

Reichsgesetzblatt

für die

im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder.

XXXIV. Stück. — Ausgegeben und versendet am 10. April 1906.

Inhalt: (N^o 79 und 80.) 79. Verordnung, betreffend die Ergänzung der Posttarordnung vom 25. November 1899. — 80. Verordnung, betreffend die Vorschriften zur Verhütung von Zusammenstößen auf See.

79.

Verordnung des Handelsministeriums vom 31. März 1906,

betreffend die Ergänzung der Posttarordnung vom 25. November 1899, R. G. Bl. Nr. 231.

I. Zwischen die §§ 17 und 18 der Posttarordnung ist als § 17 a einzuschalten:

Empfangsanzeige bei rekommandierten Briefen.

Der Absender eines rekommandierten Briefes kann bei der Aufgabe verlangen, daß er vom Bestimmungspostamte vom Einlangen des Briefes verständigt werde. Für eine solche amtliche Verständigung (Empfangsanzeige) hat der Absender eine Gebühr von 25 h zu zahlen, die nebst der Porto- und Rekommandationsgebühr durch Aufkleben von Frankomarken auf dem Briefe selbst zu entrichten ist. Der Absender eines solchen Briefes hat auf der Vorderseite die Bezeichnung: „R. E.“ in auffälliger Weise anzubringen und auf der Rückseite seine genaue Adresse anzugeben.

II. Die Verordnung, welche nur für den inländischen Postverkehr gilt, tritt am 1. Mai 1906 in Kraft.

Mucersperg m. p.

80.

Verordnung des Handelsministeriums vom 10. April 1906,

betreffend die Vorschriften zur Verhütung von Zusammenstößen auf See.

Einleitende Bestimmungen.

Alle Schiffe auf hoher See und auf den mit ihr verbundenen, für Seeschiffe befahrbaren Gewässern haben die nachstehenden Vorschriften zu befolgen.

Im Sinne dieser Vorschriften ist jedes Schiff, welches mit Segel und nicht mit Dampf fährt, als „Segelschiff“, und jedes mit Dampf fahrende Schiff, mag es zugleich Segel führen oder nicht, als „Dampfschiff“ anzusehen.

Das Wort „Dampfschiff“ umfaßt jedes Schiff, welches durch Maschinenkraft fortbewegt wird.

Im Sinne dieser Vorschriften ist ein Schiff „in Fahrt“, wenn es weder vor Anker liegt, noch am Lande festgemacht ist, noch am Grunde festliegt.

Lichter und Signale.

In diesen Vorschriften bedeutet das Wort „sichtbar“, wenn es auf die Lichter angewendet ist, sichtbar in dunkler Nacht bei reiner Atmosphäre.

Artikel 1.

Die Vorschriften, betreffend die Lichter, sind bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang zu befolgen; während dieser Zeit dürfen keine

anderen Lichter gezeigt werden, welche mit den vorgeschriebenen verwechselt werden können.

Artikel 2.

Ein Dampfschiff in Fahrt muß führen:

- a) Am Heckmast oder vor demselben, oder, wenn es ein Schiff ohne Heckmast ist, am vorderen Teile des Schiffes ein helles, weißes Licht, in einer Höhe von mindestens sechs Meter über dem Schiffsrumpfe — und, wenn die Breite des Schiffes sechs Meter übersteigt, in einer Höhe über dem Schiffsrumpfe von nicht weniger als der Schiffsbreite — ohne daß es jedoch in einer größeren Höhe als zwölf Meter über dem Rumpfe geführt zu werden braucht. Dieses Licht muß derart eingerichtet und angebracht sein, daß es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizontes von 20 Kompaßstrichen, und zwar von gerade vorne zehn Striche nach jeder Seite des Schiffes, das ist zwei Striche über die Dwarssrichtung nach achter an jeder Seite wirft, und muß eine solche Lichtstärke haben, daß es auf eine Entfernung von mindestens fünf Seemeilen sichtbar ist.
- b) An der Steuerbordseite ein grünes Licht so eingerichtet und angebracht, daß es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizontes von zehn Kompaßstrichen von gerade vorne nach Steuerbord, mithin zwei Striche über die Dwarssrichtung Steuerbord nach achter wirft, und von solcher Lichtstärke, daß es auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbar ist.
- c) An der Backbordseite ein rotes Licht so eingerichtet und angebracht, daß es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizontes von zehn Kompaßstrichen von gerade vorne nach Backbord, mithin zwei Striche über die Dwarssrichtung Backbord nach achter wirft, und von solcher Lichtstärke, daß es auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbar ist.
- d) Die besagten grünen und roten Seitenlichter müssen an der Innenbordseite mit Schirmen versehen sein, welche mindestens einundneunzig Zentimeter vor den Lichtern hervorragen, so daß die Lichter nicht über den Bug von der anderen Seite her gesehen werden können.
- e) Ein Dampfschiff in Fahrt kann ein zweites Licht von gleichartiger Beschaffenheit wie das unter a) beschriebene führen. Diese beiden Lichter müssen in der Mittelrichtung so angebracht werden, daß das eine wenigstens fünf Meter höher als das andere sich befindet und daß in Bezug auf die gegenseitige Anordnung das untere Licht dem höheren voransteht. Die senkrechte Entfernung zwischen diesen Lichtern soll geringer sein, als ihre wagrechte Entfernung.

Artikel 3.

