Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

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

V. Ausführungsbestimmungen zur Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flösserei auf dem Rhein

urn:nbn:de:bsz:31-247218

Visual Library

V. Ausführungsbestimmungen

zur

Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flösserei auf dem Rhein.

Erste Abtheilung.

Bestimmungen für den ganzen Strom.

Allgemeine Vorschriften.

Artikel I.

1. Die Führer von Fahrzeugen jeder Art und von Flössen, die Besitzer von Fähren, Schiffmühlen, Badeanstalten oder sonstigen an oder auf dem Rhein befindlichen Anlagen, sowie die zur Beaufsichtigung oder Oeffnung von Schiffbrücken angenommenen Personen haben ihre Aufmerksamkeit darauf zu richten, dass gegenseitige Behinderungen und Beschädigungen vermieden werden.

2. Die Flossführer sind verpflichtet, ihrem Floss einen Wahrschaunachen vorauszuschicken. Der Nachen soll wenigstens eine Stunde vor dem Floss vorausfahren und, wenn letzteres durch ein Dampfschiff geschleppt wird, eine aus 16 roth und weiss, sonst eine aus 16 roth und schwarz abwechselnden Feldern bestehende Flagge aufstecken. Den Namen des Nachenführers hat der Flossführer auf dem Flossschein (Artikel 25 der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868) zu vermerken oder der ersten Hafenpolizeibehörde, welche das Floss erreicht, zur Eintragung in den Flossschein zu bezeichnen.

Wird die Weiterfahrt des Flosses durch unvorhergesehene Umstände verhindert, so hat der Flossführer sofort einen zweiten Wahrschauer abzusenden, welcher die Betheiligten benachrichtigt, dass das Floss nicht eintreffen werde.

Die Verpflichtung, einen Wahrschauer vorauszusenden, fällt hinweg:

a. auf der Stromstrecke oberhalb Mannheim bei Flössen, welche bis zu 30 Meter lang, 4,5 Meter breit und steif gebaut sind.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

b. auf den Stromstrecken unterhalb Mannheim bei Flössen, deren Pflichtbemannung nach Artikel XXII. Ziffer 1 nicht über 5 Mann beträgt.

Die Führer solcher Flösse sind aber gehalten, die vorgeschriebene Flagge auf dem Floss selbst aufzustecken.

3. Kein Schiff darf in dem Mass belastet werden, dass es tiefer geht, als die Linie, durch welche die grösste zulässige Einsenkung bezeichnet worden ist.

Die zur Bezeichnung der grössten zulässigen Einsenkung dienenden Klammern sind von den Schiffsführern durch weisse oder gelbe Farbe auf dunkelm oder durch schwarze Farbe auf hellem Grund kenntlich zu erhalten.

4. Diejenigen mit einem festen Deck nicht versehenen Fahrzeuge, welche bei ihrer grössten zulässigen Einsenkung nicht noch eine freie Bordhöhe von mindestens 30 Centimeter behalten, müssen, auch wenn sie still liegen, mit mindestens 30 Centimeter hohen, starken, dichten und dem Wellenschlag hinreichenden Widerstand leistenden Aufsatzbrettern versehen werden.

5. Auf Dampf- und Segelschiffen müssen die mit Rücksicht auf die Sicherheit des Betriebes in ihrem Heimathsstaat vorgeschriebenen und im Schiffsattest genannten Ausrüstungsgegenstände auf der Fahrt stets vollzählig und in gutem Zustand vorhanden sein.

Ist für ein deutsches Schiff das Schiffsattest in Niederland ausgefertigt, so muss das Attest bei der erstmaligen Landung am Sitze einer Schiffsuntersuchungsbehörde des Heimathsstaates bei dieser, jedenfalls aber innerhalb eines Jahres nach seiner Ausfertigung bei einer Schiffsuntersuchungsbehörde eines deutschen Uferstaates behufs entsprechender Eintragung vorgelegt werden.

6. An Dampfschiffen jeder Grösse muss deren Namen oder der Namen und Wohnort des Eigenthümers auf beiden Längenseiten in deutlich sichtbarer Weise angebracht sein.

Zu Absatz 2:

Vdg. d. Gr. Bad. Handelsministeriums v. 9. Mai 1870,
die Untersuchung der Flösse auf dem Rheine betr.
G.- u. Vdg.-Bl. f. d. Gr. Bad. v. 1870, No. XXXVIII, S. 474.

etc. etc. etc.

§ 4.

Für die Rheinstrecke oberhalb Mannheim bis Basel werden die Flösser im Hinblick auf Art. XXXI der Schifffahrts-Polizei- und Floss-Ordnung für den Rhein*) bis auf Weiteres von der Verpflichtung, die im Art. 25 der revidirten Rheinschifffahrtsakte bezeichneten Bescheinigungen (Floss-Scheine) mit sich zu führen, entbunden.

*) Jetzt Art. XXXb der Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flösserei auf dem Rhein. (Ges.- u. Vdg.-Bl. No. XXXIV S. 393.)

Zu Abs. 5:

Nach Anordnung des Gr. Bad. Ministeriums des Innern vom 12. Aug. 1888 ist für die Nachuntersuchung eines Schiffes auf Grund von Art. I Ziffer 5 Abs. 2 zum Zweck der nachträglichen Bestimmung der erforderlichen Ausrüstungsgegenstände und Eintragung in das Schiffsattest von der Schiffsuntersuchungskommission in Mannheim nur $^3/_5$ der für eine erstmalige Untersuchung zu erhebende Gebühr in Ansatz zu bringen.

Vdg. d. Gr. Bad. Ministeriums d. Innern v. 3. Februar 1888,
zum Vollzug des Fischereigesetzes.
Gr. Bad. Ges. u. Vdg.-Bl. 1888 No. II. S. 13.

§ 37.

Mitnahme von Fischgeräthen auf Schiffen, Flössen u. dgl.

Auf, in und an Schiffsgefässen und Fahrzeugen jeder Art und Benennung, sowie auf, in und an Flössen, Baggerfahrzeugen und Schiffsmühlen, ferner in Badeanstalten dürfen Fischgeräthe irgend welcher Art nur von den daselbst zum Fischen mit solchen Geräthen Berechtigten mitgeführt oder gehalten werden.

Diese Beschränkung erstreckt sich nicht auf Fischereigeräthe in verpacktem Zustand, welche nachweislich als Fracht- oder Passagiergut befördert werden.

Art. 14 des Gesetzes vom 3. März 1870, in der Fassung des Gesetzes vom 26. April 1886, die Ausübung und den Schutz der Fischerei betr.
G.- u. Vdg.-Bl. 1886. No. XXI.

etc. etc. wer den zum Schutz des Fischereirechts und zur Verhütung von Uebertretungen fischereipolizeilicher Vorschriften etc. erlassenen Verordnungen zuwiderhandelt, wird mit Geld bis zu 150 M. oder mit Haft bestraft.

Durch Polizeiverordnung der K. Preuss. Regierung

zu Coblenz . .	vom	14.	November	1884	—	A.-Bl. 1884	Nr. 52,
zu Cöln . . .	„	25.	„	„	—	„ „	„ 49,
zu Düsseldorf .	„	16.	Dezember	„	—	„ „	„ 52,
zu Trier . . .	„	3.	„	„	—	„ „	„ 50,
zu Wiesbaden .	„	3.	November	„	—	„ „	„ 46,

ist bestimmt worden, dass in den schiffbaren Gewässern dieser Verwaltungsbezirke auf, in und an Schiffsgefässen und Fahrzeugen jeder Art und Benennung, sowie auf, in und an Flössen, Baggerfahrzeugen und Schiffmühlen Fischereigeräthe irgend welcher Art nur von den daselbst zum Fischen mit solchen Geräthen Berechtigten mitgeführt oder gehalten werden dürfen.

Diese Beschränkung erstreckt sich nicht auf Fischereigeräthe in verpacktem Zustande, welche nachweislich als Fracht- oder Passagiergut befördert werden.

Zuwiderhandlungen gegen diese Festsetzung werden mit einer Geldstrafe bis zu 30 Mark oder im Unvermögensfalle mit entsprechender Haft bestraft.

Fahren der Schiffe und Flösse durch Brücken und bei Fähren.

Artikel XIII.

1. Alle Schiffs- und Flossführer sind zur Befolgung der für Brücken und Fähren ertheilten besonderen Vorschriften verpflichtet.

2. Die Führer von Gierfähren oder von Fähren, welche sich an einer quer durch den Rhein gelegten Leitung bewegen, müssen den in der Fahrt begriffenen Schiffen und Flössen ausweichen, und zwar im Allgemeinen nach der dem Fahrweg gegenüberliegenden Seite.

Dampfschiffen ohne Anhang sollen dagegen die gedachten Fähren nach dem Ufer ausweichen, an welchem sie die ihnen für die Nachtzeit fest angewiesene Liegestelle haben.

3. Solchen Schiffen und Flössen, welche von Stellen ober- oder unterhalb einer der unter Ziffer 2 erwähnten Fähren abfahren (ablegen), müssen die Führer der letzteren den Weg frei machen, und zwar den Dampfschiffen mit oder ohne Anhang auf die in Artikel V vorgeschriebenen Zeichen, den anderen Fahrzeugen und Flössen auf Zuruf durch das Sprachrohr oder nach Aufhissen einer rothen Flagge.

4. Durch Schiffbrücken dürfen Dampfschiffe mit oder Anhang, sofern die volle Maschinenkraft nicht zur sicheren Steuerung erforderlich ist, nur mit verminderter Kraft fahren.

Am Tau oder an der Kette ohne Anwendung der Schraube fahrende Dampfschiffe unterliegen dieser Verpflichtung nicht.

Längs solcher Fähren, welche sich an einer quer durch den Rhein gelegten Leitung bewegen, muss die Kraft der Maschine so gemässigt werden, dass die Fährponten in keine gefährlichen Schwankungen gerathen.

5. Zur Nachtzeit muss der Dampfschiffsführer die Absicht, durch eine Schiffbrücke oder längs einer der unter Ziffer 2 gedachten Fähren fahren zu wollen, mittelst eines Böllerschusses zu erkennen geben und, bis die Signallaternen auf der Schiffbrücke aufgezogen sind, vor derselben warten. Statt des Böllerschusses kann ein anderes Signal vorgeschrieben werden, wenn die zuständige Behörde von der Absicht des Dampfschiffsführers durch eine Schiffbrücke fahren zu wollen, mittelst electro-magnetischer Signalvorrichtungen an der Brücke Meldung machen lässt.

Vdg. d. Gr. Bad. Ministeriums d. Innern v. 9. Juni 1883,

die Brückenordnungen für die Rheinschiffbrücken zwischen dem Grossherzogthum Baden und Elsass-Lothr. betr., abgeändert in den §§ 12—19 durch Vdg. d. Gr Bad. Ministeriums d. Innern v. 10. April 1885.

G.- u. Vdg.-Bl. f. d. Gr. Bad. v. 1883, No. XV, S. 146 und 1885, No. XIV, S. 205.

I. Brückenordnung

für die Schiffbrücke bei Hüningen-Leopoldshöhe.

Im Einverständniss mit dem Kaiserl. Herrn Statthalter in Elsass-Lothringen wird hinsichtlich des Verkehrs über die Schiffbrücke bei Hüningen-Leopoldshöhe und des Durchlasses von Schiffen und Flössen

durch dieselbe, sowie des Flossverkehrs oberhalb derselben unter Aufhebung der Vdg. v. 29. Juni 1882 (G.- u. Vdg.-Bl. No. 21, S. 191 ff.) auf Grund des § 154 des Polizeistrafgesetzbuchs mit Wirksamkeit vom 1. Juli d. J. an verordnet, was folgt:

Verkehr über die Brücke.

etc. etc. etc.

§ 6.

Das Ueberziehen von Schiffen, Flössen oder Hölzern von einem Ufer zum anderen längs der Pontonbrücke oder über dieselbe ist nur mit Genehmigung des Brückenmeisters gestattet.

Das Anbinden von Schiffen und Flössen an das Brückengeländer ist verboten. Das Anbinden an die Pontons und an die Fahrbahn ist nur mit Genehmigung des Brückenmeisters zulässig.

Durchlass von Schiffen und Flössen durch die Brücke.

§ 7.

Jedes Schiff oder Floss, welches die Brücke passiren will, muss zwischen dem vierten und fünften Eisbrecher, vom linken Ufer aus gerechnet, durch den jeweils geöffneten Durchlass fahren.

§ 8.

Der Durchlass von Schiffen, kleineren Fahrzeugen oder Flössen ist nur bei Tage erlaubt, und es liegt den Schiffern und Flössern ob, den Brückenmeister von der Ankunft ihrer Schiffe und Flösse rechtzeitig zu benachrichtigen. Bei Schiffen und kleineren Fahrzeugen hat diese Anzeige eine Viertelstunde, bei Flössen eine Stunde vor deren Ankunft zu geschehen. Zum Durchlass von grösseren Schiffen und Flössen werden, wenn nothwendig, zwei Durchlassjoche geöffnet. Dem Führer des Schiffes oder Flosses liegt es ob, den Brückenmeister von dieser Nothwendigkeit bei der Anmeldung der Durchfahrt in Kenntniss zu setzen.

§ 9.

Sobald die Brücke für die Durchfahrt grösserer Schiffe oder Flösse geöffnet ist, wird auf dem linken Ufer bei Kilometer 0,850 ein weithin, namentlich auch im Schindgraben zu Klein-Basel sichtbares Korbsignal an einem 20 m hohen Mast aufgezogen. Nur so lange dieses Signal steht, dürfen Schiffe und Flösse von Klein-Basel abfahren, um die Brücke thalwärts zu passiren.

§ 10.

Dampfschiffe haben ihre Absicht, die Brücke zu passiren, durch dreimaliges Wiederholen von 7 Glockenschlägen anzukündigen. Bei der Thalfahrt ist das erste Glocken-Signal beim Passiren der Schweizer-Elsässer Grenze, bei der Bergfahrt das erste Signal 500 m unterhalb der Brücke zu geben.

Zu gleichem Zwecke haben Flösser spätestens beim Uebertritt über die Schweizer-Elsässer Grenze eine aus 16 roth und schwarz abwechselnden Feldern bestehende Flagge aufzustecken.

§ 11.

Dampfschiffe, welche zu Thal die Brücke passiren, haben, sobald sie in der Höhe der Schleusse I des Rhein-Rhône-Kanals sind, ihre Geschwindigkeit so weit zu verringern, als die Steuerung des Schiffes

dieses zulässt, und fahren erst 100 m unterhalb der Brücke mit voller Geschwindigkeit weiter.

Auf der Bergfahrt dürfen Dampfschiffe die Brücke nur langsam passiren.

Bestimmungen über den Flossverkehr oberhalb der Brücke.

§ 12.*)

Oberhalb der Schiffbrücke bei Hüningen dürfen Flösse nur am linken Ufer an dem dazu bestimmten öffentlichen Landeplatze zwischen km 0,400 und km 0,810 anlanden. Von dort sind dieselben noch an dem gleichen Tage an Landetauen auf die vorhandenen Einbindeplätze zu leiten oder spätestens am zweiten Tage nach der Landung auf der Böschungsrampe bei km 0,810 auf dem Landwege fortzuschaffen.

§ 13.*)

Sobald ein Floss, welches zum Landen auf der Strecke von km 0,400 bis 0,810 bestimmt ist, unterhalb der neuen Baseler Brücke sichtbar wird, müssen auf dem Landeplatze sachkundige Mannschaften in genügender Anzahl (mindestens sieben Mann) mit einem Landetau und einem mit Ausrüstung (2 Stachelrudern, 2 Haken und 2 Schiffsriemen) versehenen Nachen bereit stehen, um das Floss landfest zu machen.

Soll das Floss nach einem der Flosseinbindeplätze verbracht werden, so sind ausser den auf dem Landeplatze bereit zu haltenden Mannschaften und Geräthen gleichzeitig noch ein Nachen mit Landetau und 3 Mann Bedienung am oberen Ende des Platzes, und ein dritter Nachen mit Landetau und 2 Mann Bedienung in angemessener Entfernung weiter abwärts bereit zu halten.

Soll dagegen das Floss nach erfolgter Landung über die Rampe bei km 0,810 auf dem Landwege fortgeschafft werden, so müssen zur sicheren Herbeiführung der Landung ausser den Landungsmannschaften und Geräthen gleichzeitig noch an zwei anderen geeigneten Stellen zwischen der ersten Landestelle und km 0,810 hinreichende Mannschaften mit je einem Tau und Nachen bereit stehen.

Die hiernach vorgeschriebene Bereitstellung von Mannschaften und Geräthen liegt dem Floss-Empfänger beziehungsweise Floss-Spediteur ob.

§ 14.*)

Für jedes Floss, welches von Basel kommt und zwischen km 0,400 und 0,810 gelandet werden soll, muss mindestens 4 Stunden vor dem Ablassen in Basel bei dem Flössereiaufseher in Hüningen ein Erlaubnissschein nachgesucht werden. Das Abfahren des Flosses in Basel darf erst nach Ertheilung dieses Erlaubnissscheines erfolgen.

Die Tageszeit, innerhalb welcher die Flösse auf dem öffentlichen Landeplatz von km 0,400 - 0,810 gelandet werden dürfen, wird wie folgt festgesetzt:

für die Monate Mai bis einschliesslich Oktober
von Morgens 7—12 Uhr,
von Nachmittags $1^1/_2$—6 Uhr,
für die Monate November bis einschliesslich April
von Morgens 8—12 Uhr,
von Nachmittags $1^1/_2$—4 Uhr.

*) In der Fassung der Vdg. v. 1885.

An den Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen dürfen Flösse von Basel nach Hüningen zum Landen nicht verbracht werden.

§ 15.*)

Bei einem Wasserstande von + 3,95 H. P. und darüber, sowie bei Ueberfüllung der Einbindeplätze mit Flössen werden keine der im vorigen Paragraphen erwähnten Erlaubnissscheine mehr ausgegeben. Bei anhaltend stürmischem und regnerischem Wetter, sowie bei längeren Kanalsperren und Wassermangel im Hüninger Kanale können diese Scheine ebenfalls vorenthalten werden.

§ 16.*)

Das Festmachen der Flösse muss an den auf dem oberen Uferrande stehenden Landepfählen oder an den auf der Böschungsberme stehenden Haltepfählen mit je 2 Tauen geschehen.

Die Flösse müssen parallel dem Stromlauf liegen.

Auf den Flosseinbindeplätzen dürfen nur 2 Flösse an einem solchen Pfahle angelegt werden. Mehr als 2 Flösse dürfen nicht neben einander im Strombette liegen. Theilflösse oder einzelne Stämme müssen ebenfalls an den Lande- oder Haltepfählen parallel dem Stromlaufe festgebunden sein. Es ist verboten, dieselben ausserhalb der Flösse mit Seilstumpen, Krampen oder Weidenruthen u. s. w. zu befestigen.

§ 17.*)

Der Umbau von Flössen, die auf dem Hüninger- beziehungsweise Rhein-Rhône-Kanal weiterfahren sollen, erfolgt auf den hierzu bestimmten Flosseinbindeplätzen zwischen km 0,810 und 1,275 am linken Ufer. Ueber diese Grenzen hinaus dürfen Flösse oder Theile derselben nicht reichen.

§ 18.*)

Wenn Flösse oder Theile derselben entschlüpfen oder an dem Streichwerke, den Eisbrechern oder Brückenschiffen sich festsetzen, so hat der betreffende Flossempfänger beziehungsweise Floss-Spediteur sofort mit den nöthigen Mannschaften unter Leitung und eventueller Mithülfe des Brückenpersonals für die Beseitigung der Hölzer Sorge zu tragen. Falls das entschlüpfte Floss oder einzelne Hölzer durch die Schiffbrücke abwärts treiben, hat der Flossempfänger beziehungsweise Floss-Spediteur die Verfolgung und Bergung unter Aufbietung der nöthigen Mannschaften, Schiffe und Geräthe gleichfalls sofort zu betreiben. Die bei solchen Anlässen beseitigten oder geborgenen Hölzer werden bis zum Rückersatz der der Verwaltung allenfalls entstehenden Beseitigungs-, Bergungs- oder Beschädigungskosten Seitens des Flossempfängers beziehungsweise Floss-Spediteurs mit Beschlag belegt.

Flösse oder einzelne Hölzer, welche entschlüpft waren und wieder aufgefangen wurden, dürfen in der Nähe der Schiffbrücke und besonders oberhalb derselben nicht im Wasser oder am Ufer liegen bleiben, sondern sind sofort zu entfernen. Mit Beschlag belegtes Holz bleibt hiervon ausgeschlossen.

§ 19.*)

Ohne jedesmalige besondere Erlaubniss des Flössereiaufsehers dürfen Flösse in den Hüninger Kanal nicht einlaufen. Die Kanalmündung

*) In der Fassung der Vdg. v. 1885.

darf nie von Flössen verstellt werden, und dürfen Flösse nicht länger, als zum Durchschleusen erforderlich ist, in derselben verbleiben.

§ 20.

Ausser den obigen Vorschriften sind die Bestimmungen der revidirten Rheinschifffahrts-Akte, der Schifffahrts-Polizei- und Floss-Ordnung v. 3. Juni 1869 und des Nachtrags hierzu v. 24. Jan. 1878, sowie der Vdg. über den Transport entzündlicher, ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rhein v. 1. März 1880 genau zu beachten.

§ 21.

Zuwiderhandlungen gegen diese sämmtlichen Bestimmungen werden nach den Gesetzen und den besonderen Strafbestimmungen der revidirten Rheinschifffahrts-Akte und so weit diese Bestimmungen nicht ausreichen, mit Geldstrafe bis zu fünfzig Mark oder entsprechender Haftstrafe im Falle der Unbeibringlichkeit bestraft.

§ 22.

Der Brückenmeister und die Strompolizei-Beamten haben für die Beobachtung obiger Vorschriften zu sorgen.

Den Befehlen derselben ist unbedingt Folge zu leisten.

§ 23.

Etwaige Beschwerden gegen den Brückenmeister und die Brückenmannschaft sind bei derjenigen technischen Bezirksbehörde anzubringen, zu deren Verwaltung die Brücke gehört.

§ 24.

Die Beamten sind berechtigt, solche Personen, welche obigen Vorschriften zuwider gehandelt oder Schaden an der Brücke oder deren Zubehör angerichtet haben, festzunehmen und festzuhalten, bis sich dieselben über ihre Persönlichkeit ausgewiesen, auch für den Ersatz des angerichteten Schadens genügende Sicherheit bestellt haben.

Dampfschiffe dürfen in keinem Falle in ihrer Fahrt aufgehalten werden, sobald der Führer derselben seinen Namen und Wohnort angegeben hat.

Ebend. und von gleichem Ministerium erlassen:

II. Brückenordnung

für die Schiffbrücken bei Neuenburg-Eichwald, Altbreisach, Sasbach-Markolsheim, Weisweil-Schönau, Kappel-Rheinau, Ottenheim-Gerstheim, Kehl-Strassburg.

Im Einverständniss mit dem Kaiserl. Herrn Statthalter in Elsass-Lothringen wird hinsichtlich des Verkehrs über die Schiffbrücken

bei Neuenburg-Eichwald,
Altbreisach,
Sasbach-Markolsheim,
Weisweil-Schönau,
Kappel-Rheinau,
Ottenheim-Gerstheim,
Kehl-Strassburg

und des Durchlasses von Schiffen und Flössen durch dieselben unter Aufhebung der Vdgn. v. 31. Juli 1873 (G.- u. Vdg.-Bl. No. XVII, S. 148 ff.),

v. 12. Sept. 1874 (G.- u. Vdg.-Bl. No. XL, S. 442 ff.) und 20. Sept. 1875 (G.- u. Vdg.-Bl. No. XXVII, S. 281 ff.), auf Grund des § 154 des Polizei-Strafgesetzbuchs mit Wirksamkeit vom 1. Juli d. J. an verordnet, was folgt:

Verkehr über die Brücken.

etc. etc. etc.

§ 7 nach Weglassung des letzten Absatzes über das Anbinden gleichlautend mit § 6 S. 301.

Durchlass von Schiffen und Flössen durch die Brücken.

§ 8. Zeile 1—6 gleichlautend mit Zeile 1—6 des § 8 S. 301 ... etc. etc. ...

Allen Fahrzeugen der beiderseitigen Flussbauverwaltungen ist die Durchfahrt durch die Brücke jederzeit gestattet. Sobald die Brücke geöffnet ist, wird auf derselben eine weithin sichtbare Flagge an einem 12 Meter hohen Mast aufgezogen.

§ 9.

Alle Schiffe und Flösse haben beim Passiren der Brücke der Richtung des Thalweges zu folgen und genau durch die Mitte der Durchlässe zu steuern.

§ 10.

Die Flösser haben in 1000 Meter Entfernung von der Brücke eine aus roth und schwarz abwechselnden Feldern bestehende Flagge von mindestens 2 Meter Länge und 0,7 Meter Breite aufzuziehen.

§ 11.

Dampfschiffe haben ihre Absicht, die Brücke zu passiren, durch dreimaliges Wiederholen von 7 Glockenschlägen rechtzeitig anzukündigen.

Bei der Thalfahrt haben Dampfschiffe 500 Meter oberhalb bis 100 Meter unterhalb der Brücke ihre Fahrgeschwindigkeit so weit zu verringern, als die Steuerung des Schiffes dieses zulässt.

Auf der Bergfahrt dürfen Dampfschiffe die Brücke nur langsam passiren.

§ 12.

Für das Oeffnen des Durchlasses ist eine Gebühr nicht zu entrichten.

Der Brückenmannschaft ist untersagt, für ihre Leistungen von den Schiffern oder Flössern eine Belohnung anzunehmen.

Allgemeine Bestimmungen.

§ 13 gleichlautend mit § 20. S. 304.

§ 14.

Zuwiderhandlungen gegen diese sämmtlichen Bestimmungen werden nach den darüber geltenden besonderen Strafgesetzen und Verordnungen, insbesondere nach Art. 32 der revidirten Rheinschifffahrts-Acte und, soweit besondere Strafvorschriften nicht bestehen, mit der im § 154 des Polizeistrafgesetzbuches festgesetzten Geldstrafe und im Unvermögensfalle mit entsprechender Freiheitsstrafe bestraft.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

§ 15.

Der Brückenmeister hat für Beobachtung obiger Vorschriften und für Erhaltung der Ordnung und Sicherheit des Brückenverkehrs Sorge zu tragen.

Den Anordnungen desselben ist unbedingt Folge zu leisten.

Der Brückenmannschaft liegt die Anzeige von Zuwiderhandlungen gegen die Brückenordnung ob.

§ 16 gleichlautend mit § 23 S. 304.

§ 17.

Das Brückenaufsichts-Personal ist berechtigt, solche Personen, welche obigen Vorschriften zuwidergehandelt oder Schaden an der Brücke oder deren Zubehör angerichtet haben, anzuhalten, bis sich dieselben über ihre Persönlichkeit ausgewiesen und, im Falle sie nicht Reichsangehörige sind, für den Ersatz des verursachten Schadens und der erkannten Strafe genügende Sicherheit gestellt haben.

Schiffe und Flösse dürfen in keinem Falle an der Fortsetzung ihrer Reise gehindert werden, sobald der Führer derselben sich über seinen Namen und Wohnort ausgewiesen hat.

Schiffe und Flösse müssen mit den gross und deutlich geschriebenen Namen und dem Wohnort der Eigenthümer und, falls diese mehrere Fahrzeuge haben, auch mit Nummern versehen sein.

Ebend. und von gleichem Ministerium erlassen:

III. Brückenordnung

für die Schiffbrücken bei Freistett-Gambsheim, Greffern-Drusenheim und Plittersdorf-Selz.

Im Einverständnisse mit dem Kaiserl. Herrn Statthalter in Elsass-Lothringen wird hinsichtlich des Verkehrs über die Schiffbrücken

bei Freistett-Gambsheim,
Greffern-Drusenheim,
Plittersdorf-Selz

und des Durchlasses von Schiffen und Flössen durch dieselben unter Aufhebung der Vdgn. v. 10. Aug. 1875 (G.- u. Vdg.-Bl. Nr. XXIV, S. 256), v. 29. Okt. 1877 (G. u. Vdg.-Bl. Nr. XXIII, S. 175 ff.) und des § 1 der Vdg. v. 28. April 1880 (G.- u. Vdg.-Bl. No. XVIII, S. 146), auf Grund des § 154 des Polizei-Strafgesetzbuchs mit Wirksamkeit vom 1. Juli d. J. verordnet, was folgt:

Verkehr über die Brücken.

etc. etc. etc.

§ 7 im Wesentlichen gleichlautend mit § 7 S. 305.

Das Ueberziehen von Schiffen, Flössen oder Hölzern von einem zum andern Ufer längs der Pontonbrücke oder über dieselbe ist nur mit Genehmigung des Brückenmeisters gestattet.

Das Anbinden von Schiffen und Flössen an die Brücke ist verboten.

§ 8.

Die Durchfahrt von Schiffen, kleineren Fahrzeugen oder Flössen durch obige Schiffbrücken ist nur bei Tage erlaubt, jedoch mit der

Massgabe, dass allen Fahrzeugen der beiderseitigen Flussbauverwaltungen die Durchfahrt durch die Brücke jederzeit gestattet ist.

Die beabsichtigte Durchfahrt ist bei dem Brückenmeister entweder auf telegraphischem Wege oder in der sonst vorgeschriebenen Weise rechtzeitig anzumelden.

§ 9.

Die Anmeldung der Durchfahrt auf telegraphischem Wege geschieht, indem sich die Führer von Flössen und zu Thal gehenden Schiffen der elektro-magnetischen Signaleinrichtung, bezw. der Telegraphenleitung entlang des rechtsseitigen Rheinufers von Kehl bis zur Plittersdorf-Selzer Schiffbrücke bedienen.

Die Stationen befinden sich:

Station I. im Hauptgebäude des Bahnhofes zu Kehl;
„ II. in der Rheinbauhütte an der Kinzigmündung, nur für die Signaleinrichtung;
„ III. im Brückendienstgebäude bei Freistett;
„ IV. „ „ „ Greffern;
„ V. „ „ „ Plittersdorf.

Die Anmeldung bei diesen Stationen muss schriftlich geschehen unter Benützung der anliegenden Formulare

Lit. A für Flösse,
Lit. B für Schiffe.

§ 10.

1. Die aus der Kinzig in den Rhein auslaufenden Flösse sind an der Station II., die vom Kehler Hafen abgehenden oder vom Oberrhein kommenden Flösse an der Station I. anzumelden.

2. Die Anmeldung der Schiffe kann für den Durchlass durch die unterhalb gelegenen Brücken bei den Stationen I., III. und IV., an der Station II. aber nur für den Durchlass durch die Brücke bei Freistett-Gambsheim geschehen; letzteren Falls ist bei beabsichtigter Weiterfahrt durch die eine oder die beiden folgenden Brücken die Anmeldung bei Station III. zu erneuern.

§ 11.

Die Anmeldung ist jeweils zu bewirken, wenn das Floss oder Schiff zur Abfahrt, bezw. Weiterfahrt bereit liegt. Das angemeldete Floss oder Schiff darf aber die Fahrt nicht eher antreten, bezw. fortsetzen, bevor die Anmeldung nach der nächsten Station signalisirt und von dorther bestätigt worden ist, worüber dem anmeldenden Floss- oder Schiffsführer eine Bescheinigung behändigt wird. Letztere ist während der Fahrt dem Brücken- und Rheinbau-Personal auf Verlangen vorzuzeigen.

§ 12.

