Sammlung der Gesetze und sonstigen Vorschriften bezüglich der Rheinschiffahrt in den Rheinuferstaaten Baden, Bayern, Elsass-Lothringen, Hessen, Niederland und Preussen nach dem Stande am Schluss des ...

Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Frankfurt a. M., 1889

VII. Nachtrag zu Art. 22 der revidirten Rheinschifffahrts-Akte

VII. Nachtrag

zu

Art. 22 der revidirten Rheinschifffahrts-Akte.

Vdg. d. Gr. Bad. Ministeriums des Innern v. 24. December 1888, die Untersuchung der Rheinschiffe betr.

G.- u. Vdg.-Bl. f. d. Gr. Bad. 1889 No. I. S. 24.

Zum Vollzug des Artikels 22 der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, die Schiffsatteste betreffend, wird verordnet, was folgt:

Die diesseitige Verordnung vom 2. September 1882 (Gesetzes- und Verordnungsblatt No. XXVII)*) erhält nachstehende Zusätze:

§ 12a.

1. In den Schiffsattesten veraichter Schiffe ist neben der durch die Aichung ermittelten grössten Tragfähigkeit auch das Datum und die Nummer des darüber ausgefertigten Aichscheines, sowie der Sitz der Behörde, welche diesen ertheilt hat, zu vermerken.

2. Wird ein veraichtes Schiff auf Grund der Bestimmungen in den Absätzen 4 und 5 des Artikels 22 der revidirten Rheinschifffahrtsakte untersucht und ergibt sich dabei, dass seine Tragfähigkeit in Folge baulicher Veränderung eine andere geworden ist, so wird dieselbe, wenn nicht der Eigenthümer oder Führer es vorzieht, das Schiff neu veraichen zu lassen, in das Schiffsattest nur nach Abschätzung eingetragen und darüber besonderer Vermerk im Schiffsattest gemacht. Zugleich sind (§§ 16, 21 der Aichordnung) die Aichmerkmale (Skala u. s.w.) unkenntlich zu machen oder zu entfernen.

Der alte Aichschein ist, wenn erhältlich, zurückzuziehen und der Behörde, welche denselben s. Z. ausstellte, mit Ungiltigkeitserklärung versehen zuzustellen.

3. Die Akten und Untersuchungsprotokolle über die Schiffsuntersuchungen sind nach Massgabe der vorstehenden Zusatzbestimmungen und der von Behörden anderer Uferstaaten eingehenden Nachrichten über erste oder spätere Aichung, oder Tragfähigkeitsabschätzung zu vervollständigen und zu berichtigen.

4. Der Vorstand der Untersuchungscommission hat von allen Tragfähigkeitsabschätzungen, späterer Berichtigung derselben und dergleichen den besonders bekannt zu gebenden Behörden der übrigen Uferstaaten Nachricht zugehen zu lassen.

§ 17a.

Für die Nachuntersuchung, Vervollständigung und Eintragung von, durch die Untersuchungscommission in Heilbronn für den Neckar aus-

*) Siehe Seite 96 dieser Sammlung.

gestellten Schiffsattesten wegen Zulassung zur Fahrt auf dem Rhein, sowie von, in Niederland ausgestellten Schiffsattesten für deutsche Schiffe (Artikel I, Ziffer 5 der Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flösserei auf dem Rhein) werden nur drei Fünftel der Ansätze des Gebührentarifs (§ 17) berechnet, und hat hierbei ausser dem Vorstand nur das schifffahrtskundige Mitglied der Commission mitzuwirken.

Vdg. d. Gr. Bad. Ministeriums d. Innern v. 24. December 1888,

die Aichung der Rheinschiffe betr.

G.- u. Vdg.-Bl. f. d. Gr. Bad. 1889 No. I. S. 1 ff.

Zum Vollzuge des Satzes 5 C. des Schlussprotokolls zur revidirten Rheinschifffahrtsakte wird unter Aufhebung der Verordnung des ehemaligen Grossherzoglichen Handelsministeriums vom 22. October 1869 (Gesetzes- und Verordnungsblatt No. XXIX) *) mit Wirksamkeit vom 1. Januar k. J. ab, verordnet, was folgt:

§ 1.

Die Aichung eines Rheinschiffes geschieht nur auf Verlangen des Schiffers.

Zur Ausführung derselben ist das in Mannheim eingerichtete „Aichamt“ berufen. Dasselbe besteht aus einem vereideten Schiffsmesser und einem Beamten der Grossherzoglichen Rheinbauinspection, welcher als Vorsteher den Geschäftsgang zu leiten und die Aichberechnungen zu prüfen hat.

Das Aichamt ist der oberen Aufsicht des Grossherzoglichen Ministeriums des Innern unterstellt.

§ 2.

Bei der Schiffsaiche wird das Metermaass ausschliesslich angewendet; die Ausdehnungen nach Länge, Breite und Höhe werden daher in Meter, Decimeter und Centimeter und bei Berechnungen des Raumes in Kubikmeter und Kubikdecimeter ausgedrückt.

§ 3.

Der zu vermessende Raum eines Fahrzeuges ist derjenige, welcher zwischen der Linie der grössten zulässigen Einsenkung und der Linie der Einsenkung im Zustande der Leere des Fahrzeuges liegt.

Die Tragfähigkeit des Schiffes ist gleich dem Gewichte des verdrängten Wassers nach Abzug seiner Einsenkung im leeren Zustande.

§ 4.

Die Vermessung des Schiffes kann von innen oder von aussen geschehen.

Geschieht sie von innen, dann muss die Dicke der Schiffswände in Zugang gebracht werden. Denn weil bei der stufenweisen Einsenkung des Schiffes die Wände desselben zum Verdrängen des Wassers mit beitragen, so muss auch bei der Vermessung von innen die jedesmal auszumittelnde Dicke der beiderseitigen Borde mit in Anschlag gebracht werden.

---

*) Siehe Seite 108 ff. dieser Sammlung.

§ 5.

Die Vermessung beginnt damit, dass die Linie der leeren Einsenkung, einschliesslich des nicht zu beseitigenden Bodenwassers, nachdem das Schiff in eine waagrechte und völlig ruhige Lage gebracht worden, bei Schiffen unter 35 Meter Achsenlänge an zwei, bei Schiffen von 35 Meter Achsenlänge und mehr an drei Stellen auf den äusseren Flächen der Seitenborde bezeichnet wird.

§ 6.

Soll die Messung im Innern des Schiffes ausgeführt werden, so ist die äussere Linie der leeren Einsenkung im Innern des Schiffes gehörig zu vermerken, alsdann wird der zu vermessende Raum, welcher als ein unregelmässiger Körper zu betrachten ist, in drei Haupttheile:

1. in die vordere Heeb,
2. „ „ Schiffslade,
3. „ „ hintere Heeb

abgetheilt; jeder dieser Theile enthält nach Verschiedenheit der Bauart eine oder mehrere Unterabtheilungen.

§ 7.

