

Dyr. Dr. Wed.

Nr. 281

Biblioteka
Dyrekcji Dróg Wodnych
w Toruniu.

Dz. Przych. Nr. 281

Katalog: Dział. IV Poz. 18

~~Dyr. Dr. Wed.~~

~~Nr. 281~~

411496



н. 1000/77

Vorwort.

Die für die Weichsel undogat, für deren Nebenflüsse und für die westpreussischen Küstengewässer und Häfen erlassenen Schiffahrts- und Flößerei-Verordnungen finden sich in den Regierungs=Amtsblättern und den Sammlungen von Polizei-Verordnungen für die in Frage kommenden Regierungen zerstreut vor, sodaß deren Aufsuchen für die Behörden mit nicht unerheblichem Zeitverlust verknüpft zu sein pflegt, und sich die Schiffahrttreibenden und sonstigen Betheiligten nur schwer mit sämtlichen einschlägigen Bestimmungen vertraut machen können. Die Herausgabe einer Sammlung der Vorschriften für den genannten Bereich war somit ein dringendes Bedürfnis. Auch bei dem, dem Unterzeichneten übertragenen Unterricht in der Gesetzeskunde an der in Danzig im Winter 1900/1901 ins Leben getretenen Schifferschule machte sich das Fehlen einer derartigen Sammlung fühlbar.

Der Unterzeichnete hat sich daher mit Genehmigung seiner vorgesetzten Behörde der Arbeit unterzogen, die in Frage kommenden Verordnungen zu sammeln und übersichtlich zu ordnen.

Die Sammlung soll den Schiffahrttreibenden, insbesondere den Schiffs- und Flößführern, eine bequeme Handhabe bieten, den Stromaufsichtsbeamten die Ausübung ihrer Berufspflichten erleichtern und für die Behörden ein praktisches Nachschlagebuch abgeben.

Es besteht die Absicht, das Werk durch Nachtragung der in der Folge ergehenden neuen und abändernden Vorschriften stets auf dem Laufenden und genau der Gegenwart entsprechend zu erhalten.

Etwaige Wünsche bezüglich der Anordnung des Stoffs oder sonstige sich als wünschenswerth herausstellende Veränderungen bittet der Unterzeichnete, ihm gefälligst mittheilen zu wollen.

Danzig, den 15. April 1901.

A. Jacob.

Journal

The first part of the journal describes the general conditions of the country and the state of the population. It mentions the various tribes and their customs, and the different occupations of the people. The second part relates to the discovery of gold in California, and the subsequent migration of thousands of people to that region. It details the hardships of the journey and the early days of mining. The third part discusses the political and social changes that took place during this period, including the establishment of new settlements and the growth of the mining industry. The journal concludes with a summary of the author's observations and a reflection on the future of the region.

J. Smith



Inhalts-Verzeichniß.

Nr.	B e z e i c h n u n g.	Datum.	Seite.
Allgemeine Vorschriften.			
1.	Nichordnung für die Binnenschiffahrt für den Reg.-Bezirk Danzig	9. März 1900	1
	(" " Bromberg	9. März 1900)	8
	(" die Weichsel	20. März 1901)	8
2.	Flaggen, Verordnungen, betreffend das Führen derselben für den Reg.-Bezirk Danzig	29. April 1823	9
	" " " "	13. Novbr. 1834	9
	" " " "	13. Oktbr. 1837	9
	(" " " Marienwerder	7. Oktbr. 1837)	9
	" die Provinz Westpreußen	25. Septbr. 1895	10
3.	Dienstbücher für Schiffleute, Ver- ordnung, betr. die Einführung	8. Juli 1856	10
4.	Sprengstoffe, Polizei-Verordnung, betr. den Verkehr mit denselben	19. Oktbr. 1893	12
5.	Sprengstoffe und Munitionsgegen- stände der Militär- und Marine- verwaltung, Polizei-Verordnung, betr. Verwendung auf Land- und Wasser- wegen	23. Dezbr. 1893	19
Vorschriften für die Provinz Westpreußen.			
6.	Dampfschiffahrt auf den schiffbaren Gewässern der Provinz Preußen, Regulativ, betr. den Betrieb	f 18. April 1844 6. Mai 1844	22 27

N ^o .	B e z e i c h n u n g.	Datum.	Seite.
7.	Schifffahrtszeichen , Polizei-Verordnung, betr. den Schutz.	8. Januar 1880	27
8.	Unglücksfälle auf Flußschiffen und Flößen , Polizei-Verordnung, betr. die Anzeige	18. August 1883	26
9.	Fischereigeräthe , Polizei-Verordnung, betr. das Mitführen auf Fahrzeugen und Flößen	22. August 1896	29
Vorschriften für den Bereich der Weichselstrombauverwaltung.			
10.	Weichsel und Nogat , sowie die schiffbaren Theile ihrer Nebenflüsse, Polizei-Verordnung, betr. die Ausübung der Schifffahrt und Flößerei <i>und Nachtrag vom 20. Febr. 1895</i>	7. März 1895	29
11.	Schleusenanlagen bei Einlage , Kreis Danziger Niederung, Polizei-Verordnung, betr. die Benutzung	23. Mai 1910	24 mit Umfassung
12.	Weichsel-Nogat-Kanal bei Bieckel , Vorschrift, betr. das Befahren	13. Januar 1865	50 50 a n. b. 50 c
13.	Wknitzer-Vorsluth , Polizei-Verordnung, betr. die Beschädigung	26. Febr. 1896	50
14.	Brücken- und Fähranstalt bei Marienburg , Regulativ	25. Febr. 1912	58
15.	Pontonbrücke über die Nogat bei Marienburg , Polizei-Verordnung, betr. das Durchlassen von Schiffsgefäßen und Holztrafen	15. Aug. 1913	58
16.	Badeanstalt zu Schulitz , Polizei-Verordnung, betr. den Schutz	13. Januar 1865	58
13.	Wknitzer-Vorsluth , Polizei-Verordnung, betr. die Beschädigung	28. August 1883	59
14.	Brücken- und Fähranstalt bei Marienburg , Regulativ	14. Septbr. 1850	60
15.	Pontonbrücke über die Nogat bei Marienburg , Polizei-Verordnung, betr. das Durchlassen von Schiffsgefäßen und Holztrafen	15. Septbr. 1878	60
16.	Badeanstalt zu Schulitz , Polizei-Verordnung, betr. den Schutz	22. Mai 1895	61

Nr.	Bezeichnung.	Datum.	Seite.
17.	Häfen, Polizei-Verordnungen A. für den Hafen zu Kurzebrack B. " " " " Graudenz. C. " " " " Thorn. D. " " Holzhausen Thorn	4. Septbr. 1859 21. Januar 1884 21. Januar 1884 16. Aug. 1909	62 65 68 7. 45 ^a - d " "
18.	Wassentrafik bei den Eisenbahnbrücken, Polizei-Verordnungen für die Benutzung A. bei Dirschau B. " Marienburg C. " Graudenz D. " Fordon E. " Thorn F. " Münsterwalde	6. Novbr. 1859 17. Januar 1879 27. Oktbr. 1900 21. August 1872 1. April 1909	71 72 75 77 48 ^a - c
19.	Schiffwasser- und Schiffszeichen, Bekanntmachungen A. bei Bieckel B. " Kurzebrack C. " Schwetz D. " Benfau E. " Jankowko F. " Grabemünde	22. Febr. 1897 4. Febr. 1898 4. Febr. 1898 4. Febr. 1898 31. Aug. 1908	78 79 79 79 80
Vorschriften für den Bereich des Regierungs-Präsidenten zu Danzig.			
20.	Dampfschiffahrt auf den Gewässern des Regierungs-Bezirks, Vorschrift, betr. die Ausübung derselben	28. Febr. 1845	80
21.	Personenbeförderung auf Dampfschiffen, Polizei-Verordnung	22. Mai 1889	82
22.	Petroleum, Polizei-Verordnung, betr. den Transport, die Lagerung und die Bearbeitung	4. April 1910 4. Mai 16. Juni 1911 21. Febr. 1863	86 ^b 87 85
23.	Schiffahrtshindernisse in Strömen, Bekanntmachung	31. Januar 1837	88
24.	Manövrierunfähige Binnenfahrzeuge, Polizei-Verordn., betr. die Bezeichnung	2. März 1882	89

Nr.	Bezeichnung.	Datum.	Seite.
25.	Schleusen , Polizei-Verordnung, betr. den Verkehr in denselben	11. Mai 1887	90
26.	Schutz der Telegraphenkabel , Polizei-Verordnung Bekanntmachung	20. Oktbr. 1890 30. Januar 1891	90 92
27.	Verhütung der Weiterverbreitung der Maul- und Klauenseuche , Landespolizeiliche Anordnung für die zum Transport von Vieh benutzten Dampfschiffe	28. Oktbr. 1899	94
Danziger Hafen-Gebiet.		<i>27. Juli 1911 Kaufhaus 7.25</i>	
28.	Hafen zu Danzig , Polizei-Verordnung	28. Dezbr. 1898	95
29.	Personenbeförderung , Polizei-Verordnung	4. März 1895	120
30.	Petroleum und Mineralöle , Polizei-Verordnung, betr. den Verkehr mit denselben	3. Juni 1898 (14. Juli 1897)	122
31.	Plehnendorfer Schleiße , Bekanntmachung	10. Juli 1899	124
32.	Rähne , Bekanntmachung, betr. das Anschließen auf der Mottlau (und der Radaune)	13. August 1822	125
33.	Taucherapparate und Bagger , Bekanntmachung, betr. den Schutz . . .	12. Dezbr. 1842	126
34.	Leinen und Taue , Polizei-Verordnung, betr. das Ausbringen über schiffbaren Gewässern	27. Juni 1911 6. Juli 1860	<i>Kaufhaus 7.25</i> 127
35.	Düker , Polizei-Verordnungen, betr. den Schutz derselben	20. Septbr. 1871 4. Juli 1876	128 128

Nr.	B e z e i c h n u n g.	Datum.	Seite.
36.	Lager-Ordnung für die Lagerplätze am Hafengebäude und Hafengebiet in Neufahrwasser	März 1888	129
37.	Weichsel-Haff-Kanal, die El- binger und die Königsberger Weichsel, sowie die Wasser- straßen, welche die Elbinger Weichsel mit dem Weichsel- Haff-Kanal verbinden. Bekanntmachung Polizei-Verordnung	} 29. Dezbr. 1900	132
38.	Schwente und Tiede von der Dreh- brücke in Neuteich bis zur Plathenhöfer Schleuse, Polizei-Verordnung	31. Mai 1882	153
39.	Grassohl-Kanal, Polizei-Verordnung betr. das Befahren	10. August 1864	158
40.	Elbinauß, Polizei-Verordnung für denselben (§ 38 der Verordnung) Dazu: Polizei-Verordnung und " "	22. August 1881 18. Mai 1896 24. April 1882 12. April 1893	162 172 175 175
41.	Fischauß, Polizei-Verordnung für denselben	28. Juni 1890	176
42.	Tineauß bei der öffentlichen Fähre zwischen Streckfuß und Unterkerbs- walde, Polizei-Verordnung, betr. die Regelung des Schiffahrts-Verkehrs	6. Juli 1881	177
43.	Drausen-See, Polizei-Verordnung für denselben	24. Mai 1864	178
44.	Goraeuß, Polizei-Verordnung für den schiffbaren Theil von Baumgarth bis zur Einmündung in den Drausen-See	} 15. Sept. 1894 } 28. Sept. 1894	179 179

Nr.	B e z e i c h n u n g.	Datum.	Seite.
45.	Damerhauer- und Rehdafluß, Flößerei-Reglement	[27. Dezbr. 1851 20. Jan. 1852	186
46.	Hafen und Rhede zu Tolkenit, Polizei-Verordnung (§ 11 der Verordnung) Pol.-Verordn. betr. die Schifffahrt auf dem frischen und kurischen Haß. Anmerkung.	19. Oktbr. 1883 21. Mai 1890 3. Dezbr. 1898	190 192 193
Vorschriften für die Bereiche der Regierungs-Präsidenten zu Danzig und Marienwerder zusammen.			
47.	Ferse, Polizei-Verordnung, betr. den Flößereibetrieb Dazu: Polizei-Verordnung der Re- gierung zu Danzig und Polizei-Verordnung der Re- gierung zu Marienwerder	28. Dezbr. 1874 27. Januar 1875 18. Febr. 1875	194 199 199
48.	Schwarzwasser und Prusina, Polizei-Verordnung, betr. den Flößerei- betrieb Dazu: Polizei-Verordnung der Re- gierung zu Danzig und Polizei-Verordnung der Re- gierung zu Marienwerder	5. Juni 1869 29. März 1876 16. Febr. 1876	200 204 204
Vorschriften für den Bereich des Regierungs-Präsidenten zu Marien- werder.			
49.	Fersefluß bei Mewe, Polizei-Ver- ordnung für den Schiffs- und Handels- verkehr und das Fährtraject	18. Oktbr. 1855	205

№.	B e z e i c h n u n g.	Datum.	Seite.
50.	Drewnzbrücke bei Leibitsch , Polizei-Verordnung, betr. die Benutzung und den Durchgang durch dieselbe auf dem Wasserwege	13. März 1867	206
51.	Schleuse bei den Wasserwerken an der Drewnz bei Leibitsch , Reglement, betr. das Flößen durch dieselbe	18. Octbr. 1861	207
52.	Anschließen der Rähne auf der Drewnz soweit dieselbe Grenzfluß ist, Polizei-Verordnung	29. Juni 1853	208
53.	Fiskalische Flößenanstalten in der Oberförsterei Gurzno , Reglement für die Benutzung	27. April 1857	209
53 a	<i>Verordnung des Königl. Preuss. Oberförsterns auf d. d. 29. Juni 1867</i> Vorschriften für die Bereiche der Regierungs-Präsidenten zu Marienwerder und Bromberg zusammen.	29. Juni 1867	209
54.	Obere Bräse , Flößerei-Ordnung Dazu: Polizei-Verordnung des Regierungs-Präsidenten zu Marienwerder und Polizei-Verordnung des Regierungs-Präsidenten zu Bromberg	20. Novbr. 1885	211
	Vorschriften für den Bereich des Regierungs-Präsidenten zu Bromberg.		
55.	Beschicken der Feuer auf Dampfschiffen unter hölzernen Brücken , Polizei-Verordnung	10. Mai 1887	220

*J. Mentzsch
für den*

Allgemeine Vorschriften.

1. Anordnung für die Binnenschifffahrt.

Bekanntmachung.

(Amtsblatt Danzig 1900, S. 104.)

Auf Anordnung des Herrn Finanzministers, des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe wird mit Gültigkeit vom 1. Mai d. Js. ab nachstehende Anordnung für die Binnenschifffahrt auf den Wasserstraßen des Regierungs-Bezirks Danzig erlassen.

Danzig, den 9. März 1900.

Der Regierungs-Präsident.

§ 1.

Fahrzeuge, welche ausschließlich oder vorzugsweise zum Binnenverkehr auf den Wasserstraßen des Regierungsbezirks Danzig bestimmt sind, unterliegen der Anordnung nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen:

§ 2.

Voraussetzung für die Vornahme der Anordnung ist:

1. daß das Schiff in seinem gegenwärtigen Zustande nicht bereits nach Maßgabe dieser Anordnung geacht ist, und nicht einen noch gültigen Aichschein hat;
2. daß das Schiff mit der vollen Ausrüstung versehen ist.

§ 3.

Aichverfahren.

Das Aichverfahren beginnt mit der Festsetzung der Leerlinie, d. h. derjenigen Linie, bis zu welcher das mit voller Ausrüstung und mit der erforderlichen Mannschaft belastete Schiff in sonst unbeladenem Zustand eintaucht. Bei Dampfschiffen gehört zur vollen Ausrüstung die betriebsmäßige Füllung der Kessel. Soweit es hieran fehlt, wird das Schiff mit entsprechendem Gewichte belastet.

Das Schiff muß sich in normaler Schwimmlage dergestalt befinden, daß die Oberkante beider Borde mittschiffs gleich hoch über dem Wasserpiegel liegt.

§ 4.

Die Leerlinie wird an jeder Seite des Schiffes vorn, in der Mitte und hinten durch Leermarken bezeichnet.

§ 5.

Ueber jeder Leermarke wird senkrecht zum Wasserpiegel ein Tiefgangsanzeiger angebracht, auf welchem jedes zehnte Centimeter durch eine Marke bezeichnet wird. An diesen Tiefgangsanzeigern werden Theilstriche von zwei Centimeter Höhe mit Farbe bezeichnet.

Der Tiefgangsanzeiger erhält den Nullpunkt in derjenigen wagerechten Ebene, welche bei normaler Schwimmlage (§ 3) des Schiffes durch den tiefsten Punkt der äußeren Fläche des Schiffsbodens geht.

Der mittschiffs angebrachte Tiefgangsanzeiger reicht bis zu der oberen Nischebene. Die vorn und hinten angebrachten Tiefgangsanzeiger reichen 20 cm höher hinauf.

Die obere Nischebene ist die wagerechte Ebene, welche unter dem tiefsten Punkte der Bordoberkante dergestalt durch den Schiffskörper gelegt wird, daß das Schiff

bei mehr als 15 Tonnen Tragfähigkeit 25 cm,

bei kleineren Fahrzeugen 15 cm

freie Bordhöhe behält. Wenn die Tragfähigkeit eines Schiffes bei 25 cm freier Bordhöhe 15 Tonnen oder weniger, bei 15 cm freier Bordhöhe aber mehr als 15 Tonnen beträgt, so genügt eine freie Bordhöhe von 15 cm. Bei Schiffen mit festem Decke werden wasserdicht aufgesetzte Scheerstöße der Luken in die Bordhöhe mit eingerechnet, jedoch darf die obere Nischebene nicht höher liegen, als das Schandek. Bei Dampfschiffen ist die freie Bordhöhe vom tiefsten Punkte der am tiefsten liegenden Fensteröffnung abwärts zu messen.

§ 6.

Als Nischraum gilt der Raum, welcher von der durch die Leerlinie gehenden Ebene (Leerebene), von der oberen Nischebene und von den zwischen diesen beiden Ebenen liegenden

Außenseiten der Schiffswandung begrenzt wird.

§ 7.

Behufs Feststellung seiner Größe wird der Nischraum in halber Höhe zwischen der Leerebene und der oberen Nischebene mittelst einer wagerechten Ebene (die mittlere Einenkungsebene) in zwei Nischschichten getheilt.

§ 8.

Der Raumgehalt des Nischraums und einer jeden von beiden Nischschichten wird nach näherer Vorschrift der Ausführungs-Bestimmungen in Kubikmetern ermittelt.

§ 9.

Das Gewicht einer Ladung beträgt soviel Tonnen (zu 1000 kg), als der damit zur Eintauchung gebrachte Nischraum Kubikmeter enthält.

§ 10.

Für das geaichte Schiff wird ein Nischschein ausgefertigt, welcher für jede zur Leerebene parallele Eintauchung des Schiffskörpers nach je 2 cm des Tiefganges von der Leerebene bis zur oberen Nischebene das Ladungsgewicht in Tonnen (zu 1000 kg) angiebt.

Vor Ausfertigung des Nischscheins ist neben jeder Leermarke und neben dem höchsten Punkte jedes Tiefgangsanzeigers das Nischzeichen anzubringen; außerdem ist das Schiff mit einer Inschrift zu versehen, welche die Tonnenzahl bis zur oberen Nischebene und das Nischzeichen ergibt.

Das Nischzeichen enthält den Anfangsbuchstaben des Stromes, zu dessen Flußgebiete die Nischbehörde gehört, und des Heimathstaats des Schiffes sowie den Anfangs- und den Endbuchstaben des Ortes, an dem die Nischbehörde ihren Sitz hat.

§ 11.

Nischprüfung.

Geaichte Schiffe werden zur Feststellung des den Angaben des Nischscheins entsprechenden Zustandes auf Antrag einer Nischprüfung unterzogen.

Eine Nischprüfung soll erfolgen:

1. spätestens drei Monate nach Vollendung jedes Umbaues, nach jeder größeren Ausbesserung des Schiffes sowie nach jeder Beschädigung oder Beseitigung der Leermarken oder der aufgestempelten Nischzeichen;
2. ohne daß das Schiff Veränderungen erlitten hat, bei Schiffen, die zumeist aus Holz erbaut sind, spätestens fünf Jahre, bei Schiffen, die zumeist aus Eisen oder Stahl erbaut sind (auch bei eisernen Schiffen mit hölzernem Boden), spätestens zehn Jahre nach der Ausfertigung des Nischscheins.

Zur Stellung des Antrags auf Nischprüfung ist außer dem Schiffeigenthümer oder Schiffer auch die Schiffahrtspolizeibehörde befugt, wenn sie Veränderungen der unter Ziffer 1 erwähnten Art festgestellt hat. Zum Zwecke einer von der Schiffahrtspolizei beantragten Nischprüfung soll die Entlöschung beladener Fahrzeuge während der Reise nicht verlangt werden.

Unterbleibt die Nischprüfung in diesen Fällen, so wird die geschehene Nischung ungültig.

Ungültig gewordene Nischscheine sind einzuziehen. Wird der ungültige Nischschein nicht zurückgeliefert, so ist die Ungültigkeit öffentlich bekannt zu machen.

§ 12.

Zur Bornahme der Nischprüfung wird das Schiff in die normale Schwimmlage (§ 3) gebracht. Sodann wird geprüft, ob die Leermarken (§ 4) und die Nullpunkte der Tiefgangsanzeiger (§ 5) noch in der richtigen Ebene liegen.

Wenn sich ergibt, daß der tiefste Punkt der äußeren Fläche des Schiffsbodens mehr als fünf Centimeter tiefer liegt als der Nullpunkt eines der Tiefgangsanzeiger, so wird das Schiff neu geaicht.

Wenn sich ergibt, daß die durch die Leermarken bezeichnete Ebene von der wirklichen Leerebene im Durchschnitte der bei den

Marken senkrecht zum Wasserspiegel zu messenden Abstände mehr als drei Centimeter entfernt ist, so wird unter Tilgung der alten Leermarken die Lage der Leerebene durch neue Leermarken bezeichnet und ein neuer Nischschein ausgefertigt.

Wenn sich ergibt, daß die Abweichungen des Nullpunkts des Tiefgangsanzeigers oder der Leerebene geringer als fünf beziehungsweise drei Centimeter sind, so wird das Verfahren nur auf besonderen Antrag des Eigenthümers oder des Führers des Schiffes fortgesetzt und ein neuer Nischschein ausgefertigt. Wird ein solcher Antrag nicht gestellt, so bleibt die geschehene Nischung nach Maßgabe des § 11 Nr. 2 auf weitere fünf oder zehn Jahre gültig. Das Ergebnis der Prüfung wird in dem Nischscheine vermerkt.

§ 13.

Nach Abschluß ihrer Nischprüfung hat die Nischbehörde das Schiff, soweit dasselbe ihr Nischzeichen nicht bereits trägt, nach Vorschrift des § 10 unter Tilgung älterer Nischzeichen zu stempeln. Gleichzeitig sind die Inschriften des Schiffes nach dem Ergebnisse der Prüfung sowie hinsichtlich des Nischzeichens zu berichtigen.

§ 14.

Nischbehörden.

An geeigneten Stellen werden Nischbehörden bestellt. Sie haben diejenigen Schiffe zu aichen und zu prüfen (§ 11), welche zu dem Behuf ihnen bereitgestellt werden.

§ 15.

Ueber den Nischbehörden wird eine Revisionsbehörde bestellt.

Dieser liegt ob:

1. die von den Nischbehörden vorgenommenen Messungen und Berechnungen von Amtswegen durch Stichproben oder auf Beschwerde des Schiffseigners zu prüfen und nach Befinden zu berichtigen,
2. die von den Nischbehörden angewendeten Meßwerkzeuge von Zeit zu Zeit zu prüfen.

§ 16.

Die Nischung oder Nischprüfung eines Schiffes ist von dem Eigenthümer oder dem Schiffer bei derjenigen Nischbehörde, welcher das Schiff bereitgestellt werden soll, schriftlich zu beantragen. Dem Antrage ist

1. der etwa früher für das Schiff schon ausgestellte Nischschein,
2. die Angabe der für das Fahrzeug erforderlichen Mannschaftszahl,
3. ein Verzeichniß der zur vollen Ausrüstung gehörigen Gegenstände beizufügen.

Der Eigenthümer oder Schiffer hat der Nischbehörde das Schiff unbeladen vorzuführen und dieser jede Hülfe zu gewähren, welche für die Durchführung des Verfahrens beansprucht wird.

§ 17.

Die Gebühren für die Michtung und für die Ausfertigung des Michtscheins betragen:

1. Für die erste und jede wiederholte vollständige Michtung eines Schiffes für jede Tonne Tragfähigkeit 5 Pfennig.
Der Mindestbetrag der Gebühren beträgt 2 Mark.
Von der Michtbehörde werden die Michtklammern und Michtnägeln ohne weiteren Entgelt geliefert. Die Anbringung der Tiefgangsanzeiger (§ 5) liegt dem Antragsteller ob (§ 16 Abs. 2).
2. Für eine nicht zur Neuaichtung, sondern nur zur Erneuerung der Michtklammern oder des Michtscheins führende Michtprüfung die Hälfte der Sätze unter 1.
3. Für eine weder zur Neuaichtung noch zur Erneuerung der Michtklammern oder des Michtscheins führende Michtprüfung nichts.
4. Wird die Michtung oder Michtprüfung auf Antrag nicht am Sitze der Michtbehörde, sondern anderswo vorgenommen, so hat der Antragsteller nicht nur einen für die Michtung geeigneten Platz zur Verfügung zu stellen, sondern außer den tarifmäßigen Gebühren auch noch die der Michtbehörde erwachsenden baaren Auslagen zu zahlen.
5. Bis die vorstehend genannten Gebühren und Kosten entrichtet sind oder Sicherheit für die Zahlung geleistet ist, kann die Aushändigung des Michtscheins verweigert werden.
6. Für die auf Grund der Bestimmung im § 18 während der ersten zwei Jahre nach dem Inkrafttreten der Michtordnung behufs Ersetzung der bisherigen Michtscheine und Meßbriefe vorgenommenen Michtungen beträgt die Gebühr für jede Tonne Tragfähigkeit 3 Pfennig.

§ 18.

Uebergangs- und Schlußbestimmungen.

Die bisherigen Michtscheine, Meßbriefe der Binnenfahrzeuge etc. verlieren ihre Gültigkeit nach Ablauf von zwei Jahren, nachdem diese Michtordnung in Kraft getreten ist, sofern nicht bereits früher gemäß § 11 eine Michtprüfung erforderlich wird.

§ 19.

Die Schiffsvermessungsstellen zu Danzig-Neufahrwasser und Elbing werden vom 1. Mai 1900 ab in Michtbehörden (§ 14) umgewandelt.

Auszug aus den Ausführungsbestimmungen.*)

Zu § 3.

1. Michtungen und Michtprüfungen finden in der Regel am Sitze der Schiffsaichbehörde statt.

*) Anlagen (Formulare) sind nicht mitgedruckt.

Die Behörde kann auf Wunsch das in Antrag gebrachte Verfahren auch außerhalb ihres Amtssitzes vornehmen. In solchen Fällen hat der Antragsteller einen nach dem Urtheile der Behörde für das Verfahren geeigneten Platz zur Verfügung zu stellen und die Kosten zu tragen.

2. Nachdem die Masten und beweglichen Schornsteine des Schiffes niedergelegt sind, wird dasselbe an einer vor Wind, Strömung und Wellenschlag geschützten Stelle festgelegt und nöthigenfalls durch Verschieben von Ausrüstungsgegenständen in die normale Schwimmlage gebracht. Unter dem Schiffsboden muß eine Wassertiefe von überall mindestens 0,3 m vorhanden sein. Das Schiff muß, ohne irgendwo aufzuliegen, oder das Ufer zu berühren, frei und ruhig schwimmen und mit einem Boote ungehindert umfahren werden können.
3. Die Höhe des Bodenwassers im Schiffsraume darf an der tiefsten Stelle bei hölzernen Schiffen nicht mehr als 5 cm, bei hölzernen Schiffen mit eisernen Spanten und bei eisernen Schiffen mit Holzboden nicht mehr als 3 cm betragen; eiserne Schiffe müssen im Allgemeinen frei von Bodenwasser sein, etwa vorhandenes Bodenwasser ist soweit als möglich zu entfernen.
4. Der zur Kesselheizung erforderliche Kohlenvorrath gehört nicht zur Ausrüstung im Sinne dieses Paragraphen.

Zu § 4.

1. Als Leermarken an Schiffen mit Holzwänden dienen Nischklammern, dieselben sind aus verzinktem Eisenblech von 8 cm Länge, 2 cm Höhe, 2 bis 3 mm Stärke hergestellt und an ihren beiden abgerundeten Enden mit ausgeschmiedeten Spitzen versehen, welche mindestens 1,5 cm kürzer sind, als die Dicke der Schiffswand beträgt. Die Unterkanten der Leermarken sollen mit der Leerlinie zusammenfallen, die Abstände der Leermarken von einander auf beiden Seiten des Schiffes möglichst gleich sein.
2. Als Leermarken an eisernen Schiffen sowie an Schiffen mit eisernen Borden dienen je 5 Körnerschläge in je 3 cm Entfernung von einander, deren Mittelpunkte in der Leerlinie liegen sollen.
3. Vor Anbringung der Leermarken ist die Leerlinie zunächst an jeder Seite des Schiffes und zwar in der Mitte seiner Länge sowie an den Enden der Leerebene vorn und hinten scharf zu bezeichnen, demnächst ist das Schiff durch Verschiebung von Ausrüstungsgegenständen so weit nach einer Seite überzulegen, daß die Anbringung der Leermarken und Nischzeichen auf der ausgetauchten Schiffsseite ohne Schwierigkeit erfolgen kann. Ist dies auf der einen Schiffsseite geschehen, so wird dasselbe Verfahren für die andere Seite wiederholt.

Zu § 10 Abs. 1.

1. Zur Feststellung der Belastung, welche jeder im § 10 der Aichordnung vorgesehenen Eintauchung des Aichraums entspricht, wird der Raumgehalt einer jeden Aichschicht durch die halbe Anzahl der Centimeter ihrer Höhe getheilt. Der Quotient gilt als die Belastung für je 2 cm der Eintauchung. Im Aichschein ist diese Belastung bis zur oberen Aichebene tabellarisch nachzuweisen.
2. Wenn die Eintauchung eines Schiffes nicht mit einer Marke des Tiefgangsanzeigers zusammenfällt, sondern zwischen zwei Marken liegt, so ist sie bis auf 2 cm genau festzustellen, wobei Maaße unter 1 cm unberücksichtigt bleiben, größere aber als zwei volle Centimeter angenommen werden.
3. Ist die Eintauchung eines Schiffes nicht an sämtlichen sechs Tiefgangsanzeigern gleich, so wird die Summe der Angaben von allen sechs Anzeigern durch sechs getheilt. Die gefundene Zahl gilt dann als Eintauchung des Schiffes.

Zu § 10 Abs. 2 und 3.

1. Das Aichzeichen wird bei hölzernen Schiffen mit dem Brennstempel eingebrannt, bei eisernen Schiffen sowie bei Schiffen mit eisernen Vorden mit einem der Schlagstempel eingeschlagen.
2. Die Buchstaben und Ziffern der Aichzeichen müssen in großer lateinischer Schrift 1 cm hoch nach dem folgenden Muster angeordnet sein.

W.
P. Dg.

3. Die Inschrift am Schiffe ist neben oder unter dem Namen des Schiffes beziehungsweise dem Namen und Geschäftsitze des Eigenthümers nach folgendem Muster

320 T.	W. P. Dg.
--------	--------------

in deutlich lesbarer Schrift von mindestens 15 cm Höhe der kleinsten Buchstaben und Ziffern, deren Grundstrichbreite nicht

- unter ein Fünftel der Höhe betragen soll, mit haltbarer Farbe hell auf dunklem oder dunkel auf hellem Grunde anzubringen.
4. Der Lichtschein wird nach dem angeschlossenen Muster*) ausgefertigt und wie jeder spätere Vermerk darin von der Lichtbehörde unterzeichnet.

Zu § 11.

Die Ungültigkeitserklärung wird von der sie aussprechenden Lichtbehörde allen übrigen Lichtbehörden des Wasserstraßennetzes im Regierungsbezirk Danzig mitgeteilt und durch das von der Revisionsbehörde bestimmte öffentliche Blatt bekannt gemacht.

Zu § 12.

Wird die Lichtprüfung eines Fahrzeugs von einer Lichtbehörde ausgeführt, welche die Lichtung oder die letzte Lichtprüfung nicht bewirkt hat, so ist das Lichtprotokoll von der Behörde zu erbitten, bei welcher das letzte Verfahren vor sich gegangen ist. Das Lichtprotokoll bleibt im Besitze derjenigen Behörde, bei welcher die letzte Lichtung oder die letzte Lichtprüfung erfolgt ist.

In dem über die Lichtprüfung aufzunehmenden Protokolle sind nur diejenigen Rechnungen auszuführen, welche durch die Neumessung erforderlich werden; unveränderte Ergebnisse werden aus dem früheren Lichtprotokolle summarisch übertragen.

Zu § 14.

Die Lichtbehörden haben Verzeichnisse zu führen, in welche die Ergebnisse der Lichtungen und Lichtprüfungen unter laufender Nummer einzutragen sind.

Alle auf die vorgenommenen Messungen und Berechnungen bezüglichen Aufzeichnungen sowie die zurückgelieferten Lichtscheine erhalten dieselbe Nummer und sind aufzubewahren.

* * *

Obige Lichtordnung ist auch für die Weichsel vom 1. April 1901 ab durch den Chef der Weichselstrombauverwaltung und für die Wasserstraßen des Regierungsbezirks Bromberg vom 1. Mai 1900 ab durch den Regierungs-Präsidenten in Bromberg mit der Bestimmung eingeführt, daß die bisherigen Lichtscheine, Meßbriefe pp. nach Ablauf von 2 Jahren ihre Gültigkeit verlieren. Die bisherigen Schiffsvermessungsstellen in Thorn und Bromberg sind in Lichtbehörden umgewandelt.

(Siehe die Bekanntmachungen des Chefs der Weichselstrombauverwaltung vom 20. März 1901 im Amtsblatt Marienwerder 1901 S. 108 und des Regierungs-Präsidenten in Bromberg vom 9. März 1900 im Amtsblatt Bromberg 1900, Beiblatt zu No. 12.)

*) Muster des Lichtscheins nicht mitgedruckt.

2. Verordnungen, betr. das Führen von Flaggen.

(Amtsblatt Danzig 1823, S. 315.)

Des Königs Majestät haben mittelst Allerhöchster Cabinets-Ordre vom 12. v. M. eine Veränderung der bisherigen Landes- oder Handels-Flagge in der Art zu bestimmen geruhet, daß dieselbe in dem mittleren weißen Streifen den Preussischen heraldischen Adler erhalten und die beiden äußeren schwarzen Streifen zusammen genommen, den dritten Theil der ganzen Flaggenbreite einnehmen sollen.

Wir bringen dieses hiermit zur Kenntniß des Handel- und Schifffahrttreibenden Publikums.

Danzig, den 29. April 1823.

Regierung.

(Amtsblatt Danzig 1834, S. 289.)

Auf Grund eines Rescripts des Königl. Finanz-Ministerii vom 4. d. M. wird dem Handel- und Schifffahrttreibenden Publikum mit Bezug auf die Verfügung vom 29. April 1823 (Amtsblatt pro 1823 No. 20 pag. 315) zur Nachricht und Achtung bekannt gemacht, daß die Bestimmungen der Allerhöchsten Cabinets-Ordre vom 12. März 1823 wegen der Preussischen Landes- oder Handelsflagge nicht bloß auf Seeschiffe, sondern auch auf Stromfahrzeuge im öffentlichen Verkehr volle Anwendung finden.

Danzig, den 13. November 1834.

Regierung.

(Amtsblatt Danzig 1837, S. 252.)

Auf Grund eines Rescripts des Königl. Finanz-Ministerii vom 22. v. M. bringen wir dem Handel- und Schifffahrttreibenden Publikum unsere Verfügung vom 13. November 1834 (Amtsbl. pro 1834 S. 289), nach welcher die Preussische Handelsflagge auch auf Preussische Flußschiffe anwendbar sein soll, mit dem Eröffnen in Erinnerung, daß Preussische Handelsschiffe auch auf Flüssen sich keiner anderen als der Preussischen Handelsflagge bedienen dürfen, und fügen die Warnung hinzu, daß, wenn Preussische Flußschiffe diesem Verbote entgegen, sich fremder Handelsflaggen bedienen sollten, sie eine Polizeistrafe bis zu 5 Rthlr. verwirken. Die polizeilichen Behörden werden, soweit ihr Amtsbezirk die öffentlichen Ströme erreicht, verpflichtet, auf die genaue Erfüllung dieser Anordnung mit Nachdruck zu halten.

Danzig, den 13. Oktober 1837.

Regierung.

(Entsprechend den vorigen Verordnungen: Verordnung der Regierung Marienwerder, Abtheilung des Innern vom 7. Oktober 1837 — Amtsblatt 1837 S. 301.)

(Amtsblätter: Danzig 1895, S. 334; Marienwerder 1895, S. 323.)

Auf Grund der §§ 137 und 138 Gesetz über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (Gesetz-Sammlung S. 195) in Verbindung mit §§ 6, 12 und 15 Gesetz vom 11. März 1850 (Gesetz-Sammlung S. 265) verordne ich mit Zustimmung des Provinzial-Raths für den Umfang der Provinz Westpreußen, was folgt:

Einziger Paragraph.

Wer unbefugt eine der Standarten Seiner Majestät des Kaisers und Königs oder die Standarte eines der Mitglieder des königlichen Hauses, oder eine dienstliche Flagge oder Bösch oder ein dienstliches Kommando- oder Unterscheidungszeichen oder eine sonstige Flagge, zu deren Führung es besonderer Genehmigung bedarf, oder diesen ähnliche Flaggen oder Abzeichen aufzieht oder führt, wird, wenn er nicht nach anderen Vorschriften strengere Strafen verwirkt hat, mit Geldstrafe bis zu 60 Mk. bestraft.

Danzig, den 25. September 1895.

Der Oberpräsident der Provinz Westpreußen.

3. Verordnung wegen Einführung von Dienstbüchern für Schiffleute.

(Amtsblätter: Danzig 1856, S. 273; Marienwerder 1857, S. 49; Bromberg 1850, S. 397.)

Auf Grund des § 6 Litt. b. des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 wird zu dessen Beaufsichtigung der Schiffleute auf Preussischen Flußschiffen und zur Hebung der Disciplin Nachstehendes angeordnet:

§ 1.

Jeder Dienstmann auf einem Preussischen Flußschiffe oder Flosse — Lehrling, Junge, Schiffsknecht, Zugknecht, Heizer, Geselle, Matrose, Bootsmann, Steuermann — muß mit einem Dienstbuche versehen sein und dasselbe auf jeder Reise bei sich führen.

§ 2.

Die Dienstbücher werden nach dem anliegenden Muster*)gedruckt. Sie gewähren Raum zur Eintragung von sechs Dienst-Attesten und sind bei denjenigen königl. Zoll- und Steuer-Ämtern käuflich zu haben, welche demnächst werden bezeichnet werden**).

§ 3.

Wer nach den Bestimmungen dieser Verordnung mit einem Dienstbuche versehen sein muß, hat solches der Polizeibehörde seines

*) Die Muster sind hier nicht mitgedruckt.

***) Zur Zeit sind die Dienstbücher in der A. Müller vorm. Wedel'schen Hofbuchdruckerei, Danzig, käuflich zu haben.

Wohnortes behufs Ausfertigung und Eintragung des Signalements vorzulegen.

Die Eintragung erfolgt kostenfrei.

§ 4.

Schiffseigner, Schiffs- oder Floßführer haben bei jeder Annahme eines Dienstmannes sich dessen Dienstbuch vorlegen zu lassen und darin über das einzugehende Dienstverhältniß das Erforderliche einzutragen. In Beziehung auf die schon vor Publikation der gegenwärtigen Verordnung eingegangenen Dienstverhältnisse ist die Befolgung dieser Vorschriften binnen 3 Monaten nachzuholen.

§ 5.

Der Dienstmann darf in seinem Dienstbuche keine Aenderungen oder Zusätze machen, oder durch Unberechtigte machen lassen.

§ 6.

Das Dienstbuch muß sowohl dem Dienstherrn als einer jeden Polizeibehörde auf Verlangen jederzeit vorgelegt werden.

Die nach dem Muster zu § 2 vorschriftsmäßig ausgefüllten Dienstbücher gelten für ihre Inhaber, sofern sie preussische Untertanen sind, in den diesseitigen Staaten als genügender persönlicher Ausweis und vertreten die Stelle der paßpolizeilichen Legitimation.

§ 7.

Den Polizeibehörden liegt es ob, Beschwerden des Dienstmannes über ein demselben ertheiltes oder verweigertes Zeugniß zu erledigen und die dadurch etwa herbeigeführten Aenderungen und Zusätze im Dienstbuche nachzutragen.

§ 8.

Auf jedem preussischen Flußschiffe ist ein Verzeichniß der Personen, welche auf demselben in Dienst getreten sind, zu führen und aufzubewahren. Dem Namen jedes entlassenen Dienstmannes ist eine Bemerkung über Anfang und Ende seiner Dienstzeit und eine wörtliche Abschrift des ihm bei seinem Abgange ertheilten Zeugnisses beizusetzen.

Dieses Verzeichniß ist jeder Schiffahrts- und Polizeibehörde auf Verlangen zur Einsicht vorzulegen.

§ 9.

Uebertretungen der obigen Vorschriften werden mit Geldstrafen bis zu dem Betrage von 10 Thlr. und in Unvermögensfällen mit verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe geahndet.

§ 10.

Die gegenwärtige Verordnung tritt mit dem 1. Februar 1857 in Kraft.

Berlin, den 8. Juli 1856.

Der Minister des Innern.

Der Finanzminister.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

4. Polizei-Verordnung, betr. den Verkehr mit Sprengstoffen.

(Amtsblätter: Danzig 1893, S. 451; Marienwerder 1893, S. 361;
Bromberg 1893, S. 489.)

A u s z u g :

Auf Grund des § 136 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (Gesetz-Sammlung, Seite 195) erlassen wir für den Umfang des gesammten Staatsgebietes folgende Polizei-Verordnung, betreffend den Verkehr mit Sprengstoffen:

§ 1.

Die nachstehenden Bestimmungen begreifen:

1. Die Versendung von Sprengstoffen auf Land- und Wasserwegen — mit Ausnahme des Eisenbahn- und Postverkehrs, und des Verkehrs mit Sprengstoffen und Munitionsgegenständen der Militär- und Marine-Verwaltung, sowie der Versendung von Sprengstoffen in Kauffahrteischiffen —,
2. den Handel mit Sprengstoffen,
3. die Aufbewahrung und Verausgabung von Sprengstoffen innerhalb des Betriebes von Bergwerken, Steinbrüchen, Bauten und gewerblichen Anlagen,
4. die Lagerung von Sprengstoffen — mit Ausnahme der Lagerung in Niederlagen oder Magazinen der Militär- und Marine-Verwaltung —.

Zu den Sprengstoffen im Sinne dieser Bestimmungen gehören nicht:

- a) die in dem Heer und in der Marine vorgeschriebenen, nicht sprengkräftigen Bündungen,
- b) die für Feuerwaffen benutzten Bündhütchen, Bündspiegel und Patronen für Feuerwaffen,
- c) Bündschnüre.

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 2.

Zum Verkehr im Sinne des § 1 Ziffer 1 bis 3 sind zugelassen:

1. Pulver — Sprengsalpeter, brennbarer Salpeter — (ein sehr inniges Gemisch aus neutral reagirenden Salpeterarten und Kohle oder Stoffen, deren wesentliche Bestandtheile Kohlenstoff, Wasserstoff und Sauerstoff sind, mit oder ohne Schwefel);
2. folgende Nitroglycerin enthaltende Präparate:
 - a) Dynamit I (ein bei mittlerer Temperatur plastisches, nicht abtropfbares Gemisch von Nitroglycerin mit pulverförmigen, an sich nicht sprengkräftigen und nicht selbstentzündlichen Stoffen),
 - b) Dynamit II und III (Kohledynamit, ein Gemisch von Nitroglycerin mit schießpulverähnlichen Gemengen),

- c) Sprenggelatine [ein bei mittlerer Temperatur zähelastisches Gemisch, bestehend aus Nitroglycerin, welches durch Nitrocellulose gelatinirt ist, mit oder ohne kohlensauren Alkalien (bezw. alkalischen Erden) oder neutral reagirenden Salpeterarten],
 - d) Gelatinedynamit [ein bei mittlerer Temperatur plastisches Gemisch, bestehend aus Nitroglycerin, welches durch Nitrocellulose gelatinirt ist, und Holzmehl, Salpeter und kohlensauren Alkalien (bezw. alkalischen Erden)],
 - e) Carbonit (ein Gemisch von Nitroglycerin mit schießpulverähnlichen Gemengen und mit flüssigen, an sich nicht sprengkräftigen oder nicht selbstentzündlichen Stoffen);
3. Nitrocellulose (lockere mit mindestens 20 Procent Wassergehalt und gepresste, nicht gelatinirte), insbesondere Schießbaumwolle und Kollodiumwolle, sowie Gemische von Nitrocellulose mit neutral reagirenden Salpeterarten;
 4. folgende Gemische, welche Nitroverbindungen von Stoffen der aromatischen Reihe enthalten:
 - a) Securit (ein Gemenge von Ammoniaksalpeter, Kalisalpeter und Dinitrobenzol oder ähnlichen Stoffen),
 - b) Koburit (ein Gemisch von Chlordinitrobenzol, Chlornitronaphthalin oder Nitrochlorbenzol und Ammoniaksalpeter);
 5. Kartuschen, Petarden, Feuerwerkskörper, sprengkräftige Bündungen, welche zum Entzünden von Ladungen dienen (z. B. Sprengkapseln), Bündplättchen (amorces);
 6. alle jeweilig zur Versendung auf den Eisenbahnen zugelassenen Sprengstoffe.

Zu Versuchszwecken kann die Versendung neuer, hier nicht aufgeführter Sprengstoffe auf bestimmten Wegen, sowie die Aufbewahrung und Herausgabe derselben von der Landespolizeibehörde gestattet werden.

§ 3.

Vom Verkehr im Sinne des § 1 Ziffer 1 bis 3 sind ausgeschlossen die nicht nach § 2 zugelassenen Sprengstoffe, insbesondere:

1. Nitroglycerin als solches und in Lösungen;
2. Knallgold, trocken, in fester oder Pulverform, Knallqued Silber, Knallsilber und die damit dargestellten Präparate;
3. Nitrozuckerarten, Nitrostärkearten und die damit hergestellten Gemische;
4. Gemische, welche Nitroglycerin abtropfen lassen;
5. Sprengstoffe, welche entweder
 - a) sauer reagiren [mit Ausnahme des Pulvers, Sprengsalpeters und brennbaren Salpeters (§ 2 Nr. 1), des Securits (§ 2 Nr. 4 a) und des Koburits (§ 2 Nr. 4 b)], oder
 - b) bei einer Temperatur bis zu + 40° C. zur Selbstzersehung neigen, oder

- c) welche enthalten:
- aa) chlorsaure Salze [mit Ausnahme der Sprengkapseln und Zündplättchen (§ 2 Nr. 5)], oder
 - bb) pikrinsaure Salze, oder
 - cc) Phosphor [mit Ausnahme der Zündplättchen (§ 2 Nr. 5)], oder
 - dd) Schwefelkupfer;
6. Sprengstoffe in Patronenhüllen, sofern diese äußerlich mit Nitroglycerin (Ziffer 1) oder mit anderer Sprengflüssigkeit benetzt, oder äußerlich mit festen Sprengstoffen behaftet sind;
7. Sprengpräparate, bei welchen die einzelnen an und für sich nicht sprengkräftigen Bestandtheile in einem geschlossenen Behälter durch leicht brechbare Scheidewände oder Hahnvorrichtungen solange getrennt gehalten werden, bis die Explosion, durch Zertrümmerung, Verschiebung der Scheidewände oder Deffnen der Hahnvorrichtungen veranlaßt, stattfinden soll.

§ 4.

Wer Sprengstoffe in Mengen von mehr als 35 Kilogramm Bruttogewicht versendet, muß unter Angabe der Bestimmungsorte der Ortspolizeibehörde des Versendungsortes den Frachtschein zur Visirung vorlegen. Der Empfang der Sendung ist vom Empfänger auf dem dem Frachtschein beigelegten Lieferschein zu bescheinigen. Die bescheinigten Lieferscheine sind der Ortspolizeibehörde des Versendungsortes jederzeit auf Verlangen vorzulegen.

§ 5.

Wer an der Versendung von solchen Sprengstoffen, welche den Vorschriften des Reichsgesetzes vom 9. Juni 1884 gegen den verbrecherischen und gemeingefährlichen Gebrauch von Sprengstoffen (Reichsgesetzbl. S. 61) unterliegen, in der Weise theilnimmt, daß er dabei in den Besitz von Sprengstoffen gelangt (Expeditur, Transportführer, Transportbegleiter), muß den vorgeschriebenen Erlaubnißschein zum Besitz von Sprengstoffen oder beglaubigte Abschrift desselben während der Dauer seines Besitzes stets bei sich führen und auf Verlangen vorzeigen.

§ 6.

Für die Versendung auf Land- und Wasserwegen sind Sprengstoffe in hölzerner, haltbarer und dem Gewicht des Inhalts entsprechend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, daß ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen, gefirnigten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Die zum Transport von Pulver, Sprengsalpeter und brennbarem Salpeter (§ 2 Ziffer 1)

verwendeten Behälter dürfen keine eisernen Nägel, Schrauben oder sonstige eiserne Befestigungsmittel haben.

Pulver, Sprengsalpeter, brennbarer Salpeter (§ 2 Ziffer 1) und das aus gelatinirter Nitrocellulose mit oder ohne Salpeter hergestellte Pulver (§ 2 Ziffer 3) darf in metallene Behälter, ausgenommen solche von Eisen, verpackt werden. Vor der Verpackung in Tonnen oder Kisten müssen diese Stoffe entweder in Packete (Blechbehälter) bis zu höchstens 2 $\frac{1}{2}$ Kilogramm Gewicht verpackt, oder in dichte, aus haltbaren Stoffen gefertigte Säcke, Mehlpulver in Säcke aus Leder oder dichtem Kautschuckstoff, geschüttet werden.

Die im § 2 Ziffer 3 und 4 aufgeführten Sprengstoffe dürfen nur in Patronen, nicht auch in loser Masse versendet werden. Diese Patronen, sowie Patronen aus gepreßter Schießbaumwolle mit oder ohne Paraffinüberzug (§ 2 Ziffer 3) sind durch eine Umhüllung von Papier in Packete zu vereinigen. Das gleiche gilt für die nach § 2 Ziffer 6 zugelassenen Sprengstoffe, soweit die Versendung auf Eisenbahnen nur in Patronenform erfolgen darf.

Gepreßte Schießwollkörper mit mindestens 15 Procent Wassergehalt sowie Securit- und Roburit-Patronen (§ 2 Ziffer 4) dürfen auch in dichtschießende Blechbüchsen oder Pappschachteln verpackt werden.

Für die Versendung loser Nitrocellulose mit mindestens 20 Procent Wassergehalt ist feste Verpackung in starkwandige, luftdichte Behälter erforderlich.

Sprengstoffe jeder Art dürfen weder mit Zündungen oder Zündschnüren versehen, noch mit solchen oder mit Patronen für Feuerwaffen (§ 1 b) in dieselben Behälter verpackt werden.

Die zur Verpackung von Sprengstoffen dienenden Behälter müssen je nach ihrem Inhalt mit der Aufschrift: Pulver, Sprengsalpeter, brennbarer Salpeter, Pulver aus Nitrocellulose und Salpeter, Kartuschen, Petarden, Feuerwerkskörper, Dynamitpatronen, Kohlen-Dynamitpatronen, Spreng-Gelatinepatronen, Gelatine-Dynamitpatronen, Carbonit-Patronen, Schießbaumwolle u. s. w. versehen sein. Außerdem müssen dieselben mit der Firma oder der Marke der Fabrik, aus welcher die Sprengstoffe herrühren, bezeichnet sein, oder eine von der Centralbehörde gebilligte und öffentlich bekannt gemachte Bezeichnung der Fabrik tragen.

Das Bruttogewicht der Versendungsstücke darf bei Pulver, Sprengsalpeter, brennbarem Salpeter (§ 2 Ziffer 1), bei Schießbaumwolle (§ 2 Ziffer 3), bei Kartuschen, Petarden, Feuerwerkskörpern oder Zündungen (§ 2 Ziffer 5) 90 Kilogramm, bei sonstigen Sprengstoffen 35 Kilogramm nicht übersteigen. Auf prismatisches Geschüßpulver in Kartuschen finden diese Gewichtsbestimmungen keine Anwendung.

Die für den Eisenbahnverkehr jeweilig vorgeschriebene Verpackung genügt auch für die Versendung auf Land- und Wasserwegen.

II. Besondere Bestimmungen für den Landverkehr.

§ 7.

Die Beförderung von Sprengstoffen auf Fuhrwerken, welche Personen befördern, ist verboten.

Eine Ausnahme findet nur statt, wenn in dringenden Fällen allgemeiner Gefahr, z. B. bei Eisstopfungen, die nöthigen Sprengbüchsen und das zu deren Füllung erforderliche Material unter zuverlässiger Begleitung in kürzester Frist nach dem Bestimmungsorte geschafft werden soll.

§ 8.

Bei dem Verpacken und dem Verladen, sowie bei dem Abladen und Auspacken darf Feuer oder offenes Licht nicht gehalten, Tabak nicht geraucht werden.

Das Verladen und Abladen hat unter sorgfältiger Vermeidung von Erschütterungen zu erfolgen. Die Versendungsstücke dürfen deshalb nie gerollt oder abgeworfen werden.

Soll das Verladen oder Abladen ausnahmsweise nicht vor der Fabrik oder dem Lagerraum oder innerhalb dieser Räume geschehen, so ist hierzu die Genehmigung der Ortspolizeibehörde einzuholen.

§ 9.

Die Versendungsstücke müssen auf dem Fuhrwerke so fest verpackt werden, daß sie gegen Scheuern, Rütteln, Stoßen, Umkanten und Herabfallen aus ihrer Lage gesichert sind, insbesondere dürfen Tonnen nicht aufrecht gestellt, müssen vielmehr gelegt und durch Holzunterlagen unter Haar- oder Strohecken gegen jede rollende Bewegung gesichert werden.

§ 10.

Sprengstoffe dürfen nicht mit Zündhütchen, Zündpräparaten oder sonstigen leicht entzündlichen oder selbstentzündlichen Gegenständen zusammen verladen werden.

Die im § 2 Ziffer 2, 3 und 4 aufgeführten Stoffe dürfen nicht mit Pulver, Sprengsalpeter, brennbarem Salpeter (§ 2 Ziffer 1), Kartuschen, Betarden, Feuerwerkskörpern, Zündungen (§ 2 Ziffer 5) oder mit Patronen für Feuerwaffen (§ 1 b) zusammen verladen werden.

§ 11. (4. Absatz.)

Die Fuhrwerke müssen als Warnungszeichen eine von Weitem erkennbare, stets ausgespannt gehaltene schwarze Flagge mit einem weißen P führen.

§ 12. (1. Absatz.)

Fuhrwerke, welche Sprengstoffe führen, dürfen niemals ohne Bewachung bleiben.

§ 13. (2. Absatz.)

Besteht ein Transport aus mehreren Fuhrwerken, so müssen diese während der Fahrt eine Entfernung von mindestens 50 Meter unter einander innehalten.

§ 14.

Bei jedem Aufenthalt von mehr als einer halben Stunde ist eine Entfernung von mindestens 300 Meter von Fabriken, Werkstätten und bewohnten Gebäuden einzuhalten.

Die Ortspolizeibehörde darf, falls eine geeignete Haltestelle in solcher Entfernung nicht zu finden ist, gestatten, daß eine Haltestelle in einer geringeren, wenn aber nicht ein anderer Schutz geboten ist, mindestens 200 Meter betragenden Entfernung von Fabriken, Werkstätten und bewohnten Gebäuden gewählt wird.

Bei einem Aufenthalt von mehr als einer halben Stunde in der Nähe von Ortschaften ist überdies der Ortspolizeibehörde thunlichst schleunig Anzeige zu erstatten; die Ortspolizeibehörde hat darauf die ihr nothwendig erscheinenden Vorsichtsmaßregeln zu treffen.

§ 18.

Geräth eine Sprengstoffsendung unterwegs in einen Zustand, daß der weitere Versand bedenklich erscheint, so hat die Ortspolizeibehörde, welcher von dem Transportführer thunlichst schleunig Anzeige zu erstatten ist, die zur gefahrlosen weiteren Behandlung der Sendung nöthigen Anordnungen zu treffen, und zwar je nach den Umständen unter Bezugnahme eines auf ihre Aufforderung von dem Absender zu entsendenden Sachverständigen.

Ist Gefahr im Verzuge, so erfolgt die Vernichtung der Sprengstoffe durch die Polizeibehörde auf Kosten des Absenders ohne vorherige Benachrichtigung desselben, wenn möglich nach der Angabe und unter Aufsicht eines Sachverständigen.

§ 19.

Werden Sprengstoffe in Mengen von nicht mehr als 35 Kilogramm Bruttogewicht versendet, so finden auf dergleichen Sendungen von den Vorschriften dieses Abschnitts nur die §§ 7 bis 10 Anwendung.

III. Besondere Bestimmungen für den Wasserverkehr.

§ 20.

Auf Dampfschiffen, welche Personen befördern, dürfen Sprengstoffe nicht transportirt, an Schießpulver oder Feuerwerkskörpern jedoch darf soviel mitgeführt werden, als zur Abgabe von Signalen nothwendig ist.

Die in § 7 enthaltene Ausnahmegestimmung findet auch hier Anwendung.

Fähren, welche Fuhrwerk mit Sprengstoffen übersetzen, dürfen nicht andere Fuhrwerke oder Personen befördern.

§ 21.

Die §§ 7 bis 10, 11 Absatz 4, 12 Absatz 1, 13 Absatz 2, 14, 18 und 19 finden für den Schiffsverkehr sinngemäße Anwendung.



Werden zur Beförderung von Sprengstoffen eiserne oder stählerne Schiffe verwendet, welche mit dicht schließenden und feuersicher hergestellten, während des Transportes unter Verschluss gehaltenen Laderäumen versehen sind, so finden von den im Absatz 1 angezogenen Vorschriften nur die §§ 8, 11 Absatz 4, 12 Absatz 1, 14, 18 und 19 sinngemäße Anwendung, und zwar die des § 14 mit der Maßgabe, daß die regelmäßig einzuhaltende Entfernung 200 Meter beträgt.

Zur Versendung auf Schiffen sind Patronen der im § 2 Ziffer 2 aufgeführten Stoffe außerdem mit einer das Eindringen von Wasser oder Feuchtigkeit verhindernden Umhüllung (z. B. mit Gummilösung verklebtem Gummibutel) zu versehen. Auf den Transport auf Fahren findet dies keine Anwendung.

Das Ein- und Ausladen darf nur an einer von der Ortspolizeibehörde dazu angewiesenen Stelle, welche mindestens 300 Meter von bewohnten Gebäuden entfernt sein muß, erfolgen.

Die Ladestelle darf während ihrer Benutzung dem Publikum nicht zugänglich sein und ist, wenn ausnahmsweise das Aus- und Einladen bei Dunkelheit stattfindet, mit fest- und hochstehenden Laternen zu erleuchten. Die mit Sprengstoffen gefüllten Behälter dürfen nicht eher auf die Ladestelle gebracht oder zugelassen werden, bis die Verladung beginnen soll.

§ 22.

Die Sprengstoffe müssen auf dem Schiffe in einem abgeschlossenen Raume, welcher bei Dampfschiffen möglichst weit von den Kesselräumen entfernt ist, unter Deck fest verstaubt werden. Bei Verladung in offenen Booten müssen letztere mit einem dichtschließenden feuersicheren Plantuche (z. B. imprägnirter Leinwand) überspannt sein.

Weder in den so benutzten, noch in den unmittelbar daran stoßenden Räumen dürfen Zündhütchen und Zündschnüre verpackt sein.

Leicht entzündliche oder selbstentzündliche Stoffe, zu welchen Steinkohlen und Coakes nicht gerechnet werden, sind von der gleichzeitigen Beförderung überhaupt ausgeschlossen.

§ 23.

Sind zu öffnende Brücken oder Schleusen zu passiren, so hat der Transportführer dem Brücken- oder Schleusenwärter Anzeige zu erstatten und vor der Durchfahrt dessen Bestimmungen abzuwarten. Der Brücken- oder Schleusenwärter hat Sorge zu tragen, daß die Durchfahrt ohne unnöthigen Aufenthalt und mit Vermeidung besonderer Gefahren erfolgt.

Das Anlegen darf nur an Orten geschehen, welche während des Aufenthalts dem Publikum nicht zugänglich sind.

Die Ortspolizeibehörde ist stets vorher in Kenntniß zu setzen und hat Vorschriften über Ort und Zeit zu geben und Vorsichtsmaßregeln im Einzelnen zu treffen.

VI. Strafbestimmungen.

§ 35.

Zu widerhandlungen gegen vorstehende Vorschriften werden nach § 367 Nr. 5 des Strafgesetzbuches bestraft, soweit nicht härtere Strafen nach dem Reichsgesetze vom 9. Juni 1884 verwirkt sind.

Schlußbestimmungen.

§ 36.

Weitergehende bergpolizeiliche Vorschriften und Anordnungen über die Verwendung von Sprengstoffen beim Bergbau werden durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt. Auch bleiben internationale Abreden über den Verkehr mit Sprengstoffen unberührt.

§ 37.

Diese Polizei-Verordnung tritt mit dem 1. April 1894 in Kraft, mit welchem Tage alle im Jahre 1879 und seitdem über den Verkehr mit Sprengstoffen von den Ministern des Innern und für Handel und Gewerbe, den Regierungs-Präsidenten, Bezirks-Regierungen und Landdrosteien erlassenen Polizei-Verordnungen unwirksam werden.

Berlin, den 19. Oktober 1893.

Der Minister des Innern. Der Minister für Handel und Gewerbe.

5. Polizei-Verordnung, betr. die Versendung von Sprengstoffen und Munitionsgegenständen der Militär- und Marineverwaltung auf Land- und Wasserwegen.

Wann Verordn. : Am 10. März 1894 in Marienwerder
(Amtsblätter: Danzig 1894, S. 31; Marienwerder 1894, S. 47; Bromberg 1894, S. 41.)

A u s z u g :

I. Allgemeine Bestimmungen.

Bei Versendungen von Sprengstoffen und Munitionsgegenständen der Militär- und Marine-Verwaltung auf Land- und Wasserwegen ohne militärische Begleitung sind die Bestimmungen der von uns unter dem 19. Oktober 1893 erlassenen Polizei-Verordnung, betreffend den Verkehr mit Sprengstoffen, mit der Einschränkung maßgebend, daß die vorschriftsmäßige Einrichtung, Bezeichnung und Verpackung der Behälter durch den Seitens der absendenden Behörde ausgefertigten Frachtschein als nachgewiesen anzusehen ist und nicht der polizeilichen Prüfung unterliegt.

Für alle unter militärischer Begleitung stattfindenden Versendungen von Sprengstoffen und Munitionsgegenständen der Militär- und Marine-Verwaltung auf Land- und Wasserwegen gelten die vor-

erwähnten Bestimmungen nach Maßgabe der nachstehend zu den einzelnen Paragraphen aufgeführten Zusatzvorschriften.

Welchen Sendungen ein militärisches Begleit-Kommando beigegeben ist, sowie die Zusammensetzung und Stärke des letzteren, bestimmt die Militär- bzw. Marinebehörde.

II. Besondere Bestimmungen für den Landverkehr.

Zu § 8.

Wenn das Verladen oder Abladen ausnahmsweise an einer anderen Stelle als vor der Fabrik oder dem Lagerraum oder innerhalb dieser Räume geschehen soll, so ist Seitens der Kommandantur beziehungsweise des Garnisonältesten die Genehmigung der Polizeibehörde hierzu einzuholen und von letzterer die zur Aufrechterhaltung der Ordnung an der Ladestelle erforderliche Polizeimannschaft zu stellen.

Zu § 9.

- a) Das für die Verladung von Tonnen vorgeschriebene Zwischenlegen von Haar- oder Strohecken kann durch ein Umwickeln der einzelnen Tonnen mit Strohbindern ersetzt werden.
- b) Zwischen die Kisten und Körbe mit geladenen Geschossen brauchen Haardecken oder andere Mittel nicht gelegt zu werden, nur oberhalb ist die Ladung mit Haardecken zu bedecken.

Zu §§ 12 und 13.

- a) Den von den Begleit-Kommandos militärischer Sendungen von Sprengstoffen und Munitionsgegenständen behufs Verhütung der Gefährdung der Sendungen ergehenden Anforderungen zu Handlungen oder Unterlassungen — insbesondere zum Anhalten, zum langsamen Vorbeifahren oder Vorbeireiten, zum Ausweichen, zum Unterlassen des Rauchens, zum Auslöschen von Feuer — haben Wagenführer, Reiter und andere Personen ungesäumt Folge zu leisten.

Zu widerhandlungen werden, unbeschadet des nöthigenfalls von den Begleit-Kommandos zur Anwendung zu bringenden unmittelbaren Zwanges, nach § 367 Nr. 5 des Strafgesetzbuchs für das Deutsche Reich (Reichs-Gesetzblatt von 1876 S. 115) bestraft.

- b) Entgegenkommende oder den Transport einholende Fuhrwerke oder Reiter müssen den mit Sprengstoffen zc. beladenen Wagen ganz ausweichen.
- c) Dem Führer des Begleit-Kommandos ist es gestattet, erforderlichen Falls neben den mit Sprengstoffen zc. beladenen Wagen in schneller Gangart zu reiten.
- d) Besteht die Sendung aus einer größeren Anzahl von Wagen, so können Gruppen von zwei bis drei Wagen gebildet werden, in welchen die einzelnen Wagen nur 10 m Abstand

halten; die Gruppen müssen jedoch in mindestens 50 m Entfernung von einander bleiben.

Zu § 15.

Die Fuhrwerke müssen von Eisenbahnzügen oder geheizten Locomotiven mindestens 300 m entfernt bleiben.

Bei Wegestrecken, auf welchen wegen der gleichlaufenden Richtung der Eisenbahn und des Weges oder wegen des Verkehrs auf der Bahn der vorstehenden Vorschrift nicht genügt werden kann, ist der Eisenbahnbehörde, der die unmittelbare Betriebsleitung der betreffenden Strecke obliegt, durch die absendende Behörde von dem beabsichtigten Transporte Mittheilung zu machen.

Die Eisenbahnbehörde hat dann die zur Beseitigung der Gefahr geeigneten Anordnungen zu treffen.

Zu § 18.

Die Anzeige über eine Sendung, deren weitere Beförderung bedenklich scheint, ist Seitens des Führers des Begleit-Kommandos in Garnisonorten der Kommandantur beziehungsweise dem Garnison-ältesten und nur an anderen Orten der Polizeibehörde zu erstatten; diese Stellen haben dann das zur gefahrlosen weiteren Behandlung der Sendung Nöthige zu veranlassen.

Die Huziehung eines von dem Absender zu entsendenden Sachverständigen zu fordern oder die Vernichtung der Sendung anzuordnen, ist die Polizeibehörde nicht befugt.

Zu § 19.

Bei der Versendung von Sprengstoffen und Munitionsgegenständen von nicht mehr als 35 kg Bruttogewicht haben von den Vorschriften dieses Abschnitts nur die Zusatzvorschriften zu §§ 8 und 9 Giltigkeit.

III. Besondere Bestimmungen für den Wasserverkehr.

Zu § 21.

Die vorstehenden Zusatzvorschriften zu §§ 8, 9, 12 und 13 (Punkt a), 15, 18 und 19 finden auch für den Wasserverkehr Anwendung.

Zu § 23.

Die mit Sprengstoffen zc. beladenen Rähne sind vor allen anderen Rähnen durch die Schleusen zu schaffen.

Ein gleichzeitiges Durchschleusen anderer Rähne mit den mit Sprengstoffen beladenen, ist unstatthaft.

IV. Schlussbestimmung.

Diese Polizei-Verordnung tritt mit dem 1. April 1894 in Kraft, mit welchem Tage die von den Ministern des Innern und für Handel und Gewerbe unter dem 5. November 1888 erlassene, sowie alle von den Regierungs-Präsidenten und Bezirks-Regierungen bisher erlassenen,

denselben Gegenstand regelnden Polizei-Verordnungen unwirksam werden.

Berlin, den 23. Dezember 1893.

Der Minister des Innern. Der Minister für Handel und Gewerbe.

Vorschriften für die Provinz Westpreußen.

6. Regulativ, enthaltend die durch den Betrieb der Dampfschiffahrt (auf dem frischen und kurischen Haff) und auf den schiffbaren Gewässern der Provinz Preußen für den Schiffsverkehr erforderlich gewordenen Polizei-Vorschriften.*)

(Für Ost- und Westpreußen zusammen.)

(Amtsblatt Danzig 1845, Beilage zu No. 12.)

Konstruktion, Ausrüstung und Erhaltung.

§ 1.

Eigner und Führer von Dampfschiffen haben auf den Bau, die Ausrüstung und Erhaltung derselben und ihre Zubehörungen, insbesondere der Maschinen und Kessel ganz vorzügliche Sorgfalt zu verwenden, und die bestehenden Vorschriften wegen der Anlage und des Gebrauchs von Dampfapparaten genau zu beobachten.

Sie sind verpflichtet, sich den von Zeit zu Zeit vorzunehmenden amtlichen Untersuchungen der Dampfschiffe zu unterwerfen, und die etwa hierbei gerügten Mängel sofort abzustellen.

Läuten mit der Schiffsglocke.

§ 2.

Am Bord eines jeden Dampfschiffes soll sich eine metallene Schiffsglocke von angemessener Größe befinden und mit derselben geläutet werden:

- * 1. Das Regulativ findet Anwendung, soweit nicht Bestimmungen neuerer Verordnungen für besondere Bezirke bezw. Wasserstraßen Platz greifen.
2. Durch Erlass des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe vom 10. Juni 1897 ist dieses Regulativ für den Geltungsbereich der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897 (R.-G.-Bl. S. 203) außer Kraft gesetzt.
3. Nach den zum vorigen Erlass gehörigen Bekanntmachungen der Regierungs-Präsidenten hat das Regulativ für Binnenschiffe und für die mit der See nicht im Zusammenhange stehenden, von Seeschiffen nicht befahrenen Gewässern auch ferner Geltung. (Amtsblätter: Danzig 1897, S. 227; Marienwerder 1897, S. 278).
4. Siehe auch die Zusatzbestimmungen für den Regierungsbezirk Danzig „Ausübung der Dampfschiffahrt pp.“ vom 28. Februar 1845, No. 20.

- a) vor der Abfahrt,
- b) bei der Annäherung von Schleusen, Fähranstalten und Anlegeplätzen,
- c) bei der Annäherung und dem Begegnen von Schiffen und andern Fahrzeugen im Fahrwasser,
- d) bei dem Ein- und Auslaufen in die Häfen, Kanäle und Flüsse,
- e) bei nächtlicher Fahrt und im Nebel von Zeit zu Zeit; und müssen die Unterbrechungen desto kürzer sein, je weniger Dunkelheit oder Nebel die Gegenstände in der Umgebung des Schiffs erkennen lassen,
- t) bei der Annäherung von Pulver-Magazinen.

Abfahrt.

§ 3.

Wenn ein Dampfschiff abgefahren ist, so darf ihm von demselben Abgangsorte und in derselben Richtung ein zweites Dampfschiff erst nach Verlauf einer halben Stunde folgen.*)

Begegnen.

§ 4.

Von zwei sich begegnenden Dampfschiffen muß, wenn es die Vertikalität gestattet, jedes dem andern rechts ausweichen.

Wenn ein Dampfschiff einem Segelschiff begegnet, so muß es diesem unter derselben Voraussetzung rechts ganz ausweichen; Fahrzeugen, welche getreibelt werden, muß jedoch immer auf der, dem Leinpfade entgegengesetzten Seite ausgewichen werden.

§ 5.

Muß ein Dampfschiff das Fahrwasser innehalten, so giebt es durch Aufziehen einer blauen Flagge bis zum halben Mast und durch Schläge auf die Glocke das Zeichen, worauf das ihm begegnende Segelschiff, so weit es irgend angeht, ausweichen muß, aber die Wahl des Ufers behält.

§ 6.

Ist die Schiffahrtsrinne an irgend einer Stelle so schmal, daß sie das gleichzeitige Durchgehen zweier sich begegnenden Schiffe nicht gestattet, und befindet sich das Eine bereits in derselben, so muß das Andere, bis jenes sie verlassen hat, beilegen.

Gelangen beide gleichzeitig an solche Stromenge, so darf das stromaufgehende Schiff in dieselbe nicht einlaufen, bevor das stromabgehende sie zurückgelegt hat. Ist aber eins der Schiffe ein Dampfschiff, so muß das Segelschiff, gleichviel, ob es auf- oder abwärts geht, auf das Zeichen des Dampfschiffes (§ 5) beilegen, bis dieses die Stromenge zurückgelegt und die blaue Flagge wieder eingezogen hat.

§ 7.

Diejenigen Stellen des Fahrwassers, auf welche vorstehende Bestimmungen (§ 6) Anwendung finden, werden durch die Amtsblätter

*) Siehe die besonderen Bestimmungen für den Regierungsbezirk Danzig im § 7 der Polizei-Verordnung vom 22. Mai 1889, No. 21.

der Provinz alljährlich bekannt gemacht, und wo es angeht, durch Tafeln oder entsprechende Marken im Fahrwasser bezeichnet werden.

Vorbeifahren.

§ 8.

Der Führer eines Schiffes, welches eine schnellere Fahrt hat, als das ihm vorangehende, darf von dem Führer des Letztern, wenn er dasselbe erreicht hat, und es ohne Gefahr oder ohne erheblichen Zeitverlust ausweichen kann, und seine Fahrt nicht beschleunigen will, verlangen, daß er das schneller fahrende Schiff vorbeilasse.

Ist das nachkommende Schiff ein Dampfschiff, so muß es seine Absicht, dem ihm vorfahrenden Schiffe vorbeizugehen, durch das Läuten mit der Schiffsglocke zu erkennen geben. Erreicht ein Dampfschiff ein anderes Fahrzeug vor einer Stromenge (§ 6), so muß das Letztere beilegen, und dem Dampfschiff den Vorgang in die Stromenge überlassen. Hat aber das vorfahrende Schiff die Stromenge bereits erreicht, so muß, bis zu seinem Abgange aus derselben, das folgende zurückbleiben.

Sperrung der Fahrt.

§ 9.

Ist die Fahrt unvermeidlich gesperrt, so muß der Führer des Dampfschiffes die Maschinen zeitig stoppen oder rückwärts gehen lassen. Es darf aber kein Fahrzeug an einer Stelle liegen bleiben, wo es den Schiffsverkehr hindert oder erschwert, widrigenfalls es auf Kosten des Eigentümers auf die Seite gebracht werden soll. Ist das Hinderniß durch die Schuld des Führers veranlaßt, so verfällt derselbe noch außerdem in Strafe.

Ankern und Anlegen.

§ 10.

Dampfschiffe sollen in der Regel nur an den ihnen von den Polizeibehörden angewiesenen Ankunfts- und Abgangsstellen anlegen und Personen oder Güter absetzen oder einnehmen. Sollten auf der Fahrt Personen oder Güter an Rahnschiffer abgesetzt oder von ihnen übernommen werden, so muß der Führer des Dampfschiffes den Dampf ablassen, die Räder anhalten und mit der Glocke das Zeichen geben. Erst nachdem letzteres geschehen, darf der Rahnschiffer sich nähern.

§ 11.

Jedes Schiff, welches an einer vom Ufer entfernten Stelle, oder am Ufer da, wo dergleichen gewöhnlich nicht zu liegen pflegen, vor Anker liegt, ist während der Dunkelheit (§ 12) an einer, nach allen Seiten hin sichtbaren Stelle mit einer erleuchteten Laterne zu versehen.

Vorsicht beim Fahren.

§ 12.

Jedes Schiff, welches in der Nacht — von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang — oder bei dichtem Nebel fährt, soll zwei erleuchtete Laternen, und zwar die eine am halben Mast, wenn es aber keinen Mast hat, an einer aufgerichteten Stange und die zweite am Bugspriet führen. Ein Dampfschiff hat außerdem von Zeit zu Zeit durch Schläge auf die Glocke Zeichen zu geben (§ 2).

§ 13.

Wenn einem Dampfschiffe ein kleines Fahrzeug bis zu zehn Lasten Tragfähigkeit begegnet, so soll das Dampfschiff in der Nähe desselben nur mit halber Maschinenkraft fahren und sich so weit entfernt halten, als es örtlich zulässig ist, damit durch den Wellenschlag kein Schaden angerichtet werde. Sollte indessen das Dampfschiff jenem Fahrzeuge so nahe gekommen sein, daß die Ausübung halber Maschinenkraft demselben noch gefährlich werden könnte, so soll das Dampfschiff, wenn es ohne Gefahr geschehen kann, die Räder so lange hemmen, bis sich das andere Fahrzeug weit genug entfernt haben wird.

§ 14.

Die Führer kleiner Fahrzeuge (§ 13) dürfen beim Laviren einem Dampfschiffe nicht in den Cours laufen, und sind ihm auszuweichen verpflichtet.

§ 15.

Sind Merkmale oder Warnungszeichen im Strome ausgesteckt, um das Fahrwasser, die Strommenge (§ 6) oder die vorhandenen Hindernisse zu bezeichnen, so dürfen dieselben nicht beschädigt, verrückt oder weggebracht werden. Geschieht dies dennoch, so muß der Führer des Fahrzeuges es sofort der Polizeibehörde des nächsten Ortes, wo er anlegt, anzeigen.

§ 16.

Bei der Annäherung von Fähranstalten muß das Dampfschiff zeitig durch wiederholtes Läuten mit der Glocke Zeichen geben und dürfen die Fährleute alsdann keine Ueberfahrt machen; wenn sie sich aber auf einer solchen schon befinden, so müssen sie nach dem Ufer ausweichen, welches der Fährre am nächsten ist.