1. Wird ein mit der elektro-magnetischen Signaleinrichtung angemeldetes Floss oder zu Thal gehendes Schiff auf der Strecke, für welche die Anmeldung erfolgt ist, aus irgend welchem Grunde aufgehalten, so dass die Fahrt zwischen zwei Signalstationen eine erheblich längere Dauer als bei ununterbrochener Fahrt in Anspruch nimmt, so ist der Floss- oder Schiffsführer gehalten, von der eingetretenen Verzögerung oder Unterbrechung der Fahrt an der nächst untenliegenden Schiffbrücke so rasch als nach den Umständen des Falles möglich Nachricht zu geben. Für die Weiterfahrt des Flosses oder Schiffes muss in diesem Falle die Anmeldung zum Durchlasse durch die Schiffbrücken erneuert werden.

2. Es wird angenommen, dass ein Floss oder Schiff unterwegs aufgehalten, bezw. die Fahrt unterbrochen wurde und die geschehene Anmeldung demnach ihre Gültigkeit verloren hat, wenn das Floss oder Schiff vom Zeitpunkte der Anmeldung, bezw. der signalisirten Durchfahrt an gerechnet auf der Fahrt zwischen

a) dem Kehler Hafen und der Schiffbrücke Freistett-Gambsheim mehr als 4 Stunden,
b) der Kinzigmündung und Schiffbrücke Freistett-Gambsheim mehr als drei Stunden,
c) der Schiffbrücke Freistett-Gambsheim und jener bei Greffern-Drusenheim mehr als 2 Stunden,
d) der Schiffbrücke Greffern-Drusenheim und jener bei Plittersdorf-Selz mehr als 5 Stunden zubringt.

§ 13.

Ist die elektro-magnetische Signaleinrichtung aus irgend welchem Grunde vorübergehend nicht benützbar, oder will ein Floss- oder Schiffsführer dieselbe nicht benützen, so ist der Flossführer gehalten, die Ankunft des Flosses vermittelst eines Wahrschauers mindestens eine Stunde vorher dem Brückenmeister anzumelden; die Anmeldung eines Schiffes oder kleineren Fahrzeuges hat in diesem Falle in geeigneter Weise mindestens eine Viertelstunde vor der Ankunft zu erfolgen.

Wenn während der Fahrt eines telegraphisch angemeldeten Flosses oder Schiffes eine Störung der Telegraphenleitung bemerkbar wird, durch welche die rechtzeitige Signalisirung der Durchfahrt an die nächstfolgende Brücke gehindert ist, so ist die Weiterfahrt des Flosses oder Schiffes auf die Aufforderung des Brückenmeisters auf die im vorigen Absatz bezeichnete Weise bei der nächstfolgenden Brücke anzumelden.

§ 14.

Wenn der angemeldeten Durchfahrt eines Flosses durch die Brücke nichts entgegensteht, so wird alsbald nach erfolgter Anmeldung auf der Brücke in der Nähe des rechtsseitigen Ufers eine aus 16 roth und schwarz abwechselnden Feldern bestehende Flagge aufgezogen.

Sobald der Durchlass der Brücke für die Fahrt eines Flosses oder Schiffes geöffnet worden ist, werden die beiden Seiten der Durchfahrtsöffnung durch je eine roth und weisse Flagge bezeichnet.

Wenn die Schiffbrücke wegen eingetretener Hindernisse, z. B. Sturm, Beschädigung u. s. w., zeitweise nicht geöffnet werden kann, so wird dies den angemeldeten Schiffen oder Flössen durch eine auf der Mitte der Brücke aufgehisste blau und weisse Flagge angezeigt.

Ist diese Flagge aufgezogen oder unterbleibt bei der Annäherung eines Flosses oder zu Thal gehenden Schiffes das Aufhissen der die geschene Anmeldung des Flosses, bezw. der die erfolgte Oeffnung der Brücke anzeigenden Flaggen, so muss das Floss bezw. das Schiff in genügender Entfernung oberhalb der Schiffbrücke so rasch als möglich am Ufer beigelegt werden.

Die Flaggen dürfen des besseren Auswehens halber nur so gross sein, dass sie auf die Entfernung, für die sie bestimmt sind, noch deutlich erkannt werden können.

Die Breite der Flaggen muss der Höhe mindestens gleich sein, darf aber letztere höchstens um die Hälfte überschreiten.

Bei den roth und weissen, sowie den blau und weissen Flaggen muss die Theilung waagrecht derart erfolgen, dass die untere Hälfte weiss ist.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

§ 15 gleichlautend mit § 9 S. 305.

§ 16.

Sobald das zur Durchfahrt bestimmte Floss oder Schiff in Sicht der Schiffbrücke kommt, ist von dem Führer desselben eine weithin sichtbare Flagge aufzuziehen, und zwar auf dem Floss eine aus roth und schwarz abwechselnden Feldern bestehende Flagge von mindestens 2 Meter Länge und 0,7 Meter Breite, auf dem Schiff eine roth-weisse Flagge von 2 Meter Länge und 0,5 Meter Breite.

§ 17.

Für die Anmeldung der Flösse mit der elektro-magnetischen Signaleinrichtung wird von jedem Floss — ohne Unterschied der Grösse und der zu durchfahrenden Rheinstrecke — eine Gebühr von 4 Mark erhoben.

Dieselbe ist bei Empfang des mit dem Dienstsiegel der Gr. Rheinbauinspection versehenen Anmeldeformulars (Anlage A.) zum Voraus zu entrichten.

In dem Falle des § 13 Abs. 2 wird die gezahlte Gebühr zurückerstattet.

§ 18 gleichlautend mit § 11 S. 305.

§ 19.

Für das Oeffnen des Durchlasses ist eine Gebühr nicht zu entrichten.

Der Brückenmannschaft ist untersagt, für ihre Leistungen von den Schiffern oder Flössern eine Belohnung anzunehmen.

Allgemeine Bestimmungen.

§ 20 gleichlautend mit § 20 S. 304.

§ 21 gleichlautend mit § 14 S. 305.

§ 22 gleichlautend mit § 15 S. 306.

§ 23 gleichlautend mit § 23 S. 304.

§ 24 gleichlautend mit § 17 S. 306.

Formular A.

Gebühr 4 Mark

Signal-Einrichtung Kehl-Plittersdorf.

Station . . . . . nach . . . . . .
Signal No. . . Befördert den . . . . . 18 . . . . Uhr . . M. . . M.
Station . . . . . nach . . . . . .
Telegramm No. . . Befördert den . . . . . 18 . . . . Uhr . . M. . . M.
durch . . . . . .

Anmeldung zum Schiffbrückendurchlass.

Ein Floss abgehend nach . . . . . .

Unterschrift des Flossführers.

T.

Formular B.

Signal-Einrichtung Kehl-Plittersdorf.

Station . . . . . nach . . . . . .
Signal No. . . Befördert den . . . . . 18 . . . . Uhr . . M. . . M.
Station . . . . . nach . . . . . .
Telegramm No. . . Befördert den . . . . . 18 . . . . Uhr . . M. . . M.
durch . . . . . .

Anmeldung zum Schiffbrückendurchlass.

Ein Schiff abgehend von . . . . . nach . . . . . .
den . . . . . 18 . . . . Uhr . . M. . . M.

Unterschrift des Schiffsführers.
T.

Brückenordnung für die Schiffbrücke bei Maxau,

erlassen v. Gr. Bad. Handelsministerium d. 25. Oct. 1865.

Gr. Bad. Centr.-Vdg.-Bl. v. 1865, No. XXX, S. 186.

Im Anschluss an die Art. 4 und 10 des Uebereinkommens vom 31. März 1864 wird nach Anhörung der Gr. Bad. Direction der Verkehrsanstalten und der Direction der Pfälzischen Maximiliansbahn im Einverständniss mit der K. Bayr. Regierung verordnet, was folgt:

etc. etc. etc.

II. Brückenverkehr.

etc. etc. etc.

§ 10.

Es ist verboten:

a) Das Ueberziehen eines Schiffes vermittelst auf der Brücke gehender Pferde, sowie das Fortziehen von Nachen mittelst Anlegung von Haken an die Brückenschiffe;
b) das Anmähren von Fahrzeugen an die Brückenschiffe oder deren Ueberbau.

Ausnahmen hiervon können nur in besonderen Fällen auf Ansuchen vom Brückenmeister zugelassen werden.

III. Durchlass der Schiffe und Flösse.

§ 15.

Die Tageszeiten zum Durchlass der Schiffe und Flösse werden von dem Gr. Bad. Bezirksamte Karlsruhe und dem K. Bayr. Bezirksamte Germersheim auf Antrag der Eisenbahn-Verwaltungen festgesetzt und bekannt gemacht.

Der Durchgang der Schiffe und Flösse muss so schnell als möglich bewirkt werden.

§ 16.

Schiffe, welche durch die Brücke gelassen werden wollen, sind vorher dem Brückenmeister unter Bezeichnung der Grösse des Schiffes und der Anzahl der Joche, welche abgeführt werden sollen, anzumelden. Kann der Durchlass nicht sogleich ohne Aufenthalt bewirkt werden,

so müssen die Schiffe in angemessener Entfernung von der Brücke vor Anker gelegt werden.

Die Flösser sind gehalten, dem Brückenmeister eine Stunde vor Ankunft des Flosses bei dem Pforzer Durchschnitte Anzeige zu machen und damit die Erklärung zu verbinden, in welchem Zustande und in welcher Grösse das Floss sich befindet, ob es mit gehöriger Mannschaft, Nachen, Ankern, Seilen etc. versehen ist und wie viele Joche abgeführt werden sollen. Sollte der Flösser das hinreichende Fahrgeschirr nicht bei sich haben, so muss das Floss in angemessener Entfernung oberhalb der Brücke so lange gelandet werden, bis die nöthigen Geräthschaften, welche auch von der Brückenverwaltung gegen geordnete Gebühren und vorbehaltlich des vom Brückenmeister zu bemessenden Schadenersatzes für den Fall der Beschädigung derselben leihweise bezogen werden können, beigeschafft sind. Den betreffenden Rheinbaubehörden ist vorbehalten, auf den Antrag der Brückenverwaltung die Stellen oberhalb und unterhalb der Brücke zu bezeichnen, an welchen Flösse, um das Durchfahren der Schiffe und Flösse durch den Brückendurchlass nicht zu hindern oder zu gefährden, nicht angelegt (angemährt) werden dürfen. Uebrigens wird die Art und Weise, wie die Flösse und Fahrzeuge an den beiderseitigen Ufern befestigt werden müssen, von dem Brückenmeister auf Anzeige der Flösser und Schiffer angeordnet.

Zusatz zu § 16:

§ 2 d. Vdg. d. Gr. Bad. Handelsministeriums v. 28. April 1880.
(G.- u. Vdg.-Bl. f. d. Gr. Bad. v. 1880, No. XVIII. S. 146.)

In Ergänzung zum III. Abschnitt der Brückenordnung für die Schiffbrücke bei Maximiliansau v. 25. Oct. 1865 wird bestimmt:

„Sobald die Joche ausgefahren sind und die Durchfahrt erfolgen kann, ist jede der beiden Seiten der Oeffnung bei Tage durch eine roth und weisse Flagge zu bezeichnen.

Wenn die Brücke wegen eingetretener Hindernisse, z. B. Sturm, Beschädigung u. s. w., zeitweise nicht geöffnet werden kann, so wird dies den angemeldeten Schiffen oder Flössen durch eine auf der Mitte der Brücke aufgehisste blau und weisse Flagge angezeigt.“

§ 17.

Geht ein Floss oberhalb der Brücke auseinander, so muss es vor der Durchfahrt erst wieder eingebunden werden.

§ 18.

Schiffer, die zu Berg die Brücke passiren wollen, und ihre Seile zur Verbringung an die Halfterpferde oder Schiffzieher über die Landbrücken schleifen, haben Behufs Offenhaltung des Verkehrs dort einen Mann mit Hacken zur Hebung des Seiles aufzustellen.

§ 19.

Im Uebrigen sind die Bestimmungen der neuen Schifffahrts-Polizei- und Flossordnung für den Rhein und des Nachtrages hierzu massgebend.

IV. Allgemeine Bestimmungen.

§ 20.

Die Brückenpolizei wird durch die einschlägigen Behörden und Organe der beiden Landesregierungen gehandhabt und im Namen derselben zunächst durch das von der Brückenbetriebs-Verwaltung auf-

so müssen
Anker gele
Die F
Ankunft d
und damit
welcher G
Nachen, A
werden so
bei sich h
halb der
schaften,
führen u
Schadener
bezogen w
behörden
Stellen ob
Flösse, un
durchlass
mährt) w
Flösse un
müssen, w
angeordne

In E
brücke b
„Sob
kann, ist
und weiss
Wen
Beschädig
dies den
der Beück

Geht
der Durc

Schi
zur Verb
brücken
Mann mi

Im U
und Flos
gebend.

Die
Organe d
selben z

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Bezüglich der inzwischen eingetretenen Aenderung der Vorsignale siehe Seite 369 II 3.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

gestellte Brückendienstpersonal, nämlich durch den Brückenmeister, dessen Stellvertreter und durch die Brückenbahnwärter ausgeübt.

Durch die Bestätigung und Verpflichtung treten die Brückenaufsichts-Bediensteten in die Eigenschaft und gesetzlichen Befugnisse der Hilfspolizeibeamten und üben die Brückenpolizei in ihrem ganzen Umfang; sie müssen jedoch bei der Ausübung ihrer Functionen mit dem festgesetzten Dienstabzeichen versehen sein, welches aus einem silbernen Locomotiv und Anker an Kopfbedeckung und Dienstkleid besteht.

§ 21.

Das Brückenpersonal, insbesondere Brückenmeister und Brückenwärter sind befugt und verpflichtet, auf Befolgung dieser Brückenordnung zu wachen.

Dasselbe ist angewiesen, im Verkehr mit dem Publikum ein höfliches anständiges Benehmen zu beobachten.

Beschwerden gegen das Brückenpersonal sind bei den Stations-Vorständen in Maxau oder Maximiliansau zur Anzeige zu bringen, bezw. in die daselbst aufgelegten Beschwerdebücher einzutragen.

§ 22.

Zuwiderhandlungen gegen die Brückenordnung unterliegen den gesetzlichen Strafen (Gr. Bad. Polizei-Strafgesetzbuch § 154).

Die Uebertreter werden von den Behörden desjenigen Staates abgeurtheilt, in dessen Gebiet die Zuwiderhandlungen stattgefunden haben.

Weitere Verfolgungen wegen allenfallsigen Schadenersatzes oder wegen Verletzung der allgemeinen Strafgesetze bleiben vorbehalten.

Vdg. d. Gr. Bad. Handelsministeriums v. 30. Jan. 1874,

die Erlassung einer Brückenordnung für die Eisenbahnschiffbrücke bei Speyer betr.

G.- u. Vdg.-Bl. f. d. Gr. Bad. v. 1874, No. XI, S. 117.

Zum Schutze des Strassenverkehrs und des Eisenbahnbetriebs auf der Rheinschiffbrücke bei Speyer wird auf Grund des § 154 des Polizei-Strafgesetzbuches verordnet, was folgt:

I. Landeshoheit.

§ 1.

Die Landeshoheit und damit auch die Polizei auf und an der Brücke und den dazu gehörigen Anstalten steht jeder der beiderseitigen Landesregierungen bis in die Mitte der Brücke zu.

II. Brückenverkehr.

etc. etc. etc.

§ 10.

Es ist verboten:

a) das Ueberziehen eines Schiffes vermittelst auf der Brücke gehender Pferde, sowie das Fortziehen von Nachen mittelst Anlegung von Haken an die Brückenschiffe;

b) das Anmähren von Fahrzeugen an die Brückenschiffe oder deren Ueberbau.

Ausnahmen hiervon können nur in besonderen Fällen auf Ansuchen vom Brückenmeister zugelassen werden.

etc. etc. etc.

§ 14.

Bei der Ueberfahrt mit Nähen und Nachen richtet sich die Zulässigkeit der Ladungen nach der Aiche der verwendeten Fahrzeuge, und ist es die Pflicht des Brückenmeisters und der Brückenwärter, darüber zu wachen, dass dieselben nicht überladen werden.

III. Durchlass der Schiffe und Flösse.

§ 15.

Die Tageszeiten zum Durchlass der Schiffe und Flösse werden von dem Gr. Bad. Bezirksamte Schwetzingen und dem K. Bayr. Bezirksamte Speyer auf Antrag der Eisenbahnverwaltungen festgesetzt und bekannt gemacht.

Der Durchgang der Schiffe und Flösse muss so schnell als möglich bewirkt werden.

§ 16.

Schiffe, welche durch die Brücke gelassen werden wollen, sind vorher dem Brückenmeister unter Bezeichnung der Grösse des Schiffes und der Anzahl der Joche, welche abgeführt werden sollen, anzumelden. Kann der Durchlass nicht sogleich ohne Aufenthalt bewirkt werden, so müssen die Schiffe in angemessener Entfernung von der Brücke vor Anker gelegt werden.

Die Flösser sind gehalten, dem Brückenmeister eine Stunde vor Ankunft des Flosses bei Rheinhausen Anzeige zu machen, und damit die Erklärung zu verbinden, in welchem Zustande und in welcher Grösse das Floss sich befindet, ob es mit gehöriger Mannschaft, Nachen, Ankern, Seilen etc. versehen ist, und wie viele Joche abgeführt werden sollen. Sollte der Flösser das hinreichende Fahrgeschirr nicht bei sich haben, so muss das Floss in angemessener Entfernung oberhalb der Brücke so lange gelandet werden, bis die nöthigen Geräthschaften, welche auch von der Brückenverwaltung gegen geordnete Gebühren und vorbehaltlich des vom Brückenmeister zu bemessenden Schadenersatzes für den Fall der Beschädigung derselben leihweise bezogen werden können, beigeschafft sind.

Den betr. Rheinbaubehörden ist vorbehalten, auf den Antrag der Brückenverwaltung die Stellen oberhalb und unterhalb der Brücke zu bezeichnen, an welchen Flösse, um das Durchfahren der Schiffe und Flösse durch den Brückendurchlass nicht zu hindern oder zu gefährden, nicht angelegt (angemährt) werden dürfen.

Uebrigens wird die Art und Weise, wie die Flösse und Fahrzeuge an den beiderseitigen Ufern befestigt werden müssen, von dem Brückenmeister auf Anzeige der Flösser und Schiffer angeordnet.

Zusatz zu § 16:

§ 2 d. Vdg. des Gr. Bad. Handelsministeriums v. 28. April 1880.
G.- u. Vdg.-Bl. f. d. Gr. Bad. v. 1880, No. XVIII.

Gleichlautend mit Zusatz zu § 16 S. 311.

§ 17 gleichlautend mit § 17 S. 311.

§ 18 gleichlautend mit § 18 S. 311.

§ 19.

Im Uebrigen sind die Bestimmungen der revidirten Rheinschifffahrts-Acte (G.- u. Vdg.-Bl. 1869, S. 183), sowie die Bestimmungen der hiezu gehörigen Vdg. über den Transport explosiver, entzündlicher, ätzender und

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Bezüglich der inzwischen eingetretenen Aenderung der Vorsignale siehe Seite 369 II 3.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

giftiger Stoffe auf dem Rhein (G.- u. Vdg.-Bl. 1880, S. 39) *) und endlich die Art. I, XV, XIX, XXXI und XXXV der neuen Schifffahrts-Polizei- und Floss-Ordnung für den Rhein (G.- u. Vdg.-Bl. 1869, S. 245) **) massgebend.

IV. Allgemeine Bestimmungen.

§ 20 gleichlautend mit § 20 S. 311.

§ 21 gleichlautend mit § 21 S. 312.

§ 22 gleichlautend mit § 22 S. 312.

Vdg. d. Gr. Bad. Handelsministeriums v. 28. April 1880,

die Bezeichnung der Durchfahrtsöffnungen der Rheinbrücken von Mannheim bis Freistett betreffend.

Ges.- u. Vdg.-Bl. f. d. Gr. Bad. v. 1880 No. XVIII, S. 146.

Nachdem sich die Regierungen der Rheinuferstaaten auf Grund der in der ordentlichen Sitzung der Centralkommission für die Rheinschifffahrt von 1879 gefassten Beschlüsse hinsichtlich der Einführung übereinstimmender Bezeichnungen der Durchfahrtsöffnungen an den Rheinbrücken geeinigt haben, wird zum Vollzuge auf der zum Grossherzogthum gehörigen Rheinstrecke von Freistett abwärts Nachstehendes verordnet:

etc. etc. etc.

§ 3.

Feste Eisenbahnbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim.

Für die Eisenbahnbrücke Ludwigshafen-Mannheim wird im Einverständnisse mit der Königlich Bayerischen Regierung der Pfalz bestimmt:

1. Bei Nacht ist der Mittelpunkt der Durchfahrtsöffnungen mit einer rothen Laterne zu bezeichnen, welche bei den blos für die Thalfahrt bestimmten Oeffnungen nur nach der Bergseite, bei den blos für die Bergfahrt bestimmten Oeffnungen nur nach der Thalseite hin leuchten darf.

   Durchfahrtsöffnungen, welche sowohl für Thal- als für Bergfahrt dienen, sind zu beiden Seiten mit einer rothen Laterne zu bezeichnen.

   Erscheint eine noch genauere Kennzeichnung angemessen, so darf über jeder rothen Laterne noch eine grüne angebracht werden.
2. Eine besondere Bezeichnung der zur Durchfahrt nicht verstatteten Oeffnungen ist nicht zulässig.

§ 4.

Allgemeine Bestimmungen.

Die Flaggen dürfen des besseren Auswehens halber nur so gross sein, dass sie auf die Entfernung, für die sie bestimmt sind, noch deutlich erkannt werden können.

---

*) Bezüglich der explosiven Stoffe siehe neue Vdg. im Nachtrag.

**) Jetzt Art. I, XV, XIX, XXXb und XXXIV der Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flösserei auf dem Rhein. (Gr. Bad. Ges.- u. Vdg.-Bl. 1887 No. XXXIV. S. 393.)

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Die Breite der Flaggen muss der Höhe mindestens gleich sein, darf aber letztere höchstens um die Hälfte überschreiten.

Bei den roth und weissen, sowie den blau und weissen Flaggen muss die Theilung waagrecht derart erfolgen, dass die untere Hälfte weiss ist.

Polizei-Vdg. d. Bezirks-Präsidenten f. Ober-Elsass v. 19. Juni 1883,

den Verkehr über die Schiffbrücken bei Eichwald-Neuenburg und Altbreisach, und den Durchlass von Schiffen und Flössen durch dieselben betr.

Centr. u. B.-A.-Bl. f. E.-L. v. 1883, No. 26, S. 201.

In Folge einer zwischen der Gr. Bad. und der Els.-Lothr. Regierung getroffenen Vereinbarung wird hinsichtlich des Verkehrs über die Schiffbrücken bei Eichwald-Neuenburg und Altbreisach und des Durchlasses von Schiffen und Flössen durch dieselben unter Aufhebung der bezüglichen Vdg. v. 22. Oct. 1873 und 7. Oct. 1874, mit Wirksamkeit v. 1. Juli d. J. ab verordnet, was folgt:

Verkehr über die Brücken.

Die §§ 1 bis einschliesslich 19 sind gleichlautend mit denjenigen der für die Schiffbrücken bei Markolsheim-Sasbach, Schönau-Weisweil, Rheinau-Kappel, Gerstheim-Ottenheim und Strassburg-Kehl erlassenen Polizei-Vdg.

Polizei-Vdg. d. Bezirks-Präsidenten f. Ober-Elsass v. 19. Juni 1883,

den Verkehr über die Schiffbrücke bei Hüningen-Leopoldshöhe, den Durchlass von Schiffen und Flössen durch dieselbe und den Flossverkehr oberhalb derselben betr.

Centr.- u. B.-A.-Bl. f. E.-L. v. 1883, No. 26.

In Folge einer zwischen der Gr. Bad. und der Els.-Lothr. Regierung getroffenen Vereinbarung wird hinsichtlich des Verkehrs über die Schiffbrücke bei Hüningen-Leopoldshöhe und des Durchlasses von Schiffen und Flössen durch dieselbe, sowie des Flossverkehrs oberhalb derselben, unter Aufhebung der bezüglichen Vdg. v. 1. Juli 1882 mit Wirksamkeit v. 1. Juli d. J. an verordnet, was folgt:

Verkehr über die Brücke.

etc. etc. etc.

Die §§ 6 bis einschliesslich 11 und 22 bis einschliesslich 24 sind gleichlautend mit denjenigen der für die Schiffbrücke bei Hüningen-Leopoldshöhe erlassenen badischen Brückenordnung. (S. S. 300/304.) Die §§ 12 bis 19 sind aufgehoben und durch andere Vorschriften ersetzt worden; vergl. die folgende Polizei-Vdg. Die §§ 20 und 21 lauten, wie folgt:

Allgemeine Bestimmungen.

§ 20.

Ausser den obigen Vorschriften sind die Bestimmungen der revidirten Rheinschifffahrts-Acte, der Schifffahrts-Polizei- und Flossordnung v. 1. Juli 1869 und des Nachtrags hierzu v. 7. Febr. 1878*), sowie der

*) Jetzt Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flösserei auf dem Rhein.

Verordnung über den Transport explosiver, entzündlicher, ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rhein v. 17. März 1880*) genau zu beachten.

§ 21.

Zuwiderhandlungen gegen diese sämmtlichen Bestimmungen werden nach den Gesetzen und den besonderen Strafbestimmungen der Rheinschifffahrts-Acte bestraft.

Pol.-Vdg. d. Bezirks-Präsidenten f. Ober-Elsass v. 14. April 1885,

durch welche die §§ 12 bis 19 der vorstehenden Pol.-Vdg. aufgehoben und durch die nachfolgenden Vorschriften ersetzt worden sind. Wirksam v. 1. Mai 1885.

Centr.- u. Bez.-A.-Bl. f. E.-L. v. 1885. Beil. zu No. 17.

§ 12.

Oberhalb der Schiffbrücke bei Hüningen dürfen Flösse nur am linken Ufer an dem dazu bestimmten öffentlichen Landeplatze zwischen km 0,400 und km 0,810 anlanden. Von dort sind dieselben noch an dem gleichen Tage an Landetauen auf die vorhandenen Einbindeplätze zu leiten oder spätestens am zweiten Tage nach der Landung auf der Böschungsrampe bei km 0,810 auf dem Landwege fortzuschaffen.

§ 13.

Sobald ein Floss, welches zum Landen auf der Strecke von km 0,400 bis 0,810 bestimmt ist, unterhalb der neuen Baseler Brücke sichtbar wird, müssen auf dem Landeplatze sachkundige Mannschaften in genügender Anzahl (mindestens sieben Mann) mit einem Landetau und einem mit Ausrüstung (2 Stachelrudern, 2 Haken und 2 Schiffsriemen) versehenen Nachen bereit stehen, um das Floss landfest zu machen.

Soll das Floss nach einem der Flosseinbindeplätze verbracht werden, so sind ausser den auf dem Landeplatze bereit zu haltenden Mannschaften und Geräthen gleichzeitig noch ein Nachen mit Landetau und drei Mann Bedienung am oberen Ende des Platzes, und ein dritter Nachen mit Landetau und zwei Mann Bedienung in angemessener Entfernung weiter abwärts bereit zu halten.

Soll dagegen das Floss nach erfolgter Landung über die Rampe bei km 0,810 auf dem Landwege fortgeschafft werden, so müssen zur sicheren Herbeiführung der Landung ausser den Landungsmannschaften und Geräthen gleichzeitig noch an zwei anderen geeigneten Stellen zwischen der ersten Landestelle und km 0,810 hinreichende Mannschaften mit je einem Tau und Nachen bereit stehen.

Die hiernach vorgeschriebene Bereitstellung von Mannschaften und Geräthen obliegt dem Flossempfänger bezw. Floss-Spediteur.

§ 14.

Für jedes Floss, welches von Basel kommt und zwischen km 0,400 und 0,810 gelandet werden soll, muss mindestens 4 Stunden vor dem Ablassen in Basel bei dem Flössereiaufseher in Hüningen ein Erlaubnissschein nachgesucht werden. Das Abfahren des Flosses in Basel darf erst nach Ertheilung dieses Erlaubnissscheines erfolgen.

---

*) Bezüglich der explosiven Stoffe siehe neue Vdg. im Nachtrag.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Die Tageszeit, innerhalb welcher die Flösse auf dem öffentlichen Landeplatz von km 0,400 bis 0,810 gelandet werden dürfen, wird wie folgt festgesetzt:

Für die Monate Mai bis einschiesslich October
von Morgens 7—12 Uhr,
von Nachmittags 1½— 6 Uhr.

Für die Monate November bis einschliesslich April
von Morgens 8—12 Uhr,
von Nachmittags 1½—4 Uhr.

An den Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen dürfen Flösse von Basel nach Hüningen zum Landen nicht verbracht werden.

§ 15.

Bei einem Wasserstande von + 3,95 H. P. und darüber, sowie bei Ueberfüllung der Einbindeplätze mit Flössen werden keine der im vorigen Paragraphen erwähnten Erlaubnissscheine mehr ausgegeben. Bei anhaltend stürmischem und regnerischem Wetter, sowie bei längeren Kanalsperren und Wassermangel im Hüninger Kanale können diese Scheine ebenfalls vorenthalten werden.

§ 16.

Das Festmachen der Flösse muss an den auf dem oberen Uferrande stehenden Landepfählen oder an den auf der Böschungsberme stehenden Haltepfählen mit je 2 Tauen geschehen. Die Flösse müssen parallel dem Stromlauf liegen.

Auf den Flosseinbindeplätzen dürfen nur 2 Flösse an einem solchen Pfahle angelegt werden. Mehr als 2 Flösse dürfen nicht nebeneinander im Strombette liegen. Theilflösse oder einzelne Stämme müssen ebenfalls an den Lande- oder Haltepfählen parallel dem Stromlaufe festgebunden sein. Es ist verboten, dieselben ausserhalb der Flösse mit Seilstumpen, Krampen oder Weidenruthen u. s. w. zu befestigen.

§ 17.

Der Umbau von Flössen, die auf dem Hüninger- beziehungsweise Rhein-Rhône-Kanal weiterfahren sollen, erfolgt auf den hierzu bestimmten Flosseinbindeplätzen zwischen km 0,810 und 1,275 am linken Ufer. Ueber diese Grenzen hinaus dürfen Flösse oder Theile derselben nicht reichen.

§ 18.

Wenn Flösse oder Theile derselben entschlüpfen und an dem Streichwerke, den Eisbrechern oder Brückenschiffen sich festsetzen, so hat der betreffende Flossempfänger bezw. Floss-Spediteur sofort mit den nöthigen Mannschaften unter Leitung und eventueller Mithülfe des Brückenpersonals für die Beseitigung der Hölzer Sorge zu tragen. Falls das entschlüpfte Floss oder einzelne Hölzer durch die Schiffbrücke abwärts treiben, hat der Flossempfänger bezw. Floss-Spediteur die Verfolgung und Bergung unter Aufbietung der nöthigen Mannschaften, Schiffe und Geräthe gleichfalls sofort zu betreiben. Die bei solchen Anlässen beseitigten oder geborgenen Hölzer werden bis zum Rückersatz der der Verwaltung allenfalls entstehenden Beseitigungs-, Bergungs- oder Beschädigungskosten Seitens des Flossempfängers bezw. Floss-Spediteurs mit Beschlag belegt.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Flösse oder einzelne Hölzer, welche entschlüpft waren und wieder aufgefangen wurden, dürfen in der Nähe der Schiffbrücke und besonders oberhalb derselben nicht im Wasser oder am Ufer liegen bleiben, sondern sind sofort zu entfernen. Mit Beschlag belegtes Holz bleibt hiervon ausgeschlossen.

§ 19.

Ohne jedesmalige besondere Erlaubniss des Flössereiaufsehers dürfen Flösse in den Hüninger Kanal nicht einlaufen. Die Kanalmündung darf nie von Flössen verstellt werden, und dürfen Flösse nicht länger, als zum Durchschleusen erforderlich ist, in derselben verbleiben.