Der Raum der vorderen Heeb wird als eine Zusammensetzung prismatischer Körper angesehen, deren Zahl gleich ist derjenigen der Decimeter, in welche er von der Linie der Einsenkung im Zustand der Leere bis zur Linie der grössten zulässigen Einsenkung eingetheilt ist. Die Grundflächen dieser Körper vergrössern sich mehr oder weniger, je nachdem die Länge der vorderen Heeb vom Boden des Schiffes aufwärts zunimmt.

Der Raum der Schiffslade besteht aus parallelen prismatischen Körpern, deren Zahl gleich ist derjenigen der Decimeter, in welche er von der Linie der Einsenkung im Zustande der Leere bis zur Linie der grössten zulässigen Einsenkung eingetheilt ist. Die Länge eines jeden dieser Körper ist gleich der ganzen Länge der Schiffslade von dem vorderen bis zum hinteren Rangen, die Breite gleich den verschiedenen Weiten des Schiffes, die Höhe gleich einem Decimeter.

Der Raum der hinteren Heeb ist nach Verschiedenheit der Bauart ein mehr oder weniger unregelmässiger Körper, bei dessen Ausmessung ebenso wie bei der vorderen Heeb verfahren wird.

§ 8.

Ein jeder der in § 6 und § 7 erwähnten Schiffstheile muss als ein besonderer Körper vermessen werden. Die ganze Höhe eines jeden dieser Körper wird von der Linie der Einsenkung im Zustand der Leere bis zu jener ler grössten zulässigen Einsenkung in Decimeter eingetheilt und demnächst die Breite und Länge auf jeden Decimeter der Höhe aufgenommen.

§ 9.

Aus der Zusammenstellung und Berechnung der Höhe mit den verschiedenen Breiten und Längen eines der gesagten drei Schiffstheile erhält man den kubischen Inhalt der verschiedenen Prismaten desse ben und dieser kubische Inhalt der drei Schiffstheile zusammen gibt den Kubikinhalt des ganzen vermessenen Raumes.

§ 10.

Da das Gewicht der Ladung jedesmal dem Gewicht des Wassers gleich ist, welches durch den eingesenkten Schiffsraum aus seiner Stelle verdrängt wird, das Gewicht eines Kubikmeters Wasser aber zu 20 Zentner angenommen ist, so ist hiernach der durch die Vermessung des Schiffsraumes nach Anleitung des § 9 gefundene Kubikinhalt in Zentnern zu berechnen.

§ 11.

Bei der Vermessung werden folgende Werkzeuge gebraucht:

1. eine 10 Meter lange Setzwaage (Setzlatte),
2. „ 5 „ „ „ „
3. ein Skalamass zur Eintheilung der Höhe in Decimeter und zur Anschlagung der äusseren Ladungshöhe,
4. ein Senkel,
5. eine kleine Setzwaage (Wasserwaage),
6. eine 5 Meter lange Auszugslatte,
7. „ 2 „ „ „
8. „ 5 „ „ Messlatte,
9. „ 2 „ „ „
10. ein Messband oder eine Messkette von 10 Metter Länge.

§ 12.

Demjenigen, welcher die Aichung nachsucht, liegt ob, das zu aichende Schiff an diejenige Stelle des Stromes oder Hafens zu bringen, welche das Schiffsaichamt als geeignet bezeichnet hat, und alle auf die Lage der Fahrzeuge während der Vermessung Bezug habende Anordnungen des Aichamts genau zu befolgen.

§ 13.

Die Grenze der Einsenkung, bis zu welcher ein Schiff beladen werden darf, wird von der Schiffsuntersuchungscommission bestimmt und hat sich das Aichamt darnach zu richten. Jedes Fahrzeug darf nur eine Ladungshöhe sowohl für die Berg- als Thalfahrt erhalten und in keinem Fall darf es vom Schiffseigner abhängen, bis zu welcher Einsenkungstiefe er sein Schiff geaicht haben will.

§ 14.

Das Aichamt hat das auf dem Schiffsboden befindliche, ihn belastende Wasser zu untersuchen und dasselbe in Fahrzeugen von 1000 bis 2000 Zentnern Ladungsfähigkeit bis auf $3^1/_2$ Centimeter, in Fahrzeugen von 2000 bis 4000 Zentnern Ladungsfähigkeit auf 5 Centimeter und in Fahrzeugen von einer grösseren Ladungsfähigkeit bis auf 7 Centimeter am Mast auspumpen zu lassen und den Stand des Bodenwassers auf dem Aichschein nach Centimetern genau zu bemerken.

§ 15.

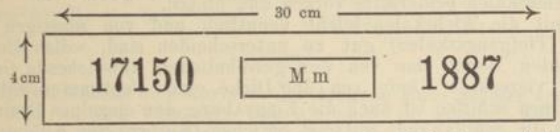
Unmittelbar nach dieser Untersuchung muss das Aichamt die Einsenkung des Fahrzeuges im Zustand der Leere durch Einschlagung von 5 Centimeter langen und 2 Centimeter breiten Aichklammern bezeichnen, auf welchen die Linie der leeren Einsenkung durch einen waagrechten Strich (Kerbe) einzumeiseln ist.

§ 16.

In die beiderseits des Schiffes zur Bezeichnung der grössten zulässigen Einsenkungstiefe von der Schiffsuntersuchungscommission angebrachten hinteren eisernen Klammern von 30 Centimeter Länge und 4 Centimeter Höhe sind nach erfolgter Aichberechnung mittelst Stempeln von 2—2½ Centimeter hohen lateinischen Buchstaben, bezw. arabischen Zahlen einzuhauen:

nach vornen innerhalb eines Rechtecks der Anfangs- und der Endbuchstabe (ersterer in grosser, letzterer in kleiner Schrift) des Sitzes des Aichamts [M m], daneben die Jahreszahl der Aichung und

nach hinten die durch die Aichung ermittelte Zentnerzahl der Tragfähigkeit



Wenn mit dieser Tragfähigkeitsangabe diejenige auf den beiderseitigen vorderen Einsenkungsklammern eines bereits früher untersuchten, aber bezüglich der Tragfähigkeit nur abgeschätzten Schiffes nicht übereinstimmt, so ist die letztere durch Meiselschläge unkenntlich zu machen.

Wird die Tragfähigkeit eines bisher veraichten Schiffes später nur abgeschätzt, so sind die Aichmerkmale (Skalen u. s. w.) durch die Schiffsuntersuchungscommission unkenntlich zu machen oder zu entfernen. Hierüber wird das Aichamt von der betreffenden Schiffsuntersuchungscommission benachrichtigt.

§ 17.

Die Vermessungsergebnisse und Aichberechnung der bei dem Aichamte vermessenen Fahrzeuge wird von demselben in ein Formular nach anliegendem Schema A eingetragen. Die Formulare sind mit fortlaufenden Nummern nach der Zeitfolge geordnet, wie alle auf die Aichanstalt Bezug habenden Papiere bei dem Aichamt aufzubewahren.

§ 18.

Das vollständige Ergebniss der Aiche von Decimeter zu Decimeter ist in den Aichschein nach dem beiliegenden Muster B aufzunehmen und die Berechnung über die Ladungsfähigkeit aufzustellen. Dieser Aichschein ist von dem Schiffsmesser und dem Vorsteher des Aichamtes zu vollziehen und dem Schiffer zur Aufbewahrung zu übergeben.

§ 19.

Gleich nach beendigter Vermessung und ehe das Schiff beladen wird, muss der Schiffer an seinem Fahrzeuge und zwar an einem in die Augen fallenden Orte Name, Nummer und Heimathsort mit Farbe in Buchstaben und Zahlen von 15 Centimeter Höhe deutlich anschreiben lassen; Wahl des Schiffsnamens etc. bleibt dem Schiffer zwar überlassen, jedoch hat das Aichamt Sorge zu tragen, dass die Aufschrift richtig geschrieben werde.

§ 20.

Um Verwechslungen verschiedener mit gleichen Namen und Nummern bezeichneter Fahrzeuge zu vermeiden, soll beim Aichamt eine mit Eins anfangende fortlaufende Nummerreihe ohne Unterschied, zu welcher Stromabtheilung des Rheins oder zu welchem Nebenflusse das geaichte Schiff gehört, angewendet und den Aichpapieren beigesetzt werden.

§ 21.

Die Aichskalen müssen an drei verschiedenen Stellen auf jeder Seite des Schiffs, nämlich: vorn, nächst dem Mast und dem Rangen, in der Mitte und hinten am Ruff und zwar, wenn immer thunlich, unter den Einsenkungsklammern oder sonst in unmittelbarer Nähe derselben angebracht werden. Nur bei Schiffen unter 35 Meter Achsenlänge genügen Aichskalen beiderseits vornen und hinten.

Damit die Aichskalen leicht kenntlich und von sonstigen Masszeichen (Tiefgangsskalen) gut zu unterscheiden sind, sollen die dazu gebrauchten Nägel eine von der gewöhnlichen abweichende Gestalt, nämlich viereckige Köpfe von der Dicke eines Centimeters erhalten. Bei eisernen Schiffen ist auch die Eingrabung der einzelnen Decimeterhöhen in die Schiffswände mittelst Strichen (Kerben) von 6 Centimeter Länge gestattet, welchen die betreffende Decimeterzahl in 6 Centimeter hohen arabischen Zahlen beizuschreiben ist.

Nägel, Striche (Kerben) und Zahlen sind von den Schiffern stets deutlich sichtbar zu erhalten mit heller Farbe (weiss oder gelb) auf dunklem Grund, oder mit schwarzer Farbe auf hellem Grunde.[1]

§ 22.

Die Kosten des Aichverfahrens bestehen:

1. in dem Ersatz der wirklichen Auslagen für Anschaffung und Befestigung der Klammern und Nägel, Eingraben von Decimeterstrichen u. s. w.;
2. in den Gebühren der Mitglieder des Aichamts.

An Gebühren sind für die Aichung zu entrichten von einem Fahrzeuge

von	50	bis	200	Zentner		2,40	Mk.
„	201	„	400	„		3,20	„
„	401	„	800	„		4,80	„
„	801	„	1200	„		7,20	„
„	1201	„	1600	„		12,00	„
„	1601	„	2000	„		14,40	„
„	2001	„	2500	„		16,80	„
„	2501	„	3000	„		19,20	„
„	3001	„	4000	„		24,00	„
„	4001	„	5000	„		28,80	„
„	5001	„	7000	„		33,60	„
„	7001	„	10000	„	und mehr	40,00	„

Die für das Aichen der Schiffe eingehenden Gebühren werden zunächst zur Bestreitung der Kosten für Messgehilfen und Instandhaltung der Messgeräthe verwendet; vom Rest erhalten nach Jahresschluss der Schiffsvermesser zwei Dritttheile, der Vorstand des Aichamts ein Dritttheil.

Bei Anbringung bezw. Einreichung des Gesuches um Aichung eines Schiffes hat der Antragsteller den Betrag der voraussichtlichen Kosten auf Anweisung des Vorstandes des Aichamts bei dem Grossherzoglichen Hauptzollamte Mannheim zu hinterlegen.

Der Vorstand des Aichamtes stellt alsbald nach beendigter Vermessung und Aichberechnung das Kostenverzeichniss auf und theilt dasselbe mit den Belegen über die entstandenen Auslagen nebst dem Aichscheine dem Grossherzoglichen Hauptzollamt mit. Letzteres veranlasst den Rückersatz der Auslagen an die Forderungsberechtigten und vereinnahmt die Gebühren und zieht den gegen die hinterlegte Summe sich etwa ergebenden Mehrbetrag des Kostenverzeichnisses von dem Schiffseigenthümer oder Schiffsführer gegen Verabfolgung des Aichscheins ein, bezw. vergütet einen etwaigen Minderbetrag zurück.

Die Ausfolgung des Aichscheins kann bis nach erfolgter Entrichtung der Kosten des Verfahrens verweigert werden.

§ 23.

Schiffer, welche eine Revision der Aichung ihres Schiffes verlangen, haben sich an den Vorsteher des Aichamts zu wenden, welcher die Prüfung der Aiche veranlasst. Ergibt sich bei derselben, dass die erste Aichung nicht über 1 pCt. von der geprüften abweicht, so ist die alte Aiche als richtig anzuerkennen und beizubehalten; im andern Falle müssen die Aichklammern erneuert und neue Aichscheine ausgestellt werden.

Im ersten Fall zahlt der Schiffer die Hälfte der Gebühren, im anderen Falle den vollen Betrag der Gebühren und der Auslagen.

§ 24.

Wird in Folge von Umbauten oder Ausbesserungen eine Aichrevision beantragt und ergibt sich dabei, dass keine Berichtigung der Aichskalen nothwendig ist, sondern nur eine Berichtigung der Einsenkungstiefe im leeren Zustand des Schiffes, so werden auch dafür nur die halben Sätze der in § 22 genannten Gebühren entrichtet.

§ 25.

Auf Antrag des Schiffers, und wenn dieser zur Uebernahme der Reisekosten und Diäten erbötig ist, können die Aichbeamten, sofern das laufende Geschäft an der Aichstation nicht darunter leidet, auch ausserhalb des Amtssitzes die Aichung vornehmen. An Diäten hat der Vorstand die verordnungsmässigen Beträge und der Schiffsmesser 6 Mk. täglich zu beziehen; die Reisekosten und die Kosten für die Mitnahme der Geräthe sind nach den wirklichen Auslagen besonders zu vergüten.

§ 26.

Bei dem Aichamt ist ein Tagebuch nach beiliegendem Muster C zu führen, in welches die Operationen des Aichamtes eingetragen werden.

Dieses Tagebuch ist für jedes Schiff bezüglich einer zweiten oder weiteren Aichung, Ungiltigkeitserklärung des Aichscheins, Abschätzung der Tragfähigkeit u. s. w. nach Massgabe der von andern Aichämtern, oder den Schiffsuntersuchungskommissionen zugehenden Mittheilungen zu ergänzen oder zu berichtigen.

§ 27.

Bei der zweiten und jeder späteren Aichung eines Schiffes, sowie wenn ein veraichtes Schiff unter Verzicht auf die Aiche später nur abgeschätzt wird, ist auf die Rückgabe des früheren Aichscheins zu halten. Wird dieser Schein nicht zurückgegeben, so ist er mittels Vermerk in dem neuen Aichschein und im Schiffsattest für ungiltig zu erklären.

Von jeder ersten oder späteren Ertheilung, sowie von jeder Ungiltigkeitserklärung eines Aichscheins, im Gleichen von jeder ersten oder späteren Abschätzung eines Schiffes auf seine Tragfähigkeit wird den übrigen Uferregierungen oder einer von ihnen zu bezeichnenden Behörde behufs der etwa geeigneten weiteren Bekanntmachung sofort Mittheilung gemacht.

§ 28.

In den Schiffsattesten veraichter Schiffe ist neben der durch die Aichung ermittelten grössten Tragfähigkeit auch das Datum und die Nummer des darüber ausgefertigten Aichscheins, sowie der Sitz der Behörde, welche diesen ertheilt hat, zu vermerken.

Wird ein auf seine Tragfähigkeit nur abgeschätztes Schiff später entweder veraicht oder neu abgeschätzt, oder aber ein schon veraichtes Schiff auf Antrag des Eigenthümers oder Führers entweder neu veraicht oder nur abgeschätzt, so ist das Schiffsattest jedesmal entsprechend zu berichtigen. Im Uebrigen wird nach § 27 verfahren.

§ 29.

Ueber die Ergebnisse der Schiffsaichungen und Tragfähigkeitsabschätzungen, sowie spätere Berichtigung derselben, haben die damit befassten Behörden anderen Behörden, sowie Betheiligten auf Wunsch nähere Auskunft zu geben.

Das Aichamt Mannheim hat die nach § 28 und nach Vorstehendem zu machenden Mittheilungen an die von den Regierungen der Uferstaaten für diesen Zweck bezeichneten Behörden zu richten.

§ 30.

Dem Rheinschifffahrtsinspector hat das Aichamt jährlich ein Verzeichniss über die geaichten Schiffe einzusenden.

§ 31.

Den Aichbeamten ist verboten, irgend eine andere Entschädigung, als die in den §§ 22, 23, 24 und 25 bestimmten, anzunehmen.

Beilage A.

Aichschein Nr. . . . . .

Tagebuch-Seite . . . . .

Vermessungs-Protokoll Nr. . . .

über das { dem / der } . . . . . .

zu . . . . . gehörige { hölzerne / eiserne } { Segelschiff / Güterdampfboot }

genannt . . . . . .

im Verzeichniss der Schiffsuntersuchungs-Kommission zu . . . . . .

unter Nr. . . . . eingetragen.

Vermessungsresultate:

Es betragen die	vornen		mittschiffs		hinten		im Mittel
	rechts	links	rechts	links	rechts	links	
	cm	cm	cm	cm	cm	cm	cm
leere Einsenkungstiefe von Mitte der untern Aichklammern gemessen							
Höhe der Aichskalen, Mitte der untern Aichklammern bis Unterkante der oberen Einsenkungsklammern							
Bordhöhe von der Unterkante der oberen Einsenkungsklammer							
Wassertiefe über dem Schiffsboden							

Anzahl der Längenabtheilungen für die Vermessung:

Ladungshöhe in dcm	Die Länge der Abtheilungen beträgt in Abtheilung I.									
	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.
	cm	cm	cm	cm	cm	cm	cm	cm	cm	cm
1.										
2.										
3.										
4.										
5.										
6.										
7.										
8.										
9.										
etc.										

Ladungshöhe in dem	Die Breiten sind nach vornen bezw. hinten in den Längenabtheilungen										
	nach	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.
		cm	cm	cm	cm	cm	cm	cm	cm	cm	cm
1.	vornen hinten										
2.	vornen hinten										
3.	vornen hinten										
4.											
5.											
6.											
7.											
8.											
9.											
10.											

Hiernach ergeben sich folgende Kubikinhalte bezw. Gewichte (Tragfähigkeiten.)

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
Längen-Abtheilung Nr.	Länge der Abtheilung in cm	Breiten in cm		Mittlere Breite in cm	Inhalt: qdm cbdm oder Kilogramm	Summa: Gewicht in Kilogramm	Längen-Abtheilung Nr.	Länge der Abtheilung in cm	Breiten in cm		Mittlere Breite in cm	Inhalt: qdm cbdm oder Kilogramm	Summa: Gewicht in Kilogramm
1. Decimeterschichte.													
I.													
II.													
III.													
IV.													
V.													
VI.													
VII.													
VIII.													
IX.													
X.													
2. Decimeterschichte. etc.													

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
Längen-Abtheilung Nr.	Länge der Abtheilung in cm	Breiten in cm		Mittlere Breite in cm	Inhalt: qdm cbdm oder Kilogramm	Summa: Gewicht in Kilogramm	Längen-Abtheilung Nr.	Länge der Abtheilung in cm	Breiten in cm		Mittlere Breite in cm	Inhalt: qdm cbdm oder Kilogramm	Summa: Gewicht in Kilogramm
Zusammenstellung.													
					Ztr.	Kgr.							
1.	Dcm.												
2.	"												
3.	"												
4.													
5.													
6.													
7.													
8.													
etc.													
				zus.									

Grösste Tragfähigkeit sonach . . . . . Ztr. . . Kilogr.
(mit Worten.)

Mannheim, den . . . . .

Grossherzogliches Schiffsaichamt.

Der Schiffsvermesser: **Der Vorstand:**

Verzeichniss

der

Ausrüstungs- und Einrichtungsgegenstände sowie der Vorräthe, welche auf dem Schiffe bei der Aichung vorhanden waren.

Anzahl.	Benennung.	Länge.	Ungefähres Gewicht.	
		m	Ztr.	Kilogr.
	I. Ausrüstungsgegenstände:			
	Segelwerk			
	Anker			
	Ketten und Tauwerk			
	Verschiedene Geräthschaften			
	II. Einrichtungsgegenstände:			
	III. Vorräthe:			

Sonstige Bemerkungen.

Höhe der Aichgebühren:

Notiz über frühere Aichungen, Rückgabe des älteren Aichscheins und Ungiltigkeitserklärung desselben:

Beilage B.

Tagebuch-Seite . . . Grossherzogl. Bad. Schiffsaichamt
Vermessungs-Protokoll Nr. . . . Mannheim.

Aichschein Nr. . . .

Das { dem / der } . . . . . .

zu . . . . . gehörige { hölzerne / eiserne } { Segelschiff / Güterdampfboot }

genannt . . . . . .

im Verzeichniss der Schiffsuntersuchungscommission zu . . . . . unter Nr. . . . eingetragen, wurde heute von dem unterzeichneten Aichamt neu vermessen.

Zunächst wurde das vorgelegte Verzeichniss der Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände mit Gewichtsangabe geprüft und nach richtigem Befund zur Vermessung geschritten; deren Ergebniss war folgendes:

1. Nachrichten über etwaige frühere Aichungen:

2. Leere und grösste zulässige Einsenkung, Aichmerkmale, Wassergehalt etc.:

Die in leerem Zustande vorhandene Einsenkungstiefe wurde an jeder Seite des Schiffes an { zwei / drei } Stellen mit eisernen Klammern von 5 cm Länge und 2 cm Breite bezeichnet, nachdem der Wasserstand auf dem Schiffsboden auf . . . cm am Mast ausgepumpt worden war. Der Wasserspiegel halbirt diese Klammern.

Die in beladenem Zustand zulässige grösste Einsenkungstiefe des Schiffes ist von der Schiffsuntersuchungscommission an jeder Seite an { zwei / drei } Stellen über den Aichklammern vorschriftsmässig mittelst eiserner 30 cm langer und 4 cm breiter Klammern bezeichnet worden.

Hiernach betragen:

Die	vornen		mittschiffs		hinten	
	rechts	links	rechts	links	rechts	links
	cm	cm	cm	cm	cm	cm
leere Einsenkungstiefe (von Mitte der unteren Aichklammern gemessen)						
	im Mittel =				cm	
Höhe der Aichskalen (von Mitte der unteren Aichklammern bis Unterkante der oberen Einsenkungsklammern gemessen)						
	im Mittel =				cm	
Bordhöhe über der Unterkante der oberen Einsenkungsklammern . . .						
	im Mittel =				cm	
Wasserstand auf dem Schiffsboden . .						
	im Mittel =				cm	

In die beiderseitigen hinteren oberen Einsenkungsklammern wurde mittelst Stempel eingehauen:

nach vornen innerhalb eines Rechtecks das Zeichen des Aichamts | M m | daneben die Jahreszahl . . . .

und nach hinten die Zentnerzahl der Tragfähigkeit = ...

Die einzelnen Decimeter der Aichskale sind durch eine der Decimeterzahl entsprechende Anzahl { eiserner / messingener } Nägel bezeichnet.

3. Verzeichniss der Ausrüstungs- und Einrichtungsgegenstände sowie der Vorräthe, welche auf dem Schiffe bei der Aichung vorhanden waren:

Anzahl.	Benennung.	Länge.	Ungefähres Gewicht.	
		m	Ztr.	Kilogr.
	I. Ausrüstungsgegenstände:			
	Segelwerk			
	Anker			
	Ketten und Tauwerk			
	Verschiedene Geräthschaften			
	II. Einrichtungsgegenstände:			
	III. Vorräthe:			

4. Die Ladung beträgt:

bei Einsenkung	Ztr.	Kilogr.	Angaben über Berichtigungen bei Aichrevisionen.
des 1. Decimeters			
„ 2. „			
„ 3. „			
„ 4. „			
„ 5. „			
„ 6. „			
„ 7. „			
„ 8. „			
„ 9. „			
„ 10. „			
„ 11. „			
„ 12. „			
„ 13. „			
„ 14. „			
„ 15. „			
„ 16. „			
„ 17. „			
„ 18. „			
„ 19. „			
„ 20. „			

bei voller Einsenkung bis Unterkante der oberen Klammern also
= Zentner Kilogr.
(in Worten.)

5. Sonstige Bemerkungen.

Ausgefertigt auf Grund des Vermessungsprotokolls.

Mannheim, den . . ten . . . . . .

Grossherzogliches Schiffsaichamt.

Der Schiffsvermesser: **Der Vorstand:**

Farb-Siegel.

Aichrevision.

Tagebuch-Seite . . . .

Vermessungsprotokoll Nr. . . . .

Beilage C.

Grossherzogliches Schiffsaichamt Mannheim.

Tagebuch.

Jahrgänge:
1889.
1890.
1891.

Aichschein Nr.	Name des Eigenthümers des Schiffes.	Wohnort des Eigenthümers.	Name des Schiffes.	Datum der Aichung: Jahr		Tragfähigkeit des Schiffes.	
				Tag.	Monat.	Zentner	Kilogr.

Bezahlte Aich-gebühren.		Bemerkungen und Nachträge über		
		Aichrevision.	Zurückziehen des Aichscheines.	spätere Abschätzung der Tragfähigkeit.
Mk.	Pf.			

Bek. d. Gr. Hess. Staatsministeriums v. 26. Januar 1889,

die Untersuchung der Rheinschiffe und Ausstellung der Schiffsatteste betr.

Gr. Hess. Reg.-Bl. 1889, No. 4.

wodurch das Hessische Regulativ vom 7. September 1882 in vorstehendem Betreffe (siehe Seite 142 ff. dieser Sammlung) zu den §§ 12ᵃ und 17ᵃ Zusätze erhalten hat, welche mit den gleichen Paragraphen der oben abgedruckten Badischen Verordnung im Wesentlichen übereinstimmen.

Bek. d. Gr. Hess. Staatsministeriums v. 22. Januar 1889,

die Errichtung eines Grossherzoglichen Schiffs-Aichamts in Mainz betr.

Gr. Hess. Reg.-Bl. 1889, No. 4.

Nachdem die zufolge Vereinbarung der am II. Rhein-Aufsichtsbezirk betheiligten Regierungen d. d. 31. December 1831 zu Mainz für Hessen, das vormalige Herzogthum Nassau und Bayern errichtete gemeinsame Aichanstalt im Einvernehmen mit den Regierungen von Preussen und Bayern aufgehoben worden ist, wird vom 1. Februar 1889 ab daselbst ein mit dem Grossherzoglichen Wasserbauamt Mainz verbundenes Schiffs-Aichamt nach Massgabe des Regulativs vom Heutigen in Wirksamkeit treten.

Regulativ,

die Aichung der Rheinschiffe betr.

Zum Vollzuge des Satzes 5 C. des Schlussprotokolls zur revidirten Rheinschifffahrts-Akte werden unter Aufhebung der seither über das Schiffsaichwesen bestehenden Vorschriften, nämlich

1) der Aichordnung vom 11. August 1818;
2) der Bekanntmachung des Grossherzoglichen Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten vom 27. December 1843 in Betreff einer Abänderung des § 8 der Aichordnung vom 11. August 1818 (Gr. Reg.-Bl. 1844 S. 34);
3) der Instruction des Grossherzoglichen Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten über das beim Aichen der Dampfschiffe einzuhaltende Verfahren vom 9. Juni 1847 (Gr. Reg.-Bl. 1847 S. 167);
4) der Bestimmung unter III der Instruction des Grossherzoglichen Ministeriums des Grossherzoglichen Hauses und des Aeussern zur Ausführung der revidirten Rheinschifffahrts-Akte vom 18. August 1869 (Gr. Reg.-Bl. 1869 S. 773);
5) der Bekanntmachung der Grossherzoglichen Provinzial-Direction Rheinhessen vom 12. Februar 1872

folgende Bestimmungen getroffen:

§ 1.

Die Aichung eines Rheinschiffes geschieht nur auf Verlangen des Schiffers.

Zur Ausführung derselben ist das in Mainz eingerichtete Schiffs-Aichamt berufen. Dasselbe besteht aus dem jeweiligen Vorstande des Grossherzoglichen Wasserbauamts Mainz und einem vereideten Schiffsvermesser.

Das Schiffs-Aichamt ist der oberen Aufsicht des Grossherzoglichen Staatsministeriums unterstellt.

§ 2.

Bei der Schiffsaiche werden die Ausdehnungen nach Länge, Breite und Höhe in Meter, Decimeter und Centimeter und bei Berechnungen des Raumes in Kubikmeter und Kubikdecimeter ausgedrückt.

§ 3.

Gleichlautend mit § 3 der vorstehend abgedruckten Bad. Vdg. vom 24. December 1888 gleichen Betreffs.

§ 4.

Die Vermessung des Schiffes geschieht von aussen.

§ 5. Gleichlautend wie in der Badischen Vdg.

§ 6.

Alsdann wird der zu vermessende Raum, welcher als ein unregelmässiger Körper zu betrachten ist, in drei Haupttheile:

1) in die vordere Heeb,
2) in die Schiffslade und
3) in die hintere Heeb

abgetheilt; jeder dieser Theile enthält nach Verschiedenheit der Bauart eine oder mehrere Unterabtheilungen.

§§ 7, 8, 9 und 10 im Wesentlichen gleichlautend wie in der Bad. Vdg.

§ 11.

Bei der Vermessung werden folgende Werkzeuge gebraucht:

1) eine 8 Meter lange Setzwaage;
2) eine 5 Meter lange Setzwaage;
3) ein Scala-Mass zur Eintheilung der Höhe in Decimeter und zum Anschlagen der äusseren Ladungshöhe;
4) ein Senkel;
5) eine kleine Setzwaage (Wasserwaage);
6) ein Tiefenmass;
7) zwei Messlatten von je 3 bis 4 Meter Länge;
8) drei Messstäbe von je 0,5 bis 1,5 Meter Länge;
9) ein Stahlmessband von 10 Meter Länge.

§§ 12 und 13 gleichlautend wie in der Bad. Vdg.

§ 14.

Falls Wasser im Schiffsboden vorhanden ist, muss dasselbe in einem Fahrzeuge von 1000 bis 2000 Centner Ladungsfähigkeit bis auf 3,5 Centimeter, in einem Fahrzeuge von 2000 bis 4000 Centner Ladungsfähigkeit auf 5 Centimeter, und in einem Fahrzeuge von einer grösseren Ladungsfähigkeit bis auf 7 Centimeter am Mast ausgepumpt und der Stand des Bodenwassers auf dem Aichscheine nach Centimetern genau bemerkt werden.

§ 15.

Unmittelbar nach dieser Untersuchung muss das Schiffs-Aichamt die Einsenkung im Zustande der Leere bei hölzernen Schiffen durch Einschlagung von 5 Centimeter langen und 2 Centimeter breiten Aichklammern bezeichnen, auf welchen die Linie der leeren Einsenkung

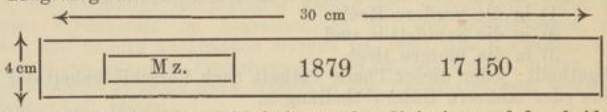
durch einen waagerechten Strich (Kerbe) einzumeisseln ist, bei eisernen Schiffen durch Einmeisseln eines Striches (Kerbe) von 6 Centimeter Länge.

§ 16.

In die beiderseits des Schiffes zur Bezeichnung der grössten zulässigen Einsenkungstiefe von der Schiffsuntersuchungs-Commission angebrachten hinteren eisernen Klammern von 30 Centimeter Länge und 4 Centimeter Höhe sind nach erfolgter Aichberechnung mittelst Stempeln von 2 bis 2,5 Centimeter hohen lateinischen Buchstaben, bezw. arabischen Zahlen einzuhauen:

nach vorn innerhalb eines Rechtecks der Anfangs- und der Endbuchstabe (ersterer in grosser, letzterer in kleiner Schrift) des Sitzes des Schiffs-Aichamts [Mz.], daneben die Jahreszahl der Aichung und

nach hinten die durch die Aichung ermittelte Centnerzahl der Tragfähigkeit



Wenn mit dieser Tragfähigkeitsangabe diejenige auf den beiderseitigen vorderen Einsenkungsklammern eines bereits früher untersuchten, aber bezüglich der Tragfähigkeit nur abgeschätzten Schiffes nicht übereinstimmt, so ist die letztere durch Meisselschläge unkenntlich zu machen.

Wird die Tragfähigkeit eines bisher veraichten Schiffes später nur abgeschätzt, so sind die Aichmerkmale (Skalen u. s. w.) durch die Schiffsuntersuchungs-Commission unkenntlich zu machen oder zu entfernen. Hierüber wird das Schiffs-Aichamt von der betreffenden Schiffsuntersuchungs-Commission benachrichtigt.

§§ 17, 18, 19, 20 und 21 im Wesentlichen gleichlautend wie in der Bad. Vdg.

§ 22.

An Gebühren sind für die Aichung zu entrichten von einem Fahrzeuge

von	50	bis	200	Centner	2,40	Mk.
„	201	„	400	„	3,20	„
„	401	„	800	„	4,80	„
„	801	„	1200	„	7,20	„
„	1201	„	1600	„	12,00	„
„	1601	„	2000	„	14,40	„
„	2001	„	2500	„	16,80	„
„	2501	„	3000	„	19,20	„
„	3001	„	4000	„	24,00	„
„	4001	„	5000	„	28,80	„
„	5001	„	7000	„	33,60	„
„	7001	„	10000	und mehr	40,00	„

Die für das Aichen der Schiffe eingehenden Gebühren werden zunächst zur Bestreitung der Kosten für Messgehilfen und Instandhaltung der Messgeräthe verwendet; in den Rest theilen sich der Vorstand des Schiffs-Aichamts und der Schiffsvermesser zu gleichen Theilen.

§ 23.

Schiffer, welche eine Revision der Aichung ihres Schiffes verlangen, haben sich an den Vorstand des Schiffs-Aichamts zu wenden, welcher die Prüfung der Aiche veranlasst. Ergibt sich bei derselben, dass die erste Aichung nicht über 1 Procent von der geprüften abweicht, so ist die alte Aiche als richtig anzuerkennen und beizubehalten; im andern Falle müssen die Aichklammern erneuert und ein neuer Aichschein ausgestellt werden.

Im ersten Fall zahlt der Schiffer die Hälfte, im andern Falle den vollen Betrag der Gebühren.

§§ 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 und 31 gleichlautend wie in der Bad. Vdg.

§ 32.

Gegenwärtiges Regulativ tritt am 1. Februar 1889 in Kraft.

Beilage.

Tagebuch-Seite . . . Grossherzogl. Hess. Schiffs-Aichamt

Vermessungsverhandlung Nr. . . . Mainz.

Aichschein No. . . . .

Das { dem / der } . . . . . .

zu . . . . . gehörige { hölzerne / eiserne } { Segelschiff / Dampfschiff }

genannt . . . . . .

im Verzeichniss der Schiffsuntersuchungs-Commission zu . . . . . unter Nr. . . . eingetragen, wurde heute von dem unterzeichneten Schiffs-Aichamt neu vermessen.

Zunächst wurde das vorgelegte Verzeichniss der Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände mit Gewichtsangabe geprüft und nach richtigem Befund zur Vermessung geschritten; deren Ergebniss war folgendes:

1. Nachrichten über etwaige frühere Aichungen:

2. Leere und grösste zulässige Einsenkung, Aichmerkmale, Wassergehalt u. s. w.:

Die im leeren Zustande vorhandene Einsenkungstiefe wurde an jeder Seite des Schiffes an { zwei / drei } Stellen mit { eisernen Klammern / eingemeisselten Strichen } bezeichnet, nachdem der Wasserstand auf dem Schiffsboden auf . . . cm. am Mast ausgepumpt worden war. Der Wasserspiegel halbirt diese Klammern, bezw. Striche.

Die im beladenen Zustand zulässige grösste Einsenkungstiefe des Schiffes ist von der Schiffsuntersuchungs-Commission an jeder Seite an { zwei / drei } Stellen über den Aichklammern vorschriftsmässig mittelst eiserner 30 cm langer und 4 cm breiter Klammern bezeichnet worden.

Hiernach betragen:

Die	vorn		mittschiffs		hinten		im
	rechts	links	rechts	links	rechts	links	Mittel
	cm	cm	cm	cm	cm	cm	cm
leere Einsenkungstiefe von Mitte der unteren Aichmarke gemessen							
Höhe der Aichskalen von Mitte der unteren Aichmarke bis Unterkante der oberen Einsenkungsklammern gemessen .							
Bordhöhe über der Unterkante der oberen Einsenkungsklammern .							
Wasserstand im Schiffsboden . .							

In die beiderseitigen hinteren oberen Einsenkungsklammern wurde mittelst Stempel eingehauen: nach vorn innerhalb eines Rechtecks das Zeichen des Aichamts [M z.] daneben die Jahreszahl . . . . . und nach hinten die Centnerzahl der Tragfähigkeit = ...

Die einzelnen Decimeter der Aichskale sind durch eine der Decimeterzahl entsprechende Anzahl eiserner Nägel bezw. Meisselstriche bezeichnet.

3. Verzeichniss der Ausrüstungs- und Einrichtungsgegenstände sowie der Vorräthe, welche auf dem Schiffe bei der Aichung vorhanden waren:

Anzahl.	Benennung.	Ungefähres Gewicht.	
		Centner.	Kilogr.
	I. Ausrüstungsgegenstände:		
	Segelwerk		
	Anker		
	Ketten und Tauwerk		
	Verschiedene Geräthschaften		
	II. Einrichtungsgegenstände:		
	III. Vorräthe:		

4. Die Ladung beträgt:

bei Einsenkung	Centner.	Kilogr.	Angaben über Berichtigungen bei Aichrevisionen.
des 1. Decimeter			
„ 2. „			
„ 3. „			
„ 4. „			
„ 5. „			
„ 6. „			
„ 7. „			
„ 8. „			
„ 9. „			
„ 10. „			
„ 11. „			
„ 12. „			
„ 13. „			
„ 14. „			
„ 15. „			
„ 16. „			
„ 17. „			
„ 18. „			
„ 19. „			
„ 20. „			

bei voller Einsenkung bis Unterkante der oberen Klammern also
= . . . . Centner . . . . Kilogr.
(in Worten)

5. Sonstige Bemerkungen.

Ausgefertigt auf Grund der Vermessungsverhandlung.

Mainz, den . . . ten . . . . . .

Grossherzogliches Schiffs-Aichamt.

Der Vorstand: **Der Schiffsvermesser:**

Farb-Siegel.

Aichrevision.

Tagebuch-Seite . . . .

Vermessungsverhandlung Nr. . . . .

Erlass des K. Preuss. Ministers für Handel und Gewerbe vom 10. November 1888,

die Ausführung der revidirten Rheinschiffahrtsakte betr.

A.-Bl.	f.	d.	Stadt- u.	Landkreis	Frankfurt a. M.	No.	54.	S.	531.
„	d.	K.	Preuss.	Reg. zu	Wiesbaden	„	48,	„	375.
„	„	„	„	„ „	Koblenz	„	63,	„	330.
„	„	„	„	„ „	Köln	„	49,	„	385.
„	„	„	„	„ „	Düsseldorf	„	49,	„	515.

Nachtrag

zu dem Regulative vom 23. März 1870,*) betreffend die Ausführung der revidirten Rheinschiffahrts-Akte.

Zwischen den unterm 10. Juni 1882 abgeänderten § 29 und den § 30 des Regulativs vom 23. März 1870 wird der nachstehende § 29a eingeschoben.

§ 29a.

1. In den Schiffsattesten veraichter Schiffe ist von der Kommission neben der durch die Aichung ermittelten grössten Tragfähigkeit auch das Datum und die Nummer des darüber ausgefertigten Aichscheins sowie der Sitz der Behörde, welche denselben ausgefertigt hat, zu vermerken.
2. Wird ein auf seine Tragfähigkeit abgeschätztes Schiff später neu abgeschätzt, oder aber ein schon veraichtes Schiff auf Antrag des auf die Aiche verzichtenden Eigenthümers oder Führers nur abgeschätzt, so ist das Schiffsattest danach jedesmal entsprechend zu berichtigen. Zugleich sind die Bestimmungen unter 4 und 5 zu beachten.
3. Wird ein veraichtes Schiff auf Grund der Bestimmungen in den Absätzen 4 und 5 des Artikels 22 der revidirten Rheinschiffahrts-Akte untersucht und ergibt sich dabei, dass seine Tragfähigkeit in Folge baulicher Veränderung eine andere geworden ist, so wird die Tragfähigkeit, wenn der Eigenthümer oder Führer darauf verzichtet, das Schiff neu veraichen zu lassen, von der Kommission abgeschätzt und danach in das Schiffsattest eingetragen. Zugleich sind die Bestimmungen unter 4 und 5 zu beachten.
4. Wird die Tragfähigkeit eines veraichten Schiffes später bei Verzicht auf die Aiche nur abgeschätzt (vgl. Ziffer 2 und 3), so hat die abschätzende Kommission die Aichmerkmale (Skale u. s. w.) zu entfernen. Stimmt die Abschätzung mit der Tragfähigkeitsangabe auf den beiden vorderen Einsenkungsklammern nicht überein, so ist diese Angabe zu berichtigen. Zugleich hat die abschätzende Kommission auf die Rückgabe des oder der früheren Aichscheine zu halten und die zurückgegebenen unter Kennzeichnung ihrer Ungültigkeit zu den Akten zu nehmen; Aichscheine, deren Rückgabe nicht erfolgt, sind von der Kommission mittels Vermerks im Schiffsattest für ungültig zu erklären.
5. Von jeder ihrerseits ausgesprochenen Ungültigerklärung eines Aichscheins, sowie von jeder ersten oder späteren Abschätzung der Trag-

*) Siehe Seite 156 dieser Sammlung.

fähigkeit eines Schiffes und deren Ergebnisse hat die Kommission sogleich Anzeige an die Königliche Rheinstrombau-Verwaltung in Koblenz zu erstatten.

Auf Grund dieser und der übrigen aus den anderen Rheinuferstaaten ihr zugehenden Anzeigen wird die Rheinstrombau-Verwaltung bezügliche Mittheilung an die ausserdem betheiligten diesseitigen Schiffsuntersuchungs-Kommissionen und Aichämter gelangen lassen, welche danach ihre Akten und Register zu vervollständigen, bez. zu berichtigen haben.

6. Ueber die Ergebnisse der Tragfähigkeits-Abschätzungen und Schiffsaichungen sowie deren späterer Berichtigung haben die Schiffsuntersuchungs-Kommissionen anderen Behörden sowie Betheiligten auf Wunsch nähere Auskunft zu geben.
7. Die vorstehenden Bestimmungen treten mit dem 1. Januar 1889 in Geltung.

Erlass des K. Preuss. Ministers für Handel und Gewerbe vom 10. November 1888,

die Aichung der Rheinschiffe betreffend.

A.-Bl. f d. Stadt- u. Landkreis Frankfurt a. M.	No. 54,	S. 532.
„ der K. Preuss. Reg. zu Wiesbaden	„ 48,	„ 376.
„ „ „ „ „ „ Koblenz	„ 63,	„ 330.
„ „ „ „ „ „ Köln	„ 49,	„ 385.
„ „ „ „ „ „ Düsseldorf	„ 49,	„ 515.

Nachtrag

zu dem Regulative vom 7. April 1870,*) die Aichung der Rheinschiffe betr.

Zwischen die §§ 21 und 22 des Regulativs vom 7. April 1870 wird der nachstehende § 21 a eingeschoben:

§ 21 a.

1. Anträge auf Veraichung bereits untersuchter Schiffe sind mit dem Schiffsatteste und Anträge auf Aichrevision oder Wiederholung der Aichung ausserdem mit dem oder den früheren Aichscheinen zu begleiten. Solche zurückgegebene Aichscheine hat das Aichamt unter Kennzeichnung ihrer Ungültigkeit zu den Akten zu nehmen, nicht zurückgegebene frühere Aichscheine aber mittels Vermerks im neuen Aichscheine und im Schiffsatteste für ungültig zu erklären.
2. Wird ein auf seine Tragfähigkeit nur abgeschätztes Schiff später veraicht, oder ein schon veraichtes Schiff neu veraicht, so hat das Aichamt die ermittelte grösste Tragfähigkeit, sowie Ort, Datum und Nummer des Aichscheins auch im Schiffsatteste zu vermerken.
3. Bei jeder ersten oder späteren Aichung ist in die beiden hinteren Einsenkungsklammern des Schiffes mit 2 bis $2^1/_2$ cm hohen lateinischen Buchstaben, bez. arabischen Zahlen einzuhauen:

*) Siehe Seite 162 ff. dieser Sammlung.

nach vorn innerhalb eines Rechtecks der Anfangs- und der Endbuchstabe (ersterer mit grosser, letzterer mit kleiner Schrift) des Sitzes des Aichamts, daneben die Jahreszahl der Aichung und nach hinten die durch die Aichung ermittelte Centnerzahl der Tragfähigkeit.

Wenn mit dieser Tragfähigkeitsangabe diejenige auf den beiden vorderen Einsenkungsklammern nicht übereinstimmt, so ist die letztere durch Meisselschläge unkenntlich zu machen. Zugleich sind die Bestimmungen unter Ziffer 4 zu beachten.

4. Von jeder seinerseits ausgesprochenen Ungültigerklärung eines Aichscheins sowie von jeder ersten oder späteren Aichung eines Schiffes hat das Aichamt unter Angabe der ermittelten grössten Tragfähigkeit, sowie des Orts, des Datums und der Nummer des neuen und des für ungültig erklärten Aichscheins sogleich Anzeige an die Königliche Rheinstrombau-Verwaltung in Koblenz zu erstatten. Auf Grund dieser und der übrigen aus den anderen Rheinuferstaaten ihr zugehenden Anzeigen wird die Rheinstrombau-Verwaltung bezügliche Mittheilungen an die ausserdem betheiligten diesseitigen Aichämter und Schiffsuntersuchungs-Kommissionen gelangen lassen, welche danach ihre Akten und Register zu vervollständigen, bez. zu berichtigen haben.

5. Ueber die Ergebnisse der Schiffsaichungen sowie der späteren Berichtigung derselben haben die Aichämter anderen Behörden sowie Betheiligten auf Wunsch nähere Auskunft zu geben.

6. Die vorstehenden Bestimmungen treten mit dem 1. Januar 1889 in Geltung.

Erlass des K. Preuss. Ministers für Handel und Gewerbe vom 25. Januar 1889,

die Ausführung der revidirten Rheinschiffahrts-Akte betr.

A.-Bl.	f.	d.	Stadt-	u.	Landkreis	Frankfurt a. M.	Nr.	8,	S. 72.
„	d.	K.	Preuss.	Reg.	zu	Wiesbaden	„	7,	„ 47.
„	„	„	„	„	„	Coblenz	„	7,	„ 33
„	„	„	„	„	„	Cöln	„	7,	„ 33.
„	„	„	„	„	„	Düsseldorf	„	6,	„ 51.

Nachtrag

zu dem Regulative vom 23. März 1870, die Ausführung der revidirten Rheinschiffahrts-Akte betr.

Zur Ergänzung des durch den Nachtrag vom 10. Juni 1882 abgeänderten § 34 des Regulativs vom 23. März 1870, betreffend die Ausführung der revidirten Rheinschiffahrts-Akte,*) wird hierdurch vorgeschrieben, dass für die zufolge Artikel I Ziffer 5 der Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rheine eintretenden Nachuntersuchungen der in Niederland mit Schiffsattesten versehenen deut-

*) Siehe Seite 157 ff. dieser Sammlung.

schen Rheinschiffe, welche sich auf die Ermittelung und Feststellung der erforderlichen Ausrüstung und Bemannung einschliesslich deren Eintragung in das Schiffsattest beschränken, an die Schiffs-Untersuchungs-Kommission zu zahlen sind:

1) von Dampfschiffen bis zu 15 Pferdekräften im Ganzen	4	M.	—	Pf.
2) von Dampfschiffen über 15 Pferdekräfte im Ganzen	5	„	—	„
3) von anderen Schiffen für jede Tonne Tragfähigkeit	—	„	4	„
im Ganzen jedoch nicht mehr als	15	„	—	„

Druck von Aug. Weisbrod, Frankfurt a. M.