

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Schifffahrts-Handbuch

Strackerjan, Friedrich Anton

Oldenburg, 1860

I. Allgemeine Vorschriften.

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

III. Abtheilung.

Gesetze und Verordnungen für die Schifffahrt auf den einzelnen Stromgebieten.

A. Wesergebiet.

1. Allgemeine Vorschriften.

1. Weserschifffahrts-Acte vom 10. September 1823.

§. 1. Die Schifffahrt auf dem Weserstrom soll, von seinem Ursprunge durch Zusammenfluß der Werra und Fulda bis ins offene Meer, und umgekehrt aus dem offenen Meere (sowohl Strom auf- als niederwärts) in Bezug auf den Handel völlig frei sein; jedoch bleibt die Schifffahrt von einem Uferstaate zum andern (cabotage) auf dem ganzen Strome ausschließend den Unterthanen derselben vorbehalten. Niemand darf sich dagegen den Vorschriften entziehen, welche für Handel und Schifffahrt in gegenwärtiger Convention enthalten sind.

§. 2. Alle ausschließlichen Berechtigungen, Frachtfahrt auf der Weser zu treiben, oder aus solchen Privilegien hervorgegangene Begünstigungen, welche Schiffergilden oder anderen Corporationen und Individuen bisher zugestanden

haben mögten, sind hiermit gänzlich aufgehoben und es sollen dergleichen Berechtigungen auch in Zukunft Niemanden ertheilt werden.

Auf Fahren und andere Anstalten zur Ueberfahrt von einem Ufer zum gegenüberliegenden, bezieht sich jedoch die allgemeine Schifffahrts-Ordnung nicht. Eben so wenig auf diejenigen Schiffe und ihre Gewerbe, deren Fahrt sich bloß auf das Gebiet ihres eigenen Landesherrn beschränkt, und die vermöge der Schifffahrts-Polizei, welche jeder Staat nach Maßgabe seiner Hoheit über den Strom ausübt, allein unter der Obrigkeit des Landes stehen, wo sie ihr Gewerbe treiben.

§. 3. Alle bisher an der Weser bestandenen Stapel- und Zwangsumschlagsrechte, namentlich die zu Bremen, Minden und Münden, sind hierdurch ohne Ausnahme für immer aufgehoben, und es kann aus diesem Grunde künftig kein Schiffer gezwungen werden, den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrags zuwider, gegen seinen Willen aus- oder umzuladen.

§. 4. Die Ausübung der Weserschifffahrt ist einem Jeden gestattet, welcher mit geeigneten Fahrzeugen versehen, von seiner Landesobrigkeit, nach vorhergegangener Prüfung, hierzu die Erlaubniß erhalten hat.

Jede Regierung wird die nöthigen Maßregeln ergreifen, um sich der Fähigkeit derjenigen zu versichern, welchen sie die Weserschifffahrt gestattet. Der Erlaubnißschein (Patent), der hierüber dem Schiffer von seiner Landesobrigkeit durch die hierzu verordneten Behörden ausgefertigt wird, giebt ihm das Recht, auf der ganzen Strecke von Münden bis in die offene See und aus der offenen See bis Münden, die Schifffahrt auszuüben, so wie es sich von selbst versteht, daß Schiffer und Schiffe, welche aus der Weser ins Meer oder zurückfahren, diejenigen Eigenschaften haben müssen, welche zu Seefahrten erforderlich sind.

Der Staat allein, auf dessen Gebiete ein Schiffer wohnt, hat das Recht, das ihm einmal ertheilte Schiffer-Patent wieder einzuziehen.

Diese Bestimmung schließt aber das Recht anderer Staaten nicht aus, den Schiffer, der eines auf ihrem Gebiete begangenen Vergehens beschuldigt wird, falls sie seiner habhaft werden, oder sie sonst eine Strafe an ihm vollstrecken können, zur Verantwortung und Strafe zu ziehen, auch nach Beschaffenheit der Umstände bei der Behörde zu veranlassen, daß sein Patent eingezogen werde.

