

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

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

Zentralkommission für die Rheinschiffahrt

Frankfurt a. M., 1889

III. Ausführungsbestimmungen zu der Revidirten Rheinschiffahrts-Acte
vom 17. October 1868

[urn:nbn:de:bsz:31-247218](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-247218)

III. Ausführungsbestimmungen

zu der

Revidirten Rheinschiffahrts-Acte

vom 17. October 1868.

Deutscher Text

nebst den den einzelnen Artikeln nachgefügt Nummern des Schlussprotokolls und den Ausführungsbestimmungen.

Die revidirte Rheinschiffahrts-Acte nebst zugehörigem Schlussprotokoll wurde eingeführt in:

Baden:

Durch die Bekanntmachung des Gr. Ministeriums des Gr. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten vom 3. Juni 1869, G.- u. V.-Bl. f. d. Gr. Bad. No. XIV. S. 183.

Bayern:

Durch die Bekanntmachung des K. Staatsministeriums des K. Hauses und des Aeussern vom 28. Juni 1869, R.-Bl. f. d. K. Bayr. No. 45, S. 1129.

Elsass-Lothringen:

Durch das Dekret der Kais. Französischen Regierung vom 5. Mai 1869, Bulletin des lois, Série XI. No. 16894.

Hessen:

Durch die Bekanntmachung des Gr. Ministeriums des Gr. Hauses und des Aeussern vom 22. Mai 1869, Gr. Hess. R.-Bl. No. 22.

Niederland:

Durch Königlichen Beschluss vom 3. Mai 1869, St. v. h. K. d. N. No. 75.

Preussen:

Durch Abdruck in der am 1. Juli 1869 ausgegebenen No. 46 der Ges.-S. f. d. K. Preuss. St. (S. 798).

Artikel 2.

Die zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffe und die vom Rheine herkommenden Holzflösse können auf jedem ihnen beliebigen Wege durch das Niederländische Gebiet vom Rheine in das offene Meer oder nach Belgien und umgekehrt fahren.

Sollte durch Naturereignisse oder Kunstanlagen einer der Wasserwege, welche die Verbindung des Rheines mit dem offenen Meere über Dordrecht, Rotterdam, Hellevoetsluis und Brielle vermitteln, in der Folge für die Schiffahrt unbrauchbar werden, so soll die zu dessen Ersatz der Niederländischen Schiffahrt angewiesene Wasserstrasse auch der Schiffahrt der übrigen Uferstaaten offen stehen.

Als zur Rheinschiffahrt gehörig soll jedes Schiff betrachtet werden, welches zur Führung der Flagge eines der Rheinuferstaaten berechtigt ist, und sich hierüber durch eine von der betreffenden Behörde ausgestellte Urkunde auszuweisen vermag.

Bek. d. Gr. Hess. M. d. a. A. v. 16. März 1839.

Gr. Hess. R.-Bl. Nr. 15, S. 139.

Reglement.

die Landesflagge und Wimpel der Handelsschiffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenströmen betr.

Seine Königl. Hoheit der Grossherzog haben, unter Berücksichtigung des Artikels 42 und der Anlage D. des Rheinschiffahrts-Vertrags vom 31. März 1831 allergnädigst zu verordnen geruht, wie folgt:

§ 1.

Die Flagge, welche die Schiffer und Flösser des Grossherzogthums auf ihren Handelsschiffen und Flossen führen, soll aus drei horizontalen Streifen bestehen, wovon die beiden äusseren, jeder den vierten Theil der Flaggenbreite enthaltend, die rothe Landesfarbe tragen, der mittlere weisse aber, mit dem Löwen des Grossherzoglichen Wappens im blauen Schilde, die Hälfte besagter Breite einnimmt.

Die Flagge auf den Schiffen muss, wenn sie an dem Flaggenstocke am Steuerruder aufgezogen ist, bis in die Hälfte des Steuerruders reichen.

Auf den Flossen wird die Flagge über der Herrnhütte aufgesteckt. Zeichnungen dieser vorgeschriebenen Flagge sind bei den Bürgermeistereien zu Mainz, Worms, Bingen, Gernsheim, Offenbach und Hirschhorn zur Einsicht niedergelegt.

§ 2.

Ausserdem sollen die Schiffer an den Masten ihrer Schiffe Wimpel von den Grossherzoglich Hessischen Landesfarben führen, welche aus zwei gleichen, einem rothen und einem weissen Streifen gebildet und 3—6 Fuss lang, sowie 4—8 Zoll breit sind.

§ 3.

Das Aufziehen anderer Flaggen, als der hier vorgeschriebenen, ist den Schiffen und Flössern des Grossherzogthums in der Regel untersagt. Ausnahmsweise soll es ihnen jedoch verstattet sein, bei besonderen feierlichen Veranlassungen ausser den gehörigen Orts zu führenden Grossherzoglich Hessischen Flaggen und Wimpeln ihr Fahrzeug auch noch mit anderen Flaggen herkömmlichermassen zu schmücken.

§ 4.

Diejenigen Schiffer und Flösser des Grossherzogthums, welche vom 1. October l. J. an, den vorstehenden Bestimmungen nicht nachkommen, haben, unbeschadet der durch etwaige erschwerende Umstände gesetzlich verwirkten härteren Strafe, eine von dem einschlägigen Grossherzoglichen Polizeigerichte auszusprechende Geldbusse von zwei bis sieben Gulden zu entrichten.

Solches wird hiermit zur Wissenschaft und Nachachtung der betreffenden Behörden und Aller, die es angeht, bekannt gemacht.

Bek. d. K. Preuss. Reg. zu Trier v. 21. Nov. 1834,

die Preussische Landesflagge betr.

I. Abth. No. 2881 u. 2897 e.

Durch die Allerhöchste Cabinets-Ordres vom 22. Mai 1818 und 12. März 1823 ist allgemein vorgeschrieben:

„dass die ordentliche Landes- oder Handelsflagge schwarz und weiss aus drei horizontalen Streifen bestehen soll, von denen die beiden äusseren schwarzen Streifen zusammengenommen den dritten Theil der ganzen Flaggenbreite einnehmen, der mittlere weisse Streifen aber den Preussischen heraldischen Adler enthält.“

Indem wir zufolge Rescripts des Königl. hohen Finanz-Ministerii vom 4. d. M. diese Allerhöchste Bestimmung, welche bis jetzt nur in den Regierungsbezirken der Ostseeküste publicirt worden ist, und seither nur bei den Seeschiffern Anwendung gefunden hat, hierdurch zur Kenntniss der Eingesessenen unseres Bezirkes bringen, fordern wir die diesseitigen Schiffer auf, sich künftig keiner anderen, als der oben bezeichneten Landesflagge zu bedienen.

Zugleich werden, in Gemässheit des hohen Ober-Präsidial-Rescripts vom 11. l. M. sämtliche Polizeibehörden angewiesen, das Aufziehen einer anderen als jener Landesflagge auf inländischen Schiffen mit der Massgabe zu verhindern, dass in Uebertretungsfällen zunächst eine Zurechtweisung ertheilt, bei wiederholter Zuwiderhandlung aber, sowie bei Widerspenstigkeit und Widersetzlichkeit eingeschritten und dann die Contravention nach Anleitung des Ressort-Reglements vom 20. Juli 1818, Artikel 33 (Amtsbl. S. 365) polizeilich bestraft werden soll.

Bek. d. K. Preuss. Reg. zu Trier v. 10. Oct. 1837,

die Preussische Landesflagge betr.

I. Abth. No. 21148.

Die von uns in der Bekanntmachung vom 21. Nov. 1834 (Amtsbl. No. 50, S. 457) angeführte Allerhöchste Cabinets-Ordre vom 12. März 1823 stellt ein Gebot dar, dessen Nichtbeachtung nach § 33 der Staats-Ministerial-Verordnung vom 20. Juli 1818 (Amtsbl. No. 63, S. 357) strafbar ist.

Die Polizeibehörden, denen durch unsere zuvorgedachte Circular-Verfügung der Inhalt des hohen Finanz-Ministerial-Rescripts vom 4. Nov. 1834 dahin mitgetheilt worden ist, dass die Handelsflagge auch auf Preussische Flussschiffe anwendbar sein soll, sind daher verpflichtet, darauf zu halten, dass Preussische Handelsschiffe auch auf Flüssen, wenn sie sich einer Flagge bedienen, nur die Preussische Handelsflagge führen.

Um die Aufrechterhaltung dieses Gebotes zu sichern, sind Preussische Flussschiffer, wenn sie solches übertreten, deshalb zu warnen, und, wenn sie dessen ungeachtet sich fremder Handelsflagge bedienen, in eine Polizeistrafe von 1—5 Rthlr. zu nehmen.

Bek. d. K. Preuss. Reg. zu Coblenz v. 27 Nov. 1834,
die Landesflagge auf den Königl. Preussischen Schiffen betr.

Höherer Weisung zufolge bringen wir die Bestimmung der Allerhöchsten Cabinets-Ordres vom 22. Mai 1818 und 12. März 1823 (Gs. No. 807):

„Dass die ordentliche Landes- oder Handelsflagge schwarz und weiss aus drei horizontalen Streifen bestehen soll, von denen die beiden äusseren schwarzen Streifen zusammengenommen den dritten Theil der ganzen Flaggenbreite einnehmen, der mittlere weisse Streifen aber den Preussischen heraldischen Adler enthält,“
hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, und haben die Preussischen Schiffer auf den Strömen genau darnach zu achten.

In Gemässheit einer hierauf begründeten Verfügung des Königl. Ministerii des Innern und der Polizei vom 19. October c. werden die betreffenden Polizeibehörden angewiesen, in der Regel das Aufziehen einer anderen, als dieser Landesflagge mit der Massgabe zu verhindern, dass im Uebertretungsfalle zunächst eine Zurechtweisung, bei wiederholter Uebertretung aber, sowie bei Widerspenstigkeit und Widersetzlichkeit, sofern dadurch nicht eine correctionelle Bestrafung verwirkt wird, eine Polizeistrafe von einem bis fünf Thaler eintreten soll.

Das bei besondern feierlichen Gelegenheiten allgemein herkömmliche Aufziehen der Handelsflaggen fremder Nationen ist indessen nicht untersagt.

Bek. d. K. Preuss. Reg. zu Cöln v. 19. Dec. 1834,
die Decoration der Landesflagge für Preussen betr.

Nachdem die Vorschriften der Allerhöchsten Cabinets-Ordre vom 12. März 1823, welche sich im 12. Stücke der Gesetz-Sammlung pro 1823 S. 127 abgedruckt findet, und wonach die ordentliche Landes- und Handelsflagge aus drei schwarz und weiss horizontalen Streifen bestehen, von denen die beiden äusseren schwarzen Streifen zusammengenommen den dritten Theil der ganzen Flaggenbreite einnehmen, der mittlere weisse Streifen aber den Preussischen heraldischen Adler enthalten soll, bisher nur bei Seeschiffen Anwendung gefunden haben, so ist Seitens des Königl. hohen Finanzministeriums, Abtheilung für Handel und Fabrikation, mittelst Rescripts vom 4. d. M. verfügt worden, dass diese Allerhöchsten Bestimmungen für die Zukunft auch auf die Preussischen Schiffer auf den Strömen, welche bisher zum Theil Flaggen nach eigenem Belieben geführt haben, unbedingte Anwendung finden sollen.

Indem wir dies hiermit zur öffentlichen Kenntniss bringen, bemerken wir in Gemässheit höherer Ermächtigung, dass die hierdurch aufgehobene Willkür in Führung der Flagge sich nicht auf das bei besondern feierlichen Gelegenheiten herkömmliche Aufziehen der Handelsflagge fremder Nationen bezieht.

Zugleich aber werden in Gemässheit einer Verfügung des Königl. hohen Ministeriums des Innern und der Polizei vom 19. v. M. die betreffenden Polizeibehörden hierdurch angewiesen, das Aufziehen einer anderen, als dieser Landesflagge mit der Massgabe zu verhindern, dass im ersten Uebertretungsfalle eine blose Zurechtweisung stattfinden, bei wiederholter Uebertretung aber, sowie bei Widerspenstigkeit oder Widersetzlichkeit im Wege der Untersuchung eingeschritten und dann die Contravention polizeilich bestraft werden muss.

Mit Bezugnahme auf die Eingangs erwähnte Königl. Cabinets-Ordre vom 12. März 1823 und auf den Artikel 32 des Ressort-Reglements vom 20. Juli 1818, wird die durch die Polizeigerichte für die Uebertretung dieser Bestimmungen auszusprechende Strafe hiermit auf 1 bis zu 5 Thaler festgesetzt.

Bek. d. K. Preuss. Reg. zu Düsseldorf v. 19. Januar 1835,
 betr. die Preussische Landesflagge.

A.-Bl. S. 36.

Die Vorschriften der Allerhöchsten Cabinets-Ordre vom 12. März 1823, in der Gesetzsammlung des Jahres 1823 No. 807 abgedruckt, wonach die ordentliche Landes- oder Handelsflagge aus drei horizontalen schwarz und weissen Streifen bestehen soll, von denen die beiden äusseren schwarzen Streifen zusammengenommen den dritten Theil der ganzen Flaggenbreite einnehmen, der mittlere weisse Streifen aber den Preussischen heraldischen Adler enthält, sind bisher nur auf Seeschiffe angewendet worden.

Es soll aber diese Allerhöchste Bestimmung zufolge Rescriptes des hohen Finanz-Ministeriums vom 4. November v. J. nunmehr auch auf die Preussischen Stromschiffe, welche zum Theil bis jetzt Flaggen nach eigenem Belieben geführt haben, unbedingte Anwendung finden.

Hiernach und in Folge einer ferneren Verfügung des Königl. hohen Ministeriums des Innern und der Polizei vom 19. October v. J. werden die betreffenden Polizeibehörden hiermit angewiesen, das Aufziehen einer andern, als dieser Landesflagge nicht zu verstaten, mit der Massgabe, dass im ersten Uebertretungsfalle eine Zurechtweisung, bei wiederholter Uebertretung aber, sowie bei Widerspenstigkeit oder Widersetzlichkeit im Wege der Untersuchung eingeschritten und sofern dadurch nicht eine correctionelle Bestrafung verwirkt ist, eine Polizeistrafe eintreten soll, welche mit Bezugnahme auf die Eingangs erwähnte Allerhöchste Cabinets-Ordre und auf den Artikel 32 des Ressort-Reglements vom 20. Juli 1818 hiermit auf 1 bis 5 Thaler festgesetzt wird.

Dabei ist jedoch das allgemein herkömmliche Aufziehen fremder Handelsflaggen neben der vorbezeichneten Landesflagge bei besonderen feierlichen Gelegenheiten nicht untersagt.

Artikel 8, Absatz 3 des Schlussprotokolls:

Seit Juni 1881 ist den Häfen zu Kehl, Maxau und Leopoldshafen die Eigenschaft als Freihäfen entzogen.

Artikel 11.

Jede Regierung bestimmt für den Umfang ihres Staatsgebietes die Häfen und Landungsplätze, wo — abgesehen von den Freihäfen (Artikel 8) — es gestattet sein soll, ein- oder auszuladen.

An anderen Orten darf ein Schiffsführer ohne Erlaubniss der Behörde nur dann ein- oder ausladen, wenn Naturereignisse oder Unglücksfälle die Fortsetzung der Reise ganz verhindern oder nur mit dringender Gefahr für Schiff oder Ladung möglich machen.

Landet er aus solcher Veranlassung an einem Orte, wo sich eine Zollbehörde befindet, so hat er sich bei dieser zu melden und die weiteren Anordnungen derselben zu befolgen.

Befindet sich am Landungsplatze keine Zollbehörde, so muss er der Ortsobrigkeit von seiner Ankunft unverzüglich Anzeige erstatten. Diese hat die Umstände, welche den Schiffsführer zum Anlanden bestimmt haben, zu Protokoll festzustellen und der nächsten Zollbehörde desselben Gebietes Mittheilung zu machen.

Wird, um die Waare keiner weiteren Gefahr auszusetzen, das Schiff ausgeladen, so hat der Schiffsführer sich jeder weiteren gesetzlichen Massregel zur Verhinderung von Einschwärmungen zu unterwerfen. Von den Waaren, die er nachher wieder einnimmt, um seine Reise fortzusetzen, sind Ein- oder Ausgangsabgaben nicht zu entrichten.

Hat der Schiffsführer eigenmächtig Vorkehrungen getroffen, ohne das Einschreiten der Zollbeamten oder der Ortsbehörde zu beantragen, so tritt die im Artikel 9 Absatz 6 angegebene Folge ein.

Bek. d. Gr. Bad. Handelsministeriums v. 15. März 1870,
die Häfen und Landungsplätze am Rhein betr.

Gr. Bad. St.-A. 1870, No. VII, S. 50.

Unter Hinweisung auf Artikel 11 der revidirten Rheinschiffahrts-Acte werden die Häfen und Landungsplätze am Rheine im badischen Staatsgebiete, wo — abgesehen von den Freihäfen — es gestattet ist, ein- oder auszuladen, hiermit bekannt gemacht:

		im Amtsbezirke:
1. bei Schusterinsel (Gemeinde Weil) .	Landungsplatz	Lörrach
2. Kirchen	"	
3. Kleinkems	"	Müllheim
4. Rheinweiler	"	
5. Neuenburg	"	Staufen
6. Hartheim	"	
7. Altbreisach	Hafen	Breisach
8. Jechtingen (bei der Sponeck) . .	Landungsplatz	
9. Sasbach (bei der Limburg) . . .	"	Kenzingen
10. Weisweil	"	
11. Kappel	"	Ettenheim
12. Ottenheim	"	
13. Kehl	"	Lahr
14. Freistett	"	
15. Greffern	"	Kork
16. Iffezheim	"	
17. Plittersdorf	"	Bühl
18. Steinmauern	"	
19. Au am Rhein	"	Rastatt
20. Knielingen (ober- und unterhalb der Brücke)	"	
21. Liedolsheim	"	Karlsruhe

22. Rheinsheim (unterhalb des Vorwerks Treuberg)	Landungsplatz	} im Amtsbezirke:
23. Philippsburg (am Unterschell)	"	
24. Philippsburg (beim Karlshofe)	"	} Bruchsal
25. Oberhausen	"	
26. Rheinhausen	"	} Schwetzingen
27. Altlussheim	"	
28. Ketsch	"	
29. Brühl	"	
30. Neckarau (unterhalb Altripp)	"	} Mannheim.
31. Sandhofen (bei der Ziegelhütte)	"	
32. Kirschgartshausen (Colonie)	"	

An den Landungsplätzen hat der Ortspolizeibeamte der Gemarkung, im Hafen zu Altbreisach das dortige Hauptsteueramt die polizeiliche Aufsicht zu führen.

Bek. d. gleichen Stelle v. 19. Mai 1870,

die Häfen und Landungsplätze am Rhein betr.

Gr. Bad. St.-A. 1870, No. XIII, S. 110.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 15. März 1870 (Staatsanzeiger No. VII.) werden noch folgende weitere Landungsplätze am Rheine im badischen Staatsgebiete bezeichnet, wo es gestattet ist, ein- oder auszuladen:

Wyhl	} im Amtsbezirke:	} Kenzingen
Oberhausen		
Niederhausen	} Ettenheim	
Rust		
Hochstetten		} Karlsruhe.

Bek. d. gleichen Stelle v. 12. Juli 1877,

die Ausladeplätze am Rhein betr.

Gr. Bad. St.-A. 1877, No. XXXII, S. 242.

Unter Bezugnahme auf die diesseitigen Bekanntmachungen vom 15. März 1870 (Staatsanzeiger S. 50/51) und vom 19. Mai 1870 (Staatsanzeiger S. 110) wird auf Grund des Artikels 11 der revidirten Rheinschiffahrts-Acte die oberhalb der stehenden Rheinbrücke bei Mannheim am Rhein befindliche sogenannte Wasserschachtel am Remmershof als eine Ausladestelle für nicht unter Zollcontrole stehende Güter erklärt und der polizeilichen Aufsicht des Grossherzoglichen Haupt-Zollamtes Mannheim unterstellt.

So lange die Stadt Mannheim die Unterhaltung der Wasserschachtel besorgt, ist die Stadt befugt, nach einem gemäss Artikel 27 der revidirten Rheinschiffahrts-Acte vom Handelsministerium zu genehmigenden Tarif von den daselbst lagernden Gütern ein Platzgeld zu erheben.

Bek. d. K. Bayr. Reg. d. Pfalz v. 29. Januar 1858,
 die polizeilichen Vorschriften zum Schutze der Wasserbauten und Weiden-
 pflanzungen an Verlandungen und Böschungen des Rheins betr.
 A.-Bl. d. K. Bayr. Reg. d. Pf. 1858, S. 134.
 etc. etc. etc.

Artikel 4.

Anfahrten, sowie Einladeplätze für die Schifffahrt sollen nur an
 den für das Ufer unschädlichen, von der Verwaltung angewiesenen Orten
 und ausserdem nicht geduldet werden.

(Vergl. auch Zusatz zu Artikel 30, S. 211.)

Artikel 15.

Die Befugniss zur Führung eines Segel- oder eines Dampf-
 schiffes auf dem Rheine in seiner ganzen Ausdehnung von Basel
 bis in das offene Meer oder auf einer mehreren Uferstaaten zu-
 gehörigen Strecke steht nur denjenigen zu, welche den Nachweis
 liefern, dass sie die Schifffahrt auf diesem Strome längere Zeit
 ausgeübt haben, und von der Regierung des Uferstaates, in welchem
 sie ihren Wohnsitz genommen haben, mit einem Patente über die
 Befugniss zum selbständigen Betriebe dieses Gewerbes (Rhein-
 schiffer-Patent) versehen worden sind.

In dem Patente ist anzugeben, ob der Inhaber zur Befahrung
 des Rheins in seiner ganzen Ausdehnung oder nur einer Strecke
 desselben und eventuell welcher befugt ist.

Durch die Verlegung des Wohnsitzes aus einem Uferstaate in
 einen andern verliert das Patent nicht seine Gültigkeit. Der In-
 haber hat indess seinen neuen Wohnsitz von der betreffenden Be-
 hörde desselben auf dem Patente vermerken zu lassen.

Schlussprotokoll No. 4 zum Art. 15 der Acte:

A. Man ist darüber einverstanden, dass als eine längere
 praktische Ausübung des Schiffergewerbes eine Lehrzeit oder
 Beschäftigung in diesem Gewerbe von mindestens vier Jahren
 anzusehen sei, von denen der Bewerber jedoch wenigstens
 zwei Jahre auf Schiffen zugebracht haben muss, welche ent-
 weder den Rhein in seiner ganzen Länge oder doch diejenige
 Strecke befahren, für welche das Patent nachgesucht wird.
 Bewerber um ein Patent zur Führung von Dampfschiffen
 haben ein glaubwürdiges Zeugniss darüber vorzulegen, dass
 sie von den oben erwähnten vier Jahren wenigstens ein Jahr
 die Dampfschifffahrt praktisch erlernt haben.

B. Baden, Bayern, Frankreich, Hessen und Preussen
 haben sich darüber verständigt, dass folgende zwischen ihnen

über die Führung von Dienstbüchern Seitens der Schiffsmannschaften verabredeten Bestimmungen auch ferner in Kraft bleiben sollen:

- a) Wer auf einem Rheinschiffe als Lehrling, Schiffsjunge, Schiffsgeselle, Schiffsgehülfe, Schiffsknecht, Heizer, Matrose, Bootsmann oder Steuermann in ein festes Dienstverhältniss tritt, muss mit einem Dienstbuche versehen sein.

Die besondere Patente besitzenden Steuerleute bedürfen eines solchen Dienstbuches nicht.

- b) Dem Bewerber um ein Schifferpatent soll dasselbe nicht eher ertheilt werden, als bis er das unter a. erwähnte Dienstbuch vorgelegt hat.
- c) Das Dienstbuch wird von der betreffenden Localbehörde des Wohn- oder Aufenthaltsortes in der für andere dienende Personen üblichen Form ausgefertigt.
- d) Jeder Schiffs-Eigenthümer oder Schiffs-Führer ist verbunden, in dem Dienstbuche des aus seinem Dienste tretenden Dienstmannes ein pflichtmässiges Zeugnis über dessen Betragen mit Angabe des Entlassungsgrundes zu vermerken.

Ein solcher Vermerk kann auch durch jede Polizeibehörde eines Hafens am Rhein oder an einem Nebenflusse desselben gemacht werden.

- e) Beschwerden wegen des von dem Schiffer ertheilten oder verweigerten Zeugnisses werden nach den bestehenden Vorschriften durch die Polizeibehörde erledigt, welche das Ergebniss auf dem Dienstbuche vermerkt.
- f) Wer durch Fahrlässigkeit eine Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit in dem ihm ertheilten Dienstbuche herbeiführt, oder in demselben, ohne die Absicht zu täuschen, selbst oder durch Andere Eintragungen oder Aenderungen irgend einer Art vornimmt, erleidet eine Polizeistrafe, deren Bemessung jeder Regierung überlassen bleibt.

Eine gleiche Strafe trifft jeden Dienstmann, der eine der vorstehenden Bestimmungen nicht pünktlich befolgt oder eine solche verletzt; desgleichen jeden Schiffer, welcher eine der unter a. erwähnten Personen, ohne dass sie mit einem vorschriftsmässigen Dienstbuche versehen ist, in seinen Dienst nimmt.

Wer, in der Absicht zu täuschen, selbst oder durch Andere Aenderungen in dem ihm ertheilten Dienstbuche

vornimmt oder in gleicher Absicht dasselbe unvollständig macht oder bei dergleichen Handlungen hälffreiche Hand leistet, wird deshalb in jedem Uferstaate nach den daselbst bestehenden Strafgesetzen beurtheilt. Ist er nach diesen wegen Betrugs oder Fälschung mit Strafe belegt, so wird ihm das Dienstbuch abgenommen und nach Umständen erst nach Ablauf einer bestimmten Frist oder niemals wieder ertheilt.

- g) Auf die Bemannung von Seeschiffen, welche den Rhein befahren, finden die vorstehenden Bestimmungen keine Anwendung. Auch gelten diese einstweilen nicht für die Bemannung Niederländischer Rheinschiffe.

Es ist daher in dem Falle, wenn eine der unter a. bezeichneten Personen aus dem Dienste auf einem Niederländischen Schiffe in den Dienst auf einem andern Rheinschiffe übertreten will, von derselben die Beibringung eines Dienstbuches nach Umständen überhaupt nicht oder doch nicht für die Dienstzeit auf dem Niederländischen Schiffe zu verlangen. Indess soll darauf Bedacht genommen werden, dass nicht der Uebertritt aus dem Dienste auf einem Niederländischen in den Dienst auf einem andern Schiffe und umgekehrt zur Umgehung der hinsichtlich der Dienstbücher ertheilten Vorschriften gemissbraucht werde.

Vdg. d. Gr. Bad. Handelsministeriums v. 16. September 1869,
die Rheinschiffer-Patente und die Dienstbücher der Schiffsmannschaften betr.
G.- u. V.-Bl. f. d. Gr. Bad. v. 1869, No. XXI, S. 351.

Zum Vollzuge der Artikel 15 bis 21 der revidirten Rheinschiffahrts-Acte vom 17. October 1868 (G.- u. V.-Bl. v. 1869, No. XIV) wird auf Grund der §§ 133 und 149 des Polizeistrafgesetzes vom 31. October 1863 verordnet, wie folgt:

I. In Betreff der Rheinschiffer-Patente.

§ 1.

Wer das im Artikel 15 der revidirten Rheinschiffahrts-Acte vom 17. October 1868 vorgeschriebene Patent über die Befugniss zum selbstständigen Betriebe des Gewerbes als Rheinschiffer erwerben will, muss nachweisen:

dass er eine Lehrzeit oder Beschäftigung im Schiffergewerbe von mindestens vier Jahren durchgemacht und davon wenigstens zwei Jahre auf Schiffen zugebracht hat, welche den Rhein entweder in der ganzen Länge oder doch in derjenigen Strecke befahren, für welche das Patent nachgesucht wird.

Bewerber um ein Patent zur Führung von Dampfschiffen haben ausserdem ein Zeugniß darüber vorzulegen, dass sie von den erwähnten vier Jahren wenigstens ein Jahr die Dampfschiffahrt praktisch erlernt haben.

§ 2.

Der im § 1 erforderliche Nachweis ist durch ein Zeugniß derjenigen patentirten Rheinschiffer zu führen, bei welchen der Bewerber gelernt oder in Dienst gestanden hat.

Kann deren Zeugniß nicht mehr beigebracht werden, so genügt ein Zeugniß von zwei anderen patentirten Rheinschiffen, welchen zuverlässig bekannt ist, dass der Bewerber auch die vorgeschriebene Zeit als Rheinschiffer gedient und die Rheinschiffahrt erlernt hat.

Das Zeugniß muss angeben, ob der Bewerber bei der Befahrung des Rheines die Führung des Ruders mitbesorgt hat.

Die Zeugnisse müssen von einem öffentlichen Beamten beglaubigt sein.

§ 3.

Das Gesuch um Ertheilung eines Schiffpatentes ist nebst den im § 2 bezeichneten Zeugnissen, einem Signalement der Person des Bewerbers und dem im § 8 genannten Dienstbuche desselben dem Rheinschiffahrts-Inspector des I. Bezirks zu überreichen.

In dem Gesuche ist die Strecke des Rheinstromes zu bezeichnen, für welche das Patent nachgesucht wird.

Der Rheinschiffahrts-Inspector hat den Antrag nach eigenem Wissen oder eingezogenen Erkundigungen zu prüfen und mit seiner gutachtlichen Aeusserung dem Bezirksamte zu übergeben.

§ 4.

Sind die Bedingungen erfüllt, worüber nach § 6 Ziffer 6 des Verwaltungsgesetzes der Bezirksrath zu entscheiden hat, so wird das Patent von dem Bezirksamte nach beiliegendem Muster (Formular I) ausgefertigt und dem Bewerber nach Beifügung dessen eigenhändiger, ausser dem Familiennamen auch die Vornamen enthaltender Unterschrift ausgehändigt.

Von der Ertheilung jedes Schifferpatentes ist dem Rheinschiffahrts-Inspector des I. Bezirks behufs der Eintragung in das Schifferverzeichnis vom Bezirksamte Mittheilung zu machen.

§ 5.

Die im Artikel 18 der revidirten Rheinschiffahrts-Acte erwähnten Bescheinigungen für Schiffer der Nebenflüsse des Rheines, welche den Rhein befahren wollen, sind ebenfalls nach Massgabe der Bestimmungen unter §§ 3 und 4 nachzusuchen und zu ertheilen.

§ 6.

Die Einziehung der Schifferpatente, sowie der im § 5 erwähnten Bescheinigungen, insbesondere auch in dem durch Artikel 19 der revidirten Rheinschiffahrts-Acte vorgesehenen Falle, steht, soweit sie nicht durch richterlichen Ausspruch geschieht, dem Bezirksrathe zu.

Von jeder Einziehung eines Schifferpatentes ist dem Rheinschiffahrts-Inspector zum Striche in der Schifferliste Nachricht zu geben.

§ 7.

Die älteren Vorschriften über die Ausstellung der Rheinschiffahrts-Patente, sowie die Steuermannsordnung vom 6. November 1840 (Vdg.-Bl. f. d. Unterrheinkreis Nr. 34) werden hiermit aufgehoben.

Die auf Grund derselben ausgestellten Rheinschiffahrts- und Steuermanns-Patente, soweit solche nicht bereits zurückgezogen worden oder erloschen sind, bleiben jedoch in Kraft und gelten als Rheinschiffer-Patente, was auf Verlangen beim Bezirksamte durch dieses darauf zu beurkunden ist.

II. In Betreff der Dienstbücher der Schiffsmannschaften.

§ 8.

Wer auf einem Rheinschiffe oder auf einem den Rhein befahrenden Schiffe eines Nebenflusses des Rheines als Lehrling, Schiffsjunge, Schiffsgeselle, Schiffsgelhilfe, Schiffsknecht, Heizer, Matrose, Bootsmann oder Steuermann in ein festes Dienstverhältniss tritt, muss mit einem Dienstbuch versehen sein.

Die Rheinschiffer-Patente besitzenden Steuerleute bedürfen eines solchen Dienstbuches nicht.

§ 9.

Die Dienstbücher werden nach anliegendem Formular II durch das Bezirksamt ausgefertigt.

Die Ausstellung des Dienstbuches ist bei dem Gemeinderathe der Heimathbehörde nachzusuchen. Der bezügliche Bericht des Gemeinderathes an das Bezirksamt muss von dem Bürgermeister und zwei Gemeinderäthen unterzeichnet sein.

Ueber die ausgestellten Dienstbücher ist von den Bezirksämtern eine Tabelle zu führen.

§ 10.

Es ist dem Inhaber des Dienstbuches untersagt, in demselben, auch ohne die Absicht zu täuschen, selbst oder durch Andere Eintragungen und Aenderungen irgend einer Art vorzunehmen. Auch die durch Fahrlässigkeit herbeigeführte Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit des Dienstbuches ist polizeilich strafbar.

In den in § 429 des Strafgesetzbuches*) erwähnten Fällen tritt gerichtliche Bestrafung ein.

§ 11.

Den Schiffern ist verboten, eine der im § 8 erwähnten Personen, welche nicht vorschriftsgemäss mit einem Dienstbuche versehen ist, in den Dienst zu nehmen.

§ 12.

Jeder Schiffseigenthümer oder Schiffsführer ist verbunden, in dem Dienstbuche des aus seinem Dienste tretenden Dienstmannes ein gewissenhaftes Zeugniss über dessen Betragen mit Angabe des Entlassungsgrundes zu vermerken.

Ein solcher Vermerk kann auch durch jede Polizeibehörde eines Hafens am Rhein oder an einem Nebenflusse desselben gemacht werden.

§ 13.

Beschwerden wegen des von dem Schiffer ertheilten oder verweigerten Zeugnisses werden durch die Polizeibehörde erledigt, welche das Ergebniss auf dem Dienstbuche vermerkt.

§ 14.

Wer wegen Fälschung des Dienstbuches oder wegen eines damit verübten Betruges oder zur Täuschung der Behörden getriebenen Missbrauchs gerichtlich oder polizeilich bestraft wurde, dem ist das Dienstbuch abzunehmen.

*) Ersetzt durch § 363 R.-St.-G.-B.

Die Polizeibehörde entscheidet nach den Umständen, ob einem Solchen das Dienstbuch gänzlich entzogen oder etwa nach Ablauf einer bestimmten Frist wieder ertheilt werden kann.

§ 15.

Auf die Bemannung von Seeschiffen, welche den Rhein befahren, finden die vorstehenden Bestimmungen keine Anwendung. Auch gelten diese einstweilen nicht für die Bemannung Niederländischer Rheinschiffe.

Formular I.

Rheinschiffer-Patent.

Nachdem der N. N. (Vorname und Familienname), . . . Jahre alt, Sohn des N. N. (Vorname und Familienname des Vaters), zu N. N. im Amtsbezirke N. N. wohnhaft, nachgewiesen hat, dass er die erforderliche Befähigung zum Betriebe der Rheinschiffahrt besitzt, so wird demselben hierdurch die Befugniss zur Führung

eines Segelschiffes

„ Dampfschiffes

auf dem Rheine in seiner ganzen Ausdehnung von Basel bis in das offene Meer

für die Strecke des Rheinstromes von N. N. bis N. N.

ertheilt.

Gegeben

(L. S.)

Grossherzoglich Badisches Bezirksamt.

Signalement des Patentinhabers.

Seite 1.

Grossherzogthum Baden.

Dienstbuch

enthaltend 79 paginirte Seiten,

für

den jenseits signalisirten Schiffs

.....

von

ausgefertigt zu den ten 18

Grossherzogliches Amt.

Anmerkung.

Das Dienstbuch darf nur von dem Beamten oder dessen Stellvertreter unterzeichnet werden.

In der Regel, und wenn nicht gesetzliche Gründe eine Beschränkung erheischen, wird das Dienstbuch auf unbestimmte Zeit ausgefertigt.

Ist der Inhaber wehrpflichtig, wird beigefügt: Galtig für's Inland (oder In- und Ausland) bis wo Inhaber zur Erfüllung der Wehrpflicht nach Hause zurückzukehren hat.

Preis mit Einband, Futteral und Stempel: 15 Kreuzer.

Seite 2.

Beschreibung der Person des Inhabers.

Alter etc.

Seite 3 und 4.

Bemerkungen.

Seite 5 bis 7.

Auszug aus der Verordnung vom 16. September 1869.

Seite 8 und folgende.

Nachweisungen über den Dienst-Ein- und Austritt.

Vdg. d. Bezirks-Präsidenten f. Ober-Elsass v. 10. Aug. 1874,
den Vollzug der revidirten Rheinschiffahrts-Acte betr.

A.-Bl. f. O.-E. v. 1874, No. 29, S. 193.

Zum Vollzuge der Artikel 15 bis 22 der revidirten Rheinschiffahrts-Acte vom 17. October 1868 (veröffentlicht durch kaiserliches Decret vom 5. Mai 1869 im Gesetzbulletin für 1869, Serie XI. No. 16894) wird verordnet was folgt:

I. In Betreff der Rheinschiffer-Patente.

§ 1.

Wer das im Artikel 15 der revidirten Rheinschiffahrts-Acte vom 17. October 1868 vorgeschriebene Patent über die Befugniss zum selbstständigen Betriebe des Gewerbes als Rheinschiffer erwerben will, muss nachweisen:

dass er eine Lehrzeit oder Beschäftigung im Schiffergewerbe von mindestens vier Jahren durchgemacht und davon wenigstens zwei Jahre auf Schiffen zugebracht hat, welche den Rhein entweder in der ganzen Länge oder doch in derjenigen Strecke befahren, für welche das Patent nachgesucht wird.

Bewerber um ein Patent zur Führung von Dampfschiffen haben ausserdem ein Zeugniss darüber vorzulegen, dass sie von den erwähnten vier Jahren wenigstens ein Jahr die Dampfschiffahrt praktisch erlernt haben.

§ 2.

Der im § 1 erforderliche Nachweis ist durch ein Zeugniss derjenigen patentirten Rheinschiffer zu führen, bei welchen der Bewerber gelernt oder im Dienst gestanden hat.

Kann deren Zeugniss nicht mehr beigebracht werden, so genügt ein Zeugniss von zwei anderen patentirten Rheinschiffern, welchen zuverlässig bekannt ist, dass der Bewerber auch die vorgeschriebene Zeit als Rheinschiffer gedient und die Rheinschiffahrt erlernt hat.

Für ständige Schiffer der Rheinbauverwaltung werden diese Atteste unter Genehmigung der betreffenden Wasserbau-Bezirksingenieure von den Dammeistern ausgestellt.

Das Zeugniss muss angeben, ob der Bewerber bei der Befahrung des Rheines die Führung des Ruders mitbesorgt hat.

Die Zeugnisse müssen von einem öffentlichen Beamten beglaubigt sein.

§ 3.

Das Gesuch um Ertheilung eines Schifferpatentes ist nebst den im § 2 bezeichneten Zeugnissen, einem Signalement der Person des Bewerbers und dem im § 8 genannten Dienstbuche desselben dem Rheinschiffahrts-Inspector des I. Bezirks zu überreichen.

In dem Gesuche ist die Strecke des Rheinstromes zu bezeichnen, für welche das Patent nachgesucht wird.

Der Rheinschiffahrts-Inspector hat den Antrag nach eigenem Wissen oder eingezogenen Erkundigungen zu prüfen und mit seiner gutachtlichen Aeusserung dem Bezirks-Präsidenten zu übergeben.

§ 4.

Sind die Bedingungen erfüllt, so wird das Patent von dem Bezirks-Präsidenten nach beiliegendem Muster (Formular I.)* ausgefertigt und

*) S. Anmerkung am Schluss.

dem Bewerber nach Beifügung dessen eigenhändiger, ausser dem Familiennamen auch die Vornamen enthaltender Unterschrift ausgehändigt.

Von der Ertheilung jedes Schifferpatentes ist dem Rheinschiffahrts-Inspector des I. Bezirks behufs der Eintragung in das Schifferverzeichnis vom Bezirks-Präsidenten Mittheilung zu machen.

§ 5.

Die im Artikel 18 der revidirten Rheinschiffahrts-Acte erwähnten Bescheinigungen für Schiffer der Nebenflüsse des Rheines, welche den Rhein befahren wollen, sind ebenfalls nach Massgabe der Bestimmungen unter §§ 3 und 4 nachzusuchen und zu ertheilen.

§ 6.

Die Einziehung der Schifferpatente, sowie der im § 5 erwähnten Bescheinigungen, insbesondere auch in dem durch Artikel 19 der revidirten Rheinschiffahrts-Acte vorgesehenen Falle, steht, soweit sie nicht durch richterlichen Ausspruch geschieht, dem Bezirks-Präsidenten zu.

Von jeder Einziehung eines Schifferpatentes ist dem Rheinschiffahrts-Inspector zum Streichen in der Schifferliste Nachricht zu geben.

II. In Betreff der Dienstbücher der Schiffmannschaften.

§ 7.

Wer auf einem Rheinschiffe oder auf einem den Rhein befahrenden Schiffe eines Nebenflusses des Rheines als Lehrling, Schiffsjunge, Schiffsgeselle, Schiffsgelhilfe, Schiffsknecht, Heizer, Matrose, Bootsmann oder Steuermann in ein festes Dienstverhältniss tritt, muss mit einem Dienstbuch versehen sein.

Die Rheinschiffer-Patente besitzenden Steuerleute bedürfen eines solchen Dienstbuches nicht.

§ 8.

Die Dienstbücher werden nach anliegendem Formular II. *) durch den Bezirks-Präsidenten ausgefertigt.

Die Ausstellung des Dienstbuches ist bei dem Bürgermeisteramte der Heimathsbehörde nachzusuchen.

Ueber die ausgestellten Dienstbücher ist von dem Bezirks-Präsidenten eine Tabelle zu führen.

§ 9.

Es ist dem Inhaber des Dienstbuches untersagt, in demselben, auch ohne die Absicht zu täuschen, selbst oder durch Andere Eintragungen und Aenderungen irgend einer Art vorzunehmen. Auch die durch Fahrlässigkeit herbeigeführte Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit des Dienstbuches ist polizeilich strafbar.

§ 10.

Den Schiffern ist verboten, eine der im § 7 erwähnten Personen, welche nicht vorschriftsgemäss mit einem Dienstbuche versehen ist, in den Dienst zu nehmen.

§ 11.

Jeder Schiffseigenthümer oder Schiffsführer ist verbunden, in dem Dienstbuche des aus seinem Dienste tretenden Dienstmannes ein gewissenhaftes Zeugniss über dessen Betragen mit Angabe des Entlassungsgrundes zu vermerken.

*) S. Anmerkung am Schluss.

Bei den ständigen Schiffern der Rheinbauverwaltung wird dieses Zeugniß unter Genehmigung der betreffenden Wasserbau-Bezirksingenieure durch die Dammeister ausgestellt.

Ein solcher Vermerk kann auch durch jede Polizeibehörde eines Hafens am Rhein oder an einem Nebenflusse desselben gemacht werden.

§ 12.

Beschwerden wegen des von dem Schiffer ertheilten oder verweigerten Zeugnisses werden durch die Polizeibehörde erledigt, welche das Ergebniss auf dem Dienstbuche vermerkt.

§ 13.

Wer wegen Fälschung des Dienstbuches oder wegen eines damit verübten Betruges oder zur Täuschung der Behörden getriebenen Mißbrauchs gerichtlich oder polizeilich bestraft wurde, dem ist das Dienstbuch abzunehmen.

Die Polizeibehörde entscheidet nach den Umständen, ob einem Solchen das Dienstbuch gänzlich entzogen oder etwa nach Ablauf einer bestimmten Frist wieder ertheilt werden kann.

§ 14.

Auf die Bemannung von Seeschiffen, welche den Rhein befahren, finden die vorstehenden Bestimmungen keine Anwendung. Auch gelten diese einstweilen nicht für die Bemannung Niederländischer Rheinschiffe.

Anmerkung: Die Formulare zur Ausfertigung der Rheinschiffer-Patente und Dienstbücher sind im Wesentlichen mit den Formularen zur vorhergehenden badischen Verordnung gleichlautend.

Vdg. d. Bezirks-Präsidenten f. Unter-Elsass v. 20. Juli 1874

in gleichem Betreff.

A.-Bl f. U.-E. v. 1874, No. 27, S. 194.

Gleichlautend mit derjenigen des Bezirks-Präsidenten für Ober-Elsass.

Verfg. d. Ober-Präsidenten f. Elsass-Lothringen v. 12. Aug. 1879,

an die Bezirks-Präsidenten für Ober- und Unter-Elsass,
die Ertheilung von Rheinschiffer-Patenten betr.

Bei Ertheilung von Rheinschiffer-Patenten ist künftig die Bestimmung unter No. 4 Lit. a des Schlussprotokolls zur revidirten Rheinschiffahrts-Acte stets dahin anzuwenden, dass unter „Zubringen auf Schiffen“ nicht schon ein blosses Verweilen auf stillliegenden Schiffen, sondern ausschliesslich die wirkliche Fahrzeit zu gelten hat und zur Anwendung gebracht werden darf.

Unter Bezugnahme auf meine Verfügung vom 6. August 1874 W. 3344, betreffend die Ausführungsbestimmungen zur Rheinschiffahrts-Polizei- und Flossordnung, ersuche ich Sie ergebenst, eintretenden Falles hiernach gefälligst zu verfahren.

K. Bayr. Vdg. v. 27. Mai 1887,

die Rheinschiffer-Patente und die Dienstbücher der Schiffmannschaften
auf dem Rhein betr.

K. Bayr. Ges.- u. Vdg.-Bl. v. 1887, No. 24. S. 345.

I. Rheinschiffer-Patente.

§ 1.

Wer das in Art. 15 der revidirten Rheinschiffahrtsacte vom 17. Oct. 1868 vorgeschriebene Patent über die Befugniss zum selbständigen Betriebe der Rheinschiffahrt erwerben will, muss den Nachweis liefern, dass er eine Lehrzeit oder Beschäftigung im Schiffergewerbe von mindestens vier Jahren durchgemacht und davon wenigstens zwei Jahre auf Schiffen zugebracht hat, welche entweder den Rhein in seiner ganzen Länge oder doch diejenige Strecke befahren, für welche das Patent nachgesucht wird.

Hierbei kommt jedoch nur die wirkliche Fahrzeit, nicht auch das Verweilen auf einem stillliegenden Schiffe in Anrechnung.

Bewerber um ein Patent zur Führung von Dampfschiffen haben ausserdem ein glaubwürdiges Zeugnis darüber vorzulegen, dass sie von den erwähnten vier Jahren wenigstens ein Jahr die Dampfschiffahrt praktisch erlernt haben.

§ 2.

Die im § 1 geforderten Nachweise sind zu liefern durch Zeugnisse derjenigen patentirten Rheinschiffer, bei welchen der Bewerber gelernt oder im Dienste gestanden hat.

Sofern deren Zeugnis nicht mehr beigebracht werden kann, genügt ein solches von zwei andern patentirten Rheinschiffern, welchen zuverlässig bekannt ist, dass der Bewerber in der That die vorgeschriebene Zeit als Rheinschiffer gedient und die Rheinschiffahrt erlernt hat. In dem Zeugnisse muss auch bestätigt sein, ob der Bewerber bei der Befahrung des Rheines die Führung des Ruders mit besorgt hat.

Die Zeugnisse müssen von einem öffentlichen Beamten beglaubigt sein.

§ 3.

Das Gesuch um Ertheilung eines Schiffer-Patentes ist nebst den in § 2 angeordneten Zeugnissen, einem Signalement des Bewerbers und dem in § 8 der gegenwärtigen Verordnung erwähnten Dienstbuche bei der Distrikts-Polizeibehörde des Wohn- oder Aufenthaltsortes einzureichen.

In dem Gesuche ist die Strecke des Rheinstromes, für welche das Patent nachgesucht wird, zu bezeichnen.

Die Distrikts-Polizeibehörde hat das Gesuch zu instruiren und es bleibt ihr unbenommen, bei Prüfung desselben noch nähere Erkundigung bei dem k. Strassen- und Flussbauamte Speyer oder bei dem k. Hafencommissariate Ludwigshafen, sowie bei dem zuständigen Rheinschiffahrts-Inspector einzuziehen.

§ 4.

Nach beendigter Instruction ist das Gesuch der k. Regierung der Pfalz, Kammer des Innern, in Vorlage zu bringen, welche, falls sämt-

liche Voraussetzungen erfüllt sind, das Patent nach beiliegendem Muster ausfertigt und an die Distrikts-Polizeibehörde hinausgibt.

Das Patent ist vor der Aushändigung an den Bewerber von demselben mit Vor- und Familien-Namen zu unterzeichnen.

Ueber die ertheilten Patente ist bei der k. Regierung, Kammer des Innern, ein Verzeichniss zu führen.

Dem k. Strassen- und Flussbauamte Speyer, dem k. Hafencommissariate Ludwigshafen, sowie dem zuständigen Rheinschiffahrts-Inspector ist von jeder Ausfertigung Nachricht zu geben.

§ 5.

Bayerische Mainschiffer, welche den Rhein befahren wollen, bedürfen gleichfalls eines Patentes, welches nach Massgabe der Bestimmungen in den vorstehenden §§ 3 und 4 nachzusuchen und zu ertheilen ist.

Desfallsige Gesuche sind von der Distrikts-Polizeibehörde des Wohn- oder Aufenthaltsortes des Bewerbers zu instruiren und der vorgesetzten k. Regierung, Kammer des Innern, zur Bescheidung in Vorlage zu bringen.

§ 6.

Jeder Rheinschiffer (§§ 1 und 5) muss sein Patent stets mit sich führen und ist verpflichtet, dasselbe den controlirenden Polizeibeamten oder Bediensteten jederzeit auf Verlangen vorzuzeigen.

§ 7.

Die Einziehung der Schifferpatente erfolgt durch diejenige k. Regierung, Kammer des Innern, welche das Patent ausgestellt hat. Insofern ein Anlass hierzu nach Massgabe der Bestimmungen in den Artikeln 19—21 der revidirten Rheinschiffahrts-Acte vorliegt, hat die betreffende Distrikts-Polizeibehörde die Verhandlungen mit gutachtlichem Berichte der k. Regierung, Kammer des Innern, vorzulegen, welche für den Fall der Einziehung eines Patentes den Vollzug durch die Distrikts-Polizeibehörde veranlasst.

Von jeder Einziehung eines Patentes ist dem k. Strassen- und Flussbauamte Speyer und dem k. Hafencommissariate in Ludwigshafen, sowie dem zuständigen Rheinschiffahrts-Inspector Kenntniss zu geben.

II. Dienstbücher der Schiffsmannschaften.

§ 8.

Wer auf einem Rheinschiffe oder auf einem den Rhein befahrenden Schiffe eines Nebenflusses des Rheines als Lehrling, Schiffsjunge, Schiffsgeselle, Schiffsgelhilfe, Schiffsknecht, Heizer, Matrose oder Bootsmann in ein festes Dienstverhältniss tritt, muss mit einem Dienstbuche versehen sein.

§ 9.

Die Dienstbücher werden nach dem vom k. Staatsministerium des Innern vorgeschriebenen Muster durch die Ortspolizeibehörde des Wohn- oder Aufenthaltsortes ausfertigt.

§ 10.

Der Inhaber eines solchen Dienstbuche ist verpflichtet, dasselbe jederzeit bei sich zu führen.

Es ist ihm untersagt, in dem Dienstbuche, auch ohne die Absicht zu täuschen, selbst oder durch Andere Eintragungen oder Aenderungen irgend einer Art vorzunehmen. Auch die durch Fahrlässigkeit herbeigeführte Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit des Dienstbuche ist strafbar. Bei vorsätzlicher Fälschung erfolgt die Bestrafung auf Grund des Reichsstrafgesetzbuche.

§ 11.

Den Schiffern ist verboten, eine der in § 8 bezeichneten Personen, welche nicht mit dem vorgeschriebenen Dienstbuche versehen ist, in Dienst zu nehmen.

§ 12.

Jeder Schiffseigenthümer oder Schiffsführer ist verbunden, in dem Dienstbuche des aus seinem Dienste tretenden Dienstmannes ein pflichtmässiges Zeugniß über dessen Betragen mit Angabe des Entlassungsgrundes zu vermerken. Ein solcher Vermerk kann auch durch jede Polizeibehörde eines Hafens am Rheine oder an einem Nebenflusse desselben gemacht werden.

Beschwerden wegen des von dem Schiffer erteilten oder verweigerten Zeugnißes werden durch die Distrikts-Polizeibehörde des Wohnsitzes des Schiffseigenthümers oder Schiffsführers erledigt. Das Ergebniss ist in dem Dienstbuche vorzumerken.

§ 13.

Wer wegen Fälschung des Dienstbuche oder wegen eines damit verübten Betruges oder zur Täuschung der Behörden getriebenen Mißbrauches auf Grund des Reichsstrafgesetzbuche bestraft wurde, dem ist das Dienstbuch durch die betreffende Distrikts-Polizeibehörde abzunehmen und nach Umständen erst nach Ablauf einer bestimmten Frist oder niemals wieder zu erteilen.

§ 14.

Auf die Bemannung von Seeschiffen, welche den Rhein befahren, finden die vorstehenden Bestimmungen keine Anwendung. Auch gelten dieselben einstweilen nicht für die Bemannung niederländischer Rheinschiffe.

§ 15.

Zuwiderhandlungen gegen die in den §§ 6, 8, 10, 11 und 12 der gegenwärtigen Verordnung enthaltenen Bestimmungen werden nach Artikel 100 des Gesetzes vom 28. Mai 1852 über die Benützung des Wassers mit einer Geldstrafe bis zu 180 Mk. oder mit Haft bis zu einem Monat bestraft.

§ 16.

Gegenwärtige Verordnung tritt am 1. Juli 1887 in Kraft. Von diesem Zeitpunkte an sind alle entgegenstehenden Bestimmungen aufgehoben.

Rheinschiffer-Patent.

Nachdem der (Vorname und Familienname), Jahre alt, Sohn
des geboren
in

Distrikts-Polizeibehörde

wohnhaft in

Distrikts-Polizeibehörde

nachgewiesen hat, dass er die erforderliche Befähigung zum Betriebe
der Rheinschiffahrt besitzt, so wird demselben hierdurch die Befugniss
zur Führung

eines Segelschiffes

eines Dampfschiffes

(das nicht Zutreffende ist zu durchstreichen) auf dem Rheine in seiner
ganzen Ausdehnung von Basel bis in das offene Meer — für die Strecke
des Rheinstromes von N. N. bis N. N. (das nicht Zutreffende ist zu
durchstreichen)

ertheilt.

Gebühr 3 Mk. **Königl. Bayer. Regierung**.....
Kammer des Innern.

Signalement des Patentinhabers.

Unterschrift desselben.

(Die Vornamen und der Familienname.)

Vdg. d. Gr. Hess. Min. d. Gr. H. u. d. A. v. 18. Aug. 1869.

Gr. Hess. R.-Bl. v. 1869, No 43, S. 771.

I n s t r u c t i o n

zur Ausführung der revidirten Rheinschiffahrts-Acte vom 17. October 1868.

Zur Ausführung der revidirten Rheinschiffahrts-Acte (R.-Bl. 1869,
No. 22) vom 17. October 1868, welche mit dem 1. Juli 1869 in Wirk-
samkeit getreten ist, wird Nachstehendes bestimmt:

I. In Betreff der Ertheilung der Schifferpatente.

1. Wer das im Artikel 15 der revidirten Rheinschiffahrts-Acte vom 17. October 1868 vorgeschriebene Patent über die Befugniß zum selbständigen Betriebe des Gewerbes als Rheinschiffer erwerben will, muss nachweisen:

- a) dass er den allgemeinen gesetzlichen Bedingungen für den selbständigen Betrieb eines Gewerbes entspricht,
- b) dass er eine Lehrzeit oder Beschäftigung im Schiffergewerbe von mindestens vier Jahren durchgemacht und davon wenigstens zwei Jahre auf Schiffen zugebracht habe, welche den Rhein entweder in der ganzen Länge, oder doch in derjenigen Strecke befahren, für welche das Patent nachgesucht wird.

Bewerber um ein Patent zur Führung von Dampfschiffen haben ausserdem ein Zeugniß darüber vorzulegen, dass sie von den unter b erwähnten 4 Jahren wenigstens 1 Jahr die Dampfschiffahrt praktisch erlernt haben.

Die bisherigen Bestimmungen, wonach die Ertheilung des Schifferpatentes durch das Bestehen einer Prüfung bedingt war, und über die Abnahme der Prüfung, kommen in Wegfall.

2. Der im § 1 unter Lit. a erforderte Nachweis ist durch ein Zeugniß der Polizeibehörde des Orts, in welchem der Bewerber seinen Wohnsitz hat, zu führen; der Nachweis ad b durch ein Zeugniß derjenigen patentirten Rheinschiffer, bei welchen der Bewerber gelernt oder in Dienst gestanden hat. Sind diese nicht mehr am Leben oder zur Ausstellung eines Zeugnisses ausser Stande, so genügt ein Zeugniß von zwei anderen patentirten Rheinschiffen, welchen zuverlässig bekannt ist, dass der Bewerber durch die vorgeschriebene Zeit als Rheinschiffer gedient oder die Rheinschiffahrt erlernt hat. Das Zeugniß muss angeben, ob der Bewerber bei der Befahrung die Führung des Ruders mitbesorgt hat.

Die Vollziehung des Zeugnisses muss in Gegenwart eines öffentlichen Beamten geschehen und von demselben beglaubigt werden.

3. Die Ausfertigung der Schifferpatente erfolgt durch die Grossherzoglichen Provinzialdirectionen Starkenburg und Rhein Hessen, je nach dem Wohnsitz des Bewerbers in einer oder der anderen dieser Provinzen nach dem beigefügten Muster.

Ausser dem Stempel für das Patent sind für Ertheilung desselben Gebühren oder Kosten nicht zu entrichten.

4. Das Gesuch um Ertheilung eines Schifferpatentes ist nebst den im § 2 bezeichneten Zeugnissen und nebst einem Signalement der Person des Bewerbers dem Rheinschiffahrts-Inspector des 2. Aufsichtsbezirks zu Mainz zu überreichen, und ist damit das Schiffsdienstbuch (Artikel 4 des Schlussprotokolls der revidirten Rheinschiffahrts-Acte vom 17. October 1868 Lit. B) vorzulegen. In dem Gesuch ist die Strecke des Rheinstroms zu bezeichnen, für welche das Patent nachgesucht wird. Der Rheinschiffahrts-Inspector hat den Antrag nach eigenem Wissen oder eingezogenen Erkundigungen zu prüfen und der zuständigen Grossherzoglichen Provinzialdirection mit seiner gutachtlichen Aeusserung zu überreichen. Sind die gesetzlichen Bedingungen erfüllt, so wird das Patent von der Provinzialdirection ertheilt und dem Bewerber nach Befügung dessen eigener ausser dem Familiennamen auch die Vornamen

enthaltender Unterschrift ausgehändigt. Davon, dass dieses geschehen, wird dem Rheinschiffahrts-Inspector behufs Eintragung in das Schiffer-Verzeichniss Mittheilung gemacht.

5. Die in Artikel 18 der revidirten Rheinschiffahrts-Acte erwähnten Bescheinigungen für Schiffer der Nebenflüsse des Rheins und der Wasserstrassen zwischen dem Rhein und der Schelde sind ebenfalls nach Massgabe der Bestimmungen unter 3 und 4 nachzusuchen und zu ertheilen.

6. Die Einziehung der Schifferpatente sowie der in 5 erwähnten Bescheinigungen steht, so weit sie nicht durch richterlichen Ausspruch geschieht, den erwähnten Grossherzoglichen Provinzialdirectionen, insbesondere auch in dem durch Artikel 19 der revidirten Rheinschiffahrts-Acte vorgesehenen Falle zu.

7. Die vorstehenden Bestimmungen finden auch auf die Binnenschiffahrt, so weit es für dieselbe nach den bestehenden Vorschriften der Schifferpatente bedarf, Anwendung.

(Formular:)

Rheinschiffer-Patent.

Signalement des Patentinhabers.	Nachdem N. N. (Vorname und Familienname), Jahre alt, Sohn des N. N. (Vorname und Familienname des Vaters), zu N. N. im Kreise N. N. Provinz N. N. wohnhaft, nachgewiesen hat, dass er die erforderliche Qualification zum Betrieb der Rheinschiffahrt besitzt, so wird demselben hierdurch die Befugniss zur Führung eines
Grösse im Hessischen Decimalmass:	(Segelschiffes) (auf dem Rheine in Dampfschiffes) seiner ganzen Ausdehnung von Basel bis in das offene Meer)
Haare:	
Stirne:	
Augenbrauen:	
Augen:	
Nase:	
Mund:	
Bart:	
Kinn:	(für die Strecke des Rheinstroms von N. N. bis N. N.)
Gesicht:	ertheilt.
Gesichtsfarbe:	
Besondere Zeichen:	Gegeben den ten 18
Unterschrift des Patentinhabers:	Grossherzoglich Hessische Provinzialdirection (Starkenbourg). (Rheinhausen).

Vdg. d. Gr. Hess. Min. d. a. A. v. 23. März 1847,

die Einführung von Dienstbüchern für die Schiffsmannschaft auf dem Rhein betr

Gr. Hess. R.-Bl v. 1847, Nr. 13, S. 113.

Auf den Grund der bei der Central-Commission für die Rheinschiffahrt stattgefundenen Verhandlungen wird zur besseren Beaufsichtigung der Schiffsleute auf den, den Rhein befahrenden Schiffen Nachstehendes verordnet:

§ 1.

Wer bei Publication dieser Verordnung als Schiffsgeselle (Schiffsgehülfe, Schiffsknecht, Heizer, sobald nur deren Annahme auf eine bestimmte Zeit, oder für einen bestimmten Zweck erfolgt ist) oder als Schiffsjunge (Schiffslehrling) im Dienste eines den Rhein innerhalb des Grossherzogl. Hessischen Gebietes befahrenden Dampf- oder Segelschiffsführers (Patrons, Schiffmeisters, Capitäns, Conducteurs, Setzschiffers) steht, oder nach Publication dieser Verordnung und vor dem 1. Mai 1847 in einen solchen Dienst tritt, muss sich bis zum gedachten Tage mit einem Dienstbuche versehen.

