

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

5. Stück, 07.03.1889

Geseßblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIX. Band. (Ausgegeben den 7. März 1889.) 5. Stück.

Inhalt:

- N^o 8. Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 22. Februar 1889, betreffend Abänderung der Additionalakte zur Weserschifffahrtsakte und Vereinbarung der Uferstaaten der Unterweser über neue schiffahrtspolizeiliche Vorschriften.

N^o 8.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend Abänderung der Additionalakte zur Weserschifffahrtsakte und Vereinbarung der Uferstaaten der Unterweser über neue schiffahrtspolizeiliche Vorschriften.
Oldenburg, 1889 Februar 22.

Mit Höchster Genehmigung bringt das Staatsministerium die nachstehende Vereinbarung der Weseruferstaaten vom 9. Januar d. J. wegen Abänderung der Additionalakte zur Weserschifffahrtsakte, sowie die Verhandlung der Kommissare Preußens, Oldenburgs und Bremens vom gleichen Tage nebst den zwischen diesen vereinbarten neuen „Polizeilichen Vorschriften für die Schifffahrt und Flößerei auf der Weser unterhalb der Kaiserbrücke in Bremen“ hierdurch zur öffentlichen Kunde.

Die vereinbarten „Polizeilichen Vorschriften für die Schifffahrt und Flößerei auf der Weser unterhalb der Kaiserbrücke in Bremen“ werden auf Grund des Artikels 9

§. 6 des Gesetzes vom 5. December 1868, betreffend die Organisation des Staatsministeriums und einiger demselben untergeordneter Behörden, vom 1. April d. J. an in Kraft gesetzt.

Oldenburg, 1889 Februar 22.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

Jansen.

Calmeyer-Schmedes.

Vereinbarung.

Auf Grund des §. 54 der Weserschiffahrtsakte vom 10. September 1823 haben die Regierungen der Weseruferstaaten zwecks Verabredung von Maßregeln zur Erleichterung der Weserschiffahrt den Zusammentritt einer Revisionscommission in Bremen beschlossen und zu Mitgliedern derselben bestellt:

die Königlich Preussische Regierung:

den Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath
Wendt,

die Großherzoglich Oldenburgische Regierung:

den Oberregierungsrath von Buttel,

die Herzoglich Braunschweigische Regierung:

den Königlich Preussischen Wirklichen Geheimen
Ober-Regierungsrath Wendt,

die Fürstlich Lippische Regierung:

den Königlich Preussischen Wirklichen Geheimen
Ober-Regierungsrath Wendt,

der Senat der freien Hansestadt Bremen:

den Senator Dr. Barkhausen,

von welchen im Auftrage dieser Regierungen das Nachstehende vereinbart worden ist:

Artikel 1.

Die in der Anlage 4 der Additionalakte vom 3. September 1857 zur Weserschiffahrtsakte enthaltenen polizeilichen Vorschriften für die Schifffahrt auf dem Weserstrom sind vom 1. April 1889 ab für die Weser unterhalb der Kaiserbrücke in Bremen außer Kraft zu setzen.

Artikel 2.

Der Erlaß polizeilicher Vorschriften für die Schifffahrt und Flößerei auf der Weser unterhalb der Kaiserbrücke in Bremen bleibt vom 1. April 1889 ab Preußen, Oldenburg und Bremen vorbehalten, welche sich über den Inhalt solcher Vorschriften verständigen werden.

So geschehen Bremen, den 9. Januar 1889.

(gez.) Wendt. (gez.) v. Buttell. (gez.) Barkhausen.

Verhandlung,

betreffend Ausführung vorstehender Vereinbarung.

Verhandelt Bremen, den 9. Januar 1889.

Gegenwärtig:

als Kommissare Preußens:
 der Wirkliche Geheime Ober-
 regierungsrath Wendt
 und
 der Regierungsrath von
 Lüpke,

als Kommissar Oldenburgs:
 der Oberregierungsrath von
 Buttell,
 als Kommissar Bremens:
 der Senator Dr. Bark-
 hausen.

Zur Ausführung des Art. 2
 der unter den Regierungen der
 Weseruferstaaten heute getrof-
 fenen Vereinbarung über die
 Aufhebung der bestehenden und
 den Erlaß von neuen schiff-
 fahrtspolizeilichen Vorschriften
 für die Unterweser haben im
 Auftrage ihrer Regierungen die
 nebengenannten Kommissare
 sich dahin verständigt, daß die
 in der Anlage enthaltenen:

Polizeilichen Vorschriften für
 die Schifffahrt und Flößerei
 auf der Weser unterhalb der
 Kaiserbrücke in Bremen
 vom 1. April d. J. ab für
 die letztgenannte Weserstrecke
 an Stelle derjenigen polizei-
 lichen Vorschriften in Kraft
 gesetzt werden sollen, welche in
 Anlage 4 zur Weserschifffahrts-
 additionalakte vom 3. Sep-
 tember 1857 enthalten sind.

Zur Beglaubigung:

(gez.) Wendt. (gez.) v. Buttell.
 (gez.) v. Lüpke. (gez.) Barkhausen.

Polizeiliche Vorschriften

für die Schifffahrt und Flößerei auf der Weser unterhalb
der Kaiserbrücke in Bremen.

Erster Abschnitt.

Vorschriften für die an der Weser oder deren Nebenflüssen
heimathlichen und nicht zum Erwerbe durch die Seefahrt
bestimmten Fahrzeuge.

§. 1.

Jedes Weserfahrzeug (Schiff oder Floß) muß einem
Führer untergeben sein. Derselbe ist für die Befolgung
der nachstehenden Vorschriften verantwortlich.

In allem, was das Fahrzeug und dessen Ladung sowie
die Ordnung auf demselben anbetrißt, hat jeder auf dem
Fahrzeuge Anwesende den Anordnungen des Führers Folge
zu leisten.

§. 2.

Auf jedem Weserfahrzeuge müssen die für dasselbe und
dessen Führer erforderlichen Patente während der Fahrt
vorhanden sein und den zuständigen Behörden oder Beamten
auf deren Verlangen vorgelegt werden.

§. 3.

An jedem Weserschiffe ist dessen Heimathort, laufende
Nummer und Tragfähigkeit oder Raumgehalt auf beiden
Seiten des Hintertheils hellfarbig auf schwarzem Grunde
anzugeben.

§. 4.

Jeder Maschinist auf einem Weserdampfschiffe bedarf
eines von der zuständigen Behörde ausgefertigten Befähig-
ungszeugnisses, welches er während der Fahrt mit sich zu

führen und den zuständigen Behörden oder Beamten auf deren Verlangen vorzulegen hat.

§. 5.

Wer auf einem Weserfahrzeuge als Schiffsmann oder in anderer Eigenschaft dient, muß mit einem von der zuständigen Behörde nach dem anliegenden Formulare ausgefertigten Dienstbuche versehen sein, dasselbe während der Fahrt bei sich führen und sowohl dem Schiffs- oder Floßführer, als auch den zuständigen Behörden oder Beamten auf deren Verlangen vorlegen.

Behufs der ersten Ausfertigung des Dienstbuchs ist die Befugniß, sich vermietten zu dürfen, darzuthun.

Der Schiffs- oder Floßführer darf für sein Fahrzeug Niemand ohne Dienstbuch in Dienst nehmen. Er hat das Dienstbuch ordnungsmäßig auszufüllen.

Nur in Nothfällen darf unterwegs eine mit Dienstbuch nicht versehene Person angenommen werden. Hiervon ist jedoch spätestens bei Beendigung der Reise der zuständigen Behörde Anzeige zu machen.

