

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Protocole de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. 1833-1869 1848

35 (16.12.1848) Anlage (Deutsch)

Anlage zu Protocoll No. XXXV. von 1848.

Polizeiliche Verordnung

über

das Befahren des Rheins von Basel bis zur Königlich
Niederländischen Grenze bei Spyk.

Erste Abtheilung.

Allgemeine Bestimmungen für die ganze Stromstrecke bis Spyk

Artikel 1.

I. Allgemeine Verbindlichkeit zur Verhütung von Beschädigung.

- 1) Jeder Führer eines auf der Fahrt begriffenen oder vor Anker liegenden Segel- oder Dampfschiffes hat seine Aufmerksamkeit darauf zu richten, dass das seiner Leitung anvertraute Schiff weder andere Schiffe oder Schiffbrücken, Fahren, Nachen, Schiffmühlen, Badeanstalten oder sonstige an oder auf dem Rheine befindliche Anlagen beschädige, noch denselben hinderlich oder durch dieselben beschädigt werde.
- 2) Eine gleiche Verpflichtung liegt den Flossführern ob, desgleichen den zur Beaufsichtigung oder Oeffnung von Schiffbrücken angenommenen Personen, so wie den Inhabern von Fahren, Nachen, Schiffmühlen und von sonstigen Anlagen der vorgedachten Art.

Artikel 2.

II. Verhalten während der Fahrt.

1) Im Allgemeinen.

- 1) Kein Schiff darf in den Fahrweg (Kurs) eines andern, im Fahren begriffenen Schiffes hineinfahren und dasselbe in seinem Laufe stören.
- 2) An scharfen Strombiegungen, an denen sich keine Wahrschau befindet, muss jedes zu Thal fahrende Dampfschiff mit vermin-

derter Kraft so lange fahren, bis man vom Hintertheil des Schiffes aus in das offene Reck hineinsehen kann.

- 3) Auf Strecken, wo Schiffe an Bohlwerken oder an festen Werften liegen, oder am Ufer im Ein- oder Ausladen begriffen sind, dürfen die zwischen denselben und dem Thalwege fahrenden Dampfschiffe bei der Thalfahrt und beim Aufschlagen (Wenden) nur mit halber Kraft, bei der Bergfahrt aber nur mit derjenigen Kraft fahren, welche für den Fortgang und die sichere Steuerung des Schiffes unumgänglich nöthig ist.

Artikel 3.

2) Vorbeifahren der Schiffe bei einander.

a. Allgemeine Bestimmungen.

- 1) Nur da, wo das Fahrwasser so breit ist, dass dasselbe ohne Zweifel hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt dreier Schiffe gewährt, darf der Führer eines Schiffes es unternehmen, bei einem andern Schiffe in derselben oder in entgegengesetzter Richtung vorbeizufahren.
- 2) Wo es an hinlänglichem Raum zum Vorbeifahren mangelt, hat das zu Berg fahrende Schiff, wenn dasselbe voraussichtlich mit einem zu Thal fahrenden in der Enge zusammentreffen könnte, unterhalb der Enge zu halten, bis das Thalschiff durch die letztere gefahren ist. Befindet sich aber bereits ein Schiff in der Enge, dann muss das andere Schiff so lange vor der Enge halten, bis das erstere dieselbe durchfahren hat.
- 3) Kein Dampfschiff darf sich einem, in einer Enge vorfahrenden Schiffe auf mehr als zwei Schiffslängen (80 Meter) nähern.

Artikel 4.

b. Vorbeifahren in entgegengesetzter Richtung.

- 1) Alle Dampfschiffe und mit günstigem Winde segelnde Schiffe, welche, in entgegengesetzter Richtung fahrend, einander in eben dieser Richtung begegnen, sollen *rechts* (Steuerbordseits) ausweichen, so weit dies zur Vermeidung des Aneinanderstossens erforderlich ist.
- 2) Ist der Führer eines Schiffes durch besondere Umstände an der Befolgung dieser Vorschrift gehindert, so hat derselbe die im Artikel 5. vorgeschriebenen Zeichen zu geben.
- 3) Wenn die Führer zweier, in entgegengesetzter Richtung fahrender Dampfschiffe gleichzeitig zu erkennen geben, dass sie von der vorstehend zu 1. gegebenen Vorschrift abweichen müssen, so soll das auf dem zu Berg fahrenden Schiffe gegebene Zeichen maassgebend sein.