Auf Steuerleute finden diese Vorschriften, insofern dieselben für einen directen und regelmässigen Dienst angenommen sind, ebenfalls Anwendung.

§ 2.

Niemand kann vom 1. Mai 1847 an, ohne mit einem vorschriftsmässigen Dienstbuche versehen zu sein, in einen Dienst der im § 1 bezeichneten Art treten, oder ein Schifferpatent erlangen.

§ 3.

Die Dienstbücher werden im Grossherzogthume nach dem, gegenwärtiger Verordnung beigedruckten Muster ausgefertigt und zwar für Inländer von dem betreffenden Grossherzogl. Kreisrath des Heimathsorts. Ausländer, welche auf einem Hessischen Fahrzeug Dienst nehmen und sich noch nicht im Besitz eines, dem Zwecke dieser Verordnung entsprechenden Dienstbuches befinden, haben auf den Grund vorausgegangener Legitimation die Ausfertigung eines solchen bei demjenigen Grossherzogl. Kreisrath zu erwirken, in dessen Kreis der Schiffer, bei welchem sie in Dienst treten wollen, seinen Wohnsitz hat. In dringenden Fällen kann jedoch auch die Ausfertigung bei der kreisrätlichen Behörde des nächsten Hessischen Rheinhafens nachgesucht und von dieser vollzogen werden.

Die Ausfertigung geschieht kostenfrei und für das Dienstbuch ist nur der auf dem Titelblatt für Papier, Druck und Einband bemerkte Preis zu vergüten.

§ 4.

Verliert ein Geselle etc. oder Junge sein Dienstbuch, so hat er solches bei der nächsten Polizeibehörde glaubhaft darzuthun und Bescheinigung derjenigen Behörde, bei welcher er das Buch zuletzt visiren liess, sowohl darüber, dass dieses geschehen, als auch darüber, dass nichts ihm Nachtheiliges in dem Dienstbuche enthalten war, zu erwirken und hiernach erstere Behörde zu ersuchen, ihm entweder, wenn dieselbe nämlich dazu nach Massgabe dieser Verordnung

berechtigt erscheint, ein neues Dienstbuch auszufertigen, oder ein solches von seiner Heimathsbehörde zu verschaffen. Kann er die angegebene Nachweisung nicht liefern, so hat er sich der Zurückschickung in seine Heimath mit Laufzettel zu gewärtigen.

Ist der Geselle etc. oder Junge durch Krankheit oder aus anderen Ursachen genöthigt, eine Zeit lang arbeitslos in einem Orte zuzubringen, so muss er sich dieses durch obrigkeitliche Zeugnisse in seinem Dienstbuche bescheinigen lassen.

§ 5.

Jeder Schiffsführer ist verbunden, über das Betragen des aus seinem Dienste tretenden Gesellen etc. oder Jungen ein pflichtmässiges Zeugnis, mit Angabe des Grundes der Entlassung, in das Dienstbuch desselben einzutragen.

Ein solcher Eintrag kann auch durch jede Polizeibehörde eines jeden Rheinhafens gemacht werden.

§ 6.

Beschwerden wegen des von dem Schiffer erteilten oder verweigerten Zeugnisses werden von der Polizeibehörde des Rheinhafens, in welchem der Schiffer und der das Zeugnis ansprechende Geselle etc. oder Junge sich gerade befinden, untersucht und entschieden, und das Ergebniss hiervon wird in dem Dienstbuche bemerkt.

§ 7.

Wer ohne verbrecherische Absicht, (sowie ausser dem Falle des Artikels 389 des Strafgesetzbuches)* in dem ihm erteilten Dienstbuche unrichtige Einträge fertigt oder Aenderungen irgend einer Art vornimmt, verfällt in eine polizeiliche Strafe von ein bis sieben Gulden, welche im Unvermögenfalle im Gefängnis zu verbüssen ist, wobei ein Gulden Geld einem Tag Gefängnis gleich stehen soll.

Eine gleiche Strafe trifft jeden Gesellen etc. und Jungen, der eine der vorstehenden Bestimmungen nicht befolgt oder übertritt, desgleichen jeden Schiffer, der einen mit einem vorschriftsmässigen Dienstbuche nicht versehenen Gesellen etc. oder Jungen in seinem Dienste behält, oder in seinen Dienst nimmt.

Wer dagegen in der Absicht, zu täuschen, oder zu anderen unerlaubten Zwecken, Aenderungen in dem ihm erteilten Dienstbuche vornimmt, wird ebenso, wie der Gehülfe hierzu, nach den bestehenden Strafgesetzen beurtheilt und hat das Gericht nach ausgesprochenem Straferkenntnis das zu confiscirende Dienstbuch an die Heimathsbehörde des Inhabers desselben abzuliefern.

Die letztere kann nach Ablauf einer angemessenen Frist dem betreffenden Individuum ein neues Dienstbuch erteilen.

§ 8.

Auf die Bemannung von Seeschiffen, welche den Rhein befahren, finden die gegenwärtigen Bestimmungen keine Anwendung. Auch gelten dieselben einstweilen nicht für die Bemannung Niederländischer Rheinschiffe.

*) Das fragliche Strafgesetzbuch ist inzwischen aufgehoben.

Formular
zu den Schiffsdienstbüchern.
(In Octav zu drucken.)

Seite 1.

Grossherzogthum Hessen.

Dienstbuch

für

den jenseits signalisirten

Schiffs.....

von

ausgefertigt zu den ten 18

Grossherzoglich Hessisches Kreisamt

(Dieses Buch enthält 56 paginirte Seiten.)

Seite 2.

Signalement.

Namen:
Geboren in im
Alter:
Grösse: . . . m. cm.
Haare:
Augenbrauen:
Stirn:
Augen:
Nase:
Mund:
Bart:
Kinn:
Angesicht:
Gesichtsfarbe:
Besondere Kennzeichen:

Eigenhändige Unterschrift des Inhabers

(Folgt ein Abdruck d. vorstehenden Vdg. über d. Einführung d. Schiffsdienstbücher,
und

und hierauf die nachstehende Tabelle.)

Tag des Dienst- Ein- tritts	Namen des Schiffers und des von ihm geführten Schiffes	Der Inhaber ist angenommen,		Tag des Dienst- Aus- tritts.	Visirt von der Polizei- Behörde zu	Ein- getragen unter der No. . . . des Registers	Bemer- kungen der Polizei- und Hafen- Behörde.	Dienstabschieds- Zeugniß und Grund des Austritts aus dem Dienst.
	Angabe, wann und von welcher Regierung er das Patent erhalten	auf welche Zeit.	in welcher Eigen- schaft.					

K. Preuss. Gesetz vom 17. März 1870, betreffend die Ausführung der revidirten Rheinschiffahrtsakte vom 17. October 1868.

G.-S. f. d. K. Preuss. St. No. 15, S. 187.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preussen u. s. w.
verordnen, mit Zustimmung beider Häuser des Landtages Unserer
Monarchie, zur Ausführung der revidirten Rheinschiffahrtsakte vom
17. October 1868 (Ges.-S. v. 1869, No. 46, S. 798 ff.), was folgt:

§ 1.

Ein den Vorschriften des Artikels 15 der revidirten Rheinschiffahrtsakte vom 17. October 1868 entsprechendes Schifferpatent ist zur selbständigen Führung eines Segel- oder Dampfschiffes von 300 Zentnern Tragfähigkeit und darüber auch für die innerhalb der Grenzen Unserer Staaten liegende Strecke des Rheinstromes und die Preussischen Strecken der Nebenströme des Rheins erforderlich.

Die Bestimmungen der Artikel 16, 17, 19 und 20 Absatz 2 der revidirten Rheinschiffahrtsakte und des dazu gehörigen Schlussprotokolls über die Rheinschifferpatente finden auch auf die Patente für die Binnenschiffahrt Anwendung.

Des Patentbesitzes für die Binnenschifffahrt bedürfen diejenigen nicht:

- a) welche für eigene Rechnung beladene Schiffe selbst führen,
- b) welche Leichterfahrzeuge führen, die einem Hauptschiff als Zubehör folgen und zu streckenweisen Ueberladungen an seichten Stellen gebraucht werden.

§ 2.

Die Ausfertigung der Schifferpatente, sowie der in den Artikeln 18 bis 21 der revidirten Rheinschiffahrtsakte erwähnten Bescheinigungen über die Ausübung der Rheinschifffahrt steht der Regierung des Bezirkes zu, in welchem der Bewerber seinen Wohnsitz hat.

§ 3.

Ueber die Zurücknahme, sowie über die gänzliche oder zeitweise Entziehung des Schifferpatentes und der im Artikel 18 der revidirten Rheinschiffahrtsakte erwähnten Bescheinigung in den durch die Artikel 19 und 20 daselbst vorgesehenen Fällen entscheidet die Regierung, von welcher das Patent oder die Bescheinigung ausgestellt ist.

§ 4.

Das Gesetz, betreffend den Betrieb der Dampfkessel, vom 7. Mai 1856, (Gesetz-Sammlung S. 295) findet fortan auch auf die Besitzer und auf die Wärter von Dampfkesseln in Dampfschiffen, welche den Rhein und die Mosel befahren, Anwendung.

§ 5.

Ueber die Einrichtung und Aufhebung von Lootsenstationen und Lootsenbezirken, über die Bildung von Lootsenprüfungscommissionen, über die Ausführung der Prüfungen und über die Ausübung des Lootsendienstes werden die erforderlichen Vorschriften durch Unseren Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten erlassen.

§ 6.

Innerhalb eines Lootsenbezirks darf Niemand das Gewerbe als Lootse betreiben, welcher nicht als solcher geprüft und mit einer Konzession für den Bezirk versehen ist.

§ 7.

Die Regierung, in deren Bezirk der Stationsort liegt, fertigt die Konzession aus und stellt den Tarif für die zu erhebenden Lootsengebühren fest. Der letztere ist durch das Amtsblatt bekannt zu machen.

§ 8.

Die Lootsenkonzession kann von der Regierung des Stationsortes zurückgenommen werden, wenn die Unrichtigkeit der Nachweise, auf deren Grund sie ertheilt worden ist, dargethan wird, oder wenn aus Handlungen oder Unterlassungen des Inhabers der Mangel derjenigen Eigenschaften, welche bei der Ertheilung vorausgesetzt worden sind, klar erhellt. Inwiefern durch die Handlungen oder Unterlassungen eine Strafe verwirkt ist, bleibt der richterlichen Entscheidung vorbehalten.

§ 9.

Für das Verfahren in den Fällen der §§ 3 und 8 gelten die Bestimmungen der Gewerbe-Ordnung für den Norddeutschen Bund vom 21. Juni 1869 (Bundesgesetzbl. S. 245) über Zurücknahme von Approbationen, Genehmigungen oder Bestellungen Gewerbetreibender.

§ 10.

Zur Untersuchung der Schiffe (Art. 22 und 23 der revidirten Rheinschiffahrtsakte) sind unter der Benennung „Schiffs-Untersuchungs-Kommissionen“ besondere Behörden bestimmt, welche aus dem Bürgermeister des Ortes als Vorsteher und aus vereideten Sachverständigen bestehen.

§ 11.

Ueber die Einrichtung der Schiffs-Untersuchungs-Kommissionen, über das bei Untersuchung der Schiffe zu beobachtende Verfahren und über die für die Untersuchung zu erhebenden Gebühren wird ein von Unserem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten zu erlassendes Regulativ Bestimmung treffen.

§ 12.

Die Kosten für die erste Untersuchung, sowie für die Wiederholung derselben nach einer wesentlichen Veränderung oder Reparatur des Schiffes, fallen dem Eigenthümer, wenn aber die Untersuchung auf Antrag des Befrachters wiederholt wird, dem letzteren zur Last.

§ 13.

Mit einer Geldbusse von zwei Thalern und zwanzig Silbergroschen bis zu achtzig Thalern, im Unvermögensfalle mit verhältnissmäßigem Gefängniss wird bestraft:

- 1) wer die selbständige Führung eines Schiffes übernimmt oder fortsetzt, ohne mit dem vorgeschriebenen Schifferpatente, beziehungsweise der erforderlichen Bescheinigung (Artikel 15 bis 21 der revidirten Rheinschiffahrtsakte, §§ 1 und 2 dieses Gesetzes) versehen zu sein,
- 2) wer ein Rheinschiff führt, in welchem der Name des Schiffes und die höchste zulässige Einsenkungstiefe desselben nicht bezeichnet sind oder an dessen Bord das im Artikel 22 der revidirten Rheinschiffahrtsakte bezeichnete Schiffsattest während der Fahrt sich nicht befindet, oder wer sich weigert, dieses Attest der zuständigen Hafen- oder Polizeibehörde auf Erfordern vorzuzeigen;
- 3) wer ein Dampfschiff in Fahrt setzt, in welchem das vorgeschriebene Zeugniss über die Untersuchung des Dampfkessels sich nicht befindet;
- 4) wer den selbständigen Betrieb des Gewerbes als Lootse ohne die vorschriftsmässige Konzession unternimmt oder fortsetzt, oder von den in der Konzession festgesetzten Bedingungen abweicht;
- 5) wer es unterlässt, nach einer wesentlichen Veränderung oder Reparatur des Schiffes die Untersuchung desselben, bevor es in Fahrt gestellt wird, wiederholen zu lassen;
- 6) wer sich weigert, die von der zuständigen Behörde geforderte Wiederholung der Untersuchung ausführen zu lassen.

Die Untersuchung und Entscheidung dieser Uebertretungen erfolgt, wenn dieselben bei der Schifffahrt auf dem Rheine vorkommen, durch die Rheinschiffahrtsgerichte, wenn dieselben bei der Schifffahrt auf den Nebenflüssen des Rheins vorkommen, durch diejenigen Gerichte, welche nach den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen zur Aburtheilung von Uebertretungen berufen sind.

§ 14.

Das vorstehende Gesetz tritt mit dem 1. April 1870 in Wirksamkeit. Alle entgegenstehenden Bestimmungen werden aufgehoben; insbesondere treten ausser Kraft:

- 1) die Verordnung vom 30. Juni 1834 wegen Anwendung der Rheinschiffahrtsordnung etc. auf die Binnenschifffahrt am Rhein (Gesetz-Samml. 1834. S. 145.);
- 2) das Regulativ wegen Ausübung der Rheinschifffahrt von diesseitigen Unterthanen und wegen des Lootsendienstes auf dem Rhein vom 5. August 1834. (Gesetz-Samml. 1834. S. 149.);
- 3) das Reglement über den Lootsendienst auf dem Rhein innerhalb der Grenzen des Preussischen Gebiets vom 24. Juni 1844. (Gesetz-Samml. 1844. S. 254.);
- 4) die Verordnung zur Beförderung der Sicherheit der Dampfschifffahrt auf dem Rhein und auf der Mosel vom 24. Mai 1844. (Gesetz-Samml. 1844. S. 267.);
- 5) die Kabinettsorder vom 15. September 1845, betreffend die von den Führern und ersten Maschinenwärttern der Dampfschiffe auf dem Rhein und auf der Mosel zu bestellenden Kauttionen (Gesetz-Samml. 1845. S. 725.);
- 6) die Verordnung vom 4. September 1854, betreffend die Abänderung der zu 4 bezeichneten Verordnung vom 24. Mai 1844. (Gesetz-Samml. 1855. S. 193.);
- 7) der Erlass vom 14. März 1853, betreffend die Bedingungen der Ausübung der Rheinschifffahrt (Gesetz-Samml. 1853. S. 156.).

§ 15.

Mit der Ausführung dieses Gesetzes wird Unser Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten beauftragt.

Urkundlich unter Unserer Höchststeigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insignel.

Gegeben Berlin, den 17. März 1870.

(L. S.)

Wilhelm.

Regulativ des K. Preuss. Ministers f. Handel, Gewerbe u. öffentliche Arbeiten vom 23. März 1870 zu dem K. Preuss. Gesetze vom 17. desselben Monats,

betr. die Ausführung der rev. Rheinschiffahrtsakte vom 17. October 1868.

Auf Grund der §§ 5, 11 und 15 des Gesetzes vom 17. März 1870, betreffend die Ausführung der revidirten Rheinschiffahrtsakte vom 17. October 1868, wird das nachstehende Regulativ erlassen:

I. In Betreff der Rheinschiffer-Patente.

§ 1.

Wer das im Artikel 15 der revidirten Rheinschiffahrtsakte vom 17. October 1868, resp. im § 1 des Gesetzes vom 17. März 1870 vorgeschriebene Patent über die Befugniss zum selbständigen Betriebe des Gewerbes als Rheinschiffer erwerben will, muss nachweisen:

dass er eine Lehrzeit oder Beschäftigung im Schiffergewerbe von mindestens vier Jahren durchgemacht und davon wenigstens zwei Jahre auf Schiffen zugebracht habe, welche den Rhein entweder in der ganzen Länge, oder doch in derjenigen Strecke befahren, für welche das Patent nachgesucht wird.*)

Bewerber um ein Patent zur Führung von Dampfschiffen haben ausserdem ein Zeugniss darüber vorzulegen, dass sie von den vorerwähnten vier Jahren wenigstens ein Jahr die Dampfschiffahrt praktisch erlernt haben.

§ 2.

Der im § 1 erforderte Nachweis ist durch ein Zeugniss derjenigen patentirten Rheinschiffer, bei welchen der Bewerber gelernt oder in Dienst gestanden hat, zu führen. Sind diese nicht mehr am Leben oder zur Ausstellung eines Zeugnisses ausser Stande, so genügt ein Zeugniss von zwei anderen patentirten Rheinschiffen, welchen zuverlässig bekannt ist, dass der Bewerber durch die vorgeschriebene Zeit als Rheinschiffer gedient oder die Rheinschiffahrt erlernt hat. Das Zeugniss muss angeben, ob der Bewerber bei der Befahrung die Führung des Ruders mitbesorgt hat.

Die Vollziehung des Zeugnisses muss in Gegenwart eines öffentlichen Beamten geschehen und von demselben beglaubigt werden.

§ 3.

Das Gesuch um Ertheilung eines Schiffer-Patentes ist mit einem Signalement der Person des Bewerbers und dem im § 2 dieses Regulativs bezeichneten Zeugnisse dem Königl. Rheinschiffahrts-Inspector zu überreichen und ist damit das Schiffdienzbuch (Artikel 4 des Schlussprotokolls zur revidirten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Octbr. 1868 Lit. B.) vorzulegen. Das Gesuch muss die Strecke des Rheinstroms angeben, für welche das Patent nachgesucht wird. Der Rheinschiffahrts-Inspector

*) 1. Bek. d. K. Preuss. Reg. zu Düsseldorf vom 13. März 1879 (A.-Bl. S. 127).

Der Herr Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten hat in Betreff der Bestimmung des § 1 des Regulativs vom 23. März 1870, zu dem Gesetze vom 17. März 1870, betreffend die Ausführung der revidirten Rheinschiffahrtsakte vom 17. October 1868, den Grundsatz ausgesprochen, dass bei der Nachsuchung von Schiffer-Patenten für den Rhein es nicht genügt, dass der Antragsteller den Nachweis erbringt, dass er von der vierjährigen Lehrzeit im Schiffergewerbe sich wenigstens zwei Jahre auf Schiffen, welche den Rhein in seiner ganzen Länge oder doch in derjenigen Strecke, für welche das Patent nachgesucht wird, aufgehalten, sondern er vielmehr in dem vorzulegenden Atteste den Nachweis zu erbringen hat, dass der wenigstens zweijährige Aufenthalt auf Rheinschiffen auch die wirkliche Fahrzeit auf letzteren und nicht etwa das blose Verweilen auf vielleicht still liegenden Schiffen in sich schliesst.

Hiernach darf in Zukunft bei Nachsuchung von Rheinschiffer-Patenten der Nachweis über eine mindestens zweijährige wirkliche Fahrzeit auf dem Rhein nicht fehlen.

2. Bek. d. K. Preuss. Reg. zu Trier vom 3. März 1879 (A.-Bl. S. . . .)

Einem durch den Herrn Ober-Präsidenten der Rheinprovinz uns unterm 7. Februar cr. mitgetheilten Rescripte des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vom 1. Februar cr., IV. 16166 gemäss soll die aus dem Schlussprotokolle zur revidirten Rheinschiffahrtsakte in das Regulativ vom 23. März 1870 (A.-Bl. de 1870, No. 22, S. 129 und 130) übergegangene Bestimmung, wonach zur Erlangung eines Rheinschiffahrts-Patentes von der vierjährigen Lehrzeit im Schiffergewerbe wenigstens zwei Jahre auf Schiffen zugebracht sein müssen, welche den Rhein entweder in seiner ganzen Länge, oder doch in derjenigen Strecke befahren, für welche das Patent nachgesucht wird, sinngemäss dahin ausgelegt und angewandt werden, dass als Zubringen nicht schon ein bloses Verweilen auf vielleicht still liegenden Schiffen, sondern ausschliesslich die wirkliche Fahrzeit gilt und zur Anrechnung kommt, worauf zur genauen Beachtung aufmerksam gemacht wird.

hat den Antrag nach eigenem Wissen oder eingezogenen Erkundigungen zu prüfen und der Königl. Regierung des Bezirks, in welchem der Patentbewerber seinen Wohnsitz hat, mit seiner gutachtlichen Aeusserung zu überreichen. Sind die gesetzlichen Bedingungen erfüllt, so wird das Patent von der Regierung nach dem am Schlusse des Regulativs angegebenen Formulare ertheilt und dem Bewerber nach Beifügung dessen eigener ausser dem Familiennamen auch die Vornamen enthaltender Unterschrift ausgehändigt. Davon, dass dies geschehen, wird dem Rheinschiffahrts-Inspector behufs Eintragung in das Schiffer-Verzeichniss Mittheilung gemacht.

An die Königl. Regierung des Wohnortes sind auch Anträge auf Aenderung oder Erneuerung des Signalements (Artikel 17 der revidirten Rheinschiffahrtsakte) zu richten.

Verlegt ein patentirter Rheinschiffer seinen Wohnsitz aus einem andern Uferstaate nach dem Inlande, so hat er sich bei der Königl. Regierung, in deren Bezirk der neue Wohnort liegt, zu melden, welche den letzteren nach Artikel 15 der revidirten Rheinschiffahrtsakte auf dem Schifferpatente vermerken und dem Rheinschiffahrts-Inspector davon Kenntniss geben wird.

Behufs Berichtigung des Schiffer-Verzeichnisses ist dem Rheinschiffahrts-Inspector auch von der Einziehung und dem Erlöschen von Rheinschiffer-Patenten (§ 3 des Gesetzes vom 17. März c.) Kenntniss zu geben.

§ 4.

Ausser dem Stempel für das Patent sind für Ertheilung desselben Gebühren oder Kosten nicht zu entrichten.

§ 5.

Die im Artikel 18 der revidirten Rheinschiffahrtsakte, resp. im § 2 des Gesetzes vom 17. März 1870 erwähnten Bescheinigungen für Schiffer der Nebenflüsse des Rheins und der Wasserstrassen zwischen dem Rheine und der Schelde sind ebenfalls nach Massgabe der vorstehenden Bestimmungen nachzusuchen und zu ertheilen.

§ 6.

Im Falle der Zurücknahme resp. der Entziehung eines Schiffer-Patentes, sowie nach dem Ableben des Patentinhabers hat die Polizeibehörde an dem Wohnorte des letzteren das Patent einzuziehen und daselbe der Königl. Regierung, welche es ausgestellt hat, zu überreichen.

Ist die Einziehung nicht ausführbar, so ist das Erlöschen des Patentes durch das Amtsblatt der Regierung bekannt zu machen.

§ 7.

An Stelle eines verloren gegangenen Patentes kann ein neues Patent ausgefertigt werden, jedoch ist die Ungültigkeit des verlorenen auszusprechen und die bezügliche Erklärung auf Kosten des Antragstellers durch das Amtsblatt bekannt zu machen.

§ 8.

Die Bestimmungen der §§ 6 und 7 finden auch auf die im Artikel 18 der Rheinschiffahrtsakte erwähnten Bescheinigungen Anwendung.

§ 9.

Die auf Grund der bisher geltenden Bestimmungen ertheilten Rheinschiffer-Patente bleiben, sofern sie nicht zurückgenommen oder sonst

erloschen sind, auch ferner in Kraft. Im Fall des § 6 geschieht die Zurückreichung eines solchen Patentes an die Königl. Regierung des Bezirkes, in welchem der Wohnort des Patentinhabers liegt.

etc. etc. etc.

IV. Dienstbücher der Schiffsmannschaft.

§ 36.

In Betreff der Dienstbücher der Schiffsmannschaft bewendet es bei den nach § 4 B. des Schlussprotokolls zur revidirten Rheinschiffahrtsakte aufrecht erhaltenen Vereinbarungen, sowie den zur Ausführung derselben erlassenen Vorschriften.

§ 37.

Das vorstehende Regulativ tritt an Stelle der Instruction zur Ausführung der revidirten Rheinschiffahrtsakte vom 29. Juni 1869, sowie aller entgegenstehenden Vorschriften über die Gegenstände, über welche es Bestimmung trifft.

(Formular A.)

Rheinschiffer-Patent.

Nachdem der N. N. (Vor- und Familienname), Jahre alt, Sohn des N. N. (Vor- und Familienname des Vaters), zu N. N. im Regierungsbezirke N. N. wohnhaft, nachgewiesen hat, dass er die erforderliche Qualifikation zum Betriebe der Rheinschiffahrt besitzt, so wird demselben hierdurch die Befugniss zur Führung eines Segelschiffes (Dampfschiffes) auf dem Rheine in seiner ganzen Ausdehnung von Basel bis in das offene Meer (für die Strecke des Rheinstromes von N. N. bis N. N.) ertheilt.

Gegeben

(L. S.) **K. Preussische Regierung.**

Signalement des Patentinhabers.

Bek. d. K. Preuss. Ober-Präsidenten d. Rheinprovinz v. 1. Juli 1870, die Ertheilung von Rheinschiffer-Patenten für die preussischen Strecken der Nebenströme des Rheins betr.

A.-Bl. d. R. zu Trier	No. 28 pro 1870.
" " " " Coblenz	" 30 " "
" " " " Cöln	" 28 " "
" " " " Düsseldorf	" 32 " "

Der Herr Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten hat zur Ausführung des Gesetzes vom 17. März d. J., betreffend die Ausführung der revidirten Rheinschiffahrtsakte vom 17. October 1868, die nachfolgenden Bestimmungen über die Schiffahrt auf den Preussischen Strecken der Nebenströme des Rheins erlassen, welche hierdurch zur allgemeinen Kenntniss gebracht werden:

„Die in dem Regulativ vom 23. März 1870 zu dem Gesetze vom 17. März 1870, betreffend die Ausführung der revidirten Rheinschiffahrtsakte bezüglich der Schifferpatente getroffenen Bestimmungen finden auf die Patente für die Schiffahrt auf den Preussischen Strecken der Nebenströme des Rheins mit der Massgabe Anwendung, dass, was daselbst von dem Rheinstrom, den Rheinschiffen und der Rheinschiffahrt

gesagt ist, analog bezüglich der vorgedachten Nebenströme gilt und dass in dem zu ertheilenden Patente statt des Rheines resp. der Strecken desselben die Strecken des oder der Nebenströme, auf welchen die Schifffahrt betrieben werden darf, bezeichnet werden.“

Bek. d. K. Preuss. Ober-Präsidenten d. Rheinprovinz v. 18. Febr. 1873,
den Verkauf von Dienstbüchern für die Schiffsleute betr.

A.-Bl. d. R. zu	Coblenz	v. 1873, St. 10, S. 57.
" " " "	Cöln	" 1873, " 11, " 55.
" " " "	Düsseldorf	" 1873, " 12, " 107.
" " " "	Trier	" 1873, " 11, " 50.

Es wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass vom 1. Mai d. J. ab der Verkauf von Dienstbüchern für die Schiffsleute nicht mehr von den Steuerbehörden, sondern von den Polizeibehörden zu Trier, Coblenz, Cöln, Düsseldorf, Mülheim a. d. Ruhr, Duisburg, Ruhrort und Wesel zum Preise von einem Silbergroschen für ein Exemplar stattfinden wird.

Vdg. d. Herzogl. Nassauischen Staatsministeriums v. 14. Mai 1846,
die Einführung von Dienstbüchern für die Schiffsleute auf dem Rhein betr.

Vdg.-Bl. d. H. N. v. 1846, No. 8.

Auf den Grund der über die Einführung von Dienstbüchern für die Schiffsleute auf dem Rhein bei der Central-Rheinschifffahrts-Commission stattgefundenen Verhandlungen werden nachstehende Bestimmungen hierdurch zur Danachachtung bekannt gemacht.

§ 1.

Wer bei Publication dieser Verordnung als Schiffsgeselle, (Schiffsgehülfe, Schiffsknecht u. s. w.) oder als Schiffsjunge (Schiffslehrling) im Dienst eines den Rhein, sei es mittelst eines Segel- oder Dampfschiffs befahrenden Schiffers (Patrons, Schiffsmeysters, Capitains, Conducteurs, Führers, Setzschiffers u. s. w.) steht, oder innerhalb vier Wochen vom Tage der Publication dieser Verordnung in einen solchen Dienst tritt, hat sich längstens bis zum Ablaufe der ebenangeführten Frist mit einem nach Vorschrift des § 3 ausgefertigten Schiffsdienstbuche zu versehen.

§ 2.

Niemand kann nach Ablauf der im § 1 angegebenen Frist ohne mit einem vorschriftsmässigen Schiffsdienstbuche versehen zu sein, in einen Dienst der eben bezeichneten Art treten, oder ein Patent als Rheinschiffer erlangen.

§ 3.

Die Schiffsdienstbücher werden nach dem beigefügten Formular ausgestellt, und sind die Herzogl. Aemter zu deren Ertheilung an ihre Amtsuntergebenen, nach Massgabe der über Ausfertigung der Wanderbücher bestehenden Vorschriften (Verordnung vom 2. Februar 1816), ermächtigt.

§ 4.

Jeder Schiffer ist verbunden, über das Betragen des aus seinem Dienste tretenden Gesellen oder Jungen ein pflichtmässiges Zeugniss,

mit Angabe des Grundes der Entlassung, in das Schiffsdienstbuch desselben einzutragen.

Ein solcher Eintrag kann auch durch jede Polizeibehörde eines Rheinhafens gemacht werden.

§ 5.

Beschwerden wegen des von dem Schiffer ertheilten oder verweigerten Zeugnisses werden allenthalben durch die zuständigen Polizeibehörden erledigt, welche das Ergebniss in dem Dienstbuche bemerken.

§ 6.

Verliert der Geselle oder Junge sein Schiffsdienstbuch, so hat er dieses bei der nächsten Polizeistelle glaubhaft darzuthun, derselben ausserdem eine Bescheinigung derjenigen Behörde, bei welcher er das Buch zuletzt visiren liess, sowohl darüber, dass dieses geschehen, als auch, dass damals nichts ihm Nachtheiliges in dem Dienstbuche enthalten war, vorzulegen und darum nachzusuchen, dass ihm ein neues Dienstbuch ausgefertigt, resp. von seiner nach § 3 zu dessen Ausstellung competenten Heimathsbehörde verschafft werde. Kann er die angegebene Nachweisung nicht liefern, so hat er die Zurückweisung in seine Heimath mittelst Laufzettels zu gewärtigen. Ist der Geselle oder Junge genöthigt, wegen Krankheit oder anderer Ursachen eine Zeit lang arbeitslos in einem Orte zuzubringen, so muss er sich dieses durch obrigkeitliche Zeugnisse in seinem Dienstbuche bescheinigen lassen.

§ 7.

Wer durch Fahrlässigkeit eine Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit in dem ihm ertheilten Dienstbuche herbeiführt, oder in demselben, jedoch ohne die Absicht zu täuschen, selbst oder durch Andere Eintragungen oder Aenderungen irgend einer Art vornimmt, oder deren Vornahme zulässt, verfällt in eine durch das betreffende Herzogl. Amt zu erkennende Geldbusse von 1 Gulden bis 15 Gulden, oder im Falle der Zahlungsunfähigkeit in eine entsprechende Arreststrafe.

Gleiche Strafe trifft jeden Gesellen oder Jungen, welcher die Vorschrift in § 1 und 2 dieser Verordnung nicht befolgt, sowie jeden Schiffer, der nach Ablauf der in § 1 bezeichneten Frist einen, mit einem vorschriftsmässigen Schiffsdienstbuche nicht versehenen Gesellen oder Jungen in seinem Dienst behält, oder in seinen Dienst nimmt.

Wer in der Absicht zu täuschen selbst in dem ihm ertheilten Dienstbuche Aenderungen oder Eintragungen vornimmt oder durch Andere vornehmen lässt, oder in gleicher Absicht dasselbe unvollständig macht, oder wer zu dergleichen Handlungen Beihülfe leistet, verfällt in die für diese Vergehen nach dem gewöhnlichen Verfahren zu erkennenden Strafen, und es kann nach Umständen gegen einen solchen zugleich auf Entziehung des Dienstbuches für eine bestimmte Zeit oder für immer, auf Antrag des betreffenden Herzogl. Amtes durch die Herzogl. Landesregierung erkannt werden.

§ 8.

Auf die Bemannung von Seeschiffen, welche den Rhein befahren, finden die gegenwärtigen Bestimmungen keine Anwendung, ebenso wenig vor der Hand auf die Bemannung Niederländischer Schiffe.

Die Herzogl. Landesregierung ist mit dem Vollzug dieser Verordnung beauftragt.

Formular
zu den Schiffsdienstbüchern.

(In Octav zu drucken.)

(Stempelzeichen.)

Schiffs-Dienstbuch

für

Stand:

Alter:

verheirathet

ist militärpflichtig

Grösse: Schuh, Zoll, Herzogl. Nassauisches Mass, der 10zollige
Schuh = 3 Decimeter.

Farbe und Schnitt der Haare:

Form der Stirn:

Farbe der Augenbrauen:

Farbe der Augen:

Bildung der Nase:

Mund:

Bart:

Kinn:

Gesichtsfarbe:

Gesichtsform:

Besondere Zeichen:

Unterschrift des Inhabers: _____

Alle Civil- und Militärbehörden werden ersucht, dem Inhaber obrigkeitlichen Schutz angedeihen zu lassen. Derselbe ist bei Aushändigung dieses Schiffsdienstbuches angewiesen worden, solches bei der betreffenden Polizeibehörde visiren zu lassen.

Versäumt er dieses, oder sind von den sieben zu Einträgen bestimmten Blättern eins oder mehrere herausgeschnitten, so werden alle obrigkeitlichen Behörden ersucht, den Vorzeiger, weil er sich dadurch verdächtig gemacht, durch einen Schub-Pass anher zurückzusenden, ihm aber sonst, wenn das Schiffsdienstbuch vollgeschrieben ist, ein anderes, auf dieses sich beziehendes zu ertheilen.

(Militärpflichtige müssen die unterzeichnete Behörde in fortwährender Kenntniss von ihrem Aufenthalt erhalten.)

Der Inhaber hat sich bei der hiesigen Amtsstelle, welche zur Ausfertigung der Schiffsdienstbücher ermächtigt ist, persönlich gestellt, und es ist ihm dieses Schiffsdienstbuch mit besonderer Verweisung auf die nachfolgenden gesetzlichen Bestimmungen ertheilt worden.

Geschehen zu den ten 18....

Herzoglich Nassauisches Amt.

(Folgt ein Abdruck d. vorstehenden Vdg. über d. Einführung d. Schiffsdienstbücher, und

und hierauf die nachstehende Tabelle:)

Tag des Dienst- Ein- tritts.	Namen des Schiffers und des von ihm geführten Schiffes. Angabe, unter welchem Datum und von welcher Behörde er sein Patent erhalten.	Der Inhaber ist angenommen,		Tag des Dienst- Aus- tritts.	Visirt von der Polizei- Behörde zu	Ein- getragen unter der No. . . . des Pass- Registers.	Bemer- kungen der, Polizei- und Hafen- Behörde.	Dienstabschieds- Zeugniss und Grund des Austritts aus dem Dienst
		auf welche Zeit.	in welcher Eigen- schaft.					

Vdg. d. K. Preuss. Minister d. Finanzen u. d. Innern v. 18. Dec. 1845,
die Einführung von Dienstbüchern für die Schiffsleute auf den, den Rhein und
dessen Nebenflüsse innerhalb der Grenzen des Preussischen Gebiets befahrenden
Schiffen betr.

A.-Bl. d. R. zu Coblenz v. 1846, No. 4, S. 27.
" " " " Cöln " " St. 4, " 17.
" " " " Düsseldorf " " " 8, " 65.
" " " " Trier " " " 6, " 41.

Auf den Grund eines Beschlusses der Central-Commission für die
Rheinschiffahrt zu Mainz wird, zur besseren Beaufsichtigung der Schiffs-
leute auf den, den Rhein und dessen Nebenflüsse innerhalb der Grenzen
des Preussischen Gebiets befahrenden Schiffen, Nachstehendes angeordnet:

§ 1.

Wer bei Publication dieser Verordnung als Schiffsgeselle (Schiffs-
gehülfe, Schiffsknecht) oder Schiffsjunge (Schiffslehrling) im Dienste eines
den Rhein oder dessen Nebenflüsse innerhalb des Preussischen Gebiets
befahrenden Dampf- oder Segelschiffs-Führers (Patrons, Schiffsmeisters,
Capitän, Conducteurs, Setzschiffers) steht, oder nach Publication dieser
Verordnung und vor dem 1. Mai 1846 in einen solchen Dienst tritt,
muss sich bis zum gedachten Tage mit einem Dienstbuche versehen.

§ 2.

Niemand darf vom 1. Mai 1846 ab, ohne mit einem vorschriftsmässigen Dienstbuche versehen zu sein, in einen Dienst der im § 1 bezeichneten Art treten oder — sofern er hiernach und nach dem § 1 verpflichtet war, sich mit einem Dienstbuche zu versehen — ein Schifferpatent erlangen.

§ 3.

Die Dienstbücher werden nach dem anliegenden Muster gedruckt. Sie gewähren Raum zur Eintragung von sechs Dienstattesten und sind bei den Stempelyertheilern für den Preis von 10 Sgr. käuflich zu haben.

Wer nach den Bestimmungen dieser Verordnung sich mit einem Dienstbuche versehen muss, hat solches der Polizeibehörde seines Wohnorts behufs der Ausfertigung und Eintragung des Signalements vorzulegen. Die Eintragung erfolgt kostenfrei.

§ 4.

Jeder Schiffsführer ist verbunden, in dem Dienstbuche des aus seinem Dienste tretenden Gesellen oder Jungen, unter Benutzung des zuerst abgedruckten, oder des, auf das zuletzt ausgefüllte Formular unmittelbar folgenden, noch ungebrauchten Attest-Formulars, ein pflichtmässiges Zeugniß über dessen Betragen mit Angabe des Entlassungsgrundes zu vermerken.

Ein solcher Vermerk kann auch durch jede Polizeibehörde eines Hafens am Rhein oder an einem Nebenflusse desselben gemacht werden.

§ 5.

Beschwerden wegen des von dem Schiffsführer ertheilten oder verweigerten Zeugnisses werden durch die Polizeibehörden erledigt, welche das Ergebniss auf dem Dienstbuche vermerken.

§ 6.

Wer durch Fahrlässigkeit eine Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit in dem ihm ertheilten Dienstbuche herbeiführt, oder in demselben, ohne die Absicht zu täuschen, selbst oder durch Andere Eintragungen irgend einer Art vornimmt, erleidet eine Geldstrafe von 1 bis 5 Rthlr. oder, im Unvermögensfalle, verhältnissmässige Gefängnisstrafe.

Eine gleiche Strafe trifft jeden Gesellen und Jungen, der eine der vorstehend gegebenen Bestimmungen nicht pünktlich befolgt oder eine solche verletzt; desgleichen jeden Schiffsführer, welcher nach Ablauf der im § 1 bestimmten Frist einen, mit einem vorschriftsmässigen Dienstbuche nicht versehenen Gesellen oder Jungen in seinem Dienste behält, oder in seinen Dienst nimmt.

Wer in der Absicht, zu täuschen, selbst oder durch Andere Aenderungen in dem ihm ertheilten Dienstbuche vornimmt, oder in gleicher Absicht dasselbe unvollständig macht, oder bei dergleichen Handlungen hilfreiche Hand leistet, wird deshalb nach den allgemeinen Strafgesetzen beurtheilt.

Demjenigen, welcher eines solchen Verbrechens wegen bestraft wird, ist das Dienstbuch abzunehmen. Ein solches darf ihm nach Umständen erst nach Ablauf einer bestimmten Frist oder niemals wieder ertheilt werden.

§ 7.

Auf die Besatzung von Seeschiffen, welche den Rhein befahren, finden die gegenwärtigen Bestimmungen keine Anwendung. Auch gelten diese einstweilen nicht für die Besatzung Niederländischer Rheinschiffe.

Seite 4 und 5.

Tag des Dienst- Ein- tritts.	Name des Schiffers und des von ihm geführten Schiffes. Angabe, unter welchem Datum und von welcher Regierung er das Patent erhalten.	Der I n h a b e r ist angenommen,		Tag des Dienst- Aus- tritts.	Visirt von der Polizei- Behörde zu	Ein- getragen unter der No. . . . des Registers.	Bemer- kungen der Polizei- und Hafen- Behörde.	Dienstabschieds- Zeugnis und Grund des Austritts aus dem Dienste.
		auf welche Zeit?	in welcher Eigen- schaft?					
								1.
								2.
								3.

Seite 6 und 7.

Tag des Dienst- Ein- tritts.	Name des Schiffers und des von ihm geführten Schiffes. Angabe, unter welchem Datum und von welcher Regierung er das Patent erhalten.	Der I n h a b e r ist angenommen,		Tag des Dienst- Aus- tritts.	Visirt von der Polizei- Behörde zu	Ein- getragen unter der No. . . . des Registers.	Bemer- kungen der Polizei- und Hafen- Behörde.	Dienstabschieds- Zeugnis und Grund des Austritts aus dem Dienste.
		auf welche Zeit?	in welcher Eigen- schaft?					
								4.
								5.
								6.

Kon. Besl. v. 29. Junij 1869,

houdende bepalingen omtrent de Rijnschippers en scheepspatenten en omtrent het iken van Rijnschepen.

St. v. h. K. d. N. v. 1861, n^o. 110.

Wij WILLEM III. enz. enz.

Op de gemeenschappelijke voordragt van Onze Ministers van Binnenlandsche Zaken, van den 31sten Mei 1869, lit N, en van Financiën, van den 29sten Mei 1869, n^o. 48, I. U. R. en Acc.;

Den Raad van State gehoord (advies van den 8sten Junij 1869, n^o. 8)

Gezien de artikelen 15 tot en met 24 en 48 der herziene akte omtrent de Rijnvaart, den 17den October 1868 te Mannheim gesloten tusschen de wederzijdsche gevolmagtigden der Regeringen van Nederland, Baden, Beijeren, Frankrijk, Hessen en Pruisen en, voor zoo veel noodig, goedgekeurd bij de wet van den 4den April 1869 (Staatsblad n^o 37); zoomede op nummer 4, lit. A, nummer 5 en nummer 6 van het bij die akte behoorende slotprotokol;

Hebben goedgevonden en verstaan te bepalen:

Artikel 1.

Zij, die een Rijnschipperspatent wenschen te bekomen, wenden zich daartoe bij schriftelijk verzoek aan Onzen Minister van Financiën.*)

Artikel 2.

Bij het verzoek volgens art. 1 wordt overgelegd:

- a) eene verklaring van den burgemeester der betrokken gemeente, ten bewijze dat de aanvrager hier te lande zijne werkelijke woonplaats heeft of wel eene woonplaats gekozen heeft;
- b) eene opgaaf van denzelfden burgemeester omtrent het signalement van den aanvrager;
- c) eene verklaring van een der na te noemen commissiën, ten bewijze dat de aanvrager een leer- of diensttijd in het schippersbedrijf heeft van minstens vier jaar, waarvan minstens twee jaar zijn doorgebracht aan boord van vaartuigen die den Rijn bevaren hetzij in zijne geheele lengte, hetzij over het gedeelte waarvoor het patent gevraagd wordt.

Zoo een patent tot het voeren van stoomschepen wordt verlangd, moet uit de verklaring, bedoeld onder lit. c, tevens blijken dat de aanvrager minstens gedurende één der bedoelde vier jaren de stoomvaart praktisch heeft beoefend.

Artikel 3.

Het bepaalde bij art. 1 is mede van toepassing bij het vragen eener verklaring overeenkomstig art. 18 der herziene Rijnvaart-akte door schippers, die de nevenrivieren van den Rijn of de binnenwateren tusschen de Schelde en den Rijn bevaren.

Bij het verzoek tot het bekomen van dergelijke verklaring worden overgelegd:

- a) het aan te vullen buitenlandsch patent;
- b) eene opgaaf van den burgemeester der gemeente van binnenkomst of van een der gemeenten, genoemd in art. 8 van dit besluit, omtrent het signalement van den aanvrager;
- c) eene verklaring overeenkomstig art. 2, lit. c.

*) Volgens Kon. Besl. v. 6. November 1877 (Staatsblad n^o. 174) thans de Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid.

Artikel 4.

Tot het aanteekenen, volgens art. 15, laatste zinsnede, der herziene Rijnvaart-akte, van de nieuwe woonplaats van Rijnschippers op patenten, door andere Oeverstaten afgegeven, wordt het patent gezonden aan Onzen Minister van Financiën,*) onder overlegging van eene verklaring volgens art. 2, lit. a, af te geven door den burgemeester der nieuwe woonplaats, die daarbij tevens eene opgave omtrent het signalement van den schipper voegt.

Artikel 5.

Veranderingen in het signalement van den schipper worden volgens art. 17 der genoemde akte door den burgemeester der werkelijke of gekozen woonplaats, of van een der gemeenten, genoemd in art. 8 van dit besluit, op het patent aangeteekend.

Artikel 6.

Het Rijnschippers-patent moet op de eerste aanvraag aan de politie- of havenbeambten vertoond worden.

Artikel 7.

Scheepspatenten voor den Rijn worden insgelijks schriftelijk gevraagd aan Onzen Minister van Financiën.*) Bij het verzoek om dergelijk patent moet de eigenaar of schipper eene verklaring van eene der hierna te noemen commissiën overleggen, ten bewijze dat het schip de hechtheid en het tuig bezit, noodig voor de vaart op den geheelen Rijn of op dat gedeelte waarvoor het patent wordt gevraagd. Bij die verklaring worden tevens de grootste geoorloofde diepgang en het ladingsvermogen opgegeven.

Artikel 8.

In elk der gemeenten Amsterdam, Rotterdam en Dordrecht bestaat eene commissie van minstens drie deskundigen voor de Rijnvaart, wier leden door het gemeentebestuur benoemd worden.

Aan deze commissiën is opgedragen:

- a) het onderzoek der bewijzen, door belanghebbenden aan te bieden ter verkrijging der bij art. 2, lit. c, bedoelde verklaringen;
- b) het onderzoek naar de hechtheid der Rijnschepen en het voldoende hunner uitrusting, zoo mede het bepalen en aanwijzen van hun grootsten geoorloofden diepgang;
- c) het verlenen van medewerking bij het bepalen van het ladingsvermogen en bij het ijken van Rijnschepen;
- d) het stellen der noodige aanteekeningen op het scheepspatent na een nieuw onderzoek volgens artikel 22, 4de en 5de zinsneden, der herziene Rijnvaart-akte.

Artikel 9.

De verplichting tot het doen ijken der Rijnschepen is opgeheven.

De eigenaar of schipper, die zijn vaartuig volgens de tot dusver gebruikelijke wijs voor verschillende diepgangen wil doen ijken, kan zich daartoe wenden tot de ambtenaren, voor die verrigting door Onzen Minister van Financiën*) aan te wijzen.

*) Sehe ad Art. 1.

Artikel 10.

Het ijken van Rijnschepen, zoo-mede het onderzoek naar de hecht-
heid en de voldoende uitrusting dier schepen, op verzoek van den be-
vrachter (artikel 22, 5de zinsnede, der herziene Rijnvaart-akte) geschieden
op kosten des aanvragers.

De vergoeding, voor een en ander verschuldigd, wordt door Onzen
Minister van Financiën *) bepaald.

Artikel 11.

De formulieren, noodig tot uitvoering van bovenstaande bepalingen,
worden door Onzen Minister van Financiën *) vastgesteld.

Artikel 12.

Wegens het bevaren van den Rijn zonder de documenten, vereischt
volgens de herziene Rijnvaart-akte, of met documenten die niet aan
de voorschriften dier akte beantwoorden, het niet vertoonen dier docu-
menten, wanneer dit door een bevoegd ambtenaar wordt gevraagd, of
het geven van een grooteren diepgang aan een Rijnschip dan volgens
art. 22 der genoemde akte geoorloofd is, wordt bekeuring ingesteld tot
toepassing der straf, bepaald bij art. 32 dier akte.

Artikel 13.

Dit besluit treedt in werking met 1^o. Julij 1869.

Artikel 22.

Bevor ein Schiff seine erste Fahrt auf dem Rheine antritt, hat
der Eigenthümer oder Führer eine Bescheinigung über die Tauglich-
keit und genügende Ausrüstung desselben für denjenigen Theil der
Rheinschiffahrt, für welchen es bestimmt ist, zu erwirken.

Diese Bescheinigung (Schiffs-Attest) wird von der zuständigen
Behörde eines der Uferstaaten auf Grund einer durch Sachverständige
vorgenommenen Untersuchung ausgestellt.

Sowohl an dem Schiffe als auf dem Schiffs-Atteste sind der
Name und die höchste zulässige Einsenkungstiefe des Schiffes zu
bezeichnen.

Die Untersuchung ist nach jeder wesentlichen Veränderung
oder Reparatur des Schiffes und ausserdem auf Verlangen des Be-
frachters zu wiederholen und das Ergebniss auf dem Schiffs-Atteste
zu verzeichnen.

Jede Ufer-Regierung kann, wenn sie es für angemessen be-
findet, eine Untersuchung auf ihre Kosten vornehmen lassen.

Das Schiffs-Attest muss sich während der Fahrt jederzeit an
Bord des Schiffes befinden. Es ist den Hafen- und Polizeibehörden
auf Erfordern vorzuzeigen.

*) Sehe ad Art. 1.

Schlussprotokoll No. 5 zum Art. 22 der Acte.

A. Man ist darüber einverstanden, dass die bisherige Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe der Schiffe mittels eiserner Klammern auch ferner beibehalten werden soll.

B. Als eine wesentliche Veränderung oder Reparatur soll die Erneuerung von Inhölzern oder Rippen des Schiffes angesehen werden.

C. Da die im Artikel 17 der Rheinschiffahrtsordnung vom 31. März 1831 enthaltene Verabredung in Betreff der Aiche der Rheinschiffe lediglich durch die Erhebung der Recognitionsgebühr motivirt war, diese Gebühr aber in Zukunft nicht mehr erhoben werden kann, so bedarf es einer Erneuerung jener Verabredung nicht. Gleichwohl werden die vertragenden Regierungen auch fernerhin dafür Sorge tragen, dass es an Gelegenheit zur Feststellung der Tragfähigkeit der Schiffe nach der früher von ihnen vereinbarten Vermessungsmethode innerhalb ihrer Gebiete nicht fehle.

Vdg. d. Gr. Bad. Ministeriums d. Innern v. 2. Sept. 1882,
die Untersuchung der Rheinschiffe betr.

G. u. V.-Bl. f. d. Gr. Bad. v. 1882, No. XXVII, S. 254.

Zum Vollzug des Art. 22 der r. Rh.-Sch.-A., die Schiffs-Atteste betreffend, wird verordnet, was folgt:

§ 1.

Errichtung einer Commission für die Untersuchung der Rheinschiffe in Mannheim.

Zur Untersuchung der Rheinschiffe in den in Art. 22 der r. Rh.-Sch.-A. vorgesehenen Fällen (Schiffsbeklopfung) ist die in Mannheim bestellte Commission von Sachverständigen (Schiffs-Untersuchungs-Commission) berufen.

Diese Commission hat sich auch der Untersuchung von Schiffen, welche aus Nebenflüssen bis in den Rhein kommen, zu unterziehen und kann auf besondere Anweisung der Aufsichtsbehörde oder auf Antrag der Beteiligten auch die Untersuchung von Fahrzeugen unter 300 Centnern Tragfähigkeit (Art. 23 der r. Rh.-Sch.-A.) übernehmen, sofern nicht für diese Fälle besondere Untersuchungsstellen angeordnet werden.

§ 2.

Verfahren: allgemeine Bestimmung.

Das Gesuch um Ausstellung eines Schiffs-Attestes ist von dem Eigenthümer oder dem Führer des Schiffes schriftlich oder mündlich unter Beifügung der vorgeschriebenen Angaben (§§ 4, 5, 6) an den Hafencommissär in Mannheim zu richten. Derselbe prüft, nöthigenfalls im Benehmen mit dem Vorstände der Untersuchungscommission, ob die Vorlage formell zu beanstanden ist und veranlasst eventuell auf kürzestem Wege den Gesuchsteller zur Verbesserung der formellen Mängel.

Ist gegen die Vollständigkeit des Gesuches nichts zu erinnern, so übergibt der Hafencommissär dasselbe dem Vorstand der Schiffs-Untersuchungscommission mit der Benachrichtigung, welcher Liegeplatz des Schiffes innerhalb des Hafengebietes für die Vornahme der Untersuchung bestimmt worden ist.

Der Vorstand beruft die Sachverständigen, leitet die Untersuchung, nimmt über deren Ergebniss ein Protokoll auf und ordnet, wenn die Untersuchung keine Anstände ergibt oder dieselben beseitigt worden sind, die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkung des Schiffes an.

Hierauf stellt er das Schiffs-Attest aus und theilt dasselbe dem Hafencommissär zur Aushändigung an den Führer oder Eigenthümer des Schiffes mit.

Letztere sind gegenüber der Behörde für die Kosten des Verfahrens haftbar.

§ 3.

Die Untersuchung eines Schiffes aus Gründen des öffentlichen Interesses (Art. 22 Abs. 5 der r. Rh.-Sch.-A.) wird auf Antrag des Hafencommissärs oder des Rheinschiffahrts-Inspectors durch das Bezirksamt angeordnet. Der Eigenthümer oder Führer des Schiffes ist in diesem Falle verpflichtet, auf Aufforderung des Hafencommissärs die in § 5 bezw. §§ 6 und 7 dieser Vdg. vorgeschriebenen Angaben zu machen.

§ 4.

Zusammensetzung der Untersuchungscommission.

Die Untersuchungscommission besteht aus dem Rheinbaubeamten des Bezirks Mannheim als Vorstand, einem Hafenmeister, einem Schiffsbaukundigen und einem mit der Führung eines Rheinschiffes der Gattung, welcher das zu untersuchende Schiff angehört, vertrauten Schiffer oder Steuermann.

Handelt es sich um die Untersuchung eines eisernen Schiffes, so soll der Schiffsbaukundige mit dem Bau solcher Schiffe aus eigener Erfahrung bekannt sein; mindestens muss er die Eigenschaft eines in grösseren Eisenblechconstructions praktisch erfahrenen Maschinenbau-technikers besitzen.

Für die Untersuchung eines Dampfschiffes wird die Commission durch ein maschinenbaukundiges Mitglied verstärkt.

Die Sachverständigen werden auf Vorschlag des Vorstandes von dem Ministerium des Innern ernannt und von dem Bezirksamt verpflichtet.

Erstreckt sich die Untersuchung eines Dampfschiffes auch auf den Dampfkessel, so functionirt der amtliche Sachverständige für Prüfung und Revision der Dampfkessel, bezw. sofern der Schiffsbesitzer der Mannheimer Ueberwachungsgesellschaft angehört, der Sachverständige der letzteren als maschinenbaukundiges Mitglied der Commission.

Wird ein Schiff lediglich zum Zwecke der Anbringung neuer Einsenkungsklammern gemäss der vorstehenden Verordnung vom Heutigen angemeldet und vorgeführt, so genügt die Mitwirkung eines Commissionsmitglieds.

§ 5.

Erfordernisse des Gesuches.

Das Gesuch muss folgende Angaben enthalten:

1. Gattung des Schiffes, ob Dampfschiff — Rad-, Schrauben-, Seil- oder Kettendampfer — oder Segelschiff — Schleppkahn —, ob zum

Schleppen, zum Transport von Personen und Gütern und welchen, ob zum Befahren des ganzen Rheins oder nur einer gewissen Strecke und welcher bestimmt;

2. Länge zwischen den Steven (Heben), Breite und Tiefe des Schiffskörpers vorn und hinten bei den Pollern und in der Mitte, bezw. am Hauptspant;
3. die zum Bau verwendete Materialgattung, Holz, Eisen oder Stahl;
4. Zeit und Ort der Erbauung des Schiffes;
5. die nach Ansicht des Eigenthümers grösste zulässige Einsenkungstiefe mit Bezug auf den grössten Tiefgang und die Höhe des Freibords, vorn, hinten und in der Mitte, bezw. beim Hauptspant;
6. die Tragfähigkeit des Schiffes annähernd oder auf Grund der erfolgten Aichung.

Alle Abmessungen sind nach Metermass, die Tragfähigkeit ist nach Centnern zu 50 Kilogramm anzugeben.

Hat eine amtliche Vermessung des Schiffes schon stattgefunden, so ist der Aichschein mit dem Gesuch vorzulegen.

Dem Gesuch ist endlich ein Verzeichniss derjenigen Schiffsergeräte beizulegen, welche zum Zweck der sicheren Fahrt des Schiffes an Bord vorhanden sind.

Bei Anbringung bezw. Einreichung des Gesuchs ist zugleich der nach § 17 bestimmte Gebührensatz, sowie der für die Beschaffung der Einsenkungsklammern — § 13 — erforderliche Betrag einzuzahlen.

§ 6.

Besondere Angaben bezüglich der Dampfschiffe.

Dem Gesuch um Untersuchung eines Dampfschiffes ist eine Beschreibung und Zeichnung der Maschine und des Kessels beizufügen, aus welcher die wichtigsten Dimensionen derselben, sowie des Maschinenraumes und die Aufstellung von Maschine und Kessel zu entnehmen sind.

Hat eine amtliche Prüfung des Kessels schon vor der Untersuchung stattgefunden, so ist die Bescheinigung hierüber mit dem Gesuch vorzulegen. Im anderen Falle ist bezüglich des Kessels ausser den Dimensionen anzugeben:

Die Stärke und Gattung des Materials, die Art der Zusammensetzung, die Dimensionen der Sicherheitsventile und deren Belastung, die Einrichtung der Speisevorrichtung und der Feuerung und die beabsichtigte höchste Dampfspannung.

Aus der Zeichnung muss die Grösse der vom Feuer berührten Fläche zu berechnen und die Höhe des niedrigsten zulässigen Wasserstandes über den Feuerzügen zu ersehen sein.

Für die erforderlichen Zeichnungen ist ein Massstab in Metermass zu wählen, welcher eine deutliche Anschauung gewährt; der Massstab ist auf die Zeichnungen einzutragen; auch sind alle wichtigeren Dimensionen an der betreffenden Stelle mit rother Farbe einzuschreiben.

Ist das zu untersuchende Dampfschiff ausschliesslich oder vorwiegend zum Personentransport bestimmt, so hat der Eigenthümer in dem Gesuch die nach seiner Ansicht grösste zulässige Anzahl der an Bord zu nehmenden Passagiere anzugeben.

§ 7.

Antrag auf wiederholte Untersuchung.

Bei dem Begehren um wiederholte Untersuchung eines Schiffes ist das letztmals ausgestellte Schiffs-Attest — bei Dampfschiffen auch die

Beurkundung der Prüfung oder letztmaligen Revision des Kessels — in beglaubigter Abschrift vorzulegen, und sind zu den in § 5 vorgeschriebenen Angaben die wesentlichen Veränderungen und Erneuerungen einzelner Theile des Schiffes, deren Veranlassung, Zeit und Ort der Ausführung namhaft zu machen.

§ 8.

Hilfeleistung des Schiffsführers bei der Untersuchung.

Der Führer des zu untersuchenden Schiffes hat dasselbe an den von dem Hafencommissär oder dem Hafenmeister bestimmten Platz zu verbringen und für die zur Vornahme der Untersuchung erforderliche Hilfeleistung zu sorgen.

Das Schiff muss leer und in allen seinen Räumen zugänglich sein. Wenn die Commission bei der Untersuchung eines Dampfschiffes eine Probefahrt für nothwendig erachtet, so hat der Eigenthümer eine solche vorzunehmen.

§ 9.

Untersuchung der Fahrtüchtigkeit.

Die Commission hat zu untersuchen und zu begutachten:

- a) in allen Fällen, ob das Schiff für seinen Zweck und für die Rheinstrecke, welche es befahren soll, in allen seinen Theilen genügend stark und dauerhaft gebaut und seiner Bestimmung entsprechend eingerichtet ist;
- b) bei eisernen Schiffen insbesondere, ob die Stärke der Quer- und der Längsversteifungen (Spanten) und der Beplattung genügend und ob das Schiff hinreichend mit wasserdichten Schotten versehen ist;
- c) bei Dampfschiffen ausserdem:
 - 1) ob die Maschine in ihrem Bau, in ihrer Aufstellung und namentlich auch in der Verbindung mit dem Schiff so beschaffen ist, dass sie eine andauernd sichere Thätigkeit erwarten lässt;
 - 2) ob die Maschinenkammer von den Kajüten und den Laderäumen durch Schotten aus Eisenblech getrennt ist und
 - 3) ob die Treppen und Geländer auf Deck und aussenseits gehörig sicher, die Oeffnungen im Deck mit Vorrichtungen gegen unversehenes Hineinfallen verwahrt und — bei Raddampfern — ob die Thüren zu den Rädern gehörig verschliessbar eingerichtet sind.

Bei wiederholter Untersuchung eines Schiffes ist namentlich auch auf etwaige Abnutzung oder begonnene Zerstörung der einzelnen Theile durch Fäulniss oder Rostbildung, sowie auf die Zweckmässigkeit der vorgenommenen Reparaturen oder Aenderungen zu achten.

§ 10.