Der Schiffs- oder Floßführer muß ein fortlaufendes Verzeichniß führen, welches Namen und Dienststellung jedes auf dem Fahrzeuge in Dienst Getretenen, Anfang und Ende der Dienstzeit und den wörtlichen Inhalt des ertheilten Zeugnisses ergiebt.

Beschwerden über den Inhalt der Zeugnisse oder deren Verweigerung sind durch die zuständige Behörde zu erledigen und die danach erforderlichen Aenderungen und Zusätze im Dienstbuche nachzutragen.

§. 6.

Die Untersuchung eines Weserschiffes auf seine Tüchtigkeit kann von den zuständigen Behörden jederzeit wiederholt werden. Jeder dabei vorgefundene Mangel ist sofort abzustellen.

§. 7.

Jedes Weserschiff muß vorn und hinten auf beiden Seiten mit einer Tiefgangsskala nach Centimetern versehen sein.

§. 8.

Bei jedem Weserschiffe von mehr als 20 Tonnen zu 1000 Kilogramm Tragfähigkeit (42,44 Kubikmeter Netto-Raumgehalt) muß sich wenigstens Ein gut und dauerhaft gebautes Boot befinden.

§. 9.

Die ein Floß bildenden Hölzer sind unter sich fest und dauerhaft zu verbinden. Flöße dürfen nicht breiter als zwölf Meter sein und müssen voru und hinten ein Steueruder haben.

§. 10.

Die Vorschriften der §§. 1—8 finden keine Anwendung auf Dienstfahrzeuge der Reichs- und der Staatsbeamten, Luftfahrzeuge und solche kleine Fahrzeuge, welche den Marktverkehr zwischen nahegelegenen Orten vermitteln.

Zweiter Abschnitt.

Vorschriften für alle Fahrzeuge.

I. Allgemeine Vorschriften.

§. 11.

Jedes belastete Schiff muß eine Bordhöhe von mindestens dreißig Centimeter behalten.

Offene Schiffstheile sind bei voller Belastung mit Borddielen zu besetzen.

§. 12.

Dampfschiffe dürfen an kleineren und an tief geladenen größeren Schiffen mit geringer Bordhöhe sowie an Baggern

und Fährprähmen nicht in solcher Nähe und mit solcher Geschwindigkeit vorbeifahren, daß aus dem Wellenschlage Gefahr entstehen kann; nöthigenfalls müssen sie die Fahrt so lange ganz hemmen, bis die Gefahr vorüber ist.

§. 13.

Das absichtliche oder fahrlässige Festfahren von Schiffen im Fahrwasser ist strafbar.

§. 14.

Flöße müssen thunlichst außerhalb des Fahrwassers bleiben, um den Schiffen nicht hinderlich zu sein.

In der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang dürfen Flöße überhaupt nicht fahren.

§. 15.

Zum Anlegen und Anfern am Ufer sind in der Regel die dazu bestimmten Stellen zu benutzen. Nur in Nothfällen darf auch an anderen Uferstellen angelegt werden, niemals jedoch an Bühnen, Packwerken, Uferbefestigungen, Dämmen und abbrüchigen oder ausdrücklich verbotenen Stellen.

Unmittelbar vor oder hinter Brückenpfeilern darf nur, wenn es ausdrücklich gestattet ist, angelegt oder geankert werden.

§. 16.

Im Fahrwasser dürfen nur solche Fahrzeuge, welche dasselbe nach ihrem Tiefgange nicht verlassen können, und nur an solchen Stellen vor Anker gehen, wo andere Fahrzeuge noch vorbeikommen können.

Diese Vorschrift findet auf Bagger und Baggerprähme, während dieselben bei der Arbeit sind, keine Anwendung; nach Schluß der Arbeit müssen dieselben außerhalb des Fahrwassers, Dampfbagger wenigstens an dessen Rand gelegt werden.

Jeder im Fahrwasser oder in dessen Nähe liegende Anker ist mit einer Boje zu bezeichnen.

