1918, für das in Ziffer 7 dieses Paragraphen für alle Schiffe mit 1,50 m und mehr Tiefgang vorgeschriebene Anbringen einer Tiefgangskala wird eine Frist bis zum 1. April 1915 gewährt.

Beilage zu § 33 Ziffer 3 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung.

### Verzeichnis der erforderlichen Ausrüstungsgegenstände.

Für Flöße, deren Pflichtbemanning nach § 33 Ziffer 1 beträgt:	Großer Rachen	Kleiner Rachen	Große Seile	Kleine Seile	Anker	Netten oder Drahtseile
4 bis 8 Mann .	—	1	—	2	2	—
9 „ 12 „	1	—	1	1	4	2
13 „ 16 „	2	—	2	1	6	3
17 „ 20 „	2	—	2	2	8	4
21 „ 25 „	2	—	2	2	9	5
26 „ 30 „	3	—	3	2	10	6
31 „ 40	3	1	4	2	12	6
41 „ 45 „	3	1	4	3	12	6
über 45 „	4	2	4	3	12	6

#### Bemerkungen.

1. Unter großen Rachen werden Rachen von 2,5 bis 3 Tonnen (50 bis 60 Zentner), unter kleinen Rachen solche von 1,50 bis 1,75 Tonnen (30 bis 35 Zentner) Tragfähigkeit verstanden.
2. Flöße, deren Pflichtbemanning nicht mehr als 6 Mann beträgt, dürfen statt des kleinen Rachens ein Dreibord von 8,0 m Länge und 1 bis 1,4 m oberer Breite führen.
3. Der Wahrschaanachen ist unter den in vorstehendem Verzeichnis aufgeführten Rachen nicht einbegriffen.



## Inhalts-Verzeichnis.

- § 1. Verpflichtungen der Schiffs- und Floßführer u. s. w. im allgemeinen.
- § 2. Belastung und zulässige Einseitigkeit der Schiffe.
- § 3. Ausrüstung und Bemannung der Schiffe.
- § 4. GröÙte zulässige Fahrgastzahl bei Personendampfschiffen.
- § 5. Vorschriften für die Fahrt im allgemeinen.
- Vorschriften für das Vorbeifahren der Schiffe an einander (§§ 6 bis 14).
- §§ 6. bis 9. 1. In einem Fahrwasser mit genügender Breite.
- § 10. 2. In einem Fahrwasser mit nicht genügender Breite.
3. Besondere Bestimmungen (§§ 11 bis 14).
- § 11. a. Für die Schleppzüge.
- § 12. b. Für die treibenden Schiffe.
- § 13. c. Für die tavierenden Schiffe.
- § 14. d. Für die Schiffe unter 50 Tonnen (1000 Zentner) Tragfähigkeit und die tief geladenen Schiffe.
- Vorschriften für die Fahrt unter besonderen Verhältnissen. (§§ 15 bis 26).
- § 15. 1. Pflichten der Führer von Fahren in Bezug auf den Schiffs- und Floßverkehr.
- § 16. 2. Pflichten der Schiffs- und Floßführer in Bezug auf Fahren.
3. Durchfahrt durch Brücken (§§ 17 und 18).
- § 17. a. Feste Brücken.
- § 18. b. Schiffsbrücken.
- § 19. 4. Fahren der Schiffe und Flöße über Kabel oder Rohrleitungen.
- § 20. 5. Anhalten der Dampfschiffe zur Personenbeförderung.
- § 21. 6. Verhalten während der Fahrt bei Nacht und bei unsichtigem Wetter.
- § 22. 7. Verhalten bei hohem Wasserstand.
- § 23. 8. Verhalten in Fällen des Festfahrens, Versinkens oder der Manövrierunfähigkeit.
- §§ 24. bis 25. 9. Besondere Vorschriften für die Schleppschiffahrt zwischen St. Goar und Mainz.
- § 26. 10. Besondere Vorschriften für die Schleppschiffahrt zwischen Sondernheim und Straßburg.
- § 27. Vorschriften für das Stilliegen.
- § 28. Vorschriften für festliegende Landebrücken, Badeanstalten, Schiffmühlen und ähnliche Anlagen.
- § 29. Vorschriften für den Weinzug und den Weinzug.
- § 30. Schiffe mit eigener Triebkraft.
- § 31. Begriff der Nacht.