Polizei-Vdg. d. Bezirks-Präsidenten f. Unter-Elsass v. 14. Juni 1883,

den Verkehr über die Schiffbrücken bei Markolsheim-Sasbach, Schönau-Weisweil, Rheinau-Kappel, Gerstheim-Ottenheim und Strassburg-Kehl, sowie den Durchlass von Schiffen und Flössen durch dieselben betr.

Centr.- u. B.-A.-Bl. f. E.-L. v. 1883, No. 25, S. 190.

In Folge einer zwischen der Gr. Bad. und der Els-Lothr. Regierung getroffenen Vereinbarung wird hinsichtlich des Verkehrs über die Schiffbrücken bei Markolsheim-Sasbach, Schönau-Weisweil, Rheinau-Kappel, Gerstheim-Ottenheim und Strassburg-Kehl, sowie des Durchlasses von Schiffen und Flössen durch dieselben, unter Aufhebung der bezüglichen Vdg. v. 30. Dec. 1875, mit Wirksamkeit v. 1. Juli d. J. ab verordnet, was folgt:

Verkehr über die Brücken.

etc. etc. etc.

§ 7 im Wesentlichen gleichlautend mit § 7 S. 305.

Durchlass von Schiffen und Flössen durch die Brücken.

§§ 8, 9, 10, 11, 12 gleichlautend mit §§ 8, 9, 10, 11, 12 S. 305.

Allgemeine Bestimmungen.

§ 13.

Ausser den obigen Vorschriften sind die Bestimmungen der revidirten Rheinschifffahrtsakte, der Schifffahrts-Polizei- und Flossordnung v. 2. Juli 1869 und des Nachtrags hierzu v. 16. Febr. 1878*), sowie der Vdg. über den Transport explosiver, entzündlicher, ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rhein vom 17. März 1880**) genau zu beachten.

§ 14.

Zuwiderhandlungen gegen diese Bestimmungen werden nach den Gesetzen und den besonderen Strafbestimmungen der revidirten Rheinschifffahrtsakte bestraft.

§ 15 gleichlautend mit § 15 S. 306.

§ 16 gleichlautend mit § 23 S. 304.

§ 17 gleichlautend mit § 17 S. 306.

---

*) Jetzt Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flösserei auf dem Rhein.

**) Bezüglich der explosiven Stoffe siehe neue Vdg. im Nachtrag.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Bezüglich der inzwischen eingetretenen Aenderung der Vorsignale siehe Seite 369 II 3.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Polizei-Vdg. d. Bezirks-Präsidenten f. Unter-Elsass v. 14. Juni 1883,

den Verkehr über die Schiffbrücken bei Gambsheim-Freistett, Drusenheim-Greffern und Selz-Plittersdorf, sowie den Durchlass von Schiffen und Flössen durch dieselben betr.

Centr.- u. B.-A.-Bl. f. E.-L. von 1883, No. 25, S. 192.

In Folge einer zwischen der Gr. Bad. und der Els.-Lothr. Regierung getroffenen Vereinbarung wird hinsichtlich des Verkehrs über die Schiffbrücken bei Gambsheim-Freistett, Drusenheim-Greffern und Selz-Plittersdorf, sowie des Durchlasses von Schiffen und Flössen durch dieselben, unter Aufhebung der bezüglichen Verordnungen v. 30. Dec. 1875, 26. Nov. 1877 und 24. Mai 1880, mit Wirksamkeit vom 1. Juli d. J. ab verordnet, was folgt:

Verkehr über die Brücken.

etc. etc. etc.

Die §§ 7 bis einschliesslich 19 und 21 bis einschliesslich 24 sammt dem Formular A sind gleichlautend mit denjenigen der für die Schiffbrücken bei Freistett-Gambsheim, Greffern-Drusenheim und Plittersdorf-Selz erlassenen badischen Brückenordnung S. 306 bis 309.

§ 20 ist gleichlautend mit § 20 der Pol.-Vdg. des Bezirks-Präs. f. Ober-Elsass vom 19. Juni 1883, betr. den Verkehr über die Schiffbrücke bei Hüningen-Leopoldshöhe S. 315.

Polizei-Ordnung für die Schiffbrücken bei Maximiliansau u. Speyer

in Betreff des Eisenbahn- und gewöhnlichen Strassen-Verkehrs, erlassen von der K. Bayr. Reg. d. Pf. den 3. Nov. 1881.

K. Bayr. Kr.-A.-Bl. f. d. Pf. v. 1881, No. 81, S. 785.

Im Namen Seiner Majestät des Königs.

Die K. Bayr. Reg. d. Pf., Kammer des Innern, beschliesst auf Grund der am 31. März und 10. Mai 1864 mit der Gr. Bad. Reg. bezüglich der Herstellung von Schiffbrücken bei Maximiliansau bezw. Speyer getroffenen Uebereinkünfte, nach Ansicht und zum Vollzuge der Art. 88 und 90 des Polizei-Strafgesetzbuches vom 26. December 1871, dann des § 366, Z. 10 des Reichs-Strafgesetzbuches und des § 10 der dazu erlassenen Bek. d. K. Staatsministeriums des Innern vom 4. Januar 1872, Kr.-A.-Bl. 1872, S. 267 ff., zur Aufrechthaltung des Schutzes der Eisenbahnen und des Eisenbahnbetriebes, sowie der Sicherheit und Bequemlichkeit des Verkehrs auf den Schiffbrücken bei Maximiliansau und Speyer.

Obige Brückenordnung ist mit Ausnahme des § 19 im Wesentlichen gleichlautend mit der von Baden erlassenen Brückenordnung für die Eisenbahn-Schiffbrücke bei Speyer (S. 312). Der Zusatz zu § 16 der badischen Verordnung fällt bei obiger Verordnung aus.

§ 19 lautet:

§ 19.*)

Im Uebrigen finden die Bestimmungen der revidirten Rheinschiffahrts-Acte und dazu gehörige Vdg. über den Transport explosiver, entzündlicher, ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rhein v. 1. März 1880**),

---

*) § 19 in der Fassung der sonst gleichlautenden Bad. Vdg. v. 30. Jan. 1874.

**) Bezüglich der explosiven Stoffe siehe neue Vdg. im Nachtrag.

Polizei-Vdg. d
den Verkehr ü
heim-Greffe

In Folge
getroffenen V
Schiffbrücken
Plittersdorf, s
selben, unter
26. Nov. 1877
ab verordnet,

Die §§ 7
dem Formular
brücken bei P
Plittersdor
bis 309.
§ 20 ist
Ober-Elsass v
bei Hüninge

Polizei-Ordn
in Bet

Im Name
Die K. Ba
der am 31. M
Herstellung v
Uebereinkunft
Polizei-Strafg
des Reichs-St
K. Staatsmini
S. 267 ff., zu
Eisenbahnbet
kehrs auf de

Obige Be
gleichlautend
Eisenbahn-Se
badischen
§ 19 lau

Im Uebri
fahrts-Acte u
zündlicher, k

*) § 19 in
**) Bezügl

Bezüglich der inzwischen eingetretenen Aenderung der Vorsignale siehe Seite 369 II 3.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

dann die neue Schifffahrts-Polizei- und Floss-Ordnung für den Rhein vom 12. Juli 1869*), Anwendung.

Polizei-Ordnung

für den gewöhnlichen Strassenverkehr auf der Militär-Schiffbrücke und Rheinüberfahrt bei Germersheim, erlassen v. d. K. Bayr. Reg. d. Pf., Kammer d. Innern, den 3. Nov. 1881.

K. Bayr. Kr.-A.-Bl. f. d. Pf., No. 81, S. 795 ff.

Im Namen Seiner Majestät des Königs.

Die Königl. Bayer. Regierung der Pfalz, Kammer des Innern, beschliesst im Einvernehmen mit dem K. Festungs-Gouvernement Germersheim auf Grund des § 366 Ziff. 10 des Strafgesetzbuchs für das deutsche Reich, des § 10 der Bekanntmachung des K. Staatsministeriums des Innern vom 4. Januar 1872 — Kreisamtsblatt S. 267 — „die Sicherheit und Bequemlichkeit auf öffentlichen Wegen, Strassen und Plätzen betr.", dann des Art. 90 des Polizeistrafgesetzbuchs zum Schutze und zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Bequemlichkeit des Verkehrs auf der dem K. Militär-Aerar gehörigen Schiffbrücke und der Rheinüberfahrt bei Germersheim, wie folgt:

I. Aufsicht über die Brücke.

§ 1.

Die Aufsicht über die Brücke und bei der Ueberfahrt wird durch beeidigte Brückenmeister und Brückenwärter besorgt.

II. Passage über die Brücke.

etc. etc. etc.

§ 8.

Das Ueberziehen eines Schiffes vermittelst auf der Brücke gehender Pferde, sowie das Fortziehen von Nachen mittelst an die Brückenschiffe eingelegter Hacken ist untersagt.

Wird das Ueberziehen wegen heftigen Windes oder aus anderen Veranlassungen ausnahmsweise gestattet, so ist hierbei genau nach den Anweisungen des jedesmal anwesenden Brückenmeisters zu achten.

So lange das Ueberziehen dauert, ist jede sonstige Passage der Brücke untersagt.

§ 9.

Schiffer, die zu Berg die Brücke passiren wollen und ihre Seile zur Verbringung an die Halfterpferde über die Landbrücke schleifen, haben, damit die Passage nicht gehindert werde, dort zur Hebung des Seiles einen Mann mit Hacken aufzustellen.

III. Durchlass der Schiffe und Flösse.

§ 10.

Für Dampfschiffe wird zu jeder Zeit, für Segelschiffe und Flösse zu jeder Tagesstunde die Brücke geöffnet.

---

*) Jetzt Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flösserei auf dem Rhein.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Es muss damit solche Zeit und Ordnung eingehalten werden, dass weder der Durchlass zu lange verzögert, noch die Passage ungebührlich verhindert wird.

Als Tageszeit wird angenommen: im März und April die Zeit von Morgens 6 bis Abends 6 Uhr, im Mai, Juni, Juli und August von Morgens 4 bis Abends 9 Uhr, im September und October von Morgens 6 bis Abends 6 Uhr, im November, December, Januar und Februar von Morgens 7 bis Abends 5 Uhr.

§ 11.

Sobald die Joche ausgefahren und die Durchfahrt erfolgen kann, wird jede der beiden Seiten der Oeffnung bei Tage durch eine roth und weisse Flagge bezeichnet.

Wenn die Brücke eingetretener Hindernisse wegen zeitweise nicht geöffnet werden kann, so wird solches den zur Durchfahrt zugelassenen Schiffen durch eine blau und weisse Flagge zu erkennen gegeben.

§ 12.

Die Flösser sind gehalten, eine Stunde vor Ankunft des Flosses ihre Anzeige bei dem Brückenmeister zu machen, und damit zugleich die Erklärung zu verbinden, wie viele Joche man abgeführt wünsche.

§ 13.

Dampfschiffe dürfen bei der Thalfahrt nur mit halber Kraft die Brücke passiren.

§ 14.

Im Uebrigen sind die Bestimmungen der revidirten Rheinschifffahrts-Acte (Kr.-A.-Bl. f. d. Pf. v. 1869, S. 1705), sowie die Bestimmungen der hierzu gehörigen Vdg. über den Transport explosiver, entzündlicher, ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rhein v. 1. März 1880 (G.- u. Vdg.-Bl. f. d. K. Bayern v. 1880, S. 105, Kr.-A.Bl. f. d. Pf. v. 1881, No. 81, S. 811)*), dann die einschlägigen Bestimmungen der neuen Schifffahrts-Polizei- und Floss-Ordnung für den Rhein v. 12. Juli 1869 (Kr.-A.-Bl. f. d. Pf. v. 1869, S. 1793 ff.) und des Nachtrags dazu v. 31. Dec. 1877 (Kr.-A.-Bl. v. 1878, No. 2. S. 17 ff.)**), massgebend.

etc. etc. etc.

IV. Allgemeine Bestimmungen.

§ 18.

Die Brückenpolizei wird durch das aufgestellte Brückendienstpersonal, nämlich durch die Brückenmeister und die Brückenwärter, ausgeübt.

§ 19.

Das Brückenpersonal, bezw. die Brückenmeister und Brückenwärter sind befugt und verpflichtet, die Befolgung dieser Brückenordnung zu überwachen.

Dasselbe ist angewiesen, im Verkehr mit dem Publikum ein höfliches, anständiges Benehmen zu beobachten.

---

*) Abgeändert in Abschnitt V und VI. Mit Wirkung vom 15. März 1887 ab.

**) Bezüglich der explosiven Stoffe siehe neue Vdg. im Nachtrag.

§ 20.

Zuwiderhandlungen gegen die Brückenordnung unterliegen der gesetzlichen Strafe.

Die Uebertreter werden, wenn sie Militär- oder Civilpersonen, erstere von der Militärbehörde, letztere von der betr. Civilbehörde abgeurtheilt.

Weitere Verfolgungen wegen allenfallsigen Schadenersatzes oder wegen Verletzungen der allgemeinen Strafgesetze bleiben vorbehalten.

Polizei-Vdg. für die Schiffbrücke bei Worms.

Die polizeilichen Vorschriften für diese Schiffbrücke unterliegen zur Zeit einer Revision, und steht die Verkündung neuer Bestimmungen, welche eventuell im Anhang Aufnahme finden werden, in der Kürze bevor.

Polizei-Vdg. für die Benutzung der Rheinschiffbrücke bei Coblenz,

erlassen von der K. Preuss. Reg. zu Coblenz den 4. Mai 1876.

A.-Bl. d. K. Reg. zu Coblenz v. 1876.

Zur Erhaltung eines freien und leichten Verkehrs der Schiffahrt durch die Rheinschiffbrücke bei Coblenz und zur Sicherheit des Uebergangs über den Rhein bestimmen wir unter Aufhebung der Polizei-Vdgn. v. 11. Febr. 1857, 10. Mai 1862 und 1. Febr. d. J. auf Grund des Gesetzes über die Polizei-Verwaltung v. 11. März 1850 und in Gemässheit des § 11 dieses Gesetzes hiermit Folgendes:

u. s. w.

II. Verkehr der Schiffe und Flösse durch die Brücke.

§ 9.

Schiffe und Flösse, welche zu ihrem Durchgange durch die Brücke ein theilweises Ausfahren derselben bedingen, dürfen sich der Brücke nur in der vorgeschriebenen Weise nähern.

§ 10.

Von der Brücke aufwärts bis zur Spitze des Rheincavaliers auf der linken Rheinseite, bis zum Festungsgraben auf der rechten Rheinseite dürfen keine anderen Schiffe halten, als diejenigen, welche auf das Oeffnen der Brücke warten und zum Durchgange fertig sind. Dieselben müssen hierzu die nächste Oeffnung der Brücke benutzen, wenn sie dazu von den Brücken-Aufsichtsbeamten angehalten werden.

Das Anlegen der aus dem Freihafen kommenden Schiffe zwischen dem Rheincavalier und der Schiffbrücke ist, wenn dieselben nicht sofort die Brücke passiren wollen, untersagt.

§ 11.

Unterhalb der Brücke, sowohl am linken als am rechten Stromufer, ist ein Raum von 45 Meter Länge zum Ausfahren und Aufstellen der ausgefahrenen Brückenjoche jederzeit frei zu lassen. Bei besonderer Veranlassung, sowie auch beim Durchgange grösserer Flösse muss auf Verlangen des Brückenmeisters ein weiterer Raum frei bleiben oder frei gemacht werden, um die aussergewöhnlich ausgefahrenen Brückenjoche daselbst sichern zu können.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Bezüglich der Schiffbrücke in Worms vergl. die Bemerkung unter „Hessen“ auf Seite 371 unten.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

setzl

von

wege

liege
stimm
der

Poliz

durc
gang
v. 11
über
diese

ein
nur

der
seite
Oeffn
müss
von

dem
die

ist
ausg
Vera
Verl
gem
dase

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

§ 12.

Die Führer der durch die Brücke gehenden Dampfschiffe dürfen zweihundert Meter oberhalb und hundert Meter unterhalb der Brücke die Kraft ihrer Maschinen nur insoweit benutzen, dass sie im langsamen Fortgang des Schiffes die nothwendige Steuerkraft behalten.

§ 13.

Die Brücke darf zum Durchgang nicht länger als 15 Minuten geöffnet bleiben, wenn nicht der Durchgang eines Flosses oder eines Schiffes für sich ein längeres Offenhalten der Brücke bedingt.

Für zu Thal hinter einander folgende Personen- und Schleppdampfschiffe mit Anhang kann unter Umständen nach Anordnung des Brückenmeisters diese Zeit verlängert werden.

§ 14.

Den Personendampfschiffen mit regelmässigen Coursen wird die Brücke zur angezeigten Zeit geöffnet. Bei Verspätungen über eine Stunde nach Sonnenuntergang muss, falls die Durchfahrt durch die Brücke verlangt wird, dem Brückenmeister vor Ablauf der einstündigen Verspätung davon Mittheilung gemacht werden.

Den Schleppdampfschiffen mit und ohne Anhang wird die Brücke jederzeit am Tage, d. h. zwischen Sonnen-Auf- und Untergang geöffnet.

Den Segelschiffen wird die Brücke zwischen Sonnen-Auf- und Untergang nur stündlich mit dem vollen Glockenschlage geöffnet; sind jedoch mehr als drei Segelschiffe zum Durchgange der Brücke vorbereitet, so wird dieselbe auch in der Zwischenzeit geöffnet.

Bei Tag müssen alle Dampfschiffe ohne fest angezeigten Cours, welche die Brücke zu Thal passiren wollen, dieses durch Aufziehen einer weissen Flagge und durch zwei in der Höhe von Oberwerth abzugebende Böllerschüsse anzeigen.

Bei Nacht (nach Sonnenuntergang) müssen alle Dampfschiffe, auch die mit angezeigtem Course, welche die Brücke zu Thal passiren wollen, dieses durch Aufziehen einer dritten Laterne mit weissem Lichte hoch am Maste und mit drei Böllerschüssen in der Höhe von Oberwerth anzeigen.

Segelschiffe, sowie steuerlose oder beschädigte Dampfschiffe müssen die Absicht, die Brücke zu passiren, der Brückenwache anzeigen; diejenigen, welche die Brücke zu Thal passiren wollen, müssen oberhalb des Freihafens aufschlagen und können nur in dieser Lage, an einem Tau befestigt, durch die Brücke fahren.

§ 15.

Die ausfahrbaren Brückenjoche sind fortlaufend mit No. I bis XII nummerirt und zwar am linken Ufer mit No. I anfangend. In der Regel werden nachfolgende Joche geöffnet:

a) Für die Personendampfschiffe zu Berg und Thal wird bei Tag und Nacht das Joch No. II der Brücke geöffnet.
   Für die grossen Salonboote zu Thal werden die Joche No. I und II geöffnet.
b) Für die Schleppdampfschiffe allein oder mit nur einem Schiffe Anhang zu Berg und Thal, wird das Joch No. II geöffnet.
c) Für die Schleppdampfschiffe mit mehr als einem Schiffe Anhang zu Thal werden die Joche No. II und III geöffnet.

d) Für die Schleppdampfschiffe mit oder ohne Anhang zu Berg wird das Joch No. II geöffnet, oder auf der rechten Seite das Joch No. VIII.
e) Für die Segelschiffe zu Thal und Berg werden die Joche No. I resp. XII geöffnet.

Dem Brückenmeister steht es frei, zur Sicherung der Brücke nach Umständen eine grössere Oeffnung zum Durchgange der Schiffe zu machen, als vorgeschrieben ist.

Das Passiren der Personendampfschiffe ohne regelmässigen Fahrplan durch die Brücke bei Nacht (d. h. nach Sonnenuntergang) muss dem Brückenmeister vorher und zwar vor Sonnenuntergang angezeigt werden.

§ 16.

Abgeändert, vergleiche unten.*)

§ 17.

Wenn die Brücke für ein ankommendes Dampfschiff nicht geöffnet werden kann, so wird dieses

1. bei Tage durch Aufziehen einer blau und weissen Flagge auf Joch No. 3 angezeigt, welche Flagge so lange aufgezogen bleibt, bis die Brücke geöffnet werden kann;
2. bei Nacht, an derselben Stelle, durch zwei an einer Signalstange über einander hängende Laternen mit grünem Lichte angezeigt, welche Laternen so lange aufgezogen bleiben, bis die Brücke geöffnet werden kann.

---

*) Polizei-Vdg. f. d. Benutzung d. Rheinschiffbrücke bei Coblenz,

erlassen von der K. Preuss. Reg. zu Coblenz den 2. April 1880.

A.-Bl. d. K. Preuss. Reg. zu Coblenz v. 1880.

Da sich in die, in Stück 12 unseres A.-Bl. v. d. J. sub No. 258 abgedruckte Polizei-Vdg. v. 12. März cr. ein Irrthum insofern eingeschlichen hat, als die dadurch abzuändernde frühere Polizei-Vdg. unrichtig bezeichnet ist, so wird hiermit die erstere aufgehoben und statt dessen die nachfolgende Polizei-Vdg. erlassen:

Polizei-Verordnung.

Auf Grund des § 11 des Gesetzes über die Polizei-Verwaltung v. 11. März 1850 wird hierdurch bestimmt, dass an die Stelle des § 16 der Polizei-Vdg. für die Benutzung der Rheinschiffbrücke bei Coblenz v. 4. Mai 1876 (Beilage zu No. 19 des A.-Bl. v. 1876), fortan folgende Vorschriften treten:

§ 16.

Sobald die Joche zum Durchlassen der Schiffe und Flösse ausgefahren sind und die Durchfahrt erfolgen kann, werden rechts und links der dadurch gemachten Brückenöffnung:

1. bei Tage je eine roth und weisse Flagge aufgezogen;
2. bei Nacht (nach Sonnenuntergang) je zwei übereinanderhängende Laternen mit rothem Lichte über der Brückenbahn aufgezogen.

Die Laternen werden nur nach derjenigen Seite hin leuchten, auf welcher das zur Durchfahrt zunächst zugelassene Schiff sich befindet.

So lange die Flaggen oder die rothen Laternen nicht aufgezogen sind, müssen die zu Berg kommenden Schiffe beilegen, bis das Signal von der Brücke aus gegeben wird. Die zu Thal kommenden Dampfschiffe, ohne und mit Anhang, dürfen sich der Brücke nur so weit nähern, dass sie immer noch für den Behinderungsfall oberhalb der Brücke mit Sicherheit wenden und landen oder vor Anker gehen können, bis das Signal von der Brücke aus gegeben wird.

Um die sich annähernden Schiffe schon auf grössere Entfernung davon zu unterrichten, dass sie die Brücke passiren können, werden folgende Vorsignale gegeben:

1. zur Bezeichnung, dass die Brücke in der Bergfahrt passirt werden kann, bei Tage eine rothe Flagge, bei Nacht eine rothe Laterne;
2. zur Bezeichnung, dass die Brücke in der Thalfahrt passirt werden kann, bei Tage eine weisse Flagge, bei Nacht zwei rothe Laternen.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Bezüglich der inzwischen eingetretenen Aenderung der Vorsignale siehe Seite 369 II 3.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

d

e

Um
mac

dur
Brü
wer

wer
1

2

*)

Polis
abzu
erste

wird
nutz
v. 18

die
Brüc

zur

die
wird
der
halb
bis

unte
gege

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

§ 18.

Flösse dürfen nur zwischen Sonnen-Auf- und Untergang die Brücke passiren.

§ 19.

Flösse, welche die Brücke passiren wollen, müssen eine Stunde vor Ankunft an der Brücke durch einen Wahrschauer mit dem Wahrschauernachen und der Wahrschauerflagge bei dem Brückenmeister angemeldet werden.

Der Wahrschauer hat dabei den Flossschein (Art. 25 der revidirten Rheinschiffahrtsakte) eventuell eine beglaubigte Abschrift desselben und die schriftliche Angabe über Namen und Wohnort des Wahrschauers und des Flossführers wie des Flosseigenthümers über die Herkunft und den Bestimmungsort des Flosses und über dessen Bemannung, sowie über die Flossbreite und Flosslänge und die zur Durchfahrt gewünschten Brückenjoche vorzulegen.

§ 20.

Von der Verpflichtung, einen Wahrschauer vorauszusenden, bleiben jedoch die hiervon schon bisher befreit gewesenen Führer kleiner Flösse, welche auf dem Rhein unter der Benennung „einzelne Böden“ oder „einzelne Stümmel“ bekannt sind, entbunden.

Die Führer solcher Flösse sind aber gehalten, auf dem Flosse selbst die vorgeschriebene Flagge aufzustecken und ihre Ankunft an der Brücke eine Stunde vorher durch einen Boten dem Brückenmeister anzuzeigen, damit sie, wenn die Brücke nicht ausgefahren werden kann, zurückgehalten werden können.

§ 21.

Wird die Weiterfahrt des gewahrschauten Flosses vor Passirung der Brücke verhindert, so hat der Flossführer dieses dem Brückenmeister durch einen zweiten Wahrschauer oder durch einen Boten sofort anzuzeigen.

Vor der darauf folgenden Fortsetzung der Fahrt zum Passiren der Brücke muss das Floss auf's Neue bei dem Brückenmeister in gleicher Weise angemeldet werden.

§ 22.

Fahren mehrere Flösse hintereinander, welche die Brücke passiren wollen, so müssen dieselben soweit von einander fahren, dass sie die Brücke nicht innerhalb einer halben Stunde Zeit zusammen passiren.

III. Allgemeine Vorschriften und Strafbestimmungen.

§ 23.

Ist der Verkehr auf der Schiffbrücke in Folge Eisgangs, Hochwassers oder Reparaturen an der Brücke für die Passage dauernd unbenutzbar, so wird die feste Rheinbrücke zum Verkehr von Reitern, Fuhrwerken, Karren und Thieren benutzt und kommen alsdann die Bestimmungen der Polizei-Vdg. v. 15. Jan. 1866 (A.-Bl. 1866, S. 38) und 29. Juli 1867 (A.-Bl. 1867, S. 294), die Benutzung der festen Rheinbrücke durch den Landverkehr betr., zur Anwendung.

Für die Personenbeförderung wird nöthigenfalls, sofern die Witterungsverhältnisse solches gestatten, eine Dampffähre in Betrieb gestellt, welche unter Aufsicht der Brückenverwaltung steht.

§ 24.

Uebertretungen der in der vorstehenden Vdg. enthaltenen Vorschriften werden mit einer Geldstrafe von 3 bis 30 Mark, oder im Unvermögensfalle mit verhältnissmässiger Haft geahndet, sofern nicht gesetzlich, namentlich nach § 366 No. 10 des Strafgesetzbuches und Art. XXXV der Schiffahrtspolizei- und Floss-Ordnung für den Rhein vom Jahre 1869 (A.-Bl. 1869, S. 150)*) höhere Strafen Anwendung finden.

Ausserdem ist der Floss- oder Schiffsführer, sowie Jedermann für den Schaden und die Kosten verantwortlich, welche durch Uebertretung dieser Vorschriften der Brücke, den Schiffsgefässen und den Brückengegenständen zugefügt werden.

Schiffs- und Flossführer, welche den zu dieser Vdg. enthaltenen Vorschriften zuwider handeln, sind, wenn sie vor erfolgter Entscheidung ihre Reise fortsetzen wollen, nach § 15 des Gesetzes, betr. die Rheinschiffahrtsgerichte v. 9. März 1870, zur Stellung einer Caution für Strafe und bezüglich Schadenersatz verpflichtet.

Polizei-Vdg. d. K. Preuss. Reg. zu Cöln v. 28 Mai 1883,

die Vermeidung von Störungen für den Betrieb der fliegenden Brücke zu Bonn durch die Schiffahrt betr.

A.-Bl. d. K. Preuss. Reg. zu Cöln, v. 1883, S. 186.

Zur Vermeidung von Störungen für den Betrieb der fliegenden Brücke zu Bonn, verordnen wir nach eingeholter Ermächtigung des Herrn Ober-Präsidenten auf Grund des § 11 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung v. 11. Mai 1850 hiermit Folgendes:

Alle auf der Thalfahrt auf dem Rheinstrome von oberhalb Bonn bei Tage begriffenen, bei Bonn oder Beuel nicht anlegenden Rheinschiffe und Nachen unter 600 Centner Tragfähigkeit haben vom oberen Buchtnachen abwärts diejenige Uferseite einzuhalten, auf welcher die fliegende Brücke zu jener Zeit nicht liegt, oder nach welcher sie nicht etwa in der Anfahrt begriffen ist. Dagegen darf die fliegende Brücke den Kurs des in der Thalfahrt begriffenen Fahrzeuges nicht stören, sobald das letztere den obersten Buchtnachen bereits passirt hat.

Zuwiderhandlungen gegen diese Vorschriften werden mit einer Geldstrafe bis zu 5 Thaler bestraft.

Polizei-Vdg. d. K. Preuss. Reg. zu Cöln v. 23. Mai 1862,

die Durchfahrt unter der festen Brücke bei Cöln betr.

A.-Bl. d. K. Preuss. Reg. zu Cöln v. 1862.

Da von Zeit zu Zeit Personen in Hängerüstungen unter der festen Brücke zwischen Cöln und Deutz zur Ausführung verschiedener Arbeiten beschäftigt sind, und das Leben und die Gesundheit dieser Personen dadurch gefährdet wird, dass Dampf- und Segelschiffe beim Passiren der festen Brücke den Hängerüstungen zu nahe kommen, so sollen fortan diese Hängerüstungen an der oberen und unteren (südlichen und nördlichen) Seite der Brücke durch je zwei rothe Flaggen deutlich und weithin sichtbar bezeichnet werden, um dadurch die Strombreite anzudeuten, in welcher das Fahren mit Dampf- und Segelschiffen nicht zulässig ist. Demgemäss wird auf Grund der §§ 11 und 12 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung v. 11. März 1850 von der unterzeichneten K. Regierung hierdurch nachstehende Polizei-Vdg. erlassen:

*) Jetzt Art. XXXIV der Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rhein.

§ 1.

Wenn an der obern und untern (südlichen und nördlichen) Seite der festen Brücke zwischen Cöln und Deutz durch je zwei rothe Flaggen angedeutet ist, dass unter der Brücke Hängerüstungen sich befinden, in welchen Arbeiter beschäftigt sind, so darf in der durch die Flaggen bezeichneten Strombreite mit Dampfschiffen und Segelschiffen nicht gefahren werden.

§ 2.

Die Führer der Schiffe sind für die Beobachtung der im § 1 enthaltenen Vorschrift verantwortlich, und verwirken, wenn sie dieser Vorschrift zuwider handeln, für jeden Contraventionsfall eine Geldbusse von 5 bis 10 Thaler, oder im Falle des Unvermögens verhältnissmässige Gefängnissstrafe. Ausserdem sind dieselben nach den allgemeinen Grundsätzen des Civilrechts zum Schadenersatz verpflichtet.

Polizei-Vdg. für die Rheinschiffbrücke bei Cöln,

erlassen von der K. Preuss. Reg. zu Cöln den 27. Mai 1874.

A.-Bl. d. K. Preuss. Reg. zu Cöln v. 1874, Stück 22, S. 112.

Auf Grund von § 11 des Gesetzes über die Polizei-Verwaltung vom 11. März 1850 erlassen wir hierdurch rücksichtlich des Landverkehrs über die zwischen Cöln und Deutz bestehende Rheinschiffbrücke und rücksichtlich desjenigen, was von den Schiffen und Flössen in Betreff dieser Brücke zu beobachten ist, nachstehende Polizei-Vdg.:

Titel I.

Bestimmungen rücksichtlich des Landverkehrs über die Rheinschiffbrücke zwischen Cöln und Deutz.

u. s. w.

§ 25.