Wenn ein Fahrzeug in der Nähe eines andern ankert; so hat es sich so zu legen, daß Wind oder Strömung namentlich zur Wendezeit die Fahrzeuge nicht aufeinander treiben können.

§. 17.

Im Fahrwasser darf nur da geladen oder gelöscht werden, wo es dem Verkehre nicht hinderlich ist.

§. 18.

Ballast, Steine, Schlacken, Asche und ähnliche Gegenstände dürfen nur da ausgeworfen werden, wo es von der zuständigen Behörde gestattet ist.

§. 19.

Jede Beschädigung der Ufer, Uferanlagen und Werke, sowie der Brücken muß sorgfältig vermieden werden.

Dampfschiffe haben sich von den Ufern sowie von Strombauten und Baggern möglichst entfernt zu halten. In der Nähe von als gefährdet bezeichneten oder im Bau begriffenen Stellen sowie in starken Krümmungen des Fahrwassers dürfen sie nur mit mäßiger Geschwindigkeit fahren.

§. 20.

Jede absichtliche oder fahrlässige Entfernung, Beschädigung oder Verrückung von Schifffahrtszeichen ist strafbar. Nimmt ein Schiffs- oder Floßführer eine Entfernung, Beschädigung oder Verrückung von Schifffahrtszeichen wahr, so hat er davon bei der nächsten zuständigen Behörde sofort Anzeige zu machen.

§. 21.

Bezüglich der Beförderung von Sprengstoffen und feuergefährlichen Stoffen, des Durchfahrens von Brücken und des Verhaltens in der Nähe von Telegraphentabeln bewendet es bei den dieserhalb geltenden besonderen Vorschriften.

II. Besondere Vorschriften zur Verhütung des Zusammenstoßens der Fahrzeuge.

A. Für die Stromstrecke unterhalb Bremerhavens.

§. 22.

Für die Stromstrecke unterhalb Bremerhavens bewendet es bei den Vorschriften der Kaiserlichen Verordnungen vom 7. Januar 1880 und 16. Februar 1881 (Reichsgesetzblatt Seite 1, bezw. 28). Außerdem findet auch die Vorschrift des §. 32 Anwendung.

B. Für die Stromstrecke oberhalb Bremerhavens.

§. 23.

Jeder Schiffs- und Floßführer hat dafür zu sorgen, daß die zur Ausführung der folgenden Vorschriften erforderlichen Signalapparate vollständig und in brauchbarem Zustande auf seinem Fahrzeuge vorhanden sind.

§. 24.

Von den folgenden Vorschriften kommen diejenigen für Dampfschiffe auf alle Dampfschiffe und Dampfprähme, welche unter Dampf sind, mögen sie zugleich unter Segel sein oder nicht, diejenigen für Segelschiffe auf alle anderen Schiffe zur Anwendung.

1. Vorschriften über das Führen von Lichtern.

§. 25.

Die in den §§. 26—33 erwähnten Lichter, und keine anderen, müssen bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang geführt werden.

§. 26.

Ein Dampfschiff muß, wenn es in Fahrt ist, führen:

- a) an oder vor dem Fockmast oder an einer anderen genügend sichtbaren Stelle und in einer Höhe von nicht weniger als drei Metern über dem Schiffsrumpf ein helles weißes Licht, so eingerichtet und angebracht, daß es ein gleichmäßiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von zwanzig Kompaßstrichen wirft, und zwar zehn Strich nach jeder Seite, von recht voraus bis zu zwei Strich hinter die Richtung quer ab (zwei Strich achterlicher als dwars) auf jeder Seite, und von solcher Lichtstärke, daß es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens drei Seemeilen sichtbar ist;
- b) an der Steuerbordsseite ein grünes Licht, so eingerichtet und angebracht, daß es ein gleichmäßiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von zehn Kompaßstrichen wirft, und zwar von recht voraus bis zu zwei Strich hinter die Richtung quer ab (zwei Strich achterlicher als dwars) an Steuerbord, und von solcher Lichtstärke, daß es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbar ist;
- c) an der Backbordsseite ein rothes Licht, so eingerichtet und angebracht, daß es ein gleichmäßiges

und unterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von zehn Kompaßstrichen wirkt, und zwar von recht voraus bis zu zwei Strich hinter die Richtung quer ab (zwei Strich achterlicher als dwars) an Backbord, und von solcher Lichtstärke, daß es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbar ist.

