

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

101. Stück, 28.12.1911

Gesetzblatt

für das

Herzogtum Oldenburg.

XXXVII. Band. (Ausgegeben den 28. Dezember 1911.) 101. Stück.

Inhalt:

- N^o 177. Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 15. Dezember 1911, betreffend polizeiliche Vorschriften für die Schifffahrt und Flößerei auf der Weser von der Kaiserbrücke in Bremen bis zum Kotesand-Leuchtturm sowie auf der Geeste und Lesum.
- N^o 178. Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 16. Dezember 1911, betreffend Vermessung der Schiffe zur Festsetzung der Höchstzahl der Fahrgäste.

N^o 177.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend polizeiliche Vorschriften für die Schifffahrt und Flößerei auf der Weser von der Kaiserbrücke in Bremen bis zum Kotesand-Leuchtturm sowie auf der Geeste und Lesum.

Oldenburg, den 15. Dezember 1911.

Nachdem die Regierungen von Preußen, Oldenburg und Bremen sich über die nachstehend abgedruckten „Polizeilichen Vorschriften für die Schifffahrt und Flößerei auf der Weser von der Kaiserbrücke in Bremen bis zum Kotesand-Leuchtturm sowie auf der Geeste und Lesum“ verständigt haben, werden diese Vorschriften mit Höchster Genehmigung auf Grund des Artikels 9 § 6 des Gesetzes vom 5. Dezember 1868, betreffend die Organisation des Staatsministeriums usw., mit dem 1. Januar 1912 in Kraft gesetzt.

Gleichzeitig treten die Ministerialbekanntmachung vom 8. Juni 1901, betreffend polizeiliche Vorschriften für die Schifffahrt und Flößerei auf der Weser usw., und die zu ihrer Änderung oder Ergänzung erlassenen Bestimmungen außer Kraft.

Der Inhalt der Ministerialbekanntmachung vom 16. Juli 1910, betreffend die Verwendung elektrischen oder anderen hellen Lichts auf Schiffen und an den Ufern der Weser oder in deren Nähe, ist ganz in § 31 der nachstehend abgedruckten Vorschriften aufgenommen.

Die Bestimmungen der Ministerialbekanntmachung vom 14. September 1901, betreffend die Ausführung der Additionalakte zur Weserschifffahrtsakte usw., und der zu ihrer Ergänzung ergangenen Bekanntmachungen vom 18. Juli 1904 (in den Oldenburgischen Anzeigen) und vom 28. Juni 1910 sowie der Ministerialbekanntmachung vom 9. September 1911, betreffend Vorschriften über Erteilung von Schiffspatenten und über die regelmäßige Untersuchung der Schiffe auf der Weser und der unteren Hunte, finden auf die neuen „Polizeilichen Vorschriften“ gleichmäßig Anwendung.

Oldenburg, den 15. Dezember 1911.

Ministerium des Innern.

Scheer.

Gilers.

Polizeiliche Vorschriften für die Schifffahrt
und Flößerei auf der Weser von der
Kaiserbrücke in Bremen bis zum Kotesand-
Leuchtturm, sowie auf der Geeste und
Lesum.

Erster Abschnitt.

Vorschriften für die an der Weser oder ihren
Nebengewässern heimatischen und nicht zum Er-
werbe durch die Seefahrt bestimmten Fahrzeuge.

§ 1.

Jedes Weserfahrzeug (Schiff oder Floß) muß einem
Führer untergeben sein, der für die Befolgung der nach-
stehenden Vorschriften verantwortlich ist.

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

§ 2.

Auf jedem Weserfahrzeuge müssen die für dieses und
seinen Führer erforderlichen Papiere während der Fahrt
vorhanden sein und den zuständigen Behörden oder Beam-
ten auf ihr Verlangen vorgelegt werden.

§ 3.

An jedem Weserschiffe sind der Heimatsort, die laufende
Nummer und die Tragfähigkeit oder der Raumgehalt auf
beiden Seiten des Hinterteils oder des Vorderteils hell-
farbig auf dunklem Grunde anzugeben. Der Heimatsort
ist in lateinischen Buchstaben anzubringen. Die Höhe der

1*

Buchstaben und Ziffern muß mindestens sechs Zentimeter betragen.

§ 4.

Jeder Maschinist auf einem Weserdampffahrzeuge bedarf eines von der zuständigen Behörde angefertigten Befähigungszeugnisses, das er während der Fahrt mit sich zu führen und den zuständigen Behörden oder Beamten auf ihr Verlangen vorzulegen hat.

§ 5.

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

Art. 1.

Bei der ersten Ausfertigung des Dienstbuches ist die Befugnis, sich vermieten zu dürfen, darzutun.

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

Nur in Notfällen darf unterwegs eine mit einem Dienstbuche 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 Verzeichnis führen, welches Namen und Dienststellung jedes auf dem Fahrzeuge in Dienst Getretenen, Anfang und Ende der Dienstzeit und den wörtlichen Inhalt des erteilten Zeugnisses enthält.

Beschwerden über den Inhalt des Zeugnisses oder seine Verweigerung sind durch die zuständige Behörde zu erledigen.



gen und die danach erforderlichen Änderungen und Zusätze im Dienstbuche nachzutragen.

§ 6.

Die Untersuchung eines Weserfahrzeugs auf seine Tüchtigkeit kann von den zuständigen Behörden jederzeit wiederholt werden.

Jeder dabei gefundene Mangel ist sofort abzustellen.

Mindestens alle drei Jahre hat eine Untersuchung jedes Fahrzeuges stattzufinden, die spätestens vierzehn Tage vor Ablauf der Frist bei der zuständigen Behörde zu beantragen ist. Bei Dampfschiffen ist auf eine gute Bauart, Ausrüstung und Unterhaltung derselben und ihres Zubehörs, insbesondere der Kessel und der Maschinen, mit der größten Sorgfalt zu achten. Außerdem muß eine Untersuchung nach jeder Havarie, die das Fahrzeug fahruntüchtig macht, erfolgen.

§ 7.

Jedes Weserfahrzeug muß vorn und hinten auf beiden Seiten mit einer Tiefgangskale nach Zentimetern versehen sein.

§ 8.

Bei jedem Weserfahrzeug, das mehr als 50 Kubikmeter Bruttoraumgehalt besitzt, muß sich wenigstens ein gut und dauerhaft gebautes Boot befinden. Die Boote sind mindestens alle vier Wochen auszuspringen oder in Benutzung zu nehmen, um festzustellen, ob sie zum sofortigen Gebrauche bereit sind.

Jedes Weserfahrzeug muß mit mindestens einem leicht erreichbaren Rettungsringe versehen sein. Auf Fahrzeugen von mehr als 30 m Länge, sowie auf Baggern sind mindestens zwei Rettungsringe zu führen. Die Rettungsringe müssen eine Tragfähigkeit von mindestens 10 kg haben.

§ 9.

Zur Beförderung von Personen gegen Entgelt dürfen Wasserfahrzeuge nur benutzt werden, nachdem die aufzunehmende höchste Personenzahl polizeilich durch Vermessung festgestellt ist.

Die Vermessung erfolgt nach folgenden Grundsätzen:

Für die Bestimmung der Passagierzahl sind die Deckflächen maßgebend.

Der Inhalt der Deckflächen wird nach der Simpson'schen Regel berechnet, indem die Entfernung von Innenkante Heck bis Innenkante Vordersteven bei Schiffen unter 30 m bis einschließlich 30 m Länge in sechs, bei Schiffen über 30 m Länge in acht gleiche Teile geteilt wird. Von den so berechneten Deckflächen werden die Grundflächen der Aufbauten und sonstiger auf Deck angebrachter Gegenstände als Anker, Wasserfässer, soweit sie nicht als Sitzplätze dienen können, abgezogen.

Die so in Quadratmetern ermittelte Deckfläche wird durch 0,45 geteilt. Das Ergebnis ist die höchst zulässige Zahl der zu befördernden Passagiere.

Die bei Raddampfschiffen vor und hinter dem Radkasten befindlichen Aufbauten sind, soweit sie zur Aufnahme von Passagieren dienen können, den Deckflächen hinzuzurechnen.

Befinden sich auf dem Hauptdeck Aufbauten, die als Kajüten dienen, so ist die innere Bodenfläche dieser Kajüten als ein Teil des Hauptdecks anzusehen und in die Berechnung der Deckfläche einzubeziehen.