Das Ueberziehen von Schiffen von einer Rheinseite zur andern an Seilen von der Schiffbrücke aus ist nur nach vorher ertheilter Erlaubniss des Brückenmeisters und unter Aufsicht eines Brückenwärters zulässig. Durch Nichtbefolgung dieser Vorschrift wird sowohl der Führer des Schiffes, als jeder am Seile Ziehende strafbar.

u. s. w.

§ 27.

Es ist verboten, feuergefährliche Gegenstände mit der Schiffbrücke oder den dazu gehörigen Geräthschaften in Berührung zu bringen.

Titel II.

Bestimmungen, welche die Schiffahrt in Bezug auf die Rheinschiffbrücke zwischen Cöln und Deutz zu beachten hat.

§ 28.

Schiffe und Stromfahrzeuge aller Art dürfen nicht an die Rheinschiffbrücke oder deren Verankerung und Meerung befestigt werden.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

§ 29.

Abs. 1 abgeändert, vergleiche unten.*)

Auch dürfen an den Landungsbrücken der Cölner und Düsseldorfer Dampfschiffahrts-Gesellschaft nie mehr als 2 Dampfschiffe in der Breite des Stromes vor Anker liegen und diese müssen, wenn andere Schiffe oder Flösse, um die Schiffbrücke zu passiren, dort vorbeifahren wollen, jedesmal eine stromrechte Lage haben oder gleich einnehmen.

Auch muss oberhalb der Brücke das Wasser neben derselben stets in einer Breite von wenigstens 3,80 Meter frei bleiben, damit nicht an die Brückenschiffe oder die Ankerketten derselben gestossen werde und immer längs der Brücke ungehindert gefahren werden könne.

Jedoch ist es auf der Cölner Seite einem Schiffe, welches unmittelbar an der Werftmauer der hier stehenden Wippe wegen liegt, gestattet, sich mit seinem Spiegel oder Steuerende bis in die Richtung der Vordersteven der Landbrückenschiffe zu legen.

§ 30.

Unterhalb der Brücke dürfen Schiffe aller Art nur in einer Weise vor Anker gelegt werden, dass auf Verlangen der Brückenbeamten sofort ein freier Raum von wenigstens 19 Meter Breite und 63 Meter Länge zum Anlegen dreier Brückenjoche hintereinander geschafft werden kann.

§ 31.

Abgeändert, vergleiche unten *)

§ 32.

Die Dampfschiffe, denen das Anlegen an die an der Schiffbrücke befindliche Landungsbrücke unter besonderen Bedingungen vergünstigungsweise erlaubt ist, müssen ihre Schiffe an einer eigenen Kette vor Anker legen.

Auch dürfen nie mehr als zwei Dampfschiffe an dieser Stelle gleichzeitig vor Anker gehen.

---

*) Polizei-Vdg. d. K. Preuss. Reg. zu Cöln v. 24. Mai 1882,

betr. die Rheinschiffbrücke zwischen Cöln und Deutz.

A.-Bl. St. 22, S. 101.

Da einige Bestimmungen unserer die Rheinschiffbrücke zwischen Cöln und Deutz betreffenden Polizei-Verordnung vom 27. Mai 1874 (Amtsblatt Seite 112 und folgende) einer Aenderung, andere einer Ergänzung bedürfen, so verordnen wir auf Grund des § 11 des Gesetzes über die Polizei-Verwaltung vom 11. März 1850, was folgt:

Art. I.

An Stelle der nachstehend bezeichneten Vorschriften treten die folgenden Bestimmungen:

1. An Stelle des ersten Absatzes des § 29:

„Oberhalb der Brücke bis zur Südgrenze des Herriger'schen Hauses dürfen längs dem Ufer Schiffe nie über die Landbrücke der Schiffbrücke hinaus in den Strom hineinliegen."

2. An Stelle des § 31:

„Sobald Treibeis zu erwarten ist, müssen sämmtliche Flussfahrzeuge einschliesslich der Flösse, welche am Deutzer Ufer unterhalb der Schiffbrücke vor Anker oder gemeert liegen, auf Verlangen des Brückenmeisters soweit treiben lassen, dass die sämmtlichen Brückenjoche hinter der Deutzer Landbrücke gemeert werden können; desgleichen müssen die Fahrzeuge, welche oberhalb der Schiffbrücke am Deutzer Ufer liegen, auf Verlangen des Brückenmeisters so nahe an das Ufer heranlegen, dass sie über die Linie von Joch No. 1 zur Hafenmündung wasserwärts nicht hinausragen."

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

§ 33.

Die Brücke wird für Segelschiffe regelmässig 20 Minuten nach jeder vollen Stunde, jedoch nur bei Tage geöffnet. Die Tageszeit erstreckt sich in den Monaten

Januar und December von Morgens 8 bis Abends 4 Uhr,
Februar und November von Morgens 7 bis Abends 5 Uhr,
März und Oktober von Morgens 6½ bis Abends 5½ Uhr,
April und September von Morgens 5 bis Abends 6½ Uhr,
Mai und August von Morgens 4 bis Abends 7½ Uhr,
Juni und Juli von Morgens 3¾ bis Abends 8½ Uhr.

§ 34.

Alle Segelschiffe, welche oberhalb der Brücke behufs der Durchfahrt aufgeschlagen haben, sollen die Brücke bei der nächsten in Gemässheit des § 32 zu bewerkstelligenden Oeffnung derselben passiren. Diese Schiffe sind sofort nach ihrer Ankunft oberhalb der Brücke zur Durchfahrt bereit zu legen, und sobald dies geschehen ist, von Seiten des Schiffsführers dem Brückenmeister oder seinem Vertreter anzumelden.

§ 35.

Die jedesmalige Oeffnungszeit soll höchstens 30 Minuten dauern. Sollten alsdann noch mehrere zur Durchfahrt angemeldete Segelschiffe bereit liegen, so ist die Brücke, nachdem sie 20—30 Minuten dem Landverkehr gedient hat, nochmals bis zu 30 Minuten Zeit zu öffnen.

Ist dagegen ein zur Durchfahrt angemeldetes Schiff, wenn die Brücke für dasselbe geöffnet worden, nach Verlauf von 10 Minuten nicht in der Brückenöffnung, so muss das Schiff bis zur nächsten Oeffnungszeit warten.

§ 36.

Kurz oberhalb der Schiffbrücke darf kein Schiff Manöver machen, welche die Brücke in Gefahr bringen können. Namentlich ist es den Segelschiffen, welche einwärts liegende Schiffe herauslassen wollen, untersagt, in den Strom hinein bis über die Brückenöffnung hinaus abzugieren.

§ 37.

Jedes Schiff, welches die Brücke passiren will, muss mit hinlänglichem Tauwerk und einem Nothanker versehen sein und dies Alles klar geordnet auf dem Verdecke bereit halten.

Eben so muss dasselbe, wenn sich auf dem Schiffe keine feste sichere Windevorrichtungen befinden, für jedes zur Bespannung des Schiffs behufs der Bergfahrt erforderliche Pferd unter gewöhnlichen Wasserstands- und Windverhältnissen wenigstens 3 Schiffzieher an Bord haben und unter erschwerenden Umständen diese Zahl angemessen vermehren.

Im Unterlassungsfalle haben die Brückenbeamten dem betr. Schiffe die Durchfahrt zu weigern.

§ 38.

Die im Art. XIII, Ziffer 4 der Schiffahrts-Polizei- und Flossordnung für den Rhein vom Jahre 1869 *) enthaltene Vorschrift, dass Dampfschiffe insofern nicht die volle Maschinenkraft zur sichern Steuerung derselben durch die Schiffbrücke erforderlich ist, mit verminderter Kraft durch die Oeffnung der letzteren fahren sollen. ist zur Vermeidung des schädlichen Wellenschlages streng zu beachten.

*) Jetzt Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rhein.

§ 39.

Abgeändert, vergleiche unten.*)

§ 40.

Ausser den regelmässigen Oeffnungszeiten (§ 33) wird die Schiffbrücke noch, wenn es nicht wegen besonderer Umstände unterbleiben muss, geöffnet

A. bei Tage für Dampfschiffe jeder Art zu jeder Zeit,

B. bei Nacht nur

a) für Personendampfschiffe im Dienst und

b) für Schleppdampfschiffe, wenn sie vorher bis 6 Uhr Abends dem Brückenmeister eine schriftliche Anzeige gemacht haben und dann auch nur

1. bei der Bergfahrt bis zu einem Wasserstande von 4,40 Meter am hiesigen Preussischen Pegel,

2. bei der Thalfahrt bis zu einem Wasserstande von 3,20 Meter an demselben Masse, und wenn sie kein Anhängeschiff mit sich führen.

§ 41.

Die Zeichen, welche die Dampfschiffe zu geben haben, wenn sie die Schiffbrücke passiren wollen, sind folgende:

A. Die zu Berg fahrenden Dampfschiffe jeder Art, auch die Schleppzüge, haben sich sowohl bei Tage als bei Nacht durch 2 maliges längeres Läuten mit der Schiffsglocke anzumelden.

B. Die zu Thal fahrenden Dampfschiffe jeder Art und Schleppzüge haben:

a) bei Tage:

1. wenn sie die Brücke passiren wollen, ohne erst oberhalb derselben bis zum Munde des neuen Hafens anzulegen, solches durch drei Signalschüsse anzudeuten, wovon der 1. in der Gegend des Forts No. 1 oberhalb des Bayenhauses, der 2. in der Gegend des Bayenhauses und der 3. gleich unterhalb des Bayenthurms gelöst werden muss,

2. wenn sie von ihrer Anlegestelle in der bezeichneten Strecke oberhalb der Schiffbrücke abfahren und die Brücke passiren wollen, solches durch rechtzeitiges längeres Läuten mit der Schiffsglocke anzuzeigen;

b) bei Nacht:

1. wenn sie die Brücke passiren wollen, ohne vorher oberhalb derselben anzulegen, die unter a 1 für die Tagesfahrt vorgeschriebenen 3 Signalschüsse an den bezeichneten Orten abzufeuern, und ausserdem, weil das Schiessen bei starkem Nordwinde zuweilen nicht gehört wird, gleich nach dem ersten Schusse eine hellbrennende Laterne vom Verdeck bis zu den obern Laternen des Mastes so lange am Maste langsam auf

---

*) 3. An Stelle des § 39:

„Aus demselben Grunde dürfen die Dampfschiffe beim Wenden oberhalb der Schiffbrücke mit keinem Theile des Schiffes über die Linie hinabtreiben, welche von der Mitte des Herriger'schen Hauses auf dem Werfte zu Cöln und von der Mündung des Schneeberger Gässchens am Werfte zu Deutz bezeichnet wird."

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

und nieder zu ziehen, bis von der Schiffbrücke das in § 43 beschriebene Zeichen, dass die Schiffbrücke geöffnet worden, gegeben ist, und

2. wenn sie von einer oberhalb der Brücke bis zur Rheinau befindlichen Anlegestelle abfahren und die Brücke passiren wollen, solches wie bei Tage durch rechtzeitiges längeres Läuten mit der Schiffsglocke anzuzeigen.

§ 42.

Abgeändert, vergleiche unten.*)

§ 42 a.

Vergleiche unten.**)

§ 43.

Wenn in der Nacht die Brücke zum Durchpassiren der Dampfschiffe geöffnet und Alles in Ordnung ist, wird die Brückenöffnung durch 2 Paar rothe Laternen bezeichnet, welche eine über der andern zu beiden Seiten der Oeffnung in einer Höhe von etwa 4 Meter über der Brückenbahn aufgezogen werden. So lange diese 4 rothen Laternen, je 2 übereinander zu jeder Seite der Oeffnung, nicht aufgezogen sind oder sich nicht zu beiden Seiten der Oeffnung in jener Höhe befinden, müssen die zu Berg kommenden Schiffe beilegen, bis das Signal gegeben wird. Die zu Thal kommenden Personen- und Schleppdampfschiffe, und zwar letztere um so mehr, wenn sie wirklich Fahrzeuge schleppen, dürfen sich der Brücke nur so weit nähern, dass sie immer noch für den Behinderungsfall oberhalb der Brücke mit Sicherheit wenden und landen können.

§ 43 a.

Vergleiche unten.***)

---

*) 4. An Stelle des § 42:

„Wenn die Brücke nicht geöffnet werden kann, so wird dieses

a) bei Tage durch Aufhissen einer blau und weissen Flagge auf dem Joche No. 13, dem fünften von Cöln aus (zunächst der Hafengrenze) signalisirt, welche Flagge so lange aufgezogen bleibt, bis die Brücke geöffnet werden kann, und

b) bei Nacht auf dem Joche No. 14, dem vierten von Cöln aus, durch zwei grüne übereinander befindliche Laternen, welche bis dahin, dass die Brücke geöffnet werden kann, aufgezogen bleiben.

**) Art. II.

Zwischen den §§ 42 und 43 wird folgende Bestimmung eingeschaltet:

§ 42 a.

„Wenn bei Tage die Brücke zum Durchfahren geöffnet und Alles in Ordnung ist, wird die Brückenöffnung durch je eine rothweisse Flagge zu beiden Seiten der Oeffnung bezeichnet. Vor dem Ausstecken dieser Flaggen oder nach Wegnahme derselben darf durch die Oeffnung nicht gefahren werden."

***) Art. III.

Zwischen den §§ 43 und 44 wird folgende Bestimmung eingeschaltet:

§ 43 a.

„Um die sich annähernden Schiffe schon auf grössere Entfernungen davon zu unterrichten, dass sie die Brücke passiren können, werden folgende Vorsignale gegeben:

a) zur Bezeichnung, dass die Brücke in der Bergfahrt passirt werden kann, bei Tage eine rothe Flagge, bei Nacht eine rothe Laterne,

b) zur Bezeichnung, dass die Brücke in der Thalfahrt passirt werden kann, bei Tage eine weisse Flagge, bei Nacht zwei rothe Laternen

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Bezüglich der inzwischen eingetretenen Aenderung der Vorsignale siehe Seite 369 II 3.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

§ 44.*)

Die Grösse der Oeffnung in der Schiffbrücke wird für die passirenden Dampfschiffe der Art bemessen, dass bei Tage wie bei Nacht

1. für jedes zu Thal fahrende Personendampfschiff 2 Joche ausgefahren werden und
2. für jedes zu Berg fahrende Personendampfschiff nur 1 Joch ausgefahren wird. Dagegen müssen
3. für Schleppschiffe
   a) bei Tage sowohl für die Berg- als für die Thalfahrt immer, mögen sie Fahrzeuge schleppen oder nicht, 2 Joche ausgefahren werden. Verlangt der Kapitän eines auf der Thalfahrt befindlichen Schleppzuges, dass noch ein drittes Joch ausgefahren werde, so hat derselbe gleich nach seinem ersten Signalschuss eine wenigstens 3,80 Meter im Quadrat grosse weisse Flagge mit einem scharlachrothen quadratischen Mittelfelde von $^1/_3$ der Höhe und Breite der Flagge am Maste des Remorqueurs vom Verdeck bis zum Topp des Mastes wenigstens so lange auf- und niederzuziehen, bis das Schiff gegen die Rheinau angekommen ist. (ergänzt, vergl. unten**)
   b) bei Nacht werden für Schleppdampfschiffe, wenn denselben nach § 40 die Brücke geöffnet wird, für die Thalfahrt gewöhnlich 3 Joche, das 1., 2. und 3., für die Bergfahrt 2 Joche, das 2. und 3. zunächst der Cölner Landbrückenjoche, zum Durchlass ausgefahren.

§ 45.

Wenn bei Tage ein einzelnes Dampfschiff durch die Brücke fährt, so können, wenn zwei Joche ausgefahren sind, noch zwei Segelschiffe und wenn ein Joch ausgefahren ist, noch ein solches ebenfalls die Brücke passiren, vorausgesetzt, dass diese Schiffe vollständig bereit dazu sind, dass die Brücke überhaupt nicht länger als 30 Minuten geöffnet bleibt und dass kein Postwagen wartet.

§ 46.

Wenn zu gleicher oder annähernd gleicher Zeit sowohl zu Thal als zu Berg sich Schiffe der Brücken-Oeffnung zur Durchfahrt nähern, dann muss das Bergschiff solange unterhalb seitlich der Oeffnung warten, bis das Thalschiff durchgefahren ist; befindet sich aber bereits das

---

*) Bek. d. K. Preuss. Reg. zu Cöln v. 28. Aug. 1879,

die Vdg. bezüglich der Rheinschiffbrücke zwischen Cöln und Deutz v. 27. Mai 1874 betr.

A.-Bl. d. K. Preuss. Reg. zu Cöln v. 1879, St. 36, S. 221.

Es wird hiermit zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass in denjenigen Fällen, in welchen nach Massgabe des § 44 der Vdg. v. 27. Mai 1874 (A.-Bl. v. 1874, S. 112), die Schiffbrücke zwischen Cöln und Deutz betr., beim Passiren von Dampfschiffen zwei Joche der hiesigen Schiffbrücke auszufahren sind, vom 1. October d. J. ab nicht wie bisher die Joche No. 16 und 17, sondern die Joche No. 15 und 16 ausgefahren werden.

Im Uebrigen bleibt die bisherige Fahrordnung durch die genannte Schiffbrücke unverändert.

**) Art. IV.

Im § 44 wird am Schluss der Bestimmung unter No. 3 lit. a folgende Bestimmung eingeschaltet:

„Für die kleineren Schraubendampfer wird, wenn sie keine Schiffe schleppen, bei der Berg- wie bei der Thalfahrt nur ein Joch ausgefahren."

Bergschiff in der Oeffnung, dann muss das Thalschiff vor derselben seitlich solange halten, bis das erstere dieselbe durchfahren hat.

§ 47.

Niemals dürfen, wie auch nach der Schiffahrts-Polizei- und Floss-Ordnung für den Rhein vom Jahre 1869 in Art. II unter Ziffer 5*) verboten, mehr als je zwei Schiffe neben einander gekuppelt, die Oeffnungen der Brücke passiren.

§ 48.

Alle zu Thal fahrenden Schleppzüge müssen von wenigstens der Mitte der Rheinau ab in gehörig gleichlaufender Richtung mit den Ufern fahren, um nicht die Besorgniss zu erregen, dass die Brücken-Oeffnung nicht getroffen werde und desshalb noch das 3. oder gar 4. Joch ausgefahren werden müsse.

§ 49.

Die Schleppzüge müssen, um die Schiffbrücken-Oeffnung zu passiren, möglichst kurz zusammen gezogen werden. So lange der Zug noch nicht vollständig aus der Brücken-Oeffnung heraus ist, darf oberhalb der Schiffbrücke kein anderes Schiff in den Zug aufgenommen und die Geschwindigkeit des Remorqueurs nicht vermindert werden.

§ 49 a.

Vergleiche unten.**)

Titel III.

Bestimmungen, welche von den Flössen in Bezug auf die Rheinschiffbrücke zwischen Cöln und Deutz zu beachten sind.

§ 50.

Flösse dürfen nur bei Tage (§ 33) die Schiffbrücke passiren.

§ 51.

Sie müssen sich durch den Wahrschaunachen, welcher nach Art. I, No. 2 der Schiffahrts-Polizei- und Floss-Ordnung für den Rhein vom Jahre 1869*) dem Floss mindestens eine Stunde vorauszufahren hat, schriftlich bei dem Brückenmeister melden, (wahrschauen) und dabei die Breite des Flosses, und ob die Durchfahrt in der Mitte des Stromes, oder am rechten oder linken Ufer erfolgen solle, angeben.

Werden mehrere Flösse gleichzeitig oder mit geringem Unterschiede der Zeit angemeldet, welche theils in der Mitte des Stromes und theils an den Ufern die Brücke passiren wollen, dann haben die in der Mitte des Stromes durchfahrenden Flösse den Vorzug.

Die Führer der andern Flösse müssen dann auf die von ihrem Wahrschauer zurück zu bringende Benachrichtigung des Brückenmeisters die Flösse landen und so lange warten, bis die Brücke in der Mitte wieder geschlossen ist und an den Ufern geöffnet werden kann.

---

*) Jetzt Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rhein.

**) Art. V.

Zwischen den §§ 49 und 50 wird folgende Bestimmung eingeschaltet:

§ 49. a.

„Wenn Schiffe, welche mit explosiven Stoffen beladen sind, die Brücke passiren sollen, so ist die bevorstehende Ankunft des Fahrzeugs und seine ungefähre Grösse gemäss der Vorschrift im § 11 lit. b der Verordnung über den Transport explosiver etc. Stoffe auf dem Rhein vom 18. März 1880 (Amtsblatt Seite 64)†) Seitens des Schiffsführers zeitig dem Brückenmeister anzuzeigen.

†) Bezüglich der explosiven Stoffe siehe neue Vdg. im Nachtrag.

§ 52.

Die kleinen Flösse, Boden oder Stümmel genannt, für welche nur 1 bis 3 Joche ausgefahren zu werden brauchen und die nach Art. I, No. 2 der vorgedachten Schiffahrts-Polizei- und Floss-Ordnung sich nicht durch einen vorausgeschickten Nachen zu melden brauchen, müssen sich wenigstens eine Stunde vor ihrem Eintreffen bei der Brücke dem Brückenmeister durch einen Boten anmelden, damit sie, wenn die Brücke nicht ausgefahren werden kann, zurückgehalten werden können.

§ 53.

Bei steigendem Wasser, wenn der Wasserstand am Pegel bereits die Höhe von 4,40 Meter erreicht hat, und bei fallendem Wasser, wenn der Wasserstand am Pegel noch nicht unter 4,70 Meter gesunken ist, dürfen Flösse die Schiffbrücke nicht passiren (Art. XVI Ziffer 3 der vorgedachten Schiffahrts-Polizei- und Floss-Ordnung).*)

§ 54.

Wird die Weiterfahrt eines bereits gewahrschauten oder angemeldeten Flosses durch unvorhergesehene Umstände verhindert, so hat der Flossführer sofort einen zweiten Wahrschauer abzusenden, welcher den Brückenmeister benachrichtigt, dass das Floss nicht eintreffen werde. Will der Flossführer die Fahrt wieder beginnen (aufbrechen), dann muss derselbe nochmals wahrschauen lassen.

§ 55.

Sind grosse oder kleine Flösse aber einmal in der Fahrt begriffen, sie mögen sich nun angemeldet haben oder nicht, so muss die Brücke, damit sie keinen Schaden leide, so schleunig als möglich geöffnet werden. Die Strafbarkeit der Führer der Flösse und die Verantwortlichkeit der Figenthümer derselben für Unglücksfälle wird dadurch nicht ausgeschlossen.

Titel IV.

Allgemeine Vorschriften und Strafbestimmungen.

§ 56.

Die Brückenbeamten dürfen unter keinem Vorwande Trinkgelder für geleistete Dienste fordern.

§ 57.

Die Brückenbeamten sind angewiesen, sich gegen das Publikum höflich zu benehmen und auf Verlangen über die obigen Bestimmungen Auskunft zu ertheilen.

§ 58.

Beschwerden sind zunächst bei dem Brückenmeister und in weiterer Instanz bei dem mit der Brückenverwaltung beauftragten Betriebs-Inspector anzubringen.

§ 59.

Abgeändert vergleiche unten.**)

*) Jetzt Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rhein

**) Art. VI.

An Stelle des § 59 tritt folgende Bestimmung:

„Uebertretungen der vorstehenden Vorschriften durch das Publikum werden, insofern nicht gesetzlich namentlich nach § 366 Ziffer 10 des Strafgesetzbuches und nach Art. XXXV der Schiffahrtspolizei- und Floss-Ordnung für den Rhein vom Jahre 1869 (Amtsblatt S. 176) †) höhere Strafen Anwendung finden, mit Geldbusse von 3 bis 30 Mark und im Unvermögensfalle mit verhältnissmässiger Haft geahndet. Es ist jedoch das Minimum der Geldbusse bei Uebertretungen gegen die §§ 17, 18, 19, 22, 26, 29, 30, 32, 36, 37, 39, 49, 15 Mark und bei Uebertretungen gegen die §§ 50 bis incl. 54, 30 Mark. Auf Zuwiderhandlungen gegen den § 49a findet der Artikel 30 der revidirten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 Anwendung."

†) Jetzt Art. XXXIV der Polizeiordnung für die Schifff. u. Flösserei a. d. Rhein.

§ 60.

Der Brückenmeister, sein Stellvertreter und alle übrigen Brückenbeamten haben den Vollzug dieser Vdg. zu überwachen.

Der Brückenmeister muss über vorgefallene Contraventionen selbst Protokoll errichten oder veranlassen, dass der betr. Polizeikommissär mit der Sache befasst werde.

§ 61.

Individuen, welche den Anordnungen der Brückenbeamten keine Folge leisten, können von denselben dem betr. Polizeikommissär zum Behuf weiterer Bestimmung vorgeführt werden.

Schiffs- und Flossführer, welche den in dieser Polizei-Vdg. enthaltenen Vorschriften zuwider handeln, sind, wenn sie vor erfolgter Entscheidung ihre Reise fortsetzen wollen, nach § 15 des Gesetzes betr. die Rheinschiffahrtsgerichte vom 9. März 1870 (Ges.-S. S. 180) zur Stellung einer Caution für Strafe und bezw. Schadenersatz verpflichtet.

Gegen Fuhrleute und Führer von Viehtransporten, welche den Vorschriften dieser Polizei-Vdg. entgegen handeln, wird, wenn sie über Namen, Stand und Wohnsitz im Inlande sich nicht auszuweisen vermögen, zur Pfändung geschritten.

§ 62.

Uebertretungen der vorstehenden Vorschriften durch die Brückenbeamten werden im Disciplinarwege geahndet.

§ 63.

Diese Vdg. tritt mit dem 1. Juli d. J. in Kraft. Alle polizeilichen Bestimmungen, welche früher über die in derselben behandelten Gegenstände erlassen worden sind, treten dann ausser Wirksamkeit.

Polizei-Vdg. der K. Preuss. Reg. zu Cöln v. 24. Jan. 1872,

den Schutz des Drahtseiles der Fähre bei Mülheim a. Rh. betr.

A. Bl. d. K. Preuss. Reg. zu Cöln v. 1872, No. 5, S 14.

Zum Schutze des quer durch das Flussbett des Rheins unter Wasser auf den Grund gelegten, für den Betrieb der Fähre bei Mülheim a. Rh. bestimmten Drahtseiles erlassen wir auf Grund der §§ 6 und 11 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung v. 11. März 1850 und unter Bezugnahme auf Art. XIII. No. 1 der für den Rhein von den Ufer-Regierungen im Jahre 1869 erlassenen Schiffahrts-Polizei- und Floss-Ordnung*) hierdurch folgende Polizei-Vdg.:

§ 1.

Es ist verboten, im Bereiche des Zuges der Drahtseilfähre bei Mülheim a. Rh. innerhalb der Rheinstrecke, welche auf beiden Ufern durch vier mit rothen Körben versehene Mastbäume bezeichnet ist, Anker zu werfen und Schiffe, Kähne oder Flösse an Ankern oder anderen Hemmungsmitteln, welche am Fahrzeuge befestigt sind und auf der Sohle des Stromes nachgeschleppt werden, treiben zu lassen.

§ 2.

Wer diesem Verbote zuwiderhandelt, verwirkt eine Geldbusse von drei bis zehn Thaler und im Falle des Unvermögens verhältnissmässige Gefängnissstrafe.

---

*) Jetzt Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rhein.

Gleichzeitig wird die Vorschrift in Art. XIX No. 2 Abs. 3 der Eingangs gedachten Schiffahrts-Polizei- und Floss-Ordnung*), nach welcher Schiffe und Flösse auf den Ueberfahrtswegen der Gierbrücke und der an einer Querleitung sich bewegenden Fähren weder halten, noch beilegen dürfen, mit dem Bemerken in Erinnerung gebracht, dass Zuwiderhandlungen gegen diese Vorschrift nach Art. XXXV**) a. a. O. mit Geldbusse von 10 bis 300 Franken bestraft werden.

Polizei-Vdg. in Betreff der Rheinschiffbrücke bei Mülheim a. Rh.,

erlassen von der K. Preuss. Reg. zu Cöln den 31. März 1888.

A.-Bl. d. K. Preuss. Reg. zu Cöln v. 1888 S. 104.

Auf Grund des § 11 des Gesetzes über die Polizei-Verwaltung vom 11. März 1850 erlassen wir hierdurch rücksichtlich des Landverkehrs über die bei Mülheim a. Rh. bestehende Rheinschiffbrücke und rücksichtlich desjenigen, was von den Schiffen und Flössen in Betreff dieser Brücke zu beobachten ist, nachstehende

Polizei-Verordnung.

Titel I.

Bestimmungen rücksichtlich des Landverkehrs über die Rheinschiffbrücke bei Mülheim a. Rh.

u. s. w.

§ 23.

Das Ueberziehen von Schiffen von einer Rheinseite zur anderen an Seilen von der Schiffbrücke aus ist nur nach vorher ertheilter Erlaubniss des Brückenmeisters und unter Aufsicht eines Brückenwärters zulässig. Durch Nichtbefolgung dieser Vorschrift wird sowohl der Führer des Schiffes als jeder am Seile Ziehende strafbar.

u. s. w.

§ 25.

Es ist verboten, feuergefährliche Gegenstände mit der Schiffbrücke oder den dazu gehörigen Geräthschaften in Berührung zu bringen.

Titel II.

Bestimmungen, welche die Schiffahrt in Bezug auf die Rheinschiffbrücke bei Mülheim a. Rh. zu beachten hat.

§ 26.

Schiffe und Stromfahrzeuge aller Art dürfen nicht an die Rheinschiffbrücke oder deren Verankerung und Meerung befestigt werden.

§ 27.

Oberhalb der Schiffbrücke liegende Schiffe müssen das Wasser soweit frei lassen, dass nicht an die Brückenschiffe oder deren Anker-

*) Jetzt Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rhein.

**) Jetzt Art. XXXIV der Polizeiordnung für die Schifff. u. Flösserei a. d. Rhein.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

ketten gestossen werde. An den Ufern dürfen Schiffe nicht soweit in den Strom hinausgelegt werden, dass dadurch die Durchfahrt durch die Schiffbrücke verhindert oder erschwert wird.

§ 28.

Unterhalb der Schiffbrücke dürfen Schiffe aller Art nur in einer Weise vor Anker gelegt werden, dass auf Verlangen der Brückenbeamten sofort ein freier Raum von wenigstens 30 Meter Breite und 65 Meter Länge zum Anlegen dreier Brückenjoche hintereinander geschaffen werden kann.

§ 29.

Sobald Treibeis zu erwarten ist, müssen sämmtliche Flussfahrzeuge einschliesslich der Flösse, welche am Cölner Ufer unterhalb der Schiffbrücke vor Anker oder gemeert liegen, auf Verlangen des Brückenmeisters soweit treiben lassen, dass die sämmtlichen Brückenjoche hinter einander gemeert werden können.

§ 30.

Die Brücke wird für Segelschiffe regelmässig 10 Minuten nach jeder vollen Stunde jedoch nur bei Tage geöffnet. Die Tageszeit erstreckt sich in den Monaten

Januar und Dezember von Morgens 8 Uhr bis Abends $4^1/_4$ Uhr,
Februar und November von Morgens 7 Uhr bis Abends $5^1/_4$ Uhr,
März und October von Morgens $6^1/_2$ bis Abends $5^1/_2$ Uhr,
April und September von Morgens 5 Uhr bis Abends $6^1/_2$ Uhr,
Mai und August von Morgens 4 bis Abends $7^1/_2$ Uhr,
Juni und Juli von Morgens $3^3/_4$ bis Abends $8^1/_2$ Uhr.

§ 31.

Die Segelschiffe, welche die Brücke zu Thal durchfahren wollen, müssen oberhalb der Brücke aufgeschlagen und dieselbe bei der nächsten zu bewerkstelligenden Oeffnung durchfahren.

Diese Schiffe sind sofort nach ihrer Ankunft oberhalb der Brücke zur Durchfahrt bereit zu legen, und sobald dies geschehen ist, von Seiten des Schiffsführers dem Brückenmeister oder seinem Vertreter anzumelden.