- d) Die Laternen dieser grünen und rothen Seitenlichter müssen an der Binnenbordseite mit Schirmen versehen sein, und zwar derart, daß die Lichter nicht über den Bug hinweg von der andern Seite her gesehen werden können.

§. 27.

Ein Dampfschiff, welches ein anderes Schiff schleppt, muß zur Unterscheidung von anderen Dampfschiffen außer den Seitenlichtern zwei helle weiße Lichter senkrecht übereinander, nicht weniger als ein Meter von einander entfernt, führen. Diese Lichter müssen von derselben Einrichtung und Lichtstärke sein und an derselben Stelle geführt werden, wie das weiße Licht, welches andere Dampfschiffe zu führen haben.

Schleppt ein Dampfschiff an einer oder an jeder seiner beiden Seiten ein oder mehrere andere Schiffe, so gelten die so gekuppelten Schiffe als Ein Schiff und es sind die Seitenlichter nur an den beiden freien Außenseiten zu führen.

§. 28.

Jedes Segelschiff, welches in Fahrt ist und jedes geschleppte Fahrzeug muß dieselben Lichter führen, welche durch §. 26 für ein Dampfschiff in Fahrt vorgeschrieben sind, mit Ausnahme des weißen Lichts, welches es niemals führen darf.

Werden neben einander gekuppelte Fahrzeuge geschleppt, so gelten sie als Ein Schiff und es sind die Seitenlichter nur an den beiden freien Außenseiten zu führen.

Baggerprähme (Baggersehuten), welche in Fahrt sind oder geschleppt werden, haben nur ein helles weißes Licht zu zeigen.

Offene Fischerfahrzeuge und andere offene Boote, welche in Fahrt sind oder geschleppt werden, sind nicht verpflichtet, aber befugt, ein helles weißes Licht oder Flackerfeuer oder beides zu zeigen.

§. 29.

Wenn, wie es bei kleinen Fahrzeugen in schlechtem Wetter der Fall, die grünen und rothen Seitenlichter nicht fest angebracht werden können, so müssen diese Lichter doch auf Deck an den betreffenden Seiten des Fahrzeuges zum Gebrauch bereit gehalten und bei jeder Annäherung von oder zu anderen Schiffen an den betreffenden Seiten zeitig genug, um einen Zusammenstoß zu verhüten, gezeigt werden, und zwar derart, daß sie möglichst gut sichtbar sind, und daß das grüne Licht nicht von der Backbordseite her und das rothe Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden kann.

Um den richtigen Gebrauch dieser tragbaren Lichter zu sichern und zu erleichtern, muß jede Laterne außen mit der Farbe desjenigen Lichtes, welches sie zeigt, angestrichen und mit einem gehörigen Schirme versehen sein.

§. 30.

Vor Anker liegende Schiffe, einerlei ob Dampfschiffe oder Segelschiffe, mit Einschluß von Baggerprähmen (Baggersehuten) müssen ein weißes Licht in einer kugelförmigen Laterne von mindestens zwanzig Centimetern Durchmesser führen und zwar an der Stelle, wo dasselbe am besten gesehen werden kann, jedoch nicht höher als sechs Meter über

dem Schiffsrumpf, und so eingerichtet, daß ein helles, gleichmäßiges und ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont und auf eine Entfernung von mindestens Einer Seemeile sichtbar wird.