Ein Dampfschiff, welches ein anderes Schiff schleppt, muß nebst den Seitenlichtern zwei helle, weiße Lichter senkrecht übereinander, wenigstens zwei Meter voneinander entfernt führen; wenn es mehr als ein Schiff schleppt, muß es ein weiteres helles, weißes Licht zwei Meter über oder unter den beiden genannten Lichtern dann führen, wenn die Länge des Schleppzuges vom Heck des schleppenden bis zum Heck des letzten geschleppten Schiffes mehr als hundertachtzig Meter beträgt. Jedes dieser Lichter muß von derselben Lichtstärke, an derselben Stelle angebracht und ebenso eingerichtet sein, wie das weiße im Artikel 2 a) erwähnte Licht, mit Ausnahme des dritten Lichtes, welches in der Höhe von mindestens vier Meter über dem Schiffsrumpfe geführt werden kann.

Ein solches Dampfschiff darf ein kleines, weißes Licht hinter dem Maschinenschlot oder Achtermast führen, damit das geschleppte Schiff nach demselben steuern kann, doch darf ein solches Licht nicht von der Dwarssrichtung sichtbar sein.

Artikel 4.

- a) Ein Schiff, welches wegen irgend eines Zufalles manövrierunfähig ist, muß in derselben Höhe, welche für das im Artikel 2 a) erwähnte, weiße Licht bestimmt ist, — und wenn es ein Dampfschiff ist, anstatt des weißen Lichtes — zwei rote Lichter an einer Stelle, wo sie am besten sichtbar sind, senkrecht übereinander und wenigstens zwei Meter voneinander von solcher Lichtstärke führen, daß sie rund um den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbar sind. Bei Tage muß ein solches Schiff zwei schwarze Källe oder Signalkörper von je sechzig Zentimeter Durchmesser senkrecht übereinander und nicht weniger als zwei Meter voneinander entfernt an einer Stelle führen, wo sie am besten sichtbar sind.
- b) Ein Schiff, welches mit dem Legen oder Pichten eines Telegraphenkabels beschäftigt ist, muß an der Stelle, welche für das im Artikel 2 a) erwähnte weiße Licht bestimmt ist, — und wenn es ein Dampfschiff ist, anstatt des weißen Lichtes — drei Lichter senkrecht übereinander und mindestens zwei Meter voneinander entfernt führen. Das oberste und das unterste dieser Lichter müssen rot, das mittlere muß weiß sein und haben dieselben von solcher Lichtstärke zu sein, daß sie rund um den ganzen Horizont auf eine Entfernung von wenigstens zwei Seemeilen sichtbar sind. Bei Tag muß das Schiff, — senkrecht übereinander und wenigstens zwei Meter voneinander an einer Stelle, wo sie am besten sichtbar sind, — drei Signalkörper von wenigstens sechzig Zentimeter im Durchmesser führen, von

denen der oberste und unterste kugelförmig und von roter Farbe, der mittlere rautenförmig und von weißer Farbe zu sein hat.

- c) Die in diesem Artikel erwähnten Schiffe dürfen, wenn sie keine Fahrt haben, die Seitenlichter nicht führen, wenn sie aber Fahrt haben, müssen sie dieselben führen.
- d) Die Lichter und Signalkörper, welche nach diesem Artikel zu führen sind, sollen für die anderen Schiffe als Zeichen gelten, daß das Schiff, welches dieselben führt, nicht manövrierfähig ist und deshalb nicht aus dem Wege gehen kann.

Diese Signale sind nicht Signale von Schiffen in Not und von solchen, welche Hilfe verlangen.

Die Notsignale sind im Artikel 31 enthalten.

Artikel 5.

Ein Segelschiff in Fahrt und jedes Schiff, das geschleppt wird, muß dieselben Lichter führen, welche durch Artikel 2 für ein Dampfschiff in Fahrt vorgeschrieben sind, mit Ausnahme der darin erwähnten weißen Lichter, die es niemals führen darf.

Artikel 6.

Wann immer, wie auf kleinen Schiffen in Fahrt bei schlechtem Wetter, die grünen und roten Seitenlichter nicht fest angebracht werden können, müssen diese Lichter angezündet und zum sofortigen Gebrauche bereit gehalten werden. Bei Annäherung von oder zu anderen Schiffen müssen diese Lichter an den bezüglichen Seiten rechtzeitig ausgesetzt werden, um einen Zusammenstoß zu verhüten, und zwar derart, daß sie möglichst gut sichtbar seien, daß jedoch das grüne Licht nicht von der Backbordseite her, das rote Licht nicht von der Steuerbordseite her und, wenn tunlich, nicht mehr als zwei Striche über die Dwarrichtung nach achter an der betreffenden Seite gesehen werde.

Um den Gebrauch dieser tragbaren Lichter sicherer und leichter zu machen, müssen die Laternen außen mit der Farbe des Lichtes, welches sie zeigen, angestrichen und mit geeigneten Schirmen versehen sein.

Artikel 7.

