

Sammlung des Bundesrechts

Bundesgesetzblatt

Teil III

Stand 1. Februar 1961

Sachgebiet 9
Post- und Fernmeldewesen, Verkehrswesen, Bundeswasserstraßen

12. Lieferung

Inhalt

95 Schifffahrt

951 Seeschifffahrt *

9510 Verwaltung und allgemeine Ordnung der Seeschifffahrt	Seite	9511 Verkehrsordnung	Seite
9510-1 Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiete der Seeschifffahrt v. 22. 11. 1950	4	9511-1 Seeschifffahrtstraßen-Ordnung v. 6. 5. 1952 ..	22
9510-2 Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen v. 28. 9. 1935	5	9511-1-1 Polizeiverordnung zur Ergänzung der Seeschifffahrtstraßen-Ordnung v. 6. 5. 1952	71
9510-3 Gesetz betreffend die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute v. 2. 6. 1902	12	9511-2 Seestraßenordnung v. 22. 12. 1953	71
9510-4 Gesetz über die Statistik der Seeschifffahrt v. 26. 7. 1957	13	9511-3 Verordnung über die Sicherung der Seefahrt v. 15. 12. 1956	81
9510-5a Bremen: Gesetz über die Wiedererrichtung des Seeamts in Bremerhaven v. 27. 5. 1947 (Nur mit Überschrift aufgenommen)	16	9511-4 Gesetz über den Zusammenstoß von Schiffen sowie über die Bergung und Hilfsleistung in Seenot v. 7. 1. 1913	85
9510-6 Verwaltungsanordnung über die Einrichtung des Bundesoberseeamts v. 28. 11. 1950	16	9511-5 Bekanntmachung über die Grundsätze für die Bezeichnung der deutschen Küstengewässer v. 12. 2. 1954	85
9510-6-1 Geschäftsordnung für die Seeämter und für das Reichsoberseeamt v. 2. 6. 1939	16	9511-6 Gesetz über die Küstenschifffahrt v. 26. 7. 1957	116
9510-7 Gesetz betreffend die Deutsche Seewarte v. 9. 1. 1875	20	9511-7 Hafenordnung (Polizeiverordnung) für die Häfen in Schleswig-Holstein v. 24. 4. 1956	117
(Nur mit Überschrift aufgenommen)		9511-8 Gesetz über das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954 v. 21. 3. 1956	149
9510-7-1 Verordnung betreffend den Geschäftskreis, die Einrichtung und die Verwaltung der Deutschen Seewarte v. 26. 12. 1875	20	9511-9 Verordnung über die Form und Führung der Oltaggebücher v. 22. 5. 1959	150
(Nur mit Überschrift aufgenommen)		9511-10 Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnung über Sicherungsmaßnahmen im Bereich der Schießplätze an der schleswig-holsteinischen Ostküste, Hohwacht Bucht, v. 11. 4. 1959 ...	159
9510-8 Verordnung zur Übertragung polizeilicher Befugnisse auf Reichswasserstraßen an die Wasserstraßendirektion Bremen v. 7. 5. 1938	20	9511-11 Verordnung (Polizeiverordnung) zur Sicherung des Verkehrs im Bereich der Fähranlagen Großenbrode-Kai v. 23. 6. 1959	161
(Nur mit Überschrift aufgenommen)			

Seeschifffahrt: Die Vorschriften des See-Privatrechts, insbesondere das IV. Buch des Handelsgesetzbuches (Seehandel), sind im Sachgebiet 410 in die Sammlung aufgenommen

Weitere Vorschriften mit teilweise einschlägigem Inhalt *

315-18	Schiffsregisterordnung v. 19. 12. 1940	810-6	Verordnung über seemännische Heuerstellen v. 8. 11. 1924
403-4	Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken v. 15. 11. 1940	940-5	Verordnung zur Auflösung und Überführung von Verwaltungseinrichtungen der Verkehrsverwaltung im Vereinigten Wirtschaftsgebiet und in den Ländern Baden, Rheinland-Pfalz und Württemberg-Hohenzollern v. 4. 9. 1951
403-16	Gesetz über die Eintragung von Schiffspfandrechten in ausländischer Währung v. 26. 1. 1923		Bestimmungen über Fernmeldeanlagen auf fremden Schiffen in deutschen Gewässern v. 8. 6. 1931 RMBI. S. 371
403-17	Zweites Gesetz über die Eintragung von Schiffspfandrechten in ausländischer Währung v. 29. 3. 1923		Gesetz über Schiffspfandbriefbanken (Schiffsbankgesetz) v. 8. 4. 1943 I 241
403-18	Drittes Gesetz über die Eintragung von Hypotheken und Schiffspfandrechten in ausländischer Währung v. 12. 3. 1931		Gesetz über Darlehen zum Bau und Erwerb von Handelsschiffen v. 27. 9. 1950 S. 684
410	Vorschriften des See-Privatrechts, insbesondere das IV. Buch des Handelsgesetzbuches (Seehandel)		Schiffsregisterverfügung v. 29. 5. 1951 BAnz. Nr. 109
4101-4	Verordnung zur Vereinfachung des Verfahrens über Verklarungen v. 16. 8. 1944		
Überschrift: Änderungen der Vorschriften sind hier nicht berücksichtigt			

Sachgebiet 9510

Verwaltung und allgemeine Ordnung der Seeschifffahrt

Gesetz
über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiete
der Seeschifffahrt *

Vom 22. November 1950

Bundesgesetzbl. S. 767, verk. am 29. 11. 1950

§ 1

(1) Dem Bund obliegt die Förderung der Handelsflotte im allgemeinen deutschen Interesse und neben den beteiligten Ländern die Vorsorge für die Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Seehäfen.

(2) Dem Bunde werden auf dem Gebiete der Seeschifffahrt die Aufgaben übertragen, die dem Reich vor dem 8. Mai 1945 oblagen. Aufgaben, die dem Reich erst durch Rechtsvorschriften in der Zeit zwischen dem 30. Januar 1934 und dem 8. Mai 1945 übertragen worden waren, gehen mit dem 1. April 1952 auf die Länder über. Die Vorschriften von Satz 1 und 2 gelten auch dann, wenn Aufgaben nach dem 8. Mai 1945 einem Land übertragen worden sind.

(3) Der Fischereischutz auf See und die Aufgaben des Deutschen Hydrographischen Instituts sind Aufgaben des Bundes im Sinne von Absatz 2.

§ 2

Die Mitwirkung des Bundesrates ist erforderlich, soweit in den einzelnen Rechtsvorschriften die Mitwirkung des Reichsrates vor dem Inkrafttreten des Gesetzes über die Aufhebung des Reichsrates vom 14. Februar 1934 (Reichsgesetzbl. I S. 89) vorgeschrieben war.

§ 3 *

§ 4 *

(1) Soweit die See-Berufsgenossenschaft in Hamburg die Vorschriften des Bundes zur Sicherung der

Überschrift: Gilt im Saarland gem. § 1 Nr. 4 V v. 28. 11. 1958 I 891; gilt nicht in Berlin

§ 3: Aufgeb. durch Art. 6 Abs. 2 G v. 8. 10. 1957 II 1469

§ 4 Abs. 1 Satz 1: I. d. F. d. Art. 5 Abs. 2 G v. 22. 12. 1953 II 603

Seefahrt (Schiffssicherheitsvorschriften) ausführt, untersteht sie der Fachaufsicht des Bundesministers für Verkehr. Umfang und Art der Durchführung seiner Aufsicht bestimmt der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Arbeit. Die Kosten der Durchführung der Schiffssicherheitsvorschriften trägt, soweit sie nicht durch besondere Einnahmen aufgebracht werden, der Bund.

(2) Der Bund unterhält Einrichtungen zur Entmagnetisierung von Schiffen.

§ 5

Die seemännischen Fachschulen sind Einrichtungen der Länder.

§ 6 *

Gegenüber allgemeinen Verwaltungsvorschriften und Verwaltungsakten auf dem Gebiete der Seeschifffahrt, die von Verwaltungsorganen und sonstigen der Verwaltung der Seeschifffahrt dienenden Einrichtungen im Sinne von Artikel 130 des Grundgesetzes sowie vom Bundesminister für Verkehr und seinen nachgeordneten Dienststellen bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes erlassen worden sind und die zu den Aufgaben des Bundes nach diesem Gesetz gehören, kann der Einwand mangelnder Zuständigkeit nicht erhoben werden.

§ 7

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

§ 6: GG 100-1

Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen

9510-2

Vom 28. September 1935

Reichsgesetzbl. I S. 1183

Erster Abschnitt

Gegenstand der Untersuchung

§ 1

Seeunfälle werden von den Seeämtern untersucht, wenn ein öffentliches Interesse vorliegt.

§ 2

(1) Eine Untersuchung kann insbesondere dann eingeleitet werden, wenn

1. ein Seefahrzeug einen Schaden in seinem Bestand oder Betriebe erlitten oder einen Schaden angerichtet hat,
2. jemand im Bereiche des Betriebes eines Seefahrzeugs an seinem Körper oder seiner Gesundheit stark verletzt worden ist oder seinem Leben ein Ende zu machen versucht hat.

(2) Einem Seefahrzeuge steht ein Binnenschiff innerhalb der Seegrenze gleich.

§ 3

(1) Eine Untersuchung muß eingeleitet werden, wenn

1. bei dem Seeunfalle ein Fahrzeug gesunken oder aufgegeben worden ist,
2. bei dem Seeunfalle jemand den Tod erlitten hat,
3. ein Fahrzeug verschollen ist,
4. die oberste *Reichsbehörde* sie angeordnet hat.

(2) Hat die oberste *Reichsbehörde* eine Untersuchung angeordnet, so gilt deren Gegenstand als Seeunfall.

§ 4

Eine Untersuchung darf nur mit Zustimmung der obersten *Reichsbehörde* eingeleitet werden, wenn das betroffene Seefahrzeug

1. die *deutsche Kriegsflagge* führt oder dem Verfahren der *Kriegsmarine* bei Havariefällen unterliegt,
2. zur Zeit des Unfalls eine fremde Flagge geführt und sich der Unfall außerhalb des deutschen Hoheitsgebiets ereignet hat,
3. der deutschen Gerichtsbarkeit entzogen ist.

§ 5

(1) Die Untersuchung soll die Ursachen und Umstände des Seeunfalls ermitteln.

(2) Vor allem ist festzustellen, ob der Unfall

1. durch Fehler im Schiffahrtsbetriebe verschuldet worden ist,

2. auf Mängel in der Bauart, Einrichtung, Ausrüstung, Beschaffenheit, Beladung oder Bemannung des Seefahrzeugs zurückzuführen ist, ferner ob
3. Mängel des Fahrwassers, der Seezeichen, des Lotsenwesens, der benutzten Seekarten und nautischen Bücher, des Nachrichtendienstes, der Rettungsanstalten und anderer Seeverkehrseinrichtungen aufgetreten sind und der Unfall auf Fehler von Personen zurückzuführen ist, die in der Verwaltung des Fahrwassers oder der Einrichtungen tätig sind,
4. gegen das Seestraßenrecht verstoßen oder die Beistandspflicht verletzt worden ist.

Zweiter Abschnitt

Seeämter und *Reichsoberseeamt*

§ 6

(1) Die obersten Behörden der Länder richten die Seeämter ein und bestimmen die Aufsichtsbehörden. Die *Reichsregierung* setzt die Zahl der Seeämter und die Abgrenzung ihrer Bezirke fest und führt die Oberaufsicht über sie. Die Seeämter können außerhalb ihres Sitzes und Bezirks im Reichsgebiet tagen und Untersuchungshandlungen vornehmen.

(2) Die Seeämter bestehen aus dem Vorsitzenden und vier Beisitzern. Für den Fall der Verhinderung oder Ablehnung des Vorsitzenden ist mindestens ein Stellvertreter zu bestellen.

§ 7

Der Vorsitzende und sein Stellvertreter müssen zum Richteramt oder zum höheren Verwaltungsdienste befähigt sein. Die Ernennung des Vorsitzenden erfolgt entweder für die Dauer eines von ihm bekleideten anderen Amtes oder auf Lebenszeit. Für den Stellvertreter gilt dies nicht.

§ 8*

(1) Die Beisitzer werden aus der Beisitzerliste berufen. Außer den in die Beisitzerliste aufgenommenen Personen kann auch ein Offizier der *Kriegsmarine* als Beisitzer berufen werden; seine Berufung ist von seinem Wohnsitz nicht abhängig.

(2) Die Aufsichtsbehörde (§ 6) stellt für jedes Seeamt und Geschäftsjahr eine Liste von Persönlichkeiten auf, die im Seeamtsbezirk wohnen und für das Amt eines Beisitzers geeignet sind. Darin

§ 8 Abs. 3: Ausgelassene Textteile betreffen überholte Einrichtungen
§ 8 Abs. 5 und 6: I. d. F. d. § 14 Nr. 1 G. v. 26. 7. 1957 I 861, 934

§ 8 Abs. 5: G. über d. Entschädigung d. ehrenamtlichen Beisitzer bei d. Gerichten 366-1

§ 8 Abs. 6: GVG 300-2

werden auch Seeschiffer auf Küstenfahrt, Kapitäne auf kleiner Fahrt, Schiffsoffiziere, Lotsen und sachverständige Personen für nicht rein seemännische Fragen, dagegen nicht Offiziere der *Kriegsmarine* aufgenommen. Die Liste muß ergeben, wer die Befähigung als Kapitän auf großer Fahrt und als Schiffsingenieur hat und wann und wie lange und in welcher Fahrt er in den letzten zehn Jahren als Kapitän oder leitender Maschinist gefahren hat.

(3) Vor der endgültigen Feststellung der Liste hört die Aufsichtsbehörde den Vorsitzenden des Seeamts, die Leiter der örtlich zuständigen Industrie- und Handelskammern, ...

(4) Die festgestellte Liste übermittelt sie der obersten *Reichsbehörde*, den Vorsitzenden des Seeamts und des *Reichsoberseeamts*, dem *Reichskommissar* sowie den in Absatz 3 bezeichneten Stellen; die aufgenommenen Beisitzer verständigt sie.

(5) Die Beisitzer erhalten aus Landesmitteln eine Entschädigung nach §§ 2 bis 6 und 9 bis 11 des Gesetzes über die Entschädigung der ehrenamtlichen Beisitzer bei den Gerichten; die Entschädigung für Aufwand nach § 4 beträgt in jedem Falle mindestens 5 Deutsche Mark.

(6) Im übrigen gelten für das Amt des Beisitzers und für die Befähigung und Berufung dazu die Vorschriften der §§ 31 bis 35, 50 bis 54 und 56 mit Ausnahme des § 33 Nr. 2 des Gerichtsverfassungsgesetzes entsprechend; die nach § 52 Abs. 3, § 53 Abs. 2, §§ 54 und 56 des Gerichtsverfassungsgesetzes erforderlichen Entscheidungen trifft der Vorsitzende des Seeamts.

§ 9

Die oberste *Reichsbehörde* bestellt zur Wahrung der öffentlichen Belange für jedes Seeamt oder für mehrere Seeämter einen *Reichskommissar*; sie kann Stellvertreter für die *Reichskommissare* bestellen. Der *Reichskommissar* ist berechtigt, auch zur Einleitung und Vorbereitung der Untersuchung Anträge zu stellen und in jeder Lage der Untersuchung die Akten einzusehen.

§ 10

(1) Zuständig für die Untersuchung ist das Seeamt,

1. in dessen Bezirke das Seefahrzeug oder die gerettete Besatzung oder, wenn sie sich geteilt hat, der Kapitän, der Schiffer oder der rangälteste Schiffsoffizier oder Schiffsmann nach dem Unfall ankommt,
2. dessen Sitz dem Orte des Unfalls am nächsten liegt,
3. in dessen Bezirke der Heimathafen des Fahrzeugs liegt.

(2) Unter mehreren zuständigen Seeämtern wird das zuständig, das zuerst die Untersuchung eingeleitet hat. Die oberste *Reichsbehörde* kann die Untersuchung einem anderen Seeamt übertragen. Sie bestimmt auch bei Zweifeln über die Zuständigkeit und sonst das Seeamt, welches die Untersuchung zu führen hat.

§ 11 *

(1) Das *Reichsoberseeamt* hat seinen Sitz in Hamburg; es besteht aus dem Vorsitzenden und sechs Beisitzern.

(2) Von den Beisitzern müssen wenigstens drei der Schifffahrt kundig sein; einer von ihnen muß die Befähigung zum Kapitän auf großer Fahrt besitzen und mindestens ein Jahr ein Schiff geführt haben. Wenn möglich, sind Kapitäne und Schiffsoffiziere zu wählen, die noch innerhalb der letzten zehn Jahre gefahren haben. Ist anzunehmen, daß der Unfall auf die Maschine oder ihre Bedienung zurückzuführen ist, so muß ein weiterer Beisitzer aus dem Kreise der Schiffsingenieure gewählt werden. Er soll, wenn möglich, innerhalb der letzten zehn Jahre mindestens ein Jahr als Leiter der Maschinenanlage gefahren haben.

(3) Den Vorsitzenden und einen schifffahrtskundigen ständigen Beisitzer sowie ihre Stellvertreter ernennt der ... Im übrigen sind die Beisitzer aus einer Beisitzerliste zu entnehmen. Für Zeiträume von drei Jahren stellt die oberste *Reichsbehörde* aus den Beisitzerlisten der Seeämter die Beisitzerliste auf. Die Berufung der Beisitzer ist unabhängig von ihrem Wohnsitz. Die Vergütung der Beisitzer bestreitet die *Reichskasse*.

(4) Das *Reich* führt die Aufsicht über das *Reichsoberseeamt*. Der *Reichskommissar* beim Seeamt vertritt den Untersuchungsfall auch vor dem *Reichsoberseeamt*.

(5) Im übrigen gelten entsprechend § 6 Abs. 1 Satz 3, §§ 7, 8 Abs. 1 und 6, § 9 Satz 2, § 16 Abs. 2 sowie §§ 2 bis 11 des Gesetzes über die Entschädigung der ehrenamtlichen Beisitzer bei den Gerichten.

Dritter Abschnitt

Beteiligte

§ 12

(1) Folgende Zeugen haben die Stellung von Beteiligten:

1. Der Kapitän, der Schiffer, die Schiffsoffiziere und der Lotse des vom Unfall betroffenen Seefahrzeugs, es sei denn, daß nach Lage des Falls ihr Verschulden ausgeschlossen ist,
2. von der Schiffsbesatzung die Inhaber einer deutschen Gewerbebefugnis als Kapitän, Seeschiffer, Seesteuermann, Schiffsingenieur, See- oder Kleinmaschinist oder Seemotorführer, sobald die Frage der Entziehung dieser Gewerbebefugnis oder der Feststellung eines schuldhaften Verhaltens (§ 25 Abs. 4) durch Stellung oder Ankündigung eines Antrags des *Reichskommissars* oder durch das Seeamt aufgeworfen ist.

§ 11 Abs. 1: Gem. § 1 Verwaltungsanordnung v. 28. 11. 1950 S. 768 9510-6 führt das in Hamburg eingerichtete Bundesoberseeamt im Geltungsbereich des Grundgesetzes die Aufgaben des früheren Reichsoberseeamts nach den Bestimmungen des Gesetzes über die Untersuchung von Seeunfällen durch

§ 11 Abs. 3 ausgelassene Textteile: Die Ernennung erfolgt jetzt durch den Bundesminister für Verkehr

§ 11 Abs. 5: I. d. F. d. § 14 Nr. 2 G v. 26. 7. 1957 I 861, 934; vgl. auch Fußnote zu § 8 Abs. 5

(2) Der Beteiligte kann sich in jeder Lage des Verfahrens der Hilfe eines rechts- oder sachkundigen Beistandes bedienen. Auch an diesen sind nach seiner Benennung die Ladungen und andere Mitteilungen zu richten.

(3) Der Vorsitzende kann einen Beistand zurückweisen, wenn dieser zum sachgemäßen Vortrag oder sonst ungeeignet ist.

(4) Die Vorschrift des Absatzes 3 findet auf Rechtsanwälte keine Anwendung.

(5) Soweit nicht der Untersuchungszweck gefährdet wird, ist dem Rechtsanwalt die Einsicht in die Akten und Beweismittel stets zu gewähren; einem anderen Beistand kann sie gewährt werden.

(6) Gegen Entscheidungen aus den Absätzen 3 und 5 ist die Beschwerde (§ 30) zulässig.

Vierter Abschnitt

Vorbereitung der Untersuchung

§ 13

(1) Der Vorsitzende bewirkt die Ermittlungen für die Untersuchung.

(2) Der Reeder und der Führer des betroffenen Seefahrzeugs haben auf Anfordern Auskunft über die Besatzung, den Liegeort und den Reiseplan des Seefahrzeugs zu geben und die benutzten Seekarten, Tagebücher und andere Papiere des Seefahrzeugs herauszugeben. Zur Erfüllung dieser Pflicht können die Betroffenen durch Erzwingungsstrafen in Geld angehalten werden. Die Erzwingungsstrafe wird vom Vorsitzenden des Seeamts verhängt; ihre Festsetzung kann von dem Betroffenen mit der Beschwerde (§ 30) angefochten werden.

(3) Die Gerichte, Staatsanwaltschaften, Lotsenbehörden, Strandämter, Seemannsämter, Schiffsregister-, Hafen- und Polizeibehörden, die See-Berufsgenossenschaft und die anderen Seeämter haben die zu ihrer amtlichen Kenntnis gelangten Seeunfälle dem als zuständig erachteten Seeamt unmittelbar anzuzeigen.

(4) In den Fällen des § 5 Abs. 2 Nr. 2 verständigt der Vorsitzende die See-Berufsgenossenschaft, in den Fällen der Nummer 3 außerdem die zuständige Behörde oder Anstalt.

§ 14

(1) Der Vorsitzende beschließt nach dem Ergebnis der Ermittlungen oder auf Anordnung (§ 3 Abs. 1 Nr. 4) die Einleitung der Untersuchung.

(2) Die Einleitung und Fortsetzung einer Untersuchung kann aus besonderen Gründen bis zum Abschluß einer wegen des Unfalls anhängigen strafgerichtlichen Untersuchung ausgesetzt werden.

(3) Beabsichtigt der Vorsitzende entgegen dem Antrag des *Reichskommissars* die Untersuchung abzulehnen oder nicht wieder zu eröffnen oder eine eingeleitete Untersuchung auszusetzen oder einzustellen, so hat er die Akten mit seiner und des *Reichskommissars* Stellungnahme dem Vorsitzenden des *Reichsoberseeamts* vorzulegen; dieser hört den ständigen Beisitzer und trifft die endgültige Anordnung.

§ 15

(1) Der Vorsitzende bewirkt die Sicherung von Beweisen. § 23 Abs. 1 findet Anwendung. Die Zulässigkeit der Beweisaufnahme und der Grund einer Vereidigung ist zu den Akten festzustellen.

(2) Der *Reichskommissar* ist berechtigt, der Beweisaufnahme beizuwohnen.

(3) Die Beteiligten sind zu benachrichtigen, soweit der Gegenstand der Beweisaufnahme mit ihrer Verantwortlichkeit zusammenhängen kann und durch ihre Zuziehung die Beweisaufnahme nicht gefährdet wird.

(4) Die zuständige Dienststelle (§ 13 Abs. 4) ist zu verständigen; sie kann der Beweisaufnahme beiwohnen.

(5) Beteiligte dürfen nicht vereidigt werden, und zwar die in § 12 Abs. 1 Nr. 1 genannten Personen auch dann nicht, wenn nach Lage des Falls ihr Verschulden ausgeschlossen ist.

(6) Im übrigen sind die Vorschriften für das Verfahren in der Hauptverhandlung anzuwenden.

§ 16

(1) Der Vorsitzende bereitet die Hauptverhandlung vor und wählt für den einzelnen Untersuchungsfall die Beisitzer und, wenn nötig, Stellvertreter.

(2) Ist von dem Unfall ein Schiff der *Kriegsmarine* mitbetroffen, so soll ein Beisitzer ein Offizier der *Kriegsmarine* sein (§ 8 Abs. 1).

(3) Von den Beisitzern müssen zwei die Befähigung zum Kapitän auf großer Fahrt besitzen, einer von ihnen muß mindestens ein Jahr ein Schiff geführt haben. Wenn möglich, sind Kapitäne und Schiffsoffiziere zu wählen, die noch innerhalb der letzten zehn Jahre gefahren haben. Ist anzunehmen, daß der Unfall auf die Maschine oder ihre Bedienung zurückzuführen ist, so muß wenigstens ein weiterer Beisitzer aus dem Kreise der Schiffsingenieure gewählt werden. Er soll, wenn möglich, innerhalb der letzten zehn Jahre mindestens ein Jahr als Leiter der Maschinenanlage gefahren haben.

§ 17

(1) Der Vorsitzende beraumt die Hauptverhandlung an. Er beruft die Beisitzer und die Stellvertreter, beschafft die Beweismittel und erläßt die Ladungen.

(2) Er verständigt vom Termin die zuständige Dienststelle (§ 13 Abs. 4) und, wenn möglich, den Reeder.

Fünfter Abschnitt

Hauptverhandlung und Spruch

§ 18*

(1) Der Vorsitzende leitet die Verhandlung; diese beginnt mit dem Aufrufe der Zeugen und Sachverständigen. Sodann berichtet der Vorsitzende über das Ergebnis der Ermittlungen. Soweit das Gesetz

nichts anderes bestimmt, gelten entsprechend die Vorschriften des Gerichtsverfassungsgesetzes über die Öffentlichkeit und Sitzungspolizei, Gerichtssprache, Beratung und Abstimmung. Beschlüsse werden mit Stimmenmehrheit gefaßt.

(2) Der Vorsitzende trifft die Entscheidungen und Anordnungen außerhalb der Hauptverhandlung.

§ 19*

(1) Bei der Hauptverhandlung müssen ununterbrochen anwesend sein: die Mitglieder des Seeamts, der *Reichskommissar* und ein vereidigter Schriftführer.

(2) Die Beteiligten und die zuständige Dienststelle (§ 13 Abs. 4) sind berechtigt, der Verhandlung beizuwohnen.

(3) Die Vorschriften des § 247 der Strafprozeßordnung über zeitweilige Entfernung des Angeklagten sind auf die Beteiligten entsprechend anzuwenden.

§ 20*

Die Vorschriften der Strafprozeßordnung über die Ausschließung und Ablehnung der Gerichtspersonen gelten entsprechend, doch steht die Ablehnung dem *Reichskommissar* und den Beteiligten zu; sie ist nur bis zum Beginn der Berichterstattung zulässig. Über die Ausschließung und Ablehnung eines Beisitzers und des Schriftführers entscheidet der Vorsitzende, über die des Vorsitzenden das Seeamt endgültig; dieses zieht den Stellvertreter des Vorsitzenden zu.

§ 21*

(1) Die Vorschriften der Strafprozeßordnung über Zeugen, Sachverständige und Augenschein gelten entsprechend, soweit das Gesetz nichts anderes bestimmt, doch tritt an die Stelle der Staatsanwaltschaft der *Reichskommissar* und an die Stelle des Angeklagten oder des Verteidigers der Beteiligte und sein Beistand. Der *Reichskommissar*, die Beteiligten und ihre Beistände sind berechtigt, Sachverständige abzulehnen.

(2) Das Seeamt bestimmt den Umfang der Beweisaufnahme nach freiem Ermessen. Als Beweismittel dürfen verlesen werden: Niederschriften über eine frühere Vernehmung oder über eine außerhalb der Hauptverhandlung erfolgte Beweisaufnahme, Schriftstücke sowie Zeugnisse und Gutachten von Behörden und öffentlichen Anstalten.

§ 22

(1) Der Vorsitzende hat den Beisitzern, dem *Reichskommissar*, den Beteiligten und ihren Beiständen zu gestatten, die Zeugen und Sachverständigen unmittelbar zu befragen. Nicht zur Sache gehörige und ungeeignete Fragen sowie Fragen eines Beteiligten an einen andern kann er zurückweisen. Bei Zweifel über die Zulässigkeit einer Frage entscheidet das Seeamt.

§ 19 Abs. 3: StPO 312-2
§§ 20, 21 Abs. 1: StPO 312-2

(2) Über die Vereidigung eines Beteiligten beschließt das Seeamt nach freiem Ermessen; es hört zuvor den *Reichskommissar* und den Beteiligten. Die Vereidigung eines Beteiligten ist auf Antrag des *Reichskommissars* bis zum Schluß der Beweisaufnahme zurückzustellen. Ist die Frage aufgeworfen worden, ob gegen den Beteiligten eine Feststellung in der Spruchformel (§ 25 Abs. 4) getroffen werden soll, so soll seine Vereidigung unterbleiben. Sie muß unterbleiben, wenn gegen den Beteiligten die Entziehung einer Gewerbebefugnis beantragt oder zur Erörterung gestellt ist (§ 26 Abs. 2).

§ 23

(1) Außerhalb der Hauptverhandlung sind Beweise nur aufzunehmen, wenn voraussichtlich die Beweisaufnahme in der Hauptverhandlung nicht möglich oder besonders erschwert sein wird.

(2) Die Beweisaufnahme bewirkt auf Beschluß des Seeamts der Vorsitzende.

(3) Im übrigen gilt § 15 Abs. 2 bis 6.

§ 24

(1) Der *Reichskommissar*, die Beteiligten und ihre Beistände können Anträge stellen. Soweit sie nicht den Inhalt des Spruchs betreffen, ist darüber zu beschließen, ehe die Beweisaufnahme beendet ist.

(2) Ist eine Feststellung im Spruch nach § 25 Abs. 4 beantragt oder wird die Frage schuldhaften Verhaltens eines Beteiligten vom Seeamt zur Erörterung gestellt, so ist dem anwesenden Beteiligten Gelegenheit zu geben, Anträge zu stellen.

(3) Kürzere Unterbrechungen der Verhandlung ordnet der Vorsitzende an. Über die Aussetzung beschließt das Seeamt. § 14 Abs. 2 gilt entsprechend. Wird die Verhandlung nicht binnen zwei Wochen fortgesetzt, so ist sie von neuem zu beginnen.

(4) Hält das Seeamt die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Untersuchung oder das öffentliche Interesse (§ 1) oder seine örtliche Zuständigkeit nicht für gegeben, so ist die Frage auf Antrag des *Reichskommissars* dem Vorsitzenden des *Reichsoberseeamts* vorzulegen; dieser hört den *Reichskommissar* und den ständigen Beisitzer und verfügt endgültig.

§ 25*

(1) Der Spruch wird am Schlusse der Hauptverhandlung nach Anhörung des *Reichskommissars* und der anwesenden Beteiligten unter Mitteilung des wesentlichen Inhalts der Gründe verkündet. Die Verkündung kann statt dessen auch in einer sofort anzuberaumenden öffentlichen Sitzung erfolgen, die nicht über zwei Wochen hinaus angesetzt werden darf; dabei brauchen die Beisitzer und der *Reichskommissar* nicht anwesend zu sein.

(2) Vor der Verkündung ist der Spruch schriftlich abzusetzen. Die schriftliche Begründung soll innerhalb zwei Wochen festgestellt werden. War die Verkündung des Spruchs ausgesetzt (Absatz 1 Satz 2), so sind die Gründe vor der Verkündung schriftlich festzustellen.

§ 25 Abs. 6: StPO 312-2

(3) Der Spruch muß in seiner Formel Ort, Zeit, Art und Ursachen des Seeunfalls, gegebenenfalls ein schuldhaftes Verhalten eines Beteiligten feststellen und sich auch über die besonderen Umstände der §§ 5 und 26 aussprechen. Der Spruch mit den Gründen ist vom Vorsitzenden und den Beisitzern zu unterzeichnen.

(4) Wird in der Formel eine Feststellung getroffen, die nach Ansicht des Seeamts ein schuldhaftes Verhalten eines Beteiligten in sich schließt, so muß dieses schuldhafte Verhalten als solches bezeichnet und kurz umschrieben werden. Der Name des Beteiligten muß wenigstens in den Gründen genannt werden. Ein Vorwurf schuldhaften Verhaltens darf in den Gründen nur erhoben werden, wenn das schuldhafte Verhalten gleichzeitig in der Formel festgestellt wird. Unberührt bleiben belehrende und kritisierende Ausführungen in den Gründen mit dem Ziele einer Verbesserung der bestehenden Einrichtungen und der Verhütung künftiger Seeunfälle. Im übrigen soll aus den Gründen das Ergebnis der Beweisaufnahme hervorgehen.

(5) Eine Ausfertigung des Spruchs mit Gründen ist dem *Reichskommissar*, der Landesaufsichtsbehörde, dem Vorsitzenden des *Reichsoberseeamts* und, wenn über die Entziehung der Gewerbebefugnis eines Beteiligten verhandelt oder in der Formel sein schuldhaftes Verhalten festgestellt ist, diesem Beteiligten zuzustellen. Bei Schiffsverlusten, Verschollenheitsfällen und Personenunfällen ist auch der See-Berufsgenossenschaft eine Ausfertigung des Spruchs mit Gründen zuzustellen.

(6) Für die Beurkundung des Spruchs sind im übrigen die Vorschriften des § 275 der Strafprozeßordnung über die Beurkundung des Urteils entsprechend anzuwenden.

§ 26

(1) Im Spruch kann dem Inhaber einer deutschen Gewerbebefugnis als Kapitän, Seeschiffer, Seesteuermann, Schiffsingenieur, See- oder Kleinmaschinist oder Seemotorführer diese Gewerbebefugnis entzogen werden, wenn er in der Besatzung oder als Lotse des betroffenen Seefahrzeugs durch sein Verschulden am Unfälle oder durch sein Verhalten bei Gelegenheit des Unfalls erwiesen hat, daß ihm eine Eigenschaft fehlt, die zur Ausübung dieser Gewerbe erforderlich ist.

(2) Die Entziehung ist nur zulässig, wenn der *Reichskommissar* sie beantragt oder das Seeamt sie durch Beschluß zur Erörterung gestellt hatte. Sie ist ferner nur zulässig gegenüber einem anwesenden Beteiligten, wenn dieser Gelegenheit zu Anträgen erhalten hatte, gegenüber dem Ausgebliebenen, wenn dieser zur Hauptverhandlung ordnungsmäßig geladen war und Gelegenheit hatte, zu erscheinen, oder wenn ihm auf Grund einer Ladung vor ein deutsches Gericht oder Konsulat Gelegenheit zu sachlicher Äußerung gegeben war.

(3) Wird die Gewerbebefugnis als Kapitän und Schiffer oder als Schiffsingenieur, See- und Kleinmaschinist und Seemotorführer entzogen, so ist die Ausübung des Gewerbes eines Schiffers oder leiten-

den Maschinisten (Leiter der Maschinenanlage) verboten. Der Spruch kann darüber hinaus ohne besonderen Antrag die Gewerbebefugnis als Seesteuermann oder Wachmaschinist entziehen.

§ 27

(1) Über die Hauptverhandlung und über eine Beweisaufnahme außerhalb der Hauptverhandlung sind Niederschriften aufzunehmen; sie sollen die Namen der Teilnehmer und den wesentlichen Inhalt der Verhandlung wiedergeben und vom Vorsitzenden und Schriftführer unterzeichnet werden.

(2) Den Beteiligten oder ihren Beiständen, der zuständigen Dienststelle (§ 13 Abs. 4) sowie dem Reeder ist die Einsicht in die Niederschriften und, auf Antrag eine kostenfreie Abschrift der Spruchformel zu geben. Auf Verlangen soll ihnen und kann anderen Personen, die ein begründetes Interesse glaubhaft machen, Abschrift der Niederschriften gegen Erstattung der Auslagen erteilt werden. Diese Bestimmungen gelten gleichmäßig für den Spruch mit den Gründen.

Sechster Abschnitt

Vollzug, Zustellungen, Beschwerden, Kosten

§ 28

(1) Ist eine Gewerbebefugnis entzogen worden, so ist dem Inhaber das Befähigungszeugnis abzunehmen.

(2) Die Seemannsämter können ersucht werden, Ordnungs- und Erzwingungsstrafen in Geld, Auslagen und Kostenbeträge bei der Abmusterung von dem Schuldner aus dem pfändbaren Teile der zur Auszahlung gelangenden Heuer einzuziehen.

(3) Im übrigen werden Entscheidungen und Anordnungen landesrechtlich vollzogen.

§ 29*

Zustellungen des Seeamts können durch Boten gegen Empfangsschein bewirkt werden. Im übrigen gelten entsprechend die Vorschriften der Strafprozeßordnung über Zustellungen.

§ 30*

Entscheidungen und Anordnungen können mit Beschwerde angefochten werden, soweit es in diesem Gesetz oder in anderen nach diesem Gesetz anzuwendenden Gesetzen zugelassen ist. Über die Beschwerde entscheidet endgültig der Vorsitzende des *Reichsoberseeamtes*. Im übrigen gelten entsprechend die Vorschriften der §§ 306 bis 309 und des § 311 der Strafprozeßordnung über die Beschwerde.

§ 31

(1) Kosten und Auslagen des Verfahrens können ganz oder zum Teil einem Beteiligten auferlegt werden, wenn dieser sie durch Mutwillen, Verschleppung oder Irreführung veranlaßt hat. Die

Kostenentscheidung und die Kostenfestsetzung des Vorsitzenden kann mit Beschwerde angefochten werden.

(2) Soweit nicht dieses Gesetz oder für Zustellungen und den Vollzug das Landesrecht etwas anderes bestimmen, besteht keine Verpflichtung, Kosten zu tragen oder Auslagen zu erstatten.

(3) Gebühren werden nicht erhoben.

Siebenter Abschnitt

Amtshilfe, Beweissicherung durch die Konsulate

§ 32

(1) Die Behörden und die in § 13 Abs. 3 genannten sonstigen Stellen sowie die deutschen Konsulate haben auf Ersuchen zur Durchführung dieses Gesetzes Amtshilfe im Rahmen ihrer Zuständigkeit zu leisten. Im Ersuchen um Aufnahme von Beweisen sind die Stellen (§ 17 Abs. 2) und Beteiligten zu bezeichnen, die vom Beweistermin zu verständigen sind. Bare Auslagen einer Beweisaufnahme und des Vollzugs erstattet die ersuchende Behörde.

(2) Die Amtshandlungen führen die deutschen Konsulate nach diesem Gesetze durch, soweit sich nicht aus ihm oder aus den Gesetzen des Ortes etwas anderes ergibt. Dementsprechend sind die Konsulate des Reichs Zeugen und Sachverständige zu vereiden befugt, soweit es nicht durch § 15 Abs. 5 ausgeschlossen ist. Benachrichtigungen nach Satz 2 des Absatzes 1 sind nur erforderlich, wenn ausdrücklich darum ersucht ist. Ein Schriftführer braucht zu einer Beweisaufnahme nicht zugezogen zu werden.

§ 33

(1) Die deutschen Konsulate für Hafenplätze haben von Amts wegen über Seeunfälle, die ihnen bekanntwerden, die zur Feststellung des Tatbestandes erforderlichen Ermittlungen und Beweiserhebungen durchzuführen. § 15 Abs. 1 und 5 und § 32 Abs. 2 gelten, doch brauchen bei der Beweisaufnahme der *Reichskommissar*, die Beteiligten und die zuständigen Behörden und Stellen (§ 13 Abs. 4) nicht benachrichtigt zu werden.

(2) Die baren Auslagen übernimmt das Seeamt, das die Untersuchung zu Ende führt; fehlt ein solches, das nach § 10 Abs. 1 Nr. 3 zuständige Seeamt.

Achter Abschnitt

Berufungen

§ 34

(1) Entzieht der Spruch des Seeamts eine Gewerbebefugnis oder stellt er in seiner Formel (§ 25 Abs. 4) das schuldhafte Verhalten eines Beteiligten fest, so kann der Betroffene und der *Reichskommissar* Berufung an das *Reichsoberseeamt* einlegen. Der Betroffene ist über Art und Form des Rechtsmittels (§ 35 Abs. 1) zu belehren.

(2) Der *Reichskommissar* hat das Berufungsrecht ferner, wenn im Spruch seinen Anträgen auf Entziehung einer Gewerbebefugnis oder auf Fest-

stellung des schuldhaften Verhaltens eines Beteiligten nicht entsprochen oder auf Entziehung einer Gewerbebefugnis oder Feststellung des Verschuldens eines Beteiligten, ohne oder gegen seinen Antrag, erkannt worden ist.

(3) Die Berufung zugunsten des Betroffenen kann er nur mit dessen Zustimmung zurücknehmen.

(4) Die Berufung hat keine aufschiebende Wirkung.

§ 35*

(1) Die Berufung muß binnen zwei Wochen nach der Verkündung oder, wenn diese in Abwesenheit des *Reichskommissars* oder des Beteiligten erfolgt ist, binnen zwei Wochen nach der Zustellung des Spruchs an den *Reichskommissar* oder den Beteiligten beim Seeamt zur Niederschrift oder schriftlich eingelegt werden. Die Berufung muß binnen weiteren zwei Wochen nach Ablauf der Einlegungsfrist oder, wenn zu dieser Zeit der Spruch dem *Reichskommissar* oder dem Beteiligten noch nicht zugestellt worden ist, binnen zwei Wochen nach der Zustellung beim Seeamt zur Niederschrift oder schriftlich gerechtfertigt werden.

(2) Die Vorschriften der §§ 42 bis 46 und 47 Abs. 1 der Strafprozeßordnung über Fristen und die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gelten entsprechend. Über das Gesuch um Wiedereinsetzung in den vorigen Stand beschließt der Vorsitzende des Seeamts.

(3) Die Fristen werden auch dadurch gewahrt, daß die Erklärungen bei einem deutschen Konsulat schriftlich oder zur Niederschrift angebracht wurden. Dieses kann auf Antrag die Rechtsfertigungsfrist verlängern und den Vollzug des Spruchs so lange aussetzen, bis das Fahrzeug, auf dem der Beteiligte weiter Dienst tut, einen deutschen Hafen erreicht. Das Seeamt ist hiervon zu benachrichtigen.

(4) Ist die Berufung unzulässig, verspätet eingelegt oder nicht rechtzeitig begründet, so hat sie der Vorsitzende des Seeamts zu verwerfen. Gegen die Entscheidung kann sofortige Beschwerde an den Vorsitzenden des *Reichsoberseeamts* eingelegt werden; dieser entscheidet endgültig.

§ 36*

(1) Der Vorsitzende des *Reichsoberseeamts* lädt den *Reichskommissar* und die Beteiligten, diese unter Hinweis auf die Folgen des Ausbleibens, mit einer Woche Ladungsfrist zur Hauptverhandlung. Er kann das persönliche Erscheinen der Beteiligten, die keine Berufung eingelegt haben, anordnen. Diesen ist ein Kostenvorschuß wie einem Zeugen nach § 39 Abs. 2 zu gewähren.

(2) Hat der *Reichskommissar* die Berufung eingelegt, so stehen dem Gegner Zeugengebühren zu; ist dieser bedürftig, so kann ihm der Vorsitzende einen Reisekostenvorschuß bewilligen.

§ 35 Abs. 2: StPO 312-2

§ 36 Abs. 3: ZPO 310-4

(3) Hat ein Beteiligter Berufung eingelegt, so kann ihm der Vorsitzende des *Reichsoberseeamts* unter den Voraussetzungen der Zivilprozeßordnung über Armenrechtsbewilligung einen Reisekostenvorschuß bewilligen.

(4) Bleibt der ordnungsmäßig geladene Beteiligte, der Berufung eingelegt hat, unentschuldigt in der Hauptverhandlung aus, so kann auf Grund der Akten entschieden werden. War dieser ohne sein Verschulden am Erscheinen verhindert, so kann er, wenn er nicht selbst Entscheidung nach den Akten beantragt hatte, binnen zwei Wochen nach Wegfall des Hindernisses beim *Reichsoberseeamt* schriftlich oder zur Niederschrift die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand beantragen. Über den Antrag entscheidet der Vorsitzende des *Reichsoberseeamts* endgültig.

§ 37

(1) Der Vorsitzende kann die Berichterstattung einem Beisitzer übertragen.

(2) Die Beweisaufnahme kann ergänzt oder wiederholt werden.

§ 38

(1) Der Nachprüfung durch das *Reichsoberseeamt* unterliegt der Spruch des Seeamts nur, soweit er angefochten ist. Der Spruch kann auch zuungunsten des Beteiligten, der die Berufung eingelegt hat, abgeändert werden, auch wenn der *Reichskommissar* ihn nicht oder nur zugunsten dieses Beteiligten angefochten hat.

(2) Der Spruch des *Reichsoberseeamts* kann die Berufung verwerfen oder zurückweisen oder den angefochtenen Spruch ändern. Bei unzulässiger Besetzung des Seeamts oder bei wesentlichen Mängeln des Verfahrens kann er die Aufhebung des angefochtenen Spruchs und Zurückweisung, auch an ein anderes Seeamt, aussprechen.

§ 39

(1) Über die Kosten und Auslagen ist im Spruch und, wenn zur Sache nicht erkannt wird, durch den Vorsitzenden des *Reichsoberseeamts* zu entscheiden.

(2) Hat die Berufung des Beteiligten Erfolg oder ist diejenige des *Reichskommissars* erfolglos geblieben, so ist dem Beteiligten Reise- und Versäumnisentschädigung wie einem Zeugen zu gewähren; außerdem können ihm die notwendigen Auslagen für seine Verteidigung im Berufungsverfahren erstattet werden.

(3) Wird die Berufung des Beteiligten verworfen oder zurückgewiesen, so sind ihm die baren Auslagen des Berufungsverfahrens aufzuerlegen; das *Reichsoberseeamt* bestimmt, ob dem Betroffenen außerdem die Kosten des Berufungsverfahrens ganz oder zum Teil aufzuerlegen sind. Dasselbe gilt, wenn der Betroffene die Berufung erst so kurz vor der Hauptverhandlung zurückgenommen hat, daß

die Beisitzer und der *Reichskommissar* nicht rechtzeitig haben abbestellt werden können. Dem Beteiligten können auch die baren Auslagen und Kosten einer Hauptverhandlung auferlegt werden, wenn diese wegen seines schuldhaften Ausbleibens verlegt oder ausgesetzt worden ist. Als ganzer Kostenbetrag kann eine Pauschsumme durch die oberste *Reichsbehörde* festgesetzt werden.

(4) Im übrigen trägt die *Reichskasse* die baren Auslagen und die Kosten des Berufungsverfahrens. Hat die Berufung des Beteiligten zum Teil Erfolg, so können die baren Auslagen und die Berufungskosten zwischen der *Reichskasse* und dem Beteiligten verteilt werden.

(5) Wird auf eine Berufung des *Reichskommissars* die Vorentscheidung zugunsten des Beteiligten geändert oder aufgehoben, so gilt Absatz 2.

(6) Zu den Auslagen gehören nicht die Reisekosten des *Reichsoberseeamts* samt der Beisitzer, die durch eine Hauptverhandlung außerhalb des Sitzes des *Reichsoberseeamts* entstehen, auch nicht die Kosten der Bereitstellung von Geschäftsräumen.

§ 40

(1) § 32 gilt auch für Ersuchen des *Reichsoberseeamts* an die Seeämter, § 28 Abs. 2 auch für die nach diesem Abschnitt zu zahlenden Kosten- und Auslagenbeträge.

(2) Im übrigen gilt für das Verfahren, soweit in diesem Abschnitt nichts anderes bestimmt ist, der dritte bis siebente Abschnitt entsprechend.

Neunter Abschnitt

Allgemeine Bestimmungen

§ 41 *

Die Geschäftsordnung für die Seeämter und für das *Reichsoberseeamt* erläßt die oberste *Reichsbehörde*.

§ 42

Die oberste *Reichsbehörde* kann eine entzogene Gewerbebefugnis nach Ablauf eines Jahres wieder einräumen, wenn die Annahme begründet ist, daß der Betroffene fernerhin den Anforderungen seines Gewerbes genügen werde. Vorher ist das Seeamt, in Berufungsfällen auch das *Reichsoberseeamt* zu hören.

§ 43 *

Dieses Gesetz tritt am 1. Oktober 1935 an die Stelle des Gesetzes, betreffend die Untersuchung von Seeunfällen, vom 27. Juli 1877 (Reichsgesetzbl. S. 549) und des Gesetzes, betreffend den Gewerbebetrieb der Maschinisten auf Seedampfschiffen, vom 11. Juni 1878 (Reichsgesetzbl. S. 109). . . .

§ 41: Geschäftsordnung 9510-6-1

§ 43 Satz 2: Überholte Überleitungsvorschrift

9510-3

Gesetz **betreffend die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe** **zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute**

Vom 2. Juni 1902

Reichsgesetzbl. S. 212

§ 1

(1) Jedes deutsche Kauffahrteischiff, welches von einem außerdeutschen Hafen nach einem deutschen Hafen oder nach einem Hafen des Kanals, Großbritanniens, des Sundes oder des Kattegats oder nach einem außerdeutschen Hafen der Nordsee oder der Ostsee bestimmt ist, ist verpflichtet, deutsche Seeleute, welche außerhalb des Reichsgebiets sich in hilfsbedürftigem Zustande befinden oder wegen einer nach den *Reichsgesetzen* strafbaren Handlung an die heimischen Behörden abgeliefert werden sollen, behufs ihrer Zurückbeförderung nach Deutschland auf schriftliche Anweisung des Seemannsamts gegen eine Entschädigung (§ 5) nach seinem Bestimmungshafen mitzunehmen. Das gleiche gilt, wenn das Schiff nach einem anderen außerdeutschen Hafen bestimmt ist, von welchem aus die Weiterbeförderung nach einem der vorbezeichneten Häfen erfolgen kann. Deutsche Häfen im Sinne dieses Absatzes sind nur die Häfen des Reichsgebiets.

(2) In Ansehung ausländischer Seeleute, welche unmittelbar nach einem Dienste auf einem deutschen Kauffahrteischiff außerhalb des Reichsgebiets sich in einem hilfsbedürftigen Zustande befinden, liegt den nach deren Heimatslande bestimmten deutschen Kauffahrteischiffen eine gleiche Verpflichtung ob.

(3) Zur Erfüllung dieser Verpflichtungen kann der Kapitän vom Seemannsamte zwangsweise angehalten werden.

§ 2

Bieten mehrere Schiffe Gelegenheit zur Mitnahme, so sind die zu befördernden Seeleute durch das Seemannsamt nach Verhältnis der Größe der Schiffe und der Zahl ihrer Mannschaften auf die einzelnen Schiffe zu verteilen.

§ 3

(1) Die Mitnahme kann verweigert werden:

1. wenn und soweit an Bord kein angemessener Platz für die Mitzunehmenden vorhanden ist;
2. wenn der Mitzunehmende bettlägerig krank oder mit einer die Gesundheit oder Sicherheit der an Bord befindlichen Personen gefährdenden geschlechtlichen oder sonstigen Krankheit behaftet ist;
3. wenn und soweit die Zahl der Mitzunehmenden bei Hilfsbedürftigen ein Viertel, bei Straffälligen ein Sechstel der Schiffsmannschaft übersteigt, oder mehr als ein Straffälliger mitgenommen werden soll;

4. wenn die Mitnahme nicht mindestens zwei Tage vor dem Zeitpunkte verlangt wird, an welchem das Schiff zum Abgehen fertig ist;
5. wenn der Hafen von einer deutschen Dampferlinie, die zur Mitnahme vertragsmäßig verpflichtet ist, auf der Heimreise nach Deutschland in regelmäßiger Fahrt angelaufen wird.

(2) Die Entscheidung über den Grund der Weigerung steht dem Seemannsamte zu.

§ 4

(1) Während der Reise erhält der wegen Hilfsbedürftigkeit Mitgenommene seiner Stellung entsprechend (§ 5) Kost und Logis von Seiten des Schiffes.

(2) Der wegen einer strafbaren Handlung Mitgenommene ist nach den vom Seemannsamte zu erteilenden Weisungen zu behandeln. Die Bewachung liegt dem Kapitän ob, sofern nicht ein besonderer Begleiter mitgegeben wird.

(3) Der Mitgenommene ist der Disziplinargewalt des Kapitäns unterworfen.

§ 5*

Als Entschädigung (§ 1) ist, in Ermangelung einer anderweitigen Vereinbarung, zu zahlen:

- a) bei Mitnahme Hilfsbedürftiger für jeden Tag des Aufenthalts an Bord:
 1. für einen Kapitän oder einen Schiffsoffizier 3 Deutsche Mark auf Segelschiffen und 6 Deutsche Mark auf Dampfschiffen;
 2. für jeden anderen Seemann 1,50 Deutsche Mark auf Segelschiffen und 3 Deutsche Mark auf Dampfschiffen;
- b) bei Mitnahme Straffälliger der gewöhnliche Überfahrtspreis oder, falls ein solcher nicht zu ermitteln ist, das Doppelte der für die Mitnahme Hilfsbedürftiger aufgestellten Sätze und außerdem, wenn ein besonderer Begleiter nicht mitgegeben wird, eine angemessene von dem anweisenden Seemannsamte (§ 1) vorläufig festzusetzende Vergütung für die Bewachung. Für die Bemessung dieser Vergütung kann der Bundesrat bestimmte Sätze aufstellen.

§ 5: Über die Entschädigung besteht eine Vereinbarung zwischen dem Verband Deutscher Reeder und der Bundesregierung, vgl. Erlasse d. Auswärtigen Amtes v. 31. 3. 1950 u. 3. 5. 1952 - 554 - 06 - III a 782/51 Ang 2 bzw. 554 - 06 - V 11 235/52

§ 6

Die Entschädigung wird im Bestimmungshafen durch das Seemannsamt gegen Auslieferung der wegen der Mitnahme erteilten Anweisung (§ 1) für Rechnung des Reichs ausgezahlt.

§ 7

(1) Der wegen Hilfsbedürftigkeit Mitgenommene haftet für die durch die Zurückbeförderung verursachten Aufwendungen.

(2) Die Vorschriften, welche den Reeder oder andere Personen zur Erstattung solcher Aufwendungen verpflichten, werden durch dieses Gesetz nicht berührt.

(3) Bei Mitnahme eines Straffälligen bleibt dem Reiche der Rückgriff an den Bundesstaat vorbehalten, dessen Behörden der Mitgenommene zur Strafverfolgung oder Strafvollstreckung zugeführt wird.

§ 8*

Wer sich der Erfüllung einer ihm nach § 1 obliegenden Verpflichtung entzieht, wird mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Deutsche Mark oder mit Haft bestraft. ...

§ 9*

Dieses Gesetz tritt am 1. April 1903 in Kraft. ...

§ 10

Soweit in anderen Gesetzen auf Vorschriften des Gesetzes, betreffend die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute, vom 27. Dezember 1872 verwiesen ist, treten die entsprechenden Vorschriften dieses Gesetzes an deren Stelle.

§ 8 Satz 2: Aufgeh. durch § 146 Abs. 8 Seemannsgesetz v. 26. 7. 1957 II 713

§ 9 Satz 2: Aufhebungsvorschrift

Gesetz über die Statistik der Seeschifffahrt

9510-4

Vom 26. Juli 1957

Bundesgesetzbl. II S. 739, verk. am 7. 8. 1957

Erster Abschnitt

Allgemeines

§ 1

Die Statistik der Seeschifffahrt wird als Bundesstatistik durchgeführt. Sie umfaßt

1. die Seeschiffsbestandsstatistik,
2. die Seemannsstatistik,
3. die Seeverkehrsstatistik,
4. die Seeunfallstatistik.

§ 2*

Die Erhebung und Aufbereitung der Statistik der Seeschifffahrt sind, soweit nicht dieses Gesetz etwas anderes bestimmt oder zuläßt, Aufgaben des Statistischen Bundesamts; die Vorschrift des § 9 Abs. 2 des Gesetzes über die Statistik für Bundeszwecke vom 3. September 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1314) bleibt unberührt.

Zweiter Abschnitt

Seeschiffsbestandsstatistik

§ 3*

Die Seeschiffsbestandsstatistik erfaßt Seeschiffe und Seeschiffsbauwerke mit einem Raumgehalt von mehr als 50 cbm (17,65 BRT) nach Eigentums-, Un-

terscheidungs-, Verwendungs- und Baumerkmale unter folgenden Voraussetzungen:

1. die Seeschiffe, die nach Maßgabe des Flaggenrechtsgesetzes vom 8. Februar 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 79) die Bundesflagge führen,
2. die Seeschiffsbauwerke, deren Besteller ihren Wohnsitz oder Sitz im Geltungsbereich dieses Gesetzes haben.

Bei Seeschiffsbauwerken sind als Unterscheidungsmerkmale die Bauwerft und die Baunummer anzugeben.

§ 4*

(1) Auskunftspflichtig nach § 10 des Gesetzes über die Statistik für Bundeszwecke sind

1. für die Erfassung der Seeschiffe die Eigentümer sowie die nach § 4 Abs. 3 der Schiffsregisterordnung in der Fassung vom 26. Mai 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 360) bestimmten Vertreter,
2. für die Erfassung der Seeschiffsbauwerke die Besteller.

(2) Dem Bundesminister für Verkehr haben ohne besondere Aufforderung zu melden

1. die Auskunftspflichtigen nach Absatz 1 Nr. 1, sobald der Bestand an fahrfähigen Seeschiffen oder die Merkmale eines Seeschiffs im Sinne des § 3 sich ändern,
2. die Auskunftspflichtigen nach Absatz 1 Nr. 2, sobald ein Bauauftrag erteilt worden ist.

§ 2: StatG 29-1

§ 3 Nr. 1: Flaggenrechtsgesetz 9514-1

§ 4 Abs. 1: Schiffsregisterordnung 315-18; StatG 29-1

§ 5*

Die Amtsgerichte, bei denen ein Seeschiffsregister geführt wird, haben Tatsachen, die nach §§ 11 und 17 der Schiffsregisterordnung zum Seeschiffsregister angemeldet werden, dem Bundesminister für Verkehr mitzuteilen, soweit diese Tatsachen nach § 3 erfaßt werden.

§ 6

(1) Einzelangaben zur Seeschiffsbestandsstatistik dürfen an die fachlich zuständigen obersten Behörden des Bundes sowie des Landes, in welchem der Heimathafen oder Bauort liegt, weitergeleitet werden.

(2) Einzelangaben über die erfaßten Seeschiffe dürfen in dem vom Bundesminister für Verkehr herausgegebenen Handbuch für die deutsche Handelsschifffahrt sowie in der „Amtlichen Liste der Schiffe mit Unterscheidungssignalen der Bundesrepublik Deutschland“ veröffentlicht werden.

Dritter Abschnitt

Seemannsstatistik

§ 7

Die Seemannsstatistik erfaßt die Besatzungsmitglieder der Seeschiffe unter der Bundesflagge sowie die sonstigen an Bord tätigen Personen nach ihren Personenstands-, Berufs- und Tätigkeitsmerkmalen.

§ 8

(1) Die Erhebung der Seemannsstatistik obliegt den Seemannsämtern. Die Aufbereitung obliegt der See-Berufsgenossenschaft in Hamburg.

(2) Die See-Berufsgenossenschaft ist berechtigt, Einzelangaben für ihre eigenen Aufgaben zu verwenden.

§ 9*

Auskunftspflichtig nach § 10 des Gesetzes über die Statistik für Bundeszwecke sind die in § 7 bezeichneten Personen. Die Seemannsämter füllen gelegentlich der Musterungsverhandlungen die Erhebungsvordrucke aus und übersenden sie an die See-Berufsgenossenschaft.

Vierter Abschnitt

Seeverkehrsstatistik

§ 10*

(1) Die Seeverkehrsstatistik erfaßt

1. in den Häfen Lübeck, Hamburg, Bremen und Haren sowie in den Häfen, Lade- und Löschplätzen seewärts der diese Häfen verbindenden Linie
 - a) die angekommenen und abgegangenen Handelsschiffe, wenn sie auf der vorangegangenen oder nachfolgenden Fahrt die Grenze der Seefahrt (§ 1 der Dritten Durchführungsverordnung zum Flaggen-

rechtsgesetz vom 3. August 1951 — Bundesgesetzbl. II S. 155) überschritten haben oder überschreiten werden,

- b) deren Fahrtweg,
 - c) deren ein- oder ausgeschifftene Fahrgäste, soweit sie nicht im Trajektverkehr oder im innerdeutschen Personenverkehr über See befördert worden sind,
 - d) deren ein- oder ausgeladene Güter;
2. am Nord-Ostsee-Kanal
die den Kanal befahrenden Fahrzeuge, deren Fahrtweg sowie die von ihnen beförderten Güter;
3. vom Seeverkehr zwischen Häfen außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes
- a) die von Verfrachtern, welche ihren Wohnsitz oder Sitz im Geltungsbereich dieses Gesetzes haben, verwendeten Handelsschiffe sowie die mit ihnen beförderten Personen und Güter,
 - b) die Handelsschiffe, welche die Bundesflagge führen und an Verfrachter mit Sitz oder Wohnsitz außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes verchartert worden sind.

(2) Handelsschiffe im Sinne des Absatzes 1 sind die dem Erwerb durch die Seefahrt dienenden Schiffe mit Ausnahme der Fischerei-, Bagger-, Montage- und Bergungsfahrzeuge sowie der Schiffe ohne festes Deck mit einem Raumgehalt von weniger als 10 BRT.

§ 11

(1) Bei einem Tatbestand nach § 10 Abs. 1 Nr. 1 werden erfaßt

1. das Handelsschiff
nach Namen, Heimathafen, Unterscheidungssignal, Flagge, Hauptmerkmalen, Namen des Reeders oder Ausrüsters, Einsatzart;
2. der Fahrtweg
nach Herkunfts- und Bestimmungshafen, angelaufenen Zwischenhäfen;
3. die Fahrgäste
nach Namen, Geburtstag, Geschlecht, Staatsangehörigkeit, Land des letzten Aufenthaltes, Reiseziel, Einschiffungs- und Ausschiffungshafen;
4. die Güter
nach Art, Bruttogewicht, Verpackung, Ein- und Ausladehafen.

(2) Bei einem Tatbestand nach § 10 Abs. 1 Nr. 2 werden erfaßt

1. das Fahrzeug
nach Namen, Heimathafen, Unterscheidungssignal, Flagge, Hauptmerkmalen, Tiefgang, Namen des Reeders oder Ausrüsters, Einsatzart;
2. der Fahrtweg
nach Herkunfts- und Bestimmungshafen;
3. die Güter
nach Art und Bruttogewicht.

§ 5: Schiffsregisterordnung 315-18

§ 9: StatG 29-1

§ 10 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a: 3. DV zum Flaggenrechtsgesetz 9514-1-3

(3) Bei einem Tatbestand nach § 10 Abs. 1 Nr. 3 werden erfaßt

1. das Handelsschiff
nach Namen, Heimathafen, Unterscheidungssignal, Flagge, Namen des Reeders oder Ausrüsters, Einsatzart;
2. im Falle des § 10 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe a
 - a) die Fahrgäste
nach der Zahl der beförderten Personen sowie deren Einschiffs- und Ausschiffungshafen,
 - b) die Güter
nach Gütergruppen, Bruttogewicht, Ein- und Ausladeverkehrsbezirk;
3. im Falle des § 10 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe b das Land, in dem der Charterer seinen Sitz oder Wohnsitz hat, die Dauer der Vercharterung sowie das vereinbarte Fahrtgebiet.

§ 12*

Auskunftspflichtig nach § 10 des Gesetzes über die Statistik für Bundeszwecke sind

1. in den Fällen des § 10 Abs. 1 Nr. 1 die Verfrachter, deren Vertreter und die Schiffsführer; sie haben für jede Fahrt das Einlaufen eines Schiffes unverzüglich, das Auslaufen rechtzeitig vorher der Meldestelle zu melden und dabei die Fahrgastliste und das Ladungsverzeichnis abzugeben;
2. in den Fällen des § 10 Abs. 1 Nr. 2 die Fahrzeugführer; sie haben die erforderlichen Angaben für jede Fahrt bei der Meldestelle zu machen;
3. in den Fällen des § 10 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe a die Verfrachter, in den Fällen des § 10 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe b die Reeder oder Ausrüster; sie haben die erforderlichen Angaben monatlich ohne besondere Aufforderung mitzuteilen.

§ 13

(1) Einzelangaben zur Seeverkehrsstatistik dürfen an die fachlich zuständigen obersten Behörden des Bundes und der Länder weitergeleitet werden.

(2) Die Länder können die ihre Häfen betreffenden Angaben zur Statistik nach § 10 Abs. 1 Nr. 1 für ihre eigenen statistischen Zwecke aufbereiten. Sie können im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr für ihre Häfen die Erhebung übernehmen.