Dampfkesselprüfung

Ist bei der Einreichung des Gesuchs um Ausstellung des Schiffs-Attestes für ein Dampfschiff der Beweis nicht erbracht, dass der Kessel in seiner Aufstellung in dem Schiffe schon amtlich geprobt bezw. seit weniger als Jahresfrist revidirt worden, so veranlasst der Vorstand der Commission zunächst die Prüfung des Kessels durch den hierfür bestimmten Sachverständigen. Letzterer nimmt die Prüfung oder Revision nach den hierfür bestehenden allgemeinen Vorschriften und mit besonderer Beachtung der §§ 8 Abs. 3 und 9 Abs. 2 der Bek. des Reichs-

kanzlers v. 29. Mai 1871, betr. allgemeine polizeiliche Bestimmungen über die Anlegung von Dampfkesseln, vor und theilt das Ergebniss und, wenn keine Mängel gefunden oder diese beseitigt worden sind, die hierüber auszustellende Beurkundung dem Vorstande der Commission mit.

§ 11.

Untersuchung der Schiffsausrüstung.

Die Commission hat weiter zu untersuchen, ob das Schiff mit allem erforderlichen Takelwerk, insbesondere genügend mit Schiffsankern von dem der Grösse des Schiffes entsprechenden Gewicht und mit Tauen von ausreichender Stärke und Länge, sowie mit allen sonstigen zur sicheren Führung des Schiffes und zur Hilfe in Nothfällen, namentlich auch zur ausgiebigen Entfernung von Wasser aus dem Schiffsraum und endlich mit den vorgeschriebenen Signallaternen und Flaggen versehen ist.

Auf eisernen Schiffen müssen für jeden Laderaum mindestens je eine Leckpumpe, ferner ein Leckkleid, Korksäcke und Reibhölzer vorhanden sein.

Bei der Untersuchung von Dampfschiffen ist ferner darauf zu achten, dass der Steuerstuhl bezw. die Capitänsbrücke mit der Maschinenkammer durch einen Klingelzug in Verbindung steht oder durch eine andere geeignete Vorrichtung, wodurch der Capitän oder Steuermann dem Maschinenführer Commando geben kann.

Wird das Commando durch Zeichen gegeben, so muss sich in der Maschinenkammer ein Plakat befinden, auf dem die Bedeutung jedes Zeichens angegeben ist.

Dampfschiffe, die nicht ausschliesslich nur zum Uebersetzen von Personen oder zum Schleppen auf kleinere Entfernungen dienen sollen, müssen weiter versehen sein:

- a) mit einem guten Fernrohr und zwei Sprachrohren;
- b) mit einer der Grösse des Schiffes entsprechenden Anzahl von Feuerlöschgeräthschaften;
- c) mit einem ausgerüsteten Rettungsboote;
- d) mit einem Nothsteuer;
- e) mit einer auf Deck befindlichen Rettungskiste, welche die nothwendigen Rettungsmittel enthält.

Auf jedem zum Personentransport bestimmten Dampfschiff müssen mindestens zwei Rettungsleinen mit Korkring auf Deck vorhanden sein.

§ 12.

Bestimmungen von Freibord und Tragfähigkeit.

Die Commission hat endlich zu bestimmen:

- a) die Linie der grössten zulässigen Einsenkung des Schiffes mit Bezug auf die Höhe des für die sichere Fahrt erforderlichen Freibords;
- b) mit Bezug auf diese Bestimmung die Ladehöhe und Bodentiefe;
- c) die dieser Einsenkung entsprechende Tragfähigkeit des Schiffes nach der Schiffsaiche, in Ermangelung einer solchen nach Schätzung auf Grund der Hauptdimensionen: Länge, Breite und Abstand zwischen dem ledigen und dem vollbeladenen Tiefgang.

§ 13.

Bezeichnung der grössten Einsenkung.

Die Commission hat die von ihr bestimmte Linie der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe durch die Unterkante eiserner Klammern von

30 cm Länge, 4 cm Höhe, 2—3 mm Dicke und von hervortretender Farbe (weiss oder gelb auf dunkeln, schwarz auf hellem Grunde) zu bezeichnen. Diese Bezeichnung erfolgt bei Schiffen, welche in der Linie ihrer zulässigen tiefsten Einsenkung 35 m oder mehr Achsenlänge haben, auf jeder Seite an drei Stellen (vorn, mittschiffs und hinten), bei Schiffen von geringerer Länge, wenn nicht deren Eigenthümer oder Führer die Bezeichnung an drei Stellen ausdrücklich beantragen, auf jeder Seite an zwei Stellen (vorn und hinten). Diese Stellen sind so zu wählen, dass darunter Tiefgangs- und Aich-Skalen zweckmässig anzubringen sind, ohne beim Gebrauche des Schiffes durch Schwerter oder andere Gegenstände verdeckt zu werden.

In die vorderste Klammer auf jeder Seite sind mit 2—2½ cm hohen Buchstaben bezw. arabischen Ziffern einzuhauen:

nach vorn:

innerhalb eines Ringes als Anfangs- und Endbuchstabe des Sitzes der Untersuchungsstelle (M m)

nach hinten:

die durch Aichung, eventuell Abschätzung ermittelte Centnerzahl der Tragfähigkeit.

§ 14.

Untersuchungsprotokoll.

In dem über den Verlauf und das Ergebniss der Untersuchung abzufassenden Protokoll hat sich die Commission im Einzelnen darüber auszusprechen, ob das Schiff in seinem Bau, wie in seiner Einrichtung und Ausrüstung den allgemeinen und den betreffenden speciellen Erfordernissen (§§ 9, 10 und 11) entspricht, oder welche Mängel wahrgenommen worden sind.

Besonders zu verzeichnen sind die Anker, Taue und Rettungsmittel, welche auf dem Schiff vorhanden sind, bezw. von der Commission für nothwendig erachtet werden.

Sodann sind in dem Protokoll die gemäss § 12 bestimmten Masse genau anzugeben.

Die Protokolle werden in chronologischer Reihenfolge geheftet in dem Dienstlocal der Rheinbauinspection Mannheim aufbewahrt.

§ 15.

Verfahren beim Vorfinden von Mängeln.

Von den bei der Untersuchung erhobenen Anständen macht der Vorstand der Commission dem Eigenthümer oder Führer des Schiffes mündlich oder schriftlich Eröffnung und bestimmt die Frist, innerhalb welcher die Mängel beseitigt werden müssen.

Wird diese Frist, ohne dass von dem Vorstand der Commission eine Verlängerung zugestanden worden ist, nicht eingehalten, so wird das Verfahren eingestellt. In diesem Falle muss, bevor das Schiff seine Fahrt antritt, ein wiederholtes Gesuch um Ausstellung des Schiffs-Attestes eingereicht werden.

Von der Einstellung des Verfahrens gibt der Vorstand der Commission dem Hafencommissär Kenntniss unter Rückgabe der Beilagen des Gesuchs.

§ 16.

Schiffs-Attest.

Das Schiffs-Attest wird nach dem Formular Anlage I von dem Vorstand der Untersuchungscommission doppelt ausgefertigt und dem Hafencommissär unter Rückgabe der Beilagen des Gesuches mitgetheilt.

Der Hafencommissär versieht dasselbe in beiden Ausfertigungen mit seiner Beurkundung, stellt ein Exemplar dem Eigenthümer oder Führer des Schiffes zu und gibt dem Vorstand der Untersuchungscommission, sowie dem Rheinschiffahrts-Inspector des I. Bezirks hievon Nachricht. Die zweite Ausfertigung des Attestes bleibt bei dem Hafencommissär in Verwahrung.

Der Vorstand der Rheinbauinspection Mannheim hat über die Schiffsuntersuchungen und die Ausstellung der Schiffs-Atteste ein Journal nach Formular Anlage II zu führen und die Atteste in chronologischer Reihenfolge mit Nummer zu versehen.

Wird an einem Schiffe nur die Anbringung der neuen Einsenkungsklammern gemäss der vorstehenden Vdg. vom Heutigen kewirkt, so legt das betr. Commissionsmitglied (§ 4) das Schiffs-Attest mit den durch § 4 der fraglichen Vdg. vorgeschriebenen, zur Vervollständigung des Attestes erforderlichen Angaben dem Vorstande der Commission zur Eintragung in das Attest vor.

§ 17.

Kosten des Verfahrens.

Die Kosten des Verfahrens bestehen:

1. aus den wirklichen Auslagen für die Bezeichnung der grössten zulässigen Einsenkung,
2. aus den Gebühren der Mitglieder der Commission.

Diese Gebühren werden nach folgendem Tarif berechnet:

	Segelschiffe.			Dampfschiffe.	
	Tragfähigkeit			Pferdekraft	
	unter 200 Tonnen.	von 200 Tonnen und mehr von Holz	von Eisen.	unter 20	von 20 und mehr.
	M.	M.	M.	M.	M.
Vorstand der Kommission	5	8	10	12	15
Hafenmeister	4	7	7	7	8
Schiffsbaukundiges Mitglied	3	5	7	7	9
Schiffahrtskundiges Mitglied	3	5	6	7	9
Maschinenbaukundiges Mitglied . . .	—	—	—	7	9
zusammen	15	25	30	40	50

Für Nachuntersuchungen werden die vorstehenden Gebührensätze um $\frac{2}{5}$ ermässigt.

Werden an dem Schiffe nur neue Einsenkungsklammern angebracht, so ist hierfür ausser dem Betrag der Auslagen unter Ziffer 1 eine Gebühr von 3 Mark zu entrichten.

Findet gleichzeitig mit der Untersuchung eines Dampfschiffes eine Prüfung, bezw. eine äussere oder innere Revision des Schiffskessels statt, so hat der hierfür zugezogene Sachverständige die Gebühren zu beziehen, wie sie in § 19 d. Vdg. d. Handelsministeriums v. 14. März 1874 bestimmt sind (9 Mark bezw. 15 oder 30 Mark), für seine Mitwirkung bei der Schiffsuntersuchung, speciell der Prüfung der Maschine eine weitere Gebühr aber nicht mehr anzusprechen.

Der Vorstand der Commission stellt alsbald nach Beendigung des Geschäfts das Kostenverzeichniss auf und theilt dasselbe mit den Belegten bezüglich der entstandenen Auslagen dem Hafencommisär mit. Letzterer veranlasst die Auszahlung der Gebühren und den Ersatz der Auslagen an die Forderungsberechtigten und zieht den gegen die hinterlegte Summe (§ 5) sich etwa ergebenden Mehrbetrag von den Eigenthümern oder Führern des Schiffes ein, bezw. ordnet die Rückvergütung eines etwaigen Minderbetrages an.

Die Aushändigung des Schiffs-Attestes an den Eigenthümer oder Führer des Schiffes kann bis nach erfolgter Entrichtung der Untersuchungskosten verweigert werden.

Auch im Falle der Einstellung der Untersuchung (§ 15 Abs. 2) hat der Eigenthümer bezw. Führer des Schiffes für die entstandenen Kosten aufzukommen.

§ 18.

Gestattung der Einsicht der Protokolle und der Schiffs-Atteste.

Dem Eigenthümer, dem Führer und jedem Befrachter des betr. Schiffes, sowie den Vertretern der Transportversicherungsgesellschaften und dem zuständigen Rheinschiffahrts-Inspector ist die Einsicht der Untersuchungs-Protokolle (§ 14), der Duplikate der Schiffs-Atteste bei dem Hafencommisär und des von dem Vorstand der Untersuchungs-Commission zu führenden Journals, wie auch die Fertigung von Abschriften jederzeit in den üblichen Geschäftsstunden gestattet.

§ 19.

Inkrafttreten der Verordnung. Aufheben älterer Bestimmungen.

Diese Verordnung tritt mit dem 1. October d. J. in Kraft.

Von diesem Zeitpunkte an wird die Vdg. Gr. Handelsministeriums v. 16. Sept. 1869, die Untersuchung der Rheinschiffe betr., ausser Wirksamkeit gesetzt.

Anlage I.

Journalseite:

Schiffs-Attest.

Das { dem zu
 der
 gehörige { hölzerne { Segelschiff }
 eiserne { Dampfschiff } } genannt:
 { nach dem Aichschein vom ten
 oder nach Abschätzung } von einer
 Ladungsfähigkeit von Centnern ist von der unterzeichneten Schiffs-
 Untersuchungscommission in allen Theilen und Zubehörungen untersucht
 und in ihr Schiffsverzeichniss unter Nr. eingetragen, mit der zu-
 lässigen tiefsten Einsenkung im beladenen Zustande in nachfolgend auf-
 geführter Weise bezeichnet, sowie mit der im folgenden Verzeichnisse
 angeführten Ausrüstung und Besatzung versehen und für Rheinschiff-
 fahrt in der Ausdehnung

von bis
 für tauglich befunden worden.

Auf Grund dieses Attestes darf dieses Fahrzeug zur Rheinschiff-
 fahrt so lange benützt werden, als es sich im erwähnten Zustande
 befindet und bis eine wesentliche Veränderung oder Reparatur vor-
 genommen wird, als welche die Erneuerung von Inhölzern oder Rippen
 des Schiffes anzusehen ist.

Urkundlich unter amtlicher Vollziehung und Besiegelung.

Mannheim, den ten

Die Schiffs-Untersuchungscommission.

Zulässige Einsenkungstiefe.

Die in beladenem Zustande zulässige Einsenkungstiefe des vorstehend genannten Schiffes ist an jeder Seite desselben an $\left\{ \begin{array}{l} \text{zwei} \\ \text{drei} \end{array} \right\}$ Stellen mit eisernen Klammern von 30 Centimeter Länge und 4 Centimeter Höhe bezeichnet worden. Die vorderste Klammer auf jeder Seite trägt als Stempel der hiesigen Schiffs-Untersuchungscommission die Buchstaben „Mm“ in einem Ringe und dahinter die oben angegebene Centnerzahl der Tragfähigkeit.

Von der Unterkante jeder Klammer ab gerechnet beträgt in Centimetern:

Die	vornen		mittschiffs		hinten	
	rechts.	links.	rechts.	links.	rechts.	links.
Bordhöhe						
Ladehöhe						
Bodentiefe						

Zur sicheren Leitung des Schiffes muss sich nachbezeichnete Bemannung auf demselben befinden:

Verzeichniss der Ausrüstung obengenannten Schiffes.

Anzahl.	Benennung der Ausrüstungsgegenstände.	Grösse, Länge etc.	Gewicht.
	Segelwerk:		
	Anker:		
	Ketten- und Tauwerk:		
	Verschiedene Geräthschaften:		

Atteste über fernere Untersuchungen.

Das vorstehend benannte Schiff ist heute nach vorgenommener Aenderung — Reparatur — auf Verlangen des:

..... auf Antrag der:

in allen Theilen und Zubehörungen untersucht worden und hat sich ergeben, dass

.....

.....

(Ort, Datum und Unterschrift der Untersuchungscommission.)

Vdg. d. Gr. Bad. Ministeriums d. Innern v. 2. Sept. 1882,
die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe und die Vervollständigung
der Schiffs-Atteste der Rheinschiffe betr.

G. u. V.-Bl. f. d. G. B. v. 1882, No. XXVII.

Nachdem die Regierungen der Rheinufestaaten über die gleichmässige Regelung der Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe und die Vervollständigung der Schiffs-Atteste der Rheinschiffe sich geeinigt haben, wird auf Grund des § 148 des Polizeistrafgesetzes Nachstehendes verordnet:

§ 1.

Die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe ist bei allen den Vorschriften des Art. 22 der r. Rh.-Sch.-A. unterworfenen Schiffen, welche in der Linie dieser Einsenkung 35 m oder mehr Achsenlänge haben, auf jeder Seite an drei Stellen (vorn, mittschiffs und hinten), bei Schiffen von geringerer Länge, wenn nicht deren Eigenthümer oder Führer die Bezeichnung an drei Stellen ausdrücklich beantragen, auf jeder Seite an zwei Stellen (vorn und hinten) durch die Unterkante eiserner Klammern von 30 cm Länge, 4 cm Höhe und von hervortretender Farbe (weiss oder gelb auf dunklem, schwarz auf hellem Grunde) zu bewirken.

§ 2.

Der Platz für diese Einsenkungsklammern ist so zu wählen, dass unter denselben Tiefgangs- und Aich-Skalen zweckmässig anzubringen sind, ohne bei dem Gebrauche des Schiffes durch Schwerter oder andere Gegenstände verdeckt zu werden.

§ 3.

In die vorderste Klammer an jeder Seite sind mit 2 bis 2½ cm hohen lateinischen Buchstaben, bezw. arabischen Ziffern einzuhaufen:

nach vorn:

innerhalb eines Ringes der Anfangs- und Endbuchstabe (ersterer mit grosser, letzterer mit kleiner Schrift) des Sitzes der die Klammern anbringenden Untersuchungskommission,

nach hinten:

die durch Aichung oder Abschätzung ermittelte Centnerzahl der Tragfähigkeit des Schiffes.

§ 4.

In das Schiffs-Attest ist einzutragen die Centimeterzahl der Bordhöhe, der Ladehöhe und der Bodentiefe, alle drei von der Unterkante jeder Klammer abgerechnet und die durch Aichung event. Abschätzung ermittelte Centnerzahl der Tragfähigkeit.

§ 5.

Alle in § 1 erwähnten Schiffe, mit Ausnahme derjenigen, welche bis zum 1. Juli 1884 einer Nachuntersuchung unterliegen und dabei mit den neuen Einsenkungsklammern versehen werden, müssen bis zu diesem Zeitpunkte einer Schiffs-Untersuchungskommission behufs Anbringung der neuen Klammern und Vervollständigung des Schiffs-Attestes von ihren Eigenthümern oder Führern unter Vorlegung des Schiffs-Attestes angemeldet und vorgeführt werden.

§ 6.

An allen mit den neuen Einsenkungsklammern versehenen Schiffen ist die Farbe dieser Klammern (§ 1) von den Schiffen kenntlich zu erhalten.

§ 7.

Zu widerhandlungen gegen die Vorschriften dieser Verordnung werden an Geld bis zu 150 Mark oder mit Haft bis zu vier Wochen bestraft.

§ 8.

Gegenwärtige Vdg. tritt am 1. October d. J. in Wirksamkeit.

Vdg. d. Gr. Bad. Ministeriums d. Innern v. 24. August 1888.

G. u. V.-Bl. f. d. Gr. Bad. v. 1888, No. XXXV.

Mit Bezug auf Art. I Ziff. 5 der neuen Polizeordnung für die Schifffahrt und Flösserei auf dem Rhein wird die diesseitige Vdg. vom 2. September 1882, soweit dieselbe nicht in den §§ 1—4 Vorschriften für die Behörden enthält, ausser Wirksamkeit gesetzt.

Vdg. d. Gr. Bad. Handelsministeriums v. 22. Oct. 1869,

die Aichung der Rheinschiffe betr. *)

G.- u. V.-Bl. f. d. Gr. Bad. v. 1869, No. XXIX, S. 489.

Zum Vollzuge des Satzes 5. C. des Schl.-Pr. zur r. Rh.-Sch.-A. werden folgende Bestimmungen getroffen:

§ 1.

Die Aichung eines Rheinschiffes geschieht fortan nur auf Verlangen des Schiffers.

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

Das Aichamt ist der oberen Aufsicht des Handelsministeriums unterstellt.

§ 2.

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

§ 3.

Der zu vermessende Raum eines Fahrzeuges ist derjenige, welcher durch das Einladen eines Gewichtes bis zur höchsten zulässigen Linie der Einsenkung gebracht wird; er liegt mithin zwischen dieser Linie und der Linie der Einsenkung im Zustande der Leere des Fahrzeuges.

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

§ 4.

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

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

*) Vergleiche Aenderung im Nachtrag. Die Vdg. wird in Folge bevorstehender Beschlüsse der Centralcommission Aenderungen erleiden.

§ 5.

Die Vermessung beginnt damit, dass die Linie der leeren Einsenkung, einschliesslich des nicht zu beseitigenden Bodenwassers, nachdem das Schiff in eine horizontale und völlig ruhige Lage gebracht worden, auf zwei verschiedenen Punkten, auf den äusseren Flächen der Seitenborde bezeichnet wird.

§ 6.

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

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

abgetheilt; jeder dieser Theile enthält nach Verschiedenheit des Baues eine oder mehrere Unterabtheilungen.

§ 7.

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

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

Der Raum der hinteren Heeb ist nach Verschiedenheit des Baues ein mehr oder weniger irregulärer Körper, bei dessen Ausmessung ebenso wie bei der vorderen Heeb zu verfahren ist.

§ 8.

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

§ 9.

Aus der Zusammenstellung und Berechnung der Höhe mit den verschiedenen Breiten und Längen eines der gesagten drei Schiffstheile erhält man den cubischen Inhalt der verschiedenen Prismaten desselben, und dieser cubische Inhalt der drei Schiffstheile zusammen gibt den Cubikinhalt des ganzen vermessenen Raumes.

§ 10.

Da das Gewicht der Ladung jedesmal dem Gewicht des Wassers gleich ist, welches durch den eingesenkten Schiffsraum aus seiner Stelle

verdrängt wird, das Gewicht eines Cubikmeters Wasser aber zu 20 Centner angenommen ist, so ist hiernach der durch die Vermessung des Schiffsraumes nach Anleitung des § 9 gefundene Cubikinhalte in Centnern zu berechnen.

§ 11.

Bei der Aich-Operation werden folgende Instrumente gebraucht:

1. eine 6 Meter lange Setzwaage,
2. eine 4 Meter lange Setzwaage,
3. ein Scala-Mass zur Eintheilung der Höhe in Decimeter und zur Anschlagung der äussern Ladungshöhe,
4. ein Senkel,
5. eine kleine Setzwaage,
6. eine 3 Meter lange Auszugsplatte,
7. eine 1½ Meter lange Auszugsplatte,
8. eine 4 Meter lange Messlatte,
9. eine 3 Meter lange Messlatte,
10. ein Messband oder eine Messkette von 10 Meter Länge.

§ 12.

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

§ 13.

Die Grenze der Einsenkung, bis zu welcher ein Schiff beladen werden kann, wird von der Schiffs-Untersuchungskommission bestimmt und hat sich das Aichamt darnach zu richten.

Jedes Fahrzeug darf nur eine Ladungshöhe sowohl für die Berg- als Thalfahrt erhalten, und in keinem Falle darf es vom Schiffeigner abhängen, bis zu welcher Einsenkungstiefe er sein Schiff geacht haben will.

§ 14.

Das Aichamt hat das auf dem Schiffsboden befindliche, ihn belastende Wasser zu untersuchen und dasselbe in einem Fahrzeuge von 1000 bis 2000 Centner Ladungsfähigkeit bis auf 3½ cm, in Fahrzeugen von 2000 bis 4000 Centner Ladungsfähigkeit auf 5 cm, und in Fahrzeugen von einer stärkeren Ladungsfähigkeit bis auf 7 cm. am Mast auspumpen zu lassen und den Stand des Wassers auf dem Aichscheine nach Centimetern genau zu bemerken.

§ 15.

Unmittelbar nach dieser Untersuchung muss das Aichamt die Einsenkung des Fahrzeuges im Zustand der Leere durch Einschlagung von 5 cm langen und 2 cm breiten Aichklammern bezeichnen.

§ 16.

Die als Grenze der Ladungsfähigkeit von der Schiffs-Untersuchungskommission angegebene Linie muss, sofern dies nicht schon auf An-

ordnung der Schiffs-Untersuchungskommission geschehen ist, von dem Aichamte durch Einschlagung ähnlicher Aichklammern, wie die in § 15 erwähnten, mindestens an zwei Stellen vornen und hinten am Schiff bezeichnet und müssen dicht daneben, wie bisher die Buchstaben:

G. B.

A.

vermittelst eines dazu bestimmten Eisens eingebrannt werden.

§ 17.

Die Berechnung der bei einem Aichamte vermessenen Fahrzeuge wird von demselben in ein eigenes hierzu bestimmtes, nach anliegendem Schema A.*) rubricirtes, von dem Bezirksamte Mannheim paginirtes und paraphirtes Buch eingetragen.

Dasselbe bleibt, wie alle auf die Aichanstalt Bezug habenden Papiere, bei dem Aichamte aufbewahrt.

§ 18.

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

§ 19.

Gleich nach beendigter Vermessung und ehe das Schiff beladen wird, muss der Schiffer an seinem Fahrzeuge und zwar an einem in die Augen fallenden Orte mit Buchstaben und Ziffern von 1¹/₂ dm Höhe den Namen und die Nummer, unter welchen, und den Ort, wo,

mit $\frac{G. B.}{A.}$ wenn in Mannheim, das Fahrzeug geaicht worden ist, und endlich seinen Wohnort, wie bisher, mit Farbe aufschreiben lassen; die Wahl der Devise oder des Namens des Schiffes bleibt zwar jedem Schiffer überlassen, jedoch hat das Aichamt Sorge zu tragen, dass die Aufschrift richtig geschrieben werde.

§ 20.

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

§ 21.

Die Aich-Skalen müssen an drei verschiedenen Punkten auf jeder Seite, nämlich: vorn, nächst dem Mast und dem Rangem, in der Mitte und hinten an dem Ruff angebracht werden. Damit sie in die Augen fallen, sollen die hierzu gebrauchten Nägel eine von der gewöhnlichen abweichende Gestalt haben, nämlich viereckig sein und Köpfe von der Dicke eines Centimeters haben; wenn dieselben in Folge des Betheerens des Schiffes nicht mehr leicht bemerkbar sind, so soll der Schiffer auf Verlangen der Hafenbeamten gehalten sein, diese Nägel mit einer hellen Farbe, weiss oder gelb, wieder sichtbar zu machen.

*) Wurde nicht abgedruckt.

§ 22.

An Gebühren sind für die Aichung zu entrichten von einem Fahr- zeuge		Süddeutsche Währung.	
von	50 bis	200 Centner	3 Fres. = 1 fl. 24 kr.
"	200 "	400 "	4 " = 1 " 52 "
"	400 "	800 "	6 " = 2 " 48 "
"	800 "	1200 "	9 " = 4 " 12 "
"	1200 "	1600 "	15 " = 7 " — "
"	1600 "	2000 "	18 " = 8 " 24 "
"	2000 "	2500 "	21 " = 9 " 48 "
"	2500 "	3000 "	24 " = 11 " 12 "
"	3000 "	4000 "	30 " = 14 " — "
"	4000 "	5000 "	36 " = 16 " 48 "
"	5000 "	7000 "	42 " = 19 " 36 "
"	7000 "	10000 "	und mehr 50 " = 23 " 20 "

Der Antragsteller muss die Gebühren, ehe er den Ort verlässt, an welchem sein Fahrzeug geaicht worden ist, gegen Aushändigung des Aichscheins an den Cassenbeamten des Gr. Hauptzollamtes entrichten oder Caution dafür stellen.

Die für das Aichen der Schiffe eingehenden Gebühren werden zunächst zur Bestreitung der Kosten verwendet; von dem Rest erhält der Schiffsvermesser (Aichmeister) zwei Drittheile, der Baubeamte ein Drittheil.

§ 23.

Dem Rheinschiffahrts-Inspector haben die Aichämter jährlich ein Verzeichniss über die geaichten Schiffe einzusenden.

§ 24.

Bei dem Aichamte ist ein Tagebuch zu führen, in welches die Operationen des Aichamtes eingetragen werden.

§ 25.

Auf Antrag des Schiffers, und wenn dieser zur Uebernahme der Reisekosten und Diäten erbötig ist, können die Aichbeamten, sofern das laufende Geschäft an der Aichstation nicht darunter leidet, auch ausserhalb des Amtssitzes die Aichung vornehmen. An Diäten hat der Gr. Baubeamte die reglements-mässigen Beträge und der Schiffsvermesser 2 fl. 38 kr. täglich zu beziehen; die Reisekosten und die Kosten für den Transport der Geräte sind nach den wirklichen Auslagen besonders zu vergüten.

Im Falle der Beschwerde werden die aufgestellten Kostenberechnungen vom Bezirksamte Mannheim festgestellt.

§ 26.

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

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

§ 27.

Wird in Folge von Umbauten oder Reparaturen eine Aichrevision beantragt, und es ergibt sich dabei, dass keine Berichtigung der Aich-Skalen nothwendig ist, sondern nur eine Berichtigung der Einsenkungstiefe im leeren Zustande des Schiffes, so werden auch dafür nur die halben Sätze der im § 22 genannten Aichgebühren entrichtet.

§ 28.

Den Aichbeamten ist verboten, irgend eine andere Entschädigung, als die in §§ 22 bis 27 bestimmten, anzunehmen.

Beilage B.

Seite 1.

Rheinschiffahrt.

Grossherzoglich Badisches Schiffs-Aichamt
in Mannheim.

No.

A i c h s c h e i n

des Schiffes genannt:

Name und Wohnort des Eigenthümers.

von

Seite 2.

1. Nachricht über etwaige frühere Aichungen.

2. Angabe der Aichmerkmale.

Ueber den oberen Aichklammern sind die Buch-
staben $\frac{G B}{A}$ eingebrannt.

Seite 3.

3. Höhe des Gebürds über den Aich-Scalen.

	Links.				Rechts.			
	M.	D.	C.	Mm.	M.	D.	C.	Mm.
vorne								
mitten								
hinten								

M. D. C. Mm.

durchschnittlich

4. Höhe der Aich-Scalen.

	Links.				Rechts.			
	M.	D.	C.	Mm.	M.	D.	C.	Mm.
vorne								
mitten								
hinten								

M. D. C. Mm.

durchschnittlich

5. Bemerkungen.

M. D. C. Mm.

Wasserstand auf dem Boden
bei der Aichung

Seite 4, 5 und 6.

6. Verzeichniss der Geräthschaften und Vorräthe, welche bei der Vermessung auf dem Schiffe vorhanden waren und als zur Führung des Schiffes erforderlich anerkannt worden sind.

Anzahl.	Benennung.	Ungefähres Gewicht	
		Centner.	Kilo.
	Anker.		
	Grosse Anker		
	Kleine "		
	Tauwerk.		
	Oehringkette		
	Kabelkette		
	Bugstrang		
	Fahrstrang		
	Kleine Strang		
	Grosse Pferdeleine		
	Kleine "		
	Triebseil		
	Kabel		
	Kabelschlag		
	Takelwerk		
	Verschiedenes kleines Tauwerk		
	Segelwerk.		
	Schobersegel mit Raa und Zugehör		
	Fahrsegel		
	Fock		
	Klein-Fock		
	Filter		
	Toppssegel mit Gaffel und Zugehör		
	Besanssegel		
	Segelfass oder Segelkasten		
	Verschiedene Geräthschaften und Vorräthe.		
	Weisse Deckblahen (Spannblahen)		
	Getheerte Blahen (Decktücher)		
	Winde		
	Uebertrag:		

Anzahl.	Benennung.	Ungefähres Gewicht.	
		Centner.	Kilo.
	Uebertrag:		
	Hebeisen		
	Geschirrkiste		
	Vorderlappen mit Blatt		
	Lappenhorn		
	Schockriemen mit Blatt		
	Staffelbord		
	Strau		
	Stellung		
	Pumpen		
	Stechruder		
	Schoor oder Stumpf		
	Theertonne		
	Weinlagerhölzer		
	Steinlagerhölzer		
	Ueberfänge		
	Gangborde		
	Standlatten		
	Stege		
	Mobilien		
	Küchengeräth		
	Kohlen (Holz-)		
	„ (Stein-)		
	Brennholz		
	Fässer mit Wein, Bier		
	Fässer, leere		
	Kleines Fahrgeschirr		
	Zusammen:		
	Die Richtigkeit der Aufnahme anerkannt.		
 den ten 18		
	Der Schiffer:		

Seite 7.

7. Einsenkung.

Die Ladung beträgt:	Centner.	Kilogr.
bei Einsenkung des 1. Decimeters . . .		
„ „ „ 2. „ . . .		
„ „ „ 3. „ . . .		
„ „ „ 4. „ . . .		
„ „ „ 5. „ . . .		
„ „ „ 6. „ . . .		
„ „ „ 7. „ . . .		
„ „ „ 8. „ . . .		
„ „ „ 9. „ . . .		
„ „ „ 10. „ . . .		
„ „ „ 11. „ . . .		
„ „ „ 12. „ . . .		
„ „ „ 13. „ . . .		
„ „ „ 14. „ . . .		
„ „ „ 15. „ . . .		
„ „ „ 16. „ . . .		
„ „ „ 17. „ . . .		
„ „ „ 18. „ . . .		

Seite 8.

In Gemeinschaft mit dem Aichamte hat die unterzeichnete Schiffs-Untersuchungscommission bestimmt, dass das Schiff mindestens Meter Gebühr behalten müsse.

.....den.....ten.....18.....

Die Schiffs-Untersuchungscommission.

Ausgefertigt auf den Grund des Vermessungs-Protokolls.

Mannheim, den.....ten.....18.....

Das Aichamt.

Seite 9.

No.

Aich-Revision.

Die durch den vorstehenden Aichschein vermittelte und durch die unteren Aichklammern bezeichnete Einsenkung des Schiffes in leerem Zustande hat sich vermehrt:

		M.	D.	C.	Mm.	
vorne	{ links					M, D, C, Mm.
	{ rechts					
mitten	{ links					im Durchschnitt.
	{ rechts					
hinten	{ links					
	{ rechts					

Es sind für diese vermehrte Einsenkung bei den Aichberechnungen dem Schiffer zu vergüten Ctr. Kilogr.

..... den ten 18

Das Aichamt.

Seite 10.

Für vorstehendes Fahrzeug wurde an Aichgebühr bezahlt

wofür quittirt.

Mannheim, den ten 18

Grossherzogliches Haupt-Zollamt.

Der Kassenbeamte.

Dienstweisung d. Gr. Bad. Handelsministeriums v. 11. Dec. 1869.

§ 1.

Nachdem das Schiff in stilles Wasser gebracht, von der Schiffs-Untersuchungskommission bezüglich der Tauglichkeit und Ausrüstung geprüft ist, wird die Zahl und das Gewicht der Schiffsgeräthschaften aufgenommen, die zur Fahrt erforderliche Mannschaft auf das Schiff versammelt und verzeichnet; wenn das Aichobject ein Dampfboot ist, der Kessel mit Wasser gefüllt und der Kohlenbedarf an Bord genommen, sodann nach § 14 der Aichordnung die Wasserhöhe auf dem Schiffsboden bestimmt.

§ 2.

Nunmehr wird das Fahrzeug durch das Querauflegen einer hinlänglichen Setzwaage auf die Schiffsbordkanten, indem die Lasten so lange vertheilt werden, bis das Loth der Setzwaage richtig einspielt, in eine waagrechte Lage gebracht, sodann die leere Einsenkungstiefe des Fahrzeugs bezeichnet. Letzteres wird durch Aichklammern bewirkt, welche von einem Nachen aus, mit dem man das Schiff umfährt, an den vorgeschriebenen Punkten an der Schiffswand befestigt werden, und zwar so, dass die Wasserlinie die Aichklammer genau halbirt.

Bei eisernen Schiffen werden behufs der Befestigung der Aichklammern je zwei kleine Löcher durch das Eisenblech der Schiffswand gebohrt, in dieselben die Stacheln der Klammern versenkt und vernietet.

Weil diese Ausführung sehr schwierig und mühsam ist, werden bei eisernen Schiffen nur zwei Skalen auf jeder Seite angebracht. Sind an passenden Stellen senkrecht stehende Messingstreifen auf der Schiffswand angenietet, so werden in diese die Aichmerkmale eingegraben.

§ 3.

Hiernächst wird die von der Schiffs-Untersuchungskommission als Grenze der Ladungsfähigkeit bestimmte Linie, sofern es nicht schon geschehen, ebenso mit Aichklammern bezeichnet, wie die Wasserlinie im leeren Zustande des Schiffes.

Das Skalamass wird bei hölzernen Schiffen mittelst eiserner Schrauben an der äussern Schiffswand befestigt und mittelst der Stellschrauben und des Bleiloths so gerichtet, dass es genau senkrecht mit der Aichklammer für die leere Einsenkung in einer waagrechteten Ebene steht.

Dasselbe enthält auf jeden Decimeter Höhe einen Einschnitt, der, wenn das Mass in vorgedachter Weise befestigt worden ist, eine horizontale Lage hat. Durch diese Einschnitte führt das Markireisen bis zur Schiffswand und bezeichnet da mit seinen Rissen oder Strichen die Skala von Decimeter zu Decimeter vom Punkte der leeren bis zu dem der höchsten Einsenkung.

Bei eisernen Schiffen, an welchen sich das Skalamass nicht an die Schiffswand befestigen lässt, wird die Aich-Skala von einem von dem Punkte der höchsten Einsenkung ab senkrecht stehenden Meterstocke, mittelst einer Setzwaage, auf den Raum zwischen der höchsten und niedersten Einsenkung des Schiffes übertragen.

Die höchste Einsenkung eines Dampfschiffes ist abhängig von der Höhenlage der tiefsten Fenster oder dem Aschenloch der Maschinenkammer, oder auch vom Ausgussrohr für das überflüssige Condensationswasser. Bei kleinen Dampfschiffen sind mit Rücksicht auf den durch die Räder bewirkten starken Wellenschlag gewöhnlich 12 bis 13, bei grösseren 21 Zoll Gr. Bad. Mass (36 bis 39 resp. 63 cm.) Gebörd unter

dem niedrigsten Fenster oder Aschenloch zu lassen, wenn das Ausgussrohr für das Condensationswasser nicht etwa noch tiefer liegt.

Wo ein Ausgussrohr für das Condensationswasser zur Seite durch die Schiffswand geht, ist die höchste Einsenkung des Schiffes nur bis zur Unterkante dieses Rohrs zu nehmen.

In Folge der angegebenen Umstände erhält die Aich-Skala für Dampfschiffe gewöhnlich nur die Höhe von 2—3 dm.

§ 4.

Die abgetheilten Decimeterpunkte werden durch Aichnägeln von vorschriftsmässiger Art in der Weise bezeichnet, dass man in den Punkt des ersten Decimeters über der Tiefe der leeren Einsenkung einen Nagel, in den Punkt des zweiten Decimeters zwei Nägel u. s. f. einschlägt, so dass die Anzahl der eingeschlagenen Nägel die Anzahl der Decimeter über der leeren Einsenkung bezeichnet.

Ueber der Aichklammer, welche die höchste Einsenkung bezeichnet, wird endlich bei hölzernen Schiffen der Aichbrand nach § 16 der Aichordnung angebracht.

Bei eisernen Schiffen werden an den Stellen, wo die Aichnägeln hinstreffen, Löcher durch das Blech gebohrt und darin die Nägel vernietet. Statt des Aichbrandes wird mittelst eines Stahles das Aichzeichen in das Eisen eingegraben.

Dieselbe Ausführung findet bei jeder der im § 21 der Aichordnung bzw. § 2 dieser Verordnung bezeichneten Stellen statt, so dass man an einem Schiffe auf jeder Seite 2 bis 3 solcher durch Klammern und Nägel bezeichneten Aich-Skalen erhält.

§ 5.

Hiernächst wird die Gebärdhöhe an den verschiedenen Skalen, nämlich die Höhe von der Mittellinie der obersten Klammer, welche die höchste Einsenkung bezeichnet, bis zu den Bordkanten oder, wenn Fenster vorhanden sind, bis zu diesen, sowie die Tiefe der leeren Einsenkung von der untersten Klammer mit der Dicke des Schiffsbodens, ferner die Wasserhöhe auf dem Schiffsboden gemessen und das Ergebniss in den Aichschein eingetragen.

§ 6.

Ob die Ausmessung des Schiffes von innen oder von aussen oder stellenweise in der einen oder der andern Art am sichersten erfolgen könne und vorzunehmen sei, bleibt zunächst der pflichtmässigen Beurtheilung des Beamten, der die Messung ausführt, überlassen.

Soll inwendig vermessen werden, so wird behufs der Ausmessung des Schiffes gewöhnlich in den Laderäumen, in der Maschinenkammer und in den Kohlenräumen die Linie der leeren Einsenkung auf das Innere der Schiffswände übertragen.

Man legt zu dem Ende eine hinlängliche Setzwaage horizontal quer über das Schiff, hält an der Unterkante des über das Fahrzeug hervorragenden Theiles der Setzlatte ein Senkloth, lässt es so tief herab, bis die Spitze des Loths den Wasserspiegel berührt, zieht dasselbe herauf, lässt es ebenso tief von der Unterkante der Setzwaage in das Schiff hinab und überträgt die Tiefe der Lothspitze, welche den Punkt der leeren Einsenkung bezeichnet, auf die innere Seitenwand des Schiffes.—

Von dieser Lothspitze ab kann man auch die Tiefe der leeren Einsenkung messen, indem man ihren Abstand vom Schiffsboden misst und die Dicke des letzteren dazu rechnet.

Auf ähnliche Weise kann man den Punkt der leeren Einsenkung auf verschiedene Stellen übertragen. Diese Uebertragung kann auch mittelst einer Messlatte und eines Setzlothes oder durch ein Nivellir-Instrument geschehen.

Da, wo die Messung von innen nicht mit der erforderlichen Genauigkeit vorgenommen werden kann, als am Kesselraume und in den Kajüten, wird die leere Einsenkungstiefe nicht nach innen übertragen, vielmehr die Messung von aussen ausgeführt. (§ 8.)

§ 7.

Ist durch die Form des Schiffes, Querprofile zu nehmen, geboten, so wird, im Falle der Vermessung des Schiffes im Innern, wenn die Linie der leeren Einsenkung in das Innere übertragen ist, mittelst des Skalamasses, wie in § 3 angegeben ist, die Skala auf die innere, wo die Messung aber von aussen geschieht, ebenso auf die äussere Schiffswand jeweils an der Stelle, wo Querprofile genommen werden sollen, markirt und mit Kreide aufgetragen.

§ 8.

Hierauf wird in folgender Weise zur Ausmessung geschritten:

Im Innern misst man mittelst der verschiedenen Messlatten die Abstände der Querprofile von einander, also die Länge der Decimeterschichten, alsdann die verschiedenen Breiten der Querprofile von Decimeter zu Decimeter der Höhe und hält dabei die Ausziehlatte jedesmal in die Mitte zwischen zwei Decimeterpunkten auf einer Seite bis zum correspondirenden Mittelpunkte zwischen zwei Decimeterpunkten auf der gegenüberliegenden Seite, indem man die Latte bis zu diesen Punkten auszieht.

Wo die Messung von aussen geschieht, wird an den Querprofilen auf beiden Seiten des Schiffes — einander gegenüber — vom Bord in einem bestimmten Abstände von einander ein Loth hinabgelassen, der Abstand des Lothes von den correspondirenden Decimeterschichten gemessen und von der Entfernung der Lothe von einander in Abzug gebracht, wodurch sich die wahren Breiten der Profile ergeben. Die Entfernung der Profile wird staffelweis, längs der Schiffswand, gemessen, auch vom Verdeck übertragen bis zu den beiden Enden des Schiffes, wo eine quer gehaltene Latte den Rest der Länge begrenzt.

Da, wo keine Treppenkasten oder sonstige Erhöhungen auf dem Verdeck sich befinden, wird über das Schiff, in der Linie des Profils eine Messlatte gelegt, und von dieser werden die Lothe zur Messung der Profiltreiten in der oben beschriebenen Weise hinabgelassen. Statt der Lothe können senkrecht von der Messlatte abgehende Latten angewendet werden.

Auf diese Weise erhält man die mittleren Breiten und die Längen aller Decimeterschichten über einander, welche mit einander multiplicirt, den Inhalt in Kubikmetern, und mit 20 multiplicirt, den Inhalt in Centnern angeben.

Vdg. d. Bezirks-Präsidenten f. Ober-Elsass v. 19. Febr. 1883
u. d. Bezirks-Präsidenten f. Unter-Elsass v. 4. Jan. 1883,

die Untersuchung der Rheinschiffe betr.

Centr.- u. B.-A.-Bl. f. E.-L. v. 1883, Beil. zu No 11.

Nachdem die Regierungen der Rheinuferstaaten sich über eine gleichmässige Regelung der Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe und über die Vervollständigung der Schiffs-Atteste der Rheinschiffe geeinigt haben, werden die Bestimmungen der §§ 15 bis 29 der Vdg. v. 10. Aug. 1874 (A.-Bl. f. O.-E. No. 29), v. 20. Juli 1874 (A.-Bl. f. U.-E. No. 27), betr. die Ausführungsbestimmungen zum Vollzuge des Art. 22 der r. Rh.-Sch.-A. aufgehoben und durch die Bestimmungen der gegenwärtigen Vdg., welche am 1. April d. J. in Kraft tritt, ersetzt.

III. In Betreff der Untersuchung der Rheinschiffe.

§ 15.

Das Gesuch um Ausstellung der Bescheinigung über die Tauglichkeit und genügende Ausrüstung eines zur Rheinschiffahrt bestimmten Schiffes (Schiffs-Attest) ist von dem Eigenthümer des Schiffes schriftlich unter Beifügung der erforderlichen Angaben (§ 16) an den Bezirks-Präsidenten, in dessen Bezirk das Schiff seine erste Fahrt antritt, zu richten.

Ein Schiffs-Attest ist für jedes Schiff erforderlich, welches den Rhein zum Transport von Waaren und Personen befahren soll und eine Tragfähigkeit von 300 Centner = 15 Tonnen oder mehr besitzt.

§ 16.

Erfordernisse des Gesuches.

Das Gesuch muss folgende Angaben enthalten:

1. den Namen und den Wohnort des Eigenthümers;
2. den Namen und die Gattung des Schiffes, ob Dampfschiff — Rad-, Schrauben-, Seil-, oder Kettendampfschiff — oder Segelschiff — Schleppkahn —;
3. die Bestimmung des Schiffes, — ob dasselbe zum Schleppen oder zum Transport von Personen und Gütern, — unter Angabe der Gattung der Frachtgüter, — dienen soll;
4. die Strecke, welche das Schiff befahren soll, ob den ganzen Rhein, oder nur eine gewisse Strecke desselben;
5. die Länge zwischen den Steven (Heben), Breite und Tiefe des Schiffskörpers, vorn und hinten bei den Pollern, sowie in der Mitte, bezw. am Hauptsant;
6. die zum Bau verwendete Materialgattung, ob Holz, Eisen oder Stahl;
7. Zeit und Ort der Erbauung des Schiffes und Name des Erbauers;
8. die nach Ansicht des Eigenthümers zulässige Einsenkungstiefe mit Bezug auf den grössten Tiefgang und die Höhe des Freibords vorn, hinten und in der Mitte, bezw. beim Hauptsant;
9. die Tragfähigkeit des Schiffes nach Centnern zu 50 Kilogramm — nach annähernder Berechnung oder auf Grund erfolgter Aichung;
10. die Bezeichnung des Hafens oder des Anlegeplatzes, wo der Gesuchsteller das Schiff zur Untersuchung vorzuführen wünscht.

Alle Abmessungen sind nach Metermass anzugeben.

Hat eine amtliche Vermessung des Schiffes schon stattgefunden, so ist der Aichschein mit dem Gesuche vorzulegen.

Dem Gesuche ist ferner ein Verzeichniss derjenigen Schiffsgeräthe beizufügen, welche zum Zwecke der sicheren Fahrt und der Hilfeleistung bei Unfällen an Bord vorhanden sind.

Bei Einreichung des Gesuches ist zugleich zur Bestreitung der Untersuchungskosten (§ 25) eine Caution zu hinterlegen und zwar:

für ein Segelschiff aus Holz	50	Mark,
" " " " Eisen	60	"
" " Dampfschiff"	80	"

Dem Gesuche um Untersuchung eines Dampfschiffes ist überdies eine Beschreibung und Zeichnung der Dampfmaschine und des Dampfkessels beizufügen, woraus die wichtigsten Dimensionen, auch des Maschinenraums, die Bauart und die Aufstellung von Maschine und Kessel, die Kraft der Maschine — in effectiven Pferdekraften zu 75 Kilogramm-Meter ausgedrückt —, die festgesetzte höchste Dampfspannung im Kessel in Atmosphären zu 1 Kilogramm Druck auf den Quadratcentimeter, Zeit und Ort der Anfertigung des Kessels und der Maschine, sowie die Namen der Fabrikanten zu entnehmen sind.

Weiter ist dem Gesuche die Bescheinigung darüber beizufügen, dass der Dampfkessel in seiner Aufstellung in dem Schiffe auf Grund der vom Bundesrath erlassenen, durch die Bek. des Reichskanzlers vom 29. Mai 1871 veröffentlichten allgemeinen polizeilichen Bestimmungen über die Anlage von Dampfkesseln unter Beachtung der in § 8 Abs. 3 und § 9 Abs. 2 für Schiffsdampfkessel gegebenen besonderen Bestimmungen, amtlich geprobt, bezw. seit weniger als Jahresfrist revidirt und vorschriftsmässig befunden worden ist.

Ist das zu untersuchende Dampfschiff ausschliesslich oder vorwiegend zum Personentransport bestimmt, so hat der Eigenthümer in dem Gesuche die nach seiner Ansicht zulässige höchste Zahl der Passagiere anzugeben, welche an Bord genommen werden können.

§ 17.

Errichtung einer Kommission für die Untersuchung der Rheinschiffe.

Zur Untersuchung der Rheinschiffe (Schiffsbeklopfung) ist die von dem Bezirks-Präsidenten bestellte Kommission von Sachverständigen (Schiffs-Untersuchungskommission) berufen.

Diese Kommission hat auch die Untersuchung von Schiffen vorzunehmen, welche die Nebenflüsse oder die Schiffahrts-Kanäle befahren und aus diesen auf den Rhein kommen. Auf besondere Anweisung der Aufsichtsbehörde oder auf Antrag der Betheiligten kann die Kommission auch die Untersuchung von Fahrzeugen unter 300 Centner Tragfähigkeit übernehmen, sofern nicht für diese Fälle besondere Untersuchungsstellen angeordnet werden.

§ 18.

Zusammensetzung der Untersuchungskommission.

Die Untersuchungskommission besteht aus dem Rheinbaubeamten des Inspections-Bezirks als Vorstand, einem Hafen- oder Dammeister,

einem Schiffsbaukundigen und einem Schiffer oder Steuermann, welcher mit der Führung eines Rheinschiffes von der Gattung des zu untersuchenden Schiffes vertraut ist.

Handelt es sich um die Untersuchung eines eisernen Schiffes, so soll der Schiffsbaukundige mit dem Bau solcher Schiffe aus eigener Erfahrung bekannt sein; mindestens muss derselbe die Eigenschaft eines in grösseren Eisenblechkonstruktionen praktisch erfahrenen Maschinenbautechnikers besitzen.

Für die Untersuchung eines Dampfschiffes wird die Kommission durch ein maschinenbaukundiges Mitglied verstärkt.

Die Sachverständigen werden auf Vorschlag des Vorstandes von dem Bezirks-Präsidenten ernannt und verpflichtet.

Wird ein Schiff lediglich zum Zwecke der Anbringung der eisernen Klammern zur Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe — § 20 — vorgeführt, so genügt die Mitwirkung eines Kommissionsmitgliedes.

§ 19.

Verfahren bei der Untersuchung.

Das Gesuch um Ausstellung eines Schiffes-Attestes (§ 15) wird vom Bezirks-Präsidenten dem Vorstande der von ihm berufenen Untersuchungskommission zur weiteren Veranlassung ausgehändigt.

Dieser prüft die Vorlage und veranlasst gegebenenfalls deren formelle Berichtigung durch den Gesuchsteller.

Ist gegen die Vollständigkeit des Gesuches nichts zu erinnern, so bestimmt der Vorstand der Untersuchungskommission im Benehmen mit den zur Mitwirkung berufenen Sachverständigen Zeit und Ort der Untersuchung und fordert demnächst den Gesuchsteller zur Vorführung des Fahrzeuges auf.

Der Gesuchsteller hat das zu untersuchende Schiff auf seine Kosten pünktlich an den ihm bezeichneten Platz zu bringen und zur Vornahme der Untersuchung die erforderliche Hilfeleistung zu stellen. (Die desfallsigen Kosten sind in den in § 25 aufgeführten Beträgen nicht inbegriffen.)

Das Schiff darf ausser den zu seiner Ausrüstung gehörigen Gegenständen nichts enthalten und muss in allen seinen Räumen zugänglich sein.

Zur Untersuchung der Fahrtüchtigkeit hat die Kommission zu prüfen und zu begutachten:

- a) in allen Fällen, ob das Schiff für seinen Zweck und für die Rheinstrecke, welche es befahren soll, in allen seinen Theilen genügend stark und dauerhaft gebaut, gut abgedichtet und seiner Bestimmung entsprechend eingerichtet ist;
- b) bei eisernen Schiffen insbesondere, ob die Stärke der Quer- und der Längsversteifungen (Spanten), sowie der Beplattung genügend, ob das Schiff hinreichend mit wasserdichten Schotten versehen und die Vernietung und die Verstemmung der Blechnäthe sorgfältig ausgeführt ist;
- c) bei Dampfschiffen ausserdem:
 1. ob der Bewegungsapparat in seinem Bau, in seiner Aufstellung und namentlich auch in seiner Verbindung mit dem Schiffe so beschaffen ist, dass er eine andauernd sichere Thätigkeit erwarten lässt; ob die Maschinenkammer gross genug ist, so dass der Dienst bei den Kesseln bequem verrichtet und alle Theile der Apparate untersucht werden können;

2. ob die Maschinenkammer von den Kajüten und den Laderäumen durch Schotten aus Eisenblech getrennt ist und ob alle nöthigen Vorsichtsmassregeln zur Verhütung von Feuersgefahr getroffen sind;
3. ob der Dampfkessel in seiner Aufstellung nach Massgabe der Bek. des Reichskanzlers v. 29. Mai 1871 amtlich geprobt, bezw. seit weniger als Jahresfrist revidirt und vorschriftsmässig befunden worden ist und ob Kessel und Maschine hinsichtlich der Bauart, der Art der Verbindung ihrer einzelnen Theile unter sich und mit dem Schiffe, der Natur der Materialien, aus denen sie angefertigt sind, keinen besonderen Grund einer Gefahr bieten;
4. ob namentlich für den Fall einer Verwendung des Dampfschiffes zum Passagierdienst alle erforderlichen Vorsichtsmassregeln eingerichtet, insbesondere ob die Treppen und Geländer auf Deck und aussenseits gehörig sicher, die Oeffnungen im Deck mit Vorrichtungen gegen unversehenes Hineinfallen verwahrt und bei Raddampfschiffen die Thüren zu den Rädern gehörig verschliessbar eingerichtet sind.

Wenn die Kommission bei der Untersuchung eines Dampfschiffes eine Probefahrt für nothwendig erachtet, so hat der Eigenthümer eine solche vorzunehmen.

Bei Untersuchung der Schiffsausrüstung hat die Kommission zu prüfen, ob das Schiff mit allem erforderlichen Takelwerk versehen ist, insbesondere:

- a) mit Schiffsankern in genügender Anzahl und von dem der Grösse des Schiffes entsprechenden Gewicht;
- b) mit Tauen von angemessener Länge und Stärke;
- c) mit allen sonstigen zur sicheren Führung und zur Hilfe in Nothfällen erforderlichen Requisiten — namentlich mit Vorkehrungen zur ausgiebigen Entfernung von Wasser aus dem Schiffsraum — und mit den in der „Schiffahrts-Polizei und Floss-Ordnung für den Rhein“ vom Februar 1878 vorgeschriebenen Signallaternen und Flaggen.

Auf eisernen Schiffen müssen für jeden Laderaum mindestens je eine Leckpumpe, ferner ein Leckkleid, Korksäcke und Reibhölzer vorhanden sein.

Bei Dampfschiffen muss der Steuerstuhl, bezw. die Kapitänbrücke, mit der Maschinenkammer durch einen Klingelzug, ein Sprachrohr oder durch eine andere geeignete Vorrichtung zur Kommandoertheilung an den Maschinenführer in Verbindung gebracht sein.

Wird das Kommando durch Zeichen gegeben, so muss in der Maschinenkammer ein Plakat angeheftet sein, auf dem die Bedeutung jedes Zeichens angegeben ist.

Dampfschiffe, welche nicht ausschliesslich zum Uebersetzen von Personen oder zum Schleppen auf kleinere Entfernungen dienen sollen, müssen weiter versehen sein mit:

- a) einer Schiffsglocke;
- b) einem Signalböller;
- c) einem guten Fernrohr;
- d) zwei Sprachrohren;
- e) einer der Grösse des Schiffes entsprechenden Anzahl von Feuerlöschgeräthschaften;
- f) einem gehörig bereit gestellten Rettungsboote von angemessener Grösse und vollständiger Ausrüstung;

- g) einem Nothsteuer;
- h) einer auf Deck befindlichen Rettungskiste, welche die nothwendigen Rettungsmittel enthält.

Auf jedem zum Personentransport bestimmten Dampfschiffe müssen mindestens zwei Rettungsleinen mit Korkringen auf Deck vorhanden sein.

Die Kommission hat endlich zu bestimmen:

- a) die Linie der grössten zulässigen Einsenkung des Schiffes mit Rücksicht auf die Bordhöhe über Wasser (Freibord), welche für die sichere Fahrt erforderlich ist.

Die Bestimmung der Höhe des Freibords erfolgt nach sachverständigem Ermessen der Untersuchungskommission.

Bei offenen — nicht mit einem festen Deck versehenen — Schiffen muss die Bordhöhe über der Linie der tiefsten zulässigen Einsenkung mindestens noch 30 cm betragen. Eine geringere Höhe ist nur unter der Bedingung zulässig, dass mindestens 30 cm hohe, starke, dichte und dem Wellenschlag hinreichenden Widerstand leistende Aufsatzborde (Windbretter) angebracht werden.

- b) Die Ladehöhe (Entfernung der Ebene der höchsten zulässigen Einsenkung von der Wasserlinie des leeren Schiffes) und die Bodentiefe (Entfernung der Ebene der höchsten zulässigen Einsenkung von der durch den tiefsten Punkt des Schiffsbodens unterhalb jeder Klammer gedachten Horizontalebene).

- c) Die der grössten zulässigen Einsenkung entsprechende Tragfähigkeit des Schiffes nach dem Aichschein oder, in Ermangelung eines solchen, nach Schätzung auf Grund der Hauptdimensionen des Schiffes: Länge, Breite und Höhe zwischen der Wasserlinie des leeren Schiffes und der Linie des grössten zulässigen Tiefgangs.

§ 20.

Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe.

Ergibt die Untersuchung, dass das Schiff allen Anforderungen entspricht, so hat die Kommission die höchste zulässige Einsenkungstiefe desselben durch die Unterkante eiserner Klammern von 30 cm Länge, 4 cm Höhe, 2 bis 3 mm Dicke, welche am Schiffe angebracht werden, zu bezeichnen.

Diese Bezeichnung erfolgt bei Schiffen, welche in der Linie ihrer zulässigen tiefsten Einsenkung 35 m oder mehr Achsenlänge haben, auf jeder Seite an drei Stellen (vorn, mittschiffs und hinten); bei Schiffen von geringerer Länge — wenn nicht deren Eigenthümer oder Führer die Bezeichnung an drei Stellen ausdrücklich beantragen — auf jeder Seite an zwei Stellen (vorn und hinten). Diese Stellen sind so zu wählen, dass darunter Aichskalen zweckmässig anzubringen sind, ohne beim Gebrauch des Schiffes durch Schwerter oder andere Gegenstände verdeckt zu werden.

In die vorderste Klammer, auf jeder Seite, sind mit 2 bis 2½ cm hohen lateinischen Buchstaben, bezw. arabischen Zahlen, einzuhauen:

nach vorn: innerhalb eines Ringes der Anfangs- und der Endbuchstabe (ersterer mit grosser, letzterer mit kleiner Schrift) des Sitzes der Untersuchungskommission;

nach hinten: die durch Aichung oder Schätzung ermittelte Centnerzahl der Tragfähigkeit des Schiffes.

Darauf sind die Klammern von dem Eigenthümer oder Führer des Schiffes durch hervortretende Farben (weiss oder gelb auf dunklem, schwarz auf hellem Grunde) deutlich erkennbar zu machen.

§ 21.

Untersuchungs-Protokoll.

In dem über den Verlauf und das Ergebniss der Untersuchung abzufassenden Protokolle hat sich die Kommission im Einzelnen darüber auszusprechen, ob das Schiff in seinem Bau, wie in seiner Einrichtung und Ausrüstung den allgemeinen und den betr. besonderen Anforderungen (§ 20) entspricht, oder welche Mängel wahrgenommen worden sind.

Besonders zu verzeichnen sind die Anker, Taue und Rettungsmittel, welche auf dem Schiffe vorhanden sind, bezw. von der Kommission für nothwendig erachtet werden. Sodann sind die gemäss § 20 bestimmten Masse der Bordhöhe, Ladehöhe und Bodentiefe in cm, die Tragfähigkeit in Centnern zu 50 Kilogramm im Protokolle anzugeben.

Nachdem das Schiff für tauglich befunden und alle Mängel und Anstände, deren Beseitigung von der Kommission für nothwendig erachtet wurde, behoben sind, wird das in zweifacher Ausfertigung aufzustellende Protokoll mit der Bescheinigung, dass der Ausstellung des Schiffs-Attestes nichts entgegensteht, geschlossen und von sämtlichen Mitgliedern der Kommission, welche bei der Untersuchung mitgewirkt haben, unterzeichnet.

Darauf erfolgt die Ausfertigung des Schiffs-Attestes nach den in § 23 gegebenen Vorschriften.

Der Vorstand der Untersuchungskommission nimmt ein Exemplar des Untersuchungs-Protokolls und die ihm vom Bezirks-Präsidenten nach vollzogener Bestätigung zukommende Ausfertigung des Schiffs-Attestes in Verwahrung, stellt die Protokolle und Atteste in chronologischer Reihenfolge und fortlaufend nummerirt zusammen und führt nach Massgabe des § 23 über die ertheilten Atteste ein Uebersichtsverzeichnis.

Weiter hat der Vorstand der Kommission dem Rheinschiffahrts-Inspector des I. Bezirks, sowie dem Kaiserl. Ministerium — Abtheilung für Gewerbe, Landwirthschaft und öffentliche Arbeiten —, von den ertheilten Schiffs-Attesten unter Beifügung einer Abschrift der bezüglichen Eintragung in das Uebersichtsverzeichnis Mittheilung zu machen.

§ 22.

Verfahren beim Vorfinden von Mängeln.

Von den bei der Untersuchung erhobenen Anständen macht der Vorstand der Kommission dem Eigenthümer oder Führer des Schiffes mündlich oder schriftlich Eröffnung und bestimmt die Frist, innerhalb welcher die Mängel beseitigt werden müssen.

Wird diese Frist, ohne dass von dem Vorstand der Kommission eine Verlängerung zugestanden worden ist, nicht eingehalten, so wird das Verfahren eingestellt. In diesem Falle muss ein wiederholtes Gesuch um Ausstellung des Schiffs-Attestes an den Bezirks-Präsidenten eingereicht werden, und es darf vor Aushändigung dieses Attestes das Schiff seine Fahrt nicht antreten.

Von der Einstellung des Verfahrens gibt der Vorstand der Kommission dem Bezirks-Präsidenten unter Darlegung der Gründe, welche die Kommission veranlassen, das Untersuchungsverfahren einzustellen, Kenntniss.

§ 23.

Schiffs-Attest.

Das Schiffs-Attest wird nach dem beigefügten Formular IV von dem Vorstande der Untersuchungskommission dreifach ausgefertigt

und mit der Eingabe des Gesuchstellers, den dazu gehörigen Anlagen und einer Ausfertigung des Untersuchungs-Protokolls dem Bezirks-Präsidenten zur Prüfung und Bestätigung überreicht.

Nach Vollziehung des Attestes seitens des Bezirks-Präsidenten wird ein Exemplar dem Eigenthümer oder Führer des Schiffes, das zweite dem Vorstände der Untersuchungskommission ausgehändigt; das dritte Exemplar bleibt bei dem Bezirks-Präsidium in Verwahrung. Die ertheilten Schiffs-Atteste werden, wie auch die Untersuchungs-Protokolle, in chronologischer Reihenfolge zusammengeheftet und fortlaufend nummerirt. Ueber die ertheilten Atteste wird ferner ein Uebersichtsverzeichnis (Formular V) geführt, in welches einzutragen ist:

1. No. des Attestes;
2. Name und Wohnort des Schiffseigenthümers;
3. Name des Schiffes;
4. Gattung, Material, Bestimmung, grösste Bodentiefe und Tragfähigkeit des Schiffes, sowie die von demselben zu befahrende Rheinrecke;
5. Datum des Einlaufs des Gesuchs um Untersuchung;
6. Datum der Vornahme der Untersuchung und
7. Datum der Ausstellung des Schiffs-Attestes.

Die Aushändigung des Schiffs-Attestes an den Eigenthümer oder Führer des Schiffes kann bis nach erfolgter Entrichtung der Untersuchungskosten (§ 25) verweigert werden.

Sind an einem bereits früher untersuchten und mit einem Schiffs-Atteste versehenen Fahrzeuge nur die neuen Einsenkungsklammern angebracht und dabei die Bordhöhe, Ladehöhe und Bodentiefe bestimmt worden (Polizei-Vdg. vom heutigen Tage, betr. die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe und die Vervollständigung der Schiffs-Atteste der Rheinschiffe), so ergänzt der Vorstand der Untersuchungskommission das Schiffs-Attest nach Massgabe des beigefügten Formulars IV Absatz 7 und legt dasselbe dem Bezirks-Präsidenten zur Bestätigung des Nachtrags vor.

§ 24.

Wiederholte Untersuchung.

Auf Grund des aufgestellten Schiffs-Attestes darf das Fahrzeug zur Rheinschiffahrt so lange benutzt werden, als es sich in dem nach der erstmaligen Untersuchung vorgefundenen, im Attest bescheinigten Zustande der Fahrtüchtigkeit befindet.

Nach jeder wesentlichen Veränderung oder nach wesentlichen Reparaturen ist das Schiff wiederholt zur Untersuchung anzumelden. (Als wesentliche Reparatur ist namentlich die gänzliche oder theilweise Erneuerung des Schiffsgerippes anzusehen.)

In dem Gesuche um wiederholte Untersuchung sind zu den in § 16 vorgeschriebenen Angaben die wesentlichen Veränderungen oder Erneuerungen einzelner Theile des Schiffes, deren Veranlassung, Zeit und Ort der Ausführung namhaft zu machen.

Weiter ist dem Gesuche beglaubigte Abschrift des letztmals ausgestellten Schiffs-Attestes — bei Dampfschiffen auch die Beurkundung der Prüfung oder letztmaligen Revision des Dampfkessels — beizufügen.

Bei der Untersuchung hat die Kommission namentlich auch auf etwaige Abnützung oder Zerstörung der einzelnen Theile, durch Fäulniss oder Rostbildung, sowie auf die Zweckmässigkeit der vorgenommenen Reparaturen oder Aenderungen zu achten.

Die Form des nach einer wiederholten Untersuchung auszustellenden Attestes ist in dem beigefügten Formular IV angegeben.

Im Uebrigen ist, unter Berücksichtigung der selbstverständlich gebotenen Modificationen, dasselbe Verfahren einzuhalten wie bei der erstmaligen Untersuchung.

Der Bezirks-Präsident wird das Ergebniss der Nachuntersuchung prüfen und gegebenenfalls auf Grund des Gutachtens der Untersuchungskommission die fernere Benutzung des Fahrzeugs zur Rheinschiffahrt im Attest über die Nachuntersuchung bestätigen.

Als Kautions zur Bestreitung der Kosten einer wiederholten Untersuchung ist nur die Hälfte der in § 16 festgesetzten Beträge zu hinterlegen.

§. 25.

Kosten der Schiffsuntersuchung.

Der Eigenthümer des zur Untersuchung vorgeführten Schiffes hat, den in § 26 vorgesehenen Fall ausgenommen, für die durch die Untersuchung entstandenen Kosten — auch im Falle der Einstellung des Verfahrens (§ 22) — aufzukommen.

Diese Kosten bestehen:

1. Aus den Gebühren der Mitglieder der Kommission. Diese Gebühren werden nach folgendem Tarif berechnet:

	Segelschiffe.			Dampfschiffe.	
	Tragfähigkeit			Pferdekraft	
	unter 200 Tonnen.	von 200 Tonnen und mehr		unter 20.	von 20 und mehr.
	von Holz.	von Eisen.			
	M.	M.	M.	M.	M.
Vorstand der Commission	5	8	10	12	15
Hafen- oder Dammeister	4	7	7	7	8
Schiffsbaukundiges Mitglied	4	5	7	7	9
Schiffahrtkundiges „	3	5	6	7	9
Maschinenbaukundiges „	—	—	—	7	9
zusammen	15	25	30	40	50

Für wiederholte Untersuchungen werden nur $\frac{3}{5}$ der vorstehenden Gebührensätze berechnet.

2. aus den wirklichen Auslagen für die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkung mittelst eiserner Klammern und allen weiteren, durch die Untersuchung etwa erwachsenden Nebenkosten.

Werden an einem Schiffe nur neue Einsenkungsklammern angebracht, so ist dafür ausser dem Betrage der Auslagen Ziffer 2 eine Gebühr von 3 Mark zu entrichten.

Der Vorstand der Kommission stellt alsbald nach Beendigung des Untersuchungsgeschäftes das Kostenverzeichniss auf und legt dasselbe mit den Belägen dem Kaiserl. Bezirks-Präsidenten vor. Letzterer ordnet die Einziehung des gegen die hinterlegte Kautions (§ 16) sich etwa ergebenden Mehrbetrages von dem Eigenthümer des Schiffes, bezw. die

Rückvergütung eines etwaigen Minderbetrages an, und veranlasst demnächst die Ausbezahlung der Gebühren und der Beträge der vorgelegten Rechnungen an die Forderungsberechtigten.

§ 26.

Ausserordentliche Untersuchung.

Nach Artikel 22, Abs. 5 der r. Rh.-Sch.-A. kann aus Gründen des öffentlichen Interesses eine ausserordentliche Untersuchung eines Schiffes angeordnet werden.

Ein drossfalsiger Antrag ist durch den Vorstand der Untersuchungskommission oder den Rheinschiffahrts-Inspector bei dem Bezirks-Präsidenten zu stellen.

Der Eigenthümer oder Führer des Schiffes ist verpflichtet, auf Anforderung die in § 16 bezw. § 24 der gegenwärtigen Vdg. vorgeschriebenen Angaben zu machen.

§ 27.

Gestattung der Einsicht der Protokolle und der Schiffs-Atteste.

Dem Eigenthümer, dem Führer und jedem Befrachter eines Rheinschiffes, sowie den Vertretern der Transportversicherungsgesellschaften und dem zuständigen Rheinschiffahrts-Inspector ist die Einsicht der Untersuchungsprotokolle, der Duplicate der Schiffs-Atteste und des über die vollzogenen Untersuchungen geführten Verzeichnisses, wie auch die Fertigung von Abschriften davon, bei dem Vorstände der betr. Untersuchungskommission jederzeit in den üblichen Geschäftsstunden gestattet.

Formular IV.

Elsass-Lothringen.

Schiffs-Attest No.

Eigenthümer des Schiffes

aus in

Name des Schiffes

Gattung des Schiffes¹aus²

Nach Angabe des Eigenthümers erbaut im Jahre

Bestimmung des Schiffes³

Ladungsfähigkeit:

Nach dem Aichschein vom Centner.

Nach Schätzung der Untersuchungskommission Centner.

1. Ob: Segelschiff, Rad-, Schrauben, Seil- oder Kettendampfschiff.

2. Ob: aus Holz, Eisen oder Stahl.

3. Bei Dampfschiffen ob: ausschliesslich oder vorwiegend zum Personentransport oder nur zum Gütertransport, bezw. nur zum Schleppen.

Bei Segelschiffen ob: Segelschiff, bezw. Schleppkahn.

Maschinenkraft (nach Angabe des Eigenthümers) effective
Pferdekkräfte.

Zulässige Einsenkungstiefe:

Die in beladenem Zustande zulässige Einsenkungstiefe ist an jeder Seite des Schiffes an Stellen mit eisernen Klammern von 30 Centimeter Länge und 4 Centimeter Höhe bezeichnet worden. Die vorderste Klammer auf jeder Seite trägt als Stempel der Schiffs-Untersuchungskommission die Buchstaben „⁴“ in einem Ringe und dahinter die oben angegebene Centnerzahl der Tragfähigkeit.

Von der Unterkante jeder Klammer ab beträgt in Centimeter:

	vornen		mittschiffs		hinten	
	rechts.	links.	rechts.	links.	rechts.	links.
	cm.	cm.	cm.	cm.	cm.	cm.
Die Bordhöhe						
Die Ladehöhe						
Die Bodentiefe						

Bemannung. Zur sicheren Führung des Schiffes müssen sich an Bord befinden:

Ausrüstung. An Ausrüstungs-Gegenständen müssen an Bord vorhanden sein:

Anzahl.	Ausrüstungsgegenstände.	Grösse, Länge etc.	Gewicht.
	Segelwerk:		
		
		
	Anker:		
		
		
	Ketten und Tauwerk:		
		
		
	Verschiedene Geräthschaften:		
		
		

Fahrtüchtigkeit. Das Schiff ist nach Massgabe der Verordnung vom von der Schiffs-Untersuchungskommission zu untersucht und für die Befahrung des Rheins in der Ausdehnung von bis für tauglich befunden worden.

Gültigkeitsdauer des gegenwärtigen Attestes. Auf Grund dieses Attestes darf das Schiff so lange zur Rheinschiffahrt benutzt werden, als es sich in dem erwähnten Zustande der Fahrtüchtigkeit befindet, mit der vorstehend angeführten Ausrüstung und Besatzung versehen ist und einer wesentlichen Veränderung oder einer wesentlichen Reparatur — als welche die gänzliche oder theilweise Erneuerung des Schiffsgerippes anzusehen ist — nicht unterworfen worden ist.

Gegenwärtiges Attest bestätigt nach Einsicht des Protokolls der Schiffs-Untersuchungskommission zu vom No. auf Grund der Verordnung vom, betreffend die Ausführungsbestimmungen zum Vollzug des Artikels 22 der revidirten Rheinschiffahrts-Acte vom 17. October 1868.

....., den 18

Der Bezirks-Präsident des-Elsass.

(L. S.)

Atteste über Nachuntersuchungen.

Das vorstehend benannte Schiff ist nach vorgenommener Reparatur — Aenderung — auf Verlangen des auf Antrag des durch die Untersuchungskommission zu in allen Theilen und Zubehörungen untersucht worden. Dabei hat sich ergeben, dass

.....

.....

.....

Polizei-Vdg. d. Bezirks-Präsidenten f. Ober-Elsass v. 19. Febr. 1883
u. d. Bezirks-Präsidenten f. Unter-Elsass v. 28. Febr. 1873,

die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe und die Vervollständigung
der Schiffs-Atteste der Rheinschiffe betr.

Centr. u. B.-A.-Bl. f. E.-L. v. 1883, No. 11, S. 71.

Unter Bezugnahme auf § 20 der Vdg., die Untersuchung der Rheinschiffe betr., wird verordnet was folgt:

Alle dem Art. 22 der r. Rh.-Sch.-A. (veröffentlicht durch Kaiserl. Decret v. 5. Mai 1869 im Gesetzesbulletin für 1869 No. 1707) unterliegenden Fahrzeuge, mit Ausnahme derjenigen, welche bis zum 1. Juli 1884 einer Nachuntersuchung unterliegen und dabei mit den neuen Einsenkungsklammern versehen werden, müssen bis zu diesem Zeitpunkt einer Schiffs-Untersuchungskommission behufs Anbringung der neuen Klammern und Vervollständigung des Schiffs-Attestes von ihren Eigenthümern oder Führern unter Vorlegung des Schiffs-Attestes angemeldet und vorgeführt werden.

An allen mit den neuen Einsenkungsklammern versehenen Schiffen ist die Farbe dieser Klammern (weiss oder gelb auf dunklem Grunde, schwarz auf hellem Grunde) von den Schiffen kenntlich zu erhalten.

Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften dieser Verordnung unterliegen der in Art. 32 der r. Rh.-Sch.-A. vorgesehenen Strafe.

K. Bayr. Allerh. Vdg. v. 16. Dezember 1887,

die Untersuchung der Rheinschiffe betr.

K. Bayr. Ges.- u. Vdg.-Bl. v. 1887, No. 48, S. 697.

§ 1.

Die Untersuchung der Rheinschiffe in Bezug auf Fahrtüchtigkeit, genügende Ausrüstung und zulässige Einsenkung in allen in Art. 22 der Rheinschiffahrtsakte vorgesehenen Fällen, sowie die Ausstellung und Ergänzung der Schiffs-Atteste für Rheinschiffe erfolgt durch eine in Speyer zu errichtende Behörde, welche der k. Regierung der Pfalz, Kammer des Innern, untergeordnet ist und den Titel „Königlich Bayerische Schiffsuntersuchungskommission in Speyer“, sowie ein entsprechendes Dienstsiegel führt.

Die Schiffsuntersuchungskommission besteht aus dem Vorstände des k. Strassen- und Flussbauamtes Speyer als Vorsitzenden, dem Damm- und Flusswarte in Speyer, einem schiffbaukundigen und einem schiffahrtskundigen Mitglieder. Handelt es sich um die Untersuchung eines eisernen Schiffes, so soll der Schiffbaukundige mit dem Baue solcher Schiffe aus eigener Erfahrung bekannt sein; mindestens muss er die Eigenschaft eines in grösseren Eisenblechconstructions praktisch erfahrenen Maschinenbautechnikers besitzen. Das schiffahrtskundige Mitglied soll ein mit der Führung des Rheinschiffes der Gattung, welcher das zu untersuchende Schiff angehört, vertrauter Schiffer oder Steueremann sein. Für die Untersuchung eines Dampfschiffes wird die Commission durch ein maschinenbaukundiges Mitglied verstärkt.

Die Sachverständigen und die etwa erforderlichen Ersatzmänner für dieselben, sowie für den Damm- und Flusswarte werden nach Einvernahme des Commissionsvorsitzenden von der k. Regierung, Kammer des Innern, in stets widerruflicher Weise ernannt und von dem Commissionsvorsitzenden verpflichtet.

§ 2.

Das Gesuch um Ausstellung eines Schiffsattestes ist von dem Eigenthümer oder Führer eines Schiffes schriftlich oder mündlich (zu Protokoll) unter Beifügung der erforderlichen Angaben an den Vorsitzenden der Schiffsuntersuchungscommission zu richten. Derselbe prüft, ob die Eingabe formell zu beanstanden ist und veranlasst eventuell den Gesuchsteller zur Verbesserung der Mängel.

Ist gegen die Vollständigkeit des Gesuches nichts zu erinnern, so bestimmt der Vorsitzende Zeit und Ort der Untersuchung, leitet nach Einberufung der Commission die Untersuchung und veranlasst die Aufnahme eines Protokolls hierüber, in welchem sich die Commission unter genauer Beschreibung des Baues und der Einrichtung des Schiffes, sowie der vorhandenen Ausrüstungsgegenstände darüber zu äussern hat, ob das Schiff in Bezug auf Fahrtüchtigkeit, Ausrüstung und Besatzung den an dasselbe zu stellenden Anforderungen genügt, und ob demnach die Ausfertigung des Schiffsattestes zu erfolgen hat oder verweigert wird, oder welche Mängel vorerst noch zu beseitigen sind. Zugleich sind in dem Protokolle die von der Commission zu bestimmenden Masse von Freibord, Tiefgang und Tragfähigkeit des Schiffes anzugeben.

Von dem Ergebnisse der Untersuchung ist dem Gesuchsteller mündlich oder schriftlich unter Hinweis auf das ihm zustehende Beschwerderecht (§ 3) Eröffnung zu machen.

Ergibt die Untersuchung, dass das Schiff allen Anforderungen entspricht, oder sind die von der Commission erhobenen Anstände beseitigt, so ordnet der Vorsitzende die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkung des Schiffes an und fertigt das Schiffsattest nach dem vorgeschriebenen Formulare aus.

Bei der wiederholten Untersuchung eines Schiffes (Art. 22 Abs. 4 und 5 der Rheinschiffahrtsacte), sowie im Falle der Anbringung neuer Einsenkungskammern findet das gleiche Verfahren mit entsprechenden Abweichungen Anwendung.

§ 3.

Gegen den Bescheid der Schiffsuntersuchungscommission nach vollzogener Untersuchung (§ 2 Abs. 3) ist binnen einer Frist von vierzehn Tagen nach der Eröffnung oder Zustellung Beschwerde zur k. Regierung, Kammer des Innern, zulässig, welche darüber in zweiter und letzter Instanz entscheidet. Die Beschwerde ist bei dem Vorsitzenden der Untersuchungscommission einzulegen. Im Uebrigen sind hinsichtlich des Verfahrens in der zweiten Instanz die Bestimmungen in §§ 20, 21 der Reichsgewerbeordnung und in § 5 der Allerhöchsten Verordnung vom 4. December 1872, den Vollzug der Gewerbeordnung etc. betreffend, analog zur Anwendung zu bringen.

§ 4.

Für die Verhandlungen der Schiffsuntersuchungscommission, sowie für die Ausstellung und Ergänzung der Schiffsatteste werden Gebühren zu Gunsten der Staatskasse nicht erhoben, jedoch sind die Kosten des Verfahrens von dem Gesuchsteller zu tragen.

Zu den letzteren gehören insbesondere:

1. die wirklichen Auslagen für die Bezeichnung der grössten zulässigen Einsenkung, sowie für Formulare, Schreibhilfe, Botengänge u. s. w.,
2. die Gebühren der Mitglieder der Untersuchungscommission.

Diese Gebühren werden nach folgendem Tarif berechnet:

Empfangs- berechtigter.	Segelschiffe				Dampfschiffe	
	Tragfähigkeit				Pferdekraft	
	bis zu 50 Tonnen	von 50bis200 Tonnen	über 200 Tonnen		unter 20	über 20
			von Holz	von Eisen		
Vorsitzender d. Commission	M. 4	M. 6	M. 8	M. 10	M. 12	M. 15
Damm- und Flusswart	2	3	4	6	6	7
Schiffsbaukundiges Mitglied	2	3	4	8	8	10
Schiffahrtskundiges „	2	3	4	6	6	8
Maschinenbaukundiges „	—	—	—	—	8	10
Zusammen	10	15	20	30	40	50

Werden an dem Schiffe nur neue Einsenkungsklammern angebracht, so beträgt die nach Abs. 2 Ziff. 2 zu entrichtende Gebühr nur 3 Mark.

Ausserdem haben die Commissionsmitglieder gegebenen Falls auch auf Ersatz der Reisekosten nach Massgabe der Allerhöchsten Verordnung vom 11. Februar 1875 (Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 105) Anspruch, und zwar dürfen sich die der Commission angehörigen Sachverständigen bei der Eisenbahnfahrt der zweiten Wagenklasse bedienen.

Die Einhebung der Kosten und deren Hinausvergütung an die Empfangsberechtigten erfolgt durch den Commissionsvorsitzenden.

§ 5.

Die nach Art. 22 Abs. 5 der Rheinschiffahrtsakte zulässige ausserordentliche Untersuchung eines Schiffes von Amtswegen wird durch die Distriktpolizeibehörde angeordnet. Die Untersuchungskosten sind in solchen Fällen von der Staatskasse zu tragen.

§ 6.

Mit Geldstrafe bis zu 180 M. oder mit Haft bis zu einem Monate wird gemäss Art. 100 des Gesetzes über die Benützung des Wassers vom 28. Mai 1852, Art. 1 des Gesetzes vom 8. November 1875, die Bestimmung von Geldstrafen und einigen Geldsätzen nach der Reichswährung betreffend, endlich Art. 3 Ziff. 10 lit. b. und Ziff. 15 des Gesetzes vom 18. August 1879 zur Ausführung der Reichsstrafprozessordnung bestraft:

1. wer ein Rheinschiff führt, an dessen Bord das in Art. 22 der Rheinschiffahrtsakte bezeichnete Schiffsattest während der Fahrt sich nicht befindet, oder wer sich weigert, dieses Attest der zuständigen Hafen- oder Polizeibehörde auf Erfordern vorzuzeigen;
2. wer es unterlässt, nach einer wesentlichen Veränderung oder Reparatur des Schiffes die Untersuchung desselben, bevor es in Fahrt gestellt wird, nach der Vorschrift in Art. 22 Abs. 4 der Rheinschiffahrtsakte wiederholen zu lassen;

3. wer sich weigert, die von der zuständigen Behörde auf Grund des Art. 22 Abs. 5 der Rheinschiffahrtsakte geforderte Wiederholung der Untersuchung ausführen zu lassen.

§ 7.

Gegenwärtige Verordnung tritt am 1. Januar 1888 in Kraft. Gleichzeitig wird die Bekanntmachung des k. Staatsministeriums des Königlichen Hauses und des Aeussern vom 5. Mai 1838, Vorschriften wegen Untersuchung der Segelschiffe für den zweiten Rheinaufsichtsbezirk betreffend, (Amts- und Intelligenzblatt für die Pfalz 1838 Nr. 28) ausser Wirksamkeit gesetzt.

Die erforderlichen Anweisungen zum Vollzuge gegenwärtiger Verordnung werden von der k. Regierung der Pfalz, Kammer des Innern, erlassen.

Bek. d. K. Bayr. Reg. d. Pfalz v. 29. Dezember 1887,
die Untersuchung der Rheinschiffe betr.

K. Bayr. Kr.-A.-Bl. d. Pf. 1887 No. 28. S. 95.

Im Vollzuge des § 7 Abs. 2 der Allerhöchsten Verordnung vom 16. December 1887, die Untersuchung der Rheinschiffe betr., wird nachstehende Anweisung erlassen:

I. Erfordernisse des Gesuches um ein Schiffsattest.

Das Gesuch um Ausstellung eines Schiffsattestes, welches nach § 2 der angeführten Allerhöchsten Verordnung von dem Eigenthümer oder Führer eines Schiffes schriftlich oder mündlich (zu Protokoll) bei dem Vorsitzenden der Schiffs-Untersuchungskommission anzubringen ist, muss folgende Angaben enthalten:

1. den Namen und Wohnort des Eigenthümers;
2. den Namen des Schiffsführers;
3. den Namen und die Gattung des Schiffes, ob Dampfschiff (Rad-, Schrauben-, Seil- oder Ketten-Dampfer) — oder Segelschiff — oder Schleppkahn;
4. die Bestimmung des Schiffes — ob dasselbe zum Schleppen oder zum Transport von Personen oder Gütern und eventuell welcher Art von Gütern dienen soll;
5. die Strecke, welche das Schiff befahren soll — ob den ganzen Rhein oder nur eine gewisse Strecke desselben;
6. die Länge zwischen den Steven (Heben), Breite und Tiefe des Schiffskörpers, vorne und hinten bei den Pollern, und in der Mitte, beziehungsweise am Hauptspant;
7. die zum Bau verwendete Materialgattung, ob Holz, Eisen oder Stahl;
8. Zeit und Ort der Erbauung des Schiffes und Name des Erbauers;
9. die nach Ansicht des Gesuchstellers zulässige Einsenkungstiefe mit Bezug auf den grössten Tiefgang und die Höhe des Freibords, vorne, hinten und in der Mitte, bezw. am Hauptspant;
10. die Tragfähigkeit des Schiffes nach annähernder Berechnung oder auf Grund erfolgter Aichung nach Tonnen bezw. Kilogramm;
11. die Bezeichnung des Hafens oder des Anlegeplatzes, wo der Gesuchsteller das Schiff zur Untersuchung vorzuführen wünscht;

12. ein Verzeichniss derjenigen Schiffsgeräthe, welche zum Zwecke der sicheren Fahrt und der Hilfeleistung bei Unglücksfällen an Bord vorhanden sind;
13. Zahl und Art der in Aussicht genommenen Besatzung des Schiffes.

Hat eine amtliche Vermessung des Schiffes schon stattgefunden, so ist der Aichschein mit dem Gesuche vorzulegen.

Dem Gesuche um Untersuchung eines Dampfschiffes ist ausserdem die amtliche Bescheinigung über die erfolgte Prüfung bzw. letzte vorchriftsmässige Revision des Dampfkessels sowie eine Beschreibung und Zeichnung der Maschine und des Kessels beizufügen, aus welcher die wichtigsten Masse derselben und die Aufstellung von Maschine und Kessel zu entnehmen sind. Für die erforderlichen Zeichnungen ist ein Massstab in Metermass zu wählen, welcher eine deutliche Anschauung gewährt; der Massstab ist auf den Zeichnungen einzutragen; auch sind alle wichtigeren Masse an der betreffenden Stelle mit rother Farbe einzuschreiben. Ist das zu untersuchende Dampfschiff ausschliesslich oder vorwiegend zum Personentransport bestimmt, so hat der Gesuchsteller die nach seiner Ansicht grösste zulässige Zahl der an Bord zu nehmenden Passagiere anzugeben.

Bei dem Antrage auf wiederholte Untersuchung eines Schiffes sind ausser den vorstehend vorgeschriebenen Angaben die wesentlichen Veränderungen oder Erneuerungen einzelner Theile des Schiffes und deren Veranlassung, dann Zeit und Ort der Ausführung namhaft zu machen. Ferner ist dem Gesuche das Schiffsattest in Original oder beglaubigter Abschrift beizulegen.

II. Kostenvorschuss.

Bei der Einreichung des Gesuchs ist zugleich ein entsprechender, nöthigenfalls von dem Kommissionsvorstande zu bestimmender Kostenvorschuss, welcher jedoch den doppelten Betrag der Gebühren der Kommissionsmitglieder (§ 4 der Verordnung) nicht übersteigen darf, einzubezahlen und von dem Kommissionsvorsitzenden in Verwahrung zu nehmen.

III. Hilfeleistung des Gesuchstellers bei der Untersuchung.

Der Gesuchsteller hat das zu untersuchende Schiff an den von dem Kommissionsvorsitzenden bestimmten Platz zu verbringen und für die zur Vornahme der Untersuchung erforderliche Hilfeleistung zu sorgen.

Das Schiff muss leer und in allen seinen Räumen zugänglich sein.

Wenn die Kommission bei der Untersuchung eines Dampfschiffes eine Probefahrt für nothwendig erachtet, so hat der Gesuchsteller eine solche vorzunehmen.

IV. Untersuchung der Fahrtüchtigkeit.

Die Kommission hat zu untersuchen und zu begutachten:

- a) in allen Fällen, ob das Schiff für seinen Zweck und für die Rheinstrecke, welche es befahren soll, in allen seinen Theilen genügend stark und dauerhaft gebaut, gut abgedichtet und seiner Bestimmung entsprechend eingerichtet ist;
- b) bei eisernen Schiffen insbesondere, ob die Stärke der Quer- und der Längsversteifungen (Spanten) sowie der Beplattung ge-

nügend, ob das Schiff hinreichend mit wasserdichten Schotten versehen und die Vernietung und die Verstemmung der Blechnäthe sorgfältig ausgeführt ist;

c) bei Dampfschiffen ausserdem:

1. ob der Bewegungsapparat in seinem Bau, in seiner Aufstellung und namentlich auch in seiner Verbindung mit dem Schiffe so beschaffen ist, dass er eine andauernd sichere Thätigkeit erwarten lässt, ob die Maschinenkammer gross genug ist, so dass der Dienst bei den Kesseln bequem verrichtet und alle Theile der Apparate untersucht werden können;
2. ob die Maschinenkammer von den Kajüten und den Laderäumen durch Schotten aus Eisenblech getrennt ist und ob alle nöthigen Vorsichtsmassregeln zur Verhütung von Feuergefahr getroffen sind;
3. ob der Dampfkessel in seiner Aufstellung nach Massgabe der Allerhöchsten Verordnung vom 14. März 1874, die Anlegung und den Betrieb von Dampfkesseln und Dampfapparaten betr. (Gesetz- und Verordnungsblatt S. 91), amtlich geprobt, bezw. ob er seit weniger als Jahresfrist amtlich revidirt und vorschriftmässig befunden worden ist und ob Kessel und Maschine hinsichtlich der Bauart, der Art der Verbindung ihrer einzelnen Theile unter sich und mit dem Schiffe, dann der Natur der Materialien, aus denen sie gefertigt sind, keinen besonderen Grund einer Gefahr bieten; im übrigen hat sich die Kommission mit der Prüfung der Dampfkessel nicht zu befassen, dieselbe obliegt vielmehr den in der angeführten Allerhöchsten Verordnung und den dazu ergangenen Vollzugserlassen bestimmten besonderen Organen;
4. ob namentlich für den Fall einer Verwendung des Dampfschiffes zum Passagierdienst alle erforderlichen Vorsichtsmassregeln eingerichtet, insbesondere die Treppen und Geländer auf Deck und aussenseits gehörig sicher, die Oeffnungen im Deck mit Vorrichtungen gegen unversehenes Hineinfallen verwahrt und bei Raddampfschiffen die Thüren zu den Rädern gehörig verschliessbar eingerichtet sind.

Bei wiederholter Untersuchung eines Schiffes ist namentlich auch auf etwaige Abnützung oder begonnene Zerstörung der einzelnen Theile durch Fäulniss oder Rostbildung, sowie auf die Zweckmässigkeit der vorgenommenen Reparaturen oder Aenderungen zu achten.

V. Untersuchung der Schiffsausrüstung und Festsetzung der erforderlichen Bemannung.

Bei der Untersuchung der Schiffsausrüstung hat die Kommission zu prüfen, ob das Schiff mit allem erforderlichen Takelwerk und Schiffsergäthe versehen ist, insbesondere:

- a) mit Schiffsankern in genügender Anzahl und von dem der Grösse des Schiffes entsprechenden Gewicht,
- b) mit Tauen von angemessener Länge und Stärke,
- c) mit allen sonstigen zur sicheren Führung und zur Hilfe in Nothfällen erforderlichen Requisiten — namentlich mit Vorkehrungen zur ausgiebigen Entfernung von Wasser aus dem Schiffsraum — und mit den in der Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flösserei auf dem Rhein vorgeschriebenen Signallaternen und Flaggen.

Auf eisernen Schiffen müssen für jeden Laderaum mindestens eine Leckpumpe, ferner ein Leckkleid, Korksäcke und Reibhölzer vorhanden sein.

Bei Dampfschiffen muss der Steuerstuhl, bezw. die Kapitänsbrücke mit der Maschinenkammer durch einen Läuteapparat, ein Sprachrohr, oder durch eine andere geeignete Vorrichtung zur Kommandoertheilung an den Maschinenführer in Verbindung gebracht sein. Wird das Kommando durch Zeichen gegeben, so muss in der Maschinenkammer ein Plakat angeheftet sein, auf welchem die Bedeutung jedes Zeichens angegeben ist.

Dampfschiffe, welche nicht ausschliesslich zum Uebersetzen von Personen oder zum Schleppen auf kleinere Entfernungen dienen sollen, müssen weiter versehen sein mit:

- a) einer Schiffsglocke,
- b) einem Signalböller,
- c) einem guten Fernrohr,
- d) zwei Sprachrohren,
- e) einer der Grösse des Schiffes entsprechenden Anzahl von Feuerlöschgeräthschaften,
- f) einem gehörig bereit gestellten Rettungsboote von angemessener Grösse und vollständiger Ausrüstung,
- g) einem Nothsteuer,
- h) einer auf Deck befindlichen Rettungskiste, welche die nothwendigen Rettungsmittel enthält.

Auf jedem zum Personentransport bestimmten Dampfschiffe müssen mindestens zwei Rettungsleinen mit Korkringen auf Deck vorhanden sein.

Endlich hat die Kommission zu bestimmen, welche Bemannung sich zur sicheren Leitung des Schiffes auf demselben befinden muss, und ob demnach die in Aussicht genommene oder vorhandene Bemannung genügt oder zu verstärken ist.

VI. Bestimmung von Freibord, Tiefgang und Tragfähigkeit.

Die Kommission hat ferner zu bestimmen:

a) die Linie der grössten zulässigen Einsenkung des Schiffes mit Rücksicht auf die Bordhöhe über Wasser (Freibord), welche für sichere Fahrt erforderlich ist; die Bestimmung der Höhe des Freibords erfolgt, insoweit nicht in der Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flösserei auf dem Rhein hierüber Vorschriften enthalten sind, nach sachverständigem Ermessen der Untersuchungskommission;

b) die Ladehöhe (Entfernung der Ebene der höchsten zulässigen Einsenkung von der Wasserlinie des leeren Schiffes) und die Bodentiefe (Entfernung der Ebene der höchsten zulässigen Einsenkung von der durch den tiefsten Punkt des Schiffsbodens unterhalb jeder Klammer gedachten Horizontalebene);

c) die der grössten zulässigen Einsenkung entsprechende Tragfähigkeit des Schiffes nach dem Aichscheine oder in Ermangelung eines solchen, nach eigener Schätzung der Kommission auf Grund der Hauptdimensionen des Schiffes: Länge, Breite und Höhe zwischen der Wasserlinie des leeren Schiffes und der Linie des grössten zulässigen Tiefganges.

VII. Bezeichnung der grössten zulässigen Einsenkung.

Die Bezeichnung der grössten zulässigen Einsenkung mittelst eiserner am Schiffe anzubringender Klammern erfolgt nach Massgabe

der bezüglichen Bekanntmachung der unterfertigten Stelle vom 25. Oktober 1882 (Kreisamtsblatt der Pfalz 1882 Nr. 77).

VIII. Ausstellung des Schiffsattestes und Journalführung.

Das Schiffsattest, bezw. das Attest über die wiederholte Untersuchung eines Schiffes wird nach dem in der Anlage vorgeschriebenen Formulare von dem Vorsitzenden der Untersuchungskommission doppelt ausgefertigt, ein Exemplar dem Gesuchsteller zugestellt, das andere Exemplar in Verwahrung genommen.

Ueber die einlaufenden Gesuche um Ausstellung bezw. Ergänzung von Schiffsattesten hat der Kommissionsvorsitzende ein Verzeichniss (Journal) zu führen, welches mindestens folgende Rubriken zu enthalten hat:

1. Fortlaufende Nummer,
2. Namen und Wohnort des Schiffseignthümers,
3. Namen des Schiffsführers,
4. Gattung, Material, Bestimmung, grösste Bodentiefe und Tragfähigkeit des Schiffes, sowie die von demselben zu befahrende Rheinstrecke,
5. Datum des Einlaufs des Gesuchs um Untersuchung,
6. Angabe, ob erstmalige oder wiederholte Untersuchung,
7. Datum der Vornahme der Untersuchung,
8. Datum der Ausstellung des Attestes,
9. Betrag des hinterlegten Kostenvorschusses,
10. Betrag der Untersuchungskosten,
11. Bemerkungen.

Die ausgestellten Atteste, bezw. Nachträge in den Attesten sind mit der betreffenden Journal-Nummer zu versehen.

Dem Rheinschiffahrts-Inspektor des zweiten Bezirkes ist von jeder Attestausstellung kurze Nachricht unter Mittheilung der in Rubrik 1, 2, 3, 4, 6 und 8 des Journals enthaltenen Angaben zu machen.

IX. Anbringung neuer Einsenkungsklammern.

Wird ein Schiff, für welches ein Schiffsattest bereits ausgestellt ist, lediglich zu dem Zwecke der Anbringung neuer Einsenkungsklammern zur Bezeichnung der grössten zulässigen Einsenkungstiefe angemeldet, so ist mit dem Antrage das Schiffsattest im Original vorzulegen und ein angemessener Kostenvorschuss (§ 4 der Verordnung) einzubezahlen. Bei der Vornahme des bezüglichen Geschäftes, dessen Leitung dem Kommissions-Vorsitzenden obliegt, genügt die Anwesenheit eines Kommissionsmitgliedes. Die erfolgte Anbringung der neuen Einsenkungsklammern wird von dem Kommissions-Vorsitzenden auf dem Schiffsatteste bestätigt.

X. Gestattung der Akteneinsicht.

Dem Eigenthümer, dem Führer und jedem Befrachter eines Schiffes^s sowie den Vertretern der Transportversicherungsgesellschaften ist die Einsichtnahme der auf das betreffende Schiff bezüglichen Aktenstücke, insbesondere der Untersuchungsprotokolle und der Duplikate der Schiffs-Atteste, und die Fertigung von Abschriften hiervon in den Amtsräumlichkeiten des kgl. Strassen- und Flussbauamtes Speyer in den üblichen Geschäftsstunden gestattet.

Ebenso kann der Rheinschiffahrts-Inspektor des zweiten Bezirks von sämtlichen Schiffsuntersuchungsakten Einsicht oder Abschrift nehmen.

XI. Untersuchungskosten.

Als bald nach Beendigung jeder Untersuchung hat der Kommissions-Vorsitzende ein Kostenverzeichniss aufzustellen und unter Mittheilung einer Ausfertigung desselben sowie des Schiffsattestes den gegen den einbezahlten Kostenvorschuss sich etwa ergebenden Mehrbetrag von dem Gesuchsteller einzuziehen, bezw. den etwa zuviel einbezahlten Betrag hinauszuvorgüten. Sodann veranlasst er die Ausbezahlung der Gebühren und den Ersatz der Auslagen an die Förderungsberechtigten und nimmt die Quittungen, welche nach Art. 233 Ziff. 25 des Gesetzes über das Gebührenwesen vom 18. August 1879 Gebührenfreiheit geniessen, zu den Akten.

XII. Ausserordentliche Schiffsuntersuchung von Amtswegen.

Eine ausserordentliche Untersuchung auf Grund des Art. 22 Abs. 5 der Rheinschiffahrtsakte ist von der Districtspolizeibehörde, in deren Bereich das Schiff sich befindet, anzuordnen und bei der Schiffs-Untersuchungskommission zu beantragen, wenn ihr eine glaubhafte Anzeige über gefahrbringende Mängel an dem Schiffe zugegangen ist. Die Kosten der Untersuchung sind von dem Vorsitzenden der Untersuchungskommission bei der unterfertigten Stelle behufs Erstattung aus Centralfonds zu liquidiren. Bei der Untersuchung ist darauf Bedacht zu nehmen, dass der Dienst des Schiffers möglichst wenig beeinträchtigt werde.

Die Muster für Schiffs-Atteste u. s. w. sind die gleichen wie in der badischen Verordnung.

Bek. d. K. Bayr. Reg. d. Pfalz, Kammer d. Innern, v. 25. Oct. 1882, die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe und die Vervollständigung der Schiffs-Atteste der Rheinschiffe betr.

K. Bayr. Kr. A.-Bl. d. Pf. 1882, No. 77. S. 874.

Auf Grund der zwischen den Regierungen der Rheinuferstaaten über die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe und über die Vervollständigung der Schiffs-Atteste der Rheinschiffe getroffenen Vereinbarungen werden nachstehende Vorschriften bekannt gegeben:

Artikel 1.

Die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe ist bei Schiffen, welche in der Linie dieser Einsenkung 35 m oder mehr Achsenlänge haben, auf jeder Seite an drei Stellen (vorn, mittelschiffs und hinten), bei Schiffen von geringerer Länge, wenn nicht deren Eigentümer oder Führer die Bezeichnung an drei Stellen ausdrücklich beantragen, auf jeder Seite an zwei Stellen (vorn und hinten) durch die Unterkante eiserner Klammern von 30 cm Länge, 4 cm Höhe und von hervortretender Farbe (weiss oder gelb auf dunklem, schwarz auf hellem Grunde) zu bewirken.

Der Platz für diese Einsenkungsklammern ist so zu wählen, dass unter denselben Tiefgangs- und Aichskalen zweckmässig anzubringen

sind, ohne beim Gebrauche des Schiffes durch Schwerter oder andere Gegenstände verdeckt zu werden.

In die vorderste Klammer an jeder Seite sind mit 2 bis 2 $\frac{1}{2}$ cm hohen lateinischen Buchstaben, bezw. arabischen Ziffern einzuhauen:

nach vorn:

innerhalb eines Ringes der Anfangs- und Endbuchstabe (ersterer mit grosser, letzterer mit kleiner Schrift) des Sitzes der Schiffs-Untersuchungsstelle, bei welcher die Anbringung der Klammern erfolgt,

nach hinten:

die durch Aichung, eventuell Abschätzung ermittelte Centnerzahl der Tragfähigkeit.

Artikel 2 gleichlautend mit § 4 der Bad. Vdg. (S. 107 oben).

Artikel 3 gleichlautend mit §§ 5 und 6 der Bad. Vdg. (S. 107 oben).

Artikel 4.

Zuwiderhandlungen gegen diese Vorschriften werden gemäss Art. 3 Ziffer 10 lit. b des Gesetzes v. 18. Aug. 1879 zur Ausführung der Reichs-Strafprocess-Ordnung, dann Art. 1 und 100 des Gesetzes über die Benützung des Wassers vom 28. Mai 1852 an Geld bis zu 30 Mark bestraft.

Artikel 5.

Gegenwärtige oberpolizeiliche Vorschriften treten sofort in Kraft.

Vdg. d. Gr. Hess. Staatsministeriums v. 7. September 1882,
Regulativ, die Untersuchung der Rheinschiffe und die Ausstellung der Schiffs-
Atteste betr.

Gr. Hess. R.-Bl. v. 1882, Nr. 19.

Zum Vollzuge des Art. 22 der r. Rh.-Sch.-A. wird verordnet, was folgt:

§ 1.

Errichtung einer Kommission für die Untersuchung der Rheinschiffe in Mainz.

Zur Untersuchung der Rheinschiffe in den in Art. 22 der r. Rh.-Sch.-A. vorgesehenen Fällen (Schiffsbeklopfung) ist die in Mainz bestellte Kommission von Sachverständigen (Schiffs-Untersuchungskommission) berufen. Diese Kommission hat sich auch der Untersuchung von Schiffen, welche aus Nebenflüssen bis in den Rhein kommen, zu unterziehen und kann auf besondere Anweisung der Aufsichtsbehörde oder auf Antrag der Beteiligten auch die Untersuchung von Fahrzeugen unter 300 Centner Tragfähigkeit (Art. 23 der r. Rh.-Sch.-A.) übernehmen, sofern nicht für diese Fälle besondere Untersuchungsstellen angeordnet werden.

§ 2.

Verfahren, allgemeine Bestimmung.

Das Gesuch um Ausstellung eines Schiffs-Attestes ist von dem Eigenthümer oder dem Führer des Schiffes schriftlich oder mündlich unter Beifügung der vorgeschriebenen Angaben (§§ 5, 6) an den Vorstand der Schiffs-Untersuchungskommission zu richten. Derselbe prüft

nöthigenfalls, ob die Vorlage formell zu beanstanden ist, und veranlasst eventuell auf kürzestem Wege den Gesuchsteller zur Verbesserung der formellen Mängel.

Ist gegen die Vollständigkeit des Gesuches nichts zu erinnern, so bestimmt der Vorstand innerhalb des Hafengebietes einen Liegeplatz, an welchem die Untersuchung vorzunehmen ist.

Der Vorstand beruft die Sachverständigen, leitet die Untersuchung, nimmt über deren Ergebniss ein Protokoll auf und ordnet, wenn die Untersuchung keine Anstände ergeben hat oder dieselben beseitigt worden sind, die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkung des Schiffes an.

Hierauf stellt er das Schiffs-Attest aus und bewirkt dessen Aushändigung an den Führer oder Eigenthümer des Schiffes. Letztere sind gegenüber der Behörde für die Kosten des Verfahrens haftbar.

§ 3.

Die Untersuchung eines Schiffes aus Gründen des öffentlichen Interesses (Art. 22 Abs. 5 der r. Rh.-Sch.-A.) wird auf Antrag der Hafenbehörden oder des Rheinschiffahrts-Inspectors durch das zuständige Kreisamt angeordnet. Der Eigenthümer oder Führer des Schiffes ist in diesem Falle verpflichtet, auf Aufforderung des Vorstandes der Kommission die in § 5 bezw. 6 und 7 dieser Vdg. vorgeschriebenen Angaben zu machen.

§ 4.

Zusammensetzung der Untersuchungskommission.

Die Untersuchungskommission besteht aus dem Gr. Hafencommissär zu Mainz oder einem anderen Gr. Beamten als Vorstand, dem Hafencmeister, einem Schiffsbaukundigen und einem mit der Führung eines Rheinschiffes der Gattung, welcher das zu untersuchende Schiff angehört, vertrauten Schiffer oder Steuermann.

Handelt es sich um die Untersuchung eines eisernen Schiffes, so soll der Schiffsbaukundige mit dem Bau solcher Schiffe aus eigener Erfahrung bekannt sein; mindestens muss er die Eigenschaft eines in grösseren Eisenblechconstructions praktisch erfahrenen Maschinenbau-technikers besitzen.

Für die Untersuchung eines Dampfschiffes wird die Kommission durch ein maschinenbaukundiges Mitglied verstärkt.

Die Sachverständigen werden auf Vorschlag des Vorstandes von der Gr. Provinzialdirection Rheinhessen ernannt und verpflichtet.

Erstreckt sich die Untersuchung eines Dampfschiffes auch auf den Dampfkessel, so functionirt der amtliche Sachverständige für Prüfung und Revision der Dampfkessel, bezw., sofern der Schiffsbesitzer der Offenbacher oder Mannheimer Ueberwachungsgesellschaft angehört, der Sachverständige dieser Gesellschaften als maschinenbaukundiges Mitglied der Kommission.

Wird ein Schiff lediglich zur Anbringung neuer Einsenkungsklammern nach Massgabe der Vdg. vom 6. Sept. 1882 angemeldet und vorgeführt, so genügt die Mitwirkung eines Kommissionsmitglieds.

- | | | |
|------|---|---|
| § 5. | Erfordernisse des Gesuches | } Gleichlautend
mit der
Bad. Vdg. |
| § 6. | Besondere Angaben bezüglich der Dampfschiffe. | |
| § 7. | Antrag auf wiederholte Untersuchung. | |

§ 8.

Hülfeleistung des Schiffsführers bei der Untersuchung.

Der Führer des zu untersuchenden Schiffes hat dasselbe an den von dem Vorstand der Kommission bestimmten Platz zu verbringen und für die zur Vornahme der Untersuchung erforderliche Hülfeleistung zu sorgen.

Das Schiff muss leer und in allen seinen Räumen zugänglich sein.

Wenn die Kommission bei der Untersuchung eines Dampfschiffes eine Probefahrt für nothwendig erachtet, so hat der Eigenthümer eine solche vorzunehmen.

- | | | |
|-------|--|---|
| § 9. | Untersuchung der Fahrtüchtigkeit. | } Gleichlautend
mit der
Bad. Vdg. |
| § 10. | Dampfkesselprüfung | |
| § 11. | Untersuchung der Schiffsausrüstung. | |
| § 12. | Bestimmung von Freibord und Tragfähigkeit. | |

§ 13.

Bezeichnung der grössten Einsenkung.

Die Kommission hat die von ihr bestimmte Linie der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe durch die Unterkante eiserner Klammern von 30 cm Länge, 4 cm Höhe, 2—3 mm Dicke und von hervortretender Farbe (weiss oder gelb auf dunklem, schwarz auf hellem Grunde) zu bezeichnen.

Diese Bezeichnung erfolgt bei Schiffen, welche in der Linie ihrer zulässigen tiefsten Einsenkung 35 m oder mehr Achsenlänge haben, auf jeder Seite an drei Stellen (vorn, mittschiffs und hinten); bei Schiffen von geringerer Länge, wenn nicht deren Eigenthümer oder Führer die Bezeichnung an drei Stellen ausdrücklich beantragen, auf jeder Seite an zwei Stellen (vorn und hinten). Diese Stellen sind so zu wählen, dass darunter Tiefgang- und Aich-Skalen zweckmässig anzubringen sind, ohne beim Gebrauche des Schiffes durch Schwerter oder andere Gegenstände verdeckt zu werden.

In die vorderste Klammer auf jeder Seite sind mit 2 bis 2¹/₂ cm hohen lateinischen Buchstaben bzw. arabischen Ziffern einzuhausen:

nach vorn:

innerhalb eines Ringes der Anfangs- und Endbuchstabe des Sitzes der Untersuchungsstelle M z.,

nach hinten:

die durch Aichung oder Abschätzung ermittelte Centnerzahl der Tragfähigkeit.

§ 14.

Untersuchungsprotokoll.

In dem über den Verlauf und das Ergebniss der Untersuchung abzufassenden Protokoll hat sich die Kommission im Einzelnen darüber auszusprechen, ob das Schiff in seinem Bau, wie in seiner Einrichtung und Ausrüstung den allgemeinen und den betr. speciellen Erfordernissen (§§ 9, 10 und 11) entspricht, oder welche Mängel wahrgenommen worden sind.

Besonders zu verzeichnen sind die Anker, Taue und Rettungsmittel, welche auf dem Schiff vorhanden sind, bzw. von der Kommission für nothwendig erachtet werden. Sodann sind in dem Protokoll die gemäss § 12 bestimmten Masse genau anzugeben.

Die Protokolle werden, in chronologischer Reihenfolge geheftet, in dem Dienstlokal des Hafenkommisariats Mainz aufbewahrt.

§ 15.

Verfahren bei dem Vorfinden von Mängeln.

Von den bei der Untersuchung erhobenen Anständen macht der Vorstand der Kommission dem Eigenthümer oder Führer des Schiffes mündlich oder schriftlich Eröffnung und bestimmt die Frist, innerhalb welcher die Mängel beseitigt werden müssen. — Wird diese Frist, ohne dass von dem Vorstände der Kommission eine Verlängerung zugestanden worden ist, nicht eingehalten, so wird das Verfahren eingestellt. In diesem Fall muss, bevor das Schiff seine Fahrt antritt, ein wiederholtes Gesuch um Ausstellung des Schiffs-Attestes eingereicht werden.

§ 16.

Schiffs-Attest.

Das Schiffs-Attest wird nach dem beigefügten Formular von dem Vorstände der Untersuchungskommission doppelt ausgefertigt. Eine Ausfertigung ist dem Eigenthümer oder Führer des untersuchten Schiffes zu behändigen, die zweite zu den Acten des Gr. Hafenkommisariats Mainz zu nehmen. Dem zuständigen Rheinschiffahrts-Inspector ist von der Ausstellung des Attestes Nachricht zu geben.

Ueber die Schiffsuntersuchungen und die Ausstellung der Schiffs-Atteste hat der Vorstand der Kommission ein Journal zu führen und die Atteste in chronologischer Reihenfolge mit Nummern zu versehen. Wird an einem Schiffe nur die Anbringung der neuen Einsenkungs-kammern nach Massgabe der Vdg. v. 6. Sept. 1882 bewirkt, so legt das betr. Kommissionsmitglied (§ 4 letzter Absatz) das Schiffs-Attest mit der durch § 4 der genannten Vdg. vorgeschriebenen, zur Vervollständigung des Attestes erforderlichen Angabe dem Vorstand der Kommission zur Eintragung in das Attest vor.

§ 17.

Kosten des Verfahrens.

Die Kosten des Verfahrens bestehen:

1. aus den wirklichen Auslagen für die Bezeichnung der grössten zulässigen Einsenkung;
 2. aus den Gebühren der Mitglieder der Kommission.
- Diese Gebühren werden nach folgendem Tarif berechnet.

	Segelschiffe.			Dampfschiffe.	
	Tragfähigkeit			Pferdekraft	
	unter 200 Tonnen.	200 Tonnen und mehr		unter 20.	20 und mehr.
	von Holz.	von Eisen.			
	M.	M.	M.	M.	M.
Vorstand der Kommission	5	8	10	12	15
Hafenmeister	4	7	7	7	8
Schiffsbaukundiges Mitglied	3	5	7	7	9
Schiffahrtskundiges Mitglied	3	5	6	7	9
Maschinenbaukundiges Mitglied . . .	—	—	—	7	9
zusammen	15	25	30	40	50

Für Nachuntersuchungen werden die vorstehenden Gebührensätze um $\frac{2}{5}$ ermässigt. Werden an dem Schiffe nur neue Einsenkungsklammern angebracht, so ist hierfür ausser dem Betrag der Auslagen unter Ziffer 1 eine Gebühr von 3 Mark zu entrichten.

Findet gleichzeitig mit der Untersuchung eines Dampfschiffs eine Prüfung, bezw. eine äussere oder innere Revision des Schiffskessels statt, so hat der hierfür zugezogene Sachverständige die für dieses Geschäft bestimmten Gebühren zu beanspruchen, für seine Mitwirkung bei der Schiffsuntersuchung, speciell der Prüfung der Maschine eine weitere Gebühr aber nicht mehr zu beziehen. Der Vorstand der Kommission stellt alsbald nach Beendigung des Geschäfts das Kostenverzeichniss auf, veranlasst die Auszahlung der Gebühren und den Ersatz etwaiger Auslagen an die Forderungsberechtigten und zieht den gegen die hinterlegte Summe (§ 5) sich etwa ergebenden Mehrbetrag von dem Eigenthümer oder Führer des Schiffes ein, bezw. ordnet die Rückvergütung eines etwaigen Minderbetrags an.

Die Aushändigung des Schiffs-Attestes an den Eigenthümer oder Führer des Schiffes kann bis nach erfolgter Entrichtung der Untersuchungskosten verweigert werden. Auch im Falle der Einstellung der Untersuchung (§ 15 Abs. 2) hat der Eigenthümer, bezw. Führer des Schiffes für die entstandenen Kosten aufzukommen.

§ 18.

Gestattung der Einsicht der Protokolle und der Schiffs-Atteste.

Dem Eigenthümer, dem Führer und jedem Befrachter des betr. Schiffes, sowie den Vertretern der Transportversicherungsgesellschaften und dem zuständigen Rheinschiffahrts-Inspector ist die Einsicht der Untersuchungs-Protokolle (§ 14), der Duplicate der Schiffs-Atteste und des von dem Vorstand der Kommission zu führenden Journals, wie auch die Fertigung von Abschriften dieser Actenstücke jederzeit in den üblichen Geschäftsstunden gestattet.

§ 19.

Die Vdg. v. 21. Mai 1838, die Untersuchung der Segelschiffe für den 2. Rheinbezirk betreffend, ist aufgehoben.

§ 20.

Gegenwärtiges Regulativ tritt am 1. October 1882 in Kraft.

Anlage zum Regativ.

Journalseite:

Schiffs-Attest.

Das { dem zu
 { der
 gehörige { hölzerne { Segelschiff }
 { eiserne { Dampfschiff } } genannt:
 { nach dem Aichschein vom ten }
 { oder nach Abschätzung } von einer
 Ladungsfähigkeit von Centnern ist von der unterzeichneten
 Schiffs-Untersuchungskommission in allen Theilen und Zubehörungen
 untersucht und in ihr Schiffsverzeichniss unter No. eingetragen,
 mit der zulässigen tiefsten Einsenkung im beladenen Zustande in nach-
 folgend aufgeführter Weise bezeichnet, sowie mit der im folgenden
 Verzeichnisse angeführten Ausrüstung und Besatzung versehen und für
 Rheinschiffahrt in der Ausdehnung
 von bis
 für tauglich befunden worden.

Auf Grund dieses Attestes darf dieses Fahrzeug zur Rheinschiff-
 fahrt so lange benutzt werden, als es sich im erwähnten Zustande
 befindet und bis eine wesentliche Veränderung oder Reparatur vor-
 genommen wird, als welche die Erneuerung von Inhölzern oder Rippen
 des Schiffes anzusehen ist.

Mainz, den ten

Die Schiffs-Untersuchungskommission.

(L. S.)

Zulässige Einsenkungstiefe.

Die in beladenem Zustande zulässige Einsenkungstiefe des vor-
 stehend genannten Schiffes ist an jeder Seite desselben an { zwei }
 { drei }
 Stellen mit eisernen Klammern von 30 Centimeter Länge und 4 Centi-
 meter Höhe bezeichnet worden. Die vorderste Klammer auf jeder Seite
 trägt als Stempel der hiesigen Schiffs-Untersuchungskommission die
 Buchstaben „Mz“ in einem Ringe und dahinter die oben angegebene
 Centnerzahl der Tragfähigkeit.

10*

Von der Unterkante jeder Klammer ab gerechnet beträgt in Centimetern:

Die	vornen.		mittschiffs.		hinten.	
	rechts.	links.	rechts.	links.	rechts.	links.
Bordfläche						
Ladehöhe						
Bodentiefe						

Zur sicheren Leitung des Schiffes muss sich nachbezeichnete Bemannung auf demselben befinden:

Verzeichniss der Ausrüstung obengenannten Schiffes.

Gleichlautend mit dem Badischen Formular; vergl. Seite 106.

Atteste über fernere Untersuchungen.

Gleichlautend mit dem Badischen Formular; vergl. Seite 106.

Vdg. d. Gr. Hess. Staatsministeriums v. 6. Sept. 1882,
die Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe und die Vervollständigung
der Schiffs-Atteste der Rheinschiffe betr.

Gr. Hess. Reg.-Bl. v. 1882, No. 18.

Auf Grund der zwischen den Regierungen der Rheinfürstentümern über die gleichmässige Regelung der Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe und der Vervollständigung der Schiffs-Atteste der Rheinschiffe getroffenen Vereinbarung wird verordnet, was folgt:

§§ 1 bis 6 gleichlautend mit der Bad. Vdg.

§ 7.

Zu widerhandlungen gegen die Vorschriften dieser Vdg. unterliegen der in Art. 32 der r. Rh.-Sch.-A. vorgesehenen Strafe.

§ 8.

Gegenwärtige Vdg. tritt am 1. Oct. 1882 in Kraft.

Bekanntmachung der provisorischen Verwaltungscommission der
Rheinschiffahrt d. d. Mainz 11./21. Aug. 1818,*)

die Aichung der Rheinschiffe betr.

Nach eingeholter und durch einen Beschluss der hochpreisslichen Centralcommission vom 11. I. M. erfolgten Genehmigung vorstehender Instruction wurde beschlossen, dieselbe nunmehr den Aichcommissarien und Adjuncten, sämmtlichen Rheinzollämtern, den drei Stationscontroleuren und den Verwaltungsräthen der Schiffergilden, sowie auch jenen der Diligencen-Schiffer mit dem Auftrage zu übersenden, den darin enthaltenen Vorschriften, insoweit sie einen jeden betreffen, pünktlich nachzukommen.

Instruction für die mit der Schiffsaiche beauftragten Commissarien.

I. Bei der Schiffsaiche wird das Metermass ausschliesslich angewendet; die verschiedenen Ausdehnungen der Länge, Breite und Höhe werden daher in Meter, Decimeter und Centimeter, und bei Berechnungen des Raumes in Cubikmeter und Cubikdecimeter ausgedrückt.

II. Der bei einem Fahrzeug zu vermessende Raum ist derjenige, welcher durch das Einladen eines Gewichts zur Einsenkung gebracht wird, und mithin zwischen der Linie der leeren Einsenkung und zwischen jener der von den Experten angegebenen äussersten Ladungshöhe liegt.

III. Die Vermessung wird im Innern des Fahrzeugs vorgenommen; da aber bei der stufenweisen Einsenkung desselben die Schiffswände zum Verdrängen des Wassers mit beitragen, so muss bei Aufnahme der Dimensionen die jedesmal auszumittelnde Dicke der beiderseitigen Borde mit in Anschlag gebracht werden.

IV. Die Vermessungsoperationen beginnen damit, dass die Linie der leeren Einsenkung, nachdem das Schiff in eine horizontale Richtung und völlig ruhige Lage gebracht worden, auf zwei verschiedenen Punkten, vermittelt eines Senkbleis in das Innere des Fahrzeugs über-, und in dem Fahrzeug genau und richtig fortgetragen wird.

V. Wenn die Linie der leeren Einsenkung im Innern des Schiffs gehörig bemerkt worden, dann wird der zu vermessende Raum, welcher als ein unregelmässiger Körper zu betrachten ist, in drei Haupttheile

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

abgetheilt; jeder dieser drei Theile erhält nach Verschiedenheit des Baues eine oder mehrere Abtheilungen, um dem wahren Inhalte desselben näher zu kommen.

VI. Der Raum der vorderen Heeb wird als eine Zusammensetzung so vieler prismatischer Körper angesehen, als dieser von der leeren Einsenkung bis zur ganzen Ladungshöhe in Decimeter eingetheilt ist, deren Grundflächen sich mehr oder weniger vergrössern, je nachdem die Länge der vorderen Heeb vom Boden des Schiffes aufwärts zunimmt.