Dampfschiffe von weniger als vierzig, dann Fahrzeuge unter Riemen oder Segel von weniger als zwanzig Tonnen Bruttoraumgehalt sowie Ruderboote sind, wenn in Fahrt, nicht gehalten, die im Artikel 2 a), b) und c) erwähnten Lichter zu führen, müssen aber, wenn sie dieselben nicht führen, mit folgenden Lichtern versehen sein:

1. Dampfschiffe von weniger als vierzig Tonnen müssen führen:

a) Am Borderteile des Schiffes, oder am, oder vor dem Maschinenschlote, wo es am besten zu sehen ist, und in mindestens drei Meter Höhe über dem Schandede ein helles, weißes Licht, so eingerichtet und angebracht, wie im Artikel 2 a) vorgeschrieben, und von solcher Lichtstärke, daß es auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbar ist.

b) Grüne und rote Seitenlichter, so eingerichtet und angebracht, wie im Artikel 2 b) und c) vorgeschrieben, und von solcher Lichtstärke, daß sie auf eine Entfernung von mindestens einer Seemeile sichtbar sind; oder eine doppelfarbige Laterne, welche grünes und rotes Licht von gerade vorne bis zwei Striche über die Dwarrichtung nach achter an der betreffenden Seite zeigt. Solche Laternen sollen in einer Höhe von nicht weniger als einem Meter unter dem weißen Lichte geführt werden.

2. Kleine Dampfboote, wie solche von Seeschiffen geführt werden, dürfen das weiße Licht in geringerer Höhe als drei Meter über dem Schandede, müssen dasselbe aber jedenfalls oberhalb der im Punkte 1 b) erwähnten Laterne führen.

3. Fahrzeuge unter Riemen oder Segel von weniger als zwanzig Tonnen müssen eine Laterne mit einem grünen Glase an der einen und einem roten Glase an der anderen Seite zum sofortigen Gebrauche bereit halten, welche bei Annäherung von oder zu anderen Schiffen rechtzeitig zur Vermeidung eines Zusammenstoßes so zu zeigen ist, daß das grüne Licht nicht von der Backbordseite her und das rote Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werde.

4. Ruderboote unter Riemen oder Segel müssen ein weißes Licht zum sofortigen Gebrauche bereit halten, welches zeitweilig und rechtzeitig auszusetzen ist, um Zusammenöße zu verhüten.

Die in diesem Artikel erwähnten Schiffe sind nicht verpflichtet, die im Artikel 4 a) und Artikel 11 (letzter Absatz) vorgeschriebenen Lichter zu führen.

Artikel 8.

Lichter für Lotsenfahrzeuge.

Lotsenfahrzeuge, welche auf ihrer Station im Lotsendienst sind, haben nicht die für andere Fahrzeuge vorgeschriebenen Lichter, sondern ein weißes, im ganzen Umkreis sichtbares Licht am Masttopp zu führen und nebstdem in kurzen Zwischenräumen, mindestens aber alle 15 Minuten ein oder mehrere Blackerfeuer zu zeigen.

Bei Annäherung von oder zu anderen Fahrzeugen auf geringe Entfernung müssen sie ihre Seitenlichter angezündet zum sofortigen Gebrauche bereit halten und mit denselben blinken oder sie in kurzen Zwischenräumen aufzeigen, um die Richtung, in welcher

sie anliegen, erkennbar zu machen. Das grüne Licht darf hierbei nicht an Backbord, das rote nicht an Steuerbord sichtbar werden.

Ist ein Lotsenfahrzeug von solcher Gattung, daß es selbst an die Schiffe anlegen muß, um den Lotsen an Bord zu setzen, so braucht es das weiße Licht nur zu zeigen, anstatt dasselbe am Masttopp zu führen und es kann anstatt der oberwähnten zwei farbigen Laternen eine Laterne mit grünem Glase auf einer Seite und rotem auf der anderen Seite so verwenden, wie Artikel 7 unter Punkt 3 vorschreibt.

Ein Lotsenfahrzeug, welches ausschließlich für den Dienst staatlicher oder mit Befugnis zur Ausübung des Gewerbes ausgerüsteter Lotsen bestimmt ist, muß, wenn es auf seiner Station Lotsendienst tut und nicht vor Anker liegt, nebst den für alle Lotsenfahrzeuge vorgeschriebenen Lichtern $2\frac{1}{2}$ Meter unter dem weißen Topplicht ein im ganzen Umkreis auf zwei Seemeilen sichtbares rotes Licht und auch die farbigen Seitenlichter führen, welche für Fahrzeuge in Fahrt vorgeschrieben sind.

Wenn ein solches Dampffahrzeug auf seiner Station im Lotsendienst vor Anker liegt, führt es nebst den für alle Lotsenfahrzeuge vorgeschriebenen Lichtern auch das vorerwähnte rote Licht, aber nicht die farbigen Seitenlichter.

Lotsenfahrzeuge müssen, wenn sie keinen Lotsendienst auf ihrer Station versehen, die Lichter führen, welche anderen Fahrzeugen ihres Tonnengehaltes vorgeschrieben sind.

Artikel 9.

Lichter und Signale für Fischerfahrzeuge.

Fischerfahrzeuge in Fahrt müssen, wenn sie nicht gemäß diesem Artikel verpflichtet sind, die nachstehend bezeichneten Lichter zu führen oder zu zeigen, die für in Fahrt befindliche Fahrzeuge ihres Raumgehaltes vorgeschriebenen Lichter führen.

- a) Offene Boote — worunter hier Boote verstanden werden, welche von keinem ganz durchlaufenden Deck gegen das Eindringen des Seewassers geschützt sind, — müssen, wenn sie bei Nacht fischen und dabei ein Fanggerät aus haben, das auf weniger als 46 Meter Horizontalabstand vom Boote ins Fahrwasser reicht, ein im ganzen Umkreis sichtbares weißes Licht führen.