Vor Anker liegende offene Fischerfahrzeuge und andere offene Boote mit Ausnahme von Baggerprähmen (Bagger-schuten) dürfen keinerlei Licht zeigen.

Vor Anker liegende Flöße müssen an jedem der beiden Enden ein helles weißes Licht zeigen.

§. 31.

Ein Lootsenfahrzeug, welches Lootsendienst auf seiner Station thut, hat nicht die für andere Schiffe vorgeschriebenen Lichter, sondern ein weißes über den ganzen Horizont sichtbares Licht am Masttop zu führen, und außerdem mindestens alle fünfzehn Minuten ein oder mehrere Flackerfeuer zu zeigen.

Ein Lootsenfahrzeug, welches keinen Stationsdienst thut, muß Lichter wie andere Schiffe führen.

§. 32.

Dampfbagger haben nicht die für andere Schiffe vorgeschriebenen Lichter, sondern an beiden Enden ein helles weißes Licht zu zeigen. Außerdem müssen sie die für Schiffe passirbare Seite durch ein rothes und ein weißes Licht, ersteres über dem letzteren angebracht, bei Tage aber durch einen rothen Ball bezeichnen.

§. 33.

Ein Schiff, welches von einem andern überholt wird, muß diesem vom Heck aus ein weißes Licht oder ein Flackerfeuer zeigen.

2. Schallsignale und Mäßigung der Geschwindigkeit bei Nebel, dickem Wetter und Schneefall.

§. 34.

Ein Dampfschiff muß mit einer Dampfpfeife oder einem anderen kräftig tönenden Dampfsignalapparat versehen sein, welche so angebracht sind, daß ihr Schall durch keinerlei Hinderniß gehemmt wird, sowie mit einem wirksamen Nebelhorn und einer kräftig tönenden Glocke. Ein Segelschiff muß mit einem wirksamen Nebelhorn und mit einer kräftig tönenden Glocke und ein Floß mit einer ähnlichen Glocke versehen sein.

Bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall, es mag Tag oder Nacht sein, müssen die in diesem Artikel beschriebenen Signale folgendermaßen angewendet werden:

- a) Ein Dampfschiff in Fahrt muß mit seiner Dampfpfeife oder einem andern Dampfsignalapparat mindestens alle zwei Minuten einen langgezogenen Ton geben.
- b) Ein Segelschiff in Fahrt muß mit seinem Nebelhorn mindestens alle zwei Minuten, wenn es mit Steuerbord-Halsen (über Backbord) segelt, einen Ton, wenn es mit Backbord-Halsen (über Steuerbord) segelt, zwei auf einander folgende Töne, und wenn es mit dem Winde achterlicher als dwars segelt, drei auf einanderfolgende Töne geben.
- c) Ein Floß in Fahrt muß mindestens alle zwei Minuten die Glocke läuten.
- d) Dampfschiffe, Segelschiffe und Flöße, welche nicht in Fahrt sind, müssen mindestens alle zwei Minuten die Glocke läuten.

§. 35.

Jedes Schiff, einerlei ob Segelschiff oder Dampfschiff, muß bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall mit mäßiger Geschwindigkeit fahren.

3. Vorschriften über das Ausweichen der Fahrzeuge.

§. 36.

Wenn zwei Segelschiffe sich einander nähern, so daß dadurch Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, so muß eins von ihnen dem andern, wie nachstehend angegeben, aus dem Wege gehen, nämlich:

- a) Ein Schiff mit raumem Winde muß einem beim Winde segelnden Schiffe aus dem Wege gehen.
- b) Ein Schiff, welches mit Backbord-Halsen (über Steuerbord) beim Winde segelt, muß einem Schiffe, welches mit Steuerbord-Halsen (über Backbord) beim Winde segelt, aus dem Wege gehen.
- c) Wenn beide Schiffe raumen Wind von verschiedenen Seiten haben, so muß dasjenige, welches den Wind von Backbord hat, dem andern aus dem Wege gehen.
- d) Wenn beide Schiffe raumen Wind von derselben Seite haben, so muß das luwärts befindliche Schiff dem leewwärts befindlichen aus dem Wege gehen.
- e) Ein Schiff, welches vor dem Winde segelt, muß dem andern Schiffe aus dem Wege gehen.

