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

IV. Die Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flösserei auf dem Rhein

urn:nbn:de:bsz:31-247218

IV.

Die Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flösserei

auf dem Rhein.

Festgestellt durch Beschluss der Central-Commission für die Rheinschifffahrt am 3. September 1887 und sodann verkündigt und in Wirksamkeit gesetzt in:

Baden: Auf den 1. Februar 1888 durch Bktm. des Gr. Ministeriums des Innern vom 21. November 1887, G.- u. V.-Bl. f. d. Gr. Bad. No. XXXIV, S. 393.

Bayern: Auf den 1. Februar 1888 durch Bktm. des Staatsministeriums des K. Hauses und des Aeussern, der Justiz und des Innern vom 20. November 1887, Ges.- u. V.-Bl. f. d. K. Bayr. No. 45, S. 659.

Elsass-Lothringen: Auf den 1. Februar 1888 durch Bktm. des Bezirks-Präsidenten für Ober-Elsass vom 10. Januar 1888, Centr.- u. Bez.-A.-Bl. f. Els.-Lothr. No. 3, Beilage S. I.

Auf den 1. Februar 1888 durch Bktm. des Bezirks-Präsidenten für Unter-Elsass vom 5. Januar 1888, Centr.- u. Bez.-A.-Bl. f. Els.-Lothr. No. 3, Beilage S. XIV.

Hessen: Auf den 1. Februar 1888 durch Bktm. des Gr. Staatsministeriums vom 19. November 1887, Gr. Hess. R.-Bl. No. 39, S. 279.

Niederland: Auf den 1. Februar 1888 durch Königl. Beschluss vom 6. Januar 1888, St. v. h. K. d. N. No. 1.

Preussen: Auf den 1. Februar 1888 durch Polizei-Verordnung der Kgl. Regierung zu

Düsseldorf	v. 10. Novbr. 1887,	A.-Bl. d. K. Reg. zu	Düsseldorf, No. 46, Beilage,
Cöln	„ 7. Novbr. 1887,	„ „ „ „ „	Cöln, No. 46,
Coblenz	„ 17. Novbr. 1887,	„ „ „ „ „	Coblenz, No. 65, Beilage,
Wiesbaden	„ 20. Novbr. 1887,	„ „ „ „ „	Wiesbad., No. 51, Beilage, und
		„	f. d. St. Frankfurt a. M., No. 66.

Polizeiordnung

für die Schifffahrt und Flösserei auf dem Rhein.

(Deutscher Text.)

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.

Reglement van Politie

voor de scheepvaart en de vlotvaart op den Rijn.

(Hollandsche tekst.)

Eerste Afdeeling.

Bepalingen voor den geheelen loop der Rivier.

Algemeene Voorschriften.

Artikel I.

1°. De schippers van vaartuigen van allerlei soort, de vlotvoerders, de bezitters van veerponten, molens op vaartuigen, badplaatsen en andere inrichtingen, aan of op den Rijn, en insgelijks zij, die belast zijn met het toezicht op of de opening van schipbruggen, moeten waken dat alle schaden en belemmeringen wederkeerig worden vermeden.

2°. De vlotvoerders zijn gehouden om hun vlot te doen voorafgaan door een schuitje met een waarschuwer. Dit schuitje moet ten minste één uur voor het vlot uitvaren en eene vlag voeren, bestaande uit zestien ruiten afwisselend rood en wit, wanneer het vlot door eene stoomboot gesleept wordt en anders afwisselend rood en zwart. De vlotvoerder moet op de vlotverklaring (artikel 25 van de herziene Rijnvaart-akte van 17 October 1868) den naam van den waarschuwer vermelden, of dien daarop doen vermelden door de politie van de eerste haven, waar het vlot aankomt.

Indien het vlot door eenige onvoorziene omstandigheid niet kan doorvaren, moet de vlotvoerder terstond een tweeden waarschuwer zenden om de belanghebbenden te verwittigen dat het vlot niet komt.

De verplichting om zich van een waarschuwer te doen voorafgaan vervalt:

a. op het riviervak boven Mannheim voor vlotten welke tot 30 M. lang, 4.5 M. breed en stevig gebouwd zijn;

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.

Verhalten während der Fahrt.

Im Allgemeinen.

Artikel II.

1. Kein Schiff darf von seiner Abfahrtstelle aus oder auf seiner Fahrt in den Kurs eines andern im Fahren begriffenen Schiffes oder Flosses hineinfahren und dasselbe in seinem Lauf stören.

b. op de riviervakken beneden Mannheim voor vlotten waarvan de verplichte bemanning volgens artikel XXII, I°. niet meer dan 5 man bedraagt.

De voerders van zoodanige vlotten zijn echter gehouden om de boven voorgeschreven vlag op het vlot zelf te plaatsen.

3°. Geen schip mag zoodanig geladen zijn dat zijn diepgang de lijn overschrijdt welke de uiterste daarvoor toegelaten grens aanwijst.

De ter aanwijzing van den grootsten toegelaten diepgang dienende krammen moeten door de schippers duidelijk zichtbaar gehouden worden met witte of geele kleur op een donkeren of met zwarte kleur op een lichten grond.

4°. Vaartuigen zonder vast dek, die bij hun grootsten toegelaten diepgang geen scheepsboordhoogte van ten minste 30 cM boven water hebben, moeten, ook wanneer zij stil liggen, voorzien zijn van een toestel van ten minste 30 cM hooge sterke, dichte planken, die aan den golfslag voldoenden weerstand biedt.

5°. Op stoom- en zeilschepen moet het materieel met het oog op de veiligheid van het verkeer in den Staat, waar zij te huis behooren, voorgeschreven en in het scheepspatent vermeld, gedurende de vaart steeds volledig en in goeden staat aanwezig zijn.

Is voor een Duitsch schip het scheepspatent in Nederland uitgereikt, dan moet het patent bij het eerste aanleggen op de standplaats eener overheid voor het onderzoeken van schepen van den Staat, waar het te huis behoort, aan deze in elk geval echter binnen een jaar na de uitreiking aan eene overheid voor het onderzoeken van schepen, in een Duitschen oeverstaat voorgelegd worden ten einde daarop de vereischte vermelding te stellen.

6°. Op stoombooten van elke grootte moet de naam van de boot of de naam en woonplaats van den eigenaar aan weerszijden op duidelijk zichtbare wijze aangebracht zijn.

Voorschriften bij de vaart in acht te nemen.

In het algemeen.

Artikel II.

1°. Geen schip mag bij het vertrek of gedurende de vaart, de koerslijn, die een ander schip of vlot volgt, snijden en dit in zijn vaart belemmeren.

2. Fahrzeuge jeder Art, welche bei der Querfahrt über den Strom den Kurs eines Dampfschiffes mit oder ohne Anhang kreuzen, müssen von einem zu Berg fahrenden Dampfschiff mindestens um die halbe Strombreite und von einem zu Thal fahrenden Dampfschiff mindestens um die ganze Strombreite von dessen Bugspriet entfernt bleiben.

3. In scharfen Strombiegungen, an denen sich keine Wahrschau befindet, müssen, so lange bis man vom Steuer aus in das offene Reck hineinsehen kann, alle Dampfschiffe mit oder ohne Anhang die Seite des Fahrwassers halten, welche rechts (steuerbordseits) liegt und die zu Thal fahrenden ausserdem noch die Fahrgeschwindigkeit vermindern.

4. Auf Strecken, wo Fahrzeuge an Bohlwerken oder an festen Werften liegen, oder am Ufer im Aus- oder Einladen begriffen sind, dürfen die zwischen denselben und der Mitte des Stromes durchfahrenden oder aufschlagenden (wendenden) Dampfschiffe mit oder ohne Anhang nicht mit grösserer Kraft fahren, als zu ihrer sicheren Steuerung und zu ihrer Fortbewegung nothwendig ist. In gleicher Weise muss die Kraft beim Vorbeifahren an den zur Ausführung von Korrektionsarbeiten, Peilungen oder Messungen im Strom liegenden Fahrzeugen vermindert werden. Dasselbe gilt beim Vorbeifahren an Flössen, wenn diese am Ufer im Zusammen- oder Abbau begriffen sind, und auf denselben bei Annäherung eines Dampfschiffes durch Schwenken einer rothen Flagge ein Zeichen gegeben wird.

Liegen solche Fahrzeuge hinter Kribben (Buhnen) oder sonstwie gedeckt, so dass sie von den herankommenden Dampfschiffen aus nicht gesehen werden können, so tritt für diese die Verpflichtung zum Fahren mit verminderter Kraft nur dann ein, wenn hierzu von den Fahrzeugen bei Tag durch Beisetzen einer weithin sichtbaren Flagge, bei Nacht durch Anbringen einer grünen Laterne aufgefordert ist.

Die am Tau oder an der Kette ohne Anwendung der Schraube fahrenden Dampfschiffe unterliegen dieser Verpflichtung nur beim Vorbeifahren an den zur Ausführung von Korrektionsarbeiten, Peilungen oder Messungen im Strom liegenden Fahrzeugen.

5. Mehr als zwei Schiffe dürfen niemals neben einander gekuppelt fahren.

6. Das Quertreiben der Fahrzeuge ist, den Fall höherer Gewalt ausgenommen, untersagt.

7. Die Schiffs- und Flossführer sind verpflichtet, auf denjenigen mittelst Tonnen, Baken oder anderen Schifffahrtszeichen erkennbar gemachten Stromstrecken, deren geringe Tiefe oder Breite,

2°. De vaartuigen van allerlei soort, die de koerslijn eener stoomboot met of zonder gesleept wordende vaartuigen, overdwars kruisen, moeten zich, wanneer die stoomboot de rivier opvaart, minstens eene halve stroombreedte, wanneer zij de rivier afvaart minstens eene volle stroombreedte van haren boegspriet verwijderd houden.

3. Op plaatsen, waar de rivier sterke bochten vormt en waar geen standplaats van waarschuwers bestaat, moeten alle stoombooten met of zonder gesleept wordende vaartuigen, de rechter (stuurboords) zijde van het vaarwater houden, totdat men van het roer de doorvaart in rechte lijn kan doorzien. De afvarende stoombooten moeten bovendien hare vaart verminderen.

4°. Op gedeelten waar vaartuigen aan steigers of kaaien liggen of aan den oever bezig zijn met laden of lossen, mogen stoombooten met of zonder gesleept wordende vaartuigen in het voorbijgaan of wenden tusschen die vaartuigen en het midden van de rivier met geen grooter kracht varen, dan het goed sturen der boot en hare voortbeweging vereischen. Of dezelfde wijze moeten zij hare vaart verminderen in het voorbijgaan van vaartuigen, die op de rivier liggen voor de uitvoering van verbeteringswerken, peilingen of metingen.

Hetzelfde geldt bij het voorbijvaren langs vlotten, die aan den oever gebouwd of gebroken worden, wanneer daarop bij het naderen van eene stoomboot door het zwaaien eener roode vlag, een teeken gegeven wordt.

Liggen zulke vaartuigen achter kribben of in het algemeen zóó, dat zij van de aankomende stoombooten niet kunnen gezien worden, dan zijn deze slechts dan verplicht met verminderde snelheid te varen, wanneer hiertoe van de vaartuigen bij dag door het uitsteken van eene van verre zichtbare vlag, des nachts door het aanbrengen van eene groene lantaarn, een teeken gegeven is.

Voor de aan een kabel of ketting zonder aanwending van de schroef varende stoombooten geldt deze verplichting alleen bij het varen langs vaartuigen, die ter uitvoering van verbeteringswerken, peilingen of metingen op de rivier liggen.

5°. Gedurende de vaart mogen nimmer meer dan twee schepen nevens elkander gekoppeld zijn.

6°. Behoudens het geval van overmacht is het aan alle vaartuigen verboden om zich dwars over de rivier te laten afdrijven.

