

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Schifffahrts-Handbuch

Strackerjan, Friedrich Anton

Oldenburg, 1860

3. Polizeiliche Vorschriften für die Schifffahrt auf dem Weser-Strome.

urn:nbn:de:gbv:45:1-7446

Mitcontrahent auftritt, gegen die Ausführung des von ihr nicht genehmigten Vertrages protestirt, so soll rüchftlich jenes Plazes die Ausführung des Contracts auch von den übrigen betheiligten Regierungen nicht gestattet werden.

Unter die Zahl der Handelspläze, an welchen nach §. 11. Nr. 5. der Weser-Schiffahrts-Acte den Reiheschiffern Güter einzuladen gestattet ist, sind die Städte Nienburg und Ddendorf, imgleichen die Flecken Hoya, Stolzenau und Grohnde aufgenommen.

Zu §. 12.

Art. XV. Statt der im §. 12. der Weser-Schiffahrts-Acte angegebenen Gewichtsbestimmungen tritt das Zollpfund an die Stelle des Bremer Pfundes, und ist die daselbst unter A. beigefügte Tabelle der Maasz- und Gewichtsverhältnisse in sämtlichen Weser-Uferstaaten den jetzt bestehenden Verhältnissen entsprechend berichtigt worden, weshalb die unter 5. anliegende vergleichende Uebersicht an deren Stelle tritt *).

Art. XVI. Die Paragraphen der Weser-Schiffahrts-Acte, welche Bestimmungen über den Weserzoll enthalten, sind in Folge des Vertrages wegen Suspension der Weserzölle vom 26. Januar 1856 für die Dauer dieses Vertrages als außer Wirksamkeit gesetzt zu betrachten.

3. Polizeiliche Vorschriften für die Schiffahrt auf dem Weser-Strome.

I. Schiffsführung.

§. 1. Jedes Flußschiff und jedes Floß, welches die Weser befährt, muß dem Befehle oder der speciellen Leitung

*) Der Abdruck dieser Anlage erschien unnöthig.

eines Führers untergeben sein. Dieser ist für die genaue Befolgung der in der Weser-Schiffahrts- und der Additional-Acte, so wie in den nachfolgenden Paragraphen enthaltenen Vorschriften verantwortlich.

II. Legitimations-Papiere zum Schiffahrts-Betriebe.

§. 2. Jedes der im §. 1. erwähnten Fahrzeuge muß während der Fahrt von den, nach Art. III. bis VII. der Additional-Acte zur Legitimation des Schiffes und des Führers erforderlichen Patenten begleitet sein. Diese sind jeder von dem betreffenden Staate dazu bezeichneten Behörde auf deren Verlangen vorzuzeigen.

Diese Behörde hat, wenn Schiffer betroffen werden, welche entweder gar keine Patente bei sich führen, oder bei welchen die vorgezeigten Legitimations-Papiere nicht vollständig passen, die competente Behörde desjenigen Uferstaates, welchem das Fahrzeug angehört, oder, wenn diese nicht bekannt ist, die zuständige Oberbehörde sofort hiervon in Kenntniß zu setzen.

Diejenigen kleineren Fahrzeuge, mit welchen lediglich landwirthschaftliche Erzeugnisse im gewöhnlichen Marktverkehre nach nahegelegenen Orten geführt oder von daher geholt werden, bedürfen dieser Legitimations-Papiere nicht.

III. Zeugnisse für die Maschinisten auf den Passagier-Dampfschiffen.

§. 3. Jeder Maschinist auf einem Passagier-Dampfschiffe muß auf jeder Fahrt desselben ein, von der Behörde des Staates, welchem das Schiff angehört, ausgestelltes Zeugniß darüber, daß er geprüft und zu seinem Dienste vollkommen tüchtig befunden sei, mit sich führen.

IV. Dienstbücher der Schiffsmannschaft.

1. Verpflichtung der Dienstleute.

§. 4. Jeder, wer dauernd oder auch nur für eine Reise auf einem Weser-Fahrzeuge dient (Lehrling, Junge, Schiffsknecht, Heizer, Geselle, Matrose, Bootsmann, Steuer- mann), muß mit einem von einer öffentlichen Behörde aus- gefertigten Dienstbuche, in welchem über alle seit Ausferti- gung dieses Buches von dem Inhaber eingegangenen Dienst- verhältnisse die in der Anlage zu §. 5. bezeichneten Angaben in ununterbrochener Reihenfolge eingetragen sind, versehen sein, und dasselbe auf jeder Reise bei sich führen.

Das Dienstbuch muß jedem Dienstherrn und jeder Po- lizeibehörde auf deren Verlangen vorgelegt werden.

Der Dienstmann, welcher sein Dienstbuch abhanden kommen läßt, Aenderungen darin selbst vornimmt oder durch Unberechtigte vornehmen läßt, oder den Inhalt desselben theilweise austilgt oder unlesbar macht, ist strafbar.

2. Inhalt der Dienstbücher.

§. 5. Die Dienstbücher werden nach dem sub No. 1. anliegenden Formulare gedruckt und sind bei den näher zu bezeichnenden Behörden käuflich zu haben *).

Das Dienstbuch eines Dienstmannes ist, wo nicht eigene Beamte dazu bestimmt sind, entweder der Polizeibehörde des Wohnorts desselben — wenn er einem der Weser-Uferstaaten angehört — oder der Polizeibehörde des Wohnorts des Dienstherrn, bei dem der Dienstmann zuerst in Dienst tritt — wenn der letztere einem anderen Staate angehört — behufs der Ausfertigung und Eintragung des Signalements vorzulegen, wobei die Befugniß des Dienstmannes, sich ver- miethen zu dürfen, zu prüfen und zu attestiren ist.

*) Der Abdruck dieses Formulars erschien unnöthig.

Beschwerden des Dienstmannes über das demselben ertheilte oder verweigerte Zeugniß sind durch die Polizei-Behörde zu erledigen, und sind die dadurch herbeigeführten Aenderungen und Zusätze im Dienstbuche nachzutragen.

3. Verpflichtung des Dienstherrn.

§. 6. Kein Schiffseigner oder Schiffsführer darf einen Schiffsmann annehmen, ohne sich dessen Dienstbuch vorlegen zu lassen, und darin über das einzugehende Dienstverhältniß das Erforderliche einzutragen. Auf jedem Schiffe ist ein fortlaufendes Verzeichniß der Personen, welche auf demselben in Dienst getreten sind, zu führen, worin dem Namen jedes Entlassenen eine Notiz über Anfang und Ende der Dienstzeit und eine wörtliche Abschrift des demselben bei seiner Entlassung ertheilten Zeugnisses beizusetzen ist.

Es muß dieses Verzeichniß einer jeden Polizei-Behörde an der Weser auf deren Verlangen zur Einsicht vorgelegt werden.

Wird durch besondere Umstände (Sterbefall, Erkrankung, Weglaufen eines Dienstmannes u. s. w.) während einer Reise die sofortige Annahme einer anderweiten Aushülfe nothwendig, so darf der Schiffseigner oder Schiffsführer einen Dienstmann, welcher sich nicht im Besitze eines Dienstbuches befindet, zwar aufnehmen, jedoch nur auf die Dauer der Reise, und muß sofort nach Beendigung der letzteren der Polizei-Behörde des Bestimmungsortes von dem Vorfalle Anzeige machen.

V. Construction, Ausrüstung und Erhaltung:

1. der Fahrzeuge.

§. 7. Auf die Construction, Ausrüstung und Erhaltung der Stromfahrzeuge und ihrer Zubehörungen, insbesondere der Maschinen, Dampf- und Heiz-Apparate auf

Dampfschiffen, ist ein sorgfältiges Augenmerk zu richten, und sind namentlich in Bezug auf die Dampfschiffe die bestehenden besonderen Vorschriften wegen Anlage und Gebrauchs von Dampf-Apparaten genau zu befolgen.

Den von Zeit zu Zeit durch die Behörde des Staates, welchem das Fahrzeug angehört, vorzunehmenden amtlichen Untersuchungen der Fahrzeuge nebst Zubehörungen müssen die Eigner und Führer sich unterwerfen, und sind die hierbei etwa gerügten Mängel sofort abzustellen.

Diese amtliche Untersuchung muß bei Dampfschiffen alljährlich wenigstens einmal stattfinden.

Bei mit Gefahr verknüpfter Beschädigung des Fahrzeuges während der Reise ist letztere sofort einzustellen, und erst nach erfolgter vollständiger Ausbesserung des Schadens weiter fortzusetzen.

2. der Holzflöße.

§. 8. Die ein Holzfloß bildenden Stämme, Balken und andere Gegenstände müssen unter sich fest und dauerhaft verbunden sein. An dem Floße selbst muß sich vorn und hinten ein Steuerruder befinden.

Die Breite eines Holzfloßes darf in der Regel 20 Fuß bremsisch nicht überschreiten. Es kann jedoch von jedem Uferstaate für die Stromtheile seines Gebietes eine größere Breite der Holzflöße zugelassen werden.

VI. Führung des Steuerruders.

§. 9. Der Führer des Steuerruders darf dieses, so lange das Fahrzeug in Bewegung ist, nicht verlassen.

VII. Belastung der Schiffe und Flöße.

§. 10. Kein Fahrzeug darf stärker belastet werden, als es die bekannte Beschaffenheit der Fahrbahn, der herrschende

Wasserstand und die festgestellte Tragfähigkeit des Fahrzeuges erlauben.

Damit der Tiefgang eines Schiffes sofort ersehen und danach beurtheilt werden kann, ob jenes schwerer, als den Umständen nach zulässig war, belastet worden ist, muß am Spiegel und am Bug jedes Schiffes eine, nach Bremischen Fuß und Zollen abgetheilte Tiefgangs-Scala befindlich sein, vermöge deren die jedesmalige Einsenkung des Fahrzeuges deutlich wahrgenommen werden kann.

Jedes belastete Schiff muß eine Bordhöhe von mindestens 1 Fuß Bremisch innehalten, und sind bei voller Befrachtung die offenen Schiffstheile mit Borddielen zu besetzen.

Daneben sind die im Art. X. der Additional-Acte enthaltenen Vorschriften genau zu befolgen.