§. 37.

Wenn zwei Dampfschiffe sich in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung einander nähern, so daß dadurch Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, so muß jedes Schiff seinen Kurs nach Steuerbord ändern, damit sie einander an Backbordseite passiren.

Diese Vorschrift findet nur dann Anwendung, wenn

Schiffe sich in solcher Weise in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung einander nähern, daß dadurch Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, nicht aber dann, wenn zwei Schiffe, sofern sie beide ihren Kurs beibehalten, frei von einander passiren müssen.

Dieselbe findet daher nur in solchen Fällen Anwendung, wenn bei Tage jedes der beiden Schiffe die Masten des andern mit den seinigen in einer Linie oder nahezu in einer Linie sieht und wenn bei Nacht jedes der beiden Schiffe in solcher Stellung sich befindet, daß beide Seitenlichter des andern Schiffes zu sehen sind.

Dieselbe findet keine Anwendung, wenn bei Tage das eine Schiff sieht, daß sein Kurs vor dem Bug von dem andern Schiffe gekreuzt wird, oder wenn bei Nacht das rothe Licht des einen Schiffes dem rothen des andern, oder das grüne Licht des einen Schiffes dem grünen des andern gegenübersteht, oder wenn ein rothes Licht ohne ein grünes, oder ein grünes Licht ohne ein rothes voraus in Sicht ist, oder wenn beide farbige Seitenlichter anderswo, als voraus, in Sicht sind.

§. 38.

Wenn die Kurse zweier Dampfschiffe sich so kreuzen, daß Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, so muß dasjenige Dampfschiff aus dem Wege gehen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat.

§. 39.

Wenn ein Dampfschiff und ein Segelschiff oder ein Floß in solchen Richtungen fahren, daß für sie Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, so muß das Dampfschiff dem Segelschiffe und beide müssen dem Floße aus dem Wege gehen.

§. 40.

Jedes Dampfschiff, welches sich einem andern Schiffe oder Floß in solcher Weise nähert, daß dadurch Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, muß seine Fahrt mindern oder, wenn nöthig, stoppen und rückwärts gehen.

§. 41.

Schlägt ein in Fahrt befindliches Dampfschiff einen diesen Vorschriften entsprechenden Kurs ein, so kann es dies einem andern in Sicht befindlichen Schiffe durch folgende Signale mit seiner Dampfpeife anzeigen, nämlich:

Ein kurzer Ton bedeutet:

„ich richte meinen Kurs nach Steuerbord“;

Zwei kurze Töne bedeuten:

„ich richte meinen Kurs nach Backbord“;

Drei kurze Töne bedeuten:

„ich gehe mit voller Kraft rückwärts“.

Die Anwendung dieser Signale ist freigestellt; werden sie jedoch angewendet, so muß das Manöver des Schiffes dem gegebenen Signale entsprechen.

§. 42.

Ohne Rücksicht auf irgend eine der vorstehenden Vorschriften muß jedes Schiff, einerlei, ob Segelschiff oder Dampfschiff, beim Ueberholen eines andern dem letzteren aus dem Wege gehen.

§. 43.

In engen Fahrwassern muß jedes Dampfschiff, wenn es ohne Gefahr ausführbar ist, sich an derjenigen Seite der Fahrrinne oder der Fahrwassermitte halten, welche an seiner Steuerbordseite liegt.

§. 44.

In allen Fällen, wo nach den obigen Vorschriften eins von zwei Fahrzeugen dem andern aus dem Wege zu gehen hat, muß dieses letztere seinen Kurs beibehalten.

§. 45.