§ 32.

Die jedesmalige Oeffnungszeit soll höchstens 30 Minuten dauern. Sollten alsdann noch mehrere zur Durchfahrt angemeldete Segelschiffe bereit liegen, so ist die Brücke, nachdem sie 20—30 Minuten dem Landverkehr gedient hat, nochmals bis zu 30 Minuten Zeit zu öffnen.

Ist dagegen ein zur Durchfahrt angemeldetes Schiff, wenn die Brücke für dasselbe geöffnet worden, nach Verlauf von 10 Minuten nicht in der Brückenöffnung, so muss das Schiff bis zur nächsten Oeffnungszeit warten.

§ 33.

Kurz oberhalb der Schiffbrücke darf kein Schiff Manöver machen, welche die Brücke in Gefahr bringen können. Namentlich ist es den Segelschiffen, welche einwärts liegende Schiffe herauslassen wollen, untersagt, in den Strom hinein bis über die Brückenöffnung hinaus abzugieren.

§ 34.

Jedes Schiff, welches die Brücke durchfahren will, muss mit hinlänglichem Tauwerk und einem Nothanker versehen sein und dies Alles klar geordnet auf dem Verdecke bereit halten. Im Unterlassungsfalle haben die Brückenbeamten dem betreffenden Schiffe die Durchfahrt zu verweigern.

§ 35.

Die im Artikel XIII, Ziffer 4 der Polizei-Ordnung für die Schifffahrt und Flösserei auf dem Rhein vom 7. November 1887 — Amtsblatt S. 333 ff. — enthaltene Vorschrift, dass Dampfschiffe, insofern nicht die volle Maschinenkraft zur sicheren Steuerung derselben durch die Schiffbrücke erforderlich ist, mit verminderter Kraft durch die Oeffnung der letzteren fahren sollen, ist zur Vermeidung des schädlichen Wellenschlages streng zu beachten.

§ 36.

Aus demselben Grunde dürfen die Dampfschiffe beim Wenden oberhalb der Schiffbrücke mit keinem Theile des Schiffes der Brücke so nahe kommen, dass letztere hierdurch beschädigt oder gefährdet wird.

§ 37.

Ausser den regelmässigen Oeffnungszeiten wird die Schiffbrücke noch, wenn es nicht wegen besonderer Umstände unterbleiben muss, geöffnet:

A. bei Tage für Dampfschiffe jeder Art zu jeder Zeit,

B. bei Nacht nur

a) für Personendampfschiffe im Dienst und

b) für Schleppdampfschiffe, wenn sie vorher bis 6 Uhr Abends dem Brückenmeister eine schriftliche Anzeige gemacht haben und dann auch nur

1. bei der Bergfahrt bis zu einem Wasserstande von 4,40 Meter am Pegel zu Cöln,

2. bei der Thalfahrt bis zu einem Wasserstande von 3,20 Meter an demselben Pegel, und wenn sie kein Anhängeschiff mit sich führen.

§ 38.

Die Zeichen, welche die Dampfschiffe zu geben haben, wenn sie die Schiffbrücke durchfahren wollen, sind folgende:

A. Die zu Berg fahrenden Dampfschiffe jeder Art, auch die Schleppzüge, haben sich sowohl bei Tage als bei Nacht durch 2maliges längeres Läuten mit der Schiffsglocke anzumelden.

B. Die zu Thal fahrenden Dampfschiffe jeder Art und Schleppzüge haben:

a) bei Tage

1. wenn sie die Brücke durchfahren wollen, ohne erst oberhalb derselben anzulegen, solches durch drei Signalschüsse anzudeuten, wovon der 1. in der Gegend des Nordhafens zu Cöln, der 2. oberhalb des Forts XI und der 3. dicht an der Frohngasse, gelöst werden muss,

2. wenn sie von einer oberhalb der Brücke am Mülheimer Wertt befindlichen Anlegestelle abfahren und die Brücke durchfahren wollen, solches durch rechtzeitiges längeres Läuten mit der Schiffsglocke anzuzeigen;

b) bei Nacht

1. wenn sie die Brücke durchfahren wollen, ohne vorher oberhalb derselben anzulegen, die unter a 1 für die Tagesfahrt vorgeschriebenen 3 Signalschüsse an den bezeichneten Orten abzufeuern, und ausserdem, weil das Schiessen bei starkem Nordwinde zuweilen nicht gehört wird, gleich nach dem ersten Schusse eine hellbrennende Laterne vom Verdeck bis zu den obern Laternen des Mastes so lange am Maste langsam auf und nieder zu ziehen, bis von der Schiffbrücke das in § 43 beschriebene Zeichen, dass die Schiffbrücke geöffnet worden, gegeben ist, und
2. wenn sie von einer oberhalb der Brücke am Mülheimer Werft befindlichen Anlegestelle ab durch die Schiffbrücke fahren wollen, solches wie bei Tage durch rechtzeitiges längeres Läuten mit der Schiffsglocke anzuzeigen.

§ 39.

Die neun Stromjoche der Schiffbrücke sind in ihrer Mitte mit den Nummern 1 bis 9, von der Cölner (linken) Seite aus zählend durch grosse weisse Zahlen auf schwarzem Grunde bezeichnet.

Die für den Durchlass der Dampfschiffe (§ 44 Ziffer 2 und 3) hauptsächlich bestimmten zwei Stromjoche sind dadurch kenntlich gemacht, dass am linken Ende des links liegenden Joches und am rechten Ende des rechts liegenden Joches je ein schwarz und weiss gestrichener Signalkorb in Höhe von etwa 5 Meter über der Brückenbahn dauernd aufgezogen ist.

§ 40.

Wenn die Brücke nicht geöffnet werden kann, so wird dieses bei Tage durch Aufhissen einer blau und weissen Flagge und bei Nacht durch zwei grüne übereinander befindliche Laternen auf dem Stromjoche No. 7, dem dritten von Mülheim aus, signalisirt, welche Zeichen so lange aufgezogen bleiben, bis die Brücke geöffnet werden kann. Falls die Behinderung zum Ausfahren der Brücke nicht sogleich behoben werden kann, so wird der Brückenmeister ohne Verzug telegraphisch dem Brückenmeister der Cölner Schiffbrücke über die bestehende Behinderung wie später auch über deren Wiederbehebung benachrichtigen und wird letzterer den Führern der durch die Schiffbrücke bei Cöln fahrenden Schiffe und Flösse davon Kenntniss geben.

§ 41.

Wenn bei Tage die Brücke zum Durchfahren geöffnet und Alles in Ordnung ist, wird die Brückenöffnung durch je eine rothweisse Flagge zu beiden Seiten der Oeffnung bezeichnet. Vor dem Ausstecken dieser Flaggen oder nach Wegnahme derselben darf durch die Oeffnung nicht gefahren werden.

§ 42.

Wenn in der Nacht die Brücke zum Durchfahren der Dampfschiffe geöffnet und Alles in Ordnung ist, wird die Brückenöffnung

durch 2 Paar rothe Laternen bezeichnet, welche eine über der andern zu beiden Seiten der Oeffnung in einer Höhe von etwa 4 Meter über die Brückenbahn aufgezogen werden. So lange diese 4 rothen Laternen, je 2 übereinander zu jeder Seite der Oeffnung, nicht aufgezogen sind oder sich nicht zu beiden Seiten der Oeffnung in jener Höhe befinden, müssen die zu Berg kommenden Schiffe beilegen, bis das Signal gegeben wird. Die zu Thal kommenden Personen- und Schleppdampfschiffe, und zwar letztere um so mehr, wenn sie wirklich Fahrzeuge schleppen, dürfen sich der Brücke nur so weit nähern, dass sie immer noch für den Behinderungsfall oberhalb der Brücke mit Sicherheit wenden und landen können.

§ 43.

Um die sich annähernden Schiffe schon auf grössere Entfernungen davon zu unterrichten, dass sie die Brücke passiren können, werden folgende Vorsignale gegeben:

a. zur Bezeichnung, dass die Brücke zu Berg durchfahren werden kann, bei Tage eine rothe Flagge, bei Nacht eine rothe Laterne;

b. zur Bezeichnung, dass die Brücke zu Thal durchfahren werden kann, bei Tage eine weisse Flagge, bei Nacht zwei rothe Laternen.

§ 44.

In der Regel werden für die Schiffahrt die folgenden Joche geöffnet:

1) für Segelschiffe ein Joch, und zwar:
   a. No. 2 für die oberhalb der Brücke aufschlagenden, und
   b. No. 9 für die am Mülheimer Werft liegenden Schiffe;

2) für Personen-Dampfschiffe bei Tage und bei Nacht auf der Thalfahrt die nach § 39 durch Signalkörbe bezeichneten 2 Joche, auf der Bergfahrt eins dieser Joche;

3) für Schleppschiffe mit oder ohne Anhang:

   a) bei Tage,
   sowohl für die Berg- als für die Thalfahrt, die nach § 29 durch Signalkörbe bezeichneten zwei Joche. Für die kleineren Schraubendampfer ohne Anhang wird jedoch nur eins dieser Joche ausgefahren.
   Verlangt der Kapitän eines auf der Thalfahrt befindlichen Schleppzuges, dass noch ein drittes Joch ausgefahren werde, so hat derselbe gleich nach seinem 1. Signalschuss eine mindestens 3,8 m im Quadrat grosse weisse Flagge mit einem scharlachrothen quadratischen Mittelfelde von $^1/_2$ der Höhe und Breite der Flagge am Mast des Schleppschiffes vom Verdeck bis zum Topp des Mastes, wenigstens so lange auf- und niederzuziehen, bis das Schiff in der Höhe von Mülheim angekommen ist. Es wird alsdann noch ein neben den vorbezeichneten Jochen liegendes Joch ausgefahren;

   b) bei Nacht,
   wenn den Schleppdampfschiffen nach § 37 die Brücke geöffnet wird, für die Bergfahrt zwei Joche, und zwar die gleichen wie bei Tage, für die Thalfahrt gewöhnlich 3 Joche, und zwar ausser den bei Tage regelmässig auszufahrenden Jochen noch ein daneben liegendes.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

§ 45.

Wenn bei Tage ein einzelnes Dampfschiff durch die Brücke fährt, so können, wenn zwei Joche ausgefahren sind, noch 2 Segelschiffe und wenn 1 Joch ausgefahren ist, noch ein solches ebenfalls die Brücke durchfahren, vorausgesetzt, dass diese Schiffe vollständig bereit dazu sind, dass die Brücke überhaupt nicht länger als 30 Minuten geöffnet bleibt, und dass kein Postwagen wartet.

§ 46.

Wenn zu gleicher oder annähernd gleicher Zeit sowohl zu Thal als zu Berg sich Schiffe der Brückenöffnung zur Durchfahrt nähern, dann muss das Bergschiff so lange unterhalb seitlich der Oeffnung warten, bis das Thalschiff durchgefahren ist, befindet sich aber bereits das Bergschiff in der Oeffnung, dann muss das Thalschiff vor derselben seitlich so lange halten, bis das erstere dieselbe durchfahren hat.

§ 47.

Niemals dürfen, wie auch nach der Polizei-Ordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rhein vom 7. November 1887 in Art. II unter Ziffer 5 verboten, mehr als je zwei Schiffe neben einander gekuppelt, die Oeffnung der Brücke passiren.

§ 48.

Alle zu Thal fahrenden Schleppzüge müssen, sobald sie die Höhe von Mülheim erreicht haben, ihren Kurs derart richten, dass sie die in § 44 bezeichnete Brückenöffnung in gestreckter Bahn durchfahren können, ohne die Besorgniss zu erregen, dass das Ausfahren noch eines weiteren Joches erforderlich werde.

§ 49.

Die Schleppzüge müssen, um die Schiffbrückenöffnung zu durchfahren, möglichst kurz zusammengezogen werden. So lange der Zug noch nicht vollständig aus der Brückenöffnung heraus ist, darf oberhalb der Schiffbrücke kein anderes Schiff in den Zug aufgenommen und die Geschwindigkeit des Schleppdampfers nicht vermindert werden.

§ 50.

Wenn Schiffe, welche mit explosiven Stoffen beladen sind, die Brücke passiren sollen, so ist die bevorstehende Ankunft des Fahrzeuges und seine ungefähre Grösse gemäss der Vorschrift in § 11 Lit. b der Verordnung über den Transport explosiver etc. Stoffe auf dem Rheine vom 18. März 1880 (Amtsblatt Seite 64), seitens des Schiffführers zeitig dem Brückenmeister anzuzeigen.

Titel III.

Bestimmungen, welche von den Flössen in Bezug auf die Rheinschiffbrücke bei Mülheim a. Rh. zu beachten sind.

§ 51.

Flösse dürfen nur bei Tage (§ 30) die Schiffbrücke durchfahren.

§. 52.

Sie müssen sich durch den Wahrschaunachen, welcher nach Art. I Nr. 2 der Polizei-Ordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem

Rhein vom 7. November 1887 dem Floss mindestens eine Stunde vorauszufahren hat, schriftlich bei dem Brückenmeister melden (wahrschauen) und dabei die Breite des Flosses, und ob die Durchfahrt in der Mitte des Stromes oder am rechten oder linken Ufer erfolgen solle, angeben. Werden mehrere Flösse gleichzeitig oder mit geringem Unterschiede der Zeit angemeldet, welche theils in der Mitte des Stromes und theils an den Ufern die Brücke passiren wollen, so haben die in der Mitte des Stromes durchfahrenden Flösse den Vorzug. Die Führer der anderen Flösse müssen dann auf die von ihrem Wahrschauer zurückzubringende Benachrichtigung des Brückenmeisters die Flösse landen und so lange warten, bis die Brücke in der Mitte wieder geschlossen ist und an den Ufern geöffnet werden kann.

§ 53.

Die kleineren Flösse, Boden oder Stümmel genannt, für welche nur 1 bis 3 Joche ausgefahren zu werden brauchen und die nach Art. I, No. 2 der vorgedachten Polizei-Ordnung sich nicht durch einen vorausgeschickten Nachen zu melden brauchen, müssen sich wenigstens eine Stunde vor ihrem Eintreffen bei der Brücke dem Brückenmeister durch einen Boten anmelden, damit sie, wenn die Brücke nicht ausgefahren werden kann, zurückgehalten werden können.

§ 54.

Bei steigendem Wasser, wenn der Wasserstand am Pegel bereits die Höhe von 4,40 Meter erreicht hat, und bei fallendem Wasser, wenn der Wasserstand am Pegel noch nicht unter 4,70 Meter gesunken ist, dürfen Flösse die Schiffbrücke nicht passiren (Art. XVI Ziffer 3 der vorgedachten Polizei-Ordnung).

§ 55.

Wird die Weiterfahrt eines bereits gewahrschauten oder angemeldeten Flosses durch unvorhergesehene Umstände verhindert, so hat der Flossführer sofort einen zweiten Wahrschauer abzusenden, welcher den Brückenmeister benachrichtigt, dass das Floss nicht eintreffen werde. Will der Flossführer die Fahrt wieder beginnen (aufbrechen), dann muss derselbe nochmals wahrschauen lassen.

§ 56.

Sind grosse oder kleine Flösse aber einmal in der Fahrt begriffen, sie mögen sich nun angemeldet haben oder nicht, so muss die Brücke, damit sie keinen Schaden leide, so schleunig als möglich geöffnet werden. Die Strafbarkeit der Führer der Flösse und die Verantwortlichkeit der Eigenthümer derselben für Unglücksfälle wird dadurch nicht ausgeschlossen.

Titel IV.

Allgemeine Vorschriften und Strafbestimmungen.

§ 57.

Die Brückenbeamten dürfen unter keinem Vorwande Trinkgelder für geleistete Dienste fordern.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

§ 58.

Die Brückenbeamten sind angewiesen, sich gegen das Publikum höflich zu benehmen und auf Verlangen über die obigen Bestimmungen Auskunft zu ertheilen.

§ 59.

Beschwerden sind zunächst bei dem Brückenmeister und in weiterer Instanz bei dem Ortspolizei-Verwalter der Stadt Mülheim a. Rh. anzubringen.

§ 60.

Uebertretungen der vorstehenden Vorschriften durch das Publikum werden, insofern nicht, wie z. B. nach § 366 Ziffer 10 des Strafgesetzbuches und nach Art. XXXIV der Polizei-Ordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rhein vom 7. November 1887 höhere Strafen Anwendung finden, mit Geldbusse von 3 bis zu 30 Mark und im Unvermögensfalle mit verhältnissmässiger Haft geahndet. Es ist jedoch das Minimum der Geldbusse bei Uebertretungen gegen die §§ 16, 17, 20, 24, 27, 28, 33, 34, 36 und 49 15 Mark und bei Uebertretungen gegen die §§ 51 bis incl. 55 30 Mark.

§ 61.

Der Brückenmeister, sein Stellvertreter und alle übrigen Brückenbeamten haben den Vollzug dieser Verordnung zu überwachen.

Der Brückenmeister muss über vorgefallene Contravention selbst Protokoll errichten oder veranlassen, dass die zuständige Polizeibehörde mit der Sache befasst werde.

§ 62.

Personen, welche den Anordnungen der Brückenbeamten keine Folge leisten, können von denselben der zuständigen Polizeibehörde zum Behuf weiterer Bestimmung vorgeführt werden. —

Schiffs- und Flossführer, welche den in dieser Polizei-Verordnung enthaltenen Vorschriften zuwider handeln, sind, wenn sie vor erfolgter Entscheidung ihre Reise fortsetzen wollen, nach § 15 des Gesetzes, betreffend die Rheinschiffahrts-Gerichte vom 9. März 1870 (Ges.-S. S. 180) zur Stellung einer Caution für Strafe und bezw. Schadenersatz verpflichtet.

Gegen Fuhrleute und Führer von Viehtransporten, welche den Vorschriften dieser Polizei-Ordnung entgegen handeln, wird, wenn sie über Namen, Stand und Wohnsitz im Inlande sich nicht auszuweisen vermögen, zur Pfändung geschritten.

§ 63.

Uebertretungen der vorstehenden Vorschriften durch die Brückenbeamten werden im Disciplinarwege geahndet.

§ 64.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage in Kraft, an welchem die Schiffbrücke das erstemal aufgefahren wird, worüber besondere Bekanntmachung erfolgt.

Bekanntmachung betr. die Rheinschiffbrücke bei Mülheim a. Rh.,

erlassen von der K. Preuss. Reg. zu Cöln den 7. Mai 1888.

A.-Bl. d. K. Preuss. Reg. zu Cöln v. 1888. S. 166.

Nachdem mit dem Auffahren der Rheinschiffbrücke bei Mülheim am Rheine begonnen worden, bringen wir hiermit zur öffentlichen Kennt-

niss, dass die in unserem Amtsblatte Stück 15, Nr. 187 veröffentlichte Verordnung in Betreff der gedachten Schiffbrücke vom 31. März d. Js. mit dem heutigen Tage in Kraft tritt.

Polizei-Vdg. für die Rheinschiffbrücke bei Düsseldorf,

erlassen von der K. Preuss. Reg. zu Düsseldorf den 7. Febr. 1876.

A.-Bl. d. K. Preuss. Reg. zu Düsseldorf v. 1876, Stück 8, S. 60.

Auf Grund des § 11 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 bestimmen wir hierdurch für den Landverkehr über die Rheinschiffbrücke bei Düsseldorf und den bezüglichen Schiffs- und Floss-Verkehr, nach eingeholter Genehmigung des K. Herrn Ober-Präsidenten der Rheinprovinz, was folgt:

Titel I.

Bestimmungen für den Landverkehr über die Brücke.

u. s. w.

§ 16.

Das Ueberziehen von Schiffen quer über den Strom an Tauen von der Schiffbrücke aus ist nur nach vorher ertheilter Erlaubniss des Brückenmeisters und unter Aufsicht eines Brückenwärters zulässig.

u. s. w.

Titel II.

Bestimmungen für den Schiffsverkehr an der Brücke

§ 20.

Kein Fahrzeug darf an der Schiffbrücke, deren Verankerung oder Meerung befestigt werden.

Fahrzeuge, welche dicht unterhalb der Brücke anlegen wollen, müssen das Meertau über das Geländer an das Ufer schleifen.

Das Anlegen von Fahrzeugen an die Ufer ist nur im Stromstriche der zwei Landjoche eines jeden Ufers, mindestens 30 Meter oberhalb und unterhalb von den Landjochen entfernt, gestattet. Innerhalb 500 Meter oberhalb der Brücke darf jedoch bei Eistreiben kein Fahrzeug und bei Wasserständen über 5 Meter des Pegels nur je ein Fahrzeug in der Breite am Ufer gemeert liegen.

Unterhalb der Brücke müssen, sobald die Fähre in Betrieb gesetzt wird, alle Fahrzeuge das Ufer, soweit nach Anweisung des Brückenmeisters erforderlich, sofort räumen.

Bei Abfahrt der Landjoche haben alle Fahrzeuge unterhalb der Brücke das Ufer auf 150 Meter Abstand von der Brückenlinie zu räumen.

§ 21.

Fahrzeit. Zum Durchlass der Schiffe wird die Brücke geöffnet

a) von Sonnenaufgang bis Untergang für alle Fahrzeuge,
b) von Sonnenuntergang bis Aufgang nur für einzelne Dampfer und für bergfahrende Schleppzüge.

Bergfahrende Schleppzüge müssen für die Nacht beim Brückenmeister vor Sonnenuntergang angemeldet werden.

Kann die Brücke wegen Havarie, Sturm u. s. w. längere Zeit nicht geöffnet werden, so wird am rechten Ufer auf dem Kopfe des Joches

No. 7 bei Tage eine blau und weisse Flagge, bei Nacht zwei über einander hängende Laternen mit grünem Lichte aufgezogen. — Ist von der oberen Neustadt aus die Brücke wegen Nebels nicht sichtbar, so müssen alle Fahrzeuge daselbst aufschlagen und können nur am Anker durchsacken.

§ 22.

Durchfahrt. Die Brücke besteht aus je einem festen und einem austreibenden Landjoche auf jedem Ufer und aus 7 Mitteljochen, vom linken zum rechten Ufer nummerirt von 1 bis 7.

In der Regel werden folgende Joche geöffnet:

für	bei Wasserständen unter 3,5 M. Joch No.	bei Wasserständen über 3,5 M. Joch No.
Segelschiffe zu Berg	2	1
„ „ Thal	5	1
Einzelne Dampfer zu Berg	5	1
„ „ „ Thal	6 und 5	2 und 1
Schleppzüge zu Berg	6 „ 5	2 „ 1
„ „ Thal	6 „ 5	2 „ 1

Das Joch No. 7 wird nur zum Vorfahren der am rechten Ufer liegenden Fahrzeuge geöffnet.

Beim Ausfahren der Joche zum Durchlassen der Schiffe und Flösse werden rechts und links der Oeffnung bei Tage je eine roth und weisse Flagge, bei Nacht je zwei über einander hängende Laternen mit rothem Lichte gezeigt.

Bei starkem Eistreiben werden die bedrohten Joche und bei Wasserständen über 7,0 Meter sämmtliche Joche abgefahren.

§ 23.

Fahrwasser. Innerhalb 500 Meter oberhalb und unterhalb der Brücke darf im Fahrwasser der im vorigen Paragraph bezeichneten Durchlassjoche kein Buganker geworfen werden.

Bergfahrende Fahrzeuge im Fahrwasser, welche das Signal zur Durchfahrt erwarten, dürfen nur beilegen oder Schleppanker ausfahren. Thalfahrende Segelschiffe und steuerlose oder beschädigte Dampfer müssen mindestens 100 Meter oberhalb der zum Ausfahren nach § 22 bestimmten Brückenjoche aufschlagen und am Schleppanker durchsacken.

§ 24.

Signalwechsel. Fahrzeuge, welche die Brücke passiren wollen, haben folgende Signale zu geben:

1. Segelschiffe: weisse Flagge.
2. Einzelne Dampfer:
   in der Bergfahrt: zweimaliges Läuten mit der Schiffsglocke,
   in der Thalfahrt: zwei Böllerschüsse an der Hammer Brücke und zwei Böllerschüsse bei Heerdt.
3. Schleppzüge:
   in der Bergfahrt: dreimaliges Läuten mit der Schiffsglocke,
   in der Thalfahrt: drei Böllerschüsse an der Hammer Brücke und drei Böllerschüsse bei Heerdt.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Bezüglich der inzwischen eingetretenen Aenderung der Vorsignale siehe Seite 369 II 3.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Das Signal zur Einfahrt in die Brückenöffnung wird vom Joch No. 7 auf dem rechten Ufer gegeben und zwar bedeutet:

1. roth und weisse Flagge bei Tag, eine rothe Laterne bei Nacht „Bergfahrt frei“,
2. rothe Flagge mit weisser Einfassung bei Tag, zwei rothe Laternen bei Nacht „Thalfahrt frei“.*)

Nach gegebenem Fahrsignal haben mehrere Fahrzeuge in derselben Richtung einander so zu folgen, wie sie vorher im Fahrwasser gelegen haben, so dass ein Ueberholen innerhalb oder nahe bei der Brückenöffnung nicht stattfindet.

Titel III.

Bestimmungen für die Flossfahrt.

§ 25.

Fahrzeit. Flösse können die Brücke nur bei Tage und klarer Luft passiren (§ 21. a.).

Grosse Flösse müssen durch den Wahrschauer, Böden und Stümmel, wenn nicht ebenso, durch Boten unter Vorlegung des Floss-Scheins (Art. 25 der r. Rh.-Sch.-A.) mit der schriftlichen Angabe des Namens und Wohnortes des Wahrschauers und des Flosseigenthümers, sowie Angabe der Bemannung, der Flossbreite und Länge und der zur Durchfahrt gewählten Brückenjoche bei dem Brückenmeister eine Stunde voraus angemeldet werden.

Geht das Floss dennoch anderwärts oberhalb der Brücke vor Anker, so muss es beim Brückenmeister sofort abgemeldet und bei Wiederaufnahme der Fahrt nochmals angemeldet werden.

Die Durchfahrt unter der Brückenbahn ist auch den kleinsten Flössen untersagt.

Flösse, die die Schiffbrücke passiren wollen, müssen soweit von einander fahren, dass sie die Brücke nicht innerhalb einer halben Stunde Zeit zusammen passiren.

§ 26.

Durchfahrt. Den Flössen, Böden und Stümmeln werden, wenn nicht durch den Wahrschauer oder Boten etwas Anderes ausdrücklich beantragt worden, bei Wasserständen unter 3,5 Meter die Joche No 6 resp. nach der Flossbreite auch No. 5, 4 und 3, bei Wasserständen über 3,5 Meter die Joche No. 1 resp. nach der Flossbreite auch No. 2, 3 und 4 geöffnet; sie haben daher bei niedrigem Wasser auf Joch No. 6 Steuerbord, bei hohem Wasser auf Joch No. 1 Backbord ab zu halten.

Befinden sie sich nicht genau auf diesem Kurs, so haben sie Schleppanker auszuwerfen, um mit Sicherheit in den Kurs zu kommen. Flösse, die einander in Sicht fahren, müssen den Kurs des vordersten Flosses halten, selbst wenn sie einen andern angemeldet haben.

---

*) Bek. d. K. Preuss. Reg. zu Düsseldorf v. 10. März 1877.
A.-Bl. S. 133.

Zur Herstellung übereinstimmender Signale für die Rheinschiffbrücken-Passage zu Wesel und Düsseldorf wird hiermit in Abänderung des § 24 der Polizei-Vdg. v. 7. Febr. 1876 (A.-Bl. pag. 63) angeordnet, dass v. 1. April 1877 ab, auch an der Düsseldorfer Brücke das Signal „Thalfahrt frei“ nicht durch rothe Flagge mit weisser Einfassung, sondern durch „schwarz-weisse Flagge bei Tag, 2 rothe Laternen bei Nacht“ gegeben werde.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Bezüglich der inzwischen eingetretenen Aenderung der Vorsignale siehe Seite 369 II 3.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

auf
1.

2.

Ric
hab
öffn

Luf

wer
(Ar
und
Ang
fah
vor

so
auf

Flö

ein
Stu

nic
bea
res
3,5
und
Ste

ank
die
hal

zu
7. I
Dü
wei
bei

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

§ 27.

Signale. Alle Flösse, Böden oder Stümmel müssen schon oberhalb der Neustadt durch hochgesteckte weisse Flagge signalisirt werden.

Die Bezeichnung der ausgefahrenen Joche erfolgt nach § 22 und das Einfahrtssignal nach § 24, jedoch mit schwarz und roth gewürfelter Flagge. Bis zur Einfahrt in die Brücke sind alle Flösse, Böden und Stümmel mit Schleppankern und Lappen zu steuern.

Alle von den Flössen bedrohten Joche, auch die nicht bestellten, sind jedoch, unbeschadet der Bestrafung schuldiger Flossführer, jederzeit sofort auszufahren.

Titel IV.

Allgemeine Vorschriften und Strafbestimmungen.

§ 28.

Ist die Schiffbrücke abgefahren, so wird der Verkehr zwischen beiden Ufern durch eine Fähre vermittelt, und gelten für den Betrieb derselben die Bestimmungen des allgemeinen Reglements für die Fähranstalten des Regierungsbezirks Düsseldorf v. 17. Dec. 1836.

§ 29.

Die Aufsicht über die Schiffbrücke und die Fähranstalt steht dem hiesigen Wasserbau-Inspector zu, welchem der Brückenmeister untergeordnet ist.

Jeder Schiffer und Flossführer hat den Anordnungen dieser Beamten in Bezug auf den Betrieb der Schiffbrücke und Winterfähre unweigerlich Folge zu leisten. Dem Brückenmeister sind sämmtliche Brückenwärter untergeordnet.

Die Brückenbeamten dürfen unter keinem Vorwande Trinkgelder für geleistete Dienste fordern.

Die Brückenwärter sind angewiesen, sich gegen das Publikum höflich zu benehmen und auf Verlangen über die obigen Bestimmungen Auskunft zu ertheilen.

Beschwerden sind zunächst bei dem Brückenmeister und in weiterer Instanz bei dem Wasserbau-Inspector anzubringen.

§ 30.

Uebertretungen der vorstehenden Vorschriften durch das Publikum werden, sofern nicht gesetzlich, namentlich nach § 366 No. 10 des Strafgesetzbuches und Art. XXXV. der Schiffahrts-Polizei- und Floss-Ordnung für den Rhein vom Jahre 1869*) höhere Strafen Anwendung finden, mit Geldbusse von drei bis dreissig Mark, oder im Unvermögensfalle mit verhältnissmässiger Haft geahndet. Es ist jedoch der geringste Betrag der Geldbusse bei Uebertretungen gegen die §§ 14, 15, 17, 20, 23 fünfzehn Mark, und bei Uebertretungen gegen die §§ 25—27 incl. dreissig Mark.

§ 31.

Der Brückenmeister dessen Stellvertreter und alle übrigen Brückenbeamten haben den Vollzug dieser Vdg. zu überwachen.

---

*) Jetzt Art. XXXIV der Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rhein.

Der Brückenmeister muss über vorgefallene Contraventionen selbst Protokoll errichten und solches zur weiteren Veranlassung dem Wasserbau-Inspector in duplo vorlegen.

Personen, welche den Anordnungen der Brückenbeamten keine Folge leisten, können von denselben der Polizei zum Behufe weiterer Bestimmung vorgeführt werden.

Schiffs- und Flossführer, welche den in dieser Vdg. enthaltenen Vorschriften zuwider handeln, sind, wenn sie vor erfolgter Entscheidung ihre Reise fortsetzen wollen, nach § 15 des Gesetzes, die Rheinschifffahrtsgerichte betr., v. 9. März 1870, zur Stellung einer Caution für Strafe und bezüglich Schadenersatz verpflichtet.

Gegen Fuhrleute und Führer von Viehtransporten, welche den Vorschriften dieser Polizei-Vdg. entgegen handeln, wird, wenn sie über Namen, Stand und Wohnsitz im Inlande sich nicht auszuweisen vermögen, zur Pfändung geschritten.

§ 32.

Uebertretungen der vorstehenden Vorschriften durch die Brückenbeamten werden im Disciplinarwege geahndet.

§ 33.

Diese Vdg. tritt mit dem 1. April 1876 in Kraft. Alle polizeilichen Bestimmungen, welche früher über die in derselben behandelten Gegenstände erlassen worden sind, treten mit dem genannten Tage ausser Wirksamkeit.

Polizei-Vdg. für die Königliche Rheinschiffbrücke bei Wesel,

erlassen von der K. Preuss. Reg. zu Düsseldorf den 10. März 1877.

A.-Bl. d. K. Preuss. Reg. zu Düsseldorf v. 1877, St. 11. S. 129*)

Titel I.

Bestimmungen für den Landverkehr über die Brücke.

u. s. w.

§ 15.

Das Ueberziehen von Schiffen quer über den Strom an Tauen von der Schiffbrücke aus ist nur nach vorher ertheilter Erlaubniss des Brückenmeisters und unter Aufsicht eines Brückenwärters zulässig.

u. s. w.

Titel II.

Bestimmungen für den Schiffsverkehr an der Brücke.

§ 19.

Kein Fahrzeug darf an der Schiffbrücke, deren Verankerung oder Meerung befestigt werden.

Fahrzeuge, welche dicht unterhalb der Brücke anlegen wollen, müssen das Meertau über das Geländer an das Ufer schleifen. Das Anlegen von Fahrzeugen an die Ufer ist nur im Stromstriche der Land-

---

*) Vergl. die versuchsweise Abänderung auf S. 353.

joche mindestens 30 Meter oberhalb und unterhalb von den Landjochen entfernt, gestattet. Innerhalb 500 Meter oberhalb der Brücke darf jedoch bei Eistreiben kein Fahrzeug und bei Wasserständen über 5 Meter des Pegels nur je ein Fahrzeug in der Breite am Ufer gemeert liegen.

Unterhalb der Brücke müssen, sobald die Fähre in Betrieb gesetzt wird, alle Fahrzeuge die Ufer, soweit nach Anweisung des Brückenmeisters erforderlich, sofort räumen.

Bei Abfahrt der Landjoche haben alle Fahrzeuge unterhalb der Brücke die Ufer auf 150 Meter Abstand von der Brückenlinie zu räumen.

§ 20.

Theilung der Brücke. Zum Durchlass von Fahrzeugen wird geöffnet:

1. die Brücke im Büdericher Kanale:
   a) für Segelschiffe bei Wasserständen bis zu 4,5 Meter Weseler Pegels;
   b) für Dampfer mit oder ohne Anhang bei Wasserständen bis zu 6,0 Meter Weseler Pegels;
2. die Brücke im Altrhein:
   a) für Segelschiffe und Dampfer ohne Anhang bei allen fahrbaren Wasserständen;
   b) für Dampfer mit Anhang bei Wasserständen über 6,0 Meter Weseler Pegels.

Die Sperre der Kanalbrücke wird am Kopfe der Büdericher Insel signalisirt:

mit 1 Signalkorb für Segelschiffe (über 4,5 Meter),
mit 2 Signalkörben für Dampfer (über 6,0 Meter).

§ 21.

Fahrzeit. Zum Durchlassen der Schiffe wird die Brücke geöffnet:

a) von Sonnenaufgang bis Untergang für alle Fahrzeuge,
b) von Sonnenuntergang bis Aufgang nur für einzelne Dampfer und für bergfahrende Schleppzüge.

Bergfahrende Schleppzüge müssen für die Nacht beim Brückenmeister vor Sonnenuntergang angemeldet werden.

Kann eine der Brücken wegen Havarie, Sturm u. s. w. längere Zeit nicht geöffnet werden, so wird auf dem Kopfe der rechtseitigen Landbrücke bei Tage eine blau und weisse Flagge, bei Nacht zwei über einanderhängende Laternen mit grünem Lichte aufgezogen. — Ist von der oberen Mündung des Büdericher Kanals die Schiffbrücke daselbst oder von der Lippemündung aus die Brücke über den alten Rhein wegen Nebels nicht sichtbar, so müssen alle Fahrzeuge daselbst aufschlagen und können nur am Anker durchsacken.

§ 22.

Durchfahrt. Die Brücke über den Büdericher Kanal besteht aus je einem festen Landjoche auf jedem Ufer und aus 6 Mitteljochen, vom linken zum rechten Ufer nummerirt von 1 bis 6. — Die Brücke über den alten Rhein hat auf jedem Ufer ein festes Landjoch und 3 Mitteljoche, vom linken zum rechten Ufer nummerirt von 7 bis 9.

In der Regel werden zur Durchfahrt durch die Brücke folgende Joche geöffnet:

1. für Segelschiffe zu Berg:
   a) bei Wasserständen unter 3,5 Meter des Pegels Joch No. 2 im Büdericher Kanal;
   b) bei Wasserständen von 3,5 bis 4,5 Meter Joch No. 1 daselbst;
   c) bei Wasserständen über 4,5 Meter Joch No. 8 im alten Rhein;
2. für Segelschiffe zu Thal:
   a) bei Wasserständen unter 4,5 Meter Joch No. 2 im Büdericher Kanal;
   b) bei Wasserständen über 4,5 Meter Joch No. 8 im alten Rhein;
3. für einzelne Dampfer zu Berg und zu Thal:
   a) bei Wasserständen unter 6 Meter Joch No. 2 im Büdericher Kanal;
   b) bei Wasserständen über 6 Meter Joch No. 8 im alten Rhein;
4. für Schleppzüge zu Berg und zu Thal:
   a) bei Wasserständen unter 4 Meter Joch No. 2 und 3 im Büdericher Kanal;
   b) bei Wasserständen von 4 bis 6 Metern Joch No. 1 und 2 daselbst;
   c) bei Wasserständen über 6 Meter Joch No. 8 und 9 im alten Rhein.

Beim Ausfahren der Joche zum Durchlassen der Schiffe und Flösse werden rechts und links der Oeffnung bei Tage je eine roth und weisse Flagge, bei Nacht je zwei übereinanderhängende Laternen mit rothem Lichte gezeigt.

§ 23.

Fahrwasser. Innerhalb 500 Meter oberhalb und unterhalb der Brücke darf im Fahrwasser der im vorigen § bezeichneten Durchlassjoche kein Buganker geworfen werden. Bergfahrende Fahrzeuge im Fahrwasser, welche das Signal zur Durchfahrt erwarten, dürfen nur beilegen oder Schleppanker ausfahren. Thalfahrende Segelschiffe und steuerlose oder beschädigte Dampfer müssen mindestens 300 Meter oberhalb der zum Ausfahren nach § 21 bestimmten Brückenjoche aufschlagen und am Schleppanker durchsacken.

§ 24.

Signalwechsel. Fahrzeuge, welche die Brücke passiren wollen, haben folgende Signale zu geben:

1. Segelschiffe: weisse Flagge;
2. Einzelne Dampfer:
   in der Bergfahrt: zweimaliges Läuten mit der Schiffsglocke;
   in der Thalfahrt: zwei Böllerschüsse oberhalb der Lootsenstation bei Büderich;
3. Schleppzüge:
   in der Bergfahrt: dreimaliges Läuten mit der Schiffsglocke;
   in der Thalfahrt: drei Böllerschüsse oberhalb der Lootsenstation bei Büderich.

Das Signal zur Einfahrt in die Brückenöffnung wird von dem rechtsseitigen Landjoch gegeben und zwar bedeutet:

1. eine roth und weisse Flagge bei Tage, und eine rothe Laterne bei Nacht „Bergfahrt frei“;
2. eine schwarz und weisse Flagge bei Tage, und zwei rothe Laternen bei Nacht „Thalfahrt frei“.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Bezüglich der inzwischen eingetretenen Aenderung der Vorsignale siehe Seite 369 II 3.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Nach gegebenem Fahrsignal haben mehrere Fahrzeuge in derselben Richtung einander so zu folgen, wie sie vorher im Fahrwasser gelegen haben, so dass ein Ueberholen innerhalb oder nahe bei der Brückenöffnung nicht stattfindet.

Titel III.

Bestimmungen für die Flossfahrt.

§ 25.

Fahrzeit. Flösse können die Brücke nur bei Tage und klarer Luft passiren (§ 21a). Grosse Flösse müssen durch den Wahrschauer, Böden und Stümmel, entweder ebenso, oder durch Boten, unter Vorlegung des Flossscheins (Art. 25 der revidirten Rheinschiffahrtsakte) mit der schriftlichen Angabe des Namens und Wohnortes des Wahrschauers und des Flosseigenthümers, sowie Angabe der Bemannung, der Flossbreite und Länge und der zur Durchfahrt gewählten Brückenjoche bei dem Brückenmeister eine Stunde voraus angemeldet werden.

Geht das Floss dennoch anderwärts oberhalb der Brücke vor Anker, so muss es beim Brückenmeister sofort abgemeldet und bei Wiederaufnahme der Fahrt nochmals angemeldet werden.

Die Durchfahrt unter der Brückenbahn ist auch den kleinsten Flössen untersagt. Flösse, die die Schiffbrücke passiren wollen, müssen so weit von einander fahren, dass sie die Brücke nicht innerhalb einer halben Stunde Zeit zusammen passiren.

§ 26.

Durchfahrt. Den Flössen, Böden und Stümmeln werden, wenn nicht durch den Wahrschauer oder Boten etwas Anderes ausdrücklich beantragt worden, die Joche in der Kanalbrücke, und zwar bei Wasserständen unter 3,5 Meter die Joche 4 resp. nach der Flossbreite auch 3 und 2, bei Wasserständen über 3,5 Meter die Joche 1 resp. nach der Flossbreite auch 2 und 3 geöffnet; sie haben daher bei niedrigem Wasser auf Joch 4 Steuerbord, bei hohem Wasser auf Joch 1 Backbord abzuhalten. Den Flössen, welche durch den Altrhein fahren, werden die Joche 8 und resp. 9 geöffnet.

Flösse von mehr als 40 Meter Breite können die Brücke im Altrhein nicht passiren.

Befinden sich die Flösse nicht genau auf dem bezeichneten Kurs, so haben sie Schleppanker auszuwerfen, um mit Sicherheit in den Kurs zu kommen.

Flösse, die gegen die Bestimmung des § 25 einander in Sicht fahren, müssen den Kurs des vordersten Flosses halten, selbst wenn sie einen andern angemeldet haben.

§ 27.

Signale. Alle Flösse, Böden oder Stümmel müssen schon oberhalb der Mündung des Büdericher Kanals, resp. bei der Fahrt durch den alten Rheinarm oberhalb der Lippemündung, durch hochgesteckte weisse Flagge signalisirt werden. Die Bezeichnung der ausgefahrenen Joche erfolgt nach § 22 und das Einfahrtsignal nach § 24, jedoch mit schwarz und roth gewürfelter Flagge.

Bis zur Einfahrt in die Brücke sind alle Flösse, Böden und Stümmel, mit Schleppankern und Lappen zu steuern. Alle von den Flössen bedrohten Joche, auch die nicht bestellten, sind jedoch, unbeschadet der Bestrafung schuldiger Flossführer, jederzeit sofort auszufahren.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Titel IV.

Allgemeine Vorschriften und Strafbestimmungen.

§ 28.

Ist die Schiffbrücke abgefahren, so wird der Verkehr zwischen beiden Ufern durch eine Fähre vermittelt, und gelten für den Betrieb derselben die Bestimmungen des allgemeinen Reglements für die Fähranstalten des Regierungsbezirks Düsseldorf v. 17. Dec. 1836.

§ 29.

Die Ober-Aufsicht über die Schiffbrücke und die Fähranstalt steht dem Wasserbau-Inspector in Wesel zu, welchem der Brückenmeister und sämmtliche Brückenwärter untergeordnet sind. Jeder Schiffer und Flossführer hat den Anordnungen dieser Beamten in Bezug auf den Betrieb der Schiffbrücke und Winterfähre unweigerlich Folge zu leisten. Dem Brückenmeister sind sämmtliche Brückenwärter untergeordnet. Die Brückenbeamten dürfen unter keinem Vorwande Trinkgelder für geleistete Dienste fordern.

Die Brückenwärter sind angewiesen, sich gegen das Publikum höflich zu benehmen und auf Verlangen über die obigen Bestimmungen Auskunft zu ertheilen. Beschwerden sind zunächst bei dem Brückenmeister und in weiterer Instanz bei dem Wasserbau-Inspector anzubringen.

§ 30.

Uebertretungen der vorstehenden Vorschriften durch das Publikum werden, sofern nicht gesetzlich, namentlich nach § 366 No. 10 des Strafgesetzbuches und Art. XXXV der Schiffahrts-Polizei- und Floss-Ordnung für den Rhein vom Jahre 1869 *) höhere Strafen Anwendung finden, mit Geldbusse von drei bis dreissig Mark, oder im Unvermögensfalle mit verhältnissmässiger Haft geahndet. Es ist jedoch der geringste Betrag der Geldbusse bei Uebertretungen gegen die §§ 13, 14, 16, 19, 23, fünfzehn Mark und bei Uebertretungen gegen die §§ 25—27 incl. dreissig Mark.

§ 31.

Der Brückenmeister, dessen Stellvertreter und die übrigen Brückenbeamten haben den Vollzug dieser Vdg. zu überwachen.

Der Brückenmeister muss über vorgefallene Contraventionen selbst Protokoll errichten und solches zur weiteren Veranlassung dem Wasserbau-Inspector in duplo vorlegen.

Personen, welche den Anordnungen der Brückenbeamten keine Folge leisten, können von denselben der Polizei zum Behufe weiterer Bestimmung vorgeführt werden.

Schiff- und Flossführer, welche den in dieser Vdg. enthaltenen Vorschriften zuwiderhandeln, sind, wenn sie vor erfolgter Entscheidung ihre Reise fortsetzen wollen, nach § 15 des Gesetzes, betr. die Rheinschiffahrtsgerichte vom 9. März 1870, zur Stellung einer Caution für Strafe und bezüglich Schadenersatz verpflichtet.

§ 32.

Uebertretungen der vorstehenden Vorschriften durch die Brückenbeamten werden im Disciplinarwege geahndet.

---

*) Jetzt Art. XXXIV der Polizeiordnung für die Schifff. u. Flösserei auf d. Rhein.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

§ 33.

Die Vdg. tritt mit dem 1. April 1877 in Kraft. Alle polizeilichen Bestimmungen, welche früher über die in derselben behandelten Gegenstände erlassen worden sind, treten mit dem genannten Tage ausser Wirksamkeit.

Bek., betr. die Polizei-Vdg. für die Königliche Rheinschiffbrücke bei Wesel v. 10. März 1877,

erlassen von der K. Preuss. Reg. zu Düsseldorf den 14. Juni 1880.

A.-Bl. d. K. Preuss. Reg. zu Düsseldorf, v. 1880, S. 214.

Zur Erleichterung der Schiffahrt durch den Büdericher Kanal bei Wesel ist versuchsweise und widerruflich, abweichend von den Bestimmungen des Brücken-Polizei-Reglements v. 10. März 1877 (Amtsblatt pag. 129), angeordnet worden, dass vom 1. Juli cr. ab täglich zwei Stunden Vormittags, bei Ankunft der in der Frühe von Ruhrort abgegangenen Segelschiffe, zwei Joche der Schiffbrücke im Büdericher Kanal, und zwar: bei Wasserständen unter und bis zu 4,5 Meter Weseler Pegels die Joche No. 2 und 3, bei Wasserständen über 4,5 Meter die Joche No. 1 und 2, vom linken Ufer ab gezählt, offen gehalten werden, so dass alle Fahrzeuge, welche ausreichende Fahrt und Steuerkraft haben, ohne Aufschlag am Anker die Brücke passiren können.

Um die Zeit und Dauer dieser Brückenöffnung den Schiffern schon von Weitem erkennbar zu machen, wird dieselbe am rechtsseitigen Brückenkopfe durch Aufziehen einer quadratischen schwarzen Flagge mit weissem Viereck in der Mitte signalisirt.

Wer die Brücke zu einer Zeit, wo diese Flagge nicht gezogen ist, ohne Aufschlag am Anker anfährt, verfällt den Strafbestimmungen des Tit. IV der vorbezeichneten Vdg.

Wer zu einer Zeit, wo die Flagge gezogen und zwei Joche geöffnet sind, die stehen gebliebenen Joche anfährt und beschädigt, hat die Kosten der Havarie zu tragen.

Bei der Passage hat die Thalfahrt Vorrang; ist die Brückenöffnung durch Bergfahrt gesperrt, so wird die Flagge eingezogen. In der Thalfahrt haben die Schiffe in der Reihenfolge zu passiren, wie sie im Büdericher Kanal angekommen sind.

Im Uebrigen bleiben die Bestimmungen der citirten Verordnung unverändert.

Reglement

op het gebruik en de bediening van de schipbrug of het veer over de rivier de Lek tusschen Vreeswijk en Vianen, en op de doorvaart van schepen aldaar, goedgekeurd bij Koninklijk Besluit v. 24 Nov. 1840 (Staatsblad nº. 75).

Over de doorvaart van schepen, vlotten enz.

12. De schippers en bootslieden van vaartuigen en houtvlotten, welke door de brug moeten varen, zullen op genoegzamen afstand, de zeilen moeten strijken en roepen om doorgelaten te worden, en des noods het anker uitwerpen, tot dat de brug geopend zal wezen.

De bevelhebbers der stoomvaartuigen die door de brug moeten passeren, zullen, op genoegzamen afstand der brug, de stoomkracht dermate verminderen, dat zij, bij de passage door de brug, met niet meer dan halve stoomkracht varen.

De schippers of bootslieden zullen jegens het bestuur of den pachter aansprakelijk wezen voor alle schaden, welke bei het doorvaren van de brug, of het aanvaren tegen dezelve, daaraan mogten worden toegebragt, en het is verboden, om in volle vaart, de brug te naderen of met haken of boomen in de schepen, leggers of leuningen der brug te steken, zooals ook om daaraan eenig vaartuig of vlot vast te maken.

Overigens zullen de schippers of bootslieden, of de eigenaren van drijvende voorwerpen, boomen, balken, schuiten, booten en dergelijke, aansprakelijk wezen voor de schade welke zulke voorwerpen mogten veroorzaken, wanneer zij bij mangel van behoorlijk vastgemaakt te wezen, door den stroom tegen de brug worden aangedreven.

13. Tot gerief van de scheepvaart, zullen de uitdrijvers altijd liggen op de bekwaamste diepte der rivier, en zal men van de brug gestadig uitzien naar de aankomende schepen, vaartuigen en houtvlotten, ten einde dezelve zonder oponthoud, op het eerste aanroepen, door te laten, ten ware hevige wind of andere oorzaken zulks mogten beletten.

Het doorvaren zal echter in den regel niet dan bij dag kunnen plaats vinden, en ingeval zulks mogt verlangd worden bij nacht, dat is van 1 uur na zons-ondergang tot 1 uur vóór zons-opgang, zal zulks na vooroverleg met den brugwachter of den pachter geregeld worden, tegen betaling van f. 3, voor het loon der hiertoe te bezigen bedienden.

14. Het doorlaten van schepen, vaartuigen, en inzonderheid van houtvlotten, zal zooveel mogelijk geregeld worden, zoodanig, dat er het minste oponthoud uit voortspruit, voor de gemeenschap tusschen de beide oevers, en wanneer zulks noodig wordt geacht, zullen de schippers of gezagvoerders van schepen of houtvlotten, hunne vaart moeten stuiten, tot dat alvorens de brug worde geopend, de kleine pont en eene boot, met de noodige schippers, aan het veer in gereedheid zijn gebragt, om de aankomende personen en rij-of voertuigen te kunnen bedienen.

15. enz.

Anhalten der Dampfschiffe zur Personenbeförderung.

Artikel XIV.

1. Will ein Personendampfschiff an einer Landungsbrücke anfahren, so ist vorher mit der Glocke zu läuten. Will dasselbe an einer Nachenstation anhalten, so ist das Zeichen bei Tag durch Aufhissen einer Flagge, bei Nacht durch Aufhissen einer hellbrennenden Laterne mit weissem Glas zu geben. Gleicher Zeichen hat der Nachenführer, welcher an das Dampfschiff anfahren will, sich zu bedienen.

2. Bei Annäherung eines Nachens muss die Maschine des Dampfschiffes so zeitig still gestellt und bei der Abfahrt desselben so spät wieder in Gang gesetzt werden, dass der Nachen keine gefährlichen Schwankungen erleidet.

Der Nachenführer muss mit seinem Nachen zeitig herauskommen, in gestreckt paralleler Richtung mit der Fahrt des Dampfschiffes halten und nicht eher an dasselbe heranfahren, als bis die Maschine still gestellt ist.

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

4. Der Nachen muss von zwei starken, schiffskundigen und als nüchtern bekannten 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 Abhülfe anzuordnen und der Dampfschiffahrtsverwaltung Mittheilung davon zu machen.

6. Keine andere, als die dazu bestimmten Nachenführer 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 Thalschiff in seiner Wendung nicht stören und muss diesem den Vorrang lassen.

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

Vdg. d. K. Preuss. Reg. zu Cöln v. 17. Aug. 1858,

die Sicherung des Personenverkehrs auf den Dampfschiffen betr.

A.-Bl. d. K. Preuss. Reg. zu Cöln v. 1858, S. 245.

Zur Sicherung des Personenverkehrs auf den Dampfschiffen wird auf Grund der §§ 11 und 12 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung

v. 11. März 1850 für den Umfang des Verwaltungsbezirks der unterzeichneten K. Regierung hierdurch nachstehende Polizei-Vdg. erlassen:

§ 1.

Bei der Beförderung von Personen mit Dampfschiffen dürfen zum Ein- und Aussteigen der Passagiere beim Uebergange von den Landebrücken auf die Dampfschiffe und umgekehrt, sowie beim Uebergange von einem Dampfschiff auf das andere nur Gangbohlen angewendet werden, welche auf beiden Seiten mit einem Geländer versehen sind. Auch müssen Vorkehrungen getroffen werden, wodurch verhindert wird, dass Personen nicht etwa den freien Raum neben den Gangbohlen zum Ein- und Aussteigen benutzen; es muss also dieser Raum derart gesperrt werden, dass die Passagiere gezwungen sind, beim Ein- und Aussteigen nur der Gangbohlen sich zu bedienen.

§ 2.

Dampfschiffahrtsgesellschaften und Eigenthümer von Dampfschiffen, welche mit der Personenbeförderung sich befassen, sind verpflichtet, die erforderlichen Gangbohlen mit Geländern herzustellen und in Stand zu halten, auch die sonstigen Vorkehrungen zu treffen, welche nach § 1 zur Sicherheit der Passagiere nothwendig sind. Zur Erfüllung dieser Verpflichtung sollen sie nöthigenfalls im Wege des polizeilichen Zwanges angehalten werden.

§ 3.

Die Führer der zur Personenbeförderung dienenden Dampfschiffe sind verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass beim Ein- und Aussteigen der Passagiere mit Geländern versehene Gangbohlen angewendet werden, und der freie Raum neben den Gangbohlen gehörig gesperrt wird.

§ 4.

Führer von Dampfschiffen, welche der im § 3 enthaltenen Vorschrift gar nicht oder nicht gehörig nachkommen, verwirken für jeden Fall der Nichtbefolgung dieser Vorschrift eine Geldbusse von 2 bis 10 Thaler, oder im Falle des Unvermögens verhältnissmässige Gefängnissstrafe.

Vdg. d. K. Preuss. Reg. zu Düsseldorf v. 2. Aug. 1858

in gleichem Betreff.

A.-Bl. d. K. Preuss. Reg. zu Düsseldorf v. 1858, No. 47.

Auf Grund des § 11 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 verordnen wir für unseren Verwaltungsbezirk, was folgt:

§ 1.

Auf allen Dampfschiffen dürfen zum Uebergange der Passagiere nur Gangbohlen angewendet werden, welche auf beiden Seiten mit einem wohl befestigten, wenn auch aushebbarem Geländer versehen sind.

§ 2.

Wer zur Verbindung eines solchen Dampfschiffes mit einem andern oder mit der Landebrücke Gangbohlen legt, an welchen dergleichen Geländer nicht angebracht sind, verfällt in eine Geldbusse von 1 bis 10 Rthlr., der im Falle des Zahlungsunvermögens verhältnissmässige Gefängnissstrafe zu substituiren ist.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

§ 3.

Gleiche Strafe trifft die Agenten der Dampfschiffahrtsgesellschaft und die Conducteure der Dampfschiffe, welche einer Person das Betreten oder Verlassen des Schiffes gestatten, bevor die mit Geländer versehenen Gangbohlen zum Uebergang gelegt.

Polizei-Vdg. d. K. Preuss. Reg. zu Coblenz vom 12. Oct. 1882 (A.-Bl. No. 46, S. 232), gleichlautend an demselben Tage erlassen von den K. Preuss. Reg. zu Wiesbaden (A.-Bl. S. 368), zu Cöln (A.-Bl. S. 215) und zu Düsseldorf (A.-Bl. S. 400).

Auf Grund des § 11 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 wird für den Umfang unseres Verwaltungsbezirks folgende Polizei-Verordnung erlassen:

§ 1.

Die auf dem Rheinstrome fahrenden oder stille liegenden Dampfschiffe, Dampfbagger u. s. w. dürfen sich der Dampfpfeife, insbesondere des sogenannten Nebelhornes, nur in solchen Fällen bedienen, wenn sie sich nachweislich in Gefahr oder Noth befinden.

§ 2.

Als Schiffahrts-Signal ist der Gebrauch der Dampfpfeife gänzlich untersagt.

§ 3.

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Bestimmungen (§ 1. u. § 2.) werden mit einer Geldstrafe bis zu 30 Mark geahndet.

§ 4.

Die Polizeibehörden resp. die Königlichen Strombau-Beamten, die Hafen- u. Werft-Beamten, Brückenmeister und Kribbmeister haben über die Befolgung dieser Polizeiverordnung zu wachen und jede Zuwiderhandlung zur Verfolgung und Bestrafung anzuzeigen.

Reglement,

houdende bepalingen betrekkelijk het aanzetten en afhalen van Personen en Goederen aan en van voorbijvarende Stoombooten in de Provincie Zuid-Holland.

Artikel 1.

Op de Rivieren en Wateren binnen de Provincie Zuid-Holland zal het aan Boord brengen of afhalen van Personen of Goederen aan of van voorbijvarende Stoombooten alleen mogen geschieden door personen en met vaartuigen, die daartoe door het Plaatselijk Bestuur, onder welks ressort zulks plaats heeft, zullen zijn aangesteld of geädmitteerd.

Artikel 2.

De aanstelling of admissie van Schippers tot het af- of aanzetten van Personen en Goederen aan Stoombooten zal op voordragt der Ondernemers van Stoombootdiensten of van derzelver gemagtigden

worden verleend door Burgemeestern en Wethouders of Assessoren der Steden en Gemeenten, op welker grondgebied de dienst zal worden verrigt.

Artikel 3.

De Ondernemers van Stoombootdiensten of derzelver gemagtigden zullen mitsdien verpligt zijn binnen twee maanden na het in werking brengen van dit Reglement, en vervolgens zoo dikwijls eene verandering in deze dienstverrigting noodig zal zijn, aan de respectieve Plaatselijke Besturen de personen op te geven, welke door hen, onder inachtneming der voorschriften van dit Reglement, met het aanzetten en afhalen van Personen en Goederen aan en van de stoombooten belast zijn, welke, aan de vereischten van dit Reglement voldoende, door Burgemeesteren en Wethouders of Assessoren van de vereischte aanstelling zullen moeten worden voorzien; met dien verstande, dat nimmer aan meer dan één persoon voor de dienst op of van eene plaats of veer voor dezelfde Stoomboot aanstelling zal mogen worden verleend.

Indien de voornoemde Ondernemers in gebreke blijven de voormelde opgave te doen, en zij, na daartoe schriftelijk te zijn aangezocht, binnen veertien dagen geen gevolg aan die uitnoodiging mogten hebben gegeven, zal de vereischte aanstelling of admissie door Burgemeesteren en Wethouders of Assessoren geschieden.

Artikel 4.

De eenmaal in voege voorschreven aangestelden zullen niet dan met onderling overleg van het betrokken Plaatselijk Bestuur en van de Ondernemers van Stoombootdiensten of derzelver gemagtigden kunnen worden ontslagen; blijvende het niettemin aan de Plaatselijke Besturen onverlet, om, ingeval van wangedrag of nalatigheid der aangestelde Schippers, dezelve, onder inachtneming der voorschriften van de bestaande Reglementen van Bestuur, tijdelijk te schorsen en des noods te ontzetten, onder verpligting om inmiddels in de behoorlijke waarnemig van de dienst te voorzien.

Artikel 5.

Tot het uitoefenen van de voornoemde diensten zullen alleen kunnen worden geädmitteerd en aangesteld manspersonen van een goed en zedelijk gedrag, die als bekwame schippers of roeijers bekend zijn, den ouderdom van een en twintig jaren bereikt hebbende en niet ouder zijn dan zestig jaren; zullende de knechts, welke met hen de dienst moeten verrigten, niet jonger mogen zijn dan 16 en niet ouder dan 60 jaren.

Artikel 6.

De alzoo aangestelde Schippers zullen steeds de dienst in persoon moeten waarnemen, of zich door eenen door het Plaatselijk Bestuur als fungerenden Schipper geägreëerden knecht, welke mede den ouderdom van 21 jaren zal moeten hebben bereikt, moeten doen vervangen.

Artikel 7.

Het aan- en afzetten zal steeds moeten worden verrigt door den aangestelden Schipper of eenen als fungerenden Schipper geägreëerden knecht, bijgestaan door eenen knecht of jongen, die minstens 16 jaren oud zal moeten zijn.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Indien de dienst met eene roeiboot wordt verrigt en de aard van het veer of bijzondere omstandigheden ten dezen eene uitzondering noodzakelijk deden achten, wordt het aan de Plaatselijke Besturen vrijgelaten hieromtrent, onder goedkeuring van Gedeputeerde Staten, nadere bepalingen te maken of eene uitzondering toe te staan.

Artikel 8.

Burgemeesteren en Wethouders of Assessoren bepalen, onder goedkeuring van de Gedeputeerde Staten:

1°. De soort, de grootte en het getal der vaartuigen en derzelver toebehooren, waarmede de dienst zal moeten worden verrigt.

2°. Het getal personen en het gewigt der goederen, hetwelk gelijktijdig met dezelve mag worden vervoerd; zullende de wigt van een persoon gemiddeld worden berekend op 65 Nederlandsche ponden; naar welke bepaling de Schippers gehonden zullen zijn zich stiptelijk te gedragen.

Artikel 9.

Geene vaartuigen zullen tot de in dit Reglement bedoelde dienst mogen worden gebezigd, dan na alvorens van wege het Plaatselijk Bestuur te zijn onderzocht en door hetzelve geädmitteerd, ten bewijze waarvan dezelve zullen moeten zijn voorzien van het kenmerk, in art. 10 omschreven.

Artikel 10.

De vaartuigen, waarmede de dienst wordt waargenomen, zullen van wege het Plaatselijk Bestuur met een kennelijk teeken worden gebrand en aan de binnenzijde bij het roer of den achtersteven, in zwarte olieverw, met letters ter grootte van ten minste 50 streepen, op eenen witten grond, moeten voeren het woord: „Stoombootdienst"; terwijl, zoo er meer dan één vaartuig in het veer wordt gebezigd, dezelve tevens met een volgnommer zullen onderscheiden worden.