Artikel 5.

c. In derselben Richtung.

- 1) Erreicht ein Dampfschiff ein vorfahrendes bis zu einer Entfernung von zwei Schiffslängen (80 Meter), so darf es sich demselben nicht weiter nähern. Will jedoch der Führer des hintern Schiffes vorbeifahren, so muss derselbe fünf Glockenschläge geben, und eine blaue Flagge (zur Nachtzeit, statt dieser, eine hellbrennende Laterne mit weissem Glase) auf halben Mast aufziehen lassen. Dasjenige Schiff, welches vorbeifahren soll, muss, sobald dieses Zeichen gegeben worden, nach der rechten Seite (Steuerbordseite), das vorfahrende aber nach der linken (Backbordseite) a weichen.
- 2) Sobald das hintere Schiff mit dem vorfahrenden oder mit dem letzten, von diesem geschleppten Schiffe bis auf halbe Schifflänge auf gleicher Höhe sich befindet, muss das vordere Schiff so lange mit verminderter Kraft fahren, bis jenes erstere vorbeigefahren ist.
- 3) Wenn ein besser segelndes Schiff ein vorfahrendes erreicht, und der Führer des erstern dem letzteren vorbeifahren will, so hat derselbe dies durch Ruf zeitig zu erkennen zu geben. Als dann hat der Führer des vorfahrenden Schiffes so lange die Segel zu mindern, bis das andere Schiff vorbeigefahren ist.

Artikel 6.

d. Vorschriften in Betreff der Dampfschleppzüge.

- 1) Alle Dampfschiffe ohne Anhang und alle mit günstigem Winde segelnde Schiffe müssen den Schleppzügen ausweichen. Mangelt der hierzu erforderliche Raum, so müssen die Führer des Schleppzuges und der angehängten Schiffe, auch wenn ihnen kein Zeichen zum Ausweichen gegeben ist, nach Vorschrift der Art. 4. und 5. ausweichen, und dabei die angehängten Schiffe in Eine Linie hinter einander bringen.
- 2) Bei allen Vorbeifahrten anderer Schiffe haben die Führer des Schleppzuges und der angehängten Schiffe für das Zusammenziehen des Zuges in der Art zu sorgen, dass die vorbeifahrenden Schiffe den erforderlichen Raum finden.
- 3) Die Vorschriften der Art. 1. bis 5. sind im Uebrigen auch von allen Schleppzugführern zu befolgen, sie mögen mit oder ohne Anhang fahren. Insbesondere ist beim Vorbeifahren von Schleppzügen aneinander dem Art. 5. zu genügen und es dürfen, ausser in dem Falle eines solchen Vorbeifahrens, Schleppzüge niemals nebeneinander in gleicher Höhe fahren.

- 4) Niemals dürfen mehr als je zwei Schiffe nebeneinander gekuppelt fahren.

Artikel 7.

e. In Betreff der Segelschiffe.

a) Wenn sie von Pferden gezogen werden.

- 1) Allen von Pferden gezogenen Schiffen darf nur auf der, dem Leinpfade entgegengesetzten Seite vorbeigefahren werden. Die gezogenen Schiffe müssen auf das, im Art. 5. Nummer 1. vorgeschriebene Zeichen sich so weit als möglich dem Leinpfade nähern.
- 2) Zwischen einem gezogenen Schiffe und dem Leinpfade darf nur von einem zur Personenbeförderung dienenden Dampfschiffe, und zwar nur dann durchgefahren werden, wenn offenbare Gefahr Statt hat, wenn zuvor das Zeichen durch Anruf von dem Dampfschiffe aus gegeben worden, und wenn das gezogene Schiff sich ausserhalb des gewöhnlichen Bergfahrwassers befindet. Der Führer des Segelschiffes muss auf den Anruf sogleich die Leine fallen lassen und das Dampfschiff mit stillgestellten Rädern über die Leine fortreiben.