VIII. Beifahrzeuge.

§. 11. Bei jedem auf der Fahrt begriffenen, zur Fracht- oder Personenfahrt dienenden Schiffe von mehr als 10 Lasten Tragfähigkeit muß sich wenigstens ein gut und dauerhaft gearbeitetes Boot befinden.

IX. Verhalten rüchichtlich:

1. der Fahrbahn.

a) Innehaltung derselben.

§. 12. Während der Fahrt darf ohne vorhandene Nothwendigkeit kein Schiff die Fahrbahn verlassen.

Es gilt diese Bestimmung namentlich für größere Segelschiffe, sowie unbedingt für Dampfschiffe. Letztere dürfen auch behuf Berührung von Anlegeplätzen nur auf solange, als es für diesen Zweck erforderlich ist, außerhalb der Fahrbahn bleiben.

Sobald der Wasserstand solches zuläßt, haben die Dampfschiffe thunlichst die Mitte des Stromes zu halten. Die nähere Bestimmung über die dazu erforderliche Wasserhöhe an den vorhandenen Pegeln ist von den zuständigen Behörden der Einzelstaaten zu treffen und, soweit nöthig, gehörig bekannt zu machen.

Holzflöße haben, um den Schiffen möglichst wenig hinderlich zu sein, sich außerhalb der Fahrbahn zu halten, insofern sie dort, nach Maßgabe ihres Tiefganges, der örtlichen Beschaffenheit des Stromes und des augenblicklichen Wasserstandes, sich ungehindert fortbewegen können. Wo dies nicht der Fall ist, dürfen auch Holzflöße während der Fahrt die Fahrbahn nicht verlassen.

b) Nichtbeschädigung derselben.

§. 13. Jede Verunreinigung der Fahrbahn durch Auswerfung von Ballast, Steinen, Steinkohlenschlacken oder anderen der Schifffahrt hinderlichen oder gefährlichen Gegenständen an anderen, als den von der zuständigen Behörde angewiesenen, Orten ist verboten.

Die zur Beschwerung der Steuerruder dienenden Steine oder anderen Körper sind dergestalt zu befestigen und zu verwahren, daß deren Herabfallen in die Fahrbahn oder Leichterstelle verhütet wird.

Es ist verboten, an Schiffe während der Fahrt Balken zu hängen.

2. der Ufer, Brücken und anderer Werke.

§. 14. Die Ufer nebst den an denselben befindlichen Anlagen und Werken, so wie die Brücken, Fähren u. s. w. dürfen von den Schiffen und Holzflößen auf ihrer Fahrt nicht berührt und beschädigt werden.

Die Leinpfade dürfen von den Zugnechten oder Zug-

thieren weder verdorben, noch zum Nachtheile der anliegenden Grundstücke überschritten werden.

Zur Verhütung des durch den Wellenschlag entstehenden Schadens haben alle Dampfschiffe von den Ufern und Strombauten sich möglichst entfernt zu halten, und jedenfalls in der Nähe als gefährdet signalisirter oder im Bau begriffener Ufer, so wie bei starken Krümmungen der Fahrbahn nur mit entsprechend gemäßigter Maschinenkraft sich fortzubewegen.

Gleiche Vorsicht ist anzuwenden in der Nähe von Deichen, sobald diese bei Hochwasser nicht mehr als 2 Fuß Bremsch Bord haben.

Für die Dampfschleppboote in der Thalfahrt gelten, abgesehen von besonderen Hindernissen, noch folgende Bestimmungen:

1. Bei einem Wasserstande, wo dieselben die Mitte des Stromes zu halten haben (§. 12.), dürfen sie ohne Anhang nur mit halber Maschinenkraft fahren;
2. bei einem niedrigeren Wasserstande, wo dieselben dem Fahrwasser der Segelschiffe zu folgen haben (§. 12.), und so dem einen oder anderen Ufer sich zu nähern genöthigt sind, sollen dieselben die Geschwindigkeit bis auf $\frac{1}{4}$ der Maschinenkraft ermäßigen;
3. in Concaven, wo sich dieselben dem Ufer am meisten nähern müssen, und letzteres wegen der dem Schiffe hier nothwendig zu gebenden schrägen Richtung dem Angriff der Wellen am stärksten ausgesetzt ist, soll die Kraft so weit ermäßigt werden, daß die Steuerung des Bootes noch möglich ist. Welche Strecken des Wasserstromes als solche Concaven zu betrachten, wo diese Vorschriften zur Anwendung kommen müssen, wird von den Regierungen der betreffenden Uferstaaten öffentlich bekannt gemacht werden.
4. Die Bestimmung zu 3. gilt auch für solche Uferstrecken,

welche als gefährdet signalisirt, oder wo Bauten in Ausführung begriffen sind.

Werden die Schiffe durch einen Dampfer geschleppt, so muß auf denselben die nöthige Bemannung vorhanden sein, welche darauf zu achten hat, daß die Schiffe bei Wendungen nicht an das Ufer geworfen werden und dasselbe beschädigen.

3. des Anlegens und Ankers:

a) an Ufern und an Brückenpfeilern.

§. 15. Die Schiffs- und Floßführer dürfen in der Nähe des Ufers in der Regel nur an den gestatteten Landungs- und Ladeplätzen anlegen oder vor Anker gehen.

Nur in Nothfällen darf auch an anderen Uferstellen angelegt werden, wobei jedoch Bühnen, Packwerke, Uferbefestigungen, Dämme und abbrüchige oder durch Verbotstafeln bezeichnete Uferstrecken zu meiden sind.

Das Abholen oder Anbringen der Passagiere von und an Bord der Dampfschiffe ist nur den obrigkeitlich zugelassenen Booten und Bootsführern gestattet.

An das Ufer, an welchem sich der Leinpfad befindet, darf ein Schiff oder Floß nur dann anlegen, wenn ihm die Ladung oder Löschung seiner Waaren oder das Ein- und Ausladen der Hölzer daselbst erlaubt ist, oder wenn Unwetter oder Beschädigung dasselbe hiezu nöthigen. In solchem Falle sind die Masten niederzulegen, auch bei Nacht oder dichtem Nebel die Schiffe und Flöße durch Aussteckung einer erleuchteten Laterne zu signalisiren.

Dergleichen außergewöhnliche Landungsplätze sind jedoch von den Schiffs- und Floßführern sofort nach entfernter Gefahr oder nach erfolgter Ein- oder Ausladung wieder zu verlassen.

Das Einschlagen von Pfählen auf dem Ufer, um die Schiffe und Flöße mittelst der Tauen an solche zu befestigen,

ist an diesen außergewöhnlichen Anlegeplätzen unbedingt untersagt.

Das Anlegen und Ankern unmittelbar vor oder hinter den Pfeilern stehender, oder neben den Oeffnungen schwimmender Brücken ist, wo dies nicht ausdrücklich gestattet wird, unter allen Umständen verboten.

b) in der Fahrbahn oder entfernt vom Ufer.

§. 16. In der Fahrbahn darf ein Schiff oder Floß nur dann, wenn es dieselbe nach seinem Tiefgange nicht verlassen kann, und auch nur an solchen Stellen vor Anker gehen, an welchen jene so breit ist, daß andere, selbst die größten, Fahrzeuge oder Flöße noch bequem vorbeifahren können. In diesem Falle, oder wenn ein Schiff auf einer vom Ufer entfernten Stelle vor Anker geht, treten wegen dessen Signalisirung die Bestimmungen des §. 15. ein.

Gehen mehrere Fahrzeuge nahe bei einander vor Anker, so hat das zuletzt ankommende sich so zu legen, daß jedes Aufeinandertreiben derselben durch Wind oder Strömung (namentlich im Fluthgebiet zur Wendezeit) vermieden werde.

Wenn ein Schiff in der Fahrbahn oder dergestalt Anker wirft, daß das Ankertau die Fahrbahn berührt, so hat dasselbe die Stelle, wo der Anker liegt, mittelst einer hellfarbigen Boye zu bezeichnen.

4. des Ableichtens.

§. 17. Kein Schiff darf im Fahrwasser da um- oder überladen, wo es dem Schiffsverkehr hinderlich ist.

Ist die Ableichtung nöthig, um das Schiff über Untiefen im Fahrwasser zu schaffen, so muß sie stets vor Erreichung der Untiefe und an einer solchen Stelle geschehen, wo weder das beladene Schiff noch der Leichter den Schiffsverkehr hindern oder erschweren.

Wird ein Schiff im Fahrwasser dergestalt festgefahren, daß dasselbe nicht sofort oder nur durch Ableichterung wieder abgebracht werden kann, so ist der Führer strafbar, falls er nicht etwa beweiset, daß die Abwendung dieses Ereignisses außer seiner Macht gelegen habe.

5. des Passirens gefährlicher oder schwieriger Stromstellen.

§. 18. Sind gefährliche oder schwierige Stromstellen einem Schiffs- oder Floßführer nicht genau bekannt, so muß er dieselben durch ein vorausgeschicktes Boot untersuchen lassen, insofern er nicht vorzieht, sich da, wo Lootsen zu haben sind, derselben gegen Erlegung der tarmäßigen Gebühren zu bedienen.

6. des Passirens der Brücken.

§. 19. Brücken dürfen von Dampfschiffen nur mit entsprechend gemäßigter Maschinenkraft passirt werden.

Beladene Segelschiffe müssen bei starker Strömung mit größter Vorsicht und Aufmerksamkeit durchgeführt, und namentlich in der Thalfahrt mittelst des Ankers gesackt oder umgelegt werden.

Die Rauchfänge und Masten sind soweit niederzulegen, daß die Bogenwölbung oder das Gebälke der Brücke nicht berührt werden kann; auch ist von den Fahrzeugen und Holzflößen jedes Anstreifen an die Seitenwände der Pfeiler oder Brückenschiffe sorgfältig zu vermeiden.

Die Signale, welche eine Verzögerung der Durchfahrt durch Brücken vorschreiben, sind sorgfältig zu beachten.

7. des Passirens der Fähranstalten.

§. 20. Jedes Schiff, welches im Begriffe steht, eine im Gange befindliche Fähr zu passiren, muß in angemessener

Entfernung beilegen, bis die Linien-Fähre das Ufer erreicht, die fliegende Fähre aber die Fahrbahn verlassen hat.

Dagegen darf der Fährmann, sobald die Ankunft eines Schiffes signalisirt ist, oder ein Holzfloß vorbeifährt, die Fähre nicht eher in Gang bringen, als bis das Schiff oder Floß vorüber ist.

Auch hat der Fährmann, sowohl bei Nacht als bei Tage, sobald ein Fahrzeug bei den in der Nähe der Fahren ausgestellten Signalpfählen angelangt, und daselbst von dem Schiffer das übliche Signal gegeben worden ist, sofort die nöthigen Anstalten zu treffen, um das Schiff passiren zu lassen.

Der Fährmann ist verbunden:

1. die Fährleine zu senken, und zwar ohne Rücksicht auf den Wasserstand der Weser:

- a) vor den Dampfschiffen in jedem Falle,
- b) vor allen Segelschiffen in der Bergfahrt;

2. die Fährleine aufzuspannen:

vor den Segelschiffen in der Thalfahrt und vor den Flößen.

Ist jedoch die Fährleine von Metalldraht, so muß sie vor allen, also auch vor den Segelschiffen und Flößen in der Thalfahrt gesenkt werden.

Wenn in der Thalfahrt ein Dampfschiff mit einem Segelschiffe vor der Fährstelle zusammentrifft, so hat dasjenige Schiff nach den Vorschriften zu 1. und 2. die Fährleine zuerst zu passiren, welches zuerst bei dem Signalpfähle der Fähre angekommen ist und sein Kommen vorschriftsmäßig signalisirt hat.

Wenn sich zwei Schiffe an der Fährleine begegnen, so passirt letztere das in der Thalfahrt begriffene Schiff zuerst.

Vorstehende Vorschriften finden entsprechende Anwendung auf Schiffs- und Drehbrücken.

Die Fahren dürfen nicht in der Fahrbahn liegen.

8. des Fahrens bei Dunkelheit oder Nebel, imgleichen durch scharfe Stromkrümmungen mit hohen Uferwänden.

§. 21. Während des Fahrens bei Dunkelheit oder dichtem Nebel muß jedes Schiff oder Floß in der Thalfahrt drei, in der Bergfahrt zwei übereinander befindliche hell-erleuchtete Laternen am halben Mast oder, wenn es ohne Mast fährt, an einer nach allen Seiten hin sichtbaren Stelle führen und am Bordertheile ununterbrochen eine Wache ausgestellt haben.

In Betreff der an den Dampfschiffen anzubringenden Laternen gelten folgende Bestimmungen:

1. Es soll jedes Dampfschiff, vom Eintritte der Nacht an, so wie bei dichtem Nebel folgende Laternen führen:

a) wenn es in Bewegung ist:

ein helles weißes Licht oben am Maste (an einer Stange) oder oben vorn am Schornsteine,
ein grünes Licht an der Steuerbordseite (rechts),
ein rothes Licht an der Backbordseite (links);

b) wenn es vor Anker liegt;

ein gewöhnliches helles Licht oben am Maste (an einer Stange) oder oben vorn am Schornsteine.

2. Die Laternen müssen so eingerichtet sein, daß das Licht gleichmäßig, ungebrochen und klar scheint:

3. Die Seitenlaternen mit farbigem Lichte sind vorn am Radkasten anzubringen und nach der Seite des Schiffs-decks mit mindestens drei Fuß hohen Schirmen zu versehen, damit das Licht der einen Seite von der anderen nicht gesehen werden kann.

Außerdem hat jedes Dampfschiff von fünf zu fünf Minuten, und, dafern es ein Fahrzeug in seinem Fahrstriche vor sich bemerkt, sofort nach dessen Wahrnehmung ein deutlich vernehmbares Zeichen durch die Glocke oder Dampfpeife zu geben.

Dampfschiffe dürfen bei ihrer Ankunft vor einer mit

hohen Uferwänden versehenen scharfen Stromkrümmung, in welcher sie von einem begegnenden Fahrzeuge nicht zeitig genug wahrgenommen werden können, wie auch bei Dunkelheit oder dichtem Nebel an solchen Stellen, wo häufig andere Fahrzeuge im Fahrwasser oder dessen unmittelbarer Nähe sich befinden, höchstens mit halber Maschinenkraft fahren.

9. des Begegnens der Schiffe oder Flöße:

a) im freien Strome:

aa) der Segelschiffe oder Flöße.

§. 22. Von zwei sich im freien Fahrwasser begegnenden Segelschiffen oder Flößen behält dasjenige, welches gezogen wird, die Leinpfadseite.

Wird keines derselben gezogen, so muß das segelnde Schiff dem bloß vom Strome getriebenen Schiffe oder Floße, soweit es Wind und Dertlichkeit gestatten, ausweichen und gleichzeitig diejenige Seite, auf welcher letzteres vorbeikommen kann, von einem an der Spitze aufgestellten Manne in angemessener Entfernung durch Zuruf und verständliche Zeichen andeuten lassen. Auf diesen Zuruf ist zum Zeichen, daß er richtig verstanden worden, stets zu antworten.

Das Ausweichen der Schiffe muß jeder Zeit möglichst beschleunigt werden.

bb) der Dampfschiffe.

§. 23. Begegnen sich im freien Fahrwasser zwei Dampfschiffe, so muß jedes derselben beim Ausweichen, soweit es thunlich ist, das ihm zur Rechten liegende Ufer halten. Begegnen sie sich bei Dunkelheit oder dichtem Nebel, so hat jedes derselben durch zwei Zeichen mit der Glocke anzukündigen, daß es rechts ausweiche. Ist aber ein Dampfschiff durch die Dertlichkeit verhindert, auszuweichen, oder ist ein Dampfschleppboot mit einem Zuge in der Bergfahrt begriffen,

so hat dessen Führer solches dem entgegenkommenden durch drei Zeichen mit der Glocke und gleichzeitig durch Zuruf, der beantwortet werden muß (§. 22.), anzudeuten, und muß in diesem Falle das letztere nach der ihm als fahrbar bezeichneten Seite ganz ausweichen.

cc) der Segelschiffe oder Flöße und der Dampfschiffe.

§. 24. Dampfschiffe müssen im freien Fahrwasser den Segelschiffen und Flößen ausweichen, und zwar nach derjenigen Seite hin, auf welcher sie an letzteren ohne Gefahr vorbeizukommen vermögen. Gestattet aber die Dertlichkeit dem Dampfschiffe nicht, seinerseits auszuweichen, so hat dessen Führer solches dem entgegenkommenden Fahrzeuge oder Floße durch drei Zeichen mit der Glocke und durch Zuruf, der nach §. 22. beantwortet werden muß, bei Tage auch noch mittelst gleichzeitigen Aufziehens einer blauen Flagge bis zum halben Maste unverzüglich zu erkennen zu geben, worauf das Segelschiff oder Floß nach der ihm als fahrbar bezeichneten Seite ganz ausweichen muß.

Letzteres ist auch der Fall, wenn ein Dampfschleppboot mit einem Zuge in der Bergfahrt begriffen ist, und Segelschiffen oder Flößen begegnet.

Wenn ein Dampfschiff an einem gezogenen Schiffe auf der dem Leinpfade entgegengesetzten Seite nicht vorbeikommen kann, so hat das letztere, auf ein vom Dampfschiffe gegebenes Zeichen, die Zugleine fallen zu lassen.

Der Führer eines Dampfschiffes wird dadurch, daß der Führer eines anderen Schiffes die Vorschriften dieses und der §§. 25., 26. und 27. etwa nicht gehörig befolgt, nicht von der Verpflichtung entbunden, jeden Schaden, den das Dampfschiff veranlassen kann, nach Möglichkeit zu verhüten.

Die Treiber der Leinperde und die Schiffszieher sind verpflichtet, sobald sie Signale oder auch nur die Rauchsäule

eines Dampfschiffes bemerken, davon den Schiffern sofort Nachricht zu geben.

b) bei schmaler Fahrbahn (Stromrinne).

§. 25. Ist von zwei sich entgegentommenden Fahrzeugen eine schmale, für das gegenseitige Ausweichen keinen hinlänglichen Raum darbietende Stromrinne zu passiren, das Eine derselben aber schon in letztere eingelaufen, so muß das noch außerhalb der Stromrinne befindliche Fahrzeug so lange beilegen, bis jenes die Rinne völlig passirt ist. Kommen beide sich begegnende Fahrzeuge gleichzeitig an dem Ein- und Ausgange der Stromrinne an, so muß das zu Berg fahrende so lange anhalten, bis das zu Thal fahrende die Rinne zurückgelegt hat. Vermöchte jedoch das stromabwärts kommende Fahrzeug nicht mit aufgespannten Segeln, oder nicht stromrecht hindurch zu fahren, so muß es anhalten und dem zu Berg fahrenden Schiffe oder Floße das Passiren der Rinne zuerst einräumen.

Begegnen sich an der Stromrinne ein Dampfschiff und ein anderes Fahrzeug, so muß Letzteres beilegen, bis Ersteres die Rinne passirt ist.

Das gleichzeitige Einlaufen beider sich entgegentommender Fahrzeuge in die vor ihnen beginnende schmale Stromrinne ist untersagt. Im Falle einer Uebertretung dieses Verbotes muß das zu Berg gehende Fahrzeug bis außerhalb der Rinne zurückgehen, um das thalwärts fahrende vorbei zu lassen.

10. des Ueberholens und Vorbeifahrens vorausgehender Fahrzeuge durch nachfolgende:

a) im freien Strome.

§. 26. Erreicht im freien Fahrwasser ein schneller fahrendes Dampf- oder Segelschiff oder Floß ein langsamer vorausgehendes, so ist letzteres auf die ihm nach §. 22.

gegebenen Signale verpflichtet, sofort nach der ihm bezeichneten Seite auszuweichen.

Jedes Wettrennen von Dampfschiffen ist verboten.

b) bei schmaler Fahrbahn (Stromrinne).

§. 27. Wird von einem Dampfschiffe ein Segelschiff oder Floß am Eingange in eine schmale Stromrinne (§. 25.) erreicht, so müssen letztere das erstere jederzeit vorbeilassen.

11. gegenseitiges Verhalten an einander vorbeifahrender See- und Stromfahrzeuge.

§. 28. Die in den §§. 22. bis 27. enthaltenen Vorschriften sind, wenn Seeschiffe Stromschiffen auf der Weser begegnen oder an solchen vorbeifahren, soviel es thunlich, von beiden Seiten zu befolgen, und wenn dies den Umständen nach nicht geschehen kann, haben die Führer beider Fahrzeuge sich über die, behuf Vermeidung von Beschädigungen von ihnen einzuschlagende Richtung durch die vorgeschriebenen Signale und durch Zuruf zu verständigen.

12. des Vorbeifahrens der Dampfschiffe an kleineren und an schwer beladenen größeren Schiffen.

§. 29. In allen Fällen, wo ein Dampfschiff an kleineren oder auch an schwer beladenen größeren, mit geringer Bordhöhe fahrenden Schiffen vorüber zu gehen genöthigt ist, muß dies in gehöriger Entfernung und höchstens mit halber Maschinenkraft geschehen, um jede aus dem Wellenschlage etwa entstehende Gefahr möglichst abzuwenden. Wäre jedoch ersteres dem letzteren schon so nahe gekommen, daß der Wellenschlag für dieses auch noch bei halber Maschinenkraft gefahrbringend werden könnte, so muß das Dampfschiff die Räder so lange hemmen, bis alle Gefahr vorüber ist.

13. der Merkmale und Warnungszeichen.

§. 30. Die im Strome zur Bezeichnung des Fahrwassers, der Untiefen oder sonst gefährlicher Stellen angebrachten Merkmale und Warnungszeichen dürfen weder beschädigt noch verrückt werden. Geschähe solches dennoch, so hat der Schiffs- oder Flossführer davon bei der nächsten Polizeibehörde sofort Anzeige zu machen.

Jeder Schiffsführer hat bei der Fahrt sich nach dergleichen Merkmalen und Warnungszeichen gebührend zu richten und die bezeichneten hinderlichen oder gefährlichen Stellen sorgfältig zu vermeiden.

14. Pulverladungen.

§. 31. Schiffe, welche Schießpulver geladen haben, dürfen nicht bei Nacht fahren, auch nie in der Nähe anderer Schiffe vor Anker gehen. Auf der Fahrt müssen sie anderen Fahrzeugen möglichst fern und vor dem Winde bleiben, und sich denselben bemerkbar machen. Daneben sind die im §. 7. der Weser-Schifffahrts-Acte enthaltenen Bestimmungen genau zu befolgen.

Größere Militair- oder andere ungewöhnliche Pulvertransporte unterliegen den besonderen Sicherheitsvorschriften, die nach dem Ermessen der dabei betheiligten Uferstaaten, entweder im Allgemeinen oder für den besonderen Fall, als erforderlich angesehen werden dürften.

X. Gegenseitige Befugnisse und Obliegenheiten:

1. der Schiffsführer, Mannschaft und Passagiere.

§. 32. Der Schiffsführer hat in Allem, was das Fahrzeug selbst, dessen Leitung, Erhaltung, Ladung u. s. w. und die Aufrechthaltung der guten Ordnung auf demselben betrifft, den Oberbefehl über Mannschaft und Passagiere,

welche verpflichtet sind, sich den von ihm in jenen Beziehungen ertheilten Anordnungen ohne Widerspruch zu fügen.

Widerspenstige, unruhige und Unordnung erregende Individuen können noch während der Fahrt von dem Schiffe entfernt und der nächsten Polizeibehörde zur Bestrafung überwiesen werden.

Dagegen ist der Schiffsführer verpflichtet, nicht allein gegen die ihm untergebene Mannschaft ein anständiges, das ihm nöthige Ansehen bei derselben sicherndes Benehmen zu beobachten, sondern auch die Achtung gegen seine Passagiere niemals aus den Augen zu setzen, und denselben nichts zuzumuthen, wozu sie in gedachter ihrer Eigenschaft nicht verbunden sind.

Insbesondere dürfen Handleistungen von den Passagieren nur in Fällen dringender Noth gefordert werden.

2. der Schiffsführer, Lootsen und Schiffsmannschaften.

§. 33. So lange die Führung des Fahrzeuges einem Lootsen anvertraut ist, geht alle Befugniß und Verantwortlichkeit in Betreff der Leitung des Schiffes auf denselben über, und die Mannschaft ist zur unbedingten Befolgung seiner Befehle verbunden.

XI. Verpflichtungen des Schiffsführers und der Mannschaft:

1. in Ansehung der Güterladungen.

§. 34. Der Schiffsführer ist verpflichtet, auf die geladenen Fracht- und Passagier-Güter die größte Aufmerksamkeit zu verwenden, um nicht allein das Abhandenkommen und Verderben, sondern auch jede Beschädigung derselben, insbesondere auch insofern, als beigeladene chemische Präparate oder leicht entzündliche Stoffe davon die Ursache werden können, zu verhüten.

Gleiche Fürsorge liegt jedem Einzelnen der Schiffsmannschaft ob.

2. bei entdeckten Schiffsdiebstählen.

§. 35. An der Waarenladung verübte Diebstähle sind vom Schiffsführer sogleich nach ihrer Entdeckung bei der nächsten wesen-schiffahrts-polizeilichen Behörde, unter genauer Angabe aller Umstände, zur Anzeige zu bringen.

3. verbotener Handelsverkehr der Schiffer.