Daarenboven zal elk zoodanig vaartuig behooren voorzien te zijn van eene tot herkenningsteeken geschikte Nationale vlag, welke op den achtersteven zal worden geplaatst.

Artikel 11.

Jaarlijks in de maand Mei zullen de vaartuigen, ten koste der betrokken Schippers, door eenen van wege het Plaatselijk Bestuur aan te wijzen Scheepstimmerman of anderen deskundige worden onderzocht, die van zijne bevinding proces-verbaal zal opmaken en aan het Plaatselijk Bestuur inzenden.

Artikel 12.

Indien de vaartuigen, het want en zeilen en derzelver verder toebehooren door den in voege voorschreven benoemden Keurder in behoorlijke orde worden bevonden, zullen dezelve door hem met een kennelijk teeken, tevens het jaartal vermeldende, op den achtersteven worden gebrand en hiervan een bewijs in duplo worden afgegeven, waarvan één bij het Plaatselijk Bestuur zal blijven berusten en het andere door hetzelve aan den Schipper zal worden uitgereikt; welke na den 1sten Junij van elk jaar met geen vaartuig de dienst zal mogen verrigten, hetwelk niet van het voormelde kennelijk teeken is voorzien.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Artikel 13.

Indien de vaartuigen het want en zeilen of derzelver toebehooren bevonden worden herstelling of vernieuwing noodig te hebben, zal de Keurder het gebrekkige of afgekeurde bepaaldelijk in het proces-verbaal omschrijven en het Plaatselijk Bestuur den Schipper gelasten hetzelve ten spoedigste en uiterlijk binnen ééne maand te doen herstellen of vernieuwen; zullende het Bestuur inmiddels zorgen, dat met het gebrekkige vaartuig geene dienst worde gedaan, en voorts van deze bevinding onmiddellijk kennis geven aan de betrokken Ondernemers van Stoombootdiensten of derzelver gemagtigden, ten einde van hunnentwege het noodige tot de gevorderde herstelling of vernieuwing worde aangewend en, voor zoo veel noodig, in de dienst door een ander geschikt vaartuig worde voorzien.

Artikel 14.

Na de gedane herstelling of vernieuwing zal het vaartuig en deszelfs toebehooren nader moeten worden onderzocht, en in orde bevonden zijnde, door den Keurder de branding, in art. 12 bedoeld, worden gedaan en het daarbij omschreven bewijs van goedkeuring in duplo worden afgegeven.

Artikel 15.

De overtredingen en verzuimen van de bepalingen van dit Reglement zullen worden gestraft als volgt:

De overtredingen van art. 1 met eene boete van f 50 of vier dagen gevangenis; die van artt. 7 en 8 met eene boete van f 25 of twee dagen gevangenis, en alle andere overtredingen of verzuimen met eene boete van f 10 of een dag gevangenis. — Bij herhaalde overtreding binnen den tijd van één jaar zal bovengemelde boete en gevangenisstraf te zamen worden opgelegd; alles onverminderd de vergoeding der schaden, welke door de niet-naleving van de bepalingen van dit Reglement aan de Reizigers mogten zijn veroorzaakt.

Artikel 16.

De overtredingen zullen door de daartoe bevoegde Ambtenaren bij proces-verbaal moeten worden geconstateerd, hetwelk aan de competente Regterlijke Autoriteit ter vervolging zal worden gezonden.

De Griffier der Provinciale Staten van Zuid-Holland,

Verklaart het vorenstaande overenkomstig met het Reglement houdende bepalingen betrekkelijk het aanzetten en afhalen van personen en goederen aan- en van voorbijvarende stoombooten, in de Provincie Zuid-Holland, vastgesteld bij besluit van de Staten dier Provincie van den 5den Julij 1845, goedgekeurd bij Koninklijk besluit van den 13den October 1845 n°. 59, afgekondigd in het Provinciaal blad van Zuid-Holland n°. 107 van dat jaar; gewijzigd bij besluit dier Staten van den 14den Julij 1859, goedgekeurd bij Koninklijk besluit van den 24sten November 1859 n°. 46, en afgekondigd in het Provinciaal blad n° 123 van dat jaar.

Verhalten während des Stillliegens.

Artikel XIX.

1. Wenn Fahrzeuge, 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 Schifffahrt offen bleibt und anderseits 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 Wachtmannschaft vorhanden sein; ebenso auf Schiffen, Baggermaschinen und ähnlichen Apparaten dann, wenn sie im Fahrwasser oder in dessen Nähe an Stellen halten, die in der Regel nicht als Liegeplätze benutzt werden.

Werden Anker im Fahrwasser oder in dessen Nähe ausgeworfen, so ist die Stelle derselben durch Döpper zu bezeichnen. Diese Döpper sind bei Baggermaschinen und ähnlichen Apparaten sämmtlich, bei anderen Fahrzeugen und Flössen nur insoweit sie die Stelle von Seitenankern bezeichnen, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang mit einer hellleuchtenden Laterne von weissem Glas zu versehen.

2. Ausserhalb der Häfen dürfen überhaupt nie mehr als drei Schiffe in der Breite des Stromes neben einander liegen.

Wo die Verhältnisse des Fahrwassers es nicht gestatten, dass die Dampfschiffe weiter als 40 Meter vom Ufer entfernt bleiben, darf nur eine Reihe von Schiffen am Ufer liegen.

In Stromengen, in den Fahrwegen nach und aus den schiffbaren Nebenflüssen und Kanälen des Rheins, auf den Ueberfahrtswegen der Gier- und der an einer Querleitung sich bewegenden Fähren, in den Fahrwegen der Dampfschiffe nach und von den Landungsbrücken, sowie auf den Fahrwegen durch die Schiffbrücken dürfen Schiffe und Flösse weder halten noch beilegen. Auch dürfen ober- und unterhalb der Landungsbrücken Schiffe und Flösse nicht ganz oder theilweise über diese hinausragend liegen.

Schiffe und Flösse, welche vor den durch Tafeln kenntlich gemachten Anfahrtstellen von Nachenfähren anlegen, müssen vom Ufer so weit entfernt bleiben, dass die Nachenfähren ungehindert ab- und anfahren können.

3. Beim Vorbeifahren der vom Ufer aus gezogenen Schiffe müssen die an demselben liegenden Schiffe entweder den Mast niederlegen oder so weit vom Ufer abgelegt werden, dass das Zugseil unter ihnen durchgeführt werden kann. Bei Durchleitung des Seils muss die Bemannung des stillliegenden Schiffes behülflich sein.

Die am Leinpfadufer liegenden Flösse müssen mit vollständigen Seilleitungen versehen sein. Auch dürfen diese Flösse,

sofern sie nicht auf der Reise begriffen sind, nicht über 80 Meter in den Strom reichen. Der Flösser ist verbunden, die Zangen (Bindehölzer) gleichmässig mit dem Floss abzuschneiden und die Anker so zu setzen, dass sie der Schifffahrt nicht hinderlich sind.

Die Flossmannschaft muss die Schiffe, welche das Floss nicht umsämmen können, an demselben vorbeiziehen.

4. Sind Schiffe oder Flösse an Stellen vor Anker gegangen, an welchen dies sonst nicht zu geschehen pflegt, oder liegen überhaupt Schiffe oder Flösse ausserhalb der Häfen im Fahrwasser oder in der Nähe desselben, dann ist bei nebligem Wetter auf den Dampfschiffen mindestens alle 5 Minuten die Glocke anzuschlagen, von andern Schiffen und Flössen aus aber eben so oft durch das Sprachrohr zu rufen.

5. Alle ausserhalb der Häfen auf dem freien Strom liegende Schiffe, Flösse und sonstigen Anlagen (Badeanstalten, Schiffmühlen u. s. w.) müssen zur Nachtzeit, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, ununterbrochen durch Laternen erleuchtet sein. Auf den Schiffen ist eine hellleuchtende Laterne von weissem Glas mindestens 4 Meter hoch über dem Schiffsbord so anzubringen, dass sie nach der Seite des Fahrwassers zu hängt und zu Berg und zu Thal fortdauernd zu sehen ist. In ähnlicher Weise sind die Schiffmühlen und sonstigen auf dem Rhein befindlichen Anlagen zu erleuchten. Auf den Schiffmühlen sind die Laternen mindestens 4 Meter hoch über dem Deckboden anzubringen. Auf Flössen müssen in jeder der beiden, dem Fahrwasser zugekehrten Ecken auf einer hohen, weit sichtbaren Stelle zwei Laternen neben einander aufgerichtet werden.

Auf Schiffen, welche Pulver oder ungereinigtes Petroleum geladen haben, und auf denen desshalb kein Licht angemacht werden darf, muss während der Nachtzeit ununterbrochen eine Wache ausgestellt sein, welche die sich nähernden Schiffe rechtzeitig durch Zuruf mittelst des Sprachrohrs zu warnen hat.

6. Die in diesem Artikel hinsichtlich der Flösse getroffenen Bestimmungen finden auch auf die im Bau begriffenen Flösse Anwendung.

7. Wenn Baggermaschinen oder ähnliche Apparate in einer Stromstrecke beschäftigt sind, in welcher sie von den herankommenden Schiffen nicht rechtzeitig erblickt werden können, so haben dieselben vor und hinter ihrem Standort eine rothe Tonne auszulegen. Diese Bebakung hat in einer solchen Entfernung zu geschehen, dass die Schiffe rechtzeitig ihren Kurs durch ein von der Maschine nicht gesperrtes Fahrwasser nehmen können.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Liegen solche Maschinen oder Apparate im Fahrwasser, so haben sie auf derjenigen Seite, an welcher Schiffe und Flösse am Besten vorbeifahren können, eine roth und weisse Flagge auszulegen.

Bek. d. Gr. Hess. Prov.-Direction Rheinhessen v. 26. Febr. 1873,
das Lagern und Bauen von Flössen am rechten Rheinufer unterhalb der Mündung des Mains betr.

Gr. Hess. Reg.-Bl. v. 1873, No. 15, S. 104.

Um den Vollzug der in Art. XIX. pos. 2 und 6 der Schifffahrts-Polizei- und Floss-Ordnung für den Rhein, d. d. 17. Oct. 1868 (R.-Bl. v. 1869, No. 28), getroffenen Bestimmungen zu sichern, wird hiermit in Ermächtigung Gr. Ministeriums d. Gr. Hauses u. d. Aeussern Folgendes verordnet:

Das Lagern und Bauen von Flössen am rechten Rheinufer unterhalb der Mainmündung bis zur Caponière auf der Maaraue ist nur gestattet in einem Abstande von 12,5 Meter vom Ufer bis zu einer, durch feste Marken genau bezeichneten geraden Linie. Diese Marken, in weissen Tafeln bestehend, befinden sich an der Eisenbahnbrücke in der Mitte des zweiten Bogens von Osten, (an der Schiffbrücke 124 Meter von der Kasteler Brückenschwelle) [vergl. die folgende Bekanntmachung] und auf dem oberen Ende der Petersaue.

Unterhalb der Caponière auf der Maaraue bis zur Schiffbrücke dürfen Flösse weder gebaut noch gelagert werden.

Zuwiderhandlungen werden nach Art. XXXV. der Schifffahrts-Polizei- und Floss-Ordnung für den Rhein mit Geldbusse von 4 fl. 40 kr. bis 140 fl. bestraft.

Bek. d. Gr. Hess. Prov.-Direction Rheinhessen v. 28. Mai 1885,
in gleichem Betreff.

Gr. Hess. Reg.-Bl. No. 17, S. 116.

Die Marke für die Flösserei ist nach Entfernung der Schiffbrücke an der Strassenbrücke in der seitherigen Linie durch weissen Anstrich an den Brückenträgern und zwar 84 Meter von dem 1. Strompfeiler der Kasteler Seite entfernt angebracht worden.

Bek. d. Gr. Hess. Prov.-Direction Rheinhessen v. 12. Dec. 1887,
die Offenhaltung des Schifffahrtswegs im Rhein längs der Stadt Bingen betr.

Gr. Hess. Reg.-Bl von 1887. Beilage No. 33, S. 237.

Mit Rücksicht auf die Unzuträglichkeiten, welche sich für die durchgehende Schifffahrt in Folge des Niederlegens der bei Bingen vor Anker gehenden Schiffe ergeben haben, wird unter Aufhebung der in gleichem Betreff unterm 20. August 1884, Reg.-Bl. Beilage No. 24, erlassenen Vorschriften das Nachstehende verfügt:

Innerhalb der durch die nachbeschriebenen Punkte bezeichneten Stromstrecke vor der Stadt Bingen dürfen nur im dortigen Hafen landende Schiffe und zwar nach Anweisung der Aufsichtsbehörde ankern.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Die Punkte liegen auf der Höhe:

1. Der Ueberfahrtsrampe oberhalb des städtischen Krahnens und
2. des Hotel Bellevue
   in einem Abstande von je 70 Meter;
3. zwischen dem Krahnen und dem Agenturgebäude der Köln-Düsseldorfer Dampfschifffahrtsgesellschaft
   in einem Abstand von 100 Meter;
4. der Grabengasse
   in einem Abstand von 110 Meter

vom linken Rheinufer.

Die auf der Vorüberfahrt bei Bingen sich aufhaltenden Schiffe haben entweder oberhalb des unter Ziffer 1 oder unterhalb des unter Ziffer 2 bezeichneten Punktes uferwärts beizulegen oder sind rheinwärts der Linie, welche durch die Punkte unter Ziffer 3 und 4 gebildet wird, dergestalt vor Anker zu legen, dass das Herausschleppen anderer dort beilegender Schiffe ungehindert stattfinden kann. Zuwiderhandlungen gegen vorstehende auf Grund des Art. XIX Ziffer 1 der Schifffahrts-Polizei-Ordnung für den Rhein erlassenen Bestimmungen unterliegen der in Art. XXXV gedachter Ordnung bezw. der in Art. 32 der revidirten Rheinschifffahrts-Acte vom 17. October 1868 vorgesehenen Strafe.

Polizei-Vdg. d. K. Preuss. Reg. zu Düsseldorf v. 24. Juli 1858,

den Schiffsverkehr oberhalb des Duisburger Rhein-Kanals bis zum Eichelskamp betr.,

A.-Bl. S. 479.

Zur Aufrechterhaltung des ungehinderten Schiffahrtsverkehrs oberhalb des Duisburger Rhein-Kanals bis zum Eichelskamp wird hierdurch auf Grund des Gesetzes über die Polizei-Verwaltung vom 11. März 1850 (G.-S. f. 1850 S. 265) nachstehende Polizei-Vdg. erlassen:

§ 1.

Das Anlegen von Flössen und Schiffen am rechtsseitigen Ufer des Rheinstromes oberhalb des Duisburger Rheinkanals bis zum Eichelskamp ist nur insoweit gestattet, dass zwischen denselben vor den Schlackenablagerungsplätzen der Hüttenwerke: Niederrheinische Hütte und Vulkan, sowie vor den Ladestellen dieser und aller an der genannten Uferstrecke gelegenen Etablissements stets ein zehn Ruthen breiter und bis in das Fahrwasser des Rheins reichender Zwischenraum von Schiffen und Flössen freibleibt, auch nicht durch Anker, Ketten oder Seile versperrt und beschränkt wird.

Ausgenommen hiervon sind allein Fahrzeuge während des Aus- und Einladens vor diesem Ufer.

§ 2.

Ausserdem darf durch das Anlegen von Schiffen oder Flössen auf der vorbezeichneten Rheinstrecke der Betrieb der Werthhauser Fähre in keiner Weise gehindert werden.

§ 3.

Zuwiderhandelnde gegen diese Bestimmungen verfallen in eine Polizeistrafe von zwei bis zehn Thaler.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

§ 4.

An den bereits bestehenden polizeilichen Bestimmungen über das Verhalten der Schiffe und Flösse während des Stillliegens, insbesondere an den Vorschriften des Art. 16 der polizeilichen Vorschriften über das Befahren des Rheins vom 10. Juni 1851 (Amtsbl. f. 1851 No. 50 S. 407) wird durch vorstehende Polizei-Vdg. nichts geändert.

Bek. d. K. Preuss. Ober-Präsidenten der Rheinprovinz v. 8. Oct. 1873.

A.-Bl. d. K. Preuss. Reg. zu Coblenz No. 43 S. 307.

Seitdem das linksseitige Leinpfadufer des Rheinstroms oberhalb der hiesigen festen Eisenbahnbrücke neben dem linksseitigen Stromarme entlang, der Insel Oberwerth gegenüber vollständig verbaut worden ist, wird diese Uferstrecke auch vor den öffentlichen Gartenanlagen von den Flossführern unbefugter Weise zum Anlegen der Flösse und zu deren Lagerung während der Dauer der zufällig eintretenden zu hohen Wasserstände benutzt.

Wegen der damit verbundenen grossen Nachtheile und Uebelstände für die unmittelbar an dem Leinpfad stehenden Pflanzungen jener Gartenanlagen wird das Anlegen und Lagern der Flösse vor diesem linksseitigen Ufer, oberhalb der festen Eisenbahnbrücke bis zur Fährüberfahrt nach der Insel Oberwerth hiermit verboten.

u. s. w.

Polizei-Vdg. der K. Preuss. Polizei-Direction zu Coblenz vom 16. October 1873.

Unter Bezugnahme auf die in No. 43 des Amtsblattes der hiesigen Königl. Regierung zur Veröffentlichung gelangenden Bekanntmachung des Herrn Oberpräsidenten der Rheinprovinz, das Ankern und Lagern der Flösse am linken Rheinufer betreffend, wird auf Grund des Polizei-Gesetzes vom 11. März 1850 in Folge Verfügung der Königlichen Regierung verordnet:

Jede Uebertretung des in der vorgedachten Bekanntmachung ausgesprochenen Verbotes wird mit einer Geldbusse von 10 Thlr. oder verhältnissmässiger Haft bestraft werden.

K. Niederl. Beschluss v. 22. Nov. 1886,

Pol.-Vdg., in Betreff des Ankerns auf der unteren Merwede und der alten Maas.

1°. vast te stellen het Reglement op het ankeren op de rivieren de Beneden-Merwede en de Oude-Maas van de kerk te Papendrecht tot het veer van Zwijndrecht op Dordrecht, zooals dat reglement hiernevens is gevoegd;

2°. te bepalen, dat dit reglement in werking zal treden op 1 Januari 1887.

Reglement

op het ankeren op de rivieren de Beneden-Merwede en de Oude-Maas van de kerk te Papendrecht tot het veer van Zwijndrecht op Dordrecht.

Artikel 1.

Het is den bevelvoerders van vaartuigen of andere drijvende voorwerpen verboden daarmede in het riviervak tusschen de kerk te Papendrecht en het veer van Zwijndrecht op Dordrecht voor anker te komen of te liggen buiten de vijf hieronder beschreven ankerplaatsen:

1°. Van het verlengde der dwarskrib bij de kerk te Papendrecht tot het verlengde der dwarskrib aan de sleephelling te Papendrecht, langs den noordelijken oever, over de halve breedte der rivier of tot 100 M. uit de koppen der dwarskribben.

2°. Langs den noordelijken oever in eene driehoekige ruimte binnen de grenslijnen, getrokken:

aan de oostzijde van den zuidwestelijken hoek van het woonhuis bij den trasmolen, nabij de veerstoep te Papendrecht, op den noordoostelijken hoek van de woning van den directeur der gasfabriek te Dordrecht;

aan de zuidzijde door de zwarte ankerbaken aan weerszijden van den mond van de Noord.

3°. Langs den zuidelijken oever in eene driehoekige ruimte rivierwaarts begrensd door de lijn der witte ankerbaken op het gors de Staart en westwaarts door het verlengde der lijn, getrokken van de ducd'alve aan de punt van de Staart op den benedenhoek van de houtloods boven den mond der Rietdijkshaven.

4°. Voor de Merwekade binnen de grenslijnen, getrokken:

aan de oostzijde van den noordoostelijken hoek der woning van den directeur der gasfabriek te Dordrecht op den zuidwestelijken hoek van het woonhuis bij den trasmolen, nabij de veerstoep te Papendrecht;

aan de noordzijde door de witte ankerbaken op het gors de Staart;

aan de westzijde door de hoekpuntpalen 336 en 333;

aan de zuidzijde op 50 M. afstand van en evenwijdig aan den kaaimuur.

5°. Langs den linkeroever beneden den mond der Wollewevershaven, begrensd:

aan de noordzijde door de lijn, die den hoek van het Damiatenbolwerk vereenigt met hoekpuntpaal 339;

aan de noordwestzijde door de lijn, getrokken op ongeveer 100 M. uit en evenwijdig aan de rechter normaaloeverlijn van de Oude Maas en aangegeven door den lichtopstand op den kop van den dam aan de westzijde van den mond van de Noord en het witte ankerbaken op het Slobbengors;

aan de zuidwestzijde door de lijn uit hoekpuntpaal 340, loodrecht op de richting van den kaaimuur getrokken.

De snijpunten der grenslijnen van elke ankerplaats worden zooveel mogelijk aangegeven door groen geverfde boeien.

De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid is bevoegd om, in overleg met het gemeentebestuur van Dordrecht, tijdelijk, ten hoogste gedurende drie maanden wijziging in de aangewezen ankerplaatsen te brengen. Hiervan geschiedt mededeeling in de Staatscourant.

Artikel 2.

Vaartuigen, dienende voor opnemingen en peilingen, baggervaartuigen, grondschouwen en lichtervaartuigen tot het opruimen van

gezonken voorwerpen, in Rijksdienst of met schriftelijke vergunning van den ingenieur van den Waterstaat werkzaam, zijn niet aan de in art. 1 beschreven ankerplaatsen gebonden.

Artikel 3.

Het is den bevelvoerders van vaartuigen, geladen met buskruit, andere ontplofbare stoffen, petroleum, benzine (naphta) of terpentijnolie, verboden daarmede te ankeren op de ankerplaatsen in art. 1 genoemd.

Artikel 4.

De bevelvoerders, hunne scheepsgezellen en verdere onderhoorigen zijn verplicht de bevelen te gehoorzamen, die hun door de ambtenaren in art. 6 genoemd worden gegeven, ten aanzien van het leggen en verhalen hunner schepen, in verband met het daaromtrent bepaalde in dit reglement.

Als overtreding van dit reglement wordt aangemerkt het niet voldoen aan eenig bevel van bedoelde ambtenaren, ter uitvoering van het reglement of in het belang der goede orde gegeven.

Artikel 5.

Dit reglement verstaat onder bevelvoeders hen, die op het vaartuig of over eenig ander drijvend voorwerp het gezag uitoefenen of met de leiding belast zijn.

Artikel 6.

De handhaving van dit reglement is opgedragen aan de ambtenaren en beambten der Rijks- en gemeentepolitie, aan die van den Waterstaat, aan de havenmeesters der gemeente Dordrecht, aan de commissarissen der overzetveren van Papendrecht en Zwijndrecht op Dordrecht, v. v., aan de gezagvoeders der stoombooten varende in die veren en aan de Rijksambtenaren door den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid met eenig toezicht of beheer over het geheel of over eenig gedeelte belast.

Op hunne aanvraag wordt hun door de hoofden der gemeentebesturen en door alle ambtenaren met openbaar gezag bekleed, bijstand verleend.

Onder de handhaving behoort de bevoegdheid tot het des noods op kosten en risico der overtreders en ondersteund door den sterken arm, doen verhalen der in strijd met dit reglement geankerde vaartuigen of andere voorwerpen; alles onverminderd de toepassing der straffen bepaald bij art. 1 der wet van 6 Maart 1818 (Staatsblad nº. 12), gewijzigd bij art. 22 der wet van 15 April 1886 (Staatsblad nº. 64).

Artikel 7.

Het proces-verbaal eener overtreding van dit reglement moet, zoo het niet is opgemaakt op den eed afgelegd bij den aanvang der bediening, binnen 48 uren na het opmaken onder eede worden bevestigd ten overstaan van den kantonrechter te Dordrecht.

Artikel 8.

Dit reglement wordt tegen betaling van vijf cents verkrijgbaar gesteld.

Elke bevelhebber die van de in art. 1 genoemde ankerplaatsen gebruik maakt, moet van een exemplaar van dit reglement voorzien zijn, en dit des gevorderd vertoonen aan de ambtenaren genoemd in art. 6.

Bestimmungen in Betreff der Fähren und sonstigen Anlagen.

Artikel XX.

1. Die Fahrzeuge der Gierfähren und der Fähren an einer quer durch den Rhein gelegten Leitung müssen zur Nachtzeit so liegen, dass das Fahrwasser frei bleibt.

2. Die unter Ziffer 1 erwähnten Fahrzeuge sind zur Nachtzeit von dem Fährinhaber an einer mindestens 8 Meter, auf den Stromstrecken unterhalb der Spijkschen Fähre mindestens 6 Meter über Wasser hohen Stelle mit einer Laterne von grünem Glas und 1 Meter senkrecht unter dieser mit einer zweiten Laterne von weissem Glas zu versehen. Bei Gierfähren ist der oberste Buchtnachen und, wenn statt Buchtnachen Döpper benutzt werden, der oberste über Wasser befindliche Döpper mit einer Laterne von weissem Glas zu versehen, welche sich bei Buchtnachen mindestens 3 Meter hoch über Wasser befinden muss. Diese Laternen sind die ganze Nacht hindurch hellbrennend und sichtbar zu erhalten.

3. Bei festen stehenden Brücken sind die Mittelpunkte der Durchfahrts-Oeffnungen für die Berg- und Thalfahrt gleichfalls mit hellbrennenden Laternen von rothem Glas zu beleuchten.

4. Sollten besondere Umstände zur Nachtzeit es erforderlich machen, dass die unter Ziffer 1 genannten Fähren an einem andern, als dem für sie vorgeschriebenen Landungsplatz liegen, so muss bei Annäherung eines Fahrzeuges die Fähre schleunigst abgelegt und das Fahrwasser frei gemacht werden. Die Dampfschiffe haben dies Verlangen durch Glockenschläge, die anderen Fahrzeuge durch Zuruf mittelst des Sprachrohrs zu erkennen zu geben und so lange ihren Lauf zu mässigen, bis die Durchfahrt wieder frei ist.

5. Am Leinpfadufer befindliche Badeanstalten oder sonstige Anlagen, welche den Leinzug hindern, müssen von den Inhabern mit vollständigen Seilleitungen versehen werden.

6. Auf dem Leinpfad selbst dürfen weder Anlagen errichtet, noch Gegenstände gelagert werden, welche der Ausübung des Schiffszuges hinderlich sein würden.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Regeln für die Bezeichnung der Durchfahrtsöffnungen in den Rheinbrücken.

In der Fassung nach Massgabe von Prot. V d. ordentl. Sitzung d. Central-Commission v. 1879, Prot. V der ausserordentl. und Prot. III der ordentl. Sitzung von 1888.

I. Bei festen Brücken.

1. Bei Tage ist die Bezeichnung der Durchfahrtsöffnungen durch eine im Scheitelmittelpunkte anzubringende roth und weisse Flagge zwar gestattet, jedoch nicht erforderlich.

2. Bei Nacht ist der Mittelpunkt der Durchfahrtsöffnungen im Scheitel mit einer rothen Laterne zu bezeichnen, welche bei den nur für die Thalfahrt bestimmten Oeffnungen nur nach der Bergseite, bei den nur für die Bergfahrt bestimmten Oeffnungen nur nach der Thalseite hin leuchten darf.

Durchfahrtsöffnungen, welche sowohl für Thal- als für Bergfahrt dienen, sind an beiden Seiten mit einer rothen Laterne zu bezeichnen.

Erscheint den Umständen nach eine noch genauere Kennzeichnung angemessen, so darf über jeder rothen noch eine grüne Laterne angebracht werden.

3. Eine besondere Bezeichnung der zur Durchfahrt nicht verstatteten Oeffnungen ist nicht zulässig.

II. Bei Schiffbrücken.

1. Sobald die Joche ausgefahren sind und die Durchfahrt erfolgen kann, ist jede der beiden Seiten der Oeffnung bei Tage durch eine roth und weisse Flagge, bei Nacht durch zwei rothe Laternen, die eine über der anderen, zu bezeichnen.

Die Laternen dürfen nur nach derjenigen Seite hin leuchten, auf welcher das zur Durchfahrt zunächst zugelassene Schiff sich befindet.

2. Wenn eine Brücke eingetretener Hindernisse wegen, z. B. bei Sturm, Beschädigung u. s. w., zeitweise nicht geöffnet werden kann, so muss solches den zur Durchfahrt zugelassenen Schiffen bei Tage durch eine blau und weisse Flagge, bei Nacht durch zwei grüne Laternen, die eine über der anderen, zu erkennen gegeben werden.

3. Um die sich annähernden Schiffe schon auf grössere Entfernung davon zu unterrichten, dass sie die Brücke passiren können, sind folgende Vorsignale zu geben:

a) zur Bezeichnung, dass die Brücke in der Thalfahrt passirt werden kann, bei Tage eine rothe Flagge, bei Nacht eine rothe Laterne;

b) zur Bezeichnung, dass die Brücke in der Bergfahrt passirt werden kann, bei Tage eine weisse Flagge, bei Nacht zwei rothe Laternen.

III. Allgemeine Bestimmung.

Die Laternen müssen mit genügender Helligkeit brennen und die Flaggen dürfen des besseren Auswehens halber nur so gross sein, dass sie auf die Entfernung, für die sie bestimmt sind, noch deutlich erkannt werden können. Auch müssen die Flaggen an schräg oder wagerecht angebrachten Stöcken oder Leinen geführt werden, oder theilweise in einem Rahmen ausgespannt sein. Die Breite der Flaggen muss der Höhe mindestens gleich sein, darf aber letztere höchstens um die Hälfte überschreiten. Bei zweifarbigen Flaggen muss die Theilung waagrecht und die untere Hälfte weiss, die obere roth, bezw. blau sein.

Zum Vollzuge vorstehender Regeln ergingen in den einzelnen Uferstaaten die nachstehenden Bestimmungen:

Vdg. d. G. Bad. Handelsministeriums v. 28. April 1880,

die Bezeichnung der Durchfahrtsöffnungen der Rheinbrücken von Mannheim bis Freistett*) betr.

G.- u. Vdg.-Bl. f. d. Gr. Bad. v. 1880, No. XVIII. S. 146.

In der Fassung der nach Massgabe der 1888er Beschlüsse der Centralcommission ergangenen

Vdg. d. G. Bad. Ministeriums des Innern v. 31. Dec. 1888.

G.- u. Vdg.-Bl. f. d. Gr. Bad. v. 1889, No I. S. 25.

Nachdem sich die Regierungen der Rheinuferstaaten auf Grund der in der ordentlichen Sitzung der Centralcommission für die Rheinschifffahrt von 1879 gefassten Beschlüsse hinsichtlich der Einführung übereinstimmender Bezeichnungen der Durchfahrtsöffnungen an den Rheinbrücken geeinigt haben, wird zum Vollzuge auf der zum Grossherzogthum gehörigen Rheinstrecke von Freistett abwärts Nachstehendes verordnet:

§ 1.

Rheinschiffbrücken bei Freistett-Gambsheim, Greffern-Drusenheim und Plittersdorf-Selz.

Vergl. § 14 der Vdg. v. 9. Juni 1883 Zusatz bei Art. XIII dieser Vdg. S. 308.

§ 2.

Schiffbrücken bei Maximiliansau, Germersheim und Speyer.

1. Sobald die Joche ausgefahren sind und die Durchfahrt erfolgen kann, ist jede der beiden Seiten der Oeffnung bei Tag durch eine roth und weisse Flagge, bei Nacht durch zwei rothe Laternen, die eine über der anderen, zu bezeichnen.

Die Laternen dürfen nur nach derjenigen Seite hin leuchten, auf welcher das zur Durchfahrt zunächst zugelassene Schiff sich befindet.

2. Wenn eine Brücke eingetretener Hindernisse wegen zeitweise nicht geöffnet werden kann, so muss solches den zur Durchfahrt zugelassenen Schiffen bei Tag durch eine blau und weisse Flagge, bei Nacht durch zwei grüne Laternen, die eine über der anderen, zu erkennen gegeben werden.

3. Um die sich annähernden Schiffe schon auf grössere Entfernung davon zu unterrichten, dass sie die Brücke passiren können, sind folgende Vorsignale zu geben:

a. Zur Bezeichnung, dass die Brücke in der Thalfahrt passirt werden kann, bei Tag eine rothe Flagge, bei Nacht eine rothe Laterne.

b. Zur Bezeichnung, dass die Brücke in der Bergfahrt passirt werden kann, bei Tag eine weisse Flagge, bei Nacht zwei rothe Laternen.

4. Auf die Schiffbrücke bei Maximiliansau finden die vorstehend gegebenen Vorschriften bezüglich der Signale und Vorsignale bei Nacht keine Anwendung.

---

*) Für die Brücken oberhalb Freistett finden die Regeln keine Anwendung.

§ 3.

Feste Eisenbahnbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim.

Für die Eisenbahnbrücke Ludwigshafen-Mannheim wird im Einverständnisse mit der K. Bayr. Regierung der Pfalz bestimmt:

1. Bei Nacht ist der Mittelpunkt der Durchfahrtsöffnungen mit einer rothen Laterne zu bezeichnen, welche bei den blos für die Thalfahrt bestimmten Oeffnungen nur nach der Bergseite, bei den blos für die Bergfahrt bestimmten Oeffnungen nur nach der Thalseite hin leuchten darf.

   Durchfahrtsöffnungen, welche sowohl für Thal- als für Bergfahrt dienen, sind zu beiden Seiten mit einer rothen Laterne zu bezeichnen.

   Erscheint eine noch genauere Kennzeichnung angemessen, so darf über jeder rothen Laterne noch eine grüne angebracht werden.
2. Eine besondere Bezeichnung der zur Durchfahrt nicht verstatteten Oeffnungen ist nicht zulässig.

§ 4.

Allgemeine Bestimmungen.

Die Flaggen dürfen des besseren Auswehens halber nur so gross sein, dass sie auf die Entfernung, für die sie bestimmt sind, noch deutlich erkannt werden können.

Auch müssen die Flaggen an schräg oder waagerecht angebrachten Stöcken oder Leinen geführt werden, oder theilweise in einem Rahmen ausgespannt sein.

Die Breite der Flaggen muss der Höhe mindestens gleich sein, darf aber letztere höchstens um die Hälfte überschreiten.

Bei den roth und weissen, sowie den blau und weissen Flaggen muss die Theilung waagrecht derart erfolgen, dass die untere Hälfte weiss ist.

Vdg. d. Bezirks-Präsidenten d. Unter-Elsass v. 14. Juni 1883,

den Verkehr über die Schiffbrücken bei Gambsheim-Freistett, Drusenheim-Greffern und Selz-Plittersdorf betr.

Vergl. § 14. dieser Verordnung bei Art. XIII.

Bek. d. K. Bayr. Reg. d. Pfalz v. 7. Dec. 1888,

Die übereinstimmende Bezeichnung der Durchfahrtsöffnungen bei den Rheinbrücken betr.

K. Bayr. Kr.-A.-Bl. f. d. Pf. v. 1888 No. 28, S. 111.

Wörtlich übereinstimmend mit den §§ 2, 3, 4 der vorstehend abgedruckten Bad. Vdg. mit dem Beisatz, dass die frühere bezügliche Bekanntmachung von 1880 mit dem 1. Jan. 1889 ausser Wirksamkeit tritt.

Hessen. Die Beachtung der auf S. 369 abgedruckten Regeln ist durch Verfügung des Gr. Hess. Ministeriums der Finanzen vom 7. Jan. 1880 für die Rheinbrücken auf hessischem Gebiete vorgeschrieben und ferner ist von genanntem Ministerium angeordnet worden, dass die Abschn. II und III in ihrer neuen Fassung bei der Schiffbrücke in Worms vom 1. Jan. 1889 in Wirksamkeit treten.

Bek. d. K. Preuss. Ober-Präsidenten d. Rheinprovinz v. 14. Febr. 1880.

A.-Bl. d. K. Preuss. Reg. zu Wiesbaden, v. 1880.
" " " " " " Coblenz " " S. 45.
" " " " " " Cöln " " S. 37.
" " " " " " Düsseldorf " " S. 37.

und Bek. d. K. Preuss. Ober-Präsidenten der Rheinprovinz v. 6. December 1888,

womit die Aenderung der Regeln für die Bezeichnung der Durchfahrtsöffnungen in Ziffer II und III auf 1. Jan. 1889 bekannt gemacht wird.

A.-Bl. d. K. Preuss. Reg. zu Coblenz No. 64. S. 339.
" " " " " " Düsseldorf No. 51 S. 541.

Das Schiffahrt treibende Publikum wird davon in Kenntniss gesetzt, dass nach dem Beschlusse der Rheinschiffahrts-Centralkommission die nachstehenden Regeln für die Bezeichnung der Durchfahrtsöffnungen in den Rheinbrücken vom 1. März d. J. ab in Kraft treten werden:

Regeln für die Bezeichnung der Durchfahrtsöffnungen in den Rheinbrücken.

(Wie Eingangs abgedruckt.)

Diese Regeln gelangen nicht nur bei allen Preussischen, sondern auch bei den Bayerischen und Hessischen Rheinbrücken zur Anwendung.

Bei den Preussischen festen Rheinbrücken werden bei Nacht für die Thalfahrt nur auf der Bergseite mit einer rothen Laterne im Scheitel bezeichnet werden:

1. an der Horchheimer Eisenbahnbrücke die rechtsseitige Oeffnung,
2. an der Coblenzer Eisenbahnbrücke die mittlere Oeffnung,
3. an der Hammer Eisenbahnbrücke die 2. rechtsseitige Oeffnung,
4. an der Rheinhauser Eisenbahnbrücke die 2. rechtsseitige Oeffnung,
5. an der Weseler Eisenbahnbrücke die 2. rechtsseitige Oeffnung,

während für die Bergfahrt nur auf der Thalseite mit einer rothen Laterne im Scheitel bezeichnet werden sollen:

1. an der Horchheimer Eisenbahnbrücke die linksseitige Oeffnung,
2. an der Coblenzer Eisenbahnbrücke die linksseitige Oeffnung,
3. an der Hammer Eisenbahnbrücke die 2. linksseitige Oeffnung,
4. an der Rheinhauser Eisenbahnbrücke die 2. linksseitige Oeffnung,
5. an der Weseler Eisenbahnbrücke die 2. linksseitige Oeffnung.

*) Bei der Cölner Eisenbahnbrücke wird die seitherige Beleuchtung mit einer rothen und darüber hängenden grünen Laterne, und zwar südwärts in der Mitte der 2. Oeffnung vom Cölner Ufer ab für die Thalfahrt, und nordwärts in der Mitte der 2. Oeffnung vom Deutzer Ufer ab für die Bergfahrt vorläufig beibehalten.

*) Vergl. die nachfolgende Bek. der K. Preuss. Reg. zu Cöln vom 1. Mai 1862

Bek. d. K. Preuss. Reg. zu Coblenz v. 2. April 1880.

A.-Bl. d. K. Preuss. Reg. zu Coblenz v. 1880, St. 16, S 83.

Vergl. bei Art. XIII dieser Polizeiordn., § 16 der Polizei-Vdg. für die Rheinschiffbrücke bei Coblenz.

Bek. d. K. Preuss. Reg. zu Cöln v. 3. April 1880.

A.-Bl. d. K. Preuss. Reg. zu Cöln v. 1880, St 14, S. 74.

Vergl. bei Art. XIII dieser Polizeiordn. § 42 und § 42a der Polizei-Vdg. für die Rheinschiffbrücke bei Cöln.

Bek. d. K. Preuss. Reg. zu Düsseldorf v. 23. Febr. 1880.

A.-Bl. d. K. Preuss. Reg. zu Düsseldorf v. 1880.

Nach vorstehendem Erlasse des Herrn Ober-Präsidenten der Rheinprovinz v. 14. Febr. cr.*) werden hiermit aufgehoben zum 1. März cr.:

1. bezüglich der Düsseldorfer Schiffbrücke: a) die ad II. 1, 2 und 3 abweichenden Bestimmungen § 22 Alinea 4, § 21 Alinea 3 und § 24 Alinea 2 der Polizei-Vdg. v. 7. Febr. 1876 (A.-Bl. S. 63); b) die ergänzende Vdg. v. 10. März 1877 I. III. A. 1780 (A.-Bl. S. 133);
2. bezüglich der Weseler Schiffbrücke die ad II. 1, 2 und 3 abweichenden Bestimmungen § 22 Alinea 3, § 21 Alinea 3 und § 24 Alinea 2 der Polizei-Vdg. v. 10. März 1877 (A.-Bl. S. 131 u. 132).

Bezüglich beider Brücken werden jedoch die nach II. 3 des vorstehenden Erlasses gestatteten Vorsignale obligatorisch eingeführt und ist das Beamtenpersonal danach mit Anweisung versehen; es hat demnach bei Vermeidung der in den citirten Polizei-Vdg. angedrohten Strafen jeder Schiffer, bevor er in die Nähe der Brücke fährt, das Vorsignal abzuwarten.

Bek. d. K. Preuss. Reg. zu Cöln v. 1. Mai 1862.

A.-Bl. d. K. Preuss. Reg. zu Cöln v. 1862.

Mit Genehmigung des Herrn Ober-Präsidenten der Rheinprovinz wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass vom 15. Mai d. J. ab, für das Passiren der Schiffe durch die feste Rheinbrücke zwischen Cöln und Deutz während der Nachtzeit, in der Mitte der zweiten Oeffnung vom Cölner Ufer ab südwärts und in der Mitte der zweiten Oeffnung vom Deutzer Ufer ab nordwärts in der Höhe der obersten Gurtung des Gitterwerks zwei übereinander stehende Laternen, die untere mit rothem, die obere mit grünem Lichte leuchtend, angebracht werden, um südwärts den zu Thal und nordwärts den zu Berg kommenden Schiffen dadurch die Mitte der Durchfahrt anzudeuten.

Die Dauer der Nachtzeit ist im § 39 unserer, die Rheinschiffbrücke betr. Polizei-Vdg. v. 28. Febr. 1853 (A.-Bl. S. 87) näher angegeben.

---

*) Vergl. S. 372.

Bek. d. K. Preuss. Ober-Präsidenten der Rheinprovinz v. 19. October 1852,

das Ausweichen der fliegenden Brücken und Gierponten betr.

A.-Bl. d. K. Preuss. Reg. zu Coblenz v. 1852, S. 407.

Mit Bezugnahme auf den Art. XI, Abs. 2 der polizeilichen Vdg. über das Befahren des Rheins von Basel bis in die See v. 10. Juni 1851, wird hierdurch bekannt gemacht,

dass die fliegenden Brücken und Gierponten bei Worms und Oppenheim, sowie in dem Rheindurchstich am Geyer zur Nachtzeit in der Regel ihren Landungsplatz an dem linken, diejenige zu Gernsheim aber an dem rechten Rheinufer haben;

ferner, dass die fliegenden Brücken und Gierponten zu Boven, Spyck, Tiel, Bommel, Malburgen, Driel, Wageningen, Rhenen, Ingen, Eck und Wiel, Wyk by Duurstede auf dem linken, diejenigen von Nymwegen, Pannerden, Huusen, Opheusden, Beusichem und Cuilemburg an dem rechten Ufer während der Nachtzeit anlegen sollen. *) Nur für jetzt werden noch die fliegenden Brücken zu Rhenen und zu Wyk by Duurstede auf dem rechten und diejenigen von Beusichem und Cuilemburg noch auf dem linken Ufer stationirt sein.

Kon. Besl. v. 14 April 1880,

betreffende de aanduiding der doorvaartopeningen in bruggen op den Rijn, de Lek, de Waal en de Merwede.

St.-Bl. v. h. K. d. N. v. 1880, No. 40.

Wij WILLEM III, enz. enz.

Op de voordragt van Onze Ministers van Waterstaat, Handel en Nijverheid, van 13 Maart 1880, n°. 40, afdeeling Handel en Nijverheid, en van Buitenlandsche Zaken, van 18 daaraanvolgende, n°. 2004, 2de afdeeling;

Overwegende, dat in het reglement van politie voor de scheep- en vlotvaart op den Rijn, ingevoerd bij Ons besluit van 24 Junij 1869 (Staatsblad n°. 106), verbetering van eene misstelling noodig is, en dat het voorts wenschelijk is voor de aanduiding van de doorvaartopeningen der bruggen op den Nederlandschen Rijn, de Lek, de Waal en de Merwede gelijke bepalingen vast te stellen als in de meeste Duitsche oeverstaten zijn ingevoerd;

Den Raad van State gehoord (advies van 6 April 1880, n° 14);

Gelet op de nadere voordragt van Onze vornoemde Ministers, van 8 April 1880, lit. J, afdeeling Handel en Nijverheid, en n°. 2739, 2de afdeeling;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel 1.

Het 2de lid van art. XX, 2°. van het reglement van politie voor de scheepvaart en de vlotvaart op den Rijn, ingevoerd bij Ons besluit van 24 Junij 1869 (Staatsblad n° 106), wordt gelezen als volgt:

---

*) In der Fassung nach Massgabe der Bek. des Ober-Präsidenten der Rheinprovinz v. 10. März 1853 (A.-Bl. No. 13, S. 111).

„Op de vaste bruggen moet het middenpunt der openingen, bestemd voor de doorvaart van stroomopwaarts en afwaarts gaande vaartuigen, insgelijks verlicht worden.“

Artikel 2.

De aanduiding der doorvaartopeningen in bruggen op den Rijn, de Lek, de Waal en de Merwede geschiedt overeenkomstig de navolgende bepalingen:

I. Bij vaste bruggen.

1°. Bij dag is de aanduiding der doorvaartopeningen door eene boven in het midden aan te brengen roode en witte vlag geoorloofd, doch niet verpligt.

2°. Bij nacht wordt het middenpunt van den top der doorvaartopeningen door eene roode lantaarn aangeduid, welke bij de openingen, alleen voor de afvaart bestemd, slechts stroomopwaarts, bij de openingen, alleen voor de opvaart bestemd, slechts stroomafwaarts mag uitstralen.

Doorvaartopeningen, welke zoowel voor de afvaart als voor de opvaart dienen, worden aan beide zijden door eene roode lantaarn aangeduid.

Indien de omstandigheden eene naauwkeuriger aanduiding wenschelijk maken, mag boven iedere roode lantaarn eene groene worden aangebragt.

3°. Bijzondere aanduiding van de niet tot doorvaart bestemde openingen is niet geoorloofd.

II. Bij Schipbruggen.

1°. Zoodra de brugvakken zijn uitgevaren en de doorvaart kan plaats hebben, moet ieder van de beide zijden der opening bij dag door eene roode en witte vlag, bij nacht door twee roode lantaarns, boven elkander geplaatst, worden aangeduid.

De lantaarns mogen slechts uitstralen naar de zijde, aan welke het schip zich bevindt, dat het eerst tot doorvaren wordt toegelaten.

2°. Indien eene brug, wegens een beletsel, b. v. storm, beschadiging, enz., tijdelijk niet kan geopend worden, moet deze omstandigheid aan de tot doorvaart toe te laten schepen worden te kennen gegeven, bij dag door eene blaauw en witte vlag, bij nacht door twee groene lantaarns, boven elkander geplaatst.

3°. De volgende waarschuwingsseinen zijn toegelaten, om de naderende schepen op grooteren afstand te verwittigen, dat zij de brug kunnen doorvaren:

a) ten teeken dat de brug opwaarts kan doorgevaren worden, bij dag eene roode vlag, bij nacht eene roode lantaarn;
b) ten teeken, dat de brug afwaarts kan doorgevaren worden, bij dag eene witte vlag, bij nacht twee roode lantaarns.

III. Algemeene bepaling.

De lantaarns moeten met voldoende helderheid branden en de vlaggen mogen, om beter te kunnen uitwaaijen, slechts zoo groot zijn,

dat zij op den afstand, waarvoor zij bestemd zijn, nog duidelijk zijn te onderkennen. De breedte der vlaggen moet minstens gelijk zijn aan de hoogte, doch mag deze slechts met de helft overschrijden.

Tweekleurige vlaggen moeten horizontaal verdeeld, en de onderste helft wit, de bovenste rood, of bij het gebruik van blaauw-witte vlaggen, blaauw zijn.

Artikel 3.

De bij het voorgaande artikel bepaalde aanduiding vangt aan met 1 Mei 1880.

Onze Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid is belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk in het Staatsblad en gelijktijdig in de Staatscourant zal worden geplaatst, en waarvan afschrift zal worden gezonden aan den Raad van State.

Untersuchung der Flösse.

a) Hinsichtlich des Baues und der Ausrüstung.

Artikel XXIII.

Die in Artikel XXII bezeichneten Flösse werden, bevor sie ihre Reise antreten und, wenn sie auf einem Nebenfluss gebaut sind, bevor sie ihre Reise auf dem Rhein fortsetzen, einer Untersuchung unterworfen, welche sich auf ihre Construction und die Festigkeit ihrer Verbindung, sowie auf das Vorhandensein der vorgeschriebenen Bemannung und der nach Inhalt der Beilage erforderlichen Ausrüstungsgegenstände erstreckt.

Die Untersuchung wird von den hiermit beauftragten Beamten oder von Sachverständigen vorgenommen, welche zu diesem Zweck eidlich verpflichtet sind.

Der Flossführer hat vor Abfahrt des Flosses die Untersuchung desselben bei der zuständigen Behörde zu beantragen. Letztere hat dafür zu sorgen, dass die Untersuchung sobald als thunlich jedenfalls aber innerhalb der auf den Empfang der Anzeige folgenden nächsten 24 Stunden vorgenommen werde.

Die Orte, an welchen die Untersuchung erfolgen kann, die Personen, welchen dieselbe übertragen, und die Behörde, bei welcher dieselbe nachzusuchen ist, werden öffentlich bekannt gemacht.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Vdg. d. Gr. Bad. Handelsministeriums v. 9. Mai 1870,

die Untersuchung der Flösse auf dem Rheine betr.

Gr. Bad. Ges.- u. Vdg.-Bl. v. 1870 No. 38.

Unter Hinweisung auf Art. 25 der rev. Rheinschifffahrtsakte und den Art. 23 der Rheinschifffahrtspolizei- und Flossordnung*) für den Rhein wird verordnet, wie folgt:

§ 1.

Die Behörde, bei welcher die Beurkundung der im Art. 25 der rev. Rheinschifffahrtsakte bezeichneten Flossscheine und die im Art. 23 der Rheinschifffahrtspolizei- und Flossordnung*) vorgeschriebene Untersuchung der Flösse beantragt werden soll, ist für die unter badischer Hoheit stehende Strecke des Rheins die Hafenpolizeibehörde Mannheim, und zwar für alle Flösse, welche

a. vom Oberrhein nach Mannheim kommen,
b. vom Neckar kommend direkt in den Rhein gebracht werden und
c. im Flosshafen zu Mannheim umgebaut oder neugebaut den Rhein befahren sollen.

§ 2.

Der Hafenpolizeibeamte (der jeweilige Vorstand des Hauptzollamts Mannheim) bestimmt:

a. die Orte, wo die Flösse der verschiedenen Herkunft zur Untersuchung zu stellen sind, sowie
b. die eidlich verpflichteten Beamten, Angestellten oder Sachverständigen, welchen die Untersuchung der Flossscheine übertragen ist,

und macht diese Bestimmungen und etwaige Aenderungen öffentlich bekannt.

§ 3.

Ueber die untersuchten Flösse und die beurkundeten Flossscheine werden besondere Register geführt und Abschriften dem Rheinschifffahrtsinspector des 1. Bezirks jährlich zugestellt.

§ 4.

Für die Rheinstrecke oberhalb Mannheim bis Basel werden die Flösser im Hinblick auf Art. 31 der Schifffahrtspolizei- und Flossordnung**) bis auf Weiteres von der Verpflichtung, die im Art. 25 der rev. Rheinschifffahrtsakte bezeichneten Bescheinigungen (Flossscheine) mit sich zu führen, entbunden.

Bek. d. Gr. Hess. Gesammtministeriums v. 30. Juli 1876,

die Ausführung der Schifffahrts-Polizei- und Flossordnung für den Rhein*) betr.

Gr. Hess. Reg.-Bl. v. 1876, No. 39, S. 467.

Mit Bezug auf Art. XXIII der Schifffahrts-Polizei- und Flossordnung für den Rhein*) wird hierdurch bekannt gemacht, dass die Leitung der zu Mainz errichteten Flossuntersuchungsstelle dem Gr. Hafencommissär daselbst übertragen worden ist, bei welchem mithin in Gemässheit der bestehenden Vorschriften die untersuchungspflichtigen Flosse anzumelden sind.

---

*) Jetzt Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rhein.
**) Jetzt Art. 30 der Polizeiordnung f. d. Schifffahrt u. Flösserei auf dem Rhein.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Bek. d. K. Preuss. Ob.-Präsidenten d. Rheinprovinz v. 29. Dec. 1859,

betreffend die Errichtung von Flossuntersuchungs-Stellen.

A.-Bl. d. K. Preuss. Reg. zu Coblenz v. 1860 S. 35.

u. s. w.

2. Die Untersuchung der Flösse kann auf der Preussischen Rheinstrecke in Neuendorf und Wesel erfolgen. Sie ist in Neuendorf dem dasigen Ortsvorsteher und Flossmeister, in Wesel dem Oberaufseher (Brückenmeister) bei der dasigen Königl. Traject-Anstalt übertragen und ist von den Flossführern bei den genannten Beamten nachzusuchen.

u. s. w.

Bek. d. K. Preuss. Reg. zu Wiesbaden v. 3. Mai 1877.

A.-Bl. d K. Preuss. Reg. zu Wiesbaden v. 1877, S. 129.

Unter Bezugnahme auf Art. XXIII bis XXVIII der Schiffahrts-Polizei- und Flossordnung für den Rhein*) (A.-Bl. v. 1869, S. 176) bringen wir hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass zu Schierstein eine Kommission zur Untersuchung der Rheinflösse am 1. Juni d. Js. in Function treten wird. Die Untersuchung der Rheinflösse kann sowohl auf dem offenen Rheinstrom bei Schierstein, als auch in dem Schiersteiner Hafen erfolgen und sind mit Vornahme derselben der Bürgermeister Dressler (oder in Verhinderungsfällen der Bürgermeister-Stellvertreter) zu Schierstein in Gemeinschaft mit dem Kribbmeister Assmann zu Biebrich beauftragt. Der Antrag auf Untersuchung der Flösse ist stets an den Bürgermeister zu Schierstein zu richten und werden für die Untersuchung keine Gebühren erhoben werden.

---

*) Jetzt Art. XXIII bis XXVII der Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rhein.

Zweite Abtheilung.

Bestimmungen für einzelne Stromstrecken.

Wahrschauen.

Artikel XXVIII.

Zur Sicherheit der Schifffahrt sind auf der Stromstrecke von Bingen bis unterhalb Bonn an folgenden Stellen Wahrschauen errichtet:

1. am Bingerloch auf dem Mäusethurm,
2. an der Wirbellay,
3. bei Oberwesel am Ochsenthurm,
4. dem Kammereck gegenüber auf dem rechten Ufer,
5. oberhalb St. Goar an der Bank,
6. bei einem Wasserstand unter 3,2 Meter am Coblenzer Pegel für den Engerser Grund bei St. Sebastian-Engers,
7. bei einem Wasserstand unter 3,5 Meter am Bonner Pegel für die Rheindorfer Kehle oberhalb der ehemaligen Siegmündung.

Die an diesen Stellen stationirten Wahrschauer haben die Verpflichtung, das Annähern aller zu Thal gehenden Fahrzeuge durch Aufziehen der Flagge bemerkbar zu machen, und zwar in folgender Weise:

a. wenn ein einzelnes Schiff zu Thal kommt, durch Aufziehen der rothen,
b. wenn ein Schleppzug zu Thal fährt, durch Aufziehen der weissen,
c. wenn ein Floss antreibt, durch Aufziehen der rothen und der weissen Flagge.

Durch jedes dieser Zeichen wird gleichzeitig angezeigt, dass die Thalfahrt frei ist, während der Mangel eines Zeichens andeutet, dass die Bergfahrt frei ist.

Bevor ein Schiff von Bingen aus stromabwärts fährt, hat der Führer desselben 10 Minuten vorher seine Absicht den Wahrschauern auf dem Mäusethurm durch Aufhissen einer weissen Flagge auf halbem Mast zu erkennen zu geben. Er darf erst dann abfahren, wenn hierzu vom Mäusethurm aus das Zeichen gegeben ist.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Ausser den erwähnten stehenden Wahrschauen ist für die zu Berg gehenden Dampfschleppzüge noch eine besondere Wahrschau zwischen St. Goar und dem Kammereck eingerichtet. Dieselbe geht dem Schleppzug voraus und gibt, wenn Fahrzeuge zu Thal kommen, dem Führer des Schleppzuges das nöthige Zeichen mit der rothen Flagge.

Für das Wahrschauen werden die Gebühren nach besonders festgestellten und zu öffentlicher Kenntniss gebrachten Tarifen von den betreffenden Schifffahrttreibenden auch ferner entrichtet.

Erlass der K. Preuss. Minister d. Finanzen u. f. Handel, Gewerbe u. öffentl. Arbeiten,

Berlin, den 12. April 1850.

A.-Bl. d. K. Preuss. Reg. zu Coblenz v. 1850, No. 28, S. 200.
" " " " " " Cöln, St. 28.
" " " " " " Düsseldorf, St. 51.

Gebühren-Tarif für die Wahrschauen am Rhein.

Es ist zu entrichten:

	Sgr.	Pf.
1. An die Wahrschau-Station auf dem Mäusethurm bei Bingen, wenn das Bingerloch durchfahren wird,		
a) von jedem einzeln zu Berg fahrenden Dampfboote*) . .	5	6
b) von jedem zu Berg fahrenden Schleppzuge	7	—
c) von jedem zu Berg fahrenden Segelschiffe	2	—
2. An die Wahrschau, welche die Strecke von St. Goar bis Oberwesel durchgehet,		
von jedem zu Berg fahrenden Schleppzug	15	—
3. An die Wahrschau auf dem Ochsenthurm von Oberwesel, wenn die Strecke von Kammereck bis Oberwesel durchfahren wird,		
von jedem einzeln zu Berg fahrenden Dampfboote**) . .	2	6
4. An die Wahrschau an der Bank von St. Goar, wenn die letztere durchfahren wird,		
von jedem einzeln zu Berg fahrenden Dampfboote . . .	3	—
5. An die Wahrschau bei St. Sebastian-Engers, wenn der Engers'sche Grund bei einem Wasserstande von weniger als 10 Fuss am Pegel zu Andernach durchfahren wird,		
a) von jedem einzeln zu Berg fahrenden Dampfboote . .	3	6
b) von jedem zu Berg fahrenden Schleppzuge	5	6
6. An die Wahrschau oberhalb der Siegmündung am rechten Ufer, wenn die Rheindorfer Kehle bei einem Wasserstande von weniger als 11 Fuss am Pegel zu Bonn durchfahren wird,		
a) von jedem einzeln zu Berg fahrenden Dampfboote . .	3	—
b) von jedem zu Berg fahrenden Schleppzuge	5	—

*) Nach Anordnung der genannten Minister v. 16. Juli 1864 und Bek. des K. Preuss. Ober-Präsidenten der Rheinprovinz v. 30. Juli gl. J. (A.-Bl. No. 32) 4 Sgr.

**) Nach Anordnung der genannten Minister und Bek. des K. Preuss. Ober-Präsidenten der Rheinprovinz v. 12. April 1855 (A.-Bl. No. 20) 3 Sgr.

Der vorstehende Tarif für die Wahrschauen am Rhein wird auf Grund der Bestimmung im § 93 der allgemeinen Gewerbe-Ordnung v. 17. Jan. 1845 (Ges.-S. 1845 S. 41) hierdurch genehmigt.

Bek. d. K. Preuss. Ober-Präsidenten d. Rheinprovinz v. 5. Oct. 1865.

A.-Bl. d. K. Preuss. Reg. zu Coblenz v. 1865. No. 41.

Nach einer mir von der Herzoglich Nassauischen Landes-Regierung unterm 29. Sept. d. J. zugegangenen Benachrichtigung hat dieselbe die Gebühren für die Wahrschau an der Wirbellay oberhalb Caub in der Weise ermässigt, dass vom 1. Oct. ds. Js. ab

für ein zu Berg fahrendes Dampfschiff ohne Anhang zwei Silbergroschen, und

für einen zu Berg fahrenden Dampfschleppzug vier Silbergroschen

zu entrichten sind, welches ich hierdurch zur Kenntniss der Betheiligten bekannt mache.

Polizei-Vdg. d. K. Preuss. Reg. zu Coblenz v. 15. Mai 1879.

A.-Bl. d. K. Preuss. Reg. zu Coblenz v. 1879.

Zur möglichsten Sicherstellung gegen zufällige und fahrlässige Beschädigungen des bei Neuendorf, dicht bei Kilometer 425, quer durch das Strombett des Rheines geführten, unter Wasser liegenden Telegraphen-Kabels durch das Auswerfen und Nachschleppen von Schiffsankern, wird auf Grund der §§ 6 und 11 des Gesetzes über die Polizei-Verwaltung v. 11. März 1850 nachstehende Polizei-Vdg. erlassen:

„Das Auswerfen und Nachschleppen von Schiffsankern jeder Art, in der Nähe des durch das Flussbett des Rheines bei Neuendorf geführten Telegraphen-Kabels, namentlich innerhalb des dort an beiden Ufern durch je zwei mit Körben und Warnungstafeln versehenen Maststangen bezeichneten Raumes, wird, abgesehen von der besonders zu verfolgenden Erstattung des angerichteten Schadens, bei einer Strafe von 3 bis 30 Mark eventuell verhältnissmässiger Gefängnissstrafe, hiermit untersagt.“

Für abgebaute und zur Verlandung bestimmte Stromtheile und Rheindurchstiche.

Artikel XXXII.

1. Das Befahren abgebauter und zur Verlandung bestimmter, durch Baken in genügender Weise bezeichneter Stromtheile, ist allen Flössen und Fahrzeugen mit Ausnahme der Nachen untersagt.

2. Rheindurchstiche dürfen erst dann befahren werden, wenn die Schifffahrt durch dieselben von der zuständigen Behörde mittelst öffentlicher Bekanntmachung für eröffnet erklärt sein wird.

Bek. d. Gr. Provinzial-Direction Rheinhessen v. 14. Sept. 1883,

die Eröffnung der Schifffahrt durch den Rhein-Durchstich am oberen Busch betr.

Gr. Hess. Reg.-Bl. v 1883, No. 23 (Beilage).

Nachdem die Ausbildung des Rhein-Durchstichs am oberen Busch oberhalb Worms in genügender Weise vorgeschritten ist, wird die Schifffahrt durch denselben hiermit auf Grund des Art. XXXIII Ziffer 1 der Schifffahrts-Polizei- und Floss-Ordnung für den Rhein mit dem Anfügen für eröffnet erklärt, dass fragliche Strecke bis auf Weiteres als Stromenge zu betrachten ist, mithin daselbst insbesondere die im Art. VII und XIX Ziffer 2 gedachter Polizei-Vdg. enthaltenen Vorschriften zu beachten sind. Zur Sicherheit der Schifffahrt ist an dem oberen Ende des Durchstichs am linken Ufer ein Wahrschauer stationirt, welcher die in Art. XXIX. Abs. 2 und 3 der Schifffahrts-Polizei- und Floss-Ordnung vorgeschriebenen Signale zu geben hat.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg