

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Rheinschiffahrts-Polizei-Ordnung**

**Zentralkommission für die Rheinschiffahrt**

**Mannheim, 1897**

Vorschriften bezüglich der Fahrt unter besonderen Verhältnissen. [§§  
15-25]

[urn:nbn:de:bsz:31-246647](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-246647)

lich Gefahr droht, so darf der Führer des Dampfschiffes nicht mit größerer Kraft, als zum Fortkommen und zur sicheren Steuerung erforderlich ist, fahren und hat nöthigenfalls die Maschine still zu stellen, wenn dies ohne Gefahr für das Dampfschiff und die angehängten Schiffe geschehen kann.

3) In der Nähe fahrender, tief geladener Fahrzeuge von einer Tragfähigkeit von 1000 Centner (50 Tonnen) oder mehr müssen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang jederzeit mit verminderter Kraft fahren. Die am Tau oder an der Kette ohne Anwendung der Schraube fahrenden Dampfschiffe unterliegen dieser Verpflichtung nicht.

### Vorschriften bezüglich der Fahrt unter besonderen Verhältnissen.

#### 1) Pflichten der Führer von Fahren in Bezug auf den Schiffs- und Floßverkehr.

##### § 15.

Die Führer von Fahren haben außer den in den besonderen Fahrordnungen enthaltenen Vorschriften Nachstehendes zu beachten:

1) Die Führer von Gierfahren und von allen Fahren, welche sich an einer quer durch den Rhein gelegten Leitung bewegen, müssen den in Fahrt begriffenen Schiffen und Flößen das von diesen eingehaltene Fahrwasser frei halten oder frei machen; dabei sind mindestens die in § 4 Ziffer 2 vorgeschriebenen Abstände einzuhalten.

2) Die Führer der in Ziffer 1 erwähnten Fahren müssen den Schiffen und Flößen, welche von Stellen ober- oder unterhalb dieser Fahren abfahren (ablegen), den Weg frei machen, sofern hierzu:

a. seitens eines durch eigene Triebkraft bewegten Schiffes mit oder ohne Anhang durch die in § 7 Ziffer 1 erwähnten Zeichen,

b. seitens eines sonstigen Schiffes oder eines Floßes durch Zuruf mit dem Sprachrohr,

aufgefordert wird.

3) Bei Nacht müssen die Fahrzeuge der in Ziffer 1 erwähnten Fahren, wenn sie nicht in Fahrt sind, an der ihnen durch die zuständige Behörde angewiesenen Liegestelle und, wenn ihnen eine solche nicht angewiesen ist, jedenfalls derart liegen, daß das Fahrwasser frei bleibt.

Dann ausnahmsweise einer Fähre die Liegestelle nur im Fahrwasser angewiesen werden, so muß bei Annäherung von Fahrzeugen die Fähre abgelegt und das Fahrwasser frei gemacht werden; der hierzu von dem sich annähernden Fahrzeuge gemäß § 16 Ziffer 3 gegebenen Aufforderung ist schleunigst nachzukommen.

4) Bei Nacht müssen die Fahrzeuge der in Ziffer 1 erwähnten Fahren an einer mindestens 6 Meter über Wasser hohen Stelle mit einer Laterne mit grünem Licht und 1 Meter senkrecht unter dieser mit einer zweiten Laterne mit weißem Licht versehen sein. Bei Gierfahren ist der oberste Buchtnachen und, wenn statt Buchtnachen Döpper benutzt werden, der oberste über Wasser befindliche Döpper mit einer Laterne mit weißem Licht zu versehen, welche sich bei Buchtnachen mindestens 3 Meter hoch über Wasser befinden muß. Diese Laternen sind die ganze Nacht hindurch hellleuchtend zu erhalten.

5) Für die freifahrenden nicht unter Ziffer 1 fallenden Querfahren sind hinsichtlich der Laternenführung die Bestimmungen in der vorstehenden Ziffer 4, hinsichtlich des Verhältnisses zu den Schiffen und Flößen die für die Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft, und, sofern die Fähre durch eigene Triebkraft bewegt wird, die für die Dampfschiffe geltenden Vorschriften maßgebend, insbesondere auch § 4 Ziffer 2 dieser Polizeiverordnung.