7°. De schippers en vlotvoerders zijn verplicht op de door tonnen, bakens of andere teekenen voor de scheepvaart aangeduide riviervakken, wier geringe diepte of breedte of wel tijdelijke ver-

oder auch zeitweise Veruntiefung besondere Vorsicht bei der Durchfahrt nöthig macht, den Anweisungen und Befehlen, welche die Strompolizeibeamten in Bezug auf die Durchfahrt dieser Stromstrecken ertheilen, Folge zu leisten.

Die Fahrt zur Nachtzeit oder mit zu tief gehenden Fahrzeugen auf diesen Stromstrecken kann durch die Strompolizeibeamten verboten werden.

Von einem solchen Verbot werden die Schifffahrt- und Flössereitreibenden durch öffentliche Bekanntmachung rechtzeitig in Kenntniss gesetzt werden.

Vorbeifahren der Schiffe an einander.

I. Wenn sie sich in verschiedenen Fahrwegen befinden.

Artikel III.

Schiffe, welche sich in verschiedenen Fahrwegen befinden, haben, wenn sie in derselben oder in entgegengesetzter Richtung an einander vorbeifahren, den Fahrweg einzuhalten, in welchem sie sich befinden.

II. Wenn sie sich in einem und demselben Fahrweg befinden.

A. Mit genügender Breite.

Allgemeine Bestimmungen.

Artikel IV.

Schiffe, welche sich in einem und demselben Fahrweg befinden, dürfen nur dann in derselben oder in entgegengesetzter Richtung an einander vorbeifahren, wenn das Fahrwasser nach dem jeweiligen Wasserstand unzweifelhaft hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt gewährt. Sie haben in diesem Falle die nachstehenden Vorschriften (Artikel V und VI) zu beachten.

Vorbeifahren in einem und demselben Fahrweg in derselben Richtung.

Artikel V.

1. Erreicht ein mit oder ohne Anhang fahrendes Dampfschiff ein anderes Dampfschiff oder einen Schleppzug bis auf eine Entfernung von 80 Meter, so darf es sich demselben nicht weiter nähern.

ondieping bijzondere voorzichtigheid bij de doorvaart noodig maakt, de aanwijzingen en bevelen, door de beambten der rivierpolitie nopens de vaart op deze riviervakken gegeven, op te volgen.

De vaart bij nacht of met te diep gaande vaartuigen kan op deze riviervakken door genoemde politiebeambten verboden worden.

Dergelijk verbod wordt door openbare aankondiging tijdig ter kennis van de belanghebbenden bij de scheep- en vlotvaart gebracht.

Wanneer schepen elkander voorbijvaren.

I. In verschillende vaarwaters.

Artikel III.

Schepen in verschillende vaarwaters, die elkander voorbijgaan in dezelfde of in tegenovergestelde richting, moeten het vaarwater blijven volgen, waarin zij zich bevinden.

II. In hetzelfde vaarwater.

A. Bij voldoende breedte.

Algemeene bepalingen.

Artikel IV.

Schepen, die zich in een en hetzelfde vaarwater bevinden, hetzij in dezelfde richting varende of niet, mogen elkander niet voorbijgaan, tenzij, naar den waterstand op dat tijdstip, het vaarwater blijkbaar voldoende is voor eene gelijktijdige doorvaart. In dit geval moeten zij zich gedragen naar de volgende voorschriften (Artt. V en VI).

Voorbijvaren in hetzelfde vaarwater in dezelfde richting.

Artikel V.

1°. Wanneer eene stoomboot met of zonder gesleept wordende vaartuigen tot een afstand van 80 M. eene andere stoomboot of een sleepkonvooi genaderd is, mag zij niet naderbij komen.

Will jedoch der Führer des hintern Dampfschiffes vorbeifahren, so muss derselbe fünf Glockenschläge geben und bei Tageszeit eine blaue Flagge, bei Nachtzeit eine hellbrennende Laterne mit weissem Glas auf halben Mast aufziehen lassen, worauf das vorausfahrende Dampfschiff während der Vorbeifahrt seine Kraft zu vermindern und nach der linken (Backbordseite), das vorbeifahrende nach der rechten Seite (Steuerbordseite) auszuweichen hat.

Schiffer, welche auf den Stromstrecken unterhalb der Spijkschen Fähre fahren, müssen zur Nachtzeit die Laterne nicht auf halbem Mast, sondern unter dem Bugspriet anhängen lassen.

2. Wenn ein mit dem Wind segelndes Schiff ein anderes mit dem Wind segelndes Schiff erreicht und an demselben vorbeifahren will, so hat der Führer des hintern Schiffes dies zeitig durch Zuruf zu erkennen zu geben, worauf das vordere Schiff nach der Unterwindseite auszuweichen und das hintere auf der Windseite vorbeizufahren hat.

Vorbeifahren in einem und demselben Fahrweg in entgegengesetzter Richtung.

Artikel VI.

1. Dampfschiffe mit oder ohne Anhang und mit günstigem Wind segelnde Schiffe, welche sich begegnen, sollen rechts (steuerbordseits) ausweichen.

2. Ist der Führer eines Schiffes durch besondere Umstände an der Befolgung dieser Vorschrift gehindert, so hat derselbe die in Artikel V vorgeschriebenen Zeichen zu geben, worauf beide Schiffe links (backbordseits) auszuweichen haben.

Für die Nachtzeit gelten die Vorschriften in Artikel XV Ziffer 5.

B. Mit nicht genügender Breite.

Artikel VII.

1. Wo es an hinlänglichem Raum zum Vorbeifahren (Artikel IV) mangelt, hat das zu Berg fahrende Schiff, wenn dasselbe voraussichtlich mit einem zu Thal fahrenden in der Enge zusammentreffen könnte, unterhalb der Enge zu halten, bis das Thalschiff durch die letztere gefahren ist. Befindet sich aber bereits ein zu Berg fahrendes Schiff in der Enge, dann muss das zu Thal fahrende Schiff so lange vor derselben halten, bis das erstere sie durchfahren hat.

Indien evenwel de schipper der achterste stoomboot wil voorbijvaren, moet hij vijf klokslagen geven, en bij dag eene blauwe vlag, des nachts een helder brandende lantaarn met wit glas ter halver mast doen hijschen, op welk sein bij het voorbijvaren, de voorste stoomboot hare kracht moet verminderen en links (bakboord) uitwijken, de andere daarentegen rechts (stuurboord) uitwijken moet.

De schippers, die gedeelten der rivier beneden het Spijksche veer bevaren, moeten 's nachts de lantaarn niet ter halver mast, maar onder den boegspriet doen ophangen.

2°. Wanneer een schip, voor den wind zeilende, een ander schip, dat insgelijks voor den wind zeilt, bereikt en het voorbij wil varen, moet de schipper van het achterste schip tijdig zijn voornemen te kennen geven, door te praaien, het voorste schip houdt dan onder den wind af, terwijl het achterste schip aan de windzijde voorbijvaart.

Voorbijvaren in hetzelfde vaarwater in tegenovergestelde richting.

Artikel VI.

1°. Stoombooten met of zonder gesleept wordende vaartuigen en schepen, voor den wind zeilende, moeten bij het ontmoeten rechts (stuurboord) uitwijken.

2°. Kan een schipper zich door bijzondere omstandigheden niet naar bovenstaanden regel gedragen, dan is hij gehouden de seinen te geven, voorgeschreven bij artikel V; de twee schepen moeten dan links (bakboord) uitwijken.

Bij nacht gelden de voorschriften van artikel XV, 5°.

B. Bij onvoldoende breedte.

Artikel VII.

1°. Wanneer er te weinig ruimte is om elkander voorbij te varen (art. IV) moet het opwaartsgaande schip, wanneer het te voorzien is dat het in de engte een afwaarts gaand schip zal ontmoeten, beneden de engte ophouden, totdat het andere deze is doorgevaren. Indien een opwaarts gaand schip zich reeds in de engte bevindt, moet het afwaarts gaande schip voor deze ophouden en wachten tot dat het eerste er doorgekomen is.

2. Erreicht ein zu Berg fahrendes Dampfschiff ohne Anhang das letzte geschleppte Schiff eines vorausfahrenden Schleppzuges unterhalb der Enge auf 120 Meter, so darf der Schleppzug nicht eher in die Enge hineinfahren, bis das Dampfschiff ohne Anhang bei ihm vorbeigefahren ist.

3. Kein Dampfschiff darf sich einem in einer Enge vorausfahrenden Schiff auf mehr als 80 Meter nähern.

III. Besondere Vorschriften.

In Betreff der Dampfschleppzüge.

Artikel VIII.

1. Schleppzüge dürfen, ausser während des gegenseitigen Vorbeifahrens, niemals in gleicher Höhe fahren.

2. Alle Dampfschiffe ohne Anhang und alle mit günstigem Wind segelnden Schiffe müssen, wenn dazu der erforderliche Raum vorhanden ist, den Schleppzügen ausweichen. Mangelt der hierzu erforderliche Raum, so müssen die Führer des Schleppzuges und der angehängten Schiffe, auch wenn ihnen kein Zeichen zum Ausweichen gegeben ist, nach Vorschrift der Artikel V und VI ausweichen.

3. Die Führer der Dampfschleppzüge müssen während des Vorbeifahrens anderer Dampfschiffe mit oder ohne Anhang die Kraft vermindern. Ebenso dürfen Dampfschiffe ohne Anhang während des Vorbeifahrens an Schleppzügen nur mit verminderter Kraft fahren.

In Betreff der vom Ufer aus gezogenen Schiffe.

Artikel IX.

1. Einem vom Ufer aus gezogenen Schiff darf nur auf der, diesem Ufer entgegengesetzten Seite vorbeigefahren werden. Die gezogenen Schiffe müssen auf die in Artikel V vorgeschriebenen Zeichen sich so weit als möglich diesem Ufer nähern.

2. Zwischen einem gezogenen Schiff und dem Ufer, von welchem aus dasselbe gezogen wird, darf nur mit einem ohne Anhang zu Thal fahrenden Dampfschiff im Nothfall durchgefahren werden, und auch dann nur, wenn zuvor die im Artikel V erwähnten Zeichen von dem Dampfschiff aus gegeben werden, und wenn das gezogene Schiff sich ausserhalb des gewöhnlichen Bergfahrwassers befindet und desshalb das äussere Umfahren desselben, auf der Seite nach dem Strom zu, nicht möglich ist.

2°. Wanneer eene stoomboot opwaarts gaande zonder eenig vaartuig te sleepen het laatste schip van een sleepkonvooi beneden de engte tot op 120 M. heeft ingehaald, mag dit sleepkonvooi de engte niet binnen varen, dan nadat de eerste stoomboot het voorbij is.

3°. Geene stoomboot mag een schip, dat haar in de engte voor is, tot meer dan 80 M. naderen.

III. Bijzondere voorschriften.

Sleepkonvooien.

Artikel VIII.

1°. Sleepkonvooien mogen nimmer terzelfder hoogte varen, behalve wanneer zij elkander voorbijgaan.

2°. Alle stoombooten die geen vaartuig sleepen, evenals alle schepen die met gunstigen wind varen, moeten het vaarwater aan sleepkonvooien afstaan als de ruimte het toelaat. Bij gebreke van voldoende ruimte moeten de schippers der sleepbooten en der gesleept wordende schepen zelfs wanneer hun geen sein gegeven is, uitwijken overeenkomstig de voorschriften van de artt. V en VI.

3°. De schippers van sleepbooten met konvooi moeten hunne vaart verminderen gedurende het voorbijvaren van andere stoombooten met of zonder gesleept wordende vaartuigen. Insgelijks mogen stoombooten die geen vaartuig sleepen, slechts met verminderde kracht varen, zoolang zij sleepkonvooien voorbij varen.

Schepen langs den oever getrokken.

Artikel IX.

1°. Wanneer een schip langs den oever getrokken wordt mag men slechts aan de tegenovergestelde zijde voorbijvaren. De getrokken schepen moeten, op de seinen, voorgeschreven bij artikel V zoo dicht mogelijk hun oever naderen.

