Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badische Gesetz- und Verordnungsblätter - digitalisiert

Land Baden

Karlsruhe, 1803 - 1952

Februar

urn:nbn:de:bsz:31-33161

Visual Library

Nr. IV.

Gesetzes- und Verordnungs-Blatt
für das Großherzogtum Baden.

Ausgegeben zu Karlsruhe, Mittwoch den 5. Februar 1913.

Inhalt.

Bekanntmachungen: des Ministeriums des Innern: die Rheinschiffahrts-Polizeiordnung betreffend; die Einrichtung und das Verfahren der Behörden für die Untersuchung der Rheinschiffe betreffend.

Bekanntmachung.

(Vom 23. Januar 1913.)

Die Rheinschiffahrts-Polizeiordnung betreffend.

Mit Allerhöchster Ermächtigung aus Großherzoglichem Staatsministerium vom 17. Januar 1913 wird die von den Bevollmächtigten der Rheinuferstaaten laut Protokoll XIII der ordentlichen Sitzung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vom 14. September 1912 vereinbarte und von den Regierungen der Uferstaaten genehmigte neue Fassung der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung nachstehend mit dem Anfügen veröffentlicht, daß sie am 1. April 1913 an Stelle der bisher geltenden Vorschrift in Kraft tritt.

Hinsichtlich der Zuständigkeit zur Wahrnehmung der sich nach der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung ergebenden behördlichen Verrichtungen wird mit Wirkung vom Tag des Inkrafttretens der neuen Fassung der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung unter Aufhebung der mit Bekanntmachung vom 18. März 1905, die Rheinschiffahrts-Polizeiordnung betreffend (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 41), getroffenen Anordnungen bestimmt:

1. Die Rheinbauinspektionen sind als Strom- und Schiffahrtspolizeibehörden, vorbehaltlich der nach besonderen Bestimmungen anderen Behörden, wie den Orts- und Bezirkspolizeibehörden, den Zoll- und Eisenbahnbehörden in ihrer Eigenschaft als Hafenpolizeibehörden, den Rheinschiffahrtsinspektoren zukommenden Befugnisse, damit betraut, die Beobachtung der Vorschriften der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung zu überwachen, die Entstehung und Fortsetzung von Zuständen, welche diesen Vorschriften zuwiderlaufen, zu hindern und zutreffendenfalls durch Anzeige und Antragstellung die strafgerichtliche Verfolgung von Zuwiderhandelnden herbeizuführen. Sie sind insbesondere zur Wahrnehmung der den Beamten und Behörden durch § 44 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung eingeräumten Befugnisse berufen. Zum Vollzug bedienen sich die Rheinbauinspektionen des ihnen beigegebenen Personals (Ingenieure, technische Assistenten, Dammeister, Aufseher).

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Im einzelnen kommt es den Rheinbauinspektionen als Strom- und Schiffahrts-Polizeibehörden zu:

a. darüber zu wachen, daß die Fahrzeuge, namentlich auch die eines Schiffsattestes nicht bedürfenden Dampfschiffe und sonstigen Schiffe mit eigener Triebkraft (§ 30 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung) unter 15 Tonnen (300 Zentner) Tragfähigkeit gemäß § 3 Ziffer 1 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung gehörig eingerichtet, ausgerüstet und bemannt sind,

b. die in § 5 Ziffer 8 und 9 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung erwähnten Anweisungen, Befehle, Anordnungen und Bekanntmachungen zu erlassen,

c. die in § 19 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung erwähnten Zeichen zur Kenntlichmachung von Kabeln anzubringen,

d. die nach § 23 Ziffer 7 und 8 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung vorgesehenen Anordnungen wegen der Beseitigung von gesunkenen Fahrzeugen und dergleichen zu erlassen,

e. die Stromflächen, auf denen das Nebeneinanderliegen von mehr als drei Schiffen zugelassen werden kann (§ 27 Ziffer 2 Absatz 1 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung), sowie die für den Verkehr geschlossenen Stromteile (§ 42 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung) zu bezeichnen.

2. Die nach § 23 Ziffer 5 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung als Ortspolizeibehörden zuständigen Bürgermeister und für die Gemarkung Mannheim das dortige Bezirksamt haben von den nach dieser Vorschrift zu ihrer Kenntnis kommenden Havarien und von der erfolgten Vermalung sofort der Rheinbauinspektion Mitteilung zu machen.

Die nach § 23 Ziffer 6 ebenda dem Schiffsführer obliegende Anzeige ist der zuständigen Rheinbauinspektion als Stromaufsichtsbehörde zu erstatten.

3. Neben den Rheinbauinspektionen bleiben die Bezirksämter zum Einschreiten in strom- und schiffahrtspolizeilichen Angelegenheiten gemäß § 30 des Polizeistrafgesetzbuches zuständig, und zwar mit der Maßgabe, daß im Falle bezirksamtlichen Einschreitens tunlichst ein Benehmen mit der Rheinbauinspektion stattfinden soll, und daß die Anwendung persönlichen Zwangs und die Erkennung über den Ersatz der durch die strom- und schiffahrtspolizeilichen Maßregeln erwachsenen Kosten (§ 30 Absatz 3 und 4 des Polizeistrafgesetzbuchs) ausschließlich den Bezirksämtern vorbehalten bleibt.

4. Die in den §§ 36 Ziffer 3 und 4, 37 und 38 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung erwähnten Zuständigkeiten werden vom Hauptzollamt Mannheim wahrgenommen.

5. Die in § 43 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung vorgesehene Anordnung von Signallichtern für besondere Fälle bleibt dem Ministerium des Innern vorbehalten.

Karlsruhe, den 23. Januar 1913.

Großherzogliches Ministerium des Innern.

von Bodman.

v. Gemmingen.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Rheinschiffahrts-Polizeiordnung.

Verpflichtungen der Schiffs- und Floßführer u. s. w. im allgemeinen.

§ 1.

1. Die Führer von Schiffen jeder Art, von Flößen und von Fähren, die Besitzer von Landebrücken, Badeanstalten, Schiffmühlen oder sonstigen an oder auf dem Rhein befindlichen Anlagen, sowie die zur Beaufsichtigung und Bedienung von Schiffbrücken angenommenen Personen sind verpflichtet, auch soweit im nachstehenden besondere Vorschriften nicht gegeben sind, ihre Aufmerksamkeit darauf zu richten, daß gegenseitige Behinderungen und Beschädigungen vermieden werden.

2. Für jedes Schiff oder Floß ist ein Führer zu bestellen, der während der Reise stets auf dem Schiff oder Floß anwesend sein muß. Bei Verhinderung des Führers ist ein geeigneter Stellvertreter zu bestellen.

3. Auf jedem Schiff oder Floß muß die zur Bedienung erforderliche oder vorgeschriebene Mannschaft während der Fahrt anwesend sein.

4. Auf jedem Schiff muß während der Fahrt stets eine zur Ruderführung befähigte, mindestens 17 Jahre alte Person sich am Ruder befinden.

Auf Schiffe ohne eigene Triebkraft unter 15 Tonnen (300 Zentner) Tragfähigkeit und auf solche Schiffe unter 150 Tonnen (3 000 Zentner) Tragfähigkeit, die oberhalb Bingen zu Berg geschleppt werden, findet diese Vorschrift keine Anwendung.

Belastung und zulässige Einsenkung der Schiffe.

§ 2.

1. Ein Schiff darf nie über die zulässige Einsenkung belastet werden. Zur Bezeichnung der größten zulässigen Einsenkung dienen die Unterkanten von Platten (Klammern), die nach den Angaben des Schiffsattestes anzubringen und von den Schiffsführern durch helle Farbe auf dunkelm oder durch dunkle Farbe auf hellem Grunde kenntlich zu erhalten sind.

2. Die Unterkante der die größte zulässige Einsenkung bezeichnenden Platten (Klammern) darf mittschiffs nicht höher liegen als die Oberkante des Wasserganges.

3. Über der Unterkante der Platten (Klammern) muß ein Freibord von mindestens 0,30 m vorhanden sein; bei Schiffen mit festem Tennebaum darf dieser in das Freibord eingerechnet werden. Im übrigen sind bezüglich des Freibords die Angaben des Schiffsattestes maßgebend.

4. Die vorstehenden Vorschriften finden keine Anwendung auf Rheinseeschiffe, welche ihre Tauglichkeit zur See- und Küstenfahrt durch ein niederländisches Reichszeugnis ihrer guten Beschaffenheit (certificaat van deugdelijkheid), durch ein Klassifizierungszeugnis des Schiffs-

Klassifikationsunternehmens „Germanischer Lloyd" zu Berlin oder ein solches Zeugnis einer anderen von sämtlichen Uferstaaten als zuständig anerkannten Klassifikationsgesellschaft nachweisen und mit Tiefgangsmarken versehen sind.

Das gleiche gilt für die mit Tiefgangsmarken versehenen Lustschiffe der Seeschiffahrt, welchen die Flagge des Kaiserlichen Yachtklubs zu Kiel oder einer anderen von dem Uferstaat der befahrenen Strecke als zuständig anerkannten Gesellschaft verliehen worden ist.

5. Oberhalb der Spijkschen Fähre bis Mannheim müssen die mit einem festen Deck nicht versehenen Schiffe der Kleinschiffahrt (Backstein-, Stein- und Kiesschiffe sowie Kanalschiffe und dergleichen) von weniger als 50 Tonnen (1 000 Zentner) Tragfähigkeit ein festes Freibord von mindestens 0,30 m vorder- und hinterschiffs und von mindestens 0,15 m mittschiffs haben. Außerdem müssen solche Schiffe sowohl auf der Fahrt wie beim Stilliegen mit so hohen, starken, dichten und dem Wellenschlag hinreichend Widerstand leistenden Aufsatzbrettern versehen sein, daß die gesamte Freibordhöhe mittschiffs mindestens 0,30 m beträgt.

6. Oberhalb Mannheim müssen Schiffe der in Ziffer 5 bezeichneten Art, auch wenn sie 50 Tonnen (1 000 Zentner) oder mehr Tragfähigkeit haben, ein festes Freibord von mindestens 0,50 m vorder- und hinterschiffs und von mindestens 0,15 m mittschiffs haben. Außerdem müssen solche Schiffe sowohl auf der Fahrt wie beim Stilliegen mit so hohen, starken, dichten und dem Wellenschlag hinreichend Widerstand leistenden Aufsatzbrettern versehen sein, daß die gesamte Freibordhöhe mittschiffs mindestens 0,45 m beträgt.

7. Alle Schiffe mit 1,50 m und mehr Tiefgang müssen am Steuerbord (rechts) und zwar am Hintersteven oder in dessen Nähe mit einer deutlich lesbaren unter Aufsicht der Schiffsuntersuchungsbehörden anzubringenden Tiefgangsskala mit einer Maßeinteilung von 0,10 m Abstand versehen sein. Der Nullpunkt der Tiefgangsskala ist in die Höhe des tiefsten Punktes des Schiffbodens oder bei Schraubenschiffen der etwa tiefer liegenden Schraube oder des unter dieser liegenden Bügels zu legen.

8. Die in diesem Paragraphen enthaltenen Vorschriften finden auf Schiffe unter 15 Tonnen (300 Zentner) Tragfähigkeit keine Anwendung. Die von den Uferregierungen bezüglich solcher Schiffe erlassenen besonderen Bestimmungen bleiben jedoch unberührt.

Ausrüstung und Bemannung der Schiffe.

§ 3.

1. Schiffe jeder Art müssen dergestalt eingerichtet, ausgerüstet und bemannt sein, daß Gefährdungen der Sicherheit der darauf befindlichen Personen und Störungen des öffentlichen Verkehrs vermieden werden.

Dies gilt auch von den nach Artikel 23 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte eines Schiffsattestes nicht bedürfenden Dampfschiffen unter 15 Tonnen (300 Zentner) Tragfähigkeit; auch müssen die mit der Führung solcher Schiffe und mit der Bedienung der darauf befindlichen Maschinen betrauten Personen die hierzu erforderliche Sachkunde besitzen.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

2. Bei Schiffen von 15 Tonnen (300 Zentner) oder mehr Tragfähigkeit sind für ihre Einrichtung sowie für Art und Zahl der Ausrüstungsgegenstände und der Bemannung die Feststellungen und Angaben im Schiffsattest (Artikel 22 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte) maßgebend.

3. An allen Schiffen von 15 Tonnen (300 Zentner) oder mehr Tragfähigkeit muß deren Namen und Heimatsort, bei mehreren Schiffen gleichen Namens desselben Besitzers außerdem eine Nummer an geeigneter Stelle der beiden Längsseiten in heller Farbe auf dunkelm oder in dunkler Farbe auf hellem Grunde in deutlich erkennbaren lateinischen Buchstaben von mindestens 0,15 m Höhe angebracht sein. Andere Aufschriften, welche die Deutlichkeit dieser Bezeichnungen beeinträchtigen, sind untersagt.

4. Soweit nach dieser Polizeiordnung zur Signalgebung Flaggen und Laternen zu verwenden und nicht besondere Bestimmungen hinsichtlich der Größe der Flaggen und der Lichtstärken der Laternen getroffen sind, müssen die Flaggen eine Höhe von mindestens 1,0 m, eine Breite (Länge) von mindestens 1,50 m und weder verblaßte noch verschmutzte Farben haben. Die Laternen müssen ein helleuchtendes Licht verbreiten.

5. Hinsichtlich der Beschaffenheit, der Ausrüstung und des Betriebs der Schiffs-Dampfkessel und der für sie mitzuführenden Urkunden sind die am Heimatsort des Dampfschiffs geltenden Vorschriften maßgebend.

In Ermangelung solcher Vorschriften ist folgendes zu beachten:

Die Beschaffenheit, Ausrüstung und Wartung der Dampfkessel muß den im Interesse der Sicherheit zu stellenden Anforderungen entsprechen Insbesondere muß die zulässige höchste Dampfspannung obrigkeitlich festgesetzt und jeder Dampfkessel mit mindestens zwei Sicherheitsventilen versehen sein, welche jederzeit gelüftet werden können und deren eines eine solche Stellung hat, daß die vorgeschriebene Belastung vom Deck aus mit Leichtigkeit geprüft werden kann. Die Sicherheitsventile dürfen höchstens so belastet werden, daß sie bei Eintritt der für den Kessel festgesetzten Dampfspannung den Dampf entweichen lassen.

Ferner müssen an jedem Dampfkessel zwei zuverlässige Manometer mit Bezeichnung der festgesetzten höchstzulässigen Dampfspannung durch eine deutliche Marke angebracht sein, von denen das eine im Gesichtskreise des Kesselwärters, das andere auf Deck an einer für die Beobachtung bequemen Stelle sich befindet. Sind auf einem Dampfschiffe mehrere Kessel vorhanden, deren Dampfräume mit einander in Verbindung stehen, so genügt es, wenn außer den an den einzelnen Kesseln befindlichen Manometern auf dem Deck ein Manometer angebracht ist.

Größte zulässige Fahrgastzahl bei Personendampfschiffen.

§ 4.

1. Die zur Personenbeförderung bestimmten Dampfschiffe, welche den Rhein oberhalb der Spijkschen Fähre befahren, dürfen erst in Betrieb genommen werden, nachdem die größte zu-

lässige Zahl von Fahrgästen durch Sachverständige nach den bestehenden Vorschriften amtlich festgestellt worden ist.

2. Die Angabe der amtlich festgestellten größten zulässigen Fahrgastzahl ist an geeigneten, beim Betreten des Schiffes auffallenden Stellen mit deutlichen Buchstaben und Ziffern von mindestens 0,10 m Höhe stets erkennbar in heller Farbe auf dunkelm oder in dunkler Farbe auf hellem Grunde anzuschreiben.

3. Wird das Schiff nach Artikel 22 Absatz 4 und 5 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte und der Ziffer 5 B des Schlußprotokolls hierzu einer Nachuntersuchung unterworfen und ergibt sich die Notwendigkeit, die Feststellung der größten zulässigen Fahrgastzahl einer Nachprüfung zu unterziehen, so hat der Schiffseigner oder Schiffsführer den Anordnungen der Behörde Folge zu leisten und gegebenen Falles auch für die Abänderung der Aufschriften (Ziffer 2) Sorge zu tragen.

4. Die Aufnahme von Fahrgästen über die festgesetzte größte Zahl hinaus ist verboten. Die Schiffsführer sind verpflichtet, den Anordnungen der Hafen- und Schiffahrts-Polizeibeamten zur Vermeidung einer Überfüllung oder einer einseitigen Überlastung des Schiffes nachzukommen.

5. Bei Überschreitung der festgesetzten größten Fahrgastzahl oder bei Eintritt einer Gefahr haben die vom Schiffsführer hierzu aufgeforderten Fahrgäste das Schiff zu verlassen. Auch haben die Fahrgäste den Anordnungen des Schiffsführes zur Verhütung einer einseitigen Überlastung des Schiffes Folge zu leisten.

Vorschriften für die Fahrt im allgemeinen.

§ 5.

1. Ein Schiff oder Floß darf von seiner Abfahrtstelle aus oder auf seiner Fahrt nicht in den Kurs eines anderen im Fahren begriffenen Schiffes oder Floßes hineinfahren und es in seinem Lauf stören.

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

3. In scharfen Strombiegungen, an denen sich keine Wahrschau befindet, müssen, so lange bis vom Steuer aus auf ausreichende Entfernung in die offene Strecke hineingesehen werden kann, die zu Tal fahrenden Dampfschiffe die Fahrgeschwindigkeit vermindern.

4. Auf Strecken, wo Schiffe an Landebrücken oder am Ufer liegen, oder im Aus- oder Einladen begriffen sind, sowie vor Hafenmündungen ist von den Führern herannahender und vorüberfahrender Dampfschiffe mit oder ohne Anhang darauf zu achten, daß durch entsprechende rechtzeitige Verminderung der Kraft Beschädigungen der an Landebrücken, am Ufer oder im Hafen liegenden Schiffe vermieden werden.

Wenn Dampfschiffe mit oder ohne Anhang zwischen solchen Uferstrecken oder Hafenmündungen und der Mitte des Stromes durchfahren oder aufschlagen (wenden), dürfen sie

nicht mit größerer Kraft fahren, als zu ihrer sicheren Steuerung und zu ihrer Fortbewegung notwendig ist. Das gleiche gilt beim Vorbeifahren:

a. an den zur Ausführung von Strombauarbeiten, Peilungen oder Messungen im Strom liegenden Schiffen, sofern auf ihnen bei Tag eine rot und weiße Flagge, bei Nacht eine Laterne mit rotem Licht beigesetzt ist;

b. an stilliegenden Flößen, sofern auf ihnen bei Annäherung eines Dampfschiffes ein Zeichen gegeben ist, bei Tage durch Beisetzen einer roten Flagge, bei Nacht durch Beisetzen einer Laterne mit rotem Licht.

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

5. Mehr als zwei Schiffe dürfen nur in Notfällen nebeneinander gekuppelt fahren.

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

7. Die in dieser Polizeiordnung für die Schleppzüge gegebenen Vorschriften gelten, soweit nicht etwas Besonderes bestimmt ist, auch für die geschleppten Flöße.

8. Die Schiffs- und Floßführer sind verpflichtet, auf denjenigen mittelst Tonnen, Baken oder anderer Schiffahrtszeichen oder durch Aufstellen von Wahrschauen erkennbar gemachten Stromstrecken, auf denen besondere Vorsicht erforderlich ist, den Anweisungen und Befehlen, welche die zuständigen Behörden und Beamten in Bezug auf das Durchfahren dieser Stromstrecken erteilen, Folge zu leisten.

In gleicher Weise haben die Schiffs- und Floßführer den Anweisungen Folge zu leisten, welche von den zuständigen Behörden oder Beamten für das Durchfahren solcher nicht besonders erkennbar gemachten Stromstrecken gegeben werden, die sich an eine ober- oder unterhalb befindliche, der vorstehenden Bestimmung unterliegende Stromstrecke anschließen.

9. Die Schiffs- und Floßführer haben den durch öffentliche Bekanntmachung oder durch Aufstellen von Wahrschauen kundgegebenen Anordnungen der zuständigen Behörden und Beamten der Strom- und Schiffahrtspolizei Folge zu leisten, wodurch

a. auf den in Ziffer 8 bezeichneten Stromstrecken die Fahrt bei Nacht oder mit zu tief gehenden Schiffen untersagt,

b. auf Stromstrecken, in denen nach vorheriger Verständigung mit den zuständigen Zivilbehörden militärische Übungen stattfinden, der Schiffs- und Floßverkehr zeitweilig beschränkt oder untersagt wird.

10. Es ist verboten, die im Strom oder am Ufer befindlichen Schiffahrtszeichen (Bojen, Schwimmer, Baken u. s. w.) zum Anlegen oder Fortbewegen von Schiffen oder von Flößen zu benutzen oder sonstwie Handlungen vorzunehmen, welche geeignet sind, diese Schiffahrtszeichen unkenntlich oder für ihre Zweckbestimmung minder tauglich zu machen.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

11. Die Schiffsführer sind verpflichtet, den zuständigen Aufsichtsbeamten auf Verlangen das sofortige Anbordkommen auf ihr in Fahrt befindliches Schiff zum Zwecke der Vornahme von Aufsichtshandlungen durch geeignete Manöver zu erleichtern. Dies hat zu geschehen, wenn auf dem Schiffe des Aufsichtsbeamten bei Tag eine Flagge gezeigt wird, welche in den Deutschen Staatsgebieten aus dreieckigen schwarz-weiß-roten, im Niederländischen Staatsgebiet aus dreieckigen rot-weiß-blauen Feldern besteht, und bei Nacht am Steuerbord eine nach vorn sichtbare Laterne mit rotem Licht hin- und hergeschwenkt wird.

Ferner sind die Schiffsführer verpflichtet, während der Ausübung ihres Gewerbes die Kesselpapiere mit sich zu führen und den Aufsichtsbeamten zur Einsicht vorzulegen. Auch haben sie den von den Aufsichtsbeamten bei der Revision bezüglich der Ventilbelastung ergehenden Anordnungen Folge zu leisten.

12. Die Anker müssen beim Aufholen so hoch gehoben werden, daß ihre Unterkante nicht unter den Kiel oder den Boden des Schiffes reicht.

13. Zur Verständigung zwischen dem Führer des Schleppers und den Führern seiner Anhangschiffe dient auf letzteren bei Tag eine Flagge und bei Nacht die nach § 21 Ziffer 5 zu führende Laterne mit weißem Licht. Die Flagge ist in gleicher Art und Höhe zu führen, wie dies für die Laterne vorgeschrieben ist. Wird die Flagge oder Laterne im Top geführt, so bedeutet dieses, daß auf dem Schiff alles in Ordnung ist und die Maschinen mit voller Kraft arbeiten können; wird sie auf halbstock gesetzt, so bedeutet dieses, daß die Maschinen die Kraft zu vermindern haben; wird sie ganz niedergeholt, so bedeutet dieses, daß die Maschinen sofort stillgestellt werden müssen. Die von dem Führer eines Anhangschiffes gegebenen Signale sind von den Führern aller Schiffe, die sich zwischen dem bezüglichen Anhangschiff und dem Schlepper befinden, sofort in gleicher Weise wiederzugeben. Die zuletzt genannten zwei Signale dürfen nur in Fällen der Gefahr gegeben werden.

Vor dem Stillegen des Schleppzuges oder vor Wiederaufnahme der Fahrt hat der Führer des Schleppers Signale mit der Schiffsglocke zu geben.

Vorschriften für das Vorbeifahren der Schiffe an einander.

1. In einem Fahrwasser mit genügender Breite.

§ 6.

Schiffe dürfen nur dann in derselben oder in entgegengesetzter Richtung an einander vorbeifahren, wenn das Fahrwasser nach dem jeweiligen Wasserstand unzweifelhaft hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt gewährt. Sie haben in diesem Fall die nachstehenden Vorschriften (§§ 7 bis 9) zu beachten.

§ 7.

Schiffe, welche sich in verschiedenen, ein gegenseitiges Anlaufen ausschließenden Kursen befinden, haben, wenn sie in derselben oder in entgegengesetzter Richtung an einander vorbeifahren, den Kurs einzuhalten, in welchem sie sich befinden.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

§ 8.

1. Holt ein mit oder ohne Anhang fahrendes Dampfschiff ein anderes Dampfschiff oder einen Schleppzug, welche im gleichen Kurs vorausfahren, bis auf eine Entfernung von 120 m ein, sodaß bei beiderseitiger Verfolgung dieses Kurses die Gefahr des Anlaufens entstehen würde, so darf das hintere Dampfschiff sich dem vorausfahrenden Dampfschiff oder Schleppzug nicht weiter nähern. Will jedoch das hintere Dampfschiff vorbeifahren, so muß der Führer des hinteren Dampfschiffes dies dem vorausfahrenden dadurch kund tun, daß er fünf Glockenschläge gibt und, dem vorausfahrenden Schiffe gut sichtbar, bei Tage eine hellblaue Flagge am Vorderschiff wenigstens 3 m über der Reling hissen, bei Nacht eine Laterne mit weißem Licht quer zum Schiff hin- und herschwenken läßt; die Flagge muß bis nach erfolgter Vorbeifahrt ausgehängt bleiben, ist dann aber sofort einzuholen. Das zu überholende Dampfschiff hat während der Vorbeifahrt seine Kraft zu vermindern und nach Backbord (links), das vorbeifahrende nach Steuerbord (rechts) auszuweichen.

2. Ist der Führer des zu überholenden Dampfschiffs durch besondere Umstände genötigt, nach Steuerbord (rechts) auszuweichen, so hat er rechtzeitig die hellblaue Flagge am Backbord (links) beizusetzen oder die Laterne nach dieser Seite zu schwenken. Das vorbeifahrende Schiff hat alsdann nach Backbord (links) auszuweichen. Auch steht ihm dies frei für den Fall, daß weder ein Gegenzeichen gegeben, noch in genügendem Maße nach Backbord (links) ausgewichen wird. Die Flagge muß bis nach erfolgter Vorbeifahrt ausgehängt bleiben, ist dann aber sofort einzuholen.

3. Wenn ein mit dem Wind segelndes Schiff ein anderes im gleichen Kurs fahrendes Segel- oder Dampfschiff einholt und an demselben vorbeifahren will, so hat der Führer des hinteren Schiffes seine Absicht rechtzeitig durch Zuruf mit dem Sprachrohr oder durch Hornruf zu erkennen zu geben, worauf das vordere Schiff nach der Leeseite (Unterwindseite) abzuhalten und das hintere Schiff auf der Luvseite (Windseite) auszuweichen und vorbeizufahren hat.

4. Wenn ein Dampfschiff mit oder ohne Anhang ein im gleichen Kurs mit dem Wind segelndes Schiff erreicht und an demselben vorbeifahren will, muß das nämliche Zeichen gegeben werden, das in Ziffer 1 vorgeschrieben ist; auf dieses Zeichen hat das Segelschiff nach der Leeseite (Unterwindseite) abzuhalten und das hintere Schiff auf der Luvseite (Windseite) auszuweichen und vorbeizufahren.

§ 9.

1. Dampfschiffe mit oder ohne Anhang, sowie mit dem Wind segelnde Schiffe, welche sich in entgegengesetzten Kursen begegnen, so daß die Gefahr des gegenseitigen Anlaufens entstehen würde, müssen nach Steuerbord (rechts) ausweichen.

2. Ist der Führer eines der sich in dieser Weise begegnenden Schiffe durch besondere Umstände genötigt, nach Backbord (links) auszuweichen, so hat er dem ihm begegnenden Schiffe oder Schleppzug diese Absicht rechtzeitig durch folgende Zeichen kund zu geben:

a. wenn das Schiff, welches nach Backbord (links) ausweichen will, ein Dampfschiff mit oder ohne Anhang ist, bei Tage durch fünf Glockenschläge und durch Aushängen einer

nach vorn sichtbaren hellblauen Flagge am Steuerbord (rechts), bei Nacht durch fünf Glockenschläge und durch quer zum Schiff vorzunehmendes Hin- und Herschwenken einer nach vorn sichtbaren Laterne mit weißem Licht am Steuerbord (rechts). Die Flagge muß bis nach erfolgter Vorbeifahrt ausgehängt bleiben, ist dann aber sofort einzuholen;

b. wenn das Schiff, welches nach Backbord (links) ausweichen will, ein mit dem Winde segelndes Schiff ist, durch Zuruf mit dem Sprachrohr oder durch Hornruf.

Hierauf haben die einander begegnenden Schiffe nach Backbord (links) auszuweichen.

3. Schiffe ohne Anhang, welche einem zu Berg kommenden Schleppzug in entgegengesetztem Kurs begegnen, dürfen unter keinen Umständen beanspruchen, daß der Schleppzug ihnen nach Backbord (links) ausweiche.

2. In einem Fahrwasser mit nicht genügender Breite.

§ 10.

1. Wo es an hinlänglichem Raum zum Vorbeifahren (§ 6) mangelt, hat das zu Berg fahrende Schiff, wenn es voraussichtlich mit einem zu Tal fahrenden in der Enge zusammentreffen könnte, unterhalb der Enge zu halten, bis das Talschiff durch die letztere gefahren ist. Befindet sich aber bereits ein zu Berg fahrendes Schiff in der Enge, dann muß das zu Tal fahrende Schiff so lange vor ihr halten, bis das Bergschiff sie durchfahren hat.

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

3. Einem in der Enge vorausfahrenden Schiff darf sich ein Dampfschiff nicht mehr als auf 120 m nähern.

3. Besondere Bestimmungen.

a. Für die Schleppzüge.

§ 11.

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

2. Alle Dampfschiffe ohne Anhang und alle mit dem Winde segelnden Schiffe müssen, wenn dazu der erforderliche Raum vorhanden ist, den Schleppzügen ausweichen. Mangelt der hierzu erforderliche Raum, so müssen die Führer des Schleppzuges und der angehängten Schiffe, auch wenn ihnen kein Zeichen zum Ausweichen gegeben ist, nach Vorschrift der §§ 8 und 9 ausweichen.

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

4. In einem Schleppzug dürfen sich nur soviel Anhänge befinden, als der Schlepper sicher zu führen vermag.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

5. Die Führer von Schleppzügen haben die Abstände der zu einem Schleppzuge vereinigten Schiffe unter einander so zu wählen, daß der Schiffsverkehr weder gefährdet noch beeinträchtigt wird.

6. Der Zwischenraum zwischen dem Schlepper und dem ersten Anhangschiff darf nicht mehr als 120 m, der Zwischenraum zwischen den einzelnen Anhangschiffen nicht mehr als 80 m betragen.

Werden mehrere Schlepper verwendet, so darf der Zwischenraum zwischen den einzelnen Schleppern nicht mehr als 120 m betragen.

7. Führt ein Dampfschiff ein seitlich gekuppeltes Anhangschiff mit sich, so gelten beide Schiffe als ein Schleppzug im Sinne dieser Polizeiordnung.

b. Für die treibenden Schiffe.

§ 12.

Einem ohne Hilfe der Segel treibenden Schiffe muß jedes unter Dampf oder Segel fahrende Schiff ausweichen. Mangelt es hierzu an Raum, so muß das treibende Schiff auf die in § 8 erwähnten Zeichen mit Hilfe von Rudern und Ankern soweit als möglich zur Seite ausbiegen.

c. Für die lavierenden Schiffe.

§ 13.

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

2. Wenn zwei Segelschiffe mit sich kreuzenden Kursen sich einander nähern, so daß die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, müssen die Führer sich an folgende Bestimmungen halten:

a. ein mit dem Wind segelndes Schiff muß einem Schiff, welches bei dem Wind segelt, ausweichen;

b. ein Schiff, welches über Steuerbord bei dem Wind liegt, muß einem Schiffe, welches über Backbord bei dem Wind liegt, ausweichen;

c. wenn beide mit dem Wind segeln, aber über verschiedenen Bugen liegen, muß das über Steuerbord liegende Schiff dem über Backbord liegenden Schiffe ausweichen;

d. wenn beide mit dem Wind segeln und über demselben Bug liegen, muß das luvwärts fahrende Schiff dem leewärts fahrenden ausweichen;

e. ein Schiff, welches vor dem Wind segelt, muß vor jedem anderen Segelschiff ausweichen.

d. Für die Schiffe unter 50 Tonnen (1000 Zentner) Tragfähigkeit und die tief geladenen Schiffe.

§ 14.

1. Die Führer von Schiffen mit weniger als 50 Tonnen (1000 Zentner) Tragfähigkeit sind verpflichtet, sie auf der Fahrt aus der Nähe der fahrenden Dampfschiffe und Schleppzüge

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

zu halten; sie dürfen in deren Wellenschlag erst hineinfahren, wenn er den Schiffen nicht mehr gefährlich werden kann.

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

3. In der Nähe fahrender, tief geladener, nicht mit einem festen Deck versehener Schiffe von 50 Tonnen (1000 Zentner) oder mehr Tragfähigkeit müssen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang jederzeit mit verminderter Kraft fahren.

Vorschriften für die Fahrt unter besonderen Verhältnissen.

1. Pflichten der Führer von Fähren in Bezug auf den Schiffs- und Floßverkehr.

§ 15.

Die Führer von Fähren haben außer den in den besonderen Fährordnungen enthaltenen Vorschriften nachstehendes zu beachten:

a. die Führer der nicht frei fahrenden Fähren müssen den in Fahrt begriffenen Schiffen und Flößen das von diesen eingehaltene Fahrwasser frei halten oder frei machen; dabei sind mindestens die in § 5 Ziffer 2 vorgeschriebenen Abstände einzuhalten;

b. die Führer der unter a erwähnten Fähren müssen den Schiffen und Flößen, welche von Stellen ober- oder unterhalb dieser Fähren abfahren (ablegen), das Fahrwasser frei machen, sofern hierzu von einem Dampfschiffe mit oder ohne Anhang durch die in § 8 Ziffer 1 erwähnten Zeichen, von einem sonstigen Schiffe oder einem Floß durch Zuruf mit dem Sprachrohr oder durch Hornruf aufgefordert wird;

c. bei Nacht müssen die Schiffe der unter a erwähnten Fähren, wenn sie nicht in Fahrt sind, an der ihnen durch die zuständige Behörde angewiesenen Liegestelle und, wenn ihnen eine solche nicht angewiesen ist, jedenfalls derart liegen, daß das Fahrwasser frei bleibt.

Kann ausnahmsweise einer Fähre die Liegestelle nur im Fahrwasser angewiesen werden, so muß bei Annäherung von Schiffen die Fähre abgelegt und das Fahrwasser frei gemacht werden; der hierzu von dem sich annähernden Fahrzeuge gemäß § 16 unter b gegebenen Aufforderung ist schleunigst nachzukommen;

d. bei Nacht müssen die Schiffe der unter a erwähnten Fähren an einer mindestens 6,0 m über Wasser hohen Stelle mit einer Laterne mit grünem Licht und 1,20 m senkrecht unter dieser mit einer zweiten Laterne mit weißem Licht versehen sein. Bei Fähren am Längsseil ist der oberste Buchtnachen und, wenn statt Buchtnachen Döpper benutzt werden, der oberste über Wasser befindliche Döpper mit einer Laterne mit weißem Licht zu versehen, welche sich bei Buchtnachen mindestens 3,0 m hoch über Wasser befinden muß. Diese Laternen sind die ganze Nacht hindurch helleuchtend zu erhalten;

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

e. für die freifahrenden Querfähren sind hinsichtlich der Laternenführung die Bestimmungen in vorstehendem Absatz d, hinsichtlich des Verhältnisses zu den Schiffen und Flößen die für die Schiffe ohne eigene Triebkraft, und, sofern die Fähre durch eigene Triebkraft bewegt wird, die für die Dampfschiffe geltenden Vorschriften maßgebend, insbesondere auch § 5 Ziffer 2 dieser Polizeiordnung.

2. Pflichten der Schiffs- und Floßführer in Bezug auf Fähren.

§ 16.

Die Führer von Schiffen und Flößen haben außer den in den besonderen Fährordnungen enthaltenen Vorschriften nachstehendes zu beachten:

a. längs der nicht freifahrenden Fähren müssen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang ihre Kraft soweit vermindern, daß gefährliche Schwankungen der Fährschiffe vermieden werden;

b. wenn der Führer eines Schiffes veranlaßt ist, bei Nacht an einer Stelle durchzufahren, wo das Schiff einer der unter a erwähnten Fähren im Fahrwasser liegt, so hat er das Fährschiff rechtzeitig durch erkennbare Zeichen, welche bei Dampfschiffen in Glockenschlägen, bei anderen Schiffen in Zuruf durch das Sprachrohr oder in Hornruf bestehen, zum Freimachen des Fahrwassers aufzufordern und bis zur Freimachung der Durchfahrt den Lauf zu mäßigen oder zu hemmen.

3. Durchfahrt durch Brücken.

a. Feste Brücken.

§ 17.

1. Sind bei Tage an einer festen Brücke eine oder mehrere Durchfahrtöffnungen durch eine über dem Fahrwasser angebrachte rot und weiße Flagge oder Tafel bezeichnet, so dürfen nur diese Öffnungen von Schiffen und Flößen zur Durchfahrt benutzt werden.

2. Bei Nacht darf an einer festen Brücke nur durch diejenigen Öffnungen gefahren werden, welche auf der dem sich annähernden Schiffe zugekehrten Seite über dem Fahrwasser durch eine Laterne mit rotem Licht oder dort, wo nach Umständen eine genauere Kennzeichnung als angemessen erscheint, durch zwei Laternen übereinander, die untere mit rotem und die obere mit grünem Licht, bezeichnet sind.

Die Laternen der für die Talfahrt bestimmten Öffnungen dürfen nur nach der Bergseite, der für die Bergfahrt bestimmten Öffnungen nur nach der Talseite sichtbar sein.

3. Die Führer von Dampfschiffen müssen oberhalb und unterhalb von Brücken die Beschickung der Feuer so rechtzeitig erfolgen lassen, daß unter den Brücken selbst eine starke Rauchentwicklung nicht stattfindet. Während der Durchfahrt durch Brücken ist ein Durchstoßen des Feuers oder Aufwerfen von Kohlen verboten.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

4. Auf den Strecken von 30 m oberhalb bis 30 m unterhalb von Brücken in Eisenkonstruktion ist das Halten oder Anlegen von Dampfschiffen — die Entfernung von der Außenkante der Eisenkonstruktion bis zum Kamin gemessen — verboten, insofern nicht ein Notfall vorliegt oder eine Ausnahme seitens der zuständigen Polizeibehörde zugelassen ist.

b. Schiffbrücken.

§ 18.

1. Durch Schiffbrücken dürfen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang nicht mit größerer Kraft fahren, als zu ihrer sicheren Steuerung und zu ihrer Fortbewegung notwendig ist.

2. Bei Nacht muß der Dampfschiffsführer die Absicht, durch eine Schiffbrücke fahren zu wollen, durch einen Böllerschuß zu erkennen geben und vor der Schiffbrücke warten, bis die Signallaternen auf ihr aufgezogen sind.

Läßt die zuständige Behörde von der Absicht des Dampfschiffsführers, durch die Schiffbrücke fahren zu wollen, an der Brücke mittelst elektrischer Signalvorrichtung Meldung machen, so ist das für diesen Fall durch die zuständige Behörde besonders vorgeschriebene Annäherungssignal an Stelle des Böllerschusses zu verwenden.

3. Die Durchfahrt durch eine Schiffbrücke darf erst erfolgen, wenn jede der beiden Seiten der Brückenöffnung bei Tage durch eine rot und weiße Flagge, bei Nacht, dem sich annähernden Schiffe sichtbar, durch zwei Laternen mit rotem Licht, die eine über der anderen, bezeichnet ist.

Rückwärts dürfen die Laternen nicht sichtbar sein.

4. Außerdem haben die Schiffs- und Floßführer folgende von der Schiffbrücke aus gegebene Signale zu beachten:

a. das Signal, wodurch das sich nähernde Schiff oder Floß benachrichtigt wird, daß eingetretener Hindernisse halber die Brücke nicht geöffnet werden kann. Dies besteht bei Tage in einer blau und weißen Flagge, bei Nacht in zwei Laternen mit grünem Licht, die eine über der anderen;

b. unterhalb Kehl-Straßburg das Vorsignal, wodurch die sich nähernden Schiffe und Flöße schon auf größere Entfernung davon benachrichtigt werden, daß sie durch die Brücke fahren können. Dies besteht für die Talfahrt bei Tage in einer roten Flagge, bei Nacht in einer Laterne mit rotem Licht, für die Bergfahrt bei Tage in einer weißen Flagge, bei Nacht in zwei Laternen mit rotem Licht, die eine über der anderen.

5. Die für die Signale an Schiffbrücken verwendeten Flaggen müssen so groß sein, daß sie auf die Entfernung, für die sie bestimmt sind, noch deutlich erkannt werden können. Die Breite (Länge) der Flaggen muß der Höhe mindestens gleich sein und darf die Höhe nicht um mehr als die Hälfte überschreiten.

Bei zweifarbigen Flaggen muß die Teilung wagrecht und die untere Hälfte weiß die obere rot oder blau sein.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Die Flaggen müssen an schräg oder wagrecht angebrachten Stöcken oder Leinen geführt werden oder teilweise in einem Rahmen ausgespannt sein.

4. Fahren der Schiffe und Flöße über Kabel oder Rohrleitungen.

§ 19.

Beim Durchfahren aller durch entsprechende Zeichen kenntlich gemachten Stellen, an welchen Telegraphen- oder andere Kabel oder Rohrleitungen auf oder in der Stromsohle liegen, ist das Werfen und Schleppen von Ankern untersagt.

5. Anhalten der Dampfschiffe zur Personenbeförderung.

§ 20.

1. Will ein Personen-Dampfschiff an eine Landebrücke anfahren, so ist vorher mit der Glocke zu läuten. Will es an einer Nachenstation anhalten, so ist das Zeichen bei Tag durch Aufhissen einer rot und weißen Flagge von mindestens 0,50 m Höhe und 0,75 m Breite (Länge), bei Nacht durch Aufhissen einer Laterne mit weißem Licht auf halbem Mast zu geben. Der Nachenführer, welcher an das Dampfschiff anfahren will, hat bei Tage eine gleiche Flagge, bei Nacht ein weißes Licht zu zeigen.

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

Der Nachenführer muß mit seinem Nachen zeitig herauskommen, in gestreckt paralleler Richtung mit der Fahrt des Dampfschiffes halten und darf nicht eher an dieses heranfahren, als bis die Maschine stillgestellt ist.

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

4. Der Nachen muß von zwei starken, schiffahrtskundigen und als nüchtern bekannten Männern geführt werden, in gutem Zustand, vollständig ausgerüstet und mit der Bezeichnung seiner größten zulässigen Einsenkung versehen sein.

5. Die Ortsbehörde hat darauf zu halten, daß den vorstehend unter Ziffer 4 gedachten Erfordernissen stets genügt werde, nach Umständen sogleich Abhilfe anzuordnen und der Dampfschiffahrtsverwaltung Mitteilung davon zu machen.

6. Andere, als die dazu bestimmten Nachenführer dürfen Personen oder Güter zu einem Dampfschiff nicht bringen oder von ihm nicht abholen.

7. Kommen zwei in entgegengesetzter Richtung fahrende Dampfschiffe gleichzeitig an einem Landungsplatz an, so darf der Führer des zu Berg fahrenden Dampfschiffes das Talschiff in seiner Wendung nicht stören und muß diesem den Vorrang lassen.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

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

6. Verhalten während der Fahrt bei Nacht und bei unsichtigem Wetter.

§ 21.

1. Jedes Dampfschiff ohne Anhang hat bei Nacht zu führen:

a. an oder vor dem vorderen Maste oder in Ermangelung eines Mastes am Kamin oder an einer Stange in einer Höhe von mindestens 6,0 m über dem Schiffsrumpf eine Laterne, welche ein gleichmäßiges und ununterbrochenes helles weißes Licht entweder über den ganzen Horizont oder mindestens über einen Bogen des Horizonts von 20 Kompaßstrichen wirft, welche sich auf je 10 Striche zu beiden Seiten des Fahrzeuges verteilen, so daß ihr Schein, von der Richtung der Mittellinie des Schiffes nach vorn gerechnet, noch bis auf 2 Striche nach hinten über die Querlinie hinausfällt und eine solche Lichtstärke besitzt, daß es bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 4 km weit sichtbar ist;

b. am Steuerbord (rechts) eine Laterne, welche ein gleichmäßiges und ununterbrochenes grünes Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Kompaßstrichen wirft und zwar von der Richtung der Mittellinie des Schiffes nach vorn gerechnet bis auf 2 Striche nach hinten über die Querlinie hinaus;

c. am Backbord (links) eine Laterne, welche ein gleichmäßiges und ununterbrochenes rotes Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Kompaßstrichen wirft und zwar von der Richtung der Mittellinie des Schiffes nach vorn gerechnet bis auf 2 Striche nach hinten über die Querlinie hinaus.

Die vorstehend unter b und c genannten grünen und roten Seitenlichter müssen bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 2 km weit sichtbar sein. Auch müssen sie binnenborts derart abgeblendet sein, daß das grüne Licht nicht vom Backbord her und das rote Licht nicht vom Steuerbord her gesehen werden kann.

2. Jedes Dampfschiff mit Anhang hat bei Nacht außer den vorstehend unter Ziffer 1 genannten Lichtern noch ein zweites weißes Licht von gleicher Einrichtung und Beschaffenheit, sowie an gleicher Stelle wie das vorstehend unter Ziffer 1 a genannte und zwar 0,80 m bis 1,0 m senkrecht über oder unter ihm zu führen.

Werden mehrere Schiffe dieser Art gleichzeitig zum Schleppen eines Zugs verwendet, so hat jedes Schleppschiff außer den im vorstehenden Absatz vorgeschriebenen Lichtern ein drittes weißes Licht von gleicher Einrichtung und Beschaffenheit sowie an gleicher Stelle wie die beiden andern Lichter und zwar 0,80 m bis 1,0 m senkrecht über oder unter diesen Lichtern zu führen.

3. Führt ein Dampfschiff ein seitlich gekuppeltes Anhangschiff mit sich (vergleiche § 11 Ziffer 7), derart, daß das für ersteres vorgeschriebene Seitenlicht durch das Anhangschiff verdeckt würde, so ist das Seitenlicht an der Außenseite des letzteren anzubringen.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

4. Jedes Dampfschiff ohne Anhang hat bei Nacht ein nach rückwärts sichtbares weißes Signallicht am Heck zu führen.

Jedes Dampfschiff mit Anhang hat bei Nacht in einer Höhe von mindestens 3,0 m über dem Schiffsrumpf an einer Stange beim Kamin oder auf dem Steuerstuhl oder Radkasten steuerbords ein gleichmäßiges und ununterbrochenes, auf $^3/_4$ km sichtbares rotes Licht zu führen.

Diese Lichter (Absatz 1 und 2) müssen derart geblendet sein, daß sie von vorn und von seitwärts nicht gesehen werden können.

5. Jedes Schiff von 15 Tonnen (300 Zentner) oder mehr Tragfähigkeit, welches bei Nacht ohne eigene Triebkraft in Fahrt ist, einerlei ob es segelt oder treibt, gerudert, geschleppt oder sonstwie fortbewegt wird, hat ein nach allen Seiten sichtbares weißes Licht vorn mindestens 6,0 m hoch über seinem Rumpf zu führen. Dieses Licht muß auf Schiffen, welche geschleppt werden oder segeln, bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 2 km weit sichtbar sein.

Die ohne eigene Triebkraft auf sich zu Tal fahrenden Schiffe von 50 Tonnen (1 000 Zentner) oder mehr Tragfähigkeit müssen bei Nacht außerdem noch ein weißes Licht am Bug führen.

Schiffe unter 15 Tonnen (300 Zentner) Tragfähigkeit, auch Nachen, welche bei Nacht ohne eigene Triebkraft fahren, haben ein weißes Licht derart anzubringen, daß es von allen Seiten deutlich sichtbar ist.

6. Den Anhangschiffen eines Schleppzuges ist bei Nacht gestattet, am vorderen Teile des Schiffes eine brennende Laterne mit Milchglasscheiben zu führen, welche nicht über das Schiff hinausleuchtet und nach vorn und nach beiden Seiten vollständig geblendet ist.

7. Schiffe ohne eigene Triebkraft, welche ohne Hilfe der Segel treiben, sowie Schleppzüge dürfen bei Nacht nur bei Mond- oder Sternenhelle fahren. Verdunkelt sich der Himmel während der Fahrt, so müssen die Schiffe sofort an der nächsten geeigneten Stelle beilegen.

8. Die Anwendung elektrischer Bogenlichter und Scheinwerfer während der Fahrt ist untersagt.

9. Bei unsichtigem Wetter (Nebel, Schneegestöber u. s. w.) müssen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang mit verminderter Geschwindigkeit fahren und deren Führer die Glocke mit kurzen Unterbrechungen anschlagen lassen; auf Schiffen, die ohne eigene Triebkraft auf sich fahren, muß mit kurzen Unterbrechungen durch das Sprachrohr gerufen oder das Horn geblasen werden.

Kann keines der beiden Ufer mehr gesehen werden, so müssen alle in Fahrt befindlichen Schiffe an der nächsten geeigneten Stelle beilegen. Ausgenommen hiervon sind die durch eigene Triebkraft bewegten Querfähren.

10. Flöße, auch geschleppte, dürfen bei Nacht nicht fahren, es sei denn, daß sie durch nicht vorherzusehende Umstände verhindert wurden, den Liegeplatz bei Tage zu erreichen.

Jedenfalls haben sie während der Fahrt bei Nacht die in § 27 Ziffer 4 Absatz 1 vorgeschriebenen Lichter zu führen.

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

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

7. Verhalten bei hohem Wasserstand.

§ 22.

1. Oberhalb Lauterburg ist bei einem Wasserstand von mehr als 5,0 m am Straßburger Pegel (oberhalb der Rheinbrücke) die Fahrt mit Dampfschiffen untersagt. Zwischen Lauterburg und Maxau dürfen Dampfschiffe dann nicht fahren, wenn der Wasserstand von 7,0 m am Maxauer Pegel (Marke III nach Ziffer 2 und 3) erreicht oder überstiegen ist.

2. Auf der deutschen Stromstrecke unterhalb Maxau sind für die Fahrt der Dampfschiffe von einem der nachbezeichneten Landungsplätze bis zu dem nächsten, nämlich Maxau, Speyer, Ludwigshafen, Mannheim, Mainz, Biebrich, Bingen, Coblenz, Andernach, Cöln, Düsseldorf, Duisburg-Ruhrort, Wesel und Emmerich, sowie von Emmerich bis zur niederländischen Grenze unter Berücksichtigung der daselbst angebrachten Marken I, II und III (vergleiche Ziffer 3) bei höheren Wasserständen die folgenden Beschränkungen maßgebend:

a. bei einem Wasserstand, welcher die Marke I erreicht oder übersteigt, müssen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang zu Tal in der Mitte des Stromes, zu Berg in einer Entfernung von wenigstens 80 m vom gewöhnlichen Uferrand fahren. Wird bei der Fahrt oder beim Landen eine größere Annäherung an das Ufer nötig, so müssen sie mit verminderter Kraft fahren;

b. bei einem Wasserstand, welcher die Marke II erreicht oder übersteigt, dürfen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang bei Nacht überhaupt nicht, bei Tag nur in der Mitte des Stromes und, wenn sie zu Tal gehen, nicht mit größerer Kraft fahren, als zur sicheren Steuerung des Schiffes nötig ist. Die zum Verkehr notwendige Annäherung an die einzelnen Stationen, sowie das Anlegen ist ihnen unter Anwendung verminderter Kraft gestattet;

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

3. Die festgesetzten Pegelhöhen der Marken I, II und III sind am Pegel zu:

	I	II	III
Maxau	6,00 m	6,50 m	7,00 m
Speyer	6,30 „	7,00 „	7,60 „
Ludwigshafen . . .	6,40 „	7,40 „	8,00 „
Mannheim	6,40 „	7,40 „	8,00 „
Mainz	2,75 „	3,50 „	4,75 „
Biebrich	3,55 „	4,30 „	5,55 „
Bingen	3,20 „	4,00 „	5,30 „
Coblenz	5,00 „	6,25 „	7,20 „
Andernach	5,80 „	7,10 „	8,10 „
Cöln	5,50 „	6,90 „	7,80 „
Düsseldorf	5,10 „	6,70 „	7,50 „
Duisburg-Ruhrort. .	5,30 „	6,90 „	7,60 „
Emmerich	5,00 „	6,30 „	6,70 „

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

4. Flöße dürfen nicht abfahren, wenn der Wasserstand an dem der Liegestelle zunächst gelegenen Pegel bei steigendem Wasser bereits die nachstehend bezeichnete Höhe erreicht hat und bei fallendem Wasser noch nicht bis zu der nachstehend bezeichneten Höhe gesunken ist; nämlich am Pegel zu:

	bei steigendem Wasser	bei fallendem Wasser
Mannheim-Ludwigshafen	5,80 m	6,10 m
Mainz	3,00 „	3,20 „
Rüdesheim	3,60 „	3,90 „
Coblenz	4,10 „	4,40 „
Andernach	5,00 „	5,30 „
Cöln	4,70 „	5,00 „
Düsseldorf	4,40 „	4,70 „
Duisburg-Ruhrort	4,60 „	5,10 „
Wesel	4,10 „	4,70 „
Emmerich	4,40 „	5,00 „

Ist an einem der vorstehend genannten Plätze ein Wasserstand eingetreten, bei welchem die Abfahrt der Flöße nicht gestattet sein würde, so müssen die an diesem Platz ankommenden Flöße an der nächsten geeigneten Liegestelle beilegen.

8. Verhalten in Fällen des Festfahrens, Versinkens oder der Manövrierunfähigkeit.

§ 23.

1. Der Führer eines Schiffes, das zu sinken droht oder manövrierunfähig geworden ist, ist verpflichtet, mit seinem Schiffe sobald als möglich aus dem Fahrwasser zu weichen.

2. Ist ein Schiff oder ein Floß im Strom festgefahren oder gesunken, so hat dessen Führer an einer stromaufwärts gelegenen, mindestens 5 km entfernten geeigneten Stelle am Rhein, und, falls innerhalb dieser Entfernung ein schiffbarer Nebenfluß mündet, auch an dem letzteren eine Wahrschau aufzustellen, welche bei Tage mit einer roten Flagge, bei Nacht mit einer Laterne mit rotem Licht ausgerüstet ist und anderen Schiffs- und Floßführern zuruft, daß und wo ein Schiff oder Floß festgefahren oder gesunken ist.

Diese Wahrschau muß daselbst solange verweilen, bis sie benachrichtigt ist, daß jenes Schiff oder Floß wieder flott geworden oder daß auf die unter Ziffer 5 erwähnte Anzeige hin eine öffentliche Bekanntmachung erfolgt ist.

3. An den Stellen, wo ein Schiff oder Floß festgefahren oder gesunken ist, sollen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang in der Bergfahrt nicht mit größerer Kraft fahren, als zur sicheren Steuerung und zur Fortbewegung nötig ist. In der Talfahrt müssen sie so lange als möglich mit stillgestellter Maschine durchtreiben.

4. Jeder Führer eines festgefahrenen oder gesunkenen Schiffes oder Floßes hat dessen Liegestelle bei Nacht durch zwei senkrecht übereinander in einem Abstand von nicht weniger als

0,50 m und von nicht mehr als 1,0 m hängende Laternen, die obere mit rotem, die untere mit weißem Licht zu bezeichnen und dafür zu sorgen, daß die Lichter während der Nacht hellleuchtend erhalten werden. Die Laternen müssen hinreichend hoch und so hängen, daß das Licht von allen Seiten deutlich sichtbar ist.

Auf ganz unter Wasser gesunkene Schiffe oder Flöße muß von dem Führer ein Nachen oder eine schwimmende Bake mit den zwei vorerwähnten in gleicher Weise aufzuhängenden Laternen gelegt und erhalten werden.

Befindet sich die Liegestelle eines ganz unter Wasser gesunkenen Schiffes oder Floßes seitlich von dem angebrachten Nachen, so ist an derjenigen Seite, an welcher das Fahrwasser nicht frei ist, eine zweite Laterne mit rotem Licht von der nämlichen Lichtstärke wie die erste zu führen.

Das seitliche Anbringen des Nachens ist nur dann gestattet, wenn der Wasserstand das Anbringen über dem gesunkenen Schiff oder Floß nicht zuläßt.

Bei Tag treten an die Stelle der vorgeschriebenen Laternen weiße Flaggen, mindestens 0,75 m hoch und 1,0 m lang, statt welcher bei gesunkenen Schiffen unterhalb der Spijkschen Fähre schwarze Kugeln von mindestens 0,50 m Durchmesser zu verwenden sind.

5. Der Führer ist ferner verpflichtet, dem nächsten Ortsvorsteher sofort Anzeige zu machen, daß und wo ein Schiff oder Floß festgefahren oder gesunken ist. Infolge dieser Anzeige oder der sonst erlangten Kenntnis hat die Ortspolizeibehörde das entstandene Schiffahrtshindernis, sofern dies noch nicht geschehen, in der unter Ziffer 4 vorgeschriebenen Weise auf Kosten des Führers bezeichnen (vermalen) zu lassen.

In Niederland können diese Anzeigen an den zuständigen Stromaufsichtsbeamten erstattet werden, der dann die weiteren Anordnungen zu treffen hat.

6. Wenn von einem Schiff ein Gegenstand verloren wird, der treibend oder gesunken die Schiffahrt hindern oder gefährden kann, ist der Führer verpflichtet, hierüber dem zuständigen Stromaufsichtsbeamten möglichst bald Anzeige zu machen.

7. Die Beseitigung von Schiffen, Flößen und anderen Gegenständen, welche gesunken, gestrandet oder auf den Grund geraten sind, kann durch die zuständige Behörde, wenn solche nach deren Ansicht die Schiffahrt hindern oder gefährden, unbeschadet des Anspruchs auf Ersatz der ihr hierdurch erwachsenden Kosten, veranlaßt werden.

Die Beseitigung erfolgt, wenn solche nach Ansicht der zuständigen Behörde keinen Aufschub leidet oder wenn die Beteiligten sie verweigern oder nicht anzutreffen sind, ohne weiteres. In anderen Fällen wird den Beteiligten eine angemessene Frist gesetzt; erfolgt innerhalb dieser die Beseitigung nicht oder nicht vollständig, so wird sie staatsseitig herbeigeführt. Die nach Landesrecht den betreffenden Behörden zukommenden weitergehenden Befugnisse werden durch vorstehende Bestimmungen nicht berührt.

8. Die Bestimmungen unter Ziffer 1 bis 7 finden gleichmäßig Anwendung, wenn auf dem Strom vorhandene Anlagen (Landebrücken, Badeanstalten, Mühlen und dergleichen) gesunken sind. Die den Führern der Schiffe und Flöße auferlegten Verpflichtungen liegen auch den Besitzern solcher Anlagen ob.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

9. Die Bestimmungen Ziffer 3 und Ziffer 4 Absatz 1 und 5 finden gleichmäßig Anwendung auf im Strom befindliche manövrierunfähig gewordene Schiffe. In diesem Falle dürfen auch die für die Fahrt bei Nacht vorgeschriebenen Lichter nicht geführt werden.

9. Besondere Vorschriften für die Schleppschiffahrt zwischen St. Goar und Mainz.

§ 24.

Die Ausübung der Schleppschiffahrt bei Nacht ist zwischen St. Goar und Mainz, sobald der Wasserstand am Mainzer Pegel 0,75 m oder darunter beträgt, gänzlich untersagt.

§ 25.

1. Zwischen St. Goar und Bingen darf einem Dampfschiff seitlich kein Schiff angehängt werden. Ausgenommen sind solche Fälle, in welchen beschädigte Schiffe auf andere Weise nicht fortzuschaffen sind.

2. Auf der gleichen Stromstrecke dürfen in einem zu Berg fahrenden Schleppzuge nicht mehr als drei, in einer Linie zu haltende, Anhangschiffe, in einem zu Tal fahrenden nicht mehr als vier Anhangschiffe, je zwei und zwei nebeneinander gekuppelt, sich befinden. Einschließlich der Schlepper darf kein Schleppzug aus mehr als fünf Schiffen bestehen. Nebeneinander gekuppelte Schiffe sollen annähernd von gleicher Größe sein; doch dürfen neben einem großen Schiffe zwei kleinere Schiffe hintereinander angekuppelt werden, deren Gesamtlänge jedoch diejenige des großen nicht übersteigen darf. Die beiden hintereinander gekuppelten kleineren Schiffe gelten dann als ein Schiff.

10. Besondere Vorschriften für die Schleppschiffahrt zwischen Sondernheim und Straßburg.

§ 26.

1. Zwischen Straßburg und Sondernheim dürfen zu Tal fahrende Schleppzüge in nicht mehr als zwei Anhanglängen mit je zwei Schiffen nebeneinander gefahren werden.

2. Nebeneinander gekuppelte Schiffe sollen annähernd von gleicher Größe sein; doch dürfen neben einem großen Schiffe zwei kleinere Schiffe hintereinander angekuppelt werden, deren Gesamtlänge jedoch diejenige des großen nicht übersteigen darf. Die beiden hintereinander gekuppelten kleineren Schiffe gelten dann für die Anwendung der Ziffer 1 als ein Schiff.

3. Dem Dampfschiff darf seitlich kein Schiff angehängt werden. Ausgenommen sind nur solche Fälle, in welchen beschädigte Schiffe auf andere Weise nicht fortzuschaffen sind.

Vorschriften für das Stilliegen.

§ 27.

1. Wenn Schiffe, Flöße, Baggermaschinen oder ähnliche Apparate außerhalb der Häfen halten oder vor Anker gehen, so müssen sie gehörig befestigt und jederzeit so gelegt werden,

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

daß einerseits das Fahrwasser für die durchgehende Schiffahrt offen bleibt und andererseits die Gefahr, durch den Wellenschlag gegen das Ufer gestoßen oder sonst beschädigt zu werden, ausschlossen wird. Auf den Flößen muß überdies bei Tag und Nacht hinreichende Wachtmannschaft vorhanden sein; ebenso auf Schiffen, Baggermaschinen und ähnlichen Apparaten dann, wenn sie ausnahmsweise im Fahrwasser oder in dessen Nähe an Stellen halten, die in der Regel nicht als Liegeplatz benutzt werden.

Werden Anker — Buganker oder Seitenanker — im Fahrwasser oder in dessen Nähe ausgeworfen, so sind ihre Liegestellen durch lichtblaue Döpper zu bezeichnen. Diese Döpper sind bei Baggermaschinen oder ähnlichen Apparaten sämtlich, bei Schiffen und Flößen nur, insoweit sie die Stelle von Seitenankern bezeichnen, oder insofern Buganker nach ihrer Lage zum Schiffskörper andere vorbeifahrende Schiffe gefährden können, bei Nacht mit weißem Licht zu versehen.

2. Außerhalb der Häfen dürfen nicht mehr als drei Schiffe in der Breite des Stromes nebeneinander liegen. Diejenigen Stromflächen, auf denen das Nebeneinanderliegen von mehr als drei Schiffen zugelassen werden kann, werden von den zuständigen Landesbehörden als solche bezeichnet und öffentlich bekannt gegeben.

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

Im Fahrwasser der Stromengen, der Schiffbrücken und der Mündungen von Nebenflüssen, Kanälen und Häfen, dann im Kurs der nicht frei fahrenden Fähren und im Kurs der Personendampfschiffe von und nach den Landebrücken dürfen Schiffe und Flöße weder halten noch anlegen. Auch dürfen Schiffe und Flöße oberhalb und unterhalb der Landebrücken nicht ganz oder teilweise über diese hinausragend liegen.

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

3. Sind Schiffe, Flöße, Baggermaschinen oder ähnliche Apparate an Stellen vor Anker gegangen, an welchen dies sonst nicht zu geschehen pflegt, oder liegen sie außerhalb der Häfen im Fahrwasser oder in dessen Nähe, so ist bei unsichtigem Wetter (Nebel, Schneegestöber u. s. w.) auf Dampfschiffen mindestens alle fünf Minuten die Glocke anzuschlagen, von anderen Fahrzeugen und von Flößen aus aber eben so oft durch das Sprachrohr zu rufen oder das Horn zu blasen.

4. Alle außerhalb der Häfen auf dem freien Strom liegenden Schiffe, Flöße, Baggermaschinen oder ähnlichen Apparate müssen bei Nacht ununterbrochen durch Laternen mit weißem Licht beleuchtet sein. Auf Flößen müssen in jeder der beiden dem Fahrwasser zugekehrten Ecken mindestens 4,0 m hoch, auf einer hohen, weit sichtbaren Stelle zwei Laternen, welche mindestens 2,0 m, höchstens 4,0 m Abstand von einander haben, nebeneinander aufgerichtet werden. Auf den übrigen Fahrzeugen ist eine Laterne mindestens 3,0 m hoch über dem

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Rumpf auf der Fahrwasserseite anzubringen; liegen sie ausnahmsweise so, daß auf beiden Seiten Fahrwasser ist, so ist auf beiden Seiten eine Laterne derart anzubringen, daß sie zu Berg und zu Tal fortdauernd gesehen werden kann.

Auf Schiffen, auf denen wegen Gefährlichkeit ihrer Ladung kein Licht brennen darf, muß während der Nacht eine Wache ausgestellt sein, welche die sich nähernden Schiffe rechtzeitig durch das Sprachrohr oder durch Hornruf zu warnen hat.

5. Die hier für die Flöße getroffenen Bestimmungen finden auch auf die im Bau begriffenen Flöße Anwendung.

6. Wenn Baggermaschinen oder ähnliche Apparate in einer Stromstrecke beschäftigt sind, in welcher sie von den herankommenden Schiffen nicht rechtzeitig erblickt werden können, so sind vor und hinter ihrem Standort rote Tonnen auszulegen. Dies hat in einer solchen Entfernung zu geschehen, daß die Schiffe rechtzeitig ihren Kurs durch ein von der Maschine nicht gesperrtes Fahrwasser nehmen können.

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

Vorschriften für festliegende Landebrücken, Badeanstalten, Schiffmühlen und ähnliche Anlagen.

§ 28.

Für Landebrücken, Badeanstalten, Schiffmühlen und ähnliche Anlagen, welche auf dem Strom festliegen, sind außer den durch die zuständige Behörde festgesetzten Bedingungen folgende Vorschriften maßgebend:

a. sie müssen in sicherer, vollen Schutz gegen das Abtreiben bietender Weise befestigt sein; erfolgt die Befestigung durch Anker, so dürfen diese nicht im Fahrwasser oder dessen Nähe ausgeworfen sein;

b. sie müssen derart liegen, daß das Fahrwasser für die durchgehende Schiffahrt offen bleibt und die Gefahr, durch Wellenschläge gegen das Ufer gestoßen oder sonst beschädigt zu werden, ausgeschlossen wird;

c. sie müssen bei Nacht durch Laternen mit weißem Licht beleuchtet sein, welche mindestens 4,0 m hoch über dem Deckboden nach der Fahrwasserseite, zu Berg und zu Tal fortdauernd sichtbar, anzubringen sind.

Vorschriften für den Leinpfad und den Leinzug.

§ 29.

1. Die am Leinpfadufer liegenden Schiffe müssen, wenn an ihnen vom Ufer aus gezogene Schiffe vorbeifahren, entweder den Mast niederlegen oder so weit vom Ufer abgelegt werden, daß das Zugseil unter ihnen durchgeführt werden kann. Bei Durchleitung des Seils muß die Bemannung des stilliegenden Schiffes behilflich sein.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

2. Die am Leinpfadufer liegenden Flöße, und zwar auch die im Bau begriffenen, müssen mit vollständigen Seilleitungen versehen sein. Auch dürfen diese Flöße, sofern sie nicht auf der Reise begriffen sind, nicht über 80 m in den Strom reichen. Der Flößer ist verbunden, die Zangen (Bindehölzer) gleichmäßig mit dem Floß abzuschneiden und die Anker so zu setzen, daß sie der Schiffahrt nicht hinderlich sind.

Die Floßmannschaft muß die Schiffe, welche das Floß nicht umsäumen können, an ihm vorbeiziehen.

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

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

Schiffe mit eigener Triebkraft.

§ 30.

Die für Dampfschiffe maßgebenden Vorschriften dieser Polizeiordnung gelten entsprechend für alle Schiffe mit eigener Triebkraft.

Begriff der Nacht.

§ 31.

In den Vorschriften über die Lichterführung und sonstige Signalgebung (§ 5 Ziffer 4, 11 und 13, § 8 Ziffer 1, § 9 Ziffer 2a, § 15 unter d, § 17 Ziffer 2, § 18 Ziffer 2, 3 und 4, § 20 Ziffer 1, § 21 Ziffer 1 bis 6 und 10, Absatz 2, § 23 Ziffer 2, 4 und 9, § 27 Ziffer 1 und 4, § 28 unter c. ist unter Nacht die Ortszeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang zu verstehen.

In den Vorschriften über die Fahrt (§ 5 Ziffer 9a, § 15 unter c, § 16 unter b, § 21 Ziffer 7 und 10 Absatz 1, § 22 Ziffer 2b, § 24) ist unter Nacht die Zeit von Eintritt der Dunkelheit (spätestens eine Stunde nach Sonnenuntergang) bis zum Tagesanbruch (frühestens eine Stunde vor Sonnenaufgang) zu verstehen.

Vorschriften für Bau, Bemannung, Ausrüstung und Untersuchung der Flöße.

1. Bezeichnung, Breite und Länge der Flöße.

§ 32.

1. Jedes Floß hat in der Höhe von mindestens 3,0 m über seiner Oberfläche zwei parallel mit der Längenachse übereinander fest angebrachte weiße Tafeln zu führen, von welchen die obere in Rot die Anfangsbuchstaben der Vornamen, den Familiennamen und den Wohnort des Floßbesitzers, die untere in Schwarz die gleichen Angaben in Betreff des Floßführers in

lateinischen Schriftzügen von mindestens 0,30 m Höhe und 0,05 m Breite zu enthalten hat, und zwar auf beiden Seiten der Tafeln.

2. Die Breite der Flöße darf

von Mannheim bis Millingen . . . . . 63 m
„ Millingen abwärts . . . . . 47 „

nicht übersteigen.

Die Länge der Flöße wird auf 220 m beschränkt, wobei die Ruder nicht mit eingerechnet werden.

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

4. Bei Wasserständen von 1,0 m bis 0,20 m am Mainzer Pegel ist von Rüdesheim bis Camp die Breite der Flöße auf 56 m und bei einem Wasserstande unter 0,20 m am Mainzer Pegel für die gleiche Strecke auf 47 m beschränkt.

2. Bemannung, Ausrüstung und Gewicht der Flöße im allgemeinen.

§ 33.

1. Jedes Floß aus weichem Holz muß auf je 500 qm seines Flächeninhalts, jedes Floß aus hartem Holz auf je 250 qm

a. bei einer einfachen Lage . . . mit 1 Mann,
b. „ „ doppelten „ . . . „ 2 „
c. „ „ dreifachen „ . . . „ 3 „

besetzt sein. Bruchteile von 0,50 und darüber sind bei der Berechnung der Mannschaftszahl nach oben abzurunden, Bruchteile unter 0,50 nicht zu berücksichtigen. Die Wahrschauer werden nicht mitgezählt.

Als hartes Holz gilt hierbei Eichen-, Buchen-, Ulmen-, Eschen-, Kirschen-, Birnen- und Apfelholz, als weiches dagegen Pappel-, Erlen-, Fichten-, Tannen-, Kiefern-, Lärchen-, sowie anderes harziges Holz.

2. Ein Floß darf nicht mit weniger als 3 Mann, den Floßführer eingerechnet, bemannt sein. Im Nahverkehr — weniger als 50 km — genügen für kleinere Flöße mit einer Fläche bis zu 1000 qm, wenn sie aus weichem Holz bestehen, 2 Mann, den Führer eingerechnet.

3. Flöße, deren Pflichtbemannung nach Ziffer 1 mehr als 3 Mann beträgt, müssen mit den in der Beilage bezeichneten Gegenständen ausgerüstet sein.

4. Zur Feststellung des im Floßschein (Artikel 25 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte) anzugebenden Gewichts der Flöße wird das Kubikmeter hartes Holz (vergleiche Ziffer 1) gleich 0,80 Tonnen (16 Zentner) und das Kubikmeter weiches Holz (vergleiche Ziffer 1) gleich 0,60 Tonnen (12 Zentner) gerechnet.

5. Bei der Bemannung nach Ziffer 1a darf ein Floß nicht mehr Oberlast führen als 15 % der Gesamtstammzahl des Floßes bei Meßholz und 30 % bei Kleinholz, Böden und Pfählen. Führt ein Floß Meß- und Kleinholz u. s. w. gleichzeitig als Oberlast, so darf die

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Oberlast nur 25 % der Gesamtstammzahl des Floßes betragen. Weitere Oberlast erfordert eine Vermehrung der Bemannung nach Ziffer 1 b und c.

3. Vorschriften für geschleppte Flöße.

§ 34.

Für Flöße, welche von Dampfschiffen geschleppt werden, genügen von Mannheim bis Bingen die Hälfte, von Bingen bis St. Goar drei Viertel und von St. Goar bis Wesel zwei Drittel, unterhalb Wesel ein Drittel der Pflichtbemannung nach § 33 Ziffer 1, vorausgesetzt, daß das Schleppschiff die nachstehend angegebene Maschinenkraft besitzt:

a. bei Flößen, deren Pflichtbemannung nicht mehr als 30 Mann beträgt, mindestens 25 effektive Pferdestärken,

b. bei Flößen, deren Pflichtbemannung über 30 Mann beträgt, mindestens 35 effektive Pferdestärken.

Für Flöße, welche an beiden Enden durch je ein Dampfschiff bugsiert werden, genügen bei einer Floßbreite bis zu 50 m 8 Mann, bei über 50 m 10 Mann als Pflichtbemannung. Für die Steuerung des hinteren (oberen) Floßendes genügt ein Dampfschiff von mindestens 15 effektiven Pferdestärken.

4. Wahrschau der Flöße.

§ 35.

1. Die Floßführer sind verpflichtet, ihrem Floß einen Wahrschaunachen vorauszuschicken. Der Nachen soll wenigstens ¾ Stunden und höchstens 1 ½ Stunden vor dem Floß vorausfahren. Er darf einem zu Tal fahrenden Schiff oder Floß nicht angehängt werden.

2. Wird das Floß durch ein Dampfschiff geschleppt, so soll der Wahrschaunachen eine aus 16 rot und weiß, sonst eine aus 16 rot und schwarz abwechselnden Feldern bestehende Flagge aufstecken.

3. Den Namen des Nachenführers hat der Floßführer auf dem Floßschein zu vermerken oder der ersten Hafen-Polizeibehörde, welche das Floß erreicht, zur Eintragung in den Floßschein zu bezeichnen.

4. Wird die Weiterfahrt des Floßes durch unvorhergesehene Umstände verhindert, so hat der Floßführer sofort einen zweiten Wahrschauer abzusenden, welcher die Beteiligten benachrichtigt, daß das Floß nicht eintreffen werde.

5. Die Verpflichtung, einen Wahrschauer vorauszusenden, fällt weg bei Flößen, deren Pflichtbemannung nicht über 5 Mann und bei geschleppten Flößen, deren Pflichtbemannung nicht über 8 Mann beträgt. Die Führer solcher Flöße sind aber gehalten, die vorgeschriebene Flagge auf dem Floß selbst aufzustecken.

5. Untersuchung der Flöße.

§ 36.

1. Flöße, deren Pflichtbemannung über 4 Mann beträgt, werden, bevor sie ihre Reise antreten und, wenn sie auf einem Nebenfluß gebaut sind, bevor sie ihre Reise auf dem Rhein

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

fortsetzen, einer Untersuchung unterworfen, welche sich auf ihre Bauart und die Festigkeit ihrer Verbindung, sowie auf das Vorhandensein der vorgeschriebenen Bemannung und der nach Inhalt der Beilage zu § 33 Ziffer 3 erforderlichen Ausrüstungsgegenstände erstreckt.

Die Bestimmung findet keine Anwendung auf Flöße, welche aus dem Main kommend in die Häfen von Mainz, Schierstein, Frei-Weinheim, Rüdesheim oder Bingen verbracht werden.

2. Die Untersuchung wird von den hiermit beauftragten Beamten oder von Sachverständigen vorgenommen, welche zu diesem Zweck eidlich verpflichtet sind.

3. Der Floßführer hat vor der Abfahrt des Floßes dessen Untersuchung bei der zuständigen Behörde zu beantragen. Letztere hat dafür zu sorgen, daß die Untersuchung sobald als tunlich, jedenfalls aber innerhalb der auf den Empfang der Anzeige folgenden nächsten 24 Stunden vorgenommen werde.

4. Die Orte, an welchen die Untersuchung erfolgen kann, die Personen, welchen sie übertragen, und die Behörde, bei der sie nachzusuchen ist, werden öffentlich bekannt gemacht.

5. Flöße, welche an Orten gebaut werden, wo die vorgeschriebene Untersuchung nicht erfolgen kann, sind an dem nächsten unterhalb gelegenen und zu Floßuntersuchungen bestimmten Ort der Untersuchung zu unterwerfen.

6. Vermerk auf dem Floßschein.

§ 37.

Gibt die Untersuchung zu Ausstellungen keine Veranlassung, so wird das Ergebnis von den mit der Untersuchung beauftragten Personen in den „Angaben für die Floßabfertigung" vermerkt, welche auf Seite 3 und 4 des gemäß Artikel 25 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte zu führenden Floßscheins einzutragen sind. Die Form der Eintragung ist aus der Beilage ersichtlich. Floßführern, auf deren Floßscheinen ein solcher Vermerk nicht vorhanden ist, wird die Abfahrt nicht gestattet.

7. Änderungen im Floßbestand.

§ 38.

Die Bestimmungen in den §§ 36 und 37 finden auch in dem Fall Anwendung, wenn das Floß während seiner Reise

a. eine Vergrößerung erfährt, welche nach Inhalt der Beilage zu § 33 Ziffer 3 eine Vermehrung der vorhandenen Ausrüstungsgegenstände oder der Bemannung bedingt, oder

b. verkleinert wird und der Floßführer infolgedessen eine Verminderung der Ausrüstungsgegenstände oder der Bemannung vornehmen will.

Erfolgen diese Veränderungen des Floßes an einem Ort, wo die Untersuchung nicht vorgenommen werden kann, so ist sie von dem Floßführer sogleich bei seiner Ankunft an dem nächsten zu Floßuntersuchungen bestimmten Ort bei der zuständigen Behörde zu beantragen.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

8. Gebührenfreiheit.

§ 39.

Für die gemäß den §§ 36, 37 und 38 vorzunehmenden Untersuchungen ist eine Gebühr nicht zu entrichten.

9. Bergflöße.

§ 40.

Die Bestimmungen in §§ 32 bis 39 beziehen sich nur auf Talflöße; für Bergflöße finden die Bestimmungen für Schleppzüge sinngemäße Anwendung.

Wahrschauen.

§ 41.

Zur Sicherheit der Schiffahrt und Flößerei sind auf der Stromstrecke von Rüdesheim abwärts an folgenden Stellen Wahrschauen eingerichtet:

1. unterhalb Rüdesheim gegenüber der Krausau, km 26,6,
2. am Bingerloch auf dem Mäuseturm, km 28,18,
3. bei unsichtigem Wetter unterhalb des Bingerlochs, bei km 29,1,
4. an der Wirbeley, km 40,95,
5. bei Oberwesel unterhalb des Ochsenturmes, km 48,63,
6. dem Kammereck gegenüber auf dem rechten Ufer, km 50,86,
7. am Betteck, km 51,61,
8. der Loreley gegenüber, km 52,35,
9. oberhalb St. Goar an der Bank, km 53,41.

Die Wahrschauer haben die Annäherung aller zu Tal gehenden Schiffe und Flöße durch Aufziehen von Flaggen oder Körben den zu Berg fahrenden Schiffen anzukündigen, wie folgt:

a. wenn ein einzelnes Schiff zu Tal kommt, durch Aufziehen einer roten Flagge;
b. wenn ein Schleppzug zu Tal kommt, durch Aufziehen einer weißen Flagge;
c. wenn ein Floß antreibt, durch Aufziehen einer roten und einer weißen Flagge;
d. an Stelle der Flaggen treten für das zweite Fahrwasser am Bingerloch und für das linksseitige Fahrwasser oberhalb dem Kammereck Körbe von gleicher Farbe;
e. wird am Betteck oder an der Bank neben der gewöhnlichen Flagge noch eine kleine rote Flagge gesetzt, so bedeutet dies, daß das angekündigte zu Tal kommende Schiff oder Floß in Sicht des Wahrschauers sich befindet;
f. wird an der Bank mit einer kleinen roten Flagge gewinkt, so bedeutet dies, daß ein Bergschleppzug nach dem rechten Ufer zu ausweichen soll, weil ein zu Tal kommender Personendampfer an der Landebrücke vor St. Goar am linken Ufer anlegen will. Dieses Zeichen wird nicht gegeben, wenn außer dem Personendampfer noch ein anderes Schiff oder ein Floß zu Tal kommt;

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

g. ist das Fahrwasser im Bingerloch gesperrt, so wird ein rot und weiß gestrichener Korb auf der Spitze des Mäuseturms aufgesetzt und damit angezeigt, daß die Flaggensignale für das zweite Fahrwasser Geltung haben;

h. bevor ein Schiff von Bingen aus oder im gegenüberliegenden rechtsseitigen Fahrwasser stromabwärts fährt, hat dessen Führer 10 Minuten vorher seine Absicht dem Wahrschauer auf dem Mäuseturm durch Aufhissen einer weißen Flagge auf halbem Mast zu erkennen zu geben. Er darf erst dann ab- oder weiterfahren, wenn hierzu vom Mäuseturm aus das Zeichen gegeben ist.

Die Wahrschauer zwischen Lorchhausen (0,95 km oberhalb der Wirbeley) und St. Goar (oben Nr. 4 bis Nr. 9) zeigen für den Fall des Festfahrens oder Sinkens von Schiffen im Fahrwasser durch Aufziehen einer blau und weißen Flagge an, daß das Fahrwasser gesperrt ist.

Die vorgenannten Zeichen werden nur in der Zeit von einer Stunde vor Sonnenaufgang bis eine Stunde nach Sonnenuntergang gegeben.

Für das Wahrschauen werden Gebühren nach besonders festgestellten und zur öffentlichen Kenntnis gebrachten Tarifen von den Schiffahrttreibenden entrichtet.

Befahren abgebauter und zur Verlandung bestimmter Stromteile.

§ 42.

Das Befahren abgebauter und zur Verlandung bestimmter, durch Baken in genügender Weise bezeichneter Stromteile ist allen Flößen und Schiffen mit Ausnahme der Nachen untersagt.

Verbot anderer als der in dieser Polizeiordnung erwähnten Signallichter.

§ 43.

Das Führen anderer als der in dieser Polizeiordnung vorgeschriebenen oder zugelassenen Signallichter ist verboten. Ausgenommen von dieser Bestimmung sind diejenigen Signallichter, welche in besonderen Fällen auf Grund von Anordnungen der Landesbehörden gezeigt werden müssen.

Befugnisse der Beamten und Behörden.

§ 44.

1. Alle mit der Strom- und Schiffahrtspolizei betrauten Beamten sind befugt, sich jederzeit darüber Gewißheit zu verschaffen, daß den Vorschriften dieser Polizeiordnung entsprochen wird. Haben sie Grund zu der Annahme, daß bei einem in Fahrt befindlichen Schiff, Schleppzug oder Floß dies nicht der Fall sei, so können sie dessen Beilegen an der nächsten geeigneten Stelle anordnen. Die Fahrt darf alsdann erst nach erfolgter Beseitigung der Vorschriftswidrigkeiten fortgesetzt werden.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

2. Die Schiffsführer haben, abgesehen von den Bestimmungen dieser Polizeiordnung, allen Anweisungen der zuständigen Beamten oder Behörden nachzukommen, die diese in Ausübung ihres Dienstes zwecks Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit der Schiffahrt oder Flößerei geben.

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

§ 45.

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

Strafbestimmungen.

§ 46.

Zuwiderhandlungen gegen die in den §§ 1 bis 45 dieser Polizeiordnung gegebenen Vorschriften werden gemäß Artikel 32 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 bestraft.

Nach derselben Bestimmung wird auch die mißbräuchliche Anwendung der in dieser Polizeiordnung vorgeschriebenen Signale bestraft.

Einführungstermin.

§ 47.

Diese Polizeiordnung tritt am 1. April 1913 an die Stelle der im Jahre 1905 bekanntgegebenen Fassung der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung von 1897 und der dazu erlassenen Nachträge.

Zur Durchführung der in § 2 Ziffer 5 und 6 enthaltenen Vorschriften für die Fahrzeuge der Kleinschiffahrt (Backstein-, Kiesschiffe u. s. w.) wird den Beteiligten eine Frist bis zum 1. April 1918, für das in Ziffer 7 dieses Paragraphen für alle Schiffe mit 1,50 m und mehr Tiefgang vorgeschriebene Anbringen einer Tiefgangsskala wird eine Frist bis zum 1. April 1915 gewährt.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Beilage zu § 33 Ziffer 3 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung.

Verzeichnis der erforderlichen Ausrüstungsgegenstände.

Für Flöße, deren Pflichtbemannung nach § 33 Ziffer 1 beträgt:	Großer Nachen	Kleiner Nachen	Große Seile	Kleine Seile	Anker	Ketten oder Drahtseile
4 bis 8 Mann	—	1	—	2	2	—
9 „ 12 „	1	—	1	1	4	2
13 „ 16 „	2	—	2	1	6	3
17 „ 20 „	2	—	2	2	8	4
21 „ 25 „	2	—	2	2	9	5
26 „ 30 „	3	—	3	2	10	6
31 „ 40 „	3	1	4	2	12	6
41 „ 45 „	3	1	4	3	12	6
über 45 „	4	2	4	3	12	6

Bemerkungen.

1. Unter großen Nachen werden Nachen von 2,5 bis 3 Tonnen (50 bis 60 Zentner), unter kleinen Nachen solche von 1,50 bis 1,75 Tonnen (30 bis 35 Zentner) Tragfähigkeit verstanden.
2. Flöße, deren Pflichtbemannung nicht mehr als 6 Mann beträgt, dürfen statt des kleinen Nachens ein Dreibord von 8,0 m Länge und 1 bis 1,4 m oberer Breite führen.
3. Der Wahrschaunachen ist unter den in vorstehendem Verzeichnis aufgeführten Nachen nicht einbegriffen.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Beilage zu § 37 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung.

Angaben für die Floßabfertigung.

1. Name und Wohnort des Floßführers: .....

2. Des Floßes Herkunft und Bestimmungsort: .....

3. Holzarten:	Kubikmeter	Gewicht Tonnen	Gewicht Zentner
a. Hartes Holz:			
Stammholz			
Sägeware			
Anderes Nutzholz			
b. Weiches Holz:			
Stammholz			
Sägeware			
Anderes Nutzholz			
zusammen			

4. Des Floßes
   1. Länge ..... m
   2. Breite ..... "
   3. Dicke ..... "

5. Bemannung nach dem Flächeninhalt berechnet:
   Mann.

6. Ausrüstung:
   Große Ankernachen ..... Stück
   Kleine " ..... "
   Große Seile ..... "
   Kleine " ..... "
   Anker ..... "
   Ketten ..... "

7. Des Eigentümers Name und Wohnort: .....

8. Des Wahrschauers Name und Wohnort: .....

Unterschrift des Floßführers: .....

Siegel der Behörde:

Untersuchungsvermerk und Unterschrift des Beamten, welcher die Untersuchung vorgenommen hat: .....

Inhalts-Verzeichnis.

§ 1. **Verpflichtungen der Schiffs- und Floßführer u. s. w. im allgemeinen.**
§ 2. **Belastung und zulässige Einsenkung der Schiffe.**
§ 3. **Ausrüstung und Bemannung der Schiffe.**
§ 4. **Größte zulässige Fahrgastzahl bei Personendampfschiffen.**
§ 5. **Vorschriften für die Fahrt im allgemeinen.**
Vorschriften für das Vorbeifahren der Schiffe an einander (§§ 6 bis 14).
§§ 6. bis 9. 1. In einem Fahrwasser mit genügender Breite.
§ 10. 2. In einem Fahrwasser mit nicht genügender Breite.
3. Besondere Bestimmungen (§§ 11 bis 14).
§ 11. a. Für die Schleppzüge.
§ 12. b. Für die treibenden Schiffe.
§ 13. c. Für die lavierenden Schiffe.
§ 14. d. Für die Schiffe unter 50 Tonnen (1 000 Zentner) Tragfähigkeit und die tief geladenen Schiffe.
Vorschriften für die Fahrt unter besonderen Verhältnissen. (§§ 15 bis 26).
§ 15. 1. Pflichten der Führer von Fähren in Bezug auf den Schiffs- und Floßverkehr.
§ 16. 2. Pflichten der Schiffs- und Floßführer in Bezug auf Fähren.
3. Durchfahrt durch Brücken (§§ 17 und 18).
§ 17. a. Feste Brücken.
§ 18. b. Schiffbrücken.
§ 19. 4. Fahren der Schiffe und Flöße über Kabel oder Rohrleitungen.
§ 20. 5. Anhalten der Dampfschiffe zur Personenbeförderung.
§ 21. 6. Verhalten während der Fahrt bei Nacht und bei unsichtigem Wetter.
§ 22. 7. Verhalten bei hohem Wasserstand.
§ 23. 8. Verhalten in Fällen des Festfahrens, Versinkens oder der Manövrierunfähigkeit.
§§ 24. bis 25. 9. Besondere Vorschriften für die Schleppschiffahrt zwischen St. Goar und Mainz.
§ 26. 10. Besondere Vorschriften für die Schleppschiffahrt zwischen Sondernheim und Straßburg.
§ 27 **Vorschriften für das Stilliegen.**
§ 28. **Vorschriften für festliegende Landebrücken, Badeanstalten, Schiffmühlen und ähnliche Anlagen.**
§ 29. **Vorschriften für den Leinpfad und den Leinzug.**
§ 30. **Schiffe mit eigener Triebkraft.**
§ 31. **Begriff der Nacht.**

Vorschriften für Bau, Bemannung, Ausrüstung und Untersuchung der Flöße (§§ 32 bis 40).

§ 32. 1. Bezeichnung, Breite und Länge der Flöße.
§ 33. 2. Bemannung, Ausrüstung und Gewicht der Flöße im allgemeinen.
§ 34. 3. Vorschriften für geschleppte Flöße
§ 35. 4. Wahrschau der Flöße.
§ 36. 5. Untersuchung der Flöße.
§ 37. 6. Vermerk auf dem Floßschein.
§ 38. 7. Änderungen im Floßbestand.
§ 39. 8. Gebührenfreiheit.
§ 40. 9. Bergflöße.
§ 41. **Wahrschauen.**
§ 42. **Befahren abgebauter und zur Verlandung bestimmter Stromteile.**
§ 43. **Verbot anderer als der in dieser Polizeiordnung erwähnten Signallichter.**
§ 44. **Befugnisse der Beamten und Behörden.**
§ 45. **Verpflichtung der Schiffer und Floßführer, einen Abdruck dieser Polizeiordnung mit sich zu führen.**
§ 46. **Strafbestimmungen.**
§ 47. **Einführungstermin.**

Bekanntmachung.

(Vom 23. Januar 1913.)

Die Einrichtung und das Verfahren der Behörden für die Untersuchung der Rheinschiffe betreffend.

Mit Rücksicht auf die nach der Bekanntmachung vom heutigen am 1. April 1913 in Kraft tretende neue Fassung der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung wird auf Grund der zwischen den Rheinuferstaaten getroffenen Vereinbarung mit Wirkung vom 1. April 1913 die Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe (Bekanntmachungen vom 18. März 1905 — Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 79 ff. —, vom 14. September 1906 — Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 353 — und vom 17. November 1911 — Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 523 —) in folgender Weise abgeändert:

I. Dem § 5 wird ein zweiter Absatz folgenden Inhalts angefügt:

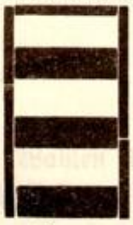
„Die Kommission hat ferner durch ein Mitglied bei der gemäß § 2 Ziffer 7 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung erfolgenden Anbringung der Tiefgangsskalen mitzuwirken."

II. Hinter § 7 wird eingeschaltet:

„§ 7a.

Anbringung von Tiefgangsskalen.

Das von der Schiffsuntersuchungs-Kommission beauftragte Mitglied bezeichnet erstmalig die Tiefgangsskalen durch genügend tiefe Körnerschläge oder Einkerbungen.



Die Einteilung hat abwechselnd durch schwarze und weiße Bemalung zu erfolgen. Die Zahlen werden rechts neben den Skalafeldern von zwei zu zwei Dezimetern angebracht.

Es genügt, die Anmalung der Skalen erst von 1,50 m über dem Nullpunkt an nach oben beginnen zu lassen. In allen Fällen ist aber der über der höchstzulässigen Einsenkungstiefe befindliche Dezimeter noch anzumalen."

III. Die drei ersten Absätze des § 23 erhalten die nachstehende Fassung:

„Der Eigner des untersuchten Schiffes hat — den in § 13 Absatz 2 vorgesehenen Fall ausgenommen — für die durch die Untersuchung entstehenden Kosten, auch im Falle der Einstellung des Verfahrens, aufzukommen. Der Schiffseigner hat ferner die Kosten der Anbringung der Tiefgangsskala zu tragen.

Diese Kosten bestehen aus:

1. den wirklichen Auslagen für die Bezeichnung der höchstzulässigen Einsenkung und für das Schiffsattest, beziehungsweise für das Anbringen der Tiefgangsskala;

2. den Gebühren der Kommission.

Diese Gebühren betragen:

a. für die Untersuchung der Schiffe:

für hölzerne oder eiserne Segelschiffe bis zu 200 Tonnen Tragfähigkeit 15 Mark,
für hölzerne Segelschiffe über 200 Tonnen Tragfähigkeit 25 Mark,
für eiserne Segelschiffe über 200 Tonnen Tragfähigkeit 30 Mark,
für Dampfschiffe bis zu 40 qm Kesselheizfläche 40 Mark,
für Dampfschiffe über 40 qm Kesselheizfläche 50 Mark,
für Motorschiffe bis zu 20 PS. 40 Mark,
für Motorschiffe über 20 PS. 50 Mark;

b. für die Anbringung der Tiefgangsskala (§ 5 Absatz 2) 2 Mark.

IV. Der Eingang des § 12 erhält nachstehende Fassung:

„Rheinseeschiffe, d. h. Schiffe, welche zur See- und Küstenfahrt zugelassen sind und ihre Tauglichkeit hierzu durch ein Niederländisches Reichszeugnis ihrer guten Beschaffenheit (certificaat van deujdelijkheid), durch ein Klassifizierungszeugnis u. s. w."

Karlsruhe, den 23. Januar 1913.

Großherzogliches Ministerium des Innern.

von Bodman

von Gemmingen.

Druck und Verlag von Malsch & Vogel in Karlsruhe.

Gesetzes- und Verordnungs-Blatt
für das Großherzogtum Baden.

Ausgegeben zu Karlsruhe, Samstag den 8. Februar 1913.

Inhalt.

Verordnung: des Ministeriums des Innern: die Wahlordnung für die Handwerkskammern und deren Gesellenausschüsse betreffend.

Verordnung.

(Vom 28. Januar 1913.)

Die Wahlordnung für die Handwerkskammern und deren Gesellenausschüsse betreffend.

Die Wahlordnung für die Handwerkskammern und deren Gesellenausschüsse (Anlage zu der Verordnung vom 30. Oktober 1906, die Ausführung des Reichsgesetzes vom 26. Juli 1897 über die Abänderung der Gewerbeordnung betreffend [Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 656]) erhält folgende neue Fassung:

Wahlordnung
für
die Handwerkskammern und deren Gesellenausschüsse.

§ 1.

Wahlleitung.

Die Wahlen der Mitglieder der Handwerkskammer und ihrer Ersatzmänner, sowie die Wahl des Gesellenausschusses werden von der Aufsichtsbehörde — dem Landesgewerbeamt — geleitet.

I. Wahlen zur Handwerkskammer.

§ 2.

Wahlberechtigung.

Wahlberechtigt für die Handwerkskammer sind unter der Voraussetzung, daß sie ihren Sitz im Bezirk der Kammer haben:

1. die Handwerker-Innungen, d. h. sämtliche Zwangsinnungen und diejenigen freien Innungen, welche ausschließlich für Handwerke errichtet sind,

2. die Handwerkerfachgenossenschaften und Handwerkerfachvereine, d. h. nicht als Innungen organisierte Vereinigungen von Angehörigen eines bestimmten einzelnen Handwerks oder mehrerer verwandter Handwerke,
3. die Handwerkervereine, d. h. Vereinigungen von Angehörigen verschiedener, auch nicht verwandter Handwerke, die Gewerbevereine und sonstige nicht auf Handwerker beschränkte gewerbliche Vereinigungen,

die unter Ziffer 2 und 3 genannten Vereinigungen jedoch nur dann, wenn sie eine auf die Dauer berechnete Organisation haben, die Förderung der gewerblichen Interessen des Handwerks verfolgen und mindestens zur Hälfte ihrer Mitglieder aus Handwerkern bestehen.

Bei Prüfung der Frage, ob die unter Ziffer 2 und 3 angeführten Vereinigungen mindestens zur Hälfte aus Handwerkern bestehen, sind alle der Vereinigung als Mitglieder angehörenden Handwerker ohne Rücksicht darauf zu zählen, ob sie gleichzeitig noch einer Innung oder einem anderen der genannten Vereine angehören.

§ 3.

Wahlkörper.

Jede dieser drei Gruppen von Vereinigungen bildet einen in sich geschlossenen Wahlkörper, von welchen jeder eine bestimmte Anzahl von Mitgliedern der Kammer aus den wählbaren Mitgliedern der ihm angehörigen Vereinigungen wählt.

Dabei gelten bezüglich der Zugehörigkeit der einzelnen Vereinigungen zu den drei Wahlkörpern folgende besondere Bestimmungen:

a) Vereinigungen (Ziffer 1 bis 3), deren Bezirk über den Bezirk der Handwerkskammer hinausgeht, haben ein Wahlrecht nur für diejenige Kammer, in deren Bezirk sie ihren Sitz haben. Soweit sie aber für die Bezirke der einzelnen Handwerkskammern Abteilungen mit eigenen Organen bilden, geht das Wahlrecht auf diese über.
b) Sind Vereinigungen der in Ziffer 2 und 3 genannten Art in Unterverbände gegliedert, so sind die letzteren wahlberechtigt, sofern sie nicht die Ausübung ihres Wahlrechts dem Gesamtverband übertragen.
c) Bildet ein Gewerbeverein oder eine sonstige gemischte Vereinigung im Sinne der Ziffer 3 auf Grund ihrer Satzungen eine Handwerkerabteilung mit eigenen Organen, so ist diese Abteilung in Gruppe 3 wahlberechtigt, auch wenn der Gesamtverein nicht zur Hälfte seiner Mitglieder aus Handwerkern besteht.

§ 4.

Die Zahl der Mitglieder, mit welcher jede Vereinigung (§ 2 Ziffer 1 bis 3) wahlberechtigt ist, bemißt sich nach folgenden Grundsätzen:

1. bei den Innungen zählen sämtliche Mitglieder, welche Handwerker sind;
2. bei den Fachgenossenschaften und Fachvereinen zählen diejenigen Mitglieder, welche Handwerker sind und keiner Innung angehören;

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

3. bei den Handwerkervereinen, Gewerbevereinen und sonstigen gemischten Vereinigungen zählen diejenigen Mitglieder, welche Handwerker sind und weder einer Innung noch einer Fachgenossenschaft oder einem Fachverein angehören;
4. Handwerker, welche gleichzeitig mehreren Vereinigungen der gleichen Gruppe angehören, sind in jeder derselben als wahlberechtigtes Mitglied zu zählen;
5. bei Vereinigungen, welche über den Bezirk der Handwerkskammer hinausgehen, zählen nur diejenigen Handwerker, welche ihr Handwerk im Bezirk der Handwerkskammer betreiben.

§ 5.

Verteilung der zu wählenden Mitglieder auf die Wahlkörper.

Die Verteilung der für jede Handwerkskammer zu wählenden Mitglieder und ihrer Ersatzmänner auf die drei Wahlkörper erfolgt für jede einzelne Wahl durch das Landesgewerbeamt nach dem Verhältnis, in welchem die Zahl der wahlberechtigten Mitglieder (§ 4) der jedem einzelnen Wahlkörper zugehörigen Vereinigungen zu der Gesamtzahl der als wahlberechtigt anzurechnenden Mitglieder aller drei Wahlkörper steht, mit der Maßgabe, daß jeder Wahlkörper mindestens ein Mitglied und einen Ersatzmann zu wählen berufen wird.

§ 6.

Feststellung der Wahlberechtigung und des Stimmenverhältnisses.

Vor jeder Wahl ist festzustellen:

a) welchen einzelnen Vereinigungen die Wahlberechtigung zusteht und
b) mit wieviel Mitgliedern jede einzelne Vereinigung und
c) in welcher Gruppe sie wahlberechtigt ist.

Zu diesem Zwecke haben die Bezirksämter vor der Wahl zur Handwerkskammer auf Anordnung des Landesgewerbeamts durch öffentliche Bekanntmachung im amtlichen Verkündigungsblatt die gewerblichen Vereinigungen des Bezirks aufzufordern, ihre Wahlberechtigung unter Nachweis der gesetzlichen Voraussetzung binnen bestimmter Frist bei Ausschlußvermeiden anzumelden. Der Anmeldung ist ein Mitgliederverzeichnis anzuschließen, auch ist, die Innungen ausgenommen, anzugeben, in welcher Gruppe das Wahlrecht in Anspruch genommen wird und ob bei der Vereinigung ein Gesellenausschuß besteht. Die den Bezirksämtern als wahlberechtigt bekannten Vereinigungen sind außerdem zur Anmeldung noch besonders aufzufordern.

Die Anmeldung hat nach dem als Anlage 1 angeschlossenen Formular zu erfolgen. In dem Mitgliederverzeichnis sind sämtliche Mitglieder namentlich aufzuführen, unter Angabe des von ihnen betriebenen Handwerks oder ihres sonstigen Berufs, und diejenigen besonders kenntlich zu machen, welche nicht als Handwerker anzusehen, oder nach den Bestimmungen des § 4 einer anderen wahlberechtigten Vereinigung zuzuzählen sind. Anlage 1.

Die Bezirksämter haben die Anmeldungen und Mitgliederverzeichnisse zu prüfen. Augenfällige Unrichtigkeiten sind im Benehmen mit den beteiligten gewerblichen Vereinigungen sofort richtig zu stellen; sodann sind die Anmeldungen unter Angabe der Mitgliederzahl, mit welcher,

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

und der Gruppe, in welcher das Wahlrecht beansprucht wird, im amtlichen Verkündigungsblatt mit dem Bemerken bekannt zu machen, daß die Anmeldungen und Mitgliederverzeichnisse während 14 Tagen beim Bezirksamt öffentlich aufliegen und Einsprachen in dieser Zeit vorgebracht werden können. Kommen Einsprachen ein, so haben die Bezirksämter die zur Klarstellung des Sachverhalts erforderlichen Erhebungen zu machen und die Akten sodann dem Landesgewerbeamt zur Entscheidung vorzulegen.

Nach Ablauf der Auflegungsfrist und Erledigung der erhobenen Einsprachen übersenden die Bezirksämter dem Landesgewerbeamt ein nach den Wahlkörpern geordnetes Verzeichnis der wahlberechtigten Vereinigungen unter Angabe der einer jeden zustehenden Zahl von Wahlberechtigten; die Mitgliederverzeichnisse werden von den Bezirksämtern abgeschlossen und den gewerblichen Vereinigungen zurückgegeben.

§ 7.

Das Landesgewerbeamt stellt für die einzelnen Handwerkskammerbezirke die wahlberechtigten Vereinigungen und die Zahl der Mitglieder, mit welcher sie wahlberechtigt sind, nach den Wahlgruppen zusammen und veröffentlicht diese Zusammenstellung in den amtlichen Verkündigungsblättern der Bezirke der Handwerkskammern unter gleichzeitiger Bekanntgabe, wie viele Mitglieder der Handwerkskammer nebst Ersatzmännern von jedem der 3 Wahlkörper zu wählen sind. Außerdem teilt das Landesgewerbeamt jeder Vereinigung, welche sich zur Wahl angemeldet hat, mittelst eingeschriebenen Briefes mit, ob und mit welcher Mitgliederzahl sowie in welcher Wahlgruppe sie als wahlberechtigt anerkannt wird.

§ 8.

Art der Abstimmung.

Jede wahlberechtigte Vereinigung gibt ihre Stimme einheitlich für soviele Mitglieder und Ersatzmänner der Handwerkskammer ab, als im ganzen auf den Wahlkörper, welchem sie angehört, entfallen.

Innerhalb der einzelnen wahlberechtigten Vereinigungen wird die Wahl durch die Innungs- oder Mitgliederversammlung vollzogen, wobei jedoch in der Versammlung der Fachgenossenschaften und Fachvereine diejenigen Mitglieder, welche nicht Handwerker sind oder einer Innung angehören, und in der Versammlung der Handwerker- und Gewerbevereine diejenigen Mitglieder, welche nicht Handwerker sind oder einer Innung oder einer Fachvereinigung angehören, zur Teilnahme an der Wahl nicht berechtigt sind.

§ 9.

Wählbarkeit zur Handwerkskammer.

Wählbar zur Handwerkskammer sind nur solche Personen, welche

1. einer zu demselben Wahlkörper gehörenden Vereinigung, z. B. bei den Wahlen der Innungen einer Innung, bei den Wahlen der Gewerbevereine einem Gewerbeverein oder einer mit diesen wählenden Vereinigung angehören,
2. das 30. Lebensjahr zurückgelegt haben,

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

3. im Bezirk der Handwerkskammer ein Handwerk mindestens seit drei Jahren selbständig betreiben,
4. die Befugnis zur Anleitung von Lehrlingen besitzen (§§ 126, 126a, 129, 129a der Gewerbeordnung und Artikel II des Gesetzes vom 30. Mai 1908 die Abänderung der Gewerbeordnung betreffend),
5. zum Amt eines Schöffen fähig sind (§§ 31 und 32 des Gerichtsverfassungsgesetzes)*).

Wahlverfahren.

§ 10.

Zum Zwecke der Vornahme der Wahl übersendet das Landesgewerbeamt den Vorständen der wahlberechtigten Vereinigungen einen mit Stempel versehenen Stimmzettel, welcher den Namen und die für die Wahl in Betracht kommende Mitgliederzahl der Vereinigung und die Zahl der von dem Wahlkörper, welchem die Vereinigung angehört, zu wählenden Kammermitglieder und Ersatzmänner angibt.

Die Zusendung des Stimmzettels (Anlage 2) erfolgt mittelst eingeschriebenen Briefes mit der Aufforderung, die Wahl alsbald einzuleiten und den ausgefüllten Stimmzettel binnen einer bestimmten Frist bei Ausschlußvermeiden an das Landesgewerbeamt einzusenden. Anlage 2

§ 11.

Der Vorsitzende des Innungs- oder Vereinsvorstandes beruft sodann die Innungs- oder Mitgliederversammlung so rechtzeitig, daß die zur Rücksendung des Stimmzettels festgesetzte Frist eingehalten werden kann.

Die Wahl erfolgt mittelst Stimmzetteln.

Die Versammlungen beschließen mit einfacher Stimmenmehrheit der erschienenen wahlberechtigten Mitglieder, welche Personen sie als Mitglieder der Handwerkskammer und welche als Ersatzmänner wählen wollen; bei Stimmengleichheit entscheidet das Los.

Die Wahlen der Mitglieder und der Ersatzmänner haben je in einem besonderen Wahlgang zu erfolgen.

Die Namen der Gewählten, ihr Handwerk, ihr Alter und ihr Wohnort sind unter Benützung des auf dem Stimmzettel enthaltenen Vordrucks in diesen einzutragen. Der Stimmzettel ist von dem Vorsitzenden und zwei weiteren wahlberechtigten Mitgliedern der Versammlung unter Beifügung des Datums zu unterzeichnen und dabei zu beurkunden, daß die Wahl durch die ordnungsgemäß berufene Innungs- oder Mitgliederversammlung vollzogen worden ist.

*) Die hier angezogenen §§ 31 und 32 des Gerichtsverfassungsgesetzes lauten:

§ 31. Das Amt eines Schöffen ist ein Ehrenamt. Dasselbe kann nur von einem Deutschen versehen werden.

§ 32. Unfähig zu dem Amte eines Schöffen sind:
1. Personen, welche die Befähigung infolge strafgerichtlicher Verurteilung verloren haben;
2. Personen, gegen welche das Hauptverfahren wegen eines Verbrechens oder Vergehens eröffnet ist, das die Aberkennung der bürgerlichen Ehrenrechte oder der Fähigkeit zur Bekleidung öffentlicher Ämter zur Folge haben kann;
3. Personen, welche infolge gerichtlicher Anordnung in der Verfügung über ihr Vermögen beschränkt sind.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Nur die vom Landesgewerbeamt abgestempelten Stimmzettel sind gültig. Etwa nötig fallende Berichtigungen sind durch Ausstreichen und Zusetzen zu bewirken.

Die Einsendung des Stimmzettels an das Landesgewerbeamt hat portofrei zu erfolgen.

Feststellung des Wahlergebnisses.

§ 12.

Das Landesgewerbeamt sammelt die einlaufenden Stimmzettel getrennt nach den Bezirken der vier Handwerkskammern und in diesen nach den drei Wahlkörpern und stellt sofort nach Ablauf der Einlieferungsfrist unter Zuziehung eines beeidigten Protokollführers und zweier Urkundspersonen aus der Zahl der wahlberechtigten Handwerker seines Dienstsitzes das Wahlergebnis für jede Handwerkskammer in einem Protokoll zusammen. Aus diesem Protokoll muß zu ersehen sein:

a) Namen, Handwerk und Wohnort der Personen, auf welche Stimmen gefallen sind,

b) die Zahl der auf die einzelnen Personen gefallenen gültigen und die der ungültigen Stimmen,

c) Namen, Handwerk und Wohnort der als gewählt anzusehenden Kammermitglieder und Ersatzmänner.

Die als ungültig erklärten Stimmzettel sind dem Protokoll anzuschließen.

Stimmzettel, welche nach Ablauf der Einlieferungsfrist einkommen, dürfen nicht berücksichtigt werden.

Stimmen, welche auf nicht Wählbare fallen oder die Gewählten nicht bestimmt bezeichnen, werden nicht mitgezählt.

Sind auf einem Stimmzettel mehr Namen eingetragen, als Kammermitglieder und Ersatzmänner zu wählen sind, so sind nur diejenigen Stimmen gültig, welche auf die zuerst und bis zur Erfüllung der Zahl der zu Wählenden eingetragenen Namen fallen.

Hat eine Person zugleich als Kammermitglied und als Ersatzmann Stimmen erhalten, so werden, falls sie nicht als Mitglied gewählt ist, die ihr für die Wahl als solches zugefallenen Stimmen den Stimmen, welche sie als Ersatzmann erhalten hat, zugezählt.

Auf die im Stimmzettel gültig eingetragenen Personen entfällt jeweils diejenige Zahl von Stimmen, welche als Stimmenzahl der betreffenden gewerblichen Vereinigung festgesetzt und auf dem Stimmzettel eingetragen ist.

Über die Wahl entscheidet die einfache Stimmenmehrheit, bei Stimmengleichheit das von einer der Urkundspersonen zu ziehende Los.

§ 13.

Das Landesgewerbeamt stellt die Wählbarkeit der als gewählt zu betrachtenden Personen fest und setzt die Gewählten von der auf sie gefallenen Wahl mit der Aufforderung in Kenntnis, etwaige Ablehnungsgründe binnen 14 Tagen geltend zu machen.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Sollten als gewählt zu betrachtende Personen nicht wählbar sein oder aus einem zulässigen Grunde die Wahl ablehnen, so hat eine anderweite Feststellung des Wahlergebnisses stattzufinden, bei welcher die den nicht wählbaren oder ablehnenden Personen zugefallenen Stimmen nicht berücksichtigt werden. Sind weitere Stimmen auf einen wählbaren Handwerker nicht gefallen, so ist eine Nachwahl innerhalb des betreffenden Wahlkörpers vorzunehmen.

Das endgültige Ergebnis der Wahl ist der Handwerkskammer mitzuteilen und in den amtlichen Verkündigungsblättern ihres Bezirks, sowie in der badischen Gewerbe- und Handwerker-Zeitung mit dem Anfügen öffentlich bekannt zu machen, daß Anfechtungen der Wahl binnen vier Wochen bei Ausschlußvermeiden beim Landesgewerbeamt anzubringen sind. Über die Anfechtungen entscheidet das Ministerium des Innern endgültig.

II. Wahl des Gesellenausschusses.

§ 14.

Wahlberechtigung.

Wahlberechtigt zum Gesellenausschuß der Handwerkskammer sind die Gesellenausschüsse der im § 2 genannten Vereinigungen, welche für die Wahl der Mitglieder der Handwerkskammer von der höheren Verwaltungsbehörde als wahlberechtigt anerkannt worden sind.

§ 15.

Wahlkörper und Verteilung der zu wählenden Mitglieder des Gesellenausschusses auf dieselben.

Die Gesellenausschüsse in jeder der drei Gruppen der wahlberechtigten Vereinigungen bilden für die Wahl einen geschlossenen Wahlkörper, von welchen jeder eine bestimmte Anzahl von Mitgliedern und Ersatzmännern zum Gesellenausschuß der Handwerkskammer wählt und zwar jeweils aus denjenigen Gesellen, welche bei Handwerksmeistern der zur betreffenden Gruppe gehörigen Vereinigungen beschäftigt sind.

Die Verteilung der zu wählenden Mitglieder und Ersatzmänner auf die Gesellenausschüsse der drei Gruppen erfolgt in demselben Verhältnis, wie die der Mitglieder und Ersatzmänner der Handwerkskammer auf die entsprechenden drei Wahlkörper derselben (§ 5). Wenn bei den Vereinigungen des einen oder anderen Wahlkörpers keine Gesellenausschüsse bestehen, so bleibt diese Gruppe bei der Verteilung außer Betracht.

§ 16.

Wählbarkeit für den Gesellenausschuß.

Wählbar zum Gesellenausschuß sind nur solche Personen, welche:

a) innerhalb des Bezirks der Handwerkskammer als Gesellen bei dem wahlberechtigten Mitgliede einer der in § 2 genannten gewerblichen Vereinigungen beschäftigt und
b) volljährig sind und
c) zum Amt eines Schöffen fähig sind (§§ 31 und 32 des Gerichtsverfassungsgesetzes).

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Wahlverfahren.

§ 17.

Zum Zwecke der Vornahme der Wahl erhalten die wahlberechtigten Gesellenausschüsse von dem Landesgewerbeamt einen mit Stempel versehenen Stimmzettel, welcher den Namen der gewerblichen Vereinigung, für welche der Gesellenausschuß besteht, und die für die Wahl der Mitglieder der Handwerkskammer festgestellte Zahl der ihr angehörigen Handwerker und die Zahl der zu wählenden Mitglieder und Ersatzmänner des Gesellenausschusses enthält (Anlage 3).

Anlage 3.

Die Zusendung erfolgt mittelst eingeschriebenen Briefes mit der Aufforderung, die Wahl alsbald einzuleiten und den ausgefüllten Stimmzettel binnen einer bestimmten Frist bei Ausschlußvermeiden an das Landesgewerbeamt einzusenden.

§ 18.

Der Vorsitzende des Gesellenausschusses beruft nach Empfang des Stimmzettels die Mitglieder des Gesellenausschusses so zeitig zur Wahl, daß die Einhaltung der gesetzten Frist gesichert ist.

Im übrigen finden bezüglich des Verfahrens bei der Wahl und bei der Feststellung des Wahlergebnisses die Bestimmungen der §§ 11 bis 13 dieser Verordnung mit der Maßgabe Anwendung, daß

a) auf dem Stimmzettel neben Namen, Alter, Handwerk und Wohnort der Gewählten auch Namen, Handwerk und Wohnort der Meister, bei welchen sie beschäftigt sind, sowie die gewerbliche Vereinigung, welcher diese Meister angehören, anzugeben sind,

b) daß der Stimmzettel von sämtlichen Mitgliedern des Gesellenausschusses, welche sich bei der Wahl beteiligt haben, zu unterzeichnen ist,

c) daß jedem Gesellenausschuß so viele Stimmen zukommen, als die Zahl der wahlberechtigten Mitglieder derjenigen gewerblichen Vereinigung, bei welcher er besteht, nach der für die Wahl der Mitglieder der Handwerkskammer erfolgten Festsetzung beträgt,

d) daß als Urkundspersonen bei der Feststellung des Wahlergebnisses zwei wahlberechtigte Gesellen zuzuziehen sind, und

e) daß, falls sämtliche Gesellenausschüsse eines Wahlkörpers von ihrem Wahlrecht keinen Gebrauch machen, für die von diesem Wahlkörper zu besetzenden Stellen diejenigen Gesellen als gewählt zu bezeichnen sind, welche in den beiden anderen Wahlkörpern die meisten Stimmen nach den dort Gewählten erhalten haben.

Karlsruhe, den 28. Januar 1913.

Großherzogliches Ministerium des Innern.

von Bodman.

Dr. Bader.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Anlage 1
(zu § 6).

Anmeldung.

Zur Wahl für die Handwerkskammer in Gruppe .....

meldet sich an:

die ..... Innung (der ..... Fachverein, der

Gewerbeverein, die Handwerkervereinigung)*) in .....

Mitgliederzahl: .....

darunter selbständige Handwerker: .....

Bei dem Verein besteht ..... Gesellenausschuß.**)

Ort und Datum: .....

Der Vorstand.

*) Das Nichtzutreffende ist durchzustreichen.
**) Wenn sich der Verein mit andern zur Bildung eines Gesellenausschusses vereinigt hat, so ist dies ebenfalls anzugeben.

Mitgliederverzeichnis anderseits (angeschlossen).

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Noch Anlage 1.

Mitglieder-Verzeichnis.

1.	2.	3.	4.	5.
O.-Z.	Vor- und Zunamen.	Handwerk*) oder sonstiger Beruf.	Wohnort.	übt das Mitglied sein Wahlrecht bei einer anderen wahlberechtigten Vereinigung aus und bei welcher? (Vgl. § 4 der Wahlordnung.)

Anmerkung: *) Wenn das Mitglied mehrere Handwerke treibt, ist dasjenige, in welchem es sich hauptsächlich beschäftigt, zu unterstreichen.

Anlage 2
(zu § 10).

Stempel des Landesgewerbeamts.

Stimmzettel

für die

Wahl zur Handwerkskammer in N.

Die ..... -Innung (der ..... -Fachverein, Gewerbeverein, die Handwerkervereinigung) in ..... mit ..... wahlberechtigten Mitgliedern hat in der Wahlgruppe ..... Stimmen abzugeben für

Kammermitglieder und Ersatzmänner.

Gewählt wurden

a. **als Mitglieder:**

(Vor- und Zunamen, Alter, Handwerk, Wohnort.)

1. .....
2. .....
3. .....
4. .....

b. **als Ersatzmänner:**

1. .....
2. .....
3. .....
4. .....

Die richtige Vornahme der Wahl wird mit dem Anfügen, daß dieselbe heute in ordnungsgemäß berufener Innungs- (Mitglieder-) Versammlung stattgefunden hat, beurkundet

..... (Ort) ..... (Datum).

Der Vorsitzende der Wahlversammlung:

N. .....

Die Urkundspersonen:

N. .....

N. .....

An
das Großh. Landesgewerbeamt
in Karlsruhe.

Anlage 3
(zu § 17).

Stempel des Landesgewerbeamts.

Stimmzettel

für die

Wahl zum Gesellenausschuß

der Handwerkskammer in N.

Der Gesellenausschuß der -Innung (des -Fachvereins, der Handwerkervereinigung, des Gewerbevereins) , welche Vereinigung wahlberechtigte Mitglieder zählt, hat in der Wahlgruppe Stimmen abzugeben für

Mitglieder und
Ersatzmänner

zum Gesellenausschuß der Handwerkskammer in N.

Gewählt wurden

a. **als Mitglieder**:

(Vor- und Zunamen, Alter, Handwerk und Wohnort des Gewählten, sowie des Meisters, bei welchem derselbe beschäftigt ist, und Bezeichnung der Innung oder sonstigen gewerblichen Vereinigung, welcher dieser Meister angehört.)

1. .....
2. .....
3. .....

b. **als Ersatzmänner**:

1. .....
2. .....
3. .....

Die richtige Vornahme der Wahl in ordnungsgemäß berufener Sitzung beurkundet

(Ort) (Datum).

Der Gesellenausschuß:*)

N. N.
N. N. u. s. w.

*) Sämtliche Mitglieder des Gesellenausschusses, welche sich an der Wahl beteiligt haben, haben zu unterzeichnen.

An
das Großh. Landesgewerbeamt
in Karlsruhe.

Druck und Verlag von Malsch & Vogel in Karlsruhe.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Nr. VI.

Gesetzes- und Verordnungs-Blatt
für das Großherzogtum Baden.

Ausgegeben zu Karlsruhe, Montag den 10. Februar 1913.

Inhalt.

Bekanntmachung und Verordnungen: des Ministeriums des Innern: das Viehseuchenübereinkommen zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn betreffend; die Neckarvorland-Ordnung für Mannheim betreffend; die Zustellungen im verwaltungsgerichtlichen Verfahren und in Verwaltungssachen betreffend; die Aufhebung der Floßerei auf der Enz und Nagold betreffend.

Bekanntmachung.

(Vom 22. Januar 1913.)

Das Viehseuchenübereinkommen zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn betreffend.

Wir bringen nachstehende Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 13. Dezember 1912 zur öffentlichen Kenntnis.

Karlsruhe, den 22. Januar 1913.

Großherzogliches Ministerium des Innern.
Der Ministerialdirektor:
Weingärtner.

Dr. Schühly.

Bekanntmachung.

Das Verzeichnis der Gebiete in Ungarn, gegen die seitens des Deutschen Reichs nach Artikel 5 Absatz 1 bis 3 des Viehseuchenübereinkommens zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn vom 25. Januar 1905 (Reichs-Gesetzblatt 1906 Seite 287) Einfuhrverbote erlassen werden können (Anlage II b zu dem Abkommen), hat infolge der inzwischen eingetretenen Änderungen in der administrativen Einteilung Ungarns die nachstehende Fassung erhalten:

b. in Ungarn:

1. Sperrgebiet: Komitat Abauj-Torna und die Munizipalstadt Kassa (Kaschau).
2. Sperrgebiet: Komitat Alsó-Fehér.
3. Sperrgebiet: Die Stuhlrichterbezirke Arad, Borosjenö, Elek, Kisjenö, Magyarpéceska, Vilagos des Komitats Arad und die Munizipalstadt Arad.

4. Sperrgebiet: Die Stuhlrichterbezirke Borossebes, Máriaradna, Nagyhalmágy, Tornova des Komitats Arad.
5. Sperrgebiet: Die Komitate Árva, Liptó Turócz.
6. Sperrgebiet: Die Stuhlrichterbezirke Bácsalmás, Bája, Topolya, Zenta, Zombor, ferner die Städte mit geordnetem Magistrate Magyarkanizsa, Zenta des Komitats Bács-Bodrog und die Munizipalstädte Bája, Szabadka (Maria Theresiopel), Zombor.
7. Sperrgebiet: Die Stuhlrichterbezirke Apatin, Hótság, Kula, Palánka, Obecse, Titel, Ujvidék, Zsablya des Komitats Bács-Bodrog und die Munizipalstadt Ujvidék (Neusatz).
8. Sperrgebiet: Komitat Baranya und die Munizipalstadt Pécs (Fünfkirchen).
9. Sperrgebiet: Komitate Bars, Hont und die Munizipalstadt Selmecz—és Bélabánya (Schemnitz).
10. Sperrgebiet: Komitat Békés.
11. Sperrgebiet: Komitate Bereg, Ugocsa.
12. Sperrgebiet: Komitat Besztercze—Nászód.
13. Sperrgebiet: Die Stuhlrichterbezirke Berettyóujfalu, Derecske, Ermihályfalva, Margitta, Sárrét, Székelyhid des Komitats Bihar.
14. Sperrgebiet: Die Stuhlrichterbezirke Cséffa, Élesd, Központ, Biharkeresztes, Szalárd des Komitats Bihar und die Munizipalstadt Nagyvárad (Großwardein).
15. Sperrgebiet: Die Stuhlrichterbezirke Bél, Belényes, Magyarcséke, Nagyszalonta, Tenke, Váskóh des Komitats Bihar.
16. Sperrgebiet: Komitat Borsod und die Munizipalstadt Miskolcz.
17. Sperrgebiet: Komitate Brassó, Háromszék.
18. Sperrgebiet: Komitate Csanád, Csongrád und die Munizipalstädte Hódmezö-Vásárhely, Szeged (Szegedin).
19. Sperrgebiet: Komitat Csik.
20. Sperrgebiet: Komitate Esztergom, Györ, Komárom und die Munizipalstädte Györ (Raab), Komárom (Komorn).
21. Sperrgebiet: Komitat Fejér und die Munizipalstadt Székesfejérvar (Stuhlweißenburg).
22. Sperrgebiet: Komitate Fogaras, Szeben.
23. Sperrgebiet: Komitate Gömör és Kis-Hont, Zólyom.
24. Sperrgebiet: Komitat Hajdu und die Munizipalstadt Debreczen (Debreczin).
25. Sperrgebiet: Komitat Heves.
26. Sperrgebiet: Komitat Hunyad.
27. Sperrgebiet: Komitat Jász-Nagykun-Szolnok.
28. Sperrgebiet: Komitate Kis-Küküllö, Nagy-Küküllö.
29. Sperrgebiet: Komitat Kolozs und die Munizipalstadt Kolozsvár (Klausenburg).
30. Sperrgebiet: Die Stuhlrichterbezirke Béga, Bogsánybánya, Facsád, Karánsebes, Lugos, Maros, Temes, ferner die Städte mit geordnetem Magistrate Karánsebes, Lugos des Komitats Krassó-Szörény.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

31. Sperrgebiet: Die Stuhlrichterbezirke Bozovics, Jám, Oraviczabánya, Orsova, Resicabánya, Teregova und Ujmoldova des Komitats Krassó-Szörény.
32. Sperrgebiet: Komitat Máramaros.
33. Sperrgebiet: Komitate Maros-Torda, Udvarhely und die Munizipalstadt Maros-Vásárhely.
34. Sperrgebiet: Komitate Moson, Sopron und die Munizipalstadt Sopron (Ödenburg).
35. Sperrgebiet: Komitat Nográd.
36. Sperrgebiet: Komitat Nyitra.
37. Sperrgebiet: Die Stuhlrichterbezirke Bia, Gödöllö, Pomáz Vácz, ferner die Städte mit geordnetem Magistrate Szentendre (St. Andrä), Vácz (Waitzen), Ujpest des Komitats Pest-Pilis-Solt-Kiskun und die Haupt- und Residenzstadt Budapest.
38. Sperrgebiet: Die Stuhlrichterbezirke Alsódabas, Kispest, Monor, Nagykáta, Ráczkeve, ferner die Städte mit geordnetem Magistrate Nagykörös, Czegléd des Komitats Pest-Pilis-Solt-Kiskun und die Munizipalstadt Kecskemét.
39. Sperrgebiet: Die Stuhlrichterbezirke Abony, Dunavecse, Kalocsa, Kiskörös, Kiskunfélegyháza, Kunszentmiklós, ferner die Städte mit geordnetem Magistrate Kiskunhalas und Kiskunfélegyháza des Komitats Pest-Pilis-Solt-Kiskun.
40. Sperrgebiet: Komitat Pozsony und die Munizipalstadt Pozsony (Preßburg).
41. Sperrgebiet: Komitat Sáros
42. Sperrgebiet: Die Stuhlrichterbezirke Igal, Lengyeltót, Marczal und Tab des Komitats Somogy.
43. Sperrgebiet: Die Stuhlrichterbezirke Barcs, Csurgó, Kaposvár, Nagyatád, Szigetvár, ferner die Stadt mit geordnetem Magistrate Kaposvár des Komitats Somogy.
44. Sperrgebiet: Komitat Szabolcs.
45. Sperrgebiet: Komitat Szatmár und die Munizipalstadt Szatmár-Németi.
46. Sperrgebiet: Komitat Szepes.
47. Sperrgebiet: Komitat Szilágy.
48. Sperrgebiet: Komitat Szolnok-Doboka.
49. Sperrgebiet: Die Stuhlrichterbezirke Buziásfürdö, Központ, Lippa, Temesrékás, Ujarad, Vinga des Komitats Temes und die Munizipalstadt Temesvár.
50. Sperrgebiet: Die Stuhlrichterbezirke Csák, Detta, Fehértemplom (Weißkirchen), Kevevára, Versecz, ferner die Stadt mit geordnetem Magistrate Fehértemplom des Komitats Temes und die Munizipalstadt Versecz (Werschetz).
51. Sperrgebiet: Komitat Tolna.
52. Sperrgebiet: Komitat Torda-Aranyos.
53. Sperrgebiet: Die Stuhlrichterbezirke Csene, Nagykikinda, Nagyszentmiklós, Párdány, Perjámos, Törökbecse, Törökkanizsa, Zsombolya (Hatzfeld), ferner die Stadt mit geordnetem Magistrate Nagykikinda (Groß Kikinda) des Komitats Torontál.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

54. Sperrgebiet: Die Stuhlrichterbezirke Alibunár, Antalfalva, Bánlak, Módos, Nagybecskerek, Pancsova, ferner die Stadt mit geordnetem Magistrate Nagybecskerek (Groß Becskerek) des Komitats Torontál, und die Munizipalstadt Pancsova.
55. Sperrgebiet: Komitat Trencsén.
56. Sperrgebiet: Komitat Ung und die Stuhlrichterbezirke Homonna, Mezölaborcz, Szinna, Sztropkó des Komitats Zemplén.
57. Sperrgebiet: Die Stuhlrichterbezirke Bodrogköz, Galszécs, Nagymihály, Sárospatak, Satoraljaujhely, Szerencs, Tokaj, Varannó, ferner die Stadt mit geordnetem Magistrate Satoraljaujhely des Komitats Zemplén.
58. Sperrgebiet: Die Stuhlrichterbezirke Czelldömölk, Felsöör, Köszeg, Németujvár, Sárvár, Szombathely, ferner die Städte mit geordnetem Magistrate Köszeg (Güns) Szombathely (Steinamanger) des Komitats Vas.
59. Sperrgebiet: Die Stuhlrichterbezirke Körmend, Muraszombat, Szentgotthard, Vasvár des Komitats Vas.
60. Sperrgebiet: Komitat Veszprém.
61. Sperrgebiet: Die Stuhlrichterbezirke Balatonfüred, Keszthely, Pacsa, Sümeg, Tapolcza, Zalaegerszeg, Zalaszentgrót, ferner die Stadt mit geordnetem Magistrate Zalaegerszeg des Komitats Zala.
62. Sperrgebiet: Die Stuhlrichterbezirke Alsólendva, Csáktornya, Letenye, Nagykanizsa, Nova, Perlak, ferner die Stadt mit geordnetem Magistrate Nagykanizsa (Groß Kanizsa) des Komitats Zala.
63. Sperrgebiet: Munizipalstadt Fiume.
64. Sperrgebiet: Komitate Belovár-Körös, Varasd und die Munizipalstadt Varasd (Varasdin).
65. Sperrgebiet: Komitat Lika-Krbava.
66. Sperrgebiet: Komitat Modrus-Fiume.
67. Sperrgebiet: Komitat Pozsega.
68. Sperrgebiet: Komitat Szerém und die Munizipalstadt Zimony (Semlin).
69. Sperrgebiet: Komitat Veröcze die Munizipalstadt Eszék (Esseg).
70. Sperrgebiet: Komitat Zágráb und die Munizipalstadt Zágráb (Agram).

Berlin, den 13. Dezember 1912.

Der Reichskanzler.

Im Auftrage: von Jonquières.

Verordnung.

(Vom 22. Januar 1913.)

Die Neckarvorland-Ordnung für Mannheim betreffend.

Die Verordnung obigen Betreffs vom 10. Juli 1901 (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 453) wird geändert, wie folgt:

1. § 14 Absatz 1 erhält nachstehenden Zusatz:

„Die Hafenverwaltung kann jedoch auf Ansuchen gestatten, daß die Abfuhr der ausgeladenen Güter erst an dem auf die Ausladung folgenden Tage bewerkstelligt wird, wenn der Wasserstand und die Wetterlage dies unbedenklich erscheinen lassen."

2. § 17 wird durch nachstehende Bestimmung ersetzt:

„§ 17.

Auf Grund der Anmeldungen der Schiffer und Flößer (§ 3) fertigt der Platzaufseher zu statistischen Zwecken über jedes Fahrzeug und seine Ladung eine Zählkarte nach vorgeschriebenem Muster und übergibt sie dem städtischen Tiefbauamt, das die Zählkarten monatlich an das Statistische Landesamt in Karlsruhe einsendet."

Karlsruhe, den 22. Januar 1913.

Großherzogliches Ministerium des Innern.

von Bodman.

von Gemmingen.

Verordnung.

(Vom 24. Januar 1913.)

Die Zustellungen im verwaltungsgerichtlichen Verfahren und in Verwaltungssachen betreffend.

Die Verordnung vom $\frac{\text{22. September 1884}}{\text{12. Februar 1900}}$, die Zustellungen im verwaltungsgerichtlichen Verfahren und in Verwaltungssachen betreffend (Gesetzes- und Verordnungsblatt $\frac{\text{1884 Seite 401 und}}{\text{1900 Seite 423}}$ wird mit sofortiger Wirksamkeit abgeändert wie folgt:

1. § 2 erhält folgende Fassung:

§ 2.

Der Vorsitzende des Verwaltungsgerichts läßt, soweit nicht nach § 22a zu verfahren ist, am Sitze des Gerichts durch den Gerichtsdiener (Amtsdiener, Kanzleidiener), im übrigen durch die Post zustellen.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

2. Nach § 22 wird eingeschaltet:

§ 22a.

Die Zustellungen an Pfleglinge in staatlichen Irrenanstalten erfolgen durch das Oberwartepersonal (Oberwärter, Oberwärterinnen und deren Stellvertreter).

Die zuzustellenden Schriftstücke sind an die Direktion der Anstalt zu senden, welche darauf die Zustellung veranlaßt und die Zustellungsurkunde der ersuchenden Behörde übermittelt. Besondere Begleitschreiben sind nicht erforderlich.

Über die Zustellung ist eine Urkunde entsprechend dem Formular I aufzunehmen.

Eine Zustellungsgebühr wird nicht erhoben.

3. § 23 erhält als Absatz 2 folgenden Zusatz:

Die Vorschrift des § 22a findet auch auf die Zustellungen in Verwaltungssachen Anwendung.

Karlsruhe, den 24. Januar 1913.

Großherzogliches Ministerium des Innern.

von Bodman.

Dr. Bader.

Verordnung.

(Vom 31. Januar 1913.)

Die Aufhebung der Flößerei auf der Enz und Nagold betreffend.

Unter Aufhebung der Verordnung vom 6. April 1889, die Floßordnung für die Enz und die Nagold betreffend (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 51), wird auf Grund der §§ 15, 106 Absatz 1 Ziffer 2 und 6 des Wassergesetzes, § 148 Ziffer 1 des Polizeistrafgesetzbuches die Flößerei auf der Enz und Nagold mit sofortiger Wirksamkeit untersagt.

Karlsruhe, den 31. Januar 1913.

Großherzogliches Ministerium des Innern.

J. V.:

Glockner.

von Gemmingen.

Druck und Verlag von **Malsch & Vogel** in Karlsruhe.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Nr. VII.

Gesetzes- und Verordnungs-Blatt
für das Großherzogtum Baden.

Ausgegeben zu Karlsruhe, Donnerstag den 13. Februar 1913.

Inhalt.

Bekanntmachungen: des Ministeriums des Großherzoglichen Hauses, der Justiz und des Auswärtigen: die Führung der Grund- und Pfandbücher in der Zwischenzeit betreffend; des Ministeriums des Innern: die für Verpflegung von Kranken im Landesbad zu Baden und Landessolbad zu Dürrheim zu entrichtenden Vergütungen betreffend.

Bekanntmachung.

(Vom 7. Februar 1913.)

Die Führung der Grund- und Pfandbücher in der Zwischenzeit betreffend.

Die Zwischenverordnung vom 4 Mai 1900 (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 619) ist am 1. Februar 1913 im Grundbuchbezirk Stein a. K. (Amtsgerichtsbezirk Mosbach) in Kraft getreten.

Karlsruhe, den 7. Februar 1913.

Ministerium des Großherzoglichen Hauses, der Justiz und des Auswärtigen.

Der Ministerialdirektor:

Hübsch.

Dr. Pfeifer.

Bekanntmachung.

(Vom 8. Februar 1913.)

Die für Verpflegung von Kranken im Landesbad zu Baden und Landessolbad zu Dürrheim zu entrichtenden Vergütungen betreffend.

Unter Bezugnahme auf § 2 Absatz 2 der Satzungen für das Landesbad zu Baden und das Landessolbad zu Dürrheim (Gesetzes- und Verordnungsblatt 1908 Seite 107) bringen wir zur allgemeinen Kenntnis, daß — in Abänderung unserer Bekanntmachung vom 9. Mai 1908 (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 113) — die für die Verpflegung von Kranken im Landesbad und Landessolbad zu entrichtenden Vergütungen mit Wirkung vom 1. April 1913 an bis auf weiteres, wie folgt, festgesetzt werden:

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

1. Für Personen, welche von badischen Armenverbänden oder Stiftungen zum Zwecke des Kurgebrauchs unterstützt werden, für Hof- und Staatsbeamte, Beamte der mit Korporationsrechten ausgestatteten Kirchen, badischer Kreise, Gemeinden und Stiftungen, für welche die betreffende Verwaltung die Verpflegungskosten bestreitet, ferner für Personen, welche auf Kosten von Gemeindekrankenversicherungen, Krankenkassen, Berufsgenossenschaften und Versicherungsanstalten zu verpflegen sind und entweder die badische Staatsangehörigkeit besitzen oder im Großherzogtum ihren Wohnsitz haben:

I. im Landesbad zu Baden:

a. bei Benützung gemeinsamer Säle auf täglich . . . . . 3,50 ℳ,

b. „ „ von Einzelzimmern „ „ . . . . . 4,50 „;

II. im Landessolbad zu Dürrheim:

a. bei Benützung gemeinsamer Zimmer auf täglich . . . . . 4,— ℳ,

b. „ „ von Einzelzimmern „ „ . . . . . 4,50 „.

2. Für sonstige minderbemittelte Personen badischer Staatsangehörigkeit, welche selbst die Verpflegungskosten bezahlen:

I. im Landesbad zu Baden:

a. bei Benützung gemeinsamer Säle auf täglich . . . . . 4,— ℳ,

b. „ „ von Einzelzimmern „ „ . . . . . 4,75 „;

II. im Landessolbad zu Dürrheim:

a. bei Benützung gemeinsamer Zimmer auf täglich . . . . . 4,25 ℳ,

b. „ „ von Einzelzimmern „ „ . . . . . 4,75 „.

3. Für unter Ziffer 2 bezeichnete Personen nichtbadischer Staatsangehörigkeit:

I. im Landesbad zu Baden:

a. bei Benützung gemeinsamer Säle auf täglich . . . . . 4,50 ℳ,

b. „ „ von Einzelzimmern „ „ . . . . . 5,— „;

II. im Landessolbad zu Dürrheim:

a. bei Benützung gemeinsamer Zimmer auf täglich . . . . . 4,50 ℳ,

b. „ „ von Einzelzimmern „ „ . . . . . 5,— „.

Karlsruhe, den 8. Februar 1913.

Großherzogliches Ministerium des Innern.

von Bodman.

Boppel.

Druck und Verlag von Malsch & Vogel in Karlsruhe.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Nr. VIII.

Gesetzes- und Verordnungs-Blatt
für das Großherzogtum Baden.

Ausgegeben zu Karlsruhe, Mittwoch den 26. Februar 1913.

Inhalt.

Landesherrliche Verordnung: die Zuständigkeit in rechtspolizeilichen Angelegenheiten betreffend
Verordnung: des Ministeriums des Innern: die Beiträge für die Landwirtschaftskammer betreffend.

Landesherrliche Verordnung.

(Vom 15. Februar 1913.)

Die Zuständigkeit in rechtspolizeilichen Angelegenheiten betreffend.

Friedrich, von Gottes Gnaden Großherzog von Baden, Herzog von Zähringen.

Auf Antrag Unseres Justizministeriums und nach Anhörung Unseres Staatsministeriums haben Wir auf Grund des § 1322 des Bürgerlichen Gesetzbuchs beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel I.

Unsere Verordnung vom 17. Mai 1905, die Zuständigkeit in rechtspolizeilichen Angelegenheiten betreffend, erhält folgenden Zusatz:

Für den Fall dringenden Bedürfnisses ist das Justizministerium ermächtigt, die Befugnis zur Befreiung vom Eheaufgebot, sofern beide Verlobte Reichsinländer sind, auch auf den Standesbeamten zu übertragen, vor dem die Ehe geschlossen werden soll.

Artikel II.

Diese Verordnung tritt sofort in Kraft.

Gegeben zu Karlsruhe, den 15. Februar 1913.

Friedrich.

von Dusch. Auf Seiner Königlichen Hoheit höchsten Befehl:
Dr. Scheffelmeier.

Verordnung.

(Vom 13. Februar 1913.)

Die Beiträge für die Landwirtschaftskammer betreffend.

Zum Vollzug des § 12 des Gesetzes vom 28. September 1906, die Landwirtschaftskammer betreffend (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 445), in der durch Artikel 4 des Gesetzes vom 26. September 1912 (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 397) geänderten Fassung wird unter Aufhebung der seitherigen Vollzugsvorschriften im Einverständnis mit dem Ministerium der Finanzen nachstehendes verordnet:

§ 1.

Die Beiträge zu den Kosten der Landwirtschaftskammer werden auf die Vermögenssteuerwerte aller landwirtschaftlich genutzten Grundstücke und Waldungen umgelegt; dabei unterbleibt die in § 31 Absatz 2 des Vermögenssteuergesetzes vorgesehene Ermäßigung.

§ 2.

Der auf das ganze Hundert abgerundete Gesamtbetrag der Steuerwerte eines Beitragspflichtigen bildet sein umlagepflichtiges Steuerkapital.

Steuerkapitalien von im ganzen weniger als 2000 ℳ bleiben bei der Beitragserhebung außer Betracht.

§ 3.

Beitragspflichtig und zwar am Ort seiner Vermögenssteueranlage ist derjenige, auf dessen Namen die umlagepflichtigen Grundstücke und Waldungen in das Grundstückskataster der Vermögenssteuer aufgenommen sind.

Für den badischen Staat, das Domänenärar und die Zivilliste ist die Beitragspflicht in Karlsruhe begründet.

§ 4.

Der Mindestbetrag, den ein Beitragspflichtiger mit einem umlagepflichtigen Steuerkapital von 2000 ℳ und mehr zu entrichten hat, beträgt 20 ₰.

Im übrigen werden bei der Beitragsberechnung Beträge unter einem halben Pfennig nicht berücksichtigt, solche von einem halben Pfennig und größere Bruchteile eines Pfennigs mit einem ganzen Pfennig angesetzt.

§ 5.

Die in einer Gemeinde aufzubringenden Beiträge können im Wege der Freigebigkeit auf die Gemeindekasse übernommen werden. In diesem Falle wird der Beitrag in einem Betrag aus dem auf das ganze Tausend abgerundeten Gesamtbetrag der Steuerwerte aller in der Gemeinde nach § 3 Absatz 1 beitragspflichtigen Personen berechnet; eine Ausscheidung nach § 2 Absatz 2 und die Aufrundung nach § 4 Absatz 1 unterbleibt dabei.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

§ 6.

Längstens bis zum 15. Februar jedes Jahres übersenden die Steuerkommissäre der Landwirtschaftskammer Übersichten des für jede Gemeinde ihres Bezirks nach Maßgabe des § 5 ermittelten beitragspflichtigen Gesamtsteuerkapitals in doppelter Fertigung, sofern ihnen die Landwirtschaftskammer nicht bis zum 1. Dezember des vorhergehenden Jahres mitgeteilt hat, daß im nächsten Jahr eine Beitragserhebung unterbleibt. Für jeden Amtsbezirk oder Teil eines solchen wird eine besondere Übersicht aufgestellt; sie gründet sich auf den Abschluß oder die Abschlüsse der Spalten 6, 9, 10, 11 und 12 der Abteilung A des neuesten Grundstückskatasters. Ein Muster der Übersicht ist als Beilage 1 angeschlossen.

Dem Steuerkommissär für den Bezirk Karlsruhe-Stadt werden von den andern Steuerkommissären aus der Abteilung C des Grundstückskatasters die umlagepflichtigen Steuerwerte des Staats, des Domänenärars und der Zivilliste schon vor dem in Absatz 1 genannten äußersten Zeitpunkt überwiesen, damit er sie in der von ihm im übrigen in gleicher Weise zu fertigenden Übersicht mitberücksichtigen kann.

§ 7.

Nach Feststellung des Beitragsfußes berechnet die Landwirtschaftskammer in den Übersichten den auf jede Gemeinde entfallenden Beitrag und teilt die eine Fertigung der so vervollständigten Übersichten den zuständigen Bezirksämtern mit, worauf diese eine Beschlußfassung der Gemeindebehörden wegen Übernahme der Beiträge auf die Gemeindekasse nach § 5 herbeiführen.

§ 8.

Diejenigen Gemeinden, welche die Bezahlung des Beitrags aus der Gemeindekasse beschließen, entrichten, ohne eine besondere Zahlungsaufforderung abzuwarten, den ganzen Betrag innerhalb zwei Monaten an die Kasse der Landwirtschaftskammer.

Eine Rückerhebung des Beitrags von den nach § 3 Beitragspflichtigen findet in diesem Falle nicht statt.

§ 9.

Sobald alle Gemeinden des Bezirks den Beschluß nach § 7 gefaßt haben, benachrichtigt das Bezirksamt die Landwirtschaftskammer von dem Ergebnis. Diese teilt darauf den noch in Betracht kommenden Steuerkommissären den Beitragsfuß mit und ersucht sie, besondere Einzugslisten für die Beitragspflichtigen derjenigen Gemeinden aufzustellen, von welchen die Beitragszahlung nicht auf die Gemeindekasse übernommen worden ist.

§ 10.

Die Steuerkommissäre stellen möglichst bald für jede der ihnen von der Landwirtschaftskammer nach § 9 bezeichneten Gemeinden eine Einzugsliste nach dem unter Beilage 2 angeschlossenen Muster auf; sie tragen darin unter Beachtung der Vorschrift in § 2 Absatz 2

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

auf Grund der Spalten 3, 6, 9, 10, 11 und 12 der Abteilung A oder (bei mehreren Gemarkungen) der Abteilungen A des neuesten Grundstückskatasters Namen, Beruf, erforderlichen Falls auch die Wohnung, sowie das umlagepflichtige Steuerkapital der beitragspflichtigen Grundbesitzer ein, berechnen den von jedem Pflichtigen zu entrichtenden Beitrag nach § 4 und stellen den Betrag der Steuerkapitalien und Beiträge seitenweise sowie, am Schlusse der Einzugsliste, ihren Gesamtbetrag fest. Schließlich setzt der Steuerkommissär der Einzugsliste Ort, Tag und seine Unterschrift bei.

Vom Steuerkommissär für den Bezirk Karlsruhe-Stadt werden die umlagepflichtigen Steuerwerte des Staats, des Domänenärars und der Zivilliste in die von ihm aufzustellende Einzugsliste mit aufgenommen.

§ 11.

Die Steuerkommissäre übersenden die Einzugslisten, sobald sie fertig gestellt sind, den zuständigen Bezirkssteuerstellen; diese übermitteln sie an die Steuereinnehmereien. Gleichzeitig lassen die Steuerkommissäre den Bezirkssteuerstellen und der Landwirtschaftskammer eine Zusammenstellung der den einzelnen Steuereinnehmereien zur Erhebung überwiesenen Gesamtbeträge zugehen.

§ 12.

Nachträge oder Abgänge werden bezüglich der Beiträge zur Landwirtschaftskammer nicht festgestellt. Wenn jedoch ein Beitragspflichtiger dartut, daß ein oder mehrere Grundstücke, mit deren Steuerwert er zur Beitragsleistung herangezogen worden ist, schon in dem dem Beitragsjahr vorausgegangenen Jahr nicht oder nicht mehr landwirtschaftlich genutzt waren, so weist der Steuerkommissär die Steuereinnehmerei an, den zur Ungebühr angeforderten Betrag im Ausstand zu lassen. Gleichzeitig macht der Steuerkommissär hierüber einen Aktenvermerk zur Beachtung bei der Neuaufstellung der Einzugsliste.

§ 13.

Sobald die Steuererheber in den Besitz der Einzugslisten gelangt sind, fertigen sie darnach Forderungszettel nach beiliegendem Muster 3 und stellen sie den Beitragspflichtigen zu. Die Schuldigkeit ist binnen 8 Tagen zu zahlen.

Die eingehenden Beiträge trägt der Erheber in der entsprechenden Monatsspalte der Einzugslisten ein. Die Schuldigkeiten, die innerhalb der Zahlungsfrist nicht berichtigt worden sind, betreibt der Erheber nach den Vorschriften über die Betreibung der Staatssteuern.

Je nach Ablauf eines Monats stellt der Steuererheber in der entsprechenden Monatsspalte den Gesamtbetrag der eingegangenen Beiträge fest und liefert ihn unter Anschluß eines doppelten Lieferscheines an die Kasse der Landwirtschaftskammer ab; von dieser erhält er die eine Fertigung des Lieferscheines mit Empfangsbescheinigung versehen zurück.

Sind sämtliche Posten einer Einzugsliste eingegangen oder stehen nur noch unbeibringliche oder nach Weisung des Steuerkommissärs oder der Landwirtschaftskammer nicht zu erhebende

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Beträge aus, so liefert der Steuererheber die Einzugslisten ebenfalls an die Kasse der Landwirtschaftskammer gegen Bescheinigung ab; spätestens muß dies am Schlusse des Beitragsjahres geschehen. Bei Posten, die wegen Unbeibringlichkeit oder auf erhaltene Weisung nicht erhoben worden sind, macht der Erheber einen entsprechenden Vermerk in Spalte 9 der Einzugsliste und legt die etwa vorhandenen Aktenstücke bei.

§ 14.

Die Vordrucke zu den Einzugslisten und Forderungszetteln werden den Steuerbehörden durch die Landwirtschaftskammer auf deren Kosten geliefert.

§ 15.

Die von der Landwirtschaftskammer für die Mitwirkung der Steuerkommissäre bei der Beitragsfeststellung und bei ihrer Berichtigung nach § 12 an die Staatskasse zu entrichtende Vergütung bemißt sich nach § 1 Ziffer 16 der Verordnung des Großherzoglichen Ministeriums der Finanzen vom 25. September 1908, die für Geschäftsverrichtungen der Steuerkommissäre zu zahlenden Gebühren betreffend (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 527).

Die der Steuerverwaltung zustehende Gebühr für die Einziehung der Beiträge beläuft sich auf 3 vom Hundert der eingegangenen Beträge; sie wird (nebst etwaigen Auslagen für unbeibringliche Betreibungskosten und Porto) von den Steuererhebern bei jeder Ablieferung von Beiträgen (§ 13) zurückbehalten.

§ 16.

Nach dieser Verordnung wird erstmals bei der Beitragsfeststellung und Erhebung im Jahre 1913 verfahren.

Karlsruhe, den 13. Februar 1913.

Großherzogliches Ministerium des Innern.

von Bodman.

Waßmer.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Amtsbezirk _____ **Beilage 1.**

Beiträge zu den Kosten der Landwirtschaftskammer.

Übersicht

über die von den Gemeinden des Steuerkommissärbezirks . . . . . .
nach §§ 5 und 6 der Verordnung vom 13. Februar 1913 im Jahr . . . . zu zahlenden Beiträge.

1.	2.	3.	4.	
O.-Z.	Gemeinde	Beitragspflichtiges Steuerkapital	Beitrag bei von 1000 ℳ Steuerkapital	Pfg.
			ℳ	Pf.

Angelegt bis auf Spalte 4.

. . . . . den . . . . . 19 . .

Großh. Steuerkommissär.

Ausgefertigt bezüglich der zu bezahlenden Beiträge.

Karlsruhe, den . . . . . 19 . .

Die Landwirtschaftskammer.

Beilage 2.

Landwirtschaftskammer Karlsruhe.

Finanzamt: . . . . . .

Hauptsteueramt: . . . . . Steuerkommissärbezirk . . . . . .

Steuereinnehmerei: . . . . . .

(Gemarkung . . . . . .)

Einzugs-Liste

über die Beiträge zu den Kosten der Landwirtschaftskammer

für das Jahr 19 . . .

Von 1000 ℳ Steuerkapital sind zu erheben . . . . ₰

(Der Mindestbetrag beträgt 20 ₰.)

1	2	3	4		5		6		7		8		9
O.-Z.	Name und Beruf (erforderlichenfalls auch Wohnung) der Beitragspflichtigen.	Beitragspflichtiges Steuerkapital.	Jahres-Beitrag.		Zahlung im Monat:				Summe der Zahlungen:		Restschuldigkeit:		Bemerkungen:
		ℳ	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	

(Vorderseite.)

Beilage 3.
(Achtelsbogen.)

Steuereinnehmerei . . . . . .

Forderungszettel

über

die Beiträge zu den Kosten der Landwirtschaftskammer

für das Jahr 19 . .

Herr . . . . . .

in . . . . . .

schuldet laut O.-Z. . . der Einzugsliste *) aus . . . . ℳ

Steuerkapital landwirtschaftlich genutzter Grundstücke und Waldungen zu . . ₰ von 100 ℳ . . . . . ℳ . . ₰

*) den Mindestbetrag von 20 ₰;

dieser Betrag ist binnen 8 Tagen an den unterzeichneten Erheber zu bezahlen.

Die Übereinstimmung mit der Einzugsliste bezeugt

. . . . . , den . . . . . 19 . .

Der Steuererheber:

*) Das Nichtzutreffende wird durchstrichen.

(Rückseite.)

Zahlung

am . . ten . . . . . 19 . . . . . ℳ . . ₰

mit Worten . . . . . .

wofür bescheinigt

Der Steuererheber:
(Unterschrift)

. . . . . .

Druck und Verlag von **Malsch & Vogel** in Karlsruhe.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg