

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

51. Stück, 14.04.1895

Geseßblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXX. Band. (Ausgegeben den 14. April 1895.) 51. Stück.

Inhalt:

- N^o 113. Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 8. April 1895, betreffend polizeiliche Vorschriften für die Schifffahrt und Flößerei auf der Weser unterhalb der Kaiserbrücke in Bremen.
- N^o 114. Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 8. April 1895, betreffend polizeiliche Vorschriften für die Schifffahrt und Flößerei auf der Hunte.

N^o 113.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend polizeiliche Vorschriften für die Schifffahrt und Flößerei auf der Weser unterhalb der Kaiserbrücke in Bremen.
Oldenburg, 1895 April 8.

Nachdem die Regierungen von Preußen, Oldenburg und Bremen sich über verschiedene Abänderungen der bestehenden „Polizeilichen Vorschriften für die Schifffahrt und Flößerei auf der Weser unterhalb der Kaiserbrücke in Bremen“ vereinbart haben, werden mit Höchster Genehmigung die neuen „Polizeilichen Vorschriften“ auf Grund des Artikels 9, §. 6 des Gesetzes vom 5. December 1868, betreffend die Organisation des Staatsministeriums und einiger demselben untergeordneter Behörden, vom 15. April d. J. an in Kraft gesetzt. Zugleich werden von diesem Tage an die durch die Ministerialbekanntmachung vom 22. Februar

1889, betreffend Abänderung der Additionalakte zur Weserschifffahrtsakte und Vereinbarung der Uferstaaten der Unterweser über neue schiffahrtspolizeiliche Vorschriften, veröffentlichten „Polizeilichen Vorschriften“ aufgehoben.

Die Bestimmungen der Ministerialbekanntmachung vom 23. März 1889, betreffend die Ausführung der Additionalakte zur Weserschifffahrtsakte und der polizeilichen Vorschriften für die Schifffahrt und Flößerei auf der Weser unterhalb der Kaiserbrücke in Bremen, kommen auf die neuen „Polizeilichen Vorschriften“ gleichmäßig zur Anwendung.

Oldenburg, 1895 April 8.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

Sanfen.

Mugenbecher.

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 Weserschiff sind dessen Heimathsort, laufende Nummer und Tragfähigkeit oder Raumgehalt auf beiden Seiten des Hintertheils oder des Vordertheils hellfarbig auf dunklem Grunde anzugeben. Der Heimathsort ist in lateinischen Buchstaben anzubringen. Die Höhe der Buchstaben und Ziffern muß mindestens sechs Centimeter betragen.

§. 4.

Jeder Maschinist auf einem Weserdampfschiffe bedarf eines von der zuständigen Behörde ausgefertigten Befähigungszeugnisses, 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 Dienstbuches ist die Befugniß, sich vermiethen 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 vorn und hinten ein Steuerruder haben. Geschleppte Flöße bedürfen nur eines hinteren Steuerruders.

§. 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 Wellen-

schlage 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.

Das Treiben vor schleppendem Anker ist auf der Strecke von der Lesummündung bis Bremen allen Fahrzeugen von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang verboten.

§. 15.

Auf der Strecke von der Lesummündung bis Bremen dürfen Schleppzüge einschließlich des Schleppdampfers und der Schleppleinen nur eine Länge von höchstens 230 Meter haben.

§. 16.

Zum Anlegen und Ankern 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.

§. 17.

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 Zeit des Fluthwechsels die Fahrzeuge nicht aufeinander treiben können.

Das Ankeren von Fahrzeugen in der durch die Leuchtfeuer und deren Aufzugsmasten und die Leuchtbaken gebildeten Richtungslinie ist verboten.

§. 18.

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

§. 19.

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

§. 20.

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 starken Krümmungen des Fahrwassers dürfen Dampfschiffe nur mit mäßiger Geschwindigkeit fahren; das gleiche gilt, wenn sie in der Nähe von als gefährdet bezeichneten oder im Bau begriffenen Stellen, sowie in der Nähe solcher Stellen, an denen Hebungs-, Taucher- oder Sprengarbeiten vorgenommen werden, sich befinden. Alle diese Stellen sind tagsüber durch eine weiße Flagge, Nachts durch drei übereinander befindliche Lichter zu bezeichnen, von denen das untere und obere weiß, das mittlere roth ist.

Schleppzüge und Dampfer haben, wenn sie sich einander nähern, langsam zu fahren.

§. 21.

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.

§. 22.

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

II. Besondere Vorschriften zur Verhütung des Zusammenstoßens der Fahrzeuge.

A. Für die Stromstrecke unterhalb der Grenze der Nordrhede von Bremerhaven.

§. 23.

Für die Stromstrecke unterhalb der Grenze der Nordrhede von Bremerhaven bewendet es bei den Vorschriften

der Kaiserlichen Verordnungen vom 7. Januar 1880 und
und 16. Februar 1881 (Reichsgesetzblatt Seite 1, bezw. 28).
Außerdem findet auch die Vorschrift des §. 33 Anwendung.