2°. Het voorbijvaren tusschen een schip en den oever, van welken het getrokken wordt, is alleen geoorloofd, ingeval van noodzaak, aan eene afwaarts gaande stoomboot, die geen vaartuig sleept, en ook dan slechts, nadat van deze de seinen gegeven zijn, voorgeschreven in artikel V, en wanneer het getrokken schip zich buiten het gewone vaarwater voor de opvaart bevindt, zoodat het onmogelijk is aan de rivierzijde er om heen te varen.

Der Führer des gezogenen Schiffes muss auf das gegebene Zeichen sogleich die Leine fallen lassen und das Dampfschiff muss so lange als möglich mit stillgestellter Maschine über die Leine forttreiben.

3. Beim Heraufziehen der Schiffe dürfen niemals mehr als drei Pferde an einem Stichseil gehen.

In Betreff zu Thal treibender Schiffe.

Artikel X.

Einem ohne Hülfe der Segel zu Thal treibenden Schiff muss jedes Dampfschiff ausweichen. Mangelt es hierzu an Raum, so muss das zu Thal treibende Schiff auf die in Artikel V vorgeschriebenen Zeichen mit Hülfe von Rudern und Ankern so weit als möglich zur Seite ausbiegen.

In Betreff lavirender Schiffe.

Artikel XI.

Lavirende Schiffe dürfen nicht zwischen einem Dampfschiff mit oder ohne Anhang und dem von diesem gehaltenen Ufer fahren. Dieselben müssen daher schon wenden, bevor sie den Kurs des sich nahenden Dampfschiffes durchkreuzen.

In Betreff der Fahrzeuge unter 600 Centner (30 Tonnen) Tragfähigkeit und der tief geladenen Fahrzeuge.

Artikel XII.

1. Die Führer aller Fahrzeuge, deren Tragfähigkeit weniger als 600 Centner (30 Tonnen) beträgt, sind verpflichtet, dieselben auf der Fahrt aus der Nähe der fahrenden Dampfschiffe und Schleppzüge zu halten, und dürfen in deren Wellenschlag nicht eher hineinfahren, als bis derselbe sich soweit vermindert hat, dass sie keine gefährlichen Schwankungen mehr erleiden können.

2. Kommt aber ein solches Fahrzeug einem Dampfschiff oder Schleppzug dennoch so nahe, dass ihm augenscheinlich Gefahr droht, so hat der Führer des Dampfschiffes nicht mit grösserer Kraft, als zum Fortkommen und zur sicheren Steuerung erforderlich ist, zu fahren und nöthigenfalls die Maschine still zu stellen, wenn dies ohne Gefahr für das Dampfschiff und die angehängten Schiffe geschehen kann.

3. In der Nähe fahrender, tief geladener Fahrzeuge von einer Tragfähigkeit von 600 Centner (30 Tonnen) oder mehr

Op het sein, gegeven door de stoomboot is de schipper van het getrokken schip verplicht de lijn te strijken en moet de stoomboot over deze heendrijven, terwijl zij zoo lang mogelijk de werktuigen doet stoppen.

3°. Bij het jagen der schepen mogen nooit meer dan drie paarden aan hetzelfde sleeptouw gespannen zijn.

Schepen die voor stroom drijven.

Artikel X.

Elke stoomboot is verplicht uit te wijken voor een schip dat voor stroom drijft zonder hulp van zeilen. Bij gebreke van voldoende ruimte is het voor stroom drijvend schip op de seinen, gegeven overeenkomstig artikel V verplicht met behulp van riemen en ankers zooveel mogelijk uit te wijken.

Laveerende schepen.

Artikel XI.

Schepen, die laveeren, mogen niet doorvaren tusschen eene stoomboot met of zonder gesleept wordende vaartuigen en den oever, welken die stoomboot houdt. Die schepen zijn dus verplicht te wenden vóór dat zij de koerslijn der naderende stoomboot kruisen.

Vaartuigen van een ladingsvermogen van minder dan 600 centenaar (30,000 K. G.) en diep geladen vaartuigen.

Artikel XII.

1°. De schippers van vaartuigen van alle soort, welker ladingsvermogen minder dan 600 centenaar (30,000 K. G.) bedraagt, mogen varende stoombooten of sleepkonvooien niet nabij komen en moeten zich buiten den daardoor veroorzaakten golfslag houden, totdat deze genoeg verminderd is om de slingering niet gevaarlijk meer te doen zijn.

2°. Indien niettemin zulk een vaartuig een stoomboot of sleeptrein zoo nabij komt, dat het oogenschijnlijk gevaar loopt, dan mag de schipper van de stoomboot met geen grootere kracht varen dan voor hare vaart en voor het goed sturen noodig is en moet hij, zoo noodig stoppen, indien hij dit zonder gevaar voor zijne boot en de gesleept wordende vaartuigen kan doen.

3°. In de nabijheid van varende, diep geladen vaartuigen van een ladingsvermogen van 600 centenaar (30,000 K. G.) of meer,

müssen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang jederzeit mit verminderter Kraft fahren. Die am Tau oder an der Kette ohne Anwendung der Schraube fahrenden Dampfschiffe unterliegen dieser Verpflichtung nicht.

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 zu-

moeten stoomschepen met of zonder gesleept wordende vaartuigen steeds met verminderde kracht varen.

De aan een kabel of ketting zonder aanwending van de schroef varende stoombooten zijn aan deze verplichting niet onderworpen.

Doorvaart van schepen en vlotten bij bruggen en veerponten.

Artikel XIII.

1°. Ieder schipper en ieder vlotvoerder is verplicht zich te onderwerpen aan de bijzondere maatregelen, voorgeschreven ten opzichte van de bruggen en de veerponten.

2°. De schippers van gierponten en van veerponten, die zich bewegen langs een dwars door den Rijn gelegden kabel, zijn verplicht voor varende schepen en vlotten uittewijken, en zulks in het algemeen naar de zijde tegenovergesteld aan het vaarwater dat door deze gevolgd wordt.

Voor stoombooten, die geen vaartuig sleepen, moeten daarentegen de bovengenoemde ponten uitwijken, naar den oever waar de ponten hare voor den nacht bepaald aangewezen ligplaats hebben.

3°. De schippers van ponten bij 2° genoemd zijn verplicht voor de schepen en vlotten, die boven of beneden de gezegde ponten van den wal afsteken, uittewijken en wel voor de stoombooten met of zonder gesleept wordende vaartuigen na de seinen, voorgeschreven bij art. V en voor de andere vaartuigen en vlotten, nadat deze door den roeper gepraaid of een roode vlag geheschen hebben.

4°. De stoombooten met of zonder gesleept wordende vaartuigen mogen de doorvaartopeningen der schipbruggen slechts met verminderde kracht doorgaan, tenzij de volle kracht noodig is voor de goede besturing der boot.

De aan een kabel of ketting zonder aanwending van de schroef varende stoombooten zijn aan deze verplichting niet onderworpen.

Bij het voorbijvaren van veerponten die zich langs een dwars door den Rijn gelegden kabel bewegen, moet de kracht der werktuigen zoodanig worden verminderd dat die ponten niet in gevaarlijke schommelingen geraken.

5°. Des nachts maken de schippers van stoombooten door een kanonschot hun voornemen om door eene schipbrug of langs een der bij 2°. genoemde ponten te varen, kenbaar en stoppen zij tot dat de seinlantaarns op de brug geheschen zijn. In plaats van het schot kan een ander sein worden voorgeschreven wanneer

ständige Behörde von der Absicht des Dampfschiffsführers durch eine Schiffbrücke fahren zu wollen, mittelst electro-magnetischer Signalvorrichtungen an der Brücke Meldung machen lässt.

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 Dampfschifffahrtsverwaltung 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.

het bevoegde gezag het voornemen van den schipper eener stoomboot om door een schipbrug te varen, bij die brug door middel van electro-magnetische seintoestellen doet aanmelden.

Het stoppen van stoombooten voor het vervoer van reizigers.

Artikel XIV.

1°. Elke stoomboot voor reizigers die aan eene landingsplaats wil aanleggen, is verplicht de klok te luiden. Als het oponthoud moet plaats hebben op een station dat door schuiten bediend wordt, geeft zij daartoe het sein door bij dag eene witte vlag en des nachts een helder brandende lantaarn met wit glas te hijschen. Dezelfde seinen worden gebruikt door de schuitenvoerders die de stoomboot willen aandoen.

2°. Bij het naderen eener schuit moet de stoomboot in tijds stoppen en mag men de werktuigen niet weder aanzetten voor dat de schuit geheel buiten gevaar is.

De Schuitenvoerder moet tijdig aankomen, zijne schuit evenwijdig houden met den koers, welken de stoomboot volgt, en de laatste niet eer aandoen dan nadat hare werktuigen tot stilstand zijn gebracht.

3°. Zij die zich in de schuit bevinden, moeten dadelijk geboorzamen aan het verzoek van den schipper om te gaan zitten.

4°. De schuit moet bestuurd worden door twee kloeke varensgezellen, bedreven in hun vak en als matig bekend. Zij moet in een goeden staat zijn en voorzien zijn van al het noodige tuig en van de aanwijzing van haren grootsten geoorloofden diepgang.

5°. Het plaatselijk bestuur ziet toe op de stipte uitvoering der voorschriften bij 4° gegeven, treft naar omstandigheden dadelijk de noodige voorzieningen en geeft daarvan kennis aan het bestuur der stoombooten.

6°. Geen ander dan de daartoe bepaald aangewezen schuitenvoerders mag reizigers of goederen aan boord der stoombooten brengen of ze van daar afhalen.

7°. Bij gelijktijdige aankomst aan eene landingsplaats van twee stoombooten in tegenovergestelde richting mag de schipper der opwaarts varende boot de andere in het wenden niet hinderen en moet hij haar laten voorgaan.

Indien twee stoombooten in dezelfde richting varende aan dezelfde landingsplaats willen aanleggen, gaat de eerste voor en mag zij bij dat aanleggen niet door de andere worden belemmerd.

Verhalten während des Fahrens zur Nachtzeit und bei Nebel.

Artikel XV.

1. Auf der Stromstrecke oberhalb der Spijkschen Fähre ist jedes Dampfschiff, welches während der Nacht, d. h. in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang fährt, auf der Bergfahrt mit zwei übereinander angebrachten, hellleuchtenden Laternen am Masttop, oder in Ermangelung eines Mastes oben am Kamin, auf der Thalfahrt ausserdem mit einer dritten Laterne unter dem Bugspriet zu versehen. Am Tau oder an der Kette fahrende Dampfschiffe haben am Masttop oder oben am Kamin statt zwei Laternen deren drei zu führen. Bei Dampfschiffen ohne Anhang müssen die am Masttop oder oben am Kamin befindlichen Laternen von weisser, bei Dampfschiffen mit Anhang von rother Farbe sein. Die Laternen unter dem Bugspriet haben weisses Licht zu zeigen. Die den Dampfschiffen angehängten Fahrzeuge, sowie alle ohne Dampfkraft fahrende Schiffe müssen mit einer weissen Laterne am Masttop oder mindestens 6 Meter hoch über dem Schiffsbord an einer Stange, die zu Thal fahrenden Schiffe ausserdem noch mit einer eben solchen Laterne unter dem Bugspriet versehen sein.

Während der Nachtzeit fahrende Nachen haben eine hellleuchtende Laterne von weissem Glas mindestens in Manneshöhe über Bord zu führen.

2. Auf den Stromstrecken unterhalb der Spijkschen Fähre müssen Dampfschiffe, welche in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang fahren, mit zwei hellbrennenden Laternen versehen sein, einer von rothem Glas am hintern Mast, oder, falls ein solcher nicht vorhanden, am hintern Flaggenstock, oder auch in dessen Ermangelung, an einer andern Stelle des Hinterschiffs, und einer von grünem Glas am vordern Mast, beide hoch genug aufgehängt, um in angemessener Fntfernung gesehen werden zu können.