Der Raum der Schiffslade besteht aus so vielen parallelen prismatischen Körpern, als dieser von der leeren Tiefe bis zur ganzen Ladungs-

*) Die fragliche Bekanntmachung ist zur Zeit noch für die in Mainz bestehende, für Bayern, Hessen und Preussen gemeinschaftliche Aichanstalt massgebend.

höhe in Decimeter eingetheilt ist. Ein jeder dieser prismatischen Körper hat die ganze Länge der Schiffslade von dem vordern bis zu dem hintern Rangen zur Länge, die verschiedenen Weiten des Schiffes zur Breite, und von der leeren Einsenkung bis zur ganzen Ladungshöhe, die Höhe eines Decimeters zur Dicke. Der Raum der hinteren Heeb ist nach Verschiedenheit des Baues ein mehr oder weniger irregulärer Körper, bei dessen Ausmessung ebenso wie bei der vorderen Heeb zu verfahren ist.

VII. Ein jeder der im Abs. V und VI erwähnten Schiffstheile muss als ein besonderer Körper vermessen werden. Die ganze Höhe eines jeden dieser Körper wird, wie bereits gesagt, von der Linie der leeren Einsenkung bis zu jener der äussersten Ladungshöhe in Decimeter eingetheilt, und demnächst die Breite und Länge auf jeden Decimeter der Höhe aufgenommen.

VIII. Aus der Zusammenstellung und Berechnung der Höhe mit den verschiedenen Breiten und Längen eines der drei gesagten Schiffstheile erhält man den kubischen Inhalt der verschiedenen Prismaten desselben, und dieser kubische Inhalt der drei Schiffstheile zusammen gibt den Kubikinhalte des ganzen vermessenen Raums.

IX. Da nun nach den Grundsätzen der Hydrostatik das Gewicht der Ladung jedesmal dem Gewicht des Wassers gleich ist, welches durch den eingesenkten Schiffsraum aus seiner Stelle verdrängt wird, und da das Gewicht eines Kubikmeters Wasser zu 20 Ctr. angenommen ist, so wird hiernach der durch die Vermessung des Schiffsraums nach Anleitung des Abs. VIII gefundene Kubikinhalte in Centner berechnet.

X. Bei den Aichoperationen werden folgende Instrumente gebraucht:

1. eine 6 m lange Setzwaage;
2. eine 4 m " " " "
3. ein Skalamass zur Eintheilung der Höhe in Decimeter, und zur Anschlagung der äusseren Ladungshöhe;
4. Senkel;
5. kleine Setzwaage;
6. eine 3 m lange Auszugslatte;
7. " 1 $\frac{1}{2}$ m " " "
8. " 4 m " Messlatte;
9. " 3 m " " "
10. " 10 m " Messkette.

Instruction d. Gr. Hess. Ministeriums d. ausw. Ang. v. 9. Juni 1847
über das beim Aichen der Dampfschiffe auf dem Rhein einzuhaltende Verfahren.

Gr. Hess. Reg.-Bl v. 1847, Nr. 23, S. 167.

Ueber das Verfahren bei der, stets unter Leitung eines sachkundigen Beamten vorzunehmenden Aichung von Dampfschiffen, einschliesslich der Dampfschleppschiffe, auf dem Rhein wird hierdurch, in Uebereinstimmung mit den desfallsigen Verhandlungen bei der Rheinschiffahrts-Centralcommission, für das Grossherzogthum Hessen Folgendes angeordnet:

§ 1.

Nachdem das Schiff in stilles Wasser gebracht worden ist, wird der Kessel mit Wasser gefüllt und der Kohlenbedarf an Bord genommen; die zur Fahrt erforderliche von den Experten aufzuzeichnende Mannschaft versammelt sich auf das Schiff; die Anzahl und das festzusetzende Gewicht der Schiffsgeräthschaften wird aufgenommen und sodann wird nach Art. 6 der Aich-Vdg. vom 11. Aug. 1818 die Wasserhöhe auf dem Schiffsboden von den Experten bestimmt.

§ 2.

Nunmehr wird die 6 m lange Setzwaage quer über das Schiff gelegt und solches mit den Bordkanten in eine waagerechte Lage gebracht, was dadurch geschieht, dass man die Lasten im Schiffe so lange vertheilt, bis das Loth der Setzwaage richtig einspielt. — Im Beisein der Experten wird nun vom Aichcommissär die leere Einsenkungstiefe durch Klammern bezeichnet. — Ist nämlich nach vorgeschriebener Weise das Schiff waagrecht gerichtet, so begibt man sich in einen Nachen, umfährt das Schiff und befestigt die Klammern so, dass die Wasserlinie die Aichklammer genau halbirt. Solche Aichklammern werden nach Art. 14 der Aich-Vdg. an den drei vorgeschriebenen Punkten auf jeder Seite des Fahrzeugs befestigt. Bei eisernen Schiffen wird die Befestigung der Klammern dadurch bewirkt, dass man an der Stelle, wo sie hinkommen sollen, vorher zwei kleine Löcher durch das Eisenblech der Schiffswand bohrt und daran die Klammern mit Nieten befestigt. Bei eisernen Schiffen brauchen, weil das Befestigen sehr schwierig und mühsam ist, nur zwei Skalen auf jeder Seite des Schiffs angebracht zu werden. Um diese Schwierigkeiten mit der Zeit zu beseitigen, sollen künftig beim Neubau und bei bedeutenden Reparaturen eiserner Schiffe an den letzteren Messingstreifen von angemessener Größe, in welche demnächst die Aichungsmasse zu graviren sind, an passlichen Stellen mittelst Annetung angebracht werden.

§ 3.

Hiernächst wird von den Experten in Gemeinschaft mit dem Aichcommissär die höchste Einsenkungstiefe des Schiffs bestimmt und ebenso mit einer Aichklammer bezeichnet wie diejenige der leeren Einsenkung. Bei hölzernen Schiffen beschäftigt der Aichcommissär mittelst der eisernen Schrauben die Aich-Skala an der äusseren Schiffswand, so dass sie mit der Aichklammer für die leere Einsenkung in einer waagerechten Ebene sich befindet, und richtet die Aich-Skala genau senkrecht mittelst des an derselben angebrachten Bleiloths und der hölzernen Stellschrauben. Die Befestigung der Aich-Skala an einem hölzernen Schiffe geschieht dadurch, dass man die eisernen Schrauben etwas in die Schiffswand eindreht. Die Aich-Skala enthält alle Decimeter einen Einschnitt, die, wenn die Skala in vorgedachter Weise befestigt worden ist, eine horizontale Lage haben. Durch diese Einschnitte führt man das Markireisen bis zur Schiffswand und bezeichnet dadurch mit feinen Rissen oder Strichen an der Schiffswand die Höhe von Decimeter zu Decimeter, anfangend vom Punkte der leeren Einsenkung und fortfahrend bis zu dem der höchsten Einsenkung.

Bei eisernen Schiffen, an welchen sich die Skala nicht an der Schiffswand befestigen lässt, hält man an dem Punkte der höchsten Einsenkung ein Senkloth längs einem Meterstückchen und überträgt

mittelst der Setzwaage die Decimeter-Abtheilungen auf dem Zwischenraume zwischen der höchsten und niedrigsten Einsenkung.

Bemerkung: Die höchste Einsenkung eines Dampfschiffs ist abhängig von der Höhenlage der tiefsten Fenster oder dem Aschenloch der Maschinenkammer, oder auch vom Ausgussrohr für das überflüssige Condensationswasser. Bei kleinen Dampfschiffen sind, mit Rücksicht auf den durch die Räder bewirkten starken Wellenschlag, nur 14,6 Zoll = 36,1 cm, bezw. 25,1 Zoll = 62,8 cm Gebörd unter dem niedrigsten Fenster oder Aschenloch zu lassen, wenn das Ausgussrohr für das Condensationswasser nicht etwa noch tiefer liegt. — Wo ein Ausgussrohr für das Condensationswasser zur Seite durch die Schiffswand geht, ist die höchste Einsenkung des Schiffs nur bis zur Unterkante dieses Rohrs zu nehmen.

In Folge der angegebenen Umstände erhält die Aich-Skala für Dampfschiffe nur die Höhe von 2 bis 3 dm.

§ 4.

Die abgetheilten Decimeterpunkte werden durch Aichnägeln von vorschriftsmässiger Art in der Weise bezeichnet, dass man in den Punkt des ersten Decimeters über der Tiefe der leeren Einsenkung einen Nagel, in den Punkt des zweiten Decimeters zwei Nägel u. s. f. einschlägt, so dass die Anzahl der eingeschlagenen Nägel die Anzahl der Decimeter über der leeren Einsenkung bezeichnet. —

Ueber der Aichklammer, welche die höchste Einsenkung bezeichnet, wird endlich bei hölzernen Schiffen der Aichbrand nach Art. 8 der Aich-Vdg. angebracht.

Bei eisernen Schiffen werden an den Stellen, wo die Aichnägeln hinstreffen, Löcher durch das Blech gebohrt, und darin die Nägel vernietet. Statt des Aichbrandes wird mittelst eines Stahles das Aichzeichen in das Eisen gravirt.

Dieselbe Operation wird bei jeder der in § 2 bezeichneten Stellen vorgenommen, so dass man an einem Schiffe auf jeder Seite 2 bis 3 solcher durch Klammern und Nägel bezeichneten Aich-Skalen erhält.

§ 5.

Hiernächst wird die Gebördhöhe an den verschiedenen Skalen, nämlich die Höhe von der Mittellinie der obersten Klammer, welche die höchste Einsenkung bezeichnet, bis zu den Fenstern gemessen, so wie die Tiefe der leeren Einsenkung von der untersten Klammer mit der Dicke des Schiffsbodens, ferner noch die Wasserhöhe auf dem Schiffsboden, und diese Höhen werden in den Aichschein eingetragen.

§ 6.

Ob die Ausmessung des Schiffs von Innen oder von Aussen, oder stellenweise in der einen oder der andern Art am sichersten erfolgen könne und vorzunehmen sei, bleibt zunächst der pflichtmässigen Beurtheilung des Beamten, der die Messung ausführt, überlassen.

Soll inwendig vermessen werden, so wird zur Bewirkung der Ausmessung des Schiffs, gewöhnlich in der Maschinenkammer, in den Kohlen- und Laderäumen der Punkt der leeren Einsenkung auf die innern Schiffswände übertragen (Art. 9 der Aich-Vdg.). Man legt zu dem Ende die 6 m lange Setzwaage horizontal quer über das Schiff, hält an der Unterkante derselben an dem über das Schiff hervorragenden Theil der Setzlatte ein Senkloth, lässt es so tief herab, bis die Spitze des Loths den Wasserspiegel berührt, zieht dasselbe herauf, lässt es ebenso tief von der Unterkante der Setzwaage in das Schiff hinab, und überträgt die Tiefe der Lothspitze, welche nunmehr den Punkt der leeren Einsenkung bezeichnet, auf die innere Seitenwand des

Schiffs. — Von dieser Lothspitze ab kann man auch die Tiefe der leeren Einsenkung messen, wenn man ihren Abstand vom Schiffsboden misst und die Dicke desselben dazurechnet.

Auf ähnliche Weise kann man den Punkt der leeren Einsenkung auf verschiedene Stellen übertragen. Diese Uebertragung kann auch mittelst der 4 m langen Messlatte und eines Setzlothos oder durch ein Nivellir-Instrument geschehen.

Da wo die Messung von Innen nicht mit der erforderlichen Genauigkeit vorgenommen werden kann, als am Kesselraume und in den Kajüten, wird die leere Einsenkungstiefe nicht nach Innen übertragen, vielmehr die Messung von Aussen ausgeführt. (§ 8.)

§ 7.

Ist auf diese Weise der Punkt der leeren Einsenkung auf die inneren, genau messbaren Räume an solche Stellen, wo Querprofile genommen werden müssen, (was von der Form des Schiffes abhängig ist) übertragen, so überträgt man mittelst der Aich-Skala in derselben Weise, wie im § 3 angegeben ist, die Skala auf die inneren Schiffswände, wo Querprofile genommen werden müssen.

Wo hingegen die Messung von Aussen geschieht, wird die Skala nicht nach Innen, sondern nach Aussen an die Stelle übertragen, wo Profile genommen werden sollen, und zwar ganz in der Weise, wie im § 3 angegeben worden ist.

§ 8.

Die durch Uebertragung angegebenen Decimeterpunkte werden, da sie blos zur Messung dienen, mit weisser Kreide bezeichnet, und hiernächst wird in folgender Weise zur Ausmessung geschritten. Im Innern misst man mittelst der verschiedenen Messlatten die Abstände der Querprofile von einander, also die Länge der Decimeterschichten, alsdann die verschiedenen Breiten der Querprofile von Decimeter zu Decimeter der Höhe, und hält dabei die Ausziehlatte jedesmal in der Mitte zwischen zwei Decimeterpunkten auf einer Seite bis zum correspondirenden Mittelpunkt zwischen zwei Decimeterpunkten auf der gegenüberliegenden Seite, indem man die Latte bis zu diesen Punkten auszieht.

Bei den Theilen, wo die Messung von Aussen geschehen muss, wird an den Querprofillinien gegenüber auf beiden Seiten des Schiffes vom Bord in einem bestimmten Abstände von einander ein Loth hinabgelassen, der Abstand des Loths von den correspondirenden Decimeterschichten gemessen und von der Entfernung der Lothe in Abzug gebracht, wodurch sich die wahren Breiten der Profile ergeben. Die Entfernung der Profile wird staffelweis, längs der Schiffswand, gemessen, auch vom Verdeck übertragen bis zu den beiden Enden des Schiffes, wo eine quer gehaltene Latte den Rest der Länge begrenzt. — Da, wo keine Treppenkasten oder sonstige Erhöhungen auf dem Verdecke sich befinden, wird über das freie Verdeck in der Linie des Profils eine Messlatte gelegt, und von dieser werden die Lothe zur Messung der Profilbreiten in der eben beschriebenen Weise hinabgelassen, oder man hält statt der Lothe senkrecht hinabgehende Latten daran.

Auf diese Weise erhält man die mittleren Breiten und die Längen aller Decimeterschichten übereinander, welche mit einander multiplicirt, den Inhalt in Kubikmeter und mit 20 multiplicirt den Inhalt in Centnern ergeben.

Bei der Messung von Innen wird die Dicke der Seitenwände zum innern Masse hinzugerechnet und ebenso die Grösse des Steuers auf jeden Decimeter Höhe noch besonders gemessen, wenn sein Inhalt nicht zu unbedeutend ist, so dass der cubische Inhalt den ganzen Raum mit Einschluss des Schiffskörpers in der bestimmten Höhe darstellt.

Instruction d. Gr. Hess. Ministeriums d. Gr. H. u. d. A. v. 18. Aug. 1869
zur Ausführung der r. Rh.-Sch.-A.

Gr. Hess. Reg.-Bl. v. 1869. No. 43. S. 773.

etc. etc. etc.

III. In Betreff der Schiffsaichungen.

Die Aichung eines Schiffes geschieht fortan nur auf Verlangen des Schiffers. Zur Ausführung derselben ist die in Mainz bestehende Aichanstalt befugt.

Die darauf bezüglichen Vorschriften bleiben bis auf Weiteres massgebend.

Bek. d. Gr. Provinzial-Direction Rheinhessen v. 12 Febr. 1872.

Zufolge Vereinbarung der hohen Uferregierungen des zweiten Rheinaufsichtsbezirks sind die Functionen eines Aichcommissärs an der gemeinschaftlichen Schiffsaichanstalt zu Mainz dem Hafenaufseher Schüé daselbst provisorisch übertragen worden.

Weiter wurde Seitens der beteiligten Regierungen vereinbart, dass bei der gemeinschaftlichen Aichanstalt in Mainz fortan folgende Gebühren zur Erhebung kommen sollen und zwar

		für die Aichung eines Fahrzeuges:	
von	bis	Centner Tragfähigkeit	4 Fres. oder 1 fl. 52 kr.
"	200	" 400	" 5 " " 2 " 20 "
"	400	" 800	" 7 " " 3 " 16 "
"	800	" 1200	" 11 " " 5 " 8 "
"	1200	" 1600	" 17 " " 7 " 56 "
"	1600	" 2000	" 20 " " 9 " 20 "
"	2000	" 2500	" 24 " " 11 " 12 "
"	2500	" 3000	" 27 " " 12 " 36 "
"	3000	" 4000	" 32 " " 15 " 24 "
"	4000	" 5000 und darüber	" 40 " " 18 " 40 "

Diese Anordnungen werden hiermit zufolge Auftrages des Gr. Ministeriums des Gr. Hauses und des Aeussern zur öffentlichen Kenntniss gebracht.

K. Preuss. Gesetz vom 17. März 1870,*)

die Ausführung der revidirten Rheinschiffsahrtsakte vom 17. October 1868 betreffend
G.-S. f. d. K. Preuss. St., S. 187.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preussen u. s. w.
verordnen, mit Zustimmung beider Häuser des Landtages Unserer Monarchie, zur Ausführung der revidirten Rheinschiffsahrtsakte vom 17. October 1868 (Ges.-S. für 1869, S. 798 ff.), was folgt:

u. s. w.

*) Ein vollständiger Abdruck des Gesetzes findet sich oben S. 79.

§ 4.

Das Gesetz, betr. den Betrieb der Dampfkessel, vom 7. Mai 1856 (Ges.-S. S. 295.) findet fortan auch auf die Besitzer und auf die Wärter von Dampfkesseln in Dampfschiffen, welche den Rhein und die Mosel befahren, Anwendung.

u. s. w.

§ 10.

Zur Untersuchung der Schiffe (Art. 22 und 23 der revidirten Rheinschiffahrtsakte) sind unter der Benennung „Schiffs-Untersuchungskommissionen“ besondere Behörden bestimmt, welche aus dem Bürgermeister des Ortes als Vorsteher und aus vereideten Sachverständigen bestehen.

§ 11.

Ueber die Einrichtung der Schiffs-Untersuchungskommissionen, über das bei Untersuchung der Schiffe zu beobachtende Verfahren und über die für die Untersuchung zu erhebenden Gebühren wird ein von Unserem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten zu erlassendes Regulativ Bestimmung treffen.

§ 12.

Die Kosten für die erste Untersuchung, sowie für die Wiederholung derselben nach einer wesentlichen Veränderung oder Reparatur des Schiffes, fallen dem Eigenthümer, wenn aber die Untersuchung auf Antrag des Befrachters wiederholt wird, dem letzteren zur Last.

§ 13.

Mit einer Geldbusse von zwei Thalern und zwanzig Silbergroschen bis zu achtzig Thalern, im Unvermögensfalle mit verhältnissmässigem Gefängniß wird bestraft:

u. s. w.

2. wer ein Rheinschiff führt, in welchem der Name des Schiffes und die höchste zulässige Einsenkungstiefe desselben nicht bezeichnet sind, oder an dessen Bord das im Artikel 22 der revidirten Rheinschiffahrtsakte bezeichnete Schiffsattest während der Fahrt sich nicht befindet, oder wer sich weigert, dieses Attest der zuständigen Hafen- oder Polizeibehörde auf Erfordern vorzuzeigen;
3. wer ein Dampfschiff in Fahrt setzt, in welchem das vorgeschriebene Zeugniß über die Untersuchung des Dampfkessels sich nicht befindet;

u. s. w.

5. wer es unterläßt, nach einer wesentlichen Veränderung oder Reparatur des Schiffes die Untersuchung desselben, bevor es in Fahrt gestellt wird, wiederholen zu lassen;
6. wer sich weigert, die von der zuständigen Behörde geforderte Wiederholung der Untersuchung ausführen zu lassen.

Die Untersuchung und Entscheidung dieser Uebertretungen erfolgt, wenn dieselben bei der Schifffahrt auf dem Rheine vorkommen, durch die Rheinschiffahrtsgerichte, wenn dieselben bei der Schifffahrt auf den Nebenflüssen des Rheins vorkommen, durch diejenigen Gerichte, welche nach den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen zur Aburtheilung von Uebertretungen berufen sind.

§ 14.

Das vorstehende Gesetz tritt mit dem 1. April 1870 in Wirksamkeit. Alle entgegenstehenden Bestimmungen werden aufgehoben; insbesondere treten ausser Kraft:

u. s. w.

Regulativ des K. Preuss. Ministers f. Handel, Gewerbe u. öffentliche Arbeiten vom 23. März 1870 zu dem K. Preuss. Gesetze vom 17. März 1870,

betr die Ausführung der revidirten Rheinschiffsahrtsakte vom 17. Oktober 1868.

Auf Grund der §§ 5, 11 und 15 des Gesetzes vom 17. März 1870, betreffend die Ausführung der revidirten Rheinschiffsahrtsakte vom 17. Oktober 1868, wird das nachstehende Regulativ erlassen:

u. s. w.

III. In Betreff der Untersuchung der Schiffe.

§ 21.

Schiffs-Untersuchungskommissionen (§ 10 und § 11 des Gesetzes v. 17. März c.) bestehen in Biebrich, Coblenz, Köln, Düsseldorf, Duisburg, Ruhrort und Wesel.*) Sie werden durch die Bezirks-Regierung gebildet und unterliegen deren Aufsicht.

§ 22.

Als Sachverständige sind in die Kommission zu berufen: der Hafen-Kommissar oder Hafenmeister, ein patentirter Schiffer, ein oder zwei Schiffbauer und für die Untersuchung eiserner Schiffe ein Metallarbeiter oder Mechaniker. Für die Untersuchung der auch zur Seefahrt bestimmten Schiffe wird der Kommission, bei welcher dieselbe geschehen soll, von der Regierung ein besonders technisches Mitglied beigegeben werden.

§ 23.

Wenn die Kommission zu Berathungen zusammentritt, so führt der Bürgermeister den Vorsitz, er kann sich aber auch im Behinderungsfall durch ein Mitglied der Kommission vertreten lassen. Den Untersuchungen der Fahrzeuge beizuwohnen, ist er nicht verpflichtet, dagegen hat er jedes auszustellende Schiffs-Attest mit Unterschrift und Siegel zu vollziehen.

§ 24.

Die Kommissionen haben sich auch der Untersuchungen von Schiffen, welche aus Nebenflüssen den Rhein befahren, zu unterziehen, sofern nicht an den Nebenflüssen besondere Untersuchungskommissionen bestehen.

§ 25.

Die Schiffe, welche nach Art. 22 der r. Rh.-Sch.-A. der Untersuchung zu unterworfen sind, müssen von dem Eigenthümer oder Führer bei der Kommission angemeldet und ihr vorgeführt werden. In der Anmeldung muss angegeben werden, ob das Schiff zur Befahrung nur einer gewissen Rheinrecke, event. welcher Strecke es bestimmt ist.

*) Zufolge Bek. der K. Preuss. R. zu Wiesbaden v. 30. September 1870 besteht auch die bisherige Schiffs-Untersuchungskommission zu Niederlahnstein fort.

Zufolge Bek. der K. Preuss. R. zu Düsseldorf v. 16. Aug. 1882 (A.-Bl. S. 273) ist am 1. Oktober 1882 die Schiffs-Untersuchungskommission zu Wesel aufgehoben und eine solche zu Emmerich in Wirksamkeit gesetzt worden.

§ 26.

Eine ausserordentliche Untersuchung ist von der Polizeibehörde des Ortes, in deren Bereich das Schiff sich befindet, bei der Untersuchungskommission dann zu beantragen, wenn ihr eine glaubhafte Anzeige über gefahrbringende Mängel an demselben zugehen. Die Kosten einer solchen Untersuchung sind aus den Fonds der Behörde, welche den Antrag stellt, zu bestreiten. Bei solchen Untersuchungen ist darauf Bedacht zu nehmen, dass der Dienst des Schiffers thunlichst wenig beeinträchtigt werde.

§ 27.

Die Kommission untersucht die Tauglichkeit des Schiffes für den Rheinthail, für welchen es bestimmt ist. Sie hat besonders darauf zu sehen, dass das Schiff dauerhaft gebaut, gut kalfatert und mit dem für den Zweck erforderlichen Takelwerk und Schiffsgeräthe versehen ist, und dass die Schiffsmannschaft aus einer zu seiner Führung hinlänglichen Anzahl von Matrosen besteht.

Sie hat ferner die Tragfähigkeit des Schiffes abzuschätzen oder aus einer etwa geschehenen Aichung des Schiffes zu entnehmen und im Schiffs-Atteste dieselbe zu vermerken.

Bei Untersuchung von Dampfschiffen ist darauf zu sehen, dass der Schiffskörper in allen Theilen fest und dicht ist, die Loggeten an den wasserdichten Wänden verschlossen sind, die Geländer überall hinlänglich dauerhaft und die Verschlüsse in denselben sicher sind, die Treppen am Radkasten und die Thüren zu den Rädern fest und sicher sind, dass die Oeffnungen im Deck über der Maschine mit Vorrichtungen gegen das Hineinfallen versehen und so bedeckt sind, dass Niemand von den Maschinentheilen erfasst werden kann, dass das Steuerruder sich in gutem Zustande befindet und ein Nothsteuer vorhanden ist, dass das Rettungsboot gut und dauerhaft und an einer zweckmässigen Stelle angebracht ist, dass die Ausrüstung, Bemannung und Geräthe des Schiffes hinlänglich und vollständig sind und dass das Dampfboot auch mit den erforderlichen Leckpumpen versehen ist.

§ 28.

Sollte die Kommission bei näherer Untersuchung finden, dass das Schiff für den Rheinthail, welcher befahren werden soll, nicht geeignet ist, so wird die Ausstellung des Schiffs-Attestes abgelehnt.

§ 29.

(Abgeändert, vergleiche unten. *)

*) Erlass des K. Preuss. Ministers für Handel und Gewerbe
vom 10. Juni 1882,

betr. die Ausführung der revidirten Rheinschiffahrtsakte.

A.-Bl. f. d. St. Fr. Nr. 51, S. 223.

	d. K. Reg. zu Wiesbaden No. 26 S. 191.	
Extra-	" " " " Koblenz "	28 " 141.
"	" " " " Trier "	26 " 197.
"	" " " " Köln "	28 " 128.
"	" " " " Düsseldorf St. 26 "	211.

Nachtrag zu dem Regulative vom 23. März 1870,

betr. die Ausführung der r. Rh.-Sch.-A.

Der § 29 und der durch den Nachtrag vom 1. November 1871 abgeänderte § 34 des Regulativs vom 23. März 1870 werden aufgehoben und durch folgende Bestimmungen ersetzt.

§ 29.

Ergiebt die Untersuchung, dass das Schiff für den Zweck tauglich ist, so hat die Kommission die höchste zulässige Einsenkungstiefe des

§ 30.

Die den Schiffen zu gebende Bordhöhe über Wasser im vollständig beladenen Zustande wird von der Untersuchungskommission nach sachverständigem Ermessen bestimmt. Bei Ruhrschiffen, welche nur rohe Produkte, als: Steinkohlen, Steine, Erze etc. laden, ist, wenn sie mit 4 bis 6 cm starken festen Aufsatzborden versehen sind, eine Einsenkung bis zur Unterkante des Falzes des Aufsatzbordes und bei den mit schwächeren Windbrettern versehenen, eine Einsenkung bis zu 8 cm unter der Unterkante des Falzes des Windbrettes, also bis zu 8 cm fester Bordhöhe des Schiffes zulässig.

§ 31.

Die Anlegung eines Schiffsdampfkessels unterliegt der in der Gewerbe-Ordnung für den Norddeutschen Bund vom 21. Juni 1869 vorgesehenen Genehmigung. Bei Prüfung der Zulässigkeit, sowie für die Untersuchung eines solchen Kessels vor der Inbetriebsetzung sind bis auf Weiteres die Vorschriften des Regulativs, betreffend die Anlage von Dampfkesseln vom 31. Aug. 1861 und die dasselbe ergänzenden, resp. abändernden Bestimmungen, im Bereich des Bezirkes der K. Regierung zu Wiesbaden die bisher gültigen bezüglichen Vorschriften massgebend.

§ 32.

Für die Untersuchungen, welche auf Grund des Gesetzes v. 7. Mai 1856, den Betrieb der Dampfkessel betr., vorzunehmen sein werden, kommen die Vorschriften des zur Ausführung dieses Gesetzes ergange-

Schiffes durch die Unterkante eiserner Klammern von 30 cm Länge, 4 cm Höhe, 2 bis 3 mm Dicke und von hervortretender Farbe (weiss oder gelb auf dunkeln, schwarz auf hellem Grunde) zu bezeichnen und demnächst das Schiffs-Attest auszustellen. Jene Bezeichnung erfolgt bei Schiffen, welche in der Linie ihrer zulässigen tiefsten Einsenkung 35 m oder mehr Achsenlänge haben, auf jeder Seite an drei Stellen (vorn, mittschiffs und hinten), bei Schiffen von geringerer Länge, wenn nicht deren Eigenthümer oder Führer die Bezeichnung an drei Stellen ausdrücklich beantragen, auf jeder Seite an zwei Stellen (vorn und hinten). Diese Stellen sind so zu wählen, dass darunter Aichskalen zweckmässig anzubringen sind, ohne beim Gebrauch des Schiffes durch Schwerter oder andere Gegenstände verdeckt zu werden.

In die vorderste Klammer auf jeder Seite ist mit 2 bis 2½ cm hohen lateinischen Buchstaben bezw. arabischen Zahlen einzuhausen:

nach vorn: innerhalb eines Ringes der Anfangs- und der Endbuchstabe (ersterer mit grosser, letzterer mit kleiner Schrift) des Sitzes der Kommission,

nach hinten: die durch Aichung eventuell durch Abschätzung ermittelte Zentnerzahl der Tragfähigkeit.

Die Ausstellung des Schiffs-Attestes erfolgt nach dem bisher vorgeschriebenen Formulare, in welchem jedoch der Abschnitt „Zulässige Einsenkungstiefe“ abgeändert wird, wie folgt:

Zulässige Einsenkungstiefe.

Die im beladenen Zustande zulässige Einsenkungstiefe des vorstehend genannten Schiffes ist an jeder Seite desselben an $\left\{ \begin{array}{l} \text{drei} \\ \text{zwei} \end{array} \right\}$ Stellen mit eisernen Klammern von 30 cm Länge und 4 cm Höhe bezeichnet worden. Die vorderste Klammer auf jeder Seite trägt als Stempel der hiesigen Schiffsuntersuchungs-Kommission die Buchstaben „.....“ in einem Ringe und dahinter die oben angegebene Zentnerzahl der Tragfähigkeit.

nen Regulativs v. 23. Aug. 1856 (Min.-Bl. f. d. innere Verw. S. 210) zur Anwendung.

Eine periodische amtliche Revision der Dampfmaschinen findet fernerhin nicht statt.

§ 33.

Die Bescheinigung über die der Genehmigungsurkunde entsprechende Ausführung des Dampfkessels (§ 24 der Gewerbe-Ordnung für den Norddeutschen Bund v. 21. Juni 1869) sowie das Attest über die letzte periodische Revision des Dampfkessels sind stets an Bord zu führen.

§ 34.

(Abgeändert, vergl die Bemerkung zu § 29, S. 157.)

§ 35.

Die Gebühren für Untersuchung von Schiffen sind an den Beamten des Hafens, in welchem die Untersuchung vorgenommen worden ist (Hafenkommissar), zu entrichten. Aus denselben werden zunächst die Unkosten der Kommission für die Anschaffung der Klammern, Druck-

Von der Unterkante jeder Klammer ab gerechnet beträgt in Centimetern:

die	vorn		mittschiffs		hinten	
	rechts	links	rechts	links	rechts	links
Bordhöhe						
Ladehöhe						
Bodentiefe						

§ 34.

Für die Untersuchung der Schiffskörper und die Anbringung der Einsenkungsklammern, einschliesslich der Ausfertigung bezw. Berichtigung der Schiffs-Atteste sind von dem Antragsteller an die Schiffs-Untersuchungskommission zu zahlen:

I. Bei Dampfschiffen:

1. für erste und Nachuntersuchungen:
 - a) von Dampfschiffen bis zu 15 Pferdekraften jedes Mal 4 M. 50 Pf.
 - b) von Dampfschiffen über 15 Pferdekraften jedes Mal . 6 " — "
2. für jede Einsenkungsklammer:
 - a) bei eisernen Schiffen 2 " — "
 - b) bei hölzernen Schiffen 1 " — "

II. bei anderen Schiffen:

1. für die erste Untersuchung:
 - a) von Schiffen bis zu 45 Tonnen Tragfähigkeit . . . 4 M. 50 Pf.
 - b) von Schiffen über 45 Tonnen Tragfähigkeit für jede Tonne — " 10 "
2. für jede Nachuntersuchung:
 - a) von Schiffen bis zu 112 Tonnen Tragfähigkeit . . 4 " 50 "
 - b) von Schiffen über 112 Tonnen Tragfähigkeit für jede Tonne — " 4 "
3. für jede Einsenkungsklammer:
 - a) bei eisernen Schiffen 2 " — "
 - b) bei hölzernen Schiffen 1 " — "

formulare, Schreibmaterialien u. s. w. bestritten. Der verbleibende Ueberschuss wird alljährlich an diejenigen Mitglieder der Kommission, welche bei der Untersuchung der Schiffe thätig gewesen sind, nach dem Verhältniss der von ihnen dabei gehabt Bemühungen vertheilt. Die Vertheilung erfolgt durch die K. Regierung des Bezirkes, an welche der Vorsitzende der Untersuchungskommission gutachtlich zu berichten hat.

Die Gebühren für Untersuchung von Dampfkesseln werden nach der Vorschrift des Regulativs v. 23. August 1856 und des Erlasses v. 15. März 1860 (Min.-Bl. für die innere Verw. S. 44) bemessen und eingezogen.

u s. w.

§ 37.

Das vorstehende Regulativ tritt an Stelle der Instruktion zur Ausführung der r. Rh.-Sch.-A. v. 29. Juni 1869, sowie aller entgegenstehenden Vorschriften über die Gegenstände, über welche es Bestimmung trifft.

Anlage B.

Schiffs-Attest.

Das dem zu
zugehörige (hölzerne oder eiserne, Segel- oder Dampfschiff) genannt:
(nach dem Aichschein vom ten
oder nach der Abschätzung) von einer Ladungsfähigkeit von Zent-
nern, im Jahre neu erbaut, ist von der unterzeichneten Schiffs-
Untersuchungskommission in allen Theilen und Zubehörungen untersucht,
in ihr Schiffsverzeichniss unter No. eingetragen, mit der zulässigen
tiefsten Einsenkung im beladenen Zustande in nachstehend aufgeführter
Weise bezeichnet, sowie mit der im folgenden Verzeichnisse angeführten
Ausrüstung und Besatzung versehen und für die Rheinschiffahrt in
der Ausdehnung
von bis
für tauglich befunden worden.

Auf Grund dieses Attestes darf dieses Fahrzeug zur Rheinschiffahrt
so lange benutzt werden, als es sich im erwähnten Zustande befindet
und bis eine wesentliche Veränderung oder Reparatur, als welche die
Erneuerung von Inhölzern oder Rippen des Schiffes angesehen wird,
vorgenommen wird.

Urkundlich unter amtlicher Vollziehung und Besiegelung.

....., den ten

Die Schiffs-Untersuchungskommission.

Zulässige Einsenkungstiefe.

(In der unterm 10. Juni 1882 (vergl. die Bemerkung zu § 29 auf S. 157) festgestellten Fassung.)

Die im beladenen Zustande zulässige Einsenkungstiefe des vorstehend genannten Schiffes ist an jeder Seite desselben an ^{drei}_{zwei} Stellen mit eisernen Klammern von 30 cm Länge und 4 cm Höhe bezeichnet worden. Die vorderste Klammer auf jeder Seite trägt als Stempel der hiesigen Schiffs-Untersuchungskommission die Buchstaben in einem Ringe und dahinter die oben angegebene Zentnerzahl der Tragfähigkeit.

Von der Unterkante jeder Klammer abgerechnet beträgt in Centimeter:

die	vorn		mittschiffs		hinten	
	rechts	links	rechts	links	rechts	links
Bordhöhe						
Ladehöhe						
Bodentiefe						

Verzeichniss

der Ausrüstung und Bemannung des oben genannten Schiffes.

Hier sind anzugeben: die Segel, die Anker nebst deren Gewicht, die Ketten nebst deren Länge, die Taue nebst deren Länge, die Tücher für die Bedeckung der Ladung, das feste Schiffsdeck oder Verdachung etc.

Ferner ist anzugeben, welche Bemannung zur sichern Leitung des Schiffes sich auf demselben befinden muss.

Attest über fernere Untersuchungen.

Das vorstehend benannte Schiff ist heute
 nach vorgenommener Aenderung — Reparatur, —
 auf Verlangen des Befrachters,
 auf Antrag der Behörde

in allen Theilen und Zubehörungen untersucht worden und hat sich dabei ergeben, dass:

....., den ten

Die Schiffs-Untersuchungskommission.

Regulativ des K. Preuss. Ministers f. Handel, Gewerbe und öffentlichen Arbeiten v. 7. April 1870,
die Aichung der Rheinschiffe betr.

A.-Bl. d. K. Preuss. Reg. zu	Trier	v. 1870 Nr	18 S.	93.
" " " " " "	Coblenz	" " "	17 "	97.
" " " " " "	Cöln	" " "	17 "	98.
" " " " " "	Düsseldorf	" " "	18 "	125.

In Folge der in dem Schlussprotokoll zur r. Rh.-Sch.-A. vom 17. October 1868 unter No. 5 lit. C getroffenen Vereinbarung wird nachstehendes Regulativ erlassen:

§ 1.

Die Aichung eines Rheinschiffes geschieht fortan nur auf Verlangen des Schiffers. Zur Ausführung derselben sind die zu

Coblenz,
Cöln,
Ruhrort und
Wesel*)

eingerrichteten „Aichämter“ berufen. Dieselben bestehen aus einem vereideten Schiffsmesser und einem Beamten der Königl. Wasserbau-Verwaltung, welcher als Vorsteher den Geschäftsgang zu leiten und die Aichberechnungen zu revidiren hat. Sie unterliegen der oberen Aufsicht der K. Bezirks-Regierung.

§ 2.

Bei der Schiffsaiche werden die Ausdehnungen nach Länge, Breite und Höhe in Meter und Centimeter und bei Berechnungen des Raums in Cubikmeter und dessen Untertheilungen ausgedrückt.

§§ 3 bis 15

gleichlautend wie in der Gr. Bad. Vdg. v. 22. Oct. 1869 (s. oben S. 108 bis 110).

§ 16.

Die als Grenze der Ladungsfähigkeit von der Schiffs-Untersuchungs-Commission angegebene Linie muss von dem Aichamte durch Einschlagung ähnlicher Aichklammern, wie die in § 15 erwähnten, an drei verschiedenen Punkten auf jeder Seite des Schiffes bezeichnet und müssen dicht daneben die Buchstaben

$\frac{R. S.}{Cz.}$ wenn das Schiff in Coblenz,

$\frac{R. S.}{C.}$ wenn es in Cöln,

$\frac{R. S.}{R.}$ " " " Ruhrort und

$\frac{R. S.}{W.}$ " " " Wesel*)

geaicht worden ist, vermittelt eines dazu bestimmten Eisens eingebraunt werden.

*) Zufolge Bekanntmachung der K. Preuss. Reg. zu Düsseldorf vom 14. Juni 1883 (A.-Bl. S. 199) ist das Aichamt zu Wesel vom 1. Juli 1883 ab aufgehoben und sind gleichzeitig in Duisburg $\left(\frac{R. S.}{D.}\right)$ und Emmerich $\left(\frac{R. S.}{E.}\right)$ neue Schiffsaichämter eröffnet.

§ 17.

Die Berechnung der bei einem Aichamte vermessenen Fahrzeuge wird von demselben in ein hierzu bestimmtes, nach anliegendem Schema (A) rubricirtes, von der betr. K. Reg. paginirtes und paraphirtes Buch eingetragen. Dasselbe bleibt, wie alle auf die Aichanstalt Bezug habenden Papiere bei dem Aichamte aufbewahrt.

§ 18.

Das vollständige Resultat der Aiche von Zehntelmeter zu Zehntelmeter ist in den Aichschein nach dem beiliegenden Muster (B) aufzunehmen und die Berechnung über die Ladungsfähigkeit aufzustellen. Dieser Aichschein ist von dem Schiffsmesser und dem Vorsteher des Aichamtes zu vollziehen und dem Schiffer zu übergeben, welcher ihn aufzubewahren hat.

§ 19.

Gleich nach beendigter Vermessung und ehe das Schiff beladen wird, muss der Schiffer an seinem Fahrzeuge und zwar an einem in die Augen fallenden Orte mit Buchstaben und Ziffern von 15 cm Höhe den Namen und die Nummer, unter welchen, und den Ort, wo

(mit $\frac{R. S.}{Cz.}$ wenn in Coblenz,
 $\frac{R. S.}{C.}$ " " Cöln,
 $\frac{R. S.}{R.}$ " " Ruhrort,
 $\frac{R. S.}{W.}$ " " Wesel*)

das Fahrzeug geaicht worden ist, und endlich seinen Wohnort, wie bisher, mit Farbe aufschreiben lassen; die Wahl der Devise oder des Namens des Schiffes bleibt zwar jedem Schiffer überlassen, jedoch hat das Aichamt Sorge zu tragen, dass die Aufschrift richtig geschrieben werde.

§ 20.

Um Verwechslungen verschiedener, mit gleichen Namen und Nummern bezeichneter Fahrzeuge zu vermeiden, soll bei jedem Aichamte eine mit Eins anfangende fortlaufende Nummernreihe, ohne Unterschied zu welcher Stromabtheilung des Rheins, oder zu welchem Nebenflusse das geaichte Schiff gehört, angewendet werden; der in § 16 vorgeschriebene Aichbrand unterscheidet ein Aichamt von dem andern.

§ 21.

Die Aichskalen müssen an drei verschiedenen Punkten auf jeder Seite, nämlich vorn, nächst dem Mast und dem Rangem, in der Mitte und hinten an dem Ruff angebracht werden. Damit sie in die Augen fallen, sollen die hierzu gebrauchten Nägel eine von der gewöhnlichen abweichende Gestalt haben, nämlich viereckig sein und Köpfe von der

*) Siehe Anmerkung S. 162.

Dicke eines Centimeters haben, wenn dieselben in Folge des Betheerens des Schiffes nicht mehr leicht bemerkbar sind, so soll der Schiffer auf Verlangen der Hafene Beamten gehalten sein, diese Nägel mit einer hellen Farbe, weiss oder gelb, wieder sichtbar zu machen.

§ 22.

An Gebühren sind für die Aichung zu entrichten, von einem Fahrzeuge:

von	50 bis	200 Ctr.	3 Franken =	—	Thlr.	24	Sgr.
"	200 "	400 "	4 "	=	1 "	2 "	
"	400 "	800 "	6 "	=	1 "	18 "	
"	800 "	1200 "	9 "	=	2 "	12 "	
"	1200 "	1600 "	15 "	=	4 "	— "	
"	1600 "	2000 "	18 "	=	4 "	24 "	
"	2000 "	2500 "	21 "	=	5 "	18 "	
"	2500 "	3000 "	24 "	=	6 "	12 "	
"	3000 "	4000 "	30 "	=	8 "	— "	
"	4000 "	5000 "	36 "	=	9 "	18 "	
"	5000 "	7000 "	42 "	=	11 "	6 "	
"	7000 "	10000 "	und mehr 50 "	=	13 "	10 "	

Der Antragsteller muss die Gebühren, ehe er den Ort verlässt, an welchem sein Fahrzeug geaicht worden ist, gegen Aushändigung des Aichscheins an den ihm bezeichneten Rendanten entrichten oder Caution dafür stellen.

Die für das Aichen der Schiffe eingehenden Gebühren werden zunächst zur Bestreitung der Unkosten verwendet; von dem Rest erhält der Schiffsvermesser (Aichmeister) zwei Dritttheile, der Baubeamte ein Dritttheil.

§ 23.

Dem Rheinschiffahrts-Inspector haben die Aichämter jährlich ein Verzeichniss über die geaichten Schiffe einzusenden.

§ 24.

Bei einem jeden Aichamte ist ein Tagebuch nach beiliegendem Muster (C) zu führen, in welches die Operationen des Aichamtes eingetragen werden.

§ 25.

Auf Antrag des Schiffers, und wenn dieser zur Uebernahme der Reisekosten und Diäten erbötig ist, können die Aichbeamten, sofern das laufende Geschäft an der Aichstation nicht darunter leidet, auch ausserhalb des Amtssitzes die Aichung vornehmen. An Diäten hat der Königl. Baubeamte 2 Thlr. und der Schiffsvermesser $1\frac{1}{2}$ Thlr. täglich zu beziehen, die Reisekosten sind nach dem Reisekostenreglement, die Kosten für den Transport der Geräthe besonders zu vergüten.

Im Falle der Beschwerde werden die aufgestellten Liquidationen von der betr. Königl. Regierung festgestellt.

§ 26.

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

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

§ 27.

Wird in Folge von Umbauten oder Reparaturen eine Aichrevision beantragt, und es ergibt sich dabei, dass eine Berichtigung der Aich-Skalen nicht nothwendig ist, sondern nur eine Berichtigung der Einsenkungstiefe im leeren Zustande des Schiffes, so werden auch dafür nur die halben Sätze der in § 22 genannten Aichgebühren entrichtet.

§ 28.

Den Aichbeamten ist verboten, irgend eine andere Entschädigung als die in § 22 bis 27 bestimmten anzunehmen.

§ 29.

Dem Schiffer steht es frei, bei welchem der Aichämter er sein Schiff aichen lassen will.

§ 30.

Das vorstehende Regulativ tritt an die Stelle der bisherigen, die Aichung der Rheinschiffe betreffenden Vorschriften.

B.

te Vermessung, frühere No.

Folio
des Berechnungs-
Registers.

Schiffs-Aichamt zu

Nummer
und Benennung
des geaichteten
Fahrzeuges
No.

Bemerkungen.

Nachdem der Schiffer..... bei unterzeichnetem Aichamte auf die Vermessung seines (geaichteten) Fahrzeuges angetragen, und derselbe das vorgeschriebene Verzeichniss sämtlicher, auf besagtem Schiffe befindlichen Fahrgeräthschaften in einfacher Ausfertigung mit der approximativen Gewichtsangabe dieser sämtlichen Gegenstände überreicht hat, haben sich die Unterzeichneten an Bord des besagten Schiffes, welches am in einem ruhigen Wasser vor Anker lag, begeben, und zuerst die auf dem Schiffe befindlichen Geräthschaften mit dem darüber gefertigten Verzeichnisse verglichen, die gemachte Erklärung nicht allein richtig befunden und anerkannt, dass diese Fahrgeräthschaften

alle zur Führung des Schiffes nothwendig seien, sondern sich auch überzeugt, dass ausser diesen Gegenständen kein weiteres Gewicht vorfindlich war; demnächst wurde, als das Schiff in eine ruhige, horizontale Lage gebracht worden, der Wasserstand im Schiffe auf Centimeter gebracht und dann die Einsenkung an beiden Seiten d. h. am vorderen rechten und hinteren linken Rängen durch Einschlagung einer Aichklammer dicht am Wasserspiegel bezeichnet, hiernächst aber die höchste Einsenkung angezeigt, wie sie umstehend speciell angegeben ist.

Die Linie dieser tiefsten Einsenkung wurde sogleich durch Einschlagung einer Aichklammer und durch das Aufbrennen der Buchstaben **R. S.** angemerkt.

Nachdem der Schiffer noch auf § 19 des Aich-Regulativs vom 7. April 1870 aufmerksam gemacht und demselben aufgegeben worden war, das Schiff mit der erforderlichen Aufschrift zu versehen, wurde gegenwärtiges Protokoll vorgelesen, geschlossen und unterzeichnet, wie folgt:

So geschehen zu am Tag, Monat und Jahr.

Das Königliche Schiffs-Aichamt.

Anzeige der äusseren Aich-Merkmale und des Wasser-Gehaltes bei dem genannten Fahrzeuge.

Benennung derselben.	Vorne		In der Mitte		Hinten		Im Durchschnitt.	Bemerkung.
	rechts	links	rechts	links	rechts	links		
gleiche } Skalen	Metres	Metres	Metres	Metres	Metres	Metres	Metres	
ungleiche }								
Gebörd über den Aich-Skalen								
Höhe der leeren Tiefe								
Wasserstand im Schiffsboden								
Tiefe der Einsenkung desselben								
Gewicht des Wassers								

Resultate der Aiche und Berechnung der Ladungsfähigkeit
nach den verschiedenen Einsenkungen.

	Progressive Ladungs- fähigkeit.		Gehalt eines jeden Zehntel- meters.		Vermeh- rung.		Verminde- rung.		Bemerkung.
	Centner	Kil.	Centner	Kil.	Centr.	Kil.	Centr.	Kil.	
10 Centim.									
20 "									
30 "									
40 "									
50 "									
60 "									
70 "									
80 "									
90 "									
100 "									
110 "									
120 "									
130 "									
140 "									
150 "									
160 "									
170 "									
180 "									

Für die richtige Vermessung und Berechnung.

Das Königliche Schiffs-Aichamt.

te Vermessung

Verzeichniss

der zu dem Schiffe No. genannt

Ad. Num.

gehörigen Geräthschaften und Vorräthe.

Schiffs-Aiche im Hafen zu	Anzahl.	Benennung.	Ungefähres Gewicht.	
			Centner.	Kilo.
Geräthschaften- Verzeichniss.				
Wasserstand Metres Centimetres				
Besondere Bemerkungen.				
		Anker.		
		Grosse Anker		
		Kleine "		
		Tauwerk.		
		Oehringskette		
		Kabelkette		
		Bugstrang		
		Fahrstrang		
		Kleine Strang		
		Grosse Pferdeleine		
		Kleine "		
		Triebseil		
		Kabel		
		Kabelschlag		
		Takelwerk		
		Verschiedenes kleines Tauwerk		
		Segelwerk.		
		Schobersegel mit Raa und Zubehör		
		Fahrsegel		
		Fock		
		Kleine Fock		
		Filter		
		Toppssegel mit Gaffel und Zubehör		
		Besansegel		
		Segelfass oder Segelkasten		
		Verschiedene Geräthschaften und Vorräthe.		
		Weisse Deckblahne (Spannblahne)		
		Getheerte Blahne (Decktücher)		
		Winde		
		Hebeisen		
		Geschirrkiste		

Anzahl.	Benennung.	Ungefähres Gewicht	
		Centner.	Kilo.
	Vorderlappen mit Blatt		
	Lappenholz		
	Staffelbord		
	Strau		
	Stellung		
	Pumpen		
	Stechruder		
	Schoor oder Stumpf		
	Theertonne		
	Weinlagerhölzer		
	Steinlagerhölzer		
	Ueberfänge		
	Gangborde		
	Standlatten		
	Stege		
	Mobilien		
	Küchengeräth		
	Kohlen (Holz-)		
	„ (Stein-)		
	Brennholz		
	Fässer mit Wein, Bier		
	Fässer, leere		
	Kleines Fahrgeschirr		
	Zusammen		

Die Richtigkeit der Aufnahme anerkannt.

....., denten 18.....

Der Schiffer:

Gesehen und wird hierdurch bescheinigt, dass diese Gerätschaften zur Betakelung und Führung des Schiffes und zur Sicherheit der Ladung nothwendig sind.

....., denten 18.....

Das Königliche Schiffs-Aichamt.

Kon. Besl. v. 29 Junij 1869,

houdende bepalingen omtrent de Rijnschippers- en scheepspatenten en omtrent het ijken van Rijnschepen.

St. v. h. K. d. N. v. 1869, No. 110.

Resolutie van den Minister van Financiën van 23 April 1870.

Gezien de artikelen 8, 9 en 10 van het Kon. Besluit van 29 Junij 1869 (Staatsblad No. 110) luidende, enz.

Heeft goedgevonden en verstaan:

1° Te bepalen dat de belanghebbenden, op wier verzoek de ver- rigtingen plaats hebben, vermeld in bovengenoemd art. 10, daarvoor aan de betrokken Commissie van deskundigen de volgende vergoedingen verschuldigd zijn, te weten:

voor een schip van 2000 centenaars of minder . . .	f. 3.00
„ „ „ „ 2000 tot en met 4000 centenaars . . .	5.00
„ „ „ „ 4000 „ „ 6000 „ . . .	7.50
„ „ „ „ méér dan 6000 centenaars . . .	10.00

en zulks onverminderd de betaling van het ijkloon, bij het ijken van Rijnschepen op verschillende diepgangen te voldoen aan den ijkecommis- saris volgens het tot dusver gebruikelijke tarief*); onder verdere op- merking dat voor de toepassing van het bovenstaande onder cente- naar te verstaan is de tolcentenaar van 50 kilogram, en dat de com- missiën van deskundigen voor de verdere werkzaamheden, vermeld in art. 8 van bovengenoemd Koninklijk Besluit, aan de belanghebbenden geenerlei vergoeding in rekening kunnen brengen.

2° enz.

Kon. Besl. v. 29 Juli 1883,

houdende voorschriften omtrent de aanduiding van den grootsten toegelaten diepgang en de aanvulling van de scheepspatenten der Rijnschepen.

St. v. h. K. d. N. v. 1883, No. 123.

Wij WILLEM III. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Ministers van Waterstaat, Handel en Nijverheid, van 16 Juni 1883, n°. 32, afdeling Handel en Nijverheid, en van Buitenlandsche Zaken, van den 25sten daaraanvolgende, n°. 5591, 2de afdeling;

Gelet op de artikelen 22 en 23 der herziene Rijnvaartakte, van 17 October 1868 (Staatsblad n°. 75 van 1869), in verband met het bepaalde sub 5 A van het daarbij behoorende slotprotocol, alsmede op

*) Dit tarief, berustende op een besluit der internationale Commissie van de Rijnvaart van 6 Februarij 1818 en daardoor in frances uitgedrukt, luidt als volgt:

voor een vaartuig tot 200	centenaars ladingsvermogen . . .	3 frcs. (f. 1.42 ⁵)
„ „ „ van 200 à 400	„ „ „ „ . . .	4 „ (1.90)
„ „ „ „ 400 „ 800	„ „ „ „ . . .	6 „ (2.85)
„ „ „ „ 800 „ 1200	„ „ „ „ . . .	9 „ (4.27 ⁵)
„ „ „ „ 1200 „ 1600	„ „ „ „ . . .	15 „ (7.12 ⁵)
„ „ „ „ 1600 „ 2000	„ „ „ „ . . .	18 „ (8.55)
„ „ „ „ 2000 „ 2500	„ „ „ „ . . .	21 „ (9.97 ⁵)
„ „ „ „ 2500 „ 3000	„ „ „ „ . . .	24 „ (11.40)
„ „ „ „ 3000 „ 4000	„ „ „ „ . . .	30 „ (14.25)
„ „ „ „ 4000 „ 5000	„ „ „ „ . . .	36 „ (17.10)
„ „ „ „ „	en daarboven . . .	36 „ (17.10)

de protocollen der centrale Commissie voor de Rijnvaart, van 7 September 1880, n°. XXIII, en van 29 Augustus 1882, n°. XI, betreffende eene nadere regeling van den vorm, de afmetingen en de kleur der diepgangskrammen en eene aanvulling van de scheepspatenten der Rijnschepen;

Den Raad van State gehoord (advies van 17 Juli 1883, n°. 19);

Gezien het nader rapport van Onze voornoemde Ministers, van 21 Juli 1883, n°. 48, afdeeling Handel en Nijverheid, en van 26 Juli 1883, n°. 6781, 2de afdeeling;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel 1.

De eigenaren of schippers van alle aan art. 22 der herziene Rijnvaartakte onderworpen vaartuigen, met uitzondering van die, welke vóór 1 Juli 1884 op nieuw moeten worden onderzocht en daarbij van de nieuwe diepgangskrammen worden voorzien, moeten zich vóór dien datum tot het aanbrengen van die krammen en het doen aanvullen van het scheepspatent, met hunne vaartuigen, onder overlegging van het scheepspatent, bij eene der commissiën van deskundigen voor de Rijnvaart te Amsterdam, Rotterdam of Dordrecht aanmelden.

De schippers zijn verplicht aan alle met de nieuwe diepgangskrammen voorziene schepen, de kleur dezer krammen (wit of geel op een donkeren grond, zwart op een lichten grond) duidelijk zichtbaar te onderhouden.

Artikel 2.

Op overtreding van het bepaalde in het vorig artikel zijn de de straffen, bedoeld bij artikel 32 der herziene Rijnvaartakte van 17 October 1868, van toepassing.

Vdg. d. Centralcommission v. 11. Aug. 1818

betr. die Schiffsaiche.

(Vergl. unter Hessen Seite 149.)

Kon. Besl. v. 21. Aug. 1841.

St. v. h. K. d. N. v. 1841, No. 21.

1°. Voor den overeenkomstig de conventie te doene scheepsijk van decimeter tot decimeter van den minsten tot den hoogsten diepgang is de Sterimetrische meting van het scheepsruim van binnen, als alleen geldige Handelswijze door alle Oeverstaten aangenomen.

De bestaande instructiën nopens de aanwending van deze wijze van ijking en de uiterlijke aanduiding op het schip door aanbrenging der ijkschalen, blijven in kracht onder voorbehoud van eene herziening derzelve.

2°. De vaststelling en heffing der ijkloonen blijven aan de bijzondere regering overgelaten.

3°. De volledige uitkomst van den ijk van decimeter tot decimeter, moet in den ijkbrief opgenomen worden, welke aan den schipper ter hand wordt gesteld en dien hij verplicht is, bij zich op het schip te houden en aan de Rijn-tolbeambten te vertoonen.

4°. enz.

5°. Elke Rijnsoever-Staat zal, voor zoover dit nog niet geschied is, alleen of in vereeniging met andere Rijnsoever-Staten, de noodige ijk-inrigtingen daarstellen, bij welke de schepen van zijne onderdanen aan den ijk kunnen onderworpen worden.

6°. enz.

Vdg. der Centralcommission von 1847

über das beim Aichen der Dampfschiffe auf dem Rhein einzuhaltende Verfahren.

(Vergl. unter Hessen Seite 150.)

Kon. Besl. v. 29. Junij 1869,

houdende bepalingen omtrent de Rijnschippers- en scheepspatenten en omtrent het ijken van Rijnschepen.

St. v. h. K. d. N. v. 1869, No. 110.

Art. 9, 10 und 11. (Vergl. hiervoor Seite 94 und 95.);

Resolutie van den Minister van Financiën v. 23. April 1870.

Tarif der Aichgebühren. (Vergl. hiervoor Seite 172.)

Artikel 23.

Die Artikel 15 und 22 finden auf Fahrzeuge unter 300 Centnern Tragfähigkeit und deren Führer keine Anwendung.

Schlussprotokoll No. 6 zum Art. 23 der Acte.

Unter Centner ist hier, wie überall, wo diese Gewichtsbezeichnung in der Acte gebraucht ist, der Zoll-Centner zu 50 Kilogramm zu verstehen.

Vdg. d. Gr. Bad. Handelsministeriums v. 9. Jan. 1878,
die polizeilichen Vorschriften für den Schiffahrtsbetrieb auf dem Rhein betr.

G.- u. V.-Bl. f. d. Gr. Bad. No. III, S. 9.

Nachdem die diesseitige Vdg. v. 1. Oct. 1864, die Beaufsichtigung der Schifffahrt an den Zollgrenzen betr., R.-Bl. No. LIII, S. 704, im Hinblick auf den Wegfall der Zollgrenze zwischen dem Grossherzogthum Baden und Elsass-Lothringen für die Rheinstrecke von Hüningen abwärts ausser Kraft getreten ist, wird auf Grund des § 148, Ziff. 1 des Bad. P.-Str.-G.-B. und unter Hinweisung auf die daselbst angedrohte Bestrafung an Geld bis zu 150 Mark oder mit Haft bis zu 4 Wochen verordnet, was folgt:

§ 1.

Die Eigenthümer der auf der Stromstrecke des Rheines von Hüningen abwärts verkehrenden kleineren Fahrzeuge unter 300 Ctr. Tragfähigkeit, auf welche die Bestimmung des Art. 22 der r. Rh.-Sch.-A. keine Anwendung findet, sind verpflichtet, dieselben auf beiden Seiten — innen und aussen — an einer ins Auge fallenden Stelle mit ihrem Namen und ihrem Wohnorte in weisser Oelfarbe auf schwarzem Grunde zu bezeichnen.

Die Schrift muss mindestens 10 cm hoch sein.

§ 2.

Diese Bestimmung tritt mit dem 1. März 1878 in Kraft.

Vdg. d. Bezirks-Präsidenten f. Ober-Elsass: A.-Bl. f. O.-E.
v. 28. Juni 1878, S. 25.

Vdg. d. Bezirks-Präsidenten f. Unter-Elsass: A.-Bl. f. U.-E.
v. 26. Januar 1878, S. 23.

(Gleichlautend mit obiger Verordnung des Gr. Bad. Handels-Minist.
v. 9. Jan. 1878.)

Artikel 25.

Die Flösser haben für jedes Floss, mit welchem sie den Rhein befahren wollen, eine Bescheinigung der betreffenden Landesbehörde nach beiliegendem Muster B.*) mit sich zu führen, aus welcher die Zahl und Art der Hölzer, sowie deren Gewicht ersichtlich sein muss.

Diese Bescheinigung (Floss-Schein) vertritt die Stelle des Manifestes (Artikel 9) und ist den Polizei-, Hafen-, Zoll- und Wasserbaubeamten, sowie den Floss-Untersuchungs-Commissionen auf Erfordern vorzuzeigen.

Die Vorschriften der Artikel 9 bis 14 finden auch auf Flösse und deren Führer Anwendung.

Vdg. d. Gr. Bad. Handelsministeriums v. 9. Mai 1870,
die Untersuchung der Flösse auf dem Rheine betr.

G.- u. V.-Bl. f. d. Gr. Bad. v. 9. Mai 1870, No. XXXVIII, S. 474.

Unter Hinweisung auf Art. 25 der r. Rh.-Sch.-A. und den Art. 23 der Rheinschiffahrtspolizei- und Flossordnung für den Rhein wird verordnet, wie folgt:

§ 1.

Die Behörde, bei welcher die Beurkundung der im Art. 25 der r. Rh.-Sch.-A. bezeichneten Flossscheine und die im Art. 23 der Rheinschiffahrtspolizei- und Flossordnung vorgeschriebene Untersuchung der Flösse beantragt werden soll, ist für die unter badischer Hoheit stehende Strecke des Rheines, die Hafenzolbehörden Mannheim und zwar für alle Flösse, welche

- a) vom Oberrhein nach Mannheim kommen,
- b) vom Neckar kommend, direct in den Rhein gebracht werden und
- c) im Flosshafen zu Mannheim umgebaut oder neugebaut den Rhein befahren sollen.