Erstreckt sich ihr Fanggerät weiter als auf 46 Meter Horizontalabstand vom Boote ins Fahrwasser, so müssen sie nebst dem vorerwähnten Licht bei Annäherung von oder zu anderen Fahrzeugen ein zweites weißes Licht, mindestens 1 Meter tiefer als das erste Licht und von diesem wagrecht mindestens $1\frac{1}{2}$ Meter entfernt, in der Richtung des ausliegenden Fanggerätes zeigen.

- b) Mit Treibnetzen fischende Fahrzeuge, ausgenommen offene Boote, müssen, solange die Netze ganz oder teilweise im Wasser sind, zwei weiße Lichter führen, wo sie am besten gesehen werden können. Diese Lichter müssen so angebracht sein, daß ihr senkrechter Abstand mindestens 2 und höchstens $4\frac{1}{2}$ Meter, ihr wagrechter Abstand, in der Meridianlinie gemessen, mindestens $1\frac{1}{2}$ und höchstens 3 Meter beträgt. Das untere dieser beiden Lichter muß in der Richtung des Netzes stehen und beide müssen mindestens 3 Seemeilen im ganzen Umkreis sichtbar sein.

Im Mittelmeer und in den Küstengewässern von Japan und Korea sind Segelfischerfahrzeuge unter 20 Tonnen Bruttoreaumgehalt nicht verpflichtet, das untere der beiden Lichter zu führen, sie müssen aber, falls sie es nicht führen, in gleicher Stellung ein weißes, mindestens eine Seemeile sichtbares Licht bei Annäherung von oder zu anderen Fahrzeugen zeigen.

- c) Mit Leinen fischende Fahrzeuge, ausgenommen offene Boote, müssen, wenn sie an den Leinen liegen oder dieselben einholen (und wenn sie weder geankert haben noch, wie im folgenden unter h) beschrieben, festliegen), dieselben Lichter führen, wie die mit Treibnetzen fischenden Fahrzeuge (b).

Während sie die Leinen ausfahren oder schleppen, haben sie, je nach ihrer Gattung, die Lichter zu führen, welche für ein Dampf-, beziehungsweise für ein Segelfahrzeug in Fahrt vorgeschrieben sind.

Im Mittelmeer und in den Küstengewässern von Japan und Korea sind Segelfischerfahrzeuge unter 20 Tonnen Bruttoreumgehalt nicht verpflichtet, das untere der beiden Lichter zu führen; sie müssen aber, falls sie es nicht führen, in gleicher Stellung (in der Richtung der Leinen) ein weißes, mindestens eine Seemeile sichtbares Licht bei Annäherung von oder zu anderen Fahrzeugen zeigen.

- d) Mit Grundgeräten fischende Fahrzeuge, worunter hier im allgemeinen Fahrzeuge verstanden werden, die ein Fanggerät über den Meeresgrund schleppen, führen, und zwar:

1. Dampffahrzeuge: an der Stelle des im Artikel 2 unter a) erwähnten weißen Lichtes eine dreifarbige Laterne, so eingerichtet, daß sie von gerade vorn bis auf zwei Strich nach beiden Seiten weißes Licht und von zwei Strich bis zehn Strich von vorn an Steuerbord grünes, an Backbord rotes Licht gibt, überdies mindestens 2 Meter und höchstens $3\frac{1}{2}$ Meter unter der dreifarbigem Laterne eine zweite

Laterne mit weißem, im ganzen Umkreis sichtbarem Licht.

2. Segelfahrzeuge: ein im ganzen Umkreis sichtbares weißes Licht. Außerdem müssen diese Segler bei Annäherung von oder zu anderen Fahrzeugen, wo es am besten gesehen werden kann, rechtzeitig ein Flackerfeuer oder eine Fackel zeigen.

Alle unter d erwähnten Lichter müssen mindestens auf 2 Seemeilen sichtbar sein.

- e) Mit Grundschleppnetzen und so auch die mit dem Austerscharrnetz fischenden Fahrzeuge müssen ebenfalls die unter d für Grundgerätfischer vorgeschriebenen Lichter führen und zeigen.
- f) Flackerfeuer und Arbeitslichter dürfen auf Fischerfahrzeugen jederzeit nebst den vorgeschriebenen Lichtern gebraucht werden.
- g) Vor Anker hat jedes Fischerfahrzeug, das weniger als 46 Meter lang ist, ein weißes, mindestens eine Seemeile im ganzen Umkreis sichtbares Licht zu führen.
- Fahrzeuge von 46 oder mehr Meter Länge haben das Ankerlicht und nebst diesem ein zweites Licht zu führen, wie der Artikel 11 bestimmt.
- Ist ein verankertes Fahrzeug von irgendwelcher Länge mit einem ausliegenden Fischereigerät verbunden, so muß es bei Annäherung von anderen Fahrzeugen ein weiteres weißes Licht, mindestens ein Meter tiefer als das Ankerlicht und wagrecht mindestens $1\frac{1}{2}$ Meter von diesem entfernt, in der Richtung des Gerätes zeigen.
- h) Festliegende Fahrzeuge, welche ohne Fahrt sind, weil ihr Fanggerät an einer Klippe oder an einem anderen Hindernisse festhängt, haben die Lichter zu führen, welche Fahrzeugen vor Anker vorgeschrieben sind. Bei Tag haben sie das nachstehend unter k erwähnte Tagssignal einzuholen. Bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall oder heftigen Regengüssen müssen sie das Schallsignal abgeben, welches Fahrzeugen vor Anker vorgeschrieben ist. (Siehe Artikel 15, d und letzter Absatz.)
- i) Bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall oder heftigen Regengüssen müssen Fahrzeuge, welche an Treibnetzen liegen oder Leinen aus haben, mit Grundgeräten oder mit Schleppnetzen irgendwelcher Art fischen, — sofern es Fahrzeuge von 20 oder mehr Tonnen Bruttoreaumgehalt sind — mindestens jede Minute einen Ton geben, und zwar Dampffahrzeuge mit der Dampfpeife oder der Sirene, Segelfahrzeuge mit dem Nebelhorn. Nach jedem Ton ist mit der Glocke zu läuten.