Alle in der angegebenen Zeit auf den genannten Stromstrecken fahrenden Segelschiffe sind gehalten, bei Annäherung eines Fahrzeugs, sei es Dampf- oder Segelschiff, und mögen sie diesem entgegensegeln oder von demselben überholt werden, eine hellbrennende Laterne von weissem Glas zu führen, die hoch genug aufgehängt sein muss, um von dem nahenden Fahrzeug oder demjenigen, welchem sie sich nähern, zur Verhütung jeder Gefahr des Zusammenstosses rechtzeitig wahrgenommen zu werden.

Geschleppte Fahrzeuge sind nur mit einer hellbrennenden Laterne von weissem Glas zu versehen, welche am Top des grossen

Voorschriften voor de vaart bij nacht en bij mistig weder.

Artikel XV.

1°. Op het gedeelte der rivier boven het Spijksche veer moet elke stoomboot, die bij nacht vaart, dat is tusschen zonsondergang en zonsopgang, voorzien zijn van twee boven elkander hangende helder brandende lantaarns, bevestigd aan den top van den mast of als er geen mast is boven aan den schoorsteen en bij het afwaarts varen bovendien van eene derde lantaarn onder den boegspriet. De aan een kabel of ketting varende stoombooten moeten aan den top van den mast of boven aan den schoorsteen in plaats van twee, drie lantaarns voeren. Voor de stoombooten die geen vaartuig sleepen, moeten de aan den top van den mast of boven aan den schoorsteen bevestigde lantaarns wit, voor de stoombooten die vaartuigen sleepen, moeten zij rood zijn.

De lantaarns onder den boegspriet moeten een wit licht vertoonen. De gesleept wordende vaartuigen even als alle schepen die zonder stoom varen, moeten van eene aan den top van den mast of ten minste 6 M. boven het scheepsboord aan een stok hangende witte lantaarn, de afwaarts gaande bovendien nog van een dergelijke lantaarn onder den boegspriet voorzien zijn.

Schuiten die gedurende den nacht varen, moeten voorzien zijn van een helder brandende lantaarn van wit glas, ten minste op manshoogte boven boord aangebracht.

2°. Op het gedeelte der rivier beneden het Spijksche veer moeten de stoombooten die tusschen zonsondergang en zonsopgang varen, voorzien zijn van twee helder brandende lantaarns, een van rood glas aan den bezaansmast of wanneer deze niet aanwezig is aan den vlaggestok op het achterschip of ook bij gemis daarvan op eene andere plaats op het achterschip, de andere van groen glas aan den fokkemast en beide op eene voldoende hoogte gesteld om op een geschikten afstand te kunnen waargenomen worden.

Alle zeilschepen die gedurende dien tijd het bovengenoemde gedeelte der rivier bevaren, zijn verplicht bij het naderen van een stoom- of zeilschip en hetzij ze al of niet in dezelfde richting varen als dit laatste eene helder brandende lantaarn van wit glas te voeren, hoog genoeg om het naderend of genaderd wordende vaartuig de gelegenheid te geven om zich tijdig voor alle gevaar van aandrijving te hoeden.

Gesleept wordende vaartuigen behoeven slechts één helder brandende lantaarn van wit glas te voeren, die aan den top van den grooten mast of bij gemis daarvan op andere wijze hoog

Mastes oder in Ermangelung desselben sonst hoch genug aufgehängt sein muss, um von allen Seiten gut sichtbar zu sein.

3. Schleppzüge dürfen zur Nachtzeit nur bei Mond- oder Sternenhelle fahren. Verdunkelt sich der Himmel während der Fahrt, dann müssen die Fahrzeuge gleich auf nächster geeigneter Stelle beigelegt werden.

4. Bei nebligem Wetter müssen alle Dampfschiffe mit oder ohne Anhang mit verminderter Geschwindigkeit fahren und deren Führer ununterbrochen die Glocke läuten lassen, Segelschiffer aber unausgesetzt durch das Sprachrohr rufen.

Wird der Nebel so dicht, dass keines der beiden Ufer mehr gesehen werden kann, so müssen die auf der Fahrt befindlichen Schiffe auf der nächsten geeigneten Stelle beilegen. Ausgenommen hiervon sind die mit Dampfkraft betriebenen Fähranstalten.

5. Zur Nachtzeit muss, wenn die Schiffe sich in einem und demselben Fahrweg (Artikel IV) entgegenkommen, beim Vorbeifahren stets rechts ausgewichen werden (Artikel VI Ziffer 1). Ist jedoch der Führer eines mit Anhang zu Berg fahrenden Dampfschiffes durch besondere Umstände an der Befolgung dieser Vorschrift gehindert, so hat derselbe fünf Glockenschläge zu geben und an der Steuerbordseite eine hellleuchtende Laterne mit weissem Glas hin und her zu schwenken, worauf beide Fahrzeuge links ausweichen müssen.

6. Flösse dürfen ihren Landungsplatz nicht früher als eine Stunde vor Sonnenaufgang verlassen. Sie dürfen ihre Fahrt nicht länger als eine Stunde nach Sonnenuntergang fortsetzen, es sei denn, dass sie durch nicht vorherzusehende Umstände verhindert wurden, den Landungsplatz vor Ablauf dieser Zeit zu erreichen.

In solchem Fall haben sie nach eingetretener Dunkelheit an der Fahrwasserseite zwei hellleuchtende Laternen mit weissem Glas vorn und zwei eben solche hinten auf dem Floss mindestens 4 Meter hoch neben einander aufzustellen.

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

Verhalten bei hohem Wasserstande.

Artikel XVI.

1. Auf den Stromstrecken unterhalb Maxau ist das Verhältniss des Wasserstandes zu den an den Landungsplätzen zu

genoeg bevestigd moet zijn, om van alle zijden goed gezien te kunnen worden.

3°. Sleepkonvooien mogen bij nacht niet varen, dan wanneer de hemel door sterren of maan verlicht is. Zoodra de lucht betrekt moeten de vaartuigen hunne vaart staken en op de eerste geschikte plaats aanleggen.

4°. Bij mistig weder mogen alle stoombooten, met of zonder gesleept wordende vaartuigen slechts met halve kracht varen en moeten de schippers onafgebroken de scheepsklok doen kleppen, terwijl schippers van zeilschepen onafgebroken met den roeper moeten waarschuwen.

Wanneer de mist zoo zwaar wordt dat geen der beide oevers meer kan worden gezien, zijn de varende schepen verplicht op de eerste geschikte plaats te gaan vastliggen; van dezen maatregel zijn uitgezonderd de veerponten door stoom gedreven.

5°. Wanneer schepen elkander des nachts in hetzelfde vaarwater (Artikel IV) tegenkomen, moet bij het voorbijvaren steeds rechts uitgeweken worden (Artikel VI, 1°). Wordt echter de schipper van eene opwaarts varende stoomboot met gesleept wordende vaartuigen door bijzondere omstandigheden verhinderd dit voorschrift na te komen, dan moet hij vijf klokslagen doen hooren, en aan stuurboordzijde met en helder brandende lantaarn van wit glas doen zwaaien, waarop beide vaartuigen links moeten uitwijken.

6°. Vlotten mogen hunne ligplaats niet vroeger verlaten dan één uur voor zonsopgang. Zij mogen hunne reis niet later voortzetten dan één uur na zonsondergang, ten ware zij door onvoorziene omstandigheden verhinderd worden om vóór dat tijdstip de aanlegplaats te bereiken.

In dergelijk geval moeten na het vallen van den avond aan de zijde van het vaarwater twee helder brandende lantaarns van wit glas naast elkander op het voorste gedeelte en twee zulke lantaarns op het achterste gedeelte van het vlot geplaatst worden ter hoogte van minstens 4 M. en naast elkander.

Bij mist, sneeuwjacht, storm, drijfijs en ijsgang mogen vlotten niet varen. Worden zij onderweg door dergelijk weder overvallen, dan moeten zij op de eerste bereikbare aanlegplaats gaan liggen.

Voorschriften bij hoogen waterstand.

Artikel XVI.

1°. Op het gedeelte der rivier beneden Maxau dient de verhouding van den waterstand tot de merken I, II en III aan de aanleg-

Maxau, Speyer, Ludwigshafen, Mannheim, Mainz, Biebrich, Coblenz, Cöln, Düsseldorf, Ruhrort, Wesel, Emmerich, Nymwegen, Arnheim, Vreeswyk, Tiel und Bommel angebrachten Marken I, II und III für das Verhalten der Dampfschiffe bei ihrer Fahrt von einem dieser Plätze bis zu dem nächsten nach folgenden Bestimmungen massgebend:

a. Bei einem Wasserstand, welcher die Marke I erreicht oder übersteigt, müssen die Dampfschiffe mit oder ohne Anhang zu Thal in der Mitte des Stromes, zu Berg in einer Entfernung von wenigstens 80 Meter vom gewöhnlichen Uferrand fahren. Wird bei der Fahrt oder beim Landen eine grössere Annäherung an das Ufer nöthig, so müssen sie mit verminderter Kraft fahren. Diesen Vorschriften sind die am Tau oder an der Kette ohne Anwendung der Schraube fahrenden Dampfschiffe nicht unterworfen.

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

c. Bei einem Wasserstand, welcher die Marke III erreicht oder übersteigt, dürfen, den Fall des Uebersetzens von einem Ufer zum andern ausgenommen, Dampfschiffe nicht fahren.

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

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

Pegel zu:	bei steigendem Wasser	bei fallendem Wasser
Hüningen	3,9 Meter	4,2 Meter
Breisach (linkes Ufer)	3,4 „	3,7 „
Schönau	3,8 „	4,1 „

Zu Artikel XVI Ziffer 1.

Nachdem die hier genannten Marken I, II und III seit dem Jahre 1889 auch am Landungsplatze zu Bingen angebracht worden sind, ist zwischen „Biebrich“ und „Coblenz“ einzuschalten „Bingen“.

plaatsen te Maxau, Spiers, Ludwigshafen, Mannheim, Mainz, Biebrich, Coblenz, Keulen, Dusseldorp, Ruhrort, Wezel, Emmerik, Nijmegen, Arnhem, Vreeswijk, Tiel en Bommel tot maatstaf voor de stoombooten gedurende de vaart van een dezer plaatsen tot de volgende naar de onderstaande voorschriften:

a. Bij een waterstand die merk I bereikt op te boven gaat, moeten de stoombooten met of zonder gesleept wordende vaartuigen bij de afvaart het midden der rivier houden en bij de opvaart ten minste 80 M. van den gewonen oever verwijderd blijven. Wanneer het gedurende de vaart of om te landen noodig wordt den oever nader bij te komen, moet de snelheid verminderd worden. De aan een kabel of ketting zonder aanwending van de schroef varende stoombooten zijn aan deze verplichting niet onderworpen.

b. Bij een waterstand die merk II bereikt of te boven gaat, mogen de stoombooten met of zonder gesleept wordende vaartuigen des nachts in 't geheel niet bij dag echter voor zoover zij zich niet zonder aanwending der schroef langs een kabel of een ketting voortbewegen, alleen in het midden der rivier varen met beperking als zij stroomafwaarts gaan, van hare kracht tot hetgeen de goede besturing eischt. Zij mogen de stations naderen wanneer de dienst het vereischt en daarbij aanleggen, mits zij hare beweegkracht verminderen.

c. Bij een waterstand die merk III bereikt of te boven gaat, is de stoomvaart verboden behalve om van den eenen oever naar den anderen te gaan.

2°. Op het gedeelte der rivier boven Maxau is de stoomvaart verboden, bij een waterstand van meer dan 5.50 M. boven het nulpunt van de peilschaal te Straatsburg.