Bei Befolgung und Auslegung dieser Vorschriften muß stets gehörige Rücksicht auf alle Gefahren der Schifffahrt, sowie nichtminder auf solche besondere Umstände genommen werden, welche zur Abwendung unmittelbarer Gefahr ein Abweichen von obigen Vorschriften nothwendig machen.

4. Unter keinen Umständen darf ein Fahrzeug die nöthige Vorsicht verabsäumen.

§. 46.

Keine dieser Vorschriften soll ein Fahrzeug oder den Eigenthümer, den Führer oder die Mannschaft desselben von den Folgen einer Versäumniß im Gebrauche von Lichtern und Signalen und im Halten eines gehörigen Ausgucks oder überhaupt von den Folgen der Versäumniß irgend einer Vorsichtsmaßregel befreien, welche durch die gewöhnliche seemännische Praxis oder durch die besonderen Umstände des Falles geboten wird.

5. Vorbehalt in betreff besonderer Vorschriften für Hafenbezirke.

§. 47.

Keine dieser Vorschriften soll die Wirksamkeit von besonderen Vorschriften beeinträchtigen, welche bezüglich des Schifffahrtsverkehrs in den Hafenbezirken gelten.

Dritter Abschnitt.**Schl u ß b e s t i m m u n g e n .**

§. 48.

Jeder Schiffs- oder Floßführer muß während der Fahrt einen Abdruck dieser Vorschriften an Bord haben.

§. 49.

Zuwiderhandlungen gegen die obigen Vorschriften werden, wenn nicht nach anderen Vorschriften eine höhere Strafe verwirkt ist, mit Geldstrafe bis zu sechzig Mark bestraft.

Formular eines Dienstbuches.

<p style="text-align: center;">S. 1.</p> <p style="text-align: center;">D i e n s t b u c h für den (Schiffsmann, Schiffsjungen.)</p> <p>Ausgefertigt zu den 18 (L. S.) Unterschrift der ausfertigenden Behörde.</p> <p>NB. Das Dienstbuch enthält Seiten</p>	<p style="text-align: center;">S. 2.</p>
<p style="text-align: center;">S. 3.</p> <p style="text-align: center;">B e z e i c h n u n g d e s I n h a b e r s .</p> <p>Vor- und Zuname: Geburtsort: Wohnort: Jahr und Tag der Geburt: Haare: Augen: Besondere Kennzeichen: Eigenhändige Unterschrift des Inhabers (Vor- und Zuname): Unterzeichnet in Gegenwart und attestirt von dem Beamten:</p>	<p style="text-align: center;">S. 4.</p> <p>Abdruck des §. 5 der vorstehenden polizeilichen Vorschriften.</p>
<p style="text-align: center;">S. 5.</p> <p style="text-align: center;">B e u g n i ß .</p> <p>Name des Schiffseigenthümers oder Schiffsführers (Floßführers) und des von ihm geführten Schiffes: Angabe unter welchem Datum und von welcher Behörde ihm das Patent ertheilt ist. Tag des Dienstantritts. Inhaber dient als auf die Zeit von gegen einen Lohn von Tag der Dienstbeendigung. Angabe des Entlassungsgrundes. Eigenhändig mit vollem Namen zu unterschrei- bendes Zeugniß des Schiffseigenthümers oder Schiffsführers (Floßführers) über Betragen und Tüchtigkeit des Schiffsmannes.</p>	<p style="text-align: center;">S. 6.</p> <p>Nr.</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p style="text-align: right;">Zeugniß Nr.</p>

Formular eines Buchbinder

1. Name des Buchbinder 2. Adresse 3. Ort	4. Name des Kunden 5. Adresse 6. Ort
7. Beschreibung des Buches 8. Anzahl der Bände 9. Material	10. Preis 11. Zahlungsbedingungen 12. Datum
13. Unterschrift des Buchbinder 14. Datum	15. Unterschrift des Kunden 16. Datum