§ 17.

Dampfschiffe dürfen die stehenden Brücken nur mit gemäßigter, höchstens mit halber Stromgeschwindigkeit passieren.

Flöße, Wittinnen u. s. w.

§ 18.

Die Bestimmungen §§ 4, 5, 6, 8, 9, 11, 12, 15 finden auf Flöße, Wittinnen und Strußen ebenfalls Anwendung. Wenn jedoch

ein Floß, eine Wittinne oder Strufe und ein Dampfſchiff gleichzeitig an eine der § 6 bezeichneten Stromengen gelangen, ſo haben die erſteren, gleichviel ob ihnen das Dampfſchiff folgt oder entgegen kommt, zu warten, biß das letztere die Stromenge zurückgelegt hat. In den §§ 11 und 12 gedachten Fällen iſt ein Floß an jedem Ende mit einer erleuchteten Laterne zu verſehen.

Bugſiren der Schiffe durch Dampfſchiffe.

§ 19.

Beim Bugſiren der Schiffe durch Dampfſchiffe haben ſich die Führer den Anordnungen der betreffenden Beamten zu fügen.

Pulver-Transport.

§ 20.

Hinſichts der Pulver-Transporte kommen die Vorſchriften des Regulativs vom 23. Dezember 1833, §§ 36—47, und des Circular-Reſkripts vom 28. Februar 1837,*) welche durch die Regierungs-Amtsblätter zur öffentlichen Kenntniß gebracht worden ſind, und hiermit in Erinnerung gebracht werden, zur Anwendung.

Strafen.

§ 21.

Jede Uebertretung oder Nichtbeachtung der in dieſem Regulativ gegebenen Vorſchriften und Verbote wird, unter Vorbehalt der Verbindlichkeit zum Schadenerſatz, mit einer Polizeitrafe biß zu Fünfzig Thalern oder im Unvermögensfalle mit verhältnißmäßiger Gefängnißtrafe gehandelt.

Ausführung.

§ 22.

Die Aufſicht über die Befolgung der in dieſem Regulativ ertheilten Vorſchriften haben die Strompolizeibeamten, die Lootſen und Lootſen-Kommandeure, die beim Waſſerbau angeſtellten Bau- beamten und Bauaufſeher, die Forſt-, Steuer- und Polizeibeamten und Gendarmen.

Allgemeine Beſtimmungen.

§ 23.

Die bereits beſtehenden ſchifffahrtspolizeilichen Vorſchriften werden durch dieſes Regulativ nur inſoweit abgeändert, als darin anderweite Beſtimmungen getroffen worden ſind.

§ 24.

Befondere durch die Vertlichkeit gebotene Vorſchriften bleiben vorbehalten, und werden, wenn das Bedürfniß dazu hervortritt, von der betreffenden Regierung auf geeignetem Wege zur öffentlichen Kenntniß gebracht werden.

Berlin, den 18. April 1844.

(L. S.)

Der Finanz-Minifter.

Der Miniſter des Innern.

*) Siehe die neueren Vorſchriften betr. den Verkehr mit Sprengſtoffen, No. 4 und 5 — Seite 12—22.

Ich genehmige auf Ihren Bericht vom 18. v. Mts. das hierbei zurückfolgende Regulativ, enthaltend die durch den Betrieb der Dampfschiffahrt auf dem frischen und kurischen Haff und auf den schiffbaren Gewässern der Provinz Preußen für den Schiffsverkehr erforderlich gewordenen Polizei-Vorschriften, und ermächtige Sie, dasselbe mit meiner gegenwärtigen Ordre durch die Amtsblätter der Provinz Preußen zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Potsdam, den 6. Mai 1844.

(gez.) Friedrich Wilhelm.

7. Polizei-Verordnung, betr. den Schutz der Schifffahrtszeichen.*)

(Amtsblätter: Danzig 1880, S. 22; Marienwerder 1880, S. 12.)

Auf Grund des § 115 des Zuständigkeitsgesetzes vom 26. Juli 1876 (G.-S. S. 297) und bezw. der §§ 77 und 78 der Provinzialordnung für die Provinzen Preußen pp. vom 29. Juni 1875 (G.-S. S. 335) in Verbindung mit den §§ 6, 12 und 15 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 (G.-S. S. 265) verordne ich unter Zustimmung des Provinzialraths für den Umfang der ganzen Provinz Westpreußen und deren Küstengebiet was folgt:

§ 1.

Wer die zur Sicherung der Schifffahrt ausgelegten Bojen, Tonnen oder sonstige Merkmale, welche zu diesem Zwecke aufgestellt oder ausgelegt sind, aus Fahrlässigkeit zerstört, beseitigt oder unbrauchbar macht, wird, soweit nicht nach bestehenden anderweiten Bestimmungen eine schwerere Strafe eintritt, auf Grund des § 366 Nr. 10 des Strafgesetzbuchs für das deutsche Reich mit einer Geldstrafe bis zu 60 Mark oder mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft.

§ 2.

Zur Vermeidung der gleichen Strafe hat jeder Schiffer, welcher von einer Zerstörung, Beseitigung oder Beschädigung derartiger Schifffahrtszeichen Kenntniß erhält, hiervon der Polizeibehörde desjenigen Hafens, welchen er zuerst erreicht, alsbald nach seiner Ankunft Anzeige zu machen.

Danzig, den 8. Januar 1880.

Der Ober-Präsident der Provinz Westpreußen.

*) Für den Bereich der Weichselstrombauverwaltung durch Polizei-Verordnung vom 7. März 1895, No. 10 — Seite 29, aufgehoben und ersetzt. (Siehe § 29 dieser Verordnung.)

8. Polizei-Verordnung, betr. die Anzeige von Unglücksfällen auf Flußschiffen und Flößen.

(Amtsblätter: Danzig 1883, S. 223; Marienwerder 1883, S. 250.)

Auf Grund der §§ 74, 75 und 76 des Gesetzes über die Organisation der allgemeinen Landesverwaltung vom 26. Juli 1880 (Gesetz-Sammlung S. 291) in Verbindung mit §§ 6, 12 und 15 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 (Ges.-Samml. S. 265) verordne ich mit Zustimmung des Provinzialraths für den ganzen Umfang der Provinz Westpreußen was folgt:

§ 1.

Die Führer von Flußschiffen und Flößen haben jeden auf dem von ihnen geführten Schiffe oder Floße vorgekommenen Unglücksfall, welcher den Tod oder die schwere Verletzung einer oder mehrerer Personen zur Folge gehabt hat, sofort und jedenfalls innerhalb 24 Stunden entweder selbst oder durch einen Beauftragten der Behörde desjenigen Gemeindebezirks, innerhalb dessen das Schiff oder Floß zunächst anlegt oder Anker wirft, und zwar in Städten der Ortspolizeibehörde, in den ländlichen Kommunalbezirken dem Gemeinde- bzw. Gutsvorsteher anzuzeigen. Die Anzeige muß entstehenden Falles unter allen Umständen vor dem Verlassen des preussischen Staatsgebiets Seitens des betreffenden Schiffes oder Floßes erstattet werden.

§ 2.

Ist ein Unglücksfall der bezeichneten Art auf einem inländischen Flußschiffe oder auf einem von Inländern geführten Floße im Auslande eingetreten, so ist die im § 1 vorgeschriebene Anzeige der Behörde desjenigen inländischen Ortes zu erstatten, welchen das Fahrzeug zunächst anläuft. Ist das Floß, auf welchem ein solcher Unglücksfall stattgefunden hat, im Auslande aufgelöst worden, oder ist das betreffende Schiff im Auslande zu Grunde gegangen, so hat der Führer die Anzeige der Behörde seines inländischen Domizils spätestens innerhalb der im § 1 bezeichneten Frist nach seiner Rückkehr dorthin zu erstatten.

§ 3.

Schiffs- oder Floßführer, welche den Vorschriften der §§ 1 und 2 dieser Polizei-Verordnung zuwider handeln, werden mit Geldstrafe bis zu 60 Mark bestraft.

Danzig, den 18. August 1883.

Der Ober-Präsident der Provinz Westpreußen.

9. Polizei-Verordnung, betr. Mitführen von Fischereigeräthen auf Fahrzeugen und Flößen.

(Amtsblätter: Danzig 1896, S. 346; Marienwerder 1896, S. 294.)

Auf Grund des § 137 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 und der §§ 6, 12 und 15 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 wird hierdurch unter Zustimmung des Provinzialraths für den Umfang der Provinz Westpreußen verordnet, wie folgt:

§ 1.

Auf den schiffbaren und flößbaren Gewässern der Provinz Westpreußen dürfen auf, in und an Schiffsgesäßen und Fahrzeugen jeder Art und Benennung, sowie auf, in und an Flößen und Baggerfahrzeugen Fischereigeräthe irgend welcher Art und Benennung nur von den daselbst zum Fischen mit solchen Geräthen Berechtigten mitgeführt oder gehalten werden.

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

§ 2.

Zuwiderhandlungen werden sowohl an dem Besitzer der zu Unrecht mitgeführten Geräthe wie an dem Führer des Fahrzeuges (Floßes u. s. w.) mit Geldstrafe bis zu 60 (sechzig) Mark geahndet. Im Unvermögensfalle tritt an die Stelle der Geldstrafe eine entsprechende Haftstrafe.

Danzig, den 22. August 1896.

Der Ober-Präsident der Provinz Westpreußen.

Vorschriften für den Bereich der Weichselstrombau-Verwaltung.

10. Polizei-Verordnung, betr. die Ausübung der Schifffahrt und Flößerei auf der Weichsel und Rogat, sowie auf den schiffbaren Theilen ihrer Nebenflüsse.

(Amtsblätter: Danzig 1895, Beilage zu Nr. 13; Marienwerder, Beilage zu Nr. 13; Bromberg 1895, Beilage zu Nr. 13.)

Zur Regelung des Schifffahrtsbetriebes und der Flößerei auf der Weichsel (mit Ausnahme der todten Weichsel), von der Preussisch-Russischen Grenze bis zum Ausflusse in die Ostsee, der Rogat bis

zum Ausflusse in das Frische Haff, der Drewenz von Leibitsch abwärts, sowie auf den schiffbaren Strecken des Ferse- und des Schwarzwasserflusses, erlasse ich auf Grund des § 136 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G.-S. S. 195) nachstehende Polizei-Verordnung:

I. Allgemeine Vorschriften zur Sicherung des Schiffsverkehrs und der Flößerei.

§ 1.

Auf jedem eine der vorbezeichneten Wasserstraßen befahrenden Schiffe oder Floße muß ein verantwortlicher Führer vorhanden sein, der sich über diese seine Eigenschaft jedem Strompolizeibeamten gegenüber durch amtliches Zeugniß einer Behörde oder durch schriftliche Bescheinigung des Schiffs- oder Floßeigenthümers auszuweisen hat. Die Richtigkeit der Unterschrift der erwähnten Bescheinigung muß behördlich beglaubigt sein.

§ 2.

Auf jedem Schiffe ist ein fortlaufendes Verzeichniß der auf ihm in Dienst getretenen Mannschaften zu führen und aufzubewahren; dem Namen jedes Entlassenen ist eine Bemerkung über Anfang und Ende seiner Dienstzeit beizusetzen. Dieses Verzeichniß ist jedem Strompolizeibeamten auf Verlangen zur Einsicht vorzulegen.

§ 3.

Der Schiffs- oder Floßführer ist dafür verantwortlich, daß sein Fahrzeug oder Floß mit allen Gegenständen ausgerüstet ist, die zu dessen sicherer Fahrt erforderlich sind. Insbesondere sind auch die Floße mit den nothwendigen Vorrichtungen zu versehen, um sie selbst bei großer Wassertiefe jederzeit zum Stillstehen bringen zu können. *Zusatz für Kurlstruga Seite 24 § 1.*

§ 4.

Die Führer und Mannschaften von Fahrzeugen und Flößen jeder Art, die Führer von Fähren, die Besitzer von Badeanstalten oder sonstigen an oder auf den vorbezeichneten Wasserstraßen befindlichen Anlagen, die mit dem Schiffsverkehr in Berührung kommen, sowie die zur Beaufsichtigung oder Bedienung der Brücken und Krähne angestellten Leute haben ihre Aufmerksamkeit darauf zu richten, daß gegenseitige Behinderungen oder Beschädigungen bei dem Schiffahrts- und Flößereibetriebe vermieden werden.

§ 5.

Jedes zur Personenbeförderung bestimmte Fahrzeug muß wenigstens zwei, jederzeit zu sofortigem Gebrauche bereite Rettungsbojen an Bord führen.

Bei jedem Frachtfahrzeuge von mehr als 20 Tonnen Tragfähigkeit muß sich während der Fahrt wenigstens ein gut und dauerhaft

gebautes und zu Rettungszwecken geeignetes Boot befinden. Dieses Boot muß stets unbeladen bleiben und jederzeit zu sofortigem Gebrauche klar gemacht werden können.

II. Bordhöhe der Fahrzeuge.

§ 6.

Die wasserfreie Bordhöhe beladener Fahrzeuge von einer Tragfähigkeit von 20 Tonnen und darüber muß an der niedrigsten Stelle wenigstens betragen:

- a) bei offenen Fahrzeugen 0,40 m,
- b) bei verdeckten Fahrzeugen 0,30 m.

Fahrzeuge von 10 bis 20 Tonnen Tragfähigkeit müssen mindestens 0,25 m, Fahrzeuge von weniger als 10 Tonnen Tragfähigkeit mindestens 0,20 m wasserfreie Bordhöhe an der niedrigsten Stelle haben

Zusatz für Ausflüge nach 24 § 3

III. Bemannung der Fahrzeuge und Pflichten der Mannschaft.

§ 7.

Die auf den vorbezeichneten Wasserstraßen verkehrenden Fahrzeuge müssen sowohl auf der Berg- als auch auf der Thalfahrt bei einer Tragfähigkeit bis zu 75 Tonnen durch mindestens zwei und bei größerer Tragfähigkeit durch mindestens drei erwachsene Leute bedient sein, von denen auf der Fahrt jederzeit einer am Steuer zu bleiben hat. In Schlepptzügen genügen auch für Fahrzeuge von mehr als 75 Tonnen Tragfähigkeit zwei erwachsene Leute. Auf Fahrzeugen von einer Tragfähigkeit bis zu 40 Tonnen genügt außer einem Erwachsenen ein mindestens 14-jähriger Junge.

Als erwachsen gelten Leute über 18 Jahre.

§ 8.

Die Führer der in Schlepptzügen berg- und thalwärts beförderten Fahrzeuge haben sorgfältig darauf zu achten, daß die Fahrzeuge während der Fahrt im Fahrwasser bleiben und mit begegnenden, still liegenden oder zu überholenden Fahrzeugen, sowie mit Brücken, Bauwerken, Fahren, Badeanstalten u. s. w. nicht in Berührung kommen.

IV. Maße und Bemannung der Flöße.

§ 9.

Flöße dürfen auf dem freien Strome nicht mehr als 30 m Breite und 200 m Länge haben.

Außer dem Führer hat die Bemannung der Flöße aus mindestens je 1 Mann für 600 qm Tragoberfläche zu bestehen; auf keinem Floße dürfen jedoch außer dem Führer weniger als 3 Mann Bedienung vorhanden sein.

V. Allgemeine Bestimmungen für den Verkehr der Fahrzeuge und Flöße.

§ 10.

Wettfahrten sind verboten. Nur Ruder- und Segelbooten können Wettfahrten von der zuständigen Schifffahrts-Polizeibehörde gestattet werden.

§ 11.

1. Kein Schiff darf von seiner Abfahrtsstelle aus oder auf seiner Fahrt in den Fahrweg eines anderen, im Fahren begriffenen Schiffs oder Floßes hineinfahren oder es in seinem Laufe stören.
2. Fahrzeuge jeder Art, die bei der Querschiffahrt über den Strom den Kurs eines zu Berg oder zu Thal fahrenden Dampfschiffs mit oder ohne Anhang kreuzen, müssen von dessen Bugspriet so weit entfernt bleiben, daß seine Fahrt weder gehindert noch aufgehalten wird.

§ 12.

1. Segelschiffe dürfen lose nicht nebeneinander fahren, sondern müssen in Abständen von mindestens 100 m einander folgen.
2. Mehr als zwei Segelschiffe dürfen nicht zusammengetoppelt fahren.
3. Dampfschiffen ist es nicht gestattet, mehr als zwei Fahrzeuge längsseits zu schleppen. Im Uebrigen müssen die Schleppfahrzeuge immer derart an dem Dampfschiffe und untereinander befestigt sein, daß sie einander folgen.
4. Wenn erforderlich, wird für die von der Strombauverwaltung bekannt gegebenen und durch Tafeln gekennzeichneten Stellen die dort auf der Berg- oder Thalfahrt nur zulässige Anzahl der Schleppfahrzeuge besonders vorgeschrieben.

§ 13.

Auf den vorbezeichneten Wasserstraßen dürfen Flöße nur in Abständen von mindestens 500 m treiben.

Bei allen festen Strombrücken dürfen Flöße innerhalb einer Entfernung von 100 m oberhalb und unterhalb der Pfeiler nicht festlegen.

§ 14.

Während der Fahrt müssen alle ankerführenden Fahrzeuge mindestens einen Anker zu sofortigem Gebrauche bereit halten; die außenbords befindlichen Anker müssen vollständig über Wasser aufgenommen sein.

VI. Begegnen und Ausweichen der Fahrzeuge.

§ 15.

Begegnen frei fahrende Fahrzeuge mit oder ohne Anhang anderen ebensolchen in entgegengesetzter Richtung, so wird, wenn die Fahr-

zeuge nicht ohne Aenderung ihres Kurses an einander vorbei kommen können, in der Regel nach rechts ausgewichen. Ist dies für das thalwärts fahrende Schiff nicht möglich, so muß es diejenige Seite, auf der es vorbei kommen kann, durch eine bereits auf Sichtweite hinauszustreckende blaue Flagge bezeichnen. Das bergwärts fahrende Schiff hat zum Zeichen des richtigen Verständnisses dasselbe Signal wiederzugeben und muß nunmehr dem thalwärts fahrenden, soweit es Wind und Dertlichkeit gestatten, ausweichen. Thalwärts gehende Dampfschiffe haben hierbei schon in größerer Entfernung ein Signal durch fünf Schläge an die Schiffsglocke oder mit dem Heuler zu geben und dies Signal, wenn nöthig, zu wiederholen.

§ 16.

1. Dampfschiffe müssen den ihnen begegnenden Segelschiffen und Flößen, Segelschiffe den ihnen begegnenden Flößen ausbiegen.
2. Sollte ein bergwärtsgehendes Segelschiff auszuweichen nicht im Stande sein, so muß es die Segel streichen und beilegen.

§ 17.

Getreidelten Fahrzeugen muß von anderen die Leinpfadseite zur Fahrt freigegeben werden. Beim Begegnen getreidelter Fahrzeuge untereinander muß das thalwärts fahrende dem bergwärts fahrenden die Leine werfen.

§ 18.

1. Erreicht ein Schiff eine Stelle, an der die Fahrrinne zu schmal ist, um ein Ausweichen zu gestatten, so darf der Schiffsführer sein Fahrzeug nicht eher in die Strommenge einführen, als bis er sich davon überzeugt hat, daß sich kein in entgegengesetzter Richtung fahrendes Schiff darin befindet. Ist das Gegentheil der Fall, so muß das ankommende Schiff beilegen, bis das andere vorbeigefahren ist.
2. Langen zwei Schiffe gleichzeitig an den verschiedenen Enden einer Strommenge an, so hat das thalwärts gehende Schiff den Vorzug; das bergwärts gehende legt so lange bei, bis das andere an ihm vorbeigefahren ist.

Ein thalwärts gehendes Floß hat stets den Vorzug.

VII. Vorbeifahren in derselben Richtung. (Ueberholen.)

§ 19.

1. Der Führer eines mit geringerer Geschwindigkeit als ein ihm folgendes Fahrzeug fahrenden Schiffs oder Schleppzugs muß jenem Fahrzeuge auf Anrufen oder auf ein Zeichen mit der Glocke oder mit dem Heuler das Fahrwasser zum Vorbeifahren freigeben, falls der Raum dies gestattet. Die Vorbeifahrt muß in jedem Falle ohne Aufenthalt erfolgen.

2. Ist der nöthige Platz zum Ueberholen nicht vorhanden, so muß das schneller fahrende Schiff seine Geschwindigkeit mäßigen und dem voranuffahrenden in einem Abstände von mindestens 100 m so lange folgen, bis die Breite des Fahrwassers zum Vorbeifahren genügt.
3. Erreicht ein Dampfschiff ohne Anhang ein Segelschiff oder einen Schleppzug am Eingange einer der in § 18 gedachten Stromengen, so muß das Segelschiff oder der Schleppzug beilegen und dem Dampfschiffe ohne Anhang die Vorfahrt überlassen.
4. Beim Ueberholen getreidelter Fahrzeuge untereinander muß das langsamere fahrende dem schneller fahrenden die Leine werfen.
5. In 300 m oder weniger Entfernung von Brücken, Fähren, Anlegeplätzen, Bagger- und anderen Baustellen sowie von Schlenfen oder Häfen darf ein Vorbeifahren in derselben Richtung (Ueberholen) nicht stattfinden.

VIII. Vorbeifahren an tief geladenen Fahrzeugen u. s. w.

§ 20.

Bei dem Vorbeifahren an fahrenden oder liegenden tief geladenen offenen Fahrzeugen, fahrenden Flößen und schwimmenden Holzlagern, Schiffsbau-Anstalten, schwimmenden Badehäusern, ferner an fahrenden oder liegenden Baggern, Baggerprähmen sowie an allen mit Bagger-, Hebung- oder anderen derartigen Arbeiten beschäftigten Fahrzeugen oder zu solchen Arbeiten dienenden Einrichtungen müssen Dampfschiffe sich in thunlichster Entfernung von ihnen halten und so langsam an ihnen vorbeifahren, daß solche durch Wellenschlag nicht gefährdet oder beschädigt werden.

§ 21.

1. Auf Dampfbaggern, die mit Baggerarbeiten im Strome beschäftigt sind, ist an derjenigen Seite, an der Schiffe oder Flöße vorbeifahren können, bei Tage ein rother Ball, bei Nacht, d. i. in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, ein weißes und senkrecht darüber ein rothes Licht zu führen.
2. Um in engen, durch Dampfagger völlig gesperrtem Fahrwasser herankommende Schiffe zum Anhalten zu veranlassen, ist auf den Baggern bei Tage ein schwarzer Ball, bei Nacht ein weißes und senkrecht darüber ein grünes Licht zu zeigen.

IX. Verhalten der Ruder- und Segelboote sowie kleiner Schiffe unter 20 Tonnen Tragfähigkeit.

§ 22.

1. Die Führer von Ruder- und Segelbooten sowie von kleinen Fahrzeugen unter 20 Tonnen Tragfähigkeit müssen diese möglichst entfernt von fahrenden Dampfschiffen und Schleppzügen halten

und dürfen auch in den durch diese verursachten Wellenschlag nicht eher hineinfahren, als bis er sich soweit gemindert hat, daß ihre Fahrzeuge keinen gefährlichen Schwankungen mehr ausgesetzt sind.

2. Im Fahrwasser müssen die vorbezeichneten Fahrzeuge größeren Schiffen und Flößen auf ein Zeichen mit der Glocke, dem Heuler oder auf Zuruf ausweichen oder durch Anhalten Platz zum Vorbeifahren lassen. Kommt ein solches Fahrzeug einem Dampfschiffe oder einem Schleppzuge dennoch so nahe, daß ihm augenscheinlich Gefahr droht, so hat der Führer des Dampfschiffs mit verminderter Kraft zu fahren und nöthigenfalls die Maschine still zu stellen, wenn dies ohne Gefahr für das Dampfboot und die angehängten Schiffe geschehen kann.

X. Vorbeifahren an Fährten.

§ 23.

1. In der Nähe der Fähranstalten haben die Schiffs- und Floßführer die größte Vorsicht zu beobachten.
2. Wenn ein Segelschiff an einer Fähranstalt zu einer Zeit vorbeifährt, wo sich ein Fährgefäß im Gange befindet, so hat der Schiffsführer, er mag zu Berg oder zu Thal fahren, die Verpflichtung, dem Fährgefäße auszuweichen, zu welchem Zwecke er hinter dem Fährgefäße hinweg steuern muß.

Der Schiffsführer muß hierbei alle in seiner Macht stehenden Hülfsmittel anwenden, um einen Zusammenstoß mit dem Fährgefäße zu vermeiden und zu diesem Zwecke den Lauf seines Fahrzeuges nöthigenfalls durch Anlegen oder Ankern hemmen.

Wird die Fährte unter Benutzung einer über den Strom gespannten Kette oder eines solchen Seils betrieben, so muß der Schiffer sein Fahrzeug so steuern, daß es die Kette oder das Seil nicht beschädigt, auch sonst keine Störung des Fährbetriebes veranlaßt.

3. Bei Dunkelheit oder Nebel hat der Führer eines Segelschiffs in mindestens 800 m Entfernung Zeichen mit der Schiffsglocke oder dem Nebelhorn zu geben, um den Führer des Fährprahms von seinem Herannahen zu benachrichtigen.
4. Wenn ein Dampfschiff an einer Fähranstalt vorbeifahren will, so hat es in geräumiger, mindestens 1000 m betragender Entfernung Zeichen mit dem Heuler oder mit der Schiffsglocke zu geben, worauf der Fährmann, wenn das Fährgefäß noch nicht im Gange ist, das Abstoßen vom Ufer so lange auszusetzen hat, bis das Dampfschiff vorübergefahren ist. Ist die Fährte bei Annäherung des Dampfschiffs bereits im Gange, so hat der Führer des Dampfschiffs nicht nur die für Segelschiffe gegebenen Vorschriften zu beachten, sondern auch durch genügende Mäßigung

der Geschwindigkeit, nöthigenfalls durch Anhalten oder Rückwärtsbewegen seines Fahrzeugs eine Annäherung an den Fährprahm auf weniger als 300 m zu verhüten.

5. Jeder Führer eines Floßes muß sich bei Seil- und Gierfähren mit dem Fähraufseher oder mit dem Führer des Fährgefäßes wegen der Vorbeifahrt an der Fähre in Verbindung setzen, bevor sich das Floß der Fähre bis auf 1000 m Abstand genähert hat. Er hat alsdann den Anweisungen des Fähraufsehers oder des Führers des Fährgefäßes bezüglich der Vorbeifahrt an der Fähre unbedingt Folge zu leisten und nöthigenfalls auch sein Floß oberhalb der Fähre sofort festzulegen, wenn dies von dem Fähraufseher oder von dem Führer des Fährgefäßes angeordnet wird, um eine Beschädigung des Fährgefäßes und dessen Zubehör oder eine Gefährdung der Sicherheit der Ueberfahrt zu verhindern. Der Fähraufseher bezw. der Führer des Fährgefäßes hat seinerseits dafür zu sorgen, daß das Floß an der Fähre möglichst schnell vorbeifahren kann.
6. Bei Gierfähren ist der Kurs der Fährgefäße bei Ankunft von Schiffen und Flößen in deren Nähe genau zu beobachten und zur Vorbeifahrt das rechte oder das linke Ufer zu wählen, je nachdem die Fähre auf dem linken oder auf dem rechten Ufer angelegt hat.

ist die Vorbeifahrt auf dem einen oder dem andern Ufer wegen Wind, Strömung, mangelnder Tiefe u. s. w. nicht möglich und kann die Fähre aus irgend einem Grunde das Ufer, an dem die Fahrt liegt, nicht verlassen, so haben die ankommenden Fahrzeuge oder Flöße in der nöthigen Entfernung so lange vor Anker zu gehen oder festzulegen, bis die Fähre die Fahrt freigemacht hat. Die bezüglichlichen Anweisungen des Fähraufsehers oder des Führers des Fährgefäßes sind pünktlich zu befolgen, namentlich ist auf Geheiß der Genannten sofort Anker zu werfen oder der von ihnen bezeichnete Kurs zu wählen.
7. Die nicht im Gange befindliche Fähre darf die Fahrt der Fahrzeuge und Flöße nicht sperren, jedoch darf der Betrieb einer Seil- oder einer Gierfähre durch Fahrzeuge oder Flöße niemals länger als eine halbe Stunde unterbrochen werden. Dann ist er wieder auf eine halbe Stunde frei zu geben, wobei den Anordnungen der mit Beaufsichtigung, Leitung und Ausföhrung des Fährbetriebs besetzten Personen genau Folge geleistet werden muß.
8. Um das Scheuen der Pferde zu vermeiden, darf in Abständen bis 100 m oberhalb und unterhalb des Fährprahms oder der Landestelle nur die Schiffsglocke, nicht aber die Dampfpfeife oder der Heuler benutzt werden. Auch dürfen innerhalb derselben Grenzen von den Fährstellen liegende Dampfschiffe in unmittelbarer Nähe von Gespannen den Dampf nicht ablassen.

XI. Fahrt durch Brücken.

§ 24.

1. Dampfschiffe dürfen durch Schiffbrücken sowohl stromauf als stromab nicht mit größerer Geschwindigkeit fahren, als zu ihrer Fortbewegung nothwendig ist. In einer angemessenen Entfernung vor der Brücke sowie in deren Bereiche ist die Maschine so bereit zu halten, daß sie je nach Bedürfniß sofort still gestellt oder nach jeder Richtung hin in Thätigkeit gesetzt werden kann.
2. Segelschiffe, die stromab gehen, müssen oberhalb der Brücken in angemessener Entfernung umwenden (umgeben) und entweder an der Ankerleine oder unter Benutzung von Bojen oder Haltepfählen bei freihängendem Anker rückwärts durchsacken.
3. Stromauf gehende Segelschiffe müssen in angemessener Entfernung unterhalb der Schiffbrücke die Segel streichen und dürfen erst, nachdem sie beigelegt haben, die Brücke durchfahren.
4. Zum Einsetzen von Rudern oder Stangen mit eisernen Spitzen sowie zum Befestigen von Klöben und Tauen zur Bewegung der Fahrzeuge dürfen nur die in den Durchfahrtsöffnungen besonders angebrachten Vorrichtungen benutzt werden.
5. Flöße müssen sich bei der Durchfahrt durch feste Brücken von dem Ufer, auf dem die Mastenkrähne stehen, stets so weit entfernt halten, daß der Verkehr der Schiffe an den Mastenkrähnen durch sie unter keinen Umständen gehindert wird.
6. An der Weichselbrücke bei Thorn darf die Doffnung zwischen dem rechtsseitigen Landpfeiler und dem nächsten Strompfeiler von Flößen überhaupt nicht durchfahren werden.
7. Schiffe, die mit leicht brennbaren Stoffen beladen sind, dürfen innerhalb 200 m Entfernung von hölzernen Brücken nicht über Nacht bleiben.
8. Die besonderen Bestimmungen über das Durchfahren einzelner Brücken und über die Benutzung der Mastenkrähne*) an den nicht mit Durchlaßöffnungen versehenen Brücken werden durch diese Verordnung nicht berührt.

XII. Schutz vor Querseilen, Telegraphenkabeln u. s. w.

§ 25.

Beim Vorbeifahren an Fahren, die durch Querseile oder Ketten betrieben werden, sowie an allen durch entsprechende Zeichen kenntlich gemachten Stellen, an denen sich Telegraphenkabel, Gas- oder Wasserleitungsröhre oder ähnliche Anlagen befinden, dürfen die Anker nicht am Grunde geschleppt, sondern müssen stets über Wasser sichtbar aufgenommen werden. Auch das Ankerwerfen an diesen Stellen ist untersagt.

*) Siehe No. 18.

XIII. Verhalten bei ungenügender Fahrtiefe.

§ 26.

1. Jeder Schiffsführer hat dafür zu sorgen, daß das von ihm geführte Fahrzeug nicht in Folge von Fahrlässigkeit in der Fahr-
rinne liegen bleibt und hierdurch Störung der Schifffahrt
verursacht. Eine Fahrlässigkeit ist auch vorhanden, wenn das
Fahrzeug an Stellen der Fahrrinne festfährt, an denen, wie
dem Führer bekannt war oder bekannt sein mußte, für den Tief-
gang des Schiffs ausreichende Fahrtiefen nicht vorhanden waren.
2. Ein festgefahrenes Schiff ist sofort durch Ableichten oder sonstige
geeignete Maßnahmen wieder abzubringen.
3. Kommt der Schiffsführer dieser Verpflichtung nicht nach, so ist
die Strompolizeibehörde befugt, diese Maßnahmen auf Kosten des
Schiffsführers oder Schiffseigenthümers alsbald selbst zu treffen.

XIV. Verhalten bei Dunkelheit, Nebel und Schneefall.

§ 27.

1. Bei Dunkelheit, Nebel oder starkem Schneefalle darf nur mit
mäßiger Geschwindigkeit gefahren werden. Beim Begegnen von
Fahrzeugen und Flößen hat jeder Schiffs- und Floßführer sein
Schiff oder Floß zum jederzeitigen Stillhalten bereit zu halten,
sich auch rechtzeitig mit dem Führer des anderen Schiffs über
das Ausweichen zu verständigen.
2. Bei Dunkelheit, Nebel und Schneetreiben ist das Treiben der
Flöße untersagt. Ist die Dunkelheit, der Nebel oder das
Schneetreiben so stark, daß keins der beiden Ufer von dem
Fahrzeuge aus gesehen werden kann, so sind alle Fahrten
untersagt.
3. Segelschiffe müssen während der Fahrt, gleichviel, ob sie ge-
schleppt werden oder nicht, von Sonnenuntergang bis Sonnen-
aufgang eine hellbrennende Laterne mit weißem Lichte in der
Höhe von 5 bis 7 m am Mast, beim Fehlen eines Mast's
aber an einer anderen, ebenso hohen und von allen Seiten
sichtbaren Stelle führen. Dasselbe gilt für Fahren, Fischer-
und Ruderboote.
4. Dampfschiffe ohne Anhang müssen während der Fahrt von
Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang außer einem 5 bis 7 m
hoch angebrachten, von allen Seiten sichtbaren, hellen weißen
Lichte an der rechten Seite (Steuerbord) ein grünes und an
der linken Seite (Backbord) ein rothes Licht führen. Diese beiden
farbigen Lichter sind so mit Blenden zu versehen, daß man von
vorne beide zugleich, von der rechten Seite her nur das grüne
Licht, von der linken Seite her nur das rothe Licht und von
hinten keins von beiden sehen kann.

Dampfschiffe mit Anhang müssen während der Fahrt zur selben Zeit außer den vorgenannten Lichtern etwa 1 m senkrecht über dem weißen Lichte noch ein zweites weißes Licht führen.

Dampfschiffe mit Flößen als Anhang müssen während der Fahrt zur selben Zeit etwa 1 m senkrecht über diesen beiden weißen Lichtern noch ein drittes weißes Licht führen.

Auf kleinen Dampf- oder anderen Motorschiffen dürfen die grünen und rothen Seitenlichter in einer entsprechend eingerichteten Laterne am Vorderstevan geführt werden.

5. Flöße, die in der Zeit zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang geschleppt werden, müssen auf jeder der beiden hinteren Ecken eine weiße Laterne in einer Höhe von 5--7 m über dem Floße führen.
6. Auf Dampfschiffen muß bei Dunkelheit, Nebel oder starkem Schneefalle während desfahrens ununterbrochen oder in Zwischenräumen von höchstens einer halben Minute mit der Dampfpeife ein langgezogener Ton gegeben oder je fünfmal an die Glocke geschlagen werden. Auf Segelschiffen muß bei Dunkelheit, Nebel oder starkem Schneefalle während desfahrens in derselben Weise ein gleiches Zeichen mit Glocke oder Nebelhorn gegeben werden.
7. Die Dampfpeifen müssen stets als Heuler eingerichtet sein, so daß sie einen dumpfen, von den Signalen der Eisenbahn-Lokomotiven verschiedenen Ton geben. Signale mit pfeifendem Tone dürfen in keinem Falle gegeben werden.

XV. Verhalten der Schiffsführer gegenüber den Strombauarbeiten.

§ 28.

1. Die Schiffsführer haben denjenigen Fahrzeugen, die im Auftrage oder mit Genehmigung der Staatsbehörde zur Auffuchung, Bezeichnung und Beseitigung von Schiffahrtshindernissen, zur Ausführung von Strombauten, zu Baggerungen, Messungen, Peilungen und sonstigen strombauartigen Arbeiten benutzt werden, völligen Raum zu geben und jede Störung dieser Arbeiten sorgfältig zu vermeiden.
2. Die Vorbeifahrt an den unter 1 erwähnten Fahrzeugen darf, wenn diese im Fahrwasser liegen, nur auf der durch eine rothe Flagge bezeichneten Seite stattfinden, wobei die Schiffsführer den Anordnungen der mit Leitung der fraglichen Arbeiten betrauten Beamten unweigerlich Folge zu leisten haben.
3. Dampfschiffe müssen an den bezeichneten Fahrzeugen und an den Baustellen für Regulirungs- und Uferbefestigungsarbeiten mit mäßiger Geschwindigkeit, erforderlichenfalls mit stillgestellter Maschine vorbeifahren. Zu letztgenannter Maßregel wird von der Arbeitsstelle aus das Zeichen durch Schwenken der rothen Flagge gegeben.

4. Alle Schiffe müssen bei der Vorbeifahrt die Anker über Wasser so hoch aufnehmen, daß die Befestigungstau nicht gefaßt werden können, und, sofern die Fahrt durch Tauen, Ketten u. s. w. zeitweise gesperrt ist, und diese Sperrung vom Lande oder von einem Boote aus durch Aufstecken der blauen Flagge kenntlich gemacht wird, vor der Stelle rechtzeitig Anker werfen, oder umgeben und solange liegen bleiben, bis die Fahrt freigegeben wird.
5. Desgleichen müssen die Flöße, wenn sie Fahrzeugen, die im Auftrage oder mit Genehmigung der Staatsbehörde zu den vorstehend unter 1 angegebenen Arbeiten benutzt werden, oder den zur Ausführung dieser Arbeiten ausgebrachten Tauen, Ketten u. s. w. nicht ohne jede Störung der betreffenden Arbeiten oder Beschädigung der Gefäße, Tawe u. s. w. ausweichen können, rechtzeitig anhalten und solange liegen bleiben, bis die Fahrt freigegeben wird.

XVI. Schonung der Schiffahrts- und Warnungszeichen.

§ 29.

1. Die im Strome und an den Ufern befindlichen Marken und Warnungszeichen zur Bezeichnung des Fahrwassers, der Stromengen, der vorhandenen Schiffahrts Hindernisse u. s. w. dürfen nicht beschädigt, zerstört, verändert, verrückt, verwirrt, fortgeschafft oder sonst für ihren Bestimmungszweck unbrauchbar gemacht werden.
2. Wird dennoch aus Vorsatz oder Fahrlässigkeit des Floß- oder Schiffsführers oder eines der Floß- oder Schiffskente ein solches Zeichen vernichtet, beschädigt oder aus seiner Lage gebracht, so hat der Führer es sofort wieder in seiner vorigen Gestalt und Stellung aufzurichten.
3. Ist die Beschädigung so erheblich, daß das Zeichen sich nicht sogleich wieder herstellen läßt, oder ist es ganz verloren gegangen, so hat der Führer dem nächsten Stromaufsichtsbeamten oder der Polizeibehörde des nächsten, am Strome gelegenen Orts sofort Anzeige davon zu erstatten.
4. Die Verpflichtung, von dem Fehlen oder der falschen Stellung, Veränderung u. s. w. eines zur Sicherung oder Regelung der Schiffahrt dienenden Zeichens die vorerwähnte Anzeige zu erstatten, liegt in gleichem Maße jedem Schiffer ob, der eine derartige Unordnung bemerkt.

XVII. Noth und Gefahr.

§ 30.

1. Wenn ein Fahrzeug sich in Noth oder Gefahr befindet, so ist dies durch geeignete Zeichen, insbesondere auch mit dem Heuler oder der Glocke, anzuzeigen.

2. Im Falle eines Zusammenstoßes von Fahrzeugen sowie in sonstigen Fällen einer erkennbaren Gefährdung von Menschenleben beim Schiffsfahrtsbetriebe haben der Führer und die Mannschaft jedes Fahrzeuges dem nach Lage der Umstände zur Rettung und Hülfe erforderlichen Beistand zu leisten, soweit sie dazu ohne Gefährdung des eigenen Fahrzeuges und der darauf befindlichen Personen im Stande sind.

XVIII. Bezeichnung und Beseitigung gesunkener Fahrzeuge.

§ 31.

1. Ist ein Fahrzeug im Strome gesunken, so ist der Führer und bei dessen Unvermögen jeder Mann der Besatzung verpflichtet, sofort dem nächsten Strompolizeibeamten hiervon Anzeige zu machen.
2. Das gesunkene Fahrzeug oder die Stelle, an der es sich unter Wasser befindet, muß bei Dunkelheit oder Nebel mit einer hellbrennenden, weithin sichtbaren Laterne bezeichnet und von einem zuverlässigen Manne bewacht werden, der etwa vorbeifahrende Fahrzeuge vor der Annäherung zu warnen hat, so lange der zuständige Wasserbauinspektor diese Vorsichtsmaßregel für erforderlich hält.

Liegt das gesunkene Schiff ganz unter Wasser, so muß dessen Lage auch bei Tage durch eine starke mit einem Strohwische versehene Stange bezeichnet werden.

3. Wenn der zuständige Wasserbauinspektor die Beseitigung des gesunkenen Schiffs für nothwendig hält, so sind der Führer und der Eigentümer des Schiffs verpflichtet, binnen einer von dem erwähnten Beamten festzusetzenden Frist Schiff und Ladung vollständig aus dem Stromgebiete zu entfernen. Kommen sie dieser Verpflichtung innerhalb der gestellten Frist nicht nach, so kann die Strombauverwaltung das Fahrzeug nebst Ladung auf Kosten der Säumnigen beseitigen lassen.

XIX. Anlegen und Ankeru.

§ 32.

1. Fahrzeuge und Flöße müssen ihre Liegestellen der Regel nach außerhalb der Fahrrinne und jedenfalls so wählen, daß der Schiffsverkehr durch sie nicht behindert werden kann.

Auf je 200 m Floßlänge muß ein freier Zwischenraum von wenigstens 10 m Breite zur Verbindung des Ufers mit dem Strome offen bleiben, wenn Flöße ihre Liegestellen am Ufer wählen.

§ 33.

1. An öffentlichen Ladestellen dürfen Signale nicht mit dem Heuler oder der Dampfpeife, sondern nur mit der Schiffsglocke gegeben

werden. Auch dürfen, wenn sich Gespanne in der Nähe befinden, Dampfboote dort nicht den Dampf abblasen.

2. Hinsichtlich der Ordnung, in der das Anlegen der Fahrzeuge und Flöße an öffentlichen Ladestellen zu erfolgen hat, sowie über die Dauer des zulässigen Aufenthalts wird nach Bedürfniß durch die Strompolizeibehörde für jede solche Stelle besonders Bestimmung getroffen werden. Fahrzeuge oder Flöße, die an ungeeigneter Stelle im Strome oder an den Ufern liegen, müssen auf Erfordern eines Strompolizeibeamten sofort diese Stelle räumen, widrigenfalls sie durch die Polizeibehörde zwangsweise auf Kosten der Schiffs- oder Floßführer entfernt werden können.
3. Wer ein Fahrzeug oder Floß an einer öffentlichen Lande- oder Ladestelle anlegt, hat die wegen ihrer Benutzung erlassenen Sondervorschriften genau zu beachten.
4. In das Steinpflaster der Lande- oder Ladestellen dürfen zur Befestigung der Schiffe weder Pfähle geschlagen, noch Anker gelegt werden. Zum Befestigen der Schiffe dienen die im Steinpflaster mit eisernen Ringen versehenen großen Steine oder besondere Haltepfähle.
5. Öffentliche Lande- und Ladestellen im Sinne dieser Polizei-Verordnung sind solche, die nach Ertheilung der Erlaubniß durch die Strombauverwaltung zu diesem Zwecke eingerichtet und durch eine Tafel mit entsprechender Aufschrift kenntlich gemacht worden sind.

§ 34.

1. An das Ufer, auf dem sich ein Leinpfad befindet, darf ein Fahrzeug, außer wenn es wegen Schadens oder durch Unwetter gezwungen ist, den Schutz des Ufers aufzusuchen, nur anlegen, wenn und insoweit sich daselbst eine öffentliche Ladestelle befindet.

Schiffe, die am Leinpfade liegen, müssen den Mast umlegen. Nur wenn wegen Schadens oder in Folge von Unwetter am Leinpfade angelegt worden ist, oder wenn der Mast beim Laden oder Löschen in Ermangelung anderer geeigneter Vorkehrungen als Krahn benutzt wird, darf er stehen bleiben.

2. Am Leinpfade liegende Schiffe haben nach Beendigung des Lösches oder Ladegeschäfts oder nach Beseitigung des Schadens oder nach Aufhören des Unwetters, wodurch sie zum Anlegen gezwungen wurden, das Ufer sofort zu verlassen.

§ 35.

Im Schwarzwasser, im Ferse- und Drenenzflusse dürfen niemals zwei Fahrzeuge nebeneinander anlegen.

§ 36.

1. Liegende Fahrzeuge müssen stets gehörig verankert oder uferfest vertaut sein. Das Befestigen der Schiffe an den Brücken ist untersagt.
2. Bei Dunkelheit oder Nebel müssen Fahrzeuge, die am Ufer liegen, mit einer 5 bis 7 m hoch angebrachten hellbrennenden Laterne und Fahrzeuge, die im Strome liegen, mit zwei 5 bis 7 m hoch angebrachten, von einander ungefähr 1 m abstehenden hellbrennenden Laternen versehen werden.
3. Festliegende Flöße müssen in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang durch ein hellbrennendes Feuer kenntlich gemacht werden.
4. In Stromengen, in den Fahrwegen nach und aus den schiffbaren Nebenflüssen und Kanälen, auf den Ueberfahrtswegen der Fähren, in den Fahrwegen der Dampfschiffe nach und von den Landungsbrücken, sowie auf den Fahrwegen durch die Brücken dürfen Schiffe und Flöße nicht anlegen.
5. Bei Seil- und Gier-Fähren dürfen Flöße sich unterhalb nicht näher als 200 m. oberhalb nicht näher als 800 m von der Fährstelle oder von dem obersten Buchtnachen der Gierfahre entfernt festlegen. Bei Dampffähren genügen Entfernungen von 50 bzw. 150 m.
6. Das Festlegen von Fahrzeugen, Flößen und schwimmenden Gefäßen aller Art im Strome und am Ufer zum Zwecke ihrer dauernden Benutzung ist nur mit Genehmigung der Stromaufsichtsbehörde gestattet.

§ 37.

An Brücken, Eisböcken, Pflanzungen, Deichen, ferner an Stromregulierungswerken, insbesondere an Bühnen, Durchlagen (Coupirungen), Deckwerken, Deck- und Grünlagen sowie an solchen anderen Stellen, die durch Warnungstafeln entsprechend bezeichnet sind, darf nur mit besonderer Genehmigung des Stromaufsichtsbeamten angelegt werden. Das Ankerwerfen oder sonstiges Befestigen auf oder an solchen Bauwerken ist verboten.

XX. Schutz der Strombauwerke und Weidenpflanzungen.

§ 38.

1. Stromregulierungs- und Uferschutzwerke, insbesondere Bühnen, Durchlagen (Coupirungen), Deckwerke, Deck- und Grünlagen dürfen weder beschädigt noch ohne besondere Genehmigung des Stromaufsichtsbeamten betreten werden.
2. Weidenpflanzungen an den Stromufern dürfen nur auf den von der Stromaufsichtsbehörde angewiesenen Wegen betreten werden.

XXI. Verhalten der Schiffe und Flöße an der Zollabfertigung bei Thorn.

§ 39.

Die Führer von Fahrzeugen und Flößen haben die hinsichtlich der Zollabfertigung bei Thorn erlassenen besonderen Bestimmungen genau zu befolgen. Sie sind gehalten, mit ihren Fahrzeugen und Flößen das zollamtliche Revisionsfeld nach erfolgter Zollabfertigung sofort zu verlassen und dürfen demnächst nur an solchen Stellen liegen bleiben, wo sie den Verkehr auf dem Strome und auf dem vorerwähnten Revisionsfelde in keiner Weise stören.

XXII. Öffentliche Häfen.

§ 40.

1. Die Aufsicht über jeden öffentlichen Hafen führt ein hierfür angestellter oder hiermit beauftragter Strompolizeibeamter (Hafenmeister).
2. Wer ein Fahrzeug in einen öffentlichen Hafen bringen will, muß zuvor bei dem Hafenmeister einen Zulassschein erwirken und da, wo Hafengeld erhoben wird, dies unter Vorzeigung des Zulassscheins nach dem Tarife entrichten.
3. Zwingt ein erweislicher Nothstand zur ungefäumten Einfahrt in den Hafen, so kann diese ausnahmsweise vor Entrichtung des Hafengelds geschehen. Es muß alsdann aber der Zulassschein alsbald nach dem Anlegen erbeten und das Hafengeld spätestens innerhalb 24 Stunden nach der Einfahrt erlegt werden.
4. In öffentlichen Häfen müssen große, weit hervorragende Steuerländer (Steuerlappen) zur Gewinnung von Raum ausgehoben, ebenso die Bugspriete in die Höhe gezogen werden.
5. Beim Fahren durch die Hafenumündung darf weder mit Haken noch mit eisenbeschlagenen Stoßbäumen gegen die Steineinfassung gestoßen werden.

In das Steinpflaster oder die sonstigen Uferabdeckungen der Hafeneinfahrt dürfen zur Befestigung der Schiffe weder Pfähle geschlagen noch Anker gelegt werden. Zum Befestigen der Schiffe dienen die im Steinpflaster mit eisernen Ringen versehenen großen Steine und die Haltepfähle.

6. In öffentlichen Häfen darf, soweit sich in ihnen nicht durch besondere Tafeln kenntlich gemachte Landstellen befinden, in der Regel weder ein- noch ausgeladen werden. Wenn in Nothfällen ein Schiff ausgeladen werden muß, so ist der Führer verpflichtet, dies nach Anleitung des Hafenmeisters auszuführen.
7. Fahrzeuge, die mit leicht entzündlichen oder feuergefährlichen Gegenständen, als Pulver, Schwefel, Petroleum, ungelöschtem Kalk, Heu, Stroh u. s. w. beladen sind, werden in Häfen nicht aufgenommen. Ausnahmen hiervon sind nur aus besonderen

Gründen unter genauester Beachtung der Anordnung des Hafentheilers und der Ortspolizeibehörde zulässig.

8. Flöße, Holzstämme, Balken, sowie schadhafte Fahrzeuge, die zu sinken drohen, werden ohne besondere Genehmigung nicht in den Hafen gelassen.
9. Dampfschiffen ist es nur nach vorher ertheilter Erlaubniß durch den Hafentheiler gestattet, im Hafen ihre Maschine arbeiten zu lassen.
10. Jede Beschädigung der Hafenufer und Hafenanlagen ist untersagt; es darf namentlich kein Schiffer Anker in die Böschungen der Hafenufer werfen, oder Fußwege darin anlegen.

Jede Verunreinigung des Hafenbeckens und seiner Einfassungen ist verboten.

11. Kein Schiffer darf das Tau eines andern Schiffs ohne Erlaubniß des Hafentheilers lösen oder anders beseitigen.
12. Die Führer aller im Hafen liegenden Fahrzeuge sind verpflichtet, sich mit ihrer gesammten Mannschaft nach geschehener Aufforderung von Seiten des Hafentheilers zum Aufheisen des Hafens und zur Abwendung von Gefahren bei Feuer, Sturm, Eisgang, hohen Fluthen oder welcher Art solche sonst sein mögen, der Reihe nach unweigerlich zu stellen und Hülfe zu leisten. Auch sind die Schiffer verpflichtet, täglich ihre Schiffsgesäße loszuziehen und flott zu erhalten.

*Antw.
im Auftrag
Regl. No. 17
V. 24. § 3*

13. Wenn es von der zuständigen Behörde für nothwendig erachtet wird, so muß zur Nachtzeit eine Hafenuache gehalten werden, wobei alle Schiffer der Reihe nach zugezogen werden.
14. Bewohnte Fahrzeuge dürfen niemals von allen Bewohnern gleichzeitig verlassen werden. Unbewohnte Fahrzeuge müssen unter Aufsicht der Bewohner eines in der Nähe liegenden Schiffs gestellt werden, wovon dem Hafentheiler besondere Meldung zu machen ist.
15. Auf keinem Schiffe darf Theer, Pech, Del oder ein sonstiger leicht brennbarer Stoff über offenem Feuer warm gemacht werden. Das Steinprengen an Bord, das Schießen mit Schießwaffen und das Tabakrauchen aus Pfeifen ohne Deckel ist untersagt.
16. Der Erlaß von Sonderbestimmungen für einzelne Häfen bleibt vorbehalten*).

XXIII. Fischerei im Fahrwasser.

§ 41.

Die Fischer haben beim Fischfange Alles zu vermeiden, was der Schifffahrt und Flößerei hinderlich sein könnte.

*) Siehe No. 17.

Die Fahrstraße darf durch Fischereigeräthe zu keiner Zeit und in keiner Weise gesperrt werden. Das Aufstellen von Netzen und sonstigen Fischereigeräthen ist nur auf den nicht befahrbaren Rändern und zwar nur bis zu einem Vierteltheile der Strombreite zwischen den Ufern gestattet. Das Legen von Fangkörben ist auch in den bevorstehend nicht freigegebenen Gewässertheilen gestattet, sofern über den Körben eine Wassertiefe von mindestens 2,5 m verbleibt.

§ 42.

Die Lage der Fischneze und sonstigen Fischereigeräthe muß am Anfange und am Ende durch je eine deutlich sichtbare Pricke (Stange) kenntlich gemacht werden, die mit einer Tafel versehen ist, worauf Name und Wohnort des Fischers deutlich mit Delfarbe verzeichnet oder eingebrannt ist. Bei Fangkörben genügt die Anbringung einer derartig bezeichneten Pricke am landseitigen Endpunkte der Leine; der andere Endpunkt der Leine kann mit einer Boje bezeichnet werden, die jedoch nicht in die Fahrrinne gelegt werden darf.

§ 43.

Vom Winde oder von den Wellen abgebrochene Pricken müssen sofort herausgezogen werden. Jede Verwendung von Pricken, die unter Wasser stehen und nicht sichtbar sind, ist verboten.

XXIV. Verbot der Verunreinigung des Flußbetts und der Entnahme von Materialien aus ihm.

§ 44.

1. Die Verunreinigung des Flußbetts und der Häfen, die Ablagerung von Schutt und Abraum aller Art am Stromufer und an solchen Stellen des Hochwassergebiets, wo eine solche Ablagerung besonders unterjagt ist, sowie das Auswerfen von Gegenständen, die dem Schiffsverkehr hinderlich werden oder Verflachungen erzeugen können, ist verboten.
2. Ist der Schiffer genöthigt, derartige Gegenstände aus dem Schiffe zu entfernen, so hat er sich wegen Zuweisung eines geeigneten Platzes zum Auswerfen an den zuständigen Strom- oder Hafenmeister zu wenden.

§ 45.

Die Entnahme von Steinen, Kies, Erde oder sonstigen Materialien aus dem Flußbette ist nur auf Grund einer schriftlichen Erlaubniß der zuständigen Behörde zulässig. Wer derartige Arbeiten ausführt, hat den ihm ertheilten Erlaubnißschein mit sich zu führen und den in § 50 aufgeführten Beamten auf Verlangen jederzeit vorzuzeigen.

XXV. Sprengstoffe.

§ 46.

Bei der Beförderung von Pulver und anderen Sprengstoffen sowie von leicht brennbaren Stoffen sind die bestehenden besonderen Vorschriften zu beachten*).

XXVI. Bezeichnung der Schiffe und Flöße, Führung der Flagge u. s. w.

§ 47.

Auf jedem Flußfahrzeuge von mehr als 10 Tonnen Tragfähigkeit mit Ausschluß der Dampfschiffe und der Fahrzeuge der Staatsbehörden müssen an beiden Seiten auf weißem Grunde in deutlich lesbaren schwarzen Buchstaben von mindestens 10 cm Höhe Vor- und Zunamen des Schiffseigenthümers sowie dessen Wohnort angegeben sein. Bei Fahrzeugen, die eine Kajüte tragen, sind diese Angaben auf beiden Seitenwänden der Kajüte vom Strome aus sichtbar anzubringen. Bei Fahrzeugen ohne Kajüte müssen über dem Riesborde Tafeln zur Aufnahme der Inschrift befestigt werden. Hinsichtlich der Bezeichnung der übrigen Schiffe, des Gebrauchs der Landesflagge**) und der Führung von Dienstbüchern der Schiffsmannschaften***) behält es bei den bestehenden Vorschriften sein Bewenden.

§ 48.

Jedes Floß muß auf 2,5 m hoher Stange eine weißgestrichene Tafel führen, auf der mit schwarzen deutlich sichtbaren deutschen oder lateinischen Buchstaben von wenigstens 20 cm Höhe Vor- und Zunamen sowie Wohnort des Floßeigenthümers und des Floßführers angegeben sind.

XXVII. Verstaung der Ladungen.

§ 49.

Die Ladung der Fahrzeuge ist so zu verstaun, daß von ihr nichts über Bord fallen kann, und daß begegnende oder überholte Fahrzeuge durch Ladungstheile, die über Bord hervorragen, nicht beschädigt werden können.

XXVIII. Strompolizeibeamte.

§ 50.

Die Handhabung der Strompolizei steht im Geltungsbereiche dieser Polizei-Verordnung sowohl den die Aufsicht über die in Frage kommenden Stromstrecken führenden, als auch den die Ausführung

*) Siehe Polizei-Verordnung, No. 4 und 5 — Seite 12—22, betreffend den Verkehr mit Sprengstoffen vom 19. Oktober 1893 und vom 23. Dezember 1893, und Polizei-Verordnung für den Regierungsbezirk Danzig betreffend den Transport von Petroleum vom 21. Februar 1863, No. 22. Dieselbe Verordnung ist auch für den Regierungsbezirk Marienwerder erlassen. (Amtsblatt Marienwerder 1863, Seite 5.)

**) Siehe No. 2.

***) Siehe No. 3.

ihrer Regulirung beaufsichtigenden Baubeamten für den Umfang ihrer Amtsbezirke zu.

Dieselben sind zur vorläufigen Straffestsetzung auf Grund des Gesetzes vom 23. April 1883 befugt.

Sie bedienen sich bei Wahrnehmung ihrer Amtsverrichtungen der Strommeister, Stromaufseher, Buschwärter, Schiffsführer, Bagger-, Taucher-, Brücken-, Krahn-, Hafen- und Schleusenmeister als ihrer Organe. Auch werden die Baubeamten bei Ausübung der Strompolizei von den Ortspolizeibehörden und deren Beamten sowie von den Gendarmen unterstützt.

§ 51.

Führer und Mannschaften der Fahrzeuge und Flöße haben den Anordnungen der im § 50 aufgeführten Beamten unbedingt Folge zu leisten und ihnen in Ausübung ihres Dienstes das Betreten ihrer Schiffe und Flöße jederzeit zu gestatten.

Die in Absatz 3 des § 50 aufgeführten Beamten werden sich bei Ausübung ihres Dienstes durch ein äußeres Dienstabzeichen kenntlich machen.

XXIX. Strafbestimmungen und Haftung für die Strafen.

§ 52.

Zu widerhandlungen gegen die Vorschriften dieser Polizei-Verordnung werden, insoweit nicht nach den bestehenden Strafgesetzen eine höhere Strafe verwirkt ist, mit Geldstrafe bis zu 100 Mark geahndet, an deren Stelle im Unvermögensfalle eine entsprechende Haftstrafe tritt. Die Verbindlichkeit zum Schadenersatz wird hierdurch nicht berührt.

§ 53.

Mit dem Inkrafttreten dieser Polizei-Verordnung treten für deren Geltungsbereich zugleich alle entgegenstehenden Bestimmungen außer Kraft, insbesondere:

- I. Die Polizei-Verordnungen des Königlichen Ober-Präsidenten der Provinz Westpreußen:
 1. betreffend den Durchgang von Trakten und Flößen unter der Eisenbahnbrücke über die Weichsel oberhalb der Stadt Thorn von 24. Juni 1878 (Amtsblatt der Regierung zu Marienwerder Seite 185),
 2. betreffend den Schutz der Schifffahrtszeichen vom 8. Januar 1880 (Amtsblatt der Regierung zu Danzig Seite 22, Amtsblatt der Regierung zu Marienwerder Seite 12),
 3. betreffend die Beleuchtung der Fahrzeuge und Flöße auf der Weichsel von Plehnendorf aufwärts bis zur Dirschauer Brücke vom 13. September 1894 (Amtsblatt der Regierung zu Danzig Seite 353);

- II. die Polizei-Berordnungen der vormaligen Abtheilung des Innern der Königl. Regierung in Danzig:
1. betreffend das Verbot der Beschädigung der im Strome angebrachten Warnungszeichen vom 31. Januar 1837 (Amtsblatt Seite 34),
 2. betreffend das Anlegen und Anlanden von Schiffsgefäßen und Flößen vom 23. März 1841 (Amtsblatt Seite 74),
 3. betreffend das Verbot der Annäherung an Taucher und Taucherglocken vom 24. November 1843 (Amtsblatt Seite 183),
 4. betreffend den Betrieb der Fischerei auf dem Weichsel- und Rogatstrome mit Stellnetzen vom 24. Januar 1848 (Amtsblatt Seite 22),
 5. betreffend den Schutz des Telegraphenkabels an der Dirschauener Brücke vom 8. September 1859 (Amtsblatt Seite 202),
 6. betreffend das Anlegen und Lagern von Holzflößen und Schiffsgefäßen am rechten Rogatufer bei Marienburg vom 19. Oktober 1864 (Amtsblatt Seite 193),
 7. betreffend die Schifffahrt auf der Weichsel und Rogat innerhalb des Regierungsbezirks Danzig vom 5. März 1866 (Amtsblatt Seite 67),
 8. betreffend Schutz der Fähranstalten auf der Weichsel und Rogat vom 30. Dezember 1865 (Amtsblatt für 1866 S. 43),
 9. betreffend Schutz des Pieckeler Telegraphenkabels vom 26. Januar 1884 (Amtsblatt Seite 26);
- III. der Polizei-Berordnungen der vormaligen Abtheilung des Innern der Königl. Regierung zu Marienwerder:
1. betreffend die Sicherung der Ufer, Dämme und Brücken vom 29. Oktober 1843 (Amtsblatt Seite 309),
 2. betreffend die Schifffahrt auf der Weichsel innerhalb des Regierungsbezirks Marienwerder vom 26. Juli 1853 (Amtsblatt Seite 186),
 3. betreffend die Schifffahrt auf der Weichsel innerhalb des Regierungsbezirks Marienwerder vom 13. Juni 1856 (Amtsblatt Seite 142),
 4. betreffend den Schutz der das Bett der Weichsel durchschneidenden Telegraphen-Laue bei Thorn und Kurzebrack vom 21. August 1856 (Amtsblatt Seite 217),
 5. betreffend die Schifffahrt auf der Weichsel innerhalb des Regierungsbezirks Marienwerder vom 27. Oktober 1857 (Amtsblatt Seite 286),
 6. betreffend die Schifffahrt auf der Weichsel innerhalb des Regierungsbezirks Marienwerder vom 12. Oktober 1874 (Amtsblatt Seite 225),

7. betreffend die Ausdehnung der Polizei-Verordnungen vom 26. Juli 1853 und 13. Juni 1856 auf die Fähranstalt bei Mewe vom 12. Juni 1875 (Amtsblatt Seite 147),
 8. betreffend die Schifffahrt auf der Weichsel bei Rosßgarten, Regierungsbezirk Marienwerder, vom 10. Juli 1876, (Amtsblatt 1876 Seite 185),
 9. betreffend die Schifffahrt auf der Weichsel bei Neuenburg vom 18. September 1876 (Amtsblatt Seite 240);
- IV. die Polizei-Verordnung der vormaligen Abtheilung des Innern der Königlichen Regierung in Bromberg, betreffend die Schifffahrt auf der Weichsel vom 22. Dezember 1858 (Amtsblatt für 1859 Seite 35).

§ 54.

Diese Polizei-Verordnung tritt mit dem 1. April 1895 in Kraft.

Berlin den 7. März 1895.

Der Minister für Handel und Gewerbe..

11. Polizei-Verordnung über die Benutzung der Schleusen- anlagen bei Einlage, Kreis Danziger Niederung.

(Amtsblatt Danzig 1896, Seite 79.)

Auf Grund des § 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (Ges.-S. p. 195 ff.) wird über die Benutzung der Schleusenanlagen bei Einlage, Kreis Danziger Niederung, folgende Polizei-Verordnung erlassen.

I. Allgemeine Vorschriften.

Verkehrszeit.

§ 1.

Der Verkehr durch die Schleusenanlagen bei Einlage findet in den Wochentagen täglich von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang statt.

An Sonn- und Feiertagen sind die Schleusenanlagen für Schiffe jeder Art von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang mit Ausnahme der Stunden von 8 Uhr Vormittags bis 2 Uhr Nachmittags geöffnet.

Für Flöße sind die Schleusenanlagen an Sonn- und Feiertagen überhaupt nicht geöffnet.

Ausnahmsweise können auch Schiffe an Sonn- und Feiertagen zwischen 8 Uhr Vormittags und 2 Uhr Nachmittags, sowie Flöße an Sonn- und Feiertagen zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang durch die Schleusenanlagen befördert werden, wenn ein dahingehendes Gesuch spätestens am Tage vorher an den Schleusenmeister

*Kirch nachruppenamt
Kirch 1892*

gelangt ist und der Königliche Wasserbauinspektor zu Dirschau das Gesuch genehmigt hat.

Personendampfern kann die, nach dem vorigen Absatz erforderliche Erlaubniß für bestimmte Zeiten innerhalb der Stunden von 8 Uhr Vormittags bis 2 Uhr Nachmittags auf Wiederruf ein für allemal ertheilt werden.

Anmeldung.

§ 2.

Die Führer der Schiffe und Flöße haben sich nach ihrer Ankunft bei der Schleuse, spätestens aber nach ihrer Ankunft auf den ihnen zugewiesenen Liegeplätzen (§§ 11 und 21) mit ihren Legitimationspapieren, Pässen, Frachtbriefen, Gewerbescheinen u. s. w. bei dem Schleusenmeister zu melden und, wenn ihnen die Benutzung der Anlagen gestattet wird, derselben ohne Ausnahme persönlich beizuwohnen. Der Schleusenmeister ist befugt, solche Schiffe und Flöße, deren Führer nicht anwesend sind oder ihre Abwesenheit nicht genügend begründet haben, bis zum Eintreffen der Führer zurückzuhalten.

Vorzugsrecht.

§ 3.

Kaiserliche und Königliche Fahrzeuge, sodann Fahrzeuge, welche mit Pulver oder anderen Sprengstoffen oder mit leicht brennbaren Stoffen beladen sind und schließlich Fahrzeuge, deren Führer Vorzugspässe von der Königlichen Wasserbauinspektion zu Dirschau vorzeigen, haben vor allen anderen Fahrzeugen das Vorzugsrecht beim Durchschleusen.

Davon abgesehen, haben Personendampfer vor Frachtdampfern und Dampfer vor Segelschiffen jeder Art den Vorzug beim Durchschleusen; der Schleusenmeister kann jedoch aus besonderen Gründen hiervon abweichen.

Beseitigung von Verkehrshindernissen.

§ 4.

Für die Beseitigung versunkener Fahrzeuge und Flöße innerhalb der Anlagen hat der Führer des Fahrzeuges oder Floßes, für die Beseitigung sonstiger, den Verkehr durch die Schleusen hindernden Gegenstände derjenige Sorge zu tragen, welcher das Hinderniß verursacht hat. Erfolgt die Beseitigung durch den Verpflichteten nicht innerhalb einer von der Königlichen Wasserbauinspektion bestimmten Frist, so erfolgt sie auf Kosten des Verpflichteten durch die Königliche Wasserbauinspektion.

Verbot von Fallenlassen der Anker und von Verunreinigungen.

§ 5.

In den Schleusen und Kanälen ist das Fallenlassen von Ankern und jede Verunreinigung durch Auswerfen von Kohlenasche, Abfällen u. s. w. verboten.

Verbot des Gebrauchs von Bootshafen und Beschlagerudern.

§ 6.

Untersagt ist das Einsetzen von Bootshafen und Beschlagerudern in die Thore und Wände der Schleusen und Kanäle, sowie in die Befestigungen der Ufer im Vorhafen und an den Liegeplätzen, verboten ist ferner das Festlegen an den Uferbefestigungen.

Ermäßigung der Fahrgeschwindigkeit.

§ 7.

Die Dampfer dürfen im Vorhafen und in den Kanälen nur ganz langsam fahren. Das Wenden in den Kanälen ist nicht gestattet.

Segeln.

§ 8.

Die Benutzung eines Segels ist nur kleinen Handfähen und Fischerbooten, und zwar nur im Vorhafen, gestattet.

Verbot der eigenmächtigen Benutzung der Betriebseinrichtungen.

§ 9.

Jede eigenmächtige Benutzung der für den Betrieb der Schleusenthore und der Drehbrücken über den Schleusenoberhäuptern getroffenen Einrichtungen ist untersagt.

§ 10.

Außer den, in den besonderen Vorschriften dieser Polizeiverordnung bezeichneten Anordnungen ist auch allen sonstigen Anordnungen des Schleusenmeisters, soweit sie die Ordnung und Sicherheit des Verkehrs innerhalb des Schleusenbezirks betreffen, Folge zu leisten.

II. Besondere Vorschriften für die Benutzung der Flößereianlage.

Liegeplätze.

§ 11.

Thalwärts ankommende Flöße haben zu ihrer Umformung für die Einfahrt in den Oberkanal oberhalb dessen Abzweigung vom Strome die ihnen von den Strompolizeibeamten angewiesenen und durch Tafeln mit der Aufschrift: „Liegeplatz für Flöße“ kenntlich gemachten Plätze am linken Stromufer derart einzunehmen, daß der Betrieb der Seilfähre bei Schönbaum in keiner Weise gestört wird. Andere als diese angewiesenen Uferstellen dürfen nicht benutzt werden.

Bei der Auswahl und Benutzung der Plätze ist den Anweisungen des Schleusenmeisters, des Strommeisters und des Fähraufsehers Folge zu leisten. Diese haben darauf zu achten, daß die Flöße je nach ihrer Ankunft der Reihe nach hintereinander anlegen.

Bergwärts ankommenden Flößen wird zu ihrer Umformung in jedem einzelnen Falle der Liegeplatz vom Schleusenmeister besonders angewiesen.

Geräthe.

§ 12.

Die Flöße müssen mit ausreichenden Geräthen zum Festlegen und Treideln versehen sein; Flößen, welche solche Ausrüstung nicht besitzen, kann die Benutzung des Ufers und die Einfahrt in den Oberkanal versagt werden.

Form der Flöße.

§ 13.

Bevor die Flöße in den Kanal einfahren, müssen sie so umgeformt werden, daß ihre Länge höchstens 200 m und ihre Breite nicht mehr als 10 m beträgt.

Einfahrt.

§ 14.

Die Einfahrt eines umgeformten Floßes in den Oberkanal darf nur nach gegebenem Signal geschehen. Das Signal, aus einem Mast mit beweglichen Armen bestehend, ist an dem Oberhaupte der Flößereischleuse aufgestellt, und zeigt die Einfahrt durch einen wagerechten Arm an, welcher nach rechts, vom Beschauer aus gesehen, zeigt. Ist das Floß ganz eingefahren, so senkt sich der Arm; erst wenn dieser wiederum die wagerechte Lage zeigt, darf das nächste Floß folgen.

Benutzung der Flößereischleuse.

§ 15.

In der Regel ist die Schleuse für zu Thal fahrende Flöße geöffnet. Die umgeformten Flöße (§ 13) haben alsdann einzeln den Kanal und die Schleuse bis zum Unterwasser unter Benutzung der Strömung ohne Aufenthalt zu durchfahren, wobei die Bemannung darauf zu achten hat, daß die Flöße weder an den Kanalwänden, den Schleusenthoren, oder den Schleusenmauern anstoßen, noch sich festsetzen und den Kanal versperren.

Jedes durchfahrende Floß muß deshalb vorn und hinten mit einem Tau ausgerüstet sein, um gegebenen Falles ein Festhalten und Festlegen an den dafür vorgesehenen Uferpfählen zu ermöglichen.

Auf jedem durchzuschleusenden Floß müssen sich mindestens zwei Flößer befinden; außerdem hat auf jedem Ufer noch ein Flößer das Floß zu begleiten.

Die Vorschriften dieses § gelten auch für alle durch Dampfer geschleppte Flöße.

Verhalten im Unterwasser.

§ 16.

Im Unterwasser angekommen, hat sich jedes Floß ungefäumt von dem unteren Kanalende so weit zu entfernen, daß das nächste

Platz findet. Es ist deshalb die Fahrt ohne Unterbrechung, wenn erforderlich, unter Verwendung von Schleppdampfern fortzusetzen. Hierbei darf indessen die Schiffsahrt zu dem oder von dem daneben liegenden Unterkanal der Schiffschleufe in keiner Weise beeinträchtigt werden. Ist dies widriger Winde halber oder aus anderen Gründen voraussichtlich doch zu befürchten, so kann der Schleusenmeister die Durchfahrt der Flöße durch die Flößschleufe entsprechend hinauschieben.

Verhalten der zu Berg fahrenden Flöße.

§ 17.

Für die zu Berg gehenden vor der Flößereischleufe unter Benützung eines Schleppdampfers oder mittels Treidelzuges eintreffenden Flöße gelten außer der Bestimmung über die Umformung in § 13 die Vorschriften in den §§ 14 bis 16 mit der Maßgabe, daß an die Stelle des Wortes „Oberkanal“ in § 14 das Wort „Unterkanal“, an die Stelle der Worte „zu Thal“ und „bis zum Unterwasser“ in § 15 die Worte „zu Berg“ und „bis zum Oberwasser“ und an die Stelle der Worte „Unterwasser“, „von dem unteren Kanalende“ und „Unterkanal“ in § 16 die Worte „Oberwasser“, „von dem oberen Kanalende“ und „Oberkanal“ treten.

Im Oberwasser angekommen, müssen sich diese Flöße außerdem ungefümt so weit schleppen lassen, daß die daselbst zur Einfahrt bereit liegenden Flöße nicht aufgehalten, oder in ihren Bewegungen gehindert werden.

Schleusung.

§ 18.

Sind die Thore der Flößereischleufe geschlossen, so gelten für die Einfahrt in den Ober- und in den Unterkanal ebenfalls die Bestimmungen der §§ 13 und 14. Im Uebrigen haben sich die Flöße in angemessener Entfernung von den Thoren festzulegen und durch die geöffneten Thore erst dann einzufahren, wenn von dem Schleusenmeister oder einem der Schleusenwärter die Aufforderung dazu ergeht. Auch in der Schleusenkammer dürfen die festzulegenden Flöße die Bewegung nicht beschränken, auch haben sie die Ausfahrt erst nach ergangener Aufforderung vorzunehmen.

Verhalten der Schleppzüge.

§ 19.

Zu Berg gehende Schleppzüge können die Flößereischleufe benutzen, sobald das Zeichen am Signalmast (§ 14) gegeben ist, d. h. sobald dieser, vom Schleppzuge aus gesehen, einen nach rechts erhobenen wagerechten Arm zeigt. Fehlt das Einfahrtszeichen, so ist die Flößereianlage nicht zugänglich; sie müssen alsdann den Weg durch die Schiffsfahrtsanlage nach den besonderen Weisungen des Schleusenmeisters nehmen.

Sperrung.

§ 20.

Während der Ausführung von Ausbesserungsarbeiten an der Flößereianlage von solchem Umfange, daß sie gesperrt werden muß, geht der gesammte Verkehr nach den besonderen Anweisungen des Schleusenmeisters durch die Schiffschleuse.

III. Besondere Vorschriften für die Benutzung der Schifffahrtsanlage.

Liegeplätze.

§ 21.

Thalwärts ankommenden Fahrzeugen, welche vor der Einfahrt in die Schleuse Liegeplätze benutzen wollen, werden solche oberhalb der genannten Einfahrt am linken Ufer aufwärts bis zur Abzweigung des Flößereikanals angewiesen. Die Fahrzeuge legen je nach ihrer Ankunft hintereinander an, und haben dabei die Weisungen der Beamten zu befolgen, welche auch Abweichungen von dieser Reihenfolge anzuordnen befugt sind.

§ 22.

Zu Berg gehende Fahrzeuge können sich unterhalb der Schleuse am rechten Ufer des Schleusentals und unterhalb desselben an den Plätzen festlegen, welche durch Tafeln mit entsprechender Aufschrift als Liegeplätze bezeichnet sind, jedoch nur solange, bis die Einfahrt in die Schleuse stattfinden kann. Ein längeres Verweilen ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Schleusenmeisters zulässig.

Die Fahrzeuge dürfen je nach ihrer Ankunft nur hintereinander und in einer Reihe anlegen. Dasselbe gilt auch für ganze Schleppzüge, sobald diese den Weg durch die Schleuse nehmen müssen. Das Anlegen von einzelnen Personen- oder Frachtdampfern an den zu diesem Zwecke unterhalb der Schleuse erbauten Landungsbrücken darf indessen hierdurch nicht behindert werden.

Einfahrt in den Vorhafen.

§ 23.

Von den Liegeplätzen oberhalb der Hafeneinfahrt aus (§ 21) sind die Fahrzeuge stevenrecht in den Vorhafen einzubringen, und zwar hintereinander längs des linken Hafenufers, wo sie an den dort befindlichen Uferpfählen in einer Reihe hinter einander bis zur Durchschleusung festlegen können. Ein längeres Verweilen an dieser Stelle ist nur mit besonderer Genehmigung des Schleusenmeisters zulässig.

Der Verkehr von einzelnen Personen- oder Frachtdampfern zu und von der oberhalb der Schleuse angelegten Landungsbrücke darf in keiner Weise beeinträchtigt werden.

Verhalten in der Schleuse.

§ 24.

Zur Ein- und Ausfahrt ist eine Aufforderung von Seiten des Schleusenpersonals abzuwarten. Sie erfolgt stets links zur Fahr- richtung. Nach der Ausfahrt müssen sämtliche Fahrzeuge ihre Fahrt ohne Aufenthalt über die bezeichneten Liegeplätze hinaus fortsetzen. Abweichungen hiervon sind nur mit Genehmigung des Schleusen- meisters zulässig.

In der Schleuse müssen die Fahrzeuge sich so festlegen, daß ein Vorwärts- oder Rückwärtsgehen nicht stattfinden kann und die Bewegung der Thore nicht behindert wird.

§ 25.

Alle Fahrzeuge müssen mit den zum Festlegen erforderlichen Geräthschaften versehen sein; nicht genügend ausgerüstete Fahrzeuge können von der Benutzung der Liegeplätze und der Schleuse aus- geschlossen werden.

§ 26.

Während der Ausführung von Ausbesserungsarbeiten von solchem Umfange, daß die Schiffschleuse gesperrt werden muß, geht der gesammte Verkehr nach den besondern Anordnungen des Schleusen- meisters durch die Flößereischleuse, soweit es nach deren Einrichtungen und Abmessungen möglich ist.

IV. Besondere Vorschriften für den Landverkehr über die Drehbrücken.

§ 27.

Die von den Deichen zu den Drehbrücken führenden Wege innerhalb des Schleusenbezirks (vergl. § 31), die Drehbrücken selbst und der dieselben verbindende Weg dürfen von Fuhrwerken und Reitern nur im Schritt und ohne unnöthigen Aufenthalt passirt werden.

Ein Begegnen von Fuhrwerken, Reitern und Viehtransporten darf auf den Drehbrücken und auf dem Wege zwischen denselben nicht stattfinden.

§ 28.

Werden Vorbereitungen zum Ausschwenken der Drehbrücken getroffen, die durch das Niedergehen der Schlagbäume, das Läuten der Signalglocken und bei Dunkelheit durch rothes Licht in den Schlagbaumlaternen angezeigt werden, so müssen Fuhrwerke, Reiter und Viehtransporte vor den Brücken an den mit der Aufschrift: „Grenze des Schleusenbezirks“ versehenen Tafeln halten und dürfen ihren Weg erst fortsetzen, wenn die Brücke wieder vollkommen ein- geschwenkt ist, die Schlagbäume sich gehoben haben und bei Dunkelheit die Schlagbaumlaternen weißes Licht zeigen.

§ 29.

Fuhrwerke, deren Ladung eine Breite von mehr als drei Meter hat, oder welche mit Ladung mehr als 7 Tonnen (140 Centner) wiegen, dürfen die Drehbrücken nicht passieren.

V. Strafbestimmungen.

§ 30.

Uebertretungen der Bestimmungen der §§ 2, 5 bis 19, 21 bis 25, 27 bis 29 dieser Polizei-Verordnung werden, soweit nicht Gesetze*) oder anderweitige Polizei-Verordnungen eine höhere Strafe androhen, mit einer Geldstrafe bis zu 60 Mk. bestraft, an deren Stelle im Unvermögensfalle eine entsprechende Haftstrafe tritt.

§ 31.

Die Grenzen des Geltungsbezirks dieser Polizei-Verordnung in der todtgelegten Danziger Weichsel und auf den Wegen, welche von den Deichen zu den Drehbrücken führen, werden durch Tafeln im Wasser und an den Wegen mit der Aufschrift: „Grenze des Schluosenbezirks“ bezeichnet.

§ 32.

Für die Handhabung dieser Polizei-Verordnung sind, soweit nicht an einzelnen Stellen besondere Beamte als zuständig benannt sind, alle Beamten der königlichen Wasserbauinspektion Dirschau zuständig, deren Geschäfte sich auf den Schluosenbezirk erstrecken und zu deren Geschäftsbereich die einzelne Anordnung ihrem sachlichen Inhalte nach gehört.

Zum Erlaß polizeilicher Strafverfügungen ist nur der königliche Wasserbauinspektor in Dirschau befugt.

§ 33.

Die Polizei-Verordnung des Chefs der Strombauverwaltung vom 8. Mai 1895 zur Regelung des Schifffahrts- und Flößereiverkehrs auf der Danziger Weichsel wird hiermit aufgehoben.

*) vergl. besonders:

Reichsstrafgesetzbuch § 321: Wer vorsätzlich Schluosen zerstört oder beschädigt, oder in schiffbaren Kanälen das Fahrwasser stört und durch eine dieser Handlungen Gefahr für das Leben oder die Gesundheit Anderer herbeiführt, wird mit Gefängniß nicht unter drei Monaten bestraft.

Ist durch eine dieser Handlungen eine schwere Körperverletzung verursacht worden, so tritt Zuchthausstrafe bis zu fünf Jahren und, wenn der Tod eines Menschen verursacht worden ist, Zuchthausstrafe nicht unter fünf Jahren ein, ebendort § 326. Ist eine der in § 321 bezeichneten Handlungen aus

Fahrlässigkeit begangen worden, so ist, wenn durch die Handlung ein Schaden verursacht worden ist, auf Gefängniß bis zu einem Jahr, und wenn der Tod eines Menschen verursacht worden ist, auf Gefängniß von einem Monat bis zu drei Jahren zu erkennen.

§ 34.

Diese Polizei-Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Verkündigung durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Danzig in Kraft.

Danzig, den 26. Februar 1896.

Der Chef der Strombauverwaltung, Ober-Präsident.

12. Vorschrift betr. das Befahren des Weichsel-Vogot-Kanals bei Pieckel.

(Amtsblatt Danzig 1865, S. 43.)

Unter Aufhebung der Polizei-Verordnung vom 13. Mai 1858 (Amtsblatt pro 1858, S. 108) und mit Bezugnahme auf § 11 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 wird hiermit Folgendes bestimmt:

1. Bei einem höheren Wasserstande mit $11\frac{1}{2}$ Fuß (3,61 m) am Pegel zu Pieckel darf der Kanal weder mit Flößen noch mit Rähnen befahren werden.
2. Bei niedrigem Sommerwasserstande hat jeder Schiffer den Tiefgang seines Gefäßes mit dem Pegelstande zu vergleichen, um sich vor Beschädigungen auf der mit Steinen befestigten Sohle zu hüten. Die Kanalsohle liegt in der Mitte 3 Fuß (0,94 m) tiefer als der Nullpunkt des Pegels und steigt nach beiden Seiten an.
3. Gefäße und Holzflöße, welche den Kanal zu Thal passiren wollen, müssen vor der Einmündung anlegen und von dort an genügend starken Leinen und Tauen, mit Benutzung der Stoppfpähle, sackend die Eiswehr*) passiren.
4. Sowohl bei der Berg- als bei der Thalfahrt müssen Rähne und Traften den Kanal ohne Aufenthalt passiren. Sie müssen nicht im Kanal selbst, sondern erst 50 Ruthen (188 m) ober- oder unterhalb desselben festgelegt werden.
5. Die Anwendung von Ankern oder Schrickpfählen im Kanal selbst und innerhalb einer Entfernung von 20 Ruthen (75 m) ober- oder unterhalb desselben (vom Ende der Bankette gerechnet) ist vorbehaltlich des Ersatzes des dadurch verursachten Schadens bei einer Strafe bis zu 10 Thlr. für jeden Anker und für jeden Schrickpfehl verboten.
6. Das Einsetzen von Bootshaken oder anderen mit Eisen beschlagenen Geräthen in die Eiswehr wird untersagt.
7. Sowohl stromabfahrende Rähne, Galler oder Flöße, als auch stromaufsegelnde oder treibende Gefäße, haben genau auf die in der Mitte des Kanals befindliche Prähmfähre zu achten

*) Eiswehr ist seit 1871 nicht mehr vorhanden.

und dürfen die Fährstelle nur passiren, wenn der Prahm fest an einem Ufer liegt. Wer die Fährstelle passirt, während der Prahm zur Ueberfahrt in Bewegung ist, ist, abgesehen von der verwirkten Strafe, auch für die an dem Prahm, der Fährleine u. s. w. entstehenden Beschädigungen verantwortlich.

8. Trakten, die die Eiswehr passiren, dürfen nicht breiter als 20 Fuß (6,28 m) sein und müssen in den einzelnen Gelenken fest verbunden sein.
9. Wer den vorstehenden Vorschriften zuwider handelt, verfällt, wo nicht schon besondere Strafen festgestellt sind, in eine Geldbuße bis zu 10 Thlr.

Danzig, den 13. Januar 1865.

Königl. Regierung. Abtheilung des Innern.

13. Polizei-Verordnung, betr. die Beschädigung der Ufnißer Vorfluth.

(Amtsblatt Danzig 1883, Stück 227.)

Mit Bezug auf die §§ 74 und 75 des Gesetzes über die Organisation der allgemeinen Landesverwaltung vom 26. Juli 1880 (Gesetz-Sammlung pro 1880 Seite 291) verordne ich bezüglich der Benutzung der Ufnißer Vorfluth als öffentliche Schifffahrtsstraße unter Zustimmung des Bezirksraths Folgendes:

1. Das Einsetzen von Bootshaken, Rudern, Stangen und ähnlichen Geräthen in die Uferschutzwerte ist verboten.
 2. In der Ufnißer Vorfluth dürfen keine Rähne, Lommen, Prähme oder andere Fahrzeuge festgelegt werden.
 3. Fahrzeuge mit aufgerichteter Mast dürfen die Bänke über die Vorfluth nur nach vorhergegangener Anmeldung bei dem Revier-Bühnenmeister in Wernersdorf*) und unter dessen specieller Leitung passiren. Das Öffnen der Klappen durch Schiffer oder andere Privatpersonen ist verboten.
 4. Wer der vorstehenden Verordnung zuwider handelt, verfällt, abgesehen von den Kosten für die Beseitigung etwaiger Beschädigungen, in eine Geldstrafe bis zu 30 Mark.
- Danzig, den 28. August 1883.

Der Königl. Regierungs-Präsident.

*) Jetzt Wasser-Bauwart in Montauer Spitze.

14. Regulativ, betr. die Brücken- und Fähranstalt zu Marienburg.

(Amtsblatt Danzig 1850, Stück 39.)

A u s z u g :

14. Fünf Ruthen (19 m) oberhalb und unterhalb der Brücke dürfen keine Trasten und Schiffsgesäße anlegen. Die Führer derselben haben bei Befestigung der Fahrzeuge den Anordnungen Folge zu leisten, welche der Brückenmeister behufs Sicherstellung der Brücke für nöthig erachtet.
15. Das Durchlassen darf in der Regel nur zwei Mal täglich, nämlich des Morgens und Abends stattfinden, nur bei besonders dringenden Fällen kann hiervon eine Ausnahme gemacht werden, doch darf dieses nicht ohne Genehmigung der Aufsichtskommission geschehen. In der Tageszeit, wenn nach dem bestehenden Postenlauf königliche Posten ankommen und die Brücke passiren sollen, ingleichen bei stürmischer Witterung darf die Brücke garnicht geöffnet werden.

Danzig, den 14. September 1850.

Königl. Regierung. Abtheilung des Innern.

15. Polizei-Verordnung, betr. das Durchlassen von Schiffsgesäßen und Holztrasten durch die Pontonbrücke über die Rogat bei Marienburg.

(Amtsblatt Danzig 1878, Stück 166.)

Unter Zustimmung des Provinzialraths der Provinz Westpreußen wird die von der Polizeiverwaltung zu Marienburg unter dem 15. Juni d. J. erlassene, in Nr. 49 des Kreisblatts des Kreises Marienburg pro 1878 veröffentlichte Polizei-Verordnung, betreffend den Durchlaß von Schiffsgesäßen und Holztrasten durch die Pontonbrücke über die Rogat bei Marienburg, wegen Incompetenz der gedachten Behörde zum Erlasse der in Rede stehenden Verordnung, auf Grund des § 83 der Provinzial-Ordnung vom 29. Juni 1875, außer Kraft gesetzt und gemäß § 115 des Gesetzes, betreffend die Zuständigkeit der Verwaltungsbehörden und der Verwaltungs-Gerichtsbehörden vom 26. Juli 1876 (Gesetz-Sammlung Seite 297), sowie in Verbindung mit den §§ 77 und 78 der Provinzial-Ordnung vom 29. Juni 1875 (Gesetz-Sammlung Seite 335) und der §§ 6, 12 und 15 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 (Gesetz-Sammlung Seite 265) was folgt verordnet:

§ 1.

Die Pontonbrücke über die Nogat bei Marienburg dürfen nur solche Schiffsgefäße und Holztraften passiren, welche nicht über 22 Meter breit sind.

§ 2.

Das Auseinandernehmen breiterer Traften zum Zwecke des Durchgangs muß in einer Entfernung von mindestens 18,85 m von der Pontonbrücke erfolgen.

§ 3.

Die Traften- und Schiffsführer sind verpflichtet, bei der Anmeldung des Durchlasses dem Brückenmeister die Breite der durchzulassenden Gegenstände anzugeben.

§ 4.

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Bestimmungen werden mit einer Geldstrafe bis zu 30 Mark bestraft.

Außerdem bleiben die betreffenden Traften- und Schiffsführer für etwaige Beschädigungen an der Brücke verantwortlich.

Danzig, den 15. September 1878.

Der Ober-Präsident der Provinz Westpreußen.

16. Polizei-Verordnung zum Schutze der städtischen Badeanstalt im Weichselstrome bei Schulitz.

(Amtsblätter: Marienwerder 1895, S. 179; Bromberg 1895, S. 285.)

Auf Grund des § 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 wird zum Schutze der städtischen Badeanstalt im Weichselstrome bei Schulitz folgende Polizei-Verordnung erlassen:

§ 1.

Das Anlegen von Dampfern, Rähnen und jeder anderen Art von Stromfahrzeugen, sowie von Flößen in einer Entfernung von weniger als 10 m von der städtischen Badeanstalt im Weichselstrome bei Schulitz ist verboten.

§ 2.

Das Hineinwerfen von Unrath und Schmutz in den Weichselstrom am linksseitigen Ufer innerhalb einer Entfernung von 500 m oberhalb der Badeanstalt ist verboten.

§ 3.

Zuwiderhandlungen gegen diese Polizei-Verordnung werden mit Geldstrafe bis zu 60 Mk. oder mit entsprechender Haftstrafe bestraft.

§ 4.

Diese Polizei-Verordnung tritt drei Tage nach ihrer Bekanntmachung im Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Bromberg in Kraft.

Danzig, den 22. Mai 1895.

Der Chef der Strombauverwaltung.
Ober-Präsident, Staatsminister.

17. Polizei-Verordnungen für die Häfen.

A. in Kurzebrack.

(Amtsblatt Marienwerder 1859, S. 203.)

Auf Grund des Gesetzes vom 11. März 1850 wird folgende Ufer- und Hafen-Polizeiordnung für die Benutzung der Landungsplätze auf beiden Ufern der Weichsel gegen Kurzebrack und des Sicherheitshafens daselbst erlassen.

§ 1.

Die Aufsicht über die Landungsplätze und über den Hafen führt ein Hafenmeister, welcher letztere unter der Kontrolle und Aufsicht des Wasserbau-Inspectors in Marienwerder steht.

§ 2.

- Wer ein Schiffsgefäß in den Hafen bringen will, muß zuvor
1. bei dem Hafenmeister einen Zulassschein nachsuchen, demnach
 2. unter Vorzeigung des Zulassscheins das nach dem Tarif bestimmte Hafengeld an die Chausseezolllhebestelle zu Kurzebrack*) entrichten.

Dieselben Bestimmungen (1 und 2) finden für Schiffsgefäße statt, welche die Landungsplätze auf dem rechten Ufer von der Mündung des obern bis zur Mündung des untern Hafens, auf dem linken Ufer, soweit der dortige Landungsplatz abgeplastert ist, zum Anlanden oder Ein- oder Ausladen von Frachtgütern benutzen wollen.

§ 3.

Nur der im Zulassschein (§ 2 zu 1) bezeichnete Platz darf am Landungsufer und im Hafen eingenommen werden.

Zwingt ein erweislicher Nothstand zur ungesäumten Einfahrt in den Hafen, so kann diese ausnahmsweise vor Entrichtung des Hafengeldes geschehen. Es muß aber das Hafengeld alsdann spätestens innerhalb 24 Stunden nach der Einfahrt, das Ufergeld aber sogleich nach erfolgter Anlandung erlegt und die Quittung dem Hafenmeister ungesäumt vorgelegt werden.

*) Zur Zeit wird das Hafengeld an die Fährpächterei in Kurzebrack entrichtet.

§ 4.

Mit Ausnahme des in § 3 bezeichneten Falls, darf der Hafenmeister nur solche Schiffe in den Hafen einlassen, deren Führer die Quittung über das entrichtete Hafengeld, (§ 2 zu 2) vorzeigen.

§ 5.

In einer Entfernung von 5 Ruthen (18,8 m) oberhalb und unterhalb der Fähranlandungsstelle dürfen Schiffe in dem Landungsplatz nicht anlegen und weder ein- noch ausladen.

§ 6.

Die kleineren Schiffe werden an die Seiten des Hafens, die größeren und beladenen mehr nach der Mitte gelegt. Durch die Mitte des Hafens wird so lange als möglich eine Fahrt offen gelassen.

§ 7.

Große weit hervorragende Stueruder (Steuerlappen) müssen zur Gewinnung von Raum ausgehoben, ebenso die Bugspriete in die Höhe gezogen werden.

§ 8.

Beim Fahren durch die Hafeneinfahrt darf weder mit Hafen noch Stoßbäumen gegen die Steineinfassung gestoßen werden.

In das Steinpflaster der Landungsplätze dürfen zur Befestigung der Schiffe weder Pfähle geschlagen noch Anker gelegt werden. Zum Befestigen der Schiffe dienen die im Steinpflaster mit eisernen Ringen versehenen großen Steine.

§ 9.

In dem Hafen darf in der Regel weder ein- noch ausgeladen werden. Wenn in Nothfällen ein Schiff ausgeladen werden muß, ist der Führer verbunden, dieses nach Anleitung des Hafenmeisters auszuführen.

§ 10.

Beladene Schiffe dürfen nur beim Eisgange in den Hafen aufgenommen werden, und zwar nur solche, deren Ladung nicht in leicht entzündlichen Gegenständen, als Pulver, Schwefel, Kalk, Heu, Stroh u. s. w. besteht.

Ausnahme hiervon ist nur in ganz besonderen Fällen, unter Beachtung der Anordnung des Hafenmeisters und der Polizeibehörde zulässig.

§ 11.

Flößhölzer, Holzstämme, Balken, wie auch schadhafte Fahrzeuge, die zu sinken drohen, dürfen nicht in den Hafen gelassen werden.

§ 12.

Den Dampfschiffen ist es untersagt, im Hafen die Dampfmaschine arbeiten zu lassen, es sei denn, daß es auf ausdrückliches Begehren des Hafenmeisters geschieht, um das Eis aufzubrechen.

§ 13.

Jede Beschädigung der Hafenufer und Hafenanlagen ist untersagt; es darf namentlich kein Schiffer Anker in die Dossirungen der Hafenufer werfen oder Fußwege darin anlegen.

§ 14.

Niemand darf Unrath in das Wasser oder auf die Ufer des Hafens werfen, und ist überhaupt jede Verunreinigung des Hafens verboten.

§ 15.

Jeder Schiffer muß sein Schiff mit haltbaren Anker-Vorrichtungen, Ketten und Tauwerk versehen.

§ 16.

Kein Schiffer darf das Tauwerk eines andern Schiffes ohne Erlaubniß des Hafenmeisters lösen oder anders befestigen.

§ 17.

Die Führer aller im Hafen liegenden Schiffe sind verpflichtet, mit ihrer gesammten Mannschaft sich nach geschehener Aufforderung von Seiten des Hafenmeisters zum Anfeisen des Hafens oder zur Abwendung der Gefahren bei Feuer, Sturm, Eisgang, hohen Fluthen oder welcher Art solche sonst sein mögen, der Reihenfolge nach unweigerlich zu stellen und Hülfe zu leisten. Auch sind die Schiffer verbunden, täglich ihre Schiffsgefäße loszuzuräumen und flott zu erhalten.

§ 18.

Wenn es von dem Wasserbau-Inspector für zweckmäßig erachtet wird, muß eine Hafenuache zur Nachtzeit von 4 Mann gehalten werden, wobei alle Schiffer nach der Reihenfolge zuzuziehen sind.

§ 19.

Es dürfen die bewohnten Schiffe niemals von allen Bewohnern gleichzeitig verlassen werden. Unbewohnte Schiffe müssen unter Aufsicht der Bewohner eines in der Nähe liegenden Schiffes gestellt und dem Hafenmeister dieses angezeigt werden.

§ 20.

Es darf auf keinem Schiffe Theer, Bech, Del oder ein sonstiger leicht brennbarer Gegenstand über ein offenes Feuer warm gemacht oder zum Sieden gebracht werden. Das Schießen mit Gewehren zc. und das Rauchen aus Pfeifen ohne Deckel ist untersagt.

§ 21.

Bricht im Hafen Feuer aus, so hat der Hafenmeister oder die Hafengewache (wenn diese es früher entdeckt) sofort durch zuverlässige Personen der Polizeibehörde Anzeige zu machen und die Löschanstalten herbeizurufen.

§ 22.

Jede Uebertretung dieser Polizei-Verordnung wird mit 1 bis 10 Thlr. oder mit verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe bestraft.

Marinenwerder, den 4. September 1859.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

B. in Graudenz.

(Amtsblatt Marienwerder 1884, Beiblatt zu No. 4.)

Bezüglich der Benutzung des Sicherheits- und Winterhafens in Graudenz verordne ich auf Grund des § 74 des Gesetzes vom 26. Juli 1880 über die Organisation der allgemeinen Landesverwaltung, nach erfolgter Zustimmung des Bezirksraths, Folgendes:

§ 1.

Die unmittelbare Aufsicht über den Hafen führt der Hafenmeister. Derselbe hat die erforderlichen Anordnungen bei der Ein- und Ausfahrt der Schiffe zu treffen, für die Ordnung im Hafen und für die Schonung der Hafenanlagen zu sorgen und über die Sicherheit der im Hafen liegenden Schiffe und Schiffsgefäße zu wachen. Er steht unter Dienstaufsicht und Kontrolle des königlichen Wasserbauinspektors zu Marienwerder.

Den dienstlichen Anweisungen des Hafenmeisters hat Jedermann im Hafen unbedingt Folge zu leisten.

Der Hafenmeister ist kenntlich an einem vorn an der Kleidung befestigten Metallschild mit der Aufschrift: „Strompolizei-Beamter“. Derselbe hat dieses Dienstschild im Dienste jederzeit zu tragen.

§ 2.

Die Einfahrt in den Hafen ist den Schiffen und Schiffsgefäßen erst gestattet, nachdem der Führer derselben:

— den Zulassschein (§ 3) vom Hafenmeister erhalten hat. Dieser ist zu erteilen, sobald der Schiffsführer das tarifmäßige Hafengeld erlegt und sich hierüber dem Hafenmeister gegenüber durch Vorlegung der Quittung von der Erhebungsstelle ausgewiesen hat.

Nur, wenn ein erweislicher Nothstand ein Schiff zu ungesäumter Einfahrt in den Hafen zwingt, darf dieselbe vor Erlegung des Hafengeldes erfolgen. Es muß in diesem Falle aber das Hafengeld innerhalb 24 Stunden nach der Einfahrt in den Hafen entrichtet und die Quittung dem Hafenmeister ungesäumt vorgelegt werden.

§ 3.

Der Zulassungsein bezeichnet denjenigen Platz, welchen jedes Schiff innerhalb des Hafens einzunehmen hat und einzunehmen berechtigt ist.

§ 4.

Zur ungehinderten Ein- und Ausfahrt muß im Hafen jederzeit der erforderliche Raum gewährt werden. Insbesondere muß so lange als möglich in der Mitte des Hafens eine Fahrstraße von genügender Breite verbleiben.

§ 5.

Auf Erfordern des Hafenmeisters müssen innerhalb des Hafens weittragende Steuerruder (Steuerlappen) ausgehoben, die Bugspriete in die Höhe gezogen werden.

§ 6.

Die Befestigung der Schiffe und Schiffsgesäße im Hafen hat nach Anleitung des Hafenmeisters und an den zu diesem Zweck bestimmten Befestigungsvorrichtungen zu geschehen. Jedes in den Hafen aufzunehmende Schiff muß mit haltbaren Befestigungsmitteln, Tauwerk, Ketten, Ankern versehen sein.

§ 7.

Kein Schiffer darf das Tauwerk eines anderen Schiffes ohne Erlaubniß des Hafenmeisters lösen oder anders befestigen.

§ 8.

Das Befrachten und Löschen der Schiffe im Hafen muß an den hierzu bestimmten Stellen und nach Anleitung des Hafenmeisters geschehen.

§ 9.

Jede Verunreinigung des Hafenbassins und seiner Einfassungen ist verboten.

§ 10.

Jede Beschädigung der Hafenanlagen ist untersagt.

§ 11.

Kein Schiffer darf Anker in die Dossirungen des Hafenufers werfen oder Fußwege darin anlegen.

§ 12.

Von der Aufnahme in den Hafen sind ausgeschlossen Schiffe, welche leichtentzündliche Gegenstände oder explosive Stoffe, als Schwefel, ungelöschten Kalk, Heu, Stroh, Petroleum, Pulver, Dynamit oder dergleichen führen.

§ 13.

Die im Hafen liegenden Schiffe dürfen niemals von ihrer gesammten Besatzung gleichzeitig verlassen werden. Auf jedem Schiff von 50—100 Tonnen und mehr Laderaum muß jederzeit

wenigstens eine erwachsene männliche Person als Wache verbleiben während Schiffe von 50 Tonnen Laderaum und weniger, zu zweien, solche von nur 30 Tonnen Rauminhalt und weniger zu dreien unter der Aufsicht nur eines Mannes belassen werden dürfen. Die Verantwortlichkeit bei nicht genauer Befolgung dieser Vorschrift trifft die Schiffsführer.

§ 14.

Auf Anordnung des Wasserbauinspektors muß in Zeiten der Gefahr eine Hafenvache von 4 Mann zur Nachtzeit gehalten werden, zu welcher sämtliche Schiffer von den im Hafen befindlichen Schiffen nach der Reihe heranzuziehen sind.

§ 15.

Die Führer aller im Hafen liegenden Schiffe sind verpflichtet, mit ihrer gesammten Mannschaft sich auf die Aufforderung des Hafenmeisters zum Aufseisen des Hafens oder zur Abwendung von Gefahren bei Feuer, Eisgang, Sturm oder sonstiger Art der Reihenfolge nach unweigerlich zu stellen und ihre Beihilfe zu gewähren. Auch sind die Schiffer verbunden, täglich ihre Schiffe loszuseisen und flott zu erhalten.

§ 16.

Auf keinem Schiffe darf Theer, Pech, Del oder ein anderes leicht entzündliches Material über unbedecktem Feuer erwärmt oder zum Sieden gebracht werden. Das Schießen mit Gewehren oder sonstigen Feuerwaffen, sowie das Rauchen von Cigarren, Cigaretten und auch Pfeifen ohne Deckel ist im Hafen untersagt.

Bei windstillem Wetter darf der Hafenmeister das Kochen von Theer zum Streichen der Schiffe (Kalfatern) an einer von ihm anzuweisenden Stelle des Hafenufers gestatten.

§ 17.

Bricht im Hafen Feuer aus, so hat der Hafenmeister resp. die Hafenvache sofort nach Entdeckung des Brandes durch eine zuverlässige Person der Polizeiverwaltung in Graubenz und — eventl. auf telegraphischem Wege — dem Wasserbauinspektor in Marienwerder Anzeige zu machen.

§ 18.

Jede Uebertretung der vorstehenden Bestimmungen wird an dem Schuldigen, sofern nicht nach allgemeinen Strafgesetzen eine höhere Strafe verwirkt ist, mit einer Geldstrafe bis zu 60 Mk. geahndet, an deren Stelle, wenn sie nicht beizutreiben ist, entsprechende Haftstrafe tritt.

Marienwerder, den 21. Januar 1884.

Der Regierungs-Präsident.

C. in Thorn.

(Amtsblatt Marienwerder 1884, Beiblatt zu No. 4, S. 2.)

Bezüglich der Benutzung des Sicherheits- und Winterhafens bei Thorn verordne ich auf Grund des § 74 des Gesetzes vom 26. Juli 1880 über die Organisation der allgemeinen Landesverwaltung, nach erfolgter Zustimmung des Bezirksraths, Folgendes:

§ 1.

Die unmittelbare Aufsicht über den Hafen führt der Hafenmeister. Derselbe hat die erforderlichen Anordnungen bei der Ein- und Ausfahrt der Schiffe zu treffen, für die Ordnung im Hafen und für die Schonung der Hafenanlagen zu sorgen und über die im Hafen liegenden Schiffe und Schiffsgefäße zu wachen. Er steht unter der Dienstaufsicht und Kontrolle des Königlich-wasserbauinspektors zu Culm*).

Den dienstlichen Anweisungen des Hafenmeisters hat Jedermann im Hafen unbedingt Folge zu leisten.

Der Hafenmeister ist kenntlich an einem vorn an der Kleidung befestigten Metallschild mit der Aufschrift: „Strompolizei-Beamter“. Derselbe hat dieses Dienstschild im Dienst jederzeit zu tragen.

§ 2.

Die Einfahrt in den Hafen ist den Schiffen und Schiffsgefäßen erst gestattet, nachdem der Führer derselben — den Zulasschein (§ 3) vom Hafenmeister erhalten hat. Dieser ist zu erteilen, sobald der Schiffsführer das tarifmäßige Hafengeld erlegt und sich hierüber dem Hafenmeister gegenüber durch Vorlegung der Quittung von der Erhebungsstelle ausgewiesen hat.

Nur, wenn ein erweislicher Nothstand ein Schiff zu ungesäumter Einfahrt in den Hafen zwingt, darf dieselbe vor Erlegung des Hafengeldes erfolgen.

Es muß in diesem Falle aber das Hafengeld innerhalb 24 Stunden nach der Einfahrt in den Hafen entrichtet und die Quittung dem Hafenmeister ungesäumt vorgelegt werden.

§ 3.

Der Zulasschein bezeichnet denjenigen Platz, welchen jedes Schiff innerhalb des Hafens einzunehmen hat und einzunehmen berechtigt ist.

§ 4.

Zur ungehinderten Ein- und Ausfahrt muß im Hafen jederzeit der erforderliche Raum gewährt werden. Insbesondere muß so lange als möglich in der Mitte des Hafens eine Fahrstraße von genügender Breite verbleiben.

**) Jetzt Thorn.

§ 5.

Auf Erfordern des Hafenmeisters müssen innerhalb des Hafens weitragende Steuerriiber (Steuerlappen) ausgehoben, die Bugspriete in die Höhe gezogen werden.

§ 6.

Die Befestigung der Schiffe und Schiffsgefäße im Hafen hat nach Anleitung des Hafenmeisters und an den zu diesem Zwecke bestimmten Befestigungsvorrichtungen zu geschehen. Jedes in den Hafen aufzunehmende Schiff muß mit haltbaren Befestigungsmitteln, Tauwerk, Ketten, Anfern versehen sein.

§ 7.

Kein Schiffer darf das Tauwerk eines anderen Schiffes ohne Erlaubniß des Hafenmeisters lösen oder anders befestigen.

§ 8.

Das Befrachten und Löschen der Schiffe im Hafen muß an den hierzu bestimmten Stellen und nach Anleitung des Hafenmeisters geschehen.

§ 9.

Jede Verunreinigung des Hafenbassins und seiner Einfassungen ist verboten.

§ 10.

Jede Beschädigung der Hafenanlagen ist untersagt.

§ 11.

Kein Schiffer darf Anker in die Dossirungen des Hafenufers werfen oder Fußwege darin anlegen.

§ 12.

Von der Aufnahme in den Hafen sind ausgeschlossen Schiffe, welche leichtentzündliche Gegenstände oder explosive Stoffe, als Schwefel, ungelöschten Kalk, Heu, Stroh, Petroleum, Pulver, Dynamit oder dergleichen führen.

Flößhölzer, Holzstämme, Balken dürfen nicht in den Hafen aufgenommen werden.

§ 13.

Die im Hafen liegenden Schiffe dürfen niemals von ihrer gesammten Besatzung gleichzeitig verlassen werden.

Auf jedem Schiff von 50—100 Tonnen und mehr Laderraum muß jederzeit wenigstens eine erwachsene männliche Person als Wache verbleiben, während Schiffe von 50 Tonnen Laderraum und weniger zu zweien, solche von nur 30 Tonnen Rauminhalt und weniger zu dreien unter der Aufsicht nur eines Mannes belassen werden dürfen. Die Verantwortlichkeit bei nicht genauer Befolgung dieser Vorschrift trifft die Schiffsführer.

§ 14.

Auf Anordnung des Wasserbauinspektors muß in Zeiten der Gefahr eine Hafenvache von 4 Mann zur Nachtzeit gehalten werden, zu welcher sämtliche Schiffer von den im Hafen befindlichen Schiffen nach der Reihe heranzuziehen sind.

§ 15.

Die Führer aller im Hafen liegenden Schiffe sind verpflichtet, mit ihrer gesammten Mannschaft sich auf die Aufforderung des Hafenmeisters zum Aufheisen des Hafens oder zur Abwendung von Gefahren bei Feuer, Eisgang, Sturm oder sonstiger Art der Reihenfolge nach unweigerlich zu stellen und ihre Beihilfe zu gewähren. Auch sind die Schiffer verbunden, täglich ihre Schiffe loszueisen und flott zu erhalten.

§ 16.

Auf keinem Schiffe darf Theer, Pech, Del oder ein anderes leicht entzündliches Material über unbedecktem Feuer erwärmt oder zum Sieden gebracht werden. Das Schießen mit Gewehren oder sonstigen Feuerwaffen, sowie das Rauchen von Cigarren, Cigaretten und aus Pfeifen ohne Deckel ist im Hafen untersagt.

Bei windstillem Wetter darf der Hafenmeister das Kochen von Theer zum Streichen der Schiffe (Kalfatern) an einer von ihm anzuweisenden Stelle des Hafensufers gestatten.

§ 17.

Bricht im Hafen Feuer aus, so hat der Hafenmeister resp. die Hafenvache sofort nach Entdeckung des Brandes durch eine zuverlässige Person der Polizeiverwaltung in Thorn und — event. auf telegraphischem Wege — dem Wasserbauinspektor in Culm*) Anzeige zu machen.

§ 18.

Jede Uebertretung der vorstehenden Bestimmungen wird an dem Schuldigen, insofern nicht nach allgemeinen Strafgesetzen eine höhere Strafe verwirkt ist, mit einer Geldstrafe bis zu 60 Mark geahndet, an deren Stelle, wenn sie nicht beizutreiben ist, entsprechende Haftstrafe tritt.

Marienwerder, den 21. Januar 1884.

Der Regierungs-Präsident.

** *) Selt Thorn.

18. Polizei-Verordnungen, betreffend die Benutzung der Mastenkrähne an den Eisenbahnbrücken.*)

A. bei Dirschau.

B. bei Marienburg.

(Amtsblatt Danzig 1859, Seite 241.)

Auf Grund des § 11 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 (Gesetz-Sammlung pro 1850, Seite 265) wird von der unterzeichneten Königlichen Regierung, unter Aufhebung der Polizei-Verordnung vom 16. Januar 1856 (Amtsblatt pro 1856, Seite 19), des Nachtrages zu derselben vom 12. Dezember 1856 (Amtsblatt pro 1856, Seite 372) und der Polizei-Verordnung vom 16. Mai 1857 (Amtsblatt pro 1857, Seite 101), betreffend die Beschränkung der Schifffahrt durch die Brücken bei Dirschau und Marienburg, hiermit Nachstehendes verordnet:

§ 1.

Es sind für Schiffsgefäße, welche die eisernen Brücken über die Weichsel bei Dirschau und über die Rogat bei Marienburg passiren, und deren Masten beziehungsweise Dampfshornsteine zum Neigen nicht eingerichtet sind, Krähne zum Niederlegen und Wiedereinsetzen der Masten zc. ober- und unterhalb der linksseitigen Landpfeiler an beiden Brücken aufgestellt.

Die Benutzung dieser Krähne wird unentgeltlich gestattet und von einem Krahnmeister überwacht, dessen Anordnungen, wegen des Anlegens und Abfahrens der Gefäße und des Gebrauchs der Krähne, die Schiffsführer Folge zu leisten haben.

§ 2.

Für die Benutzung der Krähne werden folgende Tageszeiten festgesetzt:

1. in den Monaten Mai, Juni, Juli und August: an den Wochentagen von Morgens 5 bis Mittags 12 Uhr und von Nachmittags 1 bis Abends 8 Uhr, an den Sonn- und Festtagen von Morgens 5 bis Vormittags 9 Uhr und von Nachmittags 4 bis Abends 8 Uhr;
2. in den übrigen Monaten: an den Wochentagen von Sonnenaufgang bis Mittags 12 Uhr und von Nachmittags 1 Uhr bis Sonnenuntergang, an den Sonn- und Festtagen von Sonnenaufgang bis Vormittags 9 Uhr und von Nachmittags 4 Uhr bis Sonnenuntergang.

*) Da die Verordnungen in manchen Theilen von einander abweichen, mußten sie einzeln aufgeführt werden.

Die ausnahmsweise Benutzung der Krahne zu anderen Tageszeiten soll zwar gestattet sein, von den Schiffern aber nicht als eine Forderung in Anspruch genommen werden können.

§ 3.

Die Reihenfolge der Benutzung der Krahne wird nach der Zeit bestimmt, zu welcher die Gefäße an der Krahnstelle anlegen.

§ 4.

Wenn die Schiffsmannschaft für die ihr obliegenden Leistungen nicht ausreicht, und der Schiffsführer anderweit Hilfe nicht gleich erlangen kann, so erhalten die später angekommenen Fahrzeuge in der Benutzung des Krahnes so lange den Vorzug, bis die erforderliche Hilfe beschafft ist.

§ 5.

Wenn ein Schiffsgesäß den Mast bereits niedergelegt hat, so wird es vor den zweiten Krahn, an welchem es den Mast wieder einsetzen will, vorgelassen, sobald das bereits dort vorliegende Gefäß abgefertigt ist.

Jeder andere Aufenthalt auf der Fahrt, von einem Krahne zum anderen, ist unstatthaft.

§ 6.

Zur Erleichterung der Anlegung der Fahrzeuge an das linke Ufer vor die Krahne ist eine Reihe Pfähle in der Nähe der bezeichneten Endpfeiler eingerammt. Dagegen wird das Auslegen der Anker in die mit Steinen befestigten Uferstrecken untersagt.

§ 7.

Wer diesen Anordnungen zuwiderhandelt, verfällt in eine Polizeistrafe von 5 bis 10 Thln., vorbehaltlich des Erfasses für die den Krahnern und Uferwerken etwa zugefügten Schäden.

Danzig, den 6. November 1859.

Kgl. Regierung. Abth. des Innern.

C. bei Grandenz.

(Amtsblatt Marienwerder 1879, S. 54.)

Auf Grund des § 115 des Gesetzes, betreffend die Zuständigkeit der Verwaltungsbehörden und der Verwaltungs-Gerichtsbehörden vom 26. Juli 1876 (Gesetz-Samml. S. 297), in Verbindung mit den §§ 77 und 78 der Provinzial-Ordnung für die Provinzen Preußen cc. vom 29. Juni 1875 (Gesetz-Samml. S. 335) und den §§ 6, 12 und 15 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850

(Gesetz-Samml. S. 265), verordne ich unter Zustimmung des Provinzialraths der Provinz Westpreußen was folgt:

§ 1.

Für Schiffsgefäße, welche unter der Eisenbahnbrücke über die Weichsel bei Graudenz auf- oder abwärts fahren und keine Einrichtung zum selbstständigen Neigen der Maste bezw. der Schornsteine haben, sind Krähne zum Niederlegen und Wiedereinsetzen der Maste zc. am rechtsseitigen Ufer ober- und unterhalb des daselbst erbauten Mittelpfeilers XI. der Brücke aufgestellt.

§ 2.

An der Krähnstelle und an dem rechtsseitigen Ufer auf einer Strecke von 300 Metern oberhalb bis 300 Metern unterhalb der Brücke dürfen nur diejenigen Schiffsgefäße anlegen, welche im Begriff sind, mit Hilfe der Krähne behufs Durchfahrt unter der Brücke ihre Masten zu legen oder dieselben nach bewirkter Durchfahrt wieder aufzurichten.

Allen anderen Schiffsgefäßen sowie den Holzflößen ist das Anlegen an der bezeichneten Uferstrecke verboten.

§ 3.

Die Benutzung dieser Krähne wird unentgeltlich gestattet und von einem Krähnemeister überwacht. Jeder Schiffsführer ist verpflichtet, den Anordnungen des Krähnemeisters resp. dessen Stellvertreters in Betreff des Anlegens und Abfahrens der Schiffsgefäße sowie des Gebrauchs der Krähne und der Schiffahrtseinrichtungen Folge zu leisten, jenen Beamten, die zum Legen und Wiederaufrichten der Maste und zum Durchholen des Gefäßes durch die Brücke erforderlichen Arbeitskräfte zur Verfügung zu stellen, auch soweit es nöthig ist, die eigenen Geräthe (Schiffswinde, Tane zc.) bei Bewegung des Schiffes u. s. w. mitwirken zu lassen.

§ 4.

Die Aufstellung der Krähne am rechtsseitigen Ufer erfolgt in jedem Jahre erst dann, wenn die Weichsel eisfrei und das Wasser bis auf 4,8 m über den Nullpunkt des Graudenzer Pegels gefallen ist, ihre Zurückziehung nach Schluß der jedesmaligen Schiffahrtsperiode. Sollte während der letzteren ein Wasserstand eintreten, welcher den vorbezeichneten übersteigt, so werden die Krähne ebenfalls für die Zeitdauer desselben zurückgezogen.

§ 5.

Innerhalb der im § 4 angegebenen Zeiten werden für die Benutzung der Krähne folgende Tagesstunden festgesetzt:

I. In den Monaten Mai, Juni, Juli und August:

- a) an Wochentagen von Morgens 5 Uhr bis Mittags 12 Uhr und von Nachmittags 1 Uhr bis Abends 8 Uhr,
- b) an Sonn- und Festtagen von Morgens 5 Uhr bis Vormittags 9 Uhr und von Nachmittags 4 Uhr bis Abends 8 Uhr.

II. In den übrigen Monaten:

- a) an Wochentagen von Sonnenaufgang bis Mittags 12 Uhr und von Nachmittags 1 Uhr bis Sonnenuntergang,
- b) an Sonn- und Festtagen von Sonnenaufgang bis Vormittags 9 Uhr, und von Nachmittags 4 Uhr bis Sonnenuntergang.

Die ausnahmsweise Benutzung der Krähne zu anderen Tageszeiten soll zwar gestattet sein, von den Schiffern aber nicht als Recht in Anspruch genommen werden können.

§ 6.

Die Reihenfolge der Benutzung der Krähne wird nach der Zeit bestimmt, zu welcher die Schiffsgesäße an die Anlegestelle gelangen. Von dieser Reihenfolge darf nicht abgewichen werden. Wenn jedoch die Mannschaften der Schiffe, welche die Benutzung der Krähne erfordern, für die ihnen obliegenden Leistungen (§ 3) nicht ausreichen und die Schiffsführer anderweite Hilfe nicht sofort erlangen können, so haben die letzteren den später angekommenen Fahrzeugen den Vorrang in der Benutzung der Krähne auf so lange einzuräumen, bis die erforderliche Hilfe beschafft ist.

§ 7.

Sobald ein Schiffsgesäß an einem Krahn abgefertigt ist, hat es denselben sofort zu verlassen. Ein Aufenthalt ist nur dann gestattet, wenn der Schiffsführer den Mast, nachdem er an dem einen Krahn gelegt ist, an dem zweiten wieder einsetzen lassen will und vor diesem bereits ein anderes Gefäß liegt. ! !

§ 8.

Zur Erleichterung des Anlegens der Fahrzeuge an das rechte Ufer vor die Krähne ist eine Reihe von Schiffsringen sowohl an dem Pfeiler XI. als auch auf der Krone des gepflasterten Uferdeckwerks angebracht, ferner werden alljährlich mehrere Bojen an dem Ufer während der Schiffsfahrtsperiode ausgelegt. Das Auslegen von Ankern an der mit Steinen befestigten Uferstrecke ist untersagt.

Gleichfalls verboten ist das Einsetzen von eisenbeschlagenen Stangen in die Pflasterung des Uferdeckwerks.

§ 9.

Die Führer der unter der Weichselbrücke bei Grandenz durchfahrenden Schiffsgesäße, für welche die Hilfe der Mastenkrähne nicht

in Anspruch genommen wird, müssen sich, wenn sie durch die Oeffnung zwischen dem rechten Weichselufer und dem Pfeiler X. fahren, in unmittelbarer Nähe des Pfeilers halten. Den Holzkräften ist das Durchfahren durch diese Oeffnung unbedingt verboten.

§ 10.

Zu widerhandlungen gegen die Vorschriften der §§ 2, 3, 6, 7, 8 und 9 dieser Verordnung werden, vorbehaltlich der Verpflichtung zum Erfaze des den Krahnanlagen und dem Uferdeckwerk zugefügten, sowie alles sonst verursachten Schadens mit einer Geldstrafe von 15 bis 30 Mark bestraft, soweit nicht eine höhere Strafe nach den allgemeinen Strafgesetzen eintritt.

Danzig, den 17. Januar 1879.

Der Ober-Präsident der Provinz Westpreußen.

D. bei Jordon.

(Amtsblätter: Marienwerder 1900, S. 468; Bromberg 1900, S. 401.)

Auf Grund des § 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 wird nachstehende Polizei-Verordnung erlassen:

§ 1.

Es sind für Schiffsgefäße, welche die Eisenbahnbrücke über die Weichsel bei Jordon passiren, und deren Maste beziehungsweise Dampfschornsteine zum Reigen nicht eingerichtet sind, Krähne zum Niederlegen und Wiedereinsetzen der Maste u. s. w. ober- und unterhalb des linksseitigen ersten Strompfeilers der Brücke aufgestellt.

Die Benutzung dieser Krähne wird unentgeltlich gestattet und von einem Krahnmeister überwacht, dessen Anordnungen wegen Anlegens und Abfahrens der Gefäße und des Gebrauchs der Krähne die Schiffsführer Folge zu leisten haben.

§ 2.

Für die Benutzung der Krähne werden folgende Tageszeiten festgesetzt:

1. In den Monaten Mai, Juni, Juli und August:
 - a) an den Wochentagen von Morgens 5 bis Mittags 12 Uhr und von Nachmittags 1 bis Abends 8 Uhr.
 - b) an Sonn- und Festtagen von Morgens 5 bis Vormittags 9 Uhr und von Nachmittags 4 bis Abends 8 Uhr.
2. In den übrigen Monaten (September bis April einschl.):
 - a) an den Wochentagen von Sonnenaufgang bis Mittags 12 Uhr und von Nachmittags 1 Uhr bis Sonnenuntergang.

- b) an Sonn- und Festtagen von Sonnenaufgang bis Vormittags 9 Uhr und von Nachmittags 4 Uhr bis Sonnenuntergang.

§ 3.

Die Reihenfolge der Benutzung der Krahne wird nach der Zeit bestimmt, zu welcher die Fahrzeuge an der Krahnstelle anlegen.

§ 4.

Wenn die Schiffsmannschaft für die ihr obliegenden Leistungen nicht ausreicht und der Schiffsführer anderweite Hilfe nicht gleich erlangen kann, so erhalten die später angekommenen Fahrzeuge in der Benutzung des Krahnes den Vorzug, bis die erforderliche Hilfe beschafft ist.

§ 5.

Wenn ein Schiffsgesäß den Mast bereits niedergelegt hat, so wird es vor den zweiten Krahn, an welchem es den Mast wieder einsetzen will, vorgelassen, sobald das bereits dort liegende Fahrzeug abgefertigt ist.

Jeder andere Aufenthalt auf der Fahrt von einem Krahn zum andern ist unstatthast; auch haben die Fahrzeuge nach ihrer Abfertigung das Krahngebiet zu verlassen und müssen zu Wasser gehen.

§ 6.

Zur Erleichterung des Anlegens der Fahrzeuge an das linke Ufer vor die Krahne ist eine Reihe von Halteringen in dem Uferdeckwerk beiderseits des Brückenpfeilers angebracht. Dagegen wird das Auslegen der Anker in die mit Steinen befestigten Uferstrecken untersagt.

§ 7.

Flöße dürfen die zweite linksseitige Brückenöffnung, in der die Abfertigung der Schiffsgesäße an den Krahnen stattfindet, zur Durchfahrt nicht benutzen.

§ 8.

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Bestimmungen werden, unbeschadet der Verpflichtung zum Ersatz des durch sie etwa verursachten, im Rechtswege geltend zu machenden Schadens, mit einer Geldstrafe bis zu „Sechzig Mark“, im Unvermögensfalle mit verhältnißmäßiger Haft bestraft, insoweit dieselben nicht nach den allgemeinen strafrechtlichen Bestimmungen mit härteren Strafen zu ahnden sind.

§ 9.

Diese Polizei-Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Verkündung in Kraft.

Danzig, den 27. Oktober 1900.

Der Chef der Weichselstrom-Bauverwaltung.

E. bei Thorn.

(Amtsblatt Marienwerder 1872, S. 159.)

Auf Grund des § 11 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 (Gesetz-Samml. pro 1850 S. 265) wird von der unterzeichneten Königlichen Regierung in Betreff der Beschränkung der Schifffahrt durch die Eisenbahnbrücke über die Weichsel bei Thorn hiermit Nachstehendes verordnet:

§ 1.

Es sind für Schiffsgefäße, welche die Eisenbahnbrücke über die Weichsel bei Thorn passiren, und deren Masten bezw. Dampfschornsteine zum Reigen nicht eingerichtet sind, Krähne zum Niederlegen und Wiedereinsetzen der Masten zc. ober- und unterhalb des rechtsseitigen Landpfeilers der Brücke aufgestellt.

Die Benutzung dieser Krähne wird unentgeltlich gestattet und von einem Krähnenmeister überwacht, dessen Anordnungen wegen Anlegens und Abfahrens der Gefäße und des Gebrauchs der Krähne die Schiffsführer Folge zu leisten haben.

§ 2.

Für die Benutzung der Krähne werden folgende Tageszeiten festgesetzt:

1. In den Monaten Mai, Juni, Juli und August an den Wochentagen von Morgens 5 bis Mittags 12 Uhr und von Nachmittags 1 bis Abends 8 Uhr, an Sonn- und Festtagen von Morgens 5 bis Vormittags 9 Uhr und von Nachmittags 4 bis Abends 8 Uhr.
2. In den übrigen Monaten an den Wochentagen von Sonnenaufgang bis Mittags 12 Uhr und von Nachmittags 1 Uhr bis Sonnenuntergang, an Sonn- und Festtagen von Sonnenaufgang bis Vormittags 9 Uhr und von Nachmittags 4 Uhr bis Sonnenuntergang.

Die ausnahmsweise Benutzung der Krähne zu anderen Tageszeiten soll zwar gestattet sein, von den Schiffen aber nicht als Forderung in Anspruch genommen werden können.

§ 3.

Die Reihenfolge der Benutzung der Krähne wird nach der Zeit bestimmt, zu welcher die Gefäße an der Krähnenstelle anlegen.

§ 4.

Wenn die Schiffsmannschaft für die ihr obliegenden Leistungen nicht ausreicht und der Schiffsführer anderweite Hilfe nicht gleich erlangen kann, so erhalten die später angekommenen Fahrzeuge in der Benutzung des Krähns den Vorzug, bis die erforderliche Hilfe beschafft ist.

§ 5.

Wenn ein Schiffsgefäß den Mast bereits niedergelegt hat, so wird es vor den zweiten Krahn, an welchem es den Mast wieder einsetzen will, vorgelassen, sobald das bereits dort vorliegende Gefäß abgefertigt ist.

Jeder andere Aufenthalt auf der Fahrt von einem Krahn zum andern ist unstatthaft.

§ 6.

Zur Erleichterung des Anlegens der Fahrzeuge an das rechte Ufer vor die Krahne ist eine Reihe von Pfählen in die Nähe der Endpfeiler eingerammt. Dagegen wird das Auslegen der Anker in die mit Steinen besetzten Uferstrecken untersagt.

§ 7.

Wer diesen Anordnungen zuwiderhandelt, verfällt in eine Polizeistrafe von 5 bis 10 Thlr., vorbehaltlich des Ersatzes für die den Krahnen und Uferwerken etwa zugefügten Schäden.

Marienwerder, den 21. August 1872.

Königliche Regierung. Abtheilung des Innern.

19. Bekanntmachungen, betr. Signale für Hochwasser und Eisgang*).

A. bei Pielzel.

(Amtsblätter: Danzig 1897, S. 71; Marienwerder 1897, S. 78.)

In Pielzel ist an Stelle des bisherigen Hochwasser-signalles ein neues errichtet worden. Die Signalkörper bestehen bei diesem aus drei Kugeln und drei Regeln, die an einer etwa 20 m über Deichkronen befindlichen Maa gehißt werden können.

[Die Kugeln werden verwendet bei Eintritt von Hochwasser; und zwar bedeutet eine Kugel, daß in Chwalowice bezw. Zawichost (unterhalb der Einmündung des San in die Weichsel) ein erhebliches Steigen des Wassers eingetreten ist; zwei Kugeln geben dasselbe für Warschau an und drei dasselbe für Thorn. Die Kugeln werden fortgenommen, sobald bei der Hochwasserwelle das Wasser in Pielzel seinen höchsten Stand erreicht hat.

Die Regel geben an, daß Eisgang eingetreten ist; und zwar ein Regel, daß dies in Chwalowice bezw. Zawichost, zwei Regel, daß dies in Warschau, und drei Regel, daß dies in Thorn oder unterhalb erfolgt ist.

*) Diese, nicht zu den Schiffahrtspolizei-Vorschriften rechnenden Bekanntmachungen, wurden aufgenommen, da sie für die Schiffer ein nicht unerhebliches Interesse haben.

Sobald der Eisgang Pielzel erreicht hat, werden die Regel fortgenommen.]

Genauere Angaben über Wasser- und Eisverhältnisse werden bei dem Kommissionshause in Pielzel zum öffentlichen Ausshange gebracht werden.

Danzig, den 22. Februar 1897.

Der Chef der Weichselstrom-Bauverwaltung.

B. bei Kurzebrack.

(Amtsblätter: Marienwerder 1898, S. 51; Bromberg 1898, S. 114.)

Auf dem Hafendeiche in Kurzebrack ist ein Hochwasserignal errichtet worden. Die Signale bestehen aus drei Kugeln und drei Regeln, die an einer etwa 20 m über der Deichkrone befindlichen Raa gehißt werden können.

[Wie vor, bei A, jedoch Kurzebrack statt Pielzel.]

Genauere Angaben über Wasser- und Eisverhältnisse werden an dem Pegelhause zu Kurzebrack zum öffentlichen Ausshang gebracht werden.

Danzig, den 4. Februar 1898.

Der Chef der Weichselstrom-Bauverwaltung.

C. bei Schwetz.

(Amtsblätter: Marienwerder 1898, S. 51; Bromberg 1898, S. 114.)

Auf dem Thurme der Schloßruine bei Schwetz ist ein Hochwasserignal errichtet worden. Die Signale bestehen aus drei Kugeln und drei Regeln, die an einer etwa 10 m über der oberen Plattform des Thurmes befindlichen Raa gehißt werden können.

[Wie vor, bei A, jedoch Schwetz statt Pielzel.]

Genauere Angaben über Wasser- und Eisverhältnisse werden an dem Hause des Schleusenwärters zu Beckertitz zum öffentlichen Ausshang gebracht werden.

Danzig, den 4. Februar 1898.

Der Chef der Weichselstrom-Bauverwaltung.

D. bei Penzau.

(Amtsblätter: Marienwerder 1898, S. 51; Bromberg 1898, S. 114.)

Auf dem Deiche der Thorner Niederung gegenüber dem Orte Penzau ist ein Hochwasserignal errichtet worden. Die Signale

bestehen aus drei Kugeln und drei Kegeln, die an einer etwa 20 m über der Deichkrone befindlichen Maa gehißt werden können.

[Wie vor, bei A, jedoch Pensau statt Bieckel.]

Genauere Angaben über Wasser- und Eisverhältnisse werden an der gegenüber Pensau liegenden Wachtbude des Deichverbandes der Thorner Niederung zum öffentlichen Anshang gebracht werden.

Danzig, den 4. Februar 1898.

Der Chef der Weichselstrom-Bauverwaltung.

Vorschriften für den Bereich des Regierungs- Präsidenten zu Danzig.

20. Vorschrift, betr. die Ausübung der Dampfschiffahrt auf den Gewässern des Regierungsbezirks*).

(Amtsblatt Danzig 1845, Beilage zu No. 12, S. 6.)

A u s z u g :

Indem wir vorstehendes**), von den Königlichen Ministerien der Finanzen und des Innern unter dem 18. April pr. erlassene Regulativ, enthaltend die durch den Betrieb der Dampfschiffahrt auf dem frischen und kurischen Haß und auf den schiffbaren Gewässern der Provinz Preußen für den Schiffsverkehr erforderlich gewordenen Polizeivorschriften, und die, die Genehmigung desselben enthaltende Allerhöchste Cabinets-Ordre vom 6. Mai pr. hiemit zur Kenntniß des Publikums bringen, setzen wir gleichzeitig für den Schiffsahrtsbetrieb auf den Gewässern des hiesigen Regierungsbezirks auf Grund des § 24 des vorstehenden Regulativs Folgendes fest:

- a) Ueberall, wo die Fahrbahn an und für sich schmal, oder wo dieselbe durch anderweitigen Schiffsverkehr beeengt ist, hat der Führer eines Dampfboots nur mit verminderter Schnelligkeit zu fahren.

Es muß dies namentlich allemal geschehen auf dem Elbingflusse und in dem Kraffohl-Kanal.

* *) Für den Hafen Danzig durch die Hafenordnung vom 19. August 1880 aufgehoben.

Die Sonderbestimmungen für den Danziger Hafen sind daher fortgelassen.

***) Unter No. 6 — S. 22 aufgeführt.

- b) Bei allen Schleusen sollen die auf der Fahrt begriffenen Dampfboote der Reihenfolge enthoben sein, und vor den übrigen Fahrzeugen durchgelassen werden.
- c) Das Bugfieren von Schiffen, Bordingen oder andern Wasserfahrzeugen vermittelt der Dampfsschiffe ist im Allgemeinen gestattet.
- d) Den in Thätigkeit gesetzten Dampfbooten kann das Anlegen unter einer Entfernung von 500 Schritt von den Pulvermagazinen nicht gestattet werden. Eine Ausnahme hierin ist nur gestattet in Havariiefällen, wo ein augenblickliches Stillstehen nöthig ist. Der Dampfbootführer ist dann aber verpflichtet, sogleich das Feuer unter dem Kessel auslöschen zu lassen.
- f) Auf dem Krassohl-Kanal, dem Elbinger Fahrwasser und dem frischen Haß darf keine Asche über Bord geworfen werden.
- g) Dampfboote, welche die obengenannten Gewässer befahren wollen, dürfen nur mit Steinkohlen feuern, auch soll das Sicherheitsventil stets nur mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Gewicht belastet sein.
- h) An Bord eines jeden Dampfboots muß ein Feuerungs-Journal geführt werden, woraus genau zu ersehen ist:
 1. wie viel Stunden hindurch täglich gefeuert wird;
 2. wie oft die Feuerungs-Kanäle und der Schornstein gereinigt werden;
 3. wenn die Kessel gereinigt und vom Kesselsteine befreit werden, sowie
 4. jede Havarie, welche bei dem Kessel oder der Maschine stattgefunden, unter Anführung der wahrscheinlichen Veranlassung zu selbiger.
- i) Jeder Führer eines Dampfboots ist verpflichtet, die Reinigung der Feuerungs-Kanäle und Schornsteine jedesmal nach 24stündiger Feuerung, wenn die bevorstehende Fahrt bei einem Pulvermagazine vorbeiführt, und, wo dieses nicht stattfindet, mindestens nach 48stündiger Fahrt bewirken zu lassen. Desgleichen muß der Kessel häufig gereinigt, und vom Kesselsteine befreit werden.
- k) Wenn Pulverbestände aus den Magazinen heraus, oder in selbige hineingeschafft, oder außerhalb der Magazine gesonnt werden, muß das Aufrühren des Feuers unter dem Dampfessel der Dampfboote unterbleiben, die Denthüren müssen geschlossen sein, und das Dampfboot muß so weit als möglich das jenseitige Ufer halten. Außerdem muß es drei Minuten vorher, bevor es den erwähnten Raum passirt, mit der

Schiffsglocke läuten, damit die Arbeiter Zeit gewinnen, das etwa frei liegende Pulver zu bedecken, und das Umschütten desselben einzustellen. — Daß dergleichen Arbeiten stattfinden, soll nicht allein Tags vorher den verantwortlichen Dampfschiffahrts-Unternehmern durch das Artillerie-Depot angezeigt, sondern auch während der Dauer der Arbeit selbst durch eine in der Nähe des Arbeitsplatzes aufgesteckte, auf dem Strome sichtbare schwarze Flagge angedeutet werden.

In außerordentlichen Fällen, wenn etwa eine Gefahr der Entzündung bei Pulverarbeiten zu befürchten steht, kann das Passiren der Dampfboote bei diesen Arbeitsplätzen gänzlich untersagt werden.

- 1) Uebertretungen der vorstehenden Vorschriften werden, sofern sie nicht sonst schon durch allgemeine Verordnungen mit besondern Strafen belegt sind, durch eine Geldstrafe von 1—50 Thlr. oder verhältnißmäßiges Gefängniß geahndet. Im Wiederholungsfalle kann die Strafe verdoppelt, und gegen den schuldigen Schiffsführer bis zur Entziehung der Gewerbsbefugniß verschärft werden.

Danzig, den 28. Februar 1845.

Königliche Regierung. Abtheilung des Innern.

21. Polizei-Verordnung, betr. die Personenbeförderung auf Dampfschiffen.

(Amtsblatt Danzig 1889, S. 129.)

Auf Grund der §§ 138, 139 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (Ges.-S. S. 195 ff.) verordne ich unter Zustimmung des Bezirks-Ausschusses was folgt:

Erlaubnißschein.

§ 1.

Wer auf den zum Regierungsbezirk Danzig gehörigen Gewässern Personen mittelst Dampfschiffen gewerbsweise befördern will, bedarf für jedes in Betrieb zu setzende Dampfschiff eines besonderen von der Hafenspolizeibehörde auszustellenden Erlaubnißscheines.

Der Erlaubnißschein wird erst ertheilt, wenn die Tauglichkeit des betreffenden Schiffs und seiner Ausrüstung festgestellt worden ist. Er bestimmt zugleich den Namen des Schiffes, die Personenzahl, welche gleichzeitig auf demselben befördert werden darf, sowie die Vertheilung dieser Zahl auf die Deck- und inneren Plätze.

Der Erlaubnißschein muß alljährlich vor Eröffnung des Betriebes, bei ununterbrochenem Betriebe im April jeden Jahres erneuert werden.

Betriebspersonal.

Verordnungen

§ 2.

Für jedes Dampfschiff ist an Mannschaften erforderlich: ein Schiffsführer, ein Maschinist, ein Heizer und ein Mann zur Bedienung der Schiffsglocke.

Zu Schiffsführern und Maschinisten eignen sich nur solche Personen, welche zuverlässig, weder dem Trunke ergeben, noch mit auffallenden körperlichen oder geistigen Gebrechen behaftet sind, das 18. Lebensjahr zurückgelegt und ihre Befähigung zur Führung eines Dampfschiffs bezw. zur Abwartung einer Dampfmaschine überzeugend nachgewiesen haben.

Die Hafenpolizeibehörde ist ermächtigt, hinsichtlich der Zahl der zum Betriebe eines Dampfschiffs erforderlichen Personen für sehr kleine Fahrzeuge Ausnahmen zu gestatten.

Hinsichtlich des Personals derjenigen Schiffe, welche auf See fahren sollen, bewendet es bei den hierauf bezüglichen besonderen gesetzlichen Bestimmungen.

Ausrüstung und Zubehör.

§ 3.

Jedes zur Personenbeförderung bestimmte Dampfschiff muß:

1. mit einer Landungsbrücke nach näherer Anweisung der Hafenpolizeibehörde ausgestattet sein. Größere Dampfschiffe sollen entweder eine Stellung oder eine Fallreepstreppe haben,
2. ein Boot führen, welches bei Fahrten über See oder über Haß seetüchtig sein muß,
3. zwei Rettungsbojen führen,
4. mit einer Kugellaterne von mindestens 15 cm Durchmesser versehen sein, welche in Schiffsbreite hoch anzubringen ist,
5. mit einem grünen Seitenlichte an der Steuerbordsseite und einem rothen Lichte an der Backbordsseite versehen sein,
6. eine Schiffsglocke von angemessener Größe führen. Dampfschiffe, welche über See oder über Haß fahren sollen, müssen außerdem eine Druckpumpe als Spritze am Deck oder einen Spritzenschlauch führen, der mit der Dampfmaschine in Verbindung gesetzt werden kann und so lang ist, daß derselbe in allen Theilen des Schiffes gebraucht werden kann, mit einer Kanone (Böller) nebst Schießbedarf, sowie mit richtigen Kompassen versehen sein und die in Art. 2 der Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880 (Reichs-Gesetz-Blatt Nr. 1355^{*)}) vorgeschriebenen Lichter führen, auch Schallsignale auf See genau nach den Vorschriften des Art. 2 a. a. O. abgeben.

^{*)} Durch Kaiserliche Verordnung vom 9. Mai 1897 (N.-G.-Bl. S. 203) ersetzt.

Der dem Schiff beigelegte Name sowie die Zahl der Personen, welche gleichzeitig befördert werden darf (§ 1), muß an einer in die Augen fallenden stets sichtbaren Stelle in mindestens 15 cm hoher Schrift angebracht sein.

Bei kurzen Fahrten in der Nähe belebter Ufer kann von der Hafenspolizeibehörde die Mitführung des Bootes erlassen werden.

Pflichten der Unternehmer.

a) Hinsichtlich des Personals.

§ 4.

Als Schiffsführer und Maschinisten (§ 2) dürfen nur solche Personen angenommen werden, deren Tauglichkeit die Hafenspolizeibehörde durch Ausfertigung einer Bescheinigung (Fahrschein) anerkannt hat.

Vor Eröffnung der jährlichen Betriebszeit ist der Hafenspolizeibehörde schriftlich anzuzeigen, welche Schiffsführer und Maschinisten angenommen worden sind. Die Anzeige muß den vollständigen Vor- und Zunamen, das Alter, den Geburts- und den Wohnort des Angenommenen enthalten und von den erforderlichen Befähigungszeugnissen (§ 2) begleitet sein.

Dieselbe Anzeige ist bei jedem während der Betriebszeit eintretenden Wechsel des Personals erforderlich. Für die Richtigkeit der in den Anzeigen enthaltenen Angaben ist der Unternehmer verantwortlich.

b) Hinsichtlich der Beschaffenheit der Dampfschiffe.

§ 5.

Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, daß seine Dampfschiffe zu jeder Zeit in vorschriftsmäßigem Stande sich befinden, vorschriftsmäßig ausgerüstet und mit dem vorschriftsmäßigen Zubehör (§ 3) versehen sind. Dampfschiffe, welche in diesen Beziehungen zu Ausstellungen Anlaß geben, können, abgesehen von der den Unternehmer dafür treffenden Strafe, bis zur Beseitigung des Mangels sofort außer Betrieb gesetzt werden.

c) Hinsichtlich der Anlegestellen.

§ 6.

Zur Benutzung der festen Anlegestellen ist die polizeiliche Erlaubniß einzuholen.

An jeder festen Anlegestelle sind, nach besonderer Anweisung der Hafenspolizeibehörde, die erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um das Aus- und Einsteigen der Passagiere gefahrlos und bequem zu machen.

d) Hinsichtlich des Betriebes.

§ 7.

Unternehmer, welche Fahrten zwischen bestimmten Orten mit regelmäßig festgesetzten Abfahrts- und Ankunftszeiten unterhalten wollen, haben zuvor der Hafenpolizeibehörde einen vollständigen Fahrplan zur Genehmigung vorzulegen, aus welchem die Abfahrts- und ungefähren Ankunftszeiten, die in der Regel anzulaufenden Anlegestellen und die Fahrpreise ersichtlich sind.

Der Fahrplan ist an den festen Anlegestellen auszuhängen.

Abweichungen von demselben unterliegen der vorgängigen Genehmigung der Hafenpolizeibehörde.

Einschiebungen von Dampfern im Interesse des Verkehrs sind gestattet.

Höhere, als die tarifmäßigen Fahrpreise dürfen unter keinem Vorwande gefordert werden.

Belastung der Dampfer.

§ 8.

Kein Dampfschiff darf gleichzeitig eine größere Anzahl von Personen befördern, oder dieselben in anderem Verhältniß auf die Deck- und die inneren Plätze vertheilen, als in dem betreffenden Erlaubnißschein vorgeschrieben ist.

Für sämtliche Passagiere müssen geeignete Sitzplätze vorhanden sein. Dieselben müssen durch mitgenommene Güter oder Tiere nicht belegt werden.

Dampfschiffe, bei denen diese Bestimmungen nicht beachtet werden, können auf der Stelle außer Fahrt gesetzt werden.

Wettfahrten sind untersagt.

§ 9.

Mit Passagieren besetzte Dampfer dürfen zum Schleppen von Schiffen nicht benutzt werden.

Das Signalgeben.

§ 10.

Mit der Schiffsglocke ist zu läuten:

- a) bei der Abfahrt,
 - b) bei der Annäherung an Brücken, Schleusen, Fähranstalten und Anlegeplätze,
 - c) bei der Annäherung an in die Fahrt befindliche Schiffe und andere Fahrzeuge,
 - d) nach eingetretener Dunkelheit, sowie bei nebligem Wetter.
- Bei nebligem Wetter müssen die Signale mindestens von 2 zu 2 Minuten gegeben werden.

Gegenseitige Befugnisse und Obliegenheiten der Schiffsführer, Mannschaften und Mitreisenden.

§ 11.

Der Schiffsführer hat in Allem, was das Dampfschiff selbst, dessen Leitung und Erhaltung, sowie die Aufrechterhaltung der Ordnung auf demselben betrifft, den Befehl über Mannschaft und Mitreisende, welche ihrerseits verpflichtet sind, sich den in jenen Beziehungen von ihm getroffenen Anordnungen ohne Widerspruch zu fügen.

Widerseßliche, trunke, Ekel erregende, unruhige und Unordnung erregende Personen können noch während der Fahrt an Land gesetzt werden.

Ordnung beim Personenverkehr.

§ 12.

Zum Auf- und Absteigen dürfen nur die auf den Fahrzeugen und den Anlegestellen hierzu bestimmten Einrichtungen benutzt werden.

Das Auf- und Absteigen darf erst nach vollständiger Festlegung des Schiffes erfolgen.

Nach der Ankunft am Anlegeplatz dürfen Mitreisende nicht eher aufsteigen, als bis die das Schiff Verlassenden abgestiegen sind.

Aufsicht.

§ 13.

Den in Gemäßheit der vorstehenden Bestimmungen ergehenden Anweisungen der Polizeibeamten muß unbedingt Folge geleistet werden.

Jedes Dampfschiff ist verpflichtet, den zur Beaufsichtigung abgeordneten Polizeibeamten die unentgeltliche Mitfahrt zu gestatten.

Strafbestimmungen.

§ 14.

Übertretungen der vorstehenden Bestimmungen werden, soweit sie in den allgemeinen Landesgesetzen nicht mit höherer Strafe bedroht sind, mit Geldstrafe von 1—60 Mark bezw. mit verhältnismäßiger Haft bestraft.

Für die von der Mannschaft begangenen Übertretungen ist der Schiffsführer verantwortlich.

Abgesehen von den hiernach verwirkten Strafen kann in den geeigneten Fällen den Schuldigen der Fahrschein entzogen werden.

Die Entziehung erfolgt durch Verfügung der Hafenpolizeibehörde.

Allgemeine Bestimmung.

§ 15.

Die bereits bestehenden schiffahrtspolizeilichen Vorschriften werden durch die gegenwärtige Verordnung nur in soweit abgeändert, als dieselbe ausdrücklich anderweite Bestimmungen enthält.

Danzig, den 22. Mai 1889.

Der Regierungs-Präsident.

22. Polizei-Verordnung, betr. den Transport, die Lagerung und die Bearbeitung des Petroleum^{*)}.

(Amtsblatt Danzig 1863, S. 25.)

A u s s a g e:

Das in neuerer Zeit in den Handel gekommene, insbesondere aus Amerika importirte Petroleum oder Steinöl, auch Erdöl, rock-oil, carth-oil, coal-oil genannt, ist vermöge seines reichen Gehaltes an flüchtigen Kohlenwasserstoffen von außerordentlicher Entzündbarkeit und steht in dieser Beziehung, selbst in raffinirtem Zustande, dem stärksten Alkohol nicht nach. Die Gefährlichkeit wird dadurch erhöht, daß es specifisch leichter als Wasser ist, also auf dem Wasser schwimmt, und wenn es brennt, durch Wasser nicht gelöscht werden kann. Zur Verhütung dieser Gefahr werden für den Transport, die Lagerung und die Bearbeitung des Petroleum, auf Grund des § 11 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850, die nachstehenden Bestimmungen getroffen:

I. Für den Transport zu Wasser,

b) auf Flüssen und Kanälen.

§ 6.

Die Polizeibehörde des Einladeortes hat zu bestimmen, ob Petroleum in abgesonderten Fahrzeugen geführt werden müsse, oder ob es mit anderen Gütern verladen werden dürfe. Im letzteren Falle hat sie die erforderlichen Vorsichtsmaßregeln, denen sich der Schiffer zu unterwerfen hat, anzuordnen.

§ 7.

Der Führer eines Fahrzeuges, welches Petroleum an Bord hat, darf mit seinem Fahrzeuge nur in einer Entfernung von mindestens 200 Schritt von anderen Fahrzeugen oder von bewohnten Gebäuden anlegen. Erreicht er den Bestimmungsort, so hat er der Polizeibehörde anzuzeigen, daß das Fahrzeug Petroleum geladen habe und die Menge desselben genau anzugeben. Er hat sodann das Fahrzeug auf den von der Polizeibehörde bestimmten Liegeplatz zu führen und darf diesen Platz ohne Erlaubniß der Polizeibehörde nicht verlassen.

§ 8.

Die Lösung der Petroleum-Ladung muß innerhalb der von der Polizeibehörde bestimmten Frist bewirkt werden.

§ 9.

Schiffer, welche Petroleum in ihre Fahrzeuge einladen oder überladen, dürfen dies nur an der von der Polizeibehörde bestimmten

^{*)} Siehe auch die Polizei-Verordnung, betr. den Verkehr mit Petroleum und Mineralölen im Danziger Hafengebiet vom 3. Juni 1898 — No. 30 S. 122.

Stelle bewirken und müssen den Hafen oder Ladeplatz binnen der vorgeschriebenen Frist verlassen.

§ 10.

Auf Schiffen, welche Petroleum an Bord haben oder einnehmen, sowie bei der Löschung, Lagerung und Einladung von Petroleum, darf Feuer oder Licht nicht gemacht und Tabak nicht geraucht werden.

§ 11.

Die Ausladung und Lagerung von Petroleum darf nur auf dem von der Polizeibehörde dazu bestimmten Plage stattfinden.

Danzig, den 21. Februar 1863.

Königliche Regierung. Abtheilung des Innern.

23. Bekanntmachung, betr. Schiffahrtshindernisse in den Strömen.

(Amtsblatt Danzig 1837, S. 34.)

Aus Veranlassung wiederholentlich vorgekommener Fälle, daß Stromfahrzeuge in schiffbaren Flüssen durch verborgene Baumstämme, Steine u. verunglückt sind, werden die Dammerwaller und Bühnenmeister, sowie die Schiffer, Fischer und Uferbesitzer unseres Departements, deren Beschäftigung einen vielfachen Verkehr an und auf dem Wasser nöthig macht, außerdem aber Jedermann, der von solchen in der Strombahn befindlichen und für die Schiffahrt gefährlichen Gegenständen Kenntniß erlangt, hierdurch aufgefordert, davon dem nächsten Königl. Baubeamten unverzüglich Anzeige zu machen, um diese Schiffahrtshindernisse durch gehörige Bezeichnung derselben unschädlich machen zu können. Für jede Anzeige dieser Art soll, wenn sie bei der darauf abzuhaltenden Untersuchung sich als begründet ergiebt, nach den Umständen eine Prämie von 5—15 Sgr. bewilligt und gezahlt werden.

Die Beschädigung oder Vernichtung der auf solchen für die Schiffahrt gefährlichen Stellen angebrachten Warnungszeichen wird hierdurch Jedermann, besonders aber den Fischern, Holzflößern und Schiffern ernstlich untersagt, und soll ein solches Vergehen, sei es aus Muthwillen oder Fahrlässigkeit verübt worden, nach dem Grade der Verschuldung mit einer Polizeistrafe von 1—5 Rthlr. geahndet werden.

Zugleich aber werden auch die Stromschiffer verpflichtet, es auf ihren Fahrten nicht an der nöthigen Aufmerksamkeit und Vorsicht fehlen zu lassen, indem nicht jede gefahrdrohende Stelle zeitig genug bekannt wird, und auch nicht jeder Stamm oder Pfahl in demselben Augenblick, wo er zu Tage kommt, an die Seite geschafft werden kann. Ein Jeder ist daher besonders bei niedrigem Wasser verbunden,

die schon als fahrbar und gesichert von den Fluitanten erprobte Bahn auch seinerseits einzuhalten, und sich folchergestalt vor Schaden zu hüten.

Danzig, den 31. Januar 1837.

Königl. Regierung.

24. Polizei-Verordnung, betr. die Bezeichnung manövrirunfähiger Binnenfahrzeuge.

(Amtsblatt Danzig 1882, S. 46.)

Auf Grund der §§ 74 und 75 des Gesetzes über die Organisation der allgemeinen Landesverwaltung vom 26. Juli 1880 (G.-G. S. 291) in Verbindung mit § 366 Nr. 10 des Reichsstrafgesetzbuchs wird unter Zustimmung des Bezirksraths Nachstehendes verordnet:

§ 1.

Die auf dem zum Regierungsbezirk Danzig gehörigen Theile des Frischen Hafss und auf den Binnengewässern innerhalb dieses Regierungsbezirks verkehrenden Binnenfahrzeuge brauchen, wenn sie sich in einem manövrirunfähigen Zustande befinden oder in einen solchen Zustand gerathen, nicht die im Artikel 5 der Kaiserlichen Verordnung vom 7. Januar 1880 (R.-G.-Bl. S. 1)* vorgeschriebenen besonderen Zeichen bei Tage — drei schwarze Körper oder Bälle, bei Nacht drei rothe Lichter — zu führen.

Die manövrirunfähigen Binnenfahrzeuge dürfen aber, wenn sie die erwähnten Zeichen nicht zeigen, nicht Fahrt machen oder treiben, sondern müssen zu Anker gehen und haben alsdann, falls sie nicht am Ufer liegen, bei Nacht ein weißes Licht in einer kugelförmigen Laterne von mindestens 20 cm Durchmesser zu führen, und zwar an der Stelle, wo dasselbe am besten gesehen werden kann, jedoch nicht höher als 6 m über dem Schiffsrumpf und so eingerichtet, daß ein helles gleichmäßiges und ununterbrochenes Licht über dem ganzen Horizont und auf eine Entfernung von mindestens einer Seemeile sichtbar wird.

§ 2.

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Bestimmungen werden mit Geldstrafe bis zu sechzig Mark oder mit entsprechender Haft bestraft.

Danzig, den 2. März 1882.

Der Regierungs-Präsident.

*) Durch Kaiserliche Verordnung vom 9. Mai 1897 (R.-G.-Bl. S. 203) ersetzt.

25. Polizei-Verordnung, betr. den Schiffsverkehr in den Schleusen*).

(Amtsblatt Danzig 1887, Stück 145.)

Auf Grund des § 138 Abs. 1 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 und der §§ 6 und 11 des Gesetzes vom 11. März 1850 wird unter Zustimmung des Bezirks-Ausschusses für den Regierungsbezirk Danzig Folgendes bestimmt:

1. bei allen Schleusen sollen die auf der Fahrt befindlichen Dampfschiffe der gewöhnlichen Reihenfolge enthoben sein, und vor den übrigen Fahrzeugen durch die Schleusen befördert werden;
2. die von den Dampfschiffen geschleppten Anhänge genießen mit denselben dies Vorrecht in folgenden Fällen, deren Vorhandensein sie dem Schleusenmeister nachzuweisen haben:
 - a) wenn sie vom Abgangsort des Dampfschiffes an geschleppt wurden,
 - b) wenn sie die für Zuckerfabriken bestimmte Ladung von Kohlen oder Zuckerrüben enthalten,
 - c) wenn sie aus Prähmen bestehen, welche den Transport zu baulichen Zwecken vermitteln,
 - d) [1. und 2. Absatz aufgehoben durch Polizei-Verordnung vom 29. Dezember 1900 (Siehe Bemerkung unten.)]
bei der Krassohl-Schleuse, wenn sie mit dem Dampfschiffe bereits von der Platenhofer Schleuse, Liegenhof, Elbing, Marienburg oder aus dem Frischen Haff kommen,
bei der Plehnendorfer Schleuse, wenn sie mit dem Dampfschiffe bereits von Danzig, der Rothebuder Schleuse oder aus dem Frischen Haff kommen.

Danzig, den 11. Mai 1887.

Der Regierungs-Präsident.

26. Polizei-Verordnung, betr. den Schutz der Telegraphenkabel.

(Amtsblatt Danzig 1890, S. 307)

Auf Grund der Bestimmungen des § 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G.-S. S. 195) verordne ich mit Zustimmung des Bezirks-Ausschusses Folgendes:

§ 1.

Zum Schutze der innerhalb des Regierungsbezirks in die Weichsel, Mottlau und die mit diesen Strömen in Verbindung stehenden Gewässer versenkten Telegraphenkabel, deren Lage durch die an beiden

*) Ist für den Weichsel-Haff-Kanal durch Polizei-Verordnung vom 29. Dezember 1900 — No. 37 — aufgehoben und ersetzt.

Ufern aufgestellten Warnungszeichen ersichtlich ist, wird das Ankerwerfen und Schleppen von Ankern 10 Meter oberhalb und unterhalb der durch die Warnungszeichen bezeichneten Linien hierdurch verboten.

§ 2.

Zuwiderhandlungen gegen diese Verordnung werden mit Geldstrafe bis zu 60 Mark, an deren Stelle im Falle des Unvermögens verhältnißmäßige Haft tritt, geahndet, soweit nicht nach bestehenden anderweiten Bestimmungen eine höhere Strafe verwirkt ist.

§ 3.

Die Lage der in die Gewässer versenkten Telegraphenkabel, sowie die äußere Beschaffenheit der ihre Lage bezeichnenden Warnungszeichen werden durch polizeiliche Bekanntmachung zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

§ 4.

Die Polizei-Verordnung vom 3. Januar 1882 (Amtsbl. 1882 S. 7), 23. Dezember 1882 (Amtsbl. 1883 S. 13), 8. Mai 1889 (Amtsbl. 1889 S. 113) und 26. Januar 1884 (Amtsbl. 1884 S. 26) werden hiermit aufgehoben.

Danzig, den 20. Oktober 1890.

Der Regierungs-Präsident.

* * *

Unter Hinweis auf den § 3 der Polizei-Verordnung vom heutigen Tage, betreffend die Beschädigung der in Gewässer versenkten Telegraphenkabel bringe ich hiermit zur öffentlichen Kenntniß:

Die Lage der Telegraphenkabel ist

- a) an den beiden Weichselufern unterhalb der Kaiserlichen Werft und am Holm sowie zwischen Forts Quarré und Bousmard durch 4,5 m hohe Pfähle mit darüber befestigtem hellfarbenen Korbe von 0,75 m Durchmesser,
- b) an den Mottlauufern bei der Gasanstalt, an den Ufern des Heckergrabens bei der Kaiserlichen Werft, an den Ufern der Schuitenlaake bezw. des Grabens bei Fort Kronprinz, an den Ufern der Gräben des Forts Quarré und an den Ufern der Gräben des Forts Bousmard bei Neufahrwasser durch Drahtkörbe und eiserne durchbrochene rothe Scheiben,
- c) an den Mottlauufern unterhalb der grünen Thorbrücke durch eine Zinktafel mit der Inschrift „Telegraph“,
- d) an den Ufern der Weichsel bei Piefel unterhalb des Weichsel-Nogat-Kanals durch einen 9m große Warnungstafeln mit der Inschrift „Telegraph“ nicht ankern,

bezeichnet.

Danzig, den 20. Oktober 1890.

Der Regierungs-Präsident.

(Amtsblatt Danzig 1891, S. 46.)

Unter Bezugnahme auf den § 3 der Polizei-Verordnung vom 20. Oktober 1890, betreffend Verhütung der Beschädigung der im Gewässer versenkten Telegraphenkabel, sowie unter Hinweis auf die dazu erlassene Bekanntmachung von demselben Tage (abgedruckt im Amtsblatt 1890 Seite 307), bringe ich nachstehend das Verzeichniß der übrigen im Regierungsbezirk Danzig verlegten reichseigenen Unterwasserkabel hiermit zur öffentlichen Kenntniß.

V e r z e i c h n i s s

der im Regierungsbezirk Danzig außer den in der Bekanntmachung vom 2. Juli 1890 bezeichneten Kabeln weiter vorhandenen Unterwasserkabel.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Kabel nach Ort und Fluß.	Nähere Bezeichnung der Lage der Kabel.	Zeichen, durch welche den Schiffahrttreibenden die Lage der Kabel deutlich kenntlich gemacht ist.
1	Kabel zwischen Weßlinken und Bohnsack durch die Weichsel.	Etwa 40 m stromaufwärts von der Ueberfähre entfernt.	Auf dem Ufer von Weßlinken eine weithin sichtbare Warnungstafel. Im Wasser zwei rothe Bojen.
2	Kabel bei Schönbaum und Fürstenwerder durch die Elbinger Weichsel.	Auf der Seite von Fürstenwerder liegt in der Richtung des Kabels in einer Entfernung von etwa 30 m die Kirche des Orts.	Auf beiden Ufern je eine Stange mit einem rothen Ball aus Weidengeflecht.
3	Kabel zwischen Neumünsterberg durch den Weichsel-Haff-Kanal.	In unmittelbarer Nähe der Kanalbrücke.	Auf jedem Ufer eine weiße Markirtafel mit der Aufschrift „Telegraph“.
4	Kabel bei Neuteichswalde durch die Linau.	In der Nähe der Fähre. Auf beiden Ufern befinden sich in unmittelbarer Nähe Gebäude.	Im Wasser rothe Bojen; auf dem Lande weiße Markirtafeln mit der Aufschrift „Telegraph“.
5	Kabel bei Blatenhof durch den Weichsel-Haff-Kanal.	In unmittelbarer Nähe der Kanalbrücke.	Auf beiden Ufern weiße Markirtafeln mit der Aufschrift „Telegraph“.
6	Kabel bei Tiegenhof durch den Tiegesfuß.	5 m oberhalb der Brücke.	Auf jedem Flußufer eine Tafel mit der Aufschrift „Telegraph“.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Kabel nach Ort und Fluß.	Nähere Bezeichnung der Lage der Kabel.	Zeichen, durch welche den Schiffahrttreibenden die Lage der Kabel deutlich kenntlich gemacht ist.
7	Kabel bei Lindenau durch die Lindenauer Lake.	Etwa 4—5 m von der Zugbrücke entfernt.	Auf beiden Ufern Tafeln mit der Aufschrift „Telegraph“.
8	Kabel bei Zeher durch die Rogat.	Etwa 20 m unterhalb der Fähre.	Im Wasser zwei Bojen; auf dem Lande zwei Tafeln mit der Aufschrift „Telegraph! nicht antern“.
9	Kabel bei Fischerkampe durch den Krassohl-Kanal.	Etwa 15 m vom Schleusenthor entfernt und in der Nähe des dem Elbinger Deichverbande gehörenden Kabels.	Auf beiden Ufern je eine Warnungstafel mit der Aufschrift „Telegraph! nicht Anker schleppen“.
10	Kabel bei Terranova durch den Elbingsluß.	Etwa 15 m unterhalb der Fähre.	Auf beiden Ufern je eine Warnungstafel mit der Aufschrift „Telegraph! nicht antern!“.
11	Kabel bei Elbing durch den Elbingsluß.	Etwa 15 m von der legen Brücke entfernt.	Im Wasser zwei rothe Bojen; auf dem Lande zwei Warnungstafeln mit der Aufschrift „Von der legen Brücke bis hierher nicht antern!“.
12	Kabel in Elbing durch den Elbingsluß.	Neben der Privatfähre in Höhe des städtischen Bauhofs.	Im Wasser zwei rothe Bojen; auf beiden Ufern je eine Tafel mit der Aufschrift „Telegraph!“
13	Kabel in Danzig durch den Wallgraben.	Etwa 100 m von der Hohethorbrücke in südlicher Richtung entfernt.	Auf beiden Ufern eine Tafel mit der Aufschrift „Telegraph!“
14	Kabel bei Fort Weichselmünde durch die Weichsel.	Etwa 20 m unterhalb der Militärfähre und 30 m stromabwärts von der nördlichen Umfassungsmauer des Forts Weichselmünde.	Auf beiden Ufern steht eine Tafel mit der Aufschrift „Telegraph! nicht antern“.

Danzig, den 30. Januar 1891.

Der Regierungs-Präsident.

27. Landespolizeiliche Anordnung, betr. die Verhütung der Weiterverbreitung der Maul- und Klauenseuche durch die zum Transport von Vieh benutzten Dampfschiffe.

(Amtsblatt Danzig 1899, S. 398.)

Zur Verhütung der Weiterverbreitung der Maul- und Klauenseuche durch die zum Transport von Vieh benutzten Dampfschiffe ordne ich hiermit in Gemäßheit der §§ 18 und 27 des Reichsviehseuchengesetzes vom ^{23. Juni 1880} 1. Mai 1894 bezw. § 1 der hierzu erlassenen Bundesrathsinstruktion vom 27. Juni 1895 mit Ermächtigung des Herrn Ministers für Landwirtschaft, Domänen und Forsten bis auf Weiteres Nachstehendes an.

§ 1.

Die Besitzer von Dampfschiffen, auf welchen Wiederkäuer und Schweine befördert werden, sind verpflichtet, dieselben nach jedermaliger Entladung einem Reinigungsverfahren (Desinfektion) nach Maßgabe der nachstehenden Vorschriften zu unterwerfen.

In gleicher Weise sind die bei Beförderung der Thiere zum Füttern, Tränken, Befestigen oder zu sonstigen Zwecken benutzten Geräthschaften, sowie die zum Ein- und Ausladen benutzten beweglichen Rampen und Bretter zu desinficiren.

§ 2.

Die Desinfektion der Dampfschiffe pp. hat alsbald nach der Entladung der beförderten Thiere stattzufinden. Vor vollendeter Desinfektion dürfen dieselben nicht wieder zum Transport von Vieh benutzt werden.

§ 3.

Der Desinfektion der Dampfschiffe muß stets die unschädliche Beseitigung der Streumaterialien, des Düngers, der Reste von Anbindesträngen u. s. w., sowie eine gründliche Reinigung derjenigen Theile des Schiffes, welche mit dem transportirten Vieh in unmittelbare Berührung gekommen sind, durch heißes Wasser vorangehen. Wo letzteres nicht in genügender Menge zu beschaffen ist, darf auch unter Druck ausströmendes kaltes Wasser verwendet werden; jedoch muß vorher zum Zwecke der Aufweichung der anhaftenden Unreinigkeiten eine Abspülung mittelst heißen Wassers erfolgen. Die Reinigung ist nur dann als ausreichend anzusehen, wenn durch sie alle von dem Viehtransport herrührenden Verunreinigungen vollständig beseitigt sind.

Die Desinfektion selbst muß bewirkt werden:

- a) unter gewöhnlichen Verhältnissen durch Waschen der mit dem Vieh in Berührung gekommenen Theile mit einer auf mindestens 50° C. erhitzten wenigstens 2 prozentigen Sodalauge;

- b) in Fällen einer wirklichen Infection mit Maul- und Klauenseuche oder des dringenden Verdachts einer solchen, durch sorgfältiges Bepinseln aller mit dem Vieh in Berührung gekommenen Theile mit 5 procentiger Karbolsäurelösung. Letztere ist durch Mischen von 1 Theil gereinigter Karbolsäure mit 18 Theilen Wasser unter häufigem Umrühren herzustellen.

§ 4.

In gleicher Weise wie die zum Transport benutzten Dampfschiffe sind auch die zum Füttern, Tränken, Befestigen der Thiere benutzten Geräthschaften, sowie die zum Ein- und Ausladen benutzten beweglichen Rampen und Bretter zu desinficiren.

§ 5.

Die Ortspolizeibehörde sowie der beamtete Thierarzt sind befugt, jeder Zeit von der Ausführung der Desinfection Kenntniß zu nehmen.

§ 6.

Für die ordnungsmäßige Ausführung der Desinfection sind die Schiffer (Kapitäne) und die Eigenthümer der Dampfschiffe verantwortlich. Befinden sich die Schiffe im Eigenthum einer Gesellschaft, so fällt die Verantwortung auf die Vorsteher und Mitglieder des Vorstandes derselben.

Zu widerhandlungen werden gemäß der §§ 66, 4, 67 des Viehseuchengesetzes vom ^{23. Juni 1880} _{1. Mai 1894} bezw. § 328 des Reichsstrafgesetzbuches bestraft werden.

Danzig, den 28. Oktober 1899.

Der Regierungs-Präsident.

Danziger Hafengebiet.

28. Polizei-Verordnung für den Hafen zu Danzig.

(Amtsblatt Danzig 1899, Seite 12.)

Auf Grund der §§ 138, 139, 140 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (Gesetz-Sammlung S. 195 ff.) verordne ich unter Zustimmung des Bezirks-Ausschusses, was folgt, als:

Danziger Hafenpolizei-Verordnung:

Geltungsbereich.

§ 1.

Der Geltungsbereich dieser Polizei-Verordnung umfaßt:

1. die Rhede, welche sich längs des Strandes von der west-

V. Aufbringung Tische 25

lichen Grenze der Ortschaft Glettkau bis zur östlichen Grenze der Ortschaft Bohnsack drei Seemeilen seewärts erstreckt,

2. den Hafen und zwar:

- a) den Hafenkanaal und das Hafenbassin in Neufahrwasser, einschließlich der Einfahrten, Moolen und Kais,
- b) die todte Weichsel vom Hafenkanaal aufwärts bis zum Sperrdamm bei Einlage — unter Ausschluß der Schleusenkanäle und des Flößereikanals bei Einlage — mit der Bootsmannslake oder Schuitenlake der alten Weichselmündung bei Neufähr und den Uferbefestigungen,
- c) die Mottlau und die sämtlichen mit derselben zusammenhängenden schiffbaren öffentlichen Gewässer innerhalb des Gemeindebezirks der Stadt Danzig bis zur Steinschleufe. Als „Hafenkanaal“ wird der Theil des Hafens bezeichnet, welcher zwischen der Biegung bei der Königlichen Hafenbauinspektion zu Neufahrwasser und dem nördlichen Ende der Quarantäne-Anstalt liegt — mit Ausschluß des Hafenbassins. Der Theil des Hafens vom nördlichen Ende der Quarantäne-Anstalt bis zum Leuchthurm auf der Ostmoolle wird als „zwischen den Moolen“ liegend bezeichnet.

Hafenpolizeibehörde und Hafenpolizeibeamte.

§ 2.

Innerhalb des im § 1 bezeichneten Bezirkes wird die Hafenpolizei gemäß dem Erlasse der Herren Minister des Innern und für Handel und Gewerbe vom 30. April 1876 und des Ministerialerlasses vom 31. Oktober 1895 durch den Königlichen Polizei-Direktor (Polizei-Präsidenten) zu Danzig unter Zuhilfenahme der demselben untergeordneten Beamten, insbesondere der Hafenpolizeibeamten,

1. des Lootsenkommandeurs in Neufahrwasser,
2. des Strompolizei-Inspektors in Danzig,
3. der See- und Binnenlootsen, sowie der Strompolizeibeamten,

verwaltet.

Im Folgenden wird unter „Binnenbezirk“ derjenige Theil des Hafens verstanden, welcher aufwärts der städtischen Fähr Weichselmünde—Neufahrwasser liegt, ausschließlich dieser Fähr und ausschließlich der Uferstrecke der Weichsel-Uferbahn.

Hafenkommissarien.

§ 3.

Das Vorsteheramt der Kaufmannschaft bestellt in Gemäßheit des § 17 des unterm 18. Dezember 1893 Allerhöchst bestätigten revidirten Statuts der Korporation der Kaufmannschaft zu Danzig vom 15. September 1893, zwei Hafenkommissarien mit dem Auftrage, die Interessen des Handels und schiffahrtstreibenden Publikums bei der Verwaltung der Hafenpolizei zu vertreten.

In gleicher Weise behält sich das Reichs-Marineamt vor, zur Wahrnehmung der Interessen der Kriegsmarine bei der Verwaltung der Hafenpolizei einen Vertreter der Marine (Marine-Kommissar) zu ernennen und dem Regierungs-Präsidenten namhaft zu machen.

Befolgen der Anordnungen der Hafenpolizeibeamten.

§ 4.

Die im Hafen (§ 1) verkehrenden Schiffsführer und Flößer, Schiffsleute, Arbeiter und sonstigen im Hafenverkehr beschäftigten Personen haben den von der Hafenpolizeibehörde und den Hafenpolizeibeamten in Ausübung der Hafenpolizei, insbesondere den nach Maßgabe der gegenwärtigen Polizei-Verordnung ausgehenden Anordnungen unverweigerlich und ungehäumt Folge zu leisten.

Die Hafenpolizeibehörde und die Hafenpolizeibeamten sind befugt, ihre Anordnungen erforderlichen Falles durch Anwendung der gesetzlichen Zwangsmittel durchzusetzen. Namentlich steht dem Lootsenkommandeur und im Binnenbezirke dem Strompolizeiinspektor in den Fällen, wo sie die an Bord von Schiffen, deren Verholung angeordnet wird, befindliche Mannschaft oder Wache zu diesem Behufe nicht für ausreichend erachten, die Befugniß zu, hierfür weitere Mannschaft anzunehmen; die hierdurch entstehenden Kosten werden in solchen Fällen vom Verpflichteten im Wege der Zwangsvollstreckung eingezogen.

Beschwerden gegen Hafenpolizeibeamte.

§ 5.

Beschwerden gegen Anordnungen der unteren Hafenpolizeibeamten sind bei dem Lootsenkommandeur zu Neufahrwasser, insoweit sie den Binnenbezirk betreffen, bei dem Strompolizei-Inspektor zu Danzig und, falls sie bei diesen Beamten ihre Erledigung nicht finden sollten, bei der Hafenpolizeibehörde anzubringen. Durch solche Beschwerden wird die sofortige Ausführung der angefochtenen

Anordnung nicht gehemmt, sofern dieselbe nach dem Ermessen der Behörde bezw. des zuständigen Beamten ohne Nachtheil für das Gemeinwesen nicht ausgesetzt bleiben kann.

Gegen Verfügungen und Anordnungen der Hafenpolizeibehörde findet nur die Beschwerde statt; dieselbe ist binnen einer Frist von zwei Wochen, von der Zustellung ab gerechnet, bei der Hafenpolizeibehörde einzureichen.

Einlaufen in den Hafenbezirk und Auslaufen aus demselben, Hiszen von Flaggen und Signalen am Mast des Lootsenhauses.

§ 6.

Die Führer der auf der Rhede ankommenden Schiffe haben die Nationalflagge zu hissen und bis nach der Ankunft im Hafen resp. bis zur Beendigung der vorläufigen zollamtlichen Revision daselbst zu führen. Ist auf dem 41 m N. m. w. vom Leuchtturm der Lootsenstation aufgestellten Flaggenmaste ein schwarzer Ball oder eine schwarze Flagge gehißt, so dürfen die ankommenden Schiffe nicht in den Hafen einlaufen. Vom Hafenskanal aus seewärts gehende Schiffe werden zur Vorsicht gemahnt durch Ausstrecken eines Armes im Winkel von 45 Grad nach unten am Lootsenmast. Auf halber Höhe der Stange des Flaggenmastes ist ein beweglicher Arm angebracht, welcher wagerecht gestellt, den in Sicht befindlichen Fahrzeugen anzeigen soll, daß außergewöhnliche Vorsicht zur Vermeidung von Zusammenstößen der Schiffe im Hafenskanal und Hafensbassin anzuwenden ist.

Segelanweisung.

§ 7.

Beim Einlaufen in den Hafen sind die Vorschriften des Segelhandbuchs für die Ostsee zu befolgen.

Quarantaine.

§ 8.

Ein gemäß internationaler Uebereinkunft der gesundheitspolizeilichen Kontrolle unterliegendes Schiff muß, sobald es sich dem Hafen auf Sehweite nähert, die gelbe Flagge „Q“ des internationalen Signalsystems (Quarantaineflagge) am Fockmast an Stelle oder unter der Lootsenflagge aufziehen. Es darf, unbeschadet der Annahme eines Lootsen oder eines Schleppdamfers, weder mit dem Lande noch mit einem anderen Schiffe in Verkehr treten auch die Quarantaineflagge nicht einziehen, bevor es durch die Hafenpolizeibehörde hierzu Erlaubniß erhalten hat.

Auch im Uebrigen dürfen Fahrzeuge, welche aus Häfen solcher Gegenden kommen, wo ansteckende Krankheiten herrschen, ingleichen die auf denselben befindlichen Personen und Waaren, zum freien Verkehr mit anderen Fahrzeugen und bezw. mit dem Lande nicht eher zugelassen werden, bis den für den betreffenden Fall gegebenen sanitären Vorschriften und den deshalb angeordneten Vorsichtsmaßregeln vollkommen genügt ist.

Einziehen der Segel.

§ 9.

Eingegelnde Fahrzeuge haben in der Nähe der Moolen von Neufahrwasser die Segel in der Regel einzuziehen. Nur wenn besondere Umstände dies erfordern, ist es gestattet, soviel Segel, wie unumgänglich nöthig, bis zur Anlegestelle im Hafenskanal beizubehalten

Auswerfen von Ankern.

§ 10.

Werden auf der Rhede Anker ausgeworfen, so sind dieselben mit einer Boje zu versehen. Im Hafensbezirk unterhalb der Plehnen-dorfer Schleuse ist das Auswerfen von Ankern nur im Nothfalle gestattet. Erfolgt dies hier, so sind die Anker ebenfalls mit einer Boje zu bezeichnen, und nach Beseitigung des Nothfalls sofort wieder aufzubeben.

Den Baggern ist das Auswerfen von einarmigen Ankern gestattet, ohne daß dieselben mit einer Boje bezeichnet werden.

Meldung beim Lootsenkommandeur.

§ 11.

Sofort nach der Ankunft im Hafen hat sich der Schiffer persönlich bei dem Lootsenkommandeur im Dienstlokale desselben unter Vorzeigung seiner Schiffspapiere, insbesondere der Musterrolle und des Meßbrieses zu melden. Beim Verlassen des Hafens jewärts ist dem Lootsenkommandeur die Musterrolle vorzulegen. Außerdem hat der Schiffer bei Fahrten von und nach deutschen Häfen bei der An- und Abmeldung die Zahl der etwaigen Passagiere anzugeben. Bei Fahrten von und nach außerdeutschen Häfen sind die Namen der Passagiere einzeln nachzuweisen. Die bezüglichen Meldungen dürfen von einem am Orte ansässigen Vertreter schriftlich bewirkt werden in denjenigen Fällen, in welchen der Lootsenkommandeur dies für zulässig erklärt, doch bleibt der Schiffsführer für die Richtigkeit der Meldung verantwortlich.

Dem die Richtigkeit der Meldungen prüfenden Hafenspolizei-
beamten ist der Seeausgangspass der königlichen Zollbehörde vor
dem Ausgang aus dem Hafen vorzulegen. Auf Fahrzeuge jeder
Art, die lediglich innerhalb der Danziger Bucht verkehren und auf
Fahrzeuge der Kaiserlichen Marine finden die Bestimmungen dieses
Paragraphen keine Anwendung.

Anlegen und Verholen der Schiffe.

§ 12.

Im Hafen unterhalb der Plehnendorfer Schleuse, in derselben
und oberhalb derselben in einer Entfernung von 100 Meter dürfen
Fahrzeuge aller Art nur an den von den Hafenspolizeibeamten ihnen
angewiesenen Plätzen anlegen, abgesehen von dem vorübergehenden
und in nicht regelmäßiger Wiederholung vorkommenden Anlegen
von Schlepp- und Personendampfern. Ein Verholen der Fahrzeuge
ohne Genehmigung der Hafenspolizeibeamten ist untersagt; ebenso das
unbefugte Lösen oder Berlegen der Ketten und Trossen. Die Führer
der Fahrzeuge aller Art sind im ganzen Hafen verpflichtet, auf
Anordnung dieser Beamten nach anderen Plätzen zu verholen.

Die am Bahntal des Hafenskanals ladenden oder löschenden
Seeschiffe dürfen ohne besondere Genehmigung des Lootsenkom-
mandeurs nicht auf beiden Seiten Fahrzeuge liegen haben. Fahr-
zeuge mit Ausnahme von Booten dürfen nicht unmittelbar an den
Moolen, Kais, Bohlwerken oder Gordungswänden angelegt, sondern
müssen zur Vermeidung von Beschädigungen der Uferbefestigungen
Fender aushängen; auch dürfen sie nur an den dazu bestimmten
Haltepfählen oder Ringen festgemacht werden. Die Fähranlege-
stellen dürfen mit Schiffen nicht belegt werden. Für das Anlegen
und Verholen der Schiffe und Fahrzeuge aller Art gelten ferner
die auf Grund des Vereins-Zoll-Gesetzes vom 1. Juli 1869, Bundes-
gesetzblatt 1869, Seite 317 im Amtsblatt der königlichen Regierung
zu Danzig 1888 Beilage Nr. 46 zollamtlicherseits erlassenen
1891 Beilage Nr. 24 Ausführungsbestimmungen.

Krähne, Düker, Telegraphenkabel.

§ 13.

- a) An denjenigen Raistrecken, auf welchen Geleise für beweg-
liche Krähne vorhanden sind, müssen die Führer von Fahr-
zeugen jeder Art während des Vorüberfahrens der Krähne
die zum Festmachen ihrer Fahrzeuge benutzten Ketten,

Trossen sowie andere von ihnen angebrachte, das Vorbeifahren der Krähne hindernde Gegenstände nach Bedarf aus dem Wege räumen.

- b) Das Liegen von Fahrzeugen aller Art über den im Hafen verlegten Rohren, Düfern und Kabeln, deren Lage durch die an beiden Ufern aufgestellten Warnungszeichen (Tafeln, Körbe) ersichtlich ist, ist nicht gestattet, auch wird das Ankerwerfen und Schleppen von Ankern 100 Meter oberhalb und unterhalb der durch die Warnungszeichen bezeichneten Linien verboten*).

Unfallverhütung.

§ 14.

Vor Einreichung der Zolldeklaration hat der Schiffer ausreichend sichere Einrichtungen zu treffen, welche den Zollbeamten zwecks Vornahme der vorläufigen Revision das Besteigen des Schiffes gestatten. Außerdem hat der Schiffer:

- a) die Davits einzudrehen,
- b) dafür zu sorgen, daß die zum Personenverkehr mit dem Lande dienenden Plankengänge und Laderampen fest und sicher in gehöriger Breite angebracht werden, wobei erstere mindestens 40 cm breit, 5 cm dick sein und wenigstens auf einer Seite mit einem Geländer oder Seil versehen sein müssen,
- c) Sorge zu tragen, daß der von den Dampf-Deckwinden abzulassende Dampf das am Ufer passierende Publikum nicht belästigt,
- d) darauf zu achten, daß Oberdeckluken, deren Sülle unter 80 cm hoch sind, solange die Luken nicht zum Laden, Löschen oder sonstigen Schiffsarbeiten gebraucht werden, geschlossen oder durch Geländer, Ketten, Seile oder in sonst geeigneter Weise geschützt werden,
- e) den Klüverbaum und die blinden Raanen einzunehmen,
- f) die Marsraa an der Stenge aufzuhissen und heizubrassen oder scharf aufzutoppen,
- g) die Unterraanen scharf aufzutoppen,
- h) die Anker binnenbords, stocklose Anker jedoch soweit als möglich in die Klüsen zu nehmen.

**) Siehe auch Polizei-Verordnung vom 20. September 1871 und 4. Juli 1876 sowie Bekanntmachung vom 4. Juli 1876 — No. 35, S. 128 und Polizei-Verordnung vom 20. Oktober 1890 nebst Bekanntmachung vom 30. Januar 1901 — No. 26, S. 90—93.

Während der Fahrt müssen alle ankerführenden Fahrzeuge, mit Ausnahme der Dampfschiffe unter 150 Register-Tons Brutto-rauminhalt, mindestens einen Anker zum sofortigen Gebrauch bereit halten. Auf Schiffen, welche im Winterlager bleiben sollen, müssen die Bramraaen und Bramstengen heruntergenommen werden.

Das Fahren im inneren Hafenzirk.

§ 15.

1. Im Hafenzirkel, mit Ausnahme der im § 9 vorgesehenen Fälle, im Hafenzirkel und in der Mottlau und in dem Schleusenkanal bei Plehnendorf ist das Segeln der Fahrzeuge mit Ausnahme der Boote untersagt. In der Plehnendorfer Schleuse selbst ist das Segeln überhaupt verboten.
Im Hafenzirkel und in der Mottlau und durch die Plehnendorfer Schleuse darf ein Schlepptzug außer dem schleppenden Dampfer aus höchstens 4 Prähmen oder aus höchstens zwei anderen Fahrzeugen bestehen.
In Schlepptzügen dürfen geschleppte Fahrzeuge nicht neben einander gekoppelt werden.
2. Dampfschiffe mit 6,5 m oder größerem Tiefgang dürfen im Hafen oberhalb des Hafenzirkels nicht durch eigene Dampfkraft fahren. Solches ist ihnen nur im Nothfalle und soweit es ohne besondere Gefahr geschehen kann gestattet, wenn das Schleppen wegen Mangels an tauglichen Schlepptdampfern unausführbar ist.
3. Frachtdampfer mit weniger als 6,5 m Tiefgang, dürfen zwischen den Moolen, im Hafenzirkel, im Hafenzirkel und in der Mottlau nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 4 Knoten, in der topten Weichsel unterhalb der Plehnendorfer Schleuse mit 7 Knoten fahren.
4. Torpedodivisionsboote, Torpedoboote, Personendampfer und freigehende Schlepptdampfer dürfen zwischen den Moolen, im Hafenzirkel, Hafenzirkel und in der Mottlau mit einer Geschwindigkeit von 5 Knoten, in der topten Weichsel unterhalb der Plehnendorfer Schleuse mit einer Geschwindigkeit von 9 Knoten fahren.
5. Dampfschiffe von 3,5 m und größerem Tiefgang dürfen die Schraube nicht gehen lassen, wenn diese sich in einem geringeren Abstand als 8 m von der Uferbefestigung befindet. Dampfschiffe von einem geringeren Tiefgang als 3,5 m dürfen die Schraube nicht gehen lassen, wenn diese sich in einem geringeren Abstand als 4 m von der Uferbefestigung befindet.

6. Dampfboote und Motorboote unter 16 m Länge dürfen überall mit voller Kraft fahren.
7. Mehr als 3,5 m tiefgehende Fahrzeuge jeder Art dürfen den Notlauf nicht ohne schriftliche Erlaubniß des Strompolizei-Inspektors passiren.
8. Fähranstalten, die Schleuse bei Plehendorf und die mit rother Flagge bezeichneten Bau- und Taucher-Arbeitsstellen sind mit geringstmöglicher Fahrt zu passiren, Dampfbugger an ihren Arbeitsstellen bei Tage an derjenigen Seite, an welcher ein rother Ball, bei Nacht ein rothes und ein weißes Licht, ersteres über letzterem angebracht, geführt werden, zu passiren. Um in engem, durch Dampfbugger oder Dockverholer völlig gesperrten Fahrwasser herankommende Schiffe zum Anhalten zu veranlassen, wird bei Tage ein schwarzer Ball, bei Nacht ein grünes und ein weißes Licht, ersteres über dem letzteren angebracht, von den Baggern oder vom Dock aus gezeigt werden*).
9. Bei Dunkelheit, Nebel oder starkem Schneefall darf im Hafenbezirk überhaupt nur mit einer die Steuerkraft erhaltenden Geschwindigkeit gefahren werden.

Signale.

§ 16.

Dampfschiffe und Motorboote haben in folgenden Fällen Signale zu geben:

- a) vor der Abfahrt und vor dem Anlegen,
- b) bei der Annäherung an Schleusen und Fähranstalten,
- c) beim Einfahren in den Hafentanal, in das Hafengebassin und in die Notlau bezw. beim Ausfahren aus denselben,
- d) bei dichtem Nebel.

Diese Signale sind entweder mit der Glocke oder mit der Dampfpeise zu geben.

Die Signale dürfen nur bei den vorstehend gekennzeichneten Anlässen oder zufolge der bezüglichen Bestimmungen der Allerhöchsten Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897 (Reichs-Gesetz-Blatt Seite 203) aber nicht zu anderen Zwecken abgegeben werden.

Ausweichen der Schiffe.

§ 17.

Die Allerhöchste Verordnung zur Verhütung des Zusammen-

*) Siehe auch Bekanntmachung, betr. den Schutz der Taucherapparate und Bagger vom 12. Dezember 1842 — No. 33, S. 126.

stoßens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897 (Reichs-Gesetz-Bl. Seite 203) findet im ganzen Hafen sinngemäße Anwendung. Von zwei sich begegnenden Fahrzeugen muß, soweit es die Vertlichkeit gestattet, jedes dem andern nach rechts ausweichen.

Ein Schiff, welches ein voranfahrendes überholen will, hat seine Absicht durch Zusage, oder, sofern das nachfolgende Schiff ein Dampfschiff ist, durch das übliche Signal kund zu geben. Das voranfahrende Schiff muß in diesem Falle, soweit es die Vertlichkeit gestattet, ausweichen.

Zwischen den Moolen, im Hafenskanal, im Hafenbassin und in der Mottlau ist das Vorbeifahren mit Torpedodivisionsbooten, Torpedoboote, Personendampfern, freifahrenden Schleppdampfern und Dampfbeiboote gestattet. Dampf- und Motorboote, welche an beladenen, offenen kleinen Fahrzeugen vorüberfahren wollen, haben die Fahrt derart zu mindern, daß eine Gefahr des Vollschlagens für die offenen Boote nicht eintritt.

Fahrzeuge von weniger als 50 cbm Bruttoreumgehalt sind verpflichtet, den Dampfschiffen auszuweichen.

Fahrzeugen und Flößen, welche getreidelt werden, ist stets nach der dem Leinpfade entgegengesetzten Seite auszuweichen; stromabgehende getreidelte Fahrzeuge und Flöße haben stromaufgehenden auszuweichen.

Bei der Annäherung von Dampfschiffen an Fähranstalten müssen die Fährleute die Ueberfahrt einstellen, bezw. wenn sich die Fähre bereits auf dem Strom befindet, nach derjenigen Uferseite ausweichen, welche ihnen am nächsten liegt.

Das Führen von Lichtern.

§ 18.

1. Seeschiffe in Fahrt haben die in der Allerhöchsten Verordnung vom 9. Mai 1897 vorgeschriebenen Lichter zu führen. Für festliegende Seeschiffe gilt die in diesem Paragraphen unter 2 a aufgeführte Bestimmung.
2. Von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang sind von allen anderen Fahrzeugen die nachstehend gekennzeichneten Lichter zu führen und zwar müssen die verwendeten Laternen so beschaffen sein, daß in dunkler Nacht bei klarer Luft ein gleichmäßiges und ununterbrochenes Licht auf eine Entfernung von mindestens einer Seemeile sichtbar ist:
 - a) Fahrzeuge und Holztrasten, welche innerhalb des Hafens an einer vom Ufer entfernten Stelle oder an einer Stelle des Ufers liegen, wo Fahrzeuge oder Holztrasten in der

Regel nicht zu liegen pflegen, müssen ein weißes Licht in einer kugelförmigen Laterne an dem Punkte, wo es am besten gesehen werden kann, in einer Höhe von nicht mehr als 6 m vom Schiffsrumpfe oder von der Oberfläche der Holztafel führen.

- b) In Fahrt befindliche Dampf-, Motor- und Segelschiffe haben die den Vorschriften der Kaiserlichen Verordnung vom 9. Mai 1897 entsprechenden Lichter zu führen, jedoch ist für dieselben die im Absatz 2 bezüglich der Lichtstärke gegebene Einschränkung zulässig.
- c) Bei Dampfern und Motorbooten, welche keinen Mast haben, muß das Topplight mindestens 2 m über der Oberkante des Rumpfes und 1 m höher als die Seitenlichter angebracht sein.
- d) Die Laternen der grünen und rothen Seitenlichter müssen an der Binnenbordseite mit Schirmen versehen sein, welche mindestens 1 m vor dem Licht vorausragen und zwar derart, daß die Lichter nicht über den Bug hinweg von der anderen Seite gesehen werden können.
- e) Fahrzeuge, welche nicht Seeschiffe sind, und nicht durch Maschinenkraft getrieben werden, haben die zu 2 b vorgeschriebenen Lichter zu führen.
- f) Holztransporte müssen, wenn sie durch Dampfer oder Motorboote geschleppt werden, auf dem hinteren Ende ein helles, rund herum sichtbares weißes Licht, mindestens 1 m über der Wasserfläche, wenn sie nicht durch Dampfer geschleppt werden, außerdem ein zweites gleiches Licht auf dem vorderen Ende, ebenfalls mindestens 1 m über der Wasserfläche, führen.
- g) Ein Dampfschiff oder Motorboot, welches ein anderes Schiff oder einen Holztransport schleppt, muß außer den Seitenlichtern 2 weiße Lichter senkrecht übereinander nicht weniger als 1 m von einander entfernt führen.
Das untere Topplight muß sich mindestens 2 m über der Oberkante des Rumpfes und mindestens 1 m über den Seitenlichtern befinden.
- h) Dampffähren müssen 2 rothe Lichter über einander im Abstände von 1 m, Brahmfähren ein weißes Licht, welches sich mindestens 2,5 m, Rahnfähren ein solches, welches sich mindestens 1 m über Wasser befindet, führen.

- i) Lootsenfahrzeuge haben die in Artikel 8 der Kaiserlichen Verordnung vom 9. Mai 1897 angeführten Lichter zu führen und Signale zu geben. Falls sie keinen Mast haben, dürfen sie das weiße Licht vor dem Schornstein führen.
- k) See- und Flussfahrzeuge aller Art, über die vorstehend keine besondere Bestimmung hinsichtlich der Lichterführung vorgeschrieben ist, müssen ein weißes ringsherum sichtbares Licht führen, das mindestens 1 m über der Oberkante des Rumpfes anzubringen ist.
- l) Bei Ruderbooten ist die Anbringung dieses Lichtes in geringerer Höhe zulässig.

Kennzeichnung der Fahrzeuge, Tiefgangsmarke der Bordinge, Bordhöhe offener Fahrzeuge, Kennzeichnung der Tragfähigkeit der Boote, die vermietet werden.

§ 19.

- a) Die im Hafen verkehrenden Flußdampfschiffe und Motorboote haben die für registrierte Kauffahrteischiffe vorgeschriebenen Bezeichnungen zu führen.
- b) Alle anderen gedeckten und offenen Flußfahrzeuge müssen an ihren festen Theilen in gut sichtbaren und fest angebrachten Schriftzeichen den Namen des Heimathortes und des Betriebsunternehmers führen oder in der in § 20 der Ausführungsvorschriften zum Fischerei-Gesetze vom 8. August 1887 vorgeschriebenen Art bezeichnet sein.
- c) Die Boote der Kauffahrteischiffe können an Stelle des Namens des Betriebsunternehmers den Namen des Schiffes führen.
- d) Bei Flußfahrzeugen von mehr als 10 Tonnen Tragfähigkeit müssen die Schriftzeichen mindestens 10 cm, bei kleineren Fahrzeugen mindestens 5 cm hoch sein.
- e) Gehören — ausschließlich der Dampfer — mehrere Flußfahrzeuge gleicher Gattung demselben Betriebsunternehmer, so ist außer dessen Namen die Nummer des Fahrzeuges in derselben Weise hinter dem Namen des Betriebsunternehmers anzubringen.
- f) Bordinge sind außerdem am Vorder- und Hintersteven mit Tiefgangsmarken in Dezimetern zu versehen.
- g) Offene Fahrzeuge dürfen nur bis zu einer wasserfreien Bordhöhe von 0,30 m beladen werden.

- h) Boote und Rähne, welche an fremde Personen vermietet werden, müssen auf ihre Brauchbarkeit und Tragfähigkeit von der Hafenspolizeibehörde untersucht und zugelassen sein. Die Hafenspolizeibehörde hat die der Tragfähigkeit entsprechende Personenzahl zu bestimmen. Letztere ist hinten im Boot bezw. Rahn in mindestens 5 cm hohen arabischen Zahlen anzugeben.
- i) Boote, welche sportlichen Zwecken eines Vereins dienen, können statt des Namens des Betriebsunternehmers den des Vereins führen.
- k) Holztransporte müssen während der Bewegung durch eine Tafel kenntlich gemacht sein, welche mit Delfarbe weiß gestrichen ist und in mindestens 15 cm hoher schwarzer lateinischer Schrift den Namen desjenigen enthält, in dessen Auftrage das Holz transportirt wird. Die Tafel ist mindestens 1 m hoch derart anzubringen, daß die Schrift nach der Beförderungsrichtung zeigt.

Schießen und Steinsprengungen.

§ 20.

Im Hafen unterhalb der Plehndorfer Schleuse darf nicht geschossen werden, auch sind Steinsprengungen daselbst nur unter Aufsicht der Hafenspolizeibeamten gestattet.

Verbot des Theerkochens und Feuermachens, Ausräuchern der Schiffe.

§ 21.

Das Zubereiten und Kochen von Theer, Pech, Harz, Del und anderen feuergefährlichen Stoffen auf den Schiffen ist untersagt und darf nur an bestimmten Stellen, welche vom Bootskommandeur oder von dem Strompolizei-Inspektor hierzu angewiesen werden, stattfinden.

Das Feuermachen und Kochen auf Fahrzeugen, welche innerhalb einer Entfernung von 120 Meter von der Redoute Hamburger bei Weichselmünde anlegen, ist verboten.

Das Ausräuchern der Schiffe, zur Vertreibung der Ratten, darf nur mit besonderer Erlaubniß der Hafenspolizeibehörde unter Aufsicht einer auf Kosten des Schiffes zu bestellenden Wache vorgenommen werden.

Behandlung explosiver Stoffe.

§ 22.

Hinsichtlich des Transports explosiver Stoffe auf den im Hafenbezirk verkehrenden Schiffen und Fahrzeugen wird auf die bestehenden Vorschriften hingewiesen. Zur Zeit sind dies die Polizei-Verordnung, betreffend den Verkehr mit explosiven Stoffen vom 29. August 1879 (Amtsblatt S. 226), die Zusatz-Verordnungen vom 8. Dezember 1884 (Amtsblatt 1885 S. 1) und vom 20. November 1887 (Amtsblatt S. 364), die Polizei-Verordnung vom 19. Oktober 1893 (Abschnitt III), betreffend den Verkehr mit Sprengstoffen (Amtsblatt S. 451) und die Polizei-Verordnung vom 23. Dezember 1893 (Abschnitt III), betreffend die Verjendung von Sprengstoffen und Munitionsgegenständen der Militär- und Marineverwaltung auf Land- und Wasserwegen (Amtsbl. 1894 S. 31)*).

Die Anzeige, daß und welche Mengen derartiger Stoffe auf einem Fahrzeuge geführt werden, ist sofort beim Eintritt in den Hafen dem fungirenden Hafenpolizeibeamten (Vootsen) zu machen.

Beförderung, Laden und Löschen feuergefährlicher Gegenstände.

§ 23.

Der Führer eines seewärts eingehenden Schiffes, welches Petroleum oder sonstige nicht zu den Sprengstoffen gehörende feuergefährliche Gegenstände an Bord hat, muß hiervon sofort bei der Einfahrt in den Hafen dem fungirenden Hafenpolizeibeamten (Vootsen) unter genauer Angabe der Art und Menge der Ladung Anzeige machen. Bis zur weiteren Bestimmung über den Anlegeplatz muß ein solches Schiff an der Dstmole, fern von anderen Schiffen anlegen. Eine gleiche Anzeige hat der Führer eines Schiffes zu machen, welches Gegenstände der vorbezeichneten Art im hiesigen Hafen laden soll oder mit solcher Ladung binnenwärts gekommen ist. Die Anzeige ist je nach dem Ort, wo das Schiff zur Zeit liegt, an das königliche Vootsenamt zu Neufahrwasser bezw. an die königliche Strompolizei-Inspektion zu Danzig zu erstatten. Als Liege- und Löschplatz für Schiffe, welche feuergefährliche Gegenstände an Bord haben oder nehmen, gilt in erster Reihe die Strecke auf der Nordseite des Hafenbassins von dem die Desinfektionsanstalt an der Westseite abschließenden Baum bis zum ersten Zuckerschuppen und die Strecke auf der Südseite des Hafenbassins östlich des Berenz'schen Doppelschuppens bis zum fiskalischen Kohlenplatz, für Schiffe, welche

*) Siehe No. 4.

Petroleum an Bord haben oder nehmen, auch das linke Weichselufer in der Nähe der Bassins der Königsberger Handelskompagnie und der Deutsch-Russischen Naphtaimportgesellschaft. An den vorbezeichneten Stellen haben Schiffe mit Ladung genannter Art den Vorzug vor anderen Schiffen.

Für Schiffe, welche feuergefährliche Gegenstände an Bord nehmen wollen, kann die Hafenspolizeibehörde bestimmen, ob jene Gegenstände mit anderen Gütern zusammen verladen werden dürfen oder nicht. Im ersteren Falle kann sie die etwa erforderlich erscheinenden Vorsichtsmaßregeln vorschreiben, welchen sich der Schiffer zu unterwerfen hat. Das Löschen und Laden feuergefährlicher Gegenstände muß binnen der von der Hafenspolizeibehörde bestimmten Frist beendigt werden, ebenso wird Schiffen, welche mit solcher Ladung ausgehen sollen, eine Frist zum Verlassen des Hafens gesetzt.

Die Luken der mit feuergefährlichen Gegenständen beladenen Schiffe sind, wenn sie keine Raumentilatoren haben, bei Ankunft im hiesigen Hafenbezirke sofort und zwar in der Weise zu öffnen, daß die Lukendeckel auf mindestens einen Fuß hohen Klötzen über den Luken liegen, damit die etwa entstehenden Gase entweichen und keine Funken von oben in den Schiffsraum hineinfallen können. So lange noch ein Theil der Ladung an Bord ist, müssen die Luken stets offen gehalten werden.

Für die Zeit, während welcher ein mit feuergefährlichen Gegenständen beladenes Schiff im hiesigen Hafenbezirke liegt, wird auf Kosten des Schiffes von der Hafenspolizeibehörde ein Wächter bestellt, welcher auf dem Lande zu stationiren ist. Während dieser Zeit hat die gesammte Mannschaft einschließlich des Schiffers das Schiff zu verlassen, soweit nicht die Erlaubniß zum Aufenthalt auf dem Schiffe zwecks der Ent- oder Beladung des Schiffes, Bedienung der Maschinen pp. von der Hafenspolizeibehörde in jedem einzelnen Falle ausdrücklich ertheilt wird.

Strom- und Leichterfahrzeuge, welche aus Seeschiffen laden, sind von der Verpflichtung des Haltens einer eigenen Feuerwache befreit. Im Uebrigen wird für den Verkehr von Schiffen, welche feuergefährliche Gegenstände an Bord haben oder nehmen, während ihres Aufenthalts im hiesigen Hafen auf die bestehenden Vorschriften hingewiesen.

Zur Zeit sind dies:

- a) die Ministerial-Polizei-Berordnung vom 17. September 1896 (Amtsblatt 1896 Seite 341 ff.) und 29. Dezember 1897 (Amtsblatt 1898 Seite 33) und insbesondere bezüglich des

Betretens mit Licht, des Tabakrauchens und des Haltens von Feuer die Vorschriften des § 5 ebendasselbst. Als „feuergefährlich“ im Sinne vorstehender Bestimmungen sind die im § 1 der Ministerial-Verordnung vom 17. September 1896*) genannten Gegenstände anzusehen,

- b) die Polizei-Verordnung des königlichen Regierungs-Präsidenten zu Danzig, betreffend den Verkehr von Petroleum-tankdampfern im hiesigen Hafen vom 1. August 1896 (Amtsblatt Seite 285),
- c) die Polizei-Verordnung vom 14. Juli 1897 (Amtsblatt Seite 251)**).

Schadenfeuer.

§ 24.

Wenn Feuer im Hafen oder in der Nähe desselben ausbricht, so haben sich alle Schiffsleute unverzüglich auf ihre Fahrzeuge zu begeben um die nöthigen Maßregeln zur Verhütung der Weiterverbreitung des Feuers nach den Anordnungen der Hafenpolizei-beamten ungesäumt zur Ausführung zu bringen.

Wache auf Fahrzeugen; Ausrüstung der Borddinge.

§ 25.

- a) Die Fahrzeuge mit Ausnahme von offenen Prähmen und Booten, sowie die im Winterlager befindlichen Schiffe müssen während des Aufenthalts im Hafen mit mindestens einem Mann besetzt sein. Es können jedoch durch den Lootsenkommandeur, bezw. für den Binnenbezirk durch den Strompolizei-Inspektor Ausnahmen gestattet werden. Namentlich darf gestattet werden, daß mehrere im Winterlager liegende Schiffe durch eine Person gemeinsam überwacht werden. Es muß jedoch in solchen Fällen ein Bevollmächtigter am Orte bestellt und dem Lootsenkommandeur bezw. dem Strompolizei-Inspektor namhaft gemacht werden, welcher die das Schiff betreffenden Anordnungen auszuführen hat.
- b) Die Eigenthümer der im Hafen verkehrenden Borddinge haben bei jedem Wechsel des Borddingführers den Namen

*) Verordnung für Rauffahrteischiffe.

***) Siehe No. 30.

der neubestellten dem Strompolizei-Inspektor sofort namhaft zu machen. Die Bordinge müssen jeder Zeit mit 2 Grundstangen, 2 Hakenstangen, 2 brauchbaren Verhol- und 2 Festmache-Tauen, 2 Fendern ausgerüstet sein und bei Platzveränderungen einen Handkahn mit sich führen.

- c) Wenn der Bording in Bewegung gesetzt wird, muß er mit mindestens zwei geeigneten Männern besetzt sein. Ist der Bording beladen und wird er nicht durch einen Dampfer oder durch ein Motorboot geschleppt, so muß er mindestens drei Mann Besatzung haben.

Beschädigung der Hafenanlagen.

§ 26.

Fahrzeuge und Holztrafen, durch welche Beschädigungen der Hafenerwerke oder Hafenanlagen verursacht worden sind, dürfen den Hafen nicht eher verlassen, als bis der Schaden hergestellt oder eine Kaution in dem von der Hafenspolizeibehörde vorläufig festzusetzenden Betrage der voraussichtlich erwachsenden Kosten hinterlegt ist.

Verbot der Verunreinigung des Hafens.

§ 27.

Verunreinigungen des Hafens und der Hafenanlagen sind untersagt. Steine, Erde, Schutt, Aische, Schlacken, Kehlricht und ähnliche Gegenstände dürfen weder im Hafen noch auf der Rhede in das Wasser geworfen, noch auf den Kais oder Löschplätzen während eines längeren Zeitraumes gelagert werden, sind vielmehr im Laufe desselben Tages, an welchem sie dort hingebacht werden, wieder wegzuräumen.

Ballast kann mit Genehmigung der Hafenspolizeibehörde länger als einen Tag auf den Löschplätzen lagern.

Baden und Kahnfahren.

§ 28.

Außerhalb der bestehenden Badeanstalten und der polizeilich bestimmten öffentlichen Badeplätze darf im Hafen nicht gebadet werden.

Es ist untersagt, Kähne und ähnliche Fahrzeuge an Kinder unter 14 Jahren und an solche Personen, welche mit der Behandlung solcher Fahrzeuge nicht vertraut sind, zu überlassen oder zu vermieten.

Aufeisen.

§ 29.

Das Aufeisen behufs Verholung, Aus- und Einlaufens von Fahrzeugen ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Hafenspolizeibehörde gestattet.

Wenn sich das Bedürfniß zum Aufeisen ergibt, so wird dem Vorsteheramt der Kaufmannschaft von der Hafenspolizeibehörde anheimgestellt, für das Aufeisen und die Unterhaltung einer Fahrrinne Sorge zu tragen. Erklärt das Vorsteheramt sich hierzu bereit, so werden nach Anhörung desselben die Bedingungen, unter welchen die Benutzung der Fahrrinne stattfinden darf, von der Hafenspolizeibehörde festgesetzt. Die Schiffe werden während der Offenhaltung der Fahrrinne nur gegen den Nachweis der Erfüllung dieser Bedingungen und der Zahlung der festgesetzten Entschädigungen zur Benutzung derselben zugelassen. Lehnt das Vorsteheramt der Kaufmannschaft das Unternehmen ab, so ist den Führern der Schiffe das Aufeisen selbst zu überlassen.

Die Art des Aufeisens unterliegt in allen Fällen der Bestimmung der Hafenspolizeibehörde. Solange das Vorsteheramt der Kaufmannschaft eine Fahrrinne im Eise offen hält, werden die Abgaben für die Benutzung derselben nach dem Tarif vom 4. November 1894 (Amtsblatt S. 411) oder abändernder Bestimmung erhoben. Alle in das Eis gehauenen Löcher, sowie eine etwa oberhalb der Notflaumündung in der todten Weichsel aufgebrochene Fahrrinne sind mit Eisschollen gehörig zu umstellen und mit Strohwiepen (Fusen) zu bezeichnen; auch ist dafür zu sorgen, daß diese Sicherung erhalten wird. Jede Beschädigung und Beseitigung dieser Warnungszeichen ist untersagt, Stellen auf dem Eise, die so bezeichnet sind, dürfen nicht betreten werden.

Benutzung der Lade- und Löschstellen.

§ 30.

Ueber die Zulassung zur Benutzung der Lade- und Löschstellen, mit Ausnahme der der Steuerbehörde ausschließlich überwiesenen Plätze, entscheidet für den Hafenskanal, das Hafensassin, die Weichsel innerhalb des Neufahrwasser Bezirks, das Bohlwerk der Weichseluferbahn und das daran stoßende Ufer der Votfenskommandur, für den übrigen Theil des Hafens der Strompolizeinspektor.

Besondere Vorschriften hinsichtlich der Benutzung der Lade- und Löschräume.

§ 31.

Beim Laden und Löschen an Stellen, an welchen feste Bohlrerke oder Kais vorhanden sind, sind folgende Vorschriften zu befolgen:

1. Die Güter sind entweder mit Krähen zu bewegen oder auf Löschrücken aus den Schiffen und bezw. in dieselben zu bringen. Sie dürfen nicht über die Kaimauern gewälzt und geschleift, auf denselben auch nicht gelagert werden; ebenso ist der Uferstreifen in 3,50 m Breite von der Vorderkante der Ufereinfassung gerechnet, von jeder dauernden Lagerung von Gütern ausgeschlossen.
2. Auf der Strecke am linken Ufer des Hafentals unterhalb der Wolterstraße und auf dem rechten Ufer des Hafentals können auf der Fläche von 3,5 m bis 8 m Entfernung von der Vorderkante der Ufereinfassung Güter im Gewicht von höchstens 1800 kg auf das qm vorübergehend niedergelegt werden, jedoch nur so lange, als dieses behufs des Entlassens und Beladens der Schiffe, der Verwiegung und Instandsetzung der Güter zum Zwecke ihrer Verladung oder Abfuhr, bezw. behufs der zollamtlichen Kontrolle und Abfertigung nothwendig ist. Güter, welche nach erfolgter Lösung innerhalb dieses Raumes vorübergehend niedergelegt sind, müssen spätestens innerhalb 24 Stunden wieder von dort entfernt werden. Eine längere Lagerung kann nur unter besonderen Umständen und in geringem Umfang bezw. Gewicht mit ausdrücklicher im Einverständnis mit dem Hafenbauinspektor schriftlich zu ertheilenden Genehmigung des Lootsenkommandeurs stattfinden.
- Auf der Strecke von der Fähranlegestelle an der Hafenbauinspektion bis zur Wolterstraße, sowie am Hafenbassin können diese Flächen zur dauernden Lagerung von Gütern im Gewicht bis zu 1800 kg benutzt werden. Durch die Lagerung darf die Benutzung der Halte- und Laternenpfähle nicht erschwert werden.
3. In größerer Entfernung als 8 m von der Vorderkante der Ufereinfassung können alle Lagerplätze zum Lagerraum mit Gütern bis zu 4000 kg Gewicht auf das qm nach den Bestimmungen der Lagerordnung vom März 1888*) benutzt werden.

*) Siehe No. 36.

Lagerung von Holz.

Im Allgemeinen.

§ 32.

Holz darf innerhalb des Hafens nur gelagert werden in der todten Weichsel, in den Mottlauarmen von der Steinschleuse bis zur Kuh- und Mattenbuder-Brücke und in den sämtlichen mit der Mottlau zusammenhängenden Binnengewässern, überall jedoch und insoweit, als dadurch nach dem Ermessen der Hafenspolizeibehörde die Schifffahrt und die Baggerungsarbeiten nicht beeinträchtigt werden.

Offenhaltung des Fahrwassers.

§ 33.

In der todten Weichsel sind von aller Holzlagerung ausgeschlossen:

- a) am rechten Ufer die Strecke von der Ausmündung der Bootsmannslake bis zu der ersten auf der Grenze zwischen dem Fort Kronprinz und Mason's Holzfeld stehenden kurzen Bordungswand,
- b) am linken Ufer die Strecke längs der Kaiserlichen und Schichau'schen Werft und alle Bösch- und Ladestellen,
- c) an der Plehnendorfer Schleuse die beiderseitigen Ufer der todten Weichsel 120 m unterhalb und 100 m oberhalb des Schleusenkanals,
- d) am Schleusenkanal bei Einlage 1000 m des Ufers unterhalb der Ausmündung des Schifffahrtkanals und 100 m oberhalb der Ausmündung des Flößereikanals,
- e) an den beiderseitigen Ufern der todten Weichsel sämtliche Winterlagestellen für Seeschiffe und Flußfahrzeuge.

Vor dem rechten zum Treideln benutzten Ufer der Weichsel, von dem Plehnendorfer Schleusenkanal bis zur Bootsmannslake darf nur Holz in einer Breite von 20 m angelegt werden. Vor den Kornbearbeitungsplätzen lagerndes Holz muß auf Anordnung des Strompolizei-Inspektors auf Antrag der Eigentümer dieser Plätze, Fahrzeuge und Trasten, die dort Getreide zuführen oder abholen, fortgeschafft werden. Insoweit dies nicht Seitens des Strompolizei-Inspektors *ausnahmsweise* gestattet ist, dürfen an dem linken Ufer von der Plehnendorfer Schleuse abwärts bis Strohdeich die Holzlagerungen nach der Fahrrinne zu nicht über die Due d'Alben hinausgehen.

Das gleiche gilt hinsichtlich des rechten Ufers abwärts der Abzweigung der Bootsmannslake, während an dem gegenüberliegenden linken Ufer, sofern an denselben Holzlagerungen überhaupt gestattet werden, solche sich nur soweit ausdehnen dürfen, daß unter allen Umständen ein 60 m breites Fahrwasser frei bleibt. Bei Schiffen, welche Holz laden, darf nicht mehr Holz angelegt werden, als zum möglichst schleunigen Beladen erforderlich ist.

Erforderniß besonderer Genehmigung zur Holzlagerung.

§ 34.

Für jede Lagerung von Holz im Hafen bedarf es der Erlaubniß des Strompolizei-Inspektors. Die Durchfahrt durch die Schleuse bei Plehnendorf ist erst gestattet, wenn die schriftliche Genehmigung des Strompolizei-Inspektors zur Holzlagerung unterhalb der Plehnendorfer Schleuse vorliegt.

Die Holztrasten sind an den Stellen, die ihnen zum Anlegen angewiesen sind, gehörig zu befestigen, bevor dies geschehen, ist das Loslösen von Verbandmaterial und das Entfernen von Zubehör verboten.

Verlegen von Hölzern.

§ 35.

Ohne Genehmigung des Strompolizei-Inspektors oder der ihm unterstellten Beamten dürfen Hölzer, sofern dieselben nicht zur sofortigen Verladung bestimmt sind, oder aus der Weichsel fortgeschafft werden sollen, nicht verlegt werden.

Für die Bewegung der Hölzer im Hafenbezirk gelten folgende Bestimmungen:

I. Oberhalb der Plehnendorfer Schleuse.

Die von Dampf- oder Motorbooten geschleppten Holztransporte dürfen in ihrer Gesamtlänge 300 m, in ihrer Gesamtbreite 30 m nicht überschreiten.

II. In- und unterhalb der Plehnendorfer Schleuse.

- a) Die Breite der Transporte darf 10 m nicht überschreiten, auch darf ein Transport dem anderen nur mit einem Abstände von mindestens 10 m, bei der Durchfahrt durch die Plehnendorfer Schleuse nur mit einem Abstände von mindestens 50 m folgen,
- b) auf der todten Weichsel von der Plehnendorfer Schleuse bis zum Hafenskanal zu Neufahrwasser, sowie in der

Bootsmanns-(Schuiten)-Lafe dürfen die Transporte nicht über 120 m lang sein, wenn sie durch Menschen oder Pferde geschoben bzw. gezogen werden; sie dürfen aber bis zu 240 m lang sein, wenn sie durch Dampf- oder Motorboote geschleppt werden. In der Bootsmannslafe darf nur geschoben oder getreidelt werden. Die Länge der Floßtransporte bei der Durchfahrt durch die Plehendorfer Schleufe darf unter keinen Umständen 240 m übersteigen.

- e) in der Mottlau, in dem neuen Kanal unterhalb des Milchpetergrundstücks und in dem Hafenskanal zu Neufahrwasser dürfen die Transporte nicht über 80 m lang sein,
- d) in dem neuen Kanal unterhalb des Milchpetergrundstücks darf nicht durch Dampf- oder Motorboote oder Pferde geschleppt werden,
- e) das Schleppen der Hölzer im Hafenskanal zu Neufahrwasser ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Vootsenkommandeurs gestattet,
- f) die Trakten müssen mit der erforderlichen Anzahl des Holzflößens kundiger und fähiger, mit den nöthigen Gerätschaften versehener Leute besetzt sein; es sind dabei an Mannschaften mindestens zu verwenden: bei Transporten, die durch Menschen oder Pferde bewegt werden,
- | | | | | |
|-----|------|-------|---|-------|
| bis | 20 m | Länge | 1 | Mann, |
| " | 60 | " | " | 2 |
| " | 120 | " | " | 3 |
- bei den durch Dampf- oder Motorboote bewegten Transporten:
- | | | | | |
|------|------|-------|-----|-------|
| bis | 50 m | Länge | 1 | Mann, |
| von | 50 | " | 200 | " |
| über | 200 | " | " | 3 |
- g) Holztransporte dürfen beim Kreuzen des Fahrwassers das Passiren der Schiffe und Fahrzeuge nicht behindern. Insbesondere haben die Transportmannschaften beim Verlegen von Holz das Vorüberfahren von Dampf- oder Motorbooten erst abzuwarten bevor sie zum Kreuzen des Fahrwassers die Flöße losmachen,
- h) bei Fähranstalten dürfen Holztransporte nur in solchen Zwischenräumen vorüberfahren, daß die Fährre zwischen den einzelnen Trakten je einmal über den Strom gehen kann,

- i) auf Anordnung der Polizeibehörde sind die Hölzer von der ihnen überwiesenen Lagerstelle innerhalb einer von dieser zu bestimmenden Frist zu entfernen, wenn andere Verkehrsinteressen die Freilegung einer Stromstrecke erfordern.

Pflichten des Führers und der Mannschaften der Holztraften.

§ 36.

Bis zur Anlegung der Traft im Hafen muß ein verantwortlicher Führer auf derselben vorhanden sein, der sich über diese seine Eigenschaft jedem Strompolizeibeamten gegenüber durch amtliches Zeugniß einer Behörde oder durch schriftliche Bescheinigung des Floßeigenthümers auszuweisen hat. Die Richtigkeit der Unterschrift der erwähnten Bescheinigung muß behördlich beglaubigt sein.

Die Mannschaft, welche die Traft begleitet, darf vor Ueberführung der Traft nach der gemäß § 35 bestimmten Anlegungsstelle und vor ordnungsmäßiger Befestigung der Traft nicht entlassen werden.

Störungen und Unordnungen beim Verkehr der Holztraften.

§ 37.

Die Führer und Mannschaften der Flöße haben allen Anordnungen, welche in Beziehung auf das Rangiren und Befestigen der Traften und insbesondere zur Vermeidung oder Behebung von Störungen und Unordnungen Seitens der Hafenspolizeibehörde oder der zuständigen Hafenspolizeibeamten getroffen werden, pünktlich Folge zu leisten, widrigenfalls die Anordnung mittelst der gesetzlichen Zwangsmahregeln zur Ausführung gebracht wird.

Vertreiben von Hölzern.

§ 38.

Werden angelegte Traften oder Theile derselben durch höhere Gewalt losgerissen und im Wasser umhergetrieben, so ist die Hafenspolizeibehörde, falls nicht der Eigenthümer oder der Disponent des Holzes alsbald zum Sammeln und Festlegen der losgerissenen Stücke schreitet, befugt, diese auf Kosten desselben ausführen zu lassen. Das aufgefangene Holz wird bis zur Erstattung der entstandenen Kosten zurückbehalten. Werden im Hafen herrenlose im Wasser treibende Hölzer aufgefunden, so ist der Finder verpflichtet, dem Strompolizei-Inspektor binnen 24 Stunden mündlich oder schriftlich Anzeige zu erstatten. Die gefundenen Hölzer müssen im

Wasser belassen werden und dürfen nur soweit an das Land gezogen werden, als es zu ihrer Sicherung nothwendig ist.

Holzpässe.

§ 39.

Den Uferbesitzern ist untersagt, vor ihren Grundstücken Pfähle in die Weichsel einzuschlagen und dieselben durch sogenannte Pässe zu dem Ende zu verbinden, um den in dieser Weise eingeschlossenen Wasserraum dem allgemeinen Gebrauch zu entziehen. Dagegen kann die Hafenspolizeibehörde gestatten, Hölzer, welche am Ufer lagern, vorübergehend mit Pässen zu umschließen, und innerhalb derselben das Holz zu braaken. Hierdurch wird jedoch kein Recht auf dauernde Benutzung der in dieser Weise entstandenen Braakstelle erworben, doch soll alljährlich im Monat Mai zur gleichmäßigeren Berücksichtigung des Bedürfnisses der beteiligten Interessenten (Holzhandelsfirmen, Schneidemühlenbesitzer, Holzkapitäne u.) in der todten Weichsel unterhalb der Plehnendorfer Schleuse eine Zutheilung solcher Braakstellen unter Berücksichtigung des Verfügungsrechtes über das Ufer, wie der Art und den Umfang des Handels- oder des Gewerbebetriebes durch die Hafenspolizeibehörde nach Anhörung des Vorsteheramts der Kaufmannschaft stattfinden. In keinem Falle dürfen solche vorübergehend zugelassenen Braakplätze in das Fahrwasser hineinragen. Die innerhalb der Pässe lagernden Hölzer müssen derartig befestigt oder gestapelt werden, daß ihr Forttreiben verhindert wird.

Bewachung des lagernden Holzes.

§ 40.

Die Eigenthümer des im Hafenbezirke lagernden Holzes sind verpflichtet, geeignete Personen zur Bewachung desselben zu bestellen. Wenn deren Verhalten zu Ausstellungen Veranlassung geben sollte, so sind dieselben auf desfallige Aufforderung der Hafenspolizeibehörde zu entlassen und durch andere taugliche Wächter zu ersetzen.

Obliegenheiten der Holzwächter.

§ 41.

Die Wächter haben sich dauernd auf den ihnen anvertrauten Hölzern oder in der Nähe derselben aufzuhalten. Sie müssen mit den nöthigen Geräthschaften, Stricken, Trossen, Stangen und Booten versehen sein.

Dauer der Lagerung des Holzes.

§ 42.

Das im Hafen lagernde Holz muß sofort beseitigt werden, wenn Verkehrsstockungen dadurch entstehen, bezw. die Aufnahme neuer Zufuhren behindert wird. Den von der Hafenspolizeibehörde nach Anhörung bezw. auf Antrag des Vorsteheramts der Kaufmannschaft zu Danzig ausgehenden Anordnungen über Räumung oder Stapelung sämmtlicher in den Hafengewässern lagernden Hölzer bezw. einzelner Kategorien derselben, ist von dem Betheiligten pünktlich Folge zu leisten.

Strafbestimmung.

§ 43.

Zu widerhandlungen gegen die Vorschriften dieser Polizei-Verordnung werden, insoweit nicht nach den bestehenden Strafgesetzen eine höhere Strafe verwirkt ist, mit Geldstrafe bis 60 Mark geahndet, an deren Stelle im Unvermögensfalle eine entsprechende Haftstrafe tritt. Die Verbindlichkeit zum Schadenersatz wird hierdurch nicht berührt.

Diese Strafe trifft unter allen Umständen die Führer der Schiffe und Fahrzeuge, bezw. diejenigen Personen, welchen die Verfügung über die Flöße zusteht, in Ansehung der hinsichtlich der betreffenden Schiffe, Fahrzeuge und Flöße begangenen Uebertretungen, ferner die Mannschaften, soweit ihnen bestimmte Verpflichtungen durch diese Polizei-Verordnung auferlegt sind.

§ 44.

Mit dem Inkrafttreten dieser Polizei-Verordnung treten für deren Geltungsbereich alle entgegenstehenden Bestimmungen außer Kraft, insbesondere:

1. Die Polizei-Verordnung für den Hafen zu Danzig vom 19. August 1880 (Amtsblatt S. 173) und die dieselbe ergänzenden oder abändernden Polizei-Verordnungen vom 24. Juni 1882 (Amtsblatt S. 205), 15. März 1884 (Amtsblatt S. 65), 1. Oktober 1884 (Amtsblatt S. 231), vom 20. Januar 1887 (Amtsblatt S. 17) und 28. Oktober 1889 (Amtsblatt S. 1),
2. die Polizei-Verordnung, betreffend den Verkehr mit Petroleum und anderen ähnlichen Mineralölen im Hafengebiet und dem Polizeibezirk der Stadt Danzig vom 17. Februar 1871 (Intelligenz-Blatt Nr. 75), und die dazu ergangene Polizei-

- Verordnung vom 2. Januar 1872 (Intelligenz-Blatt Nr. 3 II. Beilage),
3. die §§ 1—7 der Polizei-Verordnung, betreffend die Kennzeichnung und Beleuchtung von Schifffahrzeugen und Holztraften im Hafengebiet Danzig vom 4. März 1895 (Amtsblatt Seite 66).

§ 45.

Diese Polizei-Verordnung tritt mit dem 15. Januar 1899 in Kraft.

Danzig, den 28. Dezember 1898.

Der Regierungs-Präsident.

29. Polizei-Verordnung, betr. die Personenbeförderung im Danziger Hafengebiet.

(Amtsblatt Danzig 1895, S. 66.)

Auf Grund der §§ 138, 139, 140 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G.-S. S. 195 ff.) verordne ich unter Zustimmung des Bezirks-Ausschusses für den Geltungsbereich der Polizei-Verordnung für den Hafen zu Danzig vom 19. August 1880*) (Amtsblatt S. 173) was folgt:

(§ 1—7 aufgehoben durch Polizei-Verordnung vom 28. Dezember 1898, No. 28).

§ 8.

Auf sämtlichen Passagierdampfern sind die Kajüten und sonstigen zum Aufenthalt von Passagieren dienenden Räumlichkeiten, sowie deren Zugänge, einschließlich der Treppen in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang und bei dichtem Nebel am Tage während der Fahrt sowie während der Zeit, in der die Dampfschiffe zum Einsteigen oder Aussteigen von Personen bereit liegen, ausreichend zu beleuchten. Die hierzu benutzten Lichter dürfen nicht farbig sein und sind so anzubringen, daß sie von außen wenig sichtbar sind und von anderen Schiffen nicht mit den Positionslaternen verwechselt werden können.

§ 9.

Für genügende Reinlichkeit der im § 8 bezeichneten Räumlichkeiten, Zugänge und Treppen ist Sorge zu tragen.

§ 10.

Die Führer der Personen befördernden Dampfschiffe, sowie alle sonstigen zum Verkehr mit dem Publikum und zur Aufrecht-

*) Ersetzt durch Polizei-Verordnung vom 28. Dezember 1898 — No. 23, S. 95.

erhaltung des Verkehrs bestimmten Angestellten müssen während der Ausübung ihres Dienstes an der Mütze ein bestimmtes, von der Hafenspolizeibehörde festzusetzendes Abzeichen sowie — mit Ausnahme der Schiffsführer — eine gemäß § 11 für sie bestimmte Nummer sichtbar tragen.

§ 11.

Die Unternehmer von Personenbeförderung mit Dampfschiffen haben die zum Verkehr mit dem Publikum und zur Aufrechterhaltung des Verkehrs bestimmten Angestellten der Hafenspolizeiverwaltung namhaft zu machen und gleichzeitig anzugeben, welche Nummer dieselben gemäß § 10 zu tragen haben. Ein Wechsel der Nummern oder der Personen vor erfolgter Anzeige ist unstatthaft.

§ 12.

Die Führer der Personen befördernden Dampfschiffe dürfen Passagiere innerhalb des Hafengebietes außer den genehmigten festen Anlegestellen nur an solchen Stellen aufnehmen oder absetzen, welche vorher der Hafenspolizeibehörde bezeichnet und mit den von Letzterer im öffentlichen Sicherheitsinteresse angeordneten Einrichtungen versehen sind. Als Ausnahme hiervon ist es den Führern der Dampfschiffe gestattet, solche Personen, welche mit einem unentgeltlich zu ertheilenden entsprechenden Erlaubnißscheine der Hafenspolizeibehörde versehen sind, auch an anderer beliebiger Stelle, insbesondere an den Holzfeldern, aufzunehmen und abzusetzen. Die Ertheilung solcher Erlaubnißscheine darf bei nachgewiesenem Interesse an der Ertheilung nur dann verweigert werden, wenn gegen die körperliche Rüstigkeit des Antragstellers wegen des Auf- und Absteigens an beliebigen Stellen erhebliche Bedenken obwalten.

§ 13.

Ein Abdruck der §§ 8 bis 15 dieser Polizei-Verordnung ist auf allen zur Personenbeförderung dienenden Dampfschiffen an einer dem Publikum stets zugänglichen Stelle augenfällig anzubringen.

§ 14.

Uebertretungen der vorstehenden Bestimmungen werden, insoweit sie nicht anderweit mit höherer Strafe bedroht sind, mit Geldstrafe bis zu 60 Mk., an deren Stelle im Unvermögensfalle verhältnißmäßige Haft tritt, geahndet. Verantwortlich für die Uebertretungen sind in den Fällen der §§ 1, 2, 3, 4 der Eigenthümer des Fahrzeuges, im Falle des § 6 derjenige, für dessen Rechnung Holz transportirt wird, in den Fällen der §§ 5, 7, 8, 9, 12, 13 der Führer des Fahrzeuges oder Holztransportes, im Falle des § 10 die darin bezeichneten Personen selbst, im Falle des § 11 die Unternehmer von Personenbeförderung mit Dampfschiffen.

§ 15.

Diese Polizei-Verordnung tritt am 15. März 1895 in Kraft.

Danzig, den 4. März 1895.

Der Regierungs-Präsident.

30. Polizei-Verordnung, betr. den Verkehr mit Petroleum und Mineralölen im Danziger Hafengebiet*).

(Amtsblatt Danzig 1898, S. 227.)

Es wird hierdurch berichtend vermerkt, daß es in § 1 Ziffer 2 der Polizei-Verordnung vom 14. Juli 1897, betreffend den Verkehr mit Petroleum und anderen flüchtigen Mineralölen — abgedruckt in No. 30 des Amtsblatts der Königlichen Regierung zu Danzig vom 24. Juli 1897 — statt „50 Fässern“ „100 Fässern“ heißen muß.

Die genannte Verordnung lautet daher folgendermaßen:

Polizei-Verordnung.

Unter Aufhebung der §§ 3 und 7 der Polizei-Verordnung des Königlichen Polizei-Präsidenten hieselbst vom 17. Februar 1871, betreffend den Verkehr mit Petroleum und anderen ähnlichen flüchtigen Mineralölen verordne ich auf Grund der §§ 5 und 6 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 und der §§ 138, 139 und 140 des V. V. G. nach Zustimmung des Bezirks-Ausschusses für den Umfang des hiesigen Hafengebietes was folgt:

§ 1.

Schiffe — mit Ausnahme von Petroleumtandampfern —, welche mit Petroleum oder anderen ähnlichen flüchtigen Mineralölen beladen sind und in das hiesige Hafengebiet einlaufen, oder sich in demselben zum Laden oder Löschen aufhalten, dürfen eigene Dampfkraft nur unter nachfolgenden Bedingungen benutzen:

1. Petroleum und andere feuergefährliche Gegenstände müssen entsprechend der Vorschrift des § 3 der Polizei-Verordnung des Ministers für Handel und Gewerbe vom 17. September 1896 (A.-Bl. S. 341), betreffend die Beförderung gefährlicher Güter in Kauffahrteischiffen**) verpackt sein und dürfen nur auf dem Verdeck verladen werden.

*) Siehe auch die Polizei-Verordnung, betr. den Transport, die Lagerung und die Bearbeitung des Petroleums vom 21. Februar 1863 — No. 22, S. 87.

**) Auszug aus der Vorschrift:

§ 1.

3. Die nachfolgenden Bestimmungen erstrecken sich auf die nachbenannten feuergefährlichen, nach dem Grade der Gefährlichkeit in zwei Klassen getheilten Gegenstände.

2. Die größtzulässige Menge derartiger Güter darf die Zahl von 100 Fässern nicht überschreiten.
3. Die betreffenden Güter sind sorgfältigst mit Praesenningen gut einzudecken.
4. Als Feuerungsmaterial darf ausschließlich jeden anderen Brennmaterials nur möglichst reiner Coacks verwendet werden.
5. Zur Verhütung des Funkenfluges sind geeignete Vorkehrungen zu treffen. Dabei sind die Schornsteine der Schiffskombüsen und Defen sowie die Schornsteine von Hilfsmaschinen mit Funkenfängern zu versehen, sofern nicht diese Schornsteine in den Hauptschornstein eingeführt sind.

§ 2.

Wenn die im § 1 gedachten Schiffe Schlepddampferhilfe in Anspruch nehmen, so müssen die betreffenden Schlepddampfer in gleicher Weise wie im § 1 No. 5 vorgeschrieben, mit Funkenfängern

I. Klasse.

- a) Schwefeläther (Methyläther), Kollobium, Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol), Petroleumäther, (Gasolin, Neolin u. dergl.) und ähnliche aus Petroleum, Harz, Steinkohlen-, Braunkohlen-, Torf- und Schiefertheer bereitete Stoffe, sowie alle entzündbaren Flüssigkeiten, deren spezifisches Gewicht unter 0,68 liegt, rothe rauchende Salpetersäure.
- b) Rohes Petroleum (Nohnaphta) sowie alle Destillate aus diesem und aus Theer-, Harz-, Steinkohlen-, Braunkohlen-, Torf- oder Schieferölen von einem spezifischen Gewicht über 0,68, sofern diese Destillate bei einer Temperatur von 15 Grad C. und darunter bei Berührung mit Feuer eine lebhafte Flamme erzeugen, (Benzin, Ligroin u. dergl.).

II. Klasse.

- a) Holzgeist (Methylalkohol), Spiritus, Terpentinöl, gereinigtes Petroleum; ferner alle Destillate aus Petroleum, Theer-, Harz-, Steinkohlen-, Braunkohlen-, Torf- und Schieferölen von einem spezifischen Gewicht unter 0,83 und einem Entflammungspunkte über 15 Grad C (vergl. I b).

§ 3.

Von den feuergefährlichen Gegenständen (§ 1) müssen behufs der Beförderung in Kauffahrteischiffen verpackt sein:

1. Die Gegenstände unter I a entweder in Gefäßen aus starkem, dicht vernietetem Blech oder in Gefäßen aus anderem Blech, starkem Glas oder Thon, welche zum Schutz gegen Stöße mit genügend starker Umhüllung (Holzkisten oder doppelten Körben mit Deckeln) versehen sind.
2. Die Gegenstände unter I b entweder wie die unter I a oder in starken dichten Fässern.
4. Die Gegenstände unter II a entweder wie die unter I b (siehe No. 2), oder auch in Glasballons (Demijohns u. dergl.), welche nur in einfachen Körben verpackt sind (vergl. § 7).

§ 7.

In einfachen Körben verpackte Glasballons (Demijohns u. dergl.) mit feuergefährlichen Flüssigkeiten dürfen, soweit sie überhaupt zur Beförderung zugelassen sind, auf allen Schiffen nur auf dem Verdeck verladen werden.

versehen sein. Für die Beobachtung dieser Vorschrift ist der Führer des die Hilfe in Anspruch nehmenden Schiffes verantwortlich.

§ 3.

Zu widerhandlungen gegen die Vorschriften dieser Polizei-Verordnung werden, insoweit nicht nach den bestehenden Strafgesetzen eine höhere Strafe verwirkt ist, mit Geldstrafe bis 60 Mk. geahndet, an deren Stelle im Unvermögensfalle eine entsprechende Haftstrafe tritt. Die Verbindlichkeit zum Schadenersatz wird hierdurch nicht berührt.

§ 4.

Diese Polizei-Verordnung tritt mit dem 1. August 1897 in Kraft. Danzig, den 3. Juni 1898.

Der Regierungs-Präsident.

31. Bekanntmachung für die Plehnendorfer Schleuse.

(Amtsblatt Danzig 1899, S. 273.)

1. Das Betreten und die Beschädigung der Uferböschungen und Schleusenanlagen ist verboten. Auf den Ufern des Kanals und auf den Treidelwegen darf nicht Feuer angemacht werden, auch ist das Holzhauen auf den Treidelwegen nur landseitig gestattet.
2. Auf Verlangen der Strompolizeibeamten sind denselben vor der Schleusendurchfahrt von jedem Schiffsfahrer, oder Trastführer die Pässe, Frachtbriefe, Gewerbeheine, oder sonstige Legitimationspapiere vorzulegen.
3. Das eigenmächtige Aufrollen der über die Schleuse führenden Fußgängerbrücke (Rollbrücke) und das eigenmächtige Öffnen der Schleusenthore ist verboten.
4. Größere Fahrzeuge (d. h. Rähne, Prähme etc.) und Trasten, welche selbstständig durch die Schleuse gehen, müssen wenigstens an zwei Tauen durchgezogen werden. Das Einsetzen von Bootshaken oder Beschlagnudern in die Schleusenthore und Schleusenwände behufs Beförderung oder Festhalten der Fahrzeuge und Trasten ist nicht gestattet, auch dürfen Anker innerhalb der Schleuse nicht fallen gelassen werden.
5. Wird eine Trast von vorgeschriebener Länge von einem Schleppdampfer durch die Schleuse gezogen, so muß sie vorn und hinten je mit einem Tau versehen sein und ein mit zwei Mann besetztes Boot mit sich führen.
6. Um ein Begegnen zweier Fahrzeuge in der Schleuse zu verhüten, darf in dieselbe kein Fahrzeug einfahren, bevor der Strompolizeibeamte das Zeichen dazu gegeben hat. Im Allgemeinen sollen dabei die Fahrzeuge vor den Trasten den Vorzug haben.

Ist aber eine Trast von oben her beim Einlaufen in die Hafeneinfahrt, oder von unten her beim Einfahren in die Schleuse begriffen, so müssen die in entgegengesetzter Richtung ankommenden Fahrzeuge den Durchgang der Trast durch die Schleuse abwarten.

In zweifelhaften Fällen entscheidet der Strompolizeibeamte.

7. Zur Befestigung der Fahrzeuge vor der Schleuse dienen sowohl oberhalb als unterhalb Haltepfähle auf beiden Ufern. Bei Benutzung derselben sind die Fahrzeuge möglichst nahe an ihnen vorne und hinten zu befestigen.

Ebenso müssen vorkommendenfalls Trasten sich gestreckt an diese Haltepfähle anlegen und sich daran befestigen.

8. Fahrzeuge, welche mit Pulver beladen sind, oder deren Führer Vorzugspässe von der zuständigen Aufsichtsbehörde vorzeigen können, sowie königliche Fahrzeuge jeder Art haben vor allen anderen Fahrzeugen und Trasten beim Durchfahren der Schleusanlage den Vorzug.
9. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Bestimmungen werden gemäß §§ 4, 43 der Polizei-Verordnung für den Hafen zu Danzig vom 28. Dezember 1898 bestraft.

Danzig, den 10. Juli 1899.

Der Regierungs-Präsident

32. Bekanntmachung, betr. das Anschließen der Rähne auf der Mottlau und der Radaune.

(Intelligenz-Blatt 1822, No. 66.)

Bekanntmachung.

Da das Anschließen der Rähne besonders von den an der Mottlau und Radaune*) wohnenden Personen nicht gehörig beachtet wird, und nur neulich ein Unglücksfall sich ereignet hat, der lediglich durch Unterlassung dieser Vorsichtsmaßregel herbeigeführt worden, so wird zur Verhütung ähnlicher Unglücksfälle hiermit festgesetzt, daß jeder Eigenthümer eines Rähnes denselben entweder auf Land ziehen, oder ihn am Ufer angeschlossen halten muß, damit kein Mißbrauch mit selbigem gemacht werden kann, wobei zugleich die Schiffer gehalten sind, ihre zu den Schiffen gehörigen Böte gleichfalls an den Schiffen festzuhalten, sowie die Besitzer der Leichterfahrzeuge und Bordinge, wenn solche unbesetzt sind, die Rähne daselbst anzuschließen. Wer daher das Anschließen verabsäumt, hat es sich selbst beizumessen, wenn er in eine nachdrückliche Polizeistrafe genommen werden wird,

*) Die Radaune gehört nicht zum Danziger Hafengebiet.

die verschärft werden soll, wenn bei einem etwaigen Unglücksfalle ihm erweislich zur Last fällt, gegen diese Anordnung verstoßen zu haben.

Danzig, den 13. August 1822.

Königl. Preuß. Polizei-Präsident.

33. Bekanntmachung, betr. den Schutz der Taucherapparate und Bagger*)

(im Danziger Hafengebiet).

(Intelligenz-Blatt 1842, No. 294.)

Bekanntmachung.

Nachstehende Verordnung der hiesigen Königl. Regierung vom 3. d. M. nämlich:

„Es sind in diesem Jahre die Arbeiten zur Beseitigung der Schiffahrts-Hindernisse in der Weichsel mittelst der Taucherglocke dadurch mitunter gestört und die Taucher in Lebensgefahr gebracht worden, daß Schiffe dem Taucherapparate zu nahe kamen, ja sogar an denselben anfuhrten.

Zur Verhütung von Unglücksfällen und um jeder Störung dieser für die Schiffahrt so wichtigen Arbeiten zu begegnen, werden sämtliche Schiffs- und Bordführer, sowie die Führer von Stromgefäßen, Prähmen, Holztrachten u. s. w. angewiesen, in solcher Entfernung von dem Fahrzeuge, auf welchem die Taucherglocke befindlich ist, vorbeizufahren, daß jede Berührung mit demselben vermieden wird; auch darf nur an der Seite des Taucherprähms vorbeigefahren werden, an welcher eine rothe Flagge aufgesteckt ist.

Ein Gleiches gilt von den in dem Hafen und in der Weichsel arbeitenden Dampf- und Pferdebaggermaschinen, von welchen sich die Führer von Schiffen u. s. w. ebenfalls gehörig entfernt zu halten haben.

Übertreter dieser Vorschriften sollen nicht blos mit einer Geld- oder Gefängnißstrafe, welche bis zum Betrage von 50 Thalern Geld- oder 6 Wochen Gefängnißstrafe ausgedehnt werden kann, belegt werden, sondern sie machen sich auch für die durch ihre Handlungen etwa entstehende Todesfälle verantwortlich und werden außerdem wegen Ersatz für etwaige Beschädigungen der Taucherglocke und Dampfmaschine nebst Zubehör in Anspruch genommen werden.“ wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

Danzig, den 12. Dezember 1842.

Königl. Polizei-Direktorium.

*) Siehe auch die Hafenpolizei-Verordnung vom 28. Dezember 1898, § 15 Abs. 3 auf Seite 103.

34. Polizei-Verordnung, betr. das Ausbringen von Leinen und Tauen über schiffbaren Gewässern

(im Danziger Hafengebiet).

(Intelligenz-Blatt 1860 No. 161.)

Zur Verhütung von Unglücksfällen und Sicherung eines freien Verkehrs auf den hiesigen Binnengewässern wird in Gemäßheit des § 5 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850, nach vorheriger Berathung mit dem Magistrate, und in Bezug auf das Strafmaaß mit Genehmigung der Königl. Regierung, Nachstehendes verordnet:

§ 1.

Das Ausbringen von Leinen und Tauen quer über die Mottlau, Weichsel, den Hafentanal oder sonstige schiffbare Gewässer, innerhalb des städtischen Polizeibezirks, ist verboten.

§ 2.

Wenn in dringenden Fällen zur Abwendung oder Beseitigung von Gefahr von einem Schiffe oder sonstigen Wasserfahrzeuge eine Leine oder ein Tau nach dem jenseitigen Ufer ausgebracht werden muß, so ist für die unverzügliche Loswerfung Sorge zu tragen, sobald ein anderes Fahrzeug vorüber will und dasselbe sich nähert.

§ 3.

Zu diesem Behuf ist die Leine oder das Tau unausgesetzt zu beaufsichtigen und hat die hingestellte Person die Verpflichtung, für das Loswerfen zu sorgen.

Für die Aufstellung einer solchen Wache bleiben die Schiffsführer, deren Stellvertreter oder Diejenigen verantwortlich, die zur Zeit das Kommando auf dem Schiffe haben, von welchem die Leine oder das Tau ausgebracht ist.

§ 4.

Auf die Fähranstalten hat die Bestimmung zu 1 keine Anwendung.

§ 5.

Uebertretungen dieser Vorschrift werden mit einer Geldbuße bis zu 10 Thalern oder verhältnismäßiger Gefängnißstrafe geahndet werden.

Danzig, den 5. Juli 1860.

Der Polizei-Präsident.

35. Polizei-Verordnung, betr. den Schutz der Däker

(im Danziger Hafengebiet).

(Intelligenz-Blatt 1871, No. 224, II. B.; Amtsblatt Danzig 1871, S. 146.)

Polizei-Verordnung.

Um die zum Zweck der Kanalisation der Stadt Danzig quer durch das Flußbett der Weichsel und der Mottlau auf der Stromsohle gelegenen Däker vor Beschädigungen zu sichern, verordnen wir auf Grund der §§ 6 und 11 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 Folgendes:

§ 1.

Niemand darf

- a) in der oberen Weichsel auf der Strecke zwischen Einmündung des Stagneter Grabens in die Weichsel und den an der Plawitter'schen Schiffs-Schlip ausgelegten beiden rothen Bojen,
- b) in der Mottlau auf der Strecke zwischen dem Rähnthore und der Fähre an der Mottlauer Wache, soweit solche auf beiden Ufern durch Signalstangen oder Wertpfähle bezeichnet ist, Anker werfen und Schiffe, Rähne oder Flöße an Ankern oder andern Hemmungsmitteln, welche am Fahrzeuge befestigt sind und auf der Sohle des Stromes nachgeschleppt werden, treiben bezw. treiben lassen.

§ 2.

Zu widerhandlungen werden mit Geldbuße von 1 bis 10 Thalern, im Unvermögensfalle mit verhältnißmäßigem Gefängniß bestraft. — Bei wirklicher Beschädigung der Däker aus Vorsatz oder Fahrlässigkeit kommen die durch § 305 des Straf-Gesetzbuchs vom 31. Mai 1870 angedrohten Strafen zur Anwendung.

Danzig, den 20. September 1871.

Königl. Regierung. Abth. des Innern.

Polizei-Verordnung.

(Intelligenz-Blatt 1876, No. 181 B.)

Zur Ergänzung der unter dem 20. September 1871 erlassenen Polizei-Verordnung zum Schutze der Däker wird hierdurch im Einverständnisse mit dem hiesigen Magistrate und mit ausdrücklicher Genehmigung der Königlichen Regierung auf Grund der §§ 6 und 11 des Gesetzes vom 11. März 1850 über die Polizeiverwaltung verordnet, wie folgt:

§ 1.

Jedes Anlegen, Hinlegen und Liegenbleiben von Schiffen und Fahrzeugen aller Art über den durch die Mottlau, die Weichsel und

den Kielgraben führenden Düfern der städtischen Kanalisation ist verboten.

§ 2.

Jede Zuwiderhandlung gegen dieses Verbot wird mit einer Geldstrafe von 3 bis 30 Mark event. verhältnißmäßiger Freiheitsstrafe geahndet.

Danzig, den 4. Juli 1876.

Königl. Polizei-Direktion.

Bekanntmachung.

Mit Rücksicht auf die Polizei-Verordnung vom heutigen Tage, den Schutz der Düfer betreffend, wird hierdurch bekannt gemacht, daß zur Zeit folgende Düfer durch schiffbare Gewässer geleitet sind:

1. durch die Mottlau von oberhalb der Radaunemündung in gerader Linie nach der Pumpstation auf der Kämpfe, an beiden Enden durch roth-weiße Pfähle am Ufer bezeichnet;
2. durch die Weichsel zwischen dem Klawitter'schen Schiffs-Schlip und der Przerabke, bezeichnet durch zwei rothe Bojen;
3. durch den Kielgraben an zwei Stellen, nämlich:
 - a) von der Niederstadt in der Nähe der Königlichen Bäckerei nach der Pumpstation auf der Kämpfe,
 - b) von der Spitze der Kämpfe in der Richtung auf Bastion „Braunroß“ zu.

Danzig, den 4. Juli 1876.

Königl. Polizei-Direktion.

36. Lager-Ordnung für die Lagerplätze am Hafengebassin und Hafentanal in Neufahrtwasser.

(Amtsblatt Danzig 1888, S. 56.)

I.

Diese Lager-Ordnung gilt für die der allgemeinen Benutzung dienenden Lagerplätze am Hafengebassin und am Hafentanal, südliches Ufer, soweit dieselben nicht dauernd verpachtet sind.

Ausgeschlossen von der Lagerung sind die Flächen zwischen den Geleisen der Eisenbahn und 2½ m von der Mittellinie des nächsten Bahngleises, sowie die der Verfügung der Zollverwaltung unterstellten Flächen.

II. Zweck der Lagerung.

Die Lagerplätze zu 1 sind zur vorübergehenden Lagerung hauptsächlich solcher Güter bestimmt, welche

- a) wasserwärts ein- oder ausgehen,
- b) bahnwärts eingehen und zur Weiterbeförderung wasserwärts bestimmt sind,
- c) wasserwärts eingehen und zur Weiterbeförderung bahnwärts bestimmt sind.

Unter gleichen Umständen sollen die zum Umschlag zwischen Wasser und Bahn bestimmten Güter den Vorzug vor anderen haben. Ausnahmsweise können auch andere Güter zur Lagerung zugelassen werden.

III. Ueberweisung der Plätze.

Die Lagerplätze am Hafenassein vom südwestlichen Baun des hafenasbauisikalischen Kohlenhofes an der Südseite bis zum südwestlichen Baun der Quarantäne-Anstalt auf der Nordseite unterstehen der Verfügung der Eisenbahn-Güter-Expedition, diejenigen am Hafenaskanal der Verfügung des Hafenasbau-Inspektors.

Anträge auf Ueberweisung sind unter ungefährer Angabe der voraussichtlichen Benutzungszeit und der zu lagernden Gegenstände an den Vorsteher der Güter-Expedition bzw. an den Hafenasbau-Inspektor zu richten, von welchem die Genehmigung und nähere Bezeichnung des Platzes geschieht.

Da nach der Polizei-Verordnung für den Hafen zu Danzig vom 19. August 1880 (§ 13) die Ueberweisung der Anlegeplätze für Schiffe im Hafenasbezirk durch den Lootsenkommandeur erfolgen muß, so soll, soweit dieser nicht im Einzelfall anders bestimmt, die Ueberweisung des Anlegeplatzes zugleich als Genehmigung zur vorübergehenden Lagerung der zu löschenden bzw. zu ladenden Güter an dem Kai des Anlegeplatzes gelten, ohne daß es einer besonderen Zuweisung des Lagerplatzes bedarf.

IV. Benutzungsbedingungen.

Bei Lagerung der Güter sind die allgemeinen Vorschriften der Polizei-Verordnungen für den Hafen zu Danzig, insbesondere auch der § 32 der Verordnung vom 19. August 1880*) über die größte zulässige Belastung der Plätze streng zu beachten.

Den Anordnungen der Beamten der Hafenaspolizei und Bahnpolizei über die sichere Aufstapelung sowie behufs Aufrechterhaltung der Ordnung und freien Kommunikation für den allgemeinen Verkehr an den Hafenasanlagen ist Folge zu leisten.

*) In der neuen Hafenas-Ordnung vom 28. Dezember 1898, welche die Verordnung vom 19. August 1880 aufhebt, behandelt der § 31 die besonderen Vorschriften hinsichtlich der Benutzung der Lade- und Löschplätze.

Unbeschadet des nach § 32 der genannten Polizei-Verordnung dem Lootsenkommandeur zustehenden Rechts, die Entfernung der nach erfolgter Löschung an der Raimauer niedergelegten Güter innerhalb 24 Stunden zu fordern, soll die Lagerung überhaupt nur eine vorübergehende sein, die Entfernung der Güter muß auf Anfordern der überweisenden Behörde in 24-stündiger Frist geschehen, und kann nöthigenfalls, insbesondere bei Unterlassung der Anmeldung zur Lagerung durch die Hafenaufbau-Inspektion (am Hafenskanal) oder durch die Eisenbahn (am Hafensbassin) auf Kosten des bezw. der Betheiligten bewirkt werden.

Bis zur vollständigen Entfernung der Güter vom Lagerplatz bleibt Derjenige für die Zahlung der Lagermiete verantwortlich, dem der Platz ursprünglich überwiesen worden ist.

Es soll, soweit die Raumverhältnisse es gestatten, und nicht besser oder gleichberechtigte Interessenten in Frage kommen, jede unnöthige Beschränkung vermieden werden.

Die Lagerung der Güter findet ohne Verantwortlichkeit von Seiten der Hafen- oder Eisenbahnverwaltung lediglich auf Gefahr des Einlagernden statt.

V. Gebühren.

Für die ersten 7 Tage der Benutzung soll in der Regel eine Gebühr nicht erhoben werden. Doch bleibt es dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Danzig für die Plätze am Hafensbassin, dem Hafenaufbau-Inspektor für diejenigen am Hafenskanal überlassen, zu Zeiten starken Verkehrsandranges vorübergehend die lagerzinsfreie Zeit herabzusetzen.

Nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit werden für je (angefangene) 10 Tage und jeden (angefangenen) Quadratmeter der benutzten Fläche 5 Pfennig erhoben.

Die Feststellung erfolgt:

- a) am Hafensbassin durch die Güter-Expedition,
- b) am Hafenskanal durch die Hafenaufbau-Inspektion.

Die Zahlung ist zu leisten zu a an die Güterkasse, zu b an die Königl. Hafenaufbaukasse (Kreis-Steuerkasse) zu Danzig.

Bis zur Zahlung hat die Eisenbahn- bezw. die Hafenaufbauverwaltung ein Rückbehaltungsrecht an den gelagerten Gütern. Etwaige Erinnerungen gegen die Höhe des Lagergeldes dürfen die Zahlung nicht aufhalten, sondern sind demnächst der erforderlichen Prüfung zu unterziehen.

Diese Lager-Ordnung tritt mit dem 1. April 1888 in Kraft.

Danzig, Bromberg, im März 1888.

Der Regierungs-Präsident. Königliche Eisenbahn-Direktion.

37. Weichsel-Haff-Kanal, die Elbinger und die Königsberger Weichsel, sowie die Wasserstraßen, welche die Elbinger Weichsel mit dem Weichsel-Haff-Kanal verbinden.

(Amtsblatt Danzig 1901, Extrabeilage zu No. 3.)

A. Bekanntmachung.

1. Die Schleusen am Weichsel-Haff-Kanal bei Rothebude und Platenhof haben eine Länge von rund 40 m zwischen den Schleusenthoren und eine lichte Weite von 6,28 m, während die Schleuse am Danziger Haupt (am obern Ende der Elbinger Weichsel) eine Länge von rund 61 m zwischen den Schleusenthoren und eine lichte Weite von 12,5 m hat.

Die Klappbrücke bei Tiegenort über den Durchstich zwischen der Elbinger Weichsel und dem in die Tiege fließenden Hechtgraben besitzt eine lichte Weite von rund 10,4 m.

Diesen Abmessungen entsprechend, müssen die Fahrzeuge und Flöße eingerichtet sein, welche die fraglichen Bauwerke passieren wollen.

2. Die Wassertiefe beträgt bei Mittelwasser:
 - a) im Weichsel-Haff-Kanal rund 2 m,
 - b) in der Elbinger Weichsel rund 2,8 m,
 - c) in der Königsberger Weichsel rund 2,35 m,
 - d) in den Wasserstraßen zwischen der Elbinger Weichsel und dem Weichsel-Haff-Kanal rund 2 m.
3. Wird ein Fahrzeug wegen zu großen Tiefgangs durch einen zuständigen Strompolizeibeamten (Strommeister, Schleusenmeister pp.) von einer Strecke der Wasserstraßen oder einer Schleuse zurückgewiesen, so muß es nach der von dem Beamten erteilten Weisung abgeleichtert werden und darf das abgeleichterte Gut ohne besondere Erlaubniß des betreffenden Beamten nicht wieder aufnehmen.

Dies gilt namentlich von denjenigen Fahrzeugen, welche die Kanalhaltung Rothebude-Platenhof befahren wollen.

Die zum Ableichtern gebrauchten Rähne werden beim Durchschleusen als Zubehör des Schiffsgefäßes betrachtet; es erhält der Schiffsführer bei der Eingangsschleuse eine Bescheinigung über die Zahl der vorhandenen Leichterfähne. Die Bestimmungen über die Abgabenerhebung werden hierdurch nicht berührt.

4. Der Verkehr durch die Schleusen findet an Wochentagen täglich von Sonnenaufgang bis eine Stunde nach Sonnenuntergang statt. An Sonn- und Festtagen werden die Schleusen für Schiffe aller Art von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang mit Ausnahme der Stunden von 8 Uhr Vormittags bis 2 Uhr Nachmittags (für Flöße überhaupt nicht) geöffnet.

5. Ausnahmsweise können auch an Sonn- und Festtagen Schiffe zwischen 8 Uhr Vormittags und 2 Uhr Nachmittags, sowie Flöße von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang durch die Schleusen befördert werden, wenn ein dahin gehendes Gesuch, das der Genehmigung des Wasserbauinspektors in Elbing bedarf, rechtzeitig an den Schleusenmeister gelangt.
6. Regelmäßig fahrenden Personendampfern kann die jederzeit widerrufliche Erlaubniß zum Durchschleusen an Sonn- und Feiertagen während der Zeit von 8 Uhr Vormittags bis 2 Uhr Nachmittags seitens des Wasserbauinspektors in Elbing auf Antrag im Voraus für die Schifffahrtszeit eines Kalenderjahres ertheilt werden.
7. Die Führer der Schiffe und Flöße haben sich nach ihrer Ankunft an der Schleuse mit ihren Ausweispapieren (Pässen, Meß- und Frachtbriefen, Gewerbescheinen u. s. w. bei dem Schleusenmeister zu melden.

Dieser ist befugt, Schiffe und Flöße vom Durchschleusen auszuschließen, wenn ihm die vorgenannten Ausweispapiere nicht vorgelegt werden, oder der Führer des Fahrzeugs oder Floßes nicht anwesend ist.

8. Jedes Fahrzeug wird außerdem bei seiner Ankunft vor der Schleuse vom Schleusenmeister bezüglich seiner Abmessungen untersucht. Niemand darf, ohne sein Fahrzeug dieser Untersuchung unterworfen zu haben und ohne der etwaigen Anforderung zum Ableichtern nachgekommen zu sein, sowie vor Entrichtung der Schleusenabgaben sein Fahrzeug oder Floß in die Schleuse führen. Auch darf Niemand mit seinem Fahrzeug oder Floße, bevor er von dem Schleusenmeister die Erlaubniß erhalten hat, unmittelbar vor der Schleuse anlegen.

Den Flößen werden von dem Schleusenmeister Liegeplätze angewiesen, wo sie für die Einfahrt in die Schleusen umzuformen sind und wo sie bis zum Durchschleusen zu liegen haben.

9. Beim Einfahren in die Schleusen müssen die Anordnungen des Schleusenmeisters genau beachtet werden.

Im Allgemeinen schleusen die aus einer Richtung ankommenden Fahrzeuge in der Reihenfolge, in welcher sie vor der Schleuse angekommen sind und ihre Anmeldung beim Schleusenmeister erfolgt ist. Nur ganz kleine Fahrzeuge und Handkähne können außer der Ordnung bei jeder Schleusung, so lange es ohne Nachtheile für die andern Fahrzeuge geschehen kann, mitschleusen. Hat ein Fahrzeug das Vorschleuserecht und ist ihm die Erlaubniß zum Vorschleusen ertheilt, so dürfen die vor ihm liegenden Fahrzeuge es in keiner Weise daran hindern.

10. Wenn bei einer Schleuse auf beiden Seiten Schiffsgefäße auf das Durchschleusen warten, so geschieht letzteres derart, daß das jedesmalige Öffnen der Schleusenkammer zum Herausfahren der aus einer Richtung gekommenen und hierauf sogleich zum Hineinfahren der aus der entgegengesetzten Richtung eingetroffenen Fahrzeuge benutzt wird.

11. Ein Vorschleuserecht vor allen übrigen Fahrzeugen haben Kaiserliche und Königliche Fahrzeuge, ferner Fahrzeuge, die mit Sprengstoffen oder leicht brennbaren Stoffen beladen sind, und schließlich diejenigen Fahrzeuge, deren Führer Vorzugspässe von dem Königlichen Wasserbauinspektor in Elbing vorzeigen.

Ferner haben von den Fahrzeugen mit eigener Triebkraft die zur Personenbeförderung dienenden vor denjenigen, die zum Güterverkehr benutzt werden und letztere vor Ruder- und Segelfahrzeugen den Vorzug beim Durchschleusen.

12. Die Anhänger der Fahrzeuge mit eigener Triebkraft genießen mit denselben das Vorschleuserecht in den nachstehenden Fällen, deren Zutreffen der Schiffsführer dem Schleusenmeister nachzuweisen hat:

- a) bei allen Schleusen, wenn sie vom Abgangsort des Schleppschiffes an geschleppt worden sind,
- b) bei der Rothebuder Schleuse, wenn sie mit dem Schleppschiff bereits von der Einlager Schleuse, von Dirschau oder der Platenhofer Schleuse kommen,
- c) bei der Platenhofer Schleuse, wenn sie mit dem Schleppschiff bereits von der Rothebuder Schleuse, der Kraffohl-Schleuse, dem frischen Haß oder dem Stobbendorfer Bruch kommen,
- d) bei der Schleuse am Danziger Haupt, wenn sie mit dem Schleppschiff bereits von der Einlager Schleuse, von Dirschau oder Fischerbabke kommen.

13. Nach den Fahrzeugen mit eigener Triebkraft nebst Anhängen können Fahrzeuge auf Verlangen vor den sonstigen Schiffsgefäßen durchgeschleust werden, wenn die Ladung mindestens zu $\frac{2}{3}$ besteht aus:

- a) Gegenständen, die bei längerem Aufenthalt verderben würden, als lebenden Fischen, frischem Obst, Gemüse, frischer Butter u. s. w. sowie leicht gärenden oder faulenden Gegenständen,
- b) Gegenständen für die Königlichen Hofhaltungen oder für fiskalische Zwecke, wenn dies durch amtliche Ausweise nachgewiesen wird. Warten mehrere Fahrzeuge derselben Gattung auf das Durchschleusen, so richtet sich die Reihenfolge des Schleusens nach der Anmeldung beim Schleusenmeister, der in zweifelhaften Fällen entscheidet.

Ist ein Fahrzeug so tief beladen, daß es nach dem Ermessen des Schleusenmeisters abgeleichtert werden muß, so kann es erst nach erfolgter Ableichterung durchgeschleust werden.

14. Fahrzeuge, die mit leicht brennbaren Stoffen oder Sprengstoffen, sowie mit Waaren der unter No. 13 a bezeichneten Art beladen sind, werden auf Verlangen der Schiffsführer auch bei Nachtzeit durch die Schleuse gelassen.
15. Die nicht abgabefreien Fahrzeuge haben, wenn sie von dem ihnen vorstehend zugebilligten Rechte des Vorschleusens oder des Durchschleusens bei Nachtzeit Gebrauch machen wollen, die tarifmäßig höhere Abgabe zu entrichten.
16. Holzflöße stehen in Betreff des Durchschleusens den Schiffsgesäßen nach.

Die Reihenfolge des Durchschleusens der Holzflöße unter sich richtet sich lediglich nach der Zeit ihrer Ankunft vor der Schleuse ohne Rücksicht auf die Zahl der zu einem Floß gehörigen Tafeln, so daß das später angekommene Floß nicht eher in die Schleuse gelassen werden darf, als bis das vorhergehende vollständig durchgeschleust ist.

Kommen während des Durchschleusens von Flößen Schiffsgesäße an, so werden diese bei der nächsten Schleusenziehung durchgeschleust, es behält jedoch das im Durchschleusen begriffen gewesene Floß Anspruch auf je eine Schleusenziehung je nach einer Schlenzung mit den in derselben Richtung fahrenden Schiffsgesäßen, bis das Floß ganz durchgeschleust ist.

17. Alle Fahrzeuge und Flöße müssen mit den zum Festlegen erforderlichen Geräthen u. s. w. versehen sein, widrigenfalls sie von der Benutzung der Schleuse ausgeschlossen werden.
18. Die Drehbrücken bei Neumünsterberg, Platenhof und Danziger Haupt werden nur für solche Fahrzeuge geöffnet, für welche ein solches wegen ihrer Ladung nöthig ist, oder welche die nicht geöffnete Brücke nicht zu passiren vermögen. Kleinere Fahrzeuge (Fischerkiden, Böte, Lommen pp.) sind erforderlichenfalls verpflichtet, die Masten zu legen, wenn sie die Brücke passiren wollen. In zweifelhaften Fällen entscheidet in Neumünsterberg der Brückenaufseher, bei Platenhof und am Danziger Haupt der Schleusenmeister.
19. Die Klappbrücke bei Tiegenort wird erst geöffnet, wenn die tarifmäßigen Abgaben entrichtet sind oder der Nachweis über die Abgabefreiheit geführt ist. Sollen beide Brückenklappen geöffnet werden, so muß von der Schiffsbefazung ein Mann zum Oeffnen der zweiten Brückenklappe gestellt werden.

20. Bezüglich der Neumünsterberger Drehbrücke wird bestimmt:

Gelangen gleichzeitig zwei in entgegengesetzter Richtung fahrende Schiffe an die Brücke, so hat das in der Richtung Rothebude-Platenhof fahrende die Brücke zuerst zu passieren.

Treffen ein Fahrzeug mit eigener Triebkraft und ein Segelschiff gleichzeitig an der Brücke ein, so hat das Fahrzeug mit eigener Triebkraft zuerst durchzufahren.

21. Bezüglich der Klappbrücke bei Tiegenort wird bestimmt:

Von den Fahrzeugen, für welche die Brücke geöffnet werden muß, wird dasjenige zuerst durch die Brücke gelassen, welches zuerst bei derselben anlangt und beim Brückenwärter zur Abgabenzahlung oder zum Durchfahren angemeldet worden ist.

Gelangen gleichzeitig zwei gleichartige Fahrzeuge aus entgegengesetzter Richtung an die Brücke, dann hat das aus der Elbinger Weichsel kommende die Brücke zuerst zu durchfahren. Wenn ein Fahrzeug mit eigener Triebkraft und ein Ruder- oder Segelschiff gleichzeitig bei der Brücke eintreffen, so passiert das erstere die Brücke zuerst.

22. Das Öffnen der Brücken erfolgt im Allgemeinen innerhalb der Zeiten, in denen geschleust wird. Die Neumünsterberger Brücke wird außerdem für die von Rothebude nach Platenhof fahrenden Schiffe bis eine Stunde nach Sonnenuntergang geöffnet.

Ein Öffnen der Brücken findet zur Nachtzeit nur für diejenigen Fahrzeuge statt, die mit Sprengstoffen oder leicht brennbaren Stoffen oder den unter 13 a bezeichneten Gegenständen beladen sind.

23. Das Ueberwintern von Flößen darf nur mit Genehmigung des Wasserbauinspektors in Elbing und zwar an den von diesem anzuweisenden Stellen und unter Beobachtung der von ihm vorgeschriebenen Bedingungen erfolgen.

Jeder Schiffer, dessen Fahrzeug auf den in Frage stehenden Wasserläufen überwintert und der nicht selbst auf dem Fahrzeuge oder in dessen Nähe wohnt, hat dem zuständigen Strompolizeibeamten eine zuverlässige Person namhaft zu machen, welche für die Befolgung der schiffahrtspolizeilichen Vorschriften und der sonstigen Anordnungen der Aufsichtsbeamten des Fahrzeuges verantwortlich ist.

24. Die Schiffs- und Floßführer sind dafür verantwortlich, daß die zu den Abgabetarifen erlassenen Ausführungsvorschriften, soweit sie auf die Schifffahrttreibenden Bezug haben, sowie die Vorschriften der nachstehenden Polizei-Verordnung vom heutigen Tage genau befolgt werden.

Zu widerhandlungen werden gemäß § 60 der genannten Polizei-Verordnung mit Geldstrafe bis zu 60 Mk. oder mit verhältnißmäßiger Haft bestraft.

Danzig, den 29. Dezember 1900.

Der Regierungs-Präsident.

B. Polizei-Verordnung.

Auf Grund der §§ 138 und 139 des Gesetzes über die Allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (Gesetz-Samml. S. 195) wird mit Zustimmung des Bezirksausschusses für die nachstehend bezeichneten Wasserstraßen:

1. Den Weichsel-Haff-Kanal von der Weichsel bei Rothebude bis zum Frischen Haff, d. h. bis zu dem Punkte, an welchem der Stobbendorfer Bruch, die Endstrecke des Weichsel-Haff-Kanals, mit der Tiege zusammen in das Danziger Fahrwasser des Frischen Haffs mündet;
2. die Elbinger Weichsel von der Danziger Weichsel am Danziger Haupt bis zur Einmündung in das Danziger Fahrwasser des Frischen Haffs;
3. die Königsberger Weichsel von der Abzweigung von der Elbinger Weichsel bei Fischerbabke bis zur Einmündung ins Frische Haff unterhalb des Bahnkruges;
4. die Wasserstraßen, welche die Elbinger Weichsel mit dem Weichsel-Haff-Kanal verbinden, und welche bestehen aus
 - a) dem Durchstich bei Tiegenort zwischen der Elbinger Weichsel und dem Hechtgraben,
 - b) dem Hechtgraben und
 - c) der Tiege von der Abzweigung vom Müllerlandskanal, einem Theile des Weichsel-Haff-Kanals, bis zur Einmündung in den Stobbendorfer Bruch,

die folgende Strom- und Schifffahrts-Polizei-Verordnung erlassen:

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Die Strom- und Schifffahrts-Polizei auf den eingangs bezeichneten Wasserstraßen und den dazu gehörigen Anlagen (Schleusen, Brücken, Anlegestellen u. s. w.) wird durch den Wasserbauinspektor in Elbing, sowie dessen Hilfs- und Unterbeamte ausgeübt.

§ 2.

Die Schifffahrt- und Flößereitreibenden sind verpflichtet, den Strompolizeibeamten auf Verlangen die ihre Person oder ihren Betrieb betreffenden Ausweispapiere vorzuzeigen, sonstige auf ihre Person

oder ihren Schiffahrtsbetrieb bezügliche Auskunft zu ertheilen und den dienftlichen Anweisungen, insbesondere den auf Grund dieser Verordnung getroffenen Anordnungen der Beamten unweigerlich und ungesäumt Folge zu geben.

II. Bestimmungen über die Schiffsgefäße und Flöße.

§ 3.

Auf jedem Ruder- und Segelfahrzeuge mit Ausnahme der Reichs- und Staatsfahrzeuge müssen an beiden Seiten in deutlich lesbaren Buchstaben von wenigstens 10 cm Höhe der Vor- und Zuname und der Wohnort des Eigenthümers angegeben sein. Bei Fahrzeugen, welche eine Kajüte tragen, sind diese Angaben auf den Seitenwänden der Kajüte anzubringen.

Fahrzeuge mit eigener Triebkraft haben auf beiden Seiten den Namen und den Heimathsort des Schiffes in gleicher Weise zu führen.

An nicht geachten Fahrzeugen von mehr als 30 Tonnen Tragfähigkeit ist auf beiden Seiten am vorderen und hinteren Ende eine Tiefgangsmarke in Meter- und Doppelcentimeter (Zweicentimeter)-Theilung anzubringen, so daß sich der wirkliche Tiefgang des Fahrzeuges daran erkennen läßt.

§ 4.

Jedes Fahrzeug muß von einem sachkundigen Führer geleitet werden, auch mit genügender Mannschaft besetzt und mit den erforderlichen Geräthen zur Leitung und Befestigung ausgerüstet sein.

Größere Fahrzeuge, die nicht durch Ruder fortbewegt werden, müssen ein gut und dauerhaft gebautes Boot mitführen.

§ 5.

Die Schiffsgefäße dürfen nur so beladen werden, daß die Ladung nicht seitlich über die Schiffswände hervorragt.

Ausnahmsweise dürfen mit Heu, Stroh, Rohr und Faschinen beladene Fahrzeuge bis zu größerer Breite laden, jedoch darf die Breite der Ladung auf jeder Seite nur um höchstens 1,0 m über die Seitenwände vorspringen, mit der Maßgabe, daß die Gesamtbreite der Ladung mindestens 1,0 m geringer sein muß als die lichte Weite der zu durchfahrenden Schleusen und Brücken.

Offene Fahrzeuge dürfen nur bis zu einer wasserfreien Bordhöhe von 0,30 m beladen werden.

§ 6.

Werden mehrere Schiffsgefäße zugleich von einem Schlepsschiff fortbewegt, so darf die Gesamtlänge des ganzen Zuges nicht mehr als 150 m betragen.

§ 7.

Holzflöße (Trasten) dürfen höchstens 150 m lang und 5,5 m breit sein. Unverbundenes Holz darf nicht transportirt werden.

Wenn Holzflöße sich auflösen, müssen die einzelnen Hölzer sofort wieder gesammelt und festgelegt werden.

Das Umkoppeln von Flößholz darf innerhalb der Fahrstraße nicht geschehen. Ausgenommen sind der zum Weichsel-Haff-Kanal gehörige Stobbendorfer Bruch und der Hafen östlich der Schiffschleuse am Danziger Haupt; in ersterem darf jedoch die vorhandene Breite höchstens bis auf die Hälfte eingeengt werden, während im letzteren jede Hemmung des Schiffsverkehrs vermieden werden muß.

Flöße müssen, gleichviel ob sie geschleppt oder auf andere Art fortbewegt werden, so bemannt sein, daß bis zu 50 m Länge zwei, bei 50 bis 100 m Länge drei und bei über 100 m Länge vier Mann auf dem Floße selbst mit dem Transport beschäftigt sind.

Zusammengekoppelte Holztafeln gelten für ein Floß.

Während der Nachtzeit (d. h. von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang) dürfen Flöße nicht fortbewegt werden.

Auf dem Transport befindliche Flöße sind bei Eintritt der Nachtzeit am Ufer und wo ein Treibweg vorhanden ist, an dem diesem gegenüberliegenden Ufer festzulegen.

III. Führen von Lichtern und Bällen.

§ 8.

Der Ausdruck „sichtbar“ bedeutet mit Beziehung auf Lichter gebraucht „sichtbar in dunkler Nacht bei klarer Luft“.

Die Vorschriften über Lichter müssen bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang befolgt werden; während dieser Zeit dürfen keine Lichter gezeigt werden, welche mit den hier vorgeschriebenen Lichtern verwechselt werden können.

§ 9.

Fahrzeuge mit eigener Triebkraft (Dampfer pp.) müssen, wenn sie in Fahrt sind, führen:

- a) an oder vor dem Fockmast oder beim Fehlen eines solchen vor dem Schornstein oder an einem Laternenständer auf dem Vorderschiff in einer Höhe von nicht weniger als zwei Meter über Schandek ein helles, weißes Licht, so eingerichtet und angebracht, daß es ein gleichmäßiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von zwanzig Kompaßstrichen wirft und zwar zehn Strich nach jeder Seite von recht voraus bis zu zwei Strich hinter die Richtung quer ab auf jeder Seite, und von solcher Lichtstärke, daß es auf eine Entfernung von mindestens ein und einhalb Kilometer sichtbar ist,
- b) an der rechten Seite (Steuerbord) ein grünes Licht, so eingerichtet und angebracht, daß es ein gleichmäßiges und ununterbrochenes Licht von recht voraus über einen Bogen von zehn Kompaßstrichen wirft, und von solcher Lichtstärke,

daß es auf eine Entfernung von mindestens einem Kilometer sichtbar ist,

- c) an der linken Seite (Backbord) ein rothes Licht, so eingerichtet und angebracht, daß es ein gleichmäßiges und ununterbrochenes Licht von recht voraus über einen Bogen von zehn Kompaßstrichen wirft und von solcher Lichtstärke, daß es auf eine Entfernung von mindestens einem Kilometer sichtbar ist,
- d) die Laternen dieser grünen und rothen Seitenlichter müssen an der Innenseite und rückwärts mit Schirmen versehen sein, welche soweit vor dem Lichte vorkragen, daß die Lichter weder über den Bug hinweg von der anderen Seite, noch vom Heck her gesehen werden können.

§ 10.

Fahrzeuge mit eigener Triebkraft, welche schleppen, müssen zur Unterscheidung von anderen Fahrzeugen, außer den im § 9 vorgeschriebenen drei Lichtern in nicht weniger als ein Meter Entfernung ein zweites weißes Licht über dem weißen Licht von derselben Einrichtung und Lichtstärke führen.

Ausgenommen von der Verpflichtung zur Führung des zweiten Lichtes sind solche Fahrzeuge mit eigener Triebkraft, welche nur Beiboote und Handfähne schleppen.

§ 11.

Fahrzeugen mit eigener Triebkraft bis zu zehn Meter Länge, vom Vordersteden bis Hintersteden gemessen, ist gestattet, anstatt der beiden unter § 9 b und c genannten farbigen Lichter eine einzige Laterne, welche mit einem grünen Glase auf der rechten und mit einem rothen Glase auf der linken Seite versehen ist, zu führen. Beide Gläser müssen durch einen außerhalb der Gläser liegenden Zwischenschirm von einander getrennt und nach hinten durch einen Querschirm abgeschlossen sein. Dieses zusammengesetzte Licht muß mindestens ein Kilometer weit sichtbar sein.

Dasselbe ist in der Längsachse des Schiffes unter dem weißen Licht zu führen.

§ 12.

Jedes Ruder- und Segelfahrzeug (mit Ausnahme von Ruderbooten), welches in Fahrt ist, getreidelt oder geschleppt wird, muß dieselben Lichter führen, welche durch § 9 für ein Fahrzeug mit eigener Triebkraft in Fahrt vorgeschrieben sind, mit Ausnahme des weißen Lichtes.

§ 13.

Ruderboote, gleichviel ob sie rudern oder segeln, müssen eine Laterne mit weißem Lichte gebrauchsfähig zur Hand haben, welches zeitig genug gezeigt werden muß, um einen Zusammenstoß zu verhüten.

§ 14.

Ein Fahrzeug, welches von einem andern überholt wird, muß diesem vom Heck aus ein weißes Licht zeigen.

§ 15.

Jedes Fahrzeug, welches im Fahrwasser oder nahe bei einem solchen liegt, muß ein helles, weißes, über den ganzen Horizont leuchtendes Licht führen und zwar an der Stelle, wo dasselbe am besten gesehen werden kann. Ausnahme § 18.

§ 16.

Ein Floß, welches an einer Stelle am Ufer liegt, an der im Allgemeinen Flöße nicht lagern dürfen, hat an jedem Ende eine nach allen Seiten hin hell leuchtende Kugellaterne mit weißem Licht in ein Meter Höhe über dem Wasserspiegel zu führen.

§ 17.

Fähren haben, so lange sie nicht außer Betrieb gesetzt sind, ein weißes, nach allen Seiten hin sichtbares Licht zu führen.

§ 18.

Bagger haben zu führen:

A. wenn sie in einem breiten Fahrwasser oder in der Nähe desselben liegen

a) an der für Schiffe passirbaren Seite,

1. bei Tage einen hochgezogenen rothen Ball und

2. bei Nacht ein rothes und ein weißes Licht, ersteres über dem letzteren angebracht.

b) an der entgegengesetzten Baggerseite bei Nacht ein weißes Licht,

B. wenn sie ein enges Fahrwasser vollständig sperren und herankommende Schiffe und Flöße zum Anhalten veranlassen wollen,

a) bei Tage einen hochgezogenen schwarzen Ball,

b) bei Nacht ein grünes und ein weißes Licht, ersteres über dem letzteren angebracht.

IV. Schallsignale bei Nebel.

§ 19.

Ein Dampffahrzeug muß mit einer Dampfpeife oder einem andern kräftig tönenden Dampfsignalapparat versehen sein, welcher so angebracht ist, daß der Schall durch keinerlei Hinderniß gehemmt wird, ferner mit einer kräftig tönenden Glocke.

Sonstige Fahrzeuge mit eigener Triebkraft, sowie Ruder- und Segelfahrzeuge (ausschließlich der Ruderboote) müssen mit einem Nebelhorn oder mit einer Glocke versehen sein.

§ 20.

Bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall müssen — mag es Tag oder Nacht sein — nachstehend beschriebene Signale gegeben werden:

- a) Dampffahrzeuge in Fahrt müssen mit ihrer Dampfpfeife oder einem anderen Dampfsignalapparat mindestens jede Minute einen langgezogenen Ton geben,
- b) sonstige Fahrzeuge mit eigener Triebkraft, sowie Ruder- und Segelfahrzeuge (ausschließlich der Ruderboote) in Fahrt müssen jede Minute mit dem Nebelhorn einen langgezogenen Ton geben oder mit der Glocke entsprechend läuten,
- c) Bagger, sowie die unter a und b bezeichneten Fahrzeuge haben, wenn sie nicht in Fahrt sind, aber im Fahrwasser oder nahe bei einem solchen liegen, mindestens jede Minute ungefähr 5 Sekunden lang die Glocke zu läuten,
- d) die an Ladestellen längs des Ufers liegenden Fahrzeuge haben dasselbe Glockensignal zu geben, wenn andere Fahrzeuge sich ihnen nähern.

Ein langgezogener Ton oder ein entsprechendes Glockensignal im Sinne dieser Vorschriften muß eine Dauer von vier bis sechs Sekunden haben.

V. Ausweichen der Schiffe.

§ 21.

Von zwei in entgegengesetzter Fahrrichtung sich einander nähernden Fahrzeugen mit eigener Triebkraft hat in der Regel jedes dem andern rechts auszuweichen.

Das Ausweichen nach rechts ist alsdann durch ein kurzes Signal mit der Dampfpfeife oder dem Nebelhorn oder der Glocke rechtzeitig anzukündigen.

Ist ein Fahrzeug mit eigener Triebkraft durch die Dertlichkeit genöthigt, links auszuweichen, so hat dessen Führer diese Absicht dem entgegenkommenden Fahrzeuge durch zwei kurze Signale mit der Dampfpfeife oder dem Nebelhorn oder der Glocke anzuzeigen.

Er darf diese Fahrt erst einschlagen, nachdem das entgegenkommende Fahrzeug durch das gleiche Signal sich hiermit einverstanden erklärt hat.

Ist dem Führer des einen Fahrzeugs mit eigener Triebkraft ein Ausweichen überhaupt unmöglich, so hat er dies dem begegnenden Fahrzeuge durch drei kurze Töne mit der Dampfpfeife, oder dem Nebelhorn oder der Glocke anzuzeigen und seine Maschine zu stoppen, sie auch nöthigenfalls rückwärts gehen zu lassen.

Ein kurzes Signal im Sinne dieser Vorschrift hat ungefähr eine Sekunde zu dauern.

§ 22.

Wenn die Fahrrichtungen zweier Fahrzeuge mit eigener Triebkraft sich so kreuzen, daß Gefahr des Zusammenstoßes entsteht, wie an Kreuzungen mit anderen Wasserstraßen, an Flußmündungen, Hafeneinfahrten, so muß dasjenige Fahrzeug stoppen, und wenn nöthig rückwärts gehen, welches das andere auf seiner rechten Seite hat.

§ 23.

Bei der Begegnung von einem Fahrzeug mit eigener Triebkraft und einem Ruder- oder Segelfahrzeuge oder Floße ist der Regel nach das Fahrzeug mit eigener Triebkraft gehalten, auszuweichen; doch ist das andere Fahrzeug oder Floß gehalten, dem Fahrzeug mit eigener Triebkraft das Ausweichen so viel wie möglich zu erleichtern.

Kleinere Ruder- oder Segelböte haben ihrerseits den Fahrzeugen mit eigener Triebkraft auszuweichen, doch haben in diesem Falle die letzteren, soweit es ihnen möglich ist, das Ausweichen zu erleichtern.

Die Führer der Fahrzeuge mit eigener Triebkraft haben dem entgegenkommenden Ruder- oder Segelfahrzeuge oder Floße die Absicht, rechts vorbeizufahren, durch ein kurzes Signal, die Absicht, links vorbeizufahren, durch zwei kurze Signale mit der Dampfpeife oder dem Nebelhorn oder der Glocke anzuzeigen.

Ist der Führer des Ruder- oder Segelfahrzeuges mit der angegebenen Fahrrichtung nicht einverstanden, so hat er das entgegengesetzte Signal mit dem Nebelhorn oder der Glocke zu geben. Der Führer des Fahrzeuges mit eigener Triebkraft hat dies Signal in gleicher Weise sofort zu beantworten und zu befolgen.

Erfolgt auf das erste Signal des Fahrzeuges mit eigener Triebkraft von dem Ruder- oder Segelfahrzeug kein Signal, so hat der Führer des letzteren hierdurch sein Einverständnis mit der von dem Führer des Fahrzeuges mit eigener Triebkraft gewählten Ausweichseite ausgedrückt.

Floße haben auf das von dem Fahrzeug mit eigener Triebkraft gegebene Signal bei Tage durch deutlich erkennbares Winken diejenige Seite anzugeben, an welcher das Fahrzeug mit eigener Triebkraft vorbeifahren soll.

Unterbleibt ein derartiges Winken, so hat hierdurch der Floßführer sein Einverständnis mit der vom Führer des Fahrzeuges mit eigener Triebkraft gewählten Fahrtrichtung ausgedrückt.

§ 24.

Fahrzeuge mit eigener Triebkraft und segelnde Fahrzeuge, sowie treibende Flöße haben getreidelten Fahrzeugen und Flößen stets nach der dem Leinpfade entgegengesetzten Seite auszuweichen.

Alle von Menschen getreidelten, sich begegnenden Fahrzeuge und Flöße müssen vor den von Pferden getreidelten die Leine werfen und die Treidelwegseite zum Vorbeifahren frei machen.

Von zwei auf gleiche Weise getreidelten, sich begegnenden Fahrzeugen und Flößen hat stets dasjenige die Leine zu senken, vom Leinpfad abzulegen und das andere durchzulassen, welches den Treidelweg auf seiner linken Seite hat. Treidelnde Handfähne und derartige Fahrzeuge haben vor größeren Fahrzeugen und Flößen stets die Leine zu werfen.

Beim Ueberholen eines getreidelten Fahrzeuges oder Floßes durch ein anderes getreideltes Fahrzeug oder Floß, muß das langsamere fahrende die Leine werfen und die Fahrt auf der Treidelwegseite frei machen, so daß das schnellerfahrende Fahrzeug oder Floß ungehindert vorbeifahren kann.

Die Treidelleine ist bei Flößen an der Spitze des Auslegers so zu befestigen, daß die Leine des entgegenkommenden Fahrzeuges oder Floßes glatt darüber hinweg gleitet.

§ 25.

Will ein schneller fahrendes, nicht getreideltes Fahrzeug an einem voranfahrenden (nicht getreidelten) Fahrzeuge oder Floß vorbeifahren, so hat das schneller fahrende, hintere Fahrzeug seine Absicht durch das Signal „Achtung“, bestehend in einem langgezogenen Ton mit der Dampfpeife oder dem Nebelhorn oder der Glocke, zu erkennen zu geben.

Auf das Signal „Achtung“ hat das vorausfahrende Fahrzeug oder Floß dem nachkommenden Fahrzeuge Raum zu geben und zwar, wenn das letztere ein Segelfahrzeug ist, auf der Windseite, sonst stets auf der linken Seite.

§ 26.

Ist die Schiffahrtsrinne an irgend einer Stelle so schmal, daß sie das gleichzeitige Durchgehen zweier sich begegnender Fahrzeuge nicht gestattet und befindet sich das eine bereits in derselben, so muß das andere, bis jenes sie verlassen hat, beilegen.

Gelangen zwei Fahrzeuge, oder Fahrzeug und Floß aus entgegengesetzter Richtung gleichzeitig an die Engstelle, so haben in der Regel die stromaufwärts fahrenden die stromabwärts fahrenden zuerst hindurch zu lassen.

§ 27.

Bagger dürfen nur an der Seite passirt werden, welche bei Tage durch einen hochgezogenen rothen Ball, bei Nacht durch ein rothes und weißes Licht — ersteres über dem letzteren gekennzeichnet ist.

Wenn auf Baggern, die ein enges Fahrwasser vollständig sperren, bei Tag ein schwarzer Ball, bei Nacht ein grünes und ein weißes Licht, ersteres über dem letzteren angebracht, gezeigt wird, müssen herankommende Schiffe so lange anhalten und warten, bis die Fahrstraße vom Bagger freigegeben wird.

§ 28.

Fähren haben bei der Annäherung eines Fahrzeuges mit eigener Triebkraft oder von Ruder- und Segelfahrzeugen auf das Signal „Achtung“ (siehe § 25) am Ufer zu bleiben, oder wenn sie schon vom Ufer abgefahren sind, die Ueberfahrt schleunigst auszuführen. Nöthigenfalls ist das Fährseil oder die Fährkette zu werfen.

§ 29.

Eine Reihenfolge der Fahrt findet nicht statt. Fahrzeuge oder Flöße dürfen die Fahrrinne nur derartig benutzen, daß andere Fahrzeuge im Vorbeifahren nicht gehindert werden; insbesondere ist das Ausbauchen der Flöße während der Fahrt verboten. Ein fortgesetztes Nebeneinanderfahren von Fahrzeugen oder Flößen ist nicht statthaft.

VI. Fahrgewindigkeit und Mäßigung derselben.

§ 30.

Fahrzeuge mit eigener Triebkraft dürfen höchstens fahren:

- a) auf dem Weichsel-Haff-Kanal (mit Ausnahme der unter o erwähnten breiteren Strecken) mit einer Geschwindigkeit von 8 km in der Stunde,
- b) auf der Königsberger Weichsel und auf den Wasserstraßen zwischen der Elbinger Weichsel und dem Weichsel-Haff-Kanal (Ziffer 4 der Einleitung) mit einer Geschwindigkeit von 10 km in der Stunde,
- c) auf den zum Weichsel-Haff-Kanal gehörigen Strecken der Linau, des Müllerlandskanals und des Stobendorfer Bruches sowie auf der Elbinger Weichsel mit einer Geschwindigkeit von 13 km in der Stunde.

§ 31.

Jedes Fahrzeug muß bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall mit mäßiger Geschwindigkeit fahren.

§ 32.

Jedes Fahrzeug mit eigener Triebkraft, welches sich einem anderen Fahrzeuge in solcher Weise nähert, daß dadurch Gefahr des Zusammenstoßes entsteht, muß seine Fahrt mindern, oder wenn nöthig, stoppen und rückwärtsgehen.

§ 33.

Fahrzeuge dürfen stets nur mit einer solchen Geschwindigkeit fahren, daß Beschädigungen der Ufer, der an demselben liegenden Fahrzeuge, sowie sonstige Beschädigungen jeder Art vermieden werden. Insbesondere ist beim Vorbeifahren an Fahren und Baggern, an allen mit Wasserbau- und Messungsarbeiten beschäftigten Fahrzeugen, an Fahrzeugen, welche laden und löschen, sowie an tiefbeladenen

offenen Fahrzeugen die Geschwindigkeit derart zu mäßigen, und mit solcher Vorsicht zu fahren, daß jede Gefährdung der anderen Fahrzeuge und Verkehrsstörungen vermieden werden.

Ferner müssen Fahrzeuge mit eigener Triebkraft beim Passiren von Schleusen und Brücken, sowie Uferstrecken, an welchen Wasserbauten ausgeführt werden, ihre Geschwindigkeit so mäßigen, daß eine Beschädigung der Bauwerke vermieden wird und daß eine Störung der Arbeiten oder eine Beschädigung des Baues nicht erfolgen kann.

§ 34.

Bei der Annäherung an Schleusen, Anlegeplätze und Fähren, beim Einfahren in jede Engstelle des Fahrwassers (vergl. § 26) sowie vor jeder scharfen Krümmung der Wasserstraße ist das Signal „Achtung“ (siehe § 25) zu geben. Dasselbe Signal „Achtung“ ist ferner zu geben vor den Einmündungen von Häfen und Flüssen und an den Abzweigungen von Kanälen.

VII. Segeln, Treideln pp. (vergl. Abschnitt V.)

§ 35.

Das Segeln ist nur gestattet:

- a) auf dem Weichsel-Haff-Kanal mit Ausnahme der zu demselben gehörigen breiten Strecken der Linau, des Müllerlandskanals und des Stobbendorfer Bruches mit Segeln von höchstens 6 m Breite.
- b) auf der Königsberger Weichsel und auf den Wasserstraßen zwischen der Elbinger Weichsel und dem Weichsel-Haff-Kanal (Ziffer 4 der Einleitung) mit Segeln von höchstens 8,0 m Breite.

Die Segelbäume dürfen nicht weiter als die Segel selbst über den Bord der Schiffe ragen.

Für die Elbinger Weichsel und für die unter a erwähnten breiten Strecken des Weichsel-Haff-Kanals tritt eine Beschränkung der Segelbreite nicht ein.

Auf sämtlichen Wasserstraßen sind die Segelbäume und Segel beim Begegnen oder Ueberholen eines anderen Fahrzeuges sowie bei sonstigem Anlaß soweit einzuziehen, daß jeder Zusammenstoß und jede Beschädigung vermieden wird.

Mindestens 200 m vor den Schleusen und Brücken müssen die Segel eingezogen werden.

§ 36.

Zum Treideln dürfen nur die dazu bestimmten Dämme und Wege benutzt werden. Das Treideln mit Pferden darf nur im Schritt erfolgen. Zwischen zwei hintereinander in gleicher Richtung getreidelten Holzflößen muß ein Abstand von mindestens 300 m bleiben.

Die Führer der am Tage an der Treidelwegseite zum Zwecke des Ladens oder Böschens festgelegten Fahrzeuge haben genügende

Vorkehrungen zu treffen, daß den getreidelten Fahrzeugen oder Flößen kein Aufenthalt erwächst.

§ 37.

Die Führer solcher Schiffsgefäße, deren Größe oder Ladung beim Vorüberfahren an einer Fähranstalt das Werfen des Fährseils nothwendig macht, haben sich bei ihrer Annäherung an die Fährre durch Rufen, durch ein Zeichen mit der Dampfpeife oder auf sonstige Weise (Glockenzeichen u. s. w.) bemerklich zu machen. Sie dürfen nur nach erfolgtem Werfen des Fährseils bei der Fähranstalt vorüberfahren und müssen erforderlichen Falls die Fahrt so lange einstellen, bis die Fährre das Ufer erreicht hat.

Bei den mittels Seilen oder Ketten betriebenen Fährren sind die Seile oder Ketten zur Ermöglichung des freien Schiffs- und Floßverkehrs stets sogleich bei der Unterbrechung des Fährbetriebes derart zu senken oder herabzulassen, daß der Verkehr auf dem Gewässer ungehindert erfolgen kann.

Holzflöße müssen so schnell als möglich an den Fähranstalten vorbei gebracht werden.

Die Benutzung des Fährseils zum Anhalten oder zur Fortbewegung der Fahrzeuge oder Flöße und das Einsetzen der Ruder in die Fährprähme zu diesem Zwecke ist verboten.

VIII. Ankeru und Anlegen der Fahrzeuge und Flöße sowie Lagern von Flößholz.

§ 38.

Das Fahrwasser darf unter keinen Umständen gesperrt werden. In der Nähe von Fährren, die durch Seile oder Ketten betrieben werden, sowie an allen, durch entsprechende Zeichen kenntlich gemachten Stellen, an denen sich Telegraphen- oder Telephonkabel, Gas- oder Wasserleitungsrohre, oder ähnliche Anlagen befinden, ist das Ankeru und Schleppen der Anker, sowie der Gebrauch von Bootshaken verboten. Sobald Anker im Fahrwasser verlegt werden, sind dieselben durch Bojen zu bezeichnen.

§ 39.

Das Festlegen der Fahrzeuge und Flöße an den Uferbefestigungen, sowie das Festhalten an denselben mit Bootshaken und dergleichen ist verboten.

§ 40.

Das beliebige Anlegen an den Ufern (außer an den Anlege- und Ladestellen) zum Laden, Löschen und Landen von Fahrgästen ist verboten.

Sollte das Anlegen in dringenden Fällen unumgänglich nöthig sein, so muß dasselbe derart erfolgen, daß dadurch der übrige Schiffsverkehr nicht gehindert wird.

Ausnahmsweise kann das Laden und Löschen an den Ufern auf vorheriges Ansuchen durch die Königlichen Strommeister gestattet werden:

- a) den Besitzern der angrenzenden Grundstücke für die Abfuhr ihrer Erzeugnisse und für das Heranschaffen von Gegenständen für ihren Bedarf,
- b) in allen Fällen, wo die Erhaltung der Ladungen gefährdet ist und ein Umladen, Lüften u. s. w. dringend erforderlich ist.

Auf 50 m Länge vor den Schleusen dürfen am Ufer Fahrzeuge und Flöße nicht festgelegt werden; ausgenommen sind die durchzuschleusenden Fahrzeuge, welche vorübergehend hier anlegen können.

Auf den schmalen Strecken des Weichsel-Haff-Kanals, in der Königsberger Weichsel, sowie in den Wasserstraßen zwischen der Elbinger Weichsel und dem Weichsel-Haff-Kanal, woselbst nach § 30 nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 8 bzw. 10 km zu fahren ist, dürfen, ausgenommen bei einer erforderlich werdenden Ableichterung, Fahrzeuge oder Flöße oder ein Fahrzeug und ein Floß nicht Seite an Seite gelegt werden. Sonst ist das Anlegen mehrerer Fahrzeuge und Flöße neben einander mit der Maßgabe zulässig, daß mindestens $\frac{2}{3}$ der vorhandenen Fahrwasserbreite für den Verkehr frei bleiben.

§ 41.

An den öffentlichen Lade- und Anlegestellen haben die Fahrzeuge in der Reihenfolge anzulegen, wie sie daselbst eintreffen. Beladene oder entladene Fahrzeuge haben sogleich den auf die Beladung oder Entladung wartenden Fahrzeugen Platz zu machen.

Das Be- und Entladen der Fahrzeuge muß mit der größten Schnelligkeit und ununterbrochen vor sich gehen. Sind für ein schon theilweise beladenes Fahrzeug keine weiteren Materialien zur Stelle, so muß dasselbe verholten und erst denjenigen Fahrzeugen, für welche Materialien zur Verladung bereit liegen, oder welche auf das Entladen warten, Platz machen.

§ 42.

Das Lagern von Flößholz während der Schifffahrtszeit kann nur mit besonderer Erlaubniß des Wasserbau-Inспекtors in Elbing geschehen.

Unter Lagerndem Flößholz wird dasjenige verstanden, dessen Transport 24 Stunden oder länger unterbrochen wird, oder welches, nachdem es seinen Bestimmungsort erreicht hat, auf dem Wasser bleibt.

Für gehörige Festlegung und dauernde Bewachung solches lagernden Flößholzes hat der Eigenthümer desselben zu sorgen.

IX. Verhalten bei den Schleusen und Brücken.

§ 43.

Beim Passiren der Schleusen müssen die Anordnungen des Schleusenmeisters genau beachtet werden.

Jede eigenmächtige Benutzung der Einrichtungen zum Betrieb der Schleusen und Brücken ist untersagt.

Auf Verlangen der Schleusenmeister ist die Besatzung der durchzuschleusenden Schiffe und Flöße verpflichtet, beim Oeffnen der Schleusenthore und dergl. Hilfe zu leisten.

§ 44.

Innerhalb der Schleusenbezirke ist das Fallenlassen der Anker verboten. Das Einsetzen von Bootshaken und mit Eisen beschlagenen Rudern in die Thore und Wände der Schleusen, in die sonstigen zur Schleuse gehörigen Anlagen (Leitwerke, Dalben, Ordnungswände pp.) ist gleichfalls verboten, es sind dazu die in den Schleusenmauern angebrachten eisernen Schiffshalter zu benutzen. Für jeden auf irgend eine Weise innerhalb der Schleusenbezirke verursachten Schaden bleibt der Schiffsführer haftbar.

Die Bestimmungen der §§ 43 und 44 finden auf die Brücken sinngemäße Anwendung.

§ 45.

Schiffe, für welche wegen ihrer Größe das Oeffnen der Brücken erforderlich wird, dürfen nicht bis unmittelbar an die geschlossenen Brücken heransfahren, und die Brücken nur durchfahren, nachdem der Brückenwärter das Zeichen zur Durchfahrt ertheilt hat.

§ 46.

Es dürfen höchstens passieren:

- I. Chausseewalzen von 6000 kg Gewicht und Wagen, Lokomobilen, Maschinen und dergleichen von 10000 kg Gewicht:
 - a) die Drehbrücke über den Weichsel-Haff-Kanal bei Neumünsterberg,
 - b) die Drehbrücke auf dem westlichen Haupte der Schleuse in Blatenhof und
 - c) die Drehbrücke auf dem Oberhaupt der Schleuse Danziger Haupt.
- II. Chausseewalzen von 4000 kg Gewicht und Wagen, Lokomobilen, Maschinen und dergleichen von 6000 kg Gewicht, die Klappbrücke bei Tiegenort.

§ 47.

Die Brücken dürfen von Fuhrwerken und Reitern nur im Schritt und ohne unnöthigen Aufenthalt passirt werden.

Ein Begegnen von Fuhrwerken, Reitern und Viehtransporten darf auf den Brücken nicht stattfinden.

§ 48.

Werden Vorbereitungen zum Oeffnen der Brücken getroffen, so müssen Fuhrwerke, Reiter, Viehtransporte, Fußgänger u. s. w. vor

der Brücke so lange warten, bis die Brücke wieder vollkommen geschlossen und durch Öffnen der Schranken oder ein Zeichen des Brückenwärters für den Landverkehr wieder frei gegeben ist.

Während der Zeit, während welcher der Zugang zu den Brücken durch Schranken gesperrt ist, darf sich außer den die Brücken bedienenden Personen Niemand in dem Raum zwischen den Brückenschranken befinden. Insbesondere ist das Betreten der ausgeschwenkten Drehbrücken und der geöffneten Brückenklappen unstatthaft.

X. Sonstige Bestimmungen.

§ 49.

Das Kochen von Pech, Theer und anderen leicht brennbaren Stoffen auf den Fahrzeugen ist verboten; dasselbe darf in der Nähe der Fahrzeuge auf dem Lande nur mit Genehmigung der Strompolizeibeamten erfolgen.

In der Nähe einer Ladung, die aus leicht brennbaren Stoffen besteht, darf nicht geraucht werden.

Auf Schiffen mit solchen Ladungen kann unter Beobachtung der nöthigen Vorsichtsmaßregeln und wenn eine Gefährdung der Ladung dadurch ausgeschlossen ist, in der gut eingerichteten Kombüse in der Zeit von 4 Uhr Morgens bis 9 Uhr Abends Feuer zum Kochen der Speisen gemacht werden. Sonst darf kein Feuer in der Nähe derartiger Ladungen gemacht werden.

§ 50.

Die auf Fahrzeugen befindlichen leicht feuerfangenden Gegenstände (Pech, Theer, Flachs, Hanf, Wolle, Garn u. s. w.) müssen gut bedeckt sein.

§ 51.

Bezüglich der Beförderung explosiver Stoffe sind die hierüber bestehenden oder noch zu erlassenden besonderen Vorschriften zu befolgen*).

Die Anzeige, daß und welche Mengen derartiger Stoffe auf einem Fahrzeuge geführt werden, ist den Strommeistern oder den Schleusenmeistern sofort beim Eintreffen in dem Bezirk des betreffenden Beamten anzuzeigen. Bezüglich des Verkehrs mit Petroleum sind ebenfalls die besonderen Bestimmungen maßgebend**).

§ 52.

Das Baden ist nur an polizeilich genehmigten Plätzen oder in Badeanstalten erlaubt.

§ 53.

Im Weichsel-Haff-Kanal mit Ausnahme der zu demselben gehörigen Theile der Vinan, der Tiege und des Stobendorfer Bruches ist das Fischen verboten. In den übrigen Gewässern dürfen die Be-

*) Siehe No. 4 und 5. S. 12—22.

***) Siehe No. 22, S. 87.

rechtigten bei vorhandener Eisdecke nur mit besonderer, für jeden einzelnen Fall einzuholender Genehmigung des Wasserbauinspektors in Elbing an den von diesem bestimmten Plätzen oder innerhalb der von ihm festgesetzten Grenzen Brücken zur Ausübung der Fischerei mit Stellnetzen setzen.

Bei der Wiedereröffnung der Schifffahrt sind die Brücken sofort zu entfernen, widrigenfalls die Beseitigung auf Kosten der Säumnigen stattfindet. Eine Behinderung der Schifffahrt durch die Ausübung der Fischerei ist nicht zulässig.

§ 54.

Das Anfeisen behufs Verholens der Fahrzeuge ist nur mit Genehmigung der Strompolizeibeamten gestattet. Die Entnahme von Sand, Kies und dergleichen, sowie von Eis aus den Gewässern und die Anlegung von Schlittschuhbahnen auf der Eisdecke ist nur mit Genehmigung des Wasserbauinspektors in Elbing an den anzuweisenden Stellen und bei nicht Berechtigten nach Bezahlung der festzusetzenden Gebühr zulässig.

Wasserschöpflöcher im Eise dürfen, vom Ufer aus gerechnet, höchstens 0,60 m weit in die öffentlichen Gewässer hineinreichen und höchstens 1,50 m breit sein.

Fischereilöcher im Eise dürfen nicht in oder neben gebahnten und bezeichneten Eiswegen hergestellt werden; dieselben müssen mindestens 6,00 m von den Rändern der Eiswege entfernt sein. Sämmtliche im Eise hergestellten Oeffnungen sind von denjenigen, die sie hergestellt haben oder haben herstellen lassen, sorgfältig mit Eisschollen zu umstellen und mit Fusen (Stangen) zu bezeichnen. Für die dauernde Erhaltung dieser Sicherung ist seitens der Verpflichteten zu sorgen.

Jede Beschädigung und Beseitigung dieser Fusen (Stangen) und Eisschollen ist verboten.

Stellen auf dem Eise, die durch Eisschollen umstellt sind oder mit Fusen bezeichnet sind, dürfen nicht betreten werden.

§ 55.

Das unbefugte Betreten der Ufer, Dammböschungen, der zu den Schifffahrtsstraßen gehörigen Anlagen und Liegenenschaften ist verboten; ebenso das Eintreiben von Pfählen in die Ufer oder Böschungen.

Die Benutzung der Treidelwege, soweit dieselben nicht Theile öffentlicher Wege sind, ist nur zum Zwecke des Treidelns gestattet.

Das Fahren und Reiten auf den beiderseitigen Dämmen des Weichsel-Haff-Kanals zwischen Rothebude und Platenhof ist verboten. Der südliche Damm auf dieser Strecke darf auch von Fußgängern nicht benutzt werden; ausnahmsweise ist die Benutzung desselben zum Treideln, jedoch nur durch Menschen, bei ungünstigem Wind gestattet, wenn das Treideln vom nördlichen Damm aus nicht möglich oder sehr beschwerlich ist.

Die auf den Ufern, den Dammböschungen und den sonstigen der Verwaltung gehörigen Liegenschaften befindlichen Anpflanzungen dürfen nicht beschädigt werden.

§ 56.

Beschädigungen oder Verunreinigungen der Ufer, der Lade- und Anlegestellen beim Laden und Böschchen sind verboten. Ebenso ist jedes Einwerfen oder Einlassen von Schutt, Steinen, Ballast, Sägespähnen, Kehricht, Müll, Asche und dergleichen, von Schlammwasser aus Gruben, und von sonstigen, unreinen oder schädlichen Flüssigkeiten, sowie von allerlei Rückständen jeder Art in die Wasserstraßen untersagt.

§ 57.

Hindert oder gefährdet ein festgefahrenes oder gesunkenes Schiffsgesäß oder Floß den Wasserverkehr, so hat der Führer des Schiffes oder Floßes ungesäumt die Wiederflottmachung oder Herausbringung herbeizuführen.

Er muß von jedem, sein Fahrzeug betreffenden Unfall, welcher voraussichtlich eine Sperrung der Schifffahrtsstraße oder eine Erschwerung der Schiffahrt zur Folge hat, dem nächsten Strompolizeibeamten schleunigst Anzeige erstatten.

Wird das gesunkene oder festgefahrene Schiffsgesäß oder Floß nicht innerhalb einer seitens der Strompolizeibehörde festzusetzenden Zeit von dem dazu Verpflichteten beseitigt, so erfolgt die Beseitigung auf Kosten der zur Beseitigung Verpflichteten durch die Verwaltung.

Das Verschlagen von Fahrzeugen und deren Zulandeziehen zum Zwecke des Verschlagens, darf nur mit Genehmigung des Strompolizeibeamten an den von diesem anzuweisenden Stellen geschehen.

§ 58.

Das Beschädigen, Beseitigen, Verändern oder Verrücken (Versetzen) von Schifffahrtszeichen ist verboten.

XI. Straf- und Schlußbestimmungen.

§ 59.

Der Eigenthümer und der Führer eines Fahrzeuges oder Floßes haften dafür, daß die zur Ausführung der vorstehenden Vorschriften erforderlichen Signalapparate vollständig und in brauchbarem Zustande auf dem Fahrzeug oder Floß vorhanden sind.

Im Uebrigen liegt die Befolgung der Vorschriften dem Führer des Fahrzeuges oder Floßes ob. Führer ist der Schiffer oder dessen berufener Vertreter.

§ 60.

Zu widerhandlungen gegen die Vorschriften dieser Polizei-Verordnung werden, sofern nicht nach den sonstigen Vorschriften höhere

oder andere Strafen verwirkt sind, mit Geldstrafe bis zu 60 Mark oder im Falle des Unvermögens mit verhältnißmäßiger Haft bestraft.

Für die im Betriebe der Schifffahrt und Flößerei begangenen Zuwiderhandlungen sind die Führer der betreffenden Schiffsgesäße und Flöße in erster Linie verantwortlich.

§ 61.

Diese Polizei-Verordnung tritt am 1. April 1901 in Kraft. Von demselben Tage ab werden die früher für den Weichsel-Haff-Kanal erlassenen polizeilichen Vorschriften aufgehoben, und zwar:

1. Verordnung vom 20. August 1866 nebst Rangfahrordnung vom 23. April 1850 (Amtsblatt 1866 Seite 247).
2. Verordnung vom 10. März 1875 (Amtsblatt 1875 Seite 66).
3. Verordnung vom 10. Dezember 1875 (Amtsblatt 1875 Seite 268).
4. Verordnung vom 20. Juni 1876 (Amtsblatt 1876 Seite 145).
5. Verordnung vom 11. Mai 1887, soweit diese Polizei-Verordnung sich auf den Weichsel-Haff-Kanal bezieht (Amtsblatt 1887 Seite 145).
6. Verordnung vom 23. September 1893 (Amtsblatt 1893 Seite 407).
7. Verordnung vom 30. Juli 1894 (Amtsblatt 1894 Seite 369).

Danzig, den 29. Dezember 1900.

Der Regierungs-Präsident.

38. Polizei-Verordnung für die Schwente und Tiege von der Drehbrücke in Neuteich bis zur Platenhöfer Schleuse.

(Amtsblatt Danzig 1882, S. 203.)

Auf Grund der §§ 74 und 75 des Gesetzes über die Organisation der Allgemeinen Landesverwaltung vom 26. Juli 1880 (Ges.-Samml. S. 291) wird unter Zustimmung des Bezirksraths nachstehende Verordnung für die Schwente und Tiege von der Drehbrücke in Neuteich bis zur Platenhöfer Schleuse erlassen.

§ 1.

Die polizeiliche Aufsicht über die Schwente und Tiege in obigen Grenzen liegt der, von der Staatsbehörde bestellten, gegenwärtig zu Elbing stationirten Wasserbauinspektion ob, welche für die Beachtung aller auf die Kanalverwaltung bezüglichen Vorschriften Sorge zu tragen und die etwaigen Kontraventionen zur Untersuchung und Bestrafung zu bringen hat. Derselben untergeordnet sind: der Schleusenmeister und Kanalaufseher zu Platenhof, denen, sowie deren legitimirten Stellvertretern, Folge zu leisten ist. Beschwerden gegen das

Verfahren derselben werden zunächst bei der Kanalpolizeibehörde angebracht.

§ 2.

Beim Eintritt niedriger Wasserstände sind in die Schwente und die Tiede zwischen Neuteich und der Platenhöfer Schleuse passierende Rähne verpflichtet, selbst während der Fahrt, abzuleichtern. Es wird hierbei bemerkt, daß die gedachte Wasserstraße bei dem mittleren Haffwasserstande von 0,58 m am Platenhöfer Pegel und unveränderter Sohle 1,70 m Tiefe hat, welche in den Sommermonaten bei ganz niedrigen Wasserständen bis auf 0,9 m abnehmen kann. Bei solchen Wasserständen ist nur ein Tiefgang der die Schwente und die Tiede passirenden Rähne und Böte resp. von 1,4 m bis zu 0,6 m zulässig und müssen tiefer gehende Fahrzeuge je nach den Umständen ableichtern.

Dieserigen Schiffer, welche über die Wasserstände in der Schwente und Tiede im Zweifel sein sollten, erfahren dieselben stets beim Schleusenmeister zu Platenhof.

§ 3.

Kein Fahrzeug darf so beladen werden, daß die Ladung über den Bord des Gefäßes seiner Breite nach hervorragt.

Nur bei Ladungen von Heu, Rohr, Faschinen und Stroh ist eine über den Bord hervorragende Ladung in einer Breite von überhaupt 5 m erlaubt.

Das Ueberladen von einem Schiffe in das andere ist an schmalen Stellen verboten.

§ 4.

Steuerruder dürfen mit Steinen nicht belastet werden.

§ 5.

Wenn mit Pferden getreidelt wird, so darf nur mit einem Pferde und im Schritt getreidelt werden.

§ 6.

Dampfböten ist die Fahrt in der Tiede von Platenhof aufwärts bis zum bisherigen Wendeplatze in Tiegenhof nach wie vor gestattet. Oberhalb dieser Stelle dürfen nur Dampfböte bis 3 m Breite fahren und zwar von der Chausséebrücke in Tiegenhof bis zur Brücke in Marienau bei einer Länge von 8,5 km mit einer Maximalgeschwindigkeit von $12\frac{2}{3}$ Stunden und von da ab bis zur Chausséebrücke in Neuteich bei einer Länge von 6 km mit einer Maximalgeschwindigkeit von $11\frac{1}{3}$ Stunden.

§ 7.

Holz darf nicht unverbunden, sondern nur in Flößen, welche jedoch höchstens eine Breite von 4 m haben dürfen, transportirt werden.

§ 8.

Die Länge der Holzflöße darf nicht über 90 m betragen und müssen die Holzflöße so bemannt sein, daß bis zu 30 m Länge 2, bei größerer Länge 3 Mann auf dem Holzflöße mit dem Transport beschäftigt sind.

§ 9.

Die Lagerung von Holztraften, wo sie gestattet wird, darf nur stattfinden:

- a) von unterhalb des Bassins bei Neuteich bis zur Brücke in Marienau am rechten Ufer,
- b) von der Brücke in Marienau bis zum Rathhause in Tiegenhof am linken Ufer,
- c) in der Tiede durch Tiegenhof dürfen an den daselbst befindlichen Holzselbern in der Regel niemals Holztraften lagern und ist dieses nur dann und zwar nur an einem Ufer gestattet, wenn die Hölzer zum Zweck des Aufwachsens herbeigeschafft werden müssen, wobei aber ausdrücklich bestimmt wird, daß ein Fahrwasser von mindestens 10 m Breite frei bleiben muß.

In den beiden erstgenannten Fällen sub a und b dürfen die lagernden Holztraften eine Breite von höchstens 4 m und eine Länge von nur 30 m haben, müssen in Entfernungen von mindestens 120 m von einander liegen, mittelst Schrägen befestigt und fortwährend bewacht werden.

In den Wendepätzen resp. an den Ladestellen dürfen keine Holztraften lagern.

§ 10.

Das Anbinden an die Uferbefestigungen, das Auswerfen von Ankern in denselben, sowie das Festhalten an denselben mit Bootshaken ist verboten.

§ 11.

Holztraften dürfen nur in Entfernungen von 250 m hintereinander getreidelt werden.

§ 12.

Das Einsetzen mit Eisen beschlagener Ruder oder Schiebestangen in die Brücken ist verboten.

§ 13.

Beim Öffnen der Aufzugbrücken in Marienau und Tiegenhof ist jeder Schiffer verpflichtet, wenn beide Klappen aufgezogen werden sollen, jedesmal auf Erfordern einen Mann zur Hilfe zu stellen, bei Verweigerung des Durchlasses.

Das eigenmächtige Selbstöffnen der Brücken ist unzulässig.

§ 14.

Bei einer Ladung von 2 bis 3 m Höhe über dem Wasserpiegel müssen je nach dem Wasserstande, um Beschädigungen zu verhüten, jederzeit die Brückenklappen geöffnet werden.

§ 15.

Wer außer den vorgedachten Fällen auf irgend eine Weise aus Vorsatz oder Fahrlässigkeit die Brücken beschädigt, muß den verursachten Schaden ersetzen und wird straffällig.

§ 16.

Vor Sonnenaufgang und nach Sonnenuntergang dürfen die Brücken nicht aufgezogen werden. An Sonn- und Festtagen geschieht das Öffnen von 4 Uhr Nachmittags an.

§ 17.

Die in Tiegenhof über die Tiege führende, mit Massenklappen versehene Stobbe'sche Brücke ist von den Schiffern zu öffnen und ordnungsmäßig zu schließen.

§ 18.

Jeder Kahn, welcher in der Schwente und Tiege anhält, muß so nahe als möglich an dem jenseitigen Ufer des Treideldammes gestreckt anlegen und in dieser Lage, sowohl vorne als auch hinten gut befestigt werden.

Ebenso muß auch das Flößholz gestreckt neben dem Ufer befestigt werden und zwar an sogenannten Schricken.

§ 19.

Kein Fahrzeug darf einem andern gegenüber oder zur Seite angelegt werden, es sei denn, daß dieses des Ableichtens wegen gestattet würde.

§ 20.

Das Aus- und Einladen von Waaren darf in der Regel nur an den dazu bestimmten Ladestellen vorgenommen werden.

An andern Orten ist das Aus- und Einladen bloß den an der Schwente und an der Tiege angrenzenden Grundbesitzern gestattet.

Der betreffende Schiffer hat vor Beginn des Ein- und Ausladens dem Kanalaufseher Anzeige zu erstatten.

Die bei dem Neuteicher Lösch- und Ladeplaz ankommenden Gefäße haben die Reihenfolge zu beobachten, daß der erste Schiffer am südlichen Ende anlangt und löscht, der zweite dicht unterhalb u. s. w. soweit der Plaz reicht. Die später kommenden Gefäße müssen auf der westlichen Seite des Kanals anlegen und rücken auf die Stelle der gelöschten Gefäße ein. Die gelöschten Gefäße sind sogleich von hrer Stelle abzubringen. Die Gefäße dürfen sich nicht quer über

den Kanal oder im Wendebassin festlegen, sondern müssen stets mit der Längsseite dem Zuge des Kanals folgen.

Die Güter sind auf dem Ausladeplatze so aufzustellen, daß bis zur wasserseitigen oberen Kante ein Zwischenraum von 3,5 m frei bleibt. Die Güter sind innerhalb 72 Stunden nach Erlöschung des Fahrzeuges von dem Ausladeplatze zu entfernen. Jeder dem Kanal und dessen Dossirungen bei Gelegenheit des Aus- und Einladens zugefügte Schaden muß von dem betreffenden Schiffer ersetzt werden.

§ 21.

Das Segeln ist nur den Hand- und Obstkähnen, Fischersicken und ähnlichen kleinen Fahrzeugen von 2 Last Tragfähigkeit gestattet.

§ 22.

Wenn zwei treidelnde Fahrzeuge oder Holzflöße sich begegnen, muß das Fallenlassen der Treidelleine bei dem abwärts (d. h. von Neuteich nach Tiegenhof) fahrenden bewirkt werden.

Die Besatzung von den am Ufer liegenden, ladenden oder löschenden Schiffen haben die Treidelleine herumzureichen. Vor den Brücken müssen die Treidelleinen schon in einer Entfernung von 50 m niedergelegt werden. Die Schiffer der langsamer fahrenden Kähne müssen die nachkommenden schneller fahrenden Kähne stets vorbeilassen.

§ 23.

Das Baden in der Schwente sowohl wie in der Tiege ist nur an den polizeilich zu bestimmenden Stellen gestattet. Das Fischen mit Stellnetzen und Steckeln ist während der Schifffahrtzeit unbedingt verboten. Dagegen kann das Fischen mit Stellnetzen und Steckeln zur Winterzeit auf Grund eines von der Königlichen Wasserbauinspektion zu Elbing auszustellenden Erlaubnißscheins, in welchem der Ort der Aufstellung und die zulässige Ausdehnung der Stellnetze speziell angegeben ist, stattfinden.

§ 24.

Aus der Schwente und Tiege darf während der Winterzeit Eis für die Eiskeller nur mit Genehmigung der staatlichen Aufsichtsbehörde entnommen werden.

§ 25.

Zur Vermeidung der Beschädigung der Uferbefestigungen darf das Vieh nur an den zu Tränken bestimmten Stellen an die Schwente getrieben werden.

Von Station 25 in der Feldmark Neuteichsdorf bis zur Aufzugsbrücke in Marienau dient als Treidelweg für die die Schwente passirenden Schiffer der linksseitige, von der Brücke in Marienau bis zum sogenannten breiten Wasser der rechtsseitige Kanaldamm.

§ 26.

Das Verunreinigen des Flusses durch Hineinwerfen von Schutt, Steinen, Kehrlicht, Asche u. dergl. ist verboten.

§ 27.

Niemand darf die am Flußborde und den Böschungen befindlichen Anpflanzungen beschädigen.

§ 28.

Die Uebertretung der vorstehenden Vorschriften wird, unabhängig von dem Erfolge des durch das Vergehen herbeigeführten Schadens, mit einer Geldbuße bis zu 30 Mk. oder verhältnißmäßiger Haft geahndet werden.

Danzig, den 31. Mai 1882.

Der Regierungs-Präsident.

39. Polizei-Verordnung, betr. das Befahren des Kraffohl-Kanals.

(Amtsblatt Danzig 1864, S. 153.)

Mit Bezug auf § 11 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 wird folgende Polizei-Verordnung für den Kraffohl-Kanal erlassen und hiermit zur öffentlichen Kenntniß gebracht:

§ 1.

Die Benutzung des Kraffohl-Kanals und der beiden an der Einmündung befindlichen Schleusen ist nach wie vor allen Flußfahrzeugen (als kurischen Rähnen, Jachten, Lommen, Oderkähnen, Dampfböten u. s. w.) gestattet, insofern der Tiefgang dieser Fahrzeuge solches zuläßt.

Holztraften dagegen dürfen ferner nur bis zu einer Breite von 15 Fuß (4,71 m) verbunden und höchstens 8 Gelenke lang sein; bei größeren Dimensionen wird das Durchschleusen nicht gestattet.

§ 2.

Die Wassertiefe des Kanalbettes bei dem mittleren Sommerwasserstande von 2 Fuß 6 Zoll (0,79 m) am Pegel der Kraffohl-Schleuse beträgt in der Regel durchweg mindestens 5 Fuß (1,57 m) hängt aber von den vorkommenden Haufftaunungen ab und verändert sich demzufolge öfter über oder unter den angegebenen Stand. Es ist daher Sache der Schiffsführer, von dem jedesmaligen Wasserstande Kenntniß zu nehmen und sich hiernach bei dem Betriebe der Schifffahrt zu richten.

§ 3.

Ein jedes Fahrzeug muß mit den nöthigen Ausrüstungsstücken, sowie Tauen, Ketten und Anker versehen sein, da derartige Gegenstände im Kanal-Inventarium nicht vorräthig gehalten werden. Zum Stopfen der Gefäße und Traften sind die erforderlichen Pfähle auf der Doffirungsante der Deiche eingegraben, die auch zur Befestigung derselben dienen. Anker oder eigene Haltepfähle dürfen hierbei nicht benutzt werden, weil dadurch die Deichdoffirungen beschädigt werden würden.

§ 4.

Jede Verunreinigung des Kanals und der Schleusen ist untersagt. Es darf also weder Ballast, Kohlschlacken noch Abraum, Kehricht, Unrath pp. in das Wasser geworfen werden. Die Heraus-schaffung resp. Beseitigung der hineingeworfenen Gegenstände erfolgt auf Kosten des Schiffsführers oder des sonstigen Kontravenienten. Das Belasten der Steuer mit Steinen oder anderen schweren Körpern ist nur dann gestattet, wenn diese Gegenstände gehörig sicher befestigt sind.

§ 5.

Alle Schiffsfahrzeuge und Holztraften müssen mindestens 5 Ruthen (19 m) vor der Schleuse anhalten und festlegen und dem-nächst zum Durchschleusen bei dem Schleusenmeister angemeldet, an denselben auch die tarifrähigen Gefälle entrichtet werden, bevor dieser das Durchschleusen gestattet. Sobald die Genehmigung hierzu ertheilt worden ist, hat der Schiffsführer das Oeffnen der Thore und das Durchschleusen nach den speciellen Anordnungen des Schleusenmeisters zu bewirken und hierbei darauf zu sehen, daß jede Beschädigung der Bauwerke vermieden werde, insbesondere wird das Einsetzen der mit Eisen beschlagenen Ruder oder Schiebestangen in die Schleusenthore, Bollwerke oder Schleusenböden untersagt.

Nach erfolgter Durchschleufung muß auf Bestimmung des Schleusenmeisters auch das Schließen der Thore von der Mannschaft des durchgeschleuften Fahrzeuges besorgt werden.

§ 6.

Die Reihenfolge, in welcher die Durchschleufungen erfolgen, richtet sich im Allgemeinen nach den Anmeldungen beim Schleusenmeister. Dem Letzteren steht jedoch die Befugniß zu, mit Rücksicht auf die Veränderlichkeit des Wasserstandes und auf die Verschiedenheit der Fahrzeuge und Ladungen oder aus anderen überwiegenden Rücksichten in einzelnen Fällen von jener Regel abzuweichen. Die zur Passagierbeförderung bestimmten Dampfböte sind stets vor allen anderen Fahrzeugen zc. durchzuschleusen.

Wenn mehrere Holztraften eines und desselben Eigenthümers zum Durchschleusen angemeldet sind und vor der Schleuse liegen, so erfolgt das Durchlassen derselben ohne Unterbrechung und später

ankommende Holztransporte dürfen erst nach erfolgter Beförderung der ersteren durchgeschleust werden. Bei der Ankunft von Rähnen aber muß das Durchschleusen derselben wechselweise oder gleichzeitig mit den Holztraften nach Anordnung des Schleusenmeisters erfolgen. Auch ist der Letztere befugt, aber nicht verpflichtet, eine anderweitige Einigung der Interessenten unter sich zu berücksichtigen.

Das eigenmächtige Oeffnen der Thore, sowie das Vorlegen oder Einziehen der Schiffsgefäße und Traften in die Schleusen ist unbedingt untersagt.

Früher als eine Stunde vor Sonnenaufgang und später als eine Stunde nach Sonnenuntergang kann das Durchschleusen überhaupt nicht verlangt werden.

§ 7.

Das Befahren des Kanals ist zu jeder Zeit und auf jede Art gestattet und die Benützung der Treidelwege, sowie der Fahren bei Rothebude und an der Rundmann'schen Ecke gegen Zahlung des tarifmäßigen Fährgeldes uneingeschränkt. Dampfböte dürfen jedoch nur mit einer Geschwindigkeit von 4 Fuß (1,255 m) in der Sekunde sich bewegen, so daß der Weg von der Rothebude bis zur Krassohl-Schleuse und umgekehrt in kürzestens einer Stunde sechs Minuten zurückzulegen ist. Im Uebrigen finden selbstredend die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen hier Anwendung und namentlich die Anordnung wegen des Anbringens farbiger Laternen zur Nachtzeit.

§ 8.

Beim Begegnen zweier Fahrzeuge erfolgt das Ausweichen stets zur rechten Seite. Die treidelnden Fahrzeuge und die Holztraften halten sich an derjenigen Uferseite, an welcher der Leinpfad liegt und müssen die Fahrt auch in den Biegungen oder wo der Leinpfad von einer Seite zur andern übergeht, nicht behindern; dies gilt auch bei dem Hinein- oder Herausbringen der Holztraften in resp. aus der Schleuse.

Wenn sich zwei treidelnde Fahrzeuge begegnen und das kleinere unter der Leine des größeren passiren kann, so muß das letztere so viel Raum geben, daß der Vorbeigang auf solche Weise geschehen kann; bei größeren Fahrzeugen muß die Leine geworfen werden, damit das am Leinpfade rechts gehende Fahrzeug ungehindert weiter treideln kann.

Wenn der Bagger zur Arbeit im Kanal ist, so wird er den vorbeikommenden Fahrzeugen und Traften stets die Seitenkatten fallen lassen, selbige haben aber die Verpflichtung, so schnell wie möglich den Vorbeigang zu bewerkstelligen und zwar auf derjenigen Seite, die jedesmal vom Baggermeister signalisirt wird.

§ 9.

Die bestehenden Fahren bei Rothebude und Fischerstampe dürfen nie durch gespannte Leinen die Schifffahrt behindern, letztere

müssen vielmehr immer unter Wasser liegen. Ebenso darf der Fischfang nicht mittelst Stellnetzen oder Säcken ausgeübt, überhaupt der Betrieb der Fischerei der Schifffahrt nicht hinderlich werden. Kommt solches dennoch vor, so steht es (abgesehen von der Strafbarkeit der Kontravenienten) dem Schiffsführer frei, die hindernden Gegenstände fortzuschaffen.

§ 10.

Ohne Genehmigung des Schleusenmeisters, dessen Anordnungen alsdann zu befolgen sind, dürfen weder Fahrzeuge noch Holztrafken in der Schleuse oder dem Kanal liegen bleiben oder überwintern; keinesfalls darf dadurch dem Verkehr sowohl auf dem Wasser als auf dem Eise eine Gefahr oder ein Hinderniß erwachsen. Kommen in dieser Beziehung Saumligkeiten vor, so wird der Schleusenmeister ohne Weiteres auf Kosten des Säumigen die Hindernisse fortschaffen.

§ 11.

Ladepätze sind längs dem Kanal nicht vorhanden. Sollte jedoch einer der Anwohnenden etwas zu verladen haben, so soll ihm solches gestattet sein; derselbe hat aber jede Beschädigung der Ufer und sonstigen Anlagen zu vermeiden.

Wird ein Fahrzeug so schadhast, daß das theilweise oder gänzliche Löschen der Ladung nöthig wird, so ist solches dem Schiffer an jeder geeigneten Stelle erlaubt; — derselbe hat aber sofort dem Schleusenmeister davon Anzeige zu machen und dessen Anordnungen Folge zu leisten, auch etwaige Entschädigungen zu übernehmen.

§ 12.

Die specielle Beaufsichtigung des Kanals und der Schleusen steht dem jedesmaligen Schleusenmeister der Krafftoblschleuse zu; auch haben die sonstigen Polizeibeamten über die Befolgung dieser Vorschriften zu wachen und vorkommende Kontraventionen bei der zuständigen Polizeibehörde zur Anzeige zu bringen.

§ 13.

Uebertretungen der Vorschriften dieser Polizei-Verordnung werden, abgesehen von der Verpflichtung zum Schadenersatz, durch Geldstrafe bis zu 5 Thalern, im Unvermögensfalle durch verhältnißmäßige Gefängnißstrafe geahndet.

Danzig, den 10. August 1864.

Königl. Regierung. Abtheilung des Innern.

40. Polizei-Verordnung für den Elbingsluß.

(Amtsblatt Danzig 1881, Seite 206.)

Auf Grund der §§ 74 und 75 des Gesetzes über die Organisation der allgemeinen Landesverwaltung vom 26. Juli 1880 (Gesetz-Sammlung Seite 291) und des Gesetzes, betreffend die Erleichterung des Lootsenzwanges in den Häfen und Binnengewässern der Provinzen Preußen und Pommern vom 9. Mai 1853 (Gesetz-Sammlung S. 216) verordne ich mit Zustimmung des Bezirksraths unter Aufhebung nachstehender polizeilicher Vorschriften:

1. der Strompolizei-Ordnung für Elbing vom 9. Dezember 1852 (Amtsblatt der Königl. Regierung zu Danzig von 1853 S. 2);
2. des Nachtrags zu dieser Verordnung vom 9. Dezember 1859 (Regierungs-Amtsblatt von 1859 Seite 262);
3. der Bekanntmachung der Königl. Regierung zu Danzig vom 3. Oktober 1860 (Regierungs-Amtsblatt von 1860, Seite 194 und von 1873, Seite 61);
4. des Nachtrags zur Strompolizei-Ordnung für Elbing vom 9. Juni 1863 (Regierungs-Amtsblatt von 1863 S. 98); sowie:
5. des Nachtrags zu dieser Verordnung vom 25. Februar 1864 (Regierungs-Amtsblatt von 1864 S. 52); und
6. des Nachtrags zu derselben Polizei-Verordnung vom 30. Januar 1873 (Regierungs-Amtsblatt von 1873 S. 23);
7. der ortspolizeilichen Verordnung vom 3. April 1866, betreffend die Schonung der Bohlwerke beim Ein- und Ausladen von Holz; und
8. der ortspolizeilichen Verordnung vom 23. September 1872, betreffend das Verbot der Befestigung der Schiffsgefäße an den Waschbänken u.;

was folgt:

I. Allgemeine Bestimmungen.

Geltungsbereich.

§ 1.

Der Geltungsbereich dieser Polizei-Verordnung, von welcher jedem Schiffer bei seiner Ankunft im Hafen von Elbing oder an der Kraffohlschleuse vom Hafen- bezw. Schleuseninspektor ein Exemplar gegen Erlegung des Betrages von 10 Pf. auf Verlangen ausgehändigt werden soll, umfaßt:

die Schiffahrtsstrecke im Elbingslusse von dem Zusammenlaufe der Elbinger Laache mit der engen Lüne oberhalb der Eisenbahnbrücke bis zum äußersten Molenkopfe an der Ausmündung des Elbingslusses in das frische Häff.

Zuständige Beamte.

§ 2.

Innerhalb des im § 1 bezeichneten Bezirks wird die Stromschiffahrts- und Hafenspolizei durch die von der Königlichen Staatsregierung hiermit betraute Behörde, zur Zeit den Königlichen Wasserbauinspektor zu Elbing unter Zuhilfenahme der demselben untergeordneten Beamten, insbesondere:

1. des Stromaufsehers,
2. des Hafenspektors,
3. der Ober- und Hafflootsen, sowie der etwa noch anzustellenden Strompolizeibeamten verwaltet.

Allgemeine Verpflichtung der Schiffer und Befugnisse der Strompolizeibeamten.

§ 3.

Die auf dem Strom (§ 1) verkehrenden Schiffsführer und Flößer, Schiffsleute, Arbeiter und sonstigen im Schiffahrtsverkehre beschäftigten Personen haben den von der Stromschiffahrts- und Hafenspolizeibehörde und von den derselben untergeordneten Strompolizeibeamten in Ausübung ihrer gesetzlichen Befugnisse und insbesondere nach Maßgabe der gegenwärtigen Strompolizei-Verordnung ausgehenden Anordnungen unweigerlich und ungesäumt Folge zu leisten. Die genannte Behörde und bezw. die Strompolizeibeamten sind befugt, diese ihre Anordnung erforderlichen Falles durch Anwendung der gesetzlichen Zwangsmittel durchzusetzen. Auch steht dem Hafenspektor in den Fällen, wo er die an Bord von Schiffen, deren Verholung angeordnet wird, befindliche Mannschaft oder Wache zu diesem Behufe nicht für ausreichend erachtet, die Befugniß zu, weitere Mannschaft anzunehmen, wonächst der Kostenbetrag im Wege der Execution eingezogen wird.

Auskunft in Beziehung auf die für Seefahrer ergangenen Bekanntmachungen über Schiffahrtszeichen, Sicherheit der Häfen, sanitätspolizeiliche Anordnungen u. s. w. kann während der Dienststunden im Bureau der städtischen Polizeiverwaltung und im Bureau der Strompolizeibehörde eingezogen werden.

Beschwerden.

§ 4.

Die Erhebung von Beschwerden, welche, wenn sie sich gegen Anordnungen des Hafenspektors, des Stromaufsehers und der übrigen Strompolizeibeamten richten, zunächst bei der Stromschiffahrts- und Hafenspolizeibehörde (gegenwärtig dem Königlichen Wasserbauinspektor zu Elbing) anzubringen sind, hemmt die sofortige Ausführung der angefochtenen Anordnung nicht, sofern dieselbe nach dem Ermessen des zuständigen Beamten ohne Nachtheil für das Gemeinwohl nicht ausgefegt bleiben kann.

II. Einlaufen der Schiffe.

§ 5.

Der Lootse aus Pillau oder Königsberg hat das nach Elbing bestimmte Schiff, insoweit dasselbe dem Lootsenzwange unterworfen ist, bis zum Hafenbaum zu führen und Lootsenflagge aufzustecken, worauf sich der Elbinger Lootse an Bord des Schiffes begiebt, um dasselbe, wenn es mit Gütern beladen ist, bis zum Packhofs, wenn aber die Ladung aus Steinen und Ballast besteht, zum Ballastplatze, welchen der Hafensinspektor jedesmal anweist, zu führen. Die Löschung geschieht in beiden Fällen dann, wenn das Schiff nach geschehener Abgabe der Bezettelung bei dem Hauptzollamt durch dessen Beamte entbleiet und revidirt worden ist. Während der Ballastlöschung bleibt der Lootse und nach dem Ermessen der Steuerbehörde auch der Steuerbeamte an Bord des Schiffes. Hiernach fährt der Lootse das Schiff bis zur Stadt oder an den Ort, wo die Ladung angenommen werden soll und verläßt dasselbe, sobald es gehörig befestigt ist.

§ 6.

Der Lootse hat die Fahrt des Schiffes zu leiten und die hierzu erforderlichen Anordnungen zu treffen. Der Schiffer hat den Lootsen dabei zu unterstützen, sich während der Fahrt in unmittelbarer Nähe desselben aufzuhalten und dafür zu sorgen, daß die Anordnungen des Lootsen gehörig ausgeführt werden; insbesondere hat der Schiffer die zur Ausführung erforderlichen Befehle zu ertheilen und darauf zu halten, daß dieselben von der Schiffsmannschaft pünktlich befolgt werden. Sollte aber der Lootse nach der Ueberzeugung des Schiffers das Schiff durch seine Anordnungen gefährden, oder solche Fehler machen, welche ihn als unfähig zur Leitung der Fahrt erscheinen lassen, so ist der Schiffer befugt, den Lootsen außer Thätigkeit zu setzen und die Leitung der Fahrt selbst zu übernehmen. Ein solcher Fall muß aber von dem Schiffer sogleich nach seiner Ankunft der Stromschiffahrts- und Hafenspolizeibehörde (dem Königl. Wasserbauinspektor zu Elbing) zur weiteren Untersuchung angezeigt werden.

§ 7.

Jeder Schiffer, welcher mit Gütern oder Ballast in den Elbingstrom einfährt, muß seine Ladung dergestalt einrichten, daß das Schiff nicht zu tief gehe und hat sich deshalb nach der vorhandenen Tiefe bei dem Lootsen zu erkundigen.

§ 8.

Wenn der Lootse behauptet, daß das Schiff zu sehr beladen sei und deshalb zu tief gehe, der Schiffer sich aber zur Entlösung der zu viel eingenommenen Ladung nicht verstehen will, so hat der Lootse hiervon zunächst dem Oberlootsen und eintretenden Falls der Stromschiffahrts- und Hafenspolizeibehörde Anzeige zu erstatten, worauf die

Ermittelung des Tiefganges veranlaßt und Entscheidung getroffen werden wird.

§ 9.

Beim Durchgange durch den Hafensbaum, dessen Oeffnung jedesmal abgewartet werden muß, hat sich jeder See- und Stromschiffer der Kontrolle wegen Entrichtung der Hafengelder zu unterwerfen.

Im Uebrigen bewendet es hinsichtlich der zollamtlichen Behandlung der Ladungen, der Erhebung der Strom- und Bohlwerkssteuern der Stadt Elbing, sowie der Hafengelder bei den bestehenden Einrichtungen und Vorschriften.

§ 10.

Bevor der Schiffer den früheren Oberbaum gegenüber der Brandenburger Straße oder den früheren Fischerbaum in der Stadt erreicht, müssen die Segel festgemacht sein. Innerhalb der beiden Bäume darf kein Schiff, mit Ausnahme kleiner Boote, die Segel gebrauchen. Der Schiffer muß mit gehöriger Vorsicht die Tane ausbringen und mit deren Hilfe das Schiff bis zum Anlegeplatz fortarbeiten; auch müssen am Hintertheile des Schiffes die nöthigen Stopp-taue befestigt werden, damit das Schiff nicht unvermuthet fortgetrieben werde oder durch Anschlagen Schaden anrichte.

§ 11.

Werden Anker ausgeworfen, so sind dieselben mit einer Boje zu versehen oder sonst wie gehörig zu bezeichnen.

§ 12.

Bei dem Passiren der Insel beim Dorfe Bollwerk haben Segelschiffe ausschließlich die östliche Fahrt, Dampfschiffe ausschließlich die westliche Fahrt zu benutzen. Bei der Einfahrt in die Stromenge hat jeder Dampfschiffsführer ein Signal mit der Dampfpeife zu geben. Wenn zwei Dampfschiffe gleichzeitig entgegengesetzter Richtung an die Stromenge gelangen, so hat das abwärts gehende Schiff so lange zu warten, bis das aufwärts gehende passirt ist.

III. Verhalten im Strombezirke, insbesondere Loslegen der Schiffe.

§ 13.

Schiffe, welche von unterhalb ganz oder theilweise befrachtet einkommen, müssen vorläufig an dem westlichen Ufer zwischen dem früheren Oberbaum gegenüber der Brandenburger Straße und dem ersten Mühlgraben anlegen. Alsdann hat sich der Schiffer sofort bei dem Stromaufseher zu melden, welcher im Einverständnisse mit dem königlichen Hauptsteueramte den Anlegeplatz anweisen wird.

Schiffe, welche von oberhalb kommen, müssen vorläufig an den Ufern oberhalb der hohen Brücke anlegen und sich ebenfalls sofort beim Stromaufseher behufs Anweisung des Anlegeplatzes melden.

Bei dem Bachhose dürfen Schiffe nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Königlich Hauptsteueramtes und nach besonderer Anweisung des Stromaufsehers angelegt werden.

§ 14.

Schiffe dürfen nicht unmittelbar an den Molen, Kais, Bohlrwerken oder Ordnungswänden angelegt, sondern es müssen geeignete Fender ausgehängt, auch dürfen Schiffe nur an den dazu bestimmten Haltepfählen oder Ringen befestigt werden. Stopppfähle dürfen nur zum Hüben benutzt werden, so lange die Schiffe flott sind, nicht aber zum Abhüben der Schiffe vom Grunde.

§ 15.

Von auswärts kommende Schiffe und Schiffsgefäße, welche ausgeladen haben, und nicht sogleich Ladung wieder einnehmen, desgleichen Schiffe, welche leer einkommen, sind, sofern der Stromaufseher nicht einen anderen Platz für dieselben anweist, hinter dem zuletzt liegenden Schiffsgefäße am westlichen Ufer anzulegen und müssen dort so lange liegen bleiben, bis das Laden beginnen kann. Nur mit besonderer polizeilicher Erlaubniß dürfen leere Schiffsgefäße oberhalb des früheren Oberbaumes (gegenüber der Brandenburger Straße) liegen bleiben.

§ 16.

Zur Gewinnung von Raum muß das Anlegen der Schiffe so nahe als möglich am Ufer und unmittelbar aneinander erfolgen.

Die Breite, welche nebeneinander liegende Schiffe einnehmen, darf nicht 15 m, auf der Westseite vom Bachhose bis zum ehemaligen Fischerbaume nicht 22 m vom Ufer übersteigen.

Kleine Wasserfahrzeuge, welche angelegt sind, müssen stets angegeschlossen gehalten werden.

Im Dorfe Bollwerk und Terranova dürfen Fischerfahrzeuge nur längs des Ufers liegen.

§ 17.

Am östlichen Stromufer von der scharfen Ecke bis zum Treidel-damme dürfen keine Schiffsgefäße ohne besondere polizeiliche Genehmigung anlegen und es müssen diejenigen, welche dort ein- und ausladen, so schnell als möglich abgefertigt werden. Dagegen steht es den Eigenthümern der auf dieser Strecke anstoßenden Grundstücke frei, die zu ihrem Geschäftsverkehre dienenden Schiffsgefäße an den Ufern ihrer Grundstücke anlegen zu lassen.

§ 18.

Am Treideldamme dürfen Schiffsgefäße nur anlegen, während Treidelpferde angelegt oder abgenommen werden. Es wird jedoch gestattet, am Anfange des Treideldammes, dort, wo die dritte Niederstraße am Elbing ausmündet, desgleichen an dem von der Wielaschen

Ziegelei nach dem Elbing führenden Wege im sogenannten Ziegelwerder, sowie gegen den Karpfenteich in Englischbrunnen, auch gegenüber dem Etablissement Schneidemühle und am Bohlwerkskrug das Ufer zum Laden zu benutzen und dort Schiffsgefäße zu diesem Zwecke anzulegen. Der Leinpfad muß aber stets frei bleiben. Auch hat die Bemannung des in Ladung liegenden Schiffes die Verpflichtung, so oft es nöthig ist und ohne den geringsten Zeitverlust die Treidelleine herumzureichen; weshalb ein am Treidelstege ladendes Fahrzeug die Mannschaft stets an Bord haben muß. Während der Nachtzeit und wenn nicht wirklich geladen wird, muß das Fahrzeug an das westliche Ufer gelegt werden. Es wird die Benutzung der erwähnten Ladestellen noch davon abhängig gemacht, daß jedes Schiffsgefäß täglich mindestens 50 000 Kilo an Gewicht oder fünfzig Kubikmeter ladet oder entlößt. Um dieses Quantum zu bewältigen, ist es erforderlich, daß von Beginn der Beladung ein Theil der Ladung an der Ostseite des Treideldammes bereit steht, ohne daß der Leinpfad behindert wird.

§ 19.

Haben Schiffsgefäße an den Anlegeplätzen der Dampfschiffe angelegt, so müssen sie bei Annäherung von solchen auch ohne besondere Aufforderung zeitig fortgebracht werden, damit für die Dampfschiffe der nöthige Raum zum Anlegen beschafft werde.

Besondere Vorschriften für die Ankunft und Abfahrt der Dampfschiffe.

§ 20.

Sobald von einem Dampfschiffe das erste Zeichen zur Abfahrt, welches 5 Minuten vor der Abfahrt zu erfolgen hat, oder das Zeichen seiner Ankunft gegeben wird, darf kein Schiffsgefäß losgelegt werden, bis das Dampfschiff vorübergefahren ist. Nachdem das Signal zur Abfahrt eines Dampfschiffes gegeben ist, darf die Lege Brücke so lange nicht aufgezogen werden, bis das Dampfschiff wirklich abgeht.

Bei der Abfahrt dürfen Dampfschiffe in der Nähe der Ufers höchstens die halbe Dampfkraft entwickeln.

Verbot des Fahrens mit zusammengekoppelten Schiffen.

§ 21.

Auf der Stromstrecke innerhalb der Stadt Elbing dürfen zusammengekoppelte Schiffsgefäße, mit Ausnahme kleiner Boote, nicht in Fahrt gesetzt werden.

Vorbeifahren an Fähranstalten.

§ 22.

Die Führer solcher Schiffsgefäße, deren Größe oder Ladung beim Passiren der Fähranstalten das Werfen der Fährseile nothwendig macht, haben sich bei der Annäherung an die Fähr den Fährleuten durch Zuruf bemerklich zu machen. Sie dürfen nur nach erfolgtem

Werfen der Fährseile bei diesen Anstalten vorüberfahren und müssen erforderlichen Falles die Fahrt einstellen. Die Masten der Boote, welche die scharfe Ecke passiren; müssen so zeitig niedergelegt werden, daß die Fährleine nicht geworfen werden braucht.

Treideln der Schiffe und Fahrzeuge.

§ 23.

Bei der Benutzung des Treidelbammes muß gehörige Vorsicht beobachtet werden. Es darf auf demselben weder Feuer angezündet, noch etwas vorgenommen oder niedergelegt werden, was dem Treideln hinderlich sein könnte.

Beim Treideln sind folgende Vorschriften zu beachten:

1. Alle Fahrzeuge, welche von Menschen getreidelt werden, müssen den von Pferden getreidelten die Leine werfen.
2. Bei den Fahrzeugen, welche auf gleiche Weise fortbewegt werden, muß das von der Stadt kommende Fahrzeug die Leine werfen.
3. Böte und kleine Fahrzeuge, sie mögen von der Stadt kommen oder dahin gehen, haben den Seeschiffen und größeren Fahrzeugen die Leine zu werfen.

Schonung der Dossirungen und der Bohlwerke.

§ 24.

Beschädigungen und Verunreinigungen der Dossirungen der Flußufer sind untersagt. Das Kielholen, sowie das Umlegen der Schiffe und Fahrzeuge an den Bohlwerken ist nicht gestattet.

Ablausen der Schiffe von der Werft.

§ 25.

Das Ablausen eines neuerbauten oder auf der Werft anzubessernden Schiffes muß von dem Schiffsbaumeister der Strompolizeibehörde behufs Anordnung der nothwendigen Sicherheitsmaßregeln rechtzeitig vorher angezeigt werden.

Kahnfahren.

§ 26.

Kähne und ähnliche Fahrzeuge dürfen nicht an Kinder unter 14 Jahren und an solche Personen, welche mit der Behandlung solcher Fahrzeuge nicht vertraut sind, überlassen bezw. vermietet werden.

Baden.

§ 27.

Außerhalb der bestehenden Badeanstalten und der strompolizeilich bestimmten Badeplätze darf nicht gebadet werden.

Aufeisen und Sicherheitsmaßregeln gegen Gefahr auf dem Eise.

§ 28.

Das Aufeisen des Stromes zur Winterzeit, insbesondere auch behufs Verholung von Fahrzeugen, ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Strompolizeibehörde und an den von derselben bezeichneten Stelle gestattet.

Die Öffnung im Eise ist mit Eiszschollen gehörig zu umstellen und mit Fusen zu bezeichnen und es ist dafür zu sorgen, daß diese Sicherung erhalten wird.

Jede Beschädigung und Zerstörung dieser Fusen, sowie solcher, welche zur Bezeichnung unsicherer Stellen auf dem Eise angebracht werden, ist untersagt. Stellen auf dem Eise, welche durch Fusen bezeichnet sind, dürfen nicht betreten werden.

Anbringung von Pritken.

§ 29.

Pritken zur Befestigung der Netze im Winter dürfen im Elbingstrome nur mit besonderer, für jeden einzelnen Fall einzuholender Genehmigung der Strompolizeibehörde an den von derselben bestimmten Stellen und bezw. innerhalb der von ihr festgesetzten Grenzen angebracht werden.

Bei der Wiedereröffnung der Schifffahrt sind auf ergehende polizeiliche Anordnung die Pritken sofort zu entfernen, widrigenfalls deren Beseitigung auf Kosten des Säumnigen erfolgt.

Ueberwinterung.

§ 30.

Wenn ein Schiffer mit seinem Fahrzeuge in Elbing überwintert, so hat er dasselbe für die Zeiträume, während welcher er nicht selbst am Orte anwesend ist, einer zuverlässigen Person, welche für die Befolgung der Vorschriften der gegenwärtigen Polizei-Verordnung und der besonderen Anordnungen der zuständigen Behörden und Beamten einstehen muß, zu übergeben und dieselbe dem Stromaufseher namhaft zu machen.

IV. Feuerpolizeiliche Bestimmungen.

§ 31.

Innerhalb der Stadt ist das Feuermachen auf den Schiffen zur Zubereitung der Speisen, sowie das Brennen von Licht unter folgenden Bedingungen gestattet:

- a) die Koch- und Heizöfen dürfen nicht tragbar sein, sondern sie müssen feststehen und aus Ziegeln, Kacheln oder Eisen gefertigt sein,
- b) jeder Ofen muß, wenn er aus Eisen gefertigt ist, mindestens 18 cm, und wenn er aus Kacheln oder Ziegeln gefertigt ist, mindestens 10 cm von allem Holzwerke entfernt bleiben,

- c) die hölzernen Umfassungswände sind, soweit sie nicht mehr als 45 cm vom Feuerherde oder Ofen abstehen, vom Fußboden bis zur Decke derart mit Eisenblech zu bekleiden, daß diese Eisenbekleidung 3 cm vom Holze entfernt, zwischen beiden also eine isolirende Luftschicht bleibt,
- d) der Fußboden unter dem Ofen ist gleichfalls in der Weise mit Eisenblech zu bekleiden, daß dieses den Umfang des Herdes bezw. Ofens nach allen Seiten hin um 50 cm überragt. Ebenso muß die Decke mit Eisenblech bekleidet werden,
- e) der Schornstein muß von Eisen hergestellt sein und in der Nähe von Holzwerk, sowie da, wo derselbe durch die Decke geht, einen Mantel von Eisenblech erhalten, so zwar, daß zwischen dem Schornstein und dem Mantel eine Luftschicht von 3 cm verbleibt,
- f) der Schornstein und der Mantel müssen durch eine in der Decke befindliche eiserne Platte geführt werden, so daß der Mantel von jedem Holzwerke 8 cm entfernt bleibt,
- g) der Schornstein ist mindestens 1,25 m hoch über das Verdeck zu führen und es ist in demselben ein Funkenfang von Drahtgeflecht anzubringen. Um den Schornstein herum, auch oberhalb der Decke, dürfen auf mindestens 1 m Entfernung feuerfangende Gegenstände, namentlich Tauwerk, nicht gelagert werden,
- h) Asche und Kohlen dürfen nur in feuersicheren, d. h. in eisernen Behältern aufbewahrt werden,
- i) Licht darf nur in feuersicheren Laternen gebrannt werden. Soll es über Nacht unterhalten werden, so muß es in einer mit Wasser gefüllten Schüssel stehen,
- k) in der Regel darf auf den Schiffen in der Zeit vom 1. Mai bis Ende Oktober nur von Sonnenaufgang bis 10 Uhr Abends, in den übrigen Monaten nur bis 9 Uhr Abends Feuer unterhalten oder Licht gebrannt werden. Nur in Krankheitsfällen können Ausnahmen hiervon auf die Bescheinigung des Arztes über vorliegende Nothwendigkeit hin von der Strompolizeibehörde, deren Erlaubniß in jedem einzelnen Falle rechtzeitig nachzusuchen ist, zugelassen werden,
 - l) bei stürmischer Witterung muß jedoch Feuer und Licht unter allen Umständen auf den Schiffen ausgelöscht werden,
- m) diejenigen Schiffer, welche von der Erlaubniß zum Feuermachen und zum Brennen von Licht unter den bei k bezeichneten Bedingungen Gebrauch machen wollen, haben dies behufs Ausübung der Kontrolle hinsichtlich der Befolgung dieser Vorschriften dem Stromaufseher bekannt zu geben, welcher hiervon der Strompolizeibehörde Anzeige zu erstatten hat.

§ 32.

In Betreff der Dampfschiffe verbleibt es bei dem in der Extra-Beilage zum Amtsblatt No. 12 Jahrgang 1845 publicirten Regulative vom 18. April und 6. Mai 1844 und bei den Polizei-Verordnungen vom 28. Februar 1845, vom 18. Februar 1859, Amtsblatt S. 46, und vom 1. Juli 1878, Amtsblatt S. 126*).

§ 33.

Das Kochen von Pech, Theer und anderen feuergefährlichen Stoffen auf den Schiffen ist gänzlich verboten und darf in der Nähe von Schiffen auf dem Lande nur mit strompolizeilicher Genehmigung stattfinden.

§ 34.

Das Tabakrauchen auf den Schiffen ist nur innerhalb der Tageszeit, in welcher nach § 31 dieser Polizei-Verordnung Feuer unterhalten werden darf, gestattet.

In der Nähe einer Ladung, welche aus leicht feuerfangenden Gegenständen besteht, darf garnicht geraucht werden.

§ 35.

Leicht feuerfangende Gegenstände, als Pech, Theer, Flachs, Hanf, Wolle, Garn u. s. w., dürfen zur Nachtzeit nicht unbedeckt auf dem Verdecke gelassen werden.

Behandlung explosiver Stoffe.

§ 36.

Hinsichtlich des Transportes explosiver Stoffe auf den im Strombezirke verkehrenden Schiffen und Fahrzeugen sind die desfalls bestehenden Vorschriften, gegenwärtig die Polizei-Verordnung, betreffend den Verkehr mit explosiven Stoffen vom 29. August 1879**) (Reg.-Amtsbl. S. 226) zu befolgen. Die Anzeige, daß und welche Mengen derartiger Stoffe auf einem Schiffe oder Fahrzeuge geführt werden, ist sofort beim Eintritte in den Strombezirk dem fungirenden Strompolizeibeamten zu machen.

Verkehr mit Petroleum.

§ 37.

Wegen des Verkehrs mit Petroleum bewendet es bei den desfallsigen Bestimmungen der Polizei-Verordnung der Königlichen Regierung zu Danzig vom 21. Februar 1863 (Reg.-Amtsbl. S. 25)***).

*) Siehe No. 6 — S. 22 bis 27; No. 20 — S. 80.

Die Bestimmungen der Polizei-Verordnungen vom 18. Februar 1859 und vom 1. Juli 1878 sind durch die neuere Polizei-Verordnung betr. die Personenbeförderung auf Dampfschiffen vom 22. Mai 1889 No. 21 — S. 82 abgeändert.

Siehe auch die Ergänzung zu § 32 Polizei-Verordnung vom 12. April 1893 auf Seite 175.

**) Ersetzt durch die Polizei-Verordnung vom 19. Oktober 1893 No. 4 — S. 12.

***) Siehe No. 22 — S. 87.

V. Vorschriften über den Holztransport und die Holzlagerplätze.

[§ 38 durch Polizei-Berordnung vom 18. Mai 1896 Amtsblatt Danzig 1896, S. 176 wie folgt festgesetzt]:

Für den Verkehr mit Holztrafren auf der Strecke von dem früheren Oberbaum (gegenüber der Brandenburgerstraße) bis zum früheren Fischerbaum wird Folgendes bestimmt:

- a) die Holztrafren dürfen nur in einer Breite von höchstens 10 m und in einer Länge von höchstens 100 m, wenn sie von Menschen geschoben werden, von höchstens 200 m, wenn sie von Dampf- oder Motorschiffen bugsiert werden, auf dem Strome fortbewegt werden,
- b) die Holztrafren, welche aus mehr als einer Tafel bestehen, müssen mit mindestens 2 Mann des Holzflößens kundiger und fähiger, mit den nöthigen Geräthschaften versehener Mannschaft besetzt sein,
- c) die zum Bugsiern von Holztrafren benutzten Dampf- und Motorschiffe müssen so eingerichtet sein, daß sie die Schornsteine beim Passiren der Brücke niederlegen können und dürfen an den Brücken keinen Aufenthalt verursachen,
- d) in der Zeit von 7 Uhr bis 8 Uhr Vorm. und von 12 Uhr bis 1 $\frac{1}{2}$ Uhr Mittags ist das Vorbeiflößen von Holz an den beiden Fähranstalten am Fischerbaum und an der scharfen Ecke verboten.

§ 39.

Zu Lagerplätzen für Holztrafren werden bestimmt:

- a) das linke Elbingufer unterhalb der Stadt vom ersten Mühlengraben an. Auf dieser Strecke dürfen aber nur von auswärts kommende Holztrafren gelagert werden und es sind dieselben innerhalb 14 Tagen nach ihrer Ankunft fortzuschaffen,
- b) die Strecke im oberen Laufe des Elbingflusses von der Elbinger Laache ab, am linken Ufer bis auf 20 m, am rechten Ufer bis auf 60 m oberhalb der Eisenbahnbrücke; sodann die Strecke unterhalb der Eisenbahnbrücke und zwar am linken Ufer bis zum Etablissement der dortigen Cementfabrik mit Ausschluß der Strecke bis zum linken Ufer der einmündenden Fischau; am rechten Ufer bis zur städtischen Schwimmanstalt mit Ausschluß der ersten 100 m, sowie der letzten 100 m des Eisenbahn-Zweiggleises, das von der Eisenbahnbrücke längs des Ufers zur Badestelle führt, an welcher große Stopppfähle eingerammt sind.

Auf diesen Strecken darf jedoch die Lagerung von Holztrafren nur in einer solchen Breite erfolgen, daß in der Mitte überall mindestens die halbe Strombreite frei bleibt. Von der Eisenbahnbrücke aufwärts aber dürfen Trafren

längs des rechten Ufers nur bis zu $\frac{1}{4}$ der Breite des Stromes angelegt, dadurch auch die Ausmündungen der Wasserläufe und Gräben nicht versperrt werden,

- c) das Ufer von den Holzhöfen und Schiffswerften darf nur von den Eigenthümern derselben zur Holzlagerung benutzt werden.

An den Lagerplätzen a und c dürfen die lagernden Holztraften nicht mehr als $\frac{1}{3}$ der ganzen Strombreite einnehmen und es darf regelmäßig nur eine Holztraft der Breite nach liegen. An den unter c bezeichneten Lagerplätzen können ausnahmsweise mit besonderer Genehmigung der Strompolizeibehörde 2 Traften der Breite nach nebeneinander gelegt werden.

An allen übrigen Stellen des Stromes ist die Lagerung von Holz untersagt.

§ 40.

Das während des Sommers im Strome gelagerte Holz muß bis zum Anfange des Monats November jeden Jahres weggeschafft werden. Wer Holz im Strome überwintern will, hat dies bis zum 15. November des betreffenden Jahres der königlichen Strompolizeibehörde unter genauer Angabe der Quantität und der Lagerstelle anzuzeigen. Die Erlaubniß zur Ueberwinterung von Hölzern kann nur mit der Maßgabe ertheilt werden, daß die Besitzer für völlig sichere Befestigung und gehörige Beaufsichtigung des Holzes verantwortlich sind und für die durch Mangel an Sorgfalt verursacht werdenden Beschädigungen, sowie für alle hierdurch entstehenden Kosten aufkommen müssen.

§ 41.

Wenn Holztraften sich auflösen, so müssen die einzelnen Hölzer sofort wieder gesammelt und festgelegt werden.

Unterläßt dies der Eigenthümer, so ist die Strompolizeibehörde befugt, es auf seine Kosten ausführen zu lassen. Das aufgefangene Holz wird bis zur Erstattung der entstandenen Kosten zurückbehalten.

§ 42.

Wenn Holztraften mit Getreide beladen ankommen, so dürfen nur die wirklich belasteten Traften in die Stadt gebracht werden. Die übrigen Gelenke des Floßes müssen außerhalb der Stadt an den im § 39 bezeichneten Stellen gelagert werden.

§ 43.

Das Aufwaschen von Holz darf nur an den hierfür von der Strompolizeibehörde bestimmten Stellen erfolgen.

VI. Sicherung des Telegraphenkabels.

§ 44.

Um das oberhalb der Lege Brücke in Elbing durch den Elbingfluß verlegte Telegraphenkabel vor Beschädigungen zu behüten wird

jedes Werfen oder Schleppen von Ankern von der legen Brücke ab bis 15 m oberhalb derselben untersagt. Diefierhalb find zu beiden Seiten des Elbings oberhalb der legen Brücke 2 Tafeln an den Bohlwerken angeschlagen mit der Aufschrift: „von hier bis zur legen Brücke nicht ankern“.

Außerdem werden 2 rothe Bojen in der Richtungslinie der beiden Tafeln mit dem Beginne der Schifffahrtsperiode in den Elbing vor Anker gelegt, um selbige zu kennzeichnen.

VII. Reinhaltung des Stromes.

§ 45.

Es ist untersagt, Auswurfstoffe und sonstige Unreinlichkeiten, schmutziges Eis oder Schnee in den Strom, auf das Eis oder auf die Flußufer zu werfen. Steine, Ballast und Steinkohlenschladen dürfen nicht in den Strom eingeworfen werden. Abgesehen von der verwirkten Strafe erfolgt die Entfernung der bezeichneten Gegenstände, soweit möglich auf Kosten desjenigen, welcher dieselben eingeworfen hat.

Das Füttern oder Stehenlassen von Pferden oder anderen Thieren auf dem Eise ist untersagt.

§ 47.

Auf dem Eise des Elbingsflusses dürfen keine Holzschneidegeräthe aufgestellt, noch ähnliche Arbeiten vorgenommen, vielmehr müssen alle Verunreinigungen des Eises sorgfältig vermieden werden.

§ 48.

Beim Verladen von Kohlen, Kalk, Schutt, Faschinen, Heu u. f. w. ist darauf zu achten, daß der Strom nicht verunreinigt werde.

VIII. Strafbestimmung.

§ 49.

Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieser Strompolizei-Verordnung bezw. Unterlassungen der durch dieselbe vorgeschriebenen Handlungen werden, soweit nicht nach den Reichs- oder Landesgesetzen, insbesondere nach § 366 unter Nr. 9 und 10 des Strafgesetzbuchs für das Deutsche Reich eine höhere Strafe eintritt, mit Geldstrafe bis zu 30 Mark bestraft.

Diese Strafe trifft unter allen Umständen die Führer der Schiffe und Fahrzeuge bezw. diejenigen Personen, welchen die Verfügung über die Flöße zusteht, in Ansehung der hinsichtlich der betreffenden Schiffe, Fahrzeuge und Flöße begangenen Uebertretungen, ferner die Mannschaften, soweit ihnen bestimmte Verpflichtungen durch diese Polizei-Verordnung aufgelegt sind.

Danzig, den 22. August 1881.

Der Regierungs-Präsident.

D a z u :

Polizei-Verordnung.

(Amtsblatt Danzig 1882, S. 110.)

Der im Stück 8 des diesjährigen Amtsblatts S. 32 Nr. 76 publicirte Nachtrag zur Strompolizei-Verordnung für den Elbingsfluß wird wegen mehrfacher Druckfehler zc. mit Bezug auf die §§ 74 und 75 des Gesetzes über die Organisation der allgemeinen Landesverwaltung vom 26. Juli 1880 (Ges.-Samml. S. 291) unter Zustimmung des Bezirksraths aufgehoben und statt dessen verordnet:

Jedes Werfen oder Schleppen von Untern von 10 m oberhalb bis 10 m unterhalb des am sogenannten Fischerbaum zu Elbing im Elbingsflusse verlegten Feuer-telegraphentabels, dessen Lage und Richtung durch zwei Tafeln von beiden Seiten des Elbings mit der Aufschrift „Telegraph“ gekennzeichnet ist, wird bei dreißig Mark Geldstrafe hiermit untersagt.

Danzig, den 24. April 1882.

Der Regierungs-Präsident.

u n d

Polizei-Verordnung.

(Amtsblatt Danzig 1893, Seite 209.)

Auf Grund der §§ 138 und 139 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (Ges.-Samml. S. 231) verordne ich mit Zustimmung des Bezirks-Ausschusses was folgt:

Die diesseitige Polizei-Verordnung vom 12. Juni 1886 (Amtsblatt 1886, S. 146) wird hiermit aufgehoben und der § 32 der Strompolizei-Verordnung für den Elbingsfluß vom 22. August 1881 (Amtsblatt 1881, S. 210) in nachstehender Weise ergänzt:

Auf der Strecke des Elbingsflusses von der Schichauschen Werft bis zum Hafenhause dürfen Dampfschiffe mit einer Geschwindigkeit von höchstens 7 Knoten fahren. Ausgenommen an dieser Strecke sind die Flußtheile neben der Insel und neben den Dörfern Bollwerk und Alt-Terranova; auf diesen Strecken darf nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 4 Knoten gefahren werden.

Auf der Strecke vom Hafenhause bis zum Molentopfe sind die Dampfschiffe einer Beschränkung bezüglich der Fahrgeschwindigkeit nicht unterworfen.

Danzig, den 12. April 1893.

Der Regierungs-Präsident.

41. Polizei-Verordnung für den Fischeausfluß.

(Amtsblatt Danzig 1890, Seite 187.)

Auf Grund der §§ 138 und 139 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (Ges.-Samml. S. 195) verordne ich unter Aufhebung der Strompolizei-Verordnung vom 12. Juni 1889 (Amtsblatt Nr. 25, S. 153) mit Zustimmung des Bezirks-Ausschusses, was folgt:

§ 1.

Der Geltungsbereich dieser Polizei-Verordnung umfaßt den schiffbaren Theil des Fischeausflusses, d. i. von dem Gasthause „Lahme Hand“ bis zur Mündung in den Elbingfluß.

§ 2.

Die Lagerung von Holztraften in dem vorerwähnten Theile des Fischeausflusses darf garnicht erfolgen:

1. in einer Ausdehnung von 100 m, von der Mündung in den Elbingfluß ab gerechnet, aufwärts,
2. 30 m oberhalb und 30 m unterhalb der im Zuge der Chaussee von Elbing nach Marienburg über den Fischeausfluß führenden sogenannten „Schillingsbrücke“,
3. in demjenigen Theil des Flusses, welcher zwischen der ersten unterhalb des Gasthauses „Lahme Hand“ gelegenen Windmühle und dem Einflusse der alten Rogat in die Fischeau liegt.

§ 3.

Die Lagerung der Holztraften an den nicht im § 2 bezeichneten Theilen des Flusses darf nur am linken Flußufer und zwar:

1. 30 m unterhalb der Schillingsbrücke bis 100 m vor dem Ausflusse der Fischeau in den Elbing in einer Breite von 5 m;
 2. in den übrigen, nicht im § 2 bezeichneten Theilen des Flusses in einer Breite von 8 m
- in der Art erfolgen, daß je zwischen 100 m langen Traften mindestens 10 m freies Wasser bis an das Ufer verbleiben muß, und daß die Traften an Pfählen, welche dicht an oder auf dem linken Ufer des Fischeausflusses stehen müssen, gehörig festgelegt werden.

§ 4.

Dem Regierungs-Präsidenten bleibt vorbehalten, das Holzlagern auch in denjenigen Strecken des Fischeausflusses vorübergehend zu gestatten, in denen dasselbe durch vorstehende Bestimmungen verboten wird.

§ 5.

Zu widerhandlungen gegen die Bestimmungen dieser Strompolizei-Verordnung sowie Unterlassung der durch dieselbe vorgeschriebenen Handlungen werden mit Geldstrafe bis zu 50 Mk., an deren Stelle im Unvermögensfalle Haft tritt, bestraft.

Danzig, den 28. Juni 1890.

Der Regierungs-Präsident.

42. Polizei-Verordnung, betr. die Regelung des Schiffahrtsverkehrs auf dem Tinefluß bei der öffentlichen Fähre zwischen Streckfuß und Unterkerbswalde.

(Amtsblatt Danzig 1881, S. 164.)

Auf Grund der §§ 73, 74 und 75 des Gesetzes über die Organisation der allgemeinen Landesverwaltung vom 26. Juli 1880 wird unter Zustimmung des Bezirksrathes zur Aufrechterhaltung der Ordnung bei der Schifffahrt auf dem Tinefluß und zur Sicherstellung der öffentlichen Anlagen in demselben Nachstehendes verordnet:

§ 1.

Alle Wasserfahrzeuge und Holztrafen, die den Tinefluß passieren, müssen bei der öffentlichen Tinefähre zwischen Streckfuß und Unterkerbswalde, sobald dieselbe zum Zwecke des Ueberfahrens im Gange ist, 30 m von der Fähre entfernt anhalten und so lange warten, bis die Fähre am Ufer angekommen und entleert und die Fährkette gesenkt ist.

§ 2.

Das Senken der Fährkette hat sofort nach dem Entleeren der Fähre zu erfolgen.

§ 3.

Wird die Fähre bei Dunkelheit in Thätigkeit gesetzt, so ist dieses durch eine hellbrennende, stromauf- und abwärts mit rothem Lichte leuchtende Laterne, welche an einer Stange 3 m über dem Wasserspiegel auf der Fähre anzubringen ist, zu bezeichnen.

Sobald die Fähre außer Thätigkeit gesetzt wird, ist die Laterne wieder einzuziehen und die Fährkette sofort zu senken.

§ 4.

Uebertretungen der Vorschriften zu 1 und 2 dieser Polizei-Verordnung werden mit Geldstrafe bis zu 60 Mk., im Unvermögensfalle mit verhältnißmäßiger Haft bestraft.

Danzig, den 6. Juli 1881.

Der Regierungs-Präsident.

43. Polizei-Verordnung für den Drausen-See.

(Amtsblatt Danzig 1864, S. 189.)

Auf Grund des § 11 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 wird für den Drausen-See folgende Polizei-Verordnung hierdurch erlassen:

§ 1.

Die Führer von Schiffsgefäßen und Holztraften dürfen die auf dem Drausen-See vorhandenen, besonders kenntlich gemachten 12 Ruthen (45,2 m) breiten Wasserstraßen nicht verlassen. Insbesondere darf ein Kreuzen außerhalb derselben nicht stattfinden.

§ 2.

Das Ankerwerfen ist nur in dringenden Fällen gestattet. Jedemfalls aber muß die Stelle, wo der Anker liegt, bis zur wieder erfolgten Hebung desselben durch eine Boje bezeichnet werden. Weder die fünf kleinen Inseln, welche im Drausen-See zur Bezeichnung der Fahrt nach dem Oberländischen-Kanal geschüttet sind, noch der Hasendamm bei den drei Rosen dürfen zum Anlegen von Holztraften oder Schiffen oder zum Ankerwerfen benutzt werden. Die Holztraften und Schiffe haben sich bei der Vorbeifahrt mindestens drei Ruthen (11,3 m) von den Inseln und dem Hasendamm entfernt zu halten.

§ 3.

Holztraften dürfen nur festverbunden und in einer Breite von höchstens 16 Fuß (5,01 m) gelöst werden.

§ 4.

Beim Begegnen zweier Wasserfahrzeuge erfolgt das Ausweichen zur rechten Seite. Holztraften müssen an der linken (westlichen) Seite der Fahrstraße gehalten werden. Bei etwaigem An- oder Loslegen der Fahrzeuge und Holztraften darf der zur Passage erforderliche Raum in der Fahrstraße nicht verlegt werden.

§ 5.

Das Lagern von Holztraften ist in der Regel nicht gestattet. Ausnahmen sind nur mit Genehmigung der Ortspolizeibehörde (des Königl. Domänen-Rent-Amts in Elbing) zulässig.

§ 6.

Wenn Holztraften sich auflösen, müssen sie sofort wieder zusammengebunden und gehörig befestigt werden. Der Eigenthümer von den auf dem Drausen-See lose treibenden Hölzern hat außer der Strafe auch die durch das Auffangen entstehenden Kosten zu erlegen und Schadenersatz zu gewähren.

§ 7.

Wer Holz im Drausen-See überwintern lassen will, hat dies vorher der Ortspolizeibehörde anzuzeigen und dabei die Quantität,

sowie die Stelle, wo das Holz überwintern soll, genau anzugeben. Findet kein Bedenken statt, so wird die Erlaubniß mit der Maßgabe ertheilt, daß die Besitzer für völlig sichere Befestigung und gehörige Beaufsichtigung des Holzes verantwortlich bleiben und daher für jede Beschädigung und für alle Kosten aufkommen müssen, welche durch Vernachlässigungen verursacht werden. In gleicher Weise sind die Führer von Schiffsgefäßen verpflichtet, zu der beabsichtigten Ueberwinterung die polizeiliche Genehmigung einzuholen. Denselben darf die Ueberwinterung nur an den Buchten bei den Stromhäusern und an dem „Drei Rosen-Krüge“ außerhalb der Fahrstraße erlaubt werden.

§ 8.

Jede Verunreinigung der Fahrstraße durch Hineinwerfen von Gegenständen in dieselbe ist verboten.

§ 9.

Innerhalb der Wasserstraße ist die Ausübung der Fischerei mit Stöcken, Reusen und Stellnetzen nicht gestattet. Die Weibehaltung des in der Elbinger Baake unterhalb der Rauchhäuser vorhandenen Nalzfanges der Bewohner des Fischervorberges wird zwar einstweilen genehmigt, jedoch darf nicht mehr als die Hälfte der Strombreite vom rechten (östlichen) Ufer ab zugesetzt werden.

§ 10.

Jede Uebertretung der Vorschriften dieser Polizei-Verordnung wird (abgesehen von der Verbindlichkeit des Kontravenienten zum Ersatz des etwa angerichteten Schadens) durch eine Polizeistrafe bis 10 Thalern oder verhältnißmäßige Gefängnißstrafe geahndet

Danzig, den 24. Mai 1864.

Königl. Regierung. Abtheilung des Innern.

44. Polizei-Verordnung für den schiffbaren Theil des Sorgeflusses von Baumgarth bis zur Einmündung in den Drausen-See.

(Amtsblatt Danzig 1894, S. 370.)

Auf Grund des § 136 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G.-S. S. 195) wird verordnet, was folgt:

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Der Geltungsbereich dieser Polizei-Verordnung umfaßt den schiffbaren Theil des Sorge-Flusses von der Baumgarther Brücke bis zur Einmündung der Sorge in den Drausen-See.

§ 2.

Innerhalb des in § 1 bezeichneten Bezirks wird die Strom- und Schifffahrtspolizei durch den Königlichen Wasserbauinspektor zu Elbing unter Zuhilfenahme des ihm untergeordneten Königlichen Strommeisters an der Sorge verwaltet.

§ 3.

Die auf der Sorge (§ 1) verkehrenden Schiffsführer, Flößer, Schiffsleute, Arbeiter und sonstigen im Schiffsverkehre beschäftigten Personen haben den von der Strom- und Schifffahrtspolizeiverwaltung bezw. den Beamten derselben (§ 2) in Ausübung ihrer gesetzlichen Befugnisse, insbesondere nach Maßgabe dieser Polizei-Verordnung ausgehenden Anordnungen unweigerlich und ungehäumt Folge zu leisten.

§ 4.

Beschwerden gegen die Anordnungen des Königlichen Strommeisters sind bei dem Königlichen Wasserbauinspektor zu Elbing anzubringen.

II. Bestimmungen über die Schiffsgefäße, Flöße und Ladungen.

§ 5.

Die den schiffbaren Sorgefluß (§ 1) befahrenden Schiffsgefäße dürfen jedes höchstens 30 m Länge, 2,75 m Breite und 1,2 m Tiefgang besitzen. Die Ladungsbreite darf die Bordbreite und die Ladungshöhe 3 m über den Wasserspiegel nicht übersteigen. Bei Holzflößen (Traften) darf die Breite das Maaf von 2,5 m und die Gesamtlängen der zu einem Transport verbundenen Flöße 100 m nicht überschreiten. Es ist gestattet, mehrere Schichten Holz über einander verbunden zu befördern, jedoch darf der Tiefgang des Flosses höchstens 1 m betragen. Nicht verbundenes Holz wird zur Beförderung auf der Sorge nicht zugelassen.

Wenn Holztraften sich auflösen, so müssen die einzelnen Hölzer sofort wieder gesammelt und festgelegt werden.

Die Traften müssen eine derartige Besatzung erhalten, daß eine Störung des Schiffsverkehrs pp. durch dieselben vermieden wird.

§ 6.

Jedes Schiff muß seinen Namen und seine Nummer sowie den Wohnort des Eigenthümers außen am Spiegel oder an der Seite des Schiffs mit deutlicher Schrift an stets sichtbarer Stelle führen.

Ferner muß sich an jedem Schiffe das Maaf des Tiefgangs am Vorder- und Hintersteven, in Metermaaf angegeben, befinden.

§ 7.

Jedes Fahrzeug muß von einem sachkundigen Führer geleitet werden, auch mit genügender Mannschaft besetzt und mit den erforderlichen Geräthen zc. zur Leitung und Befestigung versehen sein.

Größere Fahrzeuge (Oberländer, Kanalkähne und dergleichen Fahrzeuge, die nicht durch Ruder — Riemen — fortbewegt werden), müssen mit einem Boote ausgerüstet sein.

III. Verhalten während der Fahrt, beim Anlegen und Laden.

§ 8.

Eine Reihenfolge der Fahrt findet nicht statt. Das Vorbeifahren hat rechts zu geschehen. (Ausnahme §§ 10 und 12 No. 4). Ein fortgesetztes Nebeneinanderfahren zweier Fahrzeuge oder Flöße ist unstatthaft. Fahrzeuge, die nach Sonnenuntergang die Sorge befahren, haben an einer Stange mindestens 2,5 m über den Wasserspiegel eine hellleuchtende, nach allen Seiten sichtbare Laterne zu führen, während fahrende Dampfböte außerdem noch backbordseitig eine rothe und steuerbordseitig eine grüne Laterne zu führen haben. Holz darf von eintretender Dunkelheit ab nicht mehr gelöst werden.

§ 9.

Das Segeln ist auf der Sorge verboten. Nur kleine Handfahne können sich eines Segels von angemessener Größe zur Fortbewegung bedienen.

§ 10.

Für die Dampfschiffe sind maßgebend die Bestimmungen*):

1. des durch Allerhöchste Kabinettsordre vom 6. Mai 1844 genehmigten Regulativs vom 18. April desselben Jahres; und der Polizei-Verordnung der Königlichen Regierung, Abtheilung des Innern, zu Danzig vom 28. Februar 1845 (bekannt gemacht in der Extra-Beilage zu No. 12 des Amtsblatts der Königlichen Regierung zu Danzig für das Jahr 1845)**),
2. der Polizei-Verordnung der Königlichen Regierung, Abtheilung des Innern, zu Danzig vom 18. Februar 1859 (Amtsblatt für 1859 Seite 46),
3. der Polizei-Verordnung des Königlichen Oberpräsidenten zu Danzig vom 1. Juli 1878 (Amtsblatt für 1878 Seite 126),
4. der Polizei-Verordnung des Königlichen Regierungs-Präsidenten zu Danzig vom 16. April 1883 (Amtsblatt für 1883 Seite 102),
5. der Polizei-Verordnung des Königlichen Regierungs-Präsidenten zu Danzig vom 22. Mai 1889 (Amtsblatt für 1889 Seite 129), und
6. evtl. noch zu erlassende Polizei-Verordnungen.

§ 11.

Die Führer solcher Schiffsgesäße, deren Größe oder Ladung beim Passiren einer Fähranstalt das Werfen des Fährseils nothwendig

*) Die Bestimmungen der unter 2—4 aufgeführten Polizei-Verordnungen sind im Wesentlichen durch die Polizei-Verordnung vom 22. Mai 1889 (5) No. 21 — S. 82 neu festgesetzt

**) Siehe No. 6 — S. 22 bezw. No. 20 — S. 80.

macht, haben sich bei ihrer Annäherung an die Fähre den Fährleuten durch Zuruf oder sonstige Signale bemerklich zu machen. Sie dürfen nur nach erfolgtem Werfen des Fährseils bei der Fähranstalt vorüberfahren und müssen erforderlichenfalls die Fahrt einstellen.

Holzflöße müssen so schnell wie möglich an der Fähranstalt vorbei gebracht werden.

Die Fähre hat bei Fahrten während der Nachtzeit eine hellleuchtende, nach allen Seiten sichtbare Laterne zu führen.

§ 12.

Zum Treideln dürfen nur die hierzu bestimmten Dämme bezw. Stege benutzt werden. Das Treideln größerer Fahrzeuge mittelst Pferde im Trabe ist untersagt. Beim Treideln sind folgende Vorschriften zu beachten:

1. Alle von Menschen getreidelten Fahrzeuge müssen vor den von Pferden getreidelten die Leine werfen,
2. beim Begegnen zweier Fahrzeuge, die auf gleiche Weise getreidelt werden, muß das abwärts fahrende die Leine werfen,
3. Handfahne und derartige Fahrzeuge haben vor größeren Fahrzeugen stets die Leine zu werfen,
4. beim Ueberholen eines getreidelten Fahrzeugs durch ein anderes getreideltes Schiffsgesäß, muß das langsamere fahrende die Leine werfen und den Fluß auf der Treidelstegseite frei machen, so daß das schneller fahrende Fahrzeug ungehindert vorbei kann.

Die Führer derjenigen Fahrzeuge, die an der Treidelstegseite zum Zwecke des Ladens angelegt sind, haben geeignete Vorkehrungen zu treffen, daß den getreidelten Fahrzeugen kein Aufenthalt erwächst.

§ 13.

Während in der Sorge gebaggert wird, müssen die beim Bagger eintreffenden Schiffe anhalten, bis der Baggermeister das Zeichen zum Vorüberfahren giebt.

Der Baggermeister hat die Fahrt soweit erforderlich und sobald wie möglich zu räumen.

Die Führer der Schiffe sind gehalten, alle ihnen zu Gebote stehenden Mittel anzuwenden, um die Vorbeifahrt zu beschleunigen. Holzflöße werden während der Arbeitszeit des Baggers nur auf Grund besonderer Erlaubniß der Aufsichtsbehörde vorbeigelassen.

§ 14.

Das beliebige Anlegen an den Ufern der Sorge (außer an den sogenannten Ladestellen) zum Laden, Löschen oder Landen ist untersagt. (Siehe auch § 16). Wenn dieses dennoch in ganz besonderen, unvorhergesehenen Fällen unumgänglich nöthig sein sollte, so darf es nur an dem dem Treidelstege entgegengesetzten Ufer geschehen. Das Befestigen der Schiffe und Flöße darf niemals durch das Auslegen der Anker auf das angrenzende Land, sondern stets nur unter

Benutzung etwa vorhandener Pfähle oder durch Auswerfen der Anker in den Fluß erfolgen. Schiffe und Flöße müssen sowohl auf dem Border- als auch auf dem Hinterende befestigt werden. Kleine Fahrzeuge sind, wenn nicht in Benutzung, stets angeschlossen zu halten. Ausgeworfene Anker sind durch Bojen oder in sonst geeigneter Weise zu kennzeichnen.

Es dürfen in keinem Falle Schiffe und Flöße oder ein Schiff und ein Floß Seite an Seite anlegen. Flöße müssen bei eintretender Nacht an das dem Treidelstege gegenüberliegende Ufer gebracht und daselbst gehörig befestigt werden. Die Masten der an der Treidelstege liegenden Schiffe sind niederzulegen.

§ 15.

Bleibt ein Schiff während der Nachtzeit am Sorgeufer liegen, so muß auf ihm eine hellleuchtende, ringsumher sichtbare Laterne angebracht werden.

§ 16.

Ausnahmsweise kann das Laden und Löschen an den Sorgeufern auf vorheriges Ansuchen seitens der Strom- und Schiffahrts-Polizeiverwaltung (§ 2) gestattet werden:

- a) den Besitzern der an die Sorge angrenzenden Grundstücke für die Abfuhr ihrer Erzeugnisse und für das Heranschaffen von Gegenständen für ihren Bedarf,
- b) in allen Fällen, wo die Erhaltung der Ladung gefährdet und ein Umladen, Lüften und so weiter derselben dringend erforderlich ist.

§ 17.

Beschädigungen der Flußufer oder Verunreinigungen derselben und des Flusses beim Laden oder Löschen sind untersagt.

IV. Feuerpolizeiliche Bestimmungen.

§ 18.

Auf den in der Sorge liegenden Schiffen kann zur Bereitung der Speisen in gut eingerichteten feuersicheren Kochherden Feuer gemacht werden; dieses darf jedoch nicht vor 4 Uhr Morgens und nicht nach 9 Uhr Abends geschehen. In den 7 Nachtstunden darf weder Feuer auf den Schiffen noch auf den Ufern angezündet und unterhalten werden. Nur in gut verschließbaren Laternen darf auf den Schiffen Licht gebrannt werden.

§ 19.

Das Kochen von Pech, Theer und anderen feuergefährlichen Stoffen auf den Schiffen ist gänzlich verboten. Solches darf in der Nähe von Schiffen auf dem Lande nur mit strompolizeilicher Genehmigung stattfinden.

§ 20.

Das Tabakrauchen auf den Schiffen ist nur innerhalb der Tageszeit, in welcher nach § 18 dieser Polizei-Verordnung Feuer unterhalten werden darf, gestattet.

In der Nähe einer Ladung, die aus leicht feuerfangenden Gegenständen besteht, darf nicht geraucht werden.

§ 21.

Leicht feuerfangende Gegenstände (Bech, Theer, Flachs, Hanf, Wolle, Garn und so weiter) dürfen zur Nachtzeit nicht unbedeckt auf dem Deck des Schiffes gelassen werden.

§ 22.

Hinsichtlich der Beförderung explosiver Stoffe auf den im Strombezirke verkehrenden Schiffen und Fahrzeugen sind die hierüber bestehenden Vorschriften*) zu befolgen. Die Anzeige, daß und welche Menge derartiger Stoffe auf einem Schiffe oder Fahrzeuge geführt werden, ist sofort beim Eintritte in den Strombezirk dem Strompolizei-Beamten zu machen.

§ 23.

Bezüglich des Verkehrs mit Petroleum sind die Bestimmungen der Polizei-Verordnung der Königlichen Regierung, Abtheilung des Innern, zu Danzig vom 21. Februar 1863 (Regierungs-Amtsblatt S. 25**) maßgebend.

V. Sonstige Vorschriften.

§ 24.

Das Aufeisen des Flusses zur Winterzeit, insbesondere behufs Verholung von Fahrzeugen, ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Strompolizeiverwaltung und an den von ihr bezeichneten Stellen gestattet.

Die Deffnung im Eise ist mit Eischollen gehörig zu umstellen und mit Fusen zu bezeichnen, auch ist dafür zu sorgen, daß diese Sicherung erhalten wird. Jede Beschädigung und Beseitigung dieser Fusen, sowie solcher, die zur Bezeichnung unsicherer Stellen auf dem Eise angebracht werden, ist untersagt. Stellen auf dem Eise, die durch Fusen bezeichnet sind, dürfen nicht betreten werden.

§ 25.

Wenn ein Schiffer mit seinem Fahrzeuge in der Sorge überwintert, so hat er es für den Zeitraum, während dessen er nicht selbst auf dem Fahrzeuge oder in dessen Nähe wohnhaft ist, einer zuverlässigen, dem Strompolizeibeamten namhaft zu machenden Person zu übergeben, die für die Befolgung der Vorschriften der gegenwärtigen

*) Siehe No. 4 u. 5 — S. 12 bis 22.

**) Siehe No. 23 — S. 87.

Polizei-Verordnung und der besonderen Anordnungen der zuständigen Behörden und Beamten einsehen muß.

§ 26.

Es ist untersagt, Auswurfstoffe und sonstige Unreinlichkeiten in den Fluß, auf das Eis oder auf die Flußufer zu werfen.

Steine, Ballast und Steinkohlenschlacken und so weiter dürfen nicht in den Fluß hineingeworfen werden.

Das Füttern oder Stehenlassen von Pferden oder anderen Thieren auf dem Eise ist untersagt.

§ 27.

Beschädigungen der im Fluß hergestellten Anlagen sind untersagt.

§ 28.

Das unbefugte Betreten der Sorgeufer und der Böschungen der Deiche, soweit dieselben nicht Theile öffentlicher Wege sind, ist verboten.

Die Benutzung der Treidelstege, soweit dieselben nicht Theile öffentlicher Wege sind, ist dem Publikum nur zum Zwecke des Treidelns gestattet.

§ 29.

Außer den Zugthieren zum Treideln dürfen keine Thiere die Treidelstege, soweit diese nicht Theile öffentlicher Wege sind, betreten.

VI. Strafbestimmungen.

§ 30.

Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieser Polizei-Verordnung oder Unterlassungen der durch sie vorgeschriebenen Handlungen werden, soweit nicht nach den Reichs- und Landesgesetzen eine höhere Strafe eintritt, mit Geldstrafe bis zu 100 Mark oder verhältnißmäßiger Haftstrafe geahndet.

§ 31.

Diese Polizei-Verordnung tritt am 1. Januar 1895 in Kraft. Von demselben Tage ab werden die früher für den Sorgefluß erlassenen polizeilichen Vorschriften, insbesondere das Polizei-Reglement vom 23. Januar 1864 (Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Königsberg für 1864 S. 47) außer Kraft gesetzt.

Berlin, den 15. September 1894.

Der Minister für Handel und Gewerbe.

* * *

Vorstehende Polizei-Verordnung bringe ich hiermit zur öffentlichen Kenntniß.

Danzig, den 28. September 1894.

Der Regierungs-Präsident.

45. Flößerei-Reglement für den Damerkauer- und Rhedafluß.

(Amtsblatt Danzig 1852, Nr. 6.)

Zweck.

Da sich das Bedürfniß ergeben hat, die Ausübung der Holzflößerei auf dem Damerkauer-, dem Hammer- und dem Rhedaflusse nach festen Bestimmungen zu regeln, so werden darüber auf Grund des Gesetzes vom 28. Februar 1843 § 10 bis 12 und des Gesetzes vom 11. März 1850 über die Polizeiverwaltung die nachstehenden polizeilichen Vorschriften erlassen, deren Giltigkeit in Betreff des Damerkauer- und Rhedaflusses an keine bestimmte Zeit geknüpft, in Betreff des Hammerflusses aber vorläufig auf die Dauer von jetzt ab bis zum 16. August 1860 beschränkt ist.

A. Bestimmungen über die Ausübung der Flößerei.

§ 1.

Unter Beobachtung der in dieser Verordnung enthaltenen Vorschriften ist die Holzflößerei auf den Eingangs genannten drei Flüssen einem Jeden gestattet.

§ 2.

Bei dem Neubau schon bestandener Schleusenwerke auf dem Damerkauer-, dem Hammer- und Rhedaflusse, soll von Polizeiwegen darauf gehalten werden, daß das Werk die zum Durchlassen des Holzes bequemste Einrichtung erhalte, und dieser Zweck, soweit es ohne größere Kosten geschehen kann, auch bei Reparaturen befördert werden. Für die Benutzung der auf diesen Flüssen jetzt schon bestehenden Schleusenwerke zum Flößen, soll die in nachfolgenden §§ 14 und 15 stipulirte Vergütung von den Holzflößern gezahlt werden. Die künftigen Besitzer von solchen Schleusenwerken, die erst angelegt werden möchten, haben auf jene Vergütung keinen Anspruch und sind gleichwohl zur unentgeltlichen Durchlassung des Holzes verpflichtet.

§ 3.

Der den Holzflößern notwendige Treidelsteig zu ihren Arbeiten beim Holzflößen, wird auf drei Fuß (0,94 m) von jeder Flußuferseite festgesetzt. Die Grundeigenthümer sollen für die Benutzung dieses Treidelsteiges eine Entschädigung zu fordern nicht berechtigt, dagegen die Flößer verbunden sein, jeden außerhalb dieses drei Fuß breiten Steiges veranlassenden Schaden den Grundbesitzern nach den unten folgenden Bestimmungen zu ersetzen.

§ 4.

Zur Verhütung von Feuerschäden ist den Flößern nicht gestattet, an andern als an den von den Ortspolizeibehörden dazu bestimmten Plätzen Feuer anzumachen.

§ 5.

Die Größe der einzelnen Holztransporte darf:

1. von Strzebiellino und Hammer bis zu dem Fange bei Neufasserei nicht fünfhundert und fünfzig Klafter (1836 cbm),
2. von der Ustarbauer Grenze bis zu dem Fange bei Neufasserei nicht siebenhundert Klafter (2337 cbm),
3. von dem Fange bei Neufasserei bis Becka nicht achthundert Klafter (2671 cbm) überschreiten.

§ 6.

Der Beginn der Flößerei im Frühjahr ist unbeschränkt, dagegen muß sämtliches Flößholz am 12. Juni Abends die Schleiße bei Rheda passiert haben und jedes Floß am 15. Juni Abends bei Becka angelangt sein.

Vom 16. Juni ab bis zum 15. September darf gar keine Holzflößerei stattfinden, damit das Werben des Heues nicht gestört werde. Nach dem 15. September ist die Holzflößerei wieder frei. Sollte auch an diesem Tage Jemand sein Heu noch nicht geerntet haben, so soll darauf keine weitere Rücksicht genommen werden.

§ 7.

Jeder Flößer muß mindestens 8 Tage vor dem Einwerfen des Holzes dem Königlichen Domainen-Rent-Amte Neustadt schriftlich anzeigen, a) wieviel Klafter Holz, b) von welcher Ablage, derselbe Holz flößen will, und dabei den Tag, sowohl des Anfangs als auch der Beendigung der Flößerei genau angeben. Die gedachte Behörde wird darauf zur Feststellung der zur Königlichen Kasse zu zahlenden Flößereigefälle die Vermessung des declarirten Holzes bewirken und dem Flößer eine schriftliche, die Zahl des Holzquantums nachweisende Bescheinigung ertheilen, in welcher zugleich die Weisung enthalten ist, binnen welcher Zeitabschnitte die Flößung und das Nachziehen des Grundholzes beendet sein muß. Der Flößer, oder falls er nicht selbst den Holztransport leitet, sein Stellvertreter (Floßmeister) hat die obige Bescheinigung stets bei sich zu führen, und auf Verlangen jeder Ortspolizeibehörde vorzuzeigen.

§ 8.

Die in der Bescheinigung (§ 7) gestellten Fristen sind bei Strafe genau einzuhalten, und von dem Flößer vor dem Beginn des Flößens sämtlichen Stauberechtigten bekannt zu machen. Eine Abweichung von denselben wird ausnahmsweise nur durch den Eintritt außerordentlicher Naturereignisse entschuldigt, falls der Flößer hiervon unverzüglich dem Königlichen Domainen-Rent-Amte und den Stauberechtigten Meldung gemacht hat. Sobald die genannte Behörde hiernach die ursprünglich von ihr ertheilte Bescheinigung abgeändert hat, ist von dem Flößer den Stauberechtigten erneuerte Nachricht zu geben.

Unterläßt der Flößer, mit der Flößerei an dem bestimmten Tage zu beginnen, so muß er bei dem Königlichen Domainen-Rent-Amte Neustadt einen neuen Verstattungschein nachsuchen, und hat neben der ihn treffenden Strafe zu gewärtigen, daß das Vorzugsrecht einem andern Flößer, der sich inzwischen gemeldet hat, zuertheilt wird.

§ 9.

Die Beendigung der Flößerei eines Holztransportes ist anzunehmen, sobald das Holz bei Becka aus dem Flusse gezogen worden.

§ 10.

Den Flößern steht das Recht zu, das während der Flößung zu Grunde gegangene Holz auf eigene Kosten aus dem Flusse herauszuziehen, unmittelbar neben dem Treidelsteige, so daß dieser frei bleibt, von 40 zu 40 Ruthen (150 m) in regelmäßig gesetzten Haufen aufstellen und dort austrocknen zu lassen. Jedoch dürfen zu dem Aufsetzen des Senkholzes ohne Genehmigung des Grundbesizers niemals Plätze in geschlossenen Gärten gewählt werden. Damit hierdurch aber die Flößungen nicht gestört werden, darf der Flößer das Aufsetzen des Grundholzes

- a) bei Holztransporten von Strzebiellino, Hammer und Damerkau nur während acht Tagen,
- b) bei Holztransporten von der Ablage bei Neusafferei und Manitz nur während sechs Tagen, und
- c) bei Holztransporten von der Ablage bei Rheda nur während vier Tagen, nach der Beendigung der Flößung jedes Holztransportes (§ 9) bewirken. Sollte ein Flößer mehrere Holztransporte hintereinander die Flüsse herabbringen, welche einen Eigenthümer haben, so wird die Frist zum Ausziehen des Grundholzes von sämmtlichen Abtheilungen nur für einen Transport gerechnet.

§ 11.

Das auf Wiesen, Weiden oder Aedern aufgestellte Senkholz muß der Flößer binnen einer Woche nach Beendigung der Flößerei (§ 9), wenn keine besondere Einigung mit dem betreffenden Grundbesitzer stattgefunden hat, fortschaffen, widrigenfalls der doppelte Satz des sonst von solchem Holze zu zahlenden Stättegeldes (§ 25) entrichtet werden soll. Auf den Antrag des Grundbesizers ist die Polizeibehörde befugt, das zu lange stehen gebliebene Senkholz unter der Bedingung der schleunigen Fortschaffung öffentlich zu versteigern, und den Ersteren aus dem Erlös mit seinem Stättegelde bezahlt zu machen. Der Rest des Erlöses, nach Abzug der Kosten, gebührt dem Holzeigenthümer.

§ 12.

Niemand außer dem Flößer und dessen Arbeitern darf während des Holztransportes oder während der dem Flößer zum Nachziehen

des Grundholzes eingeräumten Fristen, schwimmendes Flößholz oder Senkholz, bei Vermeidung der gesetzlichen Strafe des Diebstahls, aussprechen.

§ 13.

Falls diejenigen Personen, welche nach den weiterfolgenden Bestimmungen die Fertigung der Stauanlagen bei den Holzflößungen zu besorgen haben, solche nicht entsprechend herstellen und unterhalten, so sollen sie von Polizeiwegen dazu angehalten oder auch den Flößern überlassen werden, sich solche selbst zu besorgen, wogegen sie von der tarifmäßigen Entschädigung des Stauberechtigten frei werden.

B. Strafbestimmungen.

§ 14.

Wer ohne den Legitimationschein (§ 7) die Flößerei beginnt, oder, wer die darin enthaltenen Zeitbestimmungen unbeachtet läßt (§ 8), oder gar die Flößerei anderer Unternehmer stört oder behindert, verfällt in eine Polizeistrafe von Ein bis Zehn Thalern, und kann, abgesehen von dem, an die Benachtheiligten zu leistenden Schadenersatz zur sofortigen Herausziehung des Holzes im polizeilichen Wege angehalten werden, falls nicht die im § 8 bezeichnete Ausnahme eingetreten ist.

§ 15.

Derjenige, welche größere als die § 5 bezeichneten Holztransporte zu verflößen übernimmt, wird für jede Klafter (3,339 cbm), welche die dort vorgeschriebene größte Anzahl überschreitet, mit einer Strafe von 5 Sgr. belegt.

§ 16.

Kontraventionen gegen Vorschriften dieses Reglements, für welche darin keine besondere Strafe angedroht ist, werden mit Geldbußen von Einem bis zu Fünf Thalern geahndet.

§ 17.

Der Eigenthümer des geklößten Holzes ist für den von seinen Flößarbeitern angerichteten Schaden und für die von denselben verwirkten Polizeistrafen in subsidium verhaftet. Mehrere Eigenthümer eines Holztransportes haften solidarisch.

Kann die Geldbuße von dem zunächst Beschuldigten nicht eingezogen werden, so steht dem Richter frei, nach seinem Ermessen entweder die Geldbuße von den subsidiarisch dazu Verpflichteten einzuziehen, oder mit Verzichtung hierauf die im Falle des Unvermögens an die Stelle der Geldbuße tretende Gefängnißstrafe an dem Verurtheilten vollstrecken zu lassen.

C. Bestimmungen für den Tarif, nach welchem die Flößereiabgaben erhoben werden sollen.

(Tarife sind hier nicht mitaufgenommen).

D. Schlußbestimmung.

§ 28.

Die Revision dieser Vorschriften wird für das Jahr 1860, soweit dieselbe dann erforderlich ist, und weiterhin von zehn zu zehn Jahren vorbehalten.

Berlin, den 27. Dezember 1851.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.
Für den Minister für landwirthschaftliche Angelegenheiten.
Der Finanzminister.)

* * *

Vorstehendes Reglement wird hiermit zur allgemeinen Kenntniß gebracht.

Danzig, den 20. Januar 1852.

Königliche Regierung. Abtheilung des Innern.

46. Polizei-Verordnung für den Hafen und die Rhede zu Tolkemit.

(Amtsblatt Danzig 1883, S. 270.)

Unter Aufhebung der im Elbinger Kreisblatt bekannt gemachten Hafenpolizei-Verordnung für die Stadt Tolkemit vom 20. Februar 1864 wird auf Grund der §§ 74 und 75 des Gesetzes über die Organisation der allgemeinen Landesverwaltung vom 26. Juli 1881 unter Zustimmung des Bezirksraths Nachstehendes verordnet:

§ 1.

Die Hafenpolizei wird von der städtischen Polizeiverwaltung zu Tolkemit unter Zuhilfenahme des vom Magistrate beauftragten Beamten verwaltet.

§ 2.

Die im Hafenbezirke verkehrenden Schiffsführer, Schiffs- und Bootsleute, Arbeiter und sonstigen im Hafenverkehr beschäftigten Personen haben den von der städtischen Polizeiverwaltung und den derselben unterstellten Beamten in Ausübung der Hafenpolizei und insbesondere nach Maßgabe der gegenwärtigen Polizei-Verordnung ausgehenden Anordnungen unweigerlich und ungesäumt Folge zu leisten.

§ 3.

Die Erhebung von Beschwerden gegen Anordnungen des beauftragten Beamten, welche bei der städtischen Polizeiverwaltung anzubringen sind, hemmt die sofortige Ausführung der angefochtenen Anordnung nicht, sofern dieselbe nach dem Ermessen der Behörde

beziehungsweise des beauftragten Beamten ohne Nachtheil für das Gemeinwesen nicht ausgesetzt bleiben kann.

§ 4.

Werden auf der Rhyde Anker ausgeworfen, so sind dieselben mit einer Boje zu versehen. Im Hasen selbst ist das Auswerfen von Ankern nur im Nothfalle gestattet. Erfolgt dieses hier, so sind die Anker ebenfalls mit einer Boje zu bezeichnen und nach Beseitigung der Gefahr sofort wieder aufzuholen.

§ 5.

Im Hasenbassin dürfen Schiffe nur an den vom beauftragten Beamten angewiesenen Plätzen anlegen. Schiffer und Führer von Fahrzeugen jeder Art sind verpflichtet, auf Anordnung dieses Beamten nach andern Plätzen zu verholen.

§ 6.

Schiffe dürfen nicht unmittelbar an die Bohlenwerke angelegt, sondern es müssen geeignete Fender ausgehängt, auch dürfen Schiffe nur an den dazu bestimmten Haltepfählen festgemacht werden. Auch darf in die Bohlenwerke, wo dieselben nicht mit Schwarten bekleidet sind, mit Bootshaken oder mit Eisen beschlagenen Stangen weder gehackt noch gegen dieselben gestoßen werden.

§ 7.

Segelschiffe dürfen nicht mit vollen Segeln in das Hasenbassin einlaufen. Dampfschiffe dürfen nur mit der zu ihrer Fortbewegung erforderlichen geringsten Geschwindigkeit der Maschine sich im Hasen bewegen. Von zwei sich begegnenden Schiffen muß, soweit die Dertlichkeit es gestattet, jedes dem andern rechts ausweichen.

§ 8.

In Betreff der Beleuchtung der Schiffe gelten die Verordnungen zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 1. Januar 1880 und vom 16. Februar 1881*) auch für den Tolkemiter Hasen.

§ 9.

Jede Störung der Schifffahrt und Beschädigung der Hasenwerke, der Pflanzungen und das Betreten der Spreitlage ist verboten. An den Molen außerhalb des Hasens dürfen Fahrzeuge nicht anlegen und in der durch Fusen resp. Klotzbojen bezeichneten äußeren Haseneinfahrt dürfen Fahrzeuge nicht ankern, vielmehr muß das Ankern auf der Rhyde so erfolgen, daß bei umgehendem Winde die Einfahrt nicht gestört wird.

*) Durch Verordnung vom 9. Mai 1897 (R.-G.-Bl. S. 203) ersetzt.

§ 10.

Verunreinigungen des Hafens und der Hafenanlagen sind untersagt. Weder Ballast noch lose Steine, Erde und andere Materialien oder Unreinigkeiten wie Kehrlicht zc. dürfen innerhalb des Fahrwassers und des Hafensbassins ins Wasser geworfen werden.

[§ 11 durch Polizei-Berordnung vom 21. Mai 1890 wie folgt festgesetzt]:

Holzvorräthe und andere Gegenstände dürfen beim Aus- und Einladen weder über das Bohlenwerk noch über die Böschung der übrigen Hafeneinfassungen gerollt und geschleift und dürfen auch zwischen dem Hafensbohlenwerk und den Ladeplätzen nicht gelagert werden. Die am Hafenbeckens zu verladenden oder zu löschenden Gegenstände müssen vielmehr in die Fahrzeuge beziehungsweise aus denselben herausgetragen oder gefarrt werden. Das Koppeln des Holzes zu Flößen innerhalb des Hafenbeckens ist nicht gestattet.

§ 12.

Niemand darf ohne vorherige Anmeldung bei der Hafen-Kommission und ohne vorherige Anweisung des Platzes Holz oder andere Gegenstände auf dem zur Lagerung bestimmten Hafenufer ablagern.

§ 13.

Das Kochen auf den Schiffen im Hafen bei offener Feuerstätte auf dem Deck ist unstatthaft. Desgleichen ist das Kochen von Theer, Pech, Harz, Del und anderen feuergefährlichen Stoffen auf den Schiffen untersagt und darf nur an bestimmten Stellen, welche von dem beauftragten städtischen Polizeibeamten hierzu werden angewiesen werden, stattfinden.

§ 14.

Niemand darf Vieh auf dem Lagerplatz und in die Pflanzungen am Hafen treiben, widrigenfalls der Eigenthümer das in dem Feld-polizeigesetz vom 1. April 1880 festgesetzte Pfandgeld zu entrichten hat.

§ 15.

Wegen des Verkehrs mit explosiven Stoffen und mit Petroleum bewendet es bei den desfalligen Bestimmungen der Verordnungen vom 29. August 1879*) und vom 21. Dezember 1863**).

§ 16.

Wenn Feuer im Hafen oder in der Nähe desselben ausbricht, haben sich alle Schiffsleute unverzüglich auf ihre Fahrzeuge zu begeben, um die nöthigen Maßregeln zur Verhütung der Weiterverbreitung des Feuers nach den Anordnungen der Polizeiverwaltung bezw. der Hafenpolizeibeamten ungefäumt zur Ausführung zu bringen.

*) Durch Polizei-Berordnung vom 19. Oktober 1893 No. 4 — S. 12 ersetzt.

***) Siehe No. 22 — S. 87.

§ 17.

Zu widerhandlungen gegen die Bestimmungen dieser Polizei-Verordnung und Unterlassungen der durch dieselbe vorgeschriebenen Handlungen werden, soweit nicht nach den Reichs- und Landesgesetzen, insbesondere nach § 366 unter No. 9 und 10 des Strafgesetzbuchs für das deutsche Reich eine höhere Strafe eintritt, mit Geldstrafe bis zu 30 Mf. bestraft.

Diese Strafe trifft die Führer der Schiffe und Fahrzeuge in Ansehung aller hinsichtlich der betreffenden Schiffe und Fahrzeuge begangenen Uebertretungen, daneben die Mannschaften, soweit ihnen bestimmte Verpflichtungen durch diese Polizei-Verordnung auferlegt sind.

Danzig, den 19. Oktober 1883.

Der Regierungs-Präsident.

* * *

[Bezüglich der Schifffahrt auf dem frischen und kurischen Haff siehe Anmerkung*].

*) Anmerkung. Polizei-Verordnung.

Auf Grund der von des Königs Majestät unter dem 14. Juni 1878 ertheilten Allerhöchsten Ermächtigung setze ich das Regulativ vom ^{18. April} _{6 Mai} 1844, enthaltend die durch den Betrieb der Dampfschifffahrt auf dem frischen und kurischen Haff und auf den schiffbaren Gewässern der Provinz Preußen für den Schiffsverkehr erforderlich gewordenen Polizei-Vorschriften, hiermit, soweit dies nicht bereits durch meinen Erlaß vom 10. Juni 1897 geschehen ist, für den Bereich des frischen und des kurischen Haffs von dem Tage ab, wo eine heute erlassene Polizei-Verordnung über den Betrieb der Schifffahrt auf dem frischen und dem kurischen Haff in Geltung tritt, außer Kraft.

Unter Bezugnahme auf § 136 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G.-S. S. 195) erlasse ich bezüglich des Betriebes der Schifffahrt auf dem in den Provinzen Ost- und Westpreußen belegenen frischen Haff und auf dem kurischen Haff nachstehende Polizei-Verordnung.

§ 1.

Fahrzeuge von weniger als 57 cbm Brutto-Raumgehalt sind verpflichtet im frischen Haff größeren Dampf Fahrzeugen und größeren Segel Fahrzeugen d. h. solchen von 57 cbm und von mehr Brutto-Raumgehalt aus dem Wege zu gehen, sobald diese bei Tage im vordersten Topp ihre Nationalflagge bezw. Staatsfahrzeuge ihre Dienstflagge und bei Nacht — d. i. von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang — unterhalb des Bugpriets oder am Vorderstevan ein weißes Licht führen.

Dieses Licht ist mindestens 1 m tiefer anzubringen, als die Positionslichter (Seitenlichter).

Fahrzeugen von weniger als 57 cbm Brutto-Raumgehalt ist das Führen dieses Lichts unterlagt.

§ 2.

In der Königsberger und in der Pillauer Rinne des frischen Haffs haben alle auf der Haff- und Binnenschifffahrt Verwendung findenden Fahrzeuge mit flachen Boden ohne Kiel bei klarem Wetter den Seeschiffen unter allen Umständen auszuweichen.

Vorschriften für die Bereiche der Regierungs-Präsidenten zu Danzig und Marienwerder zusammen.

47. Polizei-Verordnung, betr. den Flößereibetrieb auf der Ferje.

(Amtsblätter: Danzig 1875, S. 41; Marienwerder 1875, S. 69).

Auf Grund des § 11 des Gesetzes vom 11. März 1850 (Gesetz-Sammlung Seite 265 u. f.) bestimmen wir was folgt:

Wer den Festsetzungen des nachstehend publizirten Flößerei-Reglements zuwiderhandelt, oder die betreffenden Anordnungen un-

Bei Nebel, dickem Wetter und bei Nacht — d. i. von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang — dürfen die vorbezeichneten Fahrzeuge, wenn sie nicht bugfirt werden, diese Passirinnen überhaupt nicht befahren, auch nicht darin ankern.

§ 3.

Bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall haben im frischen Haß sowohl die bugfircnden als auch die bugfirtcn Fahrzeuge, auch wenn sie weniger als 57 cbm Brutto-Raumgehalt haben, mindestens alle zwei Minuten folgende Signale zu geben:

1. Segelfahrzeuge sowie Dampffahrzeuge, welche nicht unter Dampf sind, drei aufeinander folgende Töne mit dem Nebelhorn und zwar zuerst einen lang gezogenen Ton, dann zwei kurze Töne,
2. Dampffahrzeuge, welche unter Dampf sind, drei aufeinander folgende Töne mit der Dampfspeise und zwar zuerst einen lang gezogenen Ton, dann zwei kurze Töne.

§ 4.

Im Frischen Haß dürfen Frachtdampfer nicht mehr als vier Leichtfahrzeuge selbstständig mitführen.

§ 5.

Auf dem kurischen und dem frischen Haß dürfen Dampffahrzeuge oder andere mit eigener Kraft (Elektricität, Petroleum u. s. w.) getriebene Fahrzeuge, wenn sie an Baggerarbeitsstellen oder Baggern, Baggerprämen und anderen schwimmenden Arbeitsgeräthen in einer Entfernung von 100 m oder weniger vorbeifahren, nur mit einer solchen Geschwindigkeit sich bewegen, als zur Erhaltung ihrer Steuerfähigkeit notwendig ist.

§ 6.

Wenn Fahrzeuge im kurischen oder frischen Haß Anker oder Ketten verlieren, oder wenn von ihrer Besatzung Gegenstände, welche der Schifffahrt gefährlich sind, wahrgenommen werden, so haben die Führer der betreffenden Fahrzeuge hiervon der Hafenspolizeibehörde desjenigen Hafens, welchen sie zuerst erreichen, bezw. der Ortspolizeibehörde derjenigen Stelle, an welcher sie zuerst anlegen, Anzeige zu erstatten.

§ 7.

Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften dieser Verordnung werden mit Geldstrafe bis zu 100 Mark bestraft.

§ 8.

Diese Polizei-Verordnung tritt am 1. Januar 1899 in Kraft.
Berlin, den 3. Dezember 1898.

Der Minister für Handel und Gewerbe.

beachtet läßt, ist mit Geldstrafe bis zu 30 Mark oder verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe zu belegen.

Reglement für die Flößerei auf der Ferse.

Auf Grund des § 12 des Gesetzes vom 28. Februar 1843 (Gesetz-Sammlung für 1843 Seite 41 ff.) bestimmen wir hierdurch über die Holzflößerei auf der Ferse was folgt:

§ 1.

Es steht einem Jeden frei, unter Beobachtung der Festsetzungen des gegenwärtigen Reglements, auf der Ferse Kastenholz, Eisenbahnschwellen (sleepers) und Langholz zu flößen, letzteres auf der Strecke zwischen der Mündung in die Weichsel und der nach Mewe führenden Chaussee.

§ 2.

Die polizeiliche Aufsicht über die Flößerei führen, abgesehen von der im § 16 gemachten Ausnahme, der von der Königlichen Regierung zu Danzig zu ernennende Flößinspektor und unter ihm die Ortspolizeibehörden, welche seinen Verfügungen in Flößangelegenheiten Folge zu leisten haben. Der Flößinspektor kann sich nach Bedürfniß durch die in der Nähe des Flusses wohnenden Königlichen Oberförster mit Genehmigung der ihnen vorgesetzten Regierung vertreten lassen.

I. Bestimmungen über die Kastenholzflößerei.

§ 3.

Die Flößerei beginnt, sobald das Wasser eisfrei ist, und endet am 15. November. Den Regierungen zu Danzig und Marienwerder bleibt jedoch überlassen, auch während dieses Zeitraums zum Schutze der Wiesen die Flößerei für gewisse Zeitabschnitte zu schließen. Flößholz, welches nach dem 15. November noch im Wasser liegt, kann der Flößinspektor ohne Weiteres auf Gefahr und Kosten des Flößunternehmers herausschaffen lassen.

§ 4.

Wer Kastenholz oder Eisenbahnschwellen (sleepers) auf der Ferse flößen lassen will, hat möglichst zeitig im Jahre, spätestens bis zum 1. April, dem Flößinspektor zwei gleichlautende Exemplare einer Anmeldung einzureichen, zu welcher das nachstehende Formular zu benutzen ist.

1. Anmeldung zum Flößen.

Der Unterzeichnete beabsichtigt, während der diesjährigen Flößperiode durch den Flößführer
wohnhast zu _____ und eine Anzahl
von _____ Flößern
die nachstehend verzeichneten Hölzer

1.

2.

3.

u. s. w.

aus der _____ Forst auf der Ferse, und
zwar von der Ablage bei _____
bis zur Ablage bei _____
zu flößen, und nach beendeter Flöße _____ Tage lang
nach Senkholz fischen zu lassen.

(Ort, Datum und Unterschrift des Unternehmers.)

2. Entscheidung des Flößinspektors.

Der vorstehende Antrag wird hierdurch unter Bezugnahme auf das Flößereireglement vom
genehmigt mit folgenden Maßgaben:

1. Das Holz muß eingeworfen werden am _____
2. Das Holz muß ausgewaschen werden spätestens am _____
3. Nach Senkholz darf der Unternehmer nur fischen lassen
Tage nach beendeter Flöße.

4.

5.

u. s. w.

(Ort, Datum und Unterschrift des Flößinspektors.)

Auf einem Exemplar der Anmeldung ertheilt der Flößinspektor die Erlaubniß unter den erforderlichen Bedingungen und übersendet dieses Exemplar dem Unternehmer.

Die Erlaubnißscheine werden nach der Zeitfolge der Anmeldung ertheilt.

Die zuletzt eingegangenen Anmeldungen werden nur insoweit berücksichtigt, als es ohne Störung der bereits früher angemeldeten Flöße möglich ist.

Der Flößführer muß den Erlaubnißschein während der ganzen Flöße bei sich haben, und denselben auf Verlangen den betreffenden Polizeibehörden und den Stauwerksbesitzern jederzeit vorzeigen.

§ 5.

Zu Flößführern (§ 4) dürfen Personen nicht bestellt werden, welche innerhalb des laufenden oder verfloßenen Kalenderjahres wegen eines bei Gelegenheit des Flößereibetriebes verübten oder versuchten

Holzdiebstahls oder wegen einer bei solcher Gelegenheit verübten Entwendung von Feldfrüchten rechtskräftig verurtheilt sind.

§ 6.

Wer mit der Flößerei beginnt, ohne einen Erlaubnißschein (§ 4) zu besitzen, oder ohne ihn vorzeigen zu können, oder wer die im Erlaubnißschein enthaltenen Bestimmungen unbeachtet läßt, und die Flößerei anderer Unternehmer stört, kann, abgesehen von Schadenersatz und Strafe, von dem Flößinspektor angehalten werden, das Holz sofort herauszuschaffen, oder — bis auf weitere Erlaubniß zur Fortsetzung des Flößens — einstweilen festzulegen.

§ 7.

Wenn in dem Erlaubnißschein nicht etwas Anderes bestimmt ist, so hat der Unternehmer anzustellen: außer dem Flößführer auf jede 600 Kubikmeter einen Flößer und zum Auswaschen auf jede 3000 Kubikmeter mindestens 40 Mann.

Werden die hiernach erforderlichen Mannschaften nicht angestellt, so kann der Flößinspektor ohne Weiteres auf Kosten des Unternehmers entweder die Fehlenden annehmen oder das Holz aus dem Flusse schaffen lassen.

§ 8.

Beim Flößen muß der Unternehmer an jeder Brücke oder Schleufe einen Wächter aufstellen, welcher Stopfungen des Holzes zu beseitigen und Beschädigungen der Bauwerke, sowie des Ufers möglichst zu verhüten hat. Wo bei Brücken nach dem Ermessen des Flößinspektors die Legung von Fangbäumen erforderlich ist, muß der Unternehmer der Flöße dieselbe rechtzeitig bewirken. Ist von dem Unternehmer die Bestellung des Wächters oder die Legung der Fangbäume unterlassen worden, so erfolgt sie auf seine Kosten durch den Flößinspektor, oder wenn dessen Verfügung nicht schnell genug eingeholt werden kann, durch die Ortspolizeibehörde.

§ 9.

Die Stauwerksbesitzer müssen ihre Schleusen in einem den Flößereibetrieb gestattenden Zustande erhalten; und gegen die im anliegenden Tarife*) bestimmten Vergütungen nicht nur den Durchgang des Flößholzes zulassen, sondern auch den erforderlichen Wasserzug gewähren. Der Durchgang ist ihnen mindestens zwei Stunden vorher von dem Flößführer anzukündigen.

Vor dem Laufenlassen des Wassers muß auf Verlangen des Flößführers das Oberwasser des Stauwerks angespannt werden. Es bleibt den Regierungen zu Danzig und bezw. zu Marienwerder überlassen, die Spannungshöhe und überhaupt denjenigen Stand, auf welchem die Stauwerksbesitzer das Oberwasser der Flößerei wegen zu erhalten haben, festzusetzen und durch geeignete Markten bezeichnen zu lassen.

*) Siehe Amtsblatt Danzig 1875, S. 43.

§ 10.

Die Ufer müssen

- a) einen vier Fuß (1,26 m) breiten Uferstreifen unentgeltlich freigeben zum Begleiten und Fortschaffen der treibenden Hölzer durch die Flößer,
- b) an den vom Flößinspektor, oder in eiligen Fällen von der Ortspolizeibehörde zu bestimmenden Stellen die zum Einwerfen und Ausziehen der Hölzer, sowie die zum Aufstellen derselben erforderliche Fläche einräumen, wofür der Flößunternehmer eine Vergütung zu zahlen hat, die im Mangel der Einigung von dem Flößinspektor, vorbehaltlich des Rechtsweges, festgestellt wird.

§ 11.

Auch für Beschädigungen, die durch Ausufern des Holzes auf die angrenzenden Grundstücke entstehen, hat der Flößunternehmer eine Vergütung zu zahlen, die nach Vorschrift des § 10 festgestellt wird.

§ 12.

Den Flößern ist nicht gestattet, an andern, als den vom Flößinspektor oder von der Ortspolizeibehörde ihnen angewiesenen Plätzen Feuer anzumachen. Bei Brücken und Schleusen darf dies nur in einer Entfernung von mindestens 30 Schritten geschehen.

§ 13.

Der Flößführer darf das treibende Holz nie ohne Noth verlassen und muß die Flößer sorgfältig beaufsichtigen. Er ist für die vorschriftsmäßige Leitung des Transports, sowie dafür, daß nur im Sinne dieses Reglements gehörig instruirte Flößer angenommen werden, verantwortlich.

§ 14.

Den Uferbesitzern steht das Fischen nach Senkholz nur zu nach Ablauf derjenigen Frist, während welcher der Unternehmer der letzten Flößung im Jahre noch selber nach Senkholz fischen lassen darf und vor Beginn der ersten Flößung im nächsten Jahre.

§ 15.

Der von der Königlichen Regierung zu Danzig unterm 23. Juli 1824 erlassene Tarif und die dazu gegebenen Bestimmungen vom 30. März 1824 (Amtsblatt der Danziger Regierung für 1824 No. 32) werden aufgehoben.

II. Bestimmungen über die Langholzflößerei.

§ 16.

In Betreff der Langholzflößerei (§ 1) wird auf die von der Königlichen Regierung zu Marienwerder erlassene Amtsblatt-Ver-

ordnung vom 18. Oktober 1855 (Amtsblatt für 1855, Stück 44) verwiesen, deren Abänderung nach Bedürfniß der genannten Regierung überlassen bleibt. Die polizeiliche Aufsicht über diese Langholzflößerei führt nicht der im § 2 dieses Reglements erwähnte Flößinspektor, sondern bis auf Weiteres der Amtsvorsteher zu Mewe.

Berlin, den 28. Dezember 1874.

Der Finanzminister.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Der Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten.

D a z u :

Polizei-Verordnung.

(Amtsblatt Danzig 1875, S. 41.)

Auf Grund des § 11 des Gesetzes vom 11. März 1850 (G.-S. S. 265 u. f.) bestimmen wir was folgt:

Wer den Festsetzungen des vorstehend publizirten Flößerei-Reglements zuwiderhandelt, oder die betreffenden Anordnungen unbeachtet läßt, ist mit Geldstrafe bis zu 30 Mark oder verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe zu belegen.

Danzig, den 27. Januar 1875.

Königliche Regierung.

u n d

Polizei-Verordnung.

(Amtsblatt Marienwerder 1875, S. 69.)

Unter Verweisung auf die vorstehend abgedruckte Polizei-Verordnung der Königlichen Regierung zu Danzig und das dazu gehörige Flößerei-Reglement für die Ferse vom 28. Dezember 1874 nebst Tarif (Amtsblatt der Danziger Regierung für 1875 Nr. 7) verordnen wir hierdurch für den Umfang unseres Verwaltungsbezirks auf Grund des § 11 des Gesetzes vom 11. März 1850 über die Polizeiverwaltung was folgt:

Wer den Festsetzungen des vorstehenden Flößereireglements zuwiderhandelt oder die betreffenden Anordnungen unbeachtet läßt, wird, sofern nicht nach dem Gesetze wegen Bestrafung der Tarifüberschreitungen bei Erhebung von Kommunikationsabgaben v. 20. März 1837 — (G.-S. für 1837, S. 57) eine höhere Strafe verwirkt ist, mit

Geldstrafe bis zu 30 Mark belegt, an deren Stelle im Unvermögensfalle verhältnißmäßige Haft tritt.

Marienwerder, den 18. Februar 1875.

Königl. Regierung, Abth. des Innern.

48. Polizei-Verordnung, betr. den Flößereibetrieb auf dem Schwarzwasser und der Prussina.

(Amtsblätter: Danzig 1869, S. 137; Marienwerder 1869, S. 115.)

Auf Grund des § 12 des Gesetzes vom 28. Februar 1843 (Ges.-Samml. für 1843, Seite 41 ff.) bestimmen wir hierdurch über die Holzflößerei auf dem Schwarzwasser und der Prussina, was folgt:

§ 1.

Es steht einem jeden frei, unter Beobachtung der Festsetzungen des gegenwärtigen Reglements, auf der Prussina Kastenholz und Eisenbahnschwellen und auf dem Schwarzwasser Holz aller Art, verbunden und unverbunden, zu flößen.

§ 2.

Die polizeiliche Aufsicht über die Flößerei führen der von der Königl. Regierung zu Marienwerder zu bestimmende Flößinspektor (z. B. der Königl. Oberförster zu Osche) und unter ihm die Ortspolizeibehörden, welche seinen Verfügungen in Flößangelegenheiten Folge zu leisten haben. — Der Flößinspektor kann sich nach Bedürfniß durch die in der Nähe der genannten Flüsse wohnenden Königl. Oberförster mit Genehmigung der ihnen vorgesetzten Regierung vertreten lassen.

§ 3.

Die Flößerei beginnt, sobald das Wasser eisfrei ist, und endet am 15. November. Flößholz, welches nach dem 15. November noch im Wasser liegt, kann der Flößinspektor ohne Weiteres auf Gefahr und Kosten des Flößunternehmers herauschaffen lassen.

§ 4.

Wer Holz auf dem Schwarzwasser oder der Prussina flößen lassen will, hat möglich zeitig im Jahre, spätestens bis zum 1. April, dem Flößinspektor 2 gleichlautende Exemplare einer Anmeldung einzureichen, zu welcher das nachstehende Formular zu benutzen ist.

Anmeldung des Flößunternehmers

Der Unterzeichnete beabsichtigt, während der diesjährigen Flößperiode durch den Flößführer

..... wohnhaft zu
..... und eine Anzahl von
..... Flößen die nachstehend ver-
zeichneten Hölzer:

- 1.
- 2.
- 3.

u. s. w.
aus der
auf dem Schwarzwasser (der Prussina)
und zwar von der Ablage bei
..... bis zur Ablage bei
..... flößen, und nach beendigter
Flöße Tage lang nach Senkholz
fischen zu lassen.

(Ort, Datum und Unterschrift des
Unternehmers.)

Entscheidung des Flößinspektors.

Der nebenstehende Antrag wird hier-
durch unter Bezugnahme auf das Flöß-
reglement vom

- genehmigt mit folgenden Maßgaben:
1. das Holz muß eingeworfen werden
am
 2. das Holz muß ausgewaschen sein
spätestens am
 3. nach Senkholz darf der Unternehmer
nur fischen lassen Tage nach
beendigter Flöße.

- 4.
- 5.

u. s. w.
(Ort, Datum und Unterschrift des
Flößinspektors.)

Auf einem Exemplar der Anmeldung erteilt der Flößinspektor die Erlaubniß unter den erforderlichen Bedingungen, und übersendet dieses Exemplar dem Unternehmer.

Die Erlaubnißscheine werden nach der Zeitfolge der Anmeldungen erteilt.

Die zuletzt eingegangenen Anmeldungen werden nur insoweit berücksichtigt, als es ohne Störung der bereits früher angemeldeten Flöße möglich ist.

Der Flößführer muß den Erlaubnißschein während der ganzen Flöße bei sich haben, und denselben auf Verlangen den betreffenden Polizeibehörden und den Stauwerksbesitzern jederzeit vorzeigen.

§ 5.

Zu Flößführern (cfr. § 4) dürfen Personen nicht bestellt werden, welche innerhalb des laufenden oder verflossenen Kalenderjahres wegen eines bei Gelegenheit des Flößereibetriebes verübten oder versuchten Holzdiebstahls oder wegen einer bei solcher Gelegenheit verübten Entwendung von Feldfrüchten rechtskräftig verurtheilt sind.

§ 6.

Wer mit der Flößerei beginnt, ohne einen Erlaubnißschein (§ 4) zu besitzen, oder ohne ihn vorzeigen zu können, oder wer die im Erlaubnißschein enthaltenen Bestimmungen unbeachtet läßt, und die Flößerei anderer Unternehmer stört, kann, abgesehen von Schadenersatz und Strafe, von dem Flößinspektor angehalten werden, das Holz sofort herauszuschaffen oder — bis auf weitere Erlaubniß zur Fortsetzung des Flößens — einstweilen festzulegen.

§ 7.

Wenn in dem Erlaubnißscheine nicht etwas Anderes bestimmt ist, so hat der Unternehmer anzustellen außer dem Flößführer:

- a) beim Flößen von verbundenem Langholze auf jede Trast, welche aus mehreren zusammenhängenden Tafeln besteht, 2 Flößer,
- b) bei lose schwimmendem Langholze auf jedes Schock Stämme 2 Flößer,
- c) bei Klastholz auf jede 200 Klast (668 cbm) einen Flößer, und zum Auswaschen auf jede 1000 Klast (3339 cbm) mindestens 40 Mann.

Werden die hiernach erforderlichen Mannschaften nicht angestellt, so kann der Flößinspektor ohne Weiteres auf Kosten des Unternehmers entweder die Fehlenden annehmen oder nach Umständen das Holz aus dem Flusse schaffen lassen.

§ 8.

Die Breite der Trasten darf 12 Fuß (3,77 m) nicht überschreiten.

§ 9.

Beim Flößen unverbundener Hölzer muß der Unternehmer an jeder Brücke oder Schleuse einen Wächter aufstellen, welcher Stopfungen des Holzes zu beseitigen und Beschädigungen der Bauwerke, sowie des Ufers möglichst zu verhüten hat. Ist von dem Unternehmer die Bestellungen solcher Wächter unterlassen worden, so erfolgt sie auf seine Kosten durch den Flößinspektor, oder, wenn dessen Verfügung nicht schnell genug eingeholt werden kann, durch die Ortspolizeibehörde.

§ 10.

Die Stauwerksbesitzer müssen ihre Schleusen in einem den Flößereibetrieb gestattenden Zustand erhalten, und gegen die im anliegenden Tarife bestimmten Vergütungen nicht nur den Durchgang des Flößholzes zulassen, sondern auch den erforderlichen Wasserzug gewähren. — Der Durchgang ist ihnen mindestens zwei Stunden vorher von dem Flößführer anzukünden.

Das Zählgeld dürfen sie erheben, auch wenn sie von ihrer Befugniß zum Nachzählen des Holzes keinen Gebrauch machen.

§ 11.

Die Uferbesitzer müssen:

- a) einen 4 Fuß (1,26 m) breiten Uferstreifen unentgeltlich freigeben zum Begleiten und Fortschaffen der treibenden Hölzer durch die Flößer,
- b) an den vom Flößinspektor, oder in eiligen Fällen von der Ortspolizeibehörde, zu bestimmenden Stellen die zum Einwerfen und Ausziehen der Hölzer, sowie die zum Aufstellen derselben erforderliche Fläche einräumen.

Die dafür von dem Flößunternehmer zu entrichtende Vergütung hat im Mangel der Einigung der Flößinspektor festzustellen, vorbehaltlich des Rechtsweges.

Dasselbe gilt von der Vergütung für Beschädigungen, welche durch Aussern des Holzes auf die angrenzenden Grundstücke entstehen. — Die vom Fiskus angelegten Ablagen können, soweit der Raum es gestattet, auch von Privatunternehmern unter den öffentlich bekannt gemachten Bedingungen benutzt werden.

§ 12.

Den Flößern ist nicht gestattet, an andern, als den vom Flößinspektor oder der Ortspolizeibehörde ihnen angewiesenen Plätzen Feuer anzumachen. Bei Brücken und Schleusen darf dies nur in einer Entfernung von mindestens 30 Schritten geschehen.

§ 13.

Der Flößführer darf das treibende Holz nie ohne Noth verlassen und muß die Flößer sorgfältig beaufsichtigen. Er ist für die vorschriftsmäßige Leitung des Transports, sowie dafür, daß nur im Sinne dieses Reglements gehörig instruirte Flößer angenommen werden, verantwortlich.

§ 14.

Den Uferbesitzern steht das Fischen nach Senkholz nur zu nach Ablauf derjenigen Frist, während welcher der Unternehmer der letzten Flößung im Jahre noch selber nach Senkholz fischen lassen darf, und vor Beginn der ersten Flößung im nächsten Jahre.

§ 15.

Alle früheren Bestimmungen über die Flößerei auf dem Schwarzwasser und der Pruffina, insbesondere die Vorordnungen vom 20. August 1830 (Amtsblatt der Regierung in Marienwerder für 1830, Seite 366), 13. Dezember 1838 (ebenda für 1839, Seite 58), 16. August 1846 (ebenda für 1847, Seite 61) werden hierdurch aufgehoben.

Berlin, den 5. Juni 1869.

Der Finanz-Minister.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Der Minister für landwirthschaftliche Angelegenheiten.

D a z u :

Polizei-Verordnung.

(Amtsblatt Danzig 1876, S. 78.)

Auf Grund des § 11 des Gesetzes vom 11. März 1850 (Gesetz-Sammlung Seite 265 ff.) bestimmen wir für den Umfang unseres Regierungsbezirks:

Wer den Festsetzungen des Flößereireglements für das Schwarzwasser und die Prussina vom 5. Juni 1869 (Amtsblatt für 1869 Seite 137 und 138 Nr. 347), oder des an die Stelle des Flößtarifs vom selbigen Tage getretenen, neuen Flößtarifs vom 8. November 1875 (Amtsblatt für 1876, Seite 46, No. 206) zuwiderhandelt, oder die betreffenden Anordnungen unbeachtet läßt, verwirkt, soweit nicht nach dem Gesetze wegen Bestrafung der Tarifüberschreitungen bei Erhebung von Kommunikationsabgaben vom 20. März 1837 (G.-S. für 1837 Seite 57), eine höhere Strafe eintritt, Geldstrafe bis zu dreißig Mark, die im Unvermögensfalle in Haft umgewandelt wird.

Diese Polizei-Verordnung tritt an die Stelle unserer hierdurch aufgehobenen Polizei-Verordnung vom 29. Juni 1869 (Amtsblatt für 1869, Seite 140.)

Danzig, den 29. März 1876.

Kgl. Regierung. Abth. des Innern.

u n d

Polizei-Verordnung.

(Amtsblatt Marienwerder 1876, S. 49.)

Auf Grund des § 11 des Gesetzes vom 11. März 1850 (G.-S. S. 265 ff.) bestimmen wir für den Umfang unseres Regierungsbezirks, was folgt:

Wer den Festsetzungen des Flößereireglements für das Schwarzwasser und die Prussina vom 5. Juni 1869 (Amtsblatt für 1869 Seite 115 ff.) oder des an die Stelle des Flößtarifs vom selbigen Tage getretenen neuen Flößtarifs vom 8. November 1875 (Amtsblatt für 1876, Seite 1) zuwiderhandelt oder die betreffenden Anordnungen unbeachtet läßt, verwirkt, soweit nicht nach dem Gesetze wegen Bestrafung der Tarifüberschreitungen bei Erhebung von Kommunikations-Abgaben vom 20. März 1837 (G.-S. für 1837, Seite 57) eine höhere Strafe eintritt, Geldstrafe bis zu 30 Mark, die im Unvermögensfalle in Haft umgewandelt wird.

Marienwerder, den 16. Februar 1876.

Königl. Regierung, Abtheilung des Innern.

Vorschriften für den Bereich des Regierungs- Präsidenten zu Marienwerder.

49. Polizei-Verordnung, betr. den Schiffs- und Handels- verkehr, sowie das Fährtrajekt auf dem Fersefluß bei Mewe.

(Amtsblatt Marienwerder 1855, S. 265.)

In Gemäßheit des § 11 des Gesetzes vom 11. März 1850 wird zur Regelung des Schiffs- und Handelsverkehrs, sowie des Fährtrajekts auf dem Fersefluß bei Mewe folgende Polizei-Verordnung erlassen.

§ 1.

Die in die Ferse einlaufenden Schiffsgefäße haben ihren Stand sowohl vor, als auch nach der Ausladung so zu wählen, daß die größte Hälfte des Ferseflusses zum Verkehr frei bleibt. Es dürfen daher niemals zwei oder mehrere Gefäße neben einander liegen.

§ 2.

Die leeren Rähne müssen ungesäumt in die Weichsel zurückgehen, wenn sie nicht gleich wieder Ladung einnehmen, damit andere, mit Ladung versehene Rähne, ihre Stelle einnehmen können.

§ 3.

Galler dürfen, sobald die Ausladung erfolgt ist, und Ladung nicht innerhalb 24 Stunden wieder eingenommen wird, leer garnicht in der Ferse stehen bleiben, und müssen entweder auseinandergenommen und aufs Land gebracht werden, oder ihren Stand auf der Weichsel einnehmen.

§ 4.

In der Ferse dürfen Holztraften garnicht liegen bleiben. Gleich nach dem Einlaufen müssen sie ausgewaschen werden. Bis dahin bleiben sie in der Weichsel. Die Lagerung des Holzes bei der Auswaschung darf auf dem Ufer nur insoweit erfolgen, daß hierdurch der Verkehr mit Fuhrwerk und die Beladung und Ausladung der Schiffe nicht gehindert wird, und ist es Sache des Eigenthümers des Holzes, sich über die Lagerung desselben auf Stellen des Ufers, die sich im Privatbesitz befinden, mit dem betreffenden Besitzer zu einigen.

§ 5.

Die Fährgefäße haben vom Ende des Steinpflasters am Magazinberge abzustößen und daselbst zu landen, und ist der Fährinhaber verpflichtet, im Falle solches wegen eintreffenden geringen Wasserstandes in der Ferse unmöglich wird, sofort dem Domainen-Rent-Beamten zu Mewe Anzeige zu machen und sich dessen Anordnungen zu fügen.

§ 6.

Dieser Landungsplatz der Fährre ist von den Schiffsgefäßen und Holztraften bei 1 bis 5 Thlr. Strafe 10 Ruthen (38 m) oberhalb und 10 Ruthen unterhalb frei zu lassen, damit der Landung der Fährre kein Hinderniß entgegensteht, und haben alle etwa im Fahrwasser der Fährre zufällig vorhandenen Schiffsgefäße und Holztraften derselben sofort Platz zu machen.

§ 7.

Die Uebertretung dieser Vorschriften wird mit einer Geldbuße von 1 bis 10 Thlr. polizeilich bestraft, und jede denselben entgegenstehende Unregelmäßigkeit sofort auf Kosten der Schiffer oder Holzeigenthümer im Wege der polizeilichen Exekution beseitigt.

Marienwerder, den 18. Oktober 1855.

Königl. Preuß. Regierung, Abtheilung des Innern.

50. Polizei-Verordnung, betr. die Benutzung der Drenzenbrücke bei Leibitsch und den Durchgang durch dieselbe auf dem Wasserwege.

(Amtsblatt Marienwerder 1867, S. 72).

Zur Ausführung des § 4 des zwischen der Königlichen Preussischen und der Kaiserlich Königlichen Russischen Regierung über den Bau und die Unterhaltung einer Brücke über die Drenzen bei Leibitsch unter dem 31. Oktober 1850 geschlossenen Vertrages wird über die Benutzung dieser Brücke und des Durchgangs durch dieselbe auf dem Wasserwege auf Grund des § 11 des Gesetzes vom 11. März 1850, betreffend die Polizeiverwaltung, Folgendes verordnet:

1. Auf der Brücke darf nicht angehalten und nur im Schritt gefahren oder geritten werden. Holz, Pflüge, Eggen und dergleichen Gegenstände dürfen nicht geschleift, sondern müssen auf Wagen oder Schleifen übergeführt werden.
2. Fuhrren, welche sich auf der Brücke begegnen, müssen sich rechts ausweichen.
3. Während die Brücke geschlossen, ist es den Fuhrren nicht gestattet, auf dem Wege zwischen der Brücke und dem Zollhause anzuhalten, sondern sie müssen das Öffnen der Brücke bei dem Zollhause abwarten und Wagen hinter Wagen stehen bleiben, damit die Passage nicht gehemmt wird.
4. Das Ueberholen und Vorbeifahren der Wagen nach einer Richtung hin, auf der Brücke oder auf dem Wege vor dem Zollhause, ist verboten.

5. Mehr als 12 Fuß (3,77 m) breit beladene Wagen dürfen die Brücke garnicht passiren, über 9 Fuß (2,83 m) breit beladene Wagen aber nur dann, wenn ihnen kein Wagen entgegenkommt.
6. Die Flußfahrzeuge oder Trakten können ober- oder unterhalb der Brücke nur in einer Entfernung von 100 Ruthen (377 m) von derselben anlegen. Beim Passiren der Brücke ist es nicht erlaubt, Feuer auf den Fahrzeugen zu unterhalten und dürfen dieselben weder an der Brücke noch an den Eisböden angebunden, sowie auch selbige nicht mit Rudern oder beschlagenen Stangen beschädigt werden.
7. Die Flöße dürfen die Oeffnungen der Brücke in keiner größeren Breite als 24 Fuß (7,53 m) passiren.
8. In den Wänden und Böschungen des Dammes dürfen weder Anker noch Pfähle oder Schriden eingeschlagen oder befestigt werden.
9. Die Damm-Böschungen und Strauchwehre dürfen von Menschen oder Thieren nicht betreten werden.
10. Die Brücke, die Schlagbäume, die Tarife, die Brückenzoll-Erhebungslokale und im Allgemeinen alle Brückenzubehöre dürfen in keiner Weise beschädigt werden.
11. Wer den in den vorstehenden zehn Punkten enthaltenen Vorschriften zuwiderhandelt, unterliegt, außer der Verbindlichkeit, den verursachten Schaden zu ersetzen, einer Geldstrafe von 10 Sgr. bis zu 5 Thalern, oder von 30 Kopeken bis zu 4 Rubel 50 Kopeken, oder im Unvermögensfalle einer verhältnißmäßigen Gefängnißstrafe.

Marienwerder, den 13. März 1867.

Königl. Regierung. Abtheil. des Innern.

51. Reglement, betr. das Flößen durch die Schleuse bei den Wasserwerken an der Drewenz zu Leibitsch.

(Amtsblatt Marienwerder 1861, S. 198.)

Auf Grund des § 11 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 verordnen wir in Betreff der Flößerei durch die Schleuse bei den Wasserwerken an der Drewenz zu Leibitsch wie folgt:

§ 1.

Die Flößerei durch die Schleuse bei den Wasserwerken an der Drewenz zu Leibitsch findet nur in den Monaten April bis November einschließlich, und zwar mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage und

nur während der Tagesstunden von Morgens 8 Uhr bis Abends 6 Uhr statt.

§ 2.

Wer durch die Schleuse flößen will, hat dem Besitzer der Leibitscher Wasserwerke oder dessen Stellvertreter (§ 6) die durchzuschleusenden Trakten eine Stunde vorher anzumelden und hierbei das tarifmäßige Schleusengeld zu entrichten. Das Durchflößen erfolgt nach der Reihenfolge der Anmeldungen.

§ 3.

Das Durchflößen breiterer als zehnfüßiger Trakten (2,14 m) ist untersagt. Der Traktenführer, welcher diesem Verbote zuwider mit breiteren Trakten durch die Schleuse flößt oder zu flößen versucht, verfällt in 1 bis 10 Thlr. Geld- oder verhältnismäßige Gefängnißstrafe.

§ 4.

Die Traktenführer haben alle Weisungen, die ihnen in Betreff des Durchflößens von dem Besitzer der Wasserwerke oder dessen Stellvertreter (§ 3) ertheilt werden, genau zu befolgen, und bleiben für allen Schaden, den sie durch Nichtbeachtung von dergleichen Weisungen anrichten, verantwortlich.

§ 5.

Wer sich der Entrichtung des tarifmäßigen Schleusengeldes entzieht oder zu entziehen versucht, verfällt in die durch § 126 Tit. 15 Th. II des Allgemeinen Landrechts angedrohte Strafe.

§ 6.

Die Aufsicht über das Durchflößen wird von dem Besitzer der Wasserwerke oder dessen dazu bestellten Stellvertreter, unter Leitung des Landraths des Kreises Thorn, ausgeübt, welchem Letzteren auch die Festsetzung der in diesem Reglement angedrohten Strafen, soweit dieselben in dem einzelnen Falle nicht 5 Thlr. Geld- oder verhältnismäßige Gefängnißstrafe übersteigen (Gesetz vom 14. Mai 1852), übertragen wird. Die Festsetzung höherer Strafen erfolgt in dem durch die Verordnung vom 3. Januar 1849 vorgeschriebenen Verfahren.

Marienwerder, den 18. Oktober 1861.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern

52. Polizei-Verordnung, betr. das Anschließen der Rähne auf der Drenenz, soweit dieselbe Grenzfluß ist.

(Amtsblatt Marienwerder 1853, S. 169.)

Auf Grund des § 1 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 wird hierdurch verordnet, daß alle auf der Drenenz, soweit dieselbe Grenzfluß ist, gehaltenen Rähne, außer der

Zeit des Gebrauchs, stets angeschlossen bleiben und die Schlüssel der betreffenden Ortsbehörde zur Aufbewahrung übergeben werden müssen. Uebertretungen dieser Vorschrift werden mit Geldstrafe bis zu 10 Thlr. bestraft werden.

Marienwerder, den 29. Juni 1853.

Königl. Preuß. Regierung, Abtheilung des Innern.

D a z u :

Polizei-Verordnung.

(Amtsblatt Marienwerder 1863, S. 215.)

In Ergänzung unserer Polizei-Verordnung vom 29. Juni 1853 wird hierdurch auf Grund des § 11 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 verordnet, daß auch alle auf dem Theile der Drenenz von Leibitzsch bis zum Ausflusse in die Weichsel gehaltenen Rähne außer der Zeit des Gebrauchs stets angeschlossen bleiben und die Schlüssel der betreffenden Ortsbehörde zur Aufbewahrung übergeben werden müssen. Uebertretungen dieser Vorschrift werden mit Geldbuße bis zu 10 Thlr. bestraft werden.

Marienwerder, den 30. Juli 1866.

Königl. Preuß. Regierung, Abth. des Innern.

**53. Reglement für die Benutzung der fiskalischen Flöß-
anstalten in der Oberförsterei Gurzno.**

(Amtsblatt Marienwerder 1857, S. 143.)

§ 1.

Wer die fiskalischen Flößanstalten, insbesondere das Gurznoer und Brinsker Fließ, zum Holztransport benutzen will, ist verpflichtet, sich zuvor bei dem Königl. Oberförster in Ruda, unter Angabe der Holzquanta, zu melden, und die in dem vorstehenden Tarife festgesetzten Schleusen- resp. Kanalgelder an die betreffende Hebestelle zu entrichten.

§ 2.

Nach der Reihenfolge der Anmeldungen werden den Flößunternehmern von dem erwähnten Oberförster Legimations-Atteste ertheilt, in welchen die näheren Bestimmungen über den Anfang, die Dauer und die Art der Verflößung, sowie der Betrag der zu entrichtenden Flößerei-Abgaben, der Zahlungstermin und die Zahlungsstelle ausgedrückt werden.

§ 3.

Wer ohne ein solches Attest und ohne die Quittung über geleistete Zahlung der Flöß-Abgaben, das Flößgeschäft beginnt, oder wer die in dem Atteste enthaltenen Bestimmungen nicht beachtet, und dadurch die Flößerei anderer Unternehmer stört oder behindert, kann, abgesehen von etwaiger Regreßverbindlichkeit und der verwirkten Polizeistrafe zur sofortigen Herausziehung des Holzes aus dem Wasser im Polizeiweg angehalten werden.

§ 4.

Der zum Beginn der Flößerei bestimmte Zeitpunkt muß genau eingehalten, und dabei jeder Zeitverlust vermieden werden. Das zu verflößende Holz eines Unternehmers muß daher in ununterbrochener Aufeinanderfolge, möglichst mit einem Male zum Abgang gebracht und das Festsetzen des Holzes an den Ufern vermieden werden.

§ 5.

Der Flößereiuunternehmer haftet für allen Schaden, der durch die Flöße seiner Hölzer den Flößanstalten, sowie den vorhandenen Brücken etwa zugefügt wird.

§ 6.

Wird durch die Flößerei den an den Gewässern grenzenden Wiesenbesitzern Schaden verursacht, so muß der Flößereiuunternehmer auch dafür aufkommen und ist es lediglich seine Sache, sich mit den Besitzern darüber abzufinden.

§ 7.

Wer obigen Bestimmungen zuwiderhandelt, verfällt in eine Polizeistrafe von 1 bis 10 Thln., vorbehaltlich des Ersatzes des sonst angerichteten Schadens.

Nachstehender Tarif nebst Reglement für die Benutzung der fiskalischen Flößanstalten in der Oberförsterei Gurzno wird hierdurch auf Grund des § 12 des Gesetzes über die Benutzung der Privatflüsse vom 28. Februar 1843 von uns erlassen.

Berlin, den 27. April 1857.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Der Finanz-Minister.

Vorschriften für die Bereiche der Regierungs-Präsidenten zu Marienwerder und Bromberg zusammen.

54. Flößerei-Ordnung für die obere Brahe.

(Amtsblätter: Marienwerder 1886, S. 82; Bromberg 1886, S. 99.)

Auf Grund der §§ 10 bis 12 des Gesetzes über die Benutzung der Privatflüsse vom 28. Februar 1843 (Gesetz-Sammlung Seite 41) wird über die Holzflößerei auf der oberen Brahe hierdurch Folgendes bestimmt:

I. Allgemeine Bestimmungen.

Es steht einem Jeden frei, unter Beobachtung der folgenden Vorschriften Holz aller Art auf der oberen Brahe von demjenigen 4900 m unterhalb der Mühle Neu-Braa im Kreise Schlochau am linken Ufer gelegenen Punkte an, bis zu welchem der gegenwärtige Grundbesitz des Eigentümers der Mühle Neu-Braa reicht, bis zum Gute Jagdschütz im Kreise Bromberg zu flößen.

§ 2.

Die polizeiliche Aufsicht über die Flößerei führen der von der Königlichen Regierung in Bromberg zu ernennende Flößdirektor (zur Zeit der Bürgermeister in Crone a. B.) und unter ihm die Ortspolizeibehörden, welche seinen Verfügungen in Flößangelegenheiten Folge zu leisten haben, die Ablageaufseher und die von Brahe-Meliorations-Genossenschaften etwa zu bestellenden besonderen Aufsichtsbeamten.

In Fällen der Behinderung werden die Geschäfte des Flößereidirektors von einem durch die Königliche Regierung in Bromberg zu bestimmenden Stellvertreter wahrgenommen.

§ 3.

Die Flößerei beginnt für verbundenes Holz, sobald das Wasser eisfrei ist, für unverbundenes Holz mit dem 1. Juli und endet am 1. Dezember. Flößholz, welches nach dem 1. Dezember noch im Wasser liegt, kann der Flößdirektor ohne Weiteres auf Gefahr und Kosten des Flößunternehmers herausschaffen lassen.

§ 4.

Wer Holz auf der oberen Brahe flößen lassen will, hat dem Flößdirektor zwei gleichlautende Exemplare einer Anmeldung einzureichen, zu welcher das Formular der Anlage A*) zu benutzen ist.

*) Formulare sind nicht mitgedruckt.

Wenn der Unternehmer auf verschiedenen Ablagen Holz lagernd hat, so ist in Bezug auf jede Ablage ein besonderer Anmeldechein erforderlich.

Auf einem Exemplar der Anmeldung ertheilt der Flößdirektor die Erlaubniß unter den erforderlichen Bedingungen und übersendet dieses Exemplar dem Unternehmer.

Die Erlaubnißscheine werden nach der Zeitfolge der Anmeldungen ertheilt. Die zuletzt eingegangenen Anmeldungen werden nur insoweit berücksichtigt, als dies ohne Störung der bereits früher angemeldeten Flöße möglich ist.

§ 5.

Personen, welche innerhalb der letzten zwei Jahre wegen eines Forst- oder Jagdvergehens oder einer bei Gelegenheit der Flößerei begangenen Entwendung von Feloßfrüchten rechtskräftig verurtheilt sind, können durch den Erlaubnißschein (§ 4) von der Verwendung beim Flößereibetriebe ausgeschlossen werden.

§ 6.

Der Flößmeister hat für jeden Transport, für welchen ein Erlaubnißschein ertheilt wird, ein Mannschaftsbuch nach dem Formulare der Anlage B*) zu führen. Er muß Erlaubnißschein und Mannschaftsbuch dem Ablageaufseher rechtzeitig zur Unterschrift vorlegen, darf ohne solche den Transport nicht abgehen lassen und muß während der ganzen Flößerei Erlaubnißschein und Mannschaftsbuch bei sich haben und dieselben den Polizeibehörden und den kontrollirenden Forstschutzbeamten, ersteren auch dem Schleusenwärter bei der Schleufe zu Mühlhof auf Verlangen vorzeigen. Wird das in einem Erlaubnißschein benannte Holz staffelweise in verschiedenen Gruppen von Trakten, die sich nicht unmittelbar folgen, abgelassen, so ist für jede Traktengruppe ein besonderes Mannschaftsbuch aufzustellen, welches der Flößführer der Staffel während der Fahrt bei sich haben und auf Verlangen vorzeigen muß.

Der Ablageaufseher muß ein Flößbuch nach dem Formular der Anlage C*) führen, welches alle Angaben der Mannschaftsbücher enthält, so daß Anfragen in Bezug auf den Transport daraus jederzeit beantwortet werden können.

Der Flößmeister bezw. Flößführer darf das treibende Holz nie ohne Noth verlassen und muß die Flößer sorgfältig beaufsichtigen. Er ist für die vorschriftsmäßige Leitung des Transports, sowie dafür, daß nur im Sinne dieses Reglements gehörig instruirte Flößer angenommen werden, verantwortlich.

§ 7.

Wer mit der Flößerei beginnt, ohne seine Flößpapiere in Ordnung zu haben oder ohne dieselben vorzeigen zu können, oder

*) Formulare sind nicht mitgedruckt.

wer die im Erlaubnißscheine enthaltenen Bestimmungen unbeachtet läßt und die Flößerei anderer Unternehmer stört, kann abgesehen von Schadenersatz und Strafe, von dem Flößdirektor, in eiligen Fällen von der Ortspolizeibehörde, angehalten werden, das Holz sofort herauszuschaffen oder bis auf weitere Erlaubniß zur Fortsetzung des Flößens einstweilen festzulegen.

II. Besondere Bestimmungen.

A. Langholz.

§ 8.

Langholz, Blöcke, Eisenbahnschwellen, Kantholz, Bretter und Latten dürfen nicht wild, sondern nur in Tafeln oder Plätzen verbunden geslößt werden.

Die zu verflößenden Rundhölzer müssen durch glattes Abpußen der Nester schleusengerecht gemacht sein.

Die Breite einer Tafel darf 4,3 m nicht übersteigen.

*) (Eine Trast darf nicht länger als 80 m sein und muß mit 2 sogenannten Schrecken am Ende und mit einer Schrecke in der Mitte versehen sein. Das Anhängen von Senk- und Schwimmbäumen ist verboten.)

§ 9.

Jede Trast muß vor ihrem Abgange mit einer in der Längsrichtung derselben aufgestellten 1—2 Meter hohen weißen Tafel versehen sein, welche auf beiden Seiten in mindestens 30 cm hohen deutlichen schwarzen Ziffern die Nummer der Ablage, sowie die vom Ablageaufseher festzustellende Nummer der Trast enthält und während der ganzen Fahrt aufgerichtet stehen bleibt.

§ 10.

Auf der Fahrt muß jede Trast mit zwei Flößern besetzt sein. Das Vermannn oder die gleichzeitige Verwendung derselben Mannschaft für verschiedene Holztransporte ist mit Ausnahme von Hilfeleistung in Nothfällen verboten. Personen, welche nicht im Mannschaftsbuche verzeichnet sind, dürfen nicht aufgenommen werden.

§ 11.

Die Trasten dürfen nicht an Brücken, Bäumen oder Zäunen und nicht anders als einfach gestreckt hintereinander festgemacht werden, sodasß der Stromstrich (Fahrwasser) stets frei bleibt.

Der Flößführer, welcher anlegt, darf die nachfolgenden Trasten oder Rähne nicht am Vorbeifahren hindern.

§ 12.

Nach Austritt der Fahrt darf ohne dringende Veranlassung kein Floß länger als 24 Stunden irgendwo liegen bleiben. Geschieht

*) In der Fassung der Ministerial-Verordnung vom 8. März 1858.

dies, so kann das Holz auf Kosten des Flößführers aus dem Wege geschafft werden.

§ 13.

Den Flößern ist nicht gestattet, an andern als den von dem Flößdirektor, der Ortspolizeibehörde oder den im § 44 Nr. 3 des Feld- und Forstpolizeigesetzes vom 1. April 1880 genannten Beamten ihnen angewiesenen Plätzen Feuer anzumachen. Bei Brücken und Schleusen darf dies nur in einer Entfernung von mindestens 30 Schritt geschehen.

§ 14.

Der Flößmeister bezw. Flößführer ist verpflichtet, nach Aufforderung durch einen Polizeiverwalter, ausübenden Polizeibeamten oder einen Forstbeamten das Floß an derjenigen Uferseite anzulegen, auf welcher sich der betreffende Beamte befindet.

Wo dieses nicht sofort ausführbar ist, muß das Anlegen spätestens 150 m unterhalb der Stelle bewirkt werden, von welcher aus die erste Aufforderung erging. Die genannten Beamten sind berechtigt, jederzeit sowohl eine Revision des Floßes selbst, als der Papiere des Flößführers (§ 6) vorzunehmen.

§ 15.

Flößmeister bezw. Flößführer, die nach Eröffnung der Wildflößerei (1. Juli) flößen, müssen ihre Trasten, wenn sie auf einen Klastersholzfang treffen, an der Seite des Flusses anlegen und sind erst nach Ablauf von 3 mal 24 Stunden und nur während der Tageszeit von 6 Uhr Morgens bis 8 Uhr Abends die Deffnung des Fanges zu fordern berechtigt. Ein Anspruch auf Vergütung für die Wartezeit steht ihnen nicht zu.

B. Klastersholz.

§ 16.

Klastersholz (Schichtholz) darf in Kiepen verbunden oder wild gestößt werden. Für Kiepen gelten sämtliche vorstehend für Langholzverbände getroffenen Bestimmungen. Die Kiepen dürfen außerdem nur in solcher Höhe hergestellt werden, daß sie bei jedem vorkommenden Wasserstande schwimmen können.

Insbesondere dürfen Kiepen, deren Verflößung oberhalb der Brücke bei Drzewitz im Kreise Könitz beginnt, nicht über 2 m hoch sein.

§ 17.

Wer unverbundenes Klastersholz wild flößen will, hat zuvörderst eine Kaution nach dem Satze von 5 Mark auf 100 Raummeter Holz in baarem Gelde bei der Kreisasse in Bromberg zu deponiren. Diese Kaution haftet für alle verwirkten Polizeistrafen, für den Ersatz entstandenen Schadens soweit dieser anerkannt oder polizeilich festgestellt ist und für Kosten, die aus polizeilicher Beseitigung von den aus der Wildflößerei auf dem Flusse entstandenen Verkehrsstörungen erwachsen. Die Quittung der Kreisasse über die erfolgte Hinterlegung der Kaution

ist dem Anmeldebeschein (§ 4) beizufügen. Die Rückgewähr der Kaution erfolgt auf Grund einer Bescheinigung des Flößdirektors, daß das Holz ausgewaschen ist und der Rückzahlung nichts entgegen steht.

§ 18.

In dem Erlaubnißscheine (§ 4) bestimmt der Flößdirektor die Zeit, binnen welcher das Einwerfen, Nachtreiben und Auswaschen des Holzes beendet sein muß. Als längste Frist werden für die Flußstrecke von Neu-Braa bis Krone a. B. 3 Wochen, von Krone bis Bromberg 10 Tage festgesetzt. Für kürzere Strecken hat der Flößdirektor die Fristen hiernach zu bemessen.

§ 19.

Durch das wild geflößte Kasterholz darf den Langholzflößen und Rähnen die Fahrt nicht versperrt und der freie Abfluß des Wassers nirgend gehemmt werden.

Wenn in dem Erlaubnißscheine nichts anders bestimmt ist, so hat der Unternehmer außer dem Flößmeister auf je 500 Raummeter einen Flößer und zum Auswaschen auf je 3000 Raummeter mindestens 40 Mann anzustellen.

Werden die hiernach erforderlichen Mannschaften nicht angestellt, so kann der Flößdirektor ohne Weiteres auf Kosten des Unternehmers entweder die Fehlenden annehmen oder das Holz aus dem Flusse schaffen lassen.

§ 20.

Beim Flößen muß der Unternehmer an jeder Brücke einen Wächter aufstellen, welcher Stopfungen des Holzes zu beseitigen und Beschädigungen der Brücke sowie des Ufers möglichst zu verhüten hat.

Wo bei Brücken nach dem Ermessen des Flößdirektors die Legung von Fangbäumen erforderlich ist, muß der Unternehmer diese rechtzeitig bewirken. Ist von dem Unternehmer die Bestellung des Wächters oder die Legung der Fangbäume unterlassen worden, so erfolgt sie auf seine Kosten durch den Flößdirektor, oder wenn dessen Verfügung nicht schnell genug eingeholt werden kann, durch die Ortspolizeibehörde.

§ 21.

Das wild geflößte Holz muß an den Stellen, wo es zum Auswaschen kommen soll, in sicheren Fängen angesammelt, und das Auswaschen muß in dem Maße gefördert werden, daß das heranschwimmende Holz niemals über die Grenze des Fanges sich anstaut.

Den Fängen ist eine solche Einrichtung zu geben, daß zwischen den Fangbalken und dem Ufer ein 6 m breites Fahrwasser offen bleibt, welches durch leicht zu öffnende Abschlüsse von dem anschwimmenden Holze frei erhalten wird.

§ 22.

Die Uferbesitzer müssen einen ein m breiten Uferstreifen zum Begleiten und Fortschaffen des treibenden Holzes durch die Flößer frei geben und müssen an den vom Flößdirektor, oder in eiligen Fällen von der Ortspolizeibehörde zu bestimmenden Stellen die zum Ausziehen, Aufstellen und Einwerfen des Holzes erforderliche Fläche einräumen. Die dafür vom Flößunternehmer zu zahlende Vergütung wird beim Mangel der Einigung vom Flößdirektor, in eiligen Fällen von der Ortspolizeibehörde, vorbehaltlich des Rechtsweges, festgestellt.

§ 23.

Auch für Beschädigungen, welche durch das Ausufern des Holzes auf die angrenzenden Grundstücke entstehen, hat der Flößunternehmer eine Vergütung zu zahlen, die nach Vorschrift des § 22 festgestellt wird.

Ein für allemal feststehende Entschädigungen können vorweg bei Ertheilung der Erlaubnißscheine auf Anweisung des Flößereidirektors zu einer öffentlichen Kasse erhoben werden, aus welcher dann die Empfangsberechtigten in bestimmten Zeiträumen die resp. Vergütungen erhalten.

§ 24.

Den Uferbesitzern steht das Fischen nach Senkholz nur in der Zeit vom 1. Dezember bis 1. Juli zu.

III. Bestimmungen über das Passiren der Aalfänge bei Stiporsz, Schwornigaz und Plensno sowie über das Durchschleusen in Mühlthal und Crone a. B.

A. Aalfänge.

§ 25.

Der Flößmeister bezw. Flößführer, dessen Holztransport durch die Aalfänge bei Stiporsz, Schwornigaz und Plensno hindurch soll, hat mindestens drei Tage vor dem Eintreffen des Holzes die Besitzer der Aalfänge von der voraussichtlichen Zeit des Eintreffens in Kenntniß zu setzen und dabei das Deffnen der Fänge zu verlangen.

Die Besitzer der letzteren sind bei rechtzeitig erhaltener Benachrichtigung verpflichtet, dieselben zu dem gedachten Zeitpunkte soweit vollständig wegzuräumen, daß das Holz ungehindert vorbeitreiben kann.

Für das Deffnen der Aalfänge hat der Flößmeister bezw. Flößführer den Besitzern auf jede angefangenen 12 Stunden zu zahlen:

zu Aalfang Nr. 1 bei Stiporsz . . .	2 M.	80 Pf.
" " " 2 " Schwornigaz . . .	2 "	80 "
" " " 3 " Plensno . . .	4 "	80 "

Wird jedoch das Holz an den ungeöffneten Aalfängen vorbeigeführt, ohne dieselben zu berühren, so ist eine Entschädigung vorbehaltlich anderweiter Entscheidung im Rechtswege überhaupt nicht zu leisten.

B. Mühlhof.

§ 26.

Jeder, welcher Holz durch die Mühlhöfer Schleufe passiren lassen will, hat das Holzquantum und die Zeit, wann er damit in Mühlhof einzutreffen gedenkt, dem daselbst stationirten Schleusenwärter mindestens 6 Tage vorher anzuzeigen, vor dem Durchgange sich bei dem Wärter zu melden und dessen Anordnungen beim Durchflößen des Holzes zu befolgen.

§ 27.

Das Durchflößen findet in der Reihenfolge statt, in welcher die Holztransporte oberhalb der Schleufe ankommen. Die Holztrafren müssen bis zum Beginne des Durchlasses in hinreichender Entfernung von der Schleufe am Ufer sorgfältig festgelegt werden und dürfen nie ohne Aufsicht bleiben, widrigenfalls der Schleusenwärter angewiesen ist, diese Anordnung auf Kosten der Säumigen durchzusetzen.

§ 28.

Das verbundene Holz darf bei der Schleufe nur 2 m 20 cm in der Breite messen.

§ 29.

Das Durchflößen findet mit alleiniger Ausnahme des Schichtholzes nur in der Zeit von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang statt. Schichtholz bei Wildflößerei kann bei hellem Mondschneine auch während der Nacht durchgelassen werden.

C. Crone a. B.

§ 30.

Für diejenigen Hölzer, welche die Schleufe bei Crone a. B. passiren sollen, hat der Flößdirektor das Recht, die Stellen besonders zu bezeichnen, an welchen allein die Flöße zur Anmeldung, Revision zc. anlegen dürfen.

§ 31.

Flöße, welche in den Bromberger Kanal gehen sollen, dürfen höchstens vorne 3,5 m, in der Mitte 4 m und hinten 4,3 m, bei rechteckigem Verbande aber nur 3,9 m breit sein.

Diejenigen Hölzer, welche noch nicht kanalmäßig verbunden sind und den Kanal bezw. die Stadtschleufe noch nicht passiren sollen, müssen oberhalb Jagdschütz (Gut) verbleiben, während die kanalmäßig verbundenen und gleich in den Kanal zu befördernden Hölzer bis oberhalb der Eisenbahnbrücken bei Bromberg gebracht werden können.

§ 12.

Für das Durchschleusen in Mühlhof und Crone a. B. sind die im Tarif der Anlage D*) aufgeführten Schleusengelder zu entrichten.

*) Formulare sind nicht mitgedruckt.

*) (Beim Durchschleusen hat der Flößmeister bezw. Flößführer des durchlaufenden Holztransportes die zum Deffnen und Schließen der Schleuse erforderlichen Leute zu stellen. Diese haben dem Schleusenwärter Hilfe zu leisten und sind verpflichtet, seinen Anordnungen nachzukommen.)

IV. Brücken.

§ 33.

Im Falle des Neubaus oder der Hauptreparatur einer Brücke über die Brahe auf der im § 1 bestimmten Strecke hat die zuständige Polizeibehörde vor ihrer Entscheidung die gutachtliche Aeußerung der Landespolizeibehörde des betreffenden Regierungsbezirks einzuholen.

V. Zulässigkeit von Beschlagnahmen.

§ 34.

Zur Deckung des für Beschädigungen an Wasserbauwerken, Schleusen, Brücken, Dämmen und Ufern etwa zu leistenden Schadenersatzes sowie zur Deckung der Geldbeträge, welche erwachsen, wenn die zuständigen Beamten auf Kosten der Zuwiderhandelnden die vorgeschriebenen Anordnungen zur Ausführung bringen, sind diese Beamten befugt, in Ermangelung anderweitiger Sicherheit, einen entsprechenden Theil der Hölzer in Beschlag zu nehmen und erforderlichen Falls zu verkaufen. Die Haftpflicht des Flößunternehmers regelt sich nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

VI. Aufhebung früherer Bestimmungen.

§ 35.

Das Reglement über den Flößereibetrieb bei Mühlhof vom 10. Februar 1876 (Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Marienwerder, Jahrgang 1876 Seite 66) sowie die Schleusentarife von demselben Tage für Mühlhof und Crone, ebenso die Polizeiverordnungen der Königlichen Regierung in Bromberg vom 25. Mai 1866 und vom 9. Juli 1873 (Amtsblatt für 1866, Beilage zu No. 22 und Amtsblatt für 1873 Seite 199) werden aufgehoben.

Berlin, den 20. November 1885.

Der Minister für Handel und Gewerbe.

Der Minister für Landwirthschaft, Domänen und Forsten.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

Der Finanzminister.

*) Zusatz gemäß Ministerial-Verordnung vom 8. März 1888.

D a z u :

Polizei-Verordnung.

(Amtsblatt Marienwerder 1886, S. 87.)

Auf Grund der §§ 6, 12 und 15 des Gesetzes vom 11. März 1850 über die Polizeiverwaltung (Gesetz-Sammlung für 1850 Seite 265 fg.) und § 137 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (Gesetz-Sammlung für 1883 Seite 195 fg.) verordne ich unter Zustimmung des Bezirks-Ausschusses was folgt:

Wer den Festsetzungen der Flöß-Ordnung für die obere Brahe vom 20. November 1885 zuwiderhandelt oder die betreffenden Anordnungen unbeachtet läßt, wird, sofern nicht nach allgemeinen Strafgesetzen oder nach dem Gesetze wegen Bestrafung der Tarifüberschreitungen bei Erhebung der Kommunikationsabgaben vom 20. März 1837 (Gesetz-Sammlung für 1837 Seite 57) eine höhere Strafe verwirkt ist, mit Geldstrafe bis zu 30 Mk. belegt, in deren Stelle im Unvermögensfalle verhältnißmäßige Haft tritt.

Marienwerder, den 8. März 1886.

Der Regierungs-Präsident.

u n d

Polizei-Verordnung.

(Amtsblatt Bromberg 1886, S. 105.)

Auf Grund des § 11 des Gesetzes vom 11. März 1850 über die Polizei-Verwaltung wird hiermit Nachstehendes verordnet:

Wer den Festsetzungen der Flöß-Ordnung für die obere Brahe vom 20. November 1885 zuwiderhandelt oder die betreffenden Anordnungen unbeachtet läßt, wird, sofern nicht nach allgemeinen Strafgesetzen oder nach dem Gesetze wegen Bestrafung der Tarifüberschreitungen bei Erhebung der Kommunikationsabgaben vom 20. März 1837 (Gesetz-Sammlung für 1837 Seite 57) eine höhere Strafe verwirkt ist, mit Geldstrafe bis zu 30 Mk. belegt, in deren Stelle im Unvermögensfalle verhältnißmäßige Haft tritt.

Bromberg, den 19. März 1886.

Königliche Regierung. Abtheilung des Innern.

Vorschriften für den Bereich des Regierungs- Präsidenten zu Bromberg.

55. Polizei-Verordnung, betr. das Beschießen der Feuer auf Dampfschiffen unter hölzernen Brücken.

(Amtsblatt Bromberg 1897, S. 232.)

Auf Grund der §§ 6, 12 und 15 des Gesetzes über die Polizei-
verwaltung vom 11. März 1850 und der §§ 137, 138 und 139 des
Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883
wird für den Regierungsbezirk Bromberg mit Zustimmung des Be-
zirks-Ausschusses Folgendes bestimmt:

§ 1.

Es ist verboten, auf Dampfschiffen die Feuer zu beschießen,
wenn sie durch eine Brücke mit hölzernem Ueberbau fahren und solange
sie sich in einer Entfernung von nicht mehr als 80 m von einer solchen
befinden.

§ 2.

Zuwiderhandlungen werden, falls nicht nach den bestehenden
Strafgesetzen eine höhere Strafe verwirkt ist, mit Geldstrafe bis zu
60 Mark oder entsprechender Haft bestraft.

Bromberg, den 10. Mai 1887.

Der Regierungs-Präsident.

56. Polizei-Verordnung, betr. Ausrüstung der Flöße mit Feuerherden.

(Amtsblatt Bromberg 1899, S. 350.)

Auf Grund der §§ 6, 11 und 12 des Gesetzes über die Polizei-
verwaltung vom 11. März 1850 (Gef.-S. S. 265) und der §§ 137
bis 139 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom
30. Juli 1883 (Gef.-S. S. 195) wird mit Zustimmung des Bezirks-
Ausschusses verordnet, was folgt:

§ 1.

Jedes Floß, welches auf den schiffbaren Wasserstraßen des
Regierungsbezirks Bromberg befördert wird, muß seitens des Holz-
transportführers vom Beginn der Fahrt an mit einem Feuerherde
zum Bereiten der Speisen für die Flößer ausgerüstet sein.

Ausgenommen von dieser Vorschrift sind die im Brahemünder
Hafen und auf der Oberbrahe verkehrenden Flöße.

§ 2.

Zu widerhandlungen werden mit Geldstrafe bis zu 60 Mark für jedes Floß, im Unvermögensfalle mit entsprechender Haft bestraft. Außerdem kann die Einstellung der Weiterbeförderung der Flöße angeordnet werden, bis der Vorschrift im § 1 genügt ist.

Bromberg, den 24. Juli 1899.

Der Regierungs-Präsident.

57. Polizei-Verordnung, betr. die Anzeige von Unglücksfällen auf Flußschiffen und Flößen.

(Amtsblatt Bromberg 1882, Beiblatt zu No. 34.)

Auf Grund des § 11 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 verordnen wir für den Umfang unseres Verwaltungsbezirks, was folgt:

§ 1.

Jeder Schiffs- und Flößführer ist verpflichtet, jeden auf dem von ihm geführten Schiffe oder Flosse vorgekommenen Unglücksfall, welcher den Tod oder die schwere Verletzung einer oder mehrerer Personen herbeigeführt hat, sofort und jedenfalls innerhalb des nächstfolgenden Tages entweder selbst oder durch einen Stellvertreter derjenigen Polizeibehörde (Bürgermeister oder Gemeindevorsteher), innerhalb deren Bezirk das Schiff oder Floß zunächst Anker wirft, anzuzeigen.

§ 2.

Ist ein derartiger Unglücksfall auf einem inländischen Schiff oder Flosse im Auslande geschehen, so ist die im § 1 vorgeschriebene Anzeige Seitens des Führers der Polizeibehörde (Bürgermeister oder Gemeindevorsteher) des inländischen Orts zu erstatten, welchen er mit seinem Fahrzeuge zunächst anlauft.

Ist das Floß im Auslande aufgelöst, so hat der Führer die Anzeige der Polizeibehörde (Bürgermeister oder Gemeindevorsteher) seines inländischen Domizils spätestens innerhalb der im § 1 vorgeschriebenen Frist nach seiner Rückkehr dahin zu erstatten.

§ 3.

Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften wird an dem Schiffs- oder Flößführer mit Geldstrafe von 10 bis 30 Mk. oder entsprechender Haft geahndet.

Bromberg, den 16. August 1882.

Königliche Regierung. Abtheilung des Innern.

58. Bekanntmachung, betr. die Polizei-Verordnung für den Verkehr auf der Weichsel, in dem Hafen Brahemünde und in der Brahe aufwärts bis zum Gute Jagdschütz.

(Amtsblatt Bromberg 1896, S. 633.)

Nachstehend mache ich die Polizei-Verordnung für den Verkehr auf der Weichsel, in dem Hafen Brahemünde und in der Brahe aufwärts bis zum Gute Jagdschütz, vom 25. März 1881 — Außerordentliche Beilage zu Nr. 13 des Amtsblatts von 1881 — mit den Aenderungen bekannt, welche sie durch die Polizei-Verordnung für die Beförderung von Floßholz in dem Hafen Brahemünde und auf der Brahe unterhalb des Gutes Jagdschütz, vom 24. April 1888 — Außerordentliche Beilage zu No. 17 des Amtsblatts von 1888 —, sowie die den § 16 abändernde Polizei-Verordnung vom 29. Oktober 1896 vorstehend erfahren hat.

Bromberg, den 29. Oktober 1896.

Der Regierungs-Präsident.

Einfahrt in den Hafen Brahemünde.

§ 1

der Polizei-Verordnung vom 24. April 1888.

Die von der Weichsel kommenden Holzflöße dürfen in den Hafen Brahemünde (Außenhafen oder Binnenhafen) nur nach der Nummerfolge ihrer Anmeldung und nach Ertheilung eines Hafeneinfahrtsscheines befördert werden.

Anmeldung zur Hafeneinfahrt.

§ 2

der Polizei-Verordnung vom 24. April 1888.

Die Anmeldung zur Hafeneinfahrt hat bei dem Hafenmeister mündlich zu erfolgen und kann täglich, mit Ausnahme der Sonn- und Festtage, innerhalb der von der Hafenverwaltung hierzu bestimmten Stunden bewirkt werden.

Bei der Anmeldung ist ein Holzverzeichnis, welches den Namen und Wohnort des Holzeigenthümers, sowie des Spediteurs oder Transportführers (Frachtführers) enthalten muß, nach anliegendem Muster*) in dreifacher Ausfertigung vorzulegen.

Die Anmeldung darf erst erfolgen, nachdem der Holztransport auf der Weichsel unterhalb der Przylubier Fähre angenommen ist und seine Tafeln kanalmäßig verbunden sind. Ist die Anmeldung

*) Formular nicht mitgedruckt.

früher erfolgt, was durch einen Beamten der Wasserbauverwaltung oder der Hafenvverwaltung festgestellt werden muß, so ist, abgesehen von der durch die Schuldigen verwirkten Polizeistrafe, die Anmeldung unter Entziehung des etwa bereits verausgabten Hafeneinfahrtscheins wieder zu löschen.

§ 3

der Polizei-Verordnung vom 24. April 1888.

Holztransporte, deren Tafeln erst kanalmäßig verbunden werden sollen, dürfen zu diesem Zweck nur bis zur Otterauer Rämpe gebracht werden. Zwischen der Otterauer Rämpe und der Hafeneinfahrt dürfen nur Flöße mit kanalmäßig verbundenen Tafeln gelagert werden. Im Falle der Uebertretung sind, abgesehen von der durch die Schuldigen verwirkten Polizeistrafe, die Flöße auf Anordnung des Flößer-Kontrolleurs zu entfernen. Wird der Anordnung nicht ohne Verzug Folge geleistet, so kann die Entfernung zwangsweise bewirkt und ein Theil der Hölzer zur Deckung der Kosten gepfändet werden.

Kanalmäßig verbunden heißen diejenigen Tafeln, welche

- a) höchstens 30 m Länge haben (für Masten werden Längen bis zu 40 m zugelassen),
- b) von höchstens 3,5 m, in der Mitte höchstens 4 m und hinten höchstens 4,3 m Breite, oder bei rechteckigem Verbande höchstens 3,9 m Breite haben,
- c) mit festen Materialien verbunden sind,
- d) die Verbandhölzer (Kleisten) nicht über die Floßhölzer vorzustehen haben,
- e) nicht unter Wasser gehen,
- f) am Hinterende mit einer laufenden Nummer in schwarzer Delfarbe (Tafelnummer) bezeichnet sind,
- g) am Hinterende auf einer angenagelten Blechmarke den Namen des Spediteurs oder Transportführers tragen.

Bei Traften von mehr als einer Tafelbreite müssen die einzelnen Tafeln auf den Verbandhölzern durch Einkerben erkennbar abge sondert sein.

§ 4

der Polizei-Verordnung vom 24. April 1888.

Die vorschritzmäßig angemeldeten Holztransporte hat der Hafenermeister oder dessen Beauftragter unter fortlaufender Nummer, auf Grund des Holzverzeichnis, in ein Anmeldebuch einzutragen, dessen Einsicht den Holzeigenthümern, Speditoren und Transportführern, sowie den Beamten der Wasserbauverwaltung am Tage während der Dienststunden gestattet werden muß.

Auf den drei Ausfertigungen des überreichten Holzverzeichnisess ist die Nummer, unter welcher die Anmeldung erfolgt ist, unter Hinzufügung eines Siegels oder der Unterschrift des Eintragenden zu vermerken, und sind davon zwei Ausfertigungen dem Anmeldenden wieder auszuhändigen. Die Dritte zurückzubehaltende Ausfertigung ist den Beamten der Wasserbauverwaltung, welche eine Kontrolle der angemeldeten Holztransporte vorzunehmen berechtigt sind, zu diesem Zweck vorzulegen.

Bei gleichzeitigen Anmeldungen entscheidet über die Reihenfolge der Eintragungen die in Thorn ertheilte Zollabfertigungsnummer.

2. Hafeneinfahrtschein.

§ 5

der Polizei-Verordnung vom 24. April 1888.

Die Erlaubniß zur Einfahrt in die Hafenschleufe (der Hafeneinfahrtschein) ist von dem Hafenmeister nach der Nummerfolge der Anmeldungen, sobald der Transport nach Maßgabe des vorhandenen Raumes durch die Hafenschleufe gebracht werden kann, zu ertheilen. Der Transportführer oder ein Beauftragter desselben muß sich, wenn sein Transport an die Reihe kommt, zur Empfangnahme des Hafeneinfahrtscheins in der Nähe der Ausgabestelle aufhalten, widrigenfalls dem nächstfolgenden Transporte die Einfahrt zu gestatten ist.

§ 6

der Polizei-Verordnung vom 24. April 1888.

Sollte ein Holztransport ganz oder theilweise mit nicht kanalmäßig verbundenen Tafeln oder ohne vorschriftsmäßige Anmeldung oder ohne Hafeneinfahrtschein in den Außenhafen oder durch die Hafenschleufe gebracht sein, so kann der Hafenmeister, abgesehen von der durch die Schuldigen verwirkten Polizeistrafe, die Entfernung des Transportes beim Flößerei-Kontrolleur beantragen. Wird den Anordnungen des letzteren nicht ohne Verzug Folge geleistet, so kann die Entfernung zwangsweise bewirkt und ein Theil der Hölzer zur Deckung der Kosten gepfändet werden.

§ 7

der Polizei-Verordnung vom 24. April 1888.

Aus besonderen Gründen und ausnahmsweise kann der Flößerei-Kontrolleur im Einverständniß mit dem Hafenmeister gestatten, daß Holztransporte mit nicht kanalmäßig verbundenen Tafeln durch die Hafenschleufe gebracht werden.

3. Verhalten nach der Hafeneinfahrt.

§ 8

der Polizei-Verordnung vom 24. April 1888.

Die aus der Weichsel in den Hafen gebrachten Holztransporte sind vor der Weiterbeförderung auf den Hafensflächen oder den der Bromberger Hafen-Aktien-Gesellschaft zur Verfügung stehenden Brahesflächen unterhalb der Karlsdorfer Schleuse anzulegen. Den Anordnungen der Beamten der Hafenverwaltung ist dabei Folge zu leisten.

Werden Floßhölzer nicht im Hafen, sondern auf den Brahesflächen unterhalb der Karlsdorfer Schleuse gelagert, so ist der Lagerplatz von dem Hafenmeister oder dessen Beauftragten auf den bei der Anmeldung zur Hafeneinfahrt vorgelegten und dem Anmeldenden zurückgegebenen beiden Ausfertigungen des Holzverzeichnisses unter der Anmeldeummer zur Hafeneinfahrt zu bezeichnen.

Die Hafenstraße und die Ausfahrt aus dem Hafen in die Brahe dürfen weder mit Floßhölzern belegt, noch irgend wie versperrt werden.

§ 9

der Polizei-Verordnung vom 24. April 1888.

Kanalmäßig verbundene Flöße, welche im Hafen oder auf den Brahesflächen der Bromberger Hafen-Aktien-Gesellschaft unterhalb der Karlsdorfer Schleuse lagern, dürfen vor der Weiterbeförderung nur auf Anordnung oder mit ausdrücklicher Genehmigung der Hafenverwaltung an eine andere Stelle gebracht oder umgepannt, oder dürfen deren Hölzer ausgewechselt werden.

§ 10

der Polizei-Verordnung vom 24. April 1888.

An der Brahe unterhalb der Karlsdorfer Schleuse dürfen Floßhölzer nur mit Genehmigung und nach den Anordnungen des Flößerei-Kontrolleurs ausgewaschen, oder an den hierfür bestimmten Platz gebracht werden.

§ 16

der Polizei-Verordnung vom 29. Oktober 1896.

Führer und Bedienungsmannschaften von Fahrzeugen und Flößern (Schützer) müssen beim Durchfahren der Hafenschleuse zu Brahemünde den Anordnungen der Hafen- und Schleusenbeamten Folge leisten. Diese Beamten haben die Zeit, zu der mit dem Durchschleusen begonnen werden soll, sowie darüber zu bestimmen, ob dabei Fahrzeuge oder Flöße, oder beide gemeinschaftlich befördert werden sollen.

B. Flößerei auf der Brahe stromaufwärts.

§ 11

der Polizei-Verordnung vom 24. April 1888.

Die Beförderung von Flößhölzern vom Hafen Brahemünde her durch die Karlsdorfer Schleuse, sowie weiter die Brahe aufwärts und durch den Bromberger Kanal ist nur auf Grund und in der Reihenfolge von Tournummern gestattet, welche

- a) für die unterhalb der Karlsdorfer Schleuse gelagerten Holztransporte von dem im Hafen angestellten Flößerei-Aufsicher,
- b) für die übrigen Holztransporte von dem Flößerei-Kontrollleur nach zuvoriger Anmeldung und Revision der Holztransporte ertheilt werden.

1. Ertheilung von Tournummern durch den Flößerei-Aufsicher.

- a) Anmeldung zur Tournummer.

§ 12

der Polizei-Verordnung vom 24. April 1888.

Die Anmeldung zur Tournummer von unterhalb der Karlsdorfer Schleuse gelagerten Holztransporten hat mündlich bei dem Flößerei-Aufsicher zu erfolgen und kann täglich, mit Ausnahme der Sonn- und Festtage, innerhalb der vom Wasserbauinspektor hierzu bestimmten Stunden bewirkt werden.

Bei der Anmeldung zur Tournummer sind diejenigen beiden Ausfertigungen des Holzverzeichnis, welche bei der Anmeldung zur Hafeneinfahrt vorgelegt und dem Anmeldenden zurückgegeben waren, abzugeben.

Die Anmeldung darf erst erfolgen, nachdem der Holztransport auf seinem Lagerplatz im Binnenhafen oder auf den Brahesflächen unterhalb der Karlsdorfer Schleuse angelegt und der kanalmäßige Verband der Tafeln hergestellt ist.

Erfolgt die Anmeldung früher, so wird sie, abgesehen von der durch die Schuldigen verwirkten Polizeistrafe, wieder gelöscht.

§ 13

der Polizei-Verordnung vom 24. April 1888.

Die Namen des Eigenthümers und Spediteurs oder Transportführers des angemeldeten Holztransportes, ferner die Anzahl und die Gesamtlänge der kanalmäßig verbundenen Tafeln desselben werden auf Grund des Holzverzeichnis unter fortlaufender Nummer in das Revisionsbuch eingetragen und wird darüber dem Anmeldenden vom Flößerei-Aufsicher eine Bescheinigung ertheilt.

Bei gleichzeitigen Anmeldungen entscheidet über die Reihenfolge der Eintragungen in das Revisionsbuch die bei der Anmeldung zur Hafeneinfahrt ertheilte Nummer.

b) Theilung der Anmeldeummern.

§ 14

der Polizei-Verordnung vom 24. April 1888.

Ueber einen Theil eines zur Tournummer angemeldeten Holztransportes darf anders als über letzteren nur verfügt werden, nachdem entweder dieser Theil in dem Holzverzeichnis gestrichen ist, oder er eine besondere Anmeldeummern zur Tournummer erhalten hat.

Die Streichung eines Theiles des Holztransportes erfolgt auf Anordnung des Flößerei-Kontrolleurs, bei dem ein die Streichung begründender Antrag schriftlich unter Beifügung eines Holzverzeichnisses der zu streichenden Hölzer nach dem im § 2 vorgeschriebenen Muster in doppelter Ausfertigung einzureichen ist.

Eine besondere Anmeldeummern, die durch Hinzufügung eines Buchstabens (a, b u. s. w.) von der bereits erteilten zu unterscheiden ist, hat ein Theil eines Holztransportes auf schriftlichen Antrag des Eigenthümers, Spediteurs oder Transportführers zu erhalten, wenn der Theil zwar durch die Karlsdorfer Schleuse, aber zu einer anderen Zeit oder an einem anderen Bestimmungsort als der Resttheil des Transportes befördert werden soll. Dem Antrage, welcher dem Flößerei-Aufscher während der Anmeldestunden zu überreichen ist, sind zwei Holzverzeichnisse, von welchen das eine den abzuzweigenden Theil und das andere den Resttheil des Holztransportes enthalten muß, nach dem im § 2 vorgeschriebenen Muster in je doppelter Ausfertigung beizufügen. Diese Holzverzeichnisse treten an Stelle des bei der Anmeldung zur Tournummer abg. gegebenen Holzverzeichnisses. Auf letzterem wird der Flößerei-Aufscher die Länge des abgezweigten Theiles ebenso wie im Revisionsbuch vermerken und dann die eine Ausfertigung dem Flößerei-Kontrollleur übersenden, und die andere dem den Abzweigungsantrag Ueberreichenden aushändigen.

Nachdem dem Antrage entsprochen ist, darf er weder zurückgezogen noch geändert werden, auch ist die weitere Theilung eines abgezweigten Theiles unzulässig.

c) Vertauschung von Anmeldeummern.

§ 15.

der Polizei-Verordnung vom 24. April 1888.

Auf schriftlichen Antrag des Eigenthümers mehrerer zur Tournummer angemeldeten Holztransporte hat eine Vertauschung der Nummern, unter welchen die Anmeldungen zur Tournummer erfolgt sind, stattzufinden, wenn die Länge der Tafeln des oder der später angemeldeten Holztransporte keine größere ist als diejenige des früher angemeldeten. Der zuerst angemeldete Holztransport hat, wenn seine Anmeldeummern mehreren später angemeldeten Transporten zuertheilt

werden soll, dabei die Anmelde Nummer des zuletzt angemeldeten Transportes zu erhalten.

Der Antrag auf Vertauschung ist dem Flößerei-Aufseher während der Anmeldestunden zu überreichen. Im Revisionsbuche und auf beiden Ausfertigungen der einzelnen Holzverzeichnisse, auf Verlangen auch auf den über die Anmeldung zur Tournummer erteilten Bescheinigungen wird die Vertauschung vermerkt.

Nachdem dem Antrage entsprochen ist, darf er weder zurückgezogen noch geändert werden, auch ist die weitere Vertauschung einer bereits früher vertauschten Anmelde Nummer unzulässig.

d) Revision.

§ 16

der Polizei-Verordnung vom 24. April 1888.

Die zur Ertheilung der Tournummer erforderliche Revision wird erst auf Antrag vorgenommen, welcher beim Flößerei-Aufseher mündlich während der Anmeldestunden zu stellen ist.

Bei dem Antrag auf Revision muß erklärt werden, ob der Holztransport in dem Bromberger Kanal über die 2. Schleuse hinaus befördert, oder ob er an der oberen Brähe oder an der unteren Brähe gelagert werden soll.

Der Antrag auf Revision darf erst gestellt werden, nachdem die Anmeldung zur Tournummer stattgefunden hat und der Transport zur Revision und Beförderung fertiggestellt worden ist. Zu diesem Zweck muß auch auf jeder Tafel neben der den Namen des Spediteurs oder Transportführers enthaltenden Blechmarke eine Stelle zur Anbringung der Tournummer vorgerichtet (abgeschalmt) sein. Es muß ferner die Beförderung des Transportes bis in den Hafen unterhalb der 1. (Stadt)-Schleuse des Bromberger Kanals, beziehungsweise, wenn das Holz vorher gelagert werden soll, bis an diesen Ort sicher gestellt sein.

Der Antrag auf Revision wird im Revisionsbuche, auf Verlangen auch auf der über die Anmeldung zur Tournummer erteilten Bescheinigung vermerkt.

§ 17

der Polizei-Verordnung vom 24. April 1888.

Die Reihenfolge der Revisionen wird, wenn mehrere hierauf gerichtete Anträge vorliegen, durch die Nummerfolge der Anmeldungen zur Tournummer bestimmt. Auf schriftlichen Antrag kann der Flößerei-Kontrollleur anordnen, daß Floßhölzer, welche an der unteren oder oberen Brähe gelagert werden sollen, auch außer dieser Reihenfolge revidirt werden.

Die Revision darf nicht früher vorgenommen werden, als bis sich nach den zur Abfahrt bereit liegenden Transporten und etwaigen Anordnungen des Flößerei-Kontrolleurs beurtheilen läßt, daß mit der Beförderung des zu revidirenden Transportes spätestens am dritten Tage nach der Revision begonnen werden kann.

§ 18

der Polizei-Berordnung vom 24. April 1888.

Der Führer des zu revidirenden Holztransportes muß bei Beginn der Revision mit der erforderlichen Mannschaft und dem erforderlichen Geräth sich auf der ersten Trast aufhalten und dem Flößerei-Aufseher bei der Revision Hilfe leisten.

Die Revision findet in der Weise statt, daß der Flößerei-Aufseher den Transport nach Zahl, Holzart, Maassen und Auflast der einzelnen Tafeln auf Grund des Holzverzeichnisses prüft und den kanalmäßigen Verband untersucht, wobei Fehler bis zu 3 Prozent der Tafelzahl des ganzen Transportes nicht in Betracht zu ziehen sind.

e) Tournummer.

§ 19

der Polizei-Berordnung vom 24. April 1888.

Für den revidirten und nicht beanstandeten Transport wird die Tournummer in der Weise ertheilt, daß der Transport in eine der drei Tourlisten, je nachdem er durch den Bromberger Kanal befördert, oder an der oberen oder an der unteren Brähe gelagert werden soll, eingetragen und die Nummer der Tourliste (die Tournummer) auf jeder Tafel an der zu diesem Zwecke zuvor hergerichteten Stelle durch einen Trockenstempel angebracht wird. Außerdem wird die Tournummer auf beiden Ausfertigungen des Holzverzeichnisses vermerkt und davon die eine dem Flößerei-Kontrollleur übersendet und die andere dem Führer des Holztransportes ausgehändigt.

Wird bei der Revision eine Tafel eines Holztransportes nicht kanalmäßig verbunden oder der Transport zur Revision und Beförderung nicht fertiggestellt befunden, oder ist der Führer des Holztransportes nicht zur Stelle, oder giebt die Revision sonst zu Ausstellungen Anlaß, so ist sie, abgesehen von der durch die Schuldigen verwirkten Polizeistrafe, auszusetzen, bis allen Erfordernissen genügt ist und eventuell mit der Revision des nächstfolgenden Holztransportes zu beginnen und diesem vorher die Tournummer zu ertheilen.

f) Verhalten nach Ertheilung der Tournummer und während der Weiterfahrt.

§ 20

der Polizei-Verordnung vom 24. April 1888.

Nach beendeter Revision dürfen Tafeln eines Holztransportes, welchem die Tournummer ertheilt ist, vor der Abfahrt von ihrer Lagerstelle nicht entfernt werden, auch ist jede den kanalmäßigen Verband berührende Veränderung an denselben bis zur Ankunft auf dem Spannplatz bei Weißenhöhe, oder, wenn der Transport vorher gelagert werden soll, bis zur Ankunft an diesen Ort verboten.

Der Flößerei-Kontrollleur kann aus besonderen Gründen hiervon Ausnahmen gestatten.

§ 21

der Polizei-Verordnung vom 24. April 1888.

Diejenigen Transporte, für welche eine Tournummer ertheilt ist, sind nach der Reihenfolge derselben ohne Verzug durch die üblichen Verkehrsmittel (Dampfschiffe, Pferde u. s. w.) bis in den Hasen unterhalb der 1. (Stadt-)Schleuse des Bromberger Kanals, oder, wenn sie vorher gelagert werden sollen, bis an den hierfür bestimmten Ort zu bringen.

Bleibt ein Transport länger liegen oder wird die Weiterfahrt auf der Brache verzögert, derartig, daß in dem einen oder anderen Falle eine Verkehrsstockung eintritt, so wird, abgesehen von der durch die Schuldigen verwirkten Polizeistrafe, dem Transport die Tournummer entzogen und ist derselbe auf einem geeigneten Lagerplatz anzulegen. Letzteres kann auch zwangsweise bewirkt und dann ein Theil des Holzes zur Deckung der Kosten gepfändet werden. Zur Erlangung einer anderen Tournummer muß der Transport von Neuem zur Tournummer angemeldet und dessen Revision beantragt werden.

Von der Entziehung der Tournummer kann mit Genehmigung des Flößerei-Kontrollleurs Abstand genommen werden, wenn glaubhaft gemacht wird, daß die Verkehrsstockung ohne Verschulden des Expediteurs oder Transportführers und deren Leute eingetreten ist.

§ 22

der Polizei-Verordnung vom 24. April 1888.

Die Reihenfolge der Abfahrt von Transporten mit Tournummern verschiedener Tourlisten wird durch die Nummersfolge der Anmeldungen zur Tournummer bestimmt.

Der Flößerei-Kontrollleur kann anordnen, daß die Beförderung in einer anderen Reihenfolge erfolgt, namentlich in dem Falle, in

welchem eine Revision außer der Reihenfolge vorzunehmen angeordnet ist.

§ 23

der Polizei-Verordnung vom 24. April 1888.

Während der Fahrt auf der Brahe muß der auf dem ersten Flosse befindliche Flößer das mit der Tournummer versehene Holzverzeichnis den Beamten der Wasserbauverwaltung auf Verlangen zu jeder Zeit ohne Verzug vorlegen können.

Dieses Holzverzeichnis ist, wenn der Transport in den Bromberger Kanal durch dessen zweite Schleuse befördert werden soll, dem an dieser angestellten Schleusenmeister, wenn er an der oberen Brahe gelagert werden soll, dem an der 1. (Stadt-)Schleuse angestellten Schleusenmeister, und wenn er an der unteren Brahe gelagert werden soll, dem an der Karlsdorfer Schleuse angestellten Schleusenmeister abzuliefern.

2. Ertheilung von Tournummern durch den Flößerei-Kontrollleur.

§ 24

der Polizei-Verordnung vom 24. April 1888.

Die Anmeldung zur Tournummer von Holztransporten, welche oberhalb der Karlsdorfer Schleuse gelagert sind, oder von der oberen Brahe herabkommen, hat beim Flößerei-Kontrollleur unter Einreichung eines Holzverzeichnisses nach dem im § 2 vorgeschriebenen Muster in doppelter Ausfertigung schriftlich oder mündlich während der Dienststunden zu erfolgen.

Die Anmeldung zur Tournummer schließt den Antrag auf Revision ein.

Die Anmeldung darf erst erfolgen, nachdem die Tafeln des Transportes kanalmäßig verbunden sind und nachdem der Transport zur Revision und Beförderung nach Vorschrift des § 16 fertiggestellt ist.

Holztransporte, welche von der oberen Brahe herabkommen, dürfen außerdem nicht eher angemeldet werden, als bis sie auf der Revisionsstelle zwischen dem Gute Jagdschütz und der Eisenbahnbrücke bei Bromberg angelangt sind.

Die Revision des angemeldeten Holztransportes wird vom Flößerei-Kontrollleur angeordnet. Derselbe ertheilt die Tournummer und bestimmt deren Reihenfolge mit den vom Flößerei-Aufscher im Hafen Brahemünde ertheilten Tournummern.

Im Uebrigen finden bezüglich der Revision, der Ertheilung der Tournummern und der Beförderung der Holztransporte die vorstehenden §§ 18, 19, 20, 21 und 23 Anwendung.

§ 25

der Polizei-Verordnung vom 24. April 1888.

Holztransporte, welche von der oberen Brahe herabkommen, müssen vor ihrer Weiterbeförderung auf der Revisionsstelle zwischen dem Gute Jagdschütz und der Eisenbahnbrücke bei Bromberg angelegt werden. Den Anordnungen des Flößerei-Kontrollieurs hinsichtlich des Lagerplatzes und Freilassung einer Fahrstraße ist dabei Folge zu leisten.

§ 25

der Polizei-Verordnung vom 25. März 1881.

Die Hafenstrasse und die Einfahrt aus dem Hafen in die Brahe darf nicht verlegt werden.

C. Flößerei auf der Brahe stromabwärts.

§ 26

der Polizei-Verordnung vom 24. April 1888.

Die Beförderung von Floßhölzern auf der Brahe stromabwärts unter Benutzung der 1. (Stadt-)Schleuse des Bromberger Kanals oder der Karlsdorfer Schleuse darf nur nach den zuvor einzuholenden Anordnungen des Flößerei-Kontrollieurs erfolgen.

Der Holztransport ist zu diesem Zweck nach Vorschrift des § 24 anzumelden.

Die Anordnungen über die Beförderung werden auf beiden Ausfertigungen des Holzverzeichnis vermerkt, und wird hiervon die eine Ausfertigung dem Anmeldenden zurückgegeben. Dieselbe muß von dem auf dem ersten Flosse befindlichen Flößer während der Fahrt den Beamten der Wasserbauverwaltung auf Verlangen zu jeder Zeit ohne Verzug vorgelegt werden können und ist, wenn der Holztransport oberhalb der Karlsdorfer Schleuse gelagert werden soll, dem an der 1. (Stadt-)Schleuse angestellten Schleusenmeister, und wenn er über die Karlsdorfer Schleuse hinaus befördert werden soll, dem an dieser Schleuse angestellten Schleusenmeister abzuliefern.

Die Beförderung hat, wenn der Flößerei-Kontrollieur eine andere Anordnung ausdrücklich nicht getroffen hat, ohne Verzug bis in die Weichsel, oder wenn die Hölzer vorher gelagert werden sollen, bis an den hierfür bestimmten Ort zu erfolgen.

D. Flößerei ohne Benutzung des Bromberger Kanals.

§ 27

der Polizei-Verordnung vom 24. April 1888.

Für Holztransporte, welche nur auf der Brahe an einen anderen Ort und nicht in den Bromberger Kanal durch die zweite Schleuse

desselben befördert werden sollen, kann der Flößerei-Kontrollleur Ausnahmen hinsichtlich des kanalmäßigen Verbandes der Tafeln gestatten.

Auf dem Holzverzeichnis wird ein entsprechender Vermerk gemacht.

§ 28

der Polizei-Verordnung vom 24. April 1888.

Zur Beförderung von Floßhölzern auf der Brahe unterhalb des Gutes Jagdschütz ohne Benutzung einer Schleuse ist die Genehmigung des Flößerei-Kontrolleurs, dessen etwaigen Anordnungen Folge zu leisten ist, erforderlich.

§ 29

der Polizei-Verordnung vom 24. April 1888.

Das Flößen von unverbundenem Holz auf der Brahe ist verboten.

§ 28

der Polizei-Verordnung vom 25. März 1881.

Bei der Karlsdorfer Schleuse werden, wenn Schiffe und Floßhölzer zugleich vorliegen, abwechselnd je eine Schleusenfüllung mit Rähnen und demnächst eine solche mit Floßholz gemacht. Dampfschiffe schleusen beiden vor.

Der Leinpfad an der Brahe und das Trödeln mit Pferden.

§ 29

der Polizei-Verordnung vom 25. März 1881.

Der Leinpfad an der Brahe darf nur zum Trödeln von Schiffsfahrzeugen und Flößen benutzt werden. Auf demselben darf weder Feuer angemacht, noch irgend ein Gegenstand niedergelegt, noch sonst etwas vorgenommen werden, was dem Trödeln hinderlich sein könnte.

§ 30

der Polizei-Verordnung vom 25. März 1881.

Die Trödelmannschaften müssen dieselbe Reihenfolge einhalten, in welcher die Fahrzeuge und Flöße in die Brahe eingelassen sind.

§ 31

der Polizei-Verordnung vom 25. März 1881.

Stromabwärts dürfen Pferde auf dem Braheleinpfade nur mit Genehmigung der Kanalinspektion befördert werden.

§ 32

der Polizei-Verordnung vom 25. März 1881.

Vom Ufer aus dürfen Flöße nur in einfacher Tafelbreite und nicht in größerer Länge als 100 m zu einem Treiben verbunden getröbelt werden.

Der auf dem Flosse stehende Trödelbaum muß mindestens 3 m hoch und mit einer von der Kanal-Inspektion zu ertheilenden Nummer versehen sein, an welcher der Trödelei-Unternehmer zu erkennen ist. Die Scheerleine muß an graden Uferstrecken mindestens 3 m lang sein, beim Passiren der Krümmungen aber verlängert oder verkürzt werden, damit das Anstoßen des Floßes an die Ufer vermieden wird. Zum Absetzen vom Ufer müssen die erforderlichen Mannschaften, mindestens aber zwei Leute auf jedem Treiben vorhanden sein.

§ 33

der Polizei-Verordnung vom 25. März 1881.

Die Floßtreiber dürfen auf dem Leinpfade nur anhalten, wenn Pferde gewechselt oder gefüttert und getränkt werden sollen. Dies darf aber nur an den von der Kanalinspektion bezeichneten Stellen geschehen.

Die Schiffe dürfen außerdem auch zum Einnehmen oder Löschen der Ladung am Leinpfad gestreckt angelegt, doch muß dies Geschäft möglichst beschleunigt werden.

Die Mannschaften der am Ufer gestreckt liegenden Fahrzeuge und Flöße sind verpflichtet, die Trödelleinen vorbeipassirender Fahrzeuge und Flöße ohne Zeitverlust überzuholen, oder auf den Flößen die Trödelbäume gänzlich niederzulegen.

§ 34

der Polizei-Verordnung vom 25. März 1881.

Beim Begegnen der Fahrzeuge und Flöße muß die Leine werfen:

- a) das unbeladene dem beladenen,
- b) sind beide beladen, das stromabwärts gehende dem stromaufwärts gehenden,
- c) das durch Menschen getröbelte, dem durch Pferde getrödelten,
- d) das kleinere dem größeren.

Dampf- und Ketten-Schleppschiffahrt.

§ 35

der Polizei-Verordnung vom 25. März 1881.

Durch Dampfschiffe dürfen Flöße in zweifacher Tafelbreite geschleppt werden.

Die Länge derselben wird von uns besonders festgesetzt. Zum Absetzen vom Ufer müssen die erforderlichen Mannschaften, mindestens aber zwei Leute auf jedem Treiben vorhanden sein.

§ 36

der Polizei-Verordnung vom 25. März 1881.

Dampfschiffe, welche sich begegnen, weichen einander nach der rechten Seite aus.

Audere Schiffsgesäße oder Flöße dürfen, sobald ein Dampfschiff das Zeichen zur Ankunft oder Abfahrt giebt, nicht losgelegt werden. Wenn Schiffsgesäße in der Fahrt sind, müssen sie dem Dampfschiffe nach dem Ufer ausweichen.

Flöße weichen immer nach der Leinpfadseite aus. Haben die Fahrzeuge Segel beigelegt, oder liegen sie vor Anker, so müssen sie, während das Dampfschiff vorbeifährt, die Stangen und Leinen soweit einziehen, daß diese nicht über Bord überstehen.

An den durch Tafeln bezeichneten Anlegeplätzen der Dampfschiffe darf kein anderes Schiff oder Floß anlegen.

Anlegen und Losgehen der Schiffe und Flöße.

§ 37

der Polizei-Verordnung vom 25. März 1881.

Auf jedem Schiffe, das unterhalb Bromberg liegt oder fährt, muß an einer Segelstange eine kleine Flagge aufgerichtet sein, damit dasselbe von entgegenkommenden Fahrzeugen auch schon über die Flußbiegungen hinaus bemerkt werden kann.

§ 38

der Polizei-Verordnung vom 25. März 1881.

In der Brahesflußstrecke von der Weichsel bis zum Wehr bei Brahnau dürfen Fahrzeuge und Flöße nur mit Genehmigung der Kanalinspektion eingebracht werden; in der Flußstrecke vom Brahnauer Wehrkanal bis zur Brahnauer Fähre dürfen während der

Winterzeit weder Schiffe noch Flöße liegen, während des Sommers nur mit Genehmigung der Kanalinspektion.

Im Uebrigen dürfen während der Betriebsperiode unterhalb des städtischen Gebiets von Bromberg am rechten Ufer Schiffe nur in einfach gestreckter Lage, innerhalb des städtischen Gebiets aber in zweifacher Lage nebeneinander, zwischen der Danziger und der Magazinbrücke und im Hafen unterhalb der 1. (Stadt-)Schleuse nur mit besonderer Genehmigung der Kanalinspektion anlegen.

In der Oberbrahe dürfen die Flöße nur in einfach gestreckter Lage am Ufer liegen.

§ 39

der Polizei-Verordnung vom 25. März 1881.

Wenn sich Holzflöße auflösen, verfällt der Transportführer in Strafe; er ist verpflichtet, sie wieder zusammenbinden und befestigen zu lassen. Der Transportführer bleibt auch für die Schadloshaltung der etwa durch das umhertreibende Holz geschädigten Schiffs- oder Uferbesitzer und für jeglichen etwa angerichteten Schaden verhaftet.

Allgemeine Bestimmungen.

§ 40

der Polizei-Verordnung vom 25. März 1881.

Auf Schiffen und Flößen dürfen leicht feuerfangende Sachen, wie Pech, Theer, Flachs und Hanf und dergleichen zur Nachtzeit nicht unbedeckt liegen. Das Kochen von Pech und Theer ist gänzlich verboten. Offenes Feuer darf nicht über 10 Uhr Abends hinaus brennen.

§ 41

der Polizei-Verordnung vom 25. März 1881.

Steine, Scherben, Unrath, Kehrlicht u. d. dürfen weder in den Fluß, noch auf das Flußufer, noch auf das Eis geworfen werden.

§ 42

der Polizei-Verordnung vom 25. März 1881.

Die Ufer der Brahe nebst den daran liegenden Bauwerken und die Hafenanlagen dürfen nicht beschädigt werden.

§ 43

der Polizei-Verordnung vom 25. März 1881.

Kindern dürfen Fahrzeuge nicht anvertraut werden. Pferdetreiber, wie auch die Mannschaften zum Absezen der Flöße dürfen nicht unter 16 Jahre alt sein.

§ 44

der Polizei-Verordnung vom 25. März 1881.

Störungen der Fahrwassers sind verboten.

§ 45

der Polizei-Verordnung vom 25. März 1881.

Das Baden im Brahesflusse ist nur an den von der Kanalinspektion besonders dazu bezeichneten Stellen gestattet.

§ 46

der Polizei-Verordnung vom 25. März 1881.

Öeffnungen im Eise dürfen nur da angelegt werden, wo die Kanalinspektion dies in Rücksicht auf die Freihaltung und Sicherheit der Passage und die Stärke des Eises ausdrücklich gestattet. Jede Öeffnung ist mit Eisschollen zu umstellen oder mit Fusen zu bezeichnen.

Strafen.

§ 47

der Polizei-Verordnung vom 25. März 1881.

Jede Zuwiderhandlung gegen die vorstehenden Bestimmungen wird — abgesehen von den Fällen, in welchen die Entziehung der Tournummer angeordnet ist — mit Geldbuße bis zu 30 Mark und im Unvermögensfalle mit verhältnißmäßiger Haft bestraft und zwar ohne Unterschied, ob der übertretenen Vorschrift eine ausdrückliche Strafandrohung hinzugefügt ist oder nicht.

Außerdem sind die durch Nichtbeachtung dieser Verordnung entstehenden Kosten und Schäden von den Führern der Hölzer und der Schiffe, bei denen die Uebertretung vorkommt, zu ersetzen.

§ 48

der Polizei-Verordnung vom 25. März 1881.

Zur Sicherung der Strafen und des Kosten- und Schadenersatzes ist jeder Strompolizeibeamte befugt, von den Uebertretern

sogleich ein Pfand an Geld oder Werthgegenständen zu erheben, welches ihm gegen Empfangsschein sogleich ausgehändigt werden muß.

§ 49

der Polizei-Verordnung vom 25. März 1881.

Die Holztransportführer und Schiffsführer sind für die unerlaubten Handlungen der von ihnen angenommenen Flößer und Treibermannschaften insoweit verantwortlich, als sie die von diesen zu zahlenden Beträge an Strafen, Kosten, Schadenersatz auf Verlangen der Königlichen Kanalinspektion vorschußweise zu berichtigen angehalten werden.

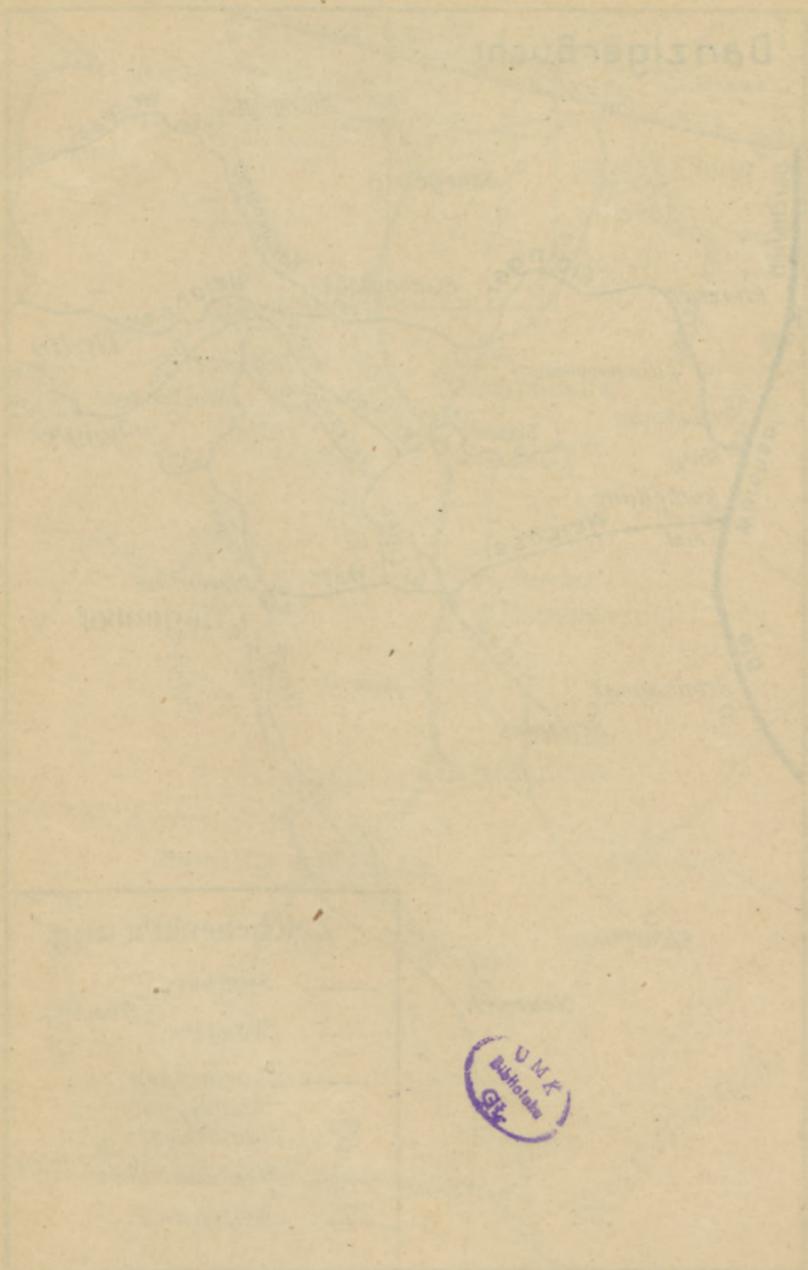
Ausnahmen.

§ 50

der Polizei-Verordnung vom 25. März 1881.

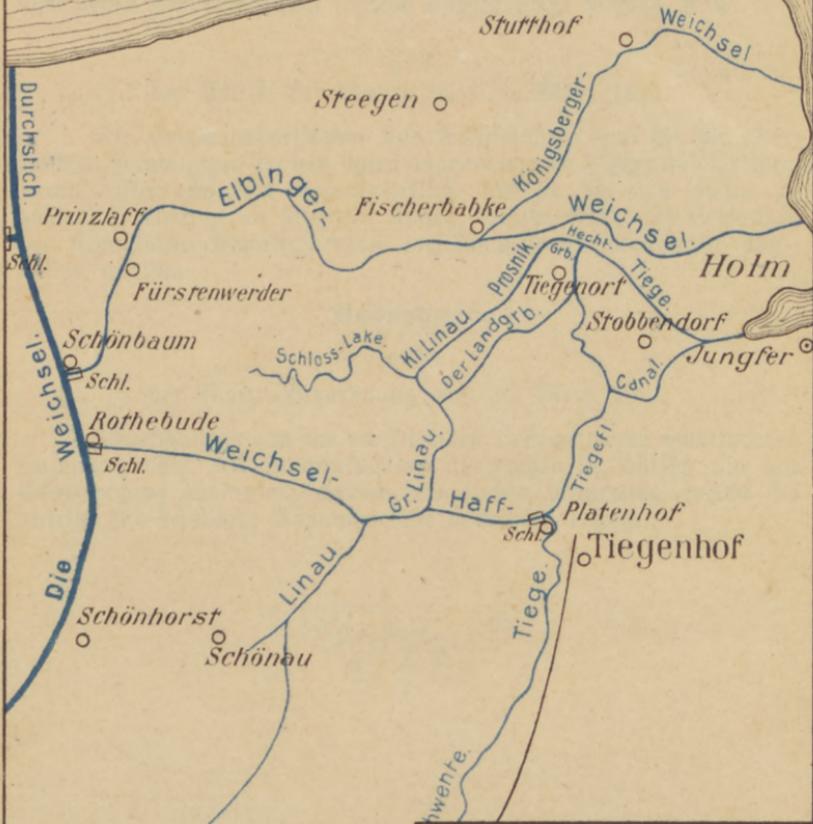
Abweichungen von den vorstehenden Bestimmungen, soweit deren Zulassung nicht der Kanalinspektion übertragen ist, dürfen nur mit Genehmigung der unterzeichneten Königlichen Regierung, welche sich dieselbe für besondere Ausnahmefälle vorbehält, erfolgen.





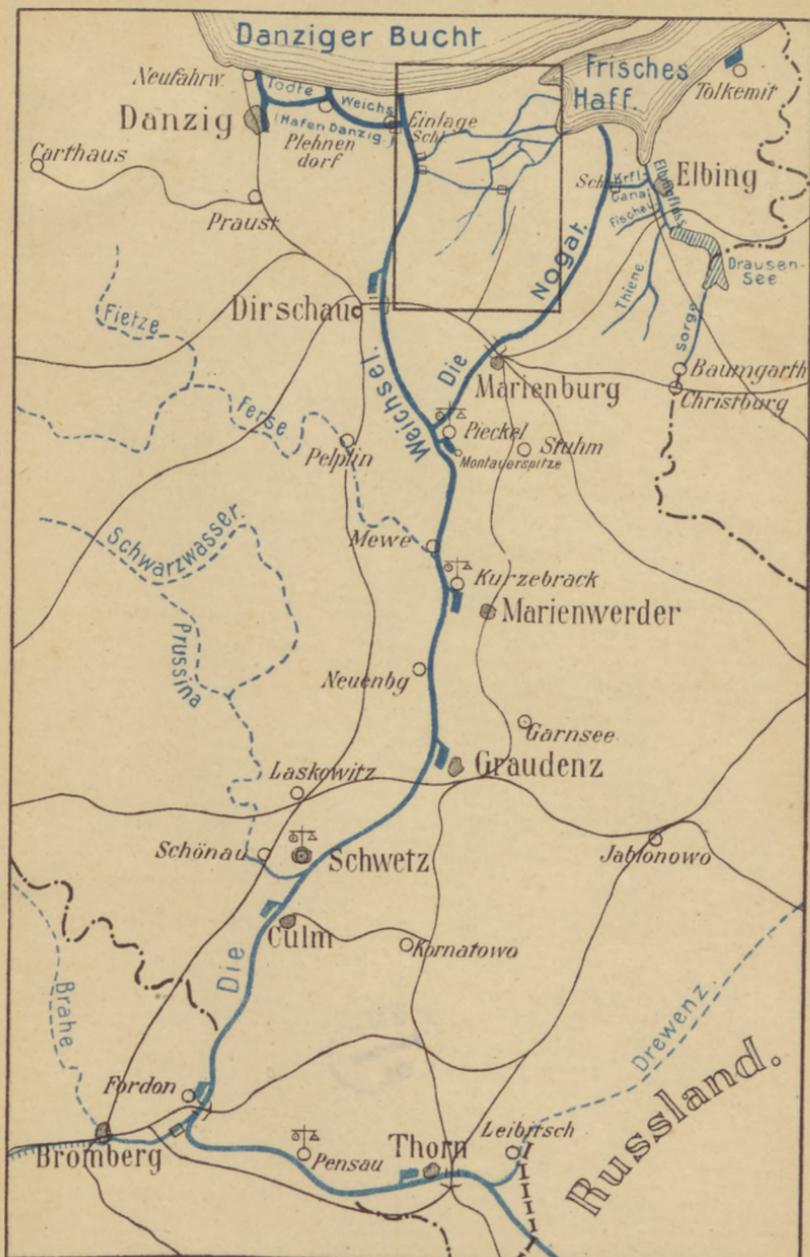
U. M. K.
Bibliothek
Gf

Danziger Bucht.



Zeichenerklärung.

- Schiffbare } Flüsse
- - - Flössbare }
- Eisenbahnen
- ⊙△ Hochwasser-Signalmaste
- ⊥ Mastenkrähne
- ▭ Schleusen



A. Müller, vorm. Wedelsche Hofbuchdruckerei, Danzig.



Z. bei Bienkowo
Kreis Kulm

(Anstblätter: Marienwader 1908 S. 357, Bromberg 1908 S. 318)

Bei Bienkowo, am rechten Ufer der Weichsel bei Stromkilometer 81,5 ist auf dem Dämme am Buschwärtergehäft ein Hochwassersignal errichtet worden. Die Signalkörper bestehen aus drei Kugeln und drei Kegeln, die an einer etwa 20 m über dem Dämme befindlichen Raa gehisst werden können.

[Wie vor, bei A, jedoch Bienkowo, statt Pieschel.]

Die Kegel geben an, dass Eisgang eingetreten ist, und zwar bedeutet ein Kegel, dass dies bei Chwalowice oder Zamichost, zwei Kegel, dass dies bei Warschau oder Zakroczym und drei Kegel, dass dies bei Thorn der Fall ist.

Sobald der Eisgang Bienkowo erreicht hat, werden die Kegel weggeworfen.

Genauere Angaben über Wasser und Eisverhältnisse werden an dem Buschwärtergehäft durch Auslang zur öffentlichen Kenntnis gebracht werden.

Danzig, den 31 August 1908

Der Oberpräsident.

F. bei Brahemünde
Kreis Bromberg.

(Anschblätter: Marienwerder 1908 S. 357, Bromberg 1908 S. 348)

Bei Brahemünde am linken Ufer der Weichsel bei Stromkilometer 54, ist auf dem Dämme des Brahemünders Aussehalens ein Hochwassersignal errichtet worden. Die Signalkörper bestehen aus drei Kugeln und drei Kegeln, die an einer etwa 20 m über dem Dämme befindlichen Mauer gehisst werden können.

[Wie vor, bel A, jedoch Brahemünde statt Pieschel.]

Die Kegel geben an, dass Eisgang eingetreten ist, und zwar bedeutet ein Kegel, dass dies bei Chwałowiec oder Zawichost, zwei Kegel bedeuten, dass dies bei Warschau oder Zakroczym und drei Kegel, dass dies bei Thorn der Fall ist.

Sobald der Eisgang Brahemünde erreicht hat, werden die Kegel weggehoben.

Genauere Angaben über Wasser- und Eisverhältnisse werden an der Schleiße zu Brahemünde durch Aushang an Tafeln zur öffentlichen Kenntnis gebracht werden.

Dänzig, den 31 August 1908
Der Ober-Präsident.

Polizei-Verordnung

Auf Grund des § 138 des Gesetzes über die Allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 wird die für den Thamer Holzhafen erlassene Polizei-Verordnung vom 9. Dezember 1909 durch nachstehende Bestimmung ergänzt:

§ 1. Trappen, durch einzelne Flurstapel untereinander mit Draht verbunden sind, dürfen den Thamer Holzhafen nicht ansprechen und in ihm nicht festlegen.

§ 2. Vorstehende Bestimmung tritt mit dem Tage der Bekanntmachung im Amtsblatt der Königlich-Preussischen Regierung in Marienwerder in Kraft.

Dänzig, den 20. Juni 1910.

Der Oberpräsident der Provinz Westpreussen,
Chef der Weichselstrombauverwaltung
von Jagow.

Polizeiverordnung

betreffend die Ergänzung des § 1 der Polizeiverordnung vom 6. November 1859 über die Benutzung der Mastenkrane an den Eisenbahnbrücken bei Tirschan und Marienburg.

Auf Grund des § 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 20. Juli 1883 wird nachstehende Polizeiverordnung erlassen:

Der § 1 der Polizeiverordnung vom 6. November 1859 wird am Schlusse durch nachstehenden Zusatz ergänzt:

„Im übrigen darf das Betreten der Krananlagen überhaupt nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Kommissars erfolgen.“

Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften dieser Polizeiverordnung, welche mit dem Tage ihrer Veröffentlichung in Kraft tritt, werden, insoweit nicht eine höhere Strafe verwirkt ist, mit Geldstrafe bis zu 60 Mark geahndet, an deren Stelle im Unvermögensfalle eine entsprechende Haftstrafe tritt. Die Verbindlichkeit zum Schadensersatz wird hierdurch nicht berührt.

Danzig, den 3. Januar 1906.

Der Ober-Präsident
zu Vertretung
gez. v. Liebermann

Polizeiverordnung

betreffend die Ergänzung des § 3 der Polizeiverordnung vom 17. Januar 1879 über die Benutzung der Marktblane an der Reichsbrücke bei Grandenz.

Auf Grund des § 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 wird nachstehende Polizeiverordnung erlassen:

Der § 3 der Polizeiverordnung vom 17. Januar 1879 wird am Schlusse durch nachstehenden Zusatz ergänzt:

Im übrigen darf das Betreten der Kraan Anlagen überhaupt nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Kraanmeisters erfolgen.

Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften dieser Polizeiverordnung, welche mit dem Tage ihrer Veröffentlichung in Kraft tritt, werden, insoweit nicht eine höhere Strafe verwirkt ist, mit Geldstrafe bis zu 60 Mark geahndet, an deren Stelle im Unvermögensfalle eine entsprechende Haftstrafe tritt. Die Verbindlichkeit zum Schadensersatz wird hierdurch nicht berührt.

Dänzig, den 3. Januar 1906

Der Ober-Präsident

zu Vertretung

Ger. v. Liebermann

Polizeiverordnung.

betreffend die Ergänzung des § 1 der Polizeiverordnung vom 27. Oktober 1900 für die Benutzung der Mastenkrane an der Weichselbrücke bei Fordon.

Auf Grund des § 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 wird nachstehende Polizeiverordnung erlassen:

Der § 1 der Polizeiverordnung vom 27. Oktober 1900 wird am Schlusse durch nachstehenden Zusatz ergänzt:

„Im übrigen darf das Betreten der Krananlagen überhaupt nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Kranmeisters erfolgen.“

Zuwendungen gegen die Vorschriften dieser Polizeiverordnung, welche mit dem Tage ihrer Veröffentlichung in Kraft tritt, werden, insoweit nicht eine höhere Strafe verhängt ist, mit Geldstrafe bis zu 60 Mark geahndet, an deren Stelle im Unvermögensfalle eine entsprechende Haftstrafe tritt. Die Verbindlichkeit zum Schadensersatz wird hierdurch nicht berührt.

Danzig, den 3. Januar 1906.

Der Oberpräsident
In Vertretung
ges. v. Liebermann

Polizeiverordnung

betreffend die Ergänzung des § 1 der Polizeiverordnung vom 21. August 1872 über die Benutzung der Marktplatzbrücke an der Weichselbrücke bei Thorn.

Auf Grund des § 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1885 wird nachstehende Polizeiverordnung erlassen:

Der § 1 der Polizeiverordnung vom 21. August 1872 wird am Schlusse durch nachstehenden Zusatz ergänzt:

Im übrigen darf das Betreten der Krananlagen überhaupt nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Kranmeisters erfolgen."

Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften dieser Polizeiverordnung, welche mit dem Tage ihrer Veröffentlichung in Kraft tritt, werden, insoweit nicht eine höhere Strafe verwirkt ist, mit Geldstrafe bis zu 60 Mk geahndet, an deren Stelle im Unvermögensfalle eine entsprechende Haftstrafe tritt. Die Verbindlichkeit zum Schadensersatz wird hierdurch nicht berührt.

Danzig, den 3. Januar 1906.

Der Oberpräsident
In Vertretung
gez. v. Liebermann

Polizei-Verordnung

betreffend die Benutzung des Schwimmkraus an
der Eisenbahnbrücke bei Münsterwalde.

Auf Grund des § 138 des Gesetzes über die
allgemeine Landes-Verwaltung vom 30. Juli 1883
wird nachstehende Polizeiverordnung erlassen:

§ 1.

Es ist für Schiffsgefäße welche unter der Ei-
senbahnbrücke über die Weichsel bei Münsterwalde
auf- oder abwärtsfahren und keine Einrichtungen zum
selbständigen Weichen der Masten haben, ein Schwimm-
kraus zum Niederlegen und Wiedereinsetzen bei der
für die Schifffahrt in Frage kommenden Brücken-
öffnung, welche durch die Aufschrift „Durchfahrt“ ver-
merkt bezeichnet ist, aufgestellt.

§ 2.

Die Benutzung des Schwimmkraus wird unent-
geltlich gestattet und von einem Krausmeister über-
wacht dessen Anordnung wegen Anlegens und Abfahrens
der Schiffe und des Gebrauchs des Kraus die Schiffsführung
Folge zu leisten haben.

§ 3.

Für die Benutzung des Schwimmkraus wer-
den folgende Tageszeiten festgesetzt:

1. In den Monaten Mai, Juni, Juli und August

- a, an den Wochentagen von morgens 5 Uhr bis mittags 12 Uhr und von nachmittags 4 bis abends 8 Uhr.
 - b, an Sonn- und Festtagen von morgens 5 bis vormittags 9 Uhr und von nachmittags 4 bis abends 8 Uhr.
2. In den übrigen Monaten (September bis April einschließl.)
- a, an den Wochentagen von Sonnenaufgang bis mittags 12 Uhr und von nachmittags 1 Uhr bis Sonnenuntergang
 - b, an Sonn- und Festtagen von Sonnenaufgang bis vormittags 9 Uhr und von nachmittags 4 Uhr bis Sonnenuntergang.

§ 4.

Diejenigen Fahrzeuge, welche den Mastenkrän benutzen wollen, müssen an dessen Schiffsgelände anlegen, oder wenn dasselbe bereits besetzt ist, sich so hinlegen, dass sie die Fahrt für die anderen Schiffe und Flöße nicht behindern. Nachdem der Mast gelöst ist, wird das Fahrzeug von dem Schwimmkran unter der Brücke stromab oder stromauf durchgeschleppt. Nachdem der Mast wieder aufgestellt ist, hat das Schiff den Schwimmkran, bzw. das Krangebiet sofort zu verlassen. Allen anderen Schiffen, welche den Schwimmkran nicht benutzen wollen, ist das Anlegen an demselben nicht gestattet.

§ 5

Die Reihenfolge der Benutzung des Schwimmkranes wird nach der Zeit bestimmt, zu welcher die Fahrzeuge an der Kranstelle anlegen. Wenn jedoch die Mannschaft des ankommenden Fahrzeuges für die ihr obliegenden Leistungen nicht ausreicht und der Schiffsführer anderweitige Hilfe nicht gleich erlangen kann, so erhalten die später angekommenen Fahrzeuge in der Benutzung des Schwimmkranes den Vorrang, bis die erforderliche Hilfe beschaffen ist.

§ 6.

Flöße dürfen die Brückenöffnung, in welcher die Abfertigung der Schiffe durch den Schwimmkran stattfindet, zur Durchfahrt nur benutzen, wenn keine andere Brückenöffnung flossbar ist.

§ 7.

Die Schiffe, welche die Hilfe des Kranes nicht in Anspruch nehmen, müssen beim Vorbeifahren die nötige Vorsicht gebrauchen, dass sie den Kranbetrieb nicht stören und den Schwimmkran nicht beschädigen.

§ 8.

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Bestimmungen werden, unbeschadet der Verpflichtung zum Ersatz des durch sie etwa verursachten im Rechtswege geltend zu machenden Schadens, mit einer gegl.

strafe bis zu „Sechzig Mark“, im Unvermögensfalle mit verhältnismässiger Haft bestraft, insoweit die selben nicht nach den allgemeinen strafrechtlichen Bestimmungen mit härteren Strafen zu ahnden sind.

§ 9.

Diese Polizei-Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Verkündigung in Kraft.

Danzig, den 1. April 1909.

Der Ober-Präsident

Chef der Wechselstrombauverwaltung
gez. von Jagow.

21. Polizeiverordnung, betreffend die gewerbmä-
nige Personenbeförderung auf Kraftschiffen.

Auf Grund der §§ 138, 139 des Gesetzes über die allge-
meine Landesverwaltung vom 30. Juli 1893 (G. S. S. 195)
verordne ich für den Umfang derjenigen Gewässer auf
denen mir die Schifffahrts- und Hafenpolizei zusteht
unter Zustimmung des Bezirks-Ausschusses, was folgt:

§ 1.

Erlaubnisschein.

Wer gewerbmäßig die Personenbeförderung durch Kraft-
schiffe betreiben will, bedarf dazu für jedes einzelne
Kraftschiff eines besonderen Erlaubnisscheines.

Als Kraftschiff wird jedes nicht durch Wind oder Men-
schenhand, sondern durch eine maschinell erzeugte Kraft-
bewegte Wasser-Fahrzeug angesehen.

Der Erlaubnisschein wird von der zuständigen Schifffahrts-
oder Hafenpolizeibehörde erteilt, nachdem zuvor die
Tauglichkeit des Schiffes und seiner Ausrüstung festge-
stellt worden ist. Er enthält zugleich den Namen des
Schiffes, die Zahl der Personen welche gleichzeitig befördert
werden dürfen, sowie die Verteilung dieser Zahl auf die Deck-
und inneren Plätze.

Der Erlaubnisschein muss alljährlich vor Eröffnung des Betriebes bei ununterbrochenem Betriebe im April jedes Jahres erneuert werden. Er ist stets auf dem Schiff mitzuführen.

Bekanntmachung.

Unter Hinweis auf § 25 der Polizeiverordnung betreffend die Ausübung der Schifffahrt und Flösserei auf der Weichsel und Nogat sowie sowie auf den schiffbaren Teilen ihrer Nebenflüsse vom 7. März 1895 wird nachstehend das Verzeichnis der im Bereiche der Weichselstromverwaltung in den schiffbaren Gewässern vorhandenen Unterwasserkabel zur öffentlichen Kenntnis gebracht.

der im Bereiche der Weichselstromverwaltung in den schiffbaren Gewässern vorhandenen Unterwasserkabel.

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Lage der Kabel	Zeichen, durch welche den Schiffahrtstreibenden die Lage der Kabel kenntlich gemacht ist.
1	Kabel durch die Drowenz bei Zbottwie, etwa 100 m unterhalb der Brücke.	Auf beiden Ufern je eine Tafel mit der Aufschrift: „Telegraph“
2	Kabel durch die Weichsel bei Thora, etwa 50 m oberhalb der Fähre bei Num 16,7	wie vor
3	Kabel durch die Weichsel bei Głogów, etwa 3000 m oberhalb der Pansaner Wachtbude bei Num 34,0	wie vor
4	Kabel durch die Weichsel bei Cielm, etwa 20 m unterhalb der Fähre bei Num 89,2	Auf beiden Ufern je eine Tafel mit der Aufschrift: „Telegraph“ „Nicht anker!“
5	Kabel durch die Weichsel bei Kurzelbrack, etwa 400 m unterhalb der Fähre bei Num 149,6	Auf beiden Ufern je eine Tonnenboje und je eine Tafel mit der Aufschrift: „Telegraph“
6	Kabel durch die Weichsel bei Mewa, etwa 500 m unterhalb der Fähre bei Num 159,6	Auf beiden Ufern je eine Tafel mit der Aufschrift: „Telegraph“
7	Kabel durch die Weichsel bei Schinbamm, etwa 40 m oberhalb der Fähre bei Num 215,8	wie vor
8	Kabel durch den Schiffs- und Flossschleusenunterkanal bei Einlage, etwa 50 m oberhalb der Einmündung der Schleusenunterkanäle in die Tote Weichsel.	Auf beiden Ufern beider Kanäle je eine Tafel mit der Aufschrift: „Telegraphenkabel“. Auf beiden Ufern des Schiffahrtskanals außerdem noch je ein Loter Ball.

Z.N. Nr.	Bezeichnung der Kabel. Lage	Zeichen, durch welche den Schiffahrttreibenden die Lage der Kabel kenntlich gemacht ist
9	Kabel durch den Weichseldurchstich etwa 1100 m oberhalb der Dampffähre Schiwenhart bei Stramkm 219,9	Auf beiden Ufern je eine 4 m hohe Tafel mit der Aufschrift: "Kabel" "Nicht anker schleppen"
10	Kabel durch den Nogatkanal bei Pieckel etwa 400 m Stramatwärts von der Abzweigung der Nogat bei Km 172,3	Auf beiden Ufern je eine Tafel mit der Aufschrift: "Nicht ankern"
11	Kabel durch die Nogat oberhalb Zeier, dicht oberhalb des Strommeisterdienstgehäuses bei Km 219,2	Auf dem linken Ufer eine Tafel mit der Aufschrift: "Nicht ankern"
12	Kabel durch die Nogat bei Zeier, etwa 145 m unterhalb der Fähre bei Km 220,55	Auf beiden Ufern je eine Tafel mit der Aufschrift: "Telegraph" Außerdem im Strom eine rote Tonne.
13	Kabel durch das Kabelwasser (Mündungsarm der Nogat), etwa 200 m oberhalb der Kuppierung.	Auf beiden Ufern je eine Tafel mit der Aufschrift: "Telegraph"
14	Kabel durch die Westrinne (Mündungsarm der Nogat) dicht unterhalb der Einmündung der Kleinen Zugs.	Auf beiden Ufern je eine Tafel mit der Aufschrift: "Nicht ankern"
15	Kabel durch die Fuchsrinne (Mündungsarm der Nogat) etwa 385 m unterhalb des Buschwinterwohnhauses zu Hirschhaken <i>zurücks</i>	Auf dem linken Ufer eine Tafel mit der Aufschrift: "Nicht ankern"
16	Kabel durch den Landgraben (Mündungsarm der Nogat) etwa 300 m unterhalb des Buschwinterwohnhauses zu Hirschhaken	Auf beiden Ufern je eine Tafel mit der Aufschrift: "Telegraph"

Danzig den 12 Januar 1906

Der Ober-Präsident.

Nachträge.

17	Postkabel durch die Weichsel bei Thorn, etwa 40 m unterhalb der Fähre bei Km 167	Auf beiden Ufern je eine Tafel mit der Aufschrift: "Telegraph"
18	Kabel der Fortifikation durch die Weichsel bei Thorn, etwa 40 m unterhalb der Fähre bei Km 167	Auf beiden Ufern je eine Tafel mit der Aufschrift: "Telegraph"
19	Kabel durch die Weichsel bei Cülm, etwa 22 m unterhalb der Fähre bei Km 89,2	Auf beiden Ufern je eine Tafel mit der Aufschrift: "Reichs telegraph" Außerdem auf jeder Seite im Strom eine rote Boje.
20	Kabel des Marienburger Dächerverbandes, durch das untere Ende des Weichsel-Nogatkanals bei Km 173,9	Auf beiden Ufern je eine Tafel mit der Aufschrift: "Telegraph" "Nicht ankern"