## 2) Pflichten der Schiffs- und Floßführer in Bezug auf Fahren.

### § 16.

Die Führer von Schiffen und Flößen haben außer den in den besonderen Fahrordnungen enthaltenen Vorschriften Nachstehendes zu beachten:

1) Längs der Gierfahren und aller Fahren, welche sich an einer quer durch den Rhein gelegten Leitung bewegen, müssen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang ihre Kraft soweit vermindern, daß gefährliche Schwantungen der Fährschiffe vermieden werden.

2) Bei Nacht muß der Dampfschiffsführer die Absicht, längs einer der in Ziffer 1 erwähnten Fahren fahren zu wollen, mittelst eines Böllerschusses zu erkennen geben.

3) Wenn der Führer eines Fahrzeugs veranlaßt ist, bei Nacht an einer Stelle durchzufahren, wo das Schiff einer

der in Ziffer 1 erwähnten Fähren im Fahrwasser liegt, so hat er das Fährschiff rechtzeitig durch erkennbare Zeichen, welche bei Dampfschiffen in Glockenschlägen, bei anderen Fahrzeugen in Zuruf mittelst des Sprachrohrs bestehen, zum Freimachen des Fahrwegs aufzufordern und bis zur Freimachung der Durchfahrt den Lauf zu mäßigen oder zu hemmen.

### 3) Durchfahrt durch Brücken.

#### a. Feste Brücken.

##### § 17.

1) Sind bei Tage an einer festen Brücke eine oder mehrere Durchfahröffnungen durch eine in der Mitte angebrachte roth und weiße Flagge bezeichnet, so dürfen nur diese Oeffnungen von Schiffen und Flößen zur Durchfahrt benützt werden.

2) Bei Nacht darf an einer festen Brücke nur durch diejenigen Oeffnungen gefahren werden, welche auf der dem sich annähernden Fahrzeuge zugekehrten Seite in der Mitte durch eine Laterne mit rothem Licht oder dort, wo nach Umständen eine genauere Kennzeichnung als angemessen erscheint, durch zwei Laternen übereinander, die untere mit rothem und die obere mit grünem Licht, bezeichnet sind.

Die Laternen der für die Thalfahrt bestimmten Oeffnungen dürfen nur nach der Bergseite, der für die Bergfahrt bestimmten Oeffnungen nur nach der Thalseite sichtbar sein.

#### b. Schiffbrücken.

##### § 18.

1) Durch Schiffbrücken dürfen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang nicht mit größerer Kraft fahren, als zu ihrer sicheren Steuerung und zu ihrer Fortbewegung nothwendig ist. Die am Tau oder an der Kette ohne Anwendung der Schraube fahrenden Dampfschiffe unterliegen dieser Verpflichtung nicht.

2) Bei Nacht muß der Dampfschiffsführer die Absicht, durch eine Schiffbrücke fahren zu wollen, mittelst eines Böllerschusses zu erkennen geben und, bis die Signallaternen auf der Schiffbrücke aufgezo gen sind, vor derselben warten.

Läßt die zuständige Behörde von der Absicht des Dampfschiffsführers, durch die Schiffbrücke fahren zu wollen, an der Brücke mittelst elektrischer Signalvorrichtung Meldung

machen, so ist das für diesen Fall durch die zuständige Behörde besonders vorgeschriebene Annäherungssignal an Stelle des Böllerschusses zu verwenden.

3) Die Durchfahrt durch eine Schiffbrücke darf erst erfolgen, wenn zum Zeichen, daß die Zoche ausgefahren sind und die Durchfahrt gestattet ist, jede der beiden Seiten der Brückenöffnung bei Tage durch eine roth und weiße Flagge, bei Nacht, dem sich annähernden Fahrzeuge sichtbar, durch zwei Laternen mit rothem Licht, die eine über der anderen, bezeichnet ist.

Rückwärts dürfen die Laternen nicht sichtbar sein.

4) Außerdem haben die Schiffs- und Floßführer folgende von der Schiffbrücke aus abgegebene Signale zu beachten:

a. das Signal, wodurch das sich annähernde Schiff oder Floß benachrichtigt wird, daß eingetretener Hindernisse halber die Brücke nicht geöffnet werden kann. Dasselbe besteht bei Tag in einer blau und weißen Flagge, bei Nacht in zwei Laternen mit grünem Licht, die eine über der anderen;

b. auf dem Rhein unterhalb Kehl-Sträßburg das Vorseignal, wodurch die sich annähernden Schiffe und Flöße schon auf größere Entfernung davon benachrichtigt werden, daß sie durch die Brücke fahren können. Dasselbe besteht für die Thalfahrt bei Tage in einer rothen Flagge, bei Nacht in einer Laterne mit rothem Licht, für die Bergfahrt bei Tage in einer weißen Flagge, bei Nacht in zwei Laternen mit rothem Licht, die eine über der anderen.

5) Die für die Signale an Schiffbrücken verwendeten Flaggen müssen so groß sein, daß sie auf die Entfernung, für die sie bestimmt sind, noch deutlich erkannt werden können. Die Breite (Länge) der Flaggen muß der Höhe mindestens gleich sein und darf die Höhe nicht um mehr als die Hälfte überschreiten.

Bei zweifarbigen Flaggen muß die Theilung wagrecht und die untere Hälfte weiß, die obere roth bezw. blau sein.

Die Flaggen müssen an schräg oder wagrecht angebrachten Stöcken oder Leinen geführt werden oder theilweise in einem Rahmen ausgespannt sein.

#### 4) Fahren der Schiffe und Flöße über Telegraphen- oder andere Kabel.

##### § 19.

Beim Durchfahren aller durch entsprechende Zeichen kenntlich gemachten Stellen, an welchen Telegraphen- oder andere Kabel in das Strombett eingelegt sind, ist das Werfen und Schleppen von Ankern untersagt.

#### 5) Anhalten der Dampfschiffe zur Personenbeförderung.

##### § 20.

1) Will ein Personen-Dampfschiff an eine Landungsbrücke anfahren, so ist vorher mit der Glocke zu läuten. Will dasselbe an einer Rachenstation anhalten, so ist das Zeichen bei Tage durch Aufhissen einer weißen Flagge von mindestens 50 Centimeter Höhe und 75 Centimeter Breite (Länge), bei Nacht durch Aufhissen einer Laterne mit weißem Licht auf halbem Mast zu geben. Der Rachenführer, welcher an das Dampfschiff anfahren will, hat bei Tage eine gleiche Flagge, bei Nacht ein weißes Licht zu zeigen.

2) Bei Annäherung eines Rachens muß die Maschine des Dampfschiffes so zeitig still gestellt und bei der Abfahrt desselben so spät wieder in Gang gesetzt werden, daß der Rachen keine gefährlichen Schwankungen erleidet.

Der Rachenführer muß mit seinem Rachen zeitig herauskommen, in gestreckt paralleler Richtung mit der Fahrt des Dampfschiffes halten und darf nicht eher an dasselbe heranzufahren, als bis die Maschine still gestellt ist.

3) Die eingestiegenen Personen haben sich auf die Aufforderung des Rachenführers sogleich niederzusetzen.

4) Der Rachen muß von zwei starken, schiffskundigen und als nüchtern bekannnten Männern geführt werden, in gutem Zustand, vollständig ausgerüstet und mit der Bezeichnung seiner größten zulässigen Einsenkung versehen sein.

5) Die Ortsbehörde hat darauf zu halten, daß den vorstehend unter Ziffer 4 gedachten Erfordernissen stets genügt werde, nach Umständen sogleich Abhilfe anzuordnen und der Dampfschiffahrts-Verwaltung Mittheilung davon zu machen.

6) Keine anderen, als die dazu bestimmten Rachenführer dürfen Personen oder Güter zu einem Dampfschiff bringen oder von demselben abholen.

7) Kommen zwei in entgegengesetzter Richtung fahrende Dampfschiffe gleichzeitig an einem Landungsplatz an, so darf der Führer des zu Berg fahrenden Dampfschiffes das Thal-schiff in seiner Wendung nicht stören, und muß diesem den Vorrang lassen.

Wollen zwei in gleicher Richtung fahrende Dampfschiffe an demselben Landungsplatz anlegen, so hat das erste den Vorrang und darf durch das andere in seiner Anfahrt nicht gehindert werden.

### 6) Verhalten während desfahrens bei Nacht und bei Nebel.

#### § 21.

1) Jedes mit eigener Triebkraft fahrende Schiff ohne Anhang hat bei Nacht zu führen:

- a. an oder vor dem vorderen Mast oder in Ermangelung eines Mastes am Ramin oder an einer Stange in einer Höhe von nicht weniger als 6 Meter über dem Schiffsrumpf oder, falls das Schiff über 6 Meter breit ist, in einer Höhe von nicht weniger als der Breite des Schiffes über dem Schiffsrumpf eine Laterne, welche ein gleichmäßiges und ununterbrochenes helles weißes Licht entweder über den ganzen Horizont oder mindestens über einen Bogen des Horizonts von 20 Compassstrichen wirft, welche sich auf je 10 Striche zu beiden Seiten des Fahrzeuges vertheilen, so daß ihr Schein von der Richtung der Mittellinie des Schiffes nach vorn gerechnet, noch bis auf 2 Striche nach hinten über die Querlinie hinausfällt und eine solche Lichtstärke besitzt, daß es bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 4 Kilometer weit sichtbar ist;
- b. an der Steuerbordsseite (rechts) eine Laterne, welche ein gleichmäßiges und ununterbrochenes grünes Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Compassstrichen wirft und zwar von der Richtung der Mittellinie des Schiffes nach vorn gerechnet bis auf 2 Striche nach hinten über die Querlinie hinaus;
- c. an der Backbordsseite (links) eine Laterne, welche ein gleichmäßiges und ununterbrochenes rothes Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Compassstrichen wirft und zwar von der Richtung der Mittellinie des Schiffes nach vorn gerechnet bis auf 2 Striche nach hinten über die Querlinie hinaus.

Die vorstehend unter b. und c. genannten grünen und rothen Seitenlichter müssen bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 2 Kilometer weit sichtbar sein. Auch müssen sie binnenbords dergestalt abgeblendet sein, daß das grüne Licht nicht von der Backbordseite her und das rothe Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden kann.

2) Jedes durch eigene Triebkraft bewegte Schiff mit Anhang hat bei Nacht außer den vorstehend unter Ziffer 1 genannten Lichtern noch ein zweites weißes Licht von gleicher Einrichtung und Beschaffenheit, sowie an gleicher Stelle wie das vorstehend unter Ziffer 1 lit. a. genannte und zwar 0,8 Meter bis 1 Meter senkrecht über oder unter demselben zu führen.

Werden mehrere Schiffe dieser Art gleichzeitig zum Schleppen eines Zugs verwendet, so hat jedes Schlepfschiff die im vorstehenden Absatz vorgeschriebenen Lichter zu führen.

3) Am Tau oder an der Kette fahrende Dampfschiffe mit oder ohne Anhang haben bei Nacht am Masttop oder oben am Kamine drei übereinander angebrachte rothe Lichter zu führen.

4) Jedem Dampfschiff mit oder ohne Anhang ist es erlaubt, bei Nacht ein nach rückwärts sichtbares weißes Signallicht am Heck zu führen. Dasselbe muß dergestalt geblendet sein, daß es von vorn und von seitwärts nicht gesehen werden kann.

5) Jedes Fahrzeug von 300 Centner (15 Tonnen) oder mehr Tragfähigkeit, welches bei Nacht ohne eigene Triebkraft in Fahrt ist, einerlei ob es segelt oder treibt, gerudert, geschleppt oder sonstwie fortbewegt wird, hat ein weißes Licht vorn oben am Mast oder mindestens 3 Meter hoch über seinem Rumpf an einer Stange zu führen. Dieses Licht muß auf Fahrzeugen, welche geschleppt werden oder segeln, bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 2 Kilometer weit sichtbar sein.

Die ohne eigene Triebkraft auf sich zu Thal fahrenden Schiffe von 1000 Centner (50 Tonnen) oder mehr Tragfähigkeit müssen bei Nacht außerdem noch ein weißes Licht unter dem Bugspriet führen.

Fahrzeuge unter 300 Centner (15 Tonnen) Tragfähigkeit, auch Nachen, welche bei Nacht ohne eigene Triebkraft fahren, haben ein weißes Licht dergestalt anzubringen, daß es von allen Seiten deutlich sichtbar ist.

6) Schleppzüge dürfen bei Nacht nur bei Mond- oder Sternenhelle fahren. Verdunkelt sich der Himmel während der Fahrt, so müssen die Fahrzeuge sofort an der nächsten geeigneten Stelle beilegeget werden.

7) Die Anwendung electricischer Bogenlichter und Scheinwerfer während der Fahrt sowie jedes electricischen Lichtes in den Laternen am Masttop ist untersagt.

8) Bei nebligem Wetter müssen die durch eigene Triebkraft bewegten Schiffe mit oder ohne Anhang mit verminderter Geschwindigkeit fahren und deren Führer ununterbrochen die Glocke läuten lassen; auf Schiffen, die ohne eigene Triebkraft auf sich fahren, muß unausgesetzt durch das Sprachrohr gerufen werden.

Wird der Nebel so dicht, daß keines der beiden Ufer mehr gesehen werden kann, so müssen alle auf der Fahrt befindlichen Schiffe an der nächsten geeigneten Stelle beilegen. Ausgenommen hiervon sind die durch eigene Triebkraft bewegten Quersfähren.

9) Flöße, auch geschleppte, dürfen ihren Landungsplatz nicht früher als eine Stunde vor Sonnenaufgang verlassen. Sie dürfen ihre Fahrt nicht länger als eine Stunde nach Sonnenuntergang fortsetzen, es sei denn, daß sie durch nicht vorherzusehende Umstände verhindert wurden, den Landungsplatz vor Ablauf dieser Zeit zu erreichen.

Jedenfalls haben sie nach eingetretener Dunkelheit an der Fahrwasserseite zwei weiße Lichter, welche mindestens 2 Meter und höchstens 4 Meter Abstand von einander haben, vorn und zwei eben solche hinten auf dem Floß mindestens 4 Meter hoch neben einander aufzustellen.

Bei Nebel, Schneegestöber, Sturm, Treibeis und Eisgang dürfen Flöße nicht fahren. Werden sie während der Fahrt davon betroffen, so müssen sie an der nächsten erreichbaren Landungsstelle beilegen.

## 7) Verhalten bei hohem Wasserstand.

### § 22.

1) Auf der Stromstrecke oberhalb Maxau ist bei einem Wasserstand von mehr als 5,50 Meter über dem Nullpunkt des Straßburger Pegels die Fahrt mit Dampfschiffen untersagt.

2) Auf den Stromstrecken unterhalb Maxau sind für die Fahrt der Dampfschiffe von einem der nachbezeichneten Landungsplätze bis zu dem nächsten, nämlich Maxau, Speyer, Ludwigshafen, Mannheim, Mainz, Biebrich, Bingen, Coblenz, Köln, Düsseldorf, Ruhrort, Wesel, Emmerich, Rijnwegen, Tiel, Bommel, Arnheim und Breeswijk unter Berücksichtigung der daselbst angebrachten Marken I, II und III (vgl. Ziffer 4) bei höheren Wasserständen die folgende Beschränkungen maßgebend:

- a. Bei einem Wasserstand, welcher die Marke I erreicht oder übersteigt, müssen die Dampfschiffe mit oder ohne Anhang zu Thal in der Mitte des Stromes, zu Berg in einer Entfernung von wenigstens 80 Meter vom gewöhnlichen Uferstrand fahren. Wird bei der Fahrt oder beim Landen eine größere Annäherung an das Ufer nöthig, so müssen sie mit verminderter Kraft fahren.

Diesen Vorschriften sind die am Tau oder an der Kette ohne Anwendung der Schraube fahrenden Dampfschiffe nicht unterworfen.

- b. Bei einem Wasserstand, welcher die Marke II erreicht oder übersteigt, dürfen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang zur Nachtzeit überhaupt nicht, bei Tag aber, soweit sie nicht am Tau oder an der Kette ohne Anwendung der Schraube fahren, nur in der Mitte des Stromes und, wenn sie zu Thal gehen, nicht mit größerer Kraft fahren, als zur sicheren Steuerung des Schiffes nöthig ist. Die zum Verkehr nothwendige Annäherung an die einzelnen Stationen, sowie das Anlegen an denselben ist ihnen unter Anwendung verminderter Kraft gestattet.
- c. Bei einem Wasserstand, welcher die Marke III erreicht oder übersteigt, dürfen, den Fall des Uebersegens von einem Ufer zum andern ausgenommen, Dampfschiffe nicht fahren.

3) Auf den Stromstrecken unterhalb Bommel und unterhalb Breeswijk treten für die Fahrt der Dampfschiffe bei höheren Wasserständen die oben erwähnten Beschränkungen ein, wenn die Marke III zu Bommel und die Marken I, II und III zu Breeswijk erreicht sind.

4) Die festgesetzten Pegelhöhen der Marken I, II und III sind am Pegel zu:

	I	II	III	
Mayau . . . . .	6,00 m	6,75 m	7,50 m	
Speyer . . . . .	6,30 "	7,10 "	7,90 "	
Ludwigshafen . . . . .	6,70 "	7,60 "	8,50 "	
Mannheim . . . . .	6,70 "	7,60 "	8,50 "	
Mainz . . . . .	2,75 "	3,50 "	4,75 "	
Biebrich . . . . .	3,55 "	4,30 "	5,55 "	
Bingen . . . . .	3,20 "	4,00 "	5,30 "	
Coblenz . . . . .	5,00 "	6,25 "	7,20 "	
Cöln . . . . .	5,50 "	6,90 "	7,80 "	
Düsseldorf . . . . .	5,10 "	6,70 "	7,50 "	
Ruhrort . . . . .	5,30 "	6,90 "	7,60 "	
Emmerich . . . . .	5,00 "	6,30 "	6,70 "	
Rijnwegen . . . . .	11,14 "	12,14 "	12,74 "	} über dem revidirten Amsterdamer Pegel.
Tiel . . . . .	— "	— "	8,67 "	
Bommel . . . . .	— "	— "	6,38 "	
Arnhem . . . . .	10,67 "	11,67 "	12,47 "	
Breeswijf . . . . .	4,13 "	4,81 "	5,28 "	

5) Flüsse dürfen nicht abfahren, wenn der Wasserstand des Rheins an dem der Landungsstelle zunächst gelegenen Pegel bei steigendem Wasser bereits die nachstehend bezeichnete Höhe erreicht hat und bei fallendem Wasser noch nicht bis zu der nachstehend bezeichneten Höhe gesunken ist; nämlich am

Pegel zu:	Wasser	
	bei steigendem	bei fallendem
Hünningen . . . . .	3,9 m	4,2 m
Breisach (linkes Ufer) . . . . .	3,4 "	3,7 "
Schönan . . . . .	3,8 "	4,1 "
Gerstheim . . . . .	3,7 "	4,0 "
Strasbourg . . . . .	4,5 "	4,8 "
Selz . . . . .	4,8 "	5,1 "
Mayau-Maximiliansau . . . . .	5,3 "	5,6 "
Speyer . . . . .	5,5 "	5,8 "
Mannheim-Ludwigshafen . . . . .	5,5 "	5,8 "
Mainz . . . . .	3,0 "	3,2 "
Mildesheim . . . . .	3,6 "	3,9 "
Coblenz . . . . .	4,1 "	4,4 "
Cöln . . . . .	4,7 "	5,0 "
Düsseldorf . . . . .	4,4 "	4,7 "
Ruhrort . . . . .	4,6 "	5,1 "
Wesel . . . . .	4,1 "	4,7 "
Emmerich . . . . .	4,4 "	5,0 "
Rijnwegen . . . . .	10,64 "	11,14 "
Arnhem . . . . .	10,17 "	10,67 "

} über dem revidirten Amsterdamer Pegel.

Ist an einem der vorstehend genannten Plätze ein Wasserstand eingetreten, bei welchem die Abfahrt der Flöße nicht gestattet sein würde, so müssen die an diesem Platz anlangenden Flöße an der nächsten geeigneten Landungsstelle beilegen.

### 8) Verhalten in Fällen des Festfahrens oder Versinkens.

#### § 23.

1) Ist ein Schiff oder ein Floß im Strom festgefahren oder gesunken, so hat dessen Führer an einer stromaufwärts gelegenen, mindestens eine Stunde entfernten geeigneten Stelle am Rhein, und, falls innerhalb dieser Entfernung ein schiffbarer Nebenfluß in denselben einmündet, auch an dem letzteren eine Wahrschau aufzustellen, welche anderen Schiffs- und Floßführern zuruft, daß und wo ein Schiff oder Floß festgefahren oder gesunken ist.

Diese Wahrschau muß daselbst so lange verweilen, bis sie benachrichtigt ist, daß jenes Schiff oder Floß wieder flott geworden oder daß auf die unter Ziffer 4 erwähnte Anzeige hin eine öffentliche Bekanntmachung erfolgt ist.

2) An den Stellen, wo ein Schiff oder Floß festgefahren oder gesunken ist, sollen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang in der Bergfahrt nicht mit größerer Kraft fahren, als zur sicheren Steuerung und zur Fortbewegung nöthig ist. In der Thalfahrt müssen sie so lange als möglich mit stillgestellter Maschine durchtreiben.

3) Jeder Führer eines festgefahrenen oder gesunkenen Schiffes oder Floßes hat dessen Liegestelle bei Nacht durch zwei senkrecht übereinander in einem Abstand von nicht weniger als 0,5 Meter und von nicht mehr als 1 Meter hängende Laternen, die obere mit rothem, die untere mit weißem Licht zu bezeichnen und dafür zu sorgen, daß die Lichter während der Nacht, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, hellleuchtend erhalten werden. Die Laternen müssen hinreichend hoch und so hängen, daß das Licht von allen Seiten deutlich sichtbar ist.

Auf ganz unter Wasser gesunkene Schiffe oder Flöße muß von dem Führer ein Rachen oder eine schwimmende Bafe mit den zwei vorerwähnten in gleicher Weise aufzuhängenden Laternen gelegt und erhalten werden.

Befindet sich die Liegestelle eines ganz unter Wasser gesunkenen Schiffes oder Floßes seitlich von dem angebrachten Nachen, so ist an derjenigen Seite, an welcher das Fahrwasser nicht frei ist, eine zweite Laterne mit rothem Licht von der nämlichen Lichtstärke wie die erste zu führen.

Das seitliche Anbringen des Nachens ist nur dann gestattet, wenn der Wasserstand das Anbringen über dem gesunkenen Schiff oder Floß nicht zuläßt.

Bei Tag treten an die Stelle der vorgeschriebenen Laternen:

oberhalb der Spiß'schen Fähre weiße Flaggen, mindestens 0,50 m hoch und 0,75 m lang,  
unterhalb der Spiß'schen Fähre schwarze Kugeln von mindestens 0,50 m Durchmesser..

4) Der Führer ist ferner verpflichtet, dem nächsten Ortsvorsteher sofort Anzeige zu machen, daß und wo ein Schiff oder Floß festgefahren oder gesunken ist. In Folge dieser Anzeige oder der sonst erlangten Kenntniß hat die Ortspolizeibehörde das entstandene Schiffahrtshinderniß, sofern dies noch nicht geschehen, in der unter Ziffer 3 vorgeschriebenen Weise auf Kosten des Führers bezeichnen (vermalen) zu lassen.

5) Die Beseitigung von Schiffen, Flößen und anderen Gegenständen, welche gesunken, gestrandet oder auf den Grund gerathen sind, kann durch die zuständige Behörde, wenn solche nach deren Ansicht die Schiffahrt hindern oder gefährden, unbeschadet des Anspruchs auf Ersatz der ihr hierdurch erwachsenden Kosten, veranlaßt werden.

Die Beseitigung erfolgt, wenn solche nach Ansicht der zuständigen Behörde keinen Aufschub leidet oder wenn die Betheiligten sie verweigern oder nicht anzutreffen sind, ohne Weiteres. In anderen Fällen wird den Betheiligten eine angemessene Frist gesetzt; erfolgt innerhalb derselben die Beseitigung nicht oder nicht vollständig, so wird sie staatsseitig herbeigeführt. Die nach Landesrecht den betreffenden Behörden zukommenden weitergehenden Befugnisse werden durch vorstehende Bestimmungen nicht berührt.

6) Die Bestimmungen unter Ziffer 1 bis 5 finden gleichmäßig Anwendung, wenn auf dem Strom vorhandene Anlagen, Bade-Anstalten, Mühlen und dergleichen gesunken sind. Die den Führern der Schiffe und Flöße auferlegten Verpflichtungen liegen auch den Besitzern solcher Anlagen ob.

9) Besondere Vorschriften für die Dampfschleppschiffahrt zwischen Cöln und Mannheim bei niedrigem Wasserstand.

§ 24.

Die Ausübung der Dampfschleppschiffahrt bei Nacht ist:

- a. zwischen Cöln und St. Goar, sobald der Wasserstand am Cölnner Pegel 1,30 Meter oder darunter,
- b. zwischen St. Goar und Mainz, sobald der Wasserstand am Mainzer Pegel 1 Meter oder darunter,
- c. zwischen Mainz und Mannheim, sobald der Wasserstand am Mainzer Pegel 0,70 Meter oder darunter beträgt

gänzlich untersagt.

10) Besondere Vorschriften in Betreff des Schleppens auf der Stromstrecke zwischen Bingen und St. Goar.

§ 25.

1) Auf der Stromstrecke zwischen Bingen und St. Goar darf ein Schiff nicht an den Radkasten eines Dampfschiffes genommen werden. Ausgenommen sind nur solche Fälle, in welchen beschädigte Fahrzeuge auf andere Weise nicht fortzuschaffen sind.

2) Auf dieser Stromstrecke dürfen einem zu Berg fahrenden Dampfschiff nicht mehr als drei, in einer Linie zu haltende Schiffe, einem zu Thal fahrenden nicht mehr als vier Schiffe je zwei und zwei neben einander gekuppelt, angehängt werden.

Vorschriften bezüglich des Stillliegens.

§ 26.

1) Wenn Schiffe, Flöße, Baggermaschinen oder ähnliche Apparate außerhalb der Häfen halten oder vor Anker gehen, so müssen sie gehörig befestigt und jederzeit so gelegt werden, daß einerseits der Fahrweg für die durchgehende Schiffahrt offen bleibt, und andererseits die Gefahr, durch den Wellenschlag gegen das Ufer gestoßen oder sonst beschädigt zu werden, ausgeschlossen wird. Auf den Flößen muß überdies bei Tag und bei Nacht hinreichende Wachmannschaft vorhanden sein; ebenso auf Schiffen, Baggermaschinen und ähnlichen Apparaten dann, wenn sie ausnahmsweise im