§. 5. Jedes zur Handelsfrachtfahrt auf der Weser dienende, dem Unterthan eines der contrahirenden Staaten angehörige oder von ihm geführte Schiff, soll mit der Angabe des Orts, wohin es gehört, einer für diesen Ort laufenden Nummer und der Lastenzahl, welche es höchstens tragen kann, auswärts deutlich versehen sein.

§. 6. Die ordentlichen Schiffszüge auf der Weser sollen vorläufig auch künftig, wie bisher, aus nicht mehr als drei Fahrzeugen bestehen, und diese die bisher üblich gewesene Landungsfähigkeiten nicht überschreiten dürfen.

§. 7. Schießpulver in Quantitäten über fünf Pfund soll nur in besonderen, mit einer schwarzen drei Ellen langen und eine Elle breiten Flagge versehenen Fahrzeugen geführt, und selbst in geringeren Quantitäten niemals zwischen andere Waaren verpackt werden. Jeder Schiffer, welcher Schießpulver geladen hat, muß, bevor er irgendwo anlandet, der Orts-Polizei-Behörde hiervon Anzeige machen, und die von derselben etwa anzuordnenden Sicherheits-Maßregeln zur Befolgung gewärtigen. Versäumt er diese Anzeige, so unterliegt er da, wo nicht durch Landesgesetze bereits Strafen deshalb festgesetzt sind, außer der Verpflichtung zum eventuellen Schadenersatz, einer Geldstrafe von 2 bis 100 Rthlr.

§. 8. Die Frachtpreise und alle übrigen Bedingungen

des Transports beruhen lediglich auf der freien Uebereinkunft des Schiffers und des Versenders oder dessen Committenten, und sollen von Zeit zu Zeit durch den Druck bekannt gemacht werden.

§. 9. Durch die §§. 4—8. einschließlich hat der direct aus der See kommenden oder direct dahin gehenden Schiffahrt keine neue Beschränkung auferlegt werden sollen.

§. 10. Es bleibt dem Handelsstande zweier oder mehrerer Weserplätze überlassen, mit einer beliebigen Anzahl qualificirter Schiffer über Frachtpreise, Lieferungszeiten und andere Bedingungen ihres gegenseitigen Verkehrs, Contracte auf bestimmte Zeiten, doch jedesmal höchstens auf fünf Jahre abzuschließen, und solchergestalt Reihefahrten unter sich zu errichten, welche dem Kaufmann billige Fracht, und dem Schiffer schnelle Befrachtung sichern.

§. 11. Bei solchen Reihefahrten wird jedoch zu ihrer Gültigkeit Folgendes vorausgesetzt:

1. Niemand, weder Kaufmann noch Schiffer, kann genöthigt werden, sich denselben anzuschließen.
2. Der Inhalt ihrer Reglements darf nirgends mit gegenwärtiger Acte im Widerspruche stehen.
3. Die Reglements müssen den Regierungen der Orte, zwischen welchen die Reihefahrt stattfinden soll, zu ihrer Genehmigung vorgelegt, und demnächst öffentlich im Drucke bekannt gemacht werden.

Die Genehmigung wird nur dann versagt werden, wenn die Bedingungen der Reihefahrt mit gegenwärtiger Convention oder den landesherrlichen Gesetzen im Widerspruche stehen.

4. Die contrahirenden Staaten können verlangen, daß ihre Schiffer in einer, dem Verhältnisse der verschiedenen Territorial-Uferlängen entsprechenden Anzahl bei den Reihefahrten zugelassen werden.

Doch soll hinsichtlich der gegenwärtig angenommenen Reiheschiffer diese Bestimmung erst nach Aussterben oder sonstigem Abgange derselben in Kraft treten, dann aber für Lippe das Doppelte seines principmäßigen Theilnahme-Verhältnisses, für Bremen aber Ein Schiffer auf jede der jetzt bestehenden drei Reihefahrten zugestanden sein.

5. Bei den Reihefahrten soll es den Schiffern, unbeschadet jedoch ihrer contractmäßigen Verpflichtungen zu bestimmter Ablieferungsfrist im einzelnen Falle nicht untersagt werden können, zu Gutbergen, Minden, Blotho, Erder, Hinteln, Hameln, Bodenwerder, Holzminden, Hörter und Carlshafen Güter einzunehmen und am Bestimmungsorte wieder auszuladen.

6. Wo auf der Stromstrecke zwischen Bremen und Stolzenau die Reiheschiffer Vorspann bedürfen, soll selbiger auf dem Streckentheile zwischen Bremen und Hoya zu $\frac{2}{3}$ von Hannöverschen und zu $\frac{1}{3}$ von Bremischen Unterthanen, auf dem Streckentheile zwischen Hoya und Stolzenau aber ausschließlich von Hannöverschen Unterthanen genommen werden müssen, beides jedoch mit freier Auswahl unter allen respectiven Unterthanen und in freier Einigung über den Gestellungspreis.

§. 23. Unter den Abgaben, wovon die Artikel 15. bis 22. einschließlich handeln, sind nicht begriffen.

1. Die Eingang-, Ausgangs- und Verbrauchssteuern, mit welchem einem jeden Staate das Recht verbleibt, die in sein eigenes Landesgebiet ein und aus demselben zu führenden Waaren, sobald sie respectiv den Fluß verlassen haben, oder noch nicht auf den Fluß gekommen sind, nach seiner Handelspolitik zu belegen.

2. Die Hafens-, Krahn-, Waage- und Niederlage-Gebühren in den Handelsplätzen, wovon jedoch alle Führer

von solchen Schiffen, die auf der Weser oder ihren Nebenflüssen zu Hause gehören, nicht mehr als der Einländer bezahlen sollen. Auch sollen die Zahlungsätze dieser Gebühren fest bestimmt zur Kenntniß des Publikums gebracht, und nur von denjenigen gefordert werden, welche sich der vorhandenen Anstalten bedienen.

Für den Dienst der Lootsen hat es bei den in jedem Staate gegebenen oder zu gebenden Bestimmungen, und für die Gebühren, welche sie zu fordern berechtigt sind, bei der gegebenen oder zu gebenden Taxordnung, mit der Maßgabe, sein Bewenden, daß keinem Unterthan der contrahirenden Staaten eine lästigere Verpflichtung, als dem Einländer, auferlegt werde.

§. 41. Jeder der contrahirenden Staaten hat das Recht, in Fällen, wo er für das Interesse seiner Landzölle oder Verbrauchssteuern es nützlich erachtet, innerhalb seines Gebiets einen Begleiter auf transitirende Schiffe zu setzen. Doch darf aus Anwendung dieser Maßregel für den Schiffer weder irgend ein, durch gegenwärtige Aete nicht gerechtfertigter Aufenthalt, noch irgend eine Ausgabe, noch irgend eine nicht ohnehin schon ihn gesetzlich treffende Beschränkung erwachsen.

Diejenigen Staaten, welche eine solche Begleitung für nöthig erachten, werden, wenn die Aufnahme oder die Entlassung der Begleiter an andern Puncten, als in den Zollstätten, erforderlich ist, die Orte bekannt machen, wo solche erfolgen soll. Der Schiffer ist verpflichtet, dort anzulegen und, nach erfolgter Anmeldung, eine Stunde auf Ankunft oder Abgang der Begleiter zu warten.

§. 43. Sollte ein Schiff oder dessen Mannschaft verunglücken, so sind die Ortsobrigkeiten verpflichtet, dafür zu sorgen, daß die erforderlichen Rettungs- und Sicherungsanstalten so schnell als möglich getroffen werden. Zu

diesem Ende machen die contrahirenden Staaten sich anheischig, die Local-Behörden mit den nöthigen allgemeinen Instructionen im voraus zu versehen, und die deshalb bestehenden besondern Verordnungen zu erneuern.

Sollte ein Strandrecht irgendwo an der Weser ausgeübt werden, so wird solches hierdurch für immer aufgehoben.

Additional-Acte vom 3. September 1857.

Zu §. 1. der Weser-Schiffahrts-Acte:

Art. I. Die in der Weser-Schiffahrts-Acte und dieser Additional-Acte enthaltenen Bestimmungen über die Berechtigung zur Weser-Schiffahrt finden auf den Transport sowohl von Personen als von Gütern Anwendung.

Dampfschiffe auf der Weser sind, soweit nicht für dieselben besondere Bestimmungen vereinbart worden, gleich anderen Fahrzeugen zu behandeln.

Zu §. 4.

Art. II. Die Grundsätze des §. 4. finden auch auf Holzflöße Anwendung.

Art. III. In allen Weser-Uferstaaten sind künftig die Patente, insoweit solche zum Betriebe der Weser-Schiffahrt erforderlich sind, nicht für den Schiffseigner und dessen Fahrzeuge zusammengenommen, sondern abge sondert für jedes Schiff und für jeden Führer eines Schiffes oder Floßes, gleichviel ob derselbe Eigner des Fahrzeuges ist oder nicht nach den nachstehend bezeichneten Mustern auszufertigen *).

Art IV. Das Schiff-Patent wird von der zuständigen Behörde des Staates, welchem das Fahrzeug angehört, nach dem in der Anlage 1. enthaltenen Muster ausgestellt *), nachdem jene Behörde durch technische Unter-

*) Der Abdruck dieser Muster erschien unnöthig.

suchung von der Tüchtigkeit des Fahrzeuges sich überzeugt und die Tragfähigkeit desselben festgestellt hat.

Das Schiffs-Patent ist von dem Eigenthümer des Fahrzeuges für dieses, bevor es seine erste Fahrt antritt, zu erwirken und nach jeder wesentlichen Veränderung oder Reparatur zu erneuern, auch bei Veränderung in den Eigenthums-Verhältnissen der zuständigen Behörde, zur Bemerkung des desfalls Erforderlichen, vorzulegen.

Art V. Das Schiffs-Patent verliert seine Gültigkeit

- a) wenn das Fahrzeug, für welches dasselbe ertheilt wurde, an die Rhederei eines anderen Staates übergeht. Dasselbe ist in einem solchen Falle an die zuständige Behörde des Staates, in welchem es ausgestellt wurde, zurückzuliefern;
- b) wenn das Fahrzeug zum Gebrauche nicht ferner vollkommen tüchtig befunden ist, in welchem Falle das Patent von der zuständigen Behörde des Staates, dem das Fahrzeug angehört, zurückgenommen werden soll.

Art. VI. Das Schiffer-Patent wird von einer der in jedem Uferstaate hiezu ermächtigten Behörde nach den unter 2. und 3. anliegenden Mustern ausgestellt *), nachdem der Empfänger sich sowohl über seine persönlichen Verhältnisse, als auch über seine Befähigung zu dem fraglichen Geschäfte, genügend ausgewiesen hat.

Das Schiffer-Patent für Segel- und Dampfschiffe ermächtigt den Inhaber zur Führung jedes Weser-Fahrzeuges, welches der im Patente bezeichneten Gattung und dem Staate, in welchem das Patent ausgefertigt wurde, angehört, sowie das Patent für Flößer zur Führung jedes Holzflößes, welches von einem Uferplatze dieses Staates abgeht.

*) Der Abdruck dieser Muster erschien unnöthig.

Ein Patent zur Führung von Dampfschiffen ermächtigt zugleich zur Führung von Segelschiffen, nicht aber umgekehrt.

Art. VII. Das Schiffer-Patent verliert seine Gültigkeit, wenn der Schiffer bei Ausstellung desselben Unterthan des patentirenden Staates war, mit dem Aufhören dieses Verhältnisses.