**Vorschriften für Bau, Bemannung, Ausrüstung und Unterjuchung der Flöße (§§ 32 bis 40).**

- § 32. 1. Bezeichnung, Breite und Länge der Flöße.
- § 33. 2. Bemannung, Ausrüstung und Gewicht der Flöße im allgemeinen.
- § 34. 3. Vorschriften für geschleppte Flöße
- § 35. 4. Wahrzeichen der Flöße.
- § 36. 5. Unterjuchung der Flöße.
- § 37. 6. Vermerk auf dem Floßschein.
- § 38. 7. Änderungen im Floßbestand.
- § 39. 8. Gebührenfreiheit.
- § 40. 9. Bergflöße.
- § 41. Wahrzeichen.
- § 42. Befahren abgebauter und zur Verlandung bestimmter Strouenteile.
- § 43. Verbot anderer als der in dieser Polizeiordnung erwähnten Signallichter.
- § 44. Pflichten der Beamten und Behörden.
- § 45. Verpflichtung der Schiffer und Floßführer, einen Abdruck dieser Polizeiordnung mit sich zu führen.
- § 46. Strafbestimmungen.
- § 47. Einführungstermin.

## Bekanntmachung.

(Som 23. Januar 1913.)

Die Einrichtung und das Verfahren der Behörden für die Untersuchung der Rheinschiffe betreffend.

Mit Rücksicht auf die nach der Bekanntmachung vom heutigen am 1. April 1913 in Kraft tretende neue Fassung der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung wird auf Grund der zwischen den Rheinfürstentümern getroffenen Vereinbarung mit Wirkung vom 1. April 1913 die Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe (Bekanntmachungen vom 18. März 1905 — Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 79 ff. —, vom 14. September 1906 — Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 353 — und vom 17. November 1911 — Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 523 —) in folgender Weise abgeändert:

I. Dem § 5 wird ein zweiter Absatz folgenden Inhalts angefügt:

„Die Kommission hat ferner durch ein Mitglied bei der gemäß § 2 Ziffer 7 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung erfolgenden Anbringung der Tiefgangsskalen mitzuwirken.“

II. Hinter § 7 wird eingeschaltet:

„§ 7 a.

### Anbringung von Tiefgangsskalen.

Das von der Schiffsuntersuchungs-Kommission beauftragte Mitglied bezeichnet erstmalig die Tiefgangsskalen durch genügend tiefe Körnerschläge oder Einkerbungen.



Die Einteilung hat abwechselnd durch schwarze und weiße Bemalung zu erfolgen. Die Zahlen werden rechts neben den Skalenfeldern von zwei zu zwei Dezimetern angebracht.

Es genügt, die Anmalung der Skalen erst von 1,50 m über dem Nullpunkt an nach oben beginnen zu lassen. In allen Fällen ist aber der über der höchstzulässigen Einjunktungstiefe befindliche Dezimeter noch anzumalen.“

III. Die drei ersten Absätze des § 23 erhalten die nachstehende Fassung:

„Der Eigner des untersuchten Schiffes hat — den in § 13 Absatz 2 vorgeesehenen Fall ausgenommen — für die durch die Untersuchung entstehenden Kosten, auch im Falle der Einstellung des Verfahrens, aufzukommen. Der Schiffseigner hat ferner die Kosten der Anbringung der Tiefgangsskala zu tragen.

Diese Kosten bestehen aus:

1. den wirklichen Auslagen für die Bezeichnung der höchstzulässigen Einjunktung und für das Schiffsattest, beziehungsweise für das Anbringen der Tiefgangsskala;

## 2. den Gebühren der Kommission.

Diese Gebühren betragen:

## a. für die Untersuchung der Schiffe:

- für hölzerne oder eiserne Segelschiffe bis zu 200 Tonnen Tragfähigkeit 15 Mark,
- für hölzerne Segelschiffe über 200 Tonnen Tragfähigkeit 25 Mark,
- für eiserne Segelschiffe über 200 Tonnen Tragfähigkeit 30 Mark,
- für Dampfschiffe bis zu 40 qm Kesselheizfläche 40 Mark,
- für Dampfschiffe über 40 qm Kesselheizfläche 50 Mark,
- für Motorschiffe bis zu 20 PS. 40 Mark,
- für Motorschiffe über 20 PS. 50 Mark;

## b. für die Anbringung der Tiefgangskala (§ 5 Absatz 2) 2 Mark.

## IV. Der Eingang des § 12 erhält nachstehende Fassung:

„Rheinseeschiffe, d. h. Schiffe, welche zur See- und Küstenfahrt zugelassen sind und ihre Tauglichkeit hierzu durch ein Niederländisches Reichszeugnis ihrer guten Beschaffenheit (certificaat van deugdelijkheid), durch ein Klassifizierungszeugnis u. s. w.“

Karlsruhe, den 23. Januar 1913.

Großherzogliches Ministerium des Innern.

von Bodman

von Gemmingen.