

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Vorschriften für die Befahrung der unteren Hunte

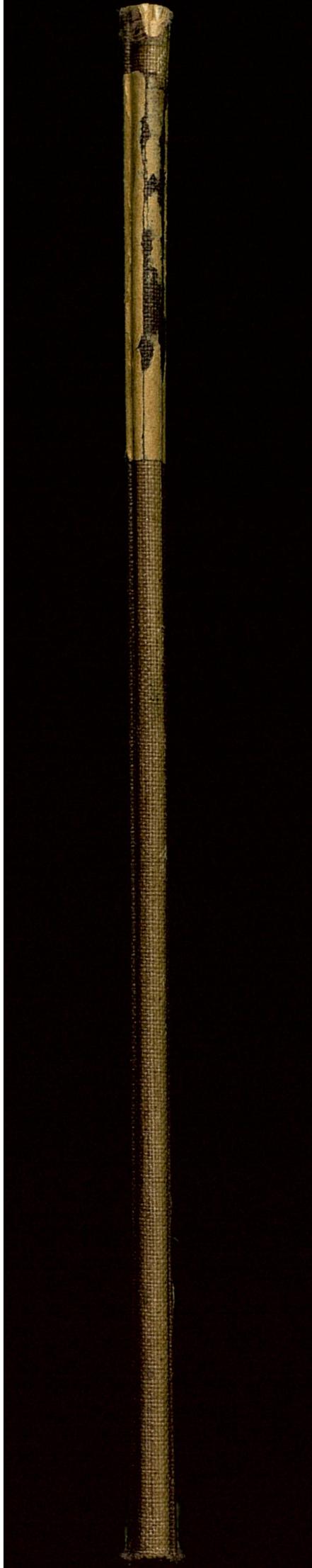
Oldenburg, 1899

urn:nbn:de:gbv:45:1-7767

Handwritten text on a small paper label, possibly a library or collection identifier.

Geschicht. IX
A
401



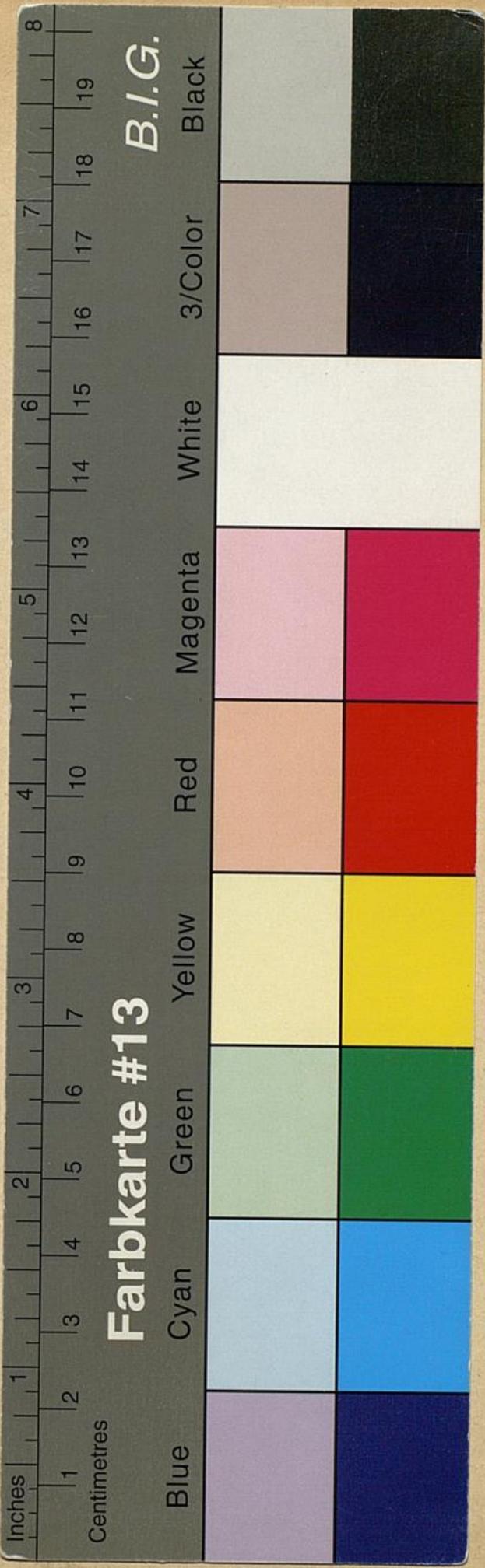


Geschicht. IX.

A.

401





AS 21 1100 21



Vorschriften

für die

Befahrung der unteren Hunte.

~~~~~

Eine amtliche Zusammenstellung der geltenden  
Bestimmungen aus dem Jahre 1899.

—❖—

Oldenburg, 1899.

Schulze'sche Hof-Buchhandlung und Hof-Buchdruckerei.  
(A. Schwarz.)

14  
'''

7517



## Inhaltsverzeichnis.

---

|                                                                                                                                                                          | Seite |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 1. Segelanweisung für die Befahrung der unteren Hunte . . .                                                                                                              | 5     |
| 2. Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 17. April 1899, betreffend Regelung des Schiffsverkehrs auf der unteren Hunte . . . . .                                     | 7     |
| 3. Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 15. April 1899, betreffend Regelung des Schiffsverkehrs durch die Huntebrücken unterhalb Oldenburg . . . . .                | 23    |
| 4. Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 29. März 1899, betreffend Hilfsleistung der Brückenwärter beim Durchholen von Schiffen durch die Brückenöffnungen . . . . . | 29    |
| 5. Lootsen-Taxe . . . . .                                                                                                                                                | 31    |

---

# Inhaltsverzeichnis

|     |               |     |
|-----|---------------|-----|
| 1   | Einleitung    | 1   |
| 2   | 1. Abschnitt  | 2   |
| 3   | 2. Abschnitt  | 3   |
| 4   | 3. Abschnitt  | 4   |
| 5   | 4. Abschnitt  | 5   |
| 6   | 5. Abschnitt  | 6   |
| 7   | 6. Abschnitt  | 7   |
| 8   | 7. Abschnitt  | 8   |
| 9   | 8. Abschnitt  | 9   |
| 10  | 9. Abschnitt  | 10  |
| 11  | 10. Abschnitt | 11  |
| 12  | 11. Abschnitt | 12  |
| 13  | 12. Abschnitt | 13  |
| 14  | 13. Abschnitt | 14  |
| 15  | 14. Abschnitt | 15  |
| 16  | 15. Abschnitt | 16  |
| 17  | 16. Abschnitt | 17  |
| 18  | 17. Abschnitt | 18  |
| 19  | 18. Abschnitt | 19  |
| 20  | 19. Abschnitt | 20  |
| 21  | 20. Abschnitt | 21  |
| 22  | 21. Abschnitt | 22  |
| 23  | 22. Abschnitt | 23  |
| 24  | 23. Abschnitt | 24  |
| 25  | 24. Abschnitt | 25  |
| 26  | 25. Abschnitt | 26  |
| 27  | 26. Abschnitt | 27  |
| 28  | 27. Abschnitt | 28  |
| 29  | 28. Abschnitt | 29  |
| 30  | 29. Abschnitt | 30  |
| 31  | 30. Abschnitt | 31  |
| 32  | 31. Abschnitt | 32  |
| 33  | 32. Abschnitt | 33  |
| 34  | 33. Abschnitt | 34  |
| 35  | 34. Abschnitt | 35  |
| 36  | 35. Abschnitt | 36  |
| 37  | 36. Abschnitt | 37  |
| 38  | 37. Abschnitt | 38  |
| 39  | 38. Abschnitt | 39  |
| 40  | 39. Abschnitt | 40  |
| 41  | 40. Abschnitt | 41  |
| 42  | 41. Abschnitt | 42  |
| 43  | 42. Abschnitt | 43  |
| 44  | 43. Abschnitt | 44  |
| 45  | 44. Abschnitt | 45  |
| 46  | 45. Abschnitt | 46  |
| 47  | 46. Abschnitt | 47  |
| 48  | 47. Abschnitt | 48  |
| 49  | 48. Abschnitt | 49  |
| 50  | 49. Abschnitt | 50  |
| 51  | 50. Abschnitt | 51  |
| 52  | 51. Abschnitt | 52  |
| 53  | 52. Abschnitt | 53  |
| 54  | 53. Abschnitt | 54  |
| 55  | 54. Abschnitt | 55  |
| 56  | 55. Abschnitt | 56  |
| 57  | 56. Abschnitt | 57  |
| 58  | 57. Abschnitt | 58  |
| 59  | 58. Abschnitt | 59  |
| 60  | 59. Abschnitt | 60  |
| 61  | 60. Abschnitt | 61  |
| 62  | 61. Abschnitt | 62  |
| 63  | 62. Abschnitt | 63  |
| 64  | 63. Abschnitt | 64  |
| 65  | 64. Abschnitt | 65  |
| 66  | 65. Abschnitt | 66  |
| 67  | 66. Abschnitt | 67  |
| 68  | 67. Abschnitt | 68  |
| 69  | 68. Abschnitt | 69  |
| 70  | 69. Abschnitt | 70  |
| 71  | 70. Abschnitt | 71  |
| 72  | 71. Abschnitt | 72  |
| 73  | 72. Abschnitt | 73  |
| 74  | 73. Abschnitt | 74  |
| 75  | 74. Abschnitt | 75  |
| 76  | 75. Abschnitt | 76  |
| 77  | 76. Abschnitt | 77  |
| 78  | 77. Abschnitt | 78  |
| 79  | 78. Abschnitt | 79  |
| 80  | 79. Abschnitt | 80  |
| 81  | 80. Abschnitt | 81  |
| 82  | 81. Abschnitt | 82  |
| 83  | 82. Abschnitt | 83  |
| 84  | 83. Abschnitt | 84  |
| 85  | 84. Abschnitt | 85  |
| 86  | 85. Abschnitt | 86  |
| 87  | 86. Abschnitt | 87  |
| 88  | 87. Abschnitt | 88  |
| 89  | 88. Abschnitt | 89  |
| 90  | 89. Abschnitt | 90  |
| 91  | 90. Abschnitt | 91  |
| 92  | 91. Abschnitt | 92  |
| 93  | 92. Abschnitt | 93  |
| 94  | 93. Abschnitt | 94  |
| 95  | 94. Abschnitt | 95  |
| 96  | 95. Abschnitt | 96  |
| 97  | 96. Abschnitt | 97  |
| 98  | 97. Abschnitt | 98  |
| 99  | 98. Abschnitt | 99  |
| 100 | 99. Abschnitt | 100 |



## Segelanweisung

für die

### Befahrung der unteren Hunte.

Bei Oberhammelwarden ist die Einfahrt von der Weser in die Hunte durch eine schwarz und roth gestreifte Bakentonne und durch eine, auf der Nordspitze der Mühlenplate gegenüber Lienen errichtete Bafe mit Ball bezeichnet. Die Bakentonne an Backbord lassend, steuert man bis Lienerhörn etwas über die Mitte nach dem Westufer, dessen Schlangenköpfe durch Strauchbaken bezeichnet sind, hinüber; von da bis nach Oldenburg hinauf ist die größte Tiefe in der Mitte des Stromes — geringste Tiefe 3,5 m unter gewöhnlichem Hochwasser — nach den Seiten etwas abnehmend. Zu beiden Seiten des Fahrwassers befinden sich Leitwerke und Schlingen, deren Köpfe durch Bricken bezeichnet sind. Vor Elsfleth, an der Westseite, sind verschiedene Dalben vorhanden, welche im Sommer mit grauen Festmachetonnen belegt, im Winter durch Strauchbaken bezeichnet werden. In der Hunte sind weiter aufwärts noch Dalben errichtet, und zwar einkommend an der B.-B.-Seite des Fahrwassers, an der Mündung der Westergate bei Elsfleth, bei der Mündung der Alten Hunte am unteren Ende des Lichtenberger Grodens, und bei der Mündung des Blankenburger Außentiefs bei Sprump. An der St.-

B.-Seite des Fahrwassers oberhalb des Schiffsliegeplatzes beim Donnerschweersiel steht ein Dalben mit Toppzeichen (liegendes Kreuz).

Von Elsfleth bis zum Oldenburger Hafen sind vier Brücken zu passiren, deren Durchfahrtsöffnungen alle an der Westseite liegen; die schmalste Oeffnung hat eine Breite von 9,3 m. Die Brücken sind mit Leitwerken zum bequemen Passiren der Schiffe versehen. Bei km 6 — Sprump —, bei km 3,0 — Donnerschweersiel — sowie unterhalb und oberhalb der Eisenbahnbrücken bei Oldenburg befinden sich als Ausweichstellen eingerichtete Schiffsliegeplätze mit 4,5 m Wassertiefe unter gewöhnlichem Hochwasser.

Die Breite des Fahrwassers der corrigirten Hunte mit voller Wassertiefe nimmt von 50 m bei Elsfleth bis 10 m unterhalb Oldenburgs ab.

Die Breite zwischen den beiderseitigen Uferwerken beträgt 150 m bis 21 m.

**Bekanntmachung des Staatsministeriums**  
vom 17. April 1899,  
betreffend  
**Regelung des Schiffsverkehrs auf der unteren Hunte.**

Mit höchster Genehmigung werden hierdurch auf Grund des Artikels 9 §. 6 des Gesetzes vom 5. Dezember 1868, betreffend die Organisation des Staatsministeriums und einiger demselben untergeordneter Behörden, die nachstehenden

**polizeilichen Vorschriften für die Schifffahrt und  
Flößerei auf der unteren Hunte**

mit dem Bemerken erlassen, daß nach dem Gesetze vom 12. Februar 1898 die Ausübung der Schifffahrts- und Strompolizei auf der Hunte obliegt:

1. dem Stadtmagistrat in Oldenburg auf der Stromstrecke von den Hafenanstalten in Oldenburg abwärts bis zu einer bei Kilometer 6,80 — dem Punkte, wo der alte Wolfsdeich an die Hunte herantritt — quer durch den Fluß gezogenen Senkrechten,
2. dem Großherzoglichen Amte Elsfleth auf der ganzen unterhalb dieser Linie belegenen Stromstrecke.

## Erster Abschnitt.

Vorschriften für die an der Hunte heimathlichen und nicht zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Fahrzeuge. \*)

### §. 1.

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

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

### §. 2.

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

### §. 3.

An jedem Hunte Schiff sind dessen Heimathsort, laufende Nummer und Tragfähigkeit oder Raumgehalt auf beiden Seiten des Hintertheils oder des Vordertheils hellfarbig

---

\*) Anmerkung. Die Vorschriften des ersten Abschnitts beruhen auf einer Vereinbarung mit den Regierungen von Preußen und Bremen (vergl. Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 8. April 1895, betreffend polizeiliche Vorschriften für die Schifffahrt und Flößerei auf der Weser unterhalb der Kaiserbrücke in Bremen).

auf dunklem Grunde anzugeben. Der Heimathsort ist in lateinischen Buchstaben anzubringen. Die Höhe der Buchstaben und Ziffern muß mindestens sechs Centimeter betragen.

#### §. 4.

Jeder Maschinist auf einem Hunte dampfschiffe bedarf eines von der zuständigen Behörde ausgefertigten Befähigungszeugnisses, welches er während der Fahrt mit sich zu führen und den zuständigen Behörden oder Beamten auf deren Verlangen vorzulegen hat.

#### §. 5.

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

Behufs der ersten Ausfertigung des Dienstbuches ist die Befugniß, sich vermiethen zu dürfen, darzuthun.

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

Nur in Nothfällen darf unterwegs eine mit Dienstbuch nicht versehene Person angenommen werden. Hiervon ist jedoch spätestens bei Beendigung der Reise einer der in Absatz 1 genannten Behörden Anzeige zu machen.

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

Beschwerden über den Inhalt der Zeugnisse oder deren Verweigerung sind durch die untere Verwaltungsbehörde des Heimathsortes des Schiffes (Amt bezw. Stadtmagistrat) zu erledigen und die danach erforderlichen Aenderungen und Zusätze im Dienstbuche nachzutragen.

#### §. 6.

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

Jeder dabei vorgefundene Mangel ist sofort abzustellen.

#### §. 7.

Jedes Huteschiff muß vorn und hinten auf beiden Seiten mit einer Tiefgangscala nach Centimetern versehen sein.

#### §. 8.

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

#### §. 9.

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

## Zweiter Abschnitt.

### Vorschriften für alle Fahrzeuge.

#### I. Allgemeine Vorschriften.

##### §. 10.

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

Offene Schiffstheile sind bei voller Belastung mit Borddielen zu besetzen.

##### §. 11.

Die Hölzer von Flößen sind unter sich fest und dauerhaft zu verbinden. Flöße dürfen nicht breiter als sechs Meter sein und müssen vorn und hinten mit einer zweckentsprechenden Vorrichtung zum Steuern versehen sein. Geschleppte Flöße bedürfen dieser Vorrichtung nur am hinteren Ende.

##### §. 12.

Dampfschiffe dürfen an kleineren und an tief geladenen größeren Schiffen mit geringer Bordhöhe sowie an Schleppzügen, Baggern und Fährprähmen nicht in solcher Nähe und mit solcher Geschwindigkeit vorbeifahren, daß aus dem Wellenschlage Gefahr entstehen kann, nöthigenfalls müssen sie die Fahrt so lange ganz hemmen, bis die Gefahr vorüber ist.

Dampfschiffe müssen auch auf freier Flußstrecke zur Vermeidung von Uferbeschädigungen mit mäßiger Geschwindigkeit fahren (vgl. auch §. 21 Absatz 1).

##### §. 13.

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

## §. 14.

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

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

Das Treiben mit dem Strome ist für alle Fahrzeuge von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, für gekuppelte Fahrzeuge überhaupt verboten.

## §. 15.

Schleppzüge dürfen einschließlich des Schleppdampfers und der Schleppleinen nur eine Länge von höchstens 160 Metern haben.

Fahrzeuge dürfen nicht rückwärts bei schleppendem Anker geschleppt werden.

## §. 16.

Das Zusammenkuppeln von mehr als zwei Fahrzeugen sowie das Zusammenkuppeln von zwei Flößen oder eines Fahrzeuges und eines Floßes ist verboten. Die Breite der zusammengekuppelten Fahrzeuge darf im Ganzen nicht mehr als 10 Meter betragen.

## §. 17.

Das Anlegen von Fahrzeugen an anderen Uferstellen als den dazu bestimmten und eingerichteten Lösch- und Liegeplätzen ist nur gestattet, soweit dadurch der Schiffsverkehr auf dem Strome nicht beeinträchtigt, und keine Beschädigungen der Ufer und Uferwerke verursacht werden.

Das Auswerfen von Ankern in die Schlingen und Packwerke, das Befestigen von Leinen oder Ketten an Nummerpfählen und Steinen, an Pegeln, Vermessungs- oder Schifffahrtszeichen u. s. w. ist verboten, auch dürfen

Fahrzeuge am Ufer nicht so befestigt werden, daß sie bei Niedrigwasser auf Schlingen oder Packwerken oder auf Uferböschungen sitzen.

Das Anlegen von Dampfschiffen durch spitzes Anfahren gegen die Ufer, auch zum Zwecke des Wendens, ist nicht gestattet.

#### §. 18.

Das Ankern mitten im Fahrwasser oder in einer Flußkrümmung ist verboten.

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

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

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

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

Jedes vor Anker liegende Schiff muß eine Wache an Bord haben.

#### §. 19.

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

#### §. 20.

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

## §. 21.

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

Dampfschiffe dürfen, wenn sie mit dem Heck unmittelbar am Ufer oder an Uferwerken liegen, die Schraube nicht gebrauchen, sofern nicht die eigene Sicherheit eine Vor- oder Rückwärtsbewegung erfordert. Entsteht durch dieses Manöver Schaden, so ist Ersatz zu leisten.

## §. 22.

Jede absichtliche oder fahrlässige Entfernung, Beschädigung oder Verrückung von Schifffahrtszeichen ist strafbar. Nimmt ein Schiffs- oder Floßführer eine Entfernung, Beschädigung oder Verrückung von Schifffahrtszeichen wahr, so hat er davon bei dem nächsten Amte oder dem Stadtmagistrate in Oldenburg oder dem Bezirksbaumeister oder Stromaufseher sofort Anzeige zu machen.

## §. 23.

Fahrzeuge, welche Pulver oder sonstige leicht explodierende Stoffe an Bord haben, müssen am Vortop oder an entsprechender Stelle eine schwarze mit einem weißen P versehene Flagge führen und haben die für den Verkehr mit explosiven und feuergefährlichen Gegenständen geltenden Vorschriften genau zu befolgen.

## §. 24.

In der Nähe von Telegraphen-, Telephon- und Lichtkabeln, deren Lage durch Warnungstafeln bezeichnet ist, dürfen Fahrzeuge weder Anker werfen noch mit schleppendem Anker sich fortbewegen.

Für das Passiren der Brücken gelten die dieserhalb erlassenen besonderen Vorschriften.

## II. Besondere Bestimmungen für den Schiffsverkehr auf der Flußstrecke zwischen Oldenburg und Sprump.

### §. 25.

Die Führer aller Fahrzeuge mit Ausnahme der Schleppdampfer, der Dienstfahrzeuge der Reichs- und Staatsbeamten, der Luftfahrzeuge und der offenen Boote haben sich für den Fall, daß sie nach Oldenburg oder Osterburg bestimmt sind und auf dem Flußreviere zwischen den Drielaker Eisenbahnbrücken und den städtischen Hafenanstalten mit Einschluß des Hafens der Osterburger Glashütte, des sog. Eisenbahnhafens und des Hunte-Ems-Kanals aufwärts bis zur Cäcilienbrücke voraussichtlich länger als 24 Stunden liegen werden, alsbald nach der Ankunft bezw. nach Ablauf der 24 Stunden persönlich oder durch einen Vertreter beim Hafenmeister in Oldenburg unter Vorlegung der Schiffspapiere zu melden und den Tiefgang ihres Schiffes anzugeben.

Ebenso haben sich die Führer der vorstehend bezeichneten Schiffe vor der Abfahrt persönlich oder durch einen Vertreter bei dem Hafenmeister abzumelden.

### §. 26.

Das Ankeru auf der Hunte zwischen den Hafenanstalten in Oldenburg und Sprump ist verboten. Schiffe, welche ihre Fahrt unterbrechen, haben ausschließlich einen der Liegeplätze bei den Eisenbahnbrücken in Drielake, beim Donnerschweer Siel oder in Sprump zu benutzen.

### §. 27.

Für Schleppzüge sowie alle Schiffe mit einem größeren Tiefgange als 2 Meter oder einer — mit Einschluß der Deckladung — größeren Breite als 7 Meter gelten außer-

dem die nachstehenden besonderen Vorschriften:

Um zu vermeiden, daß Schleppzüge und Schiffe mit den angegebenen Abmessungen sich begegnen, haben die vorstehend bezeichneten Schiffe an einem der in §. 26 erwähnten Liege- bezw. Ausweichplätze festzumachen, wenn folgende Signale gegeben werden:

1. rothes Signal (rothe Flagge bei Tage, rothe Laterne bei Dunkelheit) an den Signalmasten bei Sprump und den Drielaker Eisenbahnbrücken.

Dasselbe bedeutet, daß das Fahrwasser nicht frei ist, und daß die in Betracht kommenden Schiffe von Drielake bezw. Sprump nicht abfahren dürfen.

2. Glockensignal in der Nähe des Donnerschweer Siels.

So lange dasselbe tönt, müssen die in Frage kommenden Schiffe auf dem dortigen Liegeplätze festmachen, bis entgegenkommende Schiffe passirt sind.

Wird keins dieser beiden Signale gegeben, so ist der Strom zwischen Oldenburg und Sprump oder umgekehrt ungehindert zu befahren.

#### §. 28.

Alle von unten her bei den Eisenbahnbrücken in Drielake ankommenden Fahrzeuge, welche diese Brücken passiren müssen, um ihren Bestimmungsort zu erreichen, ihre Reise aber nicht sogleich fortsetzen können, haben den Liegeplatz am linken (nördlichen) Ufer aufzusuchen.

Alle abwärts bestimmten Fahrzeuge dagegen, welche nach Passiren der Eisenbahnbrücken ihre Reise nicht sogleich fortsetzen, sowie solche Fahrzeuge, welche von unten kommen und ihre Rückfahrt antreten, ohne die Brücken passirt zu haben, müssen am rechten (südlichen) Ufer unterhalb der Eisenbahnbrücken anlegen.

Oberhalb der Eisenbahnbrücken dürfen aufkommende

Schiffe nicht liegen bleiben, sondern haben unverzüglich ihre Reise fortzusetzen, niedergehende Schiffe, welche auf die Deffnung der Eisenbahnbrücken warten, müssen vor den Brücken am linken (nördlichen) Ufer anlegen.

§. 29.

Die zwischen Oldenburg und Sprump eingerichteten Schiffsliegeplätze dürfen für Lösch- und Ladewecke ohne Genehmigung des Staatsministeriums, Departement des Innern, nicht benutzt werden.

Die Benutzung des am linken (nördlichen) Ufer unterhalb der Eisenbahnbrücken befindlichen Liegeplatzes ist der Regel nach und die Liegezeit der Schiffe am linken Ufer oberhalb der Eisenbahnbrücken unbedingt auf die durch das Deffnen der Brücken bedingte Wartezeit zu beschränken.

Wenn zu beiden Seiten der Brücken Schiffe auf das Durchlassen durch die Brücken warten, haben in der Regel Schleppzüge und Dampfer sowie andere Schiffe mit 3 Meter Tiefgang und darüber den Vorrang, im Uebrigen gehen die abwärts bestimmten Fahrzeuge vor.

§. 30.

Auf den Liegeplätzen sind zum Festlegen der Schiffe ausschließlich die dazu bestimmten Landfesten zu benutzen. Das Festmachen an den Sturmpfählen sowie das Auswerfen von Ankern sowohl im Wasser als auch an Land ist nur im äußersten Nothfalle gestattet.

§. 31.

Auf den Liegeplätzen dürfen zwei oder mehrere Fahrzeuge nur neben einander liegen, wenn sie zusammen nicht mehr als 10 Meter Breite einnehmen. Sämmtliche Fahrzeuge müssen an beiden Enden ausreichend befestigt werden.

## §. 32.

Die Schiffsführer haben sich beim Anlegen und beim Verlassen der Liegeplätze nach den Anweisungen der Brücken- oder Platzwärter und der Stromaufsichtsbeamten zu richten.

III. Vorschriften zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe sowie über die Führung von Lichtern u. s. w.

## §. 33.

Bezüglich der Lichterführung der Fahrzeuge, der Schallsignale bei Nebel, des Ausweichens der Schiffe u. s. w. gelten die Bestimmungen der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897 und der demnächst etwa diese Vorschriften abändernden oder ergänzenden Verordnungen mit nachstehenden besonderen Bestimmungen:

1. kleine und flachgehende Fahrzeuge sollen, wenn sie großen, anscheinend tiefgehenden Fahrzeugen begegnen, sich möglichst dicht am Ufer halten, um diesen, soweit angängig, die Mitte des Fahrwassers frei zu lassen;
2. kein Fahrzeug darf ein anderes ohne Noth am Vorbeifahren hindern, vielmehr muß jedes vorfahrende Schiff dem ihm folgenden schnelleren Fahrzeuge auf ein gegebenes Zeichen: Zuruf, vier kurze Töne mit der Dampfpfeife, oder Schläge an die Schiffsglocke — soweit das Fahrwasser, sein Tiefgang und die besonderen Umstände dieses gestatten, nach der den Verhältnissen entsprechenden Seite ausweichen;
3. dreihundert Meter vor Schiffsliegeplätzen, Brücken, Baggern und Fähren darf ein Ueberholen nicht mehr erfolgen;

4. Baggerprähme, welche in Fahrt sind oder geschleppt werden, haben nur ein helles weißes Licht zu führen;
5. Dampfbagger haben nicht die für andere Schiffe vorgeschriebenen Lichter, sondern an beiden Enden ein helles weißes Licht zu zeigen. Außerdem müssen sie die für Schiffe passirbare Seite durch ein rothes und ein weißes Licht, ersteres über dem letzteren angebracht, bei Tage aber durch einen rothen Ball bezeichnen;
6. offene Boote, welche in Fahrt sind oder geschleppt werden, sind verpflichtet, ein helles weißes Licht oder Flackerfeuer zu zeigen;
7. vor Anker liegende Flöße über 20 Meter Länge müssen an jedem der beiden Enden ein helles weißes Licht zeigen; bei kürzeren Flößen genügt ein in der Mitte angebrachtes Licht von der angegebenen Beschaffenheit;
8. Floßführer haben bei Nebel und dickem Wetter dieselben Schallsignale zu geben, wie die Führer von Segelfahrzeugen.

### Dritter Abschnitt.

#### Straf- und Schlußbestimmungen.

##### §. 34.

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

##### §. 35.

Zuwiderhandlungen gegen die obigen Vorschriften werden, wenn nicht nach anderen Bestimmungen eine höhere

2\*

Strafe verwirkt ist, auf Grund des §. 366 Ziffer 10 des Strafgesetzbuchs mit Geldstrafe bis zu 60 *M.* oder mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft.

§. 36.

Diese Bekanntmachung tritt am 15. Juni ds. Jrs. in Kraft.

Die Bekanntmachungen des Staatsministeriums vom 13. November 1858 und vom 8. April 1895, betreffend polizeiliche Vorschriften für die Schifffahrt und Flößerei auf der Hunte, werden von dem angegebenen Zeitpunkte an aufgehoben.

Oldenburg, den 17. April 1899.

Staatsministerium,  
Departement des Innern.

Jansen.

Mußenbecher.

**Anlage.****Formular eines Dienstbuches.**

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p style="text-align: center;">S. 1.</p> <p style="text-align: center;"><b>Dienstbuch.</b><br/>für den<br/>(Schiffsmann, Schiffsjungen.)</p> <p>Ausgefertigt zu.....den.....1.....<br/>(L. S.)<br/>(Unterschrift der ausfertigenden Behörde.)</p> <p>NB. Das Dienstbuch enthält<br/>..... Seiten.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <p style="text-align: center;">S. 2.</p>                                                                                        |
| <p style="text-align: center;">S. 3.</p> <p style="text-align: center;"><b>Bezeichnung des Inhabers.</b></p> <p>Vor- und Zuname:<br/>Geburtsort:<br/>Wohnort:<br/>Jahr und Tag der Geburt:<br/>Haare:<br/>Augen:<br/>Besondere Kennzeichen:<br/>Eigenhändige Unterschrift des Inhabers.<br/>(Vor- und Zunahme.)<br/>Unterzeichnet in Gegenwart und<br/>attestirt von dem Beamten.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <p style="text-align: center;">S. 4 u. 5.</p> <p>Abdruck des §. 5 der vorstehenden<br/>polizeilichen Vorschriften.</p>          |
| <p style="text-align: center;">S. 6.</p> <p style="text-align: center;"><b>Zeugniß.</b></p> <p>Name des Schiffseigenthümers oder<br/>Schiffsführers (Floßführers) und des<br/>von ihm geführten Schiffes:<br/>Angabe, unter welchem Datum und<br/>von welcher Behörde ihm das Pa-<br/>tent ertheilt ist.<br/>Tag des Dienstantritts:<br/>Inhaber dient:<br/>als.....<br/>auf die Zeit von.....<br/>gegen einen Lohn von.....<br/>Tag der Dienstbeendigung:<br/>Angabe des Entlassungsgrundes:<br/>Eigenhändig mit vollem Namen zu<br/>unterschreibendes Zeugniß des<br/>Schiffseigenthümers oder Schiffs-<br/>führers (Floßführers) über Be-<br/>tragen und Tüchtigkeit des Schiffsmannes.</p> | <p style="text-align: center;">S. 7.</p> <p>N<sup>o</sup>.....</p> <p style="text-align: right;">Zeugniß N<sup>o</sup>.....</p> |

Formular eines ...

|                                      |                               |
|--------------------------------------|-------------------------------|
| <p>1. Name des ...</p> <p>2. ...</p> | <p>3. ...</p> <p>4. ...</p>   |
| <p>5. ...</p> <p>6. ...</p>          | <p>7. ...</p> <p>8. ...</p>   |
| <p>9. ...</p> <p>10. ...</p>         | <p>11. ...</p> <p>12. ...</p> |



**Bekanntmachung des Staatsministeriums**  
vom 15. April 1899,  
betreffend  
**Regelung des Schiffsverkehrs durch die Huntebrücken**  
**unterhalb Oldenburg.**

Auf Grund des Artikels 9 §. 6 des Gesetzes vom 5. December 1868, betreffend die Organisation des Staatsministeriums u., werden im Höchsten Auftrage zum Zwecke der Regelung des Schiffsverkehrs durch die Huntebrücken unterhalb Oldenburg die nachstehenden Vorschriften erlassen:

§. 1.

Die Durchlaßöffnungen der Eisenbahnbrücken bei Drielake und der Chausseebrücke bei Huntebrück sind in der Regel geschlossen. Das Öffnen dieser Brücken erfolgt durch die Brückenwärter auf ein von den Schiffen gegebenes Signal (§. 4), bei den Eisenbahnbrücken jedoch nur insoweit, als es der Eisenbahnbetrieb gestattet.

Die Eisenbahnbrücke beim Dhrt oberhalb Elsfleth bleibt für den Schiffsverkehr in der Regel geöffnet, sofern nicht ihre Schließung für den Eisenbahnverkehr erforderlich ist.

Diejenigen Tag- und Nachtzeiten, während welcher eine Öffnung der Eisenbahnbrücken bei Drielake unter keinen Umständen stattfinden kann, sowie die regelmäßigen Schlußzeiten der Eisenbahnbrücke beim Dhrt sind von der

Eisenbahn-Verwaltung bei jedem Fahrplanwechsel bekannt zu machen, doch bleibt es vorbehalten, diese Schlußzeiten bei Zugverspätungen und bei Einlegung von Bedarfszügen auszu dehnen.

Druckeremplare dieser Bekanntmachungen der Eisenbahn-Verwaltung werden von den Hafenmeistern in Oldenburg, Elsfleth, Brake und Nordenham unentgeltlich an die beteiligten Kreise verabsolgt.

### §. 2.

Dampfschiffe, auf welchen die Rauchfänge und etwaige Masten, andere Schiffe, auf denen die Masten zum Niederlegen eingerichtet sind, dürfen bei geeignetem Wasserstande unter dem geschlossenen Durchlaß oder unter den festen Brückentheilen der Chausseebrücke in Huntebrück und der Eisenbahnbrücke beim Dhr durchfahren, wenn die Rauchfänge und Masten niedergelegt sind. Nicht derartig eingerichtete Schiffe müssen stets den Durchlaß bei geöffneter Brücke passiren.

### §. 3.

Den Schiffern wird der geschlossene Stand der Drehbrücken dadurch angezeigt, daß am Signalmast neben der Brücke bei Tage ein schwarzer Korbball, bei Dunkelheit zwei rothe Laternen in einem Meter Entfernung senkrecht über einander aufgezogen werden.

Sind die Brücken geöffnet, so wird bei Tage der Ball heruntergelassen, bei Dunkelheit werden am Mast zwei weiße Laternen senkrecht über einander mit 1 Meter Zwischenraum gezeigt.

Die Drehöffnungen der Brücken selbst werden an jeder Seite der Durchfahrt durch eine weiße Laterne erleuchtet.

### §. 4.

Schiffe, welche die Brücken passiren wollen, haben dieses, sobald die betreffende Brücke in Sicht kommt, bei

Tage durch Hisfen einer rothen Flagge am Hauptmast oder durch Zeigen derselben an sonst gut sichtbarer Stelle, bei Dunkelheit, Nebel oder unsichtigem Wetter, Segelschiffe durch Hornsignale, Dampfer durch Signale mit der Dampfpfeife — in beiden Fällen durch zwei lang gezogene Töne — kund zu geben.

Nach erwirkter Deffnung der Brücke hat der Brückenwärter bei Tage den Korbball herunter zu ziehen und bei Dunkelheit zwei weiße Laternen senkrecht in einem Meter Entfernung über einander am Signalmast zu zeigen (§. 3 Absatz 2). Bei Dunkelheit, Nebel oder unsichtigem Wetter hat er außerdem die geschehene Brücken-Deffnung durch einen lang gezogenen Ton mit dem Nebelhorn anzuzeigen.

Stehen dem Deffnen einer Brücke Hindernisse entgegen, so wird dieses den Schiffern dadurch angezeigt, daß die den geschlossenen Stand der Brücke anzeigenden Signale (§. 3 Absatz 1) stehen bleiben. Bei Dunkelheit, Nebel oder unsichtigem Wetter hat der Brückenwärter außerdem zweimal 3 kurze Töne mit dem Nebelhorne zu geben. Die Schiffe haben alsdann vor der Eisenbahnbrücke beim Dhrt und vor der Chausséebrücke in Huntebrück in mindestens 100 m Entfernung von den Brücken vor Anker zu gehen, vor den Eisenbahnbrücken in Drielake aber an den dort am linken (nördlichen) Ufer befindlichen Liegeplätzen festzumachen, bis sie das Signal für die Durchfahrt erhalten. Ein Festmachen der Schiffe an den Leitwerken der Brücken ist nicht gestattet. In Zweifelsfällen sind die Signale von den Schiffern und den Brückenwärttern zu wiederholen.

#### §. 5.

Bei Tage und ruhigem Wetter können Segelschiffe bis 200 cbm Brutto-Raumgehalt, Dampfer bis zu 400 cbm Brutto-Raumgehalt und kleinere Schleppzüge, deren ganze

Länge nicht mehr als 90 Meter beträgt, nach angemessener Verminderung ihrer Fahrgeschwindigkeit die Brückenöffnungen unter Segel oder Dampf passiren.

Schiffe und Schleppzüge, welche die oben angegebenen Maaße übersteigen, und bei unruhigem Wetter, Dunkelheit oder Nebel auch alle übrigen Fahrzeuge haben, wenn sie eine Brücke passiren wollen und sich mit dem Strome derselben nähern, vor den an den Brücken befindlichen Leitwerken zu stoppen und sich durch die Brücke treiben zu lassen. Fahren sie gegen den Strom, so haben sie ihre Geschwindigkeit vor der Brücke angemessen zu mäßigen.

Bei der Durchfahrt durch die Brücken sind die Segel, soweit erforderlich, einzuziehen, auch haben die Schiffsführer allen Anordnungen der dienstthuenden Brückenwärter Folge zu leisten.

Für vorsätzliche oder fahrlässige Beschädigungen der Brücken und Leitwerke sind Schiffer und Rheder verantwortlich.

#### §. 6.

Kommen mehrere Schiffe gleichzeitig vor einer Brücke an, so bestimmt der Brückenwärter die Reihenfolge, in welcher sie die Brücke zu passiren haben. Wenn zu beiden Seiten einer Brücke Schiffe auf das Durchfahren warten, haben in der Regel Dampfer und Schleppzüge sowie Fahrzeuge mit 3 m Tiefgang und darüber den Vorrang, im übrigen gehen die abwärts bestimmten Fahrzeuge vor.

#### §. 7.

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Vorschriften oder die Anordnungen der dienstthuenden Wärter werden, wenn nicht nach anderen Bestimmungen eine höhere Strafe verwirkt ist, auf Grund des §. 366 Ziffer 10 des Straf-

gesetzbuchs mit Geldstrafe bis zu 60 *M.* oder mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft.

§. 8.

Diese Bekanntmachung tritt am 15. Juni d. J. in Kraft. Mit demselben Tage werden aufgehoben:

1. die Ministerial-Bekanntmachungen vom 21. März 1870, 3. April 1873, soweit sie den Schiffsverkehr regeln, vom 24. Februar 1877 und 31. März 1881, betreffend die Benutzung der Chausseebrücke in Huntebrück und des Durchlasses in derselben;
2. die Ministerial-Bekanntmachungen vom 17. Mai 1871 und 16. März 1881, betreffend die Benutzung der Durchlässe in den Eisenbahnbrücken über die Hunte bei Drielsake;
3. die Ministerial-Bekanntmachungen vom 17. März 1873 und 16. März 1881, betreffend das Passiren von Schiffen durch die Eisenbahnbrücke über die Hunte am Dhrt oberhalb Elsfleth.

Oldenburg, den 15. April 1899.

Staatsministerium,

Departement des Innern.      Departement der Finanzen.

Sansen.

Heumann.

Mugenbecher.





Bestimmung des Staatsministeriums  
 vom 29. März 1899  
 Inhalt  
 Organisation der Behörden beim Reichs-  
 und Provinzial-Verwaltungsausschuss

Das Staatsministerium trägt die Aufsicht über die  
 Ausführung der Beschlüsse des Reichs- und Provinzial-  
 Verwaltungsausschusses und der Landesparlamente in  
 dem Maße, als es durch die Beschlüsse des Reichs-  
 und Provinzial-Verwaltungsausschusses und der Landes-  
 parlamente bestimmt ist. Die Behörden des Reichs-  
 und Provinzial-Verwaltungsausschusses sind in  
 dem Maße, als es durch die Beschlüsse des Reichs-  
 und Provinzial-Verwaltungsausschusses und der Landes-  
 parlamente bestimmt ist, zur Ausführung der  
 Beschlüsse des Reichs- und Provinzial-Verwaltungsausschusses  
 und der Landesparlamente verpflichtet.

1. 1.000 M. bei einer Stelle bis 2000 ein  
 Gehalt.
2. 1.500 M. bei einer Stelle zwischen 201 und 400 ein  
 Gehalt.
3. 2.000 M. bei einer Stelle von 401 bis 600 ein  
 Gehalt.
4. 2.500 M. bei einer Stelle von 601 bis 800 ein  
 Gehalt.

Die Gehälter sind sofort an die Behörden zu  
 bezahlen.  
 Oldenburg den 29. März 1899.  
 Staatsministerium  
 Ministerpräsident des Reichs  
 Hermann



## Lootsen-Taxe.

Auszug aus der Oldenburgischen Flußlootsenordnung  
vom 15. December 1898.

### §. 10.

Das Lootsgeld wird nach Centimetern des Tiefgangs der gelootsten Schiffe berechnet.

Die Lootsgeld-Taxe beträgt bis weiter für jedes Meter Tiefgang:

|                                                                                  | <i>M.</i> | <i>S.</i> |
|----------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|
| 1. von Elsfleth nach Brake oder umgekehrt .                                      | 4         | 70        |
| 2. von Elsfleth nach Oberhammelwarden<br>(Huntemündung) oder umgekehrt . . . . . | 2         | 35        |
| 3. von Elsfleth nach Bremerhaven oder umgekehrt:                                 |           |           |
| a) vom 1. April bis 30. September . . . . .                                      | 9         | 50        |
| b) vom 1. October bis 31. März . . . . .                                         | 13        | 50        |
| 4. von Elsfleth nach Bremen oder umgekehrt                                       | 7         | —         |
| 5. von Elsfleth nach Begeßack oder umgekehrt                                     | 5         | 70        |
| 6. von Elsfleth nach Oldenburg oder umgekehrt                                    | 6         | —         |
| 7. von Brake nach Oldenburg oder umgekehrt                                       | 8         | —         |
| 8. von Brake nach Begeßack oder umgekehrt .                                      | 7         | —         |
| 9. von Brake nach Bremen oder umgekehrt .                                        | 9         | —         |

## §. 11.

Außer dem Lootsgelde gebührt den Lootsen, so lange sie an Bord des von ihnen gelooteten Schiffes sind, freie Beköstigung.

## §. 12.

Wenn ein Schiff, für welches ein Lootse bestellt wurde, zur bestimmten Zeit nicht zum Abgange bereit ist, oder wenn die Reise desselben durch widrigen Wind oder sonstige höhere Gewalt verzögert oder zeitweilig unterbrochen wird, ohne daß der Lootse die Ursache der Verzögerung oder Unterbrechung ist, so ist ein Liegegeld zu entrichten, das in der Zeit vom 1. April bis 30. September 3 *M.* und in der Zeit vom 1. October bis 31. März 5 *M.* für den halben Tag, d. h. für jede begonnenen 12 Stunden, beträgt. Dasselbe gilt, wenn der Lootse nach Beendigung der Reise auf den Wunsch des Schiffers oder in Folge Anordnung der Polizeibehörde oder unter dem Einfluß höherer Gewalt auf dem Schiffe verbleibt.

## §. 13.

Die Schiffe haften für die schuldigen Lootsengebühren. Die Gebühren können im Verwaltungswege beigetrieben werden.