Artikel 8.

b) Wenn sie zu Thal treiben.

- 1) Einem, ohne Hülfe der Segel zu Thal treibenden Segelschiffe muss jedes Dampfschiff ausweichen. Mangelt es hierzu an Raum, so muss das Segelschiff auf das im Art. 5. vorgeschriebene Zeichen mit Hülfe von Rudern und Anker so weit als möglich zur Seite ausbiegen.
- 2) Das Quertreiben der Schiffe ist, den Fall höherer Gewalt ausgenommen, untersagt.

Artikel 9.

c) Wenn sie laviren.

Lavirende Schiffe dürfen nicht zwischen einem Dampfschiffe und dem von diesem gehaltenen Ufer fahren. Dieselben müssen daher wenden, bevor sie den Fahrweg (Kurs) eines sich nahenden Dampfschiffes durchkreuzen.

Artikel 10.

f. In Betreff der einzelnen Fahrzeuge.

- 1) In der Nähe tiefbeladener, so wie aller Fahrzeuge, deren Belastungsfähigkeit weniger als 600 Centner beträgt, müssen die Dampfschiffe, sofern es ohne offenbare Gefahr für dieselben oder für die

angehängten Güterschiffe geschehen kann, mit verminderter Kraft vorbeifahren, falls aber sonst für jene Fahrzeuge Gefahr entstände, zeitig stopfen.

- 2) Die Führer der vorstehend zu 1. genannten kleinen Fahrzeuge dürfen den Gang der Dampfschiffe nicht durch vermeidliche Annäherung stören; dieselben müssen vielmehr aus dem Fahrwege (Kurs) des Dampfschiffes sich entfernen.

Artikel 11.

3) Fahren der Schiffe durch Schiffbrücken und bei Fahren.

- 1) Alle Schiffsführer sind zur Befolgung der für Schiffbrücken und Fahren ertheilten besonderen Vorschriften verpflichtet.
- 2) Die Führer von fliegenden Brücken und Gierponten müssen den in der Fahrt begriffenen Dampf- und Segelschiffen ausweichen.
- 3) Solchen Schiffen, welche von Stellen ober- oder unterhalb einer fliegenden Brücke oder Gierponte abfahren (ablegen), müssen die Führer der letztern den Weg frei machen, und zwar den Dampfschiffen auf das im Art. 5. vorgeschriebene Zeichen, den Segelschiffen auf Anruf oder Aufhissen einer rothen Flagge.
- 4) Die Dampfschiffe dürfen, sofern nicht die volle Maschinenkraft zu deren sicheren Steuerung durch die Schiffbrücke erforderlich ist, durch eine solche nur mit verminderter Kraft fahren.
- 5) Zur Nachtzeit muss der Schiffsführer die Absicht, durch die Brücke zu fahren, mittelst eines Böllerschusses zu erkennen geben, und, bis die Signallaternen auf der Brücke aufgezogen sind, vor denselben warten.

Artikel 12.

4) Anhalten der Dampfschiffe zur Personenbeförderung.

- 1) Soll ein Personen-Dampfschiff an eine Landungs-Brücke anfahren, so ist vorher mit der Glocke zu läuten. Soll dasselbe an einer Nachenstation anhalten, so ist das Zeichen bei Tage durch Aufhissen einer Flagge, bei Nacht durch Aufhissen einer hellbrennenden Laterne mit weissem Glase zu geben. Gleicher Zeichen hat der Nachenführer, welcher an das Dampfschiff anfahren will, sich zu bedienen.
- 2) Bei Annäherung eines Nachens müssen die Räder des Dampfschiffes zeitig still gestellt und bei der Abfahrt desselben so spät wieder in Umgang gesetzt werden, dass der Nachen keine gefährliche Schwankungen erleidet.
- 3) Die Nachenführer haben die eingestiegenen Personen aufzufordern, sich sogleich nieder zu setzen.

- 4) Der Nachen muss von zwei starken, schiffkundigen Männern von gutem Rufe geführt werden, in gutem Zustande, vollständig ausgerüstet, und mit der Bezeichnung seiner erlaubten Einsenkungstiefe versehen sein.
- 5) Die Ortsbehörde hat darauf zu halten, dass den vorstehend zu 4. gedachten Erfordernissen stets genügt werde, nach Umständen sogleich Abhülfe anzuordnen und der Dampfschiffahrts-Verwaltung Mittheilung zu machen.
- 6) Niemand darf, ohne den unter 4. erwähnten Erfordernissen genügt zu haben, Personen oder Güter zu einem Dampfschiffe bringen oder von demselben abholen.
- 7) Die Führer von Dampfschiffen dürfen beim Abfahren von Landungsbrücken kein anderes, im Fahren begriffenes Schiff in seinem Fortgange hindern. Die Führer der zu Berg fahrenden Dampfschiffe sind verpflichtet, Thalschiffe in ihrer Wendung bei der An- und Abfahrt nicht zu stören. Wenn die Führer nahe hintereinander zu Thal fahrender Dampfschiffe aufdrehen wollen, so darf das zuletzt fahrende Schiff das vorfahrende in seiner Wendung nicht hindern.

Artikel 13.

5) Verhalten während des Fahrens zur Nachtzeit und bei Nebel.

- 1) Jedes Schiff, welches in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang fährt, muss auf der Bergfahrt mit zwei über einander angebrachten hellbrennenden Laternen am Maste, oder, in Ermangelung des Mastes, am Kamine, auf der Thalfahrt ausserdem mit einer dritten Laterne unter dem Bugspriet versehen sein. Eine der am Maste oder Kamine befindlichen Laternen muss bei Dampfschiffen zur Beförderung von Personen, von rother, bei Dampfschleppern von grüner Farbe, die übrigen Laternen können dagegen weiss sein. Geschleppte Fahrzeuge sind nur mit Einer weissen Laterne am Maste zu versehen. Schleppzüge dürfen nur bei Mond- oder Sternenhelle zur Nachtzeit fahren.
- 2) Bei nebligem Wetter müssen alle Dampfschiffe mit verminderter Kraft fahren und deren Führer ununterbrochen die Glocke läuten lassen. Wird der Nebel so dicht, dass keines der Ufer mehr gesehen werden kann, so müssen die Dampfschiffe festgelegt werden.
- 3) Zur Nachtzeit darf beim Vorbeifahren niemals von der im Art. 4. Nummer 1. bezeichneten Richtung abgewichen werden.

Artikel 14.

6) Verhalten bei hohem Wasserstande.

- 1) Bei einem Wasserstande von mehr als 16 Fuss über den mittleren

Wasserstand an der Abfahrtsstation, ist die Fahrt von Dampfschiffen untersagt.

- 2) Bei einer Wasserhöhe von einschliesslich 13 bis einschliesslich 16 Fuss über den mittleren Wasserstand an der Abfahrtsstation, dürfen Dampfschiffe zur Nachtzeit überhaupt nicht, bei Tage nur in der Mitte des Stromes fahren; jedoch ist die zum Verkehr nothwendige Annäherung an die einzelnen Stationen gestattet. Die zu Thal fahrenden Dampfschiffe dürfen bei dem vorstehend zu 2. gedachten Wasserstande mit nicht grösserer Kraft fahren, als zur sicheren Steuerung des Schiffes nöthig ist.
- 3) Bei einem Wasserstande von einschliesslich 9 bis zu 13 Fuss über den mittleren Wasserstand an der Abfahrtsstation, müssen die Dampfschiffe zu Thal in der Mitte des Stromes, zu Berg in einer Entfernung von mindestens zwei Schiffslängen (80 Meter) vom gewöhnlichen Uferrande fahren.
- 4) Die Pegelstände, welche für die einzelnen Strecken maassgebend sein sollen, werden von den Regierungen nach dem *Strassburger, Mannheimer, Speyerer, Mainzer, Coblenzer, Cölner, Düsseldorfer* und *Emmericher* Pegel bekannt gemacht werden.

Artikel 15.

7) Verhalten beim Festfahren.

- 1) Ist ein Schiff oder Floss irgendwo im Strome festgefahren, so hat dessen Führer an einer geeigneten, mindestens eine Stunde stromaufwärts gelegenen Stelle eine Wahrschau aufzustellen, welche andern Schiff- oder Flossführern zuruft, dass und wo ein Schiff oder Floss festgefahren ist. Diese Wahrschau muss daselbst so lange verweilen, bis sie durch eine zweite Wahrschau benachrichtigt ist, dass jenes Schiff oder Floss wieder flott geworden, oder dass, auf die, der Polizeibehörde sofort zu machende Anzeige, eine öffentliche Bekanntmachung erfolgt ist.
- 2) An Stellen, wo ein Schiff festgefahren oder gesunken ist, soll jedes Dampfschiff mit halber Kraft vorbeifahren.
- 3) An den Stellen, wo Schiffe gesunken sind, werden die erforderlichen Sicherheitszeichen durch die Ortsbehörde aufgestellt werden.

Artikel 16.

III. Verhalten während des Stillliegens.

- 1) Ausserhalb den Häfen dürfen am Leinpfadufer nie mehr als drei Schiffe in der Breite des Stromes nebeneinander liegen. Beim Vorbeifahren der von Pferden gezogenen Schiffe muss auf stillliegenden Segelschiffen, wenn es angeht, der Mast niedergelegt, sonst aber muss

so weit vom Ufer abgelegt werden, dass das Zugseil unter den Schiffen durchgeführt werden kann. Bei Durchleitung des Seils muss die Bemannung des stillliegenden Schiffes behülflich sein.

- 2) Alle Flosse, welche am Leinpfadufer liegen, müssen mit vollständigen Seilleitungen versehen sein. Auch dürfen diese Flosse, sofern sie nicht auf der Reise begriffen sind, nicht über 250 Fuss weit in den Strom reichen. Der Flösser ist verbunden, die Zangen (Bindehölzer) gleichmässig mit dem Flosse abzuschneiden und die Anker so zu setzen, dass sie der Schifffahrt nicht hinderlich sind. Die Flossmannschaft muss die Schiffe, welche das Floss nicht umsäumen können, an demselben vorbei fortziehen.
- 3) Sind Schiffe oder Flosse bei nebligem Wetter an Stellen vor Anker gegangen, an welchen diess nicht zu geschehen pflegt, so ist auf den Dampfschiffen alle fünf Minuten die Glocke anzuschlagen, von andern Schiffen und von Flossen aus eben so oft durch das Sprachrohr zu rufen.
- 4) Alle Schiffe, welche bei Nacht auf dem Strome in der Nähe des Fahrwassers, oder ausserhalb der Häfen in der Nähe der Landungsbrücken für Dampfschiffe, oder an Stellen liegen, an welchen sonst keine Schiffe anzulegen pflegen, müssen mit einer hellbrennenden Laterne am Maste an der Seite des Fahrwassers oder an einer sonstigen erhöhten Stelle und zwar dergestalt versehen sein, dass die Laternen von beiden Seiten aus wahrgenommen werden können. In ähnlicher Weise sind zur Nachtzeit auch die Rheinmühlen und sonstigen im Rheine befindlichen Anlagen mit einer Laterne zu versehen. Wo mehrere Mühlen in Einer Reihe aufgestellt sind, genügt die Anbringung einer Laterne auf den äusseren Mühlen an der, dem Fahrwasser zugekehrten Seite. Auf Flössen, welche vor Anker liegen, müssen zur Nachtzeit an jeder der beiden, dem Fahrwasser zugekehrten Ecken, auf einer hohen, weit sichtbaren Stelle, zwei Laternen nebeneinander aufgerichtet werden.

Artikel 17.

IV. Bestimmungen in Betreff der Badeanstalten und sonstigen Anlagen.

- 1) Am Leinpfadufer befindliche Badeanstalten oder sonstige Anlagen oder Gegenstände, welche den Leinzug hindern, müssen von den Inhabern mit vollständigen Seilleitungen versehen werden.
- 2) Zur Nachtzeit ist auf den fliegenden Brücken an einer erhabenen Stelle, desgleichen auf dem ersten Ankernachen eine hellbrennende Laterne vom Inhaber zu halten.

Zweite Abtheilung.

Besondere Bestimmungen.

Artikel 18.

I. Wahrschau.

Zur Sicherheit der Schifffahrt werden an folgenden Stellen Warschau-Stationen errichtet:

- 1) am Bingerloche,
- 2) an der Wirbelay und zwar auf der Ecke derselben,
- 3) am Kammereck,
- 4) am Ochsenthurm,
- 5) an der Bank bei *St. Goar*,
- 6) bei einem Wasserstande unter 10 Fuss, am Enger'schen Grunde,
- 7) bei einem Wasserstande unter 11 Fuss, in der Rheindorfer Kehle.

Für diese Wahrschauen wird von allen, an den vorbezeichneten Punkten vorbeifahrenden Schiffen und Flößen, zur Deckung der Kosten, ein mässiges Entgelt erhoben. In Betreff dieses Entgelts und des Wahrschauesdienstes werden besondere Bestimmungen erlassen werden. Jeder Schiffs- und Flossführer hat die ihm durch die letzteren aufzuerlegenden Verbindlichkeiten pünktlich zu erfüllen.

Artikel 19.

II. Besondere Bestimmungen für die Stromstrecke von *St. Goar* bis *Bingen*.

- 1) Auf der Stromstrecke zwischen *St. Goar* und *Bingen* darf niemals ein Schiff an den Radkasten eines Dampfschleppschiffes genommen werden.
- 2) In der Bergfahrt auf der gedachten Strecke müssen die, einem Schleppschiffe angehängten Fahrzeuge in Einer Linie hinter einander gehalten werden.
- 3) Einem zu Berg fahrenden Schleppschiffe dürfen auf der zu 1. bezeichneten Strecke höchstens drei Schiffe angehängt werden, jedoch nur dann, wenn die Ladungsfähigkeit derselben 250 Last oder weniger beträgt. Beläuft sich die Ladungsfähigkeit höher, so dürfen nur zwei Schiffe in das Schlepptau genommen werden.
- 4) Einem zu Thal fahrenden Schleppschiffe dürfen auf der zu 1. bezeichneten Strecke höchstens vier Schiffe angehängt werden.

Artikel 20.

III. Fliegende Brücken und Gierponten.

- 1) Beim Vorbeifahren von Dampf- und Segelschiffen müssen die fliegenden Brücken und Gierponten bei *Breisach*, *Lauterburg*, *Speyer*,

Gernsheim, Königswinter, Bonn, Hamm und an der *Beck* bei *Xanten* nach dem rechten Ufer ausweichen, an welchem sie auch zur Nachtzeit liegen sollen. Die fliegenden Brücken und Gierponten zu *Hünigen, Worms, Oppenheim, Neuwied, Linz, Kaiserswerth, Uerdingen, Werthhausen, Essenberg, Orsoy, Rees* und *Emmerich* müssen den Dampf- und Segelschiffen nach dem linken Ufer hin ausweichen, auch daselbst zur Nachtzeit liegen.

2) Sollten besondere Umstände zur Nachtzeit eine andere, als die zu 1. vorgeschriebene Lage der Brücken oder Ponten nothwendig machen, so muss bei Annäherung eines Dampfschiffes die Glocke auf der Brücke oder Ponte so lange dauernd geläutet werden, bis vom Dampfschiffe aus durch Glockenschläge die Wahrnehmung zu erkennen gegeben, und die Geschwindigkeit des Dampfschiffes vermindert ist. Die Brücke oder Ponte muss dann sogleich das Fahrwasser frei machen.

3) Wenn zu *Kaiserswerth* bei kleinem Wasser Dampfschleppzüge oder Segelschiffe sich begegnen, so muss die dortige fliegende Ponte so lange in der Mitte des Stromes halten, bis die Schleppzüge oder Segelschiffe vorbeigefahren sind.

Strafbestimmung.

Artikel 21.

Wer eine der, in der gegenwärtigen Verordnung enthaltenen Vorschriften nicht befolgt oder verletzt, unterliegt einer Geldbusse u. s. w. (nach den in jedem Staate bestehenden oder zu erlassenden Gesetzen.)