§ 2.

Der Hafenzolbeamte (der jeweilige Vorstand des Hauptzollamts Mannheim) bestimmt:

- a) die Orte, wo die Flösse der verschiedenen Herkunft zur Untersuchung zu stellen sind, sowie
- b) die eidlich verpflichteten Beamten, Angestellten oder Sachverständigen, welchen die Untersuchung der Flossscheine übertragen ist und macht diese Bestimmungen und etwaige Aenderungen öffentlich bekannt.

§ 3.

Ueber die untersuchten Flösse und die beurkundeten Flossscheine werden besondere Register geführt und Abschriften dem Rheinschiffahrts-Inspector des 1. Bezirks jährlich zugestellt.

§ 4.

Für die Rheinstrecke oberhalb Mannheim bis Basel werden die Flösser im Hinblick auf Art. 30 der Schiffahrtspolizei- und Flossordnung für den Rhein bis auf Weiteres von der Verpflichtung, die im Art. 25 der r. Rh.-Sch.-A. bezeichneten Bescheinigungen (Flossscheine) mit sich zu führen, entbunden.

*) Vgl. Seite 36.

Artikel 26.

Die Vorschriften über den Dienst der Lootsen oder Steuerleute, sowie der Wahrschauer und die von denselben zu erhebenden Gebühren bleiben jeder Ufer-Regierung vorbehalten.

Es darf jedoch kein Schiffer oder Flösser genöthigt werden, einen Lootsen oder Steuermann an Bord zu nehmen. Auch ist die Erhebung einer Gebühr überhaupt nur dann zulässig, wenn von den Dienstleistungen der Lootsen oder Steuerleute wirklich an Bord des Schiffes Gebrauch gemacht worden ist.

Vdg. d. Gr. Bad. Ministeriums d. Innern v. 19. Dezbr. 1885,
die Steuermannsordnung für den Rhein innerhalb des Grossherzoglich Badischen Gebietes betr.

Gr. Bad. Ges.-Bl. 1885, No. 34, S. 401.

Zum Vollzug des Art. 26 der Rheinschiffahrtsakte vom 17. October 1868 wird im Interesse der Ordnung und Sicherheit des Verkehrs auf dem Rhein auf Grund der §§ 31 Absatz 3 und 34 Absatz 3 der Gewerbeordnung verordnet, was folgt:

§ 1.

Der Gewerbebetrieb als Steuermann (Lootse) für Schiffe oder Flüsse auf dem Rhein ist nur solchen Personen gestattet, welche ihre Befähigung hiezu nach Vorschrift der nachstehenden Bestimmungen nachgewiesen und daraufhin ein Patent erhalten haben.

§ 2.

Wer ein Steuermannspatent erlangen will, hat sein Gesuch bei dem Grossherzoglichen Landeskommisär in Mannheim einzureichen und dabei nachzuweisen:

- a. dass er sich bis dahin gut geführt hat,
- b. dass er während zweier Jahre ohne Unterbrechung bei einem patentisirten Rheinschiffer die Schifffahrt erlernt hat, sodann drei Jahre lang auf Schiffen, welche diejenige Stromstrecke öfters befahren haben, für die das Patent nachgesucht wird, als Schiffsgehilfe oder Schiffsführer thätig gewesen ist und dazu mindestens während weiterer zweier Jahre als Gehilfe eines patentisirten Steuermanns der gedachten Stromstrecke sich in jeder Hinsicht zu seinem Beruf gehörig befähigt hat.

Bewerber um ein Patent zur Steuerung von Dampfschiffen müssen mindestens ein Jahr lang auf Dampfschiffen, welche die betreffende Stromstrecke öfters befahren haben, als Schiffsgehilfen oder Schiffsführer thätig gewesen sein.

Bewerber um ein Flosssteuermannspatent haben den Nachweis zu führen, dass sie fünf Jahre hindurch im Dienste eines Flossführers den Rhein befahren haben und mindestens zwei Jahre lang als Gehilfen eines patentisirten Flosssteuermanns in der Stromstrecke, für welche sie das Patent nachsuchen, beschäftigt gewesen sind.

Diese Nachweise sind zu erbringen:

- zu a. durch Zeugniss der zuständigen Polizeibehörde;

zu b. durch Vorlage des Schiffsdienstbuches beziehungsweise des Rheinschifferpatents des Bewerbers, dann durch Zeugnisse des Steuermanns, bei welchem er als Gehilfe beschäftigt war, sowie auch der Führer oder Eigenthümer der Schiffe oder Flösse, auf welchen er als Steuermannsgehilfe Dienste geleistet hat.

Die Bewerber sind ausserdem gehalten, sich vor ihrem Eintritt in die Stellung als Gehilfen eines patentisirten Steuermanns bei dem Vorstande der Rheinbauinspection Mannheim behufs Eintragung in die von demselben zu führende Liste zu melden.

§ 3.

Der Grossherzogliche Landeskommissär in Mannheim überweist das Gesuch nebst Beilagen zur Prüfung in persönlicher und sachlicher Hinsicht dem Vorstande der Rheinbauinspection Mannheim. Letzterer ist befugt, eine oder zwei Probefahrten in der Stromstrecke, für welche das Patent nachgesucht wird, zu veranlassen. Hierbei hat der Bewerber unter Aufsicht eines von dem genannten Vorstande zu bestimmenden Steuermanns das Ruder zu führen und zu zeigen, dass er mit der Schiffs- beziehungsweise Flossführung, dann mit den schiffahrts- und flosspolizeilichen Vorschriften überhaupt, sowie insbesondere mit den Verhältnissen des Fahrwassers vollkommen vertraut ist.

Auf Grund des hiernach von dem Inspectionsvorstande abgegebenen Gutachtens erfolgt von Seiten des Grossherzoglichen Landeskommissärs die Ausstellung des Patents oder falls er Bedenken dagegen trägt und der Gesuchsteller auf deren Eröffnung sein Gesuch nicht zurückzieht, die Ueberweisung an das Bezirksamt Mannheim zur Verbescheidung des Gesuchs durch den Bezirksrath.

Die durch das Verfahren entstehenden Kosten, mit Ausnahme etwaiger Diäten und Reisekosten des Inspectionsvorstandes, hat der Bewerber zu tragen.

§ 4.

Die Befugniss zur Ausübung des Steuermanns-(Flosssteuer-) Gewerbes wird für bestimmte, in den Patenten zu bezeichnende Stromstrecken ertheilt, welche nicht überschritten werden dürfen.

Den in Mannheim ansässigen Steuerleuten kann das Patent für die Thalfahrt in der Ausdehnung auf die Stromstrecke bis Mainz ausgestellt werden.

§ 5.

Die Namen und Wohnorte der patentisirten Steuerleute werden unter Angabe der Stromstrecken, für welche die einzelnen Patente ausgestellt sind, in dem Hafen zu Mannheim durch Anschlag öffentlich bekannt gemacht.

Den Schiffs- und Flossführern steht die Wahl unter den Steuerleuten frei.

§ 6.

Der Höchstbetrag der Steuermannslöhne für die einzelnen Stromstrecken wird von dem Ministerium des Innern festgesetzt und in den Hafenorten durch öffentlichen Anschlag bekannt gemacht.

Einen die Sätze dieses Tarifs übersteigenden Lohn darf der Steuermann unter keinen Umständen in Anspruch nehmen.

§ 7.

Sobald ein mit seinem Fahrzeug vor dem Hafen angekommener Schiffer einen am Ort anwesenden Steuermann um seine Dienstleistung

für die Stromstrecke, für welche er patentisirt ist, anspricht und den festgesetzten Höchstbetrag des Lohnes zu zahlen sich erbietet, ist der Steuermann verpflichtet, das Steuern des Schiffes zu übernehmen, selbst wenn er etwa von einem andern Schiffer, dessen Fahrzeug noch nicht vor dem Hafen angelangt ist, vorausbestellt worden sein sollte.

Auf die Steuerleute, welche gewöhnlich die Personendampfboote steuern, findet die vorstehende Bestimmung keine Anwendung.

§ 8.

Bevor ein Steuermann ein Schiff oder Floss zur Steuerung übernimmt, hat er sich zu vergewissern, dass die Bemannung ausreichend und die Ausrüstung in guter Ordnung, dass nach Vorschrift für die Wahrschau des Flosses gesorgt ist, sowie in Zeiten niedrigen Wasserstandes, dass der Tiefgang des Schiffes der vorhandenen Fahrwassertiefe entspricht.

Ist das eine oder andere nicht der Fall, so hat der Steuermann seinen Dienst zu verweigern und behufs Verhinderung der Abfahrt der zuständigen Behörde Anzeige zu erstatten.

Während der Fahrt muss der Steuermann auf alle Umstände, die auf den Gang des Schiffes oder Flosses Einfluss haben können, seine volle Aufmerksamkeit richten.

Bevor das Schiff oder Floss an dem Bestimmungsorte oder bei der Station angelangt ist, woselbst die Steuerleute gewechselt werden, darf der Steuermann dasselbe nicht verlassen. Dies gilt insbesondere auch bei etwaigem Festfahren des Schiffes oder Flosses so lange, bis die in Artikel XVIII. Ziffer 1—4 der Schifffahrtspolizei- und Flossordnung*) für den Rhein vorgeschriebenen Sicherheitsmassregeln getroffen sind.

Wird in Folge dieser Bestimmung eine Uebernachtung des Steuermanns auf dem Schiffe oder Flosse nothwendig, so hat derselbe vom Schiffs- oder Flossführer eine geeignete Schlafstelle zu beanspruchen.

§ 9.

Auf Verlangen des Schiffs- oder Flossführers hat der Steuermann alle auf die Stellung, Richtung und den Gang des Schiffes oder Flosses bezüglichen Anordnungen allein zu treffen und es untersteht ihm alsdann die gesammte Schiffs- oder Flossmannschaft.

Bei aussergewöhnlichen Ereignissen und im Augenblick der Gefahr hat der Steuermann mit dem Schiffs- oder Flossführer sich zwar zu besprechen, die Befehle zum Vollzug der etwa gemeinschaftlich beschlossenen Massregeln aber allein zu geben.

§ 10.

Im Frühjahr vor Wiederbeginn der Schifffahrt, sowie nach jedem hohen, die Ufer übersteigenden Wasserstande sind die Steuerleute gehalten, ihre Stromstrecke zu befahren und das Fahrwasser sorgfältig zu untersuchen, um die stattgehabten Veränderungen und die etwa im Strombett zum Vorschein gekommenen Schifffahrtshindernisse genau kennen zu lernen.

Die Erfüllung dieser Verpflichtung müssen sie dem Vorstande der Rheinbauinspektion Mannheim auf Verlangen nachweisen. Von den hierbei, sowie von sonst bei der Ausübung ihres Gewerbes wahrgenommenen neuen Schifffahrtshindernissen haben sie jeweils ohne Verzug und unaufgefordert der genannten Inspektion Anzeige zu machen.

Ein Anspruch auf Vergütung für diese Fahrwasseruntersuchungen steht den Steuerleuten nicht zu.

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

In der Stromstrecke oberhalb Maxau sind die Steuerleute zu den regelmässigen Fahrwasseruntersuchungen nicht verpflichtet; sie haben aber hier, wenn sie die Steuerung eines Schiffes übernehmen, vor Beginn jeder Fahrt das Fahrwasser in der zu durchfahrenden Strecke zu untersuchen.

§ 11.

Es ist den Steuerleuten verboten:

1. in trunkenem Zustande die Steuerung eines Schiffes oder Flosses zu übernehmen oder sich während der Fahrt in diesen Zustand zu versetzen,
2. durch Drohung, Beschimpfung oder andere unerlaubte Mittel ihre Gewerbsgenossen von der Ausübung ihres Dienstes zurückzuhalten oder solches zu versuchen.

§ 12.

Zuwiderhandlungen gegen die in der gegenwärtigen Verordnung enthaltenen Bestimmungen werden gemäss § 366 Ziffer 10 Reichsstrafgesetzbuch und § 134 Polizeistrafgesetzbuch zur Bestrafung gezogen.

§ 13.

Die Aufsicht über die Steuerleute steht dem Vorstand der Rheinbauinspektion Mannheim zu.

§ 14.

Das Steuermannspatent kann unter Einhaltung des in § 2 der Vollzugsverordnung vom 23. Dezember 1883 zur Gewerbeordnung vorgeschriebenen Verfahrens zurückgezogen werden, wenn die Unrichtigkeit der Nachweise dargethan wird, auf Grund deren das Patent ertheilt worden ist, oder wenn aus Handlungen oder Unterlassungen des Patentinhabers der Mangel derjenigen Eigenschaften klar erhellt, welche bei der Ertheilung vorausgesetzt worden sind.

Inwiefern durch die Handlungen oder Unterlassungen eine Strafe verwirkt ist, bleibt der richterlichen Entscheidung vorbehalten.

§ 15.

Steuerleute, welche vor Verkündung dieser Verordnung bereits das Steuermannsgewerbe betrieben haben, sind nicht verpflichtet, zur Fortsetzung ihres Gewerbes auf badischer Rheinstrecke ein Patent zu erwerben; wollen sie solches gleichwohl thun und reichen sie innerhalb sechs Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung ihr bezügliches Gesuch ein, so genügt es an dem Nachweise, dass in der Stromstrecke, für welche das Patent nachgesucht wird, das Steuermannsgewerbe seit wenigstens fünf Jahren zur Zufriedenheit der Führer beziehungsweise Eigenthümer der Schiffe oder Flüsse thatsächlich ausgeübt wurde.

§ 16.

Gegenwärtige Verordnung tritt am 1. Januar 1886 in Wirksamkeit.

Vdg. d. Gr. Bad. Ministeriums des Innern v. 10. Nov. 1886, die Steuermannsordnung für die obere Rheinstrecke, hier die Höchstbeträge der Steuermannslöhne betreffend.

Gr. Bad. G.-Bl. 1886, No. 48, S. 527.

Zum Vollzuge des § 6 der diesseitigen Verordnung vom 19. Dez. 1885, die Steuermannsordnung für den Rhein innerhalb des Grossherzoglich Badischen Gebiets betreffend, Gesetzes- und Verordnungsblatt

No. XXXVI, wird im Nachfolgenden der Höchstbetrag der Steuermannslöhne für die einzelnen Stromstrecken mit folgenden Bestimmungen festgesetzt:

I. Bei dem Steuern nach oder von solchen Zwischenplätzen, welche im nachstehenden Tarife nicht namentlich aufgeführt sind, findet die Berechnung der Steuermannslöhne nach Massgabe der Entfernungen und der Ladungsfähigkeit in dem aus dem Tarife hervorgehenden Verhältnisse statt.

II. Ausser den nachstehend festgesetzten Höchstbeträgen der Steuermannslöhne können die Steuerleute während der Fahrt noch die Verabreichung der gewöhnlichen Schiffmannskost oder, wo diese nicht in natura gegeben werden kann, eine tägliche Kostgeldentschädigung von zwei Mark in Anspruch nehmen.

Sonstige Forderungen, unter welcher Benennung es auch sein möge, ist der Schiffer zu bezahlen nicht schuldig.

III. In den Tarifsätzen für die Strecken oberhalb Maxau sind die Vergütungen für die nach § 10 der Steuermannsordnung vorgeschriebenen besonderen Fahrwasseruntersuchungen vor Beginn der Fahrt begriffen.

Tarif für die Höchstbeträge der Steuermannslöhne.

Ordnungszahl.	A. Bei der Bergfahrt.	Entfernung rund km	Bei einer Ladungsfähigkeit von															
			4001 Ctr. und mehr.		2501 Ctr. und mehr.		1501 Ctr. und mehr.		bis zu 1500 Ctr.									
			M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.								
1.	Für alle Segelschiffe, welche nicht geschleppt werden:																	
	von Mannheim nach Speyer	25	12	—	11	—	10	—	9	—								
	" " " Rheinhausen	31	15	—	14	—	13	—	12	—								
	" " " Germersheim	41	20	—	19	—	18	—	17	—								
	" " " Leopoldshafen	54	30	—	28	—	26	—	24	—								
	" " " Maxau	62	37	—	34	—	31	—	28	—								
	" " " Lauterburg	77	52	—	48	—	45	—	41	—								
	" " " Plittersdorf(Selz)	84	60	—	56	—	52	—	48	—								
	" " " Kehl(Strassburg)	131	110	—	105	—	100	—	95	—								
2.	Für alle geschleppten Anhangschiffe:																	
	von Mannheim nach Speyer	25	11	—	10	—	9	—	8	—								
	" " " Rheinhausen	31	14	—	13	—	12	—	11	—								
	" " " Germersheim	41	18	—	17	—	16	—	15	—								
	" " " Leopoldshafen	54	25	—	23	—	21	—	19	—								
	" " " Maxau	62	32	—	29	—	26	—	23	—								
	" " " Lauterburg	77	46	—	42	—	38	—	35	—								
	" " " Plittersdorf(Selz)	84	53	—	49	—	45	—	41	—								
	" " " Kehl(Strassburg)	131	95	—	90	—	85	—	80	—								

Ordnungsabl.	A. Bei der Bergfahrt.	Entfernung rund		Ohne Rücksicht auf die Ladungs- fähigkeit.	
		km	M.	Pf.	
3.	Für Schleppdampfschiffe mit Anhang:				
	von Mannheim nach Speyer	25	10	—	
	„ „ „ Rheinhausen	31	12	—	
	„ „ „ Germersheim	41	16	—	
	„ „ „ Leopoldshafen	54	24	—	
	„ „ „ Maxau	62	30	—	
	„ „ „ Lauterburg	77	42	—	
	„ „ „ Plittersdorf(Selz)	84	50	—	
	„ „ „ Kehl(Strassburg)	131	90	—	
4.	Für Personenboote und Schleppdampf- schiffe ohne Anhang:				
	von Mannheim nach Speyer	25	7	—	
	„ „ „ Rheinhausen	31	9	—	
	„ „ „ Germersheim	41	13	—	
	„ „ „ Leopoldshafen	54	20	—	
	„ „ „ Maxau	62	24	—	
	„ „ „ Lauterburg	77	35	—	
	„ „ „ Plittersdorf(Selz)	84	40	—	
	„ „ „ Kehl(Strassburg)	131	70	—	
5.	Wenn bei der Bergfahrt ein oder mehrere Anhangschiffe zurückgelassen und von dem Schleppschiffe nachgeholt werden, so dürfen weiter er- hoben werden:				
					M. Pf.
a.	Für das Schleppschiff, je nach dem Orte, an welchem das Anhangschiff abgeworfen wurde:				
	von Plittersdorf (Selz) bis Maxau und zurück (km 44)				30 —
	„ Lauterburg bis Maxau und zurück (km 30)				20 —
	„ Maxau bis Leopoldshafen und zurück (km 17)				10 —
	„ Leopoldshafen bis Germersheim und zurück (km 26)				12 —
	„ Germersheim bis Speyer und zurück (km 32)				10 —
b.	Für jedes Anhangschiff, je nach der Zeit des Liegenbleibens:				
	bei einem Aufenthalt von 2 Stunden				2 —
	„ „ „ „ 4 „				4 —
	„ „ „ „ 6 „				6 —
	„ „ „ „ 8 „				8 —

Ordnungszahl.	B. Bei der Thalfahrt.	Entfernung rund km	Bei einer Ladungsfähigkeit von																
			4001 Ctr. und mehr.		2501 Ctr. und mehr.		1501 Ctr. und mehr.		bis zu 1500 Ctr.										
			M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.									
1.	Für alle Segelschiffe, welche nicht geschleppt werden:																		
	von Kehl (Strassburg) bis Mannheim	131	80	—	75	—	70	—	65	—									
	„ Plittersdorf (Selz) „ „	84	45	—	42	—	39	—	36	—									
	„ Lauterburg „ „	77	40	—	37	—	35	—	32	—									
	„ Maxau „ „	62	30	—	28	—	26	—	24	—									
	„ Leopoldshafen „ „	54	25	—	23	—	21	—	19	—									
	„ Germersheim „ „	41	18	—	17	—	16	—	15	—									
	„ Rheinhausen „ „	31	14	—	13	—	12	—	11	—									
	„ Speyer „ „	25	11	—	10	—	9	—	8	—									
	„ Mannheim bis Worms	18	8	—	7	—	6	—	5	—									
	„ „ „ Mainz	72	24	—	22	—	20	—	18	—									
2.	Für alle geschleppten Anhangschiffe:																		
	von Kehl (Strassburg) bis Mannheim	131	50	—	45	—	40	—	35	—									
	„ Plittersdorf (Selz) „ „	84	30	—	27	—	24	—	21	—									
	„ Lauterburg „ „	77	26	—	24	—	22	—	20	—									
	„ Maxau „ „	62	20	—	19	—	18	—	17	—									
	„ Leopoldshafen „ „	54	17	—	16	—	15	—	14	—									
	„ Germersheim „ „	41	12	—	11	—	10	—	9	—									
	„ Rheinhausen „ „	31	9	—	8	—	7	—	6	—									
	„ Speyer „ „	25	7	—	6	—	5	—	4	—									
	„ Mannheim bis Worms	18	6	—	5	—	4	—	3	—									
	„ „ „ Mainz	72	20	—	18	—	16	—	14	—									

Ordnungszahl.	B. Bei der Thalfahrt.		Entfernung rund		Ohne Rücksicht auf die Ladungs- fähigkeit.													
			km		M.	Pf.												
3.	Für Schleppdampfschiffe mit Anhang:																	
	von Kehl (Strassburg) bis Mannheim		131	40	—													
	" Plittersdorf (Selz) " "		84	24	—													
	" Lauterburg " "		77	21	—													
	" Maxau " "		62	17	—													
	" Leopoldshafen " "		54	14	—													
	" Germersheim " "		41	10	—													
	" Rheinhausen " "		31	8	—													
	" Speyer " "		25	6	—													
	" Mannheim bis Worms		18	5	—													
	" " " Mainz		72	16	—													
4.	Für Personenboote und Schleppdampf- schiffe ohne Anhang:																	
	von Kehl (Strassburg) bis Mannheim		131	30	—													
	" Plittersdorf (Selz) " "		84	18	—													
	" Lauterburg " "		77	16	—													
	" Maxau " "		62	13	—													
	" Leopoldshafen " "		54	11	—													
	" Germersheim " "		41	8	—													
	" Rheinhausen " "		31	6	—													
	" Speyer " "		25	5	—													
	" Mannheim bis Worms		18	4	—													
	" " " Mainz		72	14	—													
C. Für Flösse.			Entfernung rund	über		von		von		von		von		von		bis zu		
				8000	7001	6001	5001	4001	3001	3000								
				Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.		
			km	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	
von Mannheim bis Worms			16	12	—	11	—	10	—	9	—	8	—	7	—	6	—	
" " " Mainz			70	36	—	33	—	30	—	27	—	24	—	22	—	20	—	

Anmerkung: Bezüglich einer zwischen Baden, Bayern und Hessen wegen gegenseitiger Anerkennung der Steuernpatente getroffenen übereinstimmenden Vereinbarung siehe S. 196 oben.

Vdg. d. Bezirks-Präsidenten f. Ober-Elsass v. 11. Dezbr. 1885 und
 " " " " Unter-Elsass " 12. " 1885,
 die Steuermanns-Ordnung für den Rhein innerhalb des elsass-lothringischen
 Gebietes betr.

Central- u. Bez.-A.-Bl. f. E.-L. 1885 No. 53, S. 249 u. 252.

Zum Vollzuge des Artikels 26 der Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 (veröffentlicht durch Kaiserliches Dekret vom 5. Mai 1869 im Gesetzbulletin für 1869, Serie XI Nr. 16894) wird im Interesse der Ordnung und Sicherheit des Verkehres auf dem Rheine verordnet, was folgt:

§ 1.

Der Gewerbebetrieb als Steuermann (Lootse) für Schiffe oder Flösse auf dem Rheine ist nur solchen Personen gestattet, welche ihre Befähigung hierzu nach Vorschrift der nachstehenden Bestimmungen nachgewiesen und auf Grund dieses Nachweises ein Patent erhalten haben.

§ 2.

Wer ein Steuermannspatent erlangen will, hat sein Gesuch bei dem Bezirks-Präsidenten einzureichen und dabei nachzuweisen:

- a) dass er sich bis dahin gut geführt hat,
- b) dass er während zweier Jahre ohne Unterbrechung bei einem patentisirten Rheinschiffer die Schiffahrt erlernt hat, sodann drei Jahre lang auf Schiffen, welche diejenige Stromstrecke öfters befahren haben, für die das Patent nachgesucht wird, als Schiffsgehilfe oder Schiffsführer thätig gewesen ist und dazu mindestens während weiterer zwei Jahre als Gehülfe eines patentisirten Steuermannes der gedachten Stromstrecke sich in jeder Hinsicht zu seinem Beruf gehörig befähigt hat.

Bewerber um ein Patent zur Steuerung von Dampfschiffen müssen mindestens ein Jahr lang auf Dampfschiffen, welche die betreffende Stromstrecke öfters befahren haben, als Schiffsgehülfe oder Schiffsführer thätig gewesen sein.

Bewerber um ein Flosssteuermannspatent haben den Nachweis zu führen,
 dass sie fünf Jahre hindurch im Dienste eines Flossführers den Rhein befahren haben und mindestens weitere zwei Jahre lang als Gehülfe eines patentisirten Flosssteuermannes in der Stromstrecke, für welche sie das Patent nachsuchen, beschäftigt gewesen sind.

Diese Nachweise sind zu erbringen:

- zu a) durch Zeugniss der zuständigen Polizeibehörde,
- zu b) durch Vorlage des Schiffsdienstbuches bezw. des Rheinschifferpatents des Bewerbers, dann durch Zeugniss des Steuermannes, bei welchem der Bewerber als Gehülfe beschäftigt war, sowie auch der Führer oder Eigenthümer derjenigen Schiffe oder Flösse, auf welchen der Bewerber als Steuermannsgehülfe Dienste geleistet hat.

Die Bewerber sind ausserdem gehalten, sich vor ihrem Eintritte in die Stellung als Gehülfe eines patentisirten Steuermannes bei dem

Wasserbau-Bezirksingenieur behufs Eintragung in die von demselben zu führende Liste zu melden.

§ 3.

Der Bezirks-Präsident überweist das Gesuch nebst Beilagen zur Prüfung in persönlicher und sachlicher Hinsicht dem Wasserbau-Bezirksingenieur. Letzterer ist befugt, eine oder zwei Probefahrten in der Stromstrecke, für welche das Patent nachgesucht wird, zu veranlassen. Hierbei hat der Bewerber unter Aufsicht eines von dem Bezirksingenieur zu bestimmenden Steuerannes das Ruder zu führen und zu zeigen, dass er mit der Schiffs- bzw. Flossführung, dann mit den schiffahrts- und flosspolizeilichen Vorschriften überhaupt, sowie insbesondere mit den Verhältnissen des Fahrwassers vollkommen vertraut ist.

Auf Grund des hiernach von dem Wasserbau-Bezirksingenieur abgegebenen Gutachtens erfolgt von Seiten des Bezirks-Präsidenten die Ausstellung des Patents oder die Zurückweisung des Gesuches.

Die durch das Verfahren entstehenden Kosten, mit Ausnahme etwaiger Diäten und Reisekosten des Wasserbau-Bezirksingenieurs, hat der Bewerber zu tragen.

§ 4.

Die Befugniss zur Ausübung des Steuermannsgewerbes wird für bestimmte, in den Patenten zu bezeichnende Stromstrecken ertheilt, welche nicht überschritten werden dürfen.

§ 5.

Die Namen und Wohnorte der patentisirten Steuerleute werden unter Bezeichnung der Stromstrecken, für welche die einzelnen Patente ausgestellt sind, in dem Hafen zu Lauterburg durch Anschlag öffentlich bekannt gemacht.

Den Schiffs- und Flossführern steht die Wahl unter den Steuerleuten frei.

§ 6.

Der Höchstbetrag der Steuermannslöhne für die einzelnen Stromstrecken wird von dem Bezirks-Präsidenten festgesetzt und in den Hafen-orten durch öffentlichen Anschlag bekannt gemacht.

Einen die Sätze dieses Tarifs übersteigenden Lohn darf der Steuermann unter keinen Umständen in Anspruch nehmen.

§ 7.

Sobald ein mit seinem Fahrzeuge vor dem Hafen angekommener Schiffer einen am Orte anwesenden Steuermann um seine Dienstleistung für die Stromstrecke, für welche er patentisirt ist, anspricht und den festgesetzten Höchstbetrag des Lohnes zu zahlen sich erbietet, ist der Steuermann verpflichtet, das Steuern des Schiffes zu übernehmen, selbst wenn er von einem andern Schiffer, dessen Fahrzeug noch nicht vor dem Hafen angelangt ist, vorausbestellt worden sein sollte.

Auf die Steuerleute, welche gewöhnlich die Personen-Dampfboote steuern, findet die vorstehende Bestimmung keine Anwendung.

§ 8.

Bevor ein Steuermann ein Schiff oder Floss zur Steuerung übernimmt, hat er sich zu vergewissern, dass die Besatzung ausreichend und die Ausrüstung in guter Ordnung, dass nach Vorschrift für die Wahrung des Flosses gesorgt ist, sowie in Zeiten niedrigen Wasserstandes, dass der Tiefgang des Schiffes der vorhandenen Fahrwasser-tiefe entspricht.

Ist das Eine oder Andere nicht der Fall, so hat der Steuermann seinen Dienst zu verweigern und behufs Verhinderung der Abfahrt der zuständigen Behörde Anzeige zu erstatten.

Während der Fahrt muss der Steuermann auf alle Umstände, die auf den Gang des Schiffes oder Flosses Einfluss haben können, seine volle Aufmerksamkeit richten.

Bevor das Schiff oder Floss an dem Bestimmungsorte oder bei der Station angelangt ist, woselbst die Steuerleute gewechselt werden, darf der Steuermann dasselbe nicht verlassen. Dies gilt insbesondere auch bei etwaigem Festfahren des Schiffes oder Flosses, so lange, bis die in Artikel XVIII Ziffer 1—4 der Schifffahrtspolizei- und Flossordnung für den Rhein vorgeschriebenen Sicherheitsmassregeln getroffen sind.

Wird in Folge dieser Bestimmung eine Uebernachtung des Steuer-mannes auf dem Schiffe oder Flosse nothwendig, so hat derselbe von dem Schiffs- oder Flossführer eine geeignete Schlafstelle zu bean-spruchen.

§ 9.

Auf Verlangen des Schiffs- oder Flossführers hat der Steuermann alle auf die Stellung, Richtung und den Gang des Schiffes oder Flosses bezüglichen Anordnungen allein zu treffen, und es untersteht ihm alsdann die gesammte Schiffs- oder Flossmannschaft.

Bei aussergewöhnlichen Ereignissen und im Augenblicke der Gefahr hat der Steuermann mit dem Schiffs- oder Flossführer sich zwar zu besprechen, die Befehle zum Vollzuge der etwa gemeinschaftlich beschlossenen Massregeln aber allein zu geben.

§ 10.

Im Frühjahre, vor Wiederbeginn der Schifffahrt, sowie nach jedem hohen, die Ufer übersteigenden Wasserstande sind die Steuerleute gehalten, ihre Stromstrecke zu befahren und das Fahrwasser sorgfältig zu untersuchen, um die stattgehabten Veränderungen und die etwa im Strombette zum Vorschein gekommenen Schifffahrtshindernisse genau kennen zu lernen. Die Erfüllung dieser Verpflichtung müssen sie dem Wasserbau-Bezirksingenieur auf Verlangen nachweisen.

Von den hierbei, sowie von sonst bei der Ausübung ihres Gewerbes wahrgenommenen neuen Schifffahrtshindernissen haben sie jeweils ohne Verzug und unaufgefordert dem Wasserbau-Bezirksingenieur Anzeige zu machen.

Ein Anspruch auf Vergütung für die Fahrwasseruntersuchungen steht den Steuerleuten nicht zu.

In der Stromstrecke oberhalb Maxau sind die Steuerleute zu den regelmässigen Fahrwasseruntersuchungen nicht verpflichtet; sie haben aber hier, wenn sie die Steuerung eines Schiffes übernehmen, vor Beginn jeder Fahrt das Fahrwasser in der zu durchfahrenden Strecke zu untersuchen.

§ 11.

Es ist den Steuerleuten verboten:

- 1) in trunkenem Zustande die Steuerung eines Schiffes oder Flosses zu übernehmen oder sich während der Fahrt in diesen Zustand zu versetzen;
- 2) durch Drohung, Beschimpfung oder andere unerlaubte Mittel ihre Gewerbsgenossen von der Ausübung ihres Dienstes zurückzuhalten oder solches zu versuchen.

§ 12.

Zu widerhandlungen gegen die in der gegenwärtigen Verordnung enthaltenen Bestimmungen werden auf Grund des § 366 Nr. 10 des Strafgesetzbuches für das Deutsche Reich zur Bestrafung gezogen.

§ 13.

Die Aufsicht über die Steuerleute steht dem Wasserbau-Bezirksingenieur zu.

§ 14.

Bei fortgesetzt pflichtwidrigem Verhalten eines Steuermannes kann demselben durch den Bezirks-Präsidenten das Patent auf bestimmte Zeit oder ganz entzogen werden. Auch kann die Zurückziehung erfolgen, wenn die Unrichtigkeit der Nachweise dargethan wird, auf Grund deren das Patent erteilt worden ist, oder wenn aus Handlungen oder Unterlassungen des Patentinhabers der Mangel derjenigen Eigenschaften klar erhellt, welche bei der Ertheilung vorausgesetzt worden sind.

Binnen vier Wochen vom Tage der Verkündigung des Patententzuges an kann hiergegen Berufung an das Ministerium für Elsass-Lothringen eingelegt werden.

§ 15.

Steuerleute, welche vor Verkündigung dieser Verordnung bereits das Steuermannsgewerbe betrieben haben, sind nicht verpflichtet, zur Fortsetzung ihres Gewerbes auf der elsass-lothringischen Rheinstrecke ein Patent zu erwerben; wollen sie solches gleichwohl thun, und reichen sie innerhalb sechs Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung ihr bezügliches Gesuch ein, so genügt es an dem Nachweise, dass in der Stromstrecke, für welche das Patent nachgesucht wird, das Steuermannsgewerbe seit wenigstens fünf Jahren zur Zufriedenheit der Führer bezw. Eigenthümer der Schiffe oder Flösse thatsächlich ausgeübt wurde.

§ 16.

Gegenwärtige Verordnung tritt am 1. Januar 1886 in Wirksamkeit.

Bek. d. Bezirks-Präsidenten f. Ober-Elsass v. 10. Novbr. 1886,
die Steuermannslöhne betr.

Central- u. Bez.-A.-Bl. f. Els.-Lothr. 1886, No. 46, S. 239.

Nach Einsicht des § 6 der Steuermanns-Ordnung für den Rhein innerhalb des elsass-lothringischen Gebietes vom 11. Dezember 1885 (Central- und Bezirks-Amtsblatt 1885 S. 249 f.),

Nach Einsicht des Ministerial-Erlasses vom 7. November 1886, IV. 9590, demzufolge behufs einheitlicher Regelung der Steuermannslöhne auf der Bayerisch-Badisch-Elsass-Lothringischen Rheinstraße von den beteiligten Regierungen ein Gebühren-Tarif vereinbart worden ist, beschliesse ich wie folgt:

§ 1.

Die Höchstbeträge der Steuermannslöhne, welche auf Grund des § 6 der Steuermanns-Ordnung vom 11. Dezember 1885 von den in Elsass-Lothringen ansässigen Steuerleuten erhoben werden dürfen, werden hiermit so festgesetzt, wie sie in dem nachstehenden Gebühren-Tarife verzeichnet sind.

§ 2.

Gegenwärtiger Beschluss tritt vom 15. November 1886 ab in Wirksamkeit.

des elsass-lothringischen Gebietes, enthaltend die Höchstbeträge der ansässigen Steuerleuten erhoben werden dürfen.

Ordnungszahl.	B. Bei der Thalfahrt.	Entfernung rund km	Bei einer Ladungsfähigkeit von																
			4001 Ctr. und mehr		2501 Ctr. und mehr.		1501 Ctr. und mehr.		bis zu 1500 Ctr.										
			M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.									
1	Für alle Segelschiffe, welche nicht geschleppt werden.																		
	Von Kehl (Strassburg) bis Mannheim	131	80	—	75	—	70	—	65	—									
	„ Plittersdorf (Selz) „ „	85	45	—	42	—	39	—	36	—									
	„ Lauterburg „ „	77	40	—	37	—	35	—	32	—									
	„ Maxau „ „	62	30	—	28	—	26	—	24	—									
	„ Leopoldshafen „ „	54	25	—	23	—	21	—	19	—									
	„ Germersheim „ „	41	18	—	17	—	16	—	15	—									
	„ Rheinhausen „ „	31	14	—	13	—	12	—	11	—									
	„ Speyer „ „	25	11	—	10	—	9	—	8	—									
	„ Mannheim „ Worms	18	8	—	7	—	6	—	5	—									
	„ „ „ Mainz	72	24	—	22	—	20	—	18	—									
2	Für alle geschleppten Anhangschiffe.																		
	Von Kehl (Strassburg) bis Mannheim	131	50	—	45	—	40	—	35	—									
	„ Plittersdorf (Selz) „ „	85	30	—	27	—	24	—	21	—									
	„ Lauterburg „ „	77	26	—	24	—	22	—	20	—									
	„ Maxau „ „	62	20	—	19	—	18	—	17	—									
	„ Leopoldshafen „ „	54	17	—	16	—	15	—	14	—									
	„ Germersheim „ „	41	12	—	11	—	10	—	9	—									
	„ Rheinhausen „ „	31	9	—	8	—	7	—	6	—									
	„ Speyer „ „	25	7	—	6	—	5	—	4	—									
	„ Mannheim „ Worms	18	6	—	5	—	4	—	3	—									
	„ „ „ Mainz	72	20	—	18	—	16	—	14	—									
3	Für Schlepddampfschiffe mit Anhang.																		
	Von Kehl (Strassburg) bis Mannheim	131	40	—		—		—		—									
	„ Plittersdorf (Selz) „ „	85	24	—		—		—		—									
	„ Lauterburg „ „	77	21	—		—		—		—									
	„ Maxau „ „	62	17	—		—		—		—									
	„ Leopoldshafen „ „	54	14	—		—		—		—									
	„ Germersheim „ „	41	10	—		—		—		—									
	„ Rheinhausen „ „	31	8	—		—		—		—									
	„ Speyer „ „	25	6	—		—		—		—									
	„ Mannheim „ Worms	18	5	—		—		—		—									
	„ „ „ Mainz	72	16	—		—		—		—									
4	Für Personenboote u. Schlepddampfschiffe ohne Anhang.																		
	Von Kehl (Strassburg) bis Mannheim	131	30	—		—		—		—									
	„ Plittersdorf (Selz) „ „	84	18	—		—		—		—									
	„ Lauterburg „ „	77	16	—		—		—		—									
	„ Maxau „ „	62	13	—		—		—		—									
	„ Leopoldshafen „ „	54	11	—		—		—		—									
	„ Germersheim „ „	41	8	—		—		—		—									
	„ Rheinhausen „ „	31	6	—		—		—		—									
	„ Speyer „ „	25	5	—		—		—		—									
	„ Mannheim „ Worms	18	4	—		—		—		—									
	„ „ „ Mainz	72	14	—		—		—		—									
	C. Für Flösse.																		
		Entfernung rund	Ueber 8000 Ctr.	Von 7001 bis 8000 Ctr.	Von 6001 bis 7000 Ctr.	Von 5001 bis 6000 Ctr.	Von 4001 bis 5000 Ctr.	Von 3001 bis 4000 Ctr.	Bis zu 3000 Ctr.										
		km	M. Pf.	M. Pf.	M. Pf.	M. Pf.	M. Pf.	M. Pf.	M. Pf.										
	Von Mannheim bis Worms	16	12	—	11	—	10	—	9	—	8	—	7	—	6	—			
	„ „ „ Mainz	70	36	—	33	—	30	—	27	—	24	—	22	—	20	—			

Allgemeine Bestimmungen.

- I. Bei dem Steuern nach oder von solchen Zwischenplätzen, welche im vorstehenden Tarife nicht namentlich aufgeführt sind, findet die Berechnung der Steuermannslöhne nach Massgabe der Entfernungen und der Ladungsfähigkeit in dem aus dem Tarife hervorgehenden Verhältnisse statt.
- II. Ausser den vorstehend festgesetzten Höchstbeträgen der Steuermannslöhne können die Steuerleute während der Fahrt noch die Verabreichung der gewöhnlichen Schiffmannskost, oder wo diese nicht in natura gegeben werden kann, eine tägliche Kostgeldentschädigung von zwei Mark in Anspruch nehmen. Sonstige Forderungen, unter welcher Benennung es auch sein möge, ist der Schiffer zu bezahlen nicht schuldig.
- III. In den Tarifsätzen für die Strecken oberhalb Maxau sind die Vergütungen für die nach § 10 der Steuermannsordnung vorgeschriebenen besonderen Fahrwasseruntersuchungen vor Beginn der Fahrt inbegriffen.

Bek. d. Bez.-Präs. f. Unter-Elsass v. 10. Novbr. 1886,

die Steuermannslöhne betr.

Central- u. Bez.-A.-Bl. f. Elsa.-Lothr. 1886, No. 46, S. 248.

Dieselbe ist gleichlautend mit dem vorstehend abgedruckten Beschlusse des Bezirks-Präsidenten des Ober-Elsass, nur ist statt 11. Dezember 1885 zu lesen: 12. Dezember 1885 und statt S. 249f. zu lesen: S. 252f.

Der Gebühren-Tarif ist gleichlautend mit dem für Ober-Elsass verkündeten.

K. Bayr. Allerh. Vdg. v. 30. December 1885,

die Steuermanns-Ordnung für den Rhein innerhalb des bayerischen Gebietes betr.

K. Bayr. G.- u. Vdg.-Bl. 1886. No. 1. S. 1 ff.

§ 1.

Der Gewerbetrieb als Steuermann (Lootse) für Schiffe oder Flüsse auf dem Rhein ist nur solchen Personen gestattet, welche ihre Befähigung hiezu nach Vorschrift der nachstehenden Bestimmungen nachgewiesen und auf Grund dieses Nachweises ein Patent erhalten haben.

§ 2.

Wer ein Steuermannspatent erlangen will, hat sein Gesuch bei der k. Regierung der Pfalz, Kammer des Innern, einzureichen und dabei nachzuweisen,

- a) dass er sich bis dahin gut geführt,
- b) dass er während zweier Jahre ohne Unterbrechung bei einem patentisirten Rheinschiffer die Schifffahrt erlernt hat, sodann drei Jahre lang auf Schiffen, welche diejenige Stromstrecke öfters befahren haben, für die das Patent nachgesucht wird, als Schiffsgehilfe oder Schiffsführer thätig gewesen ist, und dazu mindestens während weiterer zwei Jahre als Gehilfe eines patentisirten Steuermanns der gedachten Stromstrecke sich in jeder Hinsicht zu diesem Berufe gehörig befähigt hat.

Bewerber um ein Patent zur Steuerung von Dampfschiffen müssen mindestens ein Jahr lang auf Dampfschiffen, welche die betreffende Stromstrecke öfters befahren haben, als Schiffsgehilfen oder Schiffsführer thätig gewesen sein.

Bewerber um ein Flosssteuermanns-Patent haben den Nachweis zu führen, dass sie fünf Jahre hindurch im Dienste eines Flossführers den Rhein befahren haben und mindestens weitere zwei Jahre lang als Gehilfen eines patentisirten Flosssteuermanns in der Stromstrecke, für welche sie das Patent nachsuchen, beschäftigt gewesen sind.

Diese Nachweise sind zu erbringen:

- zu a) durch Zeugniß der zuständigen Polizeibehörde;
- zu b) durch Vorlage des Schiffsdienstbuches beziehungsweise des Rheinschifferpatentes des Bewerbers, dann durch Zeugnisse des Steuermanns, bei welchem der Bewerber als Gehilfe beschäftigt war, sowie auch der Führer oder Eigenthümer derjenigen Schiffe oder Flösse, auf welchen der Bewerber als Steuermannsgehilfe Dienste geleistet hat.

Die Bewerber sind ausserdem gehalten, sich vor ihrem Eintritt in die Stellung als Gehilfen eines patentisirten Steuermanns bei dem k. Strassen- und Flussbauamte Speyer behufs Eintragung in die von demselben zu führende Liste zu melden.

§ 3.

Die k. Regierung der Pfalz, Kammer des Innern, überweist das Gesuch nebst Beilagen zur Prüfung in persönlicher und sachlicher Hinsicht dem k. Strassen- und Flussbauamte Speyer.

Letzteres ist befugt, eine oder zwei Probefahrten in der Stromstrecke, für welche das Patent nachgesucht wird, zu veranlassen. Hierbei hat der Bewerber unter Aufsicht eines von dem k. Strassen- und Flussbauamte zu bestimmenden Steuermanns das Ruder zu führen und zu zeigen, dass er mit der Schiffs- beziehungsweise Flossführung, dann mit den schiffahrts- und flosspolizeilichen Vorschriften überhaupt, sowie insbesondere mit den Verhältnissen des Fahrwassers vollkommen vertraut ist.

Auf Grund des hiernach von dem k. Strassen- und Flussbauamte abgegebenen Gutachtens erfolgt von Seite der k. Regierung, Kammer des Innern, die Ausstellung des Patentes oder die Zurückweisung des Gesuches.

Die durch das Verfahren entstehenden Kosten mit Ausnahme etwaiger Diäten und Reisekosten des die Probefahrt beaufsichtigenden Beamten hat der Bewerber zu tragen.

§ 4.

Die Befugniß zur Ausübung des Steuermanns-Gewerbes wird für bestimmte, in den Patenten zu bezeichnende Stromstrecken ertheilt, welche nicht überschritten werden dürfen.

Den in Ludwigshafen ansässigen Steuerleuten kann das Patent für die Thalfahrt in der Ausdehnung auf die Stromstrecke bis Mainz ausgestellt werden.

§ 5.

Die Namen und Wohnorte der patentisirten Steuerleute werden unter Bezeichnung der Stromstrecken, für welche die einzelnen Patente ausgestellt sind, in den betreffenden Häfen durch Anschlag öffentlich bekannt gemacht.

Den Schiffs- und Flossführern steht die Wahl unter den Steuerleuten frei.

§ 6.

Der Höchstbetrag der Steuermannslöhne für die einzelnen Stromstrecken wird von der k. Regierung der Pfalz, Kammer des Innern, festgesetzt und in den Hafenenorten durch öffentlichen Anschlag bekannt gemacht.

Einen die Sätze dieses Tarifes übersteigenden Lohn darf der Steuermann unter keinen Umständen in Anspruch nehmen.

§ 7.

Sobald ein mit seinem Fahrzeug vor dem Hafen angekommener Schiffer einen am Orte anwesenden Steuermann um seine Dienstleistung für die Stromstrecke, für welche er patentisirt ist, anspricht und den festgesetzten Höchstbetrag des Lohnes zu zahlen sich erbietet, ist der Steuermann verpflichtet, das Steuern des Schiffes zu übernehmen, selbst wenn er von einem anderen Schiffer, dessen Fahrzeug noch nicht vor dem Hafen angelangt ist, vorausbestellt sein sollte.

Auf die Steuerleute, welche gewöhnlich Personen - Dampfboote steuern, findet die vorstehende Bestimmung keine Anwendung.

§ 8.

Bevor ein Steuermann ein Schiff oder Floss zur Steuerung übernimmt, hat er sich zu vergewissern, dass die Bemannung ausreichend und die Ausrüstung in guter Ordnung, dass nach Vorschrift für die Wahrschau des Flosses gesorgt ist, sowie in Zeiten niedrigen Wasserstandes, dass der Tiefgang des Schiffes der vorhandenen Fahrwassertiefe entspricht.

Ist das eine oder andere nicht der Fall, so hat der Steuermann seinen Dienst zu verweigern und behufs Verhinderung der Abfahrt bei der zuständigen Behörde Anzeige zu erstatten.

Während der Fahrt muss der Steuermann auf alle Umstände, welche auf den Gang des Schiffes oder Flosses Einfluss haben können, seine ganze Aufmerksamkeit richten.

Bevor das Schiff oder Floss an dem Bestimmungsorte oder bei der Station angelangt ist, woselbst die Steuerleute gewechselt werden, darf der Steuermann dasselbe nicht verlassen. Dies gilt insbesondere auch bei etwaigem Festfahren des Schiffes oder Flosses solange, bis die im Art. XVIII Ziff. 1-4 der Schiffahrts-Polizei- und Floss-Ordnung für den Rhein vorgeschriebenen Sicherheitsmassregeln getroffen sind.

Wird in Folge dieser Bestimmung eine Uebernachtung des Steuermannes auf dem Schiffe oder Flosse nothwendig, so hat derselbe vom Schiffs- oder Flossführer eine geeignete Schlafstelle zu beanspruchen.

§ 9.

Auf Verlangen des Schiffs- oder Flossführers hat der Steuermann alle auf die Stellung, Richtung und den Gang des Schiffes oder Flosses bezüglichen Anordnungen allein zu treffen, und es untersteht ihm alsdann die gesammte Schiffs- oder Flossmannschaft.

Bei aussergewöhnlichen Ereignissen und im Augenblick der Gefahr hat der Steuermann mit dem Schiffs- oder Flossführer sich zwar zu besprechen, die Befehle zum Vollzug der etwa gemeinschaftlich beschlossenen Massregeln aber allein zu geben.

§ 10.

Im Frühjahr vor Wiederbeginn der Schifffahrt sowie nach jedem hohen, die Ufer übersteigenden Wasserstande sind die Steuerleute gehalten, ihre Stromstrecken zu befahren und das Fahrwasser sorgfältig zu untersuchen, um die stattgehabten Veränderungen und die etwa im Strombette zum Vorschein gekommenen Schifffahrtshindernisse genau kennen zu lernen.

Die Erfüllung dieser Verpflichtung müssen sie dem k. Strassen- und Flussbauamte auf Verlangen nachweisen.

Von den hierbei, sowie von sonst bei Ausübung ihres Gewerbes wahrgenommenen neuen Schifffahrtshindernissen haben sie jeweils ohne Verzug und unaufgefordert dem k. Strassen- und Flussbauamte Anzeige zu machen.

Ein Anspruch auf Vergütung für diese Fahrwasseruntersuchungen steht den Steuerleuten nicht zu.

In der Stromstrecke oberhalb Maximiliansau sind die Steuerleute zur regelmässigen Befahrung ihrer Strecken nicht verpflichtet; sie haben aber hier, wenn sie die Steuerung eines Schiffes übernehmen, vor Beginn jeder Fahrt das Fahrwasser in der zu durchfahrenden Strecke zu untersuchen.

§ 11.

Es ist den Steuerleuten verboten:

- 1) in trunkenem Zustande die Steuerung eines Schiffes oder Flosses zu übernehmen oder sich während der Fahrt in diesen Zustand zu versetzen,
- 2) durch Drohung, Beschimpfung oder andere unerlaubte Mittel ihre Gewerbsgenossen von der Ausübung ihres Dienstes zurückzuhalten oder solches zu versuchen.

§ 12.

Zu widerhandlungen gegen die in der gegenwärtigen Verordnung enthaltenen Bestimmungen werden nach Art. 100 des Gesetzes vom 28. Mai 1852 über die Benützung des Wassers mit einer Geldstrafe bis zu 180 Mk. oder mit Haft bis zu einem Monat bestraft.

§ 13.

Die Aufsicht über die Steuerleute wird dem k. Strassen- und Flussbauamte Speyer übertragen.

§ 14.

Das Steuermannspatent kann zurückgezogen werden, wenn die Unrichtigkeit der Nachweise dargethan wird, auf Grund deren dasselbe ertheilt worden ist, oder wenn aus Handlungen oder Unterlassungen des Patentinhabers der Mangel derjenigen Eigenschaften klar erhellt, welche bei der Ertheilung vorausgesetzt worden sind.

Inwiefern durch die Handlungen oder Unterlassungen eine Strafe verwirkt ist, bleibt der richterlichen Entscheidung vorbehalten.

§ 15.

Gegenwärtige Verordnung tritt am 1. Januar 1886 in Kraft.

Von diesem Zeitpunkte an sind alle entgegenstehenden Bestimmungen aufgehoben.

Bek. d. K. Bayr. Staatsministeriums d. Kgl. Hauses u. d. Aeussern und des K. Bayr. Staatsministeriums des Innern v. 6. Januar 1886, die Steuermannsordnung für den Rhein innerhalb des bayerischen Gebietes vom 30. December 1885 betr.

K. Bayr. Ges.- u. Vdg.-Bl. 1886, No. 1, S. 7.

Zufolge einer zwischen den Regierungen von Bayern, Baden und Hessen getroffenen Vereinbarung sollen die Steuermannspatente, welche von den Behörden dieser Staaten auf Grund der Königlichen Allerhöchsten Verordnung vom 30. December 1885, die Steuermannsordnung für den Rhein innerhalb des bayerischen Gebietes betr., oder auf Grund der in Baden unterm 19. December 1885 und in Hessen unterm 5. August 1882 erlassenen Steuermannsordnungen für die bayerisch-badische Rheinstrecke bzw. für die Rheinstrecke Ludwigshafen (Mannheim)-Mainz ausgestellt wurden, gegenseitig anerkannt werden, die für die letztgenannte Rheinstrecke ausgestellten Steuermannspatente mit der Massgabe, dass den Steuerleuten die Befugniss zusteht, innerhalb der nächsten 24 Stunden nach Ankunft in Mainz oder Ludwigshafen-Mannheim für den Rückweg ein Schiff zur Steuerung nach Ludwigshafen-Mannheim bzw. Mainz zu übernehmen.

Regulativ, erlassen v. d. Gr. Hess. Staatsministerium d. d. 5. Aug. 1882, das Steuermannswesen auf der Gr. Hess. Rheinstrecke betr.

Gr. Hess. Reg.-Bl. v. 1882, No. 15, S. 133.

Mit Rücksicht auf die seit Erlass der Steuermanns-Ordnung vom 11. Juni 1836, bzw. der Nachträge vom 2. October 1850 und 11. August 1854 eingetretenen Aenderungen in den Verhältnissen in den Rheinschiffahrt wird hierdurch unter Aufhebung gedachter Bestimmungen verordnet wie folgt:

§ 1.

Der Gewerbebetrieb als Steuermann (Lootse) oder Flosssteuermann auf der Hessischen Rheinstrecke ist nur solchen Personen gestattet, welche die vorschriftsmässige Prüfung bestanden und daraufhin ein Patent erhalten haben.)*

§ 2.

Die Prüfung wird von der Grossherzoglichen Provinzial-Direction Rhein Hessen auf Grund einer von dem Bewerber bei dieser Behörde einzureichenden Vorstellung angeordnet.

Sie findet unter Leitung und Mitwirkung des Grossherzoglichen Hafencommissärs zu Mainz statt, welcher zwei Steuerleute der Stromstrecke, für welche das Patent verlangt wird, — bei Bewerbern um ein Flosssteuermanns-Patent zwei Flosssteuerleute — in Ermangelung von geeigneten Steuerleuten erfahrene Schiffer oder Flossführer zur Bethheiligung an der Prüfung zuzieht.

§ 3.

Wer sich zur Prüfung meldet, hat nachzuweisen:

- a) dass er sich bisher gut geführt hat,
- b) dass er während zweier Jahre ohne Unterbrechung bei einem patentisirten Rheinschiffer die Rheinschiffahrt erlernt, ferner drei Jahre auf der Stromstrecke, für welche er patentisirt sein will, als Schiffgeselle gedient und mindestens ein Jahr lang als Gehülfe eines patentisirten Steuermanns sich zu diesem Beruf gehörig befähigt hat.

*) Vergl. die vorstehende Bayerische Bekanntmachung.

Bewerber um Flosssteuer-manns-Patente haben den Nachweis zu führen, dass sie fünf Jahre hindurch im Dienste eines Flossführers den Rhein befahren haben und mindestens ein Jahr lang als Gehülfe eines patentisirten Flosssteuer-manns thätig waren.

Die Nachweise sind

- ad a durch Zeugniß der zuständigen Polizeibehörde,
- ad b durch Vorlage des Schiffsdienstbuchs

zu führen.

Die Bewerber sind ausserdem gehalten, sich vor ihrem Eintritt in die Stellung als Gehülfe eines patentisirten Steuer-manns bei dem Gr. Hafencommisär zu Mainz behufs Eintragung in das von demselben zu führende Register zu melden.

Für die Prüfung dürfen keine Gebühren, sondern nur die baaren von dem Bewerber zu erstattenden Auslagen berechnet werden.

§ 4.

Die Prüfung hat sich insbesondere darauf zu erstrecken, ob der Bewerber

- a) mit den schiffahrtspolizeilichen Vorschriften vertraut ist,
- b) nach dem jeweiligen Pegelstande die Wasserhöhe in den Untiefen der Strecke, für welche er ein Patent nachsucht, bestimmen kann,
- c) mit der Lage und Richtung der Felsen und Gründe auf dieser Strecke genau bekannt ist und weiss, bei welchem Wasserstande dieselben zu befahren oder zu vermeiden sind und welcher Weg im letzteren Falle eingehalten werden muss,
- d) das Verhältniss des Wasserstandes im Thalwege zu jenem im Bergwege kennt und weiss, unter welchen Umständen und an welchen Stellen aus dem einen in den andern übergegangen werden muss.

Ueber das Ergebniss der Prüfung wird von der Commission eine Verhandlung aufgenommen und gleichzeitig der Steuer-mann oder der Schiffer — bezw. der Flosssteuer-mann — bestimmt, unter dessen Aufsicht der Bewerber behufs Nachweises seiner praktischen Befähigung eine Probefahrt zu machen hat.

Das Zeugniß des mit der Beaufsichtigung des Bewerbers bei der Probefahrt beauftragten Steuer-manns oder Schiffers wird nebst der Prüfungsverhandlung von dem Hafencommisär der Gr. Provinzial-Direction Rheinhessen vorgelegt, welche Behörde, falls der Bewerber beide Theile der Prüfung bestanden hat, die Ausstellung des Patents als Steuer-mann bezw. Flosssteuer-mann für die betreffende Stromstrecke veranlasst.

§ 5.

Die Befugniss zur Ausübung des Steuer-mannsgewerbes ist auf folgende in den Patenten zu bezeichnenden Stromstrecken beschränkt, die nicht überschritten werden dürfen, nämlich:

- 1) für die Steuerleute in Bingen:
 - zu Thal auf die Strecke von Bingen bis Caub,
 - zu Berg auf die Strecke von Bingen bis Mainz,
- 2) für die Steuerleute in Mainz:
 - zu Thal auf die Strecke von Mainz bis Bingen,
 - zu Berg auf die Strecke von Mainz bis Mannheim,

Es ist ausserdem gestattet, dass sich patentisirte Steuerleute an zwischenliegenden Orten zur Dienstleistung für Schiffe niederlassen, welche in dortigen Häfen verkehren.

Jeder Steuermann, welcher ein Schiff zu Berg oder zu Thal gesteuert hat, darf innerhalb der nächsten 24 Stunden für den Rückweg ein Schiff zur Steuerung übernehmen.

§ 6.

Die Namen der patentisirten Steuerleute, unter welchen die Schiffer oder Flösser freie Wahl haben, sind in den betreffenden Häfen durch Anschlag öffentlich bekannt zu machen.

§ 7.

Der Höchstbetrag der Steuermannslöhne für die einzelnen Stromstrecken wird von der Gr. Provinzial-Direction Rhein Hessen nach Anhörung des Gr. Hafencommissärs zu Mainz festgesetzt und in den Hafenorten und bedeutenderen Anlandestellen durch öffentlichen Anschlag bekannt gemacht.

§ 8.

Sobald ein mit seinem Fahrzeug vor dem Hafen des Stationsortes angekommener Schiffer einen anwesenden Steuermann um seine Dienstleistung für die Stromstrecke, für welche er patentisirt ist, anspricht und den festgesetzten Höchstbetrag des Lohnes zu zahlen sich erbietet, ist der Steuermann verpflichtet, das Steuern des Schiffes zu übernehmen, und kann sich nicht damit entschuldigen, dass er von einem andern Schiffer, dessen Fahrzeug noch nicht vor dem Hafen angelangt ist, vorausbestellt worden sei.

Auf die Steuerleute, welche die Personen-Dampfboote gewöhnlich führen, findet vorstehende Bestimmung keine Anwendung.

§ 9.

Bevor ein Steuermann die Führung eines Schiffes oder Flosses übernimmt, hat er sich zu verlässigen, ob die Bemannung ausreichend und die nöthigen Fahrgeräthschaften in guter Ordnung sind.

Fehlt es hieran, so soll er die Abfahrt verhindern und seinen Dienst verweigern.

Während der Fahrt muss der Steuermann auf alle Umstände, die auf den Gang des Schiffes oder Flosses Einfluss haben könnten, seine ganze Aufmerksamkeit richten.

Bevor das Schiff oder Floss an dem Bestimmungsorte oder in dem Hafen, in welchem die Steuerleute gewechselt werden, angelangt ist, darf der Steuermann dasselbe nicht verlassen. Bei einer in Folge dieser Bestimmung nothwendig werdenden Uebernachtung auf dem Schiffe oder Flosse hat der Schiffer oder Flösser ihm eine geeignete Schlafstelle anzuweisen.

§ 10.

Auf Verlangen des Schiffers oder Flossführers hat der Steuermann alle auf die Stellung, Richtung und den Gang des Schiffes oder Flosses bezüglichen Anordnungen allein zu treffen, und untersteht ihm alsdann die gesammte Schiffs- und Flossmannschaft, sowie bei der Bergfahrt auch der Führer der Halfterpferde.

Bei ungewöhnlichen Vorkommnissen und im Augenblick der Gefahr hat der Steuermann mit dem Schiffs- oder Flossführer sich zwar zu

besprechen, die Befehle zum Vollzug der etwa gemeinschaftlich beschlossenen Massregeln aber allein zu geben.

§ 11.