Fischerfahrzeuge unter 20 Tonnen Bruttoreaumgehalt sind zur Abgabe der vorerwähnten Signale nicht verpflichtet; geben sie aber dieselben nicht ab, so müssen sie mindestens jede

Minute irgend ein anderes wirksames Schallsignal abgeben.

- k) Bei Tage müssen Fahrzeuge, die mit Netzen, Leinen oder Grundgeräten fischen, wenn sie in Fahrt sind, jedem sich nähernden Fahrzeug ihre Beschäftigung anzeigen, indem sie einen Korb oder einen sonstigen auffallenden Signalkörper hissen, wo er am besten gesehen werden kann.

Sind solche Fahrzeuge verankert, während ihr Fanggerät ausliegt, so müssen sie bei Annäherung anderer Fahrzeuge dasselbe Signal an der zum Vorbeifahren freien Seite zeigen.

Fahrzeuge, welche die in diesem Artikel angegebenen Lichter führen oder zeigen müssen, sind nicht verpflichtet, die im Punkt a des Artikels 4 und im letzten Absatz des Artikels 11 vorgeschriebenen Lichter zu führen.

Artikel 10.

Ein Schiff, welches von einem anderen überholt wird, muß von seinem Heck dem letzteren Schiffe ein weißes Licht oder ein Flackerfeuer zeigen.

Das weiße Licht, welches nach diesem Artikel gezeigt werden muß, kann in einer Laterne angebracht geführt werden, doch muß in diesem Falle die Laterne so eingerichtet und mit Schirmen versehen sein, daß sie ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizontes von zwölf Kompaßstrichen, und zwar von gerade achter aus sechs Striche nach jeder Seite des Schiffes wirft, und daß das Licht auf eine Entfernung von mindestens einer Seemeile sichtbar ist. Ein solches Licht soll tunlichst in derselben Höhe wie die Seitenlichter geführt werden.

Artikel 11.

Ein Schiff von weniger als 46 Meter Länge muß, wenn es vor Anker liegt, vorne an einer Stelle, wo es am besten zu sehen ist, aber nicht höher als sechs Meter über dem Rumpfe, ein weißes Licht in einer Laterne führen, welche dertart eingerichtet ist, daß sie ein helles, gleichmäßiges, ununterbrochenes Licht rund um den ganzen Horizont wirft, welches auf eine Entfernung von mindestens einer Seemeile sichtbar ist.

Ein Schiff von sechsundvierzig und mehr Meter Länge muß, wenn es vor Anker liegt, am Borderteile in einer Höhe von nicht weniger als sechs Meter und nicht mehr als zwölf Meter über dem Rumpfe ein eben solches Licht und am Heck oder nahe am Heck in einer Höhe von nicht weniger als fünf Meter unter dem vorderen Lichte ein anderes solches Licht führen.

Als Länge des Schiffes ist die Länge anzusehen, wie sie im Registerbrieffe angegeben ist.

Ein im Fahrwasser oder in der Nähe desselben auf den Grund geratenes Schiff muß das oben erwähnte Licht, beziehungsweise die oben erwähnten

Lichter und die zwei roten, im Artikel 4 a) vorgeschriebenen Lichter führen.

Artikel 12.

Jedes Schiff kann, wenn es notwendig ist, um die Aufmerksamkeit auf sich zu lenken, nebst den von diesen Vorschriften verlangten Lichtern noch ein Kladderfeuer zeigen oder irgend ein Anallsignal geben, aber derart, daß es nicht mit einem Notsignale verwechselt werden kann.

Artikel 13.

Keine dieser Vorschriften soll die Wirksamkeit von besonderen Vorschriften beeinträchtigen, welche bezüglich der Führung von weiteren ständigen oder Signallichtern für zwei oder mehrere Kriegsschiffe oder für unter Bedeckung (Convoi) fahrende Schiffe von irgend einer Regierung erlassen sind, oder das Zeigen von Erkennungssignalen beschränken, welche von Reedern eingeführt und von deren Regierungen genehmigt, gehörig eingetragen und bekannt gemacht sind.

Artikel 14.

Ein Dampfschiff, welches nur mit Segeln fährt, aber seinen Maschinenschlot stehen hat, muß bei Tage vorne einen schwarzen Ball oder Signalkörper von 60 Zentimeter Durchmesser da, wo derselbe am besten gesehen werden kann, führen.

Schallsignale bei dickem Wetter.

Artikel 15.

Alle in diesem Artikel für in Fahrt befindliche Schiffe vorgeschriebenen Signale müssen gegeben werden:

1. Von „Dampfschiffen“ mit der Dampfpeife oder Sirene.

2. Von „Segelschiffen und geschleppten Schiffen“ mit dem Nebelhorne.

Die in diesem Artikel vorkommenden Worte „ein langgezogener Ton“ bedeuten einen Ton von vier bis sechs Sekunden Dauer.

Ein Dampfschiff muß mit einer kräftigen Peife oder Sirene versehen sein, welche durch Dampf oder ein anderes Mittel anstatt desselben ertönen gemacht wird und so aufgestellt ist, daß ihr Schall durch kein Hindernis gehemmt wird; ferner muß es mit einem wirksamen, durch mechanische Mittel getriebenen Nebelhorne und außerdem mit einer laut tönenden Glocke ausgerüstet sein.

(In allen Fällen, wo diese Vorschriften eine Glocke vorschreiben, kann dieselbe an Bord türkischer Schiffe durch eine Trommel ersetzt sein oder auch durch einen Gong, wo derartige Instrumente an Bord kleiner Seeschiffe gebräuchlich sind.)

Ein Segelschiff von 20 Tonnen und mehr Bruttoreaumgehalt muß mit einem ähnlichen Nebelhorne und mit einer ähnlichen Glocke versehen sein.

Bei Nebel, mistigem Wetter, Schneefall oder schweren Regenböden, sei es bei Tag oder bei Nacht, müssen die in diesem Artikel beschriebenen Signale folgendermaßen angewendet werden:

a) ein Dampfschiff, welches Fahrt hat, muß in Zwischenräumen von nicht mehr als zwei Minuten einen langgezogenen Ton geben;

b) ein Dampfschiff in Fahrt, das aber gestoppt und keine Fahrt hat, muß in Zwischenräumen von nicht mehr als zwei Minuten zwei langgezogene Töne mit einem Zwischenraum von ungefähr einer Sekunde zwischen denselben geben;

c) ein Segelschiff in Fahrt muß in Zwischenräumen von nicht mehr als einer Minute, wenn es mit Steuerbordhalsen segelt, einen Ton, wenn es mit Backbordhalsen segelt, zwei aufeinanderfolgende Töne, und, wenn es mit einem Winde aus einer Richtung von dwards bis achter segelt, drei aufeinanderfolgende Töne geben;

d) ein vor Anker liegendes Schiff muß in Zwischenräumen von nicht mehr als einer Minute durch beiläufig fünf Sekunden die Glocke rasch läuten;

e) ein Schiff, welches schleppt, dann ein Schiff, welches mit dem Legen oder Lichten eines Telegraphenkabels beschäftigt ist, sowie ein Schiff in Fahrt, welches nicht in der Lage ist, einem sich nähernden Schiffe aus dem Wege zu gehen, weil es nicht manövrierfähig ist oder unfähig ist zu manövrieren wie durch diese Regeln gefordert wird, muß anstatt der in den Punkten a) und c) dieses Artikels vorgeschriebenen Signale in Zwischenräumen von nicht mehr als zwei Minuten drei aufeinanderfolgende Töne geben, und zwar einen langgezogenen Ton, gefolgt von zwei kurzen Tönen. Ein geschlepptes Schiff kann dieses Signal geben, darf aber keinerlei anderes Signal geben.

Segelfahrzeuge und Boote von weniger als zwanzig Tonnen Bruttoreumgehalt sind nicht verpflichtet, die vorstehend erwähnten Signale zu geben, müssen aber, im Falle sie dies nicht tun, irgend ein anderes wirksames Schallsignal in Zwischenräumen von nicht mehr als einer Minute geben.

Verringerung der Geschwindigkeit der Schiffe bei dickem Wetter.

Artikel 16.

Jedes Schiff muß bei Nebel, mistigem Wetter, Schneefall oder schweren Regenböden mit mäßiger

Geschwindigkeit fahren, unter sorgfältiger Berücksichtigung der obwaltenden Umstände und Verhältnisse.

Ein Dampfschiff, welches anscheinend aus einer Richtung von dwärts bis vorne das Nebelsignal eines Schiffes hört, dessen Position ungewiß ist, muß, soweit es die Umstände des Falles zulassen, seine Maschine stoppen und dann vorsichtig fahren, bis die Gefahr des Zusammenstoßes vorüber ist.

Steuer- und Segelregeln.

Einleitung.

Die Gefahr des Zusammenstoßes kann, wenn die Umstände es gestatten, durch sorgfältige Beobachtung der Kompaßpeilung eines sich nähernden Schiffes festgestellt werden. Wenn die Peilung sich nicht erheblich ändert, so ist eine solche Gefahr als vorhanden anzusehen.

Artikel 17.

Wenn zwei Segelschiffe sich einander nähern, so daß Gefahr des Zusammenstoßes besteht, so muß eines von ihnen dem anderen folgendermaßen aus dem Wege gehen, nämlich:

- a) Ein Schiff mit raumem Winde muß einem dicht am Winde segelnden Schiffe aus dem Wege gehen.
- b) Ein Schiff, das mit Backbordhalsen dicht am Winde segelt, muß einem mit Steuerbordhalsen dicht am Winde segelnden Schiffe aus dem Wege gehen.
- c) Wenn beide Schiffe raum segeln, den Wind jedoch von verschiedener Seite haben, so muß dasjenige Schiff, welches den Wind von Backbord hat, dem anderen aus dem Wege gehen.
- d) Wenn beide Schiffe raumsegelnd den Wind von derselben Seite haben, so muß das luwärtss segelnde Schiff dem leewwärts befindlichen aus dem Wege gehen.
- e) Ein Schiff, welches vor dem Winde segelt, muß einem anderen aus dem Wege gehen.

Artikel 18.

Wenn zwei Dampfschiffe in gerade entgegengesetzter oder nahezu entgegengesetzter Richtung sich begegnen, so daß Gefahr des Zusammenstoßes besteht, so muß jedes der beiden Schiffe seinen Kurs nach Steuerbord ändern, damit sie einander an Backbord frei passieren.

Dieser Artikel findet nur auf Fälle Anwendung, in welchen die Schiffe sich in gerade entgegengesetzter oder nahezu entgegengesetzter Richtung derart begegnen, daß Gefahr des Zusammenstoßes besteht, und findet keine Anwendung auf Schiffe, welche, wenn beide ihre Kurse beibehalten, frei voneinander passieren.

Die einzigen Fälle, worauf sich dieser Artikel bezieht, sind jene, in welchen jedes der beiden Schiffe gerade oder beinahe gerade auf das andere zusteuert, in anderen Worten, diejenigen Fälle, in welchen bei Tage jedes Schiff die Masten des anderen in einer Linie oder beinahe in einer Linie mit den seinigen sieht; und bei Nacht diejenigen Fälle, in denen jedes Schiff in solcher Stellung sich befindet, daß es beide Seitenlichter des anderen Schiffes sieht.

Dieser Artikel findet keine Anwendung bei Tage auf Fälle, in welchen ein Schiff ein anderes vor dem Bug seinen eigenen Kurs kreuzend sieht; oder bei Nacht auf Fälle, wo das rote Licht des einen Schiffes dem roten Lichte des anderen entgegensteht, oder wo das grüne Licht des einen Schiffes dem grünen Lichte des anderen entgegensteht, oder wo ein rotes Licht ohne ein grünes oder ein grünes Licht ohne ein rotes vorne in Sicht ist, oder wo beide Lichter das grüne und das rote Licht in irgend einer anderen Richtung als gegen vorne gesehen werden.

Artikel 19.

Wenn die Kurse zweier Dampfschiffe sich kreuzen, so daß Gefahr des Zusammenstoßes besteht, muß dasjenige Dampfschiff aus dem Wege gehen, welches das andere an seiner eigenen Steuerbordseite hat.

Artikel 20.

Wenn ein Dampfschiff und ein Segelschiff in solchen Richtungen fahren, daß Gefahr des Zusammenstoßes besteht, so muß das Dampfschiff dem Segelschiffe aus dem Wege gehen.

Artikel 21.

Wenn nach irgend einer dieser Regeln das eine von zwei Schiffen dem anderen aus dem Wege zu gehen hat, muß das andere seinen Kurs und seine Geschwindigkeit beibehalten.

[Wenn infolge von dickem Wetter oder aus anderen Ursachen sich ein solches Schiff so nahe dem anderen befindet, daß ein Zusammenstoß durch das Manöver des zum Ausweichen verpflichteten Schiffes allein nicht vermieden werden kann, so soll auch ersteres ein solches Manöver vornehmen, wie es am besten geeignet ist, zur Verhütung eines Zusammenstoßes beizutragen. (Siehe Artikel 27 und 29).]

Artikel 22.

Jedes Schiff, welches nach diesen Vorschriften verpflichtet ist, einem anderen Schiffe aus dem Wege zu gehen, muß, wenn es die Umstände des Falles gestatten, vermeiden, vor dem Bug des anderen Schiffes den Kurs desselben zu kreuzen.

Artikel 23.

Jedes Dampfschiff, welches nach diesen Vorschriften verpflichtet ist, einem anderen Schiffe aus dem Wege zu gehen, muß bei Annäherung an dasselbe, wenn notwendig, seine Geschwindigkeit vermindern oder stoppen oder rückwärts gehen.

Artikel 24.

Ungeachtet irgendwelcher in diesen Vorschriften enthaltenen Bestimmungen muß jedes Schiff, welches ein anderes überholt, dem überholten Schiffe aus dem Wege gehen.

Jedes Schiff, welches sich einem anderen Schiffe aus einer Richtung nähert, welche mehr als zwei Striche achter der Quarslinie des letzteren liegt — das heißt aus solcher Position zu dem Schiffe, welches es zu überholen im Begriffe steht, daß es bei Nacht keines der beiden Seitenlichter des letzteren sehen kann — ist als ein überholendes anzusehen. Keine nachfolgende Veränderung der Peilung zwischen den beiden Schiffen kann das überholende Schiff zu einem kreuzenden im Sinne dieser Vorschriften machen oder das überholende Schiff von der Pflicht befreien, dem überholten Schiffe aus dem Wege zu gehen, bis es endgültig vorbei und frei ist.

Da bei Tage das überholende Schiff nicht immer mit Sicherheit wissen kann, ob es sich mehr gegen vorne oder mehr gegen achter der erwähnten Richtung vom anderen Schiffe befindet, so muß es im Zweifelsfalle sich als überholendes Schiff ansehen und aus dem Wege halten.

Artikel 25.

In engem Fahrwasser (Kanälen) muß jedes Dampfschiff, wenn dies sicher und tunlich ist, sich an jener Seite des Fahrwassers oder der Kanalmitte halten, welche vom Schiffe aus Steuerbord liegt.

Artikel 26.

Segelschiffe in Fahrt müssen jenen Segelfahrzeugen oder Booten, welche mit Netzen oder Leinen fischen, aus dem Wege gehen. Diese Bestimmung gibt keinem mit Fischen beschäftigten Fahrzeuge oder Boote das Recht, ein von anderen Schiffen als Fischerfahrzeugen und Booten benütztes Fahrwasser zu verlegen.

Artikel 27.

Bei Beobachtung und Auslegung der vorstehenden Regeln muß auf alle Gefahren der Schifffahrt und des Zusammenstoßes und auf solche besonderen Umstände gehörige Rücksicht genommen werden, welche ein Abgehen von obigen Regeln notwendig machen könnten, um eine unmittelbare Gefahr abzuwenden.

Schallsignale für Schiffe in gegenseitiger Sicht.

Artikel 28.

Die Worte: „Kurzer Ton“, welche in diesem Artikel gebraucht sind, bedeuten einen Ton in der Dauer von ungefähr einer Sekunde.

Wenn Schiffe gegenseitig in Sicht sind, so muß ein Dampfschiff in Fahrt, welches nach den hier angegebenen Vorschriften einen anderen Kurs zu nehmen berechtigt oder verpflichtet ist, diesen Kurswechsel durch die folgenden Signale mit seiner Dampfpeife oder Sirene anzeigen, und zwar:

Ein kurzer Ton bedeutet: „Ich richte meinen Kurs nach Steuerbord.“

Zwei kurze Töne bedeuten: „Ich richte meinen Kurs nach Backbord.“

Drei kurze Töne bedeuten: „Meine Maschine geht mit voller Kraft rückwärts.“

Verpflichtung zur Beobachtung der entsprechenden Vorschriften.

Artikel 29.

Keine dieser Vorschriften befreit ein Schiff, dessen Eigentümer, Führer oder Mannschaft, von den Folgen einer Nachlässigkeit bei der Dichterführung und beim Gebrauche von Signalen oder von den Folgen der Vernachlässigung eines gehörigen Ausluges, oder von den Folgen der Vernachlässigung irgend einer nach der gewöhnlichen seemannischen Gepflogenheit oder durch die besonderen Umstände des Falles geforderten Sicherheitsmaßregel.

Vorbehalt in Betreff der Vorschriften für Häfen und für die Schifffahrt auf Binnengewässern.

Artikel 30.

Keine dieser Vorschriften kann die Wirksamkeit von solchen Spezialvorschriften beeinträchtigen, welche bezüglich der Schifffahrt in was immer für einem Hafen, Flusse oder in Binnengewässern von der Lokalbehörde in gehöriger Form erlassen werden.

Notsignale.

Artikel 31.

Wenn ein Schiff in Not ist und von anderen Schiffen oder von der Küste Hilfe verlangt, so sollen von ihm die folgenden Signale zusammen oder einzeln angewendet oder gezeigt werden, und zwar:

Bei Tage:

1. Kanonenschüsse oder andere Knallsignale in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute.

2. Das Notsignal N. C. des internationalen Signalbuches.

3. Das Fernsignal, bestehend aus einer vier-eckigen Flagge nebst einem Balle oder einem Gegenstande, der einem Balle ähnlich sieht, darüber oder darunter.

4. Fortgesetztes Erdönen irgend eines Nebel-signalapparates.

Bei Nacht:

1. Kanonenschüsse oder andere Knallsignale in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute.

2. Flammen auf dem Schiffe (wie von einer brennenden Leertonne oder Öltonne u. s. w.).

3. Raketen oder Leuchtflugeln, welche Sterne von beliebiger Farbe oder Art werfen, einzeln in kurzen Zwischenräumen abgefeuert.

4. Fortgesetztes Erdönen irgend eines Nebel-signalapparates.

Vollzugsbestimmungen.

Artikel 32.

Auf jedem Schiffe von über fünf Tonnen Bruttoreaumgehalt muß ein Exemplar der gegenwärtigen Verordnung vorhanden sein, welches über Verlangen des Seemannsamtes (Hafen- oder Konsularamtes) vorzuweisen ist.

Artikel 33.

Übertretungen der Bestimmungen dieser Ver-ordnung werden, insofern die betreffenden Hand-

lungen nicht nach den allgemeinen Strafgesetzen zu ahnden sind, mit Geld bis 200 Kronen oder mit Arrest von 6 Stunden bis 14 Tagen bestraft.

Artikel 34.

Über das Strafverfahren gelten im allgemeinen jene Bestimmungen, welche bezüglich der Bestrafung von Seepolizeiübertretungen überhaupt in Kraft stehen.

In den in dieser Verordnung behandelten An-gelegenheiten bilden die Seemannsamter (Hafenämter, Konsularämter) die I., die Seebehörde die II. und das Handelsministerium die oberste Instanz.

Falls die II. Instanz das Erkenntnis der I. In-stanz, wenn auch unter Milderung des Strafausmaßes bestätigt, findet eine weitere Berufung nicht statt.

Die eingehenden Geldstrafen fließen in den Marineunterstützungsfonds.

Artikel 35.

Diese Verordnung tritt am 1. Mai 1906 in Wirksamkeit.

Mit demselben Tage wird die Verordnung des Handelsministeriums vom 17. April 1897, R. G. Bl. Nr. 95, nebst deren Anhang außer Kraft gesetzt.

Huerspberg m. p.