Wird der zur Unterbringung von Passagieren bestimmte Raum teilweise zur Aufstellung von Viehgehegen oder Unterbringung von Ladung benutzt, so ist für jedes halbe Quadratmeter des so beanspruchten Raumes die Zahl der mitzunehmenden Passagiere um einen zu vermindern. Sind Viehgehege nicht vorhanden, wird aber gleichwohl

Vieh auf Deck befördert, so sind für jedes Stück Großvieh vier Personen, für jedes Stück Kleinvieh eine Person von der höchstzulässigen Passagierzahl abzurechnen.

Bei Schiffen, die ihre Fahrt über die Seegrenze (Kappel-Langwarden) erstrecken, ist die nach diesen Vorschriften ermittelte Passagierzahl um ein Viertel zu vermindern.

Dem Antragsteller wird über das Ergebnis der Vermessung eine Bescheinigung erteilt, die ständig an Bord mitzuführen und auf Verlangen den Polizeibeamten vorzuzeigen ist.

Die durch diese Bescheinigung bestimmte Passagierzahl ist auf einer den Schiffsnamen enthaltenden Tafel in deutlichen, unverwischbaren, mindestens sechs Zentimeter hohen Ziffern an einer in die Augen fallenden Stelle an Bord des Fahrzeuges anzubringen.

Bei Fahrzeugen, die vor Inkrafttreten dieser Vorschriften in die Passagierfahrt eingestellt sind, bleibt die frühere Feststellung der Passagierhöchstzahl in Kraft.

Werden auf einem Fahrzeuge Änderungen vorgenommen, die für die zuzulassende Passagierzahl von Erheblichkeit sind, so ist eine — erstmalige oder erneute — Vermessung zu beantragen.

Nicht im Geltungsbereiche dieser Bestimmungen beheimatete Schiffe, welche durch eine Bescheinigung ihrer Heimatsbehörde nachweisen, daß für sie Sicherheitsvorschriften gelten, welche mindestens dieselbe Gewähr bieten, wie die Bestimmungen dieses Paragraphen, können zur Beförderung von Passagieren zugelassen werden.

§ 10.

Die ständig dem Personenverkehr dienenden Fahrzeuge und solche Schiffe, welche nach dem 1. Januar 1905 gebaut sind und vorübergehend zur Personenbeförderung verwendet

werden, müssen beim Germanischen Lloyd klassifiziert und auf ihre Stabilität geprüft sein.

§ 11.

Für die dem Personenverkehr dienenden Fahrzeuge, mit Ausnahme der Motorboote und offenen Fahrzeuge, gelten noch die nachstehenden besonderen Bestimmungen:

- a) Für jede an Bord befindliche Person muß ein Rettungsgürtel vorhanden sein. Außerdem muß jedes Fahrzeug mit einem und, wenn es mehr als dreißig Personen befördern darf, mit zwei Rettungsringen versehen sein. Gürtel und Ringe sind auf Deck an leicht zugänglichen Stellen aufzubewahren.
- b) Die auf Deck befindlichen Tische und Stühle müssen von Holz und so befestigt sein, daß sie in Notfällen leicht über Bord geworfen werden können.
- c) Auf Fahrzeugen, welche mehr als dreißig Personen befördern dürfen, muß mindestens ein Abort vorhanden sein.
- d) Die Besatzung eines Fahrzeugs, das mehr als dreißig Personen befördern darf, muß aus mindestens drei für ihren Dienst tauglichen Personen bestehen.
- e) Fahrzeuge, die zugleich zur Beförderung von Gütern benutzt werden, müssen diese so verstauen, daß die Reisenden nicht belästigt oder gefährdet werden. Lebendes Vieh muß auf einem völlig abgefriedigten Platze derartig befestigt werden, daß eine Belästigung oder Gefährdung der Passagiere ausgeschlossen ist. Das Vieh muß eingeschifft werden, bevor die Passagiere an Bord kommen, es darf erst ausgeschifft werden, nachdem die Passagiere das Schiff verlassen haben. Bei Belegung der für die Reisenden bestimmten Plätze mit Gütern ist die Zahl der mitzunehmenden Reisenden entsprechend zu beschränken.
- f) Auf Fahrzeugen, die ständig dem Personenverkehr

dienen, muß die Kajüte mindestens einem Fünftel der für das Schiff zugelassenen höchsten Personenzahl Unterkunft und Schutz gewähren. Jede Kajüte muß leicht und sicher zugänglich und bei Dunkelheit hell erleuchtet sein.

- g) Die Steuervorrichtung muß so angebracht sein, daß die sie bedienende Person einen freien Rundblick hat.
- h) Jedes Fahrzeug muß unterhalb Brake mindestens einen guten und kompensierten Steuerkompaß an Bord haben.
- i) Die für den Hafen der Ausreise zuständige Polizeibehörde darf in Einzelfällen Ausnahmen von den vorstehenden Bestimmungen zulassen.

§ 12.

Geschleppte Fahrzeuge dürfen zur Beförderung von Passagieren nicht benutzt werden.

§ 13.

Die ein Floß bildenden Hölzer sind unter sich fest und dauerhaft zu verbinden. Flöße dürfen auf der Weser und der Lesum nicht breiter als zwölf Meter, auf den übrigen Nebengewässern der Weser nicht breiter als sechs Meter sein. Die Flöße müssen vorn und hinten ein Steuerruder haben. Geschleppte Flöße bedürfen nur eines hinteren Steuerruders.

§ 14.

Die Vorschriften der §§ 1—12 finden keine Anwendung auf Dienstfahrzeuge der Reichs- und der Staatsbeamten, Luftfahrzeuge und solche kleine Fahrzeuge, die den Marktverkehr zwischen nahegelegenen Orten vermitteln.

§ 15.

Die Vorschriften der §§ 1—14 gelten auch für die an der Hunte und Dichtum heimatischen und nicht zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Fahrzeuge.

Zweiter Abschnitt.

Vorschriften für alle Fahrzeuge.

A. Allgemeine Vorschriften.

§ 16.

Offene Schiffsteile sind bei voller Belastung mit Borddielen zu besetzen.

Für die freie Bordhöhe (Freibord) gelten die folgenden Vorschriften:

- I. 1. Das Freibord soll betragen bei Schiffen bis zu zehn Tonnen Tragfähigkeit mindestens 15 cm, bis zu zwanzig Tonnen Tragfähigkeit mindestens 20 cm, von über zwanzig Tonnen Tragfähigkeit mindestens 30 cm.
 2. Bei offenen Fahrzeugen wird das Freibord mittschiffs von der Oberkante des festen Plattbords an dessen tiefster Stelle gemessen.
 3. Bei Fahrzeugen mit festem Deck wird in der Regel das Freibord von der Oberkante der tiefsten Stelle des festen Decks gerechnet; in geeigneten Fällen kann jedoch von der Bordhöhe ein Teil des festen wasserdichten Sekbords auf die Freibordhöhe in Rechnung gebracht werden. Bei Fahrzeugen mit festem Deck und fest angebrachtem, wasserdichtem Sekbord hat der mit der Feststellung des Freibords beauftragte Beamte das Alter, die Bauart und die Beschaffenheit des Fahrzeugs, den Sprung, sowie das Material, woraus dasselbe erbaut ist, ob Holz oder Eisen, zu berücksichtigen.
- II. Die Feststellung des Freibords und die Anbringung der Freibordmarke erfolgt durch Freibordämter, deren Einrichtung jedem Uferstaate vorbehalten bleibt.

- III. Die untere Grenze des zulässigen Freibords muß an jeder Seite des Fahrzeugs durch einen mindestens 30 cm langen und mindestens 2 cm breiten wagerechten Strich von hervortretender Farbe (Freibordmarke) kenntlich gemacht werden, dessen Unterkante die tiefste zulässige Eintauchung bezeichnet.
- IV. Über die Feststellung des Freibords und die Anbringung der Marke wird den Fahrzeugen eine amtliche Bescheinigung (Freibordschein) nach dem beigefügten Formular ausgestellt, welche auch für die beiden anderen Uferstaaten Gültigkeit hat. Die Freibordmarken sind nach Ablauf von fünf Jahren seit Ausstellung des Freibordscheins, sowie nach größeren baulichen Veränderungen des Fahrzeugs einer Nachprüfung zu unterziehen. Nach erfolgter Nachprüfung wird ein neuer Freibordschein ausgestellt.
- V. Der Schiffseigentümer und der Schiffer sind verpflichtet, bei der Feststellung des Freibords jede erforderliche Hilfe zu gewähren.

Für den Freibordschein sind

| | |
|---|-----|
| bei Fahrzeugen bis zu zwanzig Tonnen Tragfähigkeit | 3 M |
| bei Fahrzeugen von größerer Tragfähigkeit | 4 " |

an Gebühren zu entrichten.

Die Bestimmungen dieses Paragraphen finden keine Anwendung auf mit Luftkästen versehene Bagger- und Klappschuten, Dienstfahrzeuge der Reichs- und Staatsbeamten, Luftfahrzeuge und auf solche Fahrzeuge, welche den Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft unterliegen.

§ 17.

Dampffahrzeuge müssen, wenn sie in die Nähe von kleineren oder tief geladenen größeren Fahrzeugen mit ge-

Art. 2.

ringer Bordhöhe, sowie von Baggern und Fährprähmen kommen, ihre Fahrt so rechtzeitig verlangsamten, daß aus dem Wellenschlage Gefahr nicht entstehen kann, nötigenfalls müssen sie die Maschine so lange ganz stoppen, bis die Gefahr vorüber ist.

Innerhalb der Grenzen der Braker Reede*) haben alle Dampffahrzeuge zu jeder Zeit mit mäßiger Geschwindigkeit zu fahren.

§ 18.

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

Im Falle eines Zusammenstoßes mit einem anderen Fahrzeuge hat jeder Schiffsführer, wenn ein Sinken seines oder des anderen Fahrzeuges zu befürchten steht, alles aufzubieten, daß das im Sinken begriffene Fahrzeug soweit aus dem Fahrwasser geschafft wird, daß keine Behinderung des Verkehrs eintritt und eine Bergung möglich ist. Derartige Unfälle sind baldmöglichst auf dem kürzesten Wege einem der Hafensbüros der Unterweser, oder dem Varsenmeister in Bremen oder den Führern der Tonnendampfer zu melden.

§ 19.

Flöße müssen tunlichst 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.

*) Nach § 1 der Braker Hafensordnung vom 1. April 19'0 wird unter Braker Reede der offene Strom zwischen dem linken Weserufer und dem Harrier Sand von der Schlinge bei der Ecke zum Boitwarder Groden (km 42,1) bis zum Deichschart an der südlichen Grenze der Stadtgemeinde Brake (km 39,1) verstanden.

§ 20.

Kein Schleppzug darf mehr geschleppte Fahrzeuge enthalten, als der Schlepper sicher zu führen vermag.

Aus See kommende Schleppzüge haben, bevor sie in das Dwarsgatt einlaufen, ihre Schleppleinen tunlichst angemessen zu verkürzen. Weserabwärts fahrende Schleppzüge dürfen erst nach Passieren von Hoheweg-Leuchtturm die volle Länge ihrer Schleppleinen ausstecken.

Von Könnebeck — km 22 — bis Bremen darf die Länge eines Schleppzugs, der mehr als ein geschlepptes Fahrzeug enthält, gemessen vom Heck des schleppenden Fahrzeugs bis zum Heck des letzten geschleppten Fahrzeugs, einhundertundsiebzig Meter nicht übersteigen.

Auf der Lesum darf die Länge eines Schleppzuges, der mehr als ein geschlepptes Fahrzeug enthält, gemessen vom Heck des schleppenden Fahrzeugs bis zum Heck des letzten geschleppten Fahrzeugs, nicht mehr als einhundertundvierzig Meter betragen.

§ 21.

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

Auf der Lesum ist das Zusammenkoppeln von mehr als zwei geschleppten Fahrzeugen nebeneinander nur während der Zeit von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang und nur dann gestattet, wenn die Gesamtbreite der Fahrzeuge nicht größer als acht Meter ist.

§ 22.

Auf der Strecke von der oberen Grenze der Braker Reede bis Bremen hat, falls ein Dampffahrzeug ein Leichtfahrzeug auf Seite schleppt und die Breite beider Fahrzeuge zusammen mehr als zwanzig Meter beträgt, das Dampffahrzeug mit dem geschleppten Fahrzeuge das Fahrwasser zu

meiden, sobald ihm ein anderes Fahrzeug begegnet oder sobald es ein anderes Fahrzeug überholt oder von einem solchen überholt wird.

Das Überholen eines anderen Fahrzeugs oder eines Schleppzugs darf nur an solchen Stellen vorgenommen werden, die ein sicheres Vorbeifahren an dem zu überholenden Fahrzeuge ermöglichen. Die Fahrgeschwindigkeit muß beim Überholen rechtzeitig und soweit gemindert werden, daß durch die Sogwirkung eine Gefahr nicht entstehen kann.

Auf der Strecke von Rönnebeck bis Bremen ist es verboten, an einem im Überholen eines anderen Fahrzeugs begriffenen Dampffahrzeuge oder Schleppzuge überholend vorbeizufahren.

Auf der gleichen Strecke müssen alle gegen den Strom fahrende Dampffahrzeuge und Schleppzüge, wenn sie sich einem aus entgegengesetzter Richtung mit dem Strom kommenden Dampffahrzeuge oder Schleppzuge nähern, die Fahrt mäßigen und sich so einrichten, daß ein Passieren mit diesen in einer Biegung des Fahrwassers möglichst vermieden wird.

§ 23.

Zum Anlegen und Ankern am Ufer sind in der Regel die dazu bestimmten Stellen zu benutzen. Nur in Notfällen 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.

§ 24.

Im Fahrwasser dürfen nur solche Fahrzeuge, welche es 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 sie bei der Arbeit sind, keine Anwendung; nach Schluß der Arbeit müssen sie außerhalb des Fahrwassers, Dampfbagger wenigstens an seinen Rand gelegt werden.

Jeder im Fahrwasser oder in seiner 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 Flutwechsels, die Fahrzeuge nicht aufeinander treiben können.

Das Anker von Fahrzeugen in den durch die Leitfeuer oder durch die Leuchtbaken gebildeten Richtungslinien ist verboten. Der Ankerplatz ist so zu wählen, daß der Verkehr nicht behindert wird, und daß das Fahrzeug beim Schwaiven frei von der Leitfeuerlinie bleibt.

§ 25.

Das Ankerwerfen, sowie das Treiben vor schleppendem Anker ist an denjenigen Stellen, wo Telegraphen- und Lichtfabel versenkt sind, verboten. Die betreffenden Stellen sind entweder durch grüne Kugeltonnen oder durch am Ufer aufgestellte, mit entsprechender Aufschrift versehene Tafeln bezeichnet.

§ 26.

Im Fahrwasser schwaivende und auf dem Wind liegende Fahrzeuge müssen bei jedem Wetter, so lange sie schräg oder quer zu der Flußrichtung liegen, bei der Annäherung anderer Fahrzeuge, bis die Gefahr des Zusammenstoßens vorüber ist, in kurzen Zwischenräumen die Glocke rasch läuten oder eine Reihe aufeinander folgender kurzer Töne mit der Dampfpeife geben, außerdem bei Nacht in der Nähe des Heckes ein ringsum sichtbares helles weißes Licht schwenken.

§ 27.

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

§ 28.

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

§ 29.

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

Dampffahrzeuge haben sich von den Ufern, sowie von Strombauten und Baggern möglichst entfernt zu halten. In starken Krümmungen des Fahrwassers oder in der Nähe gesunkener Fahrzeuge*) dürfen Dampffahrzeuge nur mit mäßiger Geschwindigkeit fahren; das gleiche gilt, wenn sie in der Nähe von als gefährdet bezeichneten oder im Bau begriffenen Stellen sich befinden, sowie in der Nähe solcher Stellen, an denen Hebungs-, Taucher- oder Sprengarbeiten vorgenommen werden. Alle diese Stellen sind tagsüber durch einen roten Zylinder, nachts durch drei übereinander befindliche Lichter zu bezeichnen, von denen das obere und untere weiß, das mittlere rot ist.

In allen Fällen, in denen die schiffahrtspolizeilichen Vorschriften auf der Weser eine Mäßigung der Fahrgeschwindigkeit vorschreibt, hat dieselbe rechtzeitig und soweit zu erfolgen, daß schädlicher Wellenschlag und Sogwirkung nach Möglichkeit vermieden werden.

§ 30.

Jede absichtliche oder fahrlässige Entfernung, Beschädigung oder Verrückung von Schifffahrtszeichen ist straf-

*) Zur Bezeichnung gesunkener Fahrzeuge werden entweder Brackschiffe oder Bracktonnen ausgelegt, wie sie durch die „Bekanntmachung, betreffend die einheitliche Bezeichnung der Fahrwasser und Untiefen in den deutschen Küstengewässern vom 31. Juli 1887“ (R. G. Bl. 1887 S. 387) vorgeschrieben sind.

bar. 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.

§ 31.

Auf allen auf der Weser liegenden Schiffen, auf welchen elektrisches oder anderes helles Licht zur Verwendung kommt, muß der Lichtschein soweit abgeblendet werden, daß es lediglich die zum Zwecke des Beladens oder Entlösschens des betreffenden Fahrzeugs erforderliche Wasserfläche erhellt. Alle am Lande befindlichen elektrischen oder anderen hellen Lichter, deren Schein auch das Fahrwasser der Weser beleuchtet, sind tunlichst derart abzublenzen, daß das Licht die auf- und abgehenden Schiffe nicht gefährden kann.

§ 32.

Bezüglich der Beförderung von Sprengstoffen und feuergefährlichen Stoffen, sowie des Durchfahrens von Brücken bewendet es bei den geltenden besonderen Vorschriften.

B. Vorschriften zur Verhütung des Zusammenstoßens der Fahrzeuge.

Vorbemerkung: Die folgenden Paragraphen entsprechen in Anordnung und Wortlaut der „Seestraßenordnung“ vom 5. Februar 1906. Die für den Flußbetrieb erforderlichen Abweichungen sind durch **fetten Druck** im Text oder durch eine Fußnote hervorgehoben.

I. Einleitung.

§ 33.

Ein Dampffahrzeug, welches unter Segel und nicht unter Dampf ist, gilt als Segelfahrzeug; ein Fahrzeug, welches unter Dampf ist, mag es zugleich unter Segel sein oder nicht, als Dampffahrzeug.

Unter den Dampffahrzeugen sind alle durch Maschinenkraft bewegten Fahrzeuge einbegriffen; zu den Segelfahrzeugen sind alle anderen Fahrzeuge, besonders auch Leichtfahrzeuge, Schleppfähne und Baggerprähme, die keine Maschinenkraft zur Fortbewegung besitzen oder sie nicht benutzen, zu rechnen.

Ein Fahrzeug ist in Fahrt, wenn es weder vor Anker liegt, noch am Lande befestigt ist, noch am Grunde festsetzt.

Den an Land befestigten Fahrzeugen sind diejenigen gleich zu achten, welche an Dalben oder Baggern, an Tonnen, Bojen oder Landungsbrücken festgemacht haben.

II. Lichter usw.

Der Ausdruck „sichtbar“ bedeutet, mit Beziehung auf Lichter gebraucht, „sichtbar in dunkler Nacht bei klarer Luft“.

§ 34.

Die Vorschriften über Lichter müssen bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang befolgt werden; während dieser Zeit dürfen keine Lichter gezeigt werden, welche mit den hier vorgeschriebenen Lichtern verwechselt werden können.

§ 35.

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

- a) an oder vor dem Fockmast oder beim Fehlen eines solchen im vorderen Teil des Fahrzeugs ein helles weißes Licht, und zwar in einer Höhe über dem Rumpfe von mindestens sechs Meter. Ist das Fahrzeug breiter als sechs Meter, so ist das Licht in einer der Breite des Fahrzeugs mindestens gleichkommenden Höhe zu führen, es braucht jedoch nie höher als zwölf Meter über dem Rumpfe zu sein. Das Licht muß so eingerichtet und angebracht sein, daß es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Ho-

- 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. Es muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens fünf Seemeilen sichtbar ist;
- b) an der Steuerbordseite ein grünes Licht. Dasselbe muß so eingerichtet und angebracht sein, daß es ein 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. Es muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbar ist;
- c) an der Backbordseite ein rotes Licht. Dasselbe muß so eingerichtet und angebracht sein, daß es ein 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 Backbord. Es muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbar ist;
- d) die Laternen dieser grünen und roten Seitenlichter müssen an der Binnenbordseite mit Schirmen versehen sein, welche mindestens ein Meter vor dem Lichte voraustragen, derart, daß die Lichter nicht über den Bug hinweg von der anderen Seite gesehen werden können;
- e) die Laternen der vorgeschriebenen Seitenlichter sind am vorderen Drittel des Fahrzeuges anzubringen, sofern dies nach seiner Bauart und sonstigen Einrichtung möglich ist;
- f) ein Dampffahrzeug darf außerdem, wenn es in Fahrt ist, ein zweites weißes Licht gleich dem Lichte unter a

führen. Beide Lichter müssen in der Kiellinie, und zwar so angebracht sein, daß das hintere wenigstens vier und einen halben Meter höher ist als das vordere. Die senkrechte Entfernung zwischen diesen Lichtern muß geringer sein als die horizontale.

§ 36.

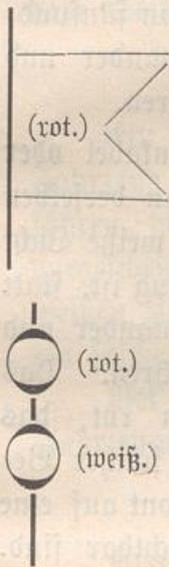
Ein Dampffahrzeug, welches ein anderes Fahrzeug schleppt, muß außer den Seitenlichtern zwei weiße Lichter senkrecht übereinander und mindestens ein Meter voneinander entfernt führen. Wenn es mehr als ein Fahrzeug schleppt und die Länge des Schleppzugs vom Heck des schleppenden Fahrzeugs bis zum Heck des letzten geschleppten Fahrzeugs einhundertundachtzig Meter übersteigt, muß es als Zusatzlicht noch ein drittes weißes Licht ein Meter über oder unter den anderen führen. Jedes dieser Lichter muß ebenso eingerichtet und angebracht sein, wie das im § 35 unter a erwähnte weiße Licht, jedoch genügt für das Zusatzlicht eine Höhe von mindestens vier Meter über dem Rumpfe des Fahrzeugs.

Ein Dampffahrzeug, welches ein anderes Fahrzeug schleppt, darf hinter dem Schornstein oder dem hintersten Mast ein kleines weißes Licht führen. Dieses Licht, nach welchem sich das geschleppte Fahrzeug beim Steuern richten soll, darf nicht weiter nach vorne als quer ab sichtbar sein.

Ein Dampffahrzeug, welches unter Dampf ist und sich eines oder mehrerer Dampffahrzeuge zur Hilfe bedient, ist nicht als geschlepptes Schiff anzusehen, sondern unterliegt den für allein fahrende Fahrzeuge gegebenen Vorschriften. Die Hilfe leistenden Dampffahrzeuge haben, wenn sie in Fahrt sind, die in diesem Paragraphen vorgeschriebenen beiden weißen Lichter zu führen. Die im § 49 vorgeschriebenen Schallsignale bei Nebel usw. sind nur von dem Fahrzeuge, welchem Hilfe geleistet wird, zu geben.

§ 37.

Seefahrzeuge, welche wegen ihres Tiefganges oder ihrer Länge gezwungen sind, die tiefste Fahrrinne für sich in Anspruch zu nehmen, dürfen, sofern sie von einem angestellten Lotsen geführt werden, auf Anordnung dieses Lotsen nach Maßgabe der ihm erteilten Instruktion das folgende Signal*) heißen:



- a) bei Tage eine rote Flagge (Stander B des internationalen Signalbuchs) im Vortop,
- b) bei Nacht ein rotes über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbares Licht, das mindestens zwei Meter senkrecht über einem weißen Licht geführt werden muß, und zwar bei Dampffahrzeugen senkrecht über dem in § 35 unter a erwähnten weißen Lichte.

Bei einem Schleppzuge hat nur das geschleppte Fahrzeug diese Signale zu führen.

Fahrzeuge, welche nicht von angestellten Lotsen geführt werden, dürfen die vorbezeichneten Signale niemals führen.

Diejenigen Dampfer, welche zum Brechen des Eises oder zum Auslegen der Tonnen auf der Weser bestimmt sind, haben bei Ausübung ihrer dienstlichen Aufgaben stets, und auch, wenn sie von einem Lotsen nicht geführt werden, die Signale zu führen.

§ 38.

- a) Ein Fahrzeug, welches infolge eines Unfalls nicht manövrierfähig ist, muß in der Höhe des im § 35 unter a erwähnten weißen Lichtes und, wenn es ein Dampffahrzeug ist, statt des weißen Lichtes zwei rote Lichter senkrecht übereinander und mindestens zwei Meter von einander entfernt

*) über die Wirkung dieser Signale vergleiche § 55.

führen. Diese Lichter müssen an der Stelle, an welcher sie am besten gesehen werden können, angebracht und von solcher Beschaffenheit sein, daß sie über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbar sind. Bei Tage muß ein solches Fahrzeug an gleicher Stelle zwei schwarze Bälle oder Körper, jeden von fünfundsechzig Zentimeter Durchmesser, senkrecht übereinander und mindestens zwei Meter voneinander entfernt führen.

b) Ein Fahrzeug, welches ein Telegraphenkabel oder Lichtkabel legt, aufnimmt oder auffischt, muß an derselben Stelle, die für das im § 35 unter a erwähnte weiße Licht vorgeschrieben ist, und, wenn es ein Dampffahrzeug ist, statt dieses weißen Lichtes drei Lichter senkrecht übereinander und mindestens zwei Meter voneinander entfernt führen. Das oberste und das unterste dieser Lichter müssen rot, das mittlere muß weiß sein, und alle müssen von solcher Beschaffenheit sein, daß sie über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbar sind. Bei Tage muß ein solches Fahrzeug drei Körper von mindestens fünfundsechzig Zentimeter Durchmesser senkrecht übereinander und mindestens zwei Meter voneinander entfernt führen, deren oberster und unterster kugelförmig und von roter Farbe, deren mittlerer wie ein schräges Viereck geformt und von weißer Farbe ist. Die Körper müssen an der Stelle, an welcher sie am besten gesehen werden können, angebracht sein.

c) Die vorbezeichneten Fahrzeuge dürfen, wenn sie keine Fahrt durch das Wasser machen, die Seitenlichter nicht führen, müssen dieselben aber führen, wenn sie Fahrt machen.

d) Diese Lichter und Körper sollen anderen Fahrzeugen als Signale dafür gelten, daß das Fahrzeug, welches sie zeigt, nicht manövrierfähig ist und daher nicht aus dem Wege gehen kann. Sie sind keine Notsignale im Sinne des § 67 dieser Vorschriften.

§ 39.

Dampfbagger müssen bei Nacht an beiden Seiten ein weißes Licht und außerdem an der für andere Fahrzeuge zu passierenden Seite ein senkrecht über dem weißen Lichte angebrachtes rotes Licht führen. Bei Tage ist die passierbare Seite durch einen roten Ball zu bezeichnen.

§ 40.

Ein Segelfahrzeug, welches in Fahrt ist, und jedes Fahrzeug, welches geschleppt wird, muß dieselben Lichter führen, welche durch § 35 für ein Dampffahrzeug in Fahrt vorgeschrieben sind, mit Ausnahme der dort erwähnten weißen Lichter; diese darf, abgesehen vom Falle des § 37, ein solches Fahrzeug niemals führen.

Bei zusammengekuppelten Fahrzeugen hat jedes dieser Fahrzeuge die vorgeschriebenen Lichter zu führen.

§ 41.

Wenn, wie es bei kleinen Fahrzeugen in Fahrt bei schlechtem Wetter vorkommt, die grünen und roten Seitenlichter nicht fest angebracht werden können, so müssen diese Lichter doch angezündet und gebrauchsfertig zur Hand gehalten und, wenn das Fahrzeug sich einem anderen oder ein anderes Fahrzeug sich ihm nähert, an den betreffenden Seiten, zeitig genug, um einen Zusammenstoß zu verhüten, gezeigt werden. Dies muß so geschehen, daß die Lichter möglichst gut sichtbar sind, das grüne aber nicht von der Backbordseite her, das rote nicht von der Steuerbordseite her, und beide wo möglich nicht weiter als bis zu zwei Strich hinter die Richtung quer ab (zwei Strich achterlicher als dwards) gesehen werden können.

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

§ 42.

Dampffahrzeuge unter 113 und Ruder- oder Segelfahrzeuge unter 57 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt und Ruderboote brauchen, wenn sie in Fahrt sind, die im § 35 unter a, b und c erwähnten Lichter nicht zu führen, sie müssen aber, wenn sie diese Lichter nicht führen, mit folgenden Lichtern versehen sein:

1. Dampffahrzeuge unter 113 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt müssen führen:
 - a) im vorderen Teile des Fahrzeugs oder an oder vor dem Schornstein in einer Höhe von mindestens drei Meter über dem Schandekel ein weißes Licht. Das Licht muß an der Stelle, wo es am besten gesehen werden kann, sich befinden und im übrigen so eingerichtet und angebracht sein, wie im § 35 unter a vorgeschrieben; es muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbar ist;
 - b) grüne und rote Seitenlichter, so eingerichtet und angebracht, wie im § 35 unter b und c vorgeschrieben, und von solcher Stärke, daß sie auf eine Entfernung von mindestens einer Seemeile sichtbar sind, oder an deren Stelle eine doppelfarbige Laterne, welche an den betreffenden Seiten ein grünes und ein rotes Licht von recht voraus bis zu zwei Strich hinter die Richtung quer ab (zwei Strich achterlicher als dwars) zeigt. Diese Laterne muß mindestens ein Meter unter dem weißen Lichte geführt werden.
2. Kleine Dampfboote, wie zum Beispiel solche, welche von Seeschiffen an Bord geführt werden, dürfen das weiße Licht niedriger als drei Meter über dem Schandekel, jedoch nur über der unter 1 b erwähnten doppelfarbigen Laterne führen.

3. Ruder- und Segelfahrzeuge von weniger als 57 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt müssen eine Laterne mit einem grünen Glase auf der einen Seite und einem roten Glase auf der anderen gebrauchsfertig zur Hand haben. Diese Laterne muß, wenn das Fahrzeug sich einem anderen oder ein anderes Fahrzeug sich ihm nähert, zeitig genug, um einen Zusammenstoß zu vermeiden, und derart gezeigt werden, daß das grüne Licht nicht von der Backbordseite her und das rote Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden kann.
4. Offene Fahrzeuge, gleichviel ob sie rudern oder segeln oder geschleppt werden, müssen eine Laterne mit einem weißen Lichte gebrauchsfertig zur Hand haben, welches zeitig genug gezeigt werden muß, um einen Zusammenstoß zu verhüten.

Die in diesem Paragraphen bezeichneten Fahrzeuge brauchen die im § 38 unter a und § 45, Schlußsatz, vorgeschriebenen Lichter nicht zu führen.

§ 43.

Lotsefahrzeuge, welche Lotsendienste auf ihrer Station tun und vor Anker liegen, haben nicht die für andere Fahrzeuge vorgeschriebenen Lichter, sondern ein weißes, über den ganzen Horizont sichtbares Licht am Masttop zu führen, und außerdem bei Annäherung eines Fahrzeuges, welches Lotsendienste beansprucht, Flackerfeuer zu zeigen. Den auf der Reede von Bremerhaven-Geestemünde-Blexen vor Anker liegenden und Lotsendienst verrichtenden Lotsefahrzeugen ist die Führung einer Ankerlaterne gestattet. *)

*) Die weiter gehenden Vorschriften der Kaiserlichen Verordnung über Lotsefahrzeuge finden auf der Weser keine Anwendung und sind daher fortgelassen.

Lotsefahrzeuge, welche keinen Lotsendienst auf ihrer Station tun, müssen Lichter wie andere Fahrzeuge ihres Raumgehalts führen.

Ein Lotsendampffahrzeug, welches ausschließlich für den Dienst staatlicher oder mit Befugnis zur Ausübung des Gewerbes ausgerüsteter Lotsen Verwendung findet, muß, wenn es Lotsendienst auf seiner Station tut und nicht vor Anker liegt, außer den für alle Lotsefahrzeuge vorgeschriebenen Lichtern zwei und einen halben Meter unter dem weißen Lichte am Masttop ein über den ganzen Horizont sichtbares rotes Licht und ferner die für in Fahrt befindliche Fahrzeuge vorgeschriebenen farbigen Seitenlichter führen. Das rote Licht muß von solcher Stärke sein, daß es bei dunkler Nacht und klarer Luft auf mindestens zwei Seemeilen sichtbar ist.

Wenn das Lotsendampffahrzeug auf seiner Station Lotsendienst tut und vor Anker liegt, muß es außer den für alle Lotsefahrzeuge vorgeschriebenen Lichtern das vorerwähnte rote Licht führen, aber nicht die farbigen Seitenlichter.

§ 44.

Jedes Fahrzeug muß vom Heck aus ein weißes Licht zeigen. Das weiße Licht muß fest angebracht sein und in einer Laterne geführt werden. Die Laterne muß aber mit Schirmen versehen und so eingerichtet und so angebracht sein, daß sie ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von zwölf Kompaßstrichen — je sechs Strich von recht achteraus auf jeder Seite des Fahrzeugs — wirft. Das Licht muß auf eine Entfernung von mindestens einer Seemeile sichtbar sein und, soweit tunlich, mit den Seitenlichtern in gleicher Höhe geführt werden.

Die in § 42 Ziffer 4 bezeichneten Fahrzeuge brauchen das weiße Licht nicht fest angebracht zu führen und dürfen statt dessen ein Flackerfeuer zeigen.

Bei Schlepptzügen hat nur das letzte Fahrzeug das Hecklicht zu führen.

§ 45.

Ein Fahrzeug vor Anker muß, wenn es weniger als fünfundvierzig Meter lang ist, vorne ein weißes Licht an der Stelle, wo dasselbe am besten gesehen werden kann, jedoch nicht höher als sechs Meter über dem Rumpfe, führen, und zwar in einer Laterne, welche ein helles, auf eine Entfernung von mindestens einer Seemeile sichtbares, ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont wirft.

Ein Fahrzeug vor Anker muß, wenn es fünfundvierzig Meter oder mehr lang ist, zwei solche Lichter führen; das eine Licht im vorderen Teile des Fahrzeugs nicht niedriger als sechs Meter und nicht höher als zwölf Meter über dem Rumpfe, — und das andere Licht am Heck oder in der Nähe des Hecks des Fahrzeugs, mindestens vier und einen halben Meter niedriger als das vordere Licht.

Als Länge eines Fahrzeugs gilt die in den Schiffspapieren angegebene Länge.

Fahrzeuge, welche in einem Fahrwasser oder nahe bei einem solchen am Grunde festsetzen, unterliegen derselben Verpflichtung; außerdem müssen sie die im § 38 unter a vorgeschriebenen zwei roten Lichter führen.

Außerhalb des Fahrwassers vor Anker liegende offene Fischerfahrzeuge und andere offene Boote, mit Ausnahme von Baggerprähmen (Baggerchuten), brauchen kein Licht zu führen.

Vor Anker liegende Flöße müssen an jedem Ende ein helles, weißes Licht zeigen.

§ 46.

Um die Aufmerksamkeit auf sich zu lenken, darf ein jedes Fahrzeug, wenn es nötig ist, außer den Lichtern, die es führen muß, ein Glackerfeuer zeigen oder irgend ein

Knallsignal, welches nicht mit Notsignalen verwechselt werden kann, geben; auch dürfen Dampffahrzeuge in Fahrt beim Sichten eines anderen Fahrzeugs einen mindestens zehn Sekunden langen Ton mit der Dampfpeife oder Sirene geben.

§ 47.

Vorschriften, welche bezüglich der Führung von zusätzlichen Stations- und Signallichtern für zwei oder mehrere Kriegsschiffe oder für Fahrzeuge, die unter Bedeckung fahren, erlassen sind, werden durch diese Vorschriften nicht berührt. Auch wird durch sie das Zeigen von Erkennungsignalen, welche von Schiffseedern mit amtlicher Genehmigung angenommen und vorschriftsmäßig eingetragen und bekannt gemacht sind, nicht beschränkt.

§ 48.

Ein Dampffahrzeug, welches nur unter Segel ist, aber mit aufgerichtetem Schornstein fährt, muß bei Tage einen schwarzen Ball oder runden Signalkörper von fünfundsechzig Zentimeter Durchmesser führen, und zwar vorn im Fahrzeug an der Stelle, an welcher das Zeichen am besten gesehen werden kann.

III. Schallsignale bei Nebel usw.

§ 49.

Schallsignale für in Fahrt befindliche Fahrzeuge müssen gegeben werden:

1. von Dampffahrzeugen mit der Peife oder Sirene,
2. von Segelfahrzeugen und geschleppten Fahrzeugen mit dem Nebelhorn.

Ein lang gezogener Ton im Sinne dieser Vorschriften ist ein Ton von vier bis sechs Sekunden Dauer.

Ein Dampffahrzeug muß mit einer kräftig tönenden Pfeife oder Sirene versehen sein, welche durch Dampf oder einen Ersatz für Dampf geblasen wird und so angebracht ist, daß der Schall durch keinerlei Hindernis gehemmt wird, ferner mit einem wirksamen Nebelhorn, welches durch eine mechanische Vorrichtung geblasen wird, sowie mit einer kräftig tönenden Glocke. Ein Segelfahrzeug von 57 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt oder darüber muß mit einem gleichartigen Nebelhorn und mit einer gleichartigen Glocke, ein Floß mit einer gleichartigen Glocke versehen sein.

Bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall oder heftigen Regengüssen, es mag Tag oder Nacht sein, sind folgende Schallsignale zu geben:

- a) Ein Dampffahrzeug, welches Fahrt durch das Wasser macht, muß mindestens alle zwei Minuten einen langgezogenen Ton geben.
- b) Ein Dampffahrzeug, welches in Fahrt ist, aber seine Maschine gestoppt hat und keine Fahrt durch das Wasser macht, muß mindestens alle zwei Minuten zwei lang gezogene Töne mit einem Zwischenraume von ungefähr einer Sekunde geben.
- c) Ein Segelfahrzeug in Fahrt muß mindestens jede Minute, wenn es mit Steuerbord-Halsen segelt, einen Ton, wenn es mit Backbord-Halsen segelt, zwei aufeinanderfolgende Töne, und wenn es mit dem Winde achterlicher als dwars segelt, drei aufeinanderfolgende Töne geben.
- d) Ein Fahrzeug, sowie ein Floß vor Anker muß mindestens jede Minute ungefähr fünf Sekunden lang die Glocke rasch läuten.
- e) Ein Fahrzeug, welches ein anderes Fahrzeug schleppt, ein Fahrzeug, welches ein Telegraphenkabel oder Lichtkabel legt, aufnimmt oder aufsicht, und ein in Fahrt befindliches Fahrzeug, welches einem sich nähernden

Fahrzeuge nicht aus dem Wege gehen kann, weil es überhaupt nicht oder doch nicht so manövrieren kann, wie diese Vorschriften verlangen, muß statt der unter a und c vorgeschriebenen Signale mindestens alle zwei Minuten drei aufeinanderfolgende Töne geben, zuerst einen lang gezogenen Ton, dann zwei kurze Töne. Ein geschlepptes Fahrzeug darf dieses Signal, aber kein anderes geben.

Segelfahrzeuge und Boote von weniger als 57 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt brauchen die vorerwähnten Signale nicht zu geben, müssen dann aber mindestens jede Minute irgend ein anderes kräftiges Schallsignal geben.

Anmerkung. Überall, wo diese Verordnung den Gebrauch einer Glocke vorschreibt, kann anstatt einer solchen an Bord türkischer Fahrzeuge eine Trommel, an Bord kleinerer Segelfahrzeuge, falls der Gebrauch eines solchen Instrumentes landesüblich ist, ein Gong benutzt werden.

IV. Mäßigung der Geschwindigkeit bei Nebel usw.

§ 50.

Jedes Fahrzeug muß bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall oder heftigen Regengüssen, unter sorgfältiger Berücksichtigung der obwaltenden Umstände und Bedingungen, mit mäßiger Geschwindigkeit fahren.

Flöße, die nicht geschleppt werden, müssen bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall oder heftigen Regengüssen ihre Fahrt einstellen und außerhalb des Fahrwassers zu Anker gehen.

Ein Dampffahrzeug, welches anscheinend vor der Richtung quer ab (vorderlicher als dwars) das Nebelsignal eines Fahrzeugs hört, dessen Lage nicht auszumachen ist, muß, sofern die Umstände dies gestatten, seine Maschine stoppen und dann vorsichtig manövrieren, bis die Gefahr des Zusammenstoßens vorüber ist.

V. Ausweichen.

Gefahr des Zusammenstoßens.

Das Vorhandensein einer Gefahr des Zusammenstoßens kann, wenn die Umstände es gestatten, durch sorgfältige Kompaßpeilung eines sich nähernden Schiffes erkannt werden. Ändert sich die Peilung nicht merklich, so ist anzunehmen, daß die Gefahr des Zusammenstoßens vorhanden ist.

§ 51.

Sobald zwei Segelfahrzeuge sich so nähern, daß die Annäherung Gefahr des Zusammenstoßens mit sich bringt, muß das eine dem anderen, wie nachstehend angegeben, aus dem Wege gehen:

- a) Ein Fahrzeug mit raumem Winde muß einem beim Winde segelnden Fahrzeug aus dem Wege gehen.
- b) Ein Fahrzeug, welches mit Backbord-Halsen beim Winde segelt, muß einem Fahrzeuge, welches mit Steuerbord-Halsen beim Winde segelt, aus dem Wege gehen.
- c) Haben beide Fahrzeuge raumen Wind von verschiedenen Seiten, so muß dasjenige, welches den Wind von Backbord hat, dem anderen aus dem Wege gehen.
- d) Haben beide Fahrzeuge raumen Wind von derselben Seite, so muß das luvwärts befindliche Fahrzeug dem leewwärts befindlichen aus dem Wege gehen.
- e) Ein Fahrzeug, welches vor dem Winde segelt, muß dem anderen Fahrzeug aus dem Wege gehen.

§ 52.

Sobald zwei Dampffahrzeuge sich in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung so nähern, daß die Annäherung Gefahr des Zusammenstoßens mit sich bringt, muß jedes seinen Kurs nach Steuerbord ändern, damit sie einander an Backbordseite passieren.

Diese Vorschrift findet nicht Anwendung, wenn zwei Dampffahrzeuge, sofern sie beide ihren Kurs beibehalten, frei voneinander passieren müssen.

Sie findet daher nur dann Anwendung, wenn bei Tage jedes der Fahrzeuge die Masten des anderen mit den feinigten ganz oder nahezu in einer Linie sieht, und wenn bei Nacht jedes der Fahrzeuge in solcher Stellung sich befindet, daß beide Seitenlichter des anderen zu sehen sind.

Sie findet keine Anwendung, wenn bei Tage das eine Fahrzeug sieht, daß sein Kurs vor dem Bug durch das andere Fahrzeug gekreuzt wird, oder wenn bei Nacht das rote Licht des einen Fahrzeugs dem roten des anderen, oder das grüne Licht des einen Fahrzeugs dem grünen des anderen Fahrzeugs gegenübersteht, oder wenn ein rotes Licht ohne ein grünes, oder ein grünes Licht ohne ein rotes voraus in Sicht ist, oder wenn beide farbige Seitenlichter gleichzeitig, aber anderswo als voraus in Sicht sind.

§ 53.

Sobald die Kurse zweier Dampffahrzeuge sich so kreuzen, daß die Beibehaltung derselben Gefahr des Zusammenstoßens mit sich bringt, muß dasjenige Dampffahrzeug aus dem Wege gehen, welches das andere an seiner Steuerbordsseite hat.

§ 54.

Sobald ein Dampffahrzeug und ein Segelfahrzeug in solchen Richtungen fahren, daß die Beibehaltung derselben Gefahr des Zusammenstoßens mit sich bringt, muß das Dampffahrzeug dem Segelfahrzeug aus dem Wege gehen.

Auf der Strecke von der Wesummündung bis Bremen muß ein kreuzendes Segelfahrzeug einem Dampffahrzeuge aus dem Wege gehen, sobald letzteres ein Warnsignal, bestehend in einem mindestens zehn Sekunden langen Tone mit der Dampfpeife gibt; das Dampffahrzeug muß alsdann

gleichzeitig seine Fahrt mindern. Auf Schlepper ohne Anhang findet diese Vorschrift keine Anwendung.

§ 55.

Einem nach § 37 bezeichneten Fahrzeuge oder Schleppzuge muß jedes andere, nicht mit gleichem Signale versehene Fahrzeug und jedes Floß aus dem Wege gehen.

§ 56.

In allen Fällen, wo nach diesen Vorschriften eins von zwei Fahrzeugen dem anderen aus dem Wege zu gehen hat, muß das letztere seinen Kurs beibehalten, darf aber seine Geschwindigkeit mindern.

Anmerkung. Wenn jedoch infolge von dickem Wetter oder aus anderen Ursachen zwei Fahrzeuge einander so nahe gekommen sind, daß ein Zusammenstoß durch Manöver des zum Ausweichen verpflichteten Fahrzeugs allein nicht vermieden werden kann, so soll auch das andere Fahrzeug so manövrieren, wie es zur Abwendung eines Zusammenstoßens am dienlichsten ist (vergleiche §§ 63 und 65).

§ 57.

Jedes Fahrzeug, welches nach diesen Vorschriften einem anderen aus dem Wege zu gehen hat, muß, wenn die Umstände es gestatten, vermeiden, den Bug des anderen zu kreuzen.

§ 58.

Jedes Dampffahrzeug, welches sich einem anderen Fahrzeuge so nähert, daß dadurch Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, muß bei der Annäherung, wenn nötig, seine Fahrt mindern oder stoppen oder rückwärts gehen.

§ 59.

Ohne Rücksicht auf irgend eine dieser Vorschriften muß jedes Fahrzeug, mit Ausnahme eines nach § 37 bezeichneten

Fahrzeugs oder Schlepzugs beim Überholen eines anderen dem letzteren aus dem Wege gehen.

Als überholendes Fahrzeug gilt jedes Fahrzeug, das sich einem anderen Fahrzeug aus einer Richtung her nähert, welche mehr als zwei Strich hinter der Richtung quer ab (zwei Strich achterlicher als dwars) liegt, das heißt aus einer Richtung, bei welcher die Fahrzeuge so zueinander stehen, daß das überholende bei Nacht keines der Seitenlichter des anderen sehen würde. Durch spätere Veränderung in der Peilung der beiden Fahrzeuge wird das überholende Fahrzeug weder zu einem kreuzenden Fahrzeug im Sinne dieser Vorschriften, noch von der Verpflichtung entbunden, dem anderen Fahrzeuge aus dem Wege zu gehen, bis es dasselbe klar passiert hat.

Bermag das überholende Fahrzeug bei Tage nicht sicher zu erkennen, ob es sich vor oder hinter der oben bezeichneten Stellung zu dem anderen Fahrzeuge befindet, so hat es anzunehmen, daß es ein überholendes Fahrzeug ist, und muß es dem anderen aus dem Wege gehen.

Wenn ein Fahrzeug ein anderes überholen will, muß es einen mindestens zehn Sekunden langen Ton abgeben. Die Überholung darf erst ausgeführt werden, nachdem das zu überholende Schiff geantwortet hat und zwar gleichfalls mit einem mindestens zehn Sekunden langen Tone.

§ 60.

Begegnen sich zwei Fahrzeuge, die beide mit dem im § 37 bezeichneten Signale versehen sind, oder überholt ein mit diesem Signale versehenes Fahrzeug ein anderes mit gleichem Signale versehenes Fahrzeug, so gelten zwischen ihnen die gewöhnlichen Vorschriften des Ausweichens.

§ 61.

In engen Fahrwassern muß jedes Dampffahrzeug, wenn dies ohne Gefahr ausführbar ist, sich an derjenigen Seite

der Fahrinne oder der Fahrwassermitte halten, welche an seiner Steuerbordseite liegt.

§ 62.

In Fahrt befindliche Segelfahrzeuge müssen Segelfahrzeugen oder Booten, welche mit Treibnetzen, Angelleinen oder Grundschleppnetzen fischen, aus dem Wege gehen. Durch diese Vorschrift wird jedoch keinem fischenden Fahrzeug oder Boote die Befugnis eingeräumt, ein Fahrwasser, welches andere Fahrzeuge benutzen, zu sperren.

§ 63.

Bei Befolgung dieser Vorschriften muß stets gehörige Rücksicht auf alle Gefahren der Schifffahrt und des Zusammenstoßens, sowie auf solche besondere Umstände genommen werden, welche zur Abwendung unmittelbarer Gefahr ein Abweichen von den Vorschriften notwendig machen.

VI. Schallsignale für Fahrzeuge, welche einander ansichtig sind.

§ 64.

Als kurzer Ton im Sinne dieses Paragraphen gilt ein Ton von ungefähr einer Sekunde Dauer.

Sind Fahrzeuge einander ansichtig, so muß ein in Fahrt befindliches Dampffahrzeug, wenn es einen diesen Vorschriften entsprechenden Kurs einschlägt, diesen Kurs durch folgende Signale mit seiner Pfeife oder Sirene 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:

„meine Maschine geht mit voller Kraft rückwärts“.

Wird ein Dampffahrzeug manövrierunfähig, so hat es dies einem in seine Nähe kommenden ansichtigen anderen Fahrzeuge durch vier kurze Töne mit seiner Dampfpfeife oder Sirene anzuzeigen.

VII. Notwendigkeit anderweiter Vorsichtsmaßregeln.

§ 65.

Keine dieser Vorschriften soll ein Fahrzeug, oder den Reeder, den Führer und die Mannschaft desselben von den Folgen einer Versäumnis im Gebrauche von Lichtern oder Signalen und im Halten eines gehörigen Ausgucks oder von den Folgen der Versäumnis anderer Vorsichtsmaßregeln befreien, welche durch die seemännische Praxis oder durch die besonderen Umstände des Falles geboten werden.

VIII. Vorbehalt in betreff der Hafengebiete.

§ 66.

Für Hafengebiete gelten diese Vorschriften nur insoweit, als die Hafengebietungen nicht andere Bestimmungen enthalten.*)

*) In den bremischen Hafengebietungen ist für die rechts der Weser belegenen Häfen I und II, den Holz- und Fabrikhafen und den Industrie- und Handelshafen in betreff des Passierens und des Ankerns vorgeschrieben:

daß auf der Weser abwärts fahrende Dampfer kurz oberhalb der Südmolen einen mindestens acht Sekunden anhaltenden Ton mit der Dampfpfeife zu geben haben,

und

daß das Anker von Fahrzeugen vor oder querab von den Hafengebietmündungen verboten ist.

(Verordnungen vom 17. Oktober 1905, vom 16. Oktober 1906, vom 16. Juli 1895 und vom 4. November 1910.)



IX. Notsignale.

§ 67.

Fahrzeuge, welche in Not sind und Hilfe von anderen Fahrzeugen oder vom Lande verlangen, müssen folgende Signale — zusammen oder einzeln — geben.

Bei Tage:

1. Kanonenschüsse oder andere Knallsignale, welche in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute Dauer abgefeuert werden.
2. Das Signal NC des „Internationalen Signalbuchs“.
3. Das Fernsignal, bestehend aus einer viereckigen Flagge, über oder unter welcher ein Ball oder etwas, was einem Balle ähnlich sieht, aufgeheißt ist.
4. Anhaltendes Ertönenlassen irgend eines Nebelsignalsapparats.

Bei Nacht:

1. Kanonenschüsse oder andere Knallsignale, welche in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute Dauer abgefeuert werden.
2. Flammensignale auf dem Fahrzeuge, zum Beispiel brennende Teer-, Öltonnen oder dergleichen.
3. Raketen oder Leuchtkugeln von beliebiger Art und Farbe; dieselben sollen einzeln in kurzen Zwischenräumen abgefeuert werden.
4. Anhaltendes Ertönenlassen irgend eines Nebelsignalsapparats.

§ 68.

Vorbehaltlich des Rechtes der Kriegsfahrzeuge, Sternsignale oder Raketen zu anderweitigen Signalzwecken zu benutzen, dürfen Notsignale nur dann angewendet werden, wenn die Fahrzeuge in Not oder Gefahr sind.

X. Lotsensignale für Fluß- und Hafenslotsen auf der
Reede von Bremerhaven-Geestemünde.

§ 69.

I.

Die nachstehenden Vorschriften gelten nur für die Reede von Bremerhaven-Geestemünde.

II.

1. Schiffe, welche nach Brake, Nordenham oder nach einem anderen oldenburgischen Hafen im Wesergebiet bestimmt sind und einen Lotsen zu haben wünschen, müssen folgende Lotsensignale geben:

- a) Bei Tage die Flagge P im Vortopp und einen langen Ton von mindestens zehn Sekunden Dauer mit der Dampfpfeife.
- b) Bei Nacht ein weißes Licht über den Bug gezeigt oder ein einmaliges Flackerfeuer nebst einem langen Ton mit der Dampfpfeife von mindestens zehn Sekunden Dauer.

2. Schiffe, die einen Geestemünder Hafenslotsen wünschen, müssen

- a) bei Tage die Flaggen P T im Vortopp heften und zwei lange Töne von mindestens je zehn Sekunden Dauer mit der Dampfpfeife geben.
- b) bei Nacht zwei lange Töne von mindestens je zehn Sekunden Dauer mit der Dampfpfeife geben und ein zweimaliges Flackerfeuer zeigen.

3. Schiffe, welche einen Lotsen nach Bremen-Stadt oder Begefaß wünschen, müssen folgende Lotsensignale geben:

- a) Bei Tage die Flaggen P T Q im Vortopp und drei lange Töne mit der Dampfpfeife von mindestens je zehn Sekunden Dauer.
- b) Bei Nacht ein Flackerfeuer dreimal in kurzen Zwischenräumen hintereinander gezeigt und drei lange

Töne mit der Dampfpfeife von mindestens je zehn Sekunden Dauer.

III.

Diese Lotsensignale dürfen nur dann zur Anwendung gelangen, wenn das betreffende Schiff einen Lotsen verlangt.

XI. Verpflichtung der Schiffseigentümer und Schiffsführer.

§ 70.

Der Eigentümer und der Führer eines Fahrzeuges haften dafür, daß die zur Ausführung der vorstehenden Vorschriften erforderlichen Signalapparate vollständig und in brauchbarem Zustande auf dem Fahrzeuge vorhanden sind.

Im übrigen liegt die Befolgung der Vorschriften dem Führer des Fahrzeuges ob. Führer ist der Schiffer oder dessen berufener Vertreter.*) Die für die Schiffe und Fahrzeuge der Kaiserlichen Marine geltenden besonderen Bestimmungen werden hierdurch nicht berührt.

Schlußbestimmungen.

§ 71.

Jeder Führer eines Fahrzeuges oder eines Floßes muß einen Abdruck dieser Vorschriften an Bord haben.

§ 72.

Zuwiderhandlungen gegen die obigen Vorschriften werden, wenn nicht nach anderen Vorschriften eine höhere Strafe verwirkt ist, mit Geldstrafe bis zu 60 *M* bestraft.

*) Die Vorschrift der Kaiserlichen Verordnung über Zwangslotsen findet auf der Weser keine Anwendung und ist daher fortgelassen.

Zeugnis.

Name des Schiffseigentümers oder Schiffsführers
(Floßführers) und des von ihm geführten
Schiffes:

Angabe, unter welchem Datum und von welcher
Behörde ihm das Patent erteilt 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
Zeugnis des Schiffseigentümers oder Schiffsführers
(Floßführers) über Betragen und Tüch-
tigkeit des Schiffsmannes.

Nr.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Zeugnis Nr.

1093

Impressum



Anlage 2.

Freibordschein.

Nr.

Bezeichnung des Fahrzeugs:

- a) Name
- b) Heimatsort
- c) Tragfähigkeit
- d) Nummer

Die Freibordmarke ist festgestellt cm
gemessen von

Dieser Schein verliert seine Gültigkeit am
....., den

Gebühr M.

(L. S.)

Das Freibordamt.

1094



№. 178.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend Vermessung der Schiffe zur Festsetzung der Höchstzahl der Fahrgäste.

Oldenburg, den 16. Dezember 1911.

Auf Grund des Artikels 9 § 6 des Gesetzes vom 5. Dezember 1868, betreffend die Organisation des Staatsministeriums usw., bestimmt mit Höchster Genehmigung das Staatsministerium unter Aufhebung der Ministerialbekanntmachung vom 23. Juli 1896, betreffend die Vermessung der Schiffe zur Festsetzung der aufzunehmenden Anzahl von Passagieren, und des § 12 der Ministerialbekanntmachung vom gleichen Tage, betreffend den Schiffsverkehr auf dem Zwischenahner Meer, folgendes:

§ 1.

Die mit den Regierungen von Preußen und Bremen vereinbarten Bestimmungen über die Vermessung der Weserschiffe zur Festsetzung der Höchstzahl der Fahrgäste — vgl. § 9 der Ministerialbekanntmachung vom 15. d. M., betreffend polizeiliche Vorschriften für die Schifffahrt und Flößerei auf der Weser von der Kaiserbrücke in Bremen bis zum Rotesand-Leuchtturm sowie auf der Geeste und Lesum, — finden auf alle von und nach Häfen und Anlegeplätzen im Herzogtum Oldenburg fahrenden, zur entgeltlichen Beförderung von Fahrgästen auf Binnengewässern oder in der Nahfahrt benutzten Fahrzeuge, einschließlich der offenen Boote und einschließlich der auf dem Zwischenahner Meer verkehrenden Fahrzeuge, Anwendung.

Die Vermessung erfolgt durch ein Mitglied der Schiffsvermessungsbehörde zu Brake auf Kosten des Eigentümers des Fahrzeugs.



Dem Vermessungsbeamten begleitet neben den Reisekosten und Tagegeldern eine Gebühr von

| | | |
|------|---|-------------------|
| 2 M. | bei Festsetzung einer Personenzahl bis 25 | |
| 4 | " " " " " " | 50 |
| 6 | " " " " " " | 100 |
| 8 | " " " " " " | 200 |
| 10 | " " " " " " | von mehr als 200. |

Anträge auf Vermessung sind bei der Schiffsvermessungsbehörde in Brake zu stellen.

§ 2.

Die ständig dem Personenverkehr auf Binnengewässern oder in der Nahfahrt dienenden, von und nach Häfen und Anlegeplätzen im Herzogtum fahrenden, gedeckten Fahrzeuge und solche gedeckte Schiffe, die nach dem 1. Januar 1905 gebaut sind und vorübergehend zur Personenbeförderung verwendet werden, müssen auch wenn sie nicht an der Weser oder ihren Nebengewässern beheimatet sind (§ 10 der Ministerialbekanntmachung vom 15. d. M.), beim Germanischen Lloyd klassifiziert und auf ihre Stabilität geprüft sein.

§ 3.

Diese Vorschriften treten am 1. Januar 1912 in Kraft.

Oldenburg, den 16. Dezember 1911.

Ministerium des Innern.

Scheer.

Gilers.