Im Frühjahr vor dem Wiederbeginn der Schifffahrt, sowie unmittelbar nach jedem ungewöhnlich hohen Wasserstande sind die Steuerleute gehalten, ihre Stromstrecke zu befahren, das Strombett und den Fahrweg zu untersuchen und die Leinpfade zu besichtigen, um die etwa stattgehabten Veränderungen genau kennen zu lernen.

Dass sie dieser Pflicht Genüge geleistet haben, müssen sie dem Gr. Hafencommissär zu Mainz auf Anfordern nachweisen und die in dem Strombette entdeckten neuen Hindernisse, sowie die etwaigen Beschädigungen an den Leinpfaden diesem Beamten anzeigen.

Ein Anspruch auf Vergütung für diese Besichtigungen steht den Steuerleuten nicht zu.

§ 12.

Das Steuermannspatent kann von dem Provinzialausschuss der Provinz Rheinhessen nach Massgabe der Bestimmungen in Art. 98, 2. i. und 112 des Gesetzes v. 12. Juni 1874, die innere Verwaltung und die Vertretung der Kreise und Provinzen betr., zurückgezogen werden, wenn die Unrichtigkeit der Nachweise, auf deren Grund dasselbe erteilt worden ist, dargethan wird, oder wenn aus Handlungen oder Unterlassungen des Inhabers der Mangel derjenigen Eigenschaften, welche bei der Ertheilung vorausgesetzt worden sind, klar erhellt. Inwiefern durch die Handlungen oder Unterlassungen eine Strafe verwirkt ist, bleibt der richterlichen Entscheidung vorbehalten.

§ 13.

Die Aufsicht über die Steuerleute und die nächste Untersuchung der von ihnen begangenen Pflichtverletzungen steht dem Gr. Hafencommissär zu Mainz zu. Bei demselben sind etwa zur Kenntniss der Ortspolizeibehörden gelangende Pflichtverletzungen nach Feststellung des Thatbestandes alsbald zur Anzeige zu bringen.

§ 14.

Einer Pflichtverletzung macht sich der Steuermann schuldig, welcher

1. Die Führung eines Schiffes oder Flosses in trunkenem Zustande übernimmt oder sich während der Führung in diesen Zustand versetzt,
2. über die durch das Patent bestimmte Grenze seines Bezirks hinaus Schiffe oder Flosse führt,
3. einen höheren Lohn als den nach Vorschrift des § 7 festgesetzten in Anspruch nimmt,
4. die ihm angetragene Führung eines Schiffes oder Flosses ohne genügenden Grund ablehnt,
5. während der Fahrt oder vor Erreichung des Bestimmungsortes oder der Grenze seines Bezirks das von ihm geführte Schiff oder Floss verlässt,
6. die im § 11 vorgeschriebenen Besichtigungen unterlässt,
7. durch Drohung oder Beschimpfung oder durch andere unerlaubte Mittel seine Gewerbsgenossen von der Ausübung ihres Dienstes zurückzuhalten sucht.

§ 15.

Die vorerwähnten Pflichtverletzungen werden auf Antrag des Gr. Hafencommissärs von der Gr. Provinzial-Direction Rheinhessen mit einer Disciplinarstrafe von 3 bis 10 Mark, welche in Wiederholungsfällen auf 10 bis 30 Mark erhöht werden kann, geahndet.

Binnen vier Wochen vom Tage der Strafverkündung an kann hiergegen Berufung an das Gr. Ministerium des Innern und der Justiz eingelegt werden.

§ 16.

Bei fortgesetztem pflichtwidrigem Verhalten oder bei etwaigen durch Verschulden oder grobe Nachlässigkeit eines Steuermanns eingetretenen Unfällen ist das in § 12 vorgesehene Verfahren einzuleiten.

§ 17.

Gegenwärtiges Regulativ tritt am 1. Oct. 1882 in Kraft.

Bek. d. Gr. Hess. Prov.-Dir. Rheinhessen v. 8. October 1885 über die Höchstbeträge der Steuermannslöhne, welche von den Gr. Hess. Steuerleuten auf Grund des § 7 des Regulativs vom 5. Aug. 1882, das Steuermannswesen auf der Gr. Hess. Rheinstraße betreffend, gefordert werden dürfen.

A. Bei der Bergfahrt.		Höchstbetrag des Steuermannslohns für Ladungen von:							
		4001 und mehr Ctr.		2501 bis 4000 Ctr.		1501 bis 2500 Ctr.		bis 1500 Ctr.	
		M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.
1.	Für alle Segelschiffe, welche zu ihrem Fortkommen Pferde oder Wind benutzen.								
	Von Bingen nach Mainz	14	—	12	—	9	—	8	—
	„ Mainz „ Gernsheim	15	—	13	—	10	—	8	—
	„ Mainz „ Worms	24	—	20	—	16	—	12	—
	„ Mainz „ Mannhm. od. Ludwigshfn.	30	—	26	—	20	—	16	—
2.	Für alle Güterschiffe, welche durch Dampfschiffe geschleppt werden.								
	Von Bingen nach Mainz	12	—	11	—	9	—	7	—
	„ Mainz „ Gernsheim	14	—	12	—	10	—	8	—
	„ Mainz „ Worms	20	—	16	—	14	—	10	—
	„ Mainz „ Mannhm. od. Ludwigshfn.	26	—	22	—	18	—	14	—
3.	Für alle Schlepp-Dampfschiffe, wenn sie Güterschiffe angehängt haben.	Überhaupt.							
	Von Bingen nach Mainz	12	—	—	—	—	—	—	—
	„ Mainz „ Gernsheim	12	—	—	—	—	—	—	—
	„ Mainz „ Worms	20	—	—	—	—	—	—	—
	„ Mainz „ Mannhm. od. Ludwigshfn.	24	—	—	—	—	—	—	—
4.	Für alle Personen-Dampfschiffe, sowie auch für alle Schlepp-Dampfschiffe, welche keine Güterschiffe angehängt haben.								
	Von Bingen nach Mainz	10	—	—	—	—	—	—	—
	„ Mainz „ Gernsheim	11	—	—	—	—	—	—	—
	„ Mainz „ Worms	16	—	—	—	—	—	—	—
	„ Mainz „ Mannhm. od. Ludwigshfn.	21	—	—	—	—	—	—	—

B. Bei der Thalfahrt.		Höchstbetrag des Steuermannslohns für Ladungen von:													
		4001 und mehr Ctr.		2501 bis 4000 Ctr.		1501 bis 2500 Ctr.		bis 1500 Ctr.							
		M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.						
1.	Für alle Segelschiffe, welche zu ihrem Fortkommen Pferde oder Wind benutzen.														
	Von Mainz nach Bingen	12	—	11	—	10	—	9	—						
	„ Bingen „ Caub	12	—	11	—	9	—	6	—						
2.	Für alle Güterschiffe, welche durch Dampfschiffe geschleppt werden.														
	Von Mainz nach Bingen	12	—	11	—	10	—	9	—						
	„ Bingen „ Caub	12	—	11	—	9	—	6	—						
3.	Für alle Schlepp-Dampfschiffe, wenn sie Güterschiffe angehängt haben.	Überhaupt.													
	Von Mainz nach Bingen	10	—	—	—	—	—	—	—						
	„ Bingen „ Caub	10	—	—	—	—	—	—	—						
4.	Für alle Personen-Dampfschiffe, sowie auch für alle Schlepp-Dampfschiffe, welche keine Güterschiffe angehängt haben.														
	Von Mainz nach Bingen	10	—	—	—	—	—	—	—						
	„ Bingen „ Caub	10	—	—	—	—	—	—	—						
Für die Thalfahrt von Gernsheim oder Worms nach Mainz gelten die gleichen Sätze wie für die Bergfahrt von Mainz dahin.															
Für Flösse.		Ueber 8000 Ctr.		Von 7001 bis 8000 Ctr.		Von 6001 bis 7000 Ctr.		Von 5001 bis 6000 Ctr.		Von 4001 bis 5000 Ctr.		Von 3001 bis 4000 Ctr.		bis zu 8000 Ctr.	
		M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.
Von Kastel bis Rüdesheim .		42	—	38	—	34	—	30	—	26	—	22	—	18	—

Allgemeine Bestimmungen.

I. Bei dem Steuern nach oder von solchen Zwischenplätzen, welche vorstehend nicht namentlich aufgeführt sind, findet die Berechnung des Steuermannslohns nach Massgabe der Entfernung und der Ladung in dem aus dem vorstehenden Tarif hervorgehenden Verhältniss statt.

II. Ausser den vorstehend festgesetzten Höchstbeträgen des Steuermannslohns können die Steuerleute während der Fahrt noch die Verabreichung der gewöhnlichen Schiffmannskost, oder wo diese nicht gegeben werden kann, eine tägliche Kostgeld-Entschädigung von 2 Mark in Anspruch nehmen. Sonstige Forderungen, unter welcher Benennung es auch sein möge, ist der Schiffer zu bezahlen nicht schuldig.

K. Preuss. Gesetz v. 17. März 1870,*)

betr. die Ausführung der revidirten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868.
Ges.-S. f. d. K. Preuss. St. No. 15, S. 187.

u. s. w.

§ 5.

Ueber die Einrichtung und Aufhebung von Lootsenstationen und Lootsenbezirken, über die Bildung von Lootsen-Prüfungskommissionen, über die Ausführung der Prüfungen und über die Ausübung des Lootsen-dienstes werden die erforderlichen Vorschriften durch Unseren Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten erlassen.

§ 6.

Innerhalb eines Lootsenbezirks darf Niemand das Gewerbe als Lootse betreiben, welcher nicht als solcher geprüft und mit einer Konzession für den Bezirk versehen ist.

§ 7.

Die Regierung, in deren Bezirke der Stationsort liegt, fertigt die Konzession aus und stellt den Tarif für die zu erhebenden Lootsen-gebühren fest. Der letztere ist durch das A.-Bl. bekannt zu machen.

§ 8.

Die Lootsenkonzession kann von der Regierung des Stationsortes zurückgenommen werden, wenn die Unrichtigkeit der Nachweise, auf deren Grund sie ertheilt worden ist, dargethan wird, oder wenn aus Handlungen oder Unterlassungen des Inhabers der Mangel derjenigen Eigenschaften, welche bei der Ertheilung vorausgesetzt worden sind, klar erhellt. Inwiefern durch die Handlungen oder Unterlassungen eine Strafe verwirkt ist, bleibt der richterlichen Entscheidung vorbehalten.

§ 9.

Für das Verfahren in den Fällen der §§ u. s. w. 8 gelten die Bestimmungen der Gewerbe-Ordnung für den Norddeutschen Bund vom 21. Juni 1869 (Bundesgesetzbl. S. 245) über Zurücknahme von Approbationen, Genehmigungen oder Bestellungen Gewerbetreibender.

u. s. w.

§ 13.

Mit einer Geldbusse von zwei Thalern und zwanzig Silbergroschen bis zu achtzig Thalern, im Unvermögensfalle mit verhältnismässigem Gefängniss wird bestraft:

u. s. w.

4. wer den selbständigen Betrieb des Gewerbes als Lootse ohne die vorschriftsmässige Konzession unternimmt oder fortsetzt, oder von den in der Konzession festgesetzten Bedingungen abweicht;

u. s. w.

Die Untersuchung und Entscheidung dieser Uebertretungen erfolgt, wenn dieselben bei der Schifffahrt auf dem Rheine vorkommen, durch die Rheinschiffahrtsgerichte, wenn dieselben bei der Schifffahrt auf den Nebenflüssen des Rheins vorkommen, durch diejenigen Gerichte, welche nach den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen zur Aburtheilung von Uebertretungen berufen sind.

*) Ein vollständiger Abdruck des Gesetzes findet sich oben S. 79.

§ 14.

Das vorstehende Gesetz tritt mit dem 1. April 1870 in Wirksamkeit. Alle entgegenstehenden Bestimmungen werden aufgehoben; insbesondere treten ausser Kraft:

u. s. w.

§ 15.

Mit der Ausführung dieses Gesetzes wird Unser Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten beauftragt.

Urkundlich u. s. w.

Regulativ des K. Preuss. Ministers f. Handel, Gewerbe u. öffentliche Arbeiten v. 23. März 1870 zu dem K. Preuss. Gesetze v. 17. März 1870, betr. die Ausführung der revidirten Rheinschiffahrtsakte v. 17. October 1868.

A.-Bl. der K. Reg. zu Wiesbaden v. 1870 S. 169 ff.

Auf Grund der §§ 5, (u. s. w.) und 15 des Gesetzes v. 17. März 1870, betr. die Ausführung der revidirten Rheinschiffahrtsakte v. 17. Oct. 1868, wird das nachstehende Regulativ erlassen:

u. s. w.

II. In Betreff des Lootsendienstes.

§ 10.

Als Lootsenbezirke bzw. Stationen werden bis auf Weiteres beibehalten:

- A. In den Regierungsbezirken Wiesbaden*) und Coblenz**):
- c) von Caub nach Bingen stromaufwärts; Stationsort Caub;

*) Bek. d. K. Preuss. Reg. zu Wiesbaden v. 2. Juni 1876.

A.-Bl. S. 146.

Unter Bezugnahme auf das mittelst unserer Bekanntmachung vom 24. Mai 1870 (A.-Bl. S. 169) publicirte Regulativ des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vom 23. März 1870, betreffend die Ausführung der revidirten Rheinschiffahrtsakte vom 17. October 1868, bringen wir hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass der Herr Minister für Handel etc. mittelst Erlasses vom 8. April 1876 neben den in § 10 des Regulativs bezeichneten Lootsen-Stationen, die Errichtung einer neuen Lootsen-Station zu Oberlahnstein genehmigt hat, welche bereits in Wirksamkeit getreten ist.

Der Lootsenbezirk erstreckt sich von Oberlahnstein (stromabwärts) bis oberhalb der Schiffbrücke bei Coblenz und werden an Lootsengebühren die Sätze des nachstehenden Tarifs zur Erhebung gelangen.

Gebühren-Tarif für die Lootsen auf der Station Oberlahnstein.

Es können erhoben werden auf der Stromstrecke:	Bei einer Ladungsfähigkeit des Schiffes von:					
	bis zu 2500 Ctr.		2501 bis zu 5000 Ctr.		über 5000 Ctr.	
	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.
Von Oberlahnstein bis oberhalb der Schiffbrücke zu Coblenz	2	50	3	—	3	50

***) Bek. d. K. Preuss. Ober-Präsidenten d. Rheinprovinz v. 16. Mai 1870.

A.-Bl. der K. Reg. zu Trier S. 150.
 " " " " Coblenz " 121.
 " " " " Köln " 127.
 " " " " Düsseldorf " 175.

Ausser den im § 10 des Regulativs vom 23. März d. J. zu dem Gesetze vom 17. März d. J., die Ausführung der revidirten Rheinschiffahrtsakte betr., aufgeführten

- d) von Caub stromabwärts bis St. Goar, Oberlahnstein und Coblenz; Stationsort Caub;
- e) von St. Goar stromaufwärts bis Caub; Stationsort St. Goar;
- f) von Oberspay bis St. Goar; Stationsort Oberspay;
- g) von Coblenz bis St. Goar; Stationsort Coblenz;
- h) längs des Engersschen Grundes aufwärts; Stationsort Kaltenengers.

B. Im Regierungsbezirk Cöln:

- a) von Wiesdorf abwärts bis Langel und von Langel aufwärts bis Wiesdorf; Stationsort Wiesdorf;
- b) von Worringen abwärts bis zum Platthals und von Piwipp bis Langel; Stationsort Worringen.

C. Im Regierungsbezirk Düsseldorf:

- a) von Urdenbach aufwärts bis Piwipp; Stationsort Zons;
- b) von Urdenbach abwärts bis Stürzelberg und umgekehrt; Stationsort Stürzelberg;
- c) von Heerdt abwärts bis an den Düsseldorfer Hafen und von da aufwärts bis zum Steinort bei Hamm; Stationsorte Düsseldorf und Heerdt*);
- d) vom Düsseldorfer Hafen bis zur Schnellenburg und umgekehrt; Stationsort Niedercassel;
- e) von Kaiserswerth aufwärts bis zum Leuchtenberger Ort; Stationsort Kaiserswerth;
- f) von Wanheim und Rasgatt aufwärts bis Uerdingen; Stationsorte Uerdingen und Wanheim;
- g) vom Duisburger Rheinkanale bis nach Werthhausen und Werthhauser Fähre; Stationsort Duisburg;
- h) von Ruhrort oder Homberg und auch von der Mündung des Duisburger Rheinkanals aus aufwärts nach Werthhausen und der Werthhauser Fähre; Stationsorte in Ruhrort und in Homberg;
- i) von Orsoy aufwärts bis oberhalb Woltershof und von Binsheim abwärts bis Orsoy; Stationsort Orsoy;
- k) von oberhalb im Hamm abwärts bis unten im Werth und umgekehrt; Stationsort Gørsicker;
- l) zur Fahrt durch die Weseler Rheinbrücke, auf- und abwärts; Stationsorte Buderich und Wesel;

Lootsenbezirken resp. Lootsenstationen sollen nach einem Erlasse des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten auch noch

- a) der Lootsenbezirk von Rüdesheim nach Mainz resp. Castel stromaufwärts und stromabwärts, mit dem Stationsorte Rüdesheim, und
 - b) der Lootsenbezirk von Assmannshausen nach Caub stromabwärts, mit dem Stationsorte Assmannshausen,
- bis auf Weiteres beibehalten werden, was ich hierdurch zur Kenntniss des schiffahrt-treibenden Publikums bringe.

*) Bek. der K. Preuss. Reg. zu Düsseldorf v. 30. Januar 1877.

A.-Bl. d. K. Reg. zu Düsseldorf S. 69.

In Ergänzung des Regulativs v. 23. März 1870, den Lootsendienst betr. (A.-Bl. v. 1870, S. 160), ist von dem Herrn Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten als Stationsort für den Lootsenbezirk § 10 C. c. ibidem — von Heerdt abwärts bis an den Düsseldorfer Hafen und von da aufwärts bis zum Steinorte bei Hamm — das am Heerdt'schen Loche liegende Fenstersche Wirthshaus am Kösterberg bestellt worden.

Es können demgemäss Lootsen, welche von anderen Punkten dieses Lootsenbezirks anfahren, als unberechtigt zurückgewiesen werden.

- m) vom Bislicher Kanale abwärts bis unten in der Beek am Grind und umgekehrt; Stationsorte Xanten und Bislich;
- n) von oberhalb Goldgräber abwärts bis in die Kraly und umgekehrt; Stationsort Vynnen;
- o) vom Reeser Ort abwärts bis unterhalb der Stadt Rees und umgekehrt; Stationsorte Reeserschans und Rees;
- p) von dem Kanale bei Grieth aufwärts bis Entenbusch; Stationsort Grieth;
- q) von Biermann abwärts bis am Rabenpoll und umgekehrt; Stationsort Emmerich;
- r) von Spiek aufwärts bis zum Rabenpoll; Stationsorte Griethhausen und Salmort.

§ 11.

Zur Prüfung der Lootsen sind Kommissionen bestimmt, welche zu Caub, Coblenz, Cöln und Düsseldorf ihren Sitz haben. Dieselben bestehen aus einem Beamten der K. Wasserbau-Verwaltung als Vorsteher und drei erfahrenen ortskundigen Schiffern, Lootsen oder Steuerleuten.

§ 12.

Wer sich zur Prüfung meldet, hat nachzuweisen:

- a) dass er zwei Jahre die Schifffahrt praktisch erlernt und überdies ein Jahr als Gehülfe eines konzessionirten Lootsen auf der Rhein-strecke gedient hat, für welche er ein Patent erwerben will,
- b) dass er sich bisher gut geführt hat,
- c) dass er hinlängliche Fertigkeit im Lesen und Schreiben besitzt.

Die demnächst vorzunehmende Prüfung ist insbesondere zu richten:

1. auf die genaueste Localkenntniss derjenigen Stromstrecke, für welche der zu Prüfende die Konzession als Lootse nachsucht;
2. auf den Besitz der Fähigkeit, mit Fahrzeugen von verschiedener Bauart bei jedem Wind und Wetter manövriren zu können;
3. auf die vollständigste Bekanntschaft mit den Hilfsmitteln in Gefahren;
4. auf die Berechnung der Wasserhöhe auf den verschiedenen Urtiefen in der Strecke, für welche die Konzession nachgesucht wird, nach den gegebenen Pegelständen.

Wenn der Kandidat diese Prüfung bestanden hat, dann wird mit demselben eine Probefahrt auf der Stromstrecke abgehalten, für welche er die Konzession nachgesucht hat. Diese Probefahrt geschieht bei einem Wasserstande unter Mittelwasser nach Anordnung des Vorsitzenden der Prüfungskommission in dessen Beisein und im Beisein eines von ihm bestimmten Mitgliedes der Kommission.

Für die Prüfung dürfen keine Gebühren, sondern nur die baaren, von dem Bewerber zu erstattenden Auslagen berechnet werden.

Wenn der Bewerber die Kosten für die Probefahrt nicht zu tragen im Stande ist, dann werden dieselben bei der K. Regierung liquidirt und zwar nach dem geltenden Diäten- und Reisekosten-Reglement.

§ 13.

Besteht der Kandidat die Prüfung und die Probefahrt, so werden die Prüfungs-Verhandlungen der betr. K. Regierung (§ 7 des Gesetzes vom 17. März cr.) eingereicht, welche kostenfrei ein Patent zur Ausübung des Lootsendienstes ausfertigt.

In dem Patent sind die Verpflichtungen, welche dem Lootsen sowohl im Allgemeinen nach Massgabe dieses Regulativs als im besonderen Falle obliegen, als Bedingung der Konzession zu bezeichnen, und ist dem Patente eine Ausfertigung des Gebührentarifs beizuheften.

§ 14.

Der Schiff- oder Flossführer, welcher einen Lootsen verlangt, hat dies durch Zeichen oder Anruf an der Station kundzugeben oder den Lootsen vorher zu bestellen, nach Massgabe der mit dem Tarif bekannt zu machenden besonderen Bestimmung der K. Regierung. Ist der Lootse auf der Station, so muss er der Aufforderung sofort Folge leisten, bleibt während seiner Abwesenheit kein anderer Lootse auf der Station zurück, so ist auf der letzteren bis zur Rückkehr eines Lootsen eine rothe Flagge aufzuziehen, um anzuzeigen, dass auf der Station sogleich ein Lootse nicht zu haben ist.

Unter mehreren auf der Station anwesenden Lootsen hat der Schiff- oder Flossführer die freie Wahl; sonst fahren dieselben nach der von dem Schiffahrts-Inspector festgesetzten Reihenfolge.

§ 15.

Der Lootse hat auf Verlangen des Schiff- oder Flossführers den Befehl über die Mannschaft (bei der Bergfahrt auch über die Pferdeführer) und das Steuerruder zu übernehmen. Er hat alsdann alle auf die Stellung, Richtung und auf den Gang des Schiffes oder Flosses bezüglichen Anordnungen zu treffen und dem ihm übertragenen Geschäfte unausgesetzte Aufmerksamkeit zuzuwenden. Bevor das Schiff oder Floss nicht durch die Begleitungsstrecke gelangt ist, darf der Lootse dasselbe nicht verlassen.

§ 16.

Der Lootse ist befugt, und wenn ihn der vorgesetzte Schiffahrts-Inspector dazu anweist, verpflichtet, durch Baken oder Schwimmpfähle die zu meidenden Stellen des Fahrwassers zu bezeichnen; er hat dem Schiffahrts-Inspector davon Anzeige zu machen, wenn Steine, Dämme, Kiesgerölle oder sonstige Gegenstände der Fahrt hinderlich, oder die Leinpfade beschädigt sind.

§ 17.

Im Frühjahr vor dem Wiederbeginn der Schifffahrt, wie auch unmittelbar nach jedem hohen, die Ufer übersteigenden Wasser sind die Lootsen gehalten, ihre Stromstrecke zu befahren, das Strombett und den Fahrweg zu untersuchen und die Leinpfade zu besichtigen, auch bei den Steuerleuten und Leinenführern sich fleissig zu erkundigen, in welchem Zustande sich das Fahrwasser und der Leinpfad bis zu den benachbarten Stationen befinden, damit sie die etwa stattgehabten Veränderungen genau kennen lernen.

§ 18.

Einer Pflichtverletzung macht sich der Lootse schuldig, welcher die Führung eines Schiffes oder Flosses in trunkenem Zustande übernimmt, oder sich während der Führung in diesen Zustand versetzt,

über die durch die Konzession bestimmten Grenzen seines Bezirkes Schiffe oder Flösse führt (§ 6 des Gesetzes v. 17. März 1870), die vom Rheinschiffahrts-Inspector festgesetzte Reihenfolge (§ 14) nicht innehält,

den ihm angewiesenen Stationsort ohne Erlaubniss verlässt, während des Dienstes die Konzession nebst dem Tarif in Urschrift oder in beglaubigter Form nicht bei sich führt, oder sich weigert, dieselbe dem Führer des Schiffes oder Flosses, welches er begleitet, auf Verlangen vorzuzeigen.

Die Handhabung der Disciplin über die Lootsen und die nächste Untersuchung der von ihnen begangenen Uebertretungen steht dem Rheinschiffahrts-Inspector zu. Die Orts-Polizeibehörden sind zur ungesäumten Feststellung des zu ihrer Kenntniss gelangenden Thatbestandes einer Uebertretung, sowie zur Anzeige bei dem Rheinschiffahrts-Inspector verpflichtet.

§ 19.

Wenn auf Zurücknahme einer Lootsen-Konzession rechtskräftig erkannt worden ist, so hat der Rheinschiffahrts-Inspector den Inhaber der Konzession zur Zurückgabe derselben aufzufordern, und wenn dieselbe binnen der gestellten Frist nicht erfolgt, die Zurücknahme oder den Verlust durch die Amtsblätter der K. Regierungen zu Cöln, Coblenz, Düsseldorf und Wiesbaden bekannt zu machen.

§ 20.

In Betreff der Wahrschauen bewendet es bei den in Art. 29 der Schiffahrtspolizei- und Flossordnung für den Rhein getroffenen Bestimmungen, in Betreff der für das Wahrschauen zu entrichtenden Gebühren bei den bestehenden Tarifen.

u. s. w.

§ 37.

Das vorstehende Regulativ tritt an Stelle der Instruction zur Ausführung der revidirten Rheinschiffahrtsakte v. 29. Juni 1869, sowie aller entgegenstehenden Vorschriften über die Gegenstände, über welche es Bestimmung trifft.

Bek. d. K. Preuss. Reg. zu Wiesbaden v. 24. Mai 1870.

A.-Bl. d. K. Reg. zu Wiesbaden v. 1870, S. 169.

Gebühren-Tarif

für die Lootsen auf der Station Caub.

Ordnungs-No.	Es können erhoben werden auf der Stromstrecke:	Bei einer Ladungsfähigkeit des Schiffes von			
		4000 Ctr. und mehr.	2500 bis 4000 Ctr.	1500 bis 2500 Ctr.	1500 Ctr. und weniger
		Silbergroschen.			
1	Von Caub bis Bingen.				
	a) für ein Segel- oder Güterschiff, welches mit oder ohne Benutzung der Dampfkraft fährt	90	70	60	50
	b) für ein Dampfschiff, welches mit Anhang fährt	90	—	—	—
	c) für ein Dampfschiff, welches ohne Anhang fährt	50	—	—	—
2	Von Caub bis St.-Goar.				
	a) für ein Segel- oder Güterschiff, welches mit oder ohne Benutzung der Dampfkraft fährt	70	50	40	30
	b) für ein Dampfschiff, welches mit Anhang fährt	50	—	—	—
	c) für ein Dampfschiff, welches ohne Anhang fährt	30	—	—	—
3	Von Caub bis Coblenz oder bis Oberlahnstein.				
	a) für ein Segel- oder Güterschiff, welches mit oder ohne Benutzung der Dampfkraft fährt	80	60	50	40
	b) für ein Dampfschiff, welches mit Anhang fährt	60	—	—	—
	c) für ein Dampfschiff, welches ohne Anhang fährt	40	—	—	—

Bek. d. K. Preuss. Reg. zu Wiesbaden v. 3. Mai 1881.

A.-Bl. d. K. Reg. zu Wiesbaden v. 1881, S. 163.

Unter Bezugnahme auf § 7 des Gesetzes v. 17. März 1870 (Ges.-S. 187 ff.), die Ausführung der revidirten Rheinschiffahrtsakte betr., und in Erweiterung des durch unsere Bek. v. 24. Mai 1870 (R.-A.-Bl. S. 169 ff.) publicirten Gebühren-Tarifs für die Lootsen auf der Station Caub, bringen wir nachstehend den Tarif für Flosslootsen zur öffentlichen Kenntniss.

Gebühren-Tarif

für die Flosslootsen auf der Station Caub.

Ordnungs-No. des Gebühren-Tarifs.	Es können erhoben werden auf der Stromstrecke:	Bei einem Gewichte der Flösse von						
		bis zu 3000 Ctr.	3000 bis 4000 Ctr.	4000 bis 5000 Ctr.	5000 bis 6000 Ctr.	6000 bis 7000 Ctr.	7000 bis 8000 Ctr.	über 8000 Ctr.
4	Von Caub bis Coblenz und Neuendorf. Für Flösse NB. Das Fahrgeld für die Rückfahrt der Lootsen von Neuendorf - Coblenz nach Caub ist in den nebenstehenden Sätzen miteinbegriffen.	Mark.						
		24	27	30	33	36	39	40

Bek. d. K. Preuss. Reg. zu Wiesbaden v. 18. April 1875.

A.-Bl. d. K. Reg. zu Wiesbaden v. 1875, S. 153.

Gebühren-Tarif

für die Lootsen auf der Station Rüdesheim.

	Es können erhoben werden auf der Stromstrecke:	Bei einer Ladungsfähigkeit des Schiffes von			
		4000 Ctr. und mehr. Mark.	2500 bis 4000 Ctr. Mark.	1500 bis 2500 Ctr. Mark.	1500 Ctr. und weniger Mark.
1	Von Rüdesheim bis Mainz:				
	a) für ein Segelschiff allein	10	8,5	7	6
	b) für ein Segelschiff vom Remorqueur geschleppt	8	7	6	5
	c) für ein Dampfschiff allein	7	—	—	—
	d) für ein Dampfschiff mit Anhang	10	—	—	—
2	von Rüdesheim bis Caub:				
	a) für ein Segelschiff allein	10	8	7	5
	b) für ein Segelschiff vom Remorqueur geschleppt	7	7	7	5
	c) für ein Dampfschiff allein	6	—	—	—
	d) für ein Dampfschiff mit Anhang	7	—	—	—

Es können erhoben werden auf der Stromstrecke:	Bei Flößen von		
	500 bis 5000 Ctr. Mark.	5001 bis 12,000 Ctr. Mark.	12,001 und darüber
Von Rüdesheim bis Caub: Für Flösse	15	18	21

Bek. d. K. Preuss. Reg. zu Coblenz v. 30. April 1870.

A.-Bl. d. K. Reg. zu Coblenz, S. 114.

Gebühren-Tarif

für die Rheinlootsen im Regierungsbezirke Coblenz.

Ordnungs-No.	Es können erhoben werden auf der Station:	Bei einer Ladungsfähigkeit des Schiffes von			
		4000 Ctr. und mehr.	2500 bis 4000 Ctr.	1500 bis 2500 Ctr.	1500 Ctr. und weniger
Silbergroschen.					
1	St. Goar, auf der Strecke von St. Goar bis Caub a) für ein Segel- oder Güterschiff, welches mit oder ohne Benutzung der Dampfkraft fährt b) für ein Dampfschiff, welches mit Anhang fährt c) für ein Dampfschiff, welches ohne Anhang fährt	75 75 40	60 — —	50 — —	40 — —
2	Oberspay, auf der Strecke von Oberspay bis St. Goar f. ein Segel- od. Güterschiff desgl. von Oberspay bis Boppard .	65 32	45 22	35 17	25 12
3	Coblenz, auf der Strecke von Coblenz bis St. Goar für ein Segel- oder Güterschiff	90	70	55	45
4	Kaltenengers, auf der Stromstrecke längs dem Engersschen Grunde für ein Segel- oder Güterschiff	17	12	10	8

Bek. d. K. Preuss. Reg. zu Cöln v. 14. Mai 1870.

A.-Bl. d. K. Reg. zu Cöln, S. 121.

Gebühren-Tarif

für die Rheinlootsen im Regierungsbezirke Cöln.

Ordnungs-No.	Es können erhoben werden auf der Station:	Bei einer Ladungsfähigkeit des Schiffes von			
		4000 Ctr. und mehr.	2500 bis 4000 Ctr.	1500 bis 2500 Ctr.	1500 Ctr. und weniger
		Silbergroschen.			
1	Station Wiesdorf, von Wiesdorf abwärts bis Langel und von Langel aufwärts bis Wiesdorf	20	15	12	10
2	Station Worringen, von Worringen abwärts bis zum Plathals und von Piwipp bis Langel	17	12	10	8

Bek. d. K. Preuss. Reg. zu Düsseldorf v. 7. Mai 1870.

A.-Bl. d. K. Reg. zu Düsseldorf, S. 164.

Gebühren-Tarif

für die Rheinlootsen im Regierungsbezirke Düsseldorf.

Ordnungs-No.	Es können erhoben werden von einem Schiffe auf der Station:	Bei einer Ladungsfähigkeit des Schiffes von			
		4000 Ctr. und mehr.	2500 bis 4000 Ctr.	1500 bis 2500 Ctr.	1500 Ctr. und weniger
		Silbergroschen.			
1	Wiesdorf, für die Stromstrecke von Wiesdorf abwärts bis Langel und von Langel aufwärts bis Wiesdorf . . .	20	15	12	10
2	Zons, für die Stromstrecke von Urdenbach aufwärts bis Piwipp	15	12 ^{1/2}	10	7 ^{1/2}
3	Stürzelberg, für die Stromstrecke von Urdenbach abwärts bis Stürzelberg oder umgekehrt	12 ^{1/2}	10	9	8
4	Heerdt und Düsseldorf, für die Stromstrecke von Heerdt abwärts bis in den Düsseldorfer Hafen	16	14	12	10
5	Düsseldorf, für die Stromstrecke von dem Düsseldorfer Hafen bis zum Steinort bei Hamm	17 ^{1/2}	15	12 ^{1/2}	10
6	Niedercassel, für die Stromstrecke von dem Düsseldorfer Hafen bis zur Schnellenburg oder umgekehrt . .	10	8	7	6

14*

Ordnungs-No.	Es können erhoben werden von einem Schiffe auf der Station:	Bei einer Ladungsfähigkeit des Schiffes von			
		4000 Ctr. und mehr.	2500 bis 4000 Ctr.	1500 bis 2500 Ctr.	1500 Ctr. und weniger
		Silbergroschen			
7	Kaiserswerth, für die Stromstrecke von Kaiserswerth aufwärts bis zum Leuchtenberger Ort	12	10	9	8
8	Uerdingen und Wanheim, für die Stromstrecke von Wanheim bis Rasgatt aufwärts bis Uerdingen	15	12 ^{1/2}	10	7 ^{1/2}
9	Duisburg, für die Strecke von der Mündung des Duisburger Rhein-Ruhr-Kanals bis Werthhausen oder zur Werthhauser Fähre	6	5	4	3
10	Ruhrort und Homberg, für die Stromstrecke von Ruhrort oder von Homberg nach Werthhausen oder Werthhauser Fähre	10	8	7	6
11	Orsoy, für die Strecke von Orsoy aufwärts bis oberhalb dem Woltershof, oder von Binsheim abwärts bis Orsoy	10	8	7	6
12	Görsicker, für die Stromstrecke von oberhalb im Hamm abwärts bis unten im Wörth, oder umgekehrt	12 ^{1/2}	10	8	7
13	Büderich und Wesel, für die Fahrt durch die Schiffbrücke von Wesel	14	12	11	9
14	Xanten, für die Stromstrecke vom Bislicher Kanale abwärts bis unten in der Beek am Grind, oder umgekehrt	10	8	7	6
15	Vynnen, für die Stromstrecke von oberhalb Goldgräber nach abwärts bis in die Kraly, oder umgekehrt	10	8	7	6
16	Rees und Reeserschanz, für die Stromstrecke vom Beeserort abwärts bis unterhalb der Stadt Rees oder umgekehrt	9	7	6	5
17	Grieth, für die Stromstrecke von dem Kanale bei Grieth aufwärts bis Entenbusch	8	6	5	4
18	Emmerich, für die Stromstrecke von Biermann abwärts bis zum Rabenpoll oder umgekehrt	12	10	8	7
19	Griethhausen und Salmort, für die Stromstrecke von Spyk aufwärts bis zum Rabenpoll	11	9	7	6

Wet v. d. 30 st. Dec. 1865,

tot regeling van het loods- en bakenwezen op eenige wateren en stroomen.

St. v. h. K. d. N. v. 1865, No. 173.

Wij WILLEM III, enz. enz.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, salut! doen te weten:
Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat het loods- en bakenwezen op eenige wateren en stroomen wettelijke regeling vordert;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel 1.

De afbakening van het vaarwater op de Rijn, de Lek en de Waal, op de Nieuwe Maas van Krimpen aan de Lek tot Rotterdam, de Merwede en de Noord, op de Maas van de Limburgsche grenzen bij Maashees tot Loevestein, den Gelderschen en Hollandschen IJssel, de Buiten-Aa of het Schanskerdiep en de Dieze geschiedt op kosten van den Staat.

Artikel 2.

Op de vaarwaters, in art. 1 genoemd, wordt ter zake van betoning, verlichting of bebakening geenerlei betaling, op welken grond of onder welke benaming ook, gevorderd, met uitzondering alleen van:

- a) vuurgelden in bijzondere plaatsen geheven voor havenlichten, niet in het belang der algemeene stroombevaring, maar alleen in dat van de vaart naar die plaatsen daargesteld;
- b) bakengelden voor de afbakening van kreken en kleine vaarwaters, naar bijzondere plaatsen leidende en enkel in het belang der vaart naar die plaatsen daargesteld.

Artikel 3.

Wanneer tot het stellen van hol- of stroombaken in het belang der scheepvaart op iemands grond door de bakenmeesters of andere bevoegde ambtenaren gravingen of opmetingen worden noodig geacht, moeten de gebruikers van den grond dit gedoogen.

Artikel 4.

De eigenaars van dien grond zijn gehouden het plaatsen der noodige baken en hetgeen voor de instandhouding daarvan vereischt wordt te dulden. Voor de ambtenaren, belast met het toezigt over de rivieren en het loods- en bakenwezen, zijn de baken ten allen tijde toegankelijk.

Artikel 5.

De schade, die uit de toepassing der bepalingen van de twee voorgaande artikelen mogt voortvloeijen, wordt door den kantonregter begroot en vergoed door den Staat.

Artikel 6.

Art. 257 van het Wetboek van Strafrecht is toepasselijk op moedwillige beschadiging, verplaatsing of wegruiming van baken op en langs de wateren en stroomen, genoemd in deze wet en in die van 13 Aug. 1849 (Staatsblad n^o. 40).

Artikel 7.

Door de schippers of gezagvoerders is eene belooning verschuldigd aan de bakenmeesters of hulpbakenmeesters, die op hun verzoek aan

hoord van hun vaartuig of houtvlot persoonlijke diensten hebben be-
wezen bij het bevaren van het riviervak, waarvoor zij zijn aangesteld.

Het bedrag dier belooning en de wijze, waarop zij wordt gegeven,
worden door Ons geregeld.

Artikel 8.

Weigering van betaling der verschuldigde belooning, nadat de
diensten, in het vorig artikel bedoeld, bewezen zijn, wordt gestraft
met eene boete van minstens drie en hoogstens zesmaal het bedrag
dier belooning, onverminderd de verplichting van den schipper of gezag-
voerder tot betaling dier belooning aan den bakenmeester of hulpbaken-
meester. Art. 16 der wet v. 13 Aug. 1849 (Staatsblad n^o. 40) is op
deze boete van toepassing.

Artikel 9.

De wijze en voorwaarden van benoeming en ontslag, het bedrag
der bezoldiging en het aantal der aan te stellen bakenmeesters en
hulpbakenmeesters en hunne standplaatsen langs de verschillende
rivieren worden door Ons vastgesteld.

Artikel 10.

Deze wet treedt in werking met 1 Jan. 1866.

Met hetzelfde tijdstip worden de Koninklijke besluiten v. 15 Sept.
1834 (Staatsblad n^o. 29), 23 Mei 1837 (Staatsblad n^o. 27), 30 Jan. 1846
(Staatsblad n^o. 4), 21 Apr. 1852 (Staatsblad n^o. 59) en 29 Apr. 1852
(Staatsblad n^o. 97) buiten werking gesteld.

Wet v. d. 22 st. Dec. 1867,

houdende aanvulling der regeling van het loods- en bakenwezen op eenige wateren
en stroomen (Wet v. 30 Dec. 1865, Staatsblad n^o. 173).

St. v. h. K. d. N. v. 1867, No. 158.

Wij WILLEM III, enz. enz.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, salut! doen te weten:
Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat het loods- en baken-
wezen op eenige wateren, niet in de wet van 30 Dec. 1865 (Staatsblad
n^o. 173) genoemd, alsnog wettelijke regeling vordert;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord en met gemeen
overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan gelijk
Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel 1.

De afbakening van het vaarwater op de Limburgsche Maas, van
Venlo tot de Noordbrabantsche grenzen bij Maashees; op de Linge, van
Asperen tot den Arkelschen dam en op de Nieuwe Merwede, van het
scheidingspunt met de Merwede aan den kop van den Ouden Wiel tot
aan den benedenmond in den Amer, geschiedt op kosten van den Staat.

Artikel 2.

De artt. 2 tot en met 9 der wet van 30 Dec. 1865 (Staatsblad n^o. 173)
zijn ook van toepassing op de hierboven in art. 1 genoemde vaarwaters.

Artikel 3.

Deze wet treedt in werking met 1 Januarij 1868.

Kon Besl. v. 29 December 1867,

waarbij, met intrekking van het Koninklijk besluit van 30 December 1865 (Staatsblad n^o. 194), wordt vastgesteld het reglement voor de loods- en bakendienst op den Rijn, de Lek, de Waal, de Nieuwe Maas van Krimpen a/d Lek tot Rotterdam, de Merwede en de Noord, de Nieuwe Merwede, de Maas in Limburg, van Venlo tot de Noordbrabantsche grenzen bij Maashees, de Maas van de Noordbrabantsche grenzen bij Maashees tot Loevestein, op den Gelderschen en den Hollandschen IJssel, de Linge van Asperen tot den Arkelschen dam, de Buiten-Aa of het Schanskerdiep en de Dieze.

St. v. h. K. d. N. v. 1867, No. 170.

Wij WILLEM III, enz. enz.

Gezien de artt. 1 en 2 der wet tot aanvulling der regeling van het loods- en bakenwezen op eenige rivieren (Staatsblad n^o. 158);

Op de voordragt van Onzen Minister van Binnenlandsche Zaken, van den 21 December 1867, n^o. 234, 3de afdeeling;

Den Raad van State gehoord (advies van den 24 December jl., n^o. 6):

Gezien het nader rapport van Onzen Minister van Binnenlandsche Zaken, van den 28 December 1867, n^o. 202, 3de afdeeling;

Hebben goedgevonden en verstaan:

1^o. met intrekking van het bij Ons besluit v. 30 December 1865 (Staatsblad n^o. 194) vastgesteld reglement, vast te stellen het bij dit besluit gevoegd reglement voor de loods- en bakendienst op den Rijn, de Lek, de Waal, de Nieuwe Maas van Krimpen a/d Lek tot Rotterdam, de Merwede en de Noord, de Nieuwe Merwede, de Maas in Limburg, van Venlo tot de Noordbrabantsche grenzen bij Maashees, de Maas van de Noordbrabantsche grenzen bij Maashees tot Loevestein, den Gelderschen en den Hollandschen IJssel, de Linge van Asperen tot den Arkelschen dam, de Buiten-Aa of het Schanskerdiep en de Dieze;

2^o. te bepalen, dat dit reglement in werking zal treden op den vijftenden dag na de afkondiging van het besluit.

Reglement

voor de loods- en bakendienst op den Rijn, de Lek, de Waal, de Nieuwe Maas van Krimpen a/d Lek tot Rotterdam, de Merwede en de Noord, de Nieuwe Merwede, de Maas in Limburg, van Venlo tot de Noordbrabantsche grenzen bij Maashees, de Maas van de Noordbrabantsche grenzen bij Maashees tot Loevestein, op den Gelderschen en den Hollandschen IJssel, de Linge van Asperen tot den Artelschen dam, de Buiten-Aa of het Schanskerdiep en de Dieze.

Artikel 1.

De Rijn, van de Nederlandsche grenzen bij Spijk tot de grens-scheiding tusschen de provincien Gelderland en Zuidholland beneden Kulenburg, wordt verdeeld in negen bakenkwartieren, als:

Iste kwartier: van Bovenspijk tot raailijn n^o. 3 te Hulhuizen; standplaats van den bakenmeester te Lobith (Tolkamer), en van den hulpbakenmeester te Millingen.

IIde kwartier: van de scheiding tusschen Rijn en Waal bij Pannerden of raailijn n^o. 0 tot raailijn n^o. 9 aan het Looveer; standplaats van den bakenmeester te Pannerden, van den hulpbakenmeester te Looveer.

IIIde kwartier: van raailijn n^o. 9 aan het Looveer tot raailijn n^o. 15 te Arnhem; standplaats van den bakenmeester te Malburgen, van den hulpbakenmeester te Looveer.

IVde kwartier: van raailijn n^o. 15 te Arnhem tot raailijn n^o. 27 aan het Heterensche veer; standplaats van den bakenmeester en van den hulpbakenmeester te Arnhem.

Vde kwartier: van raailijn n^o. 27 aan het Heterensche veer tot 100 el boven raailijn n^o. 39 bij de grensscheiding tusschen de provincien Gelderland en Utrecht; standplaats van den bakenmeester te Wageningen, van den hulpbakenmeester te Opheusden.

VIde kwartier: van 100 el boven raailijn n^o. 39 tot het Eck en Wielsche veer, 400 el boven raailijn n^o. 51; standplaats van den bakenmeester te Opheusden, van den hulpbakenmeester te Elst.

VIIde kwartier: van het Eck en Wielsche veer tot raailijn n^o. 62 aan het veer te Wijk bij Duurstede; standplaats van den bakenmeester te Wijk bij Duurstede, van den hulpbakenmeester te Eck en Wiel.

VIIIste kwartier: van het veer te Wijk bij Duurstede tot 200 el boven raailijn n^o. 69 aan de scheiding tusschen Beusichem en Kuilenburg; standplaats van den bakenmeester te Beusichem.

IXde kwartier: van 200 el boven raailijn n^o. 69 tot de grensscheiding van de provincien Gelderland en Zuidholland; standplaats van den bakenmeester te Kuilenburg, van den hulpbakenmeester te Everdingen.

Artikel 2.

De Lek, van de grensscheiding tusschen de provincien Gelderland en Zuidholland beneden Kuilenburg, tot de vereeniging met de Maas bij Krimpen a/d Lek, wordt verdeeld in vier bakenkwartieren, als:

Iste kwartier: van het fort Everdingen tot Vreeswijk; standplaats van den bakenmeester en den hulpbakenmeester te Hagestein.

IIde kwartier: van Vreeswijk tot Ameide; standplaats van den bakenmeester en den hulpbakenmeester te Vreeswijk.

IIIde kwartier: van Ameide tot Ammerstol; standplaats van den bakenmeester en den hulpbakenmeester te Schoonhoven.

IVde kwartier: van Ammerstol tot het einde van den separatiedam tusschen de Lek en de Noord nabij Krimpen a/d Lek; standplaats van den bakenmeester en den hulpbakenmeester te Krimpen a/d Lek.

Artikel 3.

De Waal, van raailijn n^o. 3 te Hulhuizen tot de vereeniging met de Maas bij Loevestein, wordt verdeeld in acht bakenkwartieren, als:

Iste kwartier: van raailijn n^o. 3 te Hulhuizen tot raailijn n^o. 15 boven Nijmegen; standplaats van den bakenmeester te Hulhuizen, van den hulpbakenmeester te Nijmegen.

IIde kwartier: van raailijn n^o. 15 boven Nijmegen tot raailijn n^o. 26 beneden de Loenensche Wel; standplaats van den bakenmeester te Nijmegen, van den hulpbakenmeester te Loenen.

IIIde kwartier: van raailijn n^o. 26 beneden de Loenensche Wel tot raailijn n^o. 35 bij Druten; standplaats van den bakenmeester te Druten, van den hulpbakenmeester te Winssen.

IVde kwartier: van raailijn n^o. 35 bij Druten tot raailijn n^o. 44 boven Wamel; standplaats van den bakenmeester te Leeuwen, van den hulpbakenmeester te Ochten.

Vde kwartier: van raailijn n^o. 44 boven Wamel tot raailijn n^o. 52 bij Dreumel; standplaats van den bakenmeester te Tiel, van den hulpbakenmeester te Ophemert.

VIde kwartier: van raailijn n^o. 52 bei Dreumel tot raailijn n^o. 62 te Opijnen; standplaats van den bakenmeester te Dreumel, van den hulpbakenmeester te Rossum.

VIIde kwartier: van raailijn n^o. 62 te Opijnen tot raailijn n^o. 72 bij Hellow; standplaats van den bakenmeester te Opijnen, van den hulpbakenmeester te Zalt-Bommel.

VIIIste kwartier: van raailijn n^o. 72 bij Hellow tot de vereeniging met de Maas te Loevestein; standplaats van den bakenmeester te Loevestein, van den hulpbakenmeester te Zuilichem.

Artikel 4.

De Nieuwe Maas, van Krimpen a'd Lek tot Rotterdam, vormt één bakenkwartier; standplaats van den bakenmeester en den hulpbakenmeester te Kralingen.

Artikel 5.

De Merwede, met de Noord, wordt verdeeld in vijf bakenkwartieren, als:

Iste kwartier: van Loevestein tot den Bout; standplaats van den bakenmeester en den hulpbakenmeester te Gorinchem.

IIde kwartier: van den Bout tot aan den mond van de Hoogkil; standplaats van den bakenmeester en den hulpbakenmeester te Hardinxveld.

IIIde kwartier: van den mond van de Hoogkil tot Baanhoek; standplaats van den bakenmeester en den hulpbakenmeester te Sliedrecht.

IVde kwartier: van Baanhoek tot de scheiding tusschen de Pelser en de Rietbaan nabij Dordrecht; standplaats van den bakenmeester en den hulpbakenmeester te Dordrecht.

Vde kwartier: van de scheiding tusschen de Pelser en de Rietbaan nabij Dordrecht tot het einde van den separatiedam tusschen de Lek en de Noord; standplaats van den bakenmeester en den hulpbakenmeester te Kinderdijk.

Artikel 6.

De Nieuwe Merwede enz.

Artikel 14.

De benoeming en het ontslag van bakenmeesters en hulpbakenmeesters geschiedt van Onzentwege door Onzen Minister van Binnenlandse Zaken.

Artikel 15.

De bakenmeesters en hulpbakenmeesters moeten zijn Nederlanders, bekwame schippers, van goed gedrag en zonder voor de uitoefening van hun beroep hinderlijke lichaamsgebreken, en voorts naauwkeurig met den loop van het vaarwater in hun bakenkwartier bekend.

Artikel 16.

Het toezigt op de uitoefening der loods- en bakendienst is opgedragen aan de ambtenaren van den waterstaat.

Artikel 17.

De bakenmeesters en hulpbakenmeesters zijn den schippers of gezagvoerders zooveel mogelijk in de aanwijzing van het vaarwater behulpzaam.

Wanneer de schippers of gezagvoerders verlangen dat de bakenmeester of, bij zijne afwezigheid, de hulpbakenmeester zich aan boord van hun vaartuig of houtvlot begeve en, zoo ver het bakenkwartier

reikt, mede vare, ten einde als loods te dienen, zal daarvoor aan den bakenmeester of hulpbakenmeester te zijnen voordeele eene vergoeding van f 1.00 verschuldigd zijn.

Artikel 18.

De bakenmeester en hulpbakenmeester zijn verplicht om toe te zien op de naleving der bestaande of later uit te vaardigen wetten en reglementen betreffende het algemeen rivier- en waterregt en de politie op de rivieren.

Bij het ontdekken van overtredingen dezer wetten en reglementen zijn zij gehouden daarvan dadelijk proces-verbaal op te maken en kennis te geven aan den naastbij zijnde ambtenaar van den waterstaat, met het beheer van het riviervak belast.

De verdere verplichtingen van de bakenmeesters en hulpbakenmeesters worden door Onzen Minister van Binnenlandsche Zaken bij hunne instructie geregeld.

Behoort bij het Koninklijk besluit van den 29st. Dec. 1867, no. 24 (Staatsblad no. 170).

Besluit v. d. 18. Mei 1871,

tot wijziging van het bij Koninklijk besluit van 29 Dec. 1867 (Staatsblad no. 170) vastgesteld reglement voor de loods- en bakendienst op den Rijn, enz.

St. v. h. K. d. N. v. 1871, No. 41.

Wij WILLEM III, enz. enz.

Op de voordragt van Onzen Minister van Staat en van Binnenlandsche Zaken, van 29 April 1871, no. 188, 3de afdeeling;

Hebben goedgevonden en verstaan:

1^o. vast te stellen de volgende wijzigingen in het bij Ons besluit van 29 Dec. 1867 (Staatsblad no. 170) vastgesteld reglement voor de loods- en bakendienst op den Rijn, de Lek, de Waal, de Nieuwe Maas van Krimpen a/d Lek tot Rotterdam, de Merwede en de Noord, de Nieuwe Merwede, de Maas in Limburg, van Venlo tot de Noordbrabantse grenzen bij Maashees, de Maas van de Noordbrabantse grenzen bij Maashees tot Loevestein, op den Gelderschen en den Hollandschen IJssel, de Linge van Asperen tot den Arkelschen dam, de Buiten-Aa of het Schanskerdiep en de Dieze:

Artikel 1.

Iste kwartier: standplaats van den bakenmeester en den hulpbakenmeester te Lobith (Tolkamer) of te Millingen.

Vide kwartier: standplaats van den hulpbakenmeester te Elst of te Remmerden.

VIIIste kwartier: standplaats van den bakenmeester te Ravenswaai.

IXde kwartier: standplaats van den bakenmeester en den hulpbakenmeester te Kuilenburg.

Artikel 2.

Iste kwartier: standplaats van den bakenmeester te Everdingen en van den hulpbakenmeester te Vreeswijk.

IIdde kwartier: standplaats van den bakenmeester te Vreeswijk en van den hulpbakenmeester te Jaarsveld.

IIIde kwartier: standplaats van den bakenmeester te Ameide en van den hulpbakenmeester te Schoonhoven.

IVde kwartier: standplaats van den bakenmeester te Krimpen a d Lek en van den hulpbakenmeester te Streefkerk.

Artikel 3.

Ide kwartier: standplaats van den bakenmeester te Nijmegen of te Lent en van den hulpbakenmeester te Loenen of te Slijk-Ewijk.

IIde kwartier: standplaats van den bakenmeester en van den hulpbakenmeester te Druten of te Winssen.

IVde kwartier: standplaats van den bakenmeester te Leeuwen en van den hulpbakenmeester te Ochten of te IJzendoorn.

Vde kwartier: standplaats van den hulpbakenmeester te Dreumel of te Ophemert.

Artikel 5.

De Merwede, met de Noord, wordt verdeeld in vier bakenkwartieren, als:

Iste kwartier: van het benedeneinde van den scheidingsdam tusschen de Waal en de Maas, beneden Loevestein, tot aan het veerhoofd te Hardinxveld; standplaats van den bakenmeester te Gorinchem en van den hulpbakenmeester te Hardinxveld.

IIde kwartier: van Hardinxveld tot aan het bovineinde van den Schaaldijk te Baanhoek; standplaats van den bakenmeester te Hardinxveld en van den hulpbakenmeester te Baanhoek.

IIIde kwartier: van het bovineinde van den Schaaldijk te Baanhoek tot de scheiding van de Pelser en de Rietbaan nabij Dordrecht; standplaats van den bakenmeester te Dordrecht en van den hulpbakenmeester te Baanhoek.

IVde kwartier: van de scheiding tusschen de Pelser en de Rietbaan nabij Dordrecht tot het einde van den scheidingsdam tusschen de Lek en de Noord; standplaats van den bakenmeester te Kinderdijk, aan het benedeneinde van de Noord, en van den hulpbakenmeester aan den Schaaldijk, aan den bovenmond van de Noord.

2°. te bepalen, dat deze wijzigingen in werking zullen treden met 1°. Augustus aanstaande.

Artikel 27.

Die Ufer-Regierungen werden dafür Sorge tragen, dass in den Freihäfen, sowie in den übrigen Hafenstädten am Rheine die nöthigen Einrichtungen zur Erleichterung der Ein- und Ausladungen und zur Niederlage der Waaren vorhanden seien und in gutem Stande erhalten werden. Zur Beaufsichtigung der gedachten Anstalten, sowie zur Handhabung der Hafenz Polizei werden von den betreffenden Ufer-Regierungen besondere Commissarien bestellt.

Zur Bestreitung der nothwendigen Unterhaltungs- und Beaufsichtigungs-Kosten kann ein entsprechendes Entgelt erhoben werden. Sobald der Ertrag dieses Entgeltes die eben erwähnten Kosten übersteigt, muss dasselbe verhältnissmässig herabgesetzt werden.

Es ist jedoch eine Gebühr überhaupt nur insoweit zu entrichten, als von den Anstalten wirklich Gebrauch gemacht wird.

Vdg. d. Gr. Bad. Handelsministeriums v. 24. Febr. 1870,

die Beaufsichtigung der Hafenanstalten am Rheine und die Handhabung der Hafenz Polizei betr.

G - u. Vdg.-Bl. f. d. G. Bad. v. 1870.

Zur Beaufsichtigung der Hafenanstalten am Rheine, sowie zur Handhabung der Hafenz Polizei werden unter Bezugnahme auf Art. 27 der r. Rh.-Sch.-A. im Einverständnisse mit Gr. Finanzministerium als Hafenz Polizeicommissäre bestellt:

- für den Hafen in Mannheim:
 - der jeweilige Vorstand des Hauptzollamts daselbst;
- *) für den Hafen in Kehl:
 - der jeweilige Vorstand des Hauptzollamts daselbst;
- ***) für die Häfen in Maxau und Leopoldshafen:
 - der jeweilige Vorstand des Hauptsteueramts Karlsruhe.

Unter Leitung und Aufsicht der Hafenz Commissäre sind die Hafenz polizeiorfnungen unmittelbar zu handhaben:

- in Mannheim und Kehl:
 - durch die Hafenzmeister;
 - in Maxau:
 - durch den Hafenzverwalter;
 - in Leopoldshafen:
 - durch den Hafenz aufseher;
- was hiermit bekannt gemacht wird.

In Preussen sind als Hafenz Commissäre Beamte für die Freihäfen von Biebrich, Coblenz, Cöln, Neuss, Düsseldorf, Uerdingen, Duisburg, Ruhrort, Wesel und Emmerich bestellt.

Nach Entschliessung des Gr. Ministeriums des Innern v. 30 Juni 1881:

- *) an Stelle des Vorstands des Hauptzollamts: der Vorstand der Rheinbau-Inspection Offenburg,
- **) an Stelle des Vorstands des Hauptsteueramts: der Vorstand der Rheinbau-Inspection Mannheim.

Kon. Besl. v. 29 Junij 1869,

omtrent de instelling van commissarissen tot uitvoering van art. 27 der herziene Rijnvaart-akte.

St v. h. K. d. N. v. 1869 No. 111.

Wij WILLEM III, enz. enz.

Op de gemeenschappelijke voordragt van Onze Ministers van Binnenlandsche Zaken, v. d. 29sten Mei 1869, litt. D, en van Financien, v. d. 28sten Mei 1869, no. 48, I. U. R. en Acc.;

Den Raad van State gehoord (advies v. d. 8sten Jun. 1869, no. 7);

Gezien de artikelen 27 en 48 der herziene akte omtrent de Rijnvaart, d. 17den Oct. 1869 te Mannheim gesloten tusschen de wederzijdse gevolmagtigden der Regeringen van Nederland, Baden, Beijeren, Frankrijk, Hessen en Pruissen en, voor zooveel noodig, goedgekeurd bij de wet v. d. 4den Apr. 1869 (Staatsblad no. 37);

Gelet op art. 126, art. 179, litt. h, en art. 145 der gemeentewet en op het Koninklijk besluit v. 1 Sept. 1861 (Staatsblad no. 78);

Hebben goedgevonden en verstaan te bepalen:

Artikel 1.

In de gemeenten Amsterdam, Rotterdam en Dordrecht worden het toezicht op de inrichtingen en werktuigen ten dienste van de lading, van de lossing en van den opslag in entrepôt van handelsgoederen en de havenpolitie, voor zooveel de Rijnvaart betreft, opgedragen aan de bestaande commissien voor de Rijnvaart, of wel aan één of meer bijzondere commissarissen.

Artikel 2.

Dit besluit treedt in werking den 1sten Julij 1869.

Onze Ministers van Binnenlandsche Zaken en van Financien zijn belast met de uitvoering van dit besluit, dat gelijktijdig in het Staatsblad en in de Staatscourant zal worden geplaatst.

Artikel 28.

Die vertragenden Theile machen sich, wie bisher, verbindlich, innerhalb der Grenzen ihres Gebietes, das Fahrwasser des Rheines und die vorhandenen Leinpfade in guten Stand zu setzen und darin zu erhalten. Diese Festsetzung findet auch auf die Wasserstrassen zwischen Gorinchem, Krimpen, Dordrecht und Rotterdam Anwendung.

Auf Stromstrecken, welche noch nicht hinreichend in den Stand gesetzt sind und deshalb ein veränderliches Fahrwasser haben, wird letzteres von der Regierung, in deren Gebiet die Stromstrecke belegen ist, kenntlich durch Baaken bezeichnet werden.

Befinden sich solche Stromstrecken in den Gebieten zweier sich gegenüber liegender Uferstaaten, so trägt jeder von ihnen die Hälfte der Anlage- und Unterhaltungs-Kosten.