3°. Vlotten mogen niet vertrekken, wanneer de waterstand van den Rijn aan de naastbij gelegen peilschaal bij wassend water reeds de hierna te melden hoogten bereikt heeft en bij vallend water nog niet tot die hoogten gedaald is en wel aan de peilschaal te:

	bij wassend water.	vallend water.
Huningen	3.9 M.	4.2 M.
Breisach (linkeroever)	3.4 „	3.7 „
Schönau	3.8 „	4.1 „

Pegel zu:	bei steigendem Wasser		bei fallendem Wasser	
Gerstheim	3,7	Meter	4,0	Meter
Strassburg	4,5	„	4,8	„
Selz	4,8	„	5,1	„
Maxau-Maximiliansau	5,3	„	5,6	„
Speyer	5,5	„	5,8	„
Mannheim-Ludwigshafen	5,5	„	5,8	„
Mainz	3,0	„	3,2	„
Rüdesheim	3,6	„	3,9	„
Coblenz	4,1	„	4,4	„
Cöln	4,4	„	4,7	„
Düsseldorf	4,4	„	4,7	„
Ruhrort	4,6	„	5,1	„
Wesel	4,1	„	4,7	„
Emmerich	4,4	„	5,0	„
Nymwegen, Ortspegel	4,5	„	5,0	„
Arnheim, desgl.	3,5	„	4,0	„

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

Verhalten bei niedrigem Wasserstand.

Artikel XVII.

Sobald der Wasserstand auf der Strecke unterhalb St. Goar bis auf 1,3 Meter am Cölner Pegel und auf der Strecke oberhalb St. Goar bis auf 1 Meter am Mainzer Pegel gefallen ist, müssen durch Dampfschiffe geschleppte Fahrzeuge stets in einer Reihe, das eine hinter dem andern, gehalten werden.

Die Ausübung der Dampfschleppschifffahrt zur Nachtzeit ist bei diesen Wasserständen gänzlich untersagt.

Verhalten beim Festfahren und Versinken.

Artikel XVIII.

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

Zu Artikel XVI Ziffer 3.

Nachdem die hiernach zu beachtenden Wasserhöhen seit dem Jahre 1889 auch für den Pegel zu Bingen und zwar in gleicher Höhe wie für denjenigen zu Rüdesheim festgestellt worden sind, muss es dort statt „Rüdesheim“ heissen „Rüdesheim-Bingen:“

	bij wassend water.	vallend water.
Gerstheim	3.7 M.	4 0 M.
Straatsburg	4.5 „	4.8 „
Selz	4.8 „	5.1 „
Maxau-Maximiliansau	5.3 „	5.6 „
Spiers	5.5 „	5.8 „
Mannheim-Ludwigshaven	5.5 „	5.8 „
Mainz	3.0 „	3.2 „
Rüdesheim	3.6 „	3.9 „
Coblenz	4.1 „	4.4 „
Keulen	4.4 „	4.7 „
Dusseldorp	4.4 „	4.7 „
Ruhrort	4.6 „	5.1 „
Wezel	4.1 „	4.7 „
Emmerik	4.4 „	5.0 „
Nijmegen (plaatselijke peilschaal)	4.5 „	5.0 „
Arnhem (idem)	3.5 „	4.0 „

Wanneer op een der genoemde plaatsen de waterstand zoodanig is dat de vlotten niet mogen vertrekken, moeten de vlotten die daar aankomen op de naaste geschikte aanlegplaats stilhouden.

Voorschriften bij lagen waterstand.

Artikel XVII.

Zoodra de waterstand op het vak beneden St. Goar gedaald is tot 1.3 M. aan de peilschaal te Keulen, en op het vak boven St. Goar tot 1 M. aan de peilschaal te Mainz, moeten de vaartuigen door stoombooten gesleept, voortdurend op eene rij achter elkander gehouden worden.

Gedurende den nacht is het sleepen door stoombooten bij deze waterstanden geheel verboden.

Voorschriften in geval van vastvaren en zinken.

Artikel XVIII.

1°. De schipper van een vaartuig of de voerder van een vlot, dat aan den grond zit of gezonken is, moet op eene geschikte plaats aan den Rijn een wachter of waarschuwer stellen, die in last heeft om de andere schippers en vlotvoerders te praaien en hen bekend te maken met den aard en den plaats van het ongeval.

Deze wachter moet geplaatst worden op minstens een uur gaans boven de plaats van het ongeval. Zoodanige wachter wordt ook geplaatst aan de uitmondingen van de bevaarbare nevenrivieren, die zich binnen gelijken afstand van die plaats bevinden.

Diese Wahrschau muss daselbst so lange verweilen, bis sie benachrichtigt ist, dass jenes Schiff oder Floss wieder flott geworden, oder dass auf die der Polizeibehörde sofort zu machende Anzeige eine öffentliche Bekanntmachung erfolgt ist.

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

3. Jeder Führer eines festgefahrenen oder gesunkenen Schiffes oder Flosses hat dessen Liegestelle zur Nachtzeit durch eine hellleuchtende Laterne von weissem Glass zu bezeichnen und dafür zu sorgen, dass das Licht während der ganzen Nacht, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, hellleuchtend erhalten wird.

Die Laterne muss hinreichend hoch und so hängen, dass sie von allen Richtungen aus deutlich gesehen werden kann. Auf ganz unter Wasser gesunkene Schiffe oder Flösse muss von dem Führer auch bei Tag ein Nachen oder eine schwimmende Bake mit einer darauf zu befestigenden weissen Flagge gelegt und erhalten werden.

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

5. Hindert oder gefährdet das festgefahrene oder gesunkene Schiff oder Floss die Schifffahrt, so muss der Führer oder der Eigenthümer sofort die geeigneten Anstalten zu dessen Flottmachung oder Herausschaffung treffen.

6. Die Bestimmungen unter Ziffer 1 bis 5 finden gleichmässig Anwendung, wenn auf dem Strom vorhandene Anlagen (Badeanstalten, Mühlen und dergleichen) gesunken sind. Die den Führern der Schiffe und Flösse auferlegten Verpflichtungen liegen auch den Besitzern solcher Anlagen ob.

Gezegde waarschuwers moeten op hun post blijven totdat zij bericht hebben gekregen, dat het vaartuig of vlot weder drijvende gemaakt is of totdat het bericht dat onmiddellijk aan de politie moet worden gegeven, door eene bekendmaking dienovereenkomstig gevolgd is.

2°. Wanneer stoombooten met of zonder gesleept wordende vaartuigen bij de opvaart gekomen zijn aan de plaats waar een schip of vlot aan den grond zit of gezonken is, moeten zij hare kracht verminderen tot op hetgeen hare vaart en hare goede besturing vereischen. Bij de afvaart moeten zij zoolang mogelijk met stilstaande werktuigen voorbij drijven.

3°. Ieder schipper van een vaartuig en ieder voerder van een vlot dat aan den grond zit of gezonken is, moet 's nachts de ligging daarvan aantoonen door eene helder brandende lantaarn van wit glas en zorg dragen dat het licht in dien toestand onderhouden worde van zonsondergang tot zonsopgang.

De hoogte en plaatsing der lantaarn moeten zoodanig zijn dat men haar duidelijk uit alle richtingen kan waarnemen. In het geval dat vaartuigen of vlotten zich geheel onder water bevinden, moet de schipper of vlotvoerder ook bij dag een schuit of drijvend baken met een witte vlag daarboven plaatsen en houden.

4°. De schipper of vlotvoerder is daarenboven verplicht onmiddellijk kennis te geven aan het bestuur der meest nabij gelegen plaats, dat en waar een vaartuig of vlot op het droge zit of gezonken is.

Ten gevolge dezer kennisgeving of wanneer zij van het ongeval langs eenen anderen weg mocht kennis dragen, moet de plaatselijke politie maatregelen nemen om, indien dit niet reeds is geschied, het beletsel te doen aanduiden op de wijze, voorgeschreven onder 3°. ten koste van den schipper van het vaartuig of van den voerder van het vlot.

5°. Wanneer een vaartuig of vlot, dat op het droge zit of gezonken is, belemmering of gevaar voor de scheepvaart oplevert, moet de schipper, vlotvoerder of eigenaar onmiddellijk de noodige maatregelen nemen om het weder vlot te maken of uit het water op te halen.

6°. De bepalingen van 1°. tot 5°. moeten insgelijks in acht worden genomen, wanneer werken op de rivier (badinrichtingen, molens enz.) gezonken zijn. De bezitters van deze zijn onderworpen aan dezelfde bepalingen als de schippers en de vlotvoerders.

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.

Voorschriften, in acht te nemen bij het stilliggen.

Artikel XIX.

1°. Wanneer vaartuigen, vlotten, baggermachines of soortgelijke werktuigen buiten de havens stil of voor anker liggen, moeten zij behoorlijk vastgemeerd en te allen tijde zoodanig geplaatst zijn, dat de weg voor de scheepvaart geopend blijft en dat zij geen gevar loopen van door den golfslag tegen den wal gestooten of anderszins beschadigd te worden. Op de vlotten moet bovendien bij dag en bij nacht steeds een voldoend getal wakers aanwezig zijn, eveneens op schepen, baggermolens en dergelijke werktuigen, wanneer zij in het vaarwater of in de nabijheid daarvan stilliggen op plaatsen, die in den regel niet als ligplaats gebezigd worden.

Wanneer ankers worden uitgeworpen in het vaarwater of in de nabijheid daarvan, dan moet de plaats door drijftonnen worden aangewezen. Deze tonnen moeten bij baggermolens en dergelijke toestellen, alle, bij andere vaartuigen of vlotten slechts voor zoover zij de plaatsen van zijankers aanwijzen, van zonsondergang tot zonsopgang van een helder brandende lantaarn van wit glas voorzien zijn.

2°. Buiten de havens mogen in het algemeen niet meer dan drie schepen in de richting der breedte van de rivier naast elkander liggen.

Waar de gesteldheid van het vaarwater niet toelaat dat de stoombooten op een afstand van meer dan 40 M. van den wal blijven, mag slechts eene enkele rij schepen langs den oever liggen.

De schepen en vlotten moeten zich niet ophouden of stil liggen in de engten der rivier, noch in de mondingen van de bevaarbare nevenrivieren of van de kanalen die met den Rijn in verbinding staan, noch in het vaarwater van gierponten, of van ponten die zich bewegen langs een dwars door den Rijn gelegden kabel, noch in het vaarwater dat de stoombooten volgen om tot de landingsplaats te komen of deze te verlaten, noch in het vaarwater om de schipbruggen door te varen. Het is hun insgelijks verboden boven of beneden de landingsplaatsen stil te liggen, zoodat zij geheel of gedeeltelijk voorbij deze uitsteken.

Schepen en vlotten, welke aan de door borden aangeduide aanlegplaatsen van schuitenveren aanleggen, moeten zoover van den oever verwijderd blijven, dat de veerschuiten ongehinderd kunnen af- en aanvaren.

3°. Bij het voorbijvaren van schepen die van den wal worden getrokken, moeten de schepen, die aan den oever liggen, den mast

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

strijken of zich ver genoeg van den wal verwijderen om de treklijn onder zich te kunnen doen doorgaan. De bemanning van het stilliggend schip moet behulpzaam zijn bij het op deze wijze voorbijgaan van de lijn.

De vlotten die langs de jaagpaden liggen, moeten voorzien zijn van volledige leiders of sleepleuningen voor de treklijnen.

Wanneer zij niet varen, mogen zij niet meer dan 80 M. in de rivier uitsteken. De vlotvoerders moeten de bindbalken geheel gelijk met de breedte van het vlot doen afsnijden, en de ankers zoodanig uitwerpen dat daardoor de scheepvaart niet belemmerd wordt.

De bemanning van de vlotten is verplicht om met de jaaglijn de schepen te trekken, die anders niet in staat zouden zijn om de vlotten voorbij te varen.

4°. Wanneer schepen of vlotten voor anker zijn gegaan op plaatsen die daartoe in den regel niet gebruikt worden of in het algemeen buiten de havens in het vaarwater of in zijne nabijheid stil liggen, moeten bij mistig weder de stoombooten ten minste elke vijf minuten de klok luiden en alle andere schepen en vlotten even dikwijls met den roeper seinen.