Die Wiedereinziehung eines Patenten steht nur dem Staate zu, welcher dasselbe ausgestellt hatte.

Die zuständige Polizeibehörde hat das Schiffer-Patent zurückzunehmen, wenn dieselbe sich davon überzeugt hat, daß der Inhaber untauglich, oder daß dessen Beibehaltung mit der Ordnung und Sicherheit des Schiffahrts-Verkehrs nicht vereinbar ist. Letzteres kann namentlich dann angenommen werden, wenn ein Schiffer wegen Trunksucht, wiederholter Abgaben-Defrauden, Betruges, Fälschung, oder anderer Verbrechen gegen das Eigenthum bestraft ist.

Art. VIII. Um die Sicherheit und Ordnung der Weser-Schiffahrt zu befördern, werden die Uferstaaten, jeder für sein Gebiet, die in der Anlage 4. enthaltenen polizeilichen Vorschriften in Kraft setzen.

Art. IX. Das Verfahren wegen Uebertretung dieser polizeilichen Vorschriften soll möglichst kurz und schleunig sein, und es darf durch dasselbe ein Fahrzeug oder dessen Bemannung auf der Reise nicht länger aufgehalten werden, als zur Ermittlung des Thatbestandes erforderlich ist.

Den zum Zwecke der Untersuchung und Bestrafung von Uebertretungen der vorerwähnten polizeilichen Vorschriften von der zuständigen Behörde erlassenen Requisitionen, mit Ausnahme solcher, welche auf (nicht etwa durch besondere Verträge begründete) Auslieferung der Schuldigen gerichtet sind, wird von den Behörden aller Weser-Uferstaaten bereitwillig Folge gegeben werden.

Zu §. 5.:

Art. X. Die im §. 5. der Weser-Schiffahrts-Acte vorgeschriebene Bezeichnung der Fahrzeuge ist an beiden Seiten des Vordertheils, hellfarbig auf schwarzem Grunde, anzubringen.

Zu §. 6.:

Art. XI. Der §. 6. der Weser-Schiffahrts-Acte bleibt aufgehoben.

Zu §. 8.:

Art. XII. Die am Schlusse des §. 8. enthaltene Bestimmung wegen Veröffentlichung der Frachtpreise durch den Druck wird aufgehoben.

Zu den §§. 10. und 11.:

Art. XIII. Verträge zwischen Kaufleuten eines Weserhandelsplatzes und einer Anzahl Schiffer, durch welche dauernd, für längere oder kürzere Zeiträume, eine Reihenfolge der Schiffer in ihren Fahrten auf der Weser festgestellt werden soll, bedürfen der Genehmigung der Regierung des Weserhandelsplatzes, an welchem die contrahirenden Kaufleute ihren Wohnsitz haben.

Von Verträgen, durch welche dauernd, für längere oder kürzere Zeiträume, Preise und sonstige Bedingungen der Frachtschiffahrt auf der Weser festgestellt werden sollen, wird die betreffende Regierung Kenntniß nehmen.

Sowohl bei der Prüfung vor der Genehmigung, beziehungsweise bei der Kenntnißnahme der vorbezeichneten Verträge wird die betreffende Regierung darüber wachen, daß durch dieselben kein mit der Weser-Schiffahrts-Acte im Widerspruch stehendes Monopol ausgeübt werde.

Auf Verlangen sollen sämmtliche vorbezeichnete Verträge den übrigen Uferstaaten mitgetheilt werden.

Zu §. 11. Nr. 3. und 5.:

Art. XIV. Wenn eine Regierung rücksichtlich eines ihrer Plätze, welcher in einem Reiheschiffahrts-Vertrage als

Mitcontrahent auftritt, gegen die Ausführung des von ihr nicht genehmigten Vertrages protestirt, so soll rüchichtlich 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 erteilte 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 erteilten 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, Fahren 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 Tawe 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 lektere 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-Schiffahrts-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 schiffahrts-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-Schiffahrts-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

e) eine Bescheinigung der von der Regierung bestellten Sachverständigen, daß das Fahrzeug nebst Zubehörungen in allen seinen Theilen gut und tüchtig befunden ist,

vorzuzeigen.

Für die Ertheilung des Schiffspatents erhält der Wasserschout an Gebühren:

für ein Segelfahrzeug 10 Grsch.

für ein Dampfschiff 20 "

2. Die Untersuchung der Fahrzeuge geschieht:

a) der Segelschiffe von einem der an den verschiedenen Hafenplätzen bestellten Sachverständigen und ist für die Untersuchung und Bescheinigung demselben eine Gebühr von 15 Grsch. zu entrichten.

b) der Dampfschiffe von dem Hafenmeister zu Brake mit zwei Sachverständigen und ist dafür, wenn das Dampfschiff im Hafen oder auf der Rhede zu Brake liegt, jedem eine Gebühr von 15 Grsch. zu vergüten.

Wird die Untersuchung an einem anderen Orte an der Weser gewünscht, so erhalten die Sachverständigen Tagegelde und Reisekosten gleich dem Hafenmeister.

c) Wird bei einer solchen Untersuchung das Fahrzeug oder dessen Zubehörungen nicht für gut und tüchtig erkannt, so kann der Eigenthümer eine zweite Untersuchung durch den Wasserschout in Brake und zwei dazu beständige Sachverständige verlangen, auf Grund welcher dann das Schiffspatent zu ertheilen oder zu verweigern ist. Für diese zweite Untersuchung werden die Gebühren wie zu b. entrichtet.

d) die Bestellung der Sachverständigen wird in den Oldenburgischen Anzeigen von der Regierung bekannt gemacht.

3. Zur Erlangung des Schiffspatentes hat der Schiffs-

oder Floßführer dem Wasserschout ein Zeugniß des Amtes seines Wohnorts über seine persönlichen Verhältnisse, insbesondere über seinen Ruf, so wie die Zeugnisse über die bisherige Ausübung des Gewerbes als Schiffer oder Dienstmann vorzulegen, auch, wenn daraus die Befähigung zur Führung eines Schiffes oder Floßes nicht genügend hervorgehen sollte, sich einer Prüfung beim Oberlootsen zu Fedderwarden oder Hafenmeister zu Brake zu unterwerfen, und darüber das Zeugniß beizubringen.

Soll das Patent zur Führung eines Dampfschiffs dienen, so ist auch hierzu die nöthige Fähigkeit und Fertigkeit nachzuweisen.

Für die Ertheilung eines Patents zur Führung eines Segelschiffes oder Floßes wird eine Gebühr von 10 Grsch., zur Führung eines Dampfschiffes wird eine Gebühr von 20 Grsch. an den Wasserschout entrichtet.

§. 3. zu Art. VIII. Anl. 4. §. 3.

Die Prüfung eines Maschinisten auf einem Passagier-Dampfschiffe geschieht von der nach Art. 15. des Gesetzes vom 10. October 1855, betreffend die Anlage und Benutzung von Dampfkesseln, bestellten Commission in Oldenburg, wenn nicht die Regierung eine anderswo bestandene Prüfung für genügend erklärt.

Die Kosten hat der zu Prüfende zu tragen.

§. 4. zu Art. VIII. Anl. 4. §. 4—6.

Die nach dem Gesetze vom 14. April v. J., betreffend die Einführung von Schiffsdienstbüchern, gültigen Dienstbücher vertreten die Stelle der hier vorgeschriebenen Dienstbücher der Schiffsmannschaft. Jedoch wird darauf hingewiesen, daß

a) auch die Mannschaft auf einem Schiffe unter 5 Lasten Größe mit Dienstbüchern versehen sein muß, wenn dasselbe nicht bloß zum gewöhnlichen Marktverkehr dient (§. 1. b.) und

b) die Schiffsführer ein besonderes Verzeichniß ihrer Mannschaft führen und an Bord haben müssen.

§. 5. zu Art. VIII. Anl. 4. §. 7.

Die Revision der Fahrzeuge geschieht alljährlich im Anfange eines jeden Jahrs und ist die darüber ausgestellte Bescheinigung mit dem Registerbriese dem Wasserschout zu Brake vorzulegen, welcher die Revision unter dem Schiffspatente zu attestiren und zugleich den Registerbrief zu visiren hat.

Für diese Revisionen der Untersuchung und der Schiffspatente wird die Hälfte der unter 1. und 2. im §. 2. bestimmten Gebühren entrichtet.

§. 6. zu Art VIII. Anlage 4. §. 21.

Die für die Dampfschiffe während des Fahrens bei Dunkelheit oder Nebel bestimmten Vorschriften entsprechen den bereits geltenden Bestimmungen (Gesetzblatt Band XII. Stück 24. S. 285—290.) und sind also diese nicht geändert *).

§. 7. Zu Art. X.

Die im §. 5. der Weser-Schiffahrts-Acte vorgeschriebene Bezeichnung des Schiffs (Ort, laufende Nummer und Tragfähigkeit) richtet sich hinsichtlich der Nummer nach dem Schiffspatente, hinsichtlich der Tragfähigkeit nach der Lastenzahl des Registerbriese.

§. 8. zu Art. XIII.

Die hier gedachten Verträge sind der Regierung zur Genehmigung beziehentlich Kenntnißnahme vorzulegen.

§. 9. zu Art. XXIII.

Die schiffahrts-polizeilichen Behörden: die Aemter, der Stromrichter, der Wasserschout, die Hafenmeister und Hafenaufseher, haben auf die Befolgung der Vorschriften der Weser-Schiffahrts-Acte sorgfältig zu achten und achten zu lassen und die Bestrafung der Uebertretungen bei den zuständigen Polizeigerichten zu veranlassen.

*) Vergleiche jetzt S. 189 ffg. dieses Handbuchs.

und für solche nach §. 8. zu haften; wobei er übrigens alle, die Schifffahrt auf dem Strom und das Anlegen am Strande und bei den Hafenanstalten betreffende Verordnungen, nicht nur selbst gebührend beobachten, sondern auch dem Schiffer und dessen Mannschaft zu ihrer Nachricht bekannt machen muß.

§. 12. Findet bei schwerem Sturm, Eisgang, oder bei dem ersten Anfang der Schifffahrt im Frühling, da die etwa während des Winters entstandenen Veränderungen des Fahrwassers den Lootsen noch nicht hinlänglich bekannt sein können, der Oberlootse oder Lootsen-Commandeur nothwendig, daß zur Führung eines Schiffs zwei Lootsen auf selbiges gegeben werden, so hat er solches und die Ursachen, weswegen er den zweiten Lootsen für nöthig hält, dem Schiffs-Capitain bekannt zu machen, und demselben auf Verlangen darüber eine schriftliche Bescheinigung zu ertheilen. Weigert sich sodann der Schiffs-Capitain den zweiten Lootsen anzunehmen, so macht derselbe sich dadurch allein verantwortlich für allen Schaden, der durch die Unterlassung dieser Vorsichtsmaßregel dem Schiffe zustoßen möchte. Für den zweiten Lootsen wird jedoch allemal nur die Hälfte des Lootsen-geldes erlegt, das nach der Tare für den ersten entrichtet werden muß.

B. Die Außenlootsen zu Fedderwarden und Burhave.

§. 19. Würde der an Bord eines Schiffs übergegangene Lootse finden, daß die Mannschaft desselben zur gehörigen Regierung, besonders bei heftigem Sturm oder Eisgang, zu sehr abgemattet, oder nicht zahlreich genug sei, so soll er sich mit dem Schiffs-Capitain darüber zu vereinigen suchen, daß derselbe von den übrigen Lootsen so viel Mann, als nach Beschaffenheit der Umstände nothwendig sind, gegen eine billige Vergütung, die jedoch für jeden nie-