§. 36. Der auf Schiffen und Flößen dienenden Mannschaft ist es untersagt, neben den eingeladenen Gegenständen gleichnamige oder andere Waaren für eigene Rechnung auf dem Schiffe oder Floße mit sich zu führen und Handel oder ähnliche Geschäfte mit solchen zu treiben.

Niemand darf sich mit den Schiff sleuten oder mit hiezu nicht gehörig legitimirten Schiff s- oder Floßführern in dergleichen Handelsgeschäfte auf irgend eine Weise mittel- oder unmittelbar einlassen.

4. bei Unglücksfällen.

§. 37. Bei sich ereignenden, das Fahrzeug mit Gefahr bedrohenden Unglücksfällen dürfen Führer und Mannschaft, bei Vermeidung scharfer Ahndung, das Schiff oder Floß nicht eher verlassen, als bis sie auf die irgend mögliche Beseitigung der Gefahr, und in dringenden Fällen zunächst auf die Rettung der Passagiere, sodann aber auf die Bergung der Waarenladung und des Fahrzeuges ihre ganze Thätigkeit verwandt haben. Führer und Mannschaft der in der Nähe befindlichen Fahrzeuge aller Art sind zur schleunigsten Hülfsleistung verpflichtet.

Es ist der nächsten zuständigen Behörde von solchem Vorfalle sofort Anzeige zu machen und deren weiteren Anordnungen Folge zu leisten; auch hat der Schiffsführer dem Eigenthümer des Fahrzeuges und den Waarenabsendern baldmöglichst von dem Ereignisse Nachricht zu geben.

XII. Verpflichtung der Führer eines Fahrzeuges zum Halten eines Exemplars dieser Vorschriften:

§. 38. Jeder Führer eines Fahrzeuges muß während der Fahrt ein Exemplar dieser Vorschriften an Bord haben.

XIII. Strafbestimmungen:

§. 39. Die Uebertretung einer der obigen Vorschriften wird, außer dem von dem Angeschuldigten etwa zu leistenden Schadensersatz, mit einer nach der größeren oder geringeren Absichtlichkeit, Schädlichkeit oder Gefährlichkeit der Uebertretung abzumessenden Ordnungsstrafe von 1 bis 10 Thaler in der Währung des Dreißig-Thalerfußes, oder im Falle des Unvermögens mit verhältnißmäßigem Gefängniß bestraft. Daneben bleibt, insofern die strafbare Handlung ein criminelles Verbrechen enthält, der zuständigen Gerichtsbehörde die Untersuchung und Bestrafung vorbehalten.

XIV. Mithaftung wegen der Geldstrafe:

§. 40. Wegen dieser Geldstrafen haften subsidiarisch:

1. Der Schiffsführer für die verurtheilten Individuen von der Schiffsmannschaft, auch für die Schiffszieher und Leinpferdtreiber, insofern gegen dieselben weder die erkannte Geldstrafe noch die subsidiarische Gefängnißstrafe vollstreckt werden kann, wobei jedoch dem Schiffsführer der Regreß gegen die Schuldigen vorbehalten bleibt.
2. Das Schiff für den Schiffsführer.

XV. Aufhebung früherer schiffahrts-polizeilicher Vorschriften:

§. 41. Alle neben der Weser-Schiffahrts-Acte in den einzelnen Uferstaaten für die Weser-Schiffahrt bisher

erlassenen schifffahrts-polizeilichen Vorschriften treten, soweit dieselben mit dem Obigen im Widerspruche stehen, hiedurch außer Kraft.

4. Regierungsbekanntmachung vom 6. August 1858 zur Ausführung der vorstehenden Additional-Acte.

§. 1. zu Art. I. und III.

Die Vorschrift, daß jedes Schiff, welches auf der Weser zum Personen- oder Gütertransport dient, mit einem Schiffspatente und jeder Führer eines solchen Fahrzeuges mit einem Schifferpatente versehen sein muß, erstreckt sich nicht:

- a) auf die direct aus See kommenden oder dorthin abgehenden Schiffe (§. 9. der Weser-Schifffahrts-Acte);
- b) auf die kleineren Fahrzeuge, mit welchen lediglich landwirthschaftliche Erzeugnisse im gewöhnlichen Marktverkehr transportirt werden (Art. VIII. Anl. 4. §. 2.), wozu auch die Fahrzeuge der Fischer zu rechnen sind.

§. 2. zu Art. IV—VIII.

Die Patente sowohl für Schiffe als für Schiffsz- und Floßführer werden vom Wasserschout zu Brake ertheilt.

1. Zur Erlangung des Schiffspatents hat der Eigenthümer des Fahrzeuges dem Wasserschout:

- a) seinen Registerbrief (Art. 11. des Gesetzes vom 21. August 1856, betreffend das Recht, die Oldenburgische Flagge zu führen); für Schiffe unter 5 Lasten Größe, welche nicht bloß zum gewöhnlichen Marktverkehr dienen (§. 1. b.), müssen daher gleichfalls Registerbriefe gelöst werden;
- b) bei einem Dampfschiffe außerdem die Erlaubniß zur Benutzung der Dampfkesselanlage (Art. 12. des Gesetzes vom 10. October 1855, betreffend die Anlegung und Benutzung von Dampfkesseln) und