5°. Alle schepen, vlotten en andere inrichtingen (badplaatsen, molens enz.) buiten de havens in open water gelegen, moeten 's nachts verlicht zijn door lantaarns, van zonsondergang tot zonsopgang. Op de schepen moet een helder brandende lantaarn van wit glas ten minste 4 M. boven het scheepsboord zoodanig aangebracht zijn, dat zij aan de zijde van het vaarwater hangt en voortdurend zichtbaar is, zoowel bij het op- als bij het afvaren.

Gelijke wijze van verlichting is voorgeschreven voor de molens op den Rijn of andere inrichtingen op de rivier. De molens moeten hunne lichten ten minste 4 M. bovendeks hebben. Op de vlotten moeten aan elk der hoeken aan de zijde van het vaarwater, twee lantaarns naast elkander gehangen worden, hoog genoeg om van verre te worden gezien.

Op de schepen, die buskruit of ongezuiverde petroleum geladen hebben en waarop om die reden geen licht mag worden ontstoken, moet des nachts onafgebroken een waker zijn om de naderende schepen door tijdig praaien met den roeper te waarschuwen.

6°. De bepalingen van dit artikel betreffende de vlotvaart, gelden mede voor de vlotten, die in aanbouw zijn.

7°. Wanneer baggerwerktuigen of soortgelijke toestellen aan het werk zijn op een gedeelte van de rivier, waar zij door de aankomende schepen niet tijdig gezien kunnen worden, moeten zij vóór en achter hunne ligplaats eene roode ton liggen. Deze bakens

geschehen, dass die Schiffe rechtzeitig ihren Kurs durch ein von der Maschine nicht gesperrtes Fahrwasser nehmen können.

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.

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.

moeten op zoodanigen afstand gelegd worden, dat de schepen tijdig hunnen koers kunnen nemen door een vaarwater dat door het werktuig niet versperd is. Liggen zulke werktuigen of toestellen in het vaarwater, dan moeten zij aan den kant, langs welken schepen en vlotten het best kunnen voorbij varen, eene roode en witte vlag uitsteken.

Bepalingen betreffende de veeren en andere inrichtingen.

Artikel XX.

1°. De gierponten en hare schuitjes, zoomede de veerponten die zich bewegen langs een dwars door den Rijn gelegden kabel, moeten des nachts zóó liggen, dat het vaarwater vrij blijft.

2°. De onder 1°. genoemde vaartuigen moeten des nachts door den beheerder van het veer op eene hoogte van ten minste 8 M. en op het gedeelte der rivier beneden het Spijksche veer van ten minste 6 M. boven water van eene lantaarn met groen glas en 1 M. loodrecht daaronder van eene tweede lantaarn met wit glas voorzien worden. Bij gierponten moet het bovenste schuitje en wanneer in plaats van schuitjes boeien gebezigd worden, de bovenste boven water uitstekende boei van eene lantaarn met wit glas voorzien zijn, welke bij schuitjes ten minste 3 M. boven water moet hangen. Deze lantaarns moeten den ganschen nacht helder brandende en zichtbaar worden gehouden.

3°. Op de vaste bruggen moet het middelpunt der openingen, bestemd voor de doorvaart van stroomopwaarts en afwaarts gaande vaartuigen, insgelijks door helder brandende lantaarns met rood glas verlicht worden.

4°. Wanneer de gewone plaats voor het nachtverblijf der ponten onder 1°. genoemd, ten gevolge van buitengewone omstandigheden veranderd is, moet de pont bij het naderen van een vaartuig ten spoedigste verwijderd worden, ten einde het vaarwater vrij te laten. De stoombooten moeten door luiden met de klok, andere vaartuigen door praaien met den roeper het verlangen daartoe te kennen geven en hunne vaart verminderen tot dat het vaarwater weder vrij geworden is.

5°. De bad- en andere inrichtingen die aan den jaagoever liggen en het optrekken belemmeren, moeten door de zorg des beheerders voorzien zijn van leiders of sleepleuningen voor de treklijnen.

6°. Het is verboden op het jaagpad inrichtingen te plaatsen of voorwerpen nêer te leggen, die het trekken der schepen kunnen belemmeren.

Bestimmungen in Betreff der Flösse.

Bezeichnung und Beschränkung der Breite und Länge der Flösse.

Artikel XXI.

Jedes Floss hat in der Mitte seiner Länge und in einer Höhe von mindestens 3 Meter über seiner Oberfläche zwei parallel mit der Längenachse übereinander fest angebrachte weisse Tafeln zu führen, von welchen die obere in Roth die Anfangsbuchstaben der Vornamen, den Familiennamen und Wohnort des Betriebsunternehmers, die untere in Schwarz die gleichen Angaben in Betreff des Flossführers in lateinischen Schriftzügen von mindestens 30 Centimeter Höhe und 5 Centimeter Breite zu enthalten hat, und zwar auf beiden Seiten der Tafeln.

Die Breite der den Rhein befahrenden Flösse darf auf der Stromstrecke

von Basel bis Kehl	6	Meter
„ Kehl bis Steinmauern	17	„
„ Steinmauern bis Germersheim . .	27	„
„ Germersheim bis Mannheim . .	36	„
„ Mannheim bis Coblenz	63	„
unterhalb Coblenz	72	„

nicht übersteigen.

Ausserdem wird die Länge der Flösse für die Stromstrecke

von Basel bis Kehl auf	27	Meter
„ Kehl bis Steinmauern auf . . .	90	„

beschränkt.

An den Längenseiten der Flösse dürfen einzelne Flosstheile oder andere für Schiffe, Brücken u. s. w. hinderliche Gegenstände nicht hervorragen.

Bemannung, Ausrüstung und Feststellung des Gewichts der Flösse.

Artikel XXII.

1. Jedes Floss muss mit mindestens einem Mann auf je 25 Kubikmeter hartes Holz und ebenso mit einem Mann auf je 50 Kubikmeter weiches Holz bemannt sein. Als hartes Holz gilt hierbei Eichen-, Buchen-, Ulmen-, Eschen-, Kirschen-, Birnen-, Apfel- und Kornelholz, als weiches dagegen Pappel-, Erlen-, Fichten-, Tannen-, Kiefern-, Lärchen- sowie anderes harziges Holz.

Bepalingen betreffende de vlotten.

Aanduiding en beperking van de breedte en lengte der vlotten.

Artikel XXI.

Ieder vlot moet op het midden der lengte en ten minste 3 M. boven de oppervlakte twee aan de lengte-as evenwijdige boven elkander vast aangebrachte witte borden voeren, waarvan op het bovenste in rood de eerste letters der voornamen, den geslachtsnaam en de woonplaats van den ondernemer van het vervoer en op het onderste in zwart dezelfde opgaven betrekkelijk den vlotvoerder alles in latijnsche letters van ten minste 30 cM. hoogte en 5 cM. breedte moeten zijn vermeld en wel op de beide vlakken der borden.

De breedte van de vlotten, die den Rijn bevaren, mag niet te boven gaan op het riviervak:

van Bazel tot Kehl	6 M.
van Kehl tot Steinmauern	17 „
van Steinmauern tot Germersheim . .	27 „
van Germersheim tot Mannheim . . .	36 „
van Mannheim tot Coblenz	63 „
beneden Coblenz	72 „

Bovendien mag de lengte der vlotten niet te boven gaan voor het riviervak:

van Bazel tot Kehl	27 M.
van Kehl tot Steinmauern	90 „

Aan de zijkanten van de vlotten mogen geen deelen van het vlot of andere voor de schepen, bruggen enz. hinderlijke voorwerpen uitsteken.

Bemanning, uitrusting en bepaling van het gewicht der vlotten.

Artikel XXII.

1°. Elk vlot moet ten minste eene bemanning hebben van een man voor elke 25 M^3. hard hout en eveneens van een man voor elke 50 M^3. zacht hout.

Als hard hout wordt hierbij beschouwd eiken-, beuken-, olmen-, esschen-, kersen-, peren-, appel- en kornoeljehout, als zacht daarentegen, popel-, elzen-, dennen-, sparren-, pijnboomen- en lorkenhout, alsmede andere harsachtige houtsoorten.

2. Unterhalb Wesel darf die vorstehend unter Ziffer 1 festgesetzte Pflichtbemannung um ein Drittel verringert werden.

3. Für durch Dampfschiffe geschleppte Flösse genügen oberhalb Bingen und von Coblenz bis Wesel zwei Drittel, unterhalb Wesel ein Drittel der Pflichtbemannung nach Ziffer 1, vorausgesetzt, dass das Floss vorn mit einer wirksamen Steuereinrichtung versehen ist, und dass das schleppende Dampfschiff die nachstehend angegebene Maschinenkraft besitzt:

a. bei Flössen, deren Pflichtbemannung nach Ziffer 1 nicht mehr als 50 Mann beträgt, mindestens 25 effective Pferdestärken,
b. bei Flössen, deren Pflichtbemannung nach Ziffer 1 über 50 bis einschliesslich 80 Mann beträgt, mindestens 35 effective Pferdestärken,
c. bei Flössen, deren Pflichtbemannung nach Ziffer 1 über 80 Mann beträgt, mindestens 45 effective Pferdestärken.

4. Kein Floss darf mit weniger als 3 Mann, den Führer eingerechnet, bemannt sein.

Beilage. 5. Flösse, deren Pflichtbemannung nach Ziffer 1 über 4 Mann beträgt, müssen mit den in der Beilage bezeichneten Gegenständen ausgerüstet sein.

6. Zur Feststellung des im Flossschein anzugebenden Gewichts der Flösse wird das Kubikmeter hartes Holz (vergleiche Ziffer 1) gleich 15 Centner (0,75 Tonnen) und das Kubikmeter weiches Holz (vergleiche Ziffer 1) gleich 11 Centner (0,55 Tonnen) gerechnet.

Untersuchung der Flösse.

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.

2°. Beneden Wezel mag de hierboven onder 1°. bepaalde verplichte bemanning met een derde worden verminderd.

3°. Voor vlotten, die door stoombooten gesleept worden, zijn boven Bingen en van Coblenz tot Wezel, twee derden, beneden Wezel een derde der onder 1°. genoemde verplichte bemanning voldoende, mits het vlot aan de voorzijde van eene doelmatige stuurinrichting voorzien zij en de sleepboot de volgende kracht bezitte:

a. bij vlotten, van welke de verplichte bemanning volgens 1°. niet meer dan 50 man bedraagt, ten minste 25 werkelijke paardenkrachten;
b. bij vlotten, van welke de verplichte bemanning volgens 1°. meer dan 50 tot en met 80 man bedraagt, ten minste 35 werkelijke paardenkrachten;
c. bij vlotten, van welke de verplichte bemanning volgens 1°. meer dan 80 man bedraagt, ten minste 45 werkelijke paardenkrachten.

4°. Geen vlot mag eene bemanning van minder dan 3 man hebben, den vlotvoerder inbegrepen.

5°. Vlotten van welke de verplichte bemanning volgens 1°. meer dan 4 man bedraagt, moeten voorzien zijn van het materieel vermeld in de bijlage. Bijlage.

6°. Ter bepaling van het in de vlotverklaring op te geven gewicht der vlotten, wordt de kubieke meter hard hout tegen 15 centenaar (750 K.G.) en de kubieke meter zacht hout tegen 11 centenaar (550 K. G.) berekend.

Onderzoek der vlotten.

Artikel XXIII.

Alle vlotten bij artikel XXII bedoeld, moeten vóór hun vertrek en de op een der nevenrivieren gebouwde vóór dat zij de reis op den Rijn voortzetten, aan een onderzoek worden onderworpen. Dit onderzoek loopt over de samenstelling van de vlotten, hunne hechtheid en de aanwezigheid van de voorgeschreven bemanning en van het materieel overeenkomstig den inhoud der bijlage dezes.

Het onderzoek geschiedt door bevoegde ambtenaren of door deskundigen, die daarvoor beeëdigd zijn.

De vlotvoerder moet vóór het vertrek van het vlot het onderzoek aanvragen bij de overheid, die daarmede belast is. Deze zorgt dat het onderzoek zoo spoedig mogelijk en in elk geval binnen vier en twintig uren na ontvangst der aanvraag geschiedt.

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.

Artikel XXIV.

Gibt die Untersuchung zu Ausstellungen keine Veranlassung, so wird das Ergebniss von den mit der Untersuchung beauftragten Personen auf dem von dem Flossführer mit sich zu führenden Flossschein (Artikel 25 der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. October 1868) vermerkt. Flossführern, auf deren Flossscheinen ein solcher Vermerk nicht vorhanden ist, wird die Abfahrt nicht gestattet.

Artikel XXV.

Die Bestimmungen in den Artikeln XXIII und XXIV finden auch in dem Fall Anwendung, wenn das Floss während seiner Reise

a. eine Vergrösserung erfährt, welche, nach Inhalt der Beilage, eine Vermehrung der vorhandenen Ausrüstungsgegenstände bedingt, oder
b. verkleinert wird, und der Flossführer in Folge dessen eine Verminderung der vorhandenen Ausrüstungsgegenstände vornehmen will.

Erfolgen diese Veränderungen des Flosses an einem Ort, wo die Untersuchung nicht vorgenommen werden kann, so ist dieselbe von dem Flossführer sogleich bei seiner Ankunft an dem nächsten zu Flossuntersuchungen bestimmten Ort bei der zuständigen Behörde zu beantragen.

Befugnisse der Behörden und Beamten.

Artikel XXVI

Die Hafenpolizeibehörden und alle mit Ausübung der Strompolizei beauftragten Beamten sind befugt, sich davon Ueberzeugung zu verschaffen, dass die nach Artikel XXII erforderlichen Mannschaften und Ausrüstungsgegenstände auf dem Floss vorhanden sind, und wenn letzteres nicht der Fall ist, die Beilegung des Flosses an der nächsten Landungsstelle anzuordnen. Die Fahrt darf alsdann erst nach erfolgter Vervollständigung der Mannschaft beziehungsweise der Ausrüstung fortgesetzt werden.

Artikel XXVII.

Weder für die in den Artikeln XXIII und XXV vorgeschriebenen, noch für die im Artikel XXVI vorbehaltenen Untersuchungen ist eine Gebühr zu entrichten.

De plaatsen waar het onderzoek kan geschieden, de personen die daarmede zijn belast en de overheid, bij wie het moet worden aangevraagd, worden openlijk bekend gemaakt.

Artikel XXIV.

Leidt het onderzoek tot geenerlei aanmerking, dan vermelden de daarmede belaste personen zulks op de vlotverklaring, die de vlotvoerder moet medevoeren (art. XXV der herziene Rijnvaart-akte van 17 October 1868). De vlotvoerders, op wier vlotverklaring zoodanige vermelding ontbreekt, mogen niet vertrekken.

Artikel XXV.

De bepalingen van de artikelen XXIII en XXIV zijn mede van toepassing voor het geval dat een vlot gedurende de reis:

a. zoodanig vergroot wordt, dat overeenkomstig den inhoud van de bijlage dezes vermeerdering van het materieel vereischt wordt;
b. verkleind wordt en de vlotvoerder dientengevolge vermindering wil brengen in zijn uitrustingsmaterieel.

Geschieden die veranderingen op eene plaats waar het vlot niet kan worden onderzocht, dan moet de vlotvoerder het onderzoek dadelijk aanvragen bij zijne aankomst op de naaste plaats waar eene daartoe bevoegde overheid aanwezig is.

Bevoegdheid der overheid en der ambtenaren.

Artikel XXVI.

De havenpolitie en alle ambtenaren, belast met het politietoezicht over de rivier zijn bevoegd om te onderzoeken of de bemanning en het materieel, bij artikel XXII voorgeschreven, op het vlot aanwezig zijn en om, indien dit niet het geval is, te bevelen dat het vlot op de naaste aanlegplaats zal stilhouden.

De reis wordt alsdan niet voortgezet dan nadat de bemanning of het materieel zijn aangevuld.

Artikel XXVII.

Voor het onderzoek, voorgeschreven bij de artikelen XXIII en XXV of voor dat, voorzien bij art. XXVI, kan geenerlei recht geheven worden.

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 rric htet:

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.

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

Tweede Afdeeling.

Bijzondere bepalingen voor enkele vakken der rivier.

Posten van waarschuwers.

Artikel XXVIII.

Voor de veiligheid der scheepvaart worden op het gedeelte der rivier van Bingen tot beneden Bonn posten van waarschuwers gevestigd op de volgende plaatsen:

1°. In het Bingerloch op den Muizentoren;
2°. Aan de Wirbellay;
3°. Bij Oberwesel op den Ossentoren;
4°. Tegenover den Kammereck op den rechteroever;
5°. Boven St. Goar aan de Bank;
6°. Voor den Engersgrund bij St. Sebastian Engers, bij een waterstand beneden 3,2 M. aan de peilschaal te Coblenz;
7°. Voor de Rheindorferkehle boven de vroegere uitmonding der Sieg, bij een waterstand beneden 3,5 M. aan de peilschaal te Bonn.

De posten op die plaatsen zijn verplicht het naderen van alle stroomafwaarts gaande vaartuigen te seinen door het hijschen van vlaggen naar de volgende onderscheidingen en wel:

a. eene roode vlag als een schip nadert;
b. eene witte vlag als een sleepkonvooi nadert;
c. eene roode en eene witte vlag als een vlot nadert.

Elk dezer seinen dient tevens om aan te toonen dat de afvaart vrij is, terwijl het niet geven van een sein aantoont dat de toegang voor de opvaart vrij is.

Voor het vertrek van een schip van Bingen stroomafwaarts moet de schipper tien minuten te voren van zijn voornemen kennis geven aan de waarschuwers van den post op den Muizentoren, door eene witte vlag ter halve mast te hijschen.

Hij mag niet afvaren dan na het vereischte seinteeken van den Muizentoren te hebben ontvangen.

Behalve deze vaste posten is er voor den stoomsleepdienst stroomopwaarts een afzonderlijke waarschuwer tusschen St. Goar en Kammereck. Hij gaat voor het sleepkonvooi uit, en geeft, wanneer vaartuigen afwaarts komen, aan den bestuurder van dat konvooi het noodige sein met eene roode vlag.

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.

Für die Stromstrecke zwischen Bingen und St. Goar.

Artikel XXIX.

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

2. Einem zu Berg fahrenden Dampfschiff dürfen auf der unter Ziffer 1 bezeichneten Strecke nie mehr als drei, und zwar in einer Linie zu haltende Schiffe, und einem zu Thal fahrenden nicht mehr als vier Schiffe, von denen je zwei und zwei neben einander gekuppelt werden müssen, angehängt werden.

Für die Stromstrecke oberhalb Mannheim.

Artikel XXX.

a. Hinsichtlich der Flosswahrschau.

Auf der Rheinstrecke zwischen Kehl und Steinmauern sind die Flossführer von der Verpflichtung, einen Wahrschaunachen vorauszusenden, entbunden, wenn sie sich zum Wahrschauen der Flösse der daselbst entlang des Rheines bestehenden elektromagnetischen Signalvorrichtung bedienen.

Sobald ein Floss an einer der Schiffbrücken bei Freistett-Offendorf, Greffern-Drusenheim oder Plittersdorf-Selz durch den Telegraphen angemeldet ist, wird auf der Schiffbrücke zunächst des rechtsseitigen Ufers die in Artikel I Ziffer 2 vorgeschriebene Wahrschauflagge aufgehisst und erst wieder eingezogen, wenn das Floss die Brücke passirt hat.

Unter gleicher Voraussetzung kann bei einer etwaigen Weiterführung der oben genannten Signaleinrichtung von Plittersdorf rheinabwärts auch hier das Wahrschauen der Flösse mittelst des Telegraphen stattfinden.

Wenn die Flossführer die Signaleinrichtung nicht benutzen wollen oder bei etwaiger Störung in der Leitung der letztern hat die Wahrschau in der in Artikel I Ziffer 2 bestimmten Weise zu geschehen. Doch wird den Flossführern gestattet, statt eines Nachens sich eines sogenannten Fahrbodens, aus Holzstämmen oder Brettern bestehend, für die Wahrschau zu bedienen.

Bijzondere openbaar gemaakte tarieven bepalen de rechten, welke de schippers moeten betalen voor den dienst der waarschuwers.

Voor het vak tusschen Bingen en St. Goar.

Artikel XXIX.

1°. Op het vak der rivier tusschen Bingen en St. Goar is het nooit geoorloofd een vaartuig aan de raderkast eener stoomboot te meeren, behalve wanneer beschadigde vaartuigen niet anders kunnen vervoerd worden.

2°. Eene stoomboot die stroomopwaarts vaart, mag op het vak der rivier, aangewezen onder 1°., niet meer dan drie vaartuigen sleepen, die in eene rij achter elkander moeten gehouden worden, en eene die stroomafwaarts gaat niet meer dan vier, twee aan twee samengekoppeld.

Voor het vak boven Mannheim.

Artikel XXX.

a. Betreffende de posten van waarschuwers der vlotten.

Op het gedeelte van den Rijn tusschen Kehl en Steinmauern behoeven de vlotten geen waarschuwingsboot vooruit te zenden, wanneer zij tot waarschuwing der vlotten gebruik maken van de aldaar langs den Rijn aangebrachte electro-magnetische seininrichting.

Zoodra de aanstaande komst van een vlot aan een der schipbruggen bij Freistett-Offendorf, Greffern-Drüsenheim of Plittersdorf-Selz door den telegraaf is aangekondigd, wordt op die brug nabij den rechteroever de in artikel I, 2°. voorgeschreven waarschuwingsvlag geheschen en eerst wanneer het vlot door de brug gevaren is, weder ingehaald.

Onder gelijk voorbehoud kan bij uitbreiding der bovengenoemde seininrichting beneden Plittersdorf, ook hier het waarschuwen der vlotten langs telegraphischen weg geschieden.

Wanneer vlotvoerders geen gebruik van de telegraaf willen maken of wel bij storing in de geleiding, moet het waarschuwen op de in art. I, 2°. bepaalde wijze geschieden. Echter mogen de vlotvoerders zich daarvoor, in plaats van eene schuit, van een drijvend raam van rondhout of planken bedienen.

b. Hinsichtlich der Bemannung, Ausrüstung und Untersuchung der Flösse.

Die Bestimmungen in den Artikeln XXII bis XXV finden auf den Betrieb der Flösserei auf der Stromstrecke oberhalb Mannheim keine Anwendung. Sie treten für Flösse, welche auf dieser Stromstrecke kommend Mannheim passiren, dergestalt in Wirksamkeit, dass Mannheim als Ort der Abfahrt solcher Flösse angesehen wird.

Dagegen wird vorgeschrieben:

1. Auf der Stromstrecke von Kehl bis Steinmauern müssen auf Flössen bis zu 12 Mann Bemannung ein Seil, auf grösseren Flössen zwei Seile von je mindestens 40 Meter Länge, auf der Stromstrecke von Steinmauern bis Mannheim auf jedem Floss ein grosses Seil von 160 bis 180 Meter Länge und ein Beiseil von 15 bis 20 Meter Länge vorhanden sein.

2. Auf der Stromstrecke zwischen Kehl und Steinmauern muss jedes Floss mindestens mit je einem Mann auf 15 Kubikmeter Inhalt der eingebundenen Hölzer bemannt sein.

3. Auf der Stromstrecke von Steinmauern bis Germersheim hat die Bemannung der Flösse mindestens zu bestehen:

A. bei Rundholzflössen
   a. von leichteren Hölzern aus je einem Mann auf 15 Kubikmeter Inhalt,
   b. aus schwereren Hölzern aus je einem Mann auf 20 Kubikmeter Inhalt;

B. bei Flössen aus geschnittenen Waaren
   a. bis zu 180 Kubikmeter Inhalt aus je einem Mann auf 20 Kubikmeter Inhalt,
   b. von 180 bis 300 Kubikmeter Inhalt aus je einem Mann auf 25 Kubikmeter Inhalt,
   c. von über 300 Kubikmeter Inhalt aus je einem Mann auf 30 Kubikmeter Inhalt.

4. Auf der Stromstrecke von Germersheim bis Mannheim kann diese Bemannung überall um ein Viertel gemindert werden.

5. Die kleinen von der Flosswahrschau befreiten Flösse (Artikel I Ziffer 2 Absatz 3) müssen mindestens mit 3 Flössern den Führer eingerechnet, bemannt sein.

Von dem Vorhandensein der nöthigen Bemannung und der zur Ausrüstung vorgeschriebenen Seile haben sich die Brückenmeister bei der Durchfahrt der Flösse durch die Brücken zu vergewissern, und bei nicht vorschriftsmässiger Bemannung oder Ausrüstung der Flösse die Beilegung der letzteren an der nächsten Landungsstelle anzuordnen. Die Fahrt darf erst nach erfolgter Vervollständigung der Mannschaft, beziehungsweise der Ausrüstung fortgesetzt werden.

b. Betreffende de bemanning, de uitrusting en het onderzoek der vlotten.

De bepalingen in de artt. XXII tot XXV zijn niet van toepassing op de uitoefening van de vlotvaart boven Mannheim. Wanneer vlotten van dit riviervak Mannheim voorbijvaren, wordt deze plaats voor de toepassing van genoemde bepalingen als punt van afvaart beschouwd.

Daarentegen moeten:

1°. Op het riviervak van Kehl tot Steinmauern op vlotten die hoogstens 12 koppen bemanning hebben, één kabel, op grootere vlotten twee kabels elke van minstens 40 M. lengte, op het riviervak van Steinmauern tot Mannheim op ieder vlot een groote kabel van 160 tot 180 M. lengte en een hulpkabel van 15 tot 20 M. lengte aanwezig zijn.

2°. Op het riviervak tusschen Kehl en Steinmauern alle vlotten bemand zijn met minstens een man per 15 M^3. inhoud der aaneengekoppelde houtmassa.

3°. Op het riviervak van Steinmauern tot Germersheim moet de bemanning der vlotten bestaan uit:

A. Bij vlotten van onbezaagd hout:
   a. van licht hout minstens één man per 15 M^3. inhoud;
   b. van zwaar hout minstens één man per 20 M^3. inhoud.

B. Bij vlotten van bezaagd hout:
   a. tot 180 M^3. inhoud, minstens één man per 20 M^3.;
   b. van 180 tot 300 M^3. inhoud, minstens één man per 25 M^3.

C. Boven 300 M^3. inhoud minstens één man per 30 M^3.

4°. Op het riviervak van Germersheim tot Mannheim mag deze bemanning overal met een vierde verminderd worden.

5°. De kleine, van het vooruitzenden van een waarschuwer vrijgestelde vlotten (artikel I, 2°. al. 3) moeten ten minste met drie vlotters — den vlotvoerder medegerekend — bemand zijn.

De brugwachters moeten bij het doorvaren der vlotten door de bruggen onderzoeken of de noodige bemanning en de voorgeschreven kabels aanwezig zijn en wanneer de uitrusting of bemanning der vlotten niet overeenkomstig de voorschriften is, het vastleggen der vlotten aan de naastbijzijnde aanlegplaats gelasten. De vaart mag eerst na het aanvullen der uitrusting of bemanning voortgezet worden.

Für die Stromstrecke zwischen Mannheim und Mainz.

Artikel XXXI.

1. Auf der Stromstrecke zwischen Mannheim und Mainz brauchen Flösse, deren Pflichtbemannung nach Artikel XXII Ziffer 1 nicht über 10 Mann beträgt, mit den in der Beilage zu diesem Artikel vorgeschriebenen Ankernachen und Ankern dann nicht versehen zu sein, wenn ihre Bemannung mindestens das Doppelte der nach Art. XXII Ziffer 1 erforderlichen beträgt, und der Flossführer sich darüber ausweist, dass ihm an jeder zu passirenden Brücke die vorgeschriebene Anzahl von Ankernachen und Ankern entgegengebracht wird.

2. Flösse, welche auf der Stromstrecke zwischen Mannheim und Mainz an Orten gebaut werden, wo die im Artikel XXIII vorgeschriebene Untersuchung nicht erfolgen kann, werden dieser Untersuchung in Mainz unterworfen.

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.

Dritte Abtheilung.

Schlussbestimmungen.

Verpflichtung der Schiffer und Flossführer, einen Abdruck dieser Polizeiordnung mit sich zu führen.

Artikel XXXIII.

Jeder Führer eines Schiffes oder Flosses hat während der Ausübung seines Gewerbes einen Abdruck dieser Polizeiordnung mit sich zu führen und den Polizei-, Zoll-, Hafen- und Wasserbau-Beamten auf Verlangen vorzuzeigen.

Voor het vak tusschen Mannheim en Mainz.

Artikel XXXI.

1°. Op het riviervak tusschen Mannheim en Mainz behoeven vlotten, van welke de verplichte bemanning volgens artikel XXII, 1°. niet meer dan 10 man bedraagt, niet voorzien te zijn van de in de bijlage van dat artikel voorgeschreven ankerschuitjes en ankers, wanneer hunne bemanning minstens het dubbel bedraagt van die, voorgeschreven in artikel XXII, 1°. en de vlotvoerder kan bewijzen, dat voor alle door te varen bruggen de voorgeschreven schuitjes en ankers hem tegemoet zullen gezonden worden.

2°. De vlotten die op het vak tusschen Mannheim en Mainz gebouwd zijn op plaatsen waar het bij artikel XXIII voorgeschreven onderzoek niet kan geschieden, worden te Mainz aan dat onderzoek onderworpen.

Voor afgescheiden en tot land-aanwinning bestemde gedeelten en afsnijdingen van den Rijn.

Artikel XXXII.

1°. Het is aan alle vaartuigen, met uitzondering van schuitjes, verboden te varen op door kunstwerken afgescheiden gedeelten der rivier, voldoende door bakens aangewezen en bestemd tot landaanwinning.

2°. Geen scheep- of vlotvaart mag plaats hebben op afsnijdingen van den Rijn dan nadat eene kennisgeving, afgekondigd door het bevoegd bestuur deze voor de vaart geopend verklaard heeft.

Derde Afdeeling.

Slotbepalingen.

Verplichting der schippers en vlotvoerders om voorzien te zijn van een exemplaar van dit reglement.

Artikel XXXIII.

Ieder schipper en ieder vlotvoerder moet gedurende de uitoefening van zijn beroep een exemplaar van dit reglement bij zich hebben en het aan de beambten der politie, der invoerrechten, der havens en van den waterstaat op hun verzoek vertoonen.

Strafbestimmungen.

Artikel XXXIV.

Wegen Bestrafung von Zuwiderhandlungen gegen die in gegenwärtiger Polizeiordnung gegebenen Vorschriften wird auf den Artikel XXXII der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. October 1868 Bezug genommen.

Beilage zu Artikel XXII

der Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flösserei auf dem Rhein.

Verzeichniss der erforderlichen Ausrüstungsgegenstände.

Für Flösse, deren Pflichtbemannung nach Artikel 22 Ziffer 1 beträgt:	Grosse Ankernachen.	Kleine Ankernachen.	Grosse Seile	Kleine Seile.	Anker.	Ketten.
5 bis 9 Mann	—	1	—	2	2	—
10 „ 13 „	—	1	1	1	3	—
14 „ 25 „	—	2	1	1	4	—
26 „ 35 „	2	1	2	2	6	1
36 „ 40 „	3	1	2	3	7	1
41 „ 45 „	3	1	3	3	8	1
46 „ 50 „	3	2	3	3	9	1
51 „ 60 „	4	2	3	3	10	2
61 „ 70 „	4	2	4	3	11	2
71 „ 80 „	4	2	4	4	12	3
81 „ 90 „	5	2	5	4	13	3
91 „ 100 „	5	2	5	4	14	3
101 „ 110 „	6	2	6	5	16	4
111 „ 120 „	6	2	6	5	18	4
121 „ 130 „	7	2	7	5	20	4
131 „ 140 „	7	2	7	5	22	5
141 „ 150 „	7	2	8	5	24	5
151 „ 160 „	8	2	8	5	26	5
161 „ 170 „	8	2	8	5	28	7
171 „ 180 „	8	2	8	5	30	7
181 „ 190 „	9	3	9	6	32	8

Bemerkungen:

1. Unter grossen Ankernachen werden Nachen von 50 bis 60 Ctr. (2,5 bis 3 Tonnen), unter kleinen Ankernachen solche von 30 bis 35 Centner (1,5 bis 1,75 Tonnen) Tragfähigkeit verstanden.

2. Flösse, deren Pflichtbemannung nach Artikel XXII Ziffer 1 nicht mehr als 7 Mann beträgt, dürfen statt des kleinen Ankernachens ein Dreibord von 8 Meter Länge und 1 bis 1,4 Meter oberer Breite führen.

3. Der Wahrschaunachen ist unter den in vorstehendem Verzeichniss aufgeführten Nachen nicht einbegriffen.

Strafbepalingen.

Artikel XXXIV.

Ten aanzien van de straffen, toepasselijk voor de overtredingen van het tegenwoordig reglement, wordt verwezen naar artt. XXXII van de herziene Rijnvaartakte van 17 October 1868.

Bijlage van artikel XXII

van het reglement van politie voor de scheepvaart en de vlotvaart op den Rijn.

Omschrijving van het vereischte materieel.

Voor vlotten, waarvan de verplichte bemanning volgens artikel 22, 1°. bedraagt:	Groote ankerschuiten.	Kleine ankerschuiten.	Groote kabels.	Kleine kabels.	Ankers.	Kettingen.
5 tot 9 man	—	1	—	2	2	—
10 „ 13 „	—	1	1	1	3	—
14 „ 25 „	—	2	1	1	4	—
26 „ 35 „	2	1	2	2	6	1
36 „ 40 „	3	1	2	3	7	1
41 „ 45 „	3	1	3	3	8	1
46 „ 50 „	3	2	3	3	9	1
51 „ 60 „	4	2	3	3	10	2
61 „ 70 „	4	2	4	3	11	2
71 „ 80 „	4	2	4	4	12	3
81 „ 90 „	5	2	5	4	13	3
91 „ 100 „	5	2	5	4	14	3
101 „ 110 „	6	2	6	5	16	4
111 „ 120 „	6	2	6	5	18	4
121 „ 130 „	7	2	7	5	20	4
131 „ 140 „	7	2	7	5	22	5
141 „ 150 „	7	2	8	5	24	5
151 „ 160 „	8	2	8	5	26	5
161 „ 170 „	8	2	8	5	28	7
171 „ 180 „	8	2	8	5	30	7
181 „ 190 „	9	3	9	6	32	8

Aanmerkingen.

1°. De groote ankerschuiten zijn die van een ladingsvermogen van 50 tot 60 centenaar (2500 tot 3000 K. G.); de kleine schuiten, die van een ladingsvermogen van 30 tot 35 centenaar (1500 tot 1750 K. G.).

2°. De vlotten, waarvan de verplichte bemanning volgens artikel XXII, 1°. niet meer dan 7 man bedraagt, mogen in plaats van de kleine ankerschuit een schuitje hebben, zoogenaamd „Dreibord“, van 8 M. lengte en van 1 tot 1,4 M. breedte aan den bovenkant.

3°. De schuit van den waarschuwer is niet in het boven genoemd getal schuitjes begrepen.