B. Für die Stromstrecke oberhalb der Grenze der Nordhede
von Bremerhaven.

§. 24.

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

§. 25.

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. Motorschiffe stehen den Dampf-
schiffen gleich.

1. Vorschriften über das Führen von Lichtern.

§. 26.

Die in den §§. 27–34 erwähnten Lichter und keine
anderen, müssen bei jedem Wetter von Sonnenuntergang
bis Sonnenaufgang geführt werden. Das Recht und die
Pflicht zur Führung der Zolllaternen, sowie das Recht zur
Führung der im §. 37 bezeichneten Signale wird hierdurch
nicht berührt.

§. 27.

Ein Dampfschiff muß, wenn es in Fahrt ist, führen:
a) an oder vor dem Fockmast oder an einer andern
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 ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von zehn Kompaßstrichen wirft, und zwar von recht voraus bis zu zwei Strich hinter der 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 Binnenbordsseite mit Schirmen versehen sein, und zwar derart, daß die Lichter nicht über den Bug hinweg von der andern Seite her gesehen werden können.

e) Am Heck ein weißes Licht, so eingerichtet und angebracht, daß es nicht nach vorn scheint. Schleppdampfer haben dieses Licht nur zu führen, wenn sie, ohne einen Schleppzug hinter sich zu haben, fahren. Bei einem Schleppzuge hat das letzte Fahrzeug das Hecklicht zu führen.

f) Die Laternen der vorgeschriebenen Seitenlichter sind am vorderen Drittel des Schiffes anzubringen, sofern dies nach dessen Bauart und sonstiger Einrichtung möglich ist.

§. 28.

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.

§. 29.

Jedes Segelschiff, welches in Fahrt ist und jedes geschleppte Fahrzeug muß dieselben Lichter führen, welche durch §. 27 für ein Dampfschiff in Fahrt vorgeschrieben sind, mit Ausnahme des weißen Lichts, welches es niemals führen darf.

Baggerprähme (Baggerchuten), 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 verpflichtet, ein helles weißes Licht oder Flackerfeuer zu zeigen.

Bei zusammengekuppelten Fahrzeugen hat jedes dieser Fahrzeuge die für dasselbe in den §§. 27 und 28, sowie in diesem Paragraphen vorgeschriebenen Lichter zu führen.

§. 30.

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 Backbordsseite her und das rothe Licht nicht von der Steuerbordsseite 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.

§. 31.

Vor Anker liegende Schiffe, einerlei ob Dampfschiffe oder Segelschiffe, mit Einschluß von Baggerprähmen (Bagger-schuten) 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.

§. 32.

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.

§. 33.

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.

§. 34.

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.

§. 35.

Ein Dampfschiff muß mit einer Dampfpfeife oder einem anderen kräftig tönenden Dampfsignalapparat ver-

sehen 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 Dampfpeife oder einem anderen Dampfsignalapparat mindestens alle zwei Minuten einen lang gezogenen 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 einander folgende 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.

§. 36.

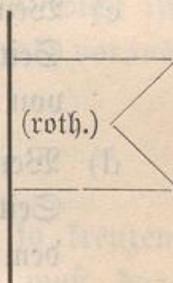
Jedes Schiff, einerlei ob Segelschiff oder Dampfschiff, muß bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall mit mäßiger Geschwindigkeit fahren.

3. Vorschriften über das Ausweichen der Fahrzeuge.

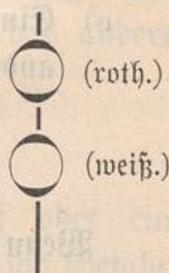
§. 37.

Auf der Strecke von der oberen Grenze der Braker Rhede bis Bremen können Seeschiffe, welche wegen ihres Tiefgangs oder wegen ihrer Länge gezwungen sind, die tiefste Fahrrinne für sich in Anspruch zu nehmen, sofern sie von einem angestellten Lootsen geführt werden, auf Anordnung dieses Lootsen nach Maßgabe der ihm ertheilten Instruktion das folgende Signal hissen:

a) bei Tag eine rothe Flagge im Vortop,



b) bei Nacht eine rothe Laterne über einem weißen Toplicht vor dem Fockmast.



Einem so bezeichneten Schiffe muß jedes andere nicht mit gleichem Signale versehene und jedes Floß aus dem Wege gehen. — Schiffe, welche nicht von angestellten Lootsen geführt werden, dürfen die vorbezeichneten Signale niemals führen. Bei einem geschleppten Schiffe hat dieses und nicht der Schlepper die Signale zu führen. Der Schlepper steht im Sinne dieses Paragraphen dem von ihm geschleppten Schiffe gleich. Die Vorschriften des §. 44 finden jedoch auch auf Schlepddampfer stets Anwendung.

§. 38.

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 luvwärts 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.

§. 39.

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.

§. 40.

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.

§. 41.

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

§. 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. Eine Ausnahme erleiden sowohl diese Bestimmung, wie die in den §§. 38—41 gegebenen

Vorschriften nur bei denjenigen Schiffen, welche mit dem im §. 37 bezeichneten Signale versehen sind.

Diesen haben auch im Falle des Ueberholens alle anderen Fahrzeuge aus dem Wege zu gehen.

Begegnen sich zwei Schiffe, die beide mit dem im §. 37 bezeichneten Signale versehen sind, oder überholt ein mit diesem Signale versehenes Schiff ein anderes mit gleichem Signale versehenes Schiff, so verbleibt es bei den in den §§. 38—41 und im ersten Satze dieses Paragraphen gegebenen Bestimmungen.

§. 43.

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

§. 44.

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

Ein kurzer Ton bedeutet: „Ich richte meinen Kurs nach rechts (Steuerbord).“

Zwei kurze Töne bedeuten: „Ich richte meinen Kurs nach links (Backbord).“

Drei kurze Töne bedeuten: „Ich gehe mit voller Kraft rückwärts.“

Das Manöver des Schiffes muß dem gegebenen Signale entsprechen. Das Signal muß von dem anderen Dampfer mit demjenigen Signale beantwortet werden, das dem von diesem auszuführenden Manöver entspricht.

§. 45.

Wird ein Dampfschiff manövrirunfähig, so hat es dies einem in seine Nähe kommenden anderen Schiffe durch vier kurze Töne mit seiner Dampfpfeife anzuzeigen.

§. 46.

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 Steuerbordsseite liegt. Schleppzüge mit Leichterfahrzeugen haben bei Begegnung mit anderen Schiffen sich an der an ihrer Steuerbordsseite liegenden Grenze des Fahrwassers zu halten (siehe jedoch §. 37).

§. 47.

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.

§. 48.

Auf der Strecke von der oberen Grenze der Braker Rhede bis Bremen ist das Zusammenkuppeln von mehr als zwei Fahrzeugen nebeneinander verboten.

Auf der gleichen Strecke hat, falls ein Dampfschiff ein Leichterfahrzeug auf Seite schleppt und die Breite des Dampfschiffs und des geschleppten Fahrzeugs zusammen mehr als 20 Meter beträgt, der Dampfer mit dem geschleppten Fahrzeuge das Fahrwasser zu meiden, sobald ihm ein anderes Fahrzeug begegnet, er ein solches überholt oder von einem solchen überholt wird.

§. 49.

Bei Befolgung und Auslegung dieser Vorschriften muß stets gehörige Rücksicht auf alle Gefahren der Schifffahrt,

sowie nicht minder 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.

§. 50.

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.

§. 51.

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

Dritter Abschnitt.

Schlufbestimmungen.

§. 52.

Die für Dampfschiffe gegebenen Vorschriften finden auch auf Schleppdampfer unter allen Umständen Anwendung, soweit in den vorstehenden Vorschriften nicht anderweitige Bestimmungen getroffen sind.

§. 53.

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

§. 54.

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

Abdruck einer Vorschrift

Abdruck

von dem Reichs-
Hauptmann

(Herrn von ...)

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

Anlage.

Formular eines Dienstbuches.

§. 1.

Dienstbuch
für den

(Schiffsmann, Schiffszungen.)

Ausgefertigt zu den 18 . . .

(L. S. Unterschrift der ausfertigenden Behörde.)

NB. Das Dienstbuch enthält Seiten.

§. 2.

§. 3.

Bezeichnung des Inhabers.

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:

§. 4 u. 5.

Abdruck des §. 5 der vorstehenden polizeilichen
Vorschriften.



Zeugniß.

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 unterschreibendes
Zeugniß des Schiffseigenthümers oder Schiffsführers
(Floßführers) über Betragen und Tüch-
tigkeit des Schiffsmannes.

Nr.

Zeugniß Nr.



№. 114.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend polizeiliche Vorschriften für die Schifffahrt und Flößerei auf der Hunte.

Oldenburg, 1895 April 8.

Mit Höchster Genehmigung werden hierdurch auf Grund des Artikels 9 §. 6 des Gesetzes vom 5. December 1868, betreffend die Organisation des Staatsministeriums und einiger demselben untergeordneter Behörden, die durch die Bekanntmachung des Staatsministeriums vom heutigen Tage verkündeten „Polizeilichen Vorschriften für die Schifffahrt und Flößerei auf der Weser unterhalb der Kaiserbrücke in Bremen“ auf die Schifffahrt auf der Hunte ausgedehnt.

Die Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 23. März 1889, betreffend polizeiliche Vorschriften für die Schifffahrt und Flößerei auf der Hunte, wird aufgehoben, jedoch bleiben die Bestimmungen der Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 23. März 1889, betreffend die Ausführung der Additionalakte zur Weserschifffahrtsakte und der polizeilichen Vorschriften für die Schifffahrt und Flößerei auf der Weser unterhalb der Kaiserbrücke in Bremen, für die Schifffahrt auf der Hunte auch ferner mit der Maßgabe in Kraft, daß an die Stelle der jetzigen „Polizeilichen Vorschriften“ die neuen „Polizeilichen Vorschriften“ treten.

Oldenburg, 1895 April 8.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

Tausen.

Mugenbecher.