Vdg. d. K. Bayr. Regierung d. Pfalz v. 7. October 1870,

betr. die Baumpflanzungen längs der Ufer des Rheins.

K. Bayr. Kr.-A.-Bl. f. d. Pf. v. 1870, S. 1524.

Die k. Regierung der Pfalz, Kammer des Innern, beschliesst auf Grund der Art. 1, 20 und 100 des Gesetzes über die Benützung des Wassers vom 28. Mai 1852, wie folgt:

1. Die Pappelbäume, welche die Bauverwaltung längs des Ufers des Rheines innerhalb des für den Leinpfad der öffentlichen Benützung vorbehaltenen Terrains gepflanzt hat oder noch pflanzen wird, und welche den Zweck haben, auch bei Hochwasser den Leinritt zu ermöglichen und zu sichern, dürfen nicht willkürlich entfernt oder zu ihrem Zwecke unbrauchbar gemacht werden.

2. Diese Bäume bleiben nach wie vor Eigenthum der betreffenden Grundbesitzer und es haben dieselben auch alle Nutzungen, namentlich das Abholz, zu beziehen.

3. Ausstüngen dürfen jedoch nur mit Gutheissung der k. Baubehörden und unter Beobachtung der von diesen gegebenen Anordnungen vorgenommen werden.

4. Sollen einzelne Bäume wegen Abständigkeit oder aus irgend einem andern Grunde entfernt werden, so ist hierzu die Ermächtigung der betreffenden k. Baubehörde zu erwirken, und hat dieses jedesmal so rechtzeitig zu geschehen, dass diese Behörde noch in der Lage ist, die etwa nöthigen Nachpflanzungen unmittelbar nach dem Abtriebe mit Aussicht auf Erfolg vorzunehmen.

5. Gegen Uebertretungen der vorstehenden Anordnung wird eine Geldstrafe bis zu 50 Gulden oder eine Arreststrafe bis zu vierzehn Tagen hiermit festgesetzt.

Polizeivdg. d. K. Bayr. Reg. d. Pfalz v. 29. Jan. 1858,
 Polizeiliche Vorschriften zum Schutze der Wasserbauten und der Weidenpflanzungen
 an Verlandungen und Böschungen des Rheines betr.
 K. Bayr. Kr.-A.-Bl. f. d. Pf. v. 1858, S. 134.

etc. etc. etc.

Artikel 3.

Uferschutzbauten, sowie sonstige Wasserbauten und Weidenanlagen dürfen zum Fahren und Reiten nur insoweit benützt werden, als auf denselben hiezu bestimmte Wege angelegt sind, oder die Benützung der Anlage als Weg von der Verwaltung gestattet worden ist.

Für die Leinpfade ist das Betreten der Pflanzungen und Bauten gestattet, wenn es der Wasserstand nöthig macht.

Artikel 4.

Anfahrten, sowie Einladeplätze für die Schifffahrt sollen nur an den für das Ufer unschädlichen, von der Verwaltung angewiesenen Orten, und ausserdem nicht geduldet werden.

Artikel 5.

Den Schiffern und Flössern ist verboten, die Schiffe und Flösse an Bäumen oder Buschwerk, welche an den Leinpfaden oder Ufern stehen, zu befestigen. Es darf dies nur mittelst Pföcken oder Ankern geschehen, welche die Schiffer oder Flösser mit sich zu führen haben, und welche in einer solchen Entfernung vom Ufer einzuschlagen sind, dass die Ufer nicht beschädigt werden.

Die Ziehperde dürfen, den Fall unabweisbarer Noth ausgenommen, nicht ausser den Leinpfad gelassen werden.

Die Breite des Leinpfades bleibt nach bisheriger gesetzlicher Bestimmung, vom Rande des Ufers an gemessen, auf 8 Meter festgesetzt und folgt auf die gesammte Stromlänge der Richtung des Ufers.

Artikel 6.

Jede Beschädigung von Uferschutz- und sonstigen Wasserbauten, von Uferbefestigungen mit Rasen und Buschdecken oder Weidenpflanzungen und dergl., jede Beschädigung an den Bauvorrichtungen und Werkzeugen ist verboten und strafbar.

Polizeivdg. d. K. Preuss. Reg. zu Düsseldorf v. 4. März 1853
 über den Schutz der Strom-, Ufer- u. Leinpfadsbauwerke, einschliesslich der Pflanzungen
 am Rhein, sowie über die Abwendung der Hindernisse für die Rheinschifffahrt.
 A.-Bl. d. K. Reg. zu Düsseldorf v. 1853, No. 13.

Um die Nachtheile abzuwenden, welche durch Beschädigung der Strom- und Uferbauwerke und der Pflanzungen, durch die Beschränkung und zeitweise Versperrung der Leinpfade durch die Einrichtung von baulichen Anlagen auf den Ufern und im Strombette, durch das Vortreiben der Ufer durch Schutt und Erdablagerung, durch das Abgraben der Ufer und die Anlage von Erdgruben, sowie durch das Graben und Baggern des Sandes und Kieses an den dazu nicht geeigneten Stellen vor den Ufern und im Strombette für die Rheinschifffahrt und für die Rheinstrombau-Verwaltung herbeigeführt werden, wird gemäss höherer Anordnung Folgendes auf Grund des Gesetzes über die Polizei-Verwaltung vom 11. März 1850 und namentlich in Gemässheit des § 11

dieses Gesetzes, für den Umfang des Verwaltungsbezirkes der unterzeichneten Königl. Regierung hiermit verordnet:

§ 1.

Innerhalb des engeren Stromgebiets, welches durch die Allerhöchste Cabinets-Ordre v. 6. Sept. 1840 nach den Wasserständen von 18 Fuss am Coblenzer, 16 Fuss am Cölner und 14 Fuss am Düsseldorfer Pegel bemessen werden soll und innerhalb der, ausser diesem Gebiete liegenden gesetzlich frei zu lassenden Leinpfadsbreite darf Niemand Gebäude, Mauern, Umzäunungen, Hecken, Baum- und Strauchpflanzungen, Gerüste, Uferanfahrten, Landungsbrücken, Bade- und Schwimmanstalten, Schiffmühlen, Ufer- und Strombauwerke oder sonstige bauliche Anlagen irgend einer Art ohne Genehmigung der Rheinstrombau- und Schifffahrtspolizei-Verwaltung ausführen. Die Unterhaltung und Instandsetzung der bestehenden Bauwerke und Anlagen in der vorher genehmigten Ausdehnung ist ohne spezielle Erlaubniss gestattet.

Für Bade- und Schwimmanstalten auf dem Rhein wird im Allgemeinen vorgeschrieben, dass die Fussböden der Badezellen und Flure wenigstens 18 Zoll hoch über dem Wasserspiegel liegen müssen.

§ 2.

Auf die Ufer- und Leinpfadsböschungen, auf die Kronen der Leinpfade in ihrer gesetzlichen Breite und auf die Uferländer innerhalb des im § 1 näher angegebenen Stromgebiets darf Niemand Holz, Steine, Schutt, Sand, Kies oder andere Materialien und sonstige Gegenstände schütten, werfen oder legen oder über sie hinschleifen.

Ebensowenig darf Erde, Sand, Kies u. s. w. aus dem Strombette und aus den Ufern und Leinpfaden innerhalb des Stromgebiets gegraben und gewonnen werden.

Diejenigen Stellen im Rheinstrom und an den Ufern, welche zum Niederlegen, Einwerfen, Entnehmen, Graben und Baggern solcher Gegenstände benutzt werden dürfen, werden ein für allemal von dem betr. Wasserbau-Inspector bezeichnet oder in jedem einzelnen Fall speziell angegeben werden.

§ 3.

Jede Beschädigung der Ufer-, Leinpfad- und Strombauwerke, sowie der Ufer- und Schutzpflanzungen durch das Entnehmen und Ausbrechen von Steinen, Pfählen, Strauchholz, Faschinen, Kies, Sand, Erde oder sonstigen Bestandtheilen der Bauanlagen und Pflanzungen, sowie das Betreiben der Ufer- und Schutzpflanzung mit Vieh und das Abschneiden des Grases und der Weiden oder sonstigen Holzarten in den Königl. Uferpflanzungen, ingleichen das Werfen von Schiffsankern und Einschlagen von Pfählen zur Befestigung der Schiffstau in die Strom-, Ufer- und Leinpfadsbauwerke ist untersagt.

§ 4.

Die Wasserbaubeamten und Aufseher am Rhein sind verpflichtet, Zuwiderhandlungen gegen diese Verordnung den betr. Polizeigerichten zu deren weiteren Verfolgung und Bestrafung anzuzeigen.

§ 5.

Jede Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen der vorhergehenden Paragraphen soll, sofern nicht schon gesetzlich für einzelne Contraventionen, wie im Art. 7, Tit. 28 der Ordonanz v. August 1669 und § 344,

No. 7 des Strafgesetzbuches ein höheres Strafmass besteht, mit einer Geldstrafe von ein bis 10 Thlr., im Falle des Unvermögens dagegen mit entsprechender Gefängnisstrafe geahndet werden.

Neben diesen Strafen bleibt in den dazu geeigneten Fällen die Verpflichtung zum Schadenersatz vorbehalten, und wird nöthigenfalls jede polizeiwidrige Anlage ausserdem auf Kosten des Schuldigen polizeilich beseitigt werden.

Vdg. d. K. Preuss. Reg. zu Cöln v. 12. April 1853,

über den Schutz der Strom-, Ufer- und Leinpfadbauwerke und der Pflanzungen am Rhein u. s. w.

A.-Bl. d. K. Reg. zu Cöln, S. 146.

Um die Nachtheile abzuwenden, welche durch Beschädigung der Strom- und Uferbauwerke und der Pflanzungen, durch die Beschränkung und zeitweise Versperrung der Leinpfade, durch die Einrichtung von baulichen Anlagen auf den Ufern und im Strombette, durch das Vortreiben der Ufer durch Schutt- und Erdablagerungen, durch das Abgraben der Ufer und die Anlage von Erdgruben, sowie durch das Graben und Baggern des Sandes und Kieses an den dazu nicht geeigneten Stellen vor den Ufern und im Strombette für die Rheinschiffahrt und für die Rheinstrombau-Verwaltung herbeigeführt werden, bestimmen wir in Folge Erlasses des Herrn Ober-Präsidenten der Rheinprovinz vom 14. Febr. d. J. auf Grund von § 11 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 in Bezug auf den Rheinstrom, insoweit derselbe sich innerhalb unseres Verwaltungs-Bezirks befindet, Folgendes:

§ 1.

Innerhalb des engern Stromgebiets, welches laut der Allerh. Cabinets-Ordre v. 6. Sept. 1840 (A.-Bl. 1840, S. 365) nach den Wasserständen von 18 Fuss am Coblenzer, 16 Fuss am Cölnner und 14 Fuss am Düsseldorf Pegel bemessen werden soll und innerhalb der ausser diesem Gebiete liegenden, gesetzlich frei zu lassenden Leinpfadsbreite darf Niemand Gebäude, Mauern, Umzäunungen, Hecken, Baum- und Strauchpflanzungen, Gerüste, Uferanfahrten, Landungsbrücken, Bade- und Schwimmanstalten, Schiffmühlen, Ufer- und Strombauwerke oder sonstige bauliche Anlagen irgend einer Art ohne Genehmigung der Rheinstrombau- und Schiffahrtspolizei-Verwaltung ausführen. Die Unterhaltung und Instandsetzung der bestehenden Bauwerke und Anlagen in der vorher genehmigten Ausdehnung ist ohne spezielle Erlaubniss gestattet.

Für Bade- und Schwimmanstalten auf dem Rhein wird im Allgemeinen vorgeschrieben, dass die Fussböden der Badezellen und Flure wenigstens 18 Zoll hoch über dem Wasserspiegel liegen müssen.

§ 2.

Es darf Niemand Holz, Steine, Schutt, Sand, Kies oder andere Materialien und sonstige Gegenstände auf die Ufer- und Leinpfadböschungen, auf die Kronen der Leinpfade in ihrer gesetzlichen Breite und auf die Uferländer innerhalb des im § 1 näher angegebenen Stromgebietes schütten, werfen, legen oder über sie hinschleifen.

Ebenso wenig dürfen Erde, Sand, Kies oder andere Materialien aus dem Strombette und aus den Ufern und Leinpfaden innerhalb des Stromgebiets gegraben und gewonnen werden. Diejenigen Stellen im Rhein-

strom und an den Ufern, welche zum Niederlegen, Einwerfen, Entnehmen, Graben und Baggern solcher Gegenstände benutzt werden dürfen, werden ein- für allemal von dem betr. Wasserbau-Inspector bezeichnet oder in jedem einzelnen Falle speziell angegeben werden.

§ 3 gleichlautend mit § 2 der vorstehenden Vdg.

§ 4.

Zu widerhandlungen gegen die Vorschriften der §§ 1, 2 und 3 werden, insofern nicht für einzelne Fälle gesetzlich, wie in Art. 7 Tit. 28 der Forstordonanz v. Aug. 1669 und im § 344 No. 7 des Strafgesetzbuchs v. 14. April 1851, höhere Strafen angeordnet sind, mit einer Geldbusse von 1 bis 10 Thlr., oder im Unvermögensfalle mit verhältnissmässiger Gefängnisstrafe geahndet. Ausserdem hat der Schuldige die Beseitigung der vorschriftswidrigen Anlagen auf seine Kosten im polizeilichen Wege zu gewärtigen.

§ 5 gleichlautend mit § 4 der vorstehenden Vdg.

§ 6.

Diese Vdg. tritt am 15. Mai d. J. in Kraft, und es verliert dann unsere Polizei-Vdg. v. 4. Oct. 1850 in Betreff der Anlagen und Arbeiten im Bette und an den Ufern des Rheinstroms (A.-Bl. 1850, S. 265) ihre Wirksamkeit. Unsere Polizei-Vdg. v. 3. Sept. 1834 in Betreff der Erhaltung der Rheinuferpflanzungen (A.-Bl. 1834, S. 284) tritt dagegen nur insoweit ausser Kraft, als sie durch die gegenwärtige Vdg. modificirt wird.

Bek. d. K. Preuss. Ober-Präsidenten d. Rheinprovinz v. 9. März 1869.

A.-Bl. d. K. Reg. zu Coblenz v. 1869.

Das schiffahrttreibende Publikum wird davon in Kenntniss gesetzt, dass ein zweiter Schiffahrtsweg neben dem Bingerloche, an der Mäusethurm-Insel entlang bis zur äussern Seite des Posbacher Grundes, geschaffen worden ist, in welchem die darin vorgefundenen Felsen bis auf 2 Fuss unter Null am Preussischen Pegel zu Bingen, bei einem Wasserstande von 6 Fuss an demselben Pegel nunmehr beseitigt sind, und dass dieses neue Fahrwasser von jetzt ab der Schiffahrt geöffnet ist.

Dabei wird aber gleichzeitig bemerkt, dass bei niedrigen Wasserständen unter 6 Fuss an dem vorgedachten Pegel die Fahrtiefe in dem neuen Schiffahrtswege um einige Zoll geringer, als 2 Fuss unter Null an eben diesem Pegel sein wird.

Artikel 30.

Die Ufer-Regierungen werden dafür Sorge tragen, dass die Schifffahrt auf dem Rheine durch Mühlen, Triebwerke, Brücken oder andere künstliche Anlagen keinerlei Hinderniss finde, und dass namentlich der Durchlass der Schiffe durch die Brücken ohne Verzug bewirkt werde. Die Erhebung einer Gebühr für das Oeffnen oder Schliessen der letzteren ist unstatthaft.

Concessionen zu neuen Schiffsmühlen sollen fortan nicht ertheilt werden.

Schlussprotokoll Nr. 7 zum Art. 30 der Acte:

Der Bevollmächtigte für Niederland erklärte, dass seine Regierung, falls auf den vom Rheine über Dordrecht, Rotterdam, Hellevoetsluis und Brielle in das offene Meer führenden, den Bestimmungen im Art. 30 nicht unterliegenden Wasserstrassen Brücken errichtet werden sollten, dafür Sorge tragen werde, dass die Schiffe und Flösse durch genügende Durchlassöffnungen frei und ohne Hinderniss durchfahren können, und dass diejenigen Erleichterungen, welche während des Baues und nach der Ausführung desselben bei der Durchfahrt Niederländischen Schiffern und Flössern gewährt werden, unter denselben Bedingungen auch den Schiffern und Flössern der oberen Rheinuferstaaten zu Theil werden.

Es versteht sich übrigens von selbst, dass durch diese Erklärung die Festsetzung im Alinea 2 des Artikels 2 nicht berührt werde.

Die übrigen Bevollmächtigten sind mit der vorstehenden Erklärung einverstanden.

Kon. Besl. v. 21 April 1862,

houdende vaststelling van een reglement omtrent het baggeren, graven of visschen van eenige voorwerpen in de rivieren en stroomen tot in zee en langs de zeekusten
St. v. h. K. d. N. 1862, No. 41.

Wij WILLEM III, enz. enz.

Op de voordragt van Onzen Minister van Binnenlandsche Zaken, v. 8 Maart 1862, n°. 166, 3de afdeeling; daarbij aanbiedende een reglement op het baggeren of graven uit de Nederlandsche rivieren en langs de kusten der zee, en op het visschen van steen, oesters of mosselen langs die kusten.

Den Raad van State gehoord (advies v. 24 Maart 1862, n°. 3);

Gezien het nader rapport van Onzen Minister van Binnenlandsche Zaken, v. d. 19den April 1862, n°. 194, 3de afdeeling;

Hebben goedgevonden en verstaan: met intrekking van Onze besluiten v. 15 Junij 1856 (Staatsblad n°. 62) en v. 25. Sept. 1856 (Staatsblad n°. 99), dat reglement vast te stellen, zooals het hiernevens is gevoegd.

Onze Minister voornoemd is belast met de uitvoering van dit besluit, dat in het Staatsblad zal worden geplaatst.

R e g l e m e n t

omtrent het baggeren, graven of visschen van eenige voorwerpen in de rivieren en stroomen tot in zee en langs de zeekusten.

Over het baggeren uit de rivieren.

Artikel 1.

Het baggeren is verboden binnen den afstand van twintig (20) el, gemeten:

1°. rivierwaarts uit de koppen der kribben, uit de grenzen der aanwassen tusschen de kribben, uit de kruinlijnen van de zijden der kribben, of uit de voorlijnen van zellingen of andere rijs- en oeverwerken, en, daar waar geene oeverwerken bestaan, uit de oeverlijnen, zooals deze door den middelbaren rivierstand worden bepaald;

2°. uit de ankerplaatsen der brugschepen van schipbruggen, gierbruggen of gewone veerponten;

3°. uit de landhoofden, jukken, pijlers, ijsbrekers of andere vaste voorwerpen van bruggen;

4°. uit de vaste voorwerpen of ankerplaatsen van badinrichtingen.

Artikel 2.

Het baggeren binnen den afstand van 3000 el bovenwaarts en 3000 el benedenwaarts de zalmdriften, mag alleen geschieden van zonsopgang tot zonsondergang.

Artikel 3.

De vaartuigen, waarmede gebaggerd wordt, en de schepen, welke de gebaggerde specie uit de vaartuigen tot verder vervoer overladen, mogen van zonsondergang tot zonsopgang niet in de zalmdriften verblijven.

Die vaartuigen op schepen moeten, gedurende dien tijd, aan den oever gaan liggen, zoodanig dat zij niet hinderlijk aan de zalmvisserij kunnen zijn.

Artikel 4.

De in art. 3 bedoelde vaartuigen of schepen, die door te grooten diepgang niet tegen den oever kunnen liggen, moeten door de schippers, op het eerste aanzoek van den zalmvisser, dadelijk buiten de zalmdrift, hetzij stroom op- of stroom afwaarts, van zonsonder- tot zonsopgang worden verwijderd.

Artikel 5.

Wanneer, bij lagen waterstand, van de platen gegraven wordt, mag dit niet anders dan regelmatig geschieden. De randen der putten, welke daardoor mogten worden gemaakt moeten bijgevlakt en de hoofden welke door het horden ontstaan, over de platen geslecht en bijgemaakt worden.

Over het baggeren of graven langs de kusten der zee en het visschen van steen, oesters of mosselen langs die kusten.

Artikel 6. enz.

Algemeene bepalingen.

Artikel 8.

Gedeputeerde Staten zijn bevoegd om, na overleg met den hoofd-ingenieur van den Waterstaat in hun gewest, en onder alsdan te stellen

bijzondere bepalingen, het baggeren, graven of visschen, waar dit zonder schade voor de oevers of werken kan geschieden te vergunnen binnen een korteren afstand, dan die in art. 1 en 6 is bepaald.

Zij deelen de genomen beschikking onverwijld aan de belanghebbers en aan den hoofdgenieur mede, die binnen acht dagen na ontvangst der beschikking daarvan in beroep kunnen komen bij Onzen Minister van Binnenlandsche Zaken.

Van het beroep wordt kennis gegeven aan Gedeputeerde Staten. In afwachting van de uitspraak heeft hunne beschikking geen gevolg.

Artikel 9.

De overtredingen van dit reglement worden gestraft ingevolge de wet van 6 Maart 1818 (Staatsblad n^o. 12).

De processen-verbaal dier overtredingen worden mede opgemaakt door de ambtenaren van den waterstaat.

Kon. Besl. v. 9 April 1878,

tot wijziging van het reglement omtrent het baggeren, graven of visschen van eenige voorwerpen in de rivieren en stroomen tot in zee en langs de zeekusten, vastgesteld bij Koninklijk besluit v. 21 April 1862 (Staatsblad n^o. 41).

St. v. h. K. d. N. v. 1878, No. 22.

Wij WILLEM III, enz. enz.

Op de voordragt van Onzen Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, v. d. 25sten Febr. 1878, litt. LL, afdeling Waterstaat A;

Den Raad van State gehoord (advies v. d. 2den April 1878, n^o. 6);

Gezien het nader rapport van Onzen voornoemden Minister, van den 6den April 1878, n^o. 3, afdeling Waterstaat A;

Hebben goedgevonden en verstaan de na te melden bepalingen van het bij Ons besluit van 21 April 1862 (Staatsblad n^o. 41) vastgestelde reglement omtrent het baggeren, graven of visschen van eenige voorwerpen in de rivieren en stroomen tot in zee en langs de zeekusten, te wijzigen als volgt:

Artikel 1.

De artt. 2, 3 en 4 van het bij Ons besluit v. 21 April 1862 (Staatsblad n^o. 41) vastgestelde reglement omtrent het baggeren, graven of visschen van eenige voorwerpen in de rivieren en stroomen tot in zee en langs de zeekusten, worden vervangen door de navolgende bepalingen:

Art. 2. Het is gedurende den tijd, dat de visscherij met den grooten zalmzegen mag worden uitgeoefend, verboden te baggeren of met baggervaartuigen of-werktuigen of vaartuigen, dienende tot opneming van baggerspecie, voor anker te liggen in een riviervak, waarin die visscherij met spil en vaste ophaalplaats of -plaatsen wordt uitgeoefend, alsmede binnen den afstand van twee honderd (200) Meter boven en van vijf honderd (500) Meter beneden dat vak.

De grenzen van het vak, waarin die visscherij wordt uitgeoefend, worden aangewezen door de lijnen loodrecht op de as der rivier getrokken uit de plaats, waar de zegen wordt uitgebragt (ingeschoten), en uit de benedenste ophaalplaats.

Art. 3. Het is verboden van één uur na zonsondergang tot één uur vóór zonsopgang in de riviervakken, waarin de visscherij met drijfwant of vlouwen wordt uitgeoefend, te baggeren en in de dreven of worpen zelve met baggervaartuigen of werktuigen of vaartuigen, dienende tot opneming van baggerspecie, voor anker te liggen.

Art. 4. Gedurende den in het vorig artikel aangegeven tijd moeten de vaartuigen, waarmede over dag gebaggerd wordt, en die, waarin de gebaggerde specie tot verder vervoer wordt overgeladen, zoodanig worden gelegd, dat geen hinder aan de visscherij kan worden toegebracht.

De voorschriften van dit en van het voorgaande artikel gelden alleen gedurende den tijd, dat de visscherij met drijfnetten werkelijk wordt uitgeoefend.

Artikel 2. enz.

Artikel 33.

Behufs gerichtlicher Verhandlung der im Artikel 34 erwähnten Gegenstände sollen in geeigneten am Rheine oder in dessen Nähe belegenen Orten Rheinschiffahrtsgerichte bestehen.

Die Ufer-Regierungen werden sich von den in ihren Gebieten vorhandenen Rheinschiffahrtsgerichten und von den Veränderungen in Kenntniss setzen, welche rücksichtlich der Zahl, des Orts oder des Sprengels derselben eintreten.

Gerichtsverfassungsgesetz v. 27. Jan. 1877.

Deutsches Reichsgesetzblatt v. 1877, No. 4, S. 41.

§ 14.

Als besondere Gerichte werden zugelassen:

1. die auf Staatsverträgen beruhenden Rheinschiffahrts- und Elbzollgerichte.

u. s. w.

Reichseinführungsgesetz zur Civilprozessordnung v. 30. Jan. 1877.

Deutsches Reichsgesetzblatt v. 1877, No. 6, S. 244.

§ 3.

u. s. w.

Insoweit die Gerichtsbarkeit in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, für welche besondere Gerichte zugelassen sind, durch die Landesgesetzgebung den ordentlichen Gerichten übertragen wird, kann dieselbe ein abweichendes Verfahren gestatten.

Reichseinführungsgesetz zur Strafprozess-Ordnung v. 1. Febr. 1877.

Deutsches Reichsgesetzblatt v. 1877 No. 8, S. 346.

§ 3.

u. s. w.

Insoweit die Gerichtsbarkeit in Strafsachen, für welche besondere Gerichte zugelassen sind, durch die Landesgesetzgebung den ordentlichen Gerichten übertragen wird, kann diese ein abweichendes Verfahren gestatten.

Gr. Bad. Landesh. Vdg. v. 24. Juni 1879,

die Rheinschiffahrtsgerichte betr.

G.- u. Vdg.-Bl. f. d. Gr. Bad. v. 1879, No. XXVIII, S. 313.

Auf Antrag Unseres Ministeriums des Gr. Hauses und der Justiz verordnen Wir zum Vollzuge der Art. 33 bis 40 der revidirten Rheinschiffahrtsakte (G.- u. Vdg.-Bl. 1869 No. XIV) hiermit, was folgt:

§ 1.

Rheinschiffahrtsgerichte erster Instanz (Art. 33 bis 36 der Rheinschiffahrtsakte) sind diejenigen Amtsgerichte, deren Bezirke an den Rhein grenzen.

Als Obergericht für Berufungen gegen Urtheile der Rheinschifffahrtsgerichte (Art. 37 und 38 der Rheinschifffahrtsakte) wird das Landgericht Mannheim bestimmt.

Die staatsanwaltschaftlichen Geschäfte liegen den bei diesen Gerichten bestellten Staatsanwaltschaften ob.

§ 2.

Das Verfahren vor den Rheinschifffahrtsgerichten richtet sich nach den Vorschriften der Gerichtsverfassung und der Prozessordnungen, soweit sich nicht aus der Rheinschifffahrtsakte Abweichungen ergeben.

§ 3.

Diese Vdg. tritt v. 1. Oct. 1879 ab in Wirksamkeit und an die Stelle der seitherigen Bestimmungen über diesen Gegenstand.

Franz. Gesetz v. 21./26. April 1832

über die Rheinschifffahrtsgerichte.

Bull. des lois Sér. IX. No. 167.

Titre 1. Des juges et de la procédure.

*) [Article 1.¹⁾] Les juges des droits de navigation du Rhin connaîtront:

1°. De toutes les contraventions au règlement sur la navigation du Rhin;

2°. De toutes les contestations au sujet du paiement de la quotité des droits de navigation, de grue, de ponts et de quais sur le même fleuve;

3°. De toutes les entraves que des particuliers auraient mises à l'usage des chemins de halage établis sur le même fleuve;

4°. Des plaintes portées contre les propriétaires de chevaux de trait employés à la remonte des bateaux sur le cours dudit fleuve, pour dommages causés aux propriétaires, et généralement toute autre plainte pour dommages causés par la négligence des conducteurs des bateaux et des trains pendant leur voyage ou en abordant.

Ils prononceront les peines encourues conformément aux articles 14 et 15 ci-après.]

Article 2. Les fonctions de juges des droits de navigation sur le Rhin seront remplies en première instance dans les cantons dont le territoire se trouve contigu à ce fleuve, par les juges de paix²⁾ desdits cantons.

Article 3. Les jugements rendus par les juges des droits de navigation en première instance seront définitifs dans toutes les causes ayant pour objet une valeur qui n'excédera pas cinquante francs.

Les appels des causes ayant pour objet une valeur supérieure seront portés devant le tribunal de l'arrondissement de Strasbourg³⁾, lequel remplira, à cet effet, les fonctions de tribunal d'appel des droits de navigation, et jugera civilement ou correctionnellement selon les cas.

*) Die gegenwärtig nicht mehr geltenden Artikel sind eingeklammert.

1) Art. 1 ist ersetzt durch Art. 34 der revidirten Rheinschifffahrtsakte.

2) Jetzt durch die Amtsgerichte } vergl. den diesem Gesetze nachgedruckten

3) Jetzt das Landgericht Strassburg } § 7 des Gesetzes v. 4. Nov. 1878.

Article 4. L'appelant pourra cependant porter son appel devant la commission centrale instituée [à Mayence]⁴⁾ en vertu des traités.

[L'appel sera, dans les dix jours de la notification du jugement, signifié au juge des droits de navigation qui aura prononcé ce jugement, et ce, dans la personne de son greffier, et à la partie intimée, au domicile élu en première instance dans la commune où réside le juge, ou, à défaut d'élection de domicile, au greffe.⁵⁾

Dans ce cas la partie qui aura obtenu gain de cause pourra demander l'exécution provisoire du jugement au juge des droits de navigation, lequel aura la faculté de l'accorder avec ou sans caution, suivant la règle du droit commun.]⁶⁾

Article 5. Les jugements prononcés par les juges des droits de navigation du Rhin résidant sur un territoire étranger seront exécutoires sur le territoire français, sans nouvelle instruction, dès qu'ils seront passés en force de chose jugée [et, à cet effet, ils seront rendus exécutoires par le tribunal civil de Strasbourg.]⁷⁾

Article 6. Les juges des droits de navigation prêteront serment de rendre justice avec célérité et impartialité à tous, sans acception de personnes, et de se conformer exactement au règlement de la navigation du Rhin dans les cas qui y sont prévus.

Article 7. Aucun recours en cassation n'est ouvert contre les jugements des juges des droits de navigation du Rhin.

[Article 8.) Les étrangers, demandeurs principaux ou intervenans, ne seront tenus en aucun cas de fournir la caution exigée par l'article 16 du Code Civil et les articles 166 et 167 du Code de procédure civile.]

Article 9. Seront observées:

En matières civiles, pour les citations, les audiences, les jugements par défaut, les jugements qui ne sont pas définitifs, [la mise en cause des garans],⁸⁾ les enquêtes, les visites de lieux, les appréciations et la récusation, [les dispositions des titres I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII et IX du livre 1^{er} du Code de procédure civile];⁹⁾

En matière de contraventions, [les règles et les formes établies par les articles 144 à 165 du Code d'instruction criminelle.]⁹⁾ Les appels portés devant le tribunal civil de Strasbourg, seront instruits comme matières sommaires, dans les formes prescrites par les articles 405 à 413 du Code de procédure civile, sans qu'il soit nécessaire de recourir au ministère des avoués.⁹⁾

Article 10.⁹⁾ Le patron conducteur ou flottageur ne pourra, en aucun cas, être empêché de continuer son voyage à raison d'une procédure engagée, dès qu'il aura fourni le cautionnement fixé par le juge des droits de navigation pour l'objet de la procédure.

⁴⁾ Nach Art. 43 der revidirten Rheinschiffahrtsakte ist der Sitz der Centralkommission jetzt in Mannheim.

⁵⁾ Abs. 2 und 3 sind ersetzt durch die entsprechenden Bestimmungen des Art. 37 der revidirten Rheinschiffahrtsakte.

⁶⁾ Ersetzt durch Art. 40 der revidirten Rheinschiffahrtsakte.

⁷⁾ Art. 8 ist ersetzt durch Art. 36 Abs. 1 der revidirten Rheinschiffahrtsakte.

⁸⁾ An Stelle dieser Vorschriften des gemeinen französischen Rechts treten nach § 47 des Ausführungsgesetzes zur C.-P.-O., K.-O. und St.-P.-O. die entsprechenden Bestimmungen der C.-P.-O. und St.-P.-O. über das Verfahren vor den Amtsgerichten und in der Berufungsinstanz.

⁹⁾ Ersetzt durch Art. 36 Abs. 3 der revidirten Rheinschiffahrtsakte.

Article 11.¹⁰⁾ Seront exempts de la formalité et des droits de timbre, les actes de procédure et les jugements rendus dans toutes les causes portées devant les juges des droits de navigation du Rhin.

Les actes de procédure et les jugements seront enregistrés gratis et sur papier simple.

Les parties ne supporteront d'autres frais que ceux portés aux articles 21, 22, 23, 24 et 25 du décret du 16 février 1811.]

Article 12. L'inspecteur de la navigation du Rhin, des employés ou préposés au service de la surveillance du Rhin ou à la perception des droits de navigation de ce fleuve, les experts chargés de visiter les embarcations, aux termes des règlements, et les membres des commissions de surveillance chargés de la police des ports d'embarquement ou de débarquement, seront assermentés, le premier par-devant le tribunal civil de Strasbourg, les autres par-devant le juge des droits de navigation dans le ressort duquel sera placée leur résidence.

Tous les délits et toutes les contraventions qui sont de nature à être jugés d'après la présente loi,¹¹⁾ seront constatés:

Par lesdits inspecteurs et agents, par les maires et autres fonctionnaires, agents et préposés de la force publique désignés dans la loi du 29 floréal an 10: [les procès-verbaux feront foi jusqu'à inscription de faux.¹²⁾]

Par les employés des contributions indirectes et des douanes, par les agents forestiers et gardes champêtres: [leurs procès-verbaux feront foi selon les règles spéciales à chacune de ces classes de fonctionnaires.¹³⁾]

Dans tous les cas, la poursuite à la requête du ministère public devra être intentée dans le mois, à partir du procès-verbal.

Titre II.¹⁴⁾ De la responsabilité et des peines.

Article 13. Tout patron qui, dans un lieu où il existe un bureau des droits de navigation, aurait chargé ou déchargé avant d'avoir obtenu le permis exigé par les règlements, sera tenu de payer le double droit des marchandises qu'il aurait ainsi chargées ou déchargées, sans préjudice des autres peines qu'il aurait encourues d'après les lois.

Article 14. Seront punies d'une amende de cent à trois cents francs, les contraventions aux règlements d'administration publique qui interdiraient, en certain cas, au patron conducteur qui conduit à la fois plusieurs bateaux, de les attacher l'un à l'autre, de charger des marchandises sur le tillac des navires ou de les transborder d'un bord à l'autre, et qui prescriraient les précautions nécessaires au transport des poudres à canon: le tout sans préjudice de la responsabilité du patron ou conducteur pour tout autre dommage causé par la non-exécution desdites dispositions.

Article 15. Sera punie d'une amende du quadruple des droits fraudés non compris le montant du droit, toute fraude en matière de navigation sur le Rhin.

¹⁰⁾ Ersetzt durch Art. 39 der revidirten Rheinschiffahrtsakte.

¹¹⁾ Jetzt nach Art. 32 der revidirten Rheinschiffahrtsakte.

¹²⁾ Die Beweiskraft der Protokolle ist durch die St.-P.-O. beseitigt.

¹³⁾ Der Titel II ist durch die betr. Bestimmungen der revidirten Rheinschiffahrtsakte, insbesondere Art. 32 bezw. durch das Gesetz vom 29. Jan. 1873, die Aufhebung der Binnenschiffahrtsabgaben betr., beseitigt.

La même amende sera prononcée:

Contre tout patron ou conducteur qui passerait devant un bureau de perception sans s'y présenter pour le paiement des droits avec exhibition de son manifeste, ou qui en partirait avant d'avoir effectué ce paiement, hors les cas de force majeure dûment constatés;

Contre tout patron et conducteur dans le manifeste duquel il y aurait omission totale de quelques colis ou autres articles de son chargement, mais seulement à raison des droits auxquels les objets soustraits auraient été soumis.

Article 16. Dans les cas où le manifeste désignerait une marchandise soumise à un droit moins élevé que celle qui lui aurait été substituée à bord du navire, l'amende encourue en vertu de l'article précédent sera réglée d'après le montant réel des droits sur les articles qui n'auraient pas été dûment déclarés.

Article 17. Le patron ou conducteur sera, dans tous les cas, responsable des amendes encourues, sauf son recours contre ceux qui l'auraient induit en erreur par des déclarations inexactes.

Article 18. Dans tous les cas qui ne seraient pas prévus par les lois existantes ou par la présente loi, les contraventions aux règlements d'administration publique et aux règlements de police ayant pour objet la visite des embarcations, les devoirs des patrons, conducteurs et floteurs, les formalités à suivre pour les embarquements, les débarquements, l'attérage, le service des pilotes et lamaneurs, la police des ports, les expéditions, le maintien du bon ordre sur le fleuve et les rivages, la conservation des chemins de halage, la sûreté des marchandises et la conservation des objets abandonnés, seront punies des peines portées dans les art. 464 à 470 du Code pénal.]

Gesetz für Elsass-Lothringen v. 4. Nov. 1878,

die Ausführung des Gerichtsverfassungsgesetzes betr.

G.-Bl. f. E.-L. v. 1878, No. 13. S. 65.

II. Gerichtsbarkeit.

§ 7.

Die Friedensgerichte erhalten die Bezeichnung Amtsgerichte, das Appellationsgericht erhält die Bezeichnung Oberlandesgericht.

Die Handelsgerichte werden aufgehoben.

Die ordentlichen Landesgerichte im Sinne des Gerichtsverfassungsgesetzes sind die Amtsgerichte, die Landgerichte und das Oberlandesgericht.

Bayr. Ausführungsgesetz v. 23. Febr. 1879

zum Reichsgerichtsverfassungsgesetze.

G.- u. Vdg.-Bl. f. d. K. Bayern v. 1879, S. 273.

Artikel 9.

Die Gerichtsbarkeit nach der revidirten Rheinschiffahrts-Acte vom 17. October 1868 wird, soweit sie bisher den ordentlichen Gerichten übertragen war, in erster Instanz Amtsgerichten, in zweiter Instanz einem oder mehreren Landgerichten der Pfalz im Verordnungswege übertragen.

K. Bayr. Allerh. Vdg. v. 18. Juni 1879,

die Rheinschiffahrtsgerichte betr.

G.- u. Vdg.-Bl. f. d. K. Bayern v. 1879, S. 661.

Wir finden Uns bewogen, zum Vollzuge der revidirten Rheinschiffahrts-Acte vom 17. October 1868 auf Grund des Art. 9 des Ausführungsgesetzes vom 23. Februar laufenden Jahres zum Reichsgerichtsverfassungsgesetze zu verordnen, was folgt:

§ 1.

Die Gerichtsbarkeit nach der revidirten Rheinschiffahrts-Acte wird in erster Instanz den Amtsgerichten Kandel, Germersheim, Speyer, Ludwigshafen und Frankenthal, jedem für die seinem Bezirk entsprechende Uferstrecke übertragen.

Berufungsgericht ist das Landgericht Frankenthal.

Die Zuständigkeit der Central-Commission in Mannheim bleibt unberührt.

§ 2.

Die in § 1 bezeichneten Gerichte haben sich in ihren Entscheidungen über die nach Art. 34 der revidirten Rheinschiffahrts-Acte zu ihrer Zuständigkeit gehörigen Angelegenheiten als Rheinschiffahrts-Gerichte zu bezeichnen und ein diese Eigenschaft ergebendes Dienstseigel zu führen.

§ 3.

Ist ein als Rheinschiffahrtsgericht bestimmtes Amtsgericht mit mehreren Richtern besetzt, so sind bei der Geschäftsvertheilung einem derselben sämtliche Rheinschiffahrtssachen zu übertragen.

§ 4.

Die Geschäfte der Staatsanwaltschaft werden von den Staatsanwaltschaften derjenigen Gerichte wahrgenommen, welchen die Gerichtsbarkeit in Rheinschiffahrtssachen übertragen ist.

§ 5.

Soweit nicht die Vereinbarungen der Rheinuferstaaten abweichende Vorschriften enthalten, finden in Civil- und Strafsachen die allgemeinen Vorschriften über das Verfahren in den zur Zuständigkeit der Amtsgerichte gehörenden bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten und Strafsachen Anwendung.

§ 6.

Die Berufung an die Centralcommission (Art. 37 der revidirten Rheinschiffahrtsakte) ist schriftlich oder zu Protokoll des Gerichtsschreibers anzumelden. Die Zustellung der Anmeldung erfolgt, wie die der Rechtfertigung von Amtswegen.

§ 7.

Erkenntnisse und Beschlüsse deutscher Rheinschiffahrtsgerichte werden nach Massgabe des § 161 des Reichsgerichtsverfassungsgesetzes vollstreckt.

Die Vollstreckung der Erkenntnisse und Beschlüsse ausserdeutscher Rheinschiffahrtsgerichte erfolgt auf Grund der vom Landgerichte

Frankenthal mit der Vollstreckungsklausel (§ 622 der Reichs-Civilprozessordnung, § 483 der Reichs-Strafprozessordnung) kostenfrei zu versiehenden Ausfertigung.

§ 8.

Gegenwärtige Verordnung tritt gleichzeitig mit dem Reichsgerichtsverfassungsgesetze v. 27. Jan. 1877 in Kraft.

Gr. Hess. Vdg. v. 14. Mai 1879,

die Ausführung des Deutschen Gerichtsverfassungsgesetzes und des Einführungsgesetzes zum Gerichtsverfassungsgesetze betr.

Gr. Hess. Reg.-Bl. v. 1879, Nr. 15, S. 197.

Ludwig IV. etc. etc.

§ 4.

Die Functionen des Rheinschiffahrtsgerichts erster Instanz werden dem Amtsgerichte Mainz übertragen, und wird einer der Richter dieses Gerichts als Rheinschiffahrtsrichter von Uns bestellt werden.

Rheinschiffahrtsgericht zweiter Instanz ist, unbeschadet der Zuständigkeit der Centralcommission in Mannheim, das Landgericht der Provinz Rheinhessen.

Die Geschäfte der Staatsanwaltschaft werden von der Staatsanwaltschaft bei den als Rheinschiffahrtsgerichten bestellten Gerichten wahrgenommen.

In Strafsachen verhandelt und entscheidet das Rheinschiffahrtsgericht ohne Zuziehung von Schöffen.

Die Vollstreckung der Erkenntnisse und Beschlüsse ausserdeutscher Rheinschiffahrtsgerichte erfolgt auf Grund einer von dem Präsidenten des Landgerichts der Provinz Rheinhessen mit der Vollstreckungsklausel kostenfrei zu versiehenden Ausfertigung.

etc. etc. etc.

Gr. Hess. Gesetz v. 4. Juni 1879,

die Ausführung der Deutschen Civilprozessordnung und Concursordnung betr.

Gr. Hess. R.-Bl. v. 1879, No. 20, S. 251.

etc. etc. etc.

X. Verfahren in Rheinschiffahrtssachen.

Artikel 187.

Die dermalen bestehenden Bestimmungen über das Verfahren in Rheinschiffahrtssachen bleiben mit der Massgabe, dass an die Stelle der rheinhessischen die Deutsche Civilprozessordnung tritt, unverändert in Kraft.

etc. etc. etc.

K. Preuss. Gesetz v. 8. März 1879,

die Rheinschiffahrtsgerichte betr.

Ges.-S. f. d. K. Preuss. St. v. 1879 No. 11, S. 129.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preussen u. s. w. verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

§ 1.

Als Rheinschiffahrtsgerichte erster Instanz sind durch K. Vdg. Amtsgerichte zu bestellen, welche ihren Sitz am Rhein oder in dessen Nähe haben; in gleicher Weise erfolgt die Bestimmung der Gerichtsbezirke.

Rheinschiffahrtsgericht zweiter Instanz ist das Oberlandesgericht in Cöln. Die Zuständigkeit der Centrakommission in Mannheim bleibt unberührt.

§ 2.

Die Rheinschiffahrtsgerichte haben sich in ihren Entscheidungen als solche zu bezeichnen und ein diese Eigenschaft ergebendes Dienst-siegel zu führen.

§ 3.

Ist ein als Rheinschiffahrtsgericht bestelltes Amtsgericht mit mehreren Richtern besetzt, so sind bei der Geschäftsvertheilung einem derselben die Geschäfte des Rheinschiffahrtsgerichts zu übertragen.

§ 4.

In Strafsachen verhandeln und entscheiden die Rheinschiffahrtsgerichte ohne Zuziehung von Schöffen.

§ 5.

Die Geschäfte der Staatsanwaltschaft werden von der Staatsanwaltschaft bei den als Rheinschiffahrtsgerichte bestellten Gerichten wahrgenommen. Die Anträge und Verfügungen in Rheinschiffahrts-sachen sind als solche zu bezeichnen.

§ 6.

Die sachliche Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte wird durch die Vereinbarungen der Rheinuferstaaten und durch den § 13 des Gesetzes vom 17. März 1870, die Ausführung der revidirten Rheinschiffahrtsakte betreffend (Ges.-S. S. 187) bestimmt.

§ 7.

In Civilsachen finden die Vorschriften über das Verfahren in den zur Zuständigkeit der Amtsgerichte gehörenden bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, in Strafsachen die Vorschriften über das Verfahren vor den Schöffengerichten wegen Uebertretungen Anwendung, soweit nicht aus den Vereinbarungen der Rheinuferstaaten oder aus diesem Gesetze sich Abweichungen ergeben.

§ 8.

Hat die strafbare Handlung oder die einen Civilanspruch begründende Thatsache auf dem Strome innerhalb des beiderseits Preussischen Stromgebiets stattgefunden, so ist das Rheinschiffahrtsgericht des einen und des anderen Ufers zuständig.

§ 9.

Der auf einer strafbaren That Betroffene ist dem Rheinschiffahrtsgerichte vorzuführen. Dasselbe geschieht auf Verlangen eines Beschädigten auch dann, wenn die That nur zu Schadenersatz verpflichtet.

Wird in diesem Falle ein Vergleich geschlossen, so ist derselbe zu Protokoll festzustellen. Kommt ein Vergleich nicht zu Stande, so wird auf Antrag beider Parteien der Rechtsstreit sofort verhandelt. Die Erhebung der Klage erfolgt in diesem Falle durch den mündlichen Vortrag derselben.

Hat der Vorgeführte keinen bekannten Wohnsitz in einem der Rheinufestaaten, so ist er von dem Gerichte aufzufordern, eine in dem Bezirke des Gerichts wohnhafte Person zur Empfangnahme von Zustellungen zu bevollmächtigen. Kommt er dieser Aufforderung nicht nach, so können alle Zustellungen bis zur nachträglichen Benennung des Bevollmächtigten nach der Vorschrift des § 161 der Deutschen Civilprozessordnung bewirkt werden.

§ 10.

Die Berufung ist ohne Rücksicht auf die Höhe des Gegenstandes der an das Gericht gestellten Anträge zulässig.

Gegen die Entscheidungen des Oberlandesgerichts findet ein Rechtsmittel nicht statt.

§ 11.

Die Berufung an die Centalkommission (Art. 37 der revidirten Rheinschiffahrtsakte) ist schriftlich oder zu Protokoll des Gerichtsschreibers anzumelden. Die Zustellung der Anmeldung und der Rechtsfertigung erfolgt von Amtswegen.

§ 12.

Die Vollstreckung der Erkenntnisse und Beschlüsse ausserdeutscher Rheinschiffahrtsgerichte erfolgt auf Grund einer von dem Oberlandesgericht zu Cöln mit der Vollstreckungsklausel (§ 662 der Deutschen Civilprozessordnung, § 483 der Deutschen Strafprozessordnung) kostenfrei zu versendenden Ausfertigung.

Erkenntnisse und Beschlüsse Deutscher Rheinschiffahrtsgerichte werden nach Massgabe des § 161 des Deutschen Gerichtsverfassungsgesetzes vollstreckt.

§ 13.

Der Schiffsherr haftet wegen der Beschädigungen, welche von Personen der Schiffsbesatzung während der Fahrt oder beim Anlanden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen verursacht worden sind (Art. 34 II. c. der revidirten Rheinschiffahrtsakte), sowie für Geldstrafen und Kosten, welche jenen Personen wegen Zuwiderhandlungen gegen die schiffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften (Art. 34 I der revidirten Rheinschiffahrtsakte) auferlegt werden.

Die Haftung des Schiffsherrn für Strafen und Kosten ist nach dessen vorheriger Anhörung durch das im Strafverfahren ergehende Urtheil auszusprechen.

§ 14.

Die Strafverfolgung von Zuwiderhandlungen und die Geltendmachung von Civilansprüchen, welche zur Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte gehören, verjährt in einem Jahre.

§ 15.

Geldstrafen sind für den Fall, dass sie nicht beigetrieben werden können, nach den für Uebertretungen geltenden Vorschriften in Haft umzuwandeln.

§ 16.

Das Gesetz vom 9. März 1870, betr. die Rheinschiffahrtsgerichte, wird aufgehoben.

§ 17.

Dieses Gesetz tritt gleichzeitig mit dem Deutschen Gerichtsverfassungsgesetze in Kraft.

Urkundlich u. s. w.

K. Preuss. Vdg. v. 1. Sept. 1879,

betreffend die Sitze und Bezirke der Rheinschiffahrtsgerichte.

K. Preuss. Ges.-S. v. 1879, S. 609.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preussen u. s. w. verordnen auf Grund des § 1 des Gesetzes vom 8. März 1879, betreffend die Rheinschiffahrtsgerichte (Ges.-S. S. 129), was folgt:

§ 1.

Als Rheinschiffahrtsgerichte erster Instanz werden bestellt:

die Amtsgerichte zu Wiesbaden, Eltville, Rüdesheim, St. Goarshausen, Boppard, Coblenz, Ehrenbreitstein, Neuwied, Andernach, Sinzig, Linz, Cöln, Mülheim am Rhein, Neuss und Uerdingen für ihre Bezirke;

das Amtsgericht zu St. Goar für die Bezirke der Amtsgerichte zu St. Goar und Stromberg;

das Amtsgericht zu Niederlahnstein für die Bezirke der Amtsgerichte zu Niederlahnstein und Braubach;

das Amtsgericht zu Königswinter für die Bezirke der Amtsgerichte zu Königswinter, Hennef und Siegburg und für den rechtsrheinischen Theil des Bezirks des Amtsgerichts zu Bonn;

das Amtsgericht zu Bonn für den linksrheinischen Theil seines Bezirks;

das Amtsgericht zu Düsseldorf für die Bezirke der Amtsgerichte zu Düsseldorf, Opladen, Gerresheim und Ratingen;

das Amtsgericht zu Duisburg für die Bezirke der Amtsgerichte zu Duisburg und Ruhrort;

das Amtsgericht zu Rheinberg für die Bezirke der Amtsgerichte zu Rheinberg und Mörs;

das Amtsgericht zu Wesel für die Bezirke der Amtsgerichte zu Wesel und Dinslaken;

das Amtsgericht zu Xanten für die Bezirke der Amtsgerichte zu Xanten, Goch und Cleve;

das Amtsgericht zu Emmerich für die Bezirke der Amtsgerichte zu Emmerich und Rees.

§ 2.

Diese Verordnung tritt gleichzeitig mit dem Deutschen Gerichtsverfassungsgesetze vom 27. Januar 1877 in Kraft.

Urkundlich u. s. w.

K. Preuss. Gesetz vom 17. März 1870.

G. S. f. d. K. Preuss. St. No. 15, S. 187.

u. s. w.

§ 13.

Mit einer Geldbusse von zwei Thalern und zwanzig Silbergroschen bis zu achtzig Thalern, im Unvermögensfalle mit verhältnissmässigem Gefängniss wird bestraft:

- 1) wer die selbständige Führung eines Schiffes übernimmt oder fortsetzt, ohne mit dem vorgeschriebenen Schifferpatente bezw. der erforderlichen Bescheinigung (Art. 15—21 der revidirten Rheinschiffahrtsakte, §§ 1 u. 2 dieses Gesetzes) versehen zu sein;
- 2) wer ein Rheinschiff führt, in welchem der Name des Schiffes und die höchste zulässige Einsenkungstiefe desselben nicht bezeichnet sind, oder an dessen Bord das in Art. 22 der revidirten Rheinschiffahrtsakte bezeichnete Schiffsattest während der Fahrt sich nicht befindet, oder wer sich weigert, dieses Attest der zuständigen Hafen- oder Polizeibehörde auf Erfordern vorzuzeigen;
- 3) wer ein Dampfschiff in Fahrt setzt, in welchem das vorgeschriebene Zeugniss über die Untersuchung des Dampfkessels sich nicht befindet;
- 4) wer den selbständigen Betrieb des Gewerbes als Lootse ohne die vorschriftsmässige Konzession unternimmt oder fortsetzt, oder von den in der Konzession festgesetzten Bedingungen abweicht;
- 5) wer es unterlässt, nach einer wesentlichen Veränderung oder Reparatur des Schiffes die Untersuchung desselben, bevor es in Fahrt gestellt wird, wiederholen zu lassen;
- 6) wer sich weigert, die von der zuständigen Behörde geforderte Wiederholung der Untersuchung ausführen zu lassen.

Die Untersuchung und Entscheidung dieser Uebertretungen erfolgt, wenn dieselben bei der Schifffahrt auf dem Rheine vorkommen, durch die Rheinschiffahrtsgerichte, wenn dieselben bei der Schifffahrt auf den Nebenflüssen des Rheines vorkommen, durch diejenigen Gerichte, welche nach den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen zur Aburtheilung von Uebertretungen berufen sind.

Anmerkung. Nach den §§ 1, 32 u. 42 des Preussischen Ausführungsgesetzes zum deutschen Gerichtskostengesetz u. s. w. vom 10. März 1879 (Gesetz-Sammlung S. 145) finden das deutsche Gerichtskostengesetz sowie die deutschen Gebührenordnungen für Gerichtsvollzieher und für Zeugen und Sachverständige auch auf die vor besondere Gerichte geböhrigen Rechtssachen, also auch auf Rheinschiffahrtssachen, Anwendung.

Ueber die Strafvollstreckung, die Bearbeitung der Begnadigungsangelegenheiten u. s. w. in Rheinschiffahrtssachen trifft die allgemeine Verfügung vom 14. August 1879 (Justiz-Ministerialblatt S. 237) Bestimmungen.

Die Geschäftsanweisung für die Amtsanwälte vom 28. August 1879 (Justiz-Ministerialblatt S. 261) normirt in den Artikeln 1, 17, 53, 88, 89, 104 die Thätigkeit der Amtsanwälte bei den Rheinschiffahrtsgerichten im Einklange mit den betreffenden Gesetzesbestimmungen. Mit Rücksicht auf § 13 des Gesetzes vom 8. März 1879 bestimmt Art. 89 jener Anweisung, dass der Amtsanwalt zu den Hauptverhandlungsterminen durch Ersuchen des Amtsrichters auch die für Strafe und Kosten mitverhafteten Schiffsherren mitladen zu lassen hat. Art. 104 dagegen weist den Amtsanwalt an, die Berufung niemals an die Centralcommission, sondern stets an das Oberlandesgericht in Cöln zu richten; zugleich ordnet er an, dass dem Oberstaatsanwalt in Cöln bei Berufung an dieses Oberlandesgericht Akten nebst Handakten und bei Berufungen an die Centralcommission die Handakten, letzterenfalls zur Uebermittlung an das preussische Mitglied der Centralcommission, zu übersenden sind.

Wet v. d. 16den Julij 1869,

tot uitvoering der bepalingen van de artt. 33, 36, 37 en 38 der herziene akte omtrent de Rijnvaart.

St. v. h. K. d. N. v. 1869, No. 139.

Wij WILLEM III, enz. enz.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, salut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging hebben genomen, dat het noodig is bij de wet uitvoering te geven aan de bepalingen van de artt. 33, 36, 37 en 38 der herziene akte omtrent de Rijnvaart, den 17den October 1868 te Mannheim gesloten tusschen de wederzijdsche gevolmagtigden der Regeringen van Nederland, Baden, Beijeren, Frankrijk, Hessen en Pruissen en, voor zooveel noodig, goedgekeurd bij de wet van den 4den April 1869 (Staatsblad n^o. 37);

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel 1.

De kantonregters en de arrondissements-regtbanken nemen, binnen de gewone grenzen hunner bevoegdheid, kennis:

1^o. van de binnen hun ressort gepleegde in art. 34 I. der herziene Rijnvaart-akte bedoelde overtredingen;

2^o. van de in art. 34 II. dier akte bedoelde burgerlijke vorderingen, voor zooverre de betaling der verschuldigde regten binnen hun ressort moest geschied zijn, of de schade binnen hun ressort is toegebracht.

Artikel 2.

In strafzaken wordt steeds hooger beroep toegelaten bij de regterlijke collegien, die, volgens de bestaande Nederlandsche wetten, bevoegd zijn in hooger beroep kennis te nemen van de daarvoor vatbare, door de kantongeregten en de arrondissements-regtbanken in eersten aanleg gewezen, vonnissen.

In burgerlijke zaken kunnen partijen bij dezelfde regterlijke collegien in hooger beroep komen tegen de vonnissen, die, volgens art. 37 der herziene Rijnvaart-akte, niet in het hoogste ressort zijn gewezen.

Artikel 3.

Zoowel in burgerlijke als in strafzaken gelden bij de door deze wet aangewezen regters en regterlijke collegien de gewone regelen van regtspleging, onverminderd het bepaalde bij art. 36 der herziene Rijnvaart-akte.

De burgerlijke zaken worden steeds summierlijk behandeld.

Artikel 4.

De beteekening van het hooger beroep, volgens art. 37 der herziene Rijnvaart-akte, aan den regter van eersten aanleg geschiedt ter griffie der regtbank of van het kantongeregte.

De partij, die in hooger beroep is gekomen, legt binnen den bij die akte gestelden termijn van vier weken, met hare memorie van grieven, de processtukken en een afschrift van die memorie over ter griffie, het een en ander tegen bewijs van ontvangst.

De mededeeling van het afschrift der memorie aan de wederpartij geschiedt, tegen gedagteekend bewijs van ontvangst, door tusschenkomst van den griffier.

De wederpartij is gehouden haar antwoord binnen vier weken na de mededeeling der memorie van grieven over te leggen ter griffie, en kan daarbij voegen alle verdere stukken, waarvan zij de inzending aan de centrale commissie wenscht, het een en ander tegen bewijs van ontvangst.

De regter van eersten aanleg verzendt de oorspronkelijke memorien met de verdere door partijen ter griffie overgelegde processtukken, dadelijk na verloop van den in de voorgaande zinsnede bepaalden termijn, aan de centrale commissie voor de Rijnvaart te Mannheim.

Artikel 5.

De vordering tot voorloopige uitvoerbaarverklaring van het in eersten aanleg gewezen vonnis, in het geval voorzien bij de laatste zinsnede van art. 37 der herziene Rijnvaart-akte, geschiedt bij verzoekschrift.

De regter beveelt de oproeping van de wederpartij bij eenvoudig appointment op het verzoekschrift.

Het verzoekschrift en het daarop gestelde appointment worden gelijktijdig met het exploit van oproeping, minstens twee dagen voor den bepaalden dag der verschijning, beteekend aan de wederpartij.

Geen eindbeslissing op het verzoekschrift wordt genomen dan na verhoor of behoorlijke oproeping der wederpartij.

Artikel 6.

Deze wet treedt in werking den 1sten Julij 1869.

De op het tijdstip der invoering dezer wet aanhangige Rijnvaartzaken worden verder behandeld en afgedaan door de provinciale geregtshoven en arrondissements-regtbanken, die daartoe tijdens de invoering dezer wet bevoegd waren.

Die Bedeutung des Wortes "König" ist in der Geschichte
 von großer Wichtigkeit. In der Antike war der König
 der Herrscher über ein Volk. In der Neuzeit ist der
 König ein Symbol der Nation. In der Gegenwart ist
 der König ein Staatsoberhaupt. In der Zukunft
 wird der König ein Symbol der Einheit sein.

Das Wort "König" hat eine lange Geschichte. In
 der Antike war der König der Herrscher über ein
 Volk. In der Neuzeit ist der König ein Symbol
 der Nation. In der Gegenwart ist der König ein
 Staatsoberhaupt. In der Zukunft wird der König
 ein Symbol der Einheit sein.

Die Bedeutung des Wortes "König" ist in der
 Geschichte von großer Wichtigkeit. In der Antike
 war der König der Herrscher über ein Volk. In
 der Neuzeit ist der König ein Symbol der Nation.
 In der Gegenwart ist der König ein Staatsoberhaupt.
 In der Zukunft wird der König ein Symbol der
 Einheit sein.

Das Wort "König" hat eine lange Geschichte. In
 der Antike war der König der Herrscher über ein
 Volk. In der Neuzeit ist der König ein Symbol
 der Nation. In der Gegenwart ist der König ein
 Staatsoberhaupt. In der Zukunft wird der König
 ein Symbol der Einheit sein.

Die Bedeutung des Wortes "König" ist in der
 Geschichte von großer Wichtigkeit. In der Antike
 war der König der Herrscher über ein Volk. In
 der Neuzeit ist der König ein Symbol der Nation.
 In der Gegenwart ist der König ein Staatsoberhaupt.
 In der Zukunft wird der König ein Symbol der
 Einheit sein.

Das Wort "König" hat eine lange Geschichte. In
 der Antike war der König der Herrscher über ein
 Volk. In der Neuzeit ist der König ein Symbol
 der Nation. In der Gegenwart ist der König ein
 Staatsoberhaupt. In der Zukunft wird der König
 ein Symbol der Einheit sein.

Die Bedeutung des Wortes "König" ist in der
 Geschichte von großer Wichtigkeit. In der Antike
 war der König der Herrscher über ein Volk. In
 der Neuzeit ist der König ein Symbol der Nation.
 In der Gegenwart ist der König ein Staatsoberhaupt.
 In der Zukunft wird der König ein Symbol der
 Einheit sein.