§ 14

(1) Der Bundesminister für Verkehr ist ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, für die Erfassungen nach

§ 12: StatG. 29-1

§ 10 Meldestellen festzusetzen oder im Falle des § 13 Abs. 2 Satz 2 die von den Ländern festgesetzten Meldestellen bekanntzumachen.

(2) Die Meldestellen haben für rechtzeitige und vollständige Ausfüllung der Erhebungsvordrucke zu sorgen.

Fünfter Abschnitt

Seeunfallstatistik

§ 15*

Die Seeunfallstatistik erfaßt die Seeunfälle, soweit sie nach Maßgabe des Gesetzes über die Untersuchung von Seeunfällen vom 28. September 1935 (Reichsgesetzbl. I S. 1183) seeamtlich untersucht werden.

§ 16*

Auskunftspflichtig nach § 10 des Gesetzes über die Statistik für Bundeszwecke sind die Seeämter. Sie genügen ihrer Auskunftspflicht, indem sie die Sprüche, die bei der Untersuchung von Seeunfällen ergehen dem Bundesminister für Verkehr übersenden.

Sechster Abschnitt

Schlußvorschriften

§ 17*

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

§ 18*

§ 19

Dieses Gesetz tritt einen Monat nach seiner Verkündung in Kraft. Gleichzeitig treten die Bestimmungen über die Statistik der Seeschifffahrt vom 27. Juni 1907 (Zentralblatt für das Deutsche Reich S. 371) in der Fassung der Änderungsverordnungen vom 21. Juni 1912 (Zentralblatt für das Deutsche Reich S. 547), 6. März 1914 (Zentralblatt für das Deutsche Reich S. 220), 30. Dezember 1920 (Zentralblatt für das Deutsche Reich 1921 S. 6), 29. Juni 1922 (Zentralblatt für das Deutsche Reich S. 415), 19. Oktober 1928 (Reichsministerialblatt S. 585) und 17. März 1930 (Reichsministerialblatt S. 69) außer Kraft.

§ 15: G über d. Untersuchung v. Seeunfällen 9510-2

§ 16: StatG 29-1

§ 17: GVBl. Berlin 1957 S. 1083

§ 18: Saarklausel aufgeh. durch G v. 30. 6. 1959 101-3

Partielles Recht für Bremen:

9510-5a

Gesetz über die Wiedererrichtung des Seeamts in Bremerhaven *

Vom 27. Mai 1947

Gesetzbl. S. 78, verk. am 29. 5. 1947

Überschrift: Mit Rücksicht auf den geringen bundesrechtlichen Gehalt nur mit der Überschrift in die Sammlung aufgenommen gem. § 3 Abs. 2 G v. 10. 7. 1958 114-2

9510-6

Verwaltungsanordnung über die Einrichtung des Bundesoberseeamts *

Vom 28. November 1950

Bundesgesetzbl. S. 768, verk. am 29. 11. 1950

Überschrift: Des Sachzusammenhangs wegen mit der Überschrift in die Sammlung aufgenommen gem. § 3 Abs. 2 G v. 10. 7. 1958 114-2

9510-6-1

Geschäftsordnung für die Seeämter und für das Reichsoberseeamt

Vom 2. Juni 1939

Reichsministerialbl. S. 1263, verk. am 17. 6. 1939

Auf Grund des § 41 des Gesetzes über die Untersuchung von Seeunfällen vom 28. September 1935 (Reichsgesetzbl. I S. 1183) setze ich die Geschäftsordnung für das Ober-Seeamt vom 3. Mai 1878 (Zentralbl. f. d. Deutsche Reich S. 276) mit sofortiger Wirkung außer Kraft und erlasse folgende Geschäftsordnung für die Seeämter und für das Reichsoberseeamt: *

A

Seeämter

I. Vorsitzender

§ 1

(1) Dem Vorsitzenden liegt die Leitung und Beaufsichtigung des Geschäftsganges ob. Dazu gehört auch die Unterrichtung des *Reichskommissars* von solchen Eingängen, Aktenstücken, Maßnahmen und sonstigen Geschäftsvorfällen des Seeamts, die für die Untersuchung eines Seeunfalls oder aus anderen Gründen für den *Reichskommissar* von Bedeutung sein können.

(2) Der Vorsitzende ordnet die vor der Hauptverhandlung erforderlich erscheinenden Ermittlungen an, bestimmt die Sitzungen, wählt für sie geeignete Beisitzer aus, die er zur Sitzung beruft und veranlaßt die notwendigen Ladungen. Ferner leitet er Hauptverhandlung, Beratung und Abstimmung.

Einleitungssatz: G über die Untersuchung v. Seeunfällen 9510-2

Sodann verkündet er den Spruch, dessen Formel stehend vorzulesen und auch stehend von allen im Sitzungssaal anwesenden Personen anzuhören ist.

§ 2

(1) Der Vorsitzende ist für die Absetzung des vollständigen Seeamtsspruches verantwortlich, der sich äußerlich in drei Abschnitte gliedert, nämlich in

Spruchformel,
Tatbestand,
Gründe.

(2) Aus der Spruchformel müssen sich ergeben:

- a) Ort, Zeit, Art und Ursachen des Seeunfalls,
- b) die Feststellung des Verschuldens eines Beteiligten,
- c) die Entziehung einer Gewerbebefugnis,
- d) die Feststellungen von Mängeln am Schiff und an Seeverkehrseinrichtungen, zu denen die Untersuchung Anlaß bietet,
- e) die Anerkennung besonders hervorzuhebender Leistungen, die mit dem Seeunfall zusammenhängen.

(3) Im Tatbestand sind alle am Seeunfall beteiligten Schiffe mit Namen, Unterscheidungssignal, Heimathafen, Eigentums- und Größenverhältnissen

(Brutto- und Netto-Registertons, Länge, Breite, Tiefgang) sowie unter Darstellung der erlittenen Schäden aufzuführen.

(4) Weiter sind im Tatbestand die Beteiligten mit sämtlichen Vornamen, dem Familiennamen, der Stellung im Beruf, dem Wohnsitz, dem Geburtstag und -ort zu bezeichnen. Dabei ist ihr Befähigungszeugnis — gegebenenfalls auch das ältere — nach Art, Ausstellungstag und -ort anzugeben.

(5) In Todesfällen und in Fällen des Verschwindens von Personen von Bord sind die Toten oder Verschwundenen im Tatbestand ebenfalls, soweit möglich, mit dem Vornamen, dem Familiennamen, dem Geburtstag und -ort und unter Angabe der Wohnung und des Berufs aufzuführen.

(6) Am Schluß des Tatbestandes sind in jedem Falle die Ausführungen des *Reichskommissars* in ihren wesentlichen Punkten und die von dem *Reichskommissar* gestellten Anträge aufzunehmen.

(7) Aus den Gründen soll das Ergebnis der Beweisaufnahme hervorgehen. Die Gründe können kritisierende Ausführungen sowie allgemeine Anregungen und Empfehlungen enthalten, zu denen der Seeunfall Anlaß bietet.

§ 3*

(1) Den vollständigen Seeamtsspruch übersendet der Vorsitzende in dreifacher Ausfertigung an den *Reichskommissar*.

(2) Der Vorsitzende bestimmt nach pflichtgemäßem Ermessen, welche Personen und Stellen aus besonderen Anlässen (z. B. bei Belobigung von Personen, die am Seeamtsverfahren nicht beteiligt sind) über den in § 25 Abs. 5 und § 27 Abs. 2 des Seeunfalluntersuchungsgesetzes gezogenen Kreis hinaus ebenfalls eine kostenfreie Ausfertigung des Seeamtsspruches mit Gründen erhalten.

§ 4

(1) Ist einem Beteiligten durch Spruch des Seeamts die Gewerbebefugnis entzogen worden, so hat der Vorsitzende das Befähigungszeugnis der Behörde, die es ausgestellt hat, mit einer entsprechenden Mitteilung zu übersenden.

(2) Ist gegen den Spruch, der die Entziehung der Gewerbebefugnis enthält, von dem Betroffenen oder von dem *Reichskommissar* Berufung eingelegt worden, so leitet der Vorsitzende das eingezogene Befähigungszeugnis mit den Seeamtsakten dem Vorsitzenden des *Reichsoberseeamts* zu.

§ 5*

(1) Ist einem Beteiligten durch rechtskräftigen Spruch des Seeamts die Gewerbebefugnis entzogen worden, so hat der Vorsitzende für Mitteilung gemäß § 9a der Strafregisterverordnung vom 17. Februar 1934 (Reichsgesetzbl. I S. 140) zu sorgen.

§ 3 Abs. 2: Seeunfalluntersuchungsgesetz 9510-2
§ 5 Abs. 1: Strafregisterverordnung 312-4

(2) Der Vorsitzende des Seeamts soll von Verstößen gegen schiffahrtspolizeiliche Vorschriften die zuständigen Schiffahrtspolizeibehörden in Kenntnis setzen.

§ 6

Ist gegen einen Seeamtsspruch wirksam Berufung eingelegt, so sind alsbald dem *Reichsoberseeamt* außer dem gesamten Aktenmaterial und einer Abschrift der Berufungsschrift sieben Ausfertigungen oder Abschriften

a) des vollständigen Spruches mit Tatbestand und Gründen,

b) der Berufungsrechtfertigung

vorzulegen. Eine Abschrift der Berufungsschrift und der Berufungsrechtfertigung ist dem *Reichskommissar* zuzuleiten.

II. Beisitzer

§ 7*

(1) Das Seeamt fordert von der Aufsichtsbehörde, die für den Seeamtsbezirk zuständig ist, für jeden Beisitzer einen Personal-Fragebogen an, der über seine Personalien, *Abstammung*, Beschäftigung, Wohnort, die Befähigungszeugnisse und Fahrzeiten als Kapitän, Schiffsoffizier oder Schiffsingenieur, ferner darüber Auskunft gibt, bei welcher Reederei der Beisitzer fährt oder gefahren hat, schließlich auch darüber, ob er Schiffsparten besitzt und an welchen Seeunfällen er etwa schuldhaft beteiligt gewesen ist. Der Beisitzer hat auf Verlangen des Seeamts die Angaben zu ergänzen und ihre Richtigkeit zu bestätigen.

(2) Der Fragebogen wird zu einer Personalakte genommen, die das Seeamt über jeden seiner Beisitzer führt und die alle den Beisitzer betreffenden Vorgänge enthält.

(3) Der Beisitzer hat nicht das Recht der Einsichtnahme in seine Personalakte.

§ 8

Jeder Beisitzer hat, nachdem er vom Vorsitzenden zur Hauptverhandlung berufen worden ist, dem Seeamt umgehend mitzuteilen, ob er an ihr teilnehmen kann oder aus zwingenden Gründen am Erscheinen verhindert sein wird.

§ 9*

(1) Vor ihrer ersten Dienstleistung sind die Beisitzer in öffentlicher Sitzung des Seeamts durch dessen Vorsitzenden gemäß § 51 GVG in Verbindung mit § 8 SUG in der Weise zu beeidigen, daß

a) der Vorsitzende an die zu Beeidigenden die Worte richtet:

„Sie schwören bei Gott dem Allmächtigen und Allwissenden, die Pflichten eines Beisitzers getreulich zu erfüllen und Ihre Stimme nach bestem Wissen und Gewissen abzugeben.“

§ 7 Abs. 1 Kursivdruck: Aufgeh. durch Art. II KRG Nr. 1 ABL. S. 6
§ 9 Abs. 1: GVG 300-2; SUG 9510-2

- b) die Beisitzer sodann den Eid leisten, indem jeder einzeln mit erhobener rechter Hand die Worte spricht:

„Ich schwöre es, so wahr mir Gott helfe.“

(2) Der Eidesleistung wird gleichgeachtet, wenn ein Mitglied einer Religionsgesellschaft, der das Gesetz den Gebrauch von Beteuerungsformeln an Stelle des Eides gestattet, eine Erklärung unter der Beteuerungsformel dieser Religionsgesellschaft abgibt.

(3) Über die Beeidigung der Beisitzer wird von dem Schriftführer des Seeamts eine Niederschrift aufgenommen, die vom Vorsitzenden und vom Schriftführer zu unterzeichnen ist.

§ 10 *

Ein Beisitzer, der bei der Spruchberatung überstimmt worden ist, hat nicht das Recht, aus diesem Grunde die in § 25 Abs. 3 des Gesetzes über die Untersuchung von Seeunfällen (SUG) vorgeschriebene Unterzeichnung des vollständigen Spruches mit Tatbestand und Gründen abzulehnen.

III. Schriftführer

§ 11

(1) Der Schriftführer soll die Befähigung zum gehobenen Verwaltungsdienst oder zum gerichtlichen Urkundsbeamten (Rechtspfleger) besitzen.

(2) Der Vorsitzende kann jedoch ausnahmsweise im Einzelfalle auch tüchtige Beamte des mittleren Dienstes oder geeignete Büroangestellte mit der Schriftführung betrauen.

§ 12

(1) Eine besondere Beeidigung des Schriftführers ist im allgemeinen nicht erforderlich. Sie erfolgt nur, wenn einem Büroangestellten das Schriftführeramt übertragen wird. In diesem Falle wird der Eid von dem Angestellten vor Beginn seiner ersten Schriftführertätigkeit in der Form geleistet, daß

- a) der Vorsitzende dem zu Beeidigenden folgende Eidesformel vorspricht:

„Sie schwören bei Gott dem Allmächtigen und Allwissenden, die Pflichten eines Schriftführers getreulich zu erfüllen und die von Ihnen zu fertigenden Niederschriften nach bestem Wissen und Gewissen aufzunehmen.“,

- b) anschließend der zu Beeidigende mit erhobener rechter Hand erklärt:

„Ich schwöre es, so wahr mir Gott helfe.“

(2) § 9 Abs. 2 der Geschäftsordnung findet entsprechende Anwendung.

(3) Über die Beeidigung des Schriftführers ist eine vom Vorsitzenden zu unterzeichnende Niederschrift anzufertigen.

§ 10: SUG 9510-2

§ 13 *

(1) Die Niederschriften sollen den Gang und die Ergebnisse der Hauptverhandlung wiedergeben und die Beachtung der nach dem Seeunfalluntersuchungsgesetz erforderlichen Förmlichkeiten ersichtlich machen. In ihnen sollen die Beteiligten nach Namen (Familien- und Vornamen), Geburtstag und Geburtsort und ihre Befähigungszeugnisse nach Art, Ausstellungstag und ausstellender Behörde bezeichnet werden. In die Niederschrift sollen außerdem die wesentlichen Ergebnisse der Verhandlungen und das Wesentliche der Ausführungen des *Reichskommissars* aufgenommen werden.

(2) Kommt es auf die Feststellung eines Vorgangs in der Hauptverhandlung oder des Wortlauts einer Aussage oder einer Äußerung an, so soll der Vorsitzende die vollständige Niederschreibung und Verlesung anordnen. In der Niederschrift soll bemerkt werden, daß die Verlesung geschehen und das Verlesene genehmigt ist oder welche Einwendungen erhoben sind.

B

Reichsoberseeamt

§ 14

Für das *Reichsoberseeamt* gelten die vorstehenden Bestimmungen der Geschäftsordnung für die Seeämter entsprechend, soweit sich nicht aus den folgenden Vorschriften Abweichungen ergeben.

I. Vorsitzender

§ 15

Dem Vorsitzenden obliegt die Aufgabe, auf eine möglichst einheitliche Spruchpraxis der Seeämter und des *Reichsoberseeamts* hinzuwirken. Der Vorsitzende des *Reichsoberseeamts* berichtet auf Grund der beim *Reichsoberseeamt* gemäß § 18 zu führenden Nachweise zum Ersten eines jeden Kalendervierteljahres dem *Reichsverkehrsminister* zusammenfassend über diejenigen Fälle, in denen inzwischen erlassene Seeamtssprüche zu besonderen Bemerkungen Anlaß bieten.

§ 16 *

Der Vorsitzende ordnet in jedem Berufungsfall die noch erforderlichen Ermittlungen an und bestimmt den Umfang einer weiteren Beweisaufnahme. Er veranlaßt die notwendigen Ladungen zur Hauptverhandlung. Die Beteiligten sind dabei besonders auf § 36 Abs. 4 SUG sowie auch darauf hinzuweisen, daß sie sich eines rechts- oder sachkundigen Beistandes bedienen können. In dringenden Fällen kann der Vorsitzende die in § 36 Abs. 1 SUG bestimmte Ladungsfrist nach pflichtgemäßem Ermessen auf das nach Sachlage gebotene Maß abkürzen.

§ 17

Der Vorsitzende kann Gebühren, Auslagen und Kosten des Berufungsverfahrens niederschlagen, wenn diese durch unrichtige Behandlung des Falles

§ 13 Abs. 1 u. § 16: SUG 9510-2

ohne Schuld des Beteiligten entstanden sind oder wenn ihre Einziehung im Verhältnis zu den damit verbundenen Kosten und Weiterungen untunlich erscheint.

§ 18*

Der Vorsitzende sorgt dafür, daß beim *Reichsoberseeamt* laufend folgende Register geführt und daß die in ihnen festgehaltenen Unterlagen den Seeämtern und *Reichskommissaren* auf Anfordern zur Verfügung gestellt werden:

1. ein Register I über besonders geartete Seeunfälle, geordnet nach

A. Kollisionen:

- a) falsches Ruderlegen, falsche oder mangelhafte Ausweichmanöver, falsche Überholmanöver und Signale,
- b) zu schnelles Fahren, vor allem bei Nebel,
- c) vorschnelles Ruderlegen bei Nebelfahrt,
- d) mangelnde Aufmerksamkeit,
- e) falsch ausgeführte Maschinenmanöver oder Versagen der Maschine,
- f) Überlassen der Schiffsführung an Nichtpatentinhaber,
- g) sonstige Verstöße gegen die Seestraßenordnung und die *Seewasserstraßenordnung*,
- h) Mängel beim Zusammenwirken mit Schleppern,
- i) falsche Lichterführung und schlechter Zustand der Lampen.

B. Strandungen:

- a) schlechte Karten, Unterlassen von Lotungen oder schlechte Auswertung von Lotungen,
- b) mangelhafte Ansteuerung, Verwechslung, schlechte Beobachtung von Feuern und Peilobjekten,
- c) falsche Kurse, nicht berücksichtigte Kursabweichungen (Deviation, Mißweisung, Strömungen, Abtrift),
- d) Überlassen der Schiffsführung an Nichtpatentinhaber,
- e) ungenügende Ausrüstung der Schiffe,
- f) Nebel oder unsichtiges Wetter.

C. Sonstiges:

- a) Explosionen und Feuer an Bord,
- b) Maschinen- oder Motorschäden,
- c) besondere Personenunfälle und Todesfälle an Bord,
- d) Aufbringung von Fischdampfern innerhalb der Hoheitsgrenzen,
- e) sonstige Schiffsuntergänge und Totalverluste,

- f) Leckagen und Eindringen von Wasser in die Schiffsräume,
- g) Schiffsunfälle infolge Unterlassung der gebotenen Annahme eines Lotsen, falsche Lotsenberatung oder schlechte Zusammenarbeit mit dem Lotsen,
- h) Verstöße gegen die *Verordnung über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoß von Schiffen auf See vom 15. August 1876 (Reichsgesetzbl. S. 189)*,
- i) Gesamtüberblick über alle Patententziehungen,
- k) Anregungen in Sprüchen der Seeämter und des *Reichsoberseeamts*.

2. Ein Register II, das auf den 1. Oktober 1935 zurückgeht und in alphabetischer Ordnung alle seither von einem untersuchten Seeunfall betroffenen Schiffe enthält.

3. Ein Register III in Gestalt eines alphabetisch geordneten Blattregisters über alle Beteiligten, gegen die in einem Spruch des Seeamts oder *Reichsoberseeamts* ein Verschulden festgestellt oder sonst Beanstandungen erhoben worden sind.

II. Der ständige Beisitzer

§ 19

(1) Der ständige Beisitzer steht dem Vorsitzenden jederzeit als schiffahrtskundiger Berater zur Verfügung. Er regt bei dem Vorsitzenden weitere Ermittlungen oder Beweisaufnahmen an. Er erstattet vor der Hauptverhandlung ein schriftliches Gutachten über den Gegenstand der Berufung. Dieses Gutachten ist nur für den Vorsitzenden und die Beisitzer bestimmt.

(2) Dem ständigen Beisitzer kann vom Vorsitzenden die Absetzung des Spruches des *Reichsoberseeamts* mit Tatbestand und Gründen übertragen werden.

III. Die nichtständigen Beisitzer

§ 20*

Schiffahrtskundig im Sinne des § 11 Abs. 2 SUG sind solche Beisitzer, die ein in der Schiffsbesetzungsordnung genanntes Befähigungszeugnis zum Seeschiffer oder Seesteuermann (A1 bis A6 oder B1 bis B5) oder ein Lotsenzeugnis besitzen oder Offiziere der Kriegsmarine sind oder waren.

§ 21

Jeder nichtständige Beisitzer erhält mit der Einberufung zur Hauptverhandlung eine Ausfertigung des angefochtenen Seeamtsspruches und der Berufungsbegründung zur Vorbereitung auf die Sitzung.

Der Reichsverkehrsminister

§ 18 Nr. 1 Abschn. A Buchst. g: Jetzt Seestraßenordnung v. 22. 12. 1953 9511-2 bzw. Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung 9511-1
§ 18 Nr. 1 Abschn. C Buchst. h Kursivdruck: Jetzt V über d. Sicherung d. Seefahrt v. 15. 12. 1956 9511-3

§ 20: SUG 9510-2; Schiffsbesetzungsordnung 9513-2

9510-8 Übertragung polizeilicher Befugnisse

9510-7

**Gesetz
betreffend die Deutsche Seewarte ***

Vom 9. Januar 1875

Reichsgesetzbl. S. 11, verk. am 20. 1. 1875

Überschrift: Mit Rücksicht auf die bevorstehende Neuregelung nur mit der Überschrift in die Sammlung aufgenommen gem. § 3 Abs. 2 G v.
10. 7. 1958 114-2

9510-7-1

**Verordnung
betreffend den Geschäftskreis,
die Einrichtung und die Verwaltung der Deutschen Seewarte ***

Vom 26. Dezember 1875

Reichsgesetzbl. S. 385, verk. am 31. 12. 1875, in der Fassung der Verordnung vom 4. 2. 1895 S. 151

Überschrift: Mit Rücksicht auf die bevorstehende Neuregelung nur mit der Überschrift in die Sammlung aufgenommen gem. § 3 Abs. 2 G v.
10. 7. 1958 114-2

9510-8

**Verordnung
zur Übertragung polizeilicher Befugnisse auf Reichswasserstraßen
an die Wasserstraßendirektion Bremen ***

Vom 7. Mai 1938

Reichsministerialbl. S. 344

Überschrift: Mit Rücksicht auf die bevorstehende Neuregelung nur mit der Überschrift in die Sammlung aufgenommen gem. § 3 Abs. 2 G v.
10. 7. 1958 114-2

Sachgebiet 9511

Verkehrsordnung

Vom 6. Mai 1952

Bundesgesetzbl. II S. 553

Inhaltsverzeichnis

ERSTER TEIL			
Gemeinsame Vorschriften für alle Seeschiffahrtstraßen			
Erster Abschnitt			
Einführung		§§	
Geltungsbereich	1	Rechts fahren. Benutzung des Fahrwassers	35
Verhältnis zur Seestraßenordnung	2	Ausweichen	36
Der Begriff „Fahrwasser“	3	Überholen	37
Verantwortung des Fahrzeugführers und der Schiffsmannschaft	4	Fahrwasser queren	38
Strom- und Schifffahrtspolizeibehörden	5	Drehen	39
Zweiter Abschnitt		Fahrtanweisung durch besondere Fahrzeuge	40
Lichter und andere Sichtsignale		Durchfahren von Brücken	41
Allgemeines	6	Vorbeifahren an Ketten- oder Seilfähren	42
Kennzeichnung der Polizeifahrzeuge	7	Schleppzüge	43
Hecklicht	8	Außergewöhnliche Schleppzüge	44
Kleine Fahrzeuge	9	Zusammenkoppeln von Fahrzeugen mit Maschinenantrieb	45
Fahrzeuge mit Maschinenantrieb unter Schlepperhilfe	10	Flöße	46
Außerhalb des Fahrwassers vor Anker fischende Fahrzeuge	11	Verhütung von Schäden an Strombauwerken und Uferanlagen	47
Abschleppen festsitzender Fahrzeuge	12	Fünfter Abschnitt	
In der Manövrierfähigkeit behinderte Schwimmkörper	13	Verschiedene Bestimmungen	
Wegerechtschiffe	14	Ankern	48
Fähren	15	Bewachung im Fahrwasser vor Anker liegender Fahrzeuge und Flöße	49
Fahrzeuge mit feuergefährlicher Ladung	16	Anlegen und Festmachen	50
Flöße	17	Ankern und Festmachen von Fahrzeugen mit feuergefährlicher Ladung	51
Schräg oder quer im Fahrwasser vor Anker liegende Fahrzeuge und Fahrzeuge, die zur Regulierung nautischer Instrumente drehen	18	Vorsichtsmaßregeln am Ufer liegender Fahrzeuge ..	52
Festgemachte Fahrzeuge	19	Laden und Löschen	53
Warnsignal bei Schifffahrtbehinderung	20	Verhalten beim Festkommen im Fahrwasser	54
Bagger, Taucherfahrzeuge und andere schwimmende Geräte	21	Verhalten bei der Gefahr des Sinkens	55
Wracke und andere Schifffahrtshindernisse	22	Maßnahmen nach dem Sinken	56
Schutzbedürftige Werke und Anlagen	23	Schutz der Seezeichen	57
Sperrung eines Fahrwassers. Verbot des Ein- und Auslaufens	24	Ausübung der Fischerei	58
Allgemeine Lotsenpflicht	25	Reinhaltung des Fahrwassers	59
Sperrung bei Bombenabwurf- oder Schießübungen ..	26	Gebrauch der Scheinwerfer	60
Schleppen von Scheiben zu Schießübungen	27	Wettfahrten und andere Veranstaltungen	61
Dritter Abschnitt		Bestimmungen und Signale für Fahrzeuge, die von Eisbrechern geführt oder geschleppt werden	62
Schallsignale		ZWEITER TEIL	
Allgemeines	28	Besondere Vorschriften für die einzelnen Seeschiffahrtstraßen	
Pfeifen- oder Nebelhornsignale	29	Erster Abschnitt	
Anwendung des Gefahr- und Warnsignals	30	Die Ems und Leda	
Nebelsignale	31	Grenzen des Geltungsbereichs	63
Vierter Abschnitt		Signalstellen für Warnsignale	64
Fahrregeln		Lotsensignale	65
Vorsichtsmaßnahmen, Fahrtgeschwindigkeit, Ausguck ..	32	Wegerechtschiffe	66
Einlaufen in Einfahrten und Nebengewässer und Auslaufen aus ihnen	33	Schleppzüge	67
Fahrtbeschränkungen	34	Nebeneinanderkoppeln von Fahrzeugen	68
		Offene Kähne	69
		Flöße	70
		Höchstgeschwindigkeit	71
		Verkehr in scharfen Krümmungen und engen Fahrwasserstrecken	72
		Fahrregeln und Signale beim Einlaufen in den Emder Hafen	73

	§§
Fähren	74
Verkehr durch die Straßenbrücke bei Leerort	75
Verkehr durch die Eisenbahnbrücke bei Weener	76
Ankern und Anlegen	77
Fahrzeuge mit Sprengstoff oder Munition	78
Ausübung der Fischerei	79

Zweiter Abschnitt

Die Fahrwasser zwischen Ems und Jade

Grenzen des Geltungsbereichs	80
Begriffsbestimmung	81
Signalstellen für Warnsignale	82
Ausübung der Fischerei	83

Dritter Abschnitt

Die Jade, Weser und Lesum

Äußere Grenzen des Geltungsbereichs	84
Innere Grenzen (Jade)	85
Benennung des Fahrwassers	86
Lotsensignale	87
Signalstelle für Warnsignale	88
Schleppzüge	89
Ankerverbote und Ausübung der Fischerei	90
Reeden	91
Fahrzeuge mit Sprengstoff oder Munition	92
Innere Grenzen (Weser und Lesum)	93
Benennung des Weserfahrwassers	94
Lotsenbeförderung	95
Lotsensignale	96
Signalstellen für Warnsignale	97
Fahrtgeschwindigkeit	98
Rechtsfahren	99
Überholen	100
Signale beim Einlaufen in Schleusen	101
Schleppzüge	102
Treiben von Fahrzeugen	103
Flöße	104
Nebeneinanderkoppeln von Fahrzeugen	105
Ankern und Ausübung der Fischerei	106
Sondersignale beim Passieren von Häfen und Molen	107
Fahrzeuge mit Sprengstoff oder Munition	108
Reeden	109

Vierter Abschnitt

Die Hunte

Grenzen des Geltungsbereichs	110
Verkehrsbeschränkungen	111
Signalstellen für Warnsignale	112
Überholen	113
Schleppzüge	114
Nebeneinanderkoppeln von Fahrzeugen oder Flößen	115
Flöße	116
Treiben von Fahrzeugen	117
Höchstgeschwindigkeit	118
Fahrregeln, Signale beim Begegnen, Verkehr in Fluß- krümmungen	119
Ausübung der Fischerei	120
Geltungsbefreiung	121
Schiffsliegestelle in Elsflöth	122
Schiffsliegeplätze unterhalb und oberhalb der Eisen- bahnbrücke in Oldenburg	123
Verkehr durch die Huntebrücken	124

Fünfter Abschnitt

Die Elbe

	§§
Grenzen des Geltungsbereichs	125
Begriffsbestimmung	126
Wegerechtschiffe	127
Lotsenbeförderung	128
Lotsensignale	129
Signale zum Herbeirufen des Reededampfers auf Cuxhaven-Reede	130
Quarantänesignale	131
Signalstellen für Warnsignale	132
Fahrtgeschwindigkeit	133
Schleppzüge	134
Treiben von Fahrzeugen	135
Zollabfertigung bei Cuxhaven	136
Fahrregeln	137
Fahrregeln für Segelfahrzeuge	138
Ankerverbote	139
Ausübung der Fischerei	140
Fahrzeuge mit Sprengstoff oder Munition	141
Reeden	142

Sechster Abschnitt

Die Oste

Grenzen des Geltungsbereichs	143
Signalstellen für Warnsignale	144
Höchstgeschwindigkeit	145
Beschränkung der Masthöhe	146
Schleppzüge und Flöße	147
Segeln und Treiben	148
Überholen	149
Wenden	150
Festmachen	151
Ankern	152
Nebeneinanderfahren und Koppeln	153
Fähren	154
Verkehr durch die Eisenbahnbrücke bei Hechthausen (km 37,8) und die Straßenbrücke bei Hechthausen (km 38,7)	155

Siebenter Abschnitt

Der Freiburger Hafenpriel

Grenzen des Geltungsbereichs	156
Signalstellen für Warnsignale	157
Höchstgeschwindigkeit	158
Festmachen und Ankern	159

Achter Abschnitt

**Die Nebenelben bei Wischhafen, Assel und
Bützflöth**

Grenzen des Geltungsbereichs	160
Signalstellen für Warnsignale	161
Höchstgeschwindigkeit	162
Festmachen	163
Ankern	164

Neunter Abschnitt

Die Schwinge

Grenzen des Geltungsbereichs	165
Signalstellen für Warnsignale	166
Höchstgeschwindigkeit	167
Beratung des Fahrzeugführers durch Schiffahrtskundige	168

	§§
Beschränkung der Masthöhe	169
Schleppzüge und Flöße	170
Segeln und Treiben	171
Festmachen	172

Zehnter Abschnitt

Die Lühe

Grenzen des Geltungsbereichs	173
Lichterführung	174
Signalstellen für Warnsignale	175
Höchstgeschwindigkeit	176
Beschränkung der Fahrzeuggrößen und der Masthöhe	177
Schleppzüge und Flöße	178
Begegnen	179
Überholen	180
Wenden	181
Festmachen	182
Straßenbrücke in Steinkirchen	183
Lüheabschleusung (km 10,5)	184

Elfter Abschnitt

Die Este

Grenzen des Geltungsbereichs	185
Lichterführung	186
Signalstellen für Warnsignale	187
Höchstgeschwindigkeit	188
Beschränkung der Fahrzeuggrößen und der Masthöhe	189
Schleppzüge und Flöße	190
Begegnen	191
Überholen	192
Wenden	193
Festmachen	194
Ankern	195
Drehbrücken in Hove und Estebrügge	196
Buxtehuder Fleth	197

Zwölfter Abschnitt

Die Stör

Grenzen des Geltungsbereichs	198
Signalstellen für Warnsignale	199
Höchstgeschwindigkeit	200
Beratung des Fahrzeugführers durch Schiffahrtskundige, Wegerechtschiffe	201
Schleppzüge	202
Treiben von Fahrzeugen	203
Festmachen und Ankern	204
Festkommen im Fahrwasser	205
Besatzung	206
Seilfähren in Wewelsfleth und Beidenfleth	207
Verkehr durch die Straßenbrücken in Heiligenstedten	208
Verkehr durch die Eisenbahnbrücke in Itzehoe	209
Befahren des Delftordurchstichs in Itzehoe	210

Dreizehnter Abschnitt

Die Krückau und Pinnau

Grenzen des Geltungsbereichs	211
Signalstellen für Warnsignale	212
Höchstgeschwindigkeit	213
Schleppzüge	214
Treiben von Fahrzeugen	215
Festmachen und Ankern	216

	§§
Besatzung	217
Festkommen im Fahrwasser	218
Verkehr durch die Drehbrücke in Klevendeich	219
Verkehr durch die Klappbrücke bei Uetersen	220

Vierzehnter Abschnitt

**Die Fahrwasser zwischen Eider und Elbe
und die Gewässer um Helgoland**

Grenzen des Geltungsbereichs	221
Signalstellen für Warnsignale	222

Fünfzehnter Abschnitt

Die Eider

Grenzen des Geltungsbereichs	223
Signalstelle für Warnsignale	224
Beschränkung der Fahrzeuggrößen und der Masthöhe	225
Überholen	226
Festmachen	227
Verkehr durch die Eisenbahndrehbrücke bei Fried- richstadt	228
Verkehr durch die Straßenklappbrücke bei Friedrich- stadt	229
Verkehr durch die Schleusen Nordfeld und Lexfähr	230

Sechzehnter Abschnitt

**Die Fahrwasser an der Schleswigschen Westküste
von der Hever bis zum Lister Tief**

Grenzen des Geltungsbereichs	231
Begriffsbestimmung	232
Signalstellen für Warnsignale	233
Ankerverbote	234

Siebzehnter Abschnitt

Die Flensburger Förde (Deutsches Hoheitsgebiet)

Grenzen des Geltungsbereichs	235
Signalstellen für Warnsignale	236
Reede	237
Fahrtgeschwindigkeit	238
Wegerechtschiffe	239

Achtzehnter Abschnitt

Die Schlei

Grenzen des Geltungsbereichs	240
Signalstellen für Warnsignale	241
Flöße	242
Fahrtgeschwindigkeit	243
Vorbeifahren an festgekommenen Fahrzeugen	244
Fahrzeuge mit Sprengstoff oder Munition	245
Verkehr durch die Brücken bei Kappeln und Lindaunis	246
Seilfähren bei Arnis und Missunde	247
Liegeplatz für Fischerfahrzeuge vor Maasholm	248

Neunzehnter Abschnitt

Die Eckernförder Bucht und Stollergrundrinne

Grenzen des Geltungsbereichs	249
Signalstellen für Warnsignale	250
Ausübung der Fischerei	251

Zwanzigster Abschnitt

Die Kieler Förde	§§
Grenzen des Geltungsbereichs	252
Lotsensignale	253
Signalstelle für Warnsignale	254
Höchstgeschwindigkeit	255
Schleppzüge	256
Fahrregeln	257
Kanalreede und Ankerplätze	258
Schutz der Entmagnetisierungsanlagen	259
Zollabfertigung bei Laboe	260

Einundzwanzigster Abschnitt

Der Fehmarnsund	
Grenzen des Geltungsbereichs	261
Begriffsbestimmung	262
Signalstellen für Warnsignale	263
Ankerverbote	264
Vorsichtsmaßnahmen beim Durchfahren der Bagger- rinne des Fehmarnsundes	265
Schleppzüge	266

Zweiundzwanzigster Abschnitt

Die Trave	
Grenzen des Geltungsbereichs	267
Gültigkeit anderer Verordnungen	268
Begriffsbestimmungen	269

Schallsignale	§§
Schallsignale	270
Lotsensignale	271
Signalstellen für Warnsignale	272
Zulässiger Tiefgang. Verbot der Benutzung der See- schiffahrtstraße	273
Höchstgeschwindigkeit	274
Wegerechtschiffe	275
Schleppzüge	276
Schlepperhilfe	277
Segeln und Treiben	278
Überholen	279
Begegnen	280
Ausbringen von Ketten und Leinen	281
Ankerplätze	282
Fahrzeuge mit feuergefährlicher Ladung	283
Fahrregeln für den Hafen des Hochofenwerks Herren- wyk	284
Verkehr durch die Herrenbrücke	285

DRITTER TEIL

Schlußvorschriften

Strafbestimmungen	286
Inkrafttreten der Verordnung	287

Anlagen

Signaltafel (Schallsignale)	
Signaltafel (Schallsignale im Verkehr mit Eisbrechern)	

Auf Grund des § 366 Nr. 10 des Strafgesetzbuchs in Verbindung mit den Artikeln 89 und 129 Abs. 1 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland wird verordnet: *

ERSTER TEIL

Gemeinsame Vorschriften
für alle Seeschiffahrtstraßen

ERSTER ABSCHNITT

Einführung

§ 1

Geltungsbereich

(1) Diese Polizeiverordnung gilt auf den mit der See zusammenhängenden Wasserstraßen in den Grenzen, die in den im zweiten Teil enthaltenen Sondervorschriften für die einzelnen Seeschiffahrtstraßen festgelegt sind.

(2) Diese Polizeiverordnung gilt nicht in den an den Seeschiffahrtstraßen liegenden Häfen, soweit im zweiten Teil oder in den Verordnungen für diese Häfen nichts anderes bestimmt ist.

Einleitungssatz: StGB 450-2; GG 100-1

§ 2*

Verhältnis zur Seestraßenordnung

Steht eine Vorschrift der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung mit der Seestraßenordnung in Widerspruch, gilt die Seeschiffahrtstraßen-Ordnung.

§ 3*

Der Begriff „Fahrwasser“

(1) Fahrwasser nach dieser Polizeiverordnung ist der Teil einer Wasserstraße, der bezeichnet wird durch die geraden Linien, die die an den Seiten liegenden schwimmenden Seezeichen oder, wo solche nicht ausgelegt sind, die festen Seezeichen oder die Köpfe der Uferschutzwerke miteinander verbinden. Wo Seezeichen und Uferschutzwerke fehlen, gilt die zwischen den Ufern liegende Wasserstraße als Fahrwasser.

(2) Sind auf einer Seeschiffahrtstraße wegen Trennung des Fahrwassers durch Untiefen oder aus anderen Gründen mehrere nebeneinander laufende Fahrwasser vorhanden, gilt als Hauptfahrwasser nach dieser Polizeiverordnung das von See bis zur inneren Geltungsgrenze durch fortlaufende Betonung oder Richtlinien bezeichnete tiefere Fahrwasser.

§ 2 u. § 3 Abs. 4: Vgl. jetzt Seestraßenordnung v. 22. 12. 1953 II 603/760 9511-2

(3) Als Nebenfahrwasser gelten die auf den einzelnen Strecken neben dem Hauptfahrwasser herlaufenden schiffbaren Rinnen oder Nebenarme.

(4) Die Fahrwasser im Geltungsbereich dieser Polizeiverordnung gelten als enge Fahrwasser im Sinne des Artikels 25 der Seestraßenordnung.

§ 4

Verantwortung des Fahrzeugführers und der Schiffsmannschaft

(1) Verantwortlich dafür, daß diese Polizeiverordnung befolgt wird, ist der Führer des Fahrzeugs oder sein Vertreter.

(2) Der Führer eines Fahrzeugs oder eines Floßes muß einen Abdruck dieser Polizeiverordnung an Bord haben, soweit nicht die Strom- und Schiffahrtspolizeibehörden Ausnahmen zulassen.

(3) Der Führer oder sein Vertreter soll die Schiffsmannschaft anhalten, diese Polizeiverordnung zu befolgen.

(4) Keine Vorschrift dieser Polizeiverordnung soll den Reeder, den Führer oder die Mannschaft eines Fahrzeugs von den Folgen einer Versäumnis im Gebrauch von Lichtern oder Signalen oder im Halten eines gehörigen Ausgucks oder von den Folgen der Versäumnis anderer Vorsichtsmaßregeln befreien, die durch die seemännische Praxis oder durch die besonderen Umstände des Falles geboten sind.

§ 5

Strom- und Schiffahrtspolizeibehörden

(1) Strom- und Schiffahrtspolizeibehörden sind die Mittelbehörden der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes. Diese sind befugt, die Regelung örtlicher Verhältnisse ihren nachgeordneten örtlichen Stellen zu übertragen.

(2) Die Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde ist ermächtigt, in Durchführung dieser Polizeiverordnung Anordnungen vorübergehender Art zu erlassen, die aus besonderem Anlaß zur Sicherheit und Ordnung der Schiffahrt und zum Schutz von Wasserbauarbeiten erforderlich werden.

(3) Die Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde kann zur Sicherheit und Ordnung der Schiffahrt auch Anordnungen erlassen, die notwendig sind, um die bis zu einer Änderung dieser Polizeiverordnung erforderlichen schiffahrtspolizeilichen Maßnahmen zu treffen. Ihre Geltungsdauer ist auf zwei Jahre beschränkt.

(4) Der Beamte der Strom- und Schiffahrtspolizei kann ein Fahrzeug auffordern, anzuhalten, an einer bestimmten Stelle anzulegen oder die Weiterfahrt zu unterlassen, wenn es zur Aufsicht oder zur Durchführung der polizeilichen Vorschriften notwendig ist.

(5) Dem Beamten der Strom- und Schiffahrtspolizei ist zur Ausübung des Dienstes das Betreten des Fahrzeugs zu ermöglichen.

ZWEITER ABSCHNITT

Lichter und andere Sichtsignale

§ 6*

Allgemeines

(1) Rote und grüne Lichter dürfen nur insoweit benutzt werden, als die Seestraßenordnung, Zollordnung, *Lotsensignalordnung* oder diese Polizeiverordnung es vorschreiben. Das Recht der Kriegsschiffe, farbige Lichter, Sternsignale oder Raketen als anderweitige Signale zu benutzen, bleibt unberührt.

(2) Lichter, die nach den genannten Bestimmungen nicht vorgeschrieben oder zugelassen sind, müssen derart abgeblendet werden, daß Verwechslungen oder verkehrsstörende Blendungen vermieden werden.

(3) Das Abbrennen von bengalischen Streichhölzern (Zündhölzern) oder farbigen Feuerwerkskörpern, die mit den in der Seestraßenordnung oder in dieser Polizeiverordnung vorgeschriebenen Lichtern verwechselt werden können, ist verboten.

(4) Die Mindesttragweite aller in dieser Polizeiverordnung vorgeschriebenen Lichter muß eine Seemeile betragen, soweit die Seestraßenordnung oder diese Polizeiverordnung nichts anderes vorschreiben.

(5) Der Durchmesser der Bälle und Zylinder, der Durchmesser der Grundfläche sowie die Höhe der Kegel müssen mindestens 0,61 m, die Höhe der Zylinder mindestens 1 m betragen. Bei Fahrzeugen unter 113 cbm Bruttoraumgehalt dürfen die Abmessungen der Signalkörper bis zur Hälfte kleiner sein.

(6) Die Lichter müssen bei Nacht (von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang) geführt oder gezeigt werden, soweit diese Polizeiverordnung nichts anderes vorschreibt.

(7) Die Lichter, Kegel, Zylinder, Bälle und Flaggen müssen über den ganzen Horizont sichtbar sein, soweit die Seestraßenordnung oder diese Polizeiverordnung nichts anderes vorschreiben.

(8) Soweit Lichter oder Signalkörper übereinander zu setzen sind, muß dies in senkrechter Anordnung geschehen. Der Abstand zwischen den einzelnen Lichtern oder Signalkörpern muß 1,50 m betragen, soweit diese Polizeiverordnung nichts anderes vorschreibt.

(9) Ein Fahrzeug, das in einem ausschließlich durch Stangen oder Pricken bezeichneten Wattenfahrwasser festkommt, braucht die in Artikel 4a und 11 der Seestraßenordnung vorgeschriebenen roten Lichter und Bälle nicht zu führen. Es genügt, wenn es die in den beiden ersten Absätzen des Artikels 11 vorgeschriebenen weißen Lichter führt.

§ 6 Abs. 1, 3, 4, 7 u. 9: Vgl. jetzt Seestraßenordnung v. 22. 12. 1953 II 603/760 9511-2; in § 6 Abs. 9 jetzt Art. 4 anstelle Art. 4 a
§ 6 Abs. 1: Seehafen-Zollordnung v. 3. 11. 1937 RMBl. S. 651; Kursivdruck jetzt Allgemeine Lotsordnung 9515-2

§ 7

Kennzeichnung der Polizeifahrzeuge

Polizeifahrzeuge im Dienst dürfen über dem Dampflicht ein blaues Licht setzen, dessen Tragweite geringer als eine Seemeile sein kann. Bei Tage führen sie die Dienstflagge.

§ 8*

Hecklicht

In einem Schleppzug muß jedes Fahrzeug ein Hecklicht nach Artikel 10 der Seestraßenordnung führen.

§ 9*

Kleine Fahrzeuge

(1) Ein Fahrzeug in Fahrt, das nach der Seestraßenordnung keine Lichter zu führen braucht, muß ein weißes Licht führen. Ein Segel-, Ruder- oder Sportboot bis zu 7 m Länge über alles braucht weder dieses Licht noch andere Signalkörper zu führen, muß dann aber eine elektrische Lampe oder eine Laterne mit einem weißen Licht angezündet und gebrauchsfertig zur Hand haben, die zeitig genug gezeigt werden muß, um einen Zusammenstoß zu verhüten.

(2) Ein offenes Motorfischerboot und ein anderes offenes Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das eine Geschwindigkeit von 4 Seemeilen in der Stunde nicht überschreiten kann, brauchen die nach Artikel 7 der Seestraßenordnung für Fahrzeuge mit Maschinenantrieb vorgeschriebenen Lichter nicht zu führen, wohl aber ein weißes Licht. Dasselbe gilt für ein Segelfahrzeug von weniger als 7 m Länge über alles, das sich eines Hilfsantriebs mit Maschinenkraft bedient und eine Geschwindigkeit von 4 Seemeilen in der Stunde nicht überschreiten kann.

§ 10*

Fahrzeuge mit Maschinenantrieb unter Schlepperhilfe

Ein Fahrzeug in Fahrt mit betriebsklarer Maschine muß, wenn es sich eines oder mehrerer Schlepper zur Unterstützung bedient, die Lichter eines allein-fahrenden Fahrzeugs mit Maschinenantrieb führen. Ein solcher Schlepper muß, solange die Schleppverbindung besteht, die Schlepperlichter nach Artikel 3 der Seestraßenordnung führen.

§ 11*

Außerhalb des Fahrwassers vor Anker fischende Fahrzeuge

Ein außerhalb des Fahrwassers vor Anker fischendes Fahrzeug muß das in Artikel 9g Abs. 3 der Seestraßenordnung vorgeschriebene weitere weiße Licht in der Richtung zum ausgelegten Netz oder Fanggerät führen, wenn dieses sich über 15 m horizontal vom Fahrzeug aus erstreckt.

§§ 8, 9, 10 u. 11: Vgl. jetzt Seestraßenordnung v. 22. 12. 1953 II 603/760 9511-2; in § 11 jetzt Art. 9 g anstelle Art. 9 g Abs. 3

§ 12*

Abschleppen festsitzender Fahrzeuge

Ein Fahrzeug, das ein am Grunde festsitzendes Fahrzeug abzuschleppen versucht, muß während der Zeit, in der die Schlepptrasse fest und das abzuschleppende Fahrzeug noch nicht in Fahrt ist, die Lichter und Zeichen für ein manövrierunfähiges Fahrzeug führen (Artikel 4 der Seestraßenordnung). Es muß ferner die Lichter für ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb (Artikel 2 der Seestraßenordnung) und die Lichter für einen Schlepper (Artikel 3 der Seestraßenordnung) zum sofortigen Setzen klarhalten für den Fall, daß die Schlepptrasse bricht oder das am Grunde festsitzende Fahrzeug in Fahrt kommt.

§ 13*

In der Manövrierfähigkeit behinderte Schwimmkörper

Kräne, Docke, Pontons und andere nicht oder beschränkt manövrierfähige Schwimmkörper, außer Flößen, müssen führen,

1. wenn sie in Fahrt sind, neben den farbigen Seitenlichtern und dem Hecklicht die Lichter und Zeichen für ein manövrierunfähiges Fahrzeug (Artikel 4a der Seestraßenordnung),
2. wenn sie vor Anker liegen, die Lichter und Zeichen nach Artikel 11 der Seestraßenordnung.

§ 14*

Wegerechtschiffe

(1) Fahrzeuge und Schwimmkörper aller Art, die nicht zur Führung des Signals nach Artikel 4a der Seestraßenordnung oder des § 13 dieser Polizeiverordnung verpflichtet, aber wegen ihres Tiefgangs, ihrer Länge oder wegen anderer Eigenschaften gezwungen sind, die tiefste Fahrhinne für sich in Anspruch zu nehmen (Wegerechtschiffe), müssen, wenn der Lotse es für notwendig hält, in Fahrt im Vortopp ein rotes Licht — Fahrzeuge mit Maschinenantrieb mindestens zwei Meter höher als das zweite Dampflicht — und bei Tage einen schwarzen Zylinder führen. Ein Wegerechtschiff, das wegen seiner Bauart das Signal nicht in der genannten Höhe führen kann, muß es an der Stelle setzen, an der es am besten gesehen werden kann. Bedient ein Wegerechtschiff sich anderer Fahrzeuge zur Hilfeleistung, darf nur das Wegerechtschiff das vorstehende Signal führen.

(2) Ein Fahrzeug, das keinen Lotsen an Bord hat, mit Ausnahme der Tonnenleger und Eisbrecher im Dienst, darf das Signal nach Absatz 1 nicht führen.

§ 15

Fähren

Eine Ketten- oder Seilfähre in Fahrt muß vorne und hinten in gleicher Höhe ein weißes Licht führen.

§§ 12 u. 13: Vgl. jetzt Seestraßenordnung v. 22. 12. 1953 II 603/760 9511-2; in § 13 jetzt Art. 4 anstelle Art. 4 a

§ 14 Abs. 1: Vgl. jetzt Art. 4 Seestraßenordnung v. 22. 12. 1953 II 603/760 9511-2

§ 16

Fahrzeuge mit feuergefährlicher Ladung

(1) Ein Fahrzeug, das mehr als 35 kg Sprengstoff oder Munition geladen hat, muß, auch wenn es vor Anker liegt oder festgemacht hat, im Vortopp ein rotes Licht — Fahrzeuge mit Maschinenantrieb mindestens 2 m höher als das zweite Dampferlicht —, bei Tage eine weit erkennbare, stets ausgespannt zu haltende Flagge B des Internationalen Signalbuchs führen.

(2) Die gleichen Signale muß ein Tankfahrzeug führen, das leicht entzündliche Flüssigkeiten geladen hat oder nach Entladung noch nicht entgast worden ist. Als leicht entzündlich gelten Flüssigkeiten, deren Flammpunkt nicht über 21 °C liegt.

(3) Ein Fahrzeug, das wegen seiner Bauart das Signal nicht in der genannten Höhe führen kann, muß es an der Stelle setzen, an der es am besten gesehen werden kann.

§ 17

Flöße

(1) Ein Floß, das in Fahrt ist, muß vorne ein weißes Licht, hinten in gleicher Höhe wie das vordere Licht zwei weiße Lichter in mindestens 1,5 m seitlichem Abstand und etwa 1,5 m über der Mitte der Verbindungslinie dieser beiden hinteren Lichter ein drittes weißes Licht führen. Werden mehrere Flöße als Anhang geschleppt, darf nur das letzte Floß die vorgeschriebenen hinteren Lichter, die andern Flöße nur je ein Licht vorn und hinten führen.

(2) Ein Floß, das vor Anker liegt oder festgemacht ist, muß an beiden Enden der dem Fahrwasser zugekehrten Seite ein weißes Licht führen. Liegen mehrere Flöße nebeneinander, darf nur das dem Fahrwasser zunächst liegende Floß die Lichter führen. Diese Bestimmung gilt auch für Scheibenflöße.

§ 18

Schräg oder quer im Fahrwasser vor Anker liegende Fahrzeuge und Fahrzeuge, die zur Regulierung nautischer Instrumente drehen

(1) Ein vor Anker liegendes Fahrzeug, das quer oder schräg im Fahrwasser liegt, muß beim Nahen eines anderen Fahrzeugs am Heck ein weißes Licht derart auf und nieder bewegen, daß es einem sich nähernden Fahrzeug sichtbar bleibt, bis die Gefahr des Zusammenstoßes vorüber ist.

(2) Ein Fahrzeug, das zur Regulierung nautischer Instrumente dreht, muß das in Absatz 1 vorgeschriebene Signal zeigen. Bei Tage muß es das Signal JI des Internationalen Signalbuchs an gut sichtbarer Stelle führen.

§ 19

Festgemachte Fahrzeuge

(1) Ein Fahrzeug, das am Ufer, an Dalben, Tonnen oder an einer Landungsbrücke festgemacht hat, muß an der Fahrwasserseite, möglichst in Deckhöhe, bei einer Fahrzeuglänge unter 45,75 m ein

weißes Licht mittschiffs, bei einer Fahrzeuglänge von 45,75 m oder mehr, vorn und hinten ein weißes Licht führen.

(2) Ragt ein festgemachtes Fahrzeug mit dem Bug oder dem Heck über die Anlegestelle hinaus in ein Fahrwasser hinein, muß es außer den in Absatz 1 vorgeschriebenen Lichtern noch ein weißes Licht am äußersten Ende des in das Fahrwasser hineinragenden Teils führen.

(3) Sind zwei oder mehrere Fahrzeuge nebeneinander festgemacht, braucht nur das dem Fahrwasser zunächst liegende Fahrzeug die in Absatz 1 vorgeschriebenen Lichter zu führen.

(4) Eine Baggerschute, die längsseit eines Baggers liegt, oder ein Fahrzeug, das an einem vor Anker liegenden Fahrzeug längsseit festgemacht hat, muß das Licht oder die Lichter (Absatz 1) an der vom Bagger oder vom verankerten Fahrzeug abgekehrten Seite führen. Ein festgemachtes offenes Boot bis zu 7 m Länge über alles braucht ein Licht nicht zu führen.

(5) Ein längsseit festgemachtes Fahrzeug darf ein Ankerlicht nicht führen.

(6) Ein Fahrzeug, das festgemacht ist oder vor Anker liegt, und besonderer Rücksicht eines vorbeifahrenden Fahrzeugs bedarf, darf nach Genehmigung der Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde außer dem Signal nach Absatz 1 zusätzlich das Signal nach § 23 führen.

§ 20

Warnsignal bei Schifffahrtbehinderung

(1) Bei Eintritt außergewöhnlicher Schifffahrtbehinderung werden an den im zweiten Teil angegebenen Stellen als Warnsignal

drei Lichter übereinander, die beiden oberen rot, das untere grün,

bei Tage drei Signalkörper übereinander, oben zwei Bälle und darunter ein Kegel — Spitze unten —,

gezeigt.

(2) Über Ort und Art der Schifffahrtbehinderung geben die im zweiten Teil angegebenen Stellen Auskunft.

§ 21

Bagger, Taucherfahrzeuge und andere schwimmende Geräte

(1) Bagger, Taucherfahrzeuge und andere schwimmende Geräte müssen, solange sie der Rücksicht der Schifffahrt durch Fahrtverminderung und andere Vorsichtsmaßregeln bedürfen, auf jeder Seite in mindestens 1,5 m Abstand voneinander in gleicher Höhe ein rotes Licht und auf der Seite, die sich für die Vorbeifahrt am besten eignet, ein weißes Licht unter dem roten Licht führen. Bei Tage wird diese Seite durch einen roten Ball bezeichnet.

(2) Werden die Lichter rot über weiß, bei Tage der rote Ball auf beiden Seiten des Fahrzeugs gezeigt, darf nur an der in Fahrtrichtung rechts liegenden Seite vorbeigefahren werden.

(3) Werden die Lichter rot über weiß auf der einen, rot über grün auf der anderen Seite des Fahrzeugs, bei Tage der rote Ball auf der einen, zwei schwarze Kegel mit gegeneinander gerichteten Spitzen (Stundenglas) auf der anderen Seite gezeigt, darf nur an der mit rot über weiß oder mit dem roten Ball bezeichneten Seite vorbeigefahren werden.

§ 22

Wracke und andere Schiffahrthindernisse

(1) Ein Wrack oder ein anderes Schiffahrthindernis, an dem ohne Fahrtverminderung und ohne besondere Vorsichtsmaßregeln vorbeigefahren werden darf, wird nach den Grundsätzen für die Bezeichnung der deutschen Küste durch Wrackleuchttönen, Wracktonnen oder eine auf dem Wrack selbst angebrachte Bezeichnung kenntlich gemacht. Die Lage der Tonnen zum Wrack wird durch Toppzeichen angegeben.

(2) Ein Wrack oder ein anderes Schiffahrthindernis, auf das die Schifffahrt durch Fahrtverminderung oder andere Vorsichtsmaßregeln Rücksicht zu nehmen hat, führt,

1. wenn es an der Steuerbordseite des Fahrwassers liegt, auf der dem Fahrwasser zugekehrten Seite
 drei grüne Lichter übereinander,
 bei Tage einen grünen Kegel — Spitze oben — und darunter zwei grüne Bälle;
2. wenn es an der Backbordseite des Fahrwassers liegt, auf der dem Fahrwasser zugekehrten Seite
 zwei grüne Lichter übereinander,
 bei Tage einen grünen Zylinder und darunter einen grünen Ball;
3. wenn es inmitten des Fahrwassers liegt, so daß nur an der in Fahrtrichtung rechts liegenden Seite vorbeigefahren werden darf, auf jeder Seite in gleicher Höhe in mindestens 3 m waagerechtem Abstand voneinander
 zwei grüne Lichter übereinander,
 bei Tage zwei grüne Bälle übereinander.

(3) Die Signale werden auf dem Schiffahrthindernis selbst, und wenn das nicht möglich ist, auf einem verankerten Fahrzeug (Wrackfeuerschiff, Bergungsfahrzeug usw.) oder an Land in unmittelbarer Nähe des Hindernisses angebracht.

§ 23

Schutzbedürftige Werke und Anlagen

In Bau begriffene Strombauwerke und die bei Wasserbauten benutzten Fahrzeuge und Geräte sowie schwimmende und feste Anlagen am Ufer, die der Rücksicht der Schifffahrt durch Fahrtverminderung bedürfen, dürfen nach Genehmigung der Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde führen

drei Lichter übereinander, das obere weiß, das mittlere rot, das untere weiß, bei Tage einen roten Zylinder.

§ 24

Sperrung eines Fahrwassers. Verbot des Ein- und Auslaufens

(1) Ist durch Baggararbeiten, Schiffahrthindernisse oder aus einer anderen ähnlichen Ursache ein Fahrwasser zum Teil gesperrt, wird das Warnsignal nach § 20 gezeigt und den Fahrzeugen, die diesen Teil durchfahren wollen, falls notwendig, durch besondere, an den Grenzen des gesperrten Gebiets ausgelegte Dienstfahrzeuge Nachricht über Umfang, Art und Dauer der Sperrung gegeben. Die letzteren Fahrzeuge führen die in § 7 vorgeschriebenen Zeichen. Ihren Anordnungen ist zu folgen. An der Sperrstelle selbst werden gezeigt

drei Lichter übereinander, das obere rot, das mittlere grün, das untere weiß, bei Tage drei Signalkörper übereinander, oben ein Ball, in der Mitte ein Kegel — Spitze unten — und unten ein Kegel — Spitze oben —.

(2) Ist für ein Fahrwasser oder für einen Hafen die Einfahrt oder die Ausfahrt oder die Einfahrt und Ausfahrt verboten, werden gezeigt:

1. wenn die Einfahrt verboten ist,
 drei Lichter übereinander, das obere rot, das mittlere weiß, das untere rot, bei Tage drei Signalkörper übereinander, oben ein Ball, in der Mitte ein Kegel — Spitze oben — und unten ein Ball;
2. wenn die Ausfahrt verboten ist,
 drei Lichter übereinander, das obere grün, das mittlere weiß, das untere grün, bei Tage drei Signalkörper übereinander, oben ein Kegel — Spitze unten —, in der Mitte ein Kegel — Spitze oben — und unten ein Kegel — Spitze unten —;
3. wenn Einfahrt und Ausfahrt verboten sind,
 drei Lichter übereinander, das obere grün, das mittlere weiß, das untere rot, bei Tage drei Signalkörper übereinander, oben ein Kegel — Spitze unten —, in der Mitte ein Kegel — Spitze oben — und unten ein Ball.

(3) Ist bei Eintritt besonders ernster Ereignisse das Einlaufen in Häfen und Flußmündungen verboten, werden an auffallenden Stellen

drei rote Lichter übereinander,
 bei Tage drei Bälle übereinander

gezeigt. Beim Sichten dieses Signals ist große Vorsicht geboten. Ein Fahrzeug muß, wenn ihm über den Grund der Sperrung nichts bekannt geworden sein sollte, die Ankunft eines Sicherheitsfahrzeugs, das das zuvor erwähnte Signal führt, abwarten.

§ 25

Allgemeine Lotsenpflicht

(1) Ergeht für alle aus See einlaufenden Fahrzeuge die Anordnung, sich eines Lotsen zu bedienen, werden auf den Lotsenfahrzeugen, äußeren Feuer-

schiffen und auf den an den Flußeinläufen liegenden Signalstellen

drei Lichter übereinander, das obere grün, die beiden unteren rot,
bei Tage drei Signalkörper übereinander, oben ein Kegel — Spitze unten — und darunter zwei Bälle

gezeigt.

(2) Wird das Signal nach Absatz 1 gezeigt, sind alle von See einlaufenden Fahrzeuge, auch die Freifahrer, jedoch nicht die Küstenfischerfahrzeuge, zur Annahme eines Lotsen verpflichtet. Die Küstenfischerfahrzeuge müssen jedoch bei der das Signal zeigenden Stelle Anweisung für das Einlaufen einholen.

§ 26

Sperrung bei Bombenabwurf- oder Schießübungen

(1) Darf bei Bombenabwurf- oder Schießübungen eine bestimmte Wasseroberfläche nicht oder nur unter Beachtung besonderer Vorschriften oder Verhaltensmaßregeln benutzt werden, werden auf Signalstellen, Feuerschiffen oder eingesetzten Sicherheitsfahrzeugen für die Dauer der Übung

drei Lichter übereinander, das obere rot, die beiden unteren weiß,
bei Tage zwei übereinander geheizte Flaggen B des Internationalen Signalebuchs

gezeigt.

(2) Beim Sichten des Signals nach Absatz 1 muß ein Fahrzeug nach den erlassenen Bekanntmachungen verfahren. Die Anweisungen der Sicherheitsfahrzeuge müssen befolgt werden.

(3) Bei Übungspausen am Tage wird neben dem Tagssignal (Absatz 1) der erste Hilfsstander des Internationalen Signalebuchs (gelber Stander mit blauem Rand) gehißt. Solange dieser Stander weht, ist das Durchfahren des Sperrgebietes erlaubt. Ein Fahrzeug, das das Sperrgebiet vor dem Niedergehen des Hilfsstanders nicht mehr erreicht, darf das Sperrgebiet nicht mehr durchfahren, sondern muß außerhalb warten.

§ 27 *

Schleppen von Scheiben zu Schießübungen

(1) Ein Fahrzeug, das Scheiben zu Schießübungen schleppt und daher in seiner Manövrierfähigkeit beschränkt ist, führt außer den durch Artikel 3 der Seestraßenordnung vorgeschriebenen Lichtern an möglichst gut sichtbarer Stelle noch drei über den ganzen Horizont sichtbare Lichter übereinander, die beiden oberen rot, das untere weiß, bei Tage zwei schwarze Kegel übereinander — Spitze unten —. Falls ein Fahrzeug sich bei Nacht dem Schleppzug in gefahrdrohender Weise nähert, wird auf dem Scheibenschlepper ein Flackerfeuer abgebrannt. Die Scheiben werden im Bedarfsfalle von dem Schlepper möglichst mit dem Scheinwerfer angeleuchtet.

§ 27 Abs. 1: Vgl. jetzt Seestraßenordnung v. 22. 12. 1953 II 603/760 9511-2

(2) Die geschleppten Scheiben führen, solange auf sie nicht geschossen wird, vorn und hinten in gleicher Höhe ein weißes Licht. Wenn auf sie geschossen wird oder geschossen werden soll, führen sie keine Lichter.

DRITTER ABSCHNITT

Schallsignale

§ 28 *

Allgemeines

(1) Schallsignale dürfen nur insoweit gegeben werden, als die Seestraßenordnung oder diese Polizeiverordnung es vorschreibt oder zuläßt.

(2) Schallsignale als Abfahrt- und Ankunftszeichen darf ein Fahrzeug nur mit der Glocke geben.

(3) Alle Schallsignalgeräte müssen derartig wirken und so angebracht sein, daß ihr Schall in ausreichender Entfernung nach allen Seiten frei ertönen kann.

(4) In dieser Verordnung werden die einzelnen Töne der mit der Pfeife oder dem Nebelhorn zu gebenden Signale durch waagerechte Striche und Punkte gekennzeichnet. Dabei bedeutet jeder waagerechte Strich einen langen Ton, jeder Punkt einen kurzen Ton.

§ 29

Pfeifen- oder Nebelhornsignale

(1) Signale, die durch die Pfeife oder das Nebelhorn gegeben werden müssen, und ihre Bedeutung sind aus der Anlage 1 ersichtlich.

(2) Für den Verkehr zwischen Eisbrechern und den von diesen geführten oder geschleppten Fahrzeugen sind die in der Anlage 2 aufgeführten Signale anzuwenden.

§ 30

Anwendung des Gefahr- und Warnsignals

Das allgemeine Gefahr- und Warnsignal (—.... —....) muß gegeben werden,

1. wenn ein in Fahrt befindliches Fahrzeug mit Maschinenantrieb manövrierunfähig geworden oder in Gefahr geraten ist und ein anderes Fahrzeug sich ihm nähert,
2. wenn ein vor Anker liegendes Fahrzeug ins Treiben gerät und dadurch andere Fahrzeuge gefährdet oder durch Annäherung eines anderen Fahrzeugs selbst gefährdet wird.

§ 31 *

Nebelsignale

(1) Ein Fahrzeug in Fahrt mit betriebsklarer Maschine, das sich eines oder mehrerer Fahrzeuge mit Maschinenantrieb zu seiner Unterstützung bedient, muß bei Nebel die Schallsignale eines alleinfahrenden Fahrzeugs mit Maschinenantrieb geben.

§ 28 Abs. 1: Vgl. jetzt Seestraßenordnung v. 22. 12. 1953 II 603/760 9511-2
§ 31 Abs. 5: Vgl. jetzt Art. 15 Buchst. c (iv) bzw. Buchst. c (v) Seestraßenordnung v. 22. 12. 1953 II 603/760 9511-2 anstelle von Art. 15 d bzw. e

(2) Ein vor Anker liegendes Fahrzeug, das schräg oder quer im Fahrwasser liegt, muß bei Nebel in kurzen Zwischenräumen etwa 5 Sekunden lang die Glocke rasch läuten mit darauffolgenden drei Einzelschlägen. Ein solches Fahrzeug darf außerdem bei Annäherung eines anderen Fahrzeugs mit der Pfeife das allgemeine Gefahr- und Warnsignal (—.... —....) geben, bis die Gefahr des Zusammenstoßes vorüber ist.

(3) Ein Bagger oder Taucherfahrzeug, an dem nur an einer Seite vorbeigefahren werden darf, muß in kurzen Zwischenräumen 5 Sekunden lang die Glocke rasch läuten mit darauffolgenden Einzel- oder Doppelschlägen, und zwar, wenn es einlaufend an Steuerbord und auslaufend an Backbord gelassen werden muß, fünf Einzelschläge, wenn es einlaufend an Backbord und auslaufend an Steuerbord gelassen werden muß, fünf Doppelschläge.

(4) Ein Wrack oder anderes Schifffahrthindernis oder ein zur Bezeichnung eines Schifffahrthindernisses ausgelegtes Fahrzeug muß fortlaufend mit der Glocke in mindestens 30 Sekunden Abstand folgende Gruppen von Einzelschlägen geben:

Wenn es an der Steuerbordseite des Fahrwassers liegt,

Gruppen von drei Einzelschlägen,

wenn es an der Backbordseite des Fahrwassers liegt,

Gruppen von zwei Einzelschlägen,

wenn es inmitten des Fahrwassers liegt,

Gruppen von vier Einzelschlägen.

(5) Ein bemanntes Floß muß bei Nebel die durch Artikel 15d und e der Seestraßenordnung vorgeschriebenen Signale geben.

(6) Ist das Fahrwasser aus irgendeinem Grunde gesperrt und das Vorbeifahren von Fahrzeugen verboten (§§ 21, 22, 24), wird auf der Sperrstelle als Nebelsignal in kurzen Zwischenräumen die Glocke rasch geläutet mit darauffolgenden drei Doppelschlägen oder zwei Gruppen von je drei langen Tönen mit der Pfeife oder dem Nebelhorn.

VIERTER ABSCHNITT

Fahrregeln

§ 32

Vorsichtsmaßnahmen, Fahrtgeschwindigkeit, Ausguck

(1) Es darf nur mit größter Vorsicht und nötigenfalls mit mäßiger Geschwindigkeit gefahren werden. Besonders gilt dies für das Befahren scharfer Krümmungen, für das Vorbeifahren an Hafeneinfahrten, Baustellen, Brücken und Fähren, ladenden und löschenden Fahrzeugen, tief beladenen offenen Fahrzeugen, havarierten Fahrzeugen mit beschränkter Schwimm- und Manövrierfähigkeit, Flößen und schwimmenden Holzlagern. Wo diese Polizeiverordnung eine Herabsetzung der Geschwindigkeit vorschreibt, muß dies rechtzeitig und so weit geschehen, daß schädlicher Wellenschlag und Sog möglichst

vermieden werden. Die Fahrt muß nötigenfalls auf das geringste Maß herabgesetzt werden, das notwendig ist, um das Fahrzeug steuerfähig zu halten.

(2) Auf einem Fahrzeug in Fahrt muß entsprechend den Witterungs- und Verkehrsverhältnissen Ausguck gehalten und für rechtzeitige Abgabe der vorgeschriebenen Signale gesorgt werden. Ein ankerführendes Fahrzeug muß mindestens einen Anker zum sofortigen Gebrauch bereit halten.

§ 33

Einlaufen in Einfahrten und Nebengewässer und Auslaufen aus ihnen

Beim Einlaufen in Einfahrten, Häfen, Vorhäfen, Schleusen, Nebengewässer usw. und beim Auslaufen aus ihnen ist mit besonderer Vorsicht zu manövrieren. Ein Fahrzeug muß seinen Kurs so nehmen, daß es die Fahrtverhältnisse rechtzeitig überblicken und seine Manöver danach einrichten kann. Es muß seine Absicht, ein- oder auszulaufen, rechtzeitig durch das Signal „Achtung“ (—) zu erkennen geben, soweit nicht Sondersignale im zweiten Teil vorgeschrieben sind.

§ 34

Fahrtbeschränkungen

An Baggern, Schifffahrthindernissen, Fahrzeugen, Geräten usw., die gemäß § 21 oder § 22 Abs. 2 bis 3 oder § 23 bezeichnet sind, darf nur an der für den Verkehr freigegebenen Seite in möglichst großem Abstand und mit solcher Vorsicht vorbeigefahren werden, daß Störungen und Gefährdungen vermieden werden. Dasselbe gilt für das Vorbeifahren an einem mit dem Aufnehmen von Ankern beschäftigten Baggerboot und einem bei der Arbeit begriffenen Bergungsfahrzeug. Auf die Warn- und Sperrsignale nach §§ 20 bis 26 und 31 Abs. 6 wird besonders verwiesen.

§ 35

Rechts fahren. Benutzung des Fahrwassers

(1) Ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb muß, wenn dies ohne Gefahr ausführbar ist, sich an der Seite des Fahrwassers halten, die an seiner Steuerbordseite liegt. In einem Fahrwasser, das durch Richtlinien (Richtbaken, Richtfeuer) bezeichnet ist, muß dies so weit geschehen, daß auch die Backbordseite des Fahrzeugs genügend frei von der Richtlinie ist. Dies gilt auch für ein segelndes Fahrzeug, wenn es, ohne kreuzen zu müssen, dem Fahrwasser zu folgen vermag.

(2) Ein kleines Fahrzeug soll möglichst ein Nebengewässer benutzen. Wo ein solches nicht vorhanden ist, soll es die tiefe Rinne und die Richtlinien des Fahrwassers möglichst meiden.

(3) Die Vorschrift des Absatzes 2 gilt auch für Schleppzüge. Ein Schleppzug soll sich möglichst so weit auf der in seiner Fahrtrichtung rechts liegenden Seite halten, daß größere Fahrzeuge genügend Platz haben, zwischen ihm und der tiefen Rinne oder der Richtlinie vorbeizufahren.

(4) Ein Wegerechtschiff (§ 14) muß die rechte Seite des Fahrwassers halten, soweit die Wassertiefe es gestattet.

(5) Segelfahrzeuge unter 57 cbm Bruttoreumgehalt, offene Fischerboote, Barkassen sowie andere Motorboote müssen, wenn sie nicht auf die Benutzung des Fahrwassers angewiesen sind, sich soweit wie möglich von der Mitte des Fahrwassers fernhalten.

(6) Ein Ruder- oder ein Paddelboot, auch wenn es Segel gesetzt hat, muß sich am Rande des Fahrwassers halten.

(7) Die Schifffahrt muß außerhalb des Fahrwassers (§ 3 Abs. 1 und 2) mit unbezeichneten Untiefen und unbezeichneten Schifffahrtshindernissen rechnen. Bei Benutzung des nicht als Fahrwasser geltenden Teils einer Seeschiffahrtstraße ist daher besondere Vorsicht geboten.

§ 36*

Ausweichen

(1) Ein Segelfahrzeug muß einem Fahrzeug mit Maschinenantrieb aus dem Wege gehen, sobald dieses das Signal „Achtung“ (—) mit der Pfeife gibt. Dieses Signal darf ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb nur dann geben, wenn es infolge seines Tiefgangs oder aus andern Gründen einem Segelfahrzeug beim Ausweichen nicht genügend Raum geben kann.

(2) Segelfahrzeuge unter 57 cbm Bruttoreumgehalt, offene Fischerboote, Barkassen sowie andere Motor-, Ruder- oder Paddelboote müssen rechtzeitig so manövrieren, daß sie die auf das Fahrwasser angewiesene Schifffahrt nicht behindern. Bei Annäherung eines größeren Fahrzeugs müssen sie sich am Rande des Fahrwassers halten.

(3) Einem Wegerechtschiff (§ 14) muß ein in Fahrt befindliches Fahrzeug ausweichen und zum Überholen Raum geben. Begegnen oder überholen sich zwei Wegerechtschiffe, verbleibt es bei den allgemeinen Vorschriften der Seestraßenordnung und dieser Polizeiverordnung. Beim Vorbeifahren ist besondere Vorsicht geboten.

(4) Einem außergewöhnlichen Schleppzug (§ 44) müssen in Fahrt befindliche Fahrzeuge einschließlich der Wegerechtschiffe ausweichen. Beim Vorbeifahren müssen beide Teile ganz langsam fahren.

(5) Scheibenschleppern und den von ihnen geschleppten Scheiben (§ 27) ist wegen Länge der Schleppleine, die bis zu einer Seemeile betragen kann, genügend weit auszuweichen.

(6) Einem Fahrzeug, das im Topp die Standarte eines Staatsoberhauptes oder die an ihrer Stelle gesetzte Kriegsflagge führt, muß ein anderes Fahrzeug rechtzeitig ausweichen. Es ist verboten, sich einem Fahrzeug, das die genannten Hoheitszeichen führt, ohne zwingenden Grund auf eine geringere Entfernung als 200 m zu nähern oder in seiner Nähe zu verweilen.

§ 36 Abs. 3: Vgl. jetzt Seestraßenordnung v. 22. 12. 1953 II 603/760 9511-2

§ 37

Überholen

(1) Das Überholen ist nur gestattet, wenn die gefahrlose Ausführung des Überholmanövers gewährleistet ist.

(2) Grundsätzlich soll links überholt werden. Erscheint dies wegen des Tiefgangs des Fahrzeugs oder aus andern Gründen untunlich, darf rechts überholt werden. Ausweichpflichtig bleibt stets das überholende Fahrzeug. Während des Überholens muß der Hintermann seine Fahrt so weit herabsetzen, daß kein gefährlicher Sog entstehen kann.

(3) Kann die Absicht zu überholen ohne Mitwirkung des Vordermannes durch Raumgeben oder Fahrtverminderung nicht ausgeführt werden, müssen sich Hintermann und Vordermann vor Einleitung des Überholmanövers durch Signalaustausch nach Maßgabe der Anlage 1 Nummern 4 bis 8 zu § 29 verständigen.

(4) Der Vordermann darf den Hintermann ohne triftigen Grund nicht daran hindern, zu überholen. Er muß dessen Signal —. —. — beantworten, und zwar mit dem Signal —. —., wenn er an der linken Seite (nach der Regel) überholt werden soll, und mit dem Signal —. —. —., wenn er an der rechten Seite (gegen die Regel) überholt werden soll. Nach Abgabe des Antwortsignals muß der Vordermann nach der entsprechenden Seite Raum geben und seine Fahrt auf das geringste Maß herabsetzen, das notwendig ist, um sein Fahrzeug steuerfähig zu halten.

(5) Das Überholen muß unterbleiben, wenn der Vordermann durch das Antwortsignal —.... anzeigt, daß das Überholen gefährlich ist.

(6) Kann der Hintermann nicht an der vom Vordermann bezeichneten Seite überholen oder ein begonnenes Überholmanöver nicht ohne Gefahr beenden, muß er dies durch das Signal —.... zu erkennen geben.

(7) Das Überholen ist außer an den im zweiten Teil bezeichneten Stellen verboten:

1. in der Nähe von Baggern, Taucherfahrzeugen und Schifffahrtshindernissen, die nach § 21 oder § 22 Abs. 2 bis 3 bezeichnet sind,
2. in der Nähe von in Fahrt befindlichen Seil- und Kettenfähren,
3. in der Nähe von Fahrzeugen und Brücken, die durch Sog gefährdet werden können,
4. an engen Stellen und in scharfen Krümmungen, wenn beide Fahrzeuge Wegerechtschiffe sind.

§ 38

Fahrwasser queren

(1) Ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb oder ein mit raumem Winde fahrendes Segelfahrzeug, das das Fahrwasser ganz oder zum Teil queren will, darf die durchgehende Schifffahrt nicht behindern. Es soll mit dem Queren des Fahrwassers möglichst warten, bis das Fahrwasser von Fahrzeugen frei ist.

(2) Ein Ruder- oder Paddelboot, auch wenn es Segel gesetzt hat, darf das Fahrwasser nur auf dem kürzesten Weg und ohne Aufenthalt queren und auch nur dann, wenn das Fahrwasser frei ist.

§ 39

Drehen

Ein Fahrzeug, das bei Ankermanövern oder aus anderen Gründen dreht, darf den durchgehenden Verkehr nicht behindern. Es soll tunlichst vor dem Drehen andere Fahrzeuge vorbeifahren lassen.

§ 40

Fahrtanweisung durch besondere Fahrzeuge

Werden für einzelne Strecken Maßregeln notwendig, die durch Signal nicht oder nicht rechtzeitig angezeigt werden können, benachrichtigen besondere Dienstfahrzeuge die verkehrenden Fahrzeuge. Diese Dienstfahrzeuge führen die in § 7 vorgeschriebenen Zeichen. Ihren Anordnungen ist zu folgen.

§ 41

Durchfahren von Brücken

Feste Brücken und bewegliche Brücken in geschlossenem Zustand dürfen nur durchfahren werden, wenn mit Sicherheit eine Berührung von Fahrzeug oder Ladung mit der Brückenkonstruktion ausgeschlossen ist. Bewegliche Brücken, die zur Durchfahrt geöffnet werden müssen, dürfen erst durchfahren werden, nachdem die Durchfahrtöffnung vollständig geöffnet oder das Signal „Brücke geöffnet“ gegeben worden ist.

§ 42

Vorbeifahren an Ketten- oder Seilfähren

(1) Bei Annäherung an die Fährstrecke einer Ketten- oder Seilfähre muß ein Fahrzeug rechtzeitig jede Vorsicht anwenden, um einen Zusammenstoß mit der Fähre oder eine Erschwerung des Fährverkehrs zu vermeiden. Es muß in Höhe der auf dem in Fahrtrichtung rechten Ufer stehenden, diagonal geteilten rot-weißen Tafel das Signal „Achtung“ (—) geben.

(2) Wenn der Fährprahm in Fahrt ist oder das Zeichen für den Fahrtbeginn gegeben hat, darf ein Fahrzeug die Fährstrecke nicht durchfahren.

§ 43

Schleppzüge

(1) Ein Schleppzug darf nicht mehr Fahrzeuge enthalten, als der Schlepper sicher zu führen vermag. Als Länge oder Gesamtlänge eines Schleppzuges gilt die Länge vom Heck des schleppenden Fahrzeugs bis zum Heck des letzten geschleppten Fahrzeugs.

(2) Wird der Name des Schleppers durch längsseit geschleppte Fahrzeuge verdeckt, muß der Name in vorschriftsmäßiger Ausführung auf Schildern an deutlich sichtbarer Stelle angebracht werden.

(3) Der Führer eines Schleppzuges muß auch die Lichter- und Signalführung seines Anhangs überwachen und auf Abstellung von Mängeln dringen.

Ein Fahrzeug, das die Vorschriften über Lichter- und Signalführung nicht erfüllen kann, darf, außer im Fall der Seenot, nicht in einen Schleppzug eingestellt werden.

§ 44

Außergewöhnliche Schleppzüge

(1) Ein außergewöhnlicher Schleppzug, d. h. ein solcher, in dem sich Docke, Pontons, Wracke, Kräne oder beschränkt manövrierfähige Fahrzeuge oder Schwimmkörper befinden, muß, ehe er in das Fahrwasser einläuft, bei der nächsten für das Fahrwasser zuständigen Strom- und Schifffahrtpolizeibehörde angemeldet werden. Er muß Schlepper in genügender Zahl und Stärke zu seiner Verfügung haben, um eine sichere Führung zu gewährleisten, und mit geeignetem Ankergeschirr ausgerüstet sein.

(2) Bei Nebel oder unsichtigem Wetter muß ein außergewöhnlicher Schleppzug seine Fahrt unterbrechen und vor Anker gehen, und zwar möglichst außerhalb des Fahrwassers.

§ 45*

Zusammenkoppeln von Fahrzeugen mit Maschinenantrieb

(1) Fahrzeuge mit Maschinenantrieb dürfen nur in Notfällen, und auch dann nur, wenn das Schleppen mit der Schleppleine nicht möglich ist, zusammengekoppelt, d. h. längsseit aneinander festgemacht, fahren. Auch soweit im zweiten Teil dieser Polizeiverordnung das Koppeln von Fahrzeugen nebeneinander gestattet ist, gilt dies für Fahrzeuge mit Maschinenantrieb nur in den vorgenannten Ausnahmefällen.

(2) Zusammengekoppelte Fahrzeuge mit Maschinenantrieb gelten als Schleppzug und unterliegen den entsprechenden Vorschriften der Seestraßenordnung und dieser Polizeiverordnung.

(3) Vor Antritt der gemeinsamen Fahrt muß einer der Führer der zusammengekoppelten Fahrzeuge ausdrücklich als Führer des Schleppzuges bestimmt werden und die verantwortliche Führung übernehmen.

§ 46

Flöße

(1) Flöße müssen von Fahrzeugen mit Maschinenantrieb geschleppt werden. Sie sollen tunlichst außerhalb des Fahrwassers bleiben.

(2) Die das Floß bildenden Hölzer müssen unter sich fest und dauerhaft verbunden sein.

(3) Ein bemanntes Floß muß eine Steuervorrichtung haben, mit einer kräftig tönenden Glocke und einem wirksamen Nebelhorn versehen sein und ein Boot mit sich führen.

(4) Ein Scheibenfloß darf bei Nebel nur mit einer auf das Mindestmaß gekürzten Schleppleine geschleppt werden.

§ 45 Abs. 2: Vgl. jetzt Seestraßenordnung v. 22. 12. 1953 II 603/760 9511-2

§ 47

Verhütung von Schäden an Strombauwerken und Uferanlagen

(1) Ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das nahe am Ufer oder an einem Strombauwerk vorüberfährt, muß seine Fahrt so weit herabsetzen, daß eine Beschädigung des Ufers oder Strombauwerks vermieden wird.

(2) In unmittelbarer Nähe des Ufers, von Strombauwerken und Schiffsliegstellen darf ein Fahrzeug seine Schrauben nur mit größter Vorsicht und in solchem Umfang gebrauchen, daß durch den Schraubenstrom keine Beschädigung der genannten Einrichtungen und daran liegender Fahrzeuge eintreten kann. Es muß seine Maschine stoppen, wenn solche Beschädigungen zu befürchten sind.

FÜNFTER ABSCHNITT

Verschiedene Bestimmungen

§ 48

Ankern

(1) Im Fahrwasser außerhalb der Reeden ist das Ankern außer in den Fällen des Absatzes 2 verboten. Ein Fahrzeug, das außerhalb des Fahrwassers ankert, soll seinen Ankerplatz möglichst so wählen, daß es nicht in das Fahrwasser hineinschwojen kann. Ein auf einer Reede ankerndes Fahrzeug soll möglichst genügend Abstand von dem für die Durchfahrt vorgesehenen Teil der Seeschiffahrtstraße halten.

(2) Ist ein Fahrzeug ausnahmsweise gezwungen, im Fahrwasser zu ankern, muß es den Ankerplatz so wählen, daß es genügend frei von den Richtlinien und Leitsektoren bleibt. Es muß so nahe an der Grenze des Fahrwassers ankern, wie sein Tiefgang es erlaubt. Nach Beendigung der Notlage muß der Ankerplatz im Fahrwasser sofort verlassen werden.

(3) An engen Stellen ist das Ankern verboten, wenn hierdurch der Verkehr behindert wird.

(4) Die vorstehenden Bestimmungen gelten nicht für im Fahrwasser arbeitende Bagger und Baggerprähme.

(5) Geht ein Schleppzug vor Anker, sollen grundsätzlich die Schlepper und alle geschleppten Fahrzeuge die Verbindung miteinander lösen und einzeln ankern. Können aus Sicherheits- oder anderen zwingenden Gründen nicht alle zu einem Schleppzug gehörenden Fahrzeuge ankern, müssen die nicht vor Anker liegenden Fahrzeuge so dicht an die verankerten herangeholt werden, daß ihre Zusammengehörigkeit erkennbar ist. Der Führer eines Schleppzuges darf seinen Anhang nur dort zu Anker bringen, wo das Ankern erlaubt ist.

(6) Es ist verboten, in einem Umkreis von 300 m von Baggern, Taucherfahrzeugen oder Schiffahrtshindernissen, die nach § 21 oder § 22 Abs. 2 bis 3 bezeichnet sind, zu ankern oder mit weggefiertem oder schleppendem Anker vorbeizufahren.

(7) Das Ankern und das Treiben vor schleppendem Anker oder schleppender Kette ist verboten, wo Kabel, Fährketten, Fährseile oder andere Leitungen im Grunde liegen.

(8) Innerhalb von Brückenstrecken, vor Hafeneinfahrten und vor Anlegestellen von Fähren und Fahrgastschiffen, die regelmäßig Fahrgäste befördern, ist das Ankern oder Liegen verboten. In der Nähe der genannten Stellen ist der Ankerplatz so zu wählen, daß das Ein- und Auslaufen, der Betrieb der Fähren und das An- und Ablegen der Fahrgastschiffe nicht behindert werden.

§ 49

Bewachung im Fahrwasser vor Anker liegender Fahrzeuge oder Flöße

Auf einem im Fahrwasser vor Anker liegenden Fahrzeug oder Floß muß mindestens ein Schiffahrtskundiger zur Bewachung anwesend sein.

§ 50

Anlegen und Festmachen

(1) Zum Festmachen sind die dazu vorgesehenen Stellen zu benutzen. Beim Festmachen an einer Anlegebrücke, einem Bollwerk usw. müssen die Stromverhältnisse und die Änderungen des Wasserstandes berücksichtigt werden.

(2) Das Anlegen und Festmachen an Strombauwerken, Bühnen, Packwerken, Uferbefestigungen, Dämmen und abbrüchigen Stellen ist verboten.

(3) Das Festmachen an den zur Bezeichnung des Fahrwassers oder zur Sicherung der Schifffahrt ausgelegten festen und schwimmenden Seezeichen ist verboten.

(4) An einem vor Anker liegenden Fahrzeug darf nur bei besonderen Umständen festgemacht werden.

§ 51

Ankern und Festmachen von Fahrzeugen mit feuergefährlicher Ladung

(1) Ein Fahrzeug, das mehr als 35 kg Sprengstoff oder Munition geladen hat, ein Tankfahrzeug mit leicht entzündlichen Flüssigkeiten und ein Tankfahrzeug, das nach Entladung noch nicht entgast worden ist, darf nur auf den dafür vorgesehenen Liegeplätzen ankern oder festmachen. Ist ein solcher Liegeplatz nicht vorgesehen oder ist das Fahrzeug aus besonderen Gründen zum Ankern oder Anlegen an anderer Stelle gezwungen, soll es den Liegeplatz in genügend großer Entfernung von Ortschaften, Gebäuden, Brücken, Fähren und Fahrzeugen wählen. Ein Fahrzeug, das die erwähnte Menge Sprengstoff oder Munition geladen hat, muß beim Einlaufen auf dem für ein solches Fahrzeug vorgesehenen Liegeplatz so lange warten, bis die zuständige Polizeibehörde die schriftliche Erlaubnis zum Einbringen der Munition oder Sprengstoffe erteilt hat.

(2) Der Führer des Fahrzeugs muß dem Lotsen über die Art und Menge der an Bord befindlichen Sprengstoffe, Munition und leicht entzündlichen Flüssigkeiten Auskunft geben.

(3) Die vorstehenden Bestimmungen gelten nicht für ein Fahrzeug mit behördlichem Auftrag.

§ 52

Vorsichtsmaßregeln am Ufer liegender Fahrzeuge

Ein am Ufer oder in seiner Nähe festgemachtes, verankertes oder liegendes Fahrzeug muß zur eigenen und allgemeinen Sicherheit der Schifffahrt jede Vorsichtsmaßregel treffen, damit alle Schäden verhindert werden, die durch das Vorbeifahren eines anderen Fahrzeugs entstehen können.

§ 53

Laden und Löschen

(1) Laden und Löschen ist nur auf den Reeden und den dafür vorgesehenen Plätzen gestattet. An anderen Stellen darf nur ausnahmsweise und nach Genehmigung der Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde geladen oder gelöscht werden.

(2) Sprengstoffe, Munition und leicht entzündliche Flüssigkeiten dürfen an anderen als dafür vorgesehenen Liegeplätzen (§ 51 Abs. 1) nur mit schriftlicher Erlaubnis der Polizeibehörde geladen oder gelöscht werden. Dies gilt nicht für ein Fahrzeug mit behördlichem Auftrag.

§ 54

Verhalten beim Festkommen im Fahrwasser

(1) Kommt ein Fahrzeug im Fahrwasser derart fest, daß der Verkehr behindert wird, muß der Fahrzeugführer dies der Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde auf dem schnellsten Wege melden.

(2) Abbringungsversuche mit eigener Kraft oder mit Schlepperhilfe sind auf das Signal „Achtung“ (—) eines herannahenden Fahrzeugs möglichst so lange zu unterbrechen, bis das andere Fahrzeug vorbeigefahren ist.

§ 55

Verhalten bei der Gefahr des Sinkens

(1) Besteht infolge eines Zusammenstoßes oder aus anderer Ursache die Gefahr des Sinkens, soll der Führer des Fahrzeugs oder Schwimmkörpers alles aufbieten, um das Fahrzeug oder den Schwimmkörper so weit aus dem Fahrwasser zu schaffen, daß der Verkehr nicht behindert und eine Bergung ermöglicht wird.

(2) Die Verpflichtung nach Absatz 1 trifft bei einem Schleppzug den Führer des Schleppzuges und bei einem Zusammenstoß auch den Führer des schwimmfähig gebliebenen Fahrzeugs.

§ 56*

Maßnahmen nach dem Sinken

(1) Ist ein Fahrzeug, Schwimmkörper, Gerät oder anderer Gegenstand gesunken und kann dadurch die Schifffahrt gefährdet werden, so ist die Liegestelle sofort behelfsmäßig ausreichend zu bezeichnen und die Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde unverzüglich zu benachrichtigen. Die Verpflichtung

hierzu trifft den Führer des Fahrzeugs, bei einem Schleppzug den Führer des Schleppzuges, bei sonstigen Gegenständen den Eigentümer oder Besitzer.

(2) Ist bei einem Zusammenstoß ein Fahrzeug oder Schwimmkörper gesunken, trifft die Verpflichtung nach Absatz 1 den Führer des schwimmfähig gebliebenen Fahrzeugs oder Schwimmkörpers. Er darf die Fahrt erst fortsetzen, wenn eine Gefahr für die Schifffahrt infolge ausreichender Bezeichnung der Liegestelle oder sonstiger Sicherungsmaßnahmen nicht mehr besteht.

(3) Die Beseitigung eines gesunkenen Fahrzeugs, Geräts, Schwimmkörpers oder sonstigen Gegenstands richtet sich im Geltungsbereich der Strandrungsordnung vom 17. Mai 1874 (Reichsgesetzbl. S. 73) in der Fassung der Gesetze vom 30. Dezember 1901 (Reichsgesetzbl. 1902 S. 1) und 19. Juli 1924 (Reichsgesetzbl. I S. 667) nach § 25 der Strandrungsordnung. Außerhalb des Geltungsbereichs der Strandrungsordnung haben der zuletzt verantwortliche Führer und der letzte Eigentümer des Fahrzeugs, Geräts, Schwimmkörpers oder sonstigen Gegenstands nach Weisung der Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde für die sofortige und vollständige Hebung oder Beseitigung zu sorgen, widrigenfalls die Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde die erforderlichen Maßnahmen auf Kosten der Pflichtigen durchführen kann.

§ 57

Schutz der Seezeichen

Das Entfernen, Beschädigen oder Verlegen von Seezeichen ist verboten. Nimmt der Führer eines Fahrzeugs wahr, daß Seezeichen fehlen, vertrieben oder beschädigt sind, soll er dies sofort der nächsten Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde melden.

§ 58

Ausübung der Fischerei

(1) Ein vor Anker liegendes fischendes Fahrzeug darf sich nicht in das Fahrwasser hineintreiben lassen, selbst dann nicht, wenn dies der Teil einer Reede ist.

(2) Fischereigeräte dürfen im Fahrwasser nicht so aufgestellt oder ausgelegt werden, daß sie den Schiffsverkehr behindern.

§ 59

Reinhaltung des Fahrwassers

(1) Gegenstände der Schiffsausrüstung, Ballast, Draht, Steine, Eisenteile, Schlacken, Asche, Bau-schutt, Unrat und andere Stoffe, die Verflachungen, Verkehrsbehinderungen oder wesentliche Verunreinigungen herbeiführen können, dürfen nur an den von der Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde freigegebenen Stellen versenkt oder ausgeschüttet werden.

(2) Das Lenzen, Ableiten oder Abfließenlassen von Öl und Ölrückständen und von ölhaltigem Wasser ist verboten.

§ 60

Gebrauch der Scheinwerfer

(1) Es ist verboten, ein in Fahrt befindliches Fahrzeug mit dem Scheinwerfer anzuleuchten. Ein Fahrzeug, das seinen Scheinwerfer in Betrieb hat, muß diesen auf das Morsesignal ZO (— .. —) eines anderen Fahrzeuges sofort blenden.

(2) Die Vorschrift in Absatz 1 gilt nicht für ein Dienstfahrzeug, das seinen Scheinwerfer für seine dienstlichen Aufgaben benutzt. Jedoch soll ein Dienstfahrzeug es vermeiden, die Brücke eines in Fahrt befindlichen Fahrzeuges anzuleuchten.

§ 61

Wettfahrten und andere Veranstaltungen

Wettfahrten, Korsofahrten, Feuerwerk und andere Veranstaltungen auf dem Wasser, die die Schifffahrt beeinträchtigen können, bedürfen der Genehmigung der Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde.

§ 62

Bestimmungen und Signale für Fahrzeuge, die von Eisbrechern geführt oder geschleppt werden

(1) Die nachstehenden Bestimmungen über den Verkehr zwischen Eisbrechern und den von diesen geführten oder geschleppten Fahrzeugen finden Anwendung, wenn und solange die Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde es ausdrücklich anordnet.

(2) Ein Fahrzeug, das sich der Hilfe eines Eisbrechers bedient, muß während der Fahrt durch das Eis die Schotten geschlossen, alle Pumpen zum Lenzen, Werkzeug und Material zum Abdichten von Lecks sowie alle Signalmittel für den Verkehr mit dem Eisbrecher bereit halten. Es ist dafür zu sorgen, daß beim Steckenbleiben des Eisbrechers sofort die Maschine mit voller Kraft rückwärts laufen und wenn das Fahrzeug vom Eisbrecher geschleppt wird, die Schleppleine losgeworfen werden kann.

(3) Die dem Eisbrecher folgenden Fahrzeuge dürfen einander nicht überholen.

(4) Signale des Eisbrechers sowie sonstige auf die Eisbrecherhilfe bezüglichen Anordnungen des Eisbrecherführers müssen sorgfältig beachtet und sofort befolgt werden. Jeder Fahrzeugführer trägt die Verantwortung für die Navigation und Sicherheit des eigenen Fahrzeuges.

(5) Die Schallsignale im Verkehr zwischen dem Eisbrecher und den ihm folgenden Fahrzeugen (Anlage 2 zu § 29) müssen von den dem Signalgeber folgenden Fahrzeugen der Reihe nach wiederholt werden, wobei das dem Signalgeber am nächsten stehende Fahrzeug mit der Wiederholung beginnt.

(6) Havarien sind nach dem Internationalen Signalbuch anzuzeigen.

ZWEITER TEIL

Besondere Vorschriften für die einzelnen Seeschiffahrtstraßen

ERSTER ABSCHNITT

Die Ems und Leda

§ 63

Grenzen des Geltungsbereichs

(1) Die äußere Grenze bildet die Verbindungslinie der Tonnen O/1 bis O/A (Osterems, Riffgat, Westerems, Hubert-Gat, und von hier die Linie rechtweisend Süd bis zur südlichen Fahrwassergrenze.

(2) Die innere Grenze bildet die über die Ems gehende geradlinige Verlängerung des Papenburger Sielkanals.

(3) Auf den von der Ems und Osterems abzweigenden Fahrwassern Fischer-Balje, Memmert-Balje, Bants-Balje und Ley gilt diese Polizeiverordnung, soweit das Fahrwasser nach den Grundsätzen für die Bezeichnung der deutschen Küste durch Fahrwassertonnen bezeichnet ist, und zwar auch dann, wenn außer den Tonnen die für Wattenfahrwasser üblichen Seezeichen ausgesteckt sind.

(4) Auf der Leda gilt diese Polizeiverordnung von der Mündung bis zur Einfahrt in den Vorhafen der Seeschleuse von Leer (Hafeneinfahrt).

§ 64

Signalstellen für Warnsignale

(1) Warnsignal nach § 20 wird gezeigt;

1. auf der Insel Borkum am Signalmast der Signalstelle Borkum und am Signalmast des Schutzhafens,
2. in Emden am Ausleger des Gittermastes bei der Nesserland-Seeschleuse,
3. in Oldersum am Signalmast der Oldersumer Seeschleuse.

(2) Über außergewöhnliche Schifffahrtbehinderungen geben Auskunft:

1. auf der Insel Borkum bei Tage der Hafenmeister im Schutzhafen,
2. in Emden bei Tage der Hafenkapitän im Wasser- und Schifffahrtsamt sowie bei Tage und bei Nacht der wachhabende Schleusenmeister der Großen Seeschleuse,
3. in Leer bei Tage das Wasser- und Schifffahrtsamt sowie bei Tage und bei Nacht der wachhabende Schleusenmeister der Seeschleuse,
4. in Norden das Wasser- und Schifffahrtsamt,
5. auf der Insel Norderney der Tonnenhof über die Memmert-Balje und Bants-Balje.

§ 65*

§ 65: Aufgeh. durch Art. IV V v. 24. 8. 1960 II 2198

§ 66

Wegerechtschiffe

Auf der Strecke von der Tonne G3 im Ostfriesischen Gatje bis zur inneren Geltungsgrenze dieser Polizeiverordnung dürfen Wegerechtschiffe (§ 14) einander nicht überholen.

§ 67

Schleppzüge

(1) Ein von See kommender Schleppzug muß, bevor er in das Ostfriesische Gatje einläuft, im Dukegat seine Schleppleine auf eine Höchstlänge von 100 m kürzen. Ein Ems abwärts fahrender Schleppzug darf erst nach Durchfahren des Ostfriesischen Gatje im Dukegat die volle Länge seiner Schleppleine ausstecken.

(2) Auf der Ems oberhalb von Emden und auf der Leda darf die Länge eines Schleppzuges nicht mehr als 325 m betragen. Ausnahmen bedürfen der Genehmigung der Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde.

(3) Vor dem Einlaufen in die Emder Moleneinfahrt muß ein Schleppzug die Schleppleine so weit kürzen, wie es zur sicheren Führung des Schleppzuges erforderlich ist.

(4) Schleppzüge, die an belegten Anlegedallen nicht mehr festmachen können, dürfen oberhalb von Emden an der Seite des Fahrwassers ankern. Der Schlepper und die von ihm geschleppten Fahrzeuge müssen dann nebeneinander festgemacht liegen.

(5) Geschleppte Binnenfahrzeuge müssen oberhalb von Emden mit zwei Bug- und zwei Heckankern ausgerüstet sein.

§ 68

Nebeneinanderkoppeln von Fahrzeugen

(1) In einem Schleppzug dürfen beladene Fahrzeuge nicht nebeneinandergesekoppelt werden. Unbeladen dürfen nicht mehr als zwei Fahrzeuge nebeneinandergesekoppelt werden.

(2) Auf der Strecke von Emden bis Pogum dürfen bei zwingenden Gründen auch beladene Fahrzeuge nebeneinandergesekoppelt fahren.

(3) Auf der Leda dürfen beladene Fahrzeuge nicht nebeneinandergesekoppelt fahren.

§ 69

Offene Kähne

(1) In dem Seegebiet nördlich der Verbindungslinie zwischen den Leuchttürmen Delfzyl und Knock und in den Watten ist das Fahren offener Kähne verboten. Als offene Kähne gelten auch Fahrzeuge, welche die Ladeluken nicht seefest verschließen können.

(2) Ausgenommen von dem Verbot in Absatz 1 sind mit hinreichend hohem Süll versehene offene Kähne, welche einen Freibord von mindestens 0,30 m unter dem am tiefsten gelegenen Teil des offenen Raums haben und einen Fahrterlaubnisschein der See-Berufsgenossenschaft besitzen sowie Staatsfahrzeuge.

§ 70

Flöße

(1) Ein Floß darf nicht länger als 80 m und nicht breiter als 10 m sein.

(2) Bei Nacht darf ein Floß oberhalb von Emden nicht fahren.

§ 71

Höchstgeschwindigkeit

(1) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit durchs Wasser auf der Ems oberhalb Leerort bis Halte und auf der Leda beträgt für einen Schleppzug 8 Seemeilen, für alle übrigen Fahrzeuge 12 Seemeilen in der Stunde.

(2) Die Fahrstrecken der Fähren dürfen mit keiner höheren Geschwindigkeit als 3 Seemeilen in der Stunde durchfahren werden. Soweit aus dem Wellenschlag auch dann noch Beschädigungen entstehen können, muß die Geschwindigkeit noch weiter herabgesetzt oder gestoppt werden.

§ 72

Verkehr in scharfen Krümmungen und engen Fahrwasserstrecken

(1) Ein Fahrzeug, das eine der Krümmungen der Ems bei Weekeborg oder die Enge Fahrt bei Jemgum durchfahren will, muß beim Einlaufen in diese Strecken das Signal „Achtung“ (—) geben. Ein entgegenkommendes Fahrzeug muß am andern Ende der bezeichneten Strecke warten, bis das mit dem Strom fahrende vorbeigefahren ist. Die Grenzen der Strecken sind durch rote Tafeln mit der Aufschrift „Signal“ bezeichnet.

(2) Begegnen sich Fahrzeuge bei Stauwasser, muß bei Hochwasser das flußabwärts fahrende, bei Niedrigwasser das flußaufwärts fahrende Fahrzeug seine Fahrt durch die in Absatz 1 bezeichneten Strecken nach Abgabe des dort vorgeschriebenen Signals fortsetzen, während ein ihm entgegenkommendes Fahrzeug das Freiwerden der Strecke abwarten muß.

(3) Auf den in Absatz 1 bezeichneten Strecken darf nicht überholt werden.

(4) Auf den Strecken oberhalb von Emden, auf denen überholt werden darf, darf ein Fahrzeug einen Schleppzug nur unter Mitwirkung des Vordermannes (§ 37) überholen. Die einzelnen Anhänger des Schleppzuges müssen erforderlichenfalls das Verlangen, zu überholen, bis zum Schlepper weitergeben.

§ 73

Fahrregeln und Signale beim Einlaufen in den Emder Hafen

(1) Ein mit dem Flutstrom in die Moleneinfahrt einlaufendes Seefahrzeug hat vor einem andern Fahrzeug Vorfahrtrecht (Wegerecht).

(2) Ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das in den Emder Hafen einlaufen will, muß dies rechtzeitig und wiederholt durch folgende Signale anzeigen:

- Für das Einlaufen in den Außenhafen
zwei lange, einen kurzen, einen langen
Ton (— — . —);
für die Benutzung der großen Seeschleuse
zwei lange, zwei kurze, einen langen Ton
(— — . . —);
für die Benutzung der Nesserlandschleuse
zwei lange, drei kurze, einen langen Ton
(— — . . . —).

§ 74

Fähren

(1) Falls die Fähren durch besondere Signale nicht etwas anderes anzeigen, sind sie verpflichtet, das Absetzen und die Überfahrt möglichst so einzurichten, daß sie die durchgehende Schifffahrt nicht behindern.

(2) Bei unsichtigem Wetter müssen die Fähren während der ganzen Überfahrt mit der Glocke läuten.

(3) Die Halter Fähre läutet zum Zeichen des Ablegens mit der Glocke.

§ 75

Verkehr durch die Straßenbrücke bei Leerort

(1) Für das Durchfahren der Brücke dienen die beiden je 32 m breiten Öffnungen mit beweglichem Überbau (Drehbrückenöffnungen) und eine nach Westen anschließende etwa 75 m breite Öffnung mit festem Überbau. Die übrigen Brückenöffnungen dürfen nicht benutzt werden.

(2) Am westlichen Pfeiler der 75 m breiten Öffnung ist ein waagerechter etwa 0,25 m breiter weißer Strich angebracht. Solange die Oberkante dieses Strichs noch sichtbar ist, ist eine freie Durchfahrthöhe von mindestens 4,50 m vorhanden.

(3) Bei Dunkelheit wird die seitliche Begrenzung der 75 m breiten Durchfahrtöffnung in beiden Stromrichtungen am Untergurt der Brücke rechts durch je ein grünes, links durch je ein rotes Licht bezeichnet.

(4) Die Brücke wird bei Bedarf geöffnet. In der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang wird die Brücke nur nach Voranmeldung geöffnet. Die Anmeldung muß am Tage geschehen unter Angabe der Zeit, zu der das Öffnen der Brücke gewünscht wird. Eine Voranmeldung durch Postfernsprecher (Leer Nr. 2992) wird empfohlen.

(5) Bei Sturm und bei starkem Nebel wird die Brücke nicht geöffnet.

(6) Ein Fahrzeug, welches das Öffnen der Brücke wünscht, muß in Höhe der roten Tafel, die in 1000 m Entfernung von der Brücke auf dem in Fahrtrichtung rechten Ufer steht und die Aufschrift „Signal“ trägt, das Signal „Brücke öffnen“ (— —) geben und am Bug zwei weiße Lichter in 1,50 m Abstand nebeneinander, bei Tage im Want zwei Flaggen übereinander zeigen.

(7) Für das Durchfahren der Drehbrückenöffnung werden an beiden Enden des Hauptleitwerks vom Drehbrückenpfeiler an je einem Signalmast Ver-

kehrssignale und bei offener Brücke in der in Fahrtrichtung rechts befindlichen Durchfahrtöffnung in Höhe des Obergurts der Brücke rechts je ein grünes, links je ein rotes Licht gezeigt. Als Signalmittel werden ein Signalarm, zwei schwarze Bälle sowie zwei grüne und drei rote Lichter benutzt. Folgende Signale werden gezeigt:

1. Brücke geöffnet

bei Tage Signalarm zeigt 45° nach oben,
bei Nacht oder unsichtigem Wetter außerdem zwei grüne Lichter in 1,50 m Abstand nebeneinander.

2. Brücke geschlossen

bei Tage Signalarm zeigt waagerecht,
bei Nacht oder unsichtigem Wetter außerdem zwei rote Lichter in 1,50 m Abstand nebeneinander.

3. Die Brücke kann nicht geöffnet werden

bei Tage Signalarm zeigt waagerecht, zwei schwarze Bälle übereinander,
bei Nacht oder unsichtigem Wetter außerdem drei rote Lichter in je 1,50 m Abstand nebeneinander.

(8) Werden bei einer Störung der Drehbrücke die beiden schwarzen Bälle gezeigt, soll an den etwa 600 m unterhalb und oberhalb der Brücke befindlichen Dalben festgemacht werden.

(9) Von Binnenfahrzeugen ist die 75 m breite Öffnung, von See- und Küstenfahrzeugen sind die beiden übrigen Öffnungen, und zwar grundsätzlich die in Fahrtrichtung rechts liegende Öffnung zu benutzen. Im Notfalle dürfen auch Binnenfahrzeuge die Drehbrückenöffnung benutzen.

(10) Das Ankern oder Schleppenlassen von Ankern ist von 300 m unterhalb bis 300 m oberhalb der Brücke verboten.

§ 76

Verkehr durch die Eisenbahnbrücke bei Weener

(1) Für das Durchfahren der Brücke dienen die 24 m breite Öffnung mit beweglichem Überbau (Klappbrückenöffnung) und eine nach Osten anschließende etwa 46 m breite Öffnung mit festem Überbau. Die übrigen Brückenöffnungen dürfen nicht benutzt werden.

(2) Rings um den östlichen Pfeiler der 46 m breiten festen Öffnung ist ein weißer Streifen angebracht. Solange dieser Streifen noch über Wasser liegt, ist eine freie Durchfahrthöhe von mindestens 4 m vorhanden.

(3) Bei Dunkelheit wird die seitliche Begrenzung der 46 m breiten Durchfahrtöffnung in beiden Stromrichtungen am Untergurt der Brücke rechts durch je ein grünes, links durch je ein rotes Licht bezeichnet.

(4) Die äußersten Enden der Leitwerke für die Klappbrückenöffnung sind bei Nacht beleuchtet.

(5) Die Brücke wird nur am Tage von etwa 1 Stunde vor Sonnenaufgang bis etwa 1 Stunde nach Sonnenuntergang offengehalten oder auf das Aufforderungssignal während der Eisenbahnbetriebspausen

geöffnet. Die Öffnungszeiten werden von der Eisenbahndirektion Münster bei jedem Fahrplanwechsel in den Tageszeitungen und durch Aushang bei den Seeschleusen Emden, Leer und Papenburg bekanntgegeben. Eine Voranmeldung durch Postfernsprecher (Weener Nr. 328) wird empfohlen.

(6) Bei Sturm und bei starkem Nebel wird die Brücke nicht geöffnet.

(7) Ein Fahrzeug, welches das Öffnen der Brücke wünscht, muß in Höhe der roten Tafel, die in 1000 m Entfernung von der Brücke auf dem in Fahrtrichtung rechten Ufer steht und die Aufschrift „Signal“ trägt, das Signal „Brücke öffnen“ (—) geben, und bei unsichtigem Wetter am Bug zwei weiße Lichter in 1,50 m Abstand nebeneinander, bei guter Sicht im Want zwei Flaggen übereinander zeigen.

(8) Für das Durchfahren der Klappbrückenöffnung werden an einem auf dem festen Teil der Brücke stehenden, etwa 3 m hohen Signalmast Verkehrssignale gezeigt. Als Signalmittel werden ein Signalarm sowie zwei grüne und drei rote Lichter benutzt. Ein weiterer etwa 12 m hoher Signalmast, an dem zwei Bälle gehißt werden können, befindet sich am linken Ufer vor dem Bedienungshaus. Folgende Signale werden gezeigt (nur Tagbetrieb):

1. Brücke geöffnet

bei guter Sicht Signalarm zeigt 45° nach oben,

bei unsichtigem Wetter
zwei grüne Lichter in 1,50 m Abstand nebeneinander.

2. Brücke geschlossen

bei guter Sicht Signalarm zeigt waagerecht,
bei Nacht oder unsichtigem Wetter
zwei rote Lichter in 1,50 m Abstand nebeneinander.

3. Die Brücke kann nicht geöffnet werden

bei guter Sicht Signalarm zeigt waagerecht,
zwei schwarze Bälle übereinander am Mast vor dem Bedienungshaus,

bei unsichtigem Wetter
drei rote Lichter in je 1,50 m Abstand nebeneinander.

Werden bei einer Störung der Klappbrücke die beiden schwarzen Bälle gezeigt, soll an den etwa 700 m unterhalb und oberhalb der Brücke befindlichen Dalben festgemacht werden. Aus anderen Gründen darf an diesen Dalben nicht festgemacht werden.

(9) Von Binnenfahrzeugen ist die 46 m breite feste Öffnung, von See- und Küstenfahrzeugen die 24 m breite Klappbrückenöffnung zu benutzen. Im Notfall dürfen auch Binnenfahrzeuge die Klappbrückenöffnung benutzen.

(10) Für das Vorfahrtrecht durch die Klappbrückenöffnung gelten die Bestimmungen in § 72 sinngemäß.

(11) Das Ankern oder Schleppenlassen von Ankern ist von 300 m unterhalb bis 300 m oberhalb der Brücke verboten.

§ 77

Ankern und Anlegen

(1) Ein Fahrzeug, das nach einem Hafen oberhalb von Emden bestimmt ist, darf nur oberhalb der Tonne A ankern. Zwischen der Hafeneinfahrt von Emden und der Tonne A darf nicht geankert werden.

(2) Innerhalb der Krümmungen bei Weekeborg und in der Engen Fahrt bei Jemgum darf nicht geankert werden. Die Grenzen der Krümmungen und der Engen Fahrt sind durch rote Tafeln mit der Aufschrift „Signal“ bezeichnet.

(3) Von der Halter Fähre bis zu den Dalben unterhalb der Fähre dürfen Seefahrzeuge nicht ankern oder leichtern und See- und Kanalfahrzeuge nicht umladen. Ausnahmen kann die Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde auf Antrag gestatten.

(4) Auf der Leda darf zwischen der Esclumer Fähre und der Mündung des Außenhafens von Leer nicht geankert werden. Ein Fahrzeug, das auf der Leda vor Anker gehen will, muß oberhalb der Einfahrt zur Leerer Seeschleuse anlegen, wenn es nicht im Außenhafen selbst liegen kann und darf.

(5) Ein Bagger muß seine im Fahrwasser oder in dessen Nähe liegenden Anker mit einer gut sichtbaren Boje bezeichnen.

(6) An der nur für Seefahrzeuge vorgesehenen Leichterstelle oberhalb von Leerort darf ein Binnenfahrzeug nicht anlegen.

§ 78

Fahrzeuge mit Sprengstoff oder Munition

Ein Fahrzeug, das mehr als 35 kg Sprengstoff oder Munition geladen hat (§ 51), darf nur an folgenden Stellen ankern:

1. Im Fahrwasser der „Alten Ems“ südlich von Borkum zwischen den Tonnen D/A und D/B.
2. An der Knock außerhalb des betonnten Fahrwassers zwischen den Tonnen E/J und E/H.

§ 79

Ausübung der Fischerei

(1) Ein fischendes Fahrzeug muß das betonnte Fahrwasser so weit frei lassen, daß es die Schifffahrt nicht behindert. Es muß in der Längsrichtung des Flusses von den stehenden Pfahlhamen einen Abstand von mindestens 300 m wahren, soweit es nicht selbst an den Pfahlhamen beschäftigt ist. In gleicher Richtung fischende Fahrzeuge müssen untereinander einen Abstand von mindestens 150 m halten. Auch müssen sämtliche in einem Rack des Flusses fischenden Fahrzeuge an ein und derselben Seite der tiefen Fahrwinne liegen. In scharfen Krümmungen des Flusses dürfen fischende Fahrzeuge sich nur auf dem inneren Bogen der Krümmung aufhalten.

(2) An den einzelnen Fangstellen dürfen die Netzpfähle nur so weit ausgesteckt werden, daß sie die Schifffahrt nicht behindern. Über die Grenze der

auszusteckenden Pfähle und über ihre Anzahl entscheidet im einzelnen Fall die Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde oder in ihrem Auftrag der Fischereiaufsichtsbeamte.

(3) Spätestens 14 Tage nach Beendigung der jeweiligen Fangzeit müssen alle für den Fischfang ausgesteckten Pfähle entfernt werden.

ZWEITER ABSCHNITT

Die Fahrwasser zwischen Ems und Jade

§ 80

Grenzen des Geltungsbereichs

(1) Die äußere Grenze für jedes Fahrwasser bildet eine Linie, die die vor jedem Fahrwasser liegende Ansteuerungstonne rechtwinklig zur Einlaufichtung schneidet, seitwärts bis zu zwei Punkten 400 m an Steuerbord und Backbord von der Einlauflinie und die Verbindungslinien dieser Punkte mit der äußeren Steuerbord- und Backbordfahrwassertonne.

(2) Nach innen gilt diese Polizeiverordnung soweit das Fahrwasser und seine Abzweigungen nach den Grundsätzen für die Bezeichnung der deutschen Küste durch Fahrwassertonnen bezeichnet sind, und zwar auch dann, wenn außer den Tonnen die für Wattenfahrwasser üblichen Seezeichen ausgesteckt sind. Sie gilt nicht für die über die Watten führenden Fahrwasser oder Fahrwasserstrecken, die ausschließlich durch Pricken oder Stangen bezeichnet sind.

§ 81

Begriffsbestimmung

Als Fahrwasser im Sinne dieser Polizeiverordnung gelten:

1. das Schluchter Fahrwasser,
2. das Dovetief (Norderneyer Seegat) mit der Fortsetzung des Busetiefs und des Riffgats,
3. die Ackumer Ehe,
4. die Otzumer-Balje,
5. die Harle.

§ 82

Signalstellen für Warnsignale

- (1) Warnsignal nach § 20 wird nicht gezeigt.
- (2) Über außergewöhnliche Schiffahrtbehinderungen geben das Wasser- und Schiffahrtsamt Norden und der Tonnenhof in Norderney Auskunft.

§ 83

Ausübung der Fischerei

(1) Fischende Fahrzeuge müssen das betonnte Fahrwasser so weit frei lassen, daß sie die Schiffahrt nicht behindern.

(2) Mit Hamen darf auch von einem im Fahrwasser zu Anker liegenden Fahrzeug gefischt werden, wenn dadurch die Schiffahrt nicht behindert wird. Netzpfähle dürfen im Fahrwasser nur mit Genehmigung der Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde aufgestellt und müssen auf deren Anweisung von dem Eigentümer bezeichnet werden.

DRITTER ABSCHNITT

Die Jade, Weser und Lesum

§ 84

Äußere Grenzen des Geltungsbereichs

Die äußere Grenze bildet die Verbindungslinie der Punkte $53^{\circ} 50' 00''$ N, $7^{\circ} 50' 00''$ O und $53^{\circ} 55' 00''$ N, $8^{\circ} 0' 00''$ O.

a) Die Jade

§ 85

Innere Grenzen

(1) Nach innen gilt diese Polizeiverordnung auf der Jade einschließlich der Blauen Balje bis zu den Wattenfahrwassern. Sie gilt nicht für die über die Watten führenden Fahrwasser oder Fahrwasserstrecken, die ausschließlich durch Pricken oder Stangen bezeichnet sind.

(2) Vor Wilhelmshaven werden die Grenzen gebildet:

- im Norden durch die Mole der Einfahrt zum Fluthafen und ihre Verlängerung um 80 m in südöstlicher Richtung,
- im Süden durch die Südmole der Seeschleuse und ihre Verlängerung um 400 m in südöstlicher Richtung,
- im Osten durch die Verbindungslinie der Endpunkte der vorbezeichneten Nord- und Südgrenzen.

§ 86

Benennung des Fahrwassers

Im Geltungsbereich dieser Polizeiverordnung heißt das Mündungsgebiet nördlich der Nordgrenze Schillig-Reede „Außenjade“, südlich dieser Grenze „Innenjade“.

§ 87*

§ 88

Signalstelle für Warnsignale

(1) Warnsignal gemäß § 20 wird am Signalmast der Signalstation Wangerooge gezeigt.

(2) Über außergewöhnliche Schiffahrtbehinderungen geben in Wilhelmshaven am Tage das Wasser- und Schiffahrtsamt, nachts das Lotswachthaus an der Seeschleuse Auskunft.

§ 89

Schleppzüge

Zwischen Schillig-Reede und der inneren Grenze des Geltungsbereichs darf die Länge eines Schleppzuges höchstens 400 m betragen. Jede Schlepptrasse soll nicht länger als 100 m sein.

§ 87: Aufgeh. durch Art. IV V v. 24. 8. 1960 II 2198

§ 90

Ankerverbote und Ausübung der Fischerei

- (1) Es darf nicht geankert oder gefischt werden:
1. im Gebiet der Munitionsversenkungsstellen in der Mittelrinne und auf der Hooksiel-Plate,
 2. im Übergang des Wangerooger Fahrwassers zur Old Oog-Rinne innerhalb der roten und des eingeschlossenen weißen Sektors des Feuers der Buhne A am Nordende des Minsener Oog.
- (2) Fischende Fahrzeuge müssen das betonte Fahrwasser so weit freihalten, daß sie die Schifffahrt nicht behindern.

§ 91

Reeden

- (1) Die Reede von Schillig ist ein Teil des Fahrwassers und wird begrenzt:
- im Norden durch den Breitengrad $53^{\circ} 44' 30''$ N,
im Süden durch den Breitengrad $53^{\circ} 41' 00''$ N,
mit Ausnahme des Leitsektors vom Voslapp-Leuchtfeuer.
- (2) Die Reede von Wilhelmshaven ist ein Teil des Fahrwassers und wird begrenzt:
- im Norden durch den Breitengrad $53^{\circ} 34' 00''$ N,
im Süden durch den Breitengrad $53^{\circ} 31' 42''$ N,
mit Ausnahme des Leitsektors vom Arngast-Leuchtfeuer.

§ 92

Fahrzeuge mit Sprengstoff oder Munition

Ein Fahrzeug, das mehr als 35 kg Sprengstoff oder Munition geladen hat (§ 51), darf nur auf den in § 91 beschriebenen Reeden ankern.

b) Die Weser und Lesum

§ 93

Innere Grenzen

Nach innen gilt diese Polizeiverordnung:

1. auf der Weser bis zum Weserwehr in Bremen bzw. bis zu den unteren Schleusentoren,
2. auf dem Fedderwarder Priel bis zur Hafeneinfahrt Fedderwardsiel,
3. auf der Lesum bis zur Eisenbahnbrücke bei Bremen-Burg.

§ 94

Benennung des Weserfahrwassers

Im Geltungsbereich dieser Polizeiverordnung heißt der Stromlauf unterhalb der Verbindungslinie Reede-baken—Unterfeuer—Kirchturm Blexen „Außen-weser“, der Stromlauf oberhalb dieser Grenze „Unterweser“.

§ 95 *

§ 96 *

§ 97

Signalstellen für Warnsignale

- (1) Warnsignal nach § 20 wird gezeigt:
1. auf der Außenweser auf dem Feuerschiff Bremen und dem Leuchtturm Robbenplate, in Bremerhaven am Wasserstandsignalmast auf dem Außendeich nördlich der Einfahrt in die Geeste und dem alten Vorhafen,
 2. auf der Unterweser von den Wasserstandsignalstellen Brake und Vegesack zwischen zwei aufgestellten Signalmasten.
- (2) Das Feuerschiff Bremen und der Leuchtturm Robbenplate geben Warnsignale über Schifffahrtbehinderungen im Fahrwasser der Außenweser, die Stelle in Bremerhaven über Schifffahrtbehinderungen im Fahrwasser der Außen- und Unterweser, die Stellen in Brake und Vegesack über Schifffahrtbehinderungen im Fahrwasser der Unterweser.
- (3) Das Weserfahrwasser wird in sieben Strecken eingeteilt. Für jede Strecke ist zusätzlich ein besonderes Nacht-Warnsignal vorgesehen, so daß man erkennen kann, auf welcher Strecke die Schifffahrt behindert ist.
- (4) Die zusätzlichen Signale für die Weserstrecke unterhalb von Bremerhaven bestehen aus zwei nebeneinander angebrachten Lichtern, für die Weserstrecke oberhalb von Bremerhaven aus drei Lichtern, die ein gleichseitiges Dreieck — Spitze unten — bilden.
- (5) Für die einzelnen Fahrwasserstrecken werden von den in Absatz 1 genannten Stellen folgende zusätzliche Signale gezeigt:
1. Rotersand-Leuchtturm bis Hoheweg
rotes und weißes Licht (nebeneinander);
 2. Hoheweg bis Langlütjen-Unterfeuer
zwei rote Lichter (nebeneinander);
 3. Langlütjen-Unterfeuer bis Südgrenze der Reede Bremerhaven
zwei weiße Lichter (nebeneinander);
 4. Südgrenze der Reede Bremerhaven bis Signalstelle Brake
drei weiße Lichter (in Dreieckform);
 5. Signalstelle Brake bis Hunte-Leuchtbake
zwei weiße Lichter, darunter ein rotes Licht (in Dreieckform);
 6. Hunte-Leuchtbake bis Signalstelle Vegesack
drei rote Lichter (in Dreieckform);
 7. Signalstelle Vegesack bis Hohentorshafeneinfahrt in Bremen
zwei rote Lichter, darunter ein weißes Licht (in Dreieckform).
- (6) Die in Oberhammelwarden und in Farge gezeigten Warnsignale gelten nur für die Hunte (§ 112).

§ 98

Fahrtgeschwindigkeit

Bei Bremerhaven auf der Strecke vom Nordende der Columbuskaje bis zur Einfahrt zur großen Kaiserschleuse, bei Nordenham auf der Strecke von dem roten Flagbaljersieltief-Unterfeuer (querab von

der Nordgrenze des Grundstücks der Norddeutschen Seekabelwerke am Flußufer nördlich des Fischereihafens von Nordenham) bis zur Tonne N/A (querab von der Südgrenze des Grundstücks der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft am Flußufer südlich von Nordenham) und von km 42,1 bis 37,5 muß ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb seine Geschwindigkeit so weit herabsetzen, wie die Erhaltung der Steuerfähigkeit des Fahrzeugs es gestattet, damit schädlicher Wellenschlag und Sog möglichst vermieden werden.

§ 99

Rechtsfahren

Auf der Strecke von der Weserschleuse in Bremen bis zur Südgrenze der Reede von Bremerhaven müssen alle Fahrzeuge, ausgenommen offene Sportboote und Segelboote, auch wenn sie außerhalb des Fahrwassers fahren, sich an der Stromseite halten, die an ihrer Steuerbordseite liegt.

§ 100

Überholen

Auf der Strecke von Rönnebeck (km 22) bis zur Weserschleuse in Bremen darf ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb oder ein Schleppzug nicht überholt werden, während diese ein anderes Fahrzeug überholen.

§ 101

Signale beim Einlaufen in Schleusen

(1) Ein Fahrzeug, das eine der drei Schleusen in Bremerhaven benutzen will, muß dies rechtzeitig durch folgende Signale anzeigen:

Für die Benutzung der in der Geeste-Mündung liegenden Doppelschleuse des Fischereihafens

zwei lange, einen kurzen, einen langen Ton (— — . —);

für die Benutzung der Kaiserschleuse

zwei lange, zwei kurze, einen langen Ton (— — . . —);

für die Benutzung der Nordschleuse

zwei lange, drei kurze, einen langen Ton (— — . . . —).

(2) Ein Fahrzeug, das die Schleuse des Industrie- und Handelshafens in Bremen-Oslebshausen benutzen will, muß dies rechtzeitig durch das Signal

zwei lange, einen kurzen, einen langen Ton (— — . —)

anzeigen.

(3) Ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das die Bremer Weserschleuse benutzen will, muß dies bei Annäherung an die Schleuse durch folgende Signale anzeigen:

Wenn es die kleine Schleusenkammer benötigt,

zwei lange, einen kurzen, einen langen Ton (— — . —);

Wenn es die große Schleusenkammer benötigt,

zwei lange, zwei kurze, einen langen Ton (— — . . . —).

Diese Vorschrift gilt nicht für ein Fahrzeug von weniger als 15 Tonnen Tragfähigkeit, soweit es nach seiner Bauart nicht zum Schleppen oder zur Fahrgastbeförderung bestimmt ist.

§ 102*

Schleppzüge

(1) Auf der Strecke vom Hoheweg-Leuchtturm bis zur Weserschleuse in Bremen darf in einem Schleppzug die Länge einer jeden Schlepptrosse höchstens 90 m betragen. Ein weseraufwärts fahrender Schleppzug muß spätestens beim Hoheweg-Leuchtturm vor dem Einlaufen in das Fedderwarder-Fahrwasser seine Schlepptrossen entsprechend kürzen. Ein weserabwärts fahrender Schleppzug darf erst unterhalb des Hoheweg-Leuchtturms die volle Länge seiner Schlepptrossen ausstecken.

(2) Die Länge eines Schleppzuges, der aus mehreren Anhängen besteht, darf höchstens betragen:

1. auf der Strecke vom Hoheweg-Leuchtturm bis Brake (km 42) 350 m,
2. auf der Strecke von Brake bis zur Eisenbahnbrücke in Bremen 250 m,
3. auf der Strecke von der Eisenbahnbrücke in Bremen bis zur Bremer Weserschleuse 600 m,
4. auf der Lesum 140 m.

(3) Auf der Strecke von der Eisenbahnbrücke in Bremen bis zur Bremer Weserschleuse darf ein Schlepper höchstens sechs Anhänger in einem Schleppzug führen.

(4) Auf der Unterweser braucht ein Schlepper, wenn er mehr als ein Fahrzeug schleppt und die Länge des Schleppzuges 183 m übersteigt, das dritte weiße Licht (Artikel 3 der Seestraßenordnung) nicht zu führen.

(5) Ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das nach seiner Bauart kein Schlepper ist, darf nur in Ausnahmefällen und auch nur dann ein Fahrzeug ohne Maschinenantrieb schleppen, wenn das geschleppte Fahrzeug nicht größer als das schleppende ist. Die Vorschriften in § 43 sind besonders zu beachten.

§ 103

Treiben von Fahrzeugen

Auf der Weser darf ein Fahrzeug sich nicht treiben lassen.

§ 104

Flöße

Ein Floß darf nicht breiter als 12 m sein.

§ 105

Nebeneinanderkoppeln von Fahrzeugen

(1) Auf der Unterweser oberhalb der nördlichen Grenze der Reede von Brake dürfen bei Tage nicht mehr als drei Fahrzeuge nebeneinandergekoppelt werden, jedoch darf die Gesamtbreite nicht größer

§ 102 Abs. 4: Vgl. jetzt Seestraßenordnung v. 22. 12. 1953 II 603/760 9511-2

als 25 m und oberhalb der Eisenbahnbrücke in Bremen nicht größer als 20 m sein. Bei Nacht dürfen nicht mehr als zwei Fahrzeuge nebeneinandergeköpelt werden.

(2) Auf der Lesum dürfen mehr als zwei Fahrzeuge nur bei Tage und nur dann nebeneinandergeköpelt werden, wenn die Gesamtbreite nicht größer als 10 m ist.

§ 106

Ankern und Ausübung der Fischerei

(1) Auf der westlichen Stromseite der Unterweser zwischen dem Südende der Staatspier Brake (km 40,7) und dem Nordende der Pier der Fettraffinerie Brake (km 42,5) darf auch außerhalb des Fahrwassers nicht geankert oder gefischt werden.

(2) Auf der Unterweser auf der Strecke von km 26,3 (Verbindungsline Hafeneinfahrt zum Buschplatz Farge und Einfahrt in die Röversgate) bis km 27,5 darf auch außerhalb des Fahrwassers nicht geankert oder gefischt werden.

(3) Auf der Lesum oberhalb km 9,15 dürfen Fahrzeuge am Rande des Fahrwassers ankern.

(4) Im Wurster Arm dürfen fischende Fahrzeuge im betonnten Fahrwasser ankern, ebenso im früheren Westfahrwasser bei Nordenham von km 53,8 bis 56,8 begrenzt:

- im Westen durch die Uferkante,
- im Osten durch eine Linie, die die Tonnen L bis N verbindet,
- im Süden durch eine rechtwinklig zum Strom führende Linie zwischen der Tonne M und dem linken Weserufer,
- im Norden durch eine Linie, die die Tonnen N/A und L verbindet.

§ 107

Sondersignale beim Passieren von Häfen und Molen

Ein weserabwärts fahrendes Fahrzeug mit Maschinenantrieb muß kurz oberhalb der Südmole des Europahafens, des Überseehafens und des Industrie- und Handelshafens in Bremen das Signal „Achtung“ (—) mit der Pfeife geben.

§ 108

Fahrzeuge mit Sprengstoff oder Munition

(1) Ein Fahrzeug, das mehr als 35 kg Sprengstoff oder Munition geladen hat (§ 51), darf nur an folgenden Stellen ankern:

1. Gegenüber der Einfahrt zur Nordschleuse in Bremerhaven an der Westseite außerhalb des Fahrwassers unterhalb der Tonne C.
2. An der Luneplate an der Ostseite außerhalb des Fahrwassers zwischen den Tonnen 25 und 26.

(2) Der in Absatz 1 unter Ziffer 2 bezeichnete Ankerplatz darf nur aufgesucht werden, wenn eine Umladung an der unter Ziffer 1 bezeichneten Stelle infolge widriger Wind- oder Wasserverhältnisse nicht möglich ist.

§ 109

Reeden

- (1) Die Reede von Bremerhaven wird begrenzt:
 - im Norden durch die Verbindungslinie Nordmole der Nordschleuse und den Turm der alten Kirche in Lehe,
 - im Osten durch die Reedebakenlinie,
 - im Süden durch die Linie Nordmole der Geeste und Blexen Kirchturm.
- (2) Die Reede von Blexen wird begrenzt:
 - im Norden durch die Verbindungslinie Blexen Kirchturm und Reedebaken Oberfeuer,
 - im Osten durch die Verbindungslinie Reedebaken Unterfeuer und den Tonnen 25 und 26,
 - im Süden durch die Verbindungslinie Tonne 26 und Zollwachtschiff,
 - im Westen durch die rot-weiße Sektorengrenze des Reedebaken Unterfeuers.

Fahrzeuge mit brennbaren Flüssigkeiten ankern bei Brinkamahof zwischen den Tonnen A und B. Fahrzeuge für Bremen und die Unterweserhäfen ankern auf der Reede von Blexen.

- (3) Die Reede von Nordenham wird begrenzt:
 - im Norden durch die Einfahrt des Fischereihafens,
 - im Osten durch die Spierentonnenlinie,
 - im Süden durch die Verbindungslinie der oberen Grenze des Petroleumlagers bei km 57 mit der Tonne L,
 - im Westen durch das linke Weserufer.
- (4) Die Reede von Brake wird begrenzt:
 - im Norden durch die Schlenge bei der Ecke zum Boitwarder Groden (km 42,1),
 - im Süden durch die Deichscharte an der südlichen Grenze der Stadtgemeinde Brake (km 39,1).

Im übrigen liegt die Reede außerhalb des betonnten Fahrwassers.

VIERTER ABSCHNITT

Die Hunte

§ 110

Grenzen des Geltungsbereichs

Auf der Hunte gilt diese Polizeiverordnung von der Mündung bis zum Hafen Oldenburg einerseits und bis 200 m unterhalb der Amalienbrücke in Oldenburg andererseits. Die Grenzen sind durch am Ufer aufgestellte Tafeln mit der Aufschrift „Hafengrenze“ und „Küstenkanal/Hunte“ bezeichnet.

§ 111

Verkehrsbeschränkungen

(1) Die Strecke von der Eisenbahnbrücke Elsflöth/Ohrt bis zur Liegestelle unterhalb der Eisenbahnbrücke Oldenburg darf nur von Sonnenaufgang bis

Sonnenuntergang und bei sichtigem Wetter von einer Stunde vor Sonnenaufgang bis eine Stunde nach Sonnenuntergang befahren werden.

(2) Für die Monate Oktober bis März sind für das Befahren der Hunte Erleichterungen vorgesehen, welche die Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde jeweils besonders bekanntgibt.

§ 112

Signalstellen für Warnsignale

Warnsignale nach § 20 werden an den Signalstellen in Oberhammelwarden und Farge gezeigt.

§ 113

Überholen

Von 300 m unterhalb bis 300 m oberhalb von Schiffs Liegeplätzen, Brücken, Baggern und Fähren sowie in den Flußkrümmungen bei Hollersiel (km 11,5 bis 13,0) und bei Neuenhundert (km 15,0 bis 17,0) darf nicht überholt werden.

§ 114*

Schleppzüge

(1) Ein Schleppzug darf nicht mit mehr als drei Anhängen fahren. Die Gesamtlänge eines Schleppzuges darf nicht mehr als 400 m und die Breite des Schleppzuges nicht mehr als 12 m betragen.

(2) Selbstfahrer dürfen nur ein Fahrzeug schleppen.

(3) Wenn ein Schlepper mehr als zwei Anhänger führt, hat er dies entgegenkommenden Fahrzeugen durch eine auf die Spitze gestellte quadratische rote Scheibe von mindestens 0,50 m Seitenlänge an gut sichtbarer Stelle kenntlich zu machen.

(4) Ein Schlepper braucht, wenn er mehr als ein Fahrzeug schleppt und die Länge des Schleppzuges 183 m übersteigt, das dritte weiße Licht (Artikel 3 der Seestraßenordnung) nicht zu führen.

§ 115

Nebeneinanderkoppeln von Fahrzeugen oder Flößen

Fahrzeuge oder Flöße dürfen nicht nebeneinandergekoppelt werden.

§ 116

Flöße

Ein Floß darf nicht länger als 80 m und nicht breiter als 10 m sein. Bei Nacht darf ein Floß nicht fahren.

§ 117

Treiben von Fahrzeugen

Ein Fahrzeug darf sich nicht treiben lassen.

§ 114 Abs. 4: Vgl. jetzt Seestraßenordnung v. 22. 12. 1953 II 603/760 9511-2

§ 118

Höchstgeschwindigkeit

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit durchs Wasser beträgt für einen Schleppzug sowie für ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb mit mehr als 75 PS-Maschinenleistung 4 Seemeilen, für ein anderes Fahrzeug 6 Seemeilen in der Stunde.

§ 119

Fahrregeln, Signale beim Begegnen, Verkehr in Flußkrümmungen

(1) Um von einem entgegenkommenden Fahrzeug rechtzeitig erkannt zu werden, hat ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb am Tage die Flagge N des Internationalen Signalbuchs an gut sichtbarer Stelle in einer Höhe von mindestens 6 m über dem Schiffskörper zu führen; ausgenommen sind Fahrzeuge mit Maschinenantrieb bis zu 20 Tonnen Tragfähigkeit, wenn sie keine Schleppdienste verrichten.

(2) Der Ausguck muß bei Annäherung an eine Krümmung im Vorschiff besetzt sein.

(3) Bei Stauwasser verbleibt es für alle Fahrzeuge und Schleppzüge bei der Vorschrift des § 35 (rechts fahren).

(4) Ein mit dem Strom fahrendes tiefgehendes Fahrzeug oder mit dem Strom fahrender Schleppzug darf die tiefste Rinne und in einer Krümmung die äußere Seite auch dann benutzen, wenn diese an der in Fahrtrichtung links liegenden Seite liegt. Ein Fahrzeug, das hiervon Gebrauch macht, muß dies durch einen langen Ton mit zwei darauffolgenden kurzen Tönen (— . .) anzeigen, und zwar

1. vor dem Übergang auf die linke Fahrwasserseite,
2. während es die linke Seite hält, vor dem Einlaufen in eine Krümmung und rechtzeitig beim Entgegenkommen eines Fahrzeugs.

Ein entgegenkommendes Fahrzeug muß dieses Signal mit zwei kurzen Tönen (. .) beantworten und nach Backbord ausweichen.

(5) In den Flußkrümmungen bei Hollersiel (km 11,5 bis 13,0) und bei Neuenhundert (km 15,0 bis 17,0), deren Anfang am Tage durch eine rotumrandete weiße Scheibe mit einem A und deren Ende durch eine grün umrandete weiße Scheibe mit einem E, bei Nacht an Stelle jeder Scheibe mit einem roten Licht bezeichnet sind, muß die Fahrt auf das geringste Maß herabgesetzt werden, das erforderlich ist, um das Fahrzeug steuerfähig zu halten. Beim Einlaufen in diese Strecken muß ein Fahrzeug das Signal „Achtung“ (—) geben oder, wenn es die linke Fahrwasserseite hält, nach der Vorschrift in Absatz 4 verfahren.

§ 120

Ausübung der Fischerei

Auf der Strecke unterhalb Huntebrück bis Wehrder (km 18,37 bis 19,5) dürfen fischende Fahrzeuge nicht festlegen.

§ 121

Geltungsbefreiung

Die Vorschriften der §§ 113, 115 und 118 gelten nicht für Dienstfahrzeuge der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie der Wasserschutzpolizei.

§ 122

Schiffsliegestelle in Elsfleth

An der Schiffsliegestelle in Elsfleth (km 23,7 bis 24,0) darf an beiden Seiten der Festmachedalben und in Reihen nebeneinander festgemacht werden. Fahrzeuge, welche die Liegestelle voraussichtlich länger als eine Tide benutzen, haben, soweit die jeweiligen Verhältnisse es gestatten, sich an der dem Ufer zugekehrten Seite der Dalben zu legen. An der der Strommitte zugekehrten Seite der Dalben dürfen höchstens drei Fahrzeuge nebeneinanderliegen, jedoch darf die Gesamtbreite der Fahrzeuge 25 m nicht überschreiten.

§ 123

Schiffsliegplätze unterhalb und oberhalb der Eisenbahnbrücke in Oldenburg

(1) Auf den Liegeplätzen darf ein Fahrzeug zum Festmachen nur die dazu bestimmten Dalben benutzen.

(2) Anker dürfen weder im Wasser noch an Land ausgelegt werden.

(3) Der Fahrzeugführer muß beim Anlegen und beim Verlassen der Liegeplätze die Anweisungen der Brückenwärter oder der Stromaufsichtsbeamten befolgen.

(4) Die Liegeplätze und ihre Dalben sind bei Dunkelheit vom Land aus beleuchtet.

(5) Ein stromaufwärts kommendes, auf das Durchfahren der Eisenbahnbrücke wartendes Fahrzeug muß an den Dalben am nördlichen Ufer festmachen.

(6) Ein Fahrzeug, das stromaufwärts gekommen ist und die Rückreise antreten will, ohne die Brücke durchfahren zu haben, muß, wenn es die Rückreise wegen Witterungs- oder Tideverhältnissen nicht sofort antreten kann, an den Dalben am südlichen Ufer festmachen.

(7) Oberhalb der Eisenbahnbrücke darf ein stromaufwärts kommendes Fahrzeug nicht liegenbleiben, sondern muß seine Reise unverzüglich fortsetzen. Ein stromabwärts gehendes Fahrzeug, das auf das Durchfahren der Eisenbahnbrücke wartet, muß an den Dalben am südlichen Ufer festmachen. An den Dalben vor der Kaje der Olbenburgischen Glashütte AG und der AG für Warpspinnerei und Stärkereie dürfen die Fahrzeuge sowohl an der Flußseite als auch an der Landseite anlegen, wenn dadurch der Lösch- und Ladeverkehr an der Kaje nicht behindert wird. An der Kaje selbst darf nicht festgemacht werden.

(8) Der nördliche Liegeplatz unterhalb und die südlichen Liegeplätze oberhalb der Eisenbahnbrücke dürfen nur von einem Fahrzeug benutzt werden, das auf das Durchfahren der Brücke wartet.

(9) Unterhalb der Eisenbahnbrücke dürfen auf dem nördlichen Liegeplatz nur zwei Reihen Fahrzeuge nebeneinanderliegen, auf dem südlichen Liegeplatz nur eine Reihe unmittelbar an den Dalben, so daß den Kleinfahrzeugen, die unter der Brücke durchfahren können, die Weiterfahrt möglich ist.

§ 124

Verkehr durch die Huntebrücken

Die Eisenbahnbrücken bei Oldenburg und Elsfleth/Ohrt sowie die Straßenbrücke bei Huntebrück sind durch Kriegshandlungen zerstört und im Wiederaufbau bzw. durch Behelfsbrücken ersetzt worden. Bis auf weiteres wird der Verkehr durch Sonderbekanntmachungen der Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde geregelt.

FUNFTER ABSCHNITT

Die Elbe

§ 125

Grenzen des Geltungsbereichs

(1) Die äußere Grenze bildet die Verbindungslinie der Leuchtglockentonne A mit der spitzen Tonne 1.

(2) Die innere Grenze bildet:

1. für das Hauptfahrwasser die bei Tinsdahl quer über die Elbe gehende hamburgische Landesgrenze.
2. für die Alte Süderelbe die Abzweigung von der Süderelbe oberhalb von Moorbürg.

§ 126

Begriffsbestimmung

Als Hauptfahrwasser gilt auch das nördliche Fahrwasser beim Osteriff.

§ 127

Wegerechtschiffe

Ein auslaufendes Wegerechtschiff, das seinen Lotsen auf der Reede von Cuxhaven abgegeben hat, darf das in § 14 für Wegerechtschiffe vorgeschriebene Signal nach Ermessen des Fahrzeugführers weiterführen.

§ 128 *

§ 129 *

§ 130

Signale zum Herbeirufen des Reededampfers auf Cuxhaven-Reede

Vor Cuxhaven darf ein Fahrzeug, das den Reededampfer herbeirufen will, folgende Signale geben:

Bei Tage eine Flagge im Vortopp halb heißen,
bei Nacht einen langen, drei kurze, einen

langen Blink, außerdem das Signal von einem langen, drei kurzen, einem langen Ton
(— . . . —).

§ 131

Quarantänesignale

Bei Annäherung an Cuxhaven muß ein quarantänepflichtiges Fahrzeug die in nachstehender Tafel angegebenen Signale benutzen:

Wenn es abzufertigen ist in	Tagsignal (im Vortopp)	Nachtsignal (mit Morselampe)	Schallsignal
Cuxhaven	Ein dem Gesundheitszustand an Bord entsprechendes Quarantänesignal des Internationalen Signalbuchs (Flagge Q oder Flagge Q über dem ersten Hilfsstander oder das Signal QL), darunter ein Wimpel des Internationalen Signalbuchs und das Schallsignal	Morsezeichen q u c und Schallsignal. Außerdem Name des Fahrzeugs und Herkunftsort durch Morsezeichen	Zwei lange, einen kurzen, zwei lange Töne (— . — —)
Brunsbüttelkoog	Quarantänesignal wie vor, daneben zwei Wimpel des Internationalen Signalbuchs und das Schallsignal	Morsezeichen q u b und Schallsignal. Außerdem Name des Fahrzeugs und Herkunftsort durch Morsezeichen	Zwei lange, einen kurzen, zwei lange, einen kurzen Ton (— — . — — .)
Hamburg (Zur Abfertigung in Hamburg wird nur ein Fahrzeug zugelassen, das zur Führung des Quarantänesignals Q berechtigt ist.)	Quarantänesignal Q ohne Wimpel und das Schallsignal	Morsezeichen q u h und Schallsignal. Außerdem Name des Fahrzeugs und Herkunftsort durch Morsezeichen	Zwei lange, einen kurzen, zwei lange, zwei kurze Töne (— — . — — .)

§ 132

Signalstellen für Warnsignale

(1) Warnsignal nach § 20 wird gezeigt:

1. in Hamburg
an der unteren Rahe des Mastes der Hafenslotenstation am Seemannshöft,
2. in Cuxhaven
am Flaggenstock des Wachhauses der Bootsleute an der Alten Liebe,
3. auf dem Feuerschiff Elbe I
an der Rahe im Vortopp.

(2) Die Signalstelle Cuxhaven gibt außergewöhnliche Vorkommnisse den vorbeifahrenden Fahrzeugen bei Tage durch Flaggensignale nach dem Internationalen Signalbuch, bei Nacht mit der Morselampe bekannt.

(3) Über außergewöhnliche Schifffahrtbehinderungen geben Auskunft:

1. in Hamburg
bei Tage die Wasser- und Schifffahrtsdirektion, das Oberhafenamt und das Hafenamt des 2. Bezirks, sowie bei Tage und bei Nacht die Hafenslotenstation am Seemannshöft und das Wachtschiff am Jonas,
2. in Brunsbüttelkoog und Holtenau
bei Tage und bei Nacht das Hafenamt und der Schleusenmeister,

3. in Cuxhaven

bei Tage und bei Nacht das Wachhaus der Bootsleute an der Alten Liebe, bei Tage das Wasser- und Schifffahrtsamt; außerdem können vorbeifahrende Fahrzeuge den Reededampfer herbeirufen, um Auskunft zu erhalten (§ 130),

4. das Feuerschiff Elbe I
zu jeder Zeit.

§ 133

Fahrtgeschwindigkeit

Fahrzeuge mit Maschinenantrieb dürfen oberhalb der Lühemündung nur langsam aneinander vorbeifahren.

§ 134

Schleppzüge

(1) Auf der Elbe vom Feuerschiff Elbe 3 aufwärts darf in einem Schleppzug die Länge der einzelnen Schlepptrossen höchstens 90 m betragen. Bei starkem Wind und Seegang kann mit dem Aufkürzen der Schlepptrossen bis Cuxhaven gewartet werden. Die Gesamtlänge eines Schleppzuges, der aus einem oder mehreren Schleppern und einem oder mehreren geschleppten Fahrzeugen besteht, darf höchstens 450 m betragen.

(2) Ein Fahrzeug, das die nötigen Einrichtungen zum Schleppen nicht besitzt oder dessen Manövrierfähigkeit beim Schleppen über das für die sichere

Schiffsführung zulässige Maß beschränkt wird, darf auf der Elbe nicht schleppen. Ein solches von See kommendes Fahrzeug muß seinen Anhang spätestens bei Cuxhaven abgeben.

§ 135

Treiben von Fahrzeugen

Ein Fahrzeug darf sich nicht treiben lassen.

§ 136*

Zollabfertigung bei Cuxhaven

(1) Ein Fahrzeug, das beim Steubenhöft zollamtlich abgefertigt wird oder hier auf Abfertigung wartet, muß sich außerhalb der Leitsektoren von Neufeld und Altenbruch möglichst nahe dem Steubenhöft halten. Es ist hier während der Zollabfertigung von der Befolgung der Vorschrift des § 35 Abs. 1, nach der ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb sich an der Seite des Fahrwassers halten muß, die an seiner Steuerbordseite liegt, entbunden.

(2) Nach Beendigung der zollamtlichen Abfertigung muß das Fahrzeug möglichst schnell die für die Weiterfahrt vorgeschriebene rechte Fahrwasserseite aufsuchen; auch beim Verlassen der Zollabfertigungsstelle darf die durchgehende Schifffahrt nicht behindert werden (§ 38).

(3) Die Ausweichregeln der Seestraßenordnung sind auch während der Zollabfertigung zu beachten. Die einlaufende und nicht der Zollabfertigung bei Cuxhaven unterliegende Schifffahrt soll jedoch möglichst auf die auf Zollabfertigung wartenden Fahrzeuge Rücksicht nehmen und nicht unnötig nahe an das Steubenhöft herangehen.

§ 137

Fahrregeln

(1) Ein Fahrzeug bis 3 m Tiefgang soll sich so weit wie möglich von der Mitte des Fahrwassers fernhalten und, sobald ein größeres Fahrzeug in Sicht kommt, sich am Rande des Fahrwassers halten.

(2) Um die in den Hafen Cuxhaven einlaufenden oder aus ihm auslaufenden Fahrzeuge nicht zu behindern, soll die auf der Elbe durchgehende Schifffahrt sich möglichst in den Leitsektoren von Neufeld und Altenbruch halten.

§ 138

Fahrregeln für Segelfahrzeuge

Zwischen der inneren Geltungsgrenze und der Kugelbake bei Cuxhaven muß ein Segelfahrzeug, wenn es, ohne zu kreuzen, dem Fahrwasser zu folgen vermag, die Mitte des Hauptfahrwassers meiden und sich auf der an seiner Steuerbordseite liegenden Seite des Fahrwassers möglichst nahe dem Tonnenstrich halten, ausgenommen auf der Strecke

zwischen der inneren Geltungsgrenze und dem Schulauer Hafen, wo es sich so nahe an der Südgrenze des Fahrwassers halten muß, wie sein Tiefgang es erlaubt (§ 35 Abs. 5 und 7).

§ 139

Ankerverbote

(1) Zum Schutze von Unterwasserkabeln darf in dem Gebiet, das durch die Tonnen 15 und 16 und den Leuchtturm Neufeld begrenzt wird, nicht geankert werden. Bei Nacht wird das Gebiet durch den roten Sektor des Leuchtfeuers Neufeld rechtweisend 178° bis 240° bezeichnet. Wenn ein Fahrzeug aus zwingenden Gründen in diesem Gebiet ankern muß oder ein vor Anker liegendes Fahrzeug in dieses Gebiet hineintreibt, werden auf dem Leuchtturm Neufeld mehrere rote Sterne gefeuert. Das Fahrzeug muß mit dem Aufnehmen des Ankers so lange warten, bis ein vom Leuchtturmwärter bestellter Taucher den Anker untersucht und von einem etwa gefaßten Kabel befreit hat.

(2) Zum Schutz eines zwischen der Nordspitze der Insel Pagensand und dem Ostufer der Elbe liegenden Kabels darf im nördlichen grünen Sektor des Unterfeuers Pagensand nicht geankert werden. Der nördliche grüne Sektor liegt zwischen den Peilungen rechtweisend 191° und 206°; er wird durch etwa 5° breite rote Sektoren begrenzt.

(3) Wegen der auf den Reeden bestehenden Ankerverbote wird auf § 142 verwiesen.

§ 140

Ausübung der Fischerei

(1) Rechtweisend 20° von der schwarz-roten Leuchtbake auf dem Kopf des Trennungsdamms zwischen Elbe und Oste hinüber zum holsteinischen Ufer dürfen Grundschleppnetze mit Segel oder Maschinenkraft nicht geschleppt werden (Kurren, Zeesen usw.). In der Zeit vom 1. Juli bis 15. November ist der Krabbenfang mit kleinen Krabbenkurren (Baumkurren) außerhalb des Hauptfahrwassers erlaubt.

(2) Den Fischerfahrzeugen, die vor Anker liegend fischen oder mit lebenden Fischen elbaufwärts bestimmt sind, dürfen im Hauptfahrwasser auf den nachbezeichneten Strecken mit folgender Bestimmung ankern:

1. Auf der Strecke, die seitlich begrenzt wird:

a) im Osten durch die bei Tinsdahl quer über die Elbe gehende hamburgische Landesgrenze,

b) im Westen durch eine Linie, auf der man beim Vorbeifahren die Einfahrt zum Schulauer Hafen querab peilt,

dürfen nicht mehr als zwei Fischerfahrzeuge nebeneinander ankern. Das am weitesten ins Fahrwasser hineinliegende Fahrzeug darf höchstens 50 m nördlich des südlichen Tonnenstrichs liegen. Zwischen den Tonnen C und B darf bis 50 m nördlich des südlichen Tonnenstrichs gefischt oder von Fischerfahrzeugen geankert werden.

2. Auf der Strecke zwischen dem Leuchtturm Somflether-Wisch und dem zweiten Stack oberhalb der Lühemündung dürfen Fischerboote bis 100 m außerhalb der Stacke festlegen.
3. 50 m südlich der Verbindungslinie der Tonnen 13 — 12 — 11 ist das Fischen gestattet.
4. Zwischen der Verbindungslinie des Leuchtfuers Twielenfleth und dem Leuchtfuer Jullessand und der Kreuztonne Lühesand-West ist das Fischen bis 50 m nördlich des südlichen Tonnenstrichs gestattet.
5. Auf der Strecke von 200 m oberhalb des Leuchtturms Bützflether-Sand-Unterfeuer elbabwärts bis zu der Verbindungslinie der Tonne 9 mit der Tonne N dürfen Fischerfahrzeuge am Ostufer bis zu einer Linie, die 75 m westlich der Verbindungslinie der beiden Pulvertonnen mit der Tonne 10 liegt, im Hauptfahrwasser ankern.
6. Auf der Strecke zwischen den Tonnen N und M dürfen Fischerfahrzeuge bis 60 m innerhalb des grünen Sektors des Unterfeuers Bützflether-Sand an der Südseite festlegen.
7. Zwischen Pagensand und der Verbindungslinie der Tonne 7 mit dem Leuchtturm Pagensand-Mitte ist das Fischen gestattet.
8. Auf der Strecke vom Leuchtturm Pagensand-Nord bis zum Leuchtturm Eßfleth-Steindeich ist das Fischen in dem elbaufwärts scheinenden, zwischen den Peilungen rechtweisend 294° bis 321,5° liegenden roten Sektor dieses Leuchtfuers an der Nordseite gestattet.
9. Von der Tonne G bis zum weißen Sektor des Leuchtfuers Bielenberg ist das Fischen auf der Südseite bis auf 200 m Abstand von der Deckpeilung der Richtfeuer Kraut-sand gestattet.
10. Von der unteren Grenze des roten Sektors des Leuchtfuers Bielenberg bis zur Tonne 3 an der Rhinplatte dürfen Fischerfahrzeuge auf beiden Seiten bis auf 300 m Abstand von der Deckpeilung der Leuchtfuer Brokdorf und Hollerwettern ankern.
11. Auf der Strecke von der Tonne 3 bis zur Bakentonne Glückstadt ist das Fischen bis auf 200 m Abstand von der Deckpeilung der Leuchtfuer Brokdorf und Hollerwettern gestattet.
12. Auf der Strecke vom Leuchtturm Hollerwettern bis zur Tonne 24 ist das Fischen bis 250 m südlich der Verbindungslinie dieser Punkte gestattet.
13. Auf der Strecke zwischen der Ostgrenze der Nordostreede von Brunsbüttelkoog und der Verbindungslinie des Kirchturms von St. Margarethen mit der Tonne f ist nördlich des weißen Zweiblitzektors (rechtweisende Peilung 102°) von Scheelenkühlen das Fischen gestattet.
14. Auf der Strecke zwischen den Tonnen f und d dürfen Fischerfahrzeuge zwischen dem Südufer und einer Linie ankern, die 200 m nördlich der Verbindungslinie dieser Tonnen liegt.
15. Auf der Nordostreede von Brunsbüttelkoog (§ 142 Abs. 6) ist während der Hauptfangzeit des Stintes die Hamenfischerei gestattet. Die Fischer müssen während des Fischens ihre Fahrzeuge so nahe wie möglich aneinanderlegen, um die Schifffahrt beim Aufsuchen und Verlassen und bei der Benutzung der Reede möglichst wenig zu behindern. Beginn und Ende der Fangzeit werden der Schifffahrt bekanntgegeben.
16. Im Gebiet, das im Süden durch die nördliche Grenze des festen weißen Sektors von Sömenhusen und im Westen durch die östliche Grenze des weißen Sektors vom Osteriff-Unterfeuer begrenzt wird, ist außerhalb der Kanalreede das Fischen gestattet.
17. Auf der Strecke zwischen dem Feuerschiff Elbe 2 und der Tonne 4 ist während der Hauptfangzeit des Herings die Ausübung der Ankerhamenfischerei bis auf je 200 m Abstand vom nördlichen und südlichen Tonnenstrich gestattet. Beginn und Ende der Fangzeit werden der Schifffahrt bekanntgegeben.

§ 141

Fahrzeuge mit Sprengstoff oder Munition

(1) Ein Fahrzeug, das mehr als 35 kg Sprengstoff oder Munition geladen hat (§ 51), darf nur an folgenden Stellen ankern:

1. Gegenüber dem am linken Elbufer unterhalb Brunshausen gelegenen Kahlensande auf der Ostseite des Fahrwassers. Der Platz ist durch große gelbe Faßtonnen mit einem schwarzen P bezeichnet.
2. Gegenüber dem Leuchtturm von Scheelenkühlen an der Südseite des Fahrwassers in der Mitte zwischen den Tonnen g und f.

(2) Ein nach dem Altonaer Hafen bestimmtes Fahrzeug, das mehr als 100 kg oder ein nach dem Hamburger Hafen bestimmtes Fahrzeug, das mehr als 400 kg Sprengstoff oder Munition geladen hat, muß auf einem der in Absatz 1 bezeichneten Ankerplätze so lange warten, bis es von der zuständigen Polizeibehörde die schriftliche Erlaubnis zum Einbringen seiner Sprengstoff- oder Munitionsladung erhalten hat. Anträge sind bei der Wasserschutzpolizei Hamburg zu stellen.

§ 142*

Reeden

(1) Die Reede querab der Insel Neuwerk wird begrenzt:

- im Norden 1. durch die Verbindungslinie der Tonne SF/A und dem Feuerschiff Elbe 3 (rechtweisend 97°) bis zum Schnittpunkt der Verbindungslinie unter Nummer 2,

§ 142 Abs. 4: Betriebsordnung für d. Nord-Ostsee-Kanal v. 14. 1. 1939
Regierungsamtsbl. Schleswig S. 79

2. durch die Verbindungslinie der Tonnen SF/1 und Luechtergrund W bis zum Schnittpunkt der Verbindungslinie unter Nummer 1,
 3. durch die Verbindungslinie der Tonne SF/1 und der Leuchtonne $\frac{\text{SF/E}}{\text{Leitdamm W}}$;
- im Osten durch die Verbindungslinie der Leuchtonne $\frac{\text{SF/E}}{\text{Leitdamm W}}$ und der Tonne SF/D;
- im Süden durch die Verbindungslinie der Tonnen SF/C und SF/D;
- im Westen durch die Verbindungslinie der Tonnen SF/A, $\frac{\text{SF/B}}{\text{Hundebalje}}$ und SF/C.

(2) Die Reede von Cuxhaven wird begrenzt:

- im Norden durch die rechtweisende Peilung 245° der Kugelbake;
- im Osten durch die rechtweisende Peilung $149,5^\circ$ des Leuchtturms Neufeld (östliche Grenze des Dreiblitzsektors);
- im Süden durch die rechtweisende Peilung 210° des Hafeneinfahrtfeuers auf dem Bollwerk Alte Liebe;
- im Westen durch die Verbindungslinie des Leuchtturms Osterende-Groden mit dem Hafeneinfahrtfeuer auf dem Bollwerk Alte Liebe.

Ein quarantänepflichtiges Fahrzeug darf zur Abfertigung in der Nähe der Quarantäneanstalt Groden möglichst nahe dem Südufer oder an der Nordseite des Fahrwassers zwischen den Tonnen 14a und 15 ankern. Ein Fahrzeug, das während der Nacht nicht abgefertigt wird, muß auf der Reede von Altenbruch zu Anker gehen.

(3) Die Reede von Altenbruch wird begrenzt:

- im Norden durch die Verbindungslinie der Tonnen 16, 17, 18 und der Tonnen R 1, R 2 und R 3 (Leuchtfeuer Neufeld rechtweisend 266°);
- im Osten durch die Verbindungslinie der Tonnen R 3, 19 und der Leuchtbake Otterndorf (rot-weiße Sektorengrenze dieses Feuers — rechtweisend 175° —);
- im Süden durch die Verbindungslinie Leuchtbake Otterndorf, Tonnen R und Q, Leuchtfeuer Neufeld, und zwar bis zu einem Schnittpunkt dieser Linie mit dem westlichen grünen Festsektor des Leuchtfeuers Altenbruch — rechtweisend 160° —;

- im Westen durch die Verbindungslinie des vorgenannten Schnittpunkts mit der Tonne 16 (Leuchtfeuer Altenbruch — rechtweisend 160° —).

Fahrzeuge bis 6 m Tiefgang müssen den Teil der Reede als Ankerplatz benutzen, der durch die Tonnen 18, 19, R 1, R 2 und R 3 begrenzt wird.

(4) Die Kanalreede von Brunsbüttelkoog wird begrenzt:

- im Norden durch eine Linie, die die Buhnenköpfe des nördlichen Elbufers zwischen der östlichen und der westlichen Reedegrenze verbindet;
- im Osten durch eine Linie, die die beiden Baken mit Dreieckstoppzeichen, die etwa 200 m westlich der Ladebrücke der Fabrik Rhenania an Land aufgestellt sind, mit der Leuchtonne K-Reede 2 verbindet;
- im Süden durch eine Linie, die die Tonne N/4 mit der Leuchtonne K-Reede 2 verbindet;
- im Westen durch eine Linie, die die beiden Baken mit Dreieckstoppzeichen bei Groden mit der Tonne N/4 verbindet.

Die Kanalreede von Brunsbüttelkoog wird eingeteilt in Fahrwasser und Ankerplätze. Das Fahrwasser ist ein Teil der Reede, der begrenzt wird:

- im Norden durch die Nordgrenze der Reede;
- im Osten durch eine Linie, die die Leuchtonne K-Reede 2 mit dem östlichen Einfahrtfeuer des alten Vorhafens verbindet;
- im Süden durch die Südgrenze der Reede;
- im Westen durch eine Linie, die die Leuchtonne K-Reede 1 mit den etwa 450 m westlich von Zweidorf stehenden beiden roten Lichtmasten verbindet.

Die übrigen Teile der Reede sind Ankerplätze, die nur die aus dem Nord-Ostsee-Kanal kommenden und die dorthin gehenden Fahrzeuge benutzen dürfen. Das Nähere regelt die Betriebsordnung für den Nord-Ostsee-Kanal.

(5) Die Südreede von Brunsbüttelkoog wird begrenzt:

- im Norden durch die Verbindungslinie der Spierentonnen c 1 und d (300 m südlich der Südgrenze des elb-
abwärts gerichteten Leitsektors von Scheelenkuhlen);
- im Süden durch die rechtweisende Peilung $85,5^\circ$ des Leuchtturms Scheelenkuhlen (Südgrenze des Einblitzsektors von Scheelenkuhlen);

im Osten und im Westen

durch die rechtweisende Peilung 330,5° und 19,5° des Oberfeuers Brunsbüttelkoog (innerhalb des grünen Sektors dieses Leuchtfuers).

(6) Die Nordostreeede von Brunsbüttelkoog wird begrenzt:

im Osten durch die rechtweisende Peilung 0° der bei der Bösch liegenden Tonne 23;

im Süden durch die Nordgrenze des elb-
abwärts gerichteten Leitsektors
von Scheelenkuhlen (recht-
weisende Peilung 95°);

im Westen durch die Ostgrenze der Kanal-
reeede und ihre geradlinige Ver-
längerung bis zur Südgrenze.

Auf dieser Reede dürfen nur solche Fahrzeuge ankern, deren Tiefgang ein Ankern auf der Südreeede von Brunsbüttelkoog nicht erlaubt. Über das Ankern fischender Fahrzeuge siehe § 140 Abs. 2 Ziff. 15.

(7) Die Reede von Freiburg wird begrenzt:

elbabwärts durch die rechtweisende Peilung 55° des Leuchtturms Brokdorf (westliche Grenze des roten Sektors dieses Feuers);

elbaufwärts durch die rechtweisende Peilung 17° des Leuchtturms Brokdorf (östliche Grenze des roten Sektors dieses Feuers);

nordöstlich durch die rechtweisende Peilung 314° des Leuchtturms Scheelenkuhlen (Nordgrenze des Einblitzsektors dieses Feuers);

südwestlich durch die rechtweisende Peilung 319° des Leuchtturms Scheelenkuhlen (Südgrenze des Einblitzsektors dieses Feuers).

(8) Die Reede von Krautsand wird begrenzt:

elbabwärts durch die rechtweisende Peilung 90° des Leuchtturms Glückstadt;

elbaufwärts durch die rechtweisende Peilung 295° des Leuchtturms Krautsand-Unterfeuer.

Auf dieser Reede darf nur westwärts in einem Abstand von mindestens 100 m von der Deckpeilung der Leuchtfeuer Hollerwettern und Brokdorf geankert werden.

(9) Die Reede von Brunshausen wird begrenzt:

elbabwärts durch die rechtweisende Peilung 43° des Leuchtturms Pagensand Süd (Verbindungsline Pagensand Süd — nördliche Pulvertonne);

elbaufwärts durch die rechtweisende Peilung 215° des Leuchtturms Stader-Sand (Westgrenze des grünen Sektors dieses Feuers).

SECHSTER ABSCHNITT

Die Oste

§ 143

Grenzen des Geltungsbereichs

Auf der Oste gilt diese Polizeiverordnung von der Mündung bis zur Schleuse in Bremervörde.

§ 144

Signalstellen für Warnsignale

(1) Warnsignal nach § 20 wird gezeigt:

1. in Belumerschanze am Flaggenstock der Sturmwarnungsstelle,
2. in Hechthausen am Flaggenstock bei der Fähre,
3. in Bremervörde am Flaggenstock der Schleuse.

(2) Durch Aushang an den Flaggenstöcken werden gleichzeitig Ort und Art der Schifffahrtbehinderung bekanntgegeben.

(3) Über außergewöhnliche Schifffahrtbehinderungen gibt außerdem das Wasser- und Schifffahrtsamt Stade Auskunft.

§ 145

Höchstgeschwindigkeit

(1) Unterhalb der Eisenbahnbrücke bei Hechthausen beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit durchs Wasser 12 km (6,6 Seemeilen) in der Stunde. Ein Schleppzug muß jedoch in scharfen Krümmungen dieser Strecke die Geschwindigkeit auf 8 km (4,3 Seemeilen) in der Stunde herabsetzen.

(2) Oberhalb der Eisenbahnbrücke bei Hechthausen beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit durchs Wasser 8 km (4,3 Seemeilen) in der Stunde.

§ 146

Beschränkung der Masthöhe

Unter der Schwebefähre in Osten und den Hochspannungsleitungen bei Klint und Bremervörde dürfen bei mittlerem Tide-Hochwasser nur Fahrzeuge fahren, deren Masten nicht höher als 24 m über Wasser sind.

§ 147

Schleppzüge und Flöße

(1) Unterhalb der Eisenbahnbrücke bei Hechthausen dürfen zwei Fahrzeuge (nicht Flöße) nebeneinandergeschleppt werden. Die Länge eines Schleppzuges darf auf der Strecke unterhalb der Fähre Hechthausen höchstens 210 m, oberhalb dieser Fähre höchstens 130 m betragen. Für die Strecke unterhalb von Hechthausen muß jeder Anhang, der vom Heck des Schleppers mehr als 150 m entfernt ist, zwei Mann Besatzung haben.

(2) Oberhalb der Eisenbahnbrücke bei Hechthausen dürfen nicht mehr als zwei Fahrzeuge oder zwei Flöße von Stammlänge und nur hintereinander geschleppt werden. Torfbullen, die geschleppt werden,

dürfen jedoch in drei Gruppen von je zwei Bullen hintereinandergekoppelt werden. Ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb von mehr als 20 m Länge darf auf dieser Strecke nicht schleppen.

(3) Ein Floß darf unterhalb der Eisenbahnbrücke bei Hechthausen nicht mehr als 10 m, oberhalb dieser Brücke nicht mehr als 5 m breit sein.

(4) Ein geschlepptes Fahrzeug oder Floß, jedoch nicht ein Torfbulle, muß bemannt und mit einer Steuervorrichtung versehen sein. Es muß loswerfen, wenn die Gefahr eines Zusammenstoßes oder der Beschädigung der Ufer besteht.

§ 148

Segeln und Treiben

Ein Fahrzeug ohne Maschinenantrieb von mehr als 300 cbm Nettoraumgehalt darf weder segeln noch treiben; es muß geschleppt werden.

§ 149

Überholen

In Krümmungen und auf Strecken, die für das Ausweichen zu eng sind, darf nicht überholt werden.

§ 150

Drehen

(1) Das Drehen ist so vorsichtig auszuführen, daß die Ufer nicht beschädigt werden.

(2) Ein Fahrzeug von mehr als 15 m Länge darf oberhalb der Mehemündung nicht mit Hilfe der Schraube drehen.

§ 151

Festmachen

(1) Vor Schleusen und Schleusenflethen darf nicht festgemacht werden.

(2) Fahrzeuge dürfen nicht nebeneinanderliegen. Dies gilt nicht für folgende Ausnahmen:

1. Im Hafen von Bremervörde dürfen Fahrzeuge nebeneinanderliegen, jedoch muß das durchgehende Fahrwasser freigehalten werden.
2. Am Lösch- und Ladeplatz Schwarzenhütten dürfen zwei Fahrzeuge nebeneinanderliegen.
3. An den übrigen Schiffsliagestellen — mit Ausnahme der Schiffsliagestelle in Gräpel — darf an beiden Seiten eines größeren Fahrzeugs ein Torfbulle liegen, jedoch nur während des Ladens.
4. Torfbullen dürfen zu zweien nebeneinanderliegen, jedoch nicht an der Schiffsliagestelle in Gräpel.

(3) Die Fahrzeuge müssen stromrecht liegen und sicher befestigt sein. Ketten oder Leinen dürfen nach dem gegenüberliegenden Ufer nicht ausgebracht werden.

§ 152

Ankern

(1) In scharfen Krümmungen, vor Schleusen und Schleusenflethen und auf 150 m Entfernung von den Seil- und Kettenfähren, der Schwebefähre in Osten und der Eisenbahnbrücke bei Hechthausen darf nicht geankert werden. Im übrigen darf ein Fahrzeug nur dort ankern, wo das Fahrwasser für die ungehinderte Fahrt anderer Fahrzeuge frei bleibt.

(2) Die ankernden Fahrzeuge müssen so nahe wie möglich am Ufer liegen, und zwar nur in einer Reihe hintereinander.

§ 153

Nebeneinanderfahren und Koppeln

Segelnde Fahrzeuge dürfen nicht nebeneinander oder gekoppelt fahren. Ausgenommen sind Torfbullen, die zu zweit gekoppelt werden dürfen.

§ 154

Fähren

(1) Kurz vor Antritt und während der Fahrt muß eine Fähre folgende Signale führen:

Außer den in § 15 vorgeschriebenen Lichtern ein rotes Licht mindestens 3 m über der Bordkante,

bei Tage in der Mitte des Fahrzeugs mindestens 3 m über der Bordkante einen roten Ball.

Bei unsichtigem Wetter müssen außerdem kurz aufeinanderfolgende Glockenschläge gegeben werden.

(2) Eine Fähre muß vor Antritt der Überfahrt ein Fahrzeug, das vor dem Zeigen des im vorhergehenden Absatz vorgeschriebenen Signals in die Fährstrecke eingelaufen ist, vorbeifahren lassen.

(3) Eine Fähre muß nach Beendigung einer Fahrt an der Fährstrecke wartende Fahrzeuge vor Antritt der nächsten Fahrt vorbeifahren lassen.

§ 155

Verkehr durch die Eisenbahnbrücke bei Hechthausen (km 37,8) und die Straßenbrücke bei Hechthausen (km 38,7)

(1) Die Durchfahrthöhe bei mittlerem Tide-Hochwasser beträgt bei der Eisenbahnbrücke 5,17 m und bei der Straßenbrücke 4,94 m.

(2) Für Fahrzeuge, die zum Durchfahren der Brücken ihre Masten umlegen oder sonstige Vorbereitungen treffen müssen, ist am linken Ufer oberhalb der Eisenbahnbrücke und unterhalb der Straßenbrücke je ein Liegeplatz vorhanden.

SIEBENTER ABSCHNITT

Der Freiburger Hafenpriel

§ 156

Grenzen des Geltungsbereichs

Auf dem Freiburger Hafenpriel gilt diese Polizeiverordnung von der Mündung bis zu den Schleusen bei Freiburg.

§ 157

Signalstellen für Warnsignale

- (1) Warnsignal nach § 20 wird nicht gezeigt.
- (2) Über außergewöhnliche Schiffahrtbehinderungen geben der Hafenmeister in Freiburg und das Wasser- und Schiffsamt Stade Auskunft.

§ 158

Höchstgeschwindigkeit

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit durchs Wasser beträgt 8 km (4,3 Seemeilen) in der Stunde.

§ 159

Festmachen und Ankern

- (1) Außerhalb des Hafens dürfen nur kleine Fahrzeuge für die Bewirtschaftung der Ufergrundstücke festmachen und auch nur dort, wo das Fahrwasser für die ungehinderte Fahrt anderer Fahrzeuge frei bleibt.
- (2) Im Hafen dürfen Fahrzeuge nebeneinander liegen, jedoch muß das Fahrwasser freigehalten werden.
- (3) Die Fahrzeuge müssen hart am Ufer stromrecht liegen und sicher befestigt sein. Ketten oder Leinen dürfen nach dem gegenüberliegenden Ufer nicht ausgebracht werden. Es darf nicht geankert werden.

ACHTER ABSCHNITT

Die Nebelnelben bei Wischhafen, Assel und Bützfleth

(Wischhafener Süderelbe, Gauensieker Süderelbe, Krautsander Binnenelbe, Gauensieker Kanal, Ruthenstrom, Barnkruger Süderelbe, Bützflether Süderelbe)

§ 160

Grenzen des Geltungsbereichs

Diese Polizeiverordnung gilt auf dem ganzen Bereich dieser Fahrwasser, mit Ausnahme der Abzweigungen der Hafeneinfahrten.

§ 161

Signalstellen für Warnsignale

- (1) Warnsignal nach § 20 wird nur für die Wischhafener Süderelbe gezeigt, und zwar am Flaggenmast auf der Wurt in der Weide unterhalb der Einfahrt zum Wischhafener Hafen.
- (2) Durch Aushang neben dem Wohnhaus an der Dampferanlegebrücke werden gleichzeitig Ort und Art der Schiffahrtbehinderung bekanntgegeben.
- (3) Über außergewöhnliche Schiffahrtbehinderungen auf allen vorbezeichneten Nebelnelben gibt das Wasser- und Schiffsamt Stade Auskunft.

§ 162

Höchstgeschwindigkeit

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit durchs Wasser beträgt auf der Strecke von der Mündung bis zum Wischhafener Hafen 12 km (6,6 Seemeilen), auf den übrigen Strecken 8 km (4,3 Seemeilen) in der Stunde.

§ 163

Festmachen

- (1) Vor Schleusen und Schleusenflethen darf nicht festgemacht werden. Im übrigen darf ein Fahrzeug nur dort festmachen, wo das Fahrwasser für die ungehinderte Fahrt anderer Fahrzeuge frei bleibt.
- (2) An der Dampferanlegestelle in der Wischhafener Süderelbe unterhalb der Einfahrt zum Wischhafener Hafen, an den Dalben der Schutzliegestelle in der Wischhafener Süderelbe und an den Festmachepfählen des Abenflether Hafens oberhalb der Ladestelle dürfen festgemachte Fahrzeuge in zwei Reihen nebeneinanderliegen, auf allen übrigen Strecken nicht.
- (3) Die Fahrzeuge müssen stromrecht liegen und sicher befestigt sein. Ketten oder Leinen dürfen nach dem gegenüberliegenden Ufer nicht ausgebracht werden.

§ 164

Ankern

- (1) In der Wischhafener Süderelbe, ausgenommen auf der Strecke 100 m unterhalb und oberhalb der Dampferanlegestelle unterhalb der Einfahrt zum Wischhafener Hafen und der Strecke 100 m unterhalb und oberhalb der Einfahrt zum Wischhafener Hafen, und im Ruthenstrom darf geankert werden, wenn das Fahrwasser für den ungehinderten Verkehr anderer Fahrzeuge frei bleibt. Die ankernden Fahrzeuge müssen so nahe wie möglich am Ufer und nur in einer Reihe hintereinander liegen.
- (2) Auf den übrigen Nebelnelben, auf der Strecke 100 m unterhalb und oberhalb der Dampferanlegestelle unterhalb der Einfahrt zum Wischhafener Hafen und der Strecke 100 m unterhalb und oberhalb der Einfahrt zum Wischhafener Hafen, vor den Schleusenflethen und auf je 150 m Entfernung unterhalb und oberhalb der Seil- und Kettenfähren darf nicht geankert werden.

NEUNTER ABSCHNITT

Die Schwinge

§ 165

Grenzen des Geltungsbereichs

Auf der Schwinge gilt diese Polizeiverordnung von der Mündung bis zur Salztorschleuse in Stade.

§ 166

Signalstellen für Warnsignale

- (1) Warnsignal nach § 20 wird gezeigt:
 1. in Brunshausen am Flaggenstock des Hafens,
 2. in Stade am Flaggenstock an der Ostseite des Hafens.
- (2) Durch Aushang an den Flaggenstöcken werden gleichzeitig Ort und Art der Schiffahrtbehinderung bekanntgegeben.
- (3) Über außergewöhnliche Schiffahrtbehinderungen gibt außerdem das Wasser- und Schiffsamt Stade Auskunft.

§ 167

Höchstgeschwindigkeit

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit durchs Wasser beträgt 8 km (4,3 Seemeilen) in der Stunde.

§ 168 *

§ 169

Beschränkung der Masthöhe

Unter der Hochspannungsleitung unterhalb von Stade dürfen bei mittlerem Tide-Hochwasser nur Fahrzeuge fahren, deren Masten nicht höher als 41 m über Wasser sind.

§ 170

Schleppzüge und Flöße

(1) Es dürfen höchstens zwei Fahrzeuge oder zwei Flöße von Stammlänge und nur hintereinander geschleppt werden.

(2) Die Länge eines Schleppzuges darf höchstens 100 m betragen.

(3) Ein Floß darf höchstens 5 m breit sein.

(4) Ein geschlepptes Fahrzeug oder Floß muß bemant und mit einer Steuervorrichtung versehen sein. Es muß loswerfen, sobald die Gefahr eines Zusammenstoßes oder einer Beschädigung der Ufer besteht.

§ 171

Segeln und Treiben

Ein Fahrzeug ohne Maschinenantrieb von mehr als 300 cbm Nettoraumgehalt darf weder segeln noch treiben, es muß geschleppt oder gestakt werden.

§ 172

Festmachen

(1) Vor Schleusen und in der Krümmung 600 m unterhalb des Hafens von Stade darf nicht festgemacht werden. Im übrigen darf ein Fahrzeug nur dort festmachen, wo neben ihm mindestens 12 m nutzbare Fahrwasserbreite frei bleibt.

(2) Außerhalb der Häfen dürfen Fahrzeuge nicht nebeneinanderliegen.

(3) Im Hafen von Stade muß das durchgehende Fahrwasser freigehalten werden.

(4) Im Hafen von Stade-Brunshausen muß mindestens 15 m nutzbare Fahrwasserbreite frei bleiben. Die Fahrzeuge dürfen nur am Nordufer liegen.

(5) Die Fahrzeuge müssen stromrecht liegen und sicher befestigt sein. Ketten oder Leinen dürfen nach dem gegenüberliegenden Ufer nicht ausgebracht werden.

ZEHNTER ABSCHNITT

Die Lühe

§ 173

Grenzen des Geltungsbereichs

Auf der Lühe gilt diese Polizeiverordnung von der Mündung bis zur Mühle in Horneburg.

§ 168: Aufgeh. durch Art. IV V v. 24. 8. 1960 II 2198

§ 174

Lichterführung

Ein festgemachtes Fahrzeug muß die in § 19 Abs. 1 vorgeschriebenen weißen Lichter derart abblenden, daß sie nicht unmittelbar sichtbar sind, aber das festgemachte Fahrzeug beleuchten.

§ 175

Signalstellen für Warnsignale

(1) Warnsignal nach § 20 wird gezeigt:

1. in Grünendeich am Flaggenstock des Lösch- und Ladeplatzes (350 m oberhalb der Lühemündung),

2. in Horneburg am Flaggenstock bei der Landstraßenbrücke.

(2) Durch Aushang an den Flaggenstöcken werden gleichzeitig Ort und Art der Schifffahrtbehinderung bekanntgegeben.

(3) Über außergewöhnliche Schifffahrtbehinderungen gibt außerdem das Wasser- und Schifffahrtsamt Stade Auskunft.

§ 176

Höchstgeschwindigkeit

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit durchs Wasser beträgt auf der Strecke von der Mündung bis zum Hafen von Steinkirchen 8 km (4,3 Seemeilen) und auf der übrigen Strecke 5 km (2,7 Seemeilen) in der Stunde.

§ 177

Beschränkung der Fahrzeuggrößen und der Masthöhe

(1) Ein Fahrzeug von mehr als 25 m Länge oder mehr als 5 m Breite oder mehr als 1,5 m Tiefgang darf die Lühe nur befahren, wenn es durch eine Bescheinigung der Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde als für die Lühe geeignet zugelassen worden ist. Die Bescheinigung sieht unter Umständen eine Beschränkung des Verkehrs auf die Zeiten genügend hoher Wasserstände bei besonderer Verkehrsregelung für die übrige Schifffahrt vor.

(2) Unter der Hochspannungsleitung bei Steinkirchen dürfen bei mittlerem Tide-Hochwasser nur Fahrzeuge fahren, deren Masten nicht höher als 35 m über Wasser sind.

§ 178

Schleppzüge und Flöße

(1) Es darf nur ein Fahrzeug oder ein Floß von Stammlänge und nur hintereinander geschleppt werden. Auf der Strecke unterhalb der Brücke in Steinkirchen dürfen zwei Fahrzeuge oder Flöße hintereinander geschleppt werden, jedoch darf keins dieser Fahrzeuge mehr als 50 Tonnen Tragfähigkeit oder 100 cbm Nettoraumgehalt haben.

(2) Ein Floß darf höchstens 4,5 m breit sein.

(3) Ein geschlepptes Fahrzeug oder Floß muß bemant und mit einer Steuervorrichtung versehen sein. Es muß loswerfen, sobald die Gefahr eines Zusammenstoßes oder einer Beschädigung der Ufer besteht.

§ 179

Begegnen

(1) Nähern sich zwei entgegenkommende Fahrzeuge einer für das Ausweichen zu engen Stelle des Fahrwassers, muß das gegen den Strom fahrende an einer zum Vorbeifahren geeigneten Stelle so lange warten, bis das andere vorbeigefahren ist.

(2) Vor dem Einlaufen in scharfe Krümmungen muß ein Fahrzeug das Signal „Achtung“ (—) geben.

§ 180

Überholen

An den Stellen des Fahrwassers, die für das Ausweichen zu eng sind, darf nicht überholt werden.

§ 181

Drehen

(1) Es muß so vorsichtig gedreht werden, daß die Ufer nicht beschädigt werden.

(2) Ein Fahrzeug von mehr als 12 m Länge darf mit Hilfe der Schraube nur an den dafür besonders angelegten Stellen drehen.

§ 182

Festmachen

(1) Vor Schleusen und in scharfen Krümmungen darf nicht festgemacht werden. Im übrigen darf ein Fahrzeug nur an den besonders eingerichteten Liegestellen oder dort festmachen, wo neben ihm mindestens 6 m nutzbare Fahrwasserbreite bei Niedrigwasser frei bleibt.

(2) An den besonders eingerichteten Liegestellen dürfen Fahrzeuge nicht nebeneinanderliegen; im übrigen nur dort, wo neben ihnen mindestens 6 m nutzbare Fahrwasserbreite bei Niedrigwasser frei bleibt.

(3) Die Fahrzeuge müssen stromrecht und so sicher an den am Ufer stehenden Festmachepfählen und, wenn solche nicht vorhanden sind, so festmachen, daß Beschädigungen der Schiffshalteanlagen vermieden werden. Ketten oder Leinen dürfen nach dem gegenüberliegenden Ufer nicht ausgebracht werden.

§ 183

Straßenbrücke in Steinkirchen

Die Durchfahrthöhe bei mittlerem Tide-Hochwasser beträgt 2,40 m.

§ 184

Lüheabschleusung (km 10,5)

(1) Die Durchfahrthöhe bei mittlerem Tide-Hochwasser beträgt 3 m, die Durchfahrtbreite 10 m.

(2) Für Fahrzeuge, die zum Durchfahren des Abschleusungsbauwerks ihre Masten umlegen oder sonstige Vorbereitungen treffen müssen, ist etwa 200 m unterhalb am linken und oberhalb am rechten Ufer je ein Liegeplatz vorhanden.

(3) Bei einem Wasserstand von mehr als 1 m über mittlerem Tide-Hochwasser wird das Abschleusungsbauwerk geschlossen.

(4) Die 40 m langen Leitwerke unterhalb und oberhalb des Abschleusungsbauwerks dürfen als Liegeplätze nicht benutzt werden.

ELFTER ABSCHNITT

Die Este

§ 185

Grenzen des Geltungsbereichs

Auf der Este gilt diese Polizeiverordnung von der Mündung bis zur Mühle in Buxtehude.

§ 186

Lichterführung

Ein Fahrzeug, das oberhalb des Lösch- und Ladeplatzes Cranz-Elbe festgemacht ist, muß die in § 19 Abs. 1 vorgeschriebenen weißen Lichter derart abblenden, daß sie nicht unmittelbar sichtbar sind, aber das festgemachte Fahrzeug beleuchten.

§ 187

Signalstellen für Warnsignale

(1) Warnsignal nach § 20 wird gezeigt:

1. in Cranz-Neuenfelde am Flaggenstock bei der Anlegebrücke 700 m oberhalb der Estemündung,
2. im Hafen von Buxtehude am Flaggenstock.

(2) Durch Aushang an den Flaggenstöcken werden gleichzeitig Ort und Art der Schifffahrtbehinderung bekanntgegeben.

(3) Über außergewöhnliche Schifffahrtbehinderungen gibt außerdem das Wasser- und Schifffahrtsamt Stade Auskunft.

§ 188

Höchstgeschwindigkeit

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit durchs Wasser beträgt 8 km (4,3 Seemeilen) in der Stunde.

§ 189

Beschränkung der Fahrzeuggrößen und der Masthöhe

(1) Ein Fahrzeug von mehr als 30 m Länge oder mehr als 5,5 m Breite oder mehr als 2 m Tiefgang darf die Este nur befahren, wenn es durch eine Bescheinigung der Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde als für die Este geeignet zugelassen worden ist.

(2) Unter der Hochspannungsleitung unterhalb der Drehbrücke in Estebügge dürfen bei mittlerem Tide-Hochwasser nur Fahrzeuge fahren, deren Masten nicht höher als 35 m über Wasser sind.

§ 190

Schleppzüge und Flöße

(1) Es darf nur ein Fahrzeug oder ein Floß von Stammlänge und nur hintereinander geschleppt werden.

(2) Auf der Strecke unterhalb der Drehbrücke in Hove dürfen zwei Fahrzeuge oder Flöße hintereinander geschleppt werden, jedoch darf keins dieser Fahrzeuge mehr als 75 Tonnen Tragfähigkeit oder 150 cbm Nettoraumgehalt haben.

(3) Ein Floß darf höchstens 5 m breit sein.

(4) Ein geschlepptes Fahrzeug oder Floß muß bemannt und mit einer Steuervorrichtung versehen sein. Es muß loswerfen, sobald die Gefahr eines Zusammenstoßes oder einer Beschädigung der Ufer besteht.

§ 191

Begegnen

(1) Nähern sich zwei entgegenkommende Fahrzeuge einer für das Ausweichen zu engen Stelle des Fahrwassers, muß das gegen den Strom fahrende an einer zum Vorbeifahren geeigneten Stelle so lange warten, bis das andere vorbeigefahren ist.

(2) Vor dem Einlaufen in scharfe Krümmungen und in die Engstelle von Estebrügge — 200 m unterhalb bis 200 m oberhalb der Drehbrücke — muß ein Fahrzeug das Signal „Achtung“ (—) geben. In der Engstelle von Estebrügge muß das Signal jede Minute wiederholt werden, bis die Engstelle durchfahren ist.

§ 192

Überholen

An den Stellen des Fahrwassers, die für das Ausweichen zu eng sind, darf nicht überholt werden.

§ 193

Drehen

(1) Es muß so vorsichtig gedreht werden, daß die Ufer nicht beschädigt werden.

(2) Ein Fahrzeug von mehr als 15 m Länge darf mit Hilfe der Schraube nur an den dafür besonders angelegten Stellen drehen.

§ 194

Festmachen

(1) In scharfen Krümmungen darf nicht festgemacht werden; im übrigen darf ein Fahrzeug nur an den besonders eingerichteten Liegestellen oder dort festmachen, wo neben ihm mindestens 10 m nutzbare Fahrwasserbreite frei bleibt. An den Landebrücken in der Engstelle in Estebrügge (§ 191 Abs. 2) darf ein Fahrzeug anlegen, wenn der Aufenthalt an den Brücken auf die für die ungesäumte Abwicklung des Verkehrs unbedingt nötige Zeit beschränkt wird.

(2) An den besonders eingerichteten Liegestellen dürfen Fahrzeuge nicht nebeneinanderliegen. Im übrigen dürfen Fahrzeuge nur dort nebeneinanderliegen, wo neben ihnen eine genügend nutzbare Fahrwasserbreite bei Niedrigwasser frei bleibt. Diese muß auf der Strecke von der Estemündung bis zum Lösch- und Ladeplatz Cranz-Elbe mindestens 15 m, auf den übrigen Strecken einschließlich des Hafens von Buxtehude mindestens 10 m betragen.

(3) Die Fahrzeuge müssen stromrecht und so sicher an den am Ufer stehenden Festmachepfählen und, wenn solche nicht vorhanden sind, so festmachen, daß Beschädigungen der Schiffshalteanlagen vermieden werden. Ketten oder Leinen dürfen nach dem gegenüberliegenden Ufer nicht ausgebracht werden.

§ 195

Ankern

(1) Im Fahrwasser darf nur ein Fahrzeug ohne Maschinenantrieb ankern, und auch nur dann, wenn mindestens 10 m nutzbare Fahrwasserbreite frei bleibt.

(2) In Krümmungen, vor Schleusen, in der Engstelle von Estebrügge (§ 191 Abs. 2) und auf je 150 m Entfernung von der Drehbrücke in Hove darf nicht geankert werden.

§ 196

Drehbrücken in Hove und Estebrügge

(1) Ein Fahrzeug, das das Öffnen der Brücken wünscht, muß mindestens 400 m vor den Brücken wiederholt das Signal „Brücke öffnen“ (— —) geben. Der Brückenwärter wiederholt das Signal mit dem Nebelhorn, sobald die Brücke geöffnet ist. Bis dahin muß das Fahrzeug sich in genügend großer Entfernung von der Brücke auf der Stelle halten.

(2) Die Brücken dürfen nur langsam durchfahren werden. Der Anker darf nicht geschleppt werden. Ein Segelfahrzeug muß die Segel streichen und den Baum einholen.

§ 197

Buxtehuder Fleth

Im Fleth oberhalb der Schleuse in Buxtehude ist das Liegen für Fahrzeuge, besonders wenn sie beladen sind, wegen der geringen Wassertiefe bei mittlerem Tide-Hochwasser und des unebenen harten Grundes mit der Gefahr von Beschädigungen des Schiffsbodens verbunden; es geschieht auf eigene Gefahr des Schifffahrttreibenden (Schiffseigners).

ZWOLFTER ABSCHNITT

Die Stör

§ 198

Grenzen des Geltungsbereichs

(1) Die äußere Grenze ist die Mündung der Stör in die Elbe.

(2) Die innere Grenze bildet eine Linie, die beim Pegel Rensing das Fahrwasser rechtwinklig schneidet.

§ 199

Signalstellen für Warnsignale

(1) Warnsignal nach § 20 wird nicht gezeigt.

(2) Über außergewöhnliche Schifffahrtbehinderungen gibt das Wasser- und Schifffahrtsamt Glückstadt Auskunft.

§ 200

Höchstgeschwindigkeit

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit durchs Wasser beträgt auf der Strecke von der Mündung bis zum Delftordurchstich in Itzehoe ausschließlich 15 km (8,2 Seemeilen), von hier ab 10 km (5,4 Seemeilen) in der Stunde.

§ 201 *

§ 202

Schleppzüge

(1) Die größte zulässige Länge für einen Schleppzug beträgt auf der Strecke von der Mündung bis zum Delftordurchstich in Itzehoe 210 m, oberhalb des Delftordurchstichs 60 m.

(2) Oberhalb des Delftordurchstichs dürfen Fahrzeuge nicht längsseit geschleppt werden.

(3) Ein Schleppzug darf den Delftordurchstich mit nicht mehr als zwei Anhängen und mit dem Strom mit nicht mehr als einem Anhang durchfahren.

(4) Wird an dem am nördlichen Ufer des Delftordurchstichs stehenden Signalmast ein roter Ball gezeigt, darf der Durchstich nur von einem Schleppzug durchfahren werden, der gegen den Strom fährt. Bei verbotener Durchfahrt müssen die Fahrzeuge den Stadtarm (Hafenbezirk) benutzen.

§ 203

Treiben von Fahrzeugen

Nebeneinandergekoppelte Fahrzeuge dürfen sich nicht treiben lassen.

§ 204

Festmachen und Ankern

(1) Auf der Strecke von der Mündung bis 1 km unterhalb der Fähre in Wewelsfleth, ausgenommen in der scharfen Krümmung bei Störort, dürfen Fahrzeuge nebeneinanderliegen.

(2) An den Anlegestellen dürfen nicht mehr als zwei Fahrzeuge nebeneinanderliegen. Die Fahrzeuge müssen an beiden Enden ausreichend am Ufer befestigt sein.

(3) Ein Fahrzeug darf nur außerhalb der Krümmungen nahe dem Ufer, aber nicht neben einem andern Fahrzeug ankern und muß durch eine Trosse am Ufer befestigt werden. Ketten oder Leinen dürfen am andern Ufer nicht ausgebracht werden.

§ 205

Festkommen im Fahrwasser

Ein im Fahrwasser festgekommenes Fahrzeug muß auf Anordnung der Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde leichtern.

§ 206

Besatzung

(1) Ein alleinfahrendes Fahrzeug von über 50 Tonnen Ladefähigkeit muß auf der Fahrt oberhalb des Delftordurchstichs außer dem Führer mindestens

noch eine zur Bedienung des Ruders und zum Freihalten des Fahrzeugs vom Ufer geeignete Hilfskraft an Bord haben. Für die Strecke oberhalb der Kellinghusener Straßenbrücke gilt dies schon für ein alleinfahrendes Fahrzeug von über 20 Tonnen Ladefähigkeit.

(2) In einem Schleppzug mit mehr als einem Anhang muß das letzte Fahrzeug zwei Mann Besatzung haben.

§ 207

Seilfähren in Wewelsfleth und Beidenfleth

(1) Ein Fahrzeug mit einem größeren Tiefgang als 2,50 m darf zur Vermeidung von Berührungen mit dem Seil der Fähre Beidenfleth die Fahrt stromaufwärts erst dann mit der Flut antreten, wenn der Störleiddamm beim ersten Querstack (vom Oberstrom gerechnet) unter Wasser gekommen ist.

(2) Kurz vor Antritt und während der Fahrt muß eine Fähre folgende Signale führen:

Ein rotes Licht über der Mitte der Verbindungslinie der in § 15 vorgeschriebenen beiden weißen Lichter,

bei Tage in der Mitte des Fahrzeugs schwarz-weiße Signalarms in waagerechter Stellung.

Bei unsichtigem Wetter müssen außerdem kurz aufeinanderfolgende Glockenschläge gegeben werden.

(3) Eine Fähre muß vor Antritt der Überfahrt ein Fahrzeug, das vor dem Zeigen des im vorhergehenden Absatz vorgeschriebenen Signals in die Fährstrecke eingelaufen ist, vorbeifahren lassen.

(4) Eine Fähre muß nach Beendigung einer Fahrt an der Fährstrecke wartende Fahrzeuge vor Antritt der nächsten Fahrt vorbeifahren lassen.

§ 208

Verkehr durch die Straßenklappbrücke in Heiligenstedten

(1) Die Unterkante der Klappenträger liegt 1,90 m über mittlerem Tide-Hochwasser.

(2) Die Brücke wird bei Bedarf geöffnet.

(3) Ein Fahrzeug, welches das Öffnen der Brücke wünscht, muß das Signal „Brücke öffnen“ (— —) geben.

(4) Bei Nacht wird auf dem Durchfahrtjoch an der in der Fahrtrichtung rechts liegenden Seite bei geschlossener Brücke ein rotes, bei geöffneter Brücke ein grünes Licht gezeigt.

(5) Zum Durchfahren der Brücke darf nur die Klappbrückenöffnung benutzt werden. Die Nebenöffnungen der Brücke dürfen nicht benutzt werden.

(6) Ein Fahrzeug, für dessen Durchfahrt die Brücke zu öffnen ist, muß 200 m unterhalb oder oberhalb der Brücke (Brückenstrecke) so lange warten, bis die Brückenklappen vollständig geöffnet sind. Beginn und Ende der Brückenstrecke sind am Ufer durch Tafeln bezeichnet.

(7) Innerhalb der Brückenstrecke dürfen Fahrzeuge sich weder begegnen noch überholen. Nähern sich Fahrzeuge der Brücke von beiden

§ 201: Aufgeh. durch Art. IV V v. 24. 8. 1960 II 2198

Seiten, muß das gegen den Strom fahrende außerhalb der Brückenstrecke so lange warten, bis das andere vorbeigefahren ist. Die Brückenstrecke darf durchs Wasser mit keiner höheren Geschwindigkeit als 7,5 km (4,1 Seemeilen) in der Stunde durchfahren werden.

(8) Ein die Brückenöffnung durchfahrendes Fahrzeug muß einen Heckanker klar zum Fallen halten.

(9) Ein Fahrzeug von mehr als 500 cbm Netto-raumgehalt darf die Brückenöffnung nur mit Hilfe eines Schleppers durchfahren.

(10) Ein Schlepper darf bei der Fahrt durch die Brückenöffnung mit dem Strom nicht mehr als einen, gegen den Strom nicht mehr als zwei Anhänger schleppen. Die hiernach nötig werdende Auflösung oder Zusammenstellung des Schleppzuges muß außerhalb der Brückenstrecke erfolgen.

(11) Der Führer des Fahrzeugs muß beim Durchfahren der Brückenöffnung die Weisungen des Brückenwärters befolgen und auf Verlangen seinen Namen und den Heimathafen des Fahrzeugs angeben.

§ 209

Verkehr durch die Eisenbahnklappbrücke in Itzehoe

(1) Die Öffnungszeiten der Brücke richten sich nach dem Eisenbahnverkehr.

(2) Ein Fahrzeug, welches das Öffnen der Brücke wünscht, muß das Signal „Brücke öffnen“ (— — —) geben und sich zur Durchfahrt bereitlegen, und zwar so, daß es die die geschlossene Durchfahrtöffnung benutzende Schifffahrt nicht behindert.

(3) Bei geschlossener Durchfahrtöffnung ist die über dem Klappenpfeiler auf einer Stange angebrachte rote Scheibe dem Flusse zugekehrt und vom Fahrwasser aus in ganzer Fläche sichtbar.

(4) Bei Nacht oder unsichtigem Wetter wird an der Stange bei geschlossener Brücke ein rotes, bei geöffneter Brücke ein weißes Licht gezeigt.

§ 210

Befahren des Delftordurchstichs in Itzehoe

(1) Im Delftordurchstich dürfen Fahrzeuge sich nicht begegnen oder überholen. Nähern sich dem Durchstich zwei entgegentkommene Fahrzeuge, muß das gegen den Strom fahrende außerhalb des Durchstichs so lange warten, bis das andere vorbeigefahren ist.

(2) Im Delftordurchstich und auf einer Strecke bis 250 m flußaufwärts darf kein Fahrzeug vor Anker gehen oder liegenbleiben.

(3) Die Stauvorrichtungen mit den Leitwerken und dem sonstigen Zubehör im Delftordurchstich und das vor der Spitze der Trennungsbühne befindliche Pfahlbündel dürfen zum Festmachen nicht benutzt werden.

DREIZEHNTER ABSCHNITT

Die Krückau und Pinnau

§ 211

Grenzen des Geltungsbereichs

(1) Die äußere Grenze beider Seeschiffahrtstraßen ist ihre Mündung in die Elbe.

(2) Die innere Grenze bildet je eine Linie, die das Fahrwasser

der Krückau am unteren Ende der Ladebrücke am rechten Ufer vor der Carstensen Steingutfabrik rechtwinklig schneidet;

der Pinnau in der Höhe der Eisenbahnbrücke in Pinneberg rechtwinklig schneidet.

§ 212

Signalstellen für Warnsignale

(1) Warnsignal nach § 20 wird nicht gezeigt.

(2) Über außergewöhnliche Schifffahrtbehinderungen gibt das Wasser- und Schifffahrtsamt Glückstadt Auskunft.

§ 213

Höchstgeschwindigkeit

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit durchs Wasser beträgt 10 km (5,4 Seemeilen) in der Stunde.

§ 214

Schleppzüge

(1) Die größte zulässige Länge für einen Schleppzug beträgt auf der Krückau 210 m, auf der Pinnau für die Strecke von der Mündung bis zur Klappbrücke bei Uetersen 210 m, von hier ab 60 m.

(2) Auf der Strecke von der Mündung bis 1 km flußaufwärts, und zwar

auf der Krückau bis zum Störenhaus,

auf der Pinnau bis gegenüber Kreuzdeich,

dürfen Fahrzeuge nicht längsseit geschleppt werden.

§ 215

Treiben von Fahrzeugen

Nebeneinandergekoppelte Fahrzeuge dürfen sich nicht treiben lassen.

§ 216

Festmachen und Ankern

(1) An den Anlegestellen dürfen Fahrzeuge nicht nebeneinanderliegen. Ein an einer Anlegestelle liegendes Fahrzeug muß an beiden Enden ausreichend am Ufer befestigt sein.

(2) Auf der Krückau oberhalb des Störenhauses und auf der Pinnau oberhalb gegenüber Kreuzdeich dürfen Fahrzeuge nicht nebeneinanderliegen.

(3) Ein Fahrzeug darf nur außerhalb der Krümmungen nahe dem Ufer, aber nicht neben einem andern Fahrzeug ankern und muß durch eine

Trosse am Ufer befestigt werden. Ketten oder Leinen dürfen am andern Ufer nicht ausgebracht werden. Ein ausliegender Anker muß mit einer Ankerboje bezeichnet werden.

§ 217

Besatzung

(1) Auf der Krückau und auf der Pinnau von der Mündung bis zur Klappbrücke bei Uetersen muß ein alleinfahrendes Fahrzeug von über 100 Tonnen Ladefähigkeit außer dem Führer mindestens noch eine zur Bedienung des Ruders und zum Freihalten des Fahrzeugs vom Ufer geeignete Hilfskraft an Bord haben. Für die Strecke auf der Pinnau oberhalb der Klappbrücke bei Uetersen gilt dies schon für ein Fahrzeug von über 50 Tonnen Ladefähigkeit.

(2) In einem Schleppzug mit mehr als einem Anhang muß das letzte Fahrzeug zwei Mann Besatzung haben.

§ 218

Festkommen im Fahrwasser

Ein im Fahrwasser festgekommenes Fahrzeug muß auf Anordnung der Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde leichtern.

§ 219

Verkehr durch die Drehbrücke in Klevendeich

(1) Die Unterkante des drehbaren Teils der Brücke liegt 4,50 m über mittlerem Tide-Hochwasser.

(2) Die Brücke wird bei Bedarf geöffnet. Vom 16. Oktober bis 15. März wird die Brücke von 22 Uhr bis 6 Uhr nicht geöffnet.

(3) Ein Fahrzeug, welches das Öffnen der Brücke wünscht, muß das Signal „Brücke öffnen“ (— —) geben.

(4) Bei geschlossener Durchfahrtöffnung ist die über dem Drehpfeiler auf einer Stange angebrachte rote Scheibe dem Flusse zugekehrt und vom Fahrwasser aus in ganzer Fläche sichtbar.

(5) Bei Nacht oder unsichtigem Wetter wird an der Stange bei geschlossener Brücke ein rotes, bei geöffneter Brücke ein grünes Licht gezeigt.

(6) Ein Fahrzeug, für dessen Durchfahrt die Brücke zu öffnen ist, muß 200 m unterhalb oder oberhalb der Brücke (Brückenstrecke) so lange warten, bis die Durchfahrtöffnung vollständig geöffnet ist. Beginn und Ende der Brückenstrecke sind am Ufer durch Tafeln bezeichnet.

(7) Innerhalb der Brückenstrecke dürfen Fahrzeuge sich weder begegnen noch überholen. Nähern sich Fahrzeuge der Brücke von beiden Seiten, muß das gegen den Strom fahrende außerhalb der Brückenstrecke so lange warten, bis das andere vorbeigefahren ist.

(8) Die Brückenstrecke darf durchs Wasser mit keiner höheren Geschwindigkeit als 7,5 km (4,1 Seemeilen) in der Stunde durchfahren werden.

(9) Der Führer des Fahrzeugs muß beim Durchfahren der Brücke die Weisungen des Brückenwärters befolgen und auf Verlangen seinen Namen und den Heimathafen des Fahrzeugs angeben.

§ 220

Verkehr durch die Klappbrücke bei Uetersen

(1) Die Brücke wird bei Bedarf geöffnet. Voranmeldung durch Postfernsprecher (Uetersen Nr. 2525, Norddeutsche Papierwerke) wird empfohlen.

(2) Ein Fahrzeug, welches das Öffnen der Brücke wünscht, muß das Signal „Brücke öffnen“ (— —) geben.

(3) Für das Durchfahren der Klappbrückenöffnung werden über dem nördlichen Brückenpfeiler folgende Tageslichtsignale gezeigt:

1. Brücke geöffnet
zwei grüne Lichter in 1,50 m Abstand nebeneinander.
2. Brücke geschlossen
zwei rote Lichter in 1,50 m Abstand nebeneinander.
3. Brücke wird geöffnet
ein rotes Licht.
4. Brücke kann nicht geöffnet werden
drei rote Lichter in je 1,50 m Abstand nebeneinander.

VIERZEHNTER ABSCHNITT

Die Fahrwasser zwischen Eider und Elbe und die Gewässer um Helgoland

§ 221

Grenzen des Geltungsbereichs

(1) Für das Falsche Tief, das Luechter Loch, die Abzweigungen des Falschen Tiefs, die Süder Piep und Norder Piep bildet die äußere Grenze eine Linie, die die Spierentonne A des Luechter Lochs, die Ansteuerungstonne Falsches Tief, die Ansteuerungstonne Süder Piep und die Ansteuerungstonne Norder Piep verbindet.

(2) Nach innen gilt diese Polizeiverordnung soweit das Fahrwasser und seine Abzweigungen durch Seezeichen bezeichnet sind. Bezüglich des Luechter Lochs gilt die Einmündung in die Elbe als innere Grenze.

(3) Für die Gewässer um Helgoland bilden die Hoheitsgrenzen die Grenzen des Geltungsbereichs.

§ 222

Signalstellen für Warnsignale

(1) Warnsignal nach § 20 wird nicht gezeigt.

(2) Über außergewöhnliche Schifffahrtbehinderungen gibt das Wasser- und Schifffahrtsamt Tönning Auskunft.

FÜNFZEHNTER ABSCHNITT

Die Eider

§ 223

Grenzen des Geltungsbereichs

(1) Die äußere Grenze bildet eine Linie, die die Fahrwassertonnen 1 und A verbindet.

(2) Die innere Grenze bilden die Einfahrt in den Gieselau-Kanal bei km 23 und die zugeschüttete Eiderschleuse in Rendsburg.

§ 224

Signalstelle für Warnsignale

(1) Warnsignal nach § 20 wird in Tönning an der Hafeneinfahrt gezeigt.

(2) Über außergewöhnliche Schifffahrtbehinderungen gibt das Wasser- und Schifffahrtsamt Tönning Auskunft. Auskunft ist auch zu erhalten auf den Schleusen Nordfeld, Lexfähr, Gieselau, Holtenau und Brunsbüttelkoog.

§ 225

Beschränkung der Fahrzeuggrößen und der Masthöhe

(1) Durch die Schleusen Nordfeld und Lexfähr darf kein Fahrzeug von mehr als 65 m Länge oder 9 m Breite oder 2,70 m Tiefgang geschleust werden.

(2) Unter den Hochspannungsleitungen bei Breiholz und Friedrichstadt dürfen bei mittlerem Hochwasser nur Fahrzeuge, deren Masten nicht höher als 31 m und unter der Hochspannungsleitung bei Moltkestein nur Fahrzeuge fahren, deren Masten nicht höher als 12 m über Wasser sind.

§ 226

Überholen

Auf der Strecke von 300 m unterhalb bis 300 m oberhalb von Anlegestellen, Fähren, Brücken, Schleusen und Baggern darf nicht überholt werden.

§ 227

Festmachen

An Brücken und Anlegestellen dürfen nicht mehr als zwei Fahrzeuge nebeneinanderliegen.

§ 228

Verkehr durch die Eisenbahndrehbrücke bei Friedrichstadt

(1) Die Brücke wird bei Bedarf geöffnet, wenn der Eisenbahnbetrieb es zuläßt. Während der Zeit von 23 bis 5 Uhr wird die Brücke nur geöffnet, wenn dies bis 22 Uhr auf dem Bundesbahnhof Friedrichstadt beantragt ist.

(2) Ein Fahrzeug, das das Öffnen der Brücke wünscht, muß in mindestens 1000 m Entfernung von der Brücke das Signal „Brücke öffnen“ (— —) geben und am Bug zwei weiße Lichter in 1,5 m Abstand nebeneinander, bei Tage im Want zwei Flaggen übereinander zeigen.

(3) Auf dem Nordende des Obergurts des südlichen festen Strombrückenüberbaus werden an einem Signalmast Verkehrssignale gezeigt. Als Signalmittel werden bei Tage eine rote Scheibe mit weißem Rand und ein roter Doppelarm mit weißem Rand, bei Nacht grüne und rote Lichter benutzt. Folgende Signale werden gezeigt:

1. Brücke geöffnet
bei Tage Scheibe waagerecht,
bei Nacht ein grünes Licht.
2. Brücke geschlossen
bei Tage Scheibe vom Fahrwasser aus voll sichtbar,
bei Nacht ein rotes Licht.
3. Die Brücke kann nicht sofort geöffnet werden
bei Tage Scheibe vom Fahrwasser aus voll sichtbar, Doppelarm waagerecht darunter,
bei Nacht zwei rote Lichter übereinander.

(4) Die Pfeiler der Durchfahrtöffnungen werden bei Nacht in beiden Stromrichtungen auf der in Fahrtrichtung rechts liegenden Seite durch je ein grünes, auf der in Fahrtrichtung links liegenden Seite durch je ein rotes Licht bezeichnet.

§ 229

Verkehr durch die Straßenklappbrücke bei Friedrichstadt

(1) Die Brücke wird bei Bedarf wochentags geöffnet in der Zeit vom 1. März bis zum 31. Oktober ab 6 Uhr, in der Zeit vom 1. November bis Ende Februar ab 7 Uhr. Die Öffnungszeit endet mit Sonnenuntergang, frühestens um 17 Uhr. Außerhalb der Öffnungszeiten und an Sonn- und Feiertagen wird die Brücke nur geöffnet, wenn dies während der oben erwähnten Öffnungszeiten beim Brückenwärter beantragt ist.

(2) Ein Fahrzeug, das das Öffnen der Brücke wünscht, muß rechtzeitig — stromaufgehend sofort nach Durchfahren der Eisenbahnbrücke — das Signal „Brücke öffnen“ (— —) geben.

(3) Wenn die Brücke nicht geöffnet werden kann, wird über ihrer Durchfahrt eine Ringscheibe gesetzt.

§ 230

Verkehr durch die Schleusen Nordfeld und Lexfähr

- (1) Geschleust wird wochentags:
in der Zeit vom 1. März bis 31. Oktober ab 6 Uhr,
in der Zeit vom 1. November bis Ende Februar ab 7 Uhr.

Die Betriebszeit endet mit Sonnenuntergang, frühestens um 17 Uhr.

(2) Außerhalb der Betriebszeit und an Sonn- und Feiertagen wird nur (gegen eine besondere Gebühr) geschleust, wenn dies während der Betriebszeit auf den Schleusen beantragt ist.

(3) In Nordfeld wird nicht geschleust:

1. wenn die Strömung des Siels ein- oder auslaufende Fahrzeuge gefährdet,
2. wenn der Wasserstand am Außenpegel höher als PN + 7,20 m ist,
3. bei starkem Wellenschlag in Richtung der Schleuse.

(4) Ein Fahrzeug, das das Öffnen einer Schleuse wünscht, muß, sobald es die Schleuse in Sicht bekommt und die Schleuse nicht geöffnet ist, das Signal von zwei langen Tönen (— —) geben.

(5) Bei Nacht oder unsichtigem Wetter werden Signale mit folgender Bedeutung gezeigt:

1. an den Toren der Schleuse Nordfeld
zwei grüne Lichter übereinander: Einlaufen gestattet, Ausfahrtschleusentor geschlossen,
zwei rote Lichter übereinander: Einfahrtschleusentor geschlossen.

2. an der Schleuse Lexfähr

- zwei grüne Lichter übereinander an den Schleusentoren:
Einlaufen gestattet, Ausfahrtschleusentor geschlossen,

zwei rote Lichter übereinander: Einfahrtschleusentor geschlossen.

Die roten Lichter werden am Unterhaupt an den Schleusentoren, am Oberhaupt an der Südseite der über das Oberhaupt der Schleuse führenden Klappbrücke gezeigt. Bei geöffnetem oberem Tor zeigt die Klappbrücke, wenn sie geschlossen ist, nach beiden Seiten je zwei rote Lichter.

(6) Beim Einlaufen in die Schleuse Nordfeld und beim Auslaufen aus ihr muß mit Rücksicht auf die Strömung aus der daneben liegenden Entwässerungsschleuse besonders vorsichtig manövriert werden.

(7) In den Fällen, in denen nicht geschleust werden darf, wird das Signal nach § 24 Abs. 2 gezeigt.

(8) Wird an dem Mast bei der Schleuse Nordfeld das Signal nach § 24 Abs. 2 Ziff. 1 oder 3 gezeigt, müssen die Fahrzeuge, die in die Schleuse einlaufen wollen, 500 m unterhalb oder oberhalb der Schleuse ankern.

SECHZEHNTER ABSCHNITT

Die Fahrwasser an der Schleswigschen Westküste von der Hever bis zum Lister Tief

§ 231

Grenzen des Geltungsbereichs

(1) Die äußere Grenze bildet:

1. für die Süder Hever, die Mittelhever, die Alte Hever, das Alte Schmaltief und das Schmaltief eine Linie, die die Ansteuerungstonne Süder Hever, die Ansteuerungstonne Schmaltief und die Fahrwassertonne 1 des Schmaltiefs verbindet,

2. für das Landtief, das Vortrapp Tief und das Westvortrapp Tief eine Linie, die die Ansteuerungstonnen Landtief, Neu-Vortrapp Tief und West-Vortrapp Tief verbindet.
3. für die Thee Knobs Rinne eine Linie, die die Fahrwassertonnen 1 und A der Thee Knobs Rinne verbindet,
4. für das Lister Tief eine Linie, die von der Tonne A rechtweisend 0° bis zur deutschen Grenze verläuft.

(2) Nach innen gilt diese Polizeiverordnung, soweit das Fahrwasser und seine Abzweigungen fortlaufend durch Seezeichen bezeichnet sind.

§ 232

Begriffsbestimmung

Als Fahrwasser gelten:

1. die Süder Hever und ihre Abzweigungen,
2. die Mittelhever, die Norder Hever, der Heverstrom und ihre Abzweigungen,
3. die Alte Hever,
4. das Alte Schmaltief,
5. das Schmaltief, die Norder Aue, die Süder Aue und ihre Abzweigungen,
6. das Landtief,
7. das Vortrapp Tief, das Hörnumer Tief und ihre Abzweigungen,
8. das West-Vortrapp Tief,
9. die Thee Knobs Rinne,
10. das Lister Tief, das Lister Ley und ihre Abzweigungen.

§ 233

Signalstellen für Warnsignale

(1) Warnsignal nach § 20 wird nicht gezeigt.

(2) Über außergewöhnliche Schifffahrtbehinderungen gibt das Wasser- und Schifffahrtsamt Tönning Auskunft.

§ 234

Ankerverbote

Zum Schutz ausgelegter Kabel darf nicht geankert werden:

1. zwischen den Inseln Sylt und Amrum auf beiden Seiten der Peilungslinie des Leuchtturms Hörnum-Odde Oberfeuer rechtweisend 332° bis zu 0,2 Seemeilen Abstand;
2. zwischen den Inseln Amrum und Föhr innerhalb der nachstehenden Grenzen:
 - a) Die nördliche Grenze ist eine Verbindungslinie zwischen der Nordspitze der Insel Amrum und einem Bakenpaar mit der Aufschrift K, das auf der Insel Föhr auf 54° 43' 13" N, 8° 23' 56" O und 54° 43' 15" N, 8° 24' 00" O errichtet ist.

- b) Die südliche Grenze ist eine Verbindungslinie zwischen zwei Bakenpaaren mit der Aufschrift K, die auf der Insel Amrum auf 54° 42' 1" N, 8° 20' 32" O und auf 54° 42' 00" N, 8° 20' 28" O, auf der Insel Föhr auf 54° 42' 26" N, 8° 23' 54" O und auf 54° 42' 27" N, 8° 23' 59" O errichtet sind.
- c) Zwischen der Insel Föhr und Hallig Langeneß in der Norder Aue zwischen den Peilungslinien Feuer Oldenhörn-Föhr rechtweisend 328° und rechtweisend 353°.
- d) Zwischen der Insel Föhr und Dagebüll in der Norder Aue bis zu 200 m Abstand nordwestlich und südöstlich der Deckpeilung zweier Baken mit der Aufschrift K, die auf der Insel Föhr auf 54° 41' 46" N, 8° 34' 20" O und 54° 41' 50" N, 8° 34' 31" O errichtet sind.
- e) Zwischen den Inseln Pellworm und Nordstrand in der Norder Hever zwischen den Peilungslinien Tonne 5a rechtweisend 296° und Tonne 6 rechtweisend 290°.

SIEBZEHNTER ABSCHNITT

Die Flensburger Förde

(Deutsches Hoheitsgebiet)

§ 235

Grenzen des Geltungsbereichs

- (1) Die äußere Grenze bildet die Verbindungslinie Birknack-Kekenis-Leuchtturm.
- (2) Die innere Grenze ist die Grenze des Hafens Flensburg, die durch eine Linie gebildet wird, welche die Südecke der Blücherbrücke vor dem Messegelände Mürwik am Ostufer und einen Markstein auf dem Westufer an der Grenze zwischen dem städtischen Grundstück Ostseebad und dem Klusrieser Forst verbindet. Der Standort des Marksteins ist durch eine Tafel mit der Aufschrift „Hafengrenze“ bezeichnet.

§ 236

Signalstelle für Warnsignale

- (1) Warnsignal nach § 20 wird auf dem Feuerschiff Flensburg gezeigt.
- (2) Über außergewöhnliche Schifffahrtbehinderungen geben das Wasser- und Schiffsamt Ostsee in Kiel, der Kapitän des Feuerschiffs Flensburg und der Hafenkapitän in Flensburg Auskunft.

§ 237

Reede

- (1) Als Flensburger Reede gilt die Förde nordöstlich vom Mittelgrund westlich der Richtfeuerlinie Kielseng.
- (2) Ein Fahrzeug, das zur Führung eines Quarantänesignals verpflichtet ist, muß an der Nordgrenze der Reede ankern.

§ 238

Fahrtgeschwindigkeit

Die Holnisenge darf zwischen den Tonnen 2 bis 5 nur mit mäßiger Geschwindigkeit durchfahren werden.

§ 239

Wegerechtschiffe

Ein Fahrzeug von mehr als 3500 Nettoregister-tonnen oder mehr als 90 m Länge oder mehr als 7 m Tiefgang muß das Wegerecht im Sinne des § 14 in Anspruch nehmen.

ACHTZEHNTER ABSCHNITT

Die Schlei

§ 240

Grenzen des Geltungsbereichs

- (1) Die äußere Grenze bildet die Verbindungslinie der Fahrwassertonnen A und 1 vor der Einfahrt in die Schlei.
- (2) Die innere Grenze verläuft von einem Punkt auf 54° 30' 22" N, 9° 35' 34" O auf dem Südufer der Schlei bei dem Schulhaus in Fahrdorf in Richtung rechtweisend 324° bis zu einem Punkt auf 54° 30' 33" N, 9° 35' 21" O, östlich der Tonne V, von hier in Richtung rechtweisend 52° bis zu einem Punkt auf 54° 31' 11" N, 9° 36' 43" O und dann an das Nordufer in Richtung rechtweisend 334° auf 54° 31' 42" N, 9° 36' 19" O. Die Grenze ist an beiden Ufern durch eine Tafel mit der Aufschrift „Hafengrenze“ bezeichnet.

§ 241

Signalstellen für Warnsignale

- (1) Warnsignal nach § 20 wird an dem auf der Lotseninsel Schleimünde befindlichen Signalmast gezeigt.
- (2) Über außergewöhnliche Schifffahrtbehinderungen geben der Hafenmeister in Schleimünde und das Wasser- und Schiffsamt Ostsee in Kiel Auskunft.

§ 242

Flöße

Ein Floß darf nicht breiter als 7 m sein.

§ 243

Fahrtgeschwindigkeit

Die Stellen im Fahrwasser, an denen bei Mittelwasser nur eine Tiefe von 3,80 m oder weniger vorhanden ist, und die Missunder Enge zwischen den Tonnenpaaren J1—41 und A—42 dürfen nur mit mäßiger Geschwindigkeit durchfahren werden.

§ 244

Vorbeifahren an festgekommenen Fahrzeugen

An einem im Fahrwasser festgekommenen Fahrzeug darf erst vorbeigefahren werden, nachdem das festgekommene und das andere Fahrzeug sich über die Möglichkeit des Vorbeifahrens verständigt haben.

§ 245

Fahrzeuge mit Sprengstoff oder Munition

Ein Fahrzeug, das mehr als 35 kg Sprengstoff oder Munition geladen hat (§ 51), darf bei Nacht nicht fahren. Beim Ankern muß es von einem andern Fahrzeug mindestens 200 m Abstand halten.

§ 246

Verkehr durch die Brücken bei Kappeln und Lindaunis

(1) Die lichte Durchfahrthöhe der Straßen- und Kleinbahnbrücke bei Kappeln beträgt bei mittlerem Wasserstand 3 m, in den Seitenöffnungen weniger. Die lichte Durchfahrtweite zwischen den Leitwerken beträgt 22,50 m.

(2) Die lichte Durchfahrthöhe der Straßen- und Eisenbahnbrücke bei Lindaunis beträgt bei mittlerem Wasserstand 3,85 m. Die lichte Durchfahrtweite zwischen den Leitwerken beträgt 22,30 m.

(3) Die Pfeiler der Durchfahrtöffnungen werden bei Nacht in beiden Stromrichtungen auf der in Fahrtrichtung rechts liegenden Seite durch je ein grünes, auf der in Fahrtrichtung links liegenden Seite durch je ein rotes Licht bezeichnet.

(4) Die Brücken sind in der Regel geschlossen. Sie werden, wenn ein Fahrzeug die Durchfahrt wünscht, in der Zeit von einer Stunde vor Sonnenaufgang, frühestens aber in Kappeln ab 2.40 Uhr, in Lindaunis ab 5.30 Uhr, bis eine Stunde nach Sonnenuntergang geöffnet. Zu anderen Zeiten werden sie nur geöffnet, wenn dies spätestens 24 Stunden vor der beabsichtigten Durchfahrt beim Strommeister in Kappeln beantragt ist. In dem Antrag müssen Größe, Art und Zahl der Fahrzeuge und möglichst auch die Uhrzeit der Durchfahrt angegeben werden.

(5) Ein Fahrzeug, welches das Öffnen der Brücke wünscht, muß in mindestens 1000 m Entfernung von den Brücken das Signal „Brücke öffnen“ (— —) geben und am Bug zwei weiße Lichter in 1,5 m Abstand nebeneinander, bei Tage im Want zwei Flaggen übereinander zeigen.

(6) An dem Brückensignalmast werden Verkehrssignale gezeigt. Als Signalmittel werden eine rote Scheibe mit weißem Rand und ein roter Doppelarm mit weißem Rand sowie grüne und rote Lichter benutzt. Folgende Signale werden gezeigt:

1. Brücke geöffnet
bei Tage Scheibe waagerecht,
bei Nacht ein grünes Licht.
2. Brücke geschlossen
bei Tage Scheibe vom Fahrwasser aus voll sichtbar,
bei Nacht ein rotes Licht.
3. Die Brücke kann nicht sofort geöffnet werden
bei Tage Scheibe vom Fahrwasser aus voll sichtbar, Doppelarm waagerecht darunter,
bei Nacht zwei rote Lichter.

(7) Ein Fahrzeug, für dessen Durchfahrt die Brücke zu öffnen ist, muß 200 m unterhalb oder oberhalb der Brücke (Brückenstrecke) so lange warten, bis die Durchfahrtöffnung vollständig geöffnet ist.

(8) Innerhalb der Brückenstrecke dürfen Fahrzeuge sich weder begegnen noch überholen. Nähern sich Fahrzeuge der Brücke von beiden Seiten, muß das gegen den Strom fahrende außerhalb der Brückenstrecke so lange warten, bis das andere vorbeigefahren ist.

(9) Die Brücken dürfen weder mit schleppendem Anker noch mit schleppender Kette durchfahren werden.

(10) Ein Segelfahrzeug darf in der Brückenöffnung nicht kreuzen.

(11) Der Führer eines Fahrzeugs muß beim Durchfahren der Brückenöffnung die Weisungen des Brückenwärters befolgen.

§ 247

Seilfähren bei Arnis und Missunde

(1) Kurz vor Antritt und während der Fahrt muß eine Fähre folgende Signale führen:

Die in § 15 vorgeschriebenen Lichter, bei Tage in der Mitte des Fahrzeugs mindestens 3 m über der Bordkante einen roten Ball.

Bei unsichtigem Wetter müssen außerdem kurz aufeinanderfolgende Glockenschläge gegeben werden.

(2) Eine Fähre muß vor Antritt der Überfahrt ein Fahrzeug, das vor dem Zeigen des im vorhergehenden Absatz vorgeschriebenen Signals in die Fährestrecke eingelaufen ist, vorbeifahren lassen.

(3) Eine Fähre muß nach Beendigung einer Fahrt an der Fährestrecke wartende Fahrzeuge vor Antritt der nächsten Fahrt vorbeifahren lassen.

§ 248 *

Liegeplatz für Fischerfahrzeuge vor Maasholm

(1) Der Liegeplatz für Fischerfahrzeuge zwischen der Westseite der Halbinsel Maasholm und dem gegenüberliegenden Ufer bei Buckhagen wird im Süden begrenzt durch eine Linie, die den Kopf der Dampferanlegebrücke (Schumacher-Brücke) mit der Insel Klein-Flintholm rechtweisend 276° verbindet.

(2) Ein auf dem Liegeplatz vor Anker liegendes oder festgemachtes Fischerfahrzeug braucht die in Artikel 11 der Seestraßenordnung und § 19 dieser Polizeiverordnung vorgeschriebenen Lichter und Zeichen nicht zu führen. Ein anderes Fahrzeug soll den Liegeplatz möglichst meiden.

NEUNZEHNTER ABSCHNITT

Die Eckernförder Bucht und Stollergrundrinne

§ 249

Grenzen des Geltungsbereichs

(1) Die äußere Grenze bildet die Verbindungslinie Boknis-Eck mit den Tonnen Stollergrundrinne 1, Stollergrundrinne 2, Stollergrundrinne B, Stollergrundrinne A und der Huk bei Dänisch Nienhof.

§ 248 Abs. 2: Vgl. jetzt Seestraßenordnung v. 22. 12. 1953 II 603/760 9511-2

(2) Die innere Grenze bildet eine Linie, die von der Mündung des Grenzbaches zwischen der Stadt Eckernförde und der Gemeinde Barkelsby (Luisenberg) am nördlichen Ufer nach dem südwestlichen Ende des Hafenbollwerks beim Hafenfeuer führt.

§ 250

Signalstellen für Warnsignale

- (1) Warnsignal nach § 20 wird nicht gezeigt.
- (2) Über außergewöhnliche Schifffahrtbehinderungen gibt das Wasser- und Schifffahrtsamt Ostsee in Kiel Auskunft.

§ 251

Ausübung der Fischerei

(1) Auf dem Fahrwasserstreifen (Meilengebiet), der begrenzt ist durch die Eckpunkte:

1. $54^{\circ} 33' 00''$ N, $10^{\circ} 5' 6''$ O
2. $54^{\circ} 32' 45''$ N, $10^{\circ} 5' 24''$ O
3. $54^{\circ} 29' 54''$ N, $9^{\circ} 58' 24''$ O
4. $54^{\circ} 29' 39''$ N, $9^{\circ} 58' 48''$ O

darf während der Ausübung von Meilenfahrten mit den Schiffsverkehr hindernden Netzen oder Geräten nicht gefischt oder geankert werden. Stellnetze dürfen in dem Meilengebiet liegen, wenn sie so tief stehen, daß eine Behinderung der die Meile benutzenden Fahrzeuge ausgeschlossen ist. Die Netzzeichen derartiger Stellnetze müssen jedoch außerhalb des Meilengebietes liegen.

(2) In dem Meilengebiet arbeitende Fischerfahrzeuge müssen dies räumen, wenn ein Fahrzeug durch das Hissen der Flagge A des Internationalen Signalbuchs im Vortopp zu erkennen gibt, daß es durch die Meile fahren will.

ZWANZIGSTER ABSCHNITT

Die Kieler Förde

§ 252

Grenzen des Geltungsbereichs

(1) Die äußere Grenze bildet die Verbindungslinie des Küstenpunktes auf $10^{\circ} 19' 51''$ O nach Norden bis $54^{\circ} 28' 00''$ N und von dort auf dieser Breite nach Westen bis zur Küste nördlich von Alt-Bülk.

(2) Die innere Grenze wird durch die Grenzen der Kanalreede und des Kieler Handelshafens gebildet.

(3) Die Kanalreede wird begrenzt:

- | | |
|-----------|--|
| im Norden | durch die Peilungslinie äußeres Ende der Stickenhörn-Schutzmole rechtweisend 330° ; |
| im Osten | durch die Peilungslinie Friedrichs-ort-Leuchtturm rechtweisend 30° ; |
| im Süden | durch die Peilungslinie der Nordmole des Admiral-Scheer-Hafens rechtweisend 288° ; |
| im Westen | durch eine Linie, die die Stickenhörn Untiefentonne ($54^{\circ} 22' 50''$ N, $10^{\circ} 10' 16''$ O) mit dem Molenkopf des Liegehafens des Wasser- und Schifffahrtsamtes Ostsee ($54^{\circ} 22' 25''$ N, $10^{\circ} 9' 37''$ O) verbindet. |

(4) Der Kieler Handelshafen ist der südliche Teil der Kieler Förde. Er wird nach Norden begrenzt durch die Peilungslinie der Leuchtbake auf der Nordmole des Admiral-Scheer-Hafens rechtweisend 288° und der Peilungslinie der Stadtgrenze auf dem Ostufer (Kiel-Dietrichsdorf-Mönkeberg), kenntlich an der Ortstafel, rechtweisend 158° ($54^{\circ} 20' 50''$ N, $10^{\circ} 10' 30''$ O).

§ 253 *

§ 254

Signalstelle für Warnsignale

(1) Warnsignal nach § 20 wird auf dem Feuerschiff Kiel gezeigt.

(2) Über außergewöhnliche Schifffahrtbehinderungen gibt das Wasser- und Schifffahrtsamt Ostsee in Kiel Auskunft.

§ 255

Höchstgeschwindigkeit

Südlich des durch das Marine-Ehrenmal Laboe gehenden Breitengrades beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 10 Seemeilen in der Stunde.

§ 256

Schleppzüge

Südlich der Leuchttonne Kiel 5 darf die Gesamtlänge eines Schleppzuges nicht mehr als 250 m betragen. Bei starkem Wind und Seegang kann mit dem Aufkürzen der Schlepplein bis zum Erreichen der Friedrichsorter Bucht gewartet werden.

§ 257

Fahrregeln

(1) Ein aus dem Nord-Ostsee-Kanal nach See auslaufendes Fahrzeug muß in Richtung der Kanalschleusen so lange weiterlaufen, bis es die Deckpeilung der Jägersberg Richtfeuer erreicht hat. In dieser muß es seewärts weiterlaufen bis Friedrichsort Leuchtfeuer querab ist.

(2) Ein aus dem Nord-Ostsee-Kanal nach dem Kieler Handelshafen bestimmtes Fahrzeug muß nach Passieren der Nordmole des Admiral-Scheer-Hafens die Kanalreede auf dem kürzesten Wege verlassen.

(3) Ein in den Nord-Ostsee-Kanal einlaufendes Fahrzeug muß an der Grenze der Kanalreede den Kanallotsen erwarten.

(4) An den Kopfen der Anlegebrücken muß ein Fahrzeug in einer Entfernung von mindestens 30 m vorbeifahren.

§ 258 *

Kanalreede und Ankerplätze

(1) Die Kanalreede wird eingeteilt in Fahrwasser und Ankerplätze. Das Fahrwasser ist ein Teil der Reede, der begrenzt wird:

- | | |
|-----------|--|
| im Norden | durch die Peilungslinie Einfahrtssignalmast zwischen der alten und neuen Schleuse rechtweisend 260° ; |
|-----------|--|

§ 253: Aufgeh. durch Art. IV V v. 24. 8. 1960 II 2198

§ 258 Abs. 1: Betriebsordnung für d. Nord-Ostsee-Kanal v. 14. 1. 1939 Regierungsamtsbl. Schleswig S. 79

- im Osten durch die Peilungslinie Friedrichsort-Leuchtturm rechtweisend 30°;
- im Süden durch die Peilungslinie der Nordmole des Admiral-Scheer-Hafens rechtweisend 288°;
- im Westen durch eine Linie, die die roten und grünen Einfahrtfeuer an der Mündung des Nord-Ostsee-Kanals miteinander verbindet.

Die übrigen Teile der Reede sind Ankerplätze, die nur die aus dem Nord-Ostsee-Kanal kommenden und die dorthin gehenden Fahrzeuge benutzen dürfen. Das Nähere regelt die Betriebsordnung für den Nord-Ostsee-Kanal.

(2) Fahrzeuge, die auf dem Ankerplatz der Kanalreedee keinen Platz finden, sowie alle übrigen Fahrzeuge ankern auf dem Ankerplatz Heikendorf. Dieser wird begrenzt:

- im Norden durch die Peilungslinie Villa Hochrott rechtweisend 80°;
- im Westen durch die Peilungslinie Friedrichsort-Leuchtturm rechtweisend 17°.

(3) Ein Fahrzeug, das zur Führung eines Quarantänesignals verpflichtet ist, muß an der Nordgrenze der Kanalreedee ankern und gegebenenfalls die Zuweisung eines Ankerplatzes abwarten.

§ 259

Schutz der Entmagnetisierungsanlagen

(1) Die Entmagnetisierungsanlagen umfassen folgende Gebiete:

1. Die Anlage Friedrichsort, die begrenzt wird durch die Verbindungslinie Friedrichsort-Leuchtturm, Ostbegrenzungstonne auf 54° 23' 18" N, 10° 11' 30" O, Westbegrenzungstonne auf 54° 23' 18" N, 10° 11' 00" O und von hier rechtweisend 0° bis zur Küste von Friedrichsort; die Tonnen sind durch blau-weiß gewürfelten Anstrich gekennzeichnet und mit Bojenleuchten versehen.
2. Die Anlage Holtenau, die begrenzt wird durch die Verbindungslinie Lotsenturm Holtenau rechtweisend 90° zur Position 54° 22' 20" N, 10° 9' 33" O, von hier rechtweisend 180° zur Position 54° 22' 12" N, 10° 9' 33" O und von hier rechtweisend 290° zum Leuchtturm Holtenau. An der Ostgrenze dieses Gebiets liegt auf 54° 22' 15" N, 10° 9' 33" O eine blau-weiß gewürfelte Tonne mit Bojenleuchte.
3. Die Anlage Möltenort, die begrenzt wird durch die Verbindungslinien der Positionen 54° 22' 54" N, 10° 11' 24" O und 54° 22' 48" N, 10° 11' 24" O und von diesen beiden Punkten jeweils rechtweisend 90° zur Küste Möltenort. In diesem Gebiet liegen zwei Tonnen, welche die Durchfahrtlücke der Meßschleife bezeichnen. Die Tonne auf Position 54° 22' 51" N, 10° 11' 28" O ist eine

blau-weiß gewürfelte Spierentonne mit Bojenleuchte, die Tonne auf Position 54° 22' 51" N, 10° 11' 34" O eine blau-weiß gewürfelte Spierentonne.

(2) Fahrzeuge, die sich in den in Absatz 1 aufgeführten Gebieten zu Entmagnetisierungs- oder Meßzwecken aufhalten, müssen die Flagge Z des Internationalen Signalbuchs setzen. Auf diese Fahrzeuge ist besondere Rücksicht zu nehmen.

(3) Das Gebiet der Anlage Friedrichsort (Absatz 1 Ziffer 1) darf nur ein Fahrzeug befahren, das die Entmagnetisierungsanlage benutzt und die Flagge Z gesetzt hat.

(4) In den in Absatz 1 aufgeführten Gebieten darf nicht geankert oder gefischt werden.

§ 260

Zollabfertigung bei Laboe

(1) Die Zollabfertigung bei Laboe soll außerhalb des festen Sektors des Leuchtfuers Friedrichsort erfolgen. Ein der Zollabfertigung unterliegendes Fahrzeug muß auf die Zollabfertigung in den nachstehend bezeichneten Wasserflächen warten und sich während der Abfertigung darin aufhalten, nötigenfalls dort ankern.

1. Ein einlaufendes Fahrzeug
bei Tage bei der Tonne Kiel C,
bei Nacht im weißen Fünfblicksektor des Leuchtfuers Friedrichsort innerhalb der Peilungen des Molenfuers von Laboe von rechtweisend 162° bis rechtweisend 172° (nördlicher roter Sektor dieses Fuers), und zwar möglichst nahe an der Westseite des Fahrwassers.
2. Ein auslaufendes Fahrzeug
bei Tage bei der Tonne Kiel 6,
bei Nacht im weißen Zweiblicksektor des Leuchtfuers Friedrichsort innerhalb der Peilungen des Molenfuers Laboe rechtweisend 70° bis rechtweisend 124°, und zwar möglichst nahe an der Ostseite des Fahrwassers im südlichen Teil des weißen Sektors des Molenfuers Laboe.

(2) Die durchgehende Schifffahrt hat auf die auf Zollabfertigung wartenden Fahrzeuge Rücksicht zu nehmen.

EINUNDZWANZIGSTER ABSCHNITT

Der Fehmarnsund

§ 261

Grenzen des Geltungsbereichs

(1) Die westliche Grenze bildet eine Linie, die die schwarze Tonne Fehmarnsund-W rechtweisend 0° schneidet, bis zur nördlichen und südlichen Grenze des Leitsektors des Fehmarnsund-Fuers.

(2) Die östliche Grenze bildet eine Linie, die die schwarz-rote Leuchttonne Fehmarnsund-O rechtweisend 45° schneidet, bis zu zwei Punkten 200 m nordöstlich und südwestlich dieser Tonne und der Verbindungslinie dieser zwei Punkte mit den Fahrwassertonnen 7 und H.

§ 262

Begriffsbestimmung

Im Sinne des § 31 Abs. 3 gilt ein von Westen nach Osten fahrendes Fahrzeug als „einlaufend“, ein von Osten nach Westen fahrendes als „auslaufend“.

§ 263

Signalstellen für Warnsignale

(1) Warnsignal nach § 20 wird nicht gezeigt.

(2) Über außergewöhnliche Schifffahrtbehinderungen geben der Strommeister in Heiligenhafen und das Wasser- und Schifffahrtsamt Ostsee in Kiel Auskunft.

§ 264

Ankerverbote

(1) Im Fehmarnsund darf in einem Abstände von 200 m östlich und 800 m westlich der Verbindungslinie der Einfahrten zu den beiden Fährhäfen nicht geankert werden.

(2) In dem in Absatz 1 bezeichneten Gebiet liegen Kabel, die durch Kabelbaken und auf den Molenköpfen bei den Fährhäfen durch Kabelhäuschen mit weißem K bezeichnet sind.

§ 265

Vorsichtsmaßnahmen beim Durchfahren der Baggerrinne des Fehmarnsundes

Um ein Beschädigen und Verschleppen der Seezeichen zu vermeiden, darf die Baggerrinne innerhalb der Tonnen C bis H und 2 bis 7 nur mit größter Vorsicht durchfahren werden.

§ 266

Schleppzüge

(1) Ein die Baggerrinne durchfahrender Schleppzug muß die Schlepptrassen möglichst aufkürzen.

(2) Beim Durchfahren der Baggerrinne muß das Ruder eines geschleppten Fahrzeugs ununterbrochen und gewissenhaft bedient werden.

ZWEIUNDZWANZIGSTER ABSCHNITT

Die Trave

§ 267

Grenzen des Geltungsbereichs

(1) Die äußere Grenze bildet die Verbindungslinie der Leuchttonne Lübeck A mit der Tonne Lübeck 1.

(2) Die innere Grenze bildet:

1. auf der Trave eine Linie, die das Fahrwasser an der Südspitze der Teerhofinsel rechtwinklig schneidet,
2. im Dassower See die Straßenbrücke über die Stepenitz an deren Mündung in den Dassower See.

§ 268 *

Gültigkeit anderer Verordnungen

Ein Fahrzeug, das an den Hafen-, Lösch- oder Ladeplätzen oder Liegestellen anlegt, festmacht, ladet oder löscht, unterliegt auch den Bestimmungen der für den Hafen Lübeck geltenden Hafenordnung.

§ 269 *

Begriffsbestimmungen

Das nicht durch Fahrwassertonnen, Strompfähle oder Richtungsbaken bezeichnete Fahrwasser der Pötenitzer Wiek, des Dassower Sees und der seeartigen Ausbuchtungen der Trave gilt nicht als enges Fahrwasser im Sinne des Artikels 25 der Seestraßenordnung.

§ 270

Schallsignale

Vor dem Vorbeifahren an einer Fährre muß ein Fahrzeug das Signal „Achtung“ (—) geben.

§ 271 *

§ 272

Signalstellen für Warnsignale

(1) Warnsignal nach § 20 wird gezeigt:

- in Travemünde an dem in der Nähe der Nordmole stehenden Signalmast,
- in Lübeck an dem auf dem Dach des Dienstgebäudes der Wasserschutzpolizei (früheres Hafenamt) stehenden Signalmast.

(2) Über außergewöhnliche Schifffahrtbehinderungen geben das Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck, die Lotsenstation Travemünde und die Wasserschutzpolizei Auskunft.

§ 273

Zulässiger Tiefgang.

Verbot der Benutzung der Seeschiffahrtstraße

(1) Über den zulässigen Tiefgang entscheidet das Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck.

(2) Das Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck ist befugt, einem Fahrzeug die Benutzung der Seeschiffahrtstraße zu verbieten, wenn es dies wegen der Sicherheit des Verkehrs für erforderlich hält.

§ 268: Vgl. §§ 112 bis 119 Hafenordnung v. 24. 4. 1956 9511-7

§ 269: Vgl. jetzt Seestraßenordnung v. 22. 12. 1953 II 603/760 9511-2

§ 271: Aufgeh. durch Art. IV V v. 24. 8. 1960 II 2198

§ 274

Höchstgeschwindigkeit

(1) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Stunde beträgt für ein Fahrzeug mit einem größeren Tiefgang als 3 m:

1. auf der Strecke von der Spitze des Norderbollwerks in Travemünde bis zum Hutfahl 1 = 4 Seemeilen;
2. auf der Strecke vom Hutfahl 1 bis zum Höllenfahl 12 = 10 Seemeilen;
3. auf der Strecke vom Höllenfahl 12 bis zum Schwartaufahl Z = 6,5 Seemeilen (Ausnahme § 285 Herrenbrücke).

(2) Vom Schwartaufahl Z aufwärts darf nur mit ganz langsamer Fahrt gefahren werden.

(3) Ein Fahrzeug mit einem Tiefgang von 3 m und weniger darf die in Absatz 1 Ziffern 2 und 3 genannten Strecken mit einer größeren Geschwindigkeit als dort zugelassen durchfahren, jedoch nur unter Beachtung der Vorschriften der §§ 32 bis 34.

(4) Die Probemeile am Dummersdorfer Ufer darf zu Meßzwecken bei freiem Fahrwasser mit einer Höchstgeschwindigkeit von 14 Seemeilen in der Stunde befahren werden.

§ 275

Wegerechtschiffe

(1) Ein Fahrzeug von mehr als 3000 cbm Nettonraumgehalt oder mehr als 80 m Länge oder mehr als 6 m Tiefgang muß das Wegerecht im Sinne des § 14 in Anspruch nehmen.

(2) Ein ausgehendes Wegerechtschiff muß spätestens eine halbe Stunde vor Abfahrt der Lotsenstation Travemünde den Zeitpunkt der Abfahrt unter Angabe von Länge und Tiefgang des Fahrzeugs melden.

§ 276

Schleppzüge

(1) Ein Fahrzeug, das nicht mit einer vorschriftsmäßigen Schleppvorrichtung ausgerüstet ist, darf kein Fahrzeug schleppen.

(2) Die Länge eines Schleppzuges darf nicht mehr als 180 m betragen. Ein von See kommender Schleppzug muß vor dem Einlaufen seine Schleppleine kürzen.

(3) Auf der Strecke vom Norderbollwerk in Travemünde aufwärts darf ein Schleppzug insgesamt folgenden Nettonraumgehalt nicht übersteigen:

- bei vier geschleppten Fahrzeugen 1200 cbm,
- bei drei geschleppten Fahrzeugen 1500 cbm,
- bei zwei geschleppten Fahrzeugen 2500 cbm.

Ein Fahrzeug von über 2500 cbm Nettonraumgehalt muß allein geschleppt werden. Bei Binnenfahrzeugen wird eine Tonne Tragfähigkeit = 1 cbm Nettonraumgehalt berechnet.

(4) Zwei geschleppte Fahrzeuge dürfen nebeneinandergekoppelt werden, jedoch darf der Tiefgang 3,5 m und die Gesamtbreite des Schleppzuges 16 m nicht überschreiten.

(5) Ein Schlepper darf ein Fahrzeug längsseit schleppen, wenn die Gesamtbreite des Schleppzuges 16 m nicht überschreitet; einen weiteren Anhang darf ein solcher Schlepper nicht führen.

(6) Auf jedem geschleppten Fahrzeug muß ein mit der Leitung des Fahrzeugs vertrauter Führer sein, der das Ruder zu bedienen hat. Fahrzeuge ohne Rudereinrichtung sind längsseit oder mit zwei Leinen über Kreuz zu schleppen.

§ 277

Schlepperhilfe

(1) Auf der Strecke vom Schlutuppahl 14 aufwärts muß ein Fahrzeug von 2850 cbm Nettonraumgehalt = 1000 Nettoregistertonnen und mehr oder mit einem Tiefgang von 6 m und mehr zwei Schlepper nehmen.

(2) Ein Fahrzeug, das den Hafen des Hochofenwerks Herrenwyk, den Schlutuper Industriehafen befahren oder im Hafen von Travemünde an- oder ablegen will, muß bei einer Größe von 2000 bis 4000 cbm Nettonraumgehalt und mit einem Tiefgang bis zu 6 m sich mindestens eines genügend starken Schleppers und bei einer Größe von über 4000 cbm Nettonraumgehalt oder mit einem Tiefgang von 6 m und mehr sich zweier genügend starker Schlepper bedienen.

(3) Ein Binnenfahrzeug ohne Maschinenantrieb von über 50 m Länge muß geschleppt werden.

(4) Die Strom- und Schifffahrtpolizeibehörde kann in besonderen Fällen auch von einem kleineren Fahrzeug, als in Absatz 1 bis 3 angegeben, die Annahme von Schlepperhilfe verlangen.

§ 278

Segeln und Treiben

(1) Auf der Strecke vom Hutfahl 1 bis zum Stülpfahl 10 darf ein Segelfahrzeug nicht im Fahrwasser kreuzen oder sich quer zum Fahrwasser treiben lassen.

(2) Auf der Strecke vom Schlutuppahl 14 aufwärts darf ein Segelfahrzeug von mehr als 200 cbm Nettonraumgehalt nicht segeln. Kleineren Fahrzeugen ist das Segeln auf dieser Strecke im Fahrwasser nur bei Tage und nur bei mehr als halbem Winde gestattet. Das Kreuzen im Fahrwasser und das Treibenlassen quer zum Fahrwasser ist verboten.

§ 279

Überholen

Auf der Strecke vom Schlutuppahl 14 aufwärts dürfen Fahrzeuge mit Maschinenantrieb von mehr als 3 m Tiefgang einander nicht überholen.

§ 280

Begegnen

Nähern sich zwei entgegenkommende Fahrzeuge mit Maschinenantrieb, müssen beide Fahrzeuge mit mäßiger Geschwindigkeit fahren. Das flußaufwärts fahrende muß, wenn nötig, so lange warten, bis das flußabwärts fahrende vorbeigefahren ist. Diese Vorschrift gilt auch für ein Wegerechtschiff gemäß § 14.

§ 281

Ausbringen von Ketten und Leinen

Quer über das Fahrwasser dürfen Ketten oder Leinen nur am Tage und nur zum Verholen ausgebracht werden. Bei Annäherung eines Fahrzeugs müssen sie rechtzeitig auf den Grund gefiert oder eingeholt werden.

§ 282

Ankerplätze

(1) Geeignete Ankerplätze befinden sich in der Großen und Kleinen Holzwiek.

(2) Die Anker vertäuter Fahrzeuge müssen so ausgelegt werden, daß sie die Schifffahrt nicht behindern.

§ 283

Fahrzeuge mit feuergefährlicher Ladung

Ein Fahrzeug gemäß § 51 darf in das Fahrwasser erst einlaufen, nachdem ihm ein Liegeplatz zugewiesen ist.

§ 284

**Fahrregeln für den Hafen des
Hochofenwerks Herrenwyk**

Wenn ein Fahrzeug im Hafen des Hochofenwerks Herrenwyk Verholbewegungen ausführt oder ausläuft, werden an dem an der Hafeneinfahrt stehenden Signalmast die nachstehend angegebenen Signale gezeigt:

am Tage ein roter Ball, } mit der Bedeutung:
bei Nacht ein rotes Licht } Einfahrt verboten.

Wird kein Signal gezeigt, ist die Einfahrt frei.

§ 285

Verkehr durch die Herrenbrücke

(1) Die freie Brückenhöhe beträgt bei Mittelwasser von der Mitte aus für die ersten 10 m nach jeder Seite 7,2 m; von da ab fällt sie für die weiteren 10 m nach jeder Seite auf 4,9 m.

(2) Die Brücke ist in der Regel geschlossen. Sie wird nur für Fahrzeuge geöffnet, die nicht unter der geschlossenen Brücke hindurchfahren können. Ein Fahrzeug mit umlegbaren Masten, Schornsteinen usw., das nach dem Umlegen unter der geschlossenen Brücke hindurchfahren kann, darf das Öffnen

der Brücke nicht verlangen, sondern muß nach dem Umlegen der Masten, Schornsteine usw. unter der Brücke hindurchfahren. Das Umlegen muß mindestens 50 m vor der Brücke beendet sein.

(3) Für Binnenfahrzeuge, Schlepper, regelmäßig zwischen Lübeck, Travemünde und den benachbarten Badeorten verkehrende Fahrzeuge unter 150 cbm Nettoraumgehalt, die lediglich für Lustreisen eingerichtet sind, Fischerfahrzeuge unter 150 cbm Nettoraumgehalt und für andere kleine Fahrzeuge, die nicht unter der geschlossenen Brücke hindurchfahren können, wird die Brücke nicht geöffnet. Solche Fahrzeuge müssen mit der Durchfahrt so lange warten, bis die Brücke für ein größeres Fahrzeug geöffnet wird.

(4) Ausnahmen sind nur in besonderen Fällen gegen Entrichtung einer Gebühr zulässig. Anträge auf ausnahmsweises Öffnen der Brücke sind an das Wasser- und Schiffsamt Lübeck zu richten.

(5) Ein Fahrzeug, welches das Öffnen der Brücke wünscht, muß in mindestens 700 m Entfernung von der Brücke das Signal „Brücke öffnen“ (— —) geben.

(6) Auf der Brücke werden folgende Signale gezeigt oder gegeben:

1. Brücke geschlossen

bei Tage ein roter Ball,

bei Nacht ein rotes Licht.

2. Als Antwort auf das Aufforderungssignal zum Öffnen der Brücke „Signal verstanden“

bei Tage zwei rote Bälle untereinander,

bei Nacht zwei rote Lichter untereinander,

bei unsichtigem Wetter ein langer Ton

(—) mit dem Nebelhorn.

3. Brücke geöffnet

bei Tage Senken der beiden roten Bälle,

bei Nacht Löschen der beiden roten Lichter,

bei unsichtigem Wetter zwei lange, ein

kurzer, ein langer Ton

(— — —) mit dem Nebelhorn.

4. Die Brücke kann nicht geöffnet werden

bei Tage Schwenken einer roten Flagge,

bei Nacht Schwenken eines roten Lichts,

bei unsichtigem Wetter Läuten mit einer Schiffsglocke.

5. Die Brücke kann nicht sofort geöffnet werden

bei Tage ein waagrecht gestellter roter Arm am Signalmast auf dem rechten Ufer,

bei Nacht ein weißes Licht an der Spitze des Signalmastes.

(7) Ein Fahrzeug, das nicht unter der geschlossenen Brücke hindurchfahren kann, muß bei Annäherung an die Brücke die Fahrtgeschwindigkeit rechtzeitig bis auf 4 Seemeilen in der Stunde herabsetzen. Es muß in mindestens 200 m Entfernung

von der Brücke so lange warten, bis das Signal „Brücke geöffnet“ gegeben ist. Ein solches Fahrzeug muß beim Sichten des Signals „Die Brücke kann nicht geöffnet werden“ sofort halten und nötigenfalls an den Dalben vor der Brücke festmachen. Es muß beim Sichten des Signals „Die Brücke kann nicht sofort geöffnet werden“ so lange warten, bis das Signal „Brücke geöffnet“ gegeben wird.

(8) Innerhalb der Brückenstrecke dürfen Fahrzeuge sich weder begegnen noch überholen.

DRITTER TEIL

Schlußvorschriften

§ 286

Strafbestimmungen

Zu widerhandlungen gegen diese Polizeiverordnung werden mit Geldstrafe bis zu 150 (Einhundertfünfzig) Deutsche Mark oder mit Haft bestraft, wenn nicht nach anderen Bestimmungen eine höhere Strafe verwirkt ist.

§ 287*

Inkrafttreten der Verordnung

(1) Diese Polizeiverordnung tritt am 1. Oktober 1952 in Kraft.

(2) Zum gleichen Zeitpunkt treten außer Kraft:

1. ...

2. ...

3. die Polizeiverordnung für die Trave, die Pötenitzer Wiek und den Dassower See vom 1. April 1940 (Amtsblatt der Regierung in Schleswig S. 72),

4. die Seepolizeiverordnung für das Reichskriegshafengebiet von Kiel vom 1. Oktober 1927 in der Fassung vom 6. August 1943 (M.Dv. Nr. 583),

5. die Seepolizeiverordnung für das Reichskriegshafengebiet von Wilhelmshaven vom 1. Juli 1936 in der Fassung vom 11. Oktober 1939 (M.Dv. Nr. 584),

6. die Seepolizeiverordnung für das Reichskriegshafengebiet von Helgoland vom 1. Januar 1943 (M.Dv. Nr. 361).

Der Bundesminister für Verkehr

§ 287 Abs. 2 Nr. 1 u. 2: Aufhebungsvorschriften

Anlage 1 zu § 29

Lfd. Nr.	Bedeutung des Signals	Schallsignal
1	„Achtung!“ (Zur Erregung der Aufmerksamkeit eines anderen Fahrzeugs)	—
2	Gefahr- und Warnsignal	— —
3	„Fahrwasser gesperrt“ oder „Vorbeifahrt gesperrt“	— — — — — — — —
4	„Ich will überholen“	— . . —
5	Antwortsignal „Ich bin bereit, mich überholen zu lassen nach der Regel (links)“	— . —
6	Antwortsignal „Ich bin bereit, mich überholen zu lassen gegen die Regel (rechts)“	—
7	Antwortsignal „Überholen gefährlich“	. —
8	Rückantwortsignal „Ich kann auf der von Ihnen angegebenen Seite nicht überholen“ oder „Ich muß das Überholen abbrechen“	—
9	Signal zum Herbeirufen eines Schleppers	. — . —
10	„Anhalten!“ (Aufforderung von einem Dienstfahrzeug)	— .
11	Signal bei Nacht zum Herbeirufen des Quarantänebeamten	— — . — — oder — — . — — oder — — . — — .. oder usw.
12	„Brücke öffnen!“	— —
13	Einlaufsignale für Häfen und Schleusen	— — . — — oder — — . . — — oder — — — — oder usw.
14*		
15	Signal zum Herbeirufen eines Zollbeamten	— . — . — .

Anlage 2 zu § 29

Lfd. Nr.	Bedeutung des Signals, wenn es von einem		Schallsignal
	Eisbrecher	Fahrzeug	
gegeben wird			
1	Ich komme Ihnen zu Hilfe	Ich wünsche Eisbrecherhilfe	—...
2	Ich gehe voraus, folgen Sie mir!	Ich folge dem Eisbrecher	—
3	Gehen Sie langsamer!	Ich gehe langsamer	—.
4	Ich sitze im Eise fest. Achtung!	Ich sitze im Eise fest. Achtung! (Folgen dem Eisbrecher mehrere Fahrzeuge, hat das festgekommene Fahrzeug einen schwarzen Ball im Topp zu setzen)	
5	Gehen Sie mit voller Kraft rückwärts!	Ich gehe mit voller Kraft rückwärts	...
6	Folgen Sie mir nicht! Stopp!	Ich habe gestoppt	— —
7	Seien Sie bereit, die Schleppleine zu nehmen!	Ich bin bereit, die Schleppleine zu nehmen	— . —
	Wenn das Fahrzeug von einem Eisbrecher geschleppt wird:		
	Werfen Sie die Schleppleine los!	Die Schleppleine ist los	
8	Die Schleppleine ist gebrochen	Die Schleppleine ist gebrochen	— . . —
9	Das Funkgerät besetzen!		. — .
10	Einstellen der Arbeiten bis zum Morgen oder bis zu günstigeren Verhältnissen! Während der Unterbrechung der Arbeiten bedeutet es „Bereithalten!“		— — — — —
11	Signal zur Verständigung der Eisbrecher untereinander		.. —

Polizeiverordnung zur Ergänzung der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung

9511-1-1

Vom 6. Mai 1952

Bundesgesetzbl. II S. 603

Auf Grund des § 366 Nr. 10 des Strafgesetzbuchs in Verbindung mit den Artikeln 89 und 129 Abs. 1 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland wird verordnet: *

(1) * ...

(2) * Im Geltungsbereich der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung vom 6. Mai 1952 (Bundesgesetzbl. II S. 553) gelten hinsichtlich der Lichter- und Zeichenführung noch folgende zusätzliche Bestimmungen:

Einleitungssatz: StGB 450-2; GG 100-1

Abs. 1 u. Abs. 2 Nr. 2 bis 5: Neuregelt durch Seestraßenordnung 9511-2
Abs. 2 Nr. 1: Vgl. jetzt Art. 2 Buchst. a Seestraßenordnung v. 22. 12. 1953
II 603/760 9511-2

1. Ein in Fahrt befindliches Fahrzeug mit Maschinenantrieb von 45,75 m Länge oder mehr muß das nach Artikel 2 Buchstabe e der Seestraßenordnung erlaubte zweite weiße Licht führen, wenn Einrichtung und Bauart es zulassen.

2. bis 5. ...

(3) Diese Verordnung tritt am 1. Oktober 1952 in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr

Seestraßenordnung *

9511-2

Vom 22. Dezember 1953

Bundesgesetzbl. II S. 603/760, verk. am 31. 12. 1953

ANHANG B

Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See

TEIL A

Einleitung und Begriffsbestimmungen

Artikel 1

(a) Die nachfolgenden Vorschriften gelten für alle Fahrzeuge und Wasserflugzeuge auf See und auf den mit der See zusammenhängenden, von Seeschiffen befahrbaren Gewässern, soweit nicht in Artikel 30 etwas anderes bestimmt ist. Sind Wasserflugzeuge aus Gründen ihrer besonderen Bauart nicht in der Lage, den Vorschriften über das Führen von Lichtern und Signalkörpern voll zu entsprechen, so sind diese Vorschriften soweit zu befolgen, wie es unter den gegebenen Umständen möglich ist.

(b) Die Vorschriften über Lichter sind bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang zu befolgen; während dieser Zeit dürfen keine Lichter gezeigt werden, die mit den hier vorgeschriebenen Lichtern verwechselt werden können oder die deren Sichtbarkeit oder Unterscheidungsmöglichkeit beeinträchtigen oder den vorschriftsmäßigen Ausguck behindern können.

Überschrift: Gem. Art. 1 Abs. 2 G über d. Beitritt d. Bundesrepublik Deutschland zum Internationalen Schiffssicherheitsvertrag London 1948 v. 22. 12. 1953 II 603 haben die „Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See“ (Nr. 3 Anhang B des Vertrages) unter d. Bezeichnung „Seestraßenordnung“ mit d. Inkrafttreten d. G v. 22. 12. 1953 II 603 Gesetzeskraft erhalten; d. G v. 22. 12. 1953 9512-2 ist gem. Art. 7 Abs. 1 a. a. O. am Tage nach seiner Verkündung in Kraft getreten und gilt auch im Land Berlin gem. Art. 6 a. a. O. i. V. m. GVBl. Berlin 1955 S. 955

(c) In den nachfolgenden Vorschriften gilt, wenn sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt, folgendes: —

- (i) der Begriff „Fahrzeug“ umfaßt jedes Wasserfahrzeug, das als Beförderungsmittel auf dem Wasser verwendet wird oder verwendet werden kann; ein Wasserflugzeug auf dem Wasser gilt dabei nicht als „Fahrzeug“;
- (ii) der Begriff „Wasserflugzeug“ umfaßt jedes Flugboot sowie jedes andere Luftfahrzeug, das zum Manövrieren auf dem Wasser eingerichtet ist;
- (iii) der Ausdruck „Fahrzeug mit Maschinenantrieb“ bezeichnet jedes Fahrzeug mit mechanischer Antriebskraft;
- (iv) jedes Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das unter Segel und nicht mit Maschinenkraft fährt, gilt als Segelfahrzeug. Jedes mit Maschinenkraft fahrende Fahrzeug, auch wenn es zugleich unter Segel ist, gilt als Fahrzeug mit Maschinenantrieb;
- (v) ein Fahrzeug oder ein Wasserflugzeug auf dem Wasser ist „in Fahrt“, wenn es weder vor Anker liegt noch an Land festgemacht hat noch auf Grund festsitzt;

- (vi) der Ausdruck „Höhe über dem Schiffskörper“ bedeutet die Höhe über dem obersten durchlaufenden Deck;
- (vii) als Länge und Breite eines Fahrzeuges gelten die im Schiffszertifikat eingetragene Länge und Breite;
- (viii) als Länge und Spannweite eines Wasserflugzeuges gelten seine im Lufttüchtigkeitschein eingetragene größte Länge und Spannweite; bei Fehlen dieses Zeugnisses gelten die durch Messung festgestellten Maße;
- (ix) der Ausdruck „sichtbar“ bedeutet, in Beziehung auf Lichter gebraucht, sichtbar in dunkler Nacht bei klarer Luft;
- (x) ein „kurzer Ton“ ist ein Ton von ungefähr 1 Sekunde Dauer;
- (xi) ein „langer Ton“ ist ein langgezogener Ton von 4 bis 6 Sekunden Dauer;
- (xii) das Wort „Pfeife“ bedeutet Pfeife oder Sirene;
- (xiii) das Wort „Tonnen“ bedeutet Bruttoregistertonnen.

TEIL B

Lichter und Signalkörper

Artikel 2

(a) Ein in Fahrt befindliches Fahrzeug mit Maschinenantrieb muß führen: —

- (i) An oder vor dem Fockmast oder beim Fehlen eines solchen im vorderen Teil des Fahrzeuges ein helles, weißes Licht. Das Licht muß so eingerichtet und angebracht sein, daß es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 20 Kompaßstrichen (22,5 Grad) wirft, und zwar 10 Strich (11,25 Grad) nach jeder Seite, von recht voraus bis 2 Strich (2,25 Grad) achterlicher als querab auf jeder Seite. Es muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens 5 Seemeilen sichtbar ist.
- (ii) Entweder vor oder hinter dem in Absatz (i) genannten weißen Licht ein zweites weißes Licht von gleicher Einrichtung und Beschaffenheit wie das angeführte Licht. Fahrzeuge von weniger als 45,75 m (150 Fuß) Länge und schleppende Fahrzeuge brauchen dieses zweite weiße Licht nicht zu führen, dürfen es aber führen.
- (iii) Diese beiden weißen Lichter müssen in und über der Kiellinie so angebracht sein, daß das eine mindestens 4,57 m (15 Fuß) höher als das andere und derart angebracht ist, daß das niedrigere Licht sich vor dem höheren Licht befindet. Der waagerechte Abstand zwischen den beiden weißen Lichtern soll mindestens dreimal so groß sein wie der senkrechte Abstand. Das niedrigere dieser beiden weißen Lichter oder, wenn nur ein Licht geführt wird, dieses Licht muß in einer Höhe über dem Schiffskörper von nicht weniger als 6,10 m (20 Fuß) angebracht sein. Ist das Fahrzeug breiter als 6,10 m (20 Fuß), so ist das Licht in einer der Breite des Fahrzeuges mindestens gleichkommenden Höhe zu führen. Es braucht jedoch nicht höher als 12,20 m (40 Fuß) über dem Schiffskörper angebracht zu sein. Unter allen Umständen müssen das Licht oder gegebenenfalls die Lichter oberhalb aller anderen Lichter oder die Sicht behindernder Aufbauten derart angebracht sein, daß ihre Sichtbarkeit nicht beeinträchtigt wird.

- (iv) An der Steuerbordseite ein grünes Licht. Dieses muß so eingerichtet und angebracht sein, daß es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Kompaßstrichen (11,25 Grad) wirft, und zwar von recht voraus bis 2 Strich (2,25 Grad) achterlicher als querab an Steuerbord. Es muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar ist.

- (v) An der Backbordseite ein rotes Licht. Dieses muß so eingerichtet und angebracht sein, daß es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Kompaßstrichen (11,25 Grad) wirft, und zwar von recht voraus bis 2 Strich (2,25 Grad) achterlicher als querab an Backbord. Es muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar ist.

- (vi) Die Laternen dieser grünen und roten Seitenlichter müssen an der Binnenbordseite mit Schirmen versehen sein, die mindestens 0,91 m (3 Fuß) vor dem Licht vorausragen, derart, daß die Lichter nicht über den Bug hinweg von der anderen Seite gesehen werden können.

(b) Ein Wasserflugzeug in Fahrt auf dem Wasser muß führen: —

- (i) Im vorderen Teil mittschiffs ein helles, weißes Licht, und zwar an der Stelle, an der es am besten gesehen werden kann. Dieses Licht muß so eingerichtet und angebracht sein, daß es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 220 Kompaßgraden wirft, und zwar 110 Grad nach jeder Seite des Wasserflugzeugs, von recht voraus bis 20 Grad achterlicher als querab auf jeder Seite. Es muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens 3 Seemeilen sichtbar ist.
- (ii) Am rechten oder Steuerbordende der Tragfläche ein grünes Licht. Dieses muß so eingerichtet und angebracht sein, daß es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 110 Kompaßgraden wirft, und zwar von recht voraus bis 20 Grad achterlicher als querab an Steuerbord. Es muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar ist.

- (iii) Am linken oder Backbordende der Tragfläche ein rotes Licht. Dieses muß so eingerichtet und angebracht sein, daß es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 110 Kompaßgraden wirft, und zwar von recht voraus bis 20 Grad achterlicher als querab an Backbord. Es muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar ist.

Artikel 3

(a) Ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das ein anderes Fahrzeug oder Wasserflugzeug schleppt oder schiebt, muß außer den Seitenlichtern zwei helle, weiße Lichter senkrecht übereinander und mindestens 1,83 m (6 Fuß) voneinander entfernt führen. Schleppt es mehr als ein Fahrzeug und übersteigt die Länge des Schleppzuges vom Heck des schleppenden Fahrzeugs bis zum Heck des letzten geschleppten Fahrzeugs oder Wasserflugzeugs 183 m (600 Fuß), so muß es zusätzlich noch ein drittes helles, weißes Licht 1,83 m (6 Fuß) über oder unter den anderen führen. Jedes dieser Lichter muß ebenso eingerichtet und angebracht sein wie das in Artikel 2 (a) (i) erwähnte weiße Licht, und eines von ihnen muß an derselben Stelle angebracht sein wie das in Artikel 2 (a) (i) erwähnte weiße Licht, mit Ausnahme des Zusatzlichtes, das mindestens 4,27 m (14 Fuß) über dem Schiffskörper geführt werden muß. Auf Fahrzeugen mit nur einem Mast dürfen diese Lichter an diesem Mast geführt werden.

(b) Das schleppende Fahrzeug muß außerdem entweder das in Artikel 10 vorgeschriebene Hecklicht oder als Ersatz hierfür ein kleines, weißes Licht hinter dem Schornstein oder dem hinteren Mast zeigen. Dieses Licht, nach dem sich das geschleppte Fahrzeug beim Steuern richten soll, darf jedoch nicht weiter nach vorn als querab sichtbar sein. Das Führen des in Artikel 2 (a) (ii) vorgeschriebenen Lichtes ist freigestellt.

(c) Ein Wasserflugzeug auf dem Wasser, das ein oder mehrere Wasserflugzeuge oder Fahrzeuge schleppt, muß die in Artikel 2 (b) (i), (ii) und (iii) vorgeschriebenen Lichter führen. Außerdem muß es ein zweites weißes Licht führen, das ebenso eingerichtet und angebracht ist wie das in Artikel 2 (b) (i) erwähnte weiße Licht. Dieses zweite Licht muß senkrecht über oder unter dem ersten Licht und mindestens 1,83 m (6 Fuß) von ihm entfernt angebracht sein.

Artikel 4

(a) Ein manövrierunfähiges Fahrzeug muß zwei rote Lichter senkrecht übereinander und mindestens 1,83 m (6 Fuß) voneinander entfernt führen, und zwar an der Stelle, an der diese Lichter am besten gesehen werden können; ist es ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, so hat es diese Lichter anstatt der in Artikel 2 (a) (i) und (ii) vorgeschriebenen Lichter zu führen. Beide Lichter müssen von solcher Beschaffenheit sein, daß sie über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar sind. Bei Tage muß ein solches

Fahrzeug an gleicher Stelle zwei schwarze Bälle oder Signalkörper, jeder von mindestens 0,61 m (2 Fuß) Durchmesser, senkrecht übereinander und mindestens 1,83 m (6 Fuß) voneinander entfernt führen.

(b) Ein manövrierunfähiges Wasserflugzeug auf dem Wasser kann zwei rote Lichter senkrecht übereinander und mindestens 0,92 m (3 Fuß) voneinander entfernt führen, und zwar an der Stelle, an der diese Lichter am besten gesehen werden können; beide Lichter müssen von solcher Beschaffenheit sein, daß sie über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar sind. Bei Tage kann es zwei schwarze Bälle oder Signalkörper, jeder von mindestens 0,61 m (2 Fuß) Durchmesser, senkrecht übereinander und mindestens 0,92 m (3 Fuß) voneinander entfernt führen, und zwar an der Stelle, an der sie am besten gesehen werden können.

(c) Ein Fahrzeug, das ein Unterwasserkabel oder ein Seezeichen auslegt, aufnimmt oder aufischt, oder ein mit Vermessungen oder Unterwasserarbeiten beschäftigtes Fahrzeug, das auf Grund seiner Arbeiten nicht in der Lage ist, sich nähernden Fahrzeugen auszuweichen, muß anstatt der in Artikel 2 (a) (i) und (ii) vorgeschriebenen Lichter drei Lichter senkrecht übereinander und mindestens 1,83 m (6 Fuß) voneinander entfernt führen. Das obere und untere dieser Lichter müssen rot, das mittlere weiß und alle von solcher Beschaffenheit sein, daß sie über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar sind. Bei Tage muß ein solches Fahrzeug drei Signalkörper von mindestens 0,61 m (2 Fuß) Durchmesser senkrecht übereinander und mindestens 1,83 m (6 Fuß) voneinander entfernt führen, deren oberer und unterer kugelförmig und von roter Farbe und deren mittlerer wie ein schräges Viereck geformt und von weißer Farbe ist. Die Signalkörper müssen an der Stelle, an der sie am besten gesehen werden können, angebracht sein.

(d) Die vorbezeichneten Fahrzeuge und Wasserflugzeuge dürfen die Seitenlichter nicht führen, wenn sie keine Fahrt durchs Wasser machen, müssen sie aber führen, wenn sie Fahrt machen.

(e) Die in diesem Artikel vorgeschriebenen Lichter und Signalkörper sollen anderen Fahrzeugen und Wasserflugzeugen anzeigen, daß das Fahrzeug oder Wasserflugzeug, das sie führt, nicht manövrierfähig ist und daher nicht ausweichen kann.

(f) Diese Signale sind keine Notsignale im Sinne des Artikels 31.

Artikel 5

(a) Ein Segelfahrzeug, das in Fahrt ist, und jedes Fahrzeug oder Wasserflugzeug, das geschleppt wird, muß dieselben Lichter führen, die durch Artikel 2 für ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb oder ein Wasserflugzeug in Fahrt jeweils vorgeschrieben sind, mit Ausnahme der dort erwähnten weißen Lichter, die sie niemals führen dürfen. Diese Fahrzeuge oder Wasserflugzeuge müssen ferner Hecklichter, wie in Artikel 10 angegeben,

führen. Geschleppte Fahrzeuge, mit Ausnahme des letzten Fahrzeugs eines Schleppzuges, dürfen statt eines solchen Hecklichtes ein kleines weißes Licht, wie in Artikel 3 (b) angegeben, führen.

(b) Ein Fahrzeug, das geschoben wird, muß vorn an Steuerbord ein grünes und vorn an Backbord ein rotes Licht führen. Diese Lichter müssen von gleicher Beschaffenheit sein wie die in Artikel 2 (a) (iv) und (v) vorgeschriebenen Lichter. Sie müssen mit den in Artikel 2 (a) (vi) vorgeschriebenen Schirmen versehen sein. Wird eine beliebige Anzahl von Fahrzeugen als Gruppe geschoben, so darf diese nur die Lichter führen, die für ein einzelnes Fahrzeug vorgeschrieben sind.

Artikel 6

(a) Ist es auf kleinen Fahrzeugen infolge schlechten Wetters oder aus einem anderen stichhaltigen Grunde nicht möglich, die grünen und roten Seitenlichter fest anzubringen, so müssen diese Lichter doch angezündet und gebrauchsfertig zur Hand gehalten werden; wenn das Fahrzeug sich einem anderen oder ein anderes Fahrzeug sich ihm nähert, sind sie an den betreffenden Seiten zeitig genug und so sichtbar wie möglich zu zeigen, um einen Zusammenstoß zu verhüten. Das grüne Licht darf aber nicht von der Backbordseite her, das rote nicht von der Steuerbordseite her und beide dürfen möglichst nicht weiter als bis 2 Strich (22,5 Grad) achterlicher als querab gesehen werden können.

(b) Um den Gebrauch der tragbaren Lichter so sicher und so einfach wie möglich zu gestalten, muß jede Laterne außen mit der Farbe des betreffenden Lichtes angestrichen und mit einem zugehörigen Schirm versehen sein.

Artikel 7

Fahrzeuge mit Maschinenantrieb unter 40 Tonnen und Fahrzeuge unter Ruder oder Segel unter 20 Tonnen sowie Ruderboote brauchen, wenn sie in Fahrt sind, die in Artikel 2 erwähnten Lichter nicht zu führen; sie müssen aber, wenn sie diese nicht führen, mit folgenden Lichtern versehen sein:—

(a) Fahrzeuge mit Maschinenantrieb unter 40 Tonnen, jedoch nicht die in Absatz (b) genannten kleinen Boote mit Maschinenantrieb, müssen führen,

(i) im vorderen Teil des Fahrzeugs in einer Höhe von mindestens 2,75 m (9 Fuß) über dem Schandeckel ein helles, weißes Licht. Das Licht muß sich an der Stelle befinden, an der es am besten gesehen werden kann, und im übrigen so eingerichtet und angebracht sein, wie in Artikel 2 (a) (i) vorgeschrieben; es muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens 3 Seemeilen sichtbar ist;

(ii) grüne und rote Seitenlichter, so eingerichtet und angebracht, wie in Artikel 2 (a) (iv) und (v) vorgeschrieben, und von solcher Stärke, daß sie auf eine Entfernung von mindestens 1 Seemeile sichtbar sind; oder an deren Stelle eine doppelfarbige Laterne, die an den betreffenden Seiten ein grünes

und ein rotes Licht von recht voraus bis 2 Strich (22,5 Grad) achterlicher als querab zeigt. Diese Laterne muß mindestens 0,91 m (3 Fuß) unter dem weißen Licht geführt werden.

(b) Kleine Boote mit Maschinenantrieb, wie zum Beispiel solche, die von Seeschiffen an Bord geführt werden, dürfen das weiße Licht niedriger als 2,75 m (9 Fuß) über dem Schandeckel führen, jedoch nur über den Seitenlichtern oder der unter (a) (ii) erwähnten doppelfarbigen Laterne.

(c) Fahrzeuge unter Ruder oder Segel unter 20 Tonnen, jedoch nicht die in Absatz (d) genannten kleinen Ruderboote, müssen, wenn sie keine Seitenlichter führen, eine Laterne führen, die an der einen Seite ein grünes und an der anderen ein rotes Licht zeigt. Diese Laterne muß an der Stelle geführt werden, an der sie am besten gesehen werden kann. Sie muß so beschaffen sein, daß ihr Licht auf eine Entfernung von mindestens 1 Seemeile sichtbar ist; sie muß so angebracht sein, daß das grüne Licht nicht von der Backbordseite her und das rote Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden kann. Wenn diese Laterne nicht fest angebracht werden kann, muß sie angezündet und gebrauchsfertig zur Hand gehalten und so rechtzeitig gezeigt werden, daß ein Zusammenstoß verhütet wird. Dabei darf das grüne Licht nicht von der Backbordseite her und das rote Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden können.

(d) Kleine Ruderboote, gleichviel ob sie rudern oder segeln, brauchen nur eine elektrische Lampe oder eine Laterne mit einem angezündeten weißen Licht gebrauchsfertig zur Hand zu haben; sie muß zeitig genug gezeigt werden, um einen Zusammenstoß zu verhüten.

(e) Die in diesem Artikel bezeichneten Fahrzeuge und Boote brauchen die in Artikel 4 (a) und Artikel 11 (e) vorgeschriebenen Lichter oder Signalkörper nicht zu führen.

Artikel 8

(a) (i) Segellotsenfahrzeuge, die Lotsendienst auf ihrer Station tun und nicht vor Anker liegen, haben nicht die für andere Fahrzeuge vorgeschriebenen Lichter zu führen, sondern ein weißes, über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens 3 Seemeilen sichtbares Licht am Masttopp; außerdem haben sie in kurzen Zwischenräumen von nicht mehr als 10 Minuten ein oder mehrere Flackerfeuer zu zeigen.

(ii) Wenn sie sich anderen oder andere Fahrzeuge sich ihnen auf geringe Entfernung nähern, müssen sie ihre Seitenlichter angezündet und gebrauchsfertig zur Hand haben und in kurzen Zwischenräumen aufleuchten lassen oder zeigen, um erkennbar zu machen, wie sie liegen; jedoch dürfen das grüne Licht nicht an der Backbordseite und das rote Licht nicht an der Steuerbordseite gezeigt werden.

- (iii) Ein Segellotsenfahrzeug, das infolge seiner Bauart gezwungen ist, zur Lotsenabgabe längsseit von Fahrzeugen anzulegen, kann das weiße Licht zeigen, anstatt es am Masttopp zu führen, und kann anstatt der oben genannten Seitenlichter eine Laterne mit einem grünen Glas auf der einen und einem roten Glas auf der anderen Seite gebrauchsfertig zur Hand haben, um sie wie oben vorgeschrieben zu gebrauchen.

(b) Ein Lotsenfahrzeug mit Maschinenantrieb muß, wenn es Lotsendienst auf seiner Station tut und nicht vor Anker liegt, außer den für Segellotsenfahrzeuge vorgeschriebenen Lichtern und Flackerfeuern 2,40 m (8 Fuß) unter dem weißen Licht am Masttopp ein über den ganzen Horizont sichtbares rotes Licht und ferner die für in Fahrt befindliche Fahrzeuge vorgeschriebenen Seitenlichter führen. Das rote Licht muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens 3 Seemeilen sichtbar ist. Ein helles, weißes, über den ganzen Horizont sichtbares Blinklicht kann an Stelle eines Flackerfeuers gezeigt werden.

(c) Alle Lotsenfahrzeuge, die auf ihrer Station Lotsendienst tun und vor Anker liegen, müssen die in Absatz (a) und (b) vorgeschriebenen Lichter führen und die entsprechenden Flackerfeuer zeigen; Seitenlichter dürfen jedoch nicht gezeigt werden. Sie müssen außerdem entsprechend der Vorschrift in Artikel 11 das Ankerlicht oder die Ankerlichter führen.

(d) Alle Lotsenfahrzeuge, ob vor Anker oder nicht, müssen, wenn sie nicht auf ihrer Station Lotsendienst tun, die gleichen Lichter führen wie andere Fahrzeuge ihrer Art und Größe.

Artikel 9

(a) Fischerfahrzeuge müssen, solange sie nicht fischen, die für ähnliche Fahrzeuge ihrer Größe vorgeschriebenen Lichter und Signalkörper zeigen. Während des Fischens haben sie nur die in diesem Artikel vorgeschriebenen Lichter und Signalkörper zu zeigen; diese müssen, sofern nichts anderes bestimmt ist, auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar sein.

(b) Mit Schleppangeln fischende Fahrzeuge haben nur die jeweils für Fahrzeuge mit Maschinenantrieb oder Segelfahrzeuge in Fahrt vorgeschriebenen Lichter zu zeigen.

(c) Fahrzeuge, die mit Netzen oder Leinen, ausgenommen Schleppangelleinen, fischen, welche sich nicht weiter als 153 m (500 Fuß) waagerecht vom Fahrzeug aus ins Wasser erstrecken, müssen ein über den ganzen Horizont sichtbares weißes Licht zeigen, und zwar an der Stelle, an der es am besten gesehen werden kann. Außerdem müssen sie, wenn sie sich einem anderen oder ein anderes Fahrzeug sich ihnen nähert, ein zweites weißes Licht zeigen; dieses muß mindestens 1,83 m (6 Fuß) unter dem ersten Licht und mindestens 3,05 m (10 Fuß) (bei kleinen, offenen Booten 1,83 m [6 Fuß]) waagerecht von ihm entfernt in der Richtung des ausliegenden Fanggeräts gezeigt werden. Bei Tage müssen diese

Fahrzeuge ihre Beschäftigung durch Aufheißeln eines Korbes an der Stelle, an der dieser am besten gesehen werden kann, anzeigen. Liegt ihr Fanggerät aus, während sie vor Anker liegen, so müssen sie bei Annäherung anderer Fahrzeuge dieses Signal zwischen Ankerball und Netz oder Fanggerät zeigen.

(d) Fahrzeuge, die mit Netzen oder Leinen, ausgenommen Schleppangelleinen, fischen, welche sich weiter als 153 m (500 Fuß) waagerecht vom Fahrzeug aus ins Wasser erstrecken, müssen drei weiße Lichter zeigen, und zwar an der Stelle, an der sie am besten gesehen werden können; sie müssen in einem aufrecht stehenden Dreieck mindestens 0,91 m (3 Fuß) voneinander entfernt angebracht und über den ganzen Horizont sichtbar sein. Wenn sie Fahrt durchs Wasser machen, müssen diese Fahrzeuge die entsprechenden farbigen Seitenlichter zeigen; sie dürfen sie aber nicht zeigen, wenn sie keine Fahrt machen. Bei Tage müssen sie einen Korb im vorderen Teil des Fahrzeugs möglichst nahe am Vorsteven mindestens 3,05 m (10 Fuß) oberhalb der Reling zeigen. Außerdem müssen sie einen schwarzen Kegel — Spitze oben — an der Stelle zeigen, an der er am besten gesehen werden kann. Liegt ihr Fanggerät aus, während sie vor Anker liegen, so müssen sie bei Annäherung anderer Fahrzeuge den Korb zwischen Ankerball und Netz oder Fanggerät zeigen.

(e) Fahrzeuge, die mit Grundscheppnetz, d. h. mit einem Fanggerät, das über oder dicht über dem Meeresgrund geschleppt wird, fischen und nicht vor Anker liegen, müssen führen

(i) Fahrzeuge mit Maschinenantrieb: An der Stelle des in Artikel 2 (a) (i) genannten weißen Lichtes eine dreifarbigige Laterne, die so eingerichtet und angebracht ist, daß sie von recht voraus bis 2 Strich (22,5 Grad) auf jedem Bug ein weißes Licht und über einen Bogen des Horizonts von 2 Strich (22,5 Grad) auf dem betreffenden Bug bis 2 Strich (22,5 Grad) achterlicher als querab an Steuerbordseite ein grünes Licht, an Backbordseite ein rotes Licht wirft; ferner mindestens 1,83 m (6 Fuß) und höchstens 3,65 m (12 Fuß) unter der dreifarbigigen Laterne ein weißes Licht in einer Laterne, die ein helles, ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont wirft. Sie müssen außerdem das in Artikel 10 (a) vorgeschriebene Hecklicht führen.

(ii) Segelfahrzeuge: Ein weißes Licht in einer Laterne, die ein helles, ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont wirft; außerdem müssen diese Fahrzeuge, wenn sie sich anderen oder andere Fahrzeuge sich ihnen nähern, ein helles Flackerfeuer zeitig genug zeigen, um einen Zusammenstoß zu verhüten; dieses Flackerfeuer ist an der Stelle zu zeigen, an der es am besten gesehen werden kann.

(iii) Bei Tage muß jedes der vorstehend genannten Fahrzeuge an der Stelle einen Korb zeigen, an der er am besten gesehen werden kann.

(f) Außer den Lichtern, die fischende Fahrzeuge nach diesem Artikel zeigen müssen, dürfen sie erforderlichenfalls, um die Aufmerksamkeit sich nähernder Fahrzeuge auf sich zu lenken, ein Flackerfeuer zeigen. Sie dürfen auch Arbeitslichter gebrauchen.

(g) Jedes vor Anker fischende Fahrzeug muß die in Artikel 11 (a), (b) oder (c) vorgeschriebenen Lichter oder Signalkörper zeigen. Bei Annäherung eines anderen Fahrzeugs muß es ein zweites weißes Licht mindestens 1,83 m (6 Fuß) unter dem vorderen Ankerlicht und waagerecht mindestens 3,05 m (10 Fuß) von ihm entfernt in Richtung des ausliegenden Fanggeräts zeigen.

(h) Kommt ein Fahrzeug beim Fischen dadurch zum Festliegen, daß sein Fanggerät an einer Klippe oder einem anderen Hindernis festgerät, so muß es bei Tage den in Absatz (c), (d) oder (e) vorgeschriebenen Korb niederholen und das in Artikel 11 (c) vorgeschriebene Signal zeigen. Bei Nacht muß es das Licht oder die Lichter zeigen, die in Artikel 11 (a) oder (b) vorgeschrieben sind. Bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall, heftigen Regengüssen oder anderen die Sicht beeinträchtigenden Umständen, ob bei Tag oder bei Nacht, hat das Fahrzeug das in Artikel 15 (c) (v) vorgeschriebene Schallsignal zu geben. Dieses Signal muß bei der Annäherung eines anderen Fahrzeugs auch bei guter Sicht gegeben werden.

Anmerkung: Nebelsignale für fischende Fahrzeuge siehe Artikel 15 (c) (ix).

Artikel 10

(a) Ein in Fahrt befindliches Fahrzeug muß am Heck ein weißes Licht führen. Das weiße Licht muß so eingerichtet und angebracht sein, daß es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 12 Kompaßstrichen (135 Grad) wirft, und zwar je 6 Strich (67,5 Grad) von recht achteraus auf jeder Seite des Fahrzeugs. Das Licht muß auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar sein und, soweit tunlich, mit den Seitenlichtern in gleicher Höhe geführt werden.

Anmerkung: Für schleppende oder geschleppte Fahrzeuge siehe Artikel 3 (b) und 5.

(b) Ist es auf einem kleinen Fahrzeug wegen schlechten Wetters oder aus anderen stichhaltigen Gründen nicht möglich, dieses Licht fest anzubringen, so ist eine elektrische Lampe oder eine Laterne angezündet und gebrauchsfertig zur Hand zu haben und bei Annäherung eines überholenden Fahrzeugs zeitig genug zu zeigen, um einen Zusammenstoß zu verhüten.

(c) Ein in Fahrt befindliches Wasserflugzeug auf dem Wasser muß hinten ein weißes Licht führen, das so eingerichtet und angebracht ist, daß es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 140 Kompaßgraden wirft, und zwar je 70 Grad von recht achteraus auf jeder Seite des Wasserflugzeugs. Das Licht muß auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar sein.

Artikel 11

(a) Ein Fahrzeug vor Anker, das weniger als 45,75 m (150 Fuß) lang ist, muß in seinem vorderen Teil ein weißes Licht an der Stelle führen, an der es am besten gesehen werden kann, und zwar in einer Laterne, die ein helles, auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbares, ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont wirft.

(b) Ein Fahrzeug vor Anker, das 45,75 m (150 Fuß) lang oder länger ist, muß ein gleiches weißes Licht, wie im vorhergehenden Absatz genannt, im vorderen Teil des Fahrzeugs in einer Höhe von mindestens 6,10 m (20 Fuß) über dem Schiffskörper führen. Am Heck oder in der Nähe des Hecks muß ein solches Fahrzeug ein weiteres Licht gleicher Art, mindestens 4,57 m (15 Fuß) niedriger als das vordere Licht führen. Diese beiden Lichter müssen über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens 3 Seemeilen sichtbar sein.

(c) Von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang müssen alle Fahrzeuge, die vor Anker liegen, im vorderen Teil des Fahrzeugs einen schwarzen Ball von mindestens 0,61 m (2 Fuß) Durchmesser führen, und zwar an der Stelle, an der er am besten gesehen werden kann.

(d) Ein Fahrzeug, das ein Unterwasserkabel oder ein Seezeichen auslegt, aufnimmt oder auffischt, oder ein Fahrzeug, das Vermessungen oder Unterwasserarbeiten durchführt, muß, wenn es vor Anker liegt, außer den in den vorhergehenden Absätzen dieses Artikels vorgeschriebenen Lichtern und Signalkörpern die in Artikel 4 (c) vorgeschriebenen Lichter und Signalkörper führen.

(e) Ein Fahrzeug, das auf Grund festsitzt, muß bei Nacht das oder die in Absatz (a) oder (b) vorgeschriebenen Lichter sowie die beiden in Artikel 4 (a) vorgeschriebenen roten Lichter führen. Bei Tage muß es drei schwarze Bälle, jeder von mindestens 0,61 m (2 Fuß) Durchmesser, senkrecht übereinander und mindestens 1,83 m (6 Fuß) voneinander entfernt, führen, und zwar an der Stelle, an der sie am besten gesehen werden können.

(f) Ein Wasserflugzeug, das weniger als 45,75 m (150 Fuß) lang ist, muß auf dem Wasser vor Anker ein weißes, über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbares Licht führen, und zwar an der Stelle, an der es am besten gesehen werden kann.

(g) Ein Wasserflugzeug, das 45,75 m (150 Fuß) lang oder länger ist, muß auf dem Wasser vor Anker ein weißes Licht vorn und ein weißes Licht hinten führen, und zwar an den Stellen, an denen sie am besten gesehen werden können. Beide Lichter müssen über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens 3 Seemeilen sichtbar sein. Außerdem muß ein solches Wasserflugzeug von mehr als 45,75 m (150 Fuß) Spannweite ein weißes Licht auf jeder Seite führen, um die größte Spannweite kenntlich zu machen. Soweit möglich, müssen diese Lichter über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von 1 Seemeile sichtbar sein.

(h) Ein Wasserflugzeug, das auf Grund festsetzt, muß das oder die in Absatz (f) und (g) vorgeschriebenen Ankerlichter führen. Außerdem kann es zwei senkrecht übereinander angebrachte, über den ganzen Horizont sichtbare rote Lichter führen, die mindestens 0,91 m (3 Fuß) voneinander entfernt sein müssen.

Artikel 12

Ein Fahrzeug oder Wasserflugzeug auf dem Wasser darf, wenn es nötig ist, die Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen, außer den Lichtern, die es nach diesen Vorschriften führen muß, ein Flackerfeuer zeigen oder ein Knallsignal oder irgendein anderes wirksames Schallsignal geben, das nicht mit irgendeinem anderen in diesen Vorschriften zugelassenen Signal verwechselt werden kann.

Artikel 13

(a) Sondervorschriften einer Regierung über das Führen von zusätzlichen Positions- und Signallichtern für Kriegsschiffe, für Fahrzeuge im Geleit oder für Wasserflugzeuge auf dem Wasser werden durch diese Artikel nicht berührt. Auch wird das Zeigen von Erkennungssignalen, die von Schiffsreedern mit amtlicher Genehmigung angenommen und vorschriftsmäßig eingetragen sowie bekanntgemacht sind, nicht beschränkt.

(b) In allen Fällen, in denen durch Sondervorschriften bestimmt wird, daß ein Kriegsschiff oder ein anderes militärisch verwendetes Fahrzeug oder ein Wasserflugzeug auf dem Wasser von besonderer Bauart oder für Sonderzwecke den Bestimmungen irgendeiner dieser Artikel bezüglich Zahl, Anbringung, Tragweite oder Sichtbereich von Lichtern oder Signalkörpern nicht voll entsprechen kann, ohne die ihm als Fahrzeug oder Wasserflugzeug gestellten militärischen Aufgaben zu beeinträchtigen, gilt folgendes: Ein solches Fahrzeug oder Wasserflugzeug soll derartige Sondervorschriften bezüglich Zahl, Anbringung, Tragweite oder Sichtbereich von Lichtern oder Signalkörpern so befolgen, daß sie möglichst mit diesen Artikeln in Einklang stehen.

Artikel 14

Ein Fahrzeug, das unter Segel und gleichzeitig mit Maschinenkraft fährt, muß bei Tage im Vorschiff einen schwarzen Kegel — Spitze oben — führen, und zwar an der Stelle, an der er am besten gesehen werden kann. Der Durchmesser der Grundfläche des Kegels muß mindestens 0,61 m (2 Fuß) betragen.

Artikel 15

(a) Ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb muß mit einer kräftig tönenden Pfeife versehen sein, die durch Dampf oder irgendeinen Ersatz für Dampf betätigt wird und so angebracht ist, daß der Schall durch keinerlei Hindernis gehemmt wird. Es muß ferner mit einem wirksamen Nebelhorn, das durch eine mechanische Vorrichtung ausgelöst wird, sowie

mit einer kräftig tönenden Glocke versehen sein. Ein Segelfahrzeug von 20 Tonnen oder mehr muß mit einem gleichartigen Nebelhorn und einer gleichartigen Glocke versehen sein.

(b) Alle in diesem Artikel vorgeschriebenen Schallsignale für in Fahrt befindliche Fahrzeuge müssen gegeben werden

- (i) von Fahrzeugen mit Maschinenantrieb mit der Pfeife,
- (ii) von Segelfahrzeugen mit dem Nebelhorn,
- (iii) von geschleppten Fahrzeugen mit der Pfeife oder dem Nebelhorn.

(c) Bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall, heftigen Regengüssen oder irgendwelchen anderen Umständen, die in ähnlicher Weise bei Tag oder Nacht die Sicht beeinträchtigen, sind folgende Schallsignale zu geben: —

- (i) Ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das Fahrt durchs Wasser macht, muß mindestens alle 2 Minuten einen langen Ton geben.
- (ii) Ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das in Fahrt ist, aber seine Maschine gestoppt hat und keine Fahrt durchs Wasser macht, muß mindestens alle 2 Minuten zwei lange Töne mit einem Zwischenraum von ungefähr 1 Sekunde geben.
- (iii) Ein Segelfahrzeug in Fahrt muß mindestens jede Minute, wenn es mit Steuerbordhalsen segelt, einen Ton, wenn es mit Backbordhalsen segelt, zwei aufeinanderfolgende Töne, und wenn es mit dem Winde achterlicher als querab segelt, drei aufeinanderfolgende Töne geben.
- (iv) Ein Fahrzeug vor Anker muß mindestens jede Minute ungefähr 5 Sekunden lang die Glocke rasch läuten. Auf Fahrzeugen von mehr als 106,75 m (350 Fuß) Länge muß die Glocke auf dem Vorschiff geläutet werden und außerdem auf dem Achterschiff in Zwischenräumen von nicht mehr als 1 Minute ungefähr 5 Sekunden lang ein Gong oder ein anderes Instrument zum Tönen gebracht werden, deren Ton und Klang nicht mit dem Läuten der Glocke verwechselt werden können. Ein Fahrzeug vor Anker kann außerdem in Übereinstimmung mit Artikel 12 drei aufeinanderfolgende Töne geben, und zwar einen kurzen, einen langen und einen kurzen Ton, um einem sich nähernden Fahrzeug seinen Standort anzuzeigen und es vor der Gefahr eines Zusammenstoßes zu warnen.
- (v) Ein Fahrzeug, das ein anderes Fahrzeug schleppt oder ein Unterwasserkabel oder ein Seezeichen auslegt, aufnimmt oder auf fischt, und ein in Fahrt befindliches Fahrzeug, das einem sich nähernden Fahrzeug nicht aus dem Wege gehen kann, weil es überhaupt nicht oder doch nicht so manövrieren kann, wie diese Vorschriften es verlangen, muß statt der in Absatz (i), (ii) und

- (iii) vorgeschriebenen Signale mindestens jede Minute drei aufeinanderfolgende Töne geben, und zwar zuerst einen langen Ton, dann zwei kurze Töne.
- (vi) Ein geschlepptes Fahrzeug oder, wenn mehr als ein Fahrzeug geschleppt wird, nur das letzte Fahrzeug des Schleppzuges, muß, wenn es bemannt ist, in Zwischenräumen von nicht mehr als 1 Minute vier Töne nacheinander geben, und zwar einen langen Ton, gefolgt von drei kurzen Tönen. Wenn möglich, muß dieses Signal unmittelbar nach der Abgabe des Signals des schleppten Fahrzeugs gegeben werden.
- (vii) Ein Fahrzeug, das auf Grund festsitzt, muß das in Absatz (iv) vorgeschriebene Signal geben, außerdem muß es drei scharf voneinander getrennte Glockenschläge unmittelbar vor und nach diesem Signal geben.
- (viii) Ein Fahrzeug unter 20 Tonnen, ein Ruderboot oder ein Wasserflugzeug auf dem Wasser braucht die vorerwähnten Signale nicht zu geben, muß dann aber mindestens jede Minute irgendein anderes kräftiges Schallsignal geben.
- (ix) Ein fischendes Fahrzeug von 20 Tonnen oder mehr muß mindestens jede Minute einen Ton geben, gefolgt von einem Läuten der Glocke. An Stelle dieser Signale darf ein solches Fahrzeug auch eine Reihe von Tönen mit wechselnder Tonhöhe geben.

Artikel 16

Mäßige Geschwindigkeit bei Nebel usw.

- (a) Ein Fahrzeug oder ein sich auf dem Wasser bewegendes Wasserflugzeug muß bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall, heftigen Regengüssen oder irgendwelchen anderen Umständen, die in ähnlicher Weise die Sicht beeinträchtigen, unter sorgfältiger Berücksichtigung der obwaltenden Umstände und Bedingungen mit mäßiger Geschwindigkeit fahren.
- (b) Ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das anscheinend vorlicher als querab das Nebelsignal eines Fahrzeugs hört, dessen Lage nicht auszumachen ist, muß, wenn es die Umstände gestatten, seine Maschine stoppen und dann vorsichtig manövrieren, bis die Gefahr des Zusammenstoßes vorüber ist.

TEIL C

Fahrregeln

Einleitung

1. Jedes in Anwendung oder Auslegung dieser Vorschriften einzuleitende Manöver muß entschlossen, rechtzeitig und so ausgeführt werden, wie es die seemännische Praxis erfordert.

2. Das Vorhandensein einer Gefahr des Zusammenstoßes kann, wenn es die Umstände gestatten, durch sorgfältige Kompaßpeilung eines sich nähern-

den Fahrzeugs erkannt werden. Ändert sich die Peilung nicht merklich, so ist anzunehmen, daß die Gefahr des Zusammenstoßes besteht.

3. Jeder Seefahrer muß damit rechnen, daß ein Wasserflugzeug beim Wassern oder Starten oder beim Manövrieren unter ungünstigen Wetterverhältnissen nicht in der Lage sein kann, sein beabsichtigtes Manöver im letzten Augenblick zu ändern.

Artikel 17

Sobald zwei Segelfahrzeuge sich einander so nähern, daß die Gefahr des Zusammenstoßes besteht, muß das eine dem andern, wie nachstehend angegeben, aus dem Wege gehen: —

- (a) Ein Fahrzeug mit raumem Wind muß einem beim Winde segelnden Fahrzeug aus dem Wege gehen.
- (b) Ein Fahrzeug, das mit Backbordhalsen beim Winde segelt, muß einem Fahrzeug, das mit Steuerbordhalsen beim Winde segelt, aus dem Wege gehen.
- (c) Haben beide Fahrzeuge raumen Wind von verschiedenen Seiten, so muß dasjenige, das den Wind von Backbord hat, dem anderen aus dem Wege gehen.
- (d) Haben beide Fahrzeuge raumen Wind von derselben Seite, so muß das luvwärts befindliche Fahrzeug dem leewärts befindlichen aus dem Wege gehen.
- (e) Ein Fahrzeug, das vor dem Winde segelt, muß dem anderen Fahrzeug aus dem Wege gehen.

Artikel 18

(a) Sobald zwei Fahrzeuge mit Maschinenantrieb sich einander in gerade entgegengesetzter oder beinahe entgegengesetzter Richtung so nähern, daß die Gefahr des Zusammenstoßes besteht, muß jedes seinen Kurs nach Steuerbord ändern, damit sie einander an Backbordseite passieren.

Diese Vorschrift findet keine Anwendung, wenn zwei solche Fahrzeuge bei Beibehaltung ihres Kurses frei voneinander passieren.

Sie findet daher nur Anwendung, wenn bei Tage jedes der Fahrzeuge die Masten des anderen mit den seinigen ganz oder nahezu in einer Linie sieht, und wenn bei Nacht jedes der Fahrzeuge in solcher Stellung sich befindet, daß beide Seitenlichter des anderen zu sehen sind.

Sie findet keine Anwendung, wenn bei Tage das eine Fahrzeug sieht, daß sein Kurs vor dem Bug durch das andere Fahrzeug gekreuzt wird, oder wenn bei Nacht das rote Licht des einen Fahrzeugs dem roten des anderen Fahrzeugs oder das grüne Licht des einen Fahrzeugs dem grünen des anderen Fahrzeugs gegenübersteht, oder wenn ein rotes Licht ohne ein grünes oder ein grünes Licht ohne ein rotes voraus in Sicht ist, oder wenn beide farbigen Seitenlichter gleichzeitig, aber anderswo als voraus in Sicht sind.

(b) Im Sinne dieses Artikels und der Artikel 19 bis 29 einschließlich, mit Ausnahme des Artikels 20 (b), hat ein Wasserflugzeug auf dem Wasser als Fahrzeug zu gelten. Der Ausdruck „Fahrzeug mit Maschinenantrieb“ muß daher entsprechend ausgelegt werden.

Artikel 19

Sobald die Kurse zweier Fahrzeuge mit Maschinenantrieb sich so kreuzen, daß die Beibehaltung dieser Kurse die Gefahr des Zusammenstoßes mit sich bringt, muß dasjenige Fahrzeug aus dem Wege gehen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat.

Artikel 20

(a) Sobald ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb und ein Segelfahrzeug Kurse steuern, deren Beibehaltung die Gefahr des Zusammenstoßes mit sich bringt, muß das Fahrzeug mit Maschinenantrieb dem Segelfahrzeug aus dem Wege gehen; ausgenommen von dieser Vorschrift sind die in Artikel 24 und 26 vorgesehenen Fälle.

(b) Ein Wasserflugzeug auf dem Wasser soll möglichst allen Fahrzeugen aus dem Wege gehen und vermeiden, deren Manöver zu behindern. Sobald jedoch die Gefahr des Zusammenstoßes besteht, muß es sich nach diesen Vorschriften richten.

Artikel 21

In allen Fällen, in denen nach diesen Vorschriften ein Fahrzeug dem anderen aus dem Wege zu gehen hat, muß das letztere seinen Kurs und seine Geschwindigkeit beibehalten. Ist aus irgendeinem Grunde das letztere Fahrzeug dem ausweichpflichtigen so nahe gekommen, daß ein Zusammenstoß durch Manöver des ausweichpflichtigen Fahrzeugs allein nicht vermieden werden kann, soll auch das andere Fahrzeug so manövrieren, wie es zur Abwendung eines Zusammenstoßes am dienlichsten ist (vgl. Artikel 27 und 29).

Artikel 22

Ein Fahrzeug, das nach diesen Vorschriften einem anderen aus dem Wege zu gehen hat, muß, wenn es die Umstände gestatten, vermeiden, den Bug des anderen zu kreuzen.

Artikel 23

Ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das nach diesen Vorschriften einem anderen Fahrzeug aus dem Wege zu gehen hat, muß bei der Annäherung, wenn nötig, seine Fahrt mindern oder stoppen oder rückwärts gehen.

Artikel 24

(a) Ohne Rücksicht auf irgendeine dieser Vorschriften muß jedes Fahrzeug beim Überholen eines anderen diesem aus dem Weg gehen.

(b) Ein Fahrzeug, das sich einem anderen Fahrzeug aus einer Richtung her nähert, die mehr als 2 Strich (22,5 Grad) achterlicher als querab liegt, d. h. aus einer Richtung, bei der die Fahrzeuge so zueinander stehen, daß das überholende bei Nacht keines der Seitenlichter des anderen sehen würde, gilt als überholendes Fahrzeug. Durch spätere Änderung der Peilung beider Fahrzeuge zueinander wird das überholende Fahrzeug weder zu einem kreuzenden Fahrzeug im Sinne dieser Vorschriften noch von der Verpflichtung entbunden, dem anderen Fahrzeug aus dem Wege zu gehen, bis es dieses klar passiert hat.

(c) Vermag das überholende Fahrzeug nicht sicher zu erkennen, ob es sich vor oder hinter der oben bezeichneten Stellung zu dem anderen Fahrzeug befindet, so hat es anzunehmen, daß es ein überholendes Fahrzeug ist, und muß dem anderen aus dem Wege gehen.

Artikel 25

(a) In einem engen Fahrwasser muß ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, wenn dies ohne Gefahr ausführbar ist, sich an derjenigen Seite der Fahrrinne oder der Fahrwassermitte halten, die an seiner Steuerbordseite liegt.

(b) Sobald ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb in einem engen Fahrwasser sich einer Krümmung nähert und nicht erkennen kann, ob ein anderes Fahrzeug mit Maschinenantrieb sich aus entgegengesetzter Richtung nähert, muß das erstere Fahrzeug, wenn es noch eine halbe Seemeile von der Krümmung entfernt ist, einen langen Ton mit der Pfeife geben. Jedes sich nähernde Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das dieses Signal auf der anderen Seite der Krümmung hört, muß mit dem gleichen Signal antworten. Gleichviel, ob ein Antwortsignal gehört wird oder nicht, muß die Krümmung mit größter Vorsicht passiert werden.

Artikel 26

Ein in Fahrt befindliches Fahrzeug, das nicht fischt, muß einem mit Netzen, Leinen oder Grundschleppnetzen fischenden Fahrzeug aus dem Wege gehen. Durch diese Vorschrift wird jedoch keinem fischenden Fahrzeug die Befugnis eingeräumt, ein Fahrwasser zu sperren, das außer von Fischerfahrzeugen auch noch von anderen Fahrzeugen benutzt wird.

Artikel 27

Bei Befolgung und Auslegung dieser Vorschriften muß stets gehörige Rücksicht auf alle Gefahren der Schifffahrt und des Zusammenstoßes genommen werden. Ebenso müssen alle besonderen Umstände, die zur Abwendung unmittelbarer Gefahr ein Abweichen von den Vorschriften notwendig machen, berücksichtigt werden, auch solche, durch die ein Fahrzeug oder Wasserflugzeug in seiner Manövrierfähigkeit beschränkt sein kann.

TEIL D

Verschiedenes

Artikel 28

(a) Sind Fahrzeuge einander ansichtig, so muß ein in Fahrt befindliches Fahrzeug mit Maschinenantrieb, wenn es einen diesen Vorschriften entsprechenden Kurs einschlägt, diesen Kurs durch folgende Signale mit seiner Pfeife anzeigen: —

Ein kurzer Ton bedeutet:

„Ich ändere meinen Kurs nach Steuerbord“.

Zwei kurze Töne bedeuten:

„Ich ändere meinen Kurs nach Backbord“.

Drei kurze Töne bedeuten:

„Meine Maschine geht rückwärts“.

(b) Sobald ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das nach diesen Vorschriften Kurs und Geschwindigkeit beibehalten muß, sich in Sicht eines anderen Fahrzeugs nicht darüber klar ist, ob das andere Fahrzeug so manövriert, wie es zur Abwendung eines Zusammenstoßes erforderlich ist, kann es einen solchen Zweifel dadurch zu erkennen geben, daß es mindestens fünf kurze Töne in rascher Folge mit der Pfeife gibt. Die Abgabe dieses Signals soll ein Fahrzeug weder von der Befolgung der Vorschriften der Artikel 27 und 29 oder irgendeines anderen Artikels entbinden. Es befreit ein Fahrzeug ferner nicht von der Verpflichtung, jedes entsprechend diesen Vorschriften ausgeführte Manöver durch Abgabe der in diesem Artikel vorgeschriebenen Schallsignale anzuzeigen.

(c) Diese Vorschriften sollen in keiner Weise Sondervorschriften berühren, die bezüglich der Anwendung zusätzlicher Pfeifensignale zwischen Kriegsschiffen oder im Geleite fahrenden Fahrzeugen von der Regierung irgendeiner Nation erlassen werden.

Artikel 29

Keine dieser Vorschriften soll ein Fahrzeug oder dessen Reeder, Führer oder Mannschaft von den Folgen einer Versäumnis im Gebrauch von Lichtern oder Signalen oder im Halten eines gehörigen Ausgucks oder von den Folgen der Versäumnis anderer Vorsichtsmaßnahmen befreien, die durch die seemännische Praxis oder durch die besonderen Umstände des Falles geboten sind.

Artikel 30

Vorbehalt bezüglich Vorschriften für Häfen und Binnengewässer

Örtliche Sondervorschriften bezüglich der Schifffahrt in Häfen, auf Flüssen, auf Seen oder in Binnengewässern, einschließlich der den Wasserflugzeugen vorbehaltenen Seegebiete werden durch diese Artikel nicht berührt.

Artikel 31

Notsignale

Ein in Not befindliches Fahrzeug oder Wasserflugzeug auf dem Wasser, das Hilfe von anderen Fahrzeugen oder vom Lande her verlangt, muß folgende Signale — zusammen oder einzeln — geben: —

(a) Kanonenschüsse oder andere Knallsignale, die in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute abgefeuert werden.

(b) Anhaltendes Ertönen irgendeines Nebelsignalgerätes.

(c) Raketen oder Leuchtkugeln mit roten Sternen, die einzeln in kurzen Zwischenräumen abzufeuern sind.

(d) Ein durch Telegraphiefunk oder irgendeine andere Signalmethode gegebenes Signal der Gruppe ... — — — des Morsecodes.

(e) Ein durch Sprechfunk abgegebenes Signal, das aus dem gesprochenen Wort „Mayday“ besteht.

(f) Das Notzeichen NC des Internationalen Signalbuchs.

(g) Ein Signal, bestehend aus einer viereckigen Flagge, über oder unter der ein Ball oder etwas, das einem Ball ähnlich sieht, aufgeheißt ist.

(h) Flammensignale auf dem Fahrzeug, z. B. brennende Teertonnen, Oltonnen oder dergleichen.

(i) Eine Fallschirm-Leuchtrakete mit rotem Licht.

Irgendeines der obigen Signale darf nur gebraucht werden, um anzuzeigen, daß sich ein Fahrzeug oder ein Wasserflugzeug in Not befindet. Der Gebrauch irgendwelcher Signale, die mit einem der obigen Signale verwechselt werden können, ist verboten.

Anmerkung: — Für in Not befindliche Fahrzeuge ist ein Funksignal vorgesehen, welches das selbsttätige Funkalarmgerät anderer Fahrzeuge ansprechen läßt und dadurch auf Notrufe oder Notmeldungen aufmerksam macht. Dieses Signal besteht aus einer Reihe von zwölf in einer Minute abgegebenen Strichen. Die Dauer jedes Striches beträgt 4 Sekunden und die Dauer des Zwischenraumes zwischen zwei aufeinanderfolgenden Strichen 1 Sekunde.

Artikel 32

Alle an den Rudergänger gegebenen Befehle sollen folgende Bedeutung haben: —

„Steuerbord“ oder „Rechts das Ruder“ bedeutet: das Ruderblatt des Fahrzeugs nach Steuerbord legen.

„Backbord“ oder „Links das Ruder“ bedeutet: das Ruderblatt des Fahrzeugs nach Backbord legen.

Verordnung über die Sicherung der Seefahrt *

9511-3

Vom 15. Dezember 1956

Bundesgesetzbl. II S. 1579

Auf Grund von Artikel 3 Abs. 1 Nr. 1 und 6 des Gesetzes vom 22. Dezember 1953 über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zum Internationalen Schiffssicherheitsvertrag London 1948 (Bundesgesetzbl. II S. 603) wird verordnet: *

§ 1 *

Geltungsbereich

Die Vorschriften dieser Verordnung gelten

1. für Seeschiffe, die nach dem Flaggenrechts-gesetz vom 8. Februar 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 79) die Bundesflagge führen, ausgenommen die Kriegsschiffe,
2. für deutsche Binnenschiffe, welche die Grenzen der Seefahrt (§ 1 der Dritten Durchführungs-verordnung zum Flaggenrechts-gesetz vom 3. August 1951, Bundesgesetzbl. II S. 155) überschreiten.

§ 2

Sturm- und Gefahrmeldungen

(1) Ein Schiffsführer, der auf See eine unmittelbare Gefahr für die Schifffahrt (z. B. Eis, Wrack, Mine, Wirbelsturm) oder eine Windgeschwindigkeit von 50 kn (25,7 m/sec, Windstärke 10 nach der Beaufortskala) oder mehr feststellt, hat hiervon unverzüglich und mit allen zur Verfügung stehenden Nachrichtennitteln die in der Nähe befindlichen Schiffe sowie den nächsterreichbaren Küstenplatz, bei Funkverbindung die nächste Küstenfunkstelle, zu unterrichten.

(2) Die Meldungen sind entweder in offener, möglichst englischer Sprache oder mit den Signalen nach Band II des Internationalen Signalbuches abzugeben. Bei Gefahrmeldungen, mit Ausnahme der Meldungen über Windgeschwindigkeiten, sind die Vorschriften der Anlage 1 zu beachten. Die Meldungen über Windgeschwindigkeiten sollen während der Dauer des Sturmes mindestens alle drei Stunden, möglichst aber stündlich durch Meldungen über weitere Beobachtungen ergänzt werden. Funkmeldungen an Küstenfunkstellen sind mit der Bitte um Weiterleitung an die zuständigen Behörden zu verbinden.

§ 3

Verhalten bei Eisgefahr

Erhält ein Schiffsführer Kenntnis, daß sich auf oder nahe dem Kurse seines Schiffes Eisberge oder gefährliche Eismassen befinden, so hat er

1. für einen gehörigen Ausguck zu sorgen,

Überschrift: Gilt im Saarland gem. § 1 Nr. 30 V v. 28. 11. 1958 I 891
Einleitungssatz: G v. 22. 12. 1953 9512-2
§ 1 Nr. 1: Flaggenrechts-gesetz 9514-1
§ 1 Nr. 2: 3. DV zum Flaggenrechts-gesetz 9514-1-3

2. bei Nacht oder unsichtigem Wetter mit mäßiger Geschwindigkeit zu fahren oder den Kurs so zu ändern, daß das Schiff mit Sicherheit aus dem Gefahrenbereich gelangt.

Ist ein Radargerät vorhanden, so ist es zu besetzen.

§ 4

Vorsichtsmaßnahmen auf dem Nordatlantischen Ozean

Der Schiffsführer hat bei der Überquerung des Nordatlantischen Ozeans, soweit die Umstände es zulassen,

1. einen der üblichen Schiffswege zu benutzen,
2. Gebiete, bei denen eine Gefährdung durch Eis besteht oder anzunehmen ist, zu meiden,
3. während der Fangzeiten, besonders während der Monate März bis Juli, die Fischgründe von Neufundland nördlich von 43° nördlicher Breite zu meiden.

§ 5

Verhalten bei Seenotfällen

(1) Ein Schiffsführer, dem auf See gemeldet wird, daß Menschen sich in Seenot befinden, hat ihnen mit größter Geschwindigkeit zu Hilfe zu eilen und ihnen nach Möglichkeit hiervon Kenntnis zu geben.

(2) Ist ein Schiffsführer zur Hilfeleistung außerstande oder erweist sich die Hilfeleistung auf Grund besonderer Umstände als unzweckmäßig oder nicht erforderlich, so hat er dies unter Angabe der Gründe in das Schiffstagebuch einzutragen; das gilt auch, wenn dem Schiffsführer von den in Not befindlichen Personen oder dem Führer eines Schiffes, das diese Personen erreicht hat, mitgeteilt wird, daß der Beistand seines Schiffes nicht mehr erforderlich ist.

(3) Der Führer eines in Not befindlichen Schiffes ist berechtigt, von den Schiffen, die seinen Hilferuf beantwortet haben, diejenigen auszuwählen, die ihm am besten geeignet erscheinen, und nach vorheriger Verständigung mit deren Führern den anderen Schiffen mitzuteilen, daß ihr Beistand nicht mehr erforderlich ist.

§ 6

Besondere Vorschriften über das Verhalten nach Zusammenstößen

(1) Sind Schiffe zusammengestoßen, so haben die beteiligten Schiffsführer allen von dem Unfall Betroffenen Beistand zu leisten, soweit sie dazu ohne erhebliche Gefahr für ihr Schiff und die darauf befindlichen Personen imstande sind.

(2) Die Schiffsführer haben mit ihren Schiffen so lange beieinander zu bleiben, bis sie sich darüber Gewißheit verschafft haben, daß weiterer Beistand nicht mehr erforderlich ist; setzen sie die Fahrt fort, so haben sie den anderen am Zusammenstoß beteiligten Fahrzeugen Namen, Unterscheidungssignal, Heimat-, Abgangs- und Bestimmungshafen ihres Schiffes mitzuteilen. Kann ein Schiffsführer der Verpflichtung nach Satz 1 nicht nachkommen, so hat er dies unter Angabe der Gründe in das Schiffstagebuch einzutragen und hiervon die Hafenverwaltung des nächsten Anlaufhafens sowie das für seinen Heimathafen zuständige Seeamt zu unterrichten.

(3) Die Vorschriften der Absätze 1 und 2 gelten bei einem Zusammenstoß mit Schiffahrtseinrichtungen aller Art sinngemäß.

§ 7

Rettungssignale

Beim Verkehr zwischen Rettungsstationen und in Seenot befindlichen Schiffen sind die in der Anlage 2 zu dieser Verordnung aufgeführten Rettungssignale zu verwenden.

§ 8

Morselampen

Alle Schiffe von 50 BRT oder mehr sind in der Auslandsfahrt mit einer von der See-Berufsgenossenschaft zugelassenen Tagsignallampe auszurüsten.

§ 9*

Strafen

Wer den Vorschriften dieser Verordnung vorsätzlich oder fahrlässig zuwiderhandelt, wird gemäß Artikel 4 Abs. 2 des Gesetzes vom 22. Dezember 1953 über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zum Internationalen Schiffssicherheitsvertrag London 1948 (Bundesgesetzbl. II S. 603) bestraft.

§ 10*

Berlinklausel

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzblatt I S. 1) in Verbindung mit Artikel 6 des Gesetzes über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zum Internationalen Schiffssicherheitsvertrag London 1948 auch im Land Berlin.

§ 11*

Inkrafttreten

(1) Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1957 in Kraft.

(2) ...

Der Bundesminister für Verkehr

§ 9: G v. 22. 12. 1953 9512-2

§ 10: GVBl. Berlin 1957 S. 38

§ 11 Abs. 2: Aufhebungsvorschrift

Formvorschriften für Gefahrmeldungen nach § 2

Funkmeldungen ist das Sicherheitszeichen TTT, bei Sprechfunk dreimal das französisch ausgesprochene Wort „Sécurité“ sowie ein Stichwort über die Gefahr (z. B. Eis, Wrack, Mine, Sturm) voranzustellen.

Gefahrmeldungen über Eis, Wracks, Minen und andere Schifffahrtshindernisse haben Angaben über die Art der Gefahr, ihre zuletzt festgestellte Position sowie die Zeit der Beobachtung (Tag und Mittlere Greenwicher Zeit, MGZ) zu enthalten.

Gefahrmeldungen über Wirbelstürme sollen außer der Angabe der Beobachtungszeit, des rechtweisenden Kurses und der Geschwindigkeit des Schiffes, möglichst viele der nachstehenden meteorologischen Angaben enthalten:

- a) Barometerstand (in Millibar, englischen Zoll oder Millimeter, mit Angabe, ob die Ablesung verbessert oder unverbessert gegeben wird);
- b) Barometer-Tendenz (Änderungen des Luftdruckes während der letzten drei Stunden);
- c) rechtweisende Windrichtung;
- d) Windstärke nach der Beaufortskala;
- e) Seegang (ruhig, mäßig, grob, hoch);
- f) Dünung (leicht, mäßig, schwer) sowie die rechtweisende Richtung, aus der sie kommt; nach Möglichkeit ebenfalls eine Angabe über die Periode oder Länge der Dünung (kurz, mittel, lang).

Beispiele:**1. Eis**

TTT Eis. Großer Berg gesichtet auf 4605 N, 4410 W, 0800 MGZ. 15. Mai.

TTT Ice. Large berg sighted in 4605 N., 4410 W., at 0800 GMT, May 15.

2. Wracks

TTT Wrack. Nahezu überflutetes Wrack beobachtet in 4006 N, 1243 W, 1630 MGZ. 21. April.

TTT Derelict. Observed derelict almost submerged in 4006 N., 1243 W., at 1630 GMT. April 21.

3. Minen

TTT Mine. Treibende Mine gesichtet in 5415 N, 0710 W, 1720 MGZ. 5. Januar.

TTT Mine. Drifting mine sighted in 5415 N., 0710 W., at 1720 GMT. January 5.

4. Gefahr für die Navigation

TTT Navigation, Feuerschiff Alpha nicht auf Station. 1800 MGZ. 3. Januar.

TTT Navigation. Alpha lightship not on station. 1800 GMT. January 3.

5. Tropischer Wirbelsturm

a) TTT Sturm. 0030 MGZ. 18. August. 2204 N, 113 54 O. Barometer verbessert 994 Millibar, Tendenz fallend 6 Millibar. Wind NW, Stärke 9, schwere Böen. Schwere östliche Dünung. Kurs 067, 5 Knoten.

TTT Storm. 0030 GMT. August 18. 2204 N., 113 54 E. Barometer corrected 994 millibars, tendency down 6 millibars. Wind NW force 9, heavy squalls. Heavy easterly swell. Course 067, 5 knots.

b) TTT Sturm. Anzeichen deuten auf Herannahen eines Hurrikans. 1300 MGZ. 14. September. 2200 N, 7236 W. Barometer verbessert 29,64 Zoll, Tendenz fallend 0,015 Zoll. Wind NO, Stärke 8, häufige Regenböen. Kurs 035, 9 Knoten.

TTT Storm. Appearances indicate approach of hurricane. 1300 GMT. September 14. 2200 N., 7236 W. Barometer corrected 29.64 inches, tendency down. 015 inches. Wind NE., force 8, frequent rain squalls. Course 035, 9 knots.

c) TTT Sturm. Verhältnisse lassen schwere Zyklonenbildung erkennen. 0200 MGZ. 4. Mai. 1620 N, 9203 O. Barometer unverbessert 753 Millimeter. Tendenz fallend 5 Millimeter. Wind SzW Stärke 5. Kurs 300, 8 Knoten.

TTT Storm. Conditions indicate intense cyclone has formed. 0200 GMT. May 4. 1620 N., 9203 E. Barometer uncorrected 753 millimetres, tendency down 5 millimetres. Wind S. by W., force 5. Course 300, 8 knots.

d) TTT Sturm. Taifun in SO. 0300 MGZ. 12. Juni. 1812 N, 126 05 O. Barometer stark fallend. Wind aus N zunehmend.

TTT Storm. Typhoon to southeast 0300 GMT. June 12. 1812 N., 126 05 E. Barometer falling rapidly. Wind increasing from N.

Anlage 2

Rettungssignale
für den Verkehr zwischen Rettungsstationen und in Seenot befindlichen Schiffen (§ 7)

1. Antwort der Rettungsstation auf Notsignale eines Schiffes:

Signal	Bedeutung
Bei Tage: Weißes Rauchsignal	} „Wir sehen Sie. Hilfe kommt sobald wie möglich.“
Bei Nacht: Weißes Sternsignal	

2. Landesignale für die Einweisung kleiner Boote mit Schiffbrüchigen:

Signal	Bedeutung
Bei Tage: Auf- und Niederbewegen einer weißen Flagge oder der Arme.	} „Dies ist der beste Landeplatz.“
Bei Nacht: Auf- und Niederbewegen eines weißen Lichtes oder Flackerfeuers. Eine Landerichtung kann durch ein niedriger angebrachtes, festes weißes Licht oder Flackerfeuer, das sich in einer Linie mit dem Beobachter befindet, angezeigt werden.	
Bei Tage: Waagerechtes Hin- und Herbewegen einer weißen Flagge oder der Arme.	} „Hier ist das Landen äußerst gefährlich.“
Bei Nacht: Waagerechtes Hin- und Herbewegen eines weißen Lichtes oder Flackerfeuers.	
Bei Tage: Waagerechtes Hin- und Herbewegen einer weißen Flagge. Anschließend Feststecken der Flagge im Boden und Tragen einer weiteren weißen Flagge in der anzuzeigenden Richtung.	} „Das Landen ist hier äußerst gefährlich. Eine bessere Landemöglichkeit besteht in der angezeigten Richtung.“
Bei Nacht: Waagerechtes Hin- und Herbewegen eines weißen Lichtes oder Flackerfeuers. Anschließend Aufstellen des weißen Lichtes oder Flackerfeuers auf dem Boden und Tragen eines weiteren weißen Lichtes oder Flackerfeuers in der anzuzeigenden Richtung.	

3. Signale bei Benutzung von Küstenrettungsgeräten:

Signal	Bedeutung
Bei Tage: Auf- und Niederbewegen einer weißen Flagge oder der Arme. Bei Nacht: Auf- und Niederbewegen eines weißen Lichtes oder Flackerfeuers.	Allgemein: „Bejahend.“
	Im besonderen:
	„Schießleine wird gehalten.“
	„Steertblock ist fest.“
	„Trosse ist fest.“
	„Ein Mann ist in der Hosendoje.“
Bei Tage: Waagerechtes Hin- und Herbewegen einer weißen Flagge oder der Arme. Bei Nacht: Waagerechtes Hin- und Herbewegen eines weißen Lichtes oder Flackerfeuers.	„Hol weg.“
	Allgemein: „Verneinend.“
	Im besonderen:
	„Fier weg.“
	„Holen fest.“

Gesetz
über den Zusammenstoß von Schiffen
sowie über die Bergung und Hilfsleistung in Seenot

9511-4

Vom 7. Januar 1913

Reichsgesetzbl. S. 90

Artikel 1*

Artikel 2*

Artikel 3*

(1) Die Vorschriften, die in bezug auf die Verpflichtung des Kapitäns zur Rettung von Menschen in Artikel 11 des Übereinkommens über die Hilfsleistung und Bergung in Seenot vom 23. September 1910 getroffen sind, kommen ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit zur Anwendung.

Art. 1 u. 2: Änderungsvorschriften

Art. 3 Abs. 1: Übereinkommen v. 23. 9. 1910 Reichsgesetzbl. 1913 S. 66

Art. 3 Abs. 2: Die Worte „bis zu eintausendfünfhundert Mark“ aufgeh. durch Art. IX Abs. 2 Nr. 3 G v. 27. 4. 1923 I 254; vgl. § 1 Abs. 2 u. § 27 Abs. 2 StGB 450-2

(2) Wer der in Absatz 1 bezeichneten Verpflichtung zuwiderhandelt, wird mit Geldstrafe ... bestraft.

Artikel 4

Soweit in Reichsgesetzen oder in Landesgesetzen auf Vorschriften verwiesen ist, die durch dieses Gesetz geändert werden, treten die neuen Vorschriften an deren Stelle.

Artikel 5*

Dieses Gesetz tritt gleichzeitig mit den Übereinkommen über den Zusammenstoß von Schiffen und über die Hilfsleistung und Bergung in Seenot vom 23. September 1910 in Kraft.

Art. 5: In Kraft getreten 1 Monat nach der am 1. 2. 1913 erfolgten Hinterlegung der Ratifikationsurkunden gem. Art. 18 d. Übereinkommens v. 23. 9. 1910 Reichsgesetzbl. 1913 S. 66 i. V. m. d. Bek. v. 9. 2. 1913 S. 89

Bekanntmachung
über die Grundsätze für die Bezeichnung
der deutschen Küstengewässer

9511-5

Vom 12. Februar 1954

Bundesgesetzbl. II S. 17, verk. am 27. 2. 1954

(1) Mit Wirkung vom 1. März 1954 treten die Grundsätze für die Bezeichnung der deutschen Küstengewässer in der Fassung der Anlage für die Küstengewässer der Bundesrepublik Deutschland in Kraft. Die Grundsätze für die Bezeichnung der deutschen Küstengewässer umfassen zunächst folgende drei Teile:

Teil I: Grundsätze für die Tagesbezeichnung von Fahrwassern, Untiefen und Wracken (Schifffahrthindernissen) in den deutschen Küstengewässern,

Teil II: Grundsätze für die Leuchtf Feuer der deutschen Küstengewässer,

Teil III: Grundsätze für die Nebelschallzeichen der deutschen Küstengewässer.

(2)* ...

(3) Die Grundsätze für den nautischen Warn- und Nachrichtendienst vom 10. März 1949 — Verw. f. Verk. W 12/3886/49 — bleiben weiterhin in Kraft. Ihre Neufassung ist beabsichtigt.

Der Bundesminister für Verkehr

Abs. 2: Aufhebungsvorschriften

TEIL I

Grundsätze für die Tagesbezeichnung von Fahrwassern, Untiefen und Wracken (Schifffahrthindernissen) in den deutschen Küstengewässern

Inhaltsübersicht

	Seite
Vorbemerkung	86
1. Benennung und Beschreibung von Tagesseezeichen	86
2. Toppzeichen und Aufschriften	87
3. Fahrwasserbezeichnung (System der Seitenbezeichnung)	
3.1 Begriffsbestimmung	87
3.2 Bezeichnung	
3.21 Ansteuerung	88
3.22 Seitenbezeichnung der Fahrwasser	88
3.23 Mittelfahrwasserbezeichnung	88
3.24 Toppzeichen für Fahrwasserbezeichnung	88
3.25 Riffe und Untiefen geringerer Ausdehnung im Fahrwasser	89
3.26 Mittelgründe	89
3.27 Abzweigungen oder Einmündungen	89
3.28 Besondere Punkte und Linien	90
3.29 Ersatz für Bakentonnen (Winterseezeichen)	90
4. Untiefenbezeichnung außerhalb der Fahrwasser (System der Richtungsbezeichnung)	90
5. Bezeichnung von Wracken und anderen Schifffahrthindernissen (außer Untiefen)	91
6. Bezeichnung für besondere Zwecke	92
Anlage I.1 Formen von Seezeichen	93
Anlage I.2 Formen von Toppzeichen	95
Anlage I.3 Darstellung zur Tagesbezeichnung von Fahrwassern	96
Anlage I.4 Darstellung zur Tagesbezeichnung von Untiefen und von Wracken	97
Anlage I.5 Darstellung zur Tagesbezeichnung für besondere Zwecke	98

Vorbemerkung

Die nachstehenden Grundsätze stellen keine Verordnung dar, die Seezeichen für den Einzelfall vorschreibt, sondern geben nur Richtlinien und Anweisungen, wenn Seezeichen angewendet werden.

Die „Bekanntmachungen für Seefahrer“ über das Errichten oder Auslegen von Seezeichen regeln sich nach den „Grundsätzen für den nautischen Warn- und Nachrichtendienst“.

Frühere (mit Ablauf des 28. Februar 1954 außer Kraft gesetzte) Fassungen und Ergänzungen

1. Grundsätze eines einheitlichen Systems zur Bezeichnung der Fahrwasser und Untiefen in den deutschen Küstengewässern — Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 31. Juli 1887 (Reichsgesetzbl. S. 387) —.
2. Grundsätze des Systems zur Bezeichnung der Fahrwasser und Untiefen in den deutschen Küstengewässern — Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 13. Mai 1912 (Reichsgesetzbl. S. 302) —.
3. Verfügung des Reichsverkehrsministeriums vom 4. Nov. 1924 — WITI 1321 II. Ang.

1. Benennung und Beschreibung von Tagesseezeichen¹⁾ (s. Anlagen I.1, Blatt a und b)

1.1 Schwimmende Seezeichen (s. Anlage I.1, Blatt a)

- 1.11 Bakentonnen haben über Wasser bakenartigen Aufbau; dazu rechnen auch die Leucht-, Heul- und Glockentonnen.
- 1.12 Spitztonnen (spitze Tonnen) sind über Wasser kegelförmig.
- 1.13 Spierentonnen haben über Wasser die Form einer Spiere. Die Gestalt des Schwimmkörpers ist beliebig.
- 1.14 Stumpftonnen (stumpfe Tonnen) haben über Wasser — ganz oder annähernd — die Form eines stehenden Zylinders. Die obere Fläche ist also abgeplattet.

¹⁾ Leuchttürme und Feuerschiffe als Tagesmarken s. Grundsätze Teil II.5.

- 1.15 Faßtonnen haben die Gestalt eines liegenden Fasses oder liegenden Zylinders
- 1.16 Kugeltonnen zeigen über Wasser die Form einer Halbkugel.
- 1.17 Klotzbojen (Treibblöcke)¹⁾ können an die Stelle von Spitz-, Spieren- und Stumpf-tonnen treten. Sie haben über Wasser die angenäherte Form dieser Seezeichen.
- 1.18 Schwimmende Seezeichen sollen hoch genug über Wasser ragen und außer den Faß-tonnen möglichst senkrecht stehen. Die Form des über Wasser befindlichen Teiles ist bei jeder Art so zu wählen, daß sie mit den anderen Arten nicht verwechselt werden kann.

1.2 Feste Seezeichen (s. Anlage I.1, Blatt b)

- 1.21 Baken sind gerüstartige oder volle Aufbauten, die sich gegen den Hintergrund scharf abheben und auffallen. Auch aus mehreren Pfählen bestehende *Dalben* können als feste Seezeichen dienen.
- 1.22 Pricken²⁾ sind junge, mit Ästen versehene Bäume oder Baumzweige, die in den Grund gesteckt werden.
- 1.23 Stangen sind einzelne in den Grund gesteckte Spieren oder eingerammte Pfähle.
- 1.24 Baken, Dalben und Stangen können auch befeuert sein.

2. Toppzeichen und Aufschriften

- 2.1 Zur Unterscheidung von gleichartigen Seezeichen oder zu ihrer besonderen Kennzeichnung dienen Toppzeichen und auf die Seezeichen gemalte Aufschriften oder Abbildungen.

2.2 Toppzeichen (s. Anlage I.2)

- 2.21 Körper oder Gebilde, die sich durch ihre Form gut erkennen lassen, können als Toppzeichen einzeln oder zusammengesetzt verwendet werden; auch Fähnchen sind gestattet. Sollen die Gebilde in der Seitenansicht eine bestimmte geometrische Form zeigen, so müssen sie diese Form nach allen Richtungen aufweisen.
- 2.22 Auf kleineren Seezeichen können auch leichtere Toppzeichen, wie Zweige, Strauchbesen und Strohwische, angebracht werden.
- 2.23 Die Mehrzahl der Toppzeichenformen ist bestimmter Verwendung vorbehalten (s. Anlage I.2).
- 2.24 Toppzeichen erhalten in der Regel die Farbe des Seezeichens. Wenn dieses mehrfarbigen Anstrich hat, erhält das Toppzeichen einen einfarbigen Anstrich in der dunkleren oder Hauptfarbe des Seezeichens (außer 3.263 und 3.275).

¹⁾ Auch Ausdrücke wie Treibklötze, Treibbaken, Steuder, Waker sind gebräuchlich.

²⁾ In einigen Gebieten auch Fusen genannt.

- 2.25 Die jedem Seezeichen eigentümliche Form darf durch Toppzeichen nicht beeinträchtigt werden. In der Regel sind Toppzeichen an der Spitze besonderer Stäbe anzubringen, die über den Körper des Seezeichens hinausragen. Nur bei Spieren (Stangen), Baken und Masten kann das Toppzeichen an diesen selbst befestigt werden. Länge und Stärke der Stäbe zum Anbringen von Toppzeichen müssen im Verhältnis zum Tonnenkörper gewählt werden.

- 2.26 Zylinder, Ball und Kegel können einzeln oder zusammengesetzt als *Kennzeichen* nach allen Seiten sichtbar an Auslegern aufgehängt werden (z. B. zur Wrackbezeichnung, s. 5.62).

2.3 Aufschriften und Abbildungen

- 2.31 Aufschriften und Abbildungen dürfen nur so groß ausgeführt werden, daß die Farbe des Seezeichens selbst deutlich erkennbar bleibt. Sie sind je nach dem Untergrund in weißer oder schwarzer Farbe aufzubringen, wenn nötig auf einem besonderen Schild (Bakentonnen). Wörter können abgekürzt werden. Zu den Aufschriften sind, soweit im folgenden nichts anderes vermerkt (s. 3.223), stehende lateinische große Druckbuchstaben und deutsche Ziffern zu benutzen.

3. Fahrwasserbezeichnung (System der Seitenbezeichnung) — s. Anlage I.3 —

3.1 Begriffsbestimmung

- 3.11 Fahrwasser im Sinne dieser Grundsätze ist jeder für Seeschiffe benutzbare Wasserweg, dessen *Verlauf* durch Seezeichen kenntlich gemacht oder beim Fehlen von Seezeichen durch Uferschutzbauten oder durch das Ufer selbst zu erkennen ist. Bis zu welcher Stelle des Fahrwassers landeinwärts diese Grundsätze gelten, bestimmt bei Zweifeln der Bundesminister für Verkehr.

- 3.12 Die Seitenbestimmung eines Fahrwassers erfolgt einlaufend von See. Als Steuerbordseite eines Fahrwassers gilt also die Seite, die einlaufenden Schiffen an Steuerbord liegt. Verbindet ein Fahrwasser zwei Meeresteile oder zwei durch Gründe voneinander getrennte Wasserflächen, so gilt als Steuerbordseite des Fahrwassers die Seite, die von den Schiffen an Steuerbord gelassen wird, wenn sie aus westlicher Richtung, d. h. von N (einschließlich) über W bis S (jedoch S ausschließlich), kommen. Ist ein solches Fahrwasser derart gekrümmt, daß Zweifel darüber bestehen, welche Seite als Steuerbord- und welche als Backbordseite zu bezeichnen ist, so ist die am weitesten nördlich liegende Einfahrt für das gesamte zusammenhängende Fahrwasser maßgebend.

3.2 **Bezeichnung**3.21 **Ansteuerung**
(s. Anlage I.3)

Die Eingänge zu Fahrwassern von See aus sind, sofern sie nicht durch Feuerschiffe, Baken, Molen oder dergleichen erkennbar sind, durch *Ansteuerungstonnen*, und zwar durch Bakentonnen ausreichender Größe zu bezeichnen. Der Abstand von den nächsten Fahrwassertonnen ist so zu wählen, daß diese von der Ansteuerungstonne aus gut gesehen werden können. Die Ansteuerungstonnen erhalten Anstrich und gegebenenfalls Toppzeichen nach den Bestimmungen, die für die Fahrwassertonnen gelten (Anstrich s. 3.222 und 3.23, Toppzeichen s. 3.242). Als Aufschrift können sie den ausgeschriebenen Namen des Fahrwassers in weißen großen Buchstaben erhalten.

3.22 **Seitenbezeichnung der Fahrwasser**
(s. Anlage I.3)

3.221 Formen der Seezeichen

3.2211 Wenn *schwimmende* Seezeichen verwendet werden:

Steuerbordseite	Spitztonnen,
Backbordseite	Spierentonnen.

In Sonderfällen können *Stumpftonnen* zum Bezeichnen der Backbordseite ausgelegt werden, z. B. wenn mehrere Fahrwasser so nahe beieinander liegen, daß ihre Verwechslung möglich ist oder daß das Unterscheiden der einzelnen Tonnenreihen voneinander erschwert wird, oder wenn zum Auslegen von Spierentonnen nicht die notwendige Wassertiefe vorhanden ist.

3.2212 Wenn *feste* Seezeichen verwendet werden:

Steuerbordseite	Baken oder Dalben oder Stangen oder Stangen mit Besen abwärts,
Backbordseite	Baken oder Dalben (beide mit Spieren) oder Pricken oder Stangen mit Besen aufwärts.

3.222 Anstrich

Außer den Pricken und Stangen erhalten die Seezeichen der Steuerbordseite schwarzen, die der Backbordseite roten Anstrich.

3.223 Aufschriften (s. 2.3)

Fahrwasserseezeichen erhalten weiße Aufschriften, und zwar

Steuerbordseezeichen große Buchstaben,
Backbordseezeichen Zahlen.

Bei *fortlaufender* Bezeichnung mit Buchstaben bzw. Zahlen muß einlaufend (s. 3.12) bei den äußersten Seezeichen begonnen werden. Fahrwasser von großer Länge kön-

nen für die Aufschriften in mehrere Abschnitte geteilt werden, derart, daß auf der Steuerbordseite nach dem Buchstaben Z wieder mit dem Buchstaben A begonnen wird. Auf der Backbordseite geht die Zahlenbezeichnung weiter bis zur Zahl 99, erst dann ist mit 1 neu zu beginnen.

Nachträglich eingeschobene Zwischen-tonnen erhalten, wenn es sich um Steuerbordtonnen handelt, außer dem Buchstaben der vorhergehenden Tonne eine Zahl, z. B. A 1, A 2, oder B 1, B 2 usw. Auf der Backbordseite erhalten die Tonnen entsprechend kleine Buchstaben, z. B. 1 a, 1 b 2 a, 2 b usw.

Erhalten Fahrwasserseezeichen, um Verwechslungen zu vermeiden, als *Aufschrift* vor der *fortlaufenden Bezeichnung* noch den oder die Anfangsbuchstaben des betreffenden Fahrwassers, so ist hinter die Anfangsbuchstaben ein Schrägstrich zu setzen, z. B. O/F (= Osterems F), H/2 (= Hubertgat 2).

Bezeichnet das Seezeichen eines *Hauptfahrwassers* zugleich ein *Nebenfahrwasser* oder die Enden eines *Mittelgrundes*, so erhält es unter der Aufschrift, die ihm für das Hauptfahrwasser zukommt — durch einen waagerechten Strich getrennt — den Namen des Nebenfahrwassers oder des Mittelgrundes,

z. B. $\frac{D/4}{EMSHORN}$ oder $\frac{H}{MOWENSTEERT}$

3.23 **Mittelfahrwasserbezeichnung**
(s. Anlage I.3)

Zur Bezeichnung der *Mitte des Fahrwassers* sind schwarz-rot senkrecht gestreifte Bakentonnen (Mittelfahrwassertonnen) zu verwenden (Toppzeichen s. 3.242).

3.24 **Toppzeichen für Fahrwasserbezeichnung**
(s. Anlage I.2)

3.241 Die Formen der Toppzeichen für Fahrwasserseezeichen zeigen folgende Hauptmerkmale:

für Seezeichen an Steuerbord	oben spitz,
für Seezeichen an Backbord	oben flach (stumpf),
für Seezeichen inmitten des Fahrwassers	rund oder Kreuzform.

3.242 Im einzelnen ist, wenn Toppzeichen bei Fahrwasserseezeichen verwendet werden, vorgeschrieben:

*Ansteuerungsseezeichen*¹⁾ (s. 3.21)

an der Steuerbordseite	schwarze Spindel,
an der Backbordseite	rotes Stundenglas,
in der Mitte des Fahrwassers	schwarzes Doppelkreuz;

¹⁾ Die Beibehaltung eigenartiger Toppzeichen althergebrachter Form (z. B. Bremer Schlüssel) für Ansteuerungstonnen ist zulässig.

Seitenbezeichnung der Fahrwasser (s. 3.22)

an der Steuerbordseite

schwarzer Kegel — Spitze oben — oder
schwarzer Doppelkegel oder
schwarze Spindel (jedoch nur an be-
sonders hervorzuhebenden Punk-
ten),

an der Backbordseite

roter Zylinder oder rotes „T“ oder
rotes Stundenglas (jedoch nur an be-
sonders hervorzuhebenden Punk-
ten).

in der Mitte des Fahrwassers

schwarzes Doppelkreuz.

Statt des Steuerbord-Toppzeichens kann
auch ein Besen¹⁾ abwärts, statt des Back-
bord-Toppzeichens ein Besen aufwärts ver-
wendet werden.

3.25

Riffe und Untiefen geringerer Ausdehnung im Fahrwasser (s. Anlage I.3)

Im Fahrwasser liegende Riffe oder Un-
tiefen geringer Ausdehnung, an denen
man beiderseits — im allgemeinen in Fahrt-
richtung rechts — vorbeifahren kann, sind
zu bezeichnen durch

Baken oder Bakentonnen, zur Hälfte
oben rot und unten schwarz ange-
strichen. Als Aufschrift erhalten sie
den Namen des Riffs oder der Untiefe.

Wenn nötig, erhalten sie ein schwarzes
Balltoppzeichen.

3.26

Mittelgründe²⁾ (s. Anlage I.3)

Spaltung und Vereinigung des Fahrwas-
sers bei Mittelgründen — vom einlaufenden
Schiff aus gesehen — sind durch Baken oder
Bakentonnen an den Enden der Mittel-
gründe, in jedem Fall mit Balltoppzeichen
und einem zusätzlichen Toppzeichen, zu be-
zeichnen, und zwar gilt für Anstrich und
Toppzeichen:

Durch die Farbe des Hauptanstrichs
und durch Toppzeichen wird die Lage
des Seezeichens zum Hauptarm (Haupt-

¹⁾ Bei Besentoppzeichen bezieht sich die Angabe ihrer
Stellung auf das *breite* Besenende:

Besen abwärts = Kegel — Spitze oben —,
Besen aufwärts = Kegel — Spitze unten —
oder Zylinder,
2 Besen einwärts = 2 Kegel
— Spitzen voneinander —,
2 Besen auswärts = 2 Kegel
— Spitzen zueinander —.

²⁾ Mittelgründe nach diesen Vorschriften sind Inseln und
Untiefen größerer Ausdehnung, die ein Fahrwasser in
zwei für die Schifffahrt nutzbare Arme teilen, die sich
weiterhin wieder zu *einem* Fahrwasser vereinigen.
Untiefen, Inseln und Riffe, die mit *einer* Tonne oder
Bake genügend bezeichnet werden, sind nicht als
Mittelgründe zu betrachten.

3.261

fahrwasser), durch die Farbe des Ban-
des die Lage zum Nebenarm (Neben-
fahrwasser) gekennzeichnet. Also:

Ein Seezeichen, das an der Backbordseite
des Hauptfahrwassers die Steuerbordseite
des Nebenfahrwassers bezeichnen soll:

Anstrich

rot mit waagerechtem schwarzem
Band,

Toppzeichen bei Spaltung

roter Zylinder über rotem Ball,

Toppzeichen bei Vereinigung

rotes „T“ über rotem Ball.

3.262

Ein Seezeichen, das an der Steuerbord-
seite des Hauptfahrwassers die Backbord-
seite des Nebenfahrwassers bezeichnen soll:

Anstrich

schwarz mit waagerechtem rotem
Band,

Toppzeichen bei Spaltung

schwarzer Kegel — Spitze oben —
über schwarzem Ball,

Toppzeichen bei Vereinigung

schwarzer Doppelkegel über
schwarzem Ball.

3.263

Beide Fahrwasser von gleicher Bedeu-
tung:

Anstrich

schwarz-rot senkrecht gestreift,

Toppzeichen bei Spaltung

schwarz-rot senkrecht gestreifter
Ball über schwarz-rot senkrecht ge-
streiftem Ball,

Toppzeichen bei Vereinigung

schwarzes stehendes Kreuz über
schwarz-rot senkrecht gestreiftem
Ball.

3.264

Als Aufschrift erhalten die Seezeichen
(3.261 bis 3.263) außer der fortlaufenden
Bezeichnung des Hauptfahrwassers den
Namen des Mittelgrundes (s. 3.223).

3.27

Abzweigungen oder Einmündungen¹⁾

Abzweigungen oder Einmündungen von
Fahrwassern sind, wenn sie besonders
kenntlich gemacht werden müssen, durch
Baken oder Bakentonnen zu bezeichnen.
Für Anstrich und Toppzeichen²⁾ gilt 3.26
letzter Absatz, für Aufschrift 3.223 letzter
Absatz.

3.271

Ein Seezeichen, das an der Steuerbord-
seite des Hauptfahrwassers die Steuerbord-
seite einer Abzweigung oder Einmündung
bezeichnen soll

Anstrich

schwarz,

Toppzeichen²⁾

schwarzer Kegel
— Spitze oben —.

¹⁾ Abzweigungen und Einmündungen können bei Zwei-
feldern daran erkannt werden, daß an der Abzweigung
eines Fahrwassers seine Bezeichnung gemäß 3.223 be-
ginnt, an der Einmündung eines Fahrwassers seine
Bezeichnung endet.

²⁾ Wenn Toppzeichen für nötig gehalten werden.

- 3.272 Ein Seezeichen, das an der Backbordseite des Hauptfahrwassers die Backbordseite einer Abzweigung oder Einmündung bezeichnen soll
 Anstrich rot,
 Toppzeichen¹⁾ roter Zylinder.
- 3.273 Ein Seezeichen, das an der Steuerbordseite des Hauptfahrwassers die Backbordseite einer Abzweigung oder Einmündung bezeichnen soll:
 Anstrich schwarz mit waagerechtem rotem Band,
 Toppzeichen¹⁾ schwarzer Kegel — Spitze oben —.
- 3.274 Ein Seezeichen, das an der Backbordseite des Hauptfahrwassers die Steuerbordseite einer Abzweigung oder Einmündung bezeichnen soll:
 Anstrich rot mit waagerechtem schwarzem Band,
 Toppzeichen¹⁾ roter Zylinder.
- 3.275 Beide Fahrwasser von gleicher Bedeutung:
 Ein Seezeichen, das an der Steuerbordseite eines Hauptfahrwassers an einer Abzweigung oder Einmündung die Backbordseite eines anderen Hauptfahrwassers bezeichnen soll:
 Anstrich schwarz-rot senkrecht gestreift,
 Toppzeichen¹⁾ schwarz-rot senkrecht gestreifter Ball.
- 3.28 **Besondere Punkte und Linien**
- 3.281 An besonders hervorzuhebenden *Punkten*, z. B. an Stellen, wo sich die Richtung des Fahrwassers wesentlich ändert, können Baken oder Bakentonnen oder auch zwei gleiche Seezeichen der Art, die für die entsprechende Fahrwasserseite vorgeschrieben sind, dicht nebeneinander verwendet werden.
 Neben Seezeichen, deren genaue Lage von besonderer Bedeutung ist, kann eine gut verankerte *Ortstonne* (Spitz- oder Spierentonne oder Treibblock) ausgelegt werden. Anstrich und Aufschrift müssen die gleichen wie beim Hauptseezeichen sein.
- 3.282 Zur Bezeichnung von besonderen *Linien* können Richtbaken benutzt werden. Ein Richtbakenpaar besteht aus einer Oberbake und einer Unterbake, die in Deckpeilung die Richtlinie bezeichnen. Wenn Toppzeichen verwendet werden, sind Formen zu wählen, deren Spitzen einander zugekehrt sind.

¹⁾ Wenn Toppzeichen für nötig gehalten werden.

- 3.29 **Ersatz für Bakentonnen (Winterseezeichen)**
 Bakentonnen (auch Leucht- und Schalltonnen) der Fahrwasserbezeichnung können in Sonderfällen (Gefahr des Vertreibens oder der Zerstörung durch Eis) durch *Winterseezeichen* ersetzt werden (Tonnenformen der gewöhnlichen Seitenbezeichnung gemäß 3.22, sonst durch Spierentonnen mit Anstrich, Aufschrift und Toppzeichen der Bakentonnen).

4. **Untiefenbezeichnung außerhalb der Fahrwasser**
 (System der Richtungsbezeichnung)
 — s. Anlage I.4 —
- 4.1 Außerhalb der Fahrwasser¹⁾ liegende Untiefen sind gegebenenfalls zu bezeichnen durch
 Baken, Bakentonnen, Spierentonnen oder Stangen, in jedem Fall mit Toppzeichen.
 Sie erhalten ihren Platz auf der Untiefe selbst oder an ihrem Rande.
- 4.2 Befinden sich die Seezeichen am Rande der Untiefe, so erhalten sie folgende Kennzeichnung:
- 4.21 im N-Quadranten (NW bis NO)
 Anstrich schwarz mit waagerechtem weißem Band,
 Toppzeichen 2 schwarze Kegel — Spitzen oben —.²⁾
- 4.22 im S-Quadranten (SO bis SW)
 Anstrich rot mit waagerechtem weißem Band,
 Toppzeichen 2 rote Kegel — Spitzen unten —.²⁾
- 4.23 im O-Quadranten (NO bis SO)
 Anstrich zur Hälfte oben rot, unten weiß,
 Toppzeichen 2 rote Kegel — Spitzen voneinander —.²⁾
- 4.24 im W-Quadranten (SW bis NW)
 Anstrich zur Hälfte oben schwarz, unten weiß,
 Toppzeichen 2 schwarze Kegel — Spitzen zueinander —.²⁾

¹⁾ Die „Richtungsbezeichnung“ gilt außer für die offene See auch für andere Wasserflächen (Haffe, Förden, Mündungsgebiete) außerhalb des als durchlaufendes Fahrwasser durch „Seitenbezeichnung“ gekennzeichneten Teils dieser Flächen.

²⁾ Die beiden Kegel — in der Seitenansicht gleichseitige Dreiecke — sind so weit voneinander zu rücken, daß der Zwischenraum der Höhe eines Kegels entspricht.

- 4.3 Für Seezeichen auf der Untiefe selbst gilt:

Anstrich
oberes Drittel rot, mittleres Drittel weiß, unteres Drittel schwarz,
Toppzeichen
schwarzer Ball.

- 4.4 Als Aufschrift (s. 2.31) auf den Seezeichen ist der Name der Untiefe voll oder abgekürzt anzubringen, auf den an ihrem Rande ausgelegten Seezeichen sind außerdem entsprechend der Himmelsrichtung, in der sie zur Untiefe liegen, die Buchstaben N, S, O, W hinzuzufügen.

- 4.5 Auf den Seezeichen können außer den vorgeschriebenen Toppzeichen noch solche mit beliebiger Verwendungsmöglichkeit (s. Anlage I.2) oder andere Unterscheidungsmerkmale angebracht werden. Diese Möglichkeit ist anzuwenden, wenn z. B. mehrere nahe beieinander liegende Untiefen oder mehrere Seezeichen auf derselben Seite einer Untiefe unterschieden werden sollen.

5. Bezeichnung von Wracken und anderen Schiffwrackhindernissen

(außer Untiefen)
— s. Anlage I.4 —

- 5.1 Wracke (Schiffwrackhindernisse) werden, wenn erforderlich, bezeichnet durch

Tonnen mit Toppzeichen (Wracktonnen),
Schiffe mit besonderen Kennzeichen oder Toppzeichen (Wrackschiffe),
Kennzeichen unmittelbar auf dem Wrack.

- 5.2 **Wracktonnen**
erhalten grünen Anstrich und in weißen Buchstaben die Aufschrift „WRACK“ oder „W“.

- 5.3 **Wrackschiffe**
sind im oberen Teil grün zu streichen und beiderseits mit der Aufschrift „WRACK“ in großen weißen Buchstaben zu versehen.

- 5.4 Schiffe, die nur vorübergehend als Wrackschiffe ausgelegt werden, können statt des grünen Anstrichs im oberen Schiffsteil nur ein großes grünes Schild mit der weißen Aufschrift „WRACK“ auf jeder Schiffseite führen.

- 5.5 Wracktoppzeichen und Signalkörper der besonderen Kennzeichen sind grün anzu streichen.

- 5.6 Innerhalb der Fahrwasser sind zur Wrackbezeichnung zu wählen

- 5.61 Wracktonnen mit Toppzeichen

- 5.611 Wrack (Schiffwrackhindernis) ist einlaufend an Steuerbord zu lassen:

Grüne Baken- oder Spitztonne mit grünem Kegeltoppzeichen — Spitze oben — an der dem Fahrwasser zugekehrten Wrackseite.

- 5.612 Wrack ist einlaufend an Backbord zu lassen:

Grüne Baken- oder Spieren- oder Stumpftonne mit grünem Zylindertoppzeichen an der dem Fahrwasser zugekehrten Wrackseite.

- 5.613 Am Wrack kann an beiden Seiten vorbeigefahren werden:

Im Fahrwasser unmittelbar vor oder hinter dem Wrack grüne Baken- oder Kugeltone mit grünem Ball als Toppzeichen.

- 5.62 Wrackschiffe oder Kennzeichen auf den Wracken

- 5.621 Wrack (Schiffwrackhindernis) ist einlaufend an Steuerbord zu lassen:

Auf dem in unmittelbarer Nähe des Wracks ausgelegten Wrackschiff zum Fahrwasser hin ein grüner Kegel — Spitze oben — und senkrecht darunter 2 grüne Bälle.

- 5.622 Wrack ist einlaufend an Backbord zu lassen:

Auf dem in unmittelbarer Nähe des Wracks ausgelegten Wrackschiff zum Fahrwasser hin ein grüner Zylinder, senkrecht darunter ein grüner Ball.

- 5.623 Am Wrack kann an beiden Seiten vorbeigefahren werden:

Auf dem in unmittelbarer Nähe des Wracks ausgelegten Wrackschiff nach beiden Fahrwasserseiten in mindestens 3 m waagerechem Abstand in gleicher Höhe je 2 grüne Bälle senkrecht untereinander.

- 5.624 Zur Bezeichnung genügt es auch, wenn die entsprechenden Kennzeichen unmittelbar auf dem Wrack angebracht werden.

- 5.625 Der senkrechte Abstand zwischen den Signalkörpern muß stets 1,50 m betragen.

- 5.626 Die Zeichen unter 5.62 sind vor allem zu wählen, wenn die Schifffahrt durch Fahrtverminderung oder andere Vorsichtsmaßnahmen Rücksicht nehmen muß.

- 5.7 Außerhalb der Fahrwasser sind zur Wrackbezeichnung (System der Richtungsbezeichnung) gegebenenfalls zu wählen:

Grüne Baken- oder Spierentonnen, stets mit Toppzeichen in der Form, wie sie zur Untiefenbezeichnung (s. 4.2 bis 4.3) vorgeschrieben sind, jedoch mit grünem Anstrich.

6. **Bezeichnung für besondere Zwecke**
(s. Anlage I.5)
- 6.1 Werden für *besondere Zwecke innerhalb* und *außerhalb* der Fahrwasser Baken errichtet oder Tonnen ausgelegt, so sind sie in Form, Farbe und Unterscheidungszeichen so zu gestalten, daß sie mit den Seezeichen zur Fahrwasser-, Untiefen- oder Wrackbezeichnung nicht verwechselt werden können.
- 6.2 Für folgende besondere Zwecke ist vorzusehen:
- 6.201 Bezeichnung von *Unterwasserkabeln*, Leitungsrohren usw.
an beiden Ufern:
weiße Tafel, rot umrandet, mit rotem Diagonalstreifen und zum Zeichen, daß auf dieser Linie nicht geankert werden darf, mit dem Bild eines auf dem Kopf stehenden Ankers (s. DIN 40 020).
Bei großen Fahrwasserbreiten kann das Kabel durch Richtbaken bezeichnet werden (Unterbake mit Tafel und aufgesetztem Dreieck — Spitze oben —, Oberbake nur Dreieck — Spitze unten —);
auf der Wasserfläche:
Kugeltonnen mit schwarzem Anstrich und weißer Aufschrift „KABEL“ oder „K“.
- 6.202 Bezeichnung der Grenzen von *Quarantäne-Ankerplätzen*:
Faßtonnen oder Tonnen beliebiger Form mit gelbem Anstrich, wenn nötig mit einem gelben Fähnchen als Toppzeichen.
- 6.203 Bezeichnung der Grenzen von *Sperrgebieten*, d. h. von Wasserflächen, die wegen besonderer Übungen für die Schifffahrt gesperrt werden:
Faßtonnen oder Tonnen beliebiger Form Anstrich: auf weißem Grund von oben gesehen ein blaues rechtwinkliges Kreuz, schwarze Aufschrift „SPERRGEBIET“ oder „SPERR-G“.
- 6.204 Bezeichnung von *Baggerschüttstellen*:
Faßtonnen oder Tonnen beliebiger Form mit zur Hälfte oben gelbem, unten schwarzem Anstrich und gegebenenfalls einem schwarzen Fähnchen als Toppzeichen.
- 6.205 Bezeichnung von *Ankerplätzen* für Schiffe, die Sprengstoff, Munition oder leicht entzündliche Flüssigkeiten an Bord haben:
Faßtonnen mit gelbem Anstrich und schwarzem „P“ als Aufschrift.
- 6.206 Bezeichnung von *Reedegrenzen*:
Die Reede grenzt an die *Steuerbordseite* des Fahrwassers:
schwarze Faßtonnen, wenn nötig, mit Toppzeichen: schwarzer Kegel — Spitze oben.
Die Reede grenzt an die *Backbordseite* des Fahrwassers:
rote Faßtonnen, wenn nötig, mit Toppzeichen: roter Zylinder.
- 6.207 Kennzeichnung der Annäherung an *Fährstellen*:
Am Ufer rechteckige Tafeln mit einem diagonal geteilten rot-weißen Anstrich.
- 6.208 Bezeichnung von *Fischereigründen* oder Schongebieten:
Faßtonnen oder Tonnen beliebiger Form mit blauem Anstrich oder Stangen und, wenn nötig, mit Toppzeichen in Form eines Fisches mit gelbem Anstrich.
- 6.209 Bezeichnung der Endpunkte der gemessenen *Meile*:
Bakentonnen oder Faßtonnen mit schwarz-weiß waagrecht gestreiftem Anstrich und einem oder mehreren liegenden schwarzen Kreuzen als Toppzeichen.
- 6.210 *Deviationstonnen*:
Faßtonnen oder Stumpftonnen mit Anstrich, der von oben gesehen je 2 über Kreuz liegende gleiche schwarze und weiße Felder darstellt.
- 6.211 *Wendemarken* und *Zielbezeichnung* für Wettfahrten:
rot-weiß waagrecht gestreifte Tonnen beliebiger Form, stets mit Fähnchen als Toppzeichen.
- 6.212 *Festmachetonnen*
erhalten einen Anstrich, der von oben gesehen je 2 über Kreuz liegende gleiche rote und weiße Felder zeigt.

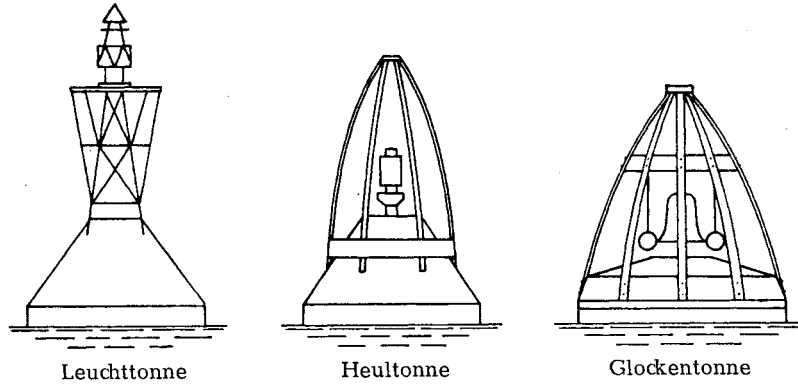
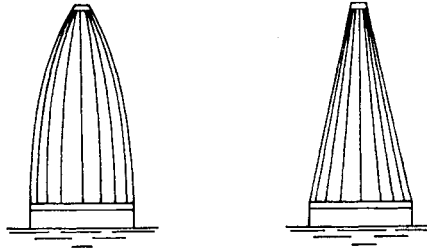
Formen von Seezeichen

(s. Teil I. 1)

Anlage I. 1
Blatt a

1. Schwimmende Seezeichen

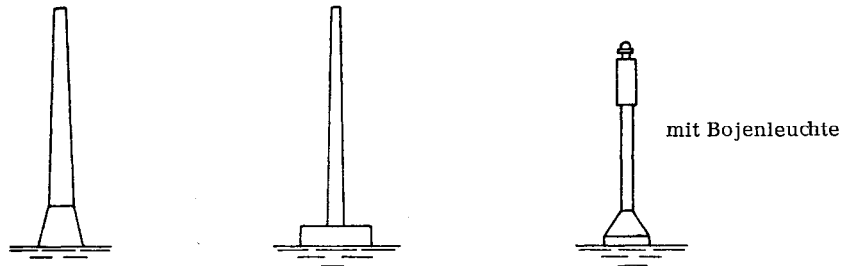
Bakentonnen
(s. 1.11)



Spitztonnen
(s. 1.12)



Spierentonnen
(s. 1.13)



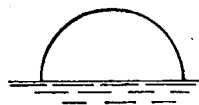
Stumpftonnen
(s. 1.14)



Faßtonnen
(s. 1.15)



Kugeltonne
(s. 1.16)



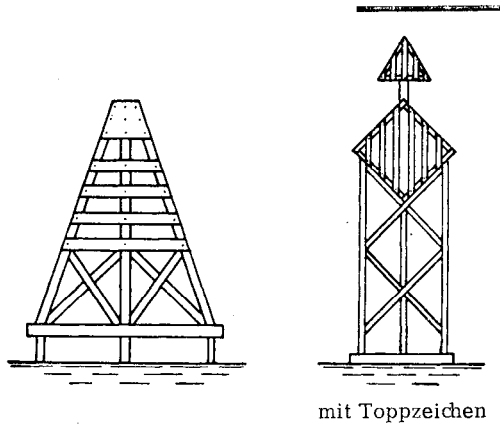
Klotzbojen
(s. 1.17)



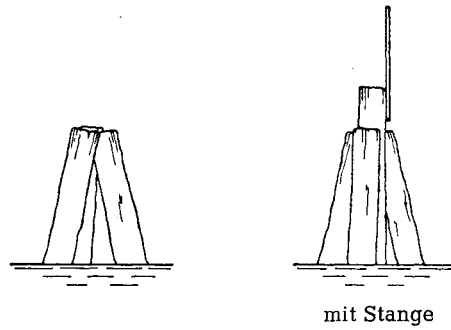
Anlage I. 1
Blatt b

2. Feste Seezeichen

Baken
(s. 1.21)



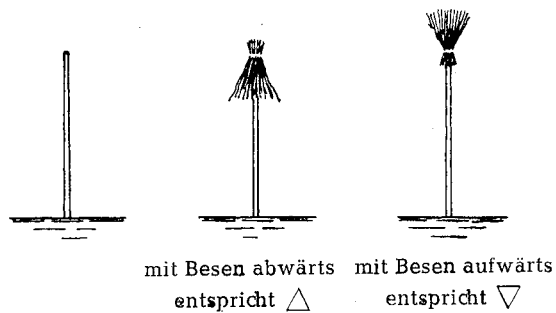
Dalben
(s. 1.21)



Pricke
(s. 1.22)



Stangen
(s. 1.23)

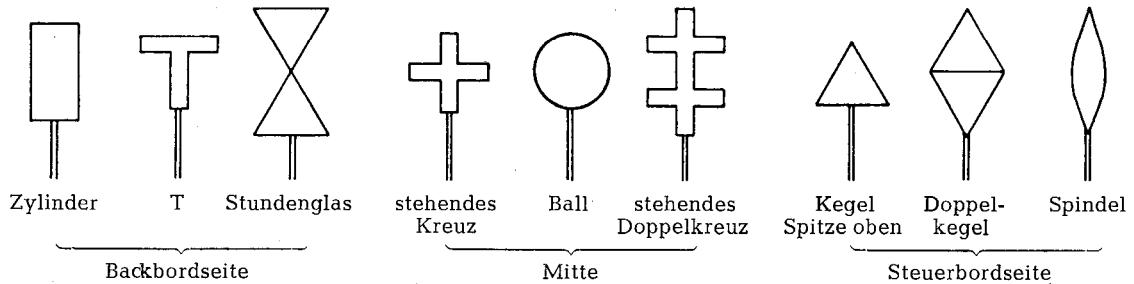


Formen von Toppzeichen

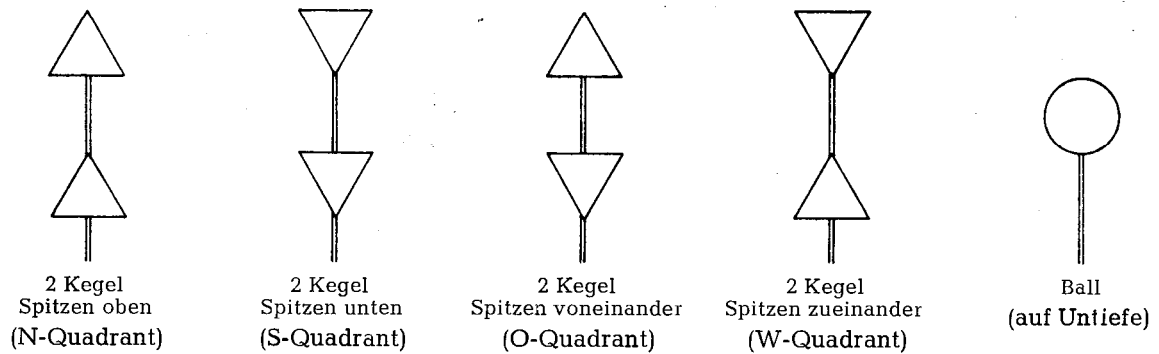
(s. Teil I. 2.2)

Toppzeichen, die bestimmten Zwecken vorbehalten sind, und zwar:

a) zur Bezeichnung von Fahrwassern (System der Seitenbezeichnung s. 3.24)



b) zur Bezeichnung von Untiefen außerhalb bezeichneter Fahrwasser (System der Richtungsbezeichnung s. 4.2 u. 4.3)

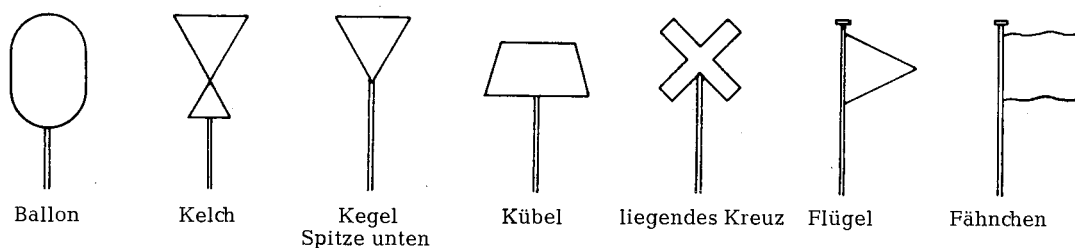


c) zur Bezeichnung von Wracken und anderen Schifffahrthindernissen innerhalb bezeichneter Fahrwasser (s. 5.6)



außerhalb bezeichneter Fahrwasser (s. 5.7): wie b)

Toppzeichen, die beliebig verwendet werden können



Anlage I. 3*

Fahrwasserbezeichnung

(System der Seitenbezeichnung s. Teil I.3)

Ansteuerung
(s. 3.21 u. 3.242)

Backbordseite



Mitte

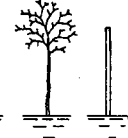
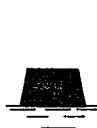


Steuerbordseite

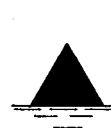


Fahrwasserseiten
(s. 3.22 u. 3.24)

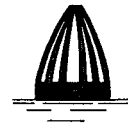
Backbordseite



Steuerbordseite



Fahrwassermitte
(s. 3.23)



Riffe oder Untiefen
geringer Ausdehnung
(s. 3.25)

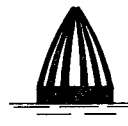


Mittelgründe
(s. 3.26)

Backbordseite des Hauptfahr-
wassers (Steuerbordseite des
Nebenfahrwassers)



Beide Fahrwasser
gleich



Steuerbordseite des Hauptfahr-
wassers (Backbordseite des
Nebenfahrwassers)



Spaltung



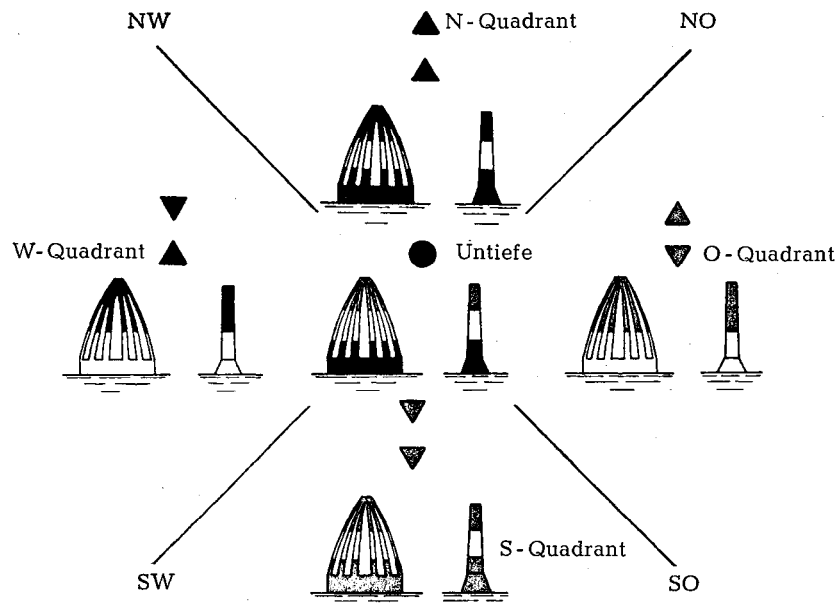
Vereinigung



Bem.: Toppzeichen in Klammern bedeutet: wenn Toppzeichen nötig.

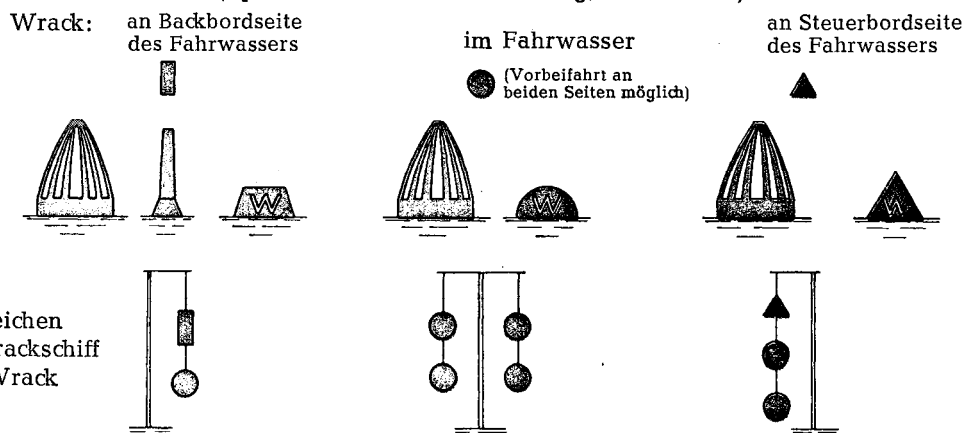
Untiefenbezeichnung außerhalb der Fahrwasser

(System der Richtungsbezeichnung, s. Teil I. 4)



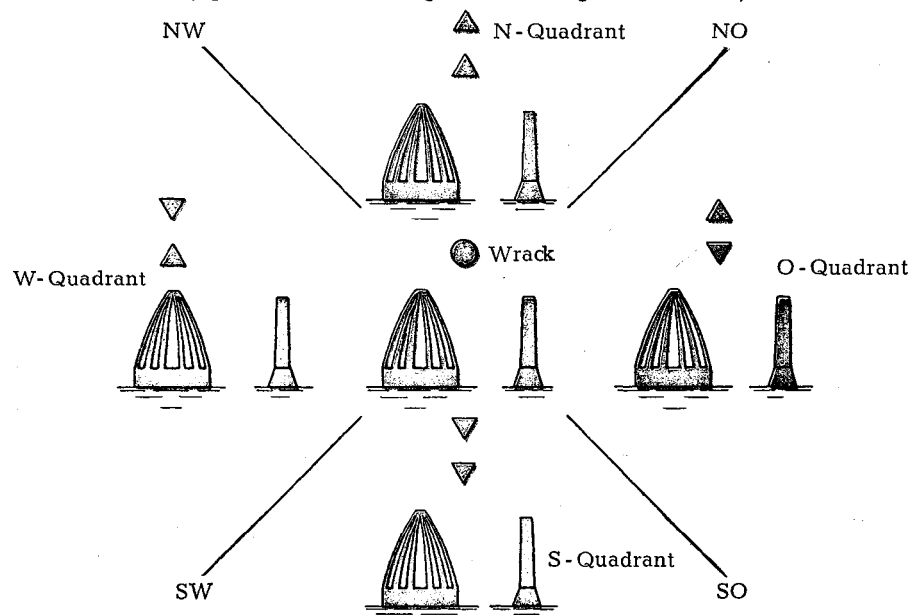
Wrackbezeichnung innerhalb der Fahrwasser

(System der Seitenbezeichnung, s. Teil I. 5.6)



Wrackbezeichnung außerhalb der Fahrwasser

(System der Richtungsbezeichnung, s. Teil I. 5.7)



Anlage I. 5

Bezeichnung für besondere Zwecke
(s. Teil I.6)

Kabel
(s. 6.201)

am Ufer



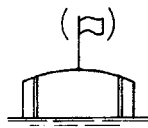
Oberbake

im Wasser



Unterbake

Quarantäne *)
(s. 6.202)

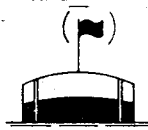


in Verbindung
mit Richtbaken

Sperrgebiet *)
(s. 6.203)



Baggerschüttstelle *)
(s. 6.204)



Ankerplatz für Schiffe
mit Sprengstoff
(s. 6.205)



Reede
(s. 6.206)



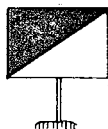
an Backbord
des angrenzenden
Fahrwassers



an Steuerbord
des angrenzenden
Fahrwassers

Fähre
(s. 6.207)

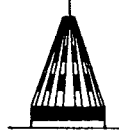
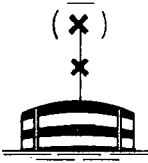
am Ufer



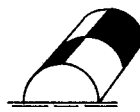
Fischereigründe *)
(s. 6.208)



Meile
(s. 6.209)



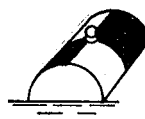
Deviationstonnen
(s. 6.210)



Wettfahrten *)
(s. 6.211)



Festmachetonnen *)
(s. 6.212)



*) Das Bild ist nur ein Beispiel, die
Tonnenform ist beliebig
(unter Beachtung von Teil I.6.1)
Bem.: Toppzeichen in Klammern
bedeutet: wenn Toppzeichen nötig.

TEIL II

Grundsätze für die Leuchtfeuer der deutschen Küstengewässer

Inhaltsübersicht

	Seite
Vorbemerkung	99
1. Benennung der Leuchtfeuer nach besonderen Zwecken	99
2. Kennzeichnung der Leuchtfeuer	
2.1 Lichterscheinungen der Leuchtfeuer	100
2.2 Arten der Kennung der Leuchtfeuer	100
2.3 Zeitmaße der Taktkennungen	101
2.4 Anwendung der Kennungen für die Befeuerung	
2.41 Befeuerung einzelner Punkte innerhalb und außerhalb der Fahr- wasser	102
2.42 Befeuerung von Fahrwassern (Seitenbezeichnung)	102
2.43 Befeuerung von Untiefen außerhalb der Fahrwasser (System der Richtungsbezeichnung)	103
2.44 Befeuerung von Wracken und anderen Schifffahrthindernissen (außer Untiefen)	103
2.45 Allgemeines	104
3. Feuerhöhe und Sichtweite der Leuchtfeuer	104
4. Lichtstärke und Tragweite der Leuchtfeuer	104
5. Leuchtfeuerträger	105
Anlage II.1 Arten der Kennung	106
Anlage II.2 Zeitmaße der Taktkennungen	108
Anlage II.3 Befeuerung einzelner Punkte Befeuerung von Fahrwassern (Seitenbezeichnung)	110
Anlage II.4 Untiefenbefeuerung (Richtungsbezeichnung) Wrackbefeuerung	111
Anlage II.5 Beziehung zwischen Sichtweite und Höhe, zwischen Tragweite und Lichtstärke eines Leuchtfeuers	112
Anlage II.6 Beziehung zwischen Lichtstärke und Tragweite bei verschiedenen Sichtigkeitsgraden	113

Vorbemerkung

Die nachstehenden Grundsätze stellen keine Verordnung dar, die Seezeichen für den Einzelfall vorschreibt, sondern geben nur Richtlinien und Anweisungen, nach denen zu verfahren ist, wenn Seezeichen angewendet werden.

Die Begriffsbestimmungen in den Grundsätzen Teil I (Tagesbezeichnung von Fahrwassern, Untiefen und Wracken [Schifffahrthindernissen]) gelten auch hier.

Die „Bekanntmachungen für Seefahrer“ über das Errichten von Leuchtfeuern regeln sich nach den „Grundsätzen für den nautischen Warn- und Nachrichtendienst“.

Frühere (mit Ablauf des 28. 2. 1954 außer Kraft gesetzte) Fassungen und Ergänzungen.

„Grundsätze für die Leuchtfeuer und Nebelsignale der deutschen Küsten“ als Bekanntmachung der von den Regierungen der deutschen Bundes-Seestaaten

und dem Reichs-Marine-Amt als Aufsichtsbehörde des Reiches über die Seeschiffahrtzeichen getroffenen Vereinbarung vom 1. März 1904.

Ergänzt: 1922, 1927, 1931, 1933 und 1937.

1. Benennung der Leuchtfeuer nach besonderen Zwecken

1.1 **Leitfeuer** sind Einzelfeuer, die durch Sektoren verschiedener Kennung (Leit- und Warnsektoren) ein Fahrwasser, eine Hafeneinfahrt oder einen freien Seeraum zwischen Untiefen bezeichnen (s. 2.426).

1.2 **Torfeuer** sind zwei Feuer gleicher Feuerhöhe, gleicher Lichtstärke und gleicher Kennung, die zu beiden Seiten der Fahrwasserachse einander genau gegenüber (rechtwinklig zur Fahrwasserachse) und von der Fahrwasserachse gleichweit entfernt angeordnet sind (s. 2.428).

1.3 **Richtfeuer** sind Feuer, die zu zweien durch Deckpeilung oder zu mehreren durch Symmetriewirkung des Feuerbildes im all-

gemeinen einen Kurs im Fahrwasser, durch eine Hafeneinfahrt oder im freien Seeraum zwischen Untiefen bezeichnen (s. 2.427 und Teil I. 3.282).

Man unterscheidet folgende Richtfeuerarten:

- 1.31 Richtfeuer, bestehend aus einem Oberfeuer und einem Unterfeuer,
- 1.32 Einfache Torrichtfeuer, bestehend aus einem Einzelfeuer (Ober- oder Unterfeuer) und einem rechtwinklig und symmetrisch zur Richtlinie angeordneten Torfeuer größerer, gleicher oder geringerer Feuerhöhe,
- 1.33 Doppeltorrichtfeuer, bestehend aus zwei rechtwinklig und symmetrisch zur Richtlinie angeordneten Torfeuern gleicher Feuerhöhe und Torweite,
- 1.34 Torkettenrichtfeuer, bestehend aus mehr als zwei in gleichen Abständen hintereinander rechtwinklig und symmetrisch zur Richtlinie angeordneten Torfeuern gleicher Lichtstärke, Feuerhöhe und Torweite.
- 1.4 **Uferfeuer** sind Feuer, die den Verlauf einer Uferlinie kenntlich machen.
- 1.5 **Quermarkenfeuer** sind Feuer, die durch Übergang von einer Kennung in eine andere in bestimmten, die Fahrtrichtung annähernd querenden Peilungen Anweisungen erteilen, namentlich auch die Grenzen des nutzbaren Bereichs von Richt- und Leitfeuern bezeichnen (s. 2.429 und 2.451).
- 1.6 **Untiefenfeuer** sind Feuer zur Bezeichnung von Untiefen (s. 2.425 und 2.43).
- 1.7 **Wrackfeuer** sind Feuer zur Bezeichnung von Wracken und Schifffahrthindernissen jeder Art — außer Untiefen — (s. 2.44).
- Außerdem unterscheidet man
- 1.8 **Zeitweilige Feuer** (s. 2.413), die nur vorübergehend angezündet sind, bis zur Bekanntgabe ihrer Löschung aber dauernd brennen (z. B. zur Bezeichnung von Baustellen oder Ersatz für bestehende, aber vorübergehend gelöschte Feuer);
- 1.9 **Zeitweise brennende Feuer**, die nur gelegentlich angezündet werden, (z. B. wenn ein Schiff erwartet wird, oder Fischerfeuer, die nur brennen, wenn gefischt wird). Mit ihrem Brennen ist also nicht dauernd zu rechnen.

2. Kennzeichnung der Leuchtfeuer

2.1 Lichterscheinungen der Leuchtfeuer

Die vorübergehenden Lichterscheinungen, die durch Verdunkelungen oder Änderungen der Stärke des weißen oder farbigen Lichtes entstehen, heißen Scheine, Blinke, Blitze; und zwar heißt in der Regel

2.11 Schein die Lichterscheinung zwischen zwei Verdunkelungen oder Abschwächungen oder zwischen zwei Lichterscheinungen anderer Farbe. Diese dürfen höchstens die Dauer der Lichterscheinung haben;

2.12 Blink das Aufleuchten von mindestens 2 s Dauer aus einer im Verhältnis zur Lichterscheinung langen Dunkelheit oder aus schwachem Licht heraus;

2.13 Blitz das Aufleuchten von höchstens 1 s Dauer¹⁾ aus einer im Verhältnis zur Lichterscheinung langen Dunkelheit oder aus schwachem Licht heraus.

2.2 Arten der Kennung der Leuchtfeuer (s. Anlage II.1)

Der ein Leuchtfeuer kennzeichnende Verlauf seiner Lichterscheinungen wird Kennung genannt.

Zu unterscheiden sind folgende Arten der Kennung:

- 2.21 Festfeuer (F.)
weißes oder farbiges Licht von gleichbleibender Stärke und Farbe.
- 2.22 Taktfeuer
- 2.221 Unterbrochene Feuer
weiße oder farbige Scheine zwischen Verdunkelungen (Unterbrechungen), und zwar
Unterbrochenes Feuer mit Einzelunterbrechungen (Ubr.)
Unterbrochenes Feuer mit Gruppen von 2, 3, 4 Unterbrechungen [Ubr.Grp.]¹⁾ (s. 2.33).
- 2.222 Gleichtaktfeuer (Glt.)
weiße oder farbige Scheine abwechselnd mit Verdunkelungen gleicher Zeitdauer (s. 2.34).
- 2.223 Blinkfeuer
weiße oder farbige Blinke, und zwar
Blinkfeuer mit Einzelblinken (Blk.)
Blinkfeuer mit Gruppen von 2, 3, 4 Blinken [Blk.Grp.]²⁾ (s. 2.35).
- 2.224 Blitzfeuer
weiße oder farbige Blitze, und zwar
Blitzfeuer mit Einzelblitzen (Blz.)
Blitzfeuer mit Gruppen von 2, 3, 4 Blitzen [Blz.Grp.]²⁾ (s. 2.35).

¹⁾ Eine Ausnahme bilden die durch Otter-Blenden erzeugten Blitze (s. 2.35). Otterblenden sind bewegliche Blenden zur Verdunkelung des Feuers.

²⁾ Die Anzahl der kennzeichnenden Erscheinungen (Ubr., Blk., Blz.) der Gruppen wird in einer Klammer hinter der Kennung angegeben, z. B.:

Ubr.Grp. (3) = Unterbrochenes Feuer mit Gruppen von 3 Unterbrechungen,

Ubr.Grp. (3+2) = Unterbrochenes Feuer mit Gruppen von abwechselnd 3 und 2 Unterbrechungen.

- 2.225 Funkelfeuer
sehr schnell aufeinander folgende weiße oder farbige Lichterscheinungen, und zwar

Funkelfeuer mit dauerndem Funkeln (Fkl.)

Unterbrochenes Funkelfeuer [Fkl. unt.] (s. 2.36).

- 2.226 Wechselfeuer¹⁾

- 2.227 Mischfeuer¹⁾

- 2.23 Soll ausgedrückt werden, daß ein Feuer Sektoren verschiedener Kennungen besitzt, so sind die Kennungsarten durch das Wort „und“ (abgekürzt &) aneinanderzureihen, z. B.:

Festfeuer, weiß und rot und grün:

F. w. & r. & gn.

Unterbrochenes Feuer, weiß und rot:

Ubr. w. & r.

Blitzfeuer mit Einzelblitzen und Gruppen von 3 Blitzen: Blz. & Blz. Grp. (3) ²⁾

Festfeuer und Blitzfeuer mit Einzelblitzen und Gruppen von 2 Blitzen: F. & Blz. & Blz. Grp. (2) ²⁾.

- 2.3 Zeitmaße der Taktkennungen

(s. Anlage II.2)

- 2.31 Für die Zeitmaße sind folgende Begriffe festgelegt:

Folge der Unterbrechungen oder Blinks oder Blitze

die Zeit vom Eintritt einer solchen Erscheinung bis zum Eintritt der nächsten, bei Gruppenkennungen bis zum Eintritt der nächsten gleichen Erscheinung derselben Gruppe.

- 2.32 Wiederkehr einer Taktkennung

die Zeit vom Eintritt einer bestimmten Taktkennung bis zum Wiedereintritt der nächsten gleichen Taktkennung.

Bei Einzel-Unterbrechungen, -Blinken oder -Blitzen und bei Gleichtaktfeuern decken sich die Begriffe „Folge“ und „Wiederkehr“. Die Wiederkehr soll bei Neuanlagen das Maß von 60 s nicht überschreiten.

- 2.33 Bei Unterbrochenen Feuern soll die Dauer der Unterbrechungen in der Regel 0,5 bis 1,5 s sein, und zwar bei Einzelunterbrechungen nicht länger als $\frac{1}{4}$ der Folge, bei Gruppen von Unterbrechungen mindestens 0,5 s kürzer als die Hälfte der Folge. Die Dauer der Folge soll betragen

¹⁾ Wechselfeuer: weiße oder farbige Scheine, wechselnd mit Scheinen einer anderen Farbe (Wchs.) oder (Wchs. Grp.),

Mischfeuer (Mi.): alle aus den verschiedenen vorübergehenden Lichterscheinungen und Farben gebildeten Kennungen, soweit sie nicht unter 2.221 bis 2.225 fallen.

Wechselfeuer und Mischfeuer werden an der deutschen Küste nicht mehr verwendet.

²⁾ Bei Feuern, die nur weißes Licht zeigen, unterbleibt in der abgekürzten Schreibweise der Zusatz „w.“.

bei Einzelunterbrechungen

zwischen 3 s und 6 s

bei Gruppen von 2 Unterbrechungen

zwischen 2 s und 4 s

bei Gruppen von 3 und 4 Unterbrechungen

zwischen 2 s und 3 s.

Die Gruppen von Unterbrechungen werden durch längere *Scheine* getrennt. In der Regel soll der Schein zwischen den Gruppen zusammen mit einer Unterbrechung das $1\frac{3}{4}$ - bis 3fache der Folge betragen (s. Anlage II.2).

- 2.34 Bei Gleichtaktfeuern soll die Dauer der Verdunkelungen in der Regel zwischen 1,5 s und 4 s liegen.

- 2.35 Bei Blink- und Blitzfeuern soll in der Regel die Dauer der Blinks und Blitze — bezogen auf die rechnungsmäßigen Grenzen des Streufeldes¹⁾ — bei Einzelblinken oder -blitzen nicht länger als $\frac{1}{4}$ der Folge, bei Gruppen von Blinken oder Blitzen mindestens 0,5 s kürzer als die Hälfte der Folge sein. Für den Blitz ist zur klaren Unterscheidung vom Blink eine Dauer zu wählen, die $\frac{1}{3}$ der geringsten Blinkdauer, d. h. rund 0,7 s — bei Gasfeuern 1 s — nicht überschreitet.

Die Gruppen werden bei Blink- und Blitzfeuern durch längere Dunkelpausen getrennt.

Die Dauer der Folge soll betragen

bei Einzelblink mindestens 8 s

bei Blink-Gruppen (2) zwischen 5 s und 15 s

bei Blink-Gruppen (3) zwischen 5 s und 12 s

bei Blink-Gruppen (4) zwischen 5 s und 10 s

bei Einzelblitzen zwischen 3 s und 4 s

bei Blitz-Gruppen zwischen 2 s und 3 s.

Die Pause zwischen den Gruppen zusammen mit einem Blink oder Blitz soll das $1\frac{3}{4}$ - bis 3fache der Folge sein.

Die Blitze der Warnsektoren von Leitfeuern können bei Verwendung von Otterblenden eine Dauer von 1 s und eine Folge von etwa 3 s haben (Die Lichterscheinungen dieser Geräte werden in den Warnsektoren stets als Blitze, also auch dann nicht als Scheine bezeichnet, wenn ihre Dauer die Hälfte ihrer Folge noch um ein Geringes übertrifft) [s. 2.13].

- 2.36 Funkelfeuer sind Feuer mit einer Folge kurzer Lichterscheinungen von höchstens 1,5 s — bei Neuanlagen von höchstens 1 s — Dauer, d. h. mit mindestens 40 — bei Neuanlagen mindestens 60 — Lichterscheinungen je Minute.

Beim unterbrochenen Funkelfeuer sind Gruppen von mindestens 8 dieser Lichterscheinungen durch Dunkelpausen getrennt, deren Dauer höchstens halb so lang ist wie die der Gruppen.

¹⁾ Bei Drehlinsenleuchten errechnet sich die Blitzdauer $t_{\max}$ in s zu $\frac{d \cdot T}{2\pi \cdot f}$, worin d = Durchmesser des Glühkörpers in cm, T = Umdrehungszeit der Leuchte in s, f = Brennweite der Leuchte in cm sind.

- 2.4 Anwendung der Kennungen für die Befeuerung**
(s. Anlage II.3)
- 2.41 Befeuerung einzelner Punkte innerhalb und außerhalb der Fahrwasser**
Als Feuerkennungen werden bei Neu- und Umbauten empfohlen
- 2.411** für Leuchttürme und festgegründete Feuer an Hauptansteuerungs- oder Hauptortungspunkten (s. 3.2)
weißes Blitz- oder Blinkfeuer,
- 2.412** für Feuerschiffe
weißes Blitz- oder Blinkfeuer, ausnahmsweise auch mehrere weiße Festfeuer nebeneinander, die eine Verwechslung mit anderen Fahrzeugen ausschließen,
- 2.413** für sonstige Leuchttürme und für Leuchtbaken
Unterbrochenes Feuer, Gleichtaktfeuer, Blinkfeuer, Blitzfeuer, Funkelfeuer, auch farbig; ausnahmsweise auch Festfeuer (z. B. für zeitweilige Feuer).
- 2.42 Befeuerung von Fahrwassern**
(System der Seitenbezeichnung)
— s. Anlage II.3 —
- 2.421** Wenn ein Festfeuer nur oder hauptsächlich zur Bezeichnung eines Punktes am Rande eines Fahrwassers oder an einer Hafeneinfahrt dienen soll, so gilt als Regel für die Farbe
grün an Steuerbordseite,
rot an Backbordseite
des Fahrwassers oder der Einfahrt.
- 2.422** Wird hierfür (2.421) ein Feuer mit Taktkennung benutzt, so sind zu verwenden
Unterbrochenes Feuer, Blink- oder Blitzfeuer und an besonders wichtigen Punkten (z. B. Ansteuerung, Abzweigung) auch Funkelfeuer.
Als Regel gilt für die Anzahl der Unterbrechungen, Blinke oder Blitze
an Steuerbordseite
ungerade Zahl (1, 3),
an Backbordseite
gerade Zahl (2, 4).
An Backbord kann auch Rotfärbung verwendet werden.
Die Kennung des Funkelfeuers mit dauern- dem Funkel gilt als „gerade Zahl“, die des unterbrochenen Funkelfeuers als „ungerade Zahl“ (s. 2.36).
- 2.423** Für Feuer (besonders Leuchttonnen) zur Bezeichnung einzelner Punkte innerhalb des Fahrwassers, an denen man beiderseits vorbeifahren kann, ist zu wählen
weißes Gleichtaktfeuer.

- 2.424** Zur Befeuerung der Mitte eines Fahrwassers (Mittefahrwassertonnen) sind zu wählen
rotes Blitzfeuer mit Einzelblitzen,
rotes Blinkfeuer mit Einzelblinken,
rotes Unterbrochenes Feuer mit Einzelunterbrechungen.
- 2.425** Zur Befeuerung von Riffen oder Untiefen geringerer Ausdehnung im Fahrwasser, an denen man beiderseits, im allgemeinen in Fahrtrichtung rechts, vorbeifahren kann, ist zu verwenden
rotes Gleichtaktfeuer.
- 2.426** Für Leitfeuer gilt in der Regel
Leitsektor
weißes Festfeuer ist anzustreben,
Warnsektor
grünes Festfeuer oder ungerade Zahl weißer Blitze an *Steuerbordseite*,
rotes Festfeuer oder gerade Zahl weißer Blitze an *Backbordseite*
des Fahrwassers oder der Einfahrt oder des im freien Seeraum im Leitsektor auf das Feuer zusteuern- den Fahrzeugs.
Ausnahmen sind zulässig
bei der Bezeichnung zweier Fahrwasser, die durch einen *schmalen* Mittelgrund getrennt sind, oder
wenn das Leitfeuer zugleich Bestandteil eines Feuers mit Taktkennung ist, oder wenn Verwechslungen zu befürchten sind.
Empfehlenswerte Kennung für den Leitsektor in diesen Fällen
Unterbrechung 1 s, Schein 5 s; Wiederkehr 6 s.
In Ausnahmefällen können die Sektoren gleiche Taktkennung haben, wobei dann der Leitsektor weiß, der Warnsektor an der Steuerbordseite des Fahrwassers, der Einfahrt oder des im freien Seeraum im Leitsektor auf das Feuer zusteuern- den Fahrzeugs grün, der an der Backbordseite rot sein muß.
- 2.427** Für Richtfeuer gilt in der Regel
Oberfeuer weißes Festfeuer,
Unterfeuer Unterbrochenes Feuer mit Einzelunterbrechungen,
Gleichtaktfeuer,
Blitzfeuer mit Einzelblitzen,
weißes oder farbiges Festfeuer (nur in minder wichtigen Fällen oder unter günstigen örtlichen Vorbedingungen).

- Die Vertauschung der Kennungen für Ober- und Unterfeuer kann angezeigt sein. Richtfeuer aller Art können gleichgänglich sein; die Feuer zeigen dann zur gleichen Zeit die Erscheinungen einer bestimmten Taktkennung (Ubr., Glt., Blz.). Für Doppeltorrichtfeuer und Torkettenrichtfeuer wird Festfeuerkennung die Regel sein.
- 2.428 Für Torfeuer ist in der Regel weißes Festfeuer zu wählen,
- 2.429 für Quermarkenfeuer in der Regel Festfeuer oder Unterbrochenes Feuer mit Einzelunterbrechungen, weiß und rot, auch grün.
- 2.43 **Befeuerung von Untiefen außerhalb der Fahrwasser**
(System der Richtungsbezeichnung)
— s. Anlage II.4 —
- 2.431 Für Seezeichen am Rande der Untiefe sind anzuwenden
- 2.4311 im N-Quadranten (NW bis NO)
weißes Taktfeuer mit ungerader Kennung, vornehmlich Blitz- oder Blinkfeuer mit Einzelblitzen oder -blinken oder mit Gruppen von 3 Blitzen oder Blinken,
aber auch Unterbrochenes Feuer mit Einzelunterbrechungen oder mit Gruppen von 3 Unterbrechungen,
oder unterbrochenes Funkelfeuer,
- 2.4312 im S-Quadranten (SO bis SW)
rotes, ausnahmsweise auch weißes Taktfeuer mit gerader Kennung,
vornehmlich Blitz- oder Blinkfeuer mit Gruppen von 2 oder 4 Blitzen oder Blinken,
aber auch Unterbrochenes Feuer mit Gruppen von 2 oder 4 Unterbrechungen oder Funkelfeuer mit dauerndem Funkeln,
- 2.4313 im O-Quadranten (NO bis SO)
rotes, ausnahmsweise auch weißes Taktfeuer mit ungerader Kennung, sonst wie N-Quadrant (s. 2.4311),
- 2.4314 im W-Quadranten (SW bis NW)
weißes Taktfeuer mit gerader Kennung, sonst wie S-Quadrant (s. 2.4312).
- 2.432 Seezeichen auf der Untiefe selbst erhalten, wenn sie allseitig umfahrbar sind, rotes, ausnahmsweise auch weißes Gleichtaktfeuer (vgl. 2.425).
- 2.44 **Befeuerung von Wracken und anderen Schiffwrackhindernissen**
(außer Untiefen)
— s. Anlage II.4 —
- 2.441 Innerhalb der Fahrwasser sind für Wrackbefeuerung zu wählen
- 2.4411 bei *Wrackleuchttönen*:
Das Wrack (Schiffwrackhindernis) ist einlaufend an *Steuerbord* zu lassen:
grünes Blitz- oder Blinkfeuer mit Gruppen von 3 Blitzen oder Blinken an der dem Fahrwasser zugekehrten Wrackseite.
Das Wrack ist einlaufend an *Backbord* zu lassen:
grünes Blitz- oder Blinkfeuer mit Gruppen von 2 Blitzen oder Blinken an der dem Fahrwasser zugekehrten Wrackseite.
Am Wrack kann an *beiden Seiten* vorbeigefahren werden:
grünes Gleichtaktfeuer in Fahrtrichtung dicht vor oder hinter dem Wrack.
- 2.4412 bei *Wrackschiffen*:
Das Wrack ist einlaufend an *Steuerbord* zu lassen:
3 feste grüne Lichter senkrecht untereinander an der dem Fahrwasser zugekehrten Seite.
Das Wrack ist einlaufend an *Backbord* zu lassen:
2 feste grüne Lichter senkrecht untereinander an der dem Fahrwasser zugekehrten Seite.
Am Wrack kann an *beiden Seiten* vorbeigefahren werden:
je 2 feste grüne Lichter senkrecht untereinander in gleicher Höhe nach beiden Fahrwasserseiten — in mindestens 3 m waagrechtem Abstand voneinander.
Der senkrechte Abstand der Signallichter muß stets 1,50 m betragen.
Zur Bezeichnung genügt es auch, wenn die Signale für Wrackschiffe unmittelbar auf dem Wrack gezeigt werden.
- 2.4413 Die Signale unter 2.4412 sind vor allem zu wählen, wenn die Schifffahrt durch Fahrverminderung oder andere Vorsichtsmaßnahmen Rücksicht nehmen muß.
- 2.4414 Ankerlichter werden von Wrackschiffen nicht gezeigt.¹⁾
- 2.442 Außerhalb der Fahrwasser ist folgende Wrackbefeuerung vorzusehen:
Wrackleuchttönen werden im O- oder W-Quadranten ausgelegt. Sie zeigen
im O-Quadranten (NO bis SO)
grünes unterbrochenes Funkelfeuer,
im W-Quadranten (SW bis NW)
grünes Funkelfeuer.
Kann man an dem Wrack allseitig vorbeifahren, so erhält das Wrack selbst oder die in unmittelbarer Nähe auszulegende Wrackleuchttonne ein grünes Festfeuer.

¹⁾ Wegen Abgabe von *Nebelschallzeichen* s. Teil III. 4.4.

2.45 Allgemeines

2.451 Zur Erteilung einer wichtigen Anweisung in einer bestimmten Peilung, z. B. einer Warnung vor Untiefen, ist nur der Übergang von einer Kennung zu einer anderen geeignet (s. 1.5). Das Verschwinden des Feuers in einer Peilung darf dazu nicht verwendet werden.

2.452 Die Kennung eines Feuers darf der eines benachbarten in- oder ausländischen Feuers nur dann gleichen, wenn eine Verwechslung durch den Abstand der Feuer, oder durch die geographischen und nautischen Verhältnisse ausgeschlossen ist.

Ein Luftlinienabstand von 60 sm und mehr gilt stets, auch für Feuer von größter Sicht- und Tragweite, als ausreichender Schutz gegen Verwechslung. Wenn ausnahmsweise zwei Feuer gleicher Kennung nahe beieinander angeordnet werden müssen, so gelten verschiedene Zeitmaße nur dann stets als ausreichender Schutz gegen Verwechslung, wenn die Wiederkehr im einen Falle etwa dreimal so lang ist wie im anderen. Diese Möglichkeit besteht jedoch nur bei den Kennungen Blk. Grp. (2), Blk. Grp. (3) und Ubr. Grp. (2).

3. Feuerhöhe und Sichtweite der Leuchtfeuer

(s. Anlage II.5)

3.1 Als Feuerhöhe gilt die Höhe der Lichtquelle, im Tidegebiet über dem mittleren Tidehochwasser (MThw), sonst über dem mittleren Wasserstande (MW). Als Beziehung zwischen der Feuerhöhe h_1 in Metern, der Augenhöhe h_2 in Metern und der durch diese Höhen bedingten — geographischen — Sichtweite s in Seemeilen ist anzunehmen¹⁾

$$s = 2,08 (\sqrt{h_1} + \sqrt{h_2})$$

Die Sichtweite eines Leuchtfeuers wird in den Bekanntmachungen für Seefahrer und im Leuchtfeuverzeichnis für eine Augenhöhe von 5,00 m angegeben. Beim Neubau von Richt- und Leitfeuern für Fahrwasser und Hafeneinfahrten ist zur Errechnung der Höhe des Turmes eine Augenhöhe von 3,00 m anzunehmen (s. auch 3.3).

Bei allen neu anzulegenden festgegründeten Feuern, *außer Richtfeuern*, sind, um den Einfluß von Sturmfluten und Seegang zu berücksichtigen, die Lichtquellen 3,00 m höher als berechnet anzuordnen.

3.2 Neu anzulegende festgegründete Feuer an Hauptansteuerungs- oder Hauptortungspunkten (s. 2.411 und 4.7) sollen eine Feuerhöhe von mindestens 60 m — ent-

¹⁾ Wenn als Beiwert $x = 1/7$ für eine mittlere Strahlenbrechung in der Luft zugrunde gelegt wird (s. Druckschrift des RVM vom Juli 1939 „Kimmtiefe und Tauchung, Kimmweite, Sichtweite und Nutzweite im Leuchtfeuerwesen“).

sprechend einer Sichtweite von rund 20 sm — erhalten. Ausnahmen sind nur bei außergewöhnlich schwieriger Gründung zulässig.

3.3 Die Feuerhöhen von Richtfeuern (s. 1.31) sollen so bemessen werden, daß der lotrechte Sehwinkel zwischen den beiden Feuern auf der größten Nutzentfernung nicht unter 5 Bogenminuten, auf der kleinsten Nutzentfernung nicht unter 4 Bogenminuten sinkt. Ein größerer Winkel ist um so zweckmäßiger, je stärker die Feuer sind. Auf ausreichende Peilgenauigkeit (Schärfe des Richtfeuers) ist in diesem Falle besonders zu achten. Wo erforderlich, ist auch die Schärfe für größere Augenhöhen (z. B. bei großen Schiffsbrückenhöhen) zu berechnen. Es empfiehlt sich, in wichtigen Fahrwassern die Höhe der Unterfeuer nicht unter 14 m zu wählen, um zu vermeiden, daß sie durch Schiffe, die in der Richtlinie fahren, verdeckt werden.

4. Lichtstärke und Tragweite der Leuchtfeuer (s. Anlagen II.5 und II.6)

4.1 Die **Lichtstärke** eines Leuchtfeuers wird in der zwischenstaatlich festgelegten Einheit Candela (cd) angegeben, und zwar für weißes oder gefärbtes Licht.¹⁾

4.2 Die **Tragweite** eines Feuers ist von seiner Lichtstärke und der jeweiligen Beschaffenheit der Luft abhängig.

Wie sich die Tragweite eines Feuers von bestimmter Lichtstärke bei verschiedenen Sichtigkeitsgraden ändert, zeigt das Schaubild Anlage II.6, das die Beziehung zwischen der Lichtstärke I in cd, der Tragweite t in sm und dem Sichtigkeitsgrad σ nach der Gleichung

$$I = 0,7 \cdot t^2 \cdot \sigma^{-1,2}$$

darstellt.

Im Sinne dieser Grundsätze herrscht „sehr gute Sicht“²⁾, wenn der Zustand der Luft einen Lichtverlust in einer Seemeile von etwa 20 v. H. — Sichtigkeitsgrad $\sigma = 0,8$ — verursacht. Bei „guter Sicht“³⁾ — Sichtigkeitsgrad $\sigma = 0,6$ — ist der Lichtverlust doppelt so groß (s. Anlagen II.5 und II.6).

4.3 Für Berechnung der Tragweite eines Leuchtfeuers werden von der photometrisch oder rechnerisch ermittelten Lichtstärke der Leuchte nur 75 v. H. angesetzt, um Lichtverluste (Laternenverglasung, Verschmutzung usw.) zu berücksichtigen.

¹⁾ Wenn keine Messung vorliegt, entspricht Rot- bzw. Grünfärbung einem Verlust von $8/10$ bzw. $9/10$ der Lichtstärke des weißen Lichtes.

²⁾ Wenn ein Schwellenwert der Augenempfindlichkeit von $2 \cdot 10^{-7}$ lx (Lux) zugrunde gelegt wird (s. Druckschrift des RVM vom März 1936 „Sichtweite, Tragweite und Sichtbarkeit von Leuchtfeuern“).

³⁾ Sichtstufen nach dem zwischenstaatlichen Wetter-schlüssel (s. Nautischen Funkdienst).

4.4 Bei Blitzfeuern mit Blitzdauer kleiner als 1 s ist außerdem die physiologisch bedingte, scheinbare Lichteinbuße zu berücksichtigen.¹⁾

4.5 Die Tragweite eines Feuers bei „sehr guter Sicht“ soll der geographischen Sichtweite mindestens gleichkommen, wenn nicht etwa durch die Höhe des Geländes oder aus anderen Gründen eine übergroße Höhe des Feuers gegeben ist.

Die Tragweite eines Feuers bei „guter Sicht“ kann hinter der geographischen Sichtweite so weit zurückbleiben, wie es im einzelnen Falle mit dem besonderen Zweck des Feuers und den örtlichen Verhältnissen, z. B. der Küstengestaltung, dem Verlauf der Tiefenlinien, der Lage und Stärke der Nachbarfeuer und der Verkehrsverhältnisse verträglich ist. Doch ist die Tragweite bei „guter Sicht“ um so weniger knapp zu bemessen, je geringer der dadurch bedingte Mehraufwand an technischen Mitteln und an Kosten ist. Dies trifft besonders auf Feuer kleineren und mittleren Bereichs zu.

In gewissen Fällen, namentlich bei Anlage von Richt- und Leitfeuern, wird das Ziel durch möglichst weit vorgeschobene Stellung des Feuers zu erreichen sein.

4.6 Die Lichtstärke der einzelnen Feuer eines fortlaufend befeuerten Fahrwassers sind so aufeinander abzustimmen, daß alle Feuer an der *äußeren* Grenze ihres Geltungsbereiches bei gleicher Wetterlage annähernd gleichhell erscheinen.

¹⁾ Der Verlustfaktor p (Blitzeinflußziffer) errechnet sich bei Drehlinseenleuchten, deren Streufeld annähernd ein Trapez mit den parallelen Seiten $t_{\max}$ und $\frac{t_{\max}}{2}$ darstellt, zu $p = \frac{t_{\max}}{0,2 + t_{\max}}$.

4.7 Die Lichtstärke eines neu anzulegenden festgegründeten Feuers an Hauptansteuerungs- oder Hauptortungspunkten (s. 3.2) soll auch bei ausnahmsweise eingeschränkter Feuerhöhe nicht weniger als 300 000 cd betragen.

5.

Leuchtfuerträger

5.1

Leuchttürme und Leuchtbaken sollen möglichst auch als Tagesmarken ausgebildet werden.

Der Anstrich soll sich vom Hintergrund, vor dem sie von See erscheinen, gut abheben.

Wird bei Leuchtbaken, die Teil der Tagesbezeichnung eines Fahrwassers oder einer Hafeneinfahrt sind (s. Teil I. 3.2212), ein Anstrich nötig, so ist nach Möglichkeit die nach Teil I. 3.222 der betreffenden Fahrwasserseite zugewiesene Farbe — Steuerbord schwarz, Backbord rot — zu wählen, niemals jedoch die Farbe der entgegengesetzten Fahrwasserseite.

Es genügt, wenn einzelne Teile der Tagesmarke die vorgeschriebene Farbe tragen. Auf die architektonische Wirkung des Bauwerks ist Rücksicht zu nehmen.

5.2

Feuerschiffe sollen als Tagesmarke überwiegend roten Anstrich mit der Aufschrift des Namens in großen weißen Buchstaben erhalten. Außerdem müssen sie Toppzeichen tragen, solange sie auf Station liegen.

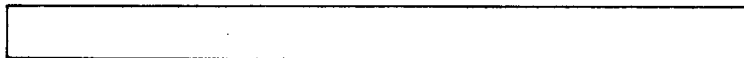
5.3

Gestalt und Anstrich der **Leuchttonnen** richten sich nach Teil I.3, 4 und 5 (s. auch Anlagen I.3 und I.4).

I. Festfeuer (s. 2.21)

Festfeuer, weiß

F.

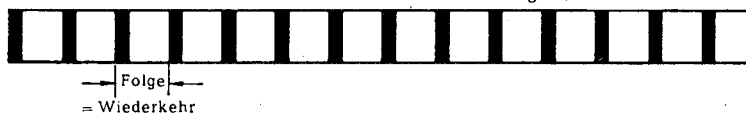


II. Taktfeuer

a) Unterbrochene Feuer (s. 2.221)

Unterbrochenes Feuer mit Einzelunterbrechungen, weiß

Ubr.



Unterbrochenes Feuer mit Gruppen von 2 Unterbrechungen, rot

Ubr.Grp. (2) r.



Unterbrochenes Feuer mit Gruppen von 3 Unterbrechungen, grün

Ubr.Grp. (3) gn.



b) Gleichtaktfeuer (s. 2.222)

Gleichtaktfeuer, weiß

Glt.



c) Blinkfeuer (s. 2.223)

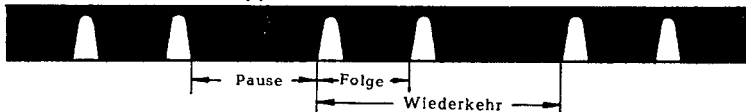
Blinkfeuer mit Einzelblinken, weiß

Blk.



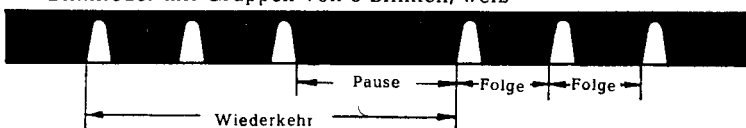
Blinkfeuer mit Gruppen von 2 Blinken, weiß

Blk.Grp. (2)



Blinkfeuer mit Gruppen von 3 Blinken, weiß

Blk.Grp. (3)



d) Blitzfeuer (s. 2.224)

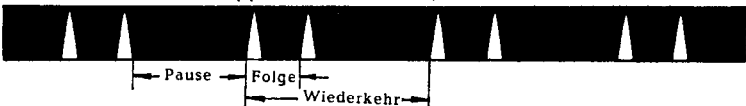
Blitzfeuer mit Einzelblitzen, weiß

Blz.



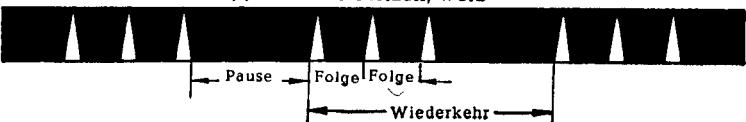
Blitzfeuer mit Gruppen von 2 Blitzzen, weiß

Blz.Grp. (2)

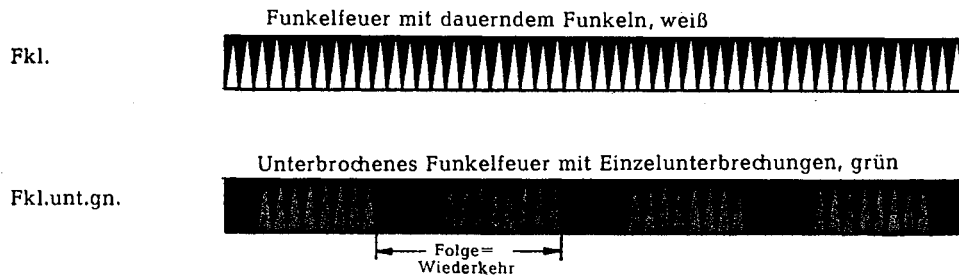


Blitzfeuer mit Gruppen von 3 Blitzzen, weiß

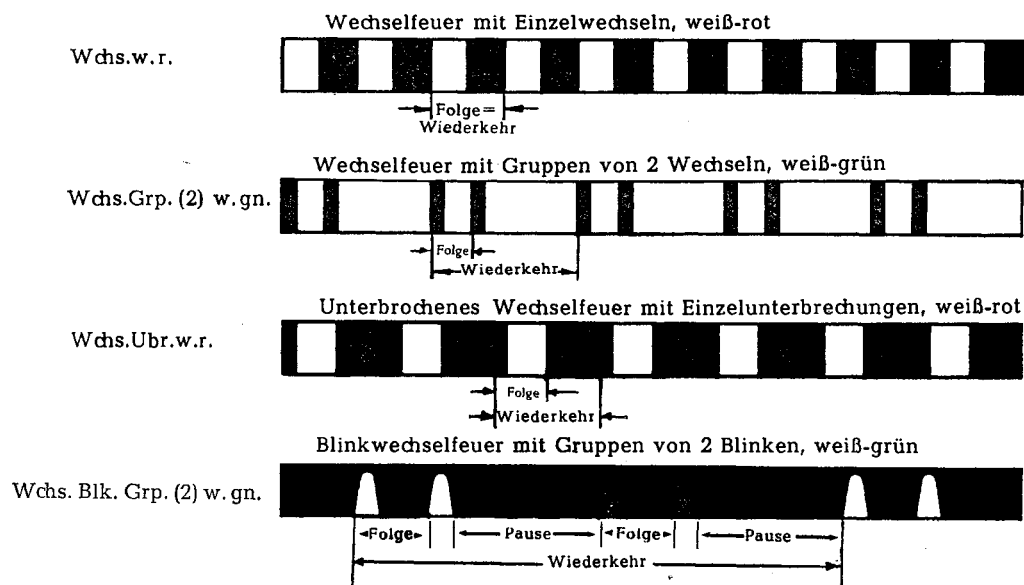
Blz.Grp. (3)



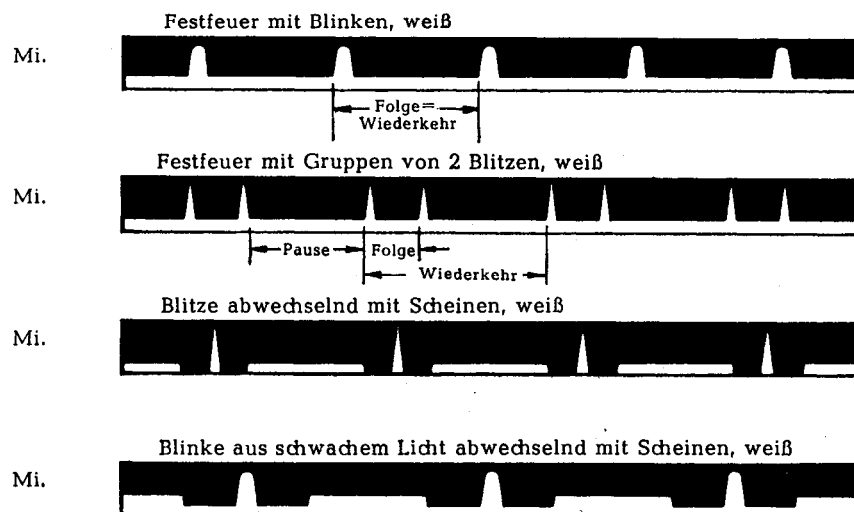
e) Funkelfeuer (s. 2.225)



f) Wechselfeuer*) (s. 2.226)



g) Mischfeuer*) (s. 2.227)



*) Wechselfeuer und Mischfeuer werden an der deutschen Küste nicht mehr verwendet (s.2.226 u. 2.227)

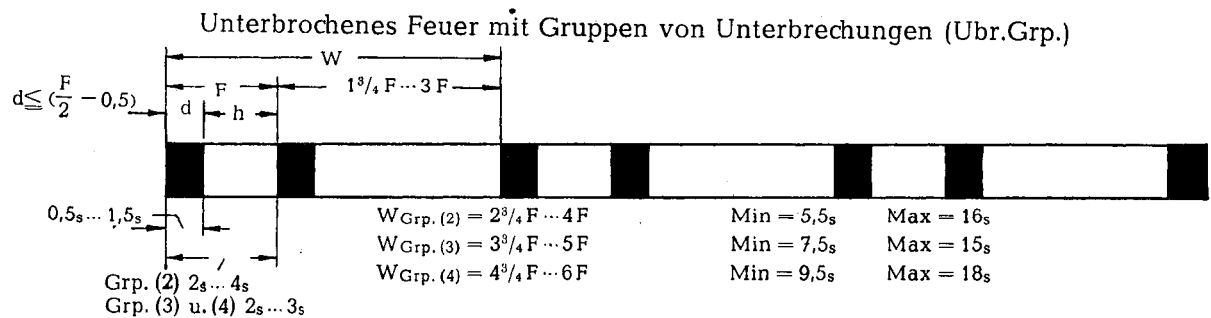
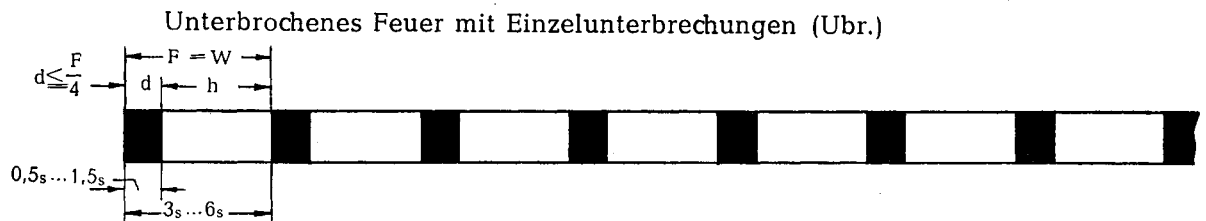
Anlage II. 2

Zeitmaße der Taktkennungen

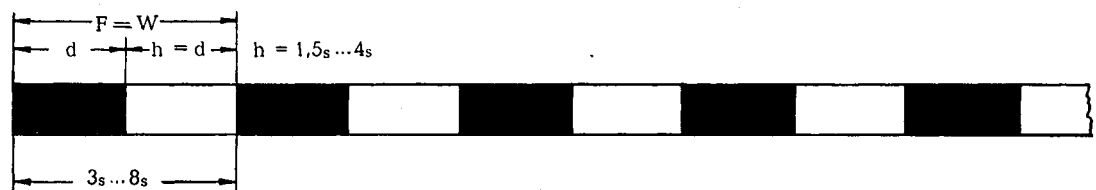
(s. Teil II. 2.3)

Erläuterung: F = Folge h = hell
W = Wiederkehr d = dunkel

Unterbrochene Feuer (s. 2.33)

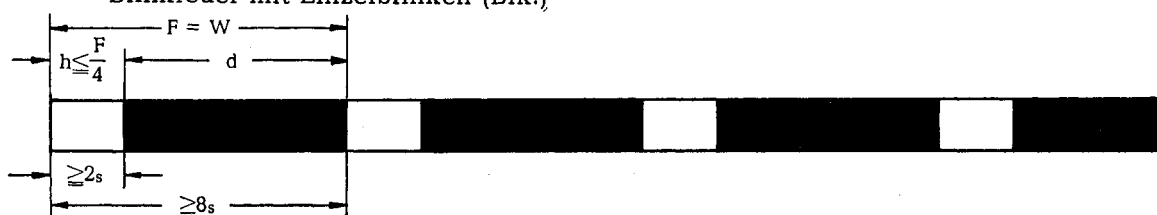


Gleichtaktfeuer (Glt.) (s. 2.34)

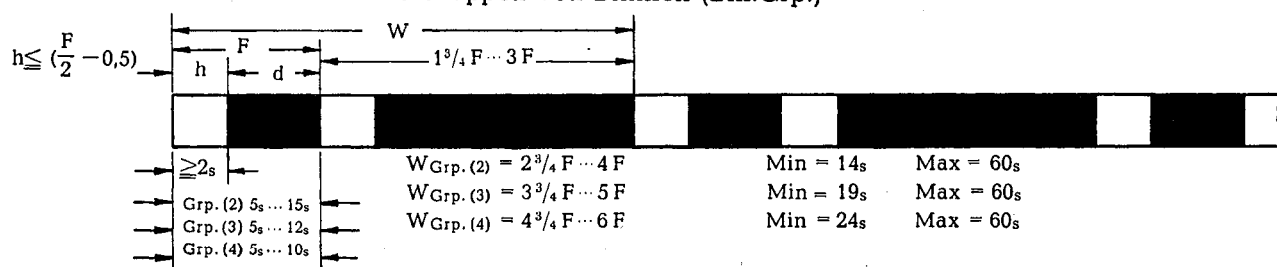


Blinkfeuer (s. 2.35)

Blinkfeuer mit Einzelblinken (Blk.)

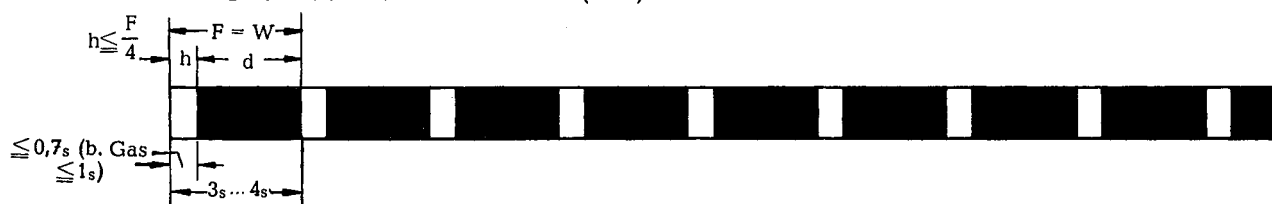


Blinkfeuer mit Gruppen von Blinken (Blk.Grp.)

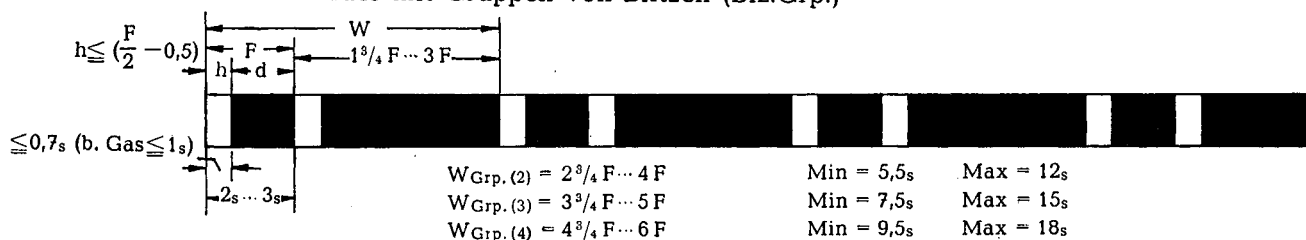


Blitzfeuer (s. 2.35)

Blitzfeuer mit Einzelblitzen (Blz.)



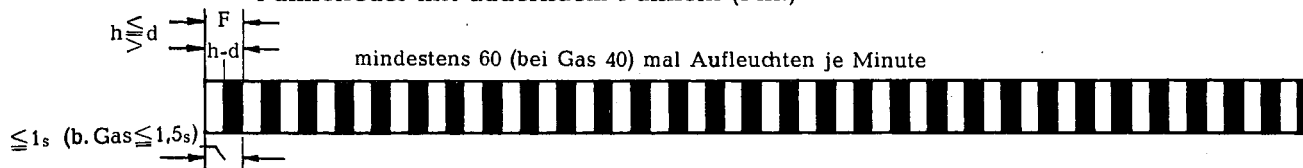
Blitzfeuer mit Gruppen von Blitzen (Blz.Grp.)



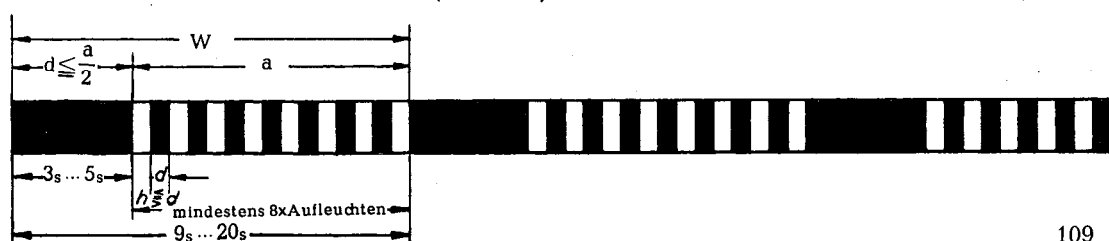
Bei Warnsektoren von Leitfeuern mit Otterblenden s. 2.35

Funkelfeuer (s. 2.36)

Funkelfeuer mit dauerndem Funkeln (Fkl.)



Unterbrochenes Funkelfeuer (Fkl.unt.)



Befeuerung einzelner Punkte

innerhalb und außerhalb der Fahrwasser (s. Teil II. 2.41)

Als Feuerkennungen werden empfohlen für

Leuchttürme (Ansteuerung)
(s. 2.411)

Feuerschiffe
(s. 2.412)

sonstige Leuchttürme

Leuchtbaken
(s. 2.413)

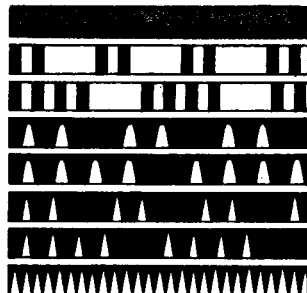
weißes Blitz- oder
Blinkfeuer

Unterbrochenes Feuer, Gleichtaktfeuer,
Blinkfeuer, Blitzfeuer, Funkelfeuer, auch farbig,*)
ausnahmsweise auch Festfeuer,
(z. B. für zeitweilige Feuer)

Befeuerung von Fahrwassern (System der Seitenbezeichnung) (s. 2.42)

Fahrwasser- Backbordseite
seiten

(s. 2.421
2.422
2.423)



F. r.

Ubr.Gr.p. (2)

Ubr.Gr.p. (4)

Blk.Gr.p. (2)

Blk.Gr.p. (4)

Blz.Gr.p. (2)

Blz.Gr.p. (4)

Fkl.**)

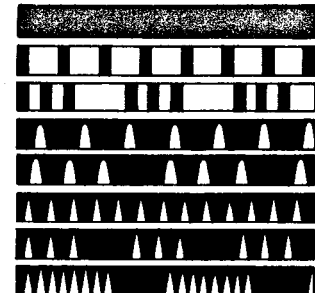
im Fahrwasser
(Vorbeifahrt beiderseits möglich)



Glt.

w. (od. r.)

Steuerbordseite



F. gn.

Ubr.

Ubr.Gr.p. (3)

Blk.

Blk.Gr.p. (3)

Blz.

Blz.Gr.p. (3)

Fkl. unt.**)

Fahrwassermitte

(s. 2.424)



Blz. r.

Blk. r.

Ubr. r.

Riffe oder Untiefen

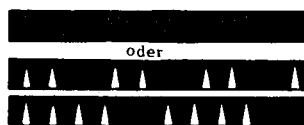
geringer Ausdehnung im Fahrwasser
(Vorbeifahrt beiderseits möglich)
(s. 2.425)



Glt. r.

Leitfeuer Warnsektor Backbordseite

(s. 2.426)

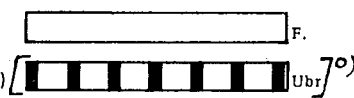


F. r.

Blz.Gr.p. (2)

Blz.Gr.p. (4)

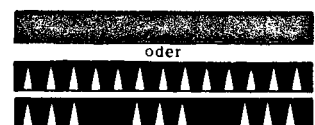
Leitsektor



F.

Ubr.]^{o)}

Warnsektor Steuerbordseite



F. gn.

Blz.

Blz.Gr.p. (3)

Richtfeuer

(s. 2.427)

O. F. [] F.

U. F. [] Ubr.

[] Glt.

[] Blz.

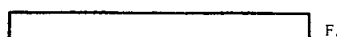
[] F. w. od. r. od. gn.]^{o)}

Die Kennung O. F. und U. F. kann vertauscht werden, beide können gleichgänglich sein.

Torfeuer

s. 2.428

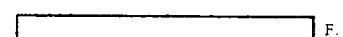
Backbordseite



F.

in der Regel

Steuerbordseite



F.

in der Regel

Quermarke

(s. 2.429)



F.

Ubr.

w. u. r. (auch gn.)

*) Blz.Gr.p.(2)gn., Blk.Gr.p.(2)gn., Blz.Gr.p.(3)gn. und Blk.Gr.p.(3)gn. sind im Fahrwasser für Wracktonnen vorbehalten.

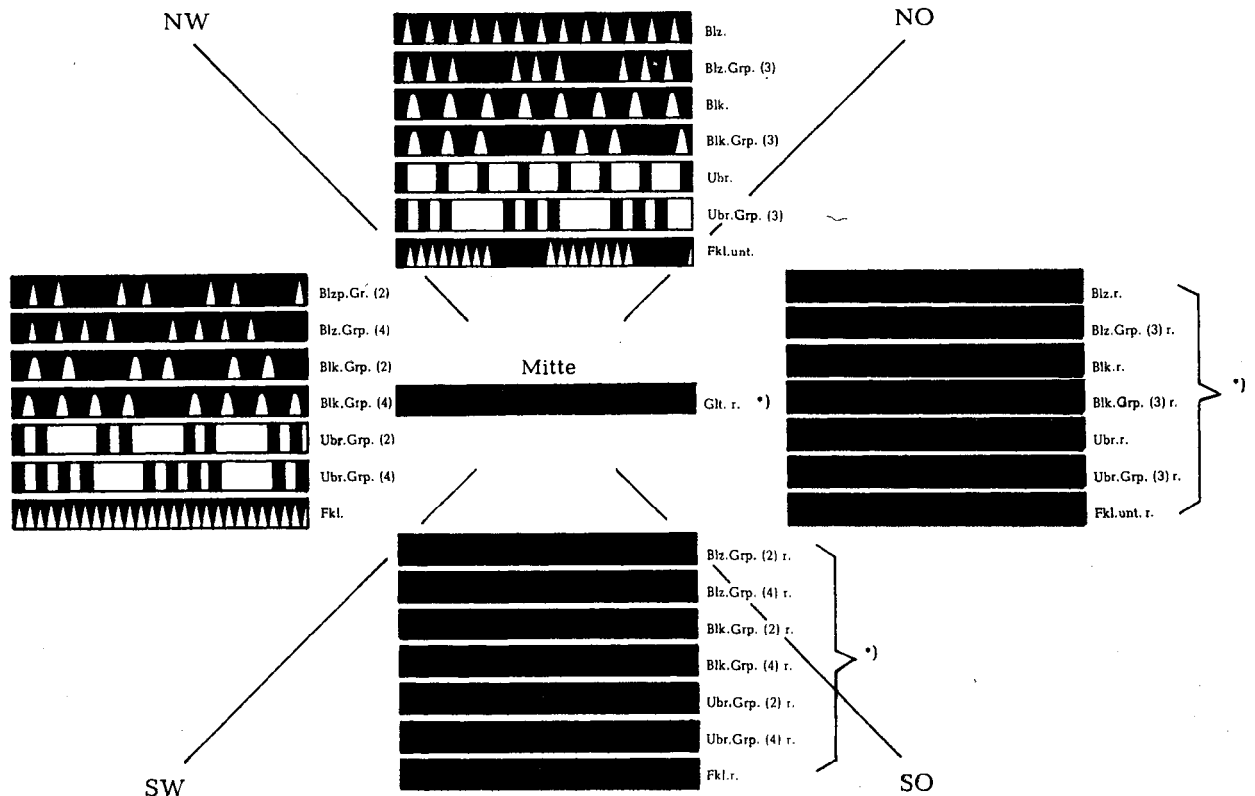
**) An besonders wichtigen Punkten, Ansteuerung, Abzweigung.

o) [] bedeutet: auch ausnahmsweise anwendbar.

Befeuерung von Untiefen außerhalb der Fahrwasser

Anlage II. 4

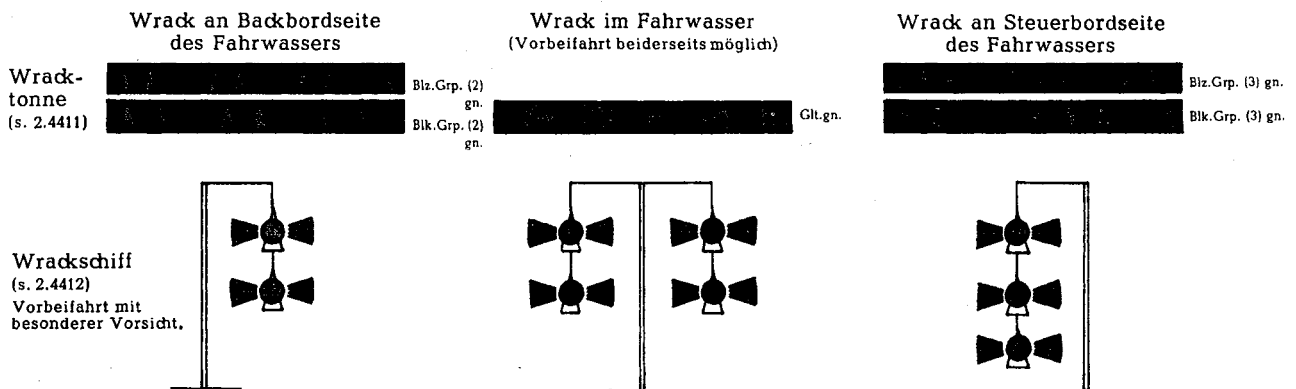
System der Richtungsbezeichnung (s. Teil II. 2.43)



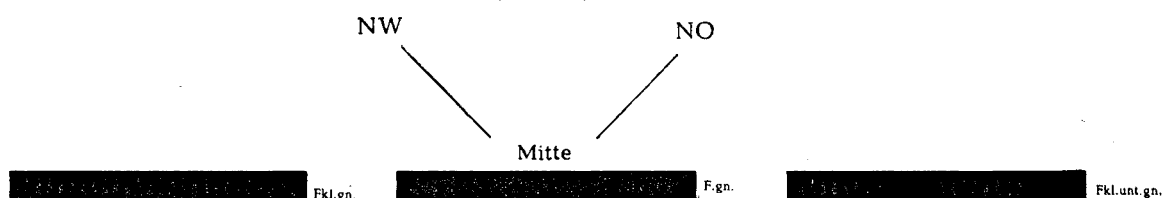
Befeuерung von Wracken und anderen Schiffahrthindernissen

innerhalb der Fahrwasser (s. 2.441)

(außer Untiefen)



außerhalb der Fahrwasser (s. 2.442)



*) ausnahmsweise auch weiß

Anlage II. 5

**Beziehung zwischen Sichtweite und Höhe, zwischen
Tragweite und Lichtstärke eines Leuchtfuers.**

(s. Teil II.3. und 4.)

Sichtweite in Seemeilen s	Erforderliche Höhe h_1		Erforderliche Lichtstärke I in cd		Tragweite in Seemeilen t
	Augenhöhe $h_2 = 3,0$ m	Augenhöhe $h_2 = 5,0$ m	bei „sehr guter Sicht“	bei „guter Sicht“	
3,5	—	—	18	52	3,5
4,0	—	—	28	86	4,0
4,5	—	—	38	142	4,5
5,0	0,5	0,03	54	226	5,0
5,5	0,8	0,2	72	352	5,5
6,0	1,3	0,4	96	540	6,0
6,5	2,0	0,8	126	818	6,5
7,0	2,7	1,3	164	1 226	7,0
7,5	3,5	1,9	210	1 816	7,5
8,0	4,5	2,6	268	2 660	8,0
8,5	5,5	3,4	338	3 880	8,5
9,0	6,8	4,4	422	5 620	9,0
9,5	8,1	5,4	526	8 100	9,5
10,0	9,5	6,6	652	11 580	10,0
10,5	11,0	7,9	804	16 480	10,5
11,0	12,7	9,3	986	23 400	11,0
11,5	14,4	10,8	1 204	33 000	11,5
12,0	16,3	12,5	1 466	46 400	12,0
12,5	18,3	14,2	1 780	64 800	12,5
13,0	20,4	16,1	2 160	90 600	13,0
13,5	22,7	18,1	2 600	126 200	13,5
14,0	25,0	20,2	3 120	175 000	14,0
14,5	27,5	22,4	3 740	242 000	14,5
15,0	30,0	24,7	4 480	336 000	15,0
15,5	32,7	27,1	5 340	462 000	15,5
16,0	35,5	29,7	6 360	636 000	16,0
16,5	38,4	32,4	7 560	872 000	16,5
17,0	41,5	35,2	8 980	1 196 000	17,0
17,5	44,6	38,1	10 640	1 636 000	17,5
18,0	47,9	41,1	12 580	2 240 000	18,0
18,5	51,3	44,2	14 860	3 040 000	18,5
19,0	54,8	47,5	17 540	4 140 000	19,0
19,5	58,5	51,0	20 600	5 640 000	19,5
20,0	62,3	54,5	24 200	7 660 000	20,0
21,0	70,1	61,8	33 400	14 080 000	21,0
22,0	78,3	69,6	46 000	25 740 000	22,0
23,0	87,1	77,8	62 800	46 900 000	23,0
24,0	96,2	86,5	85 400	85 100 000	24,0
25,0	105,9	95,7	115 800	153 900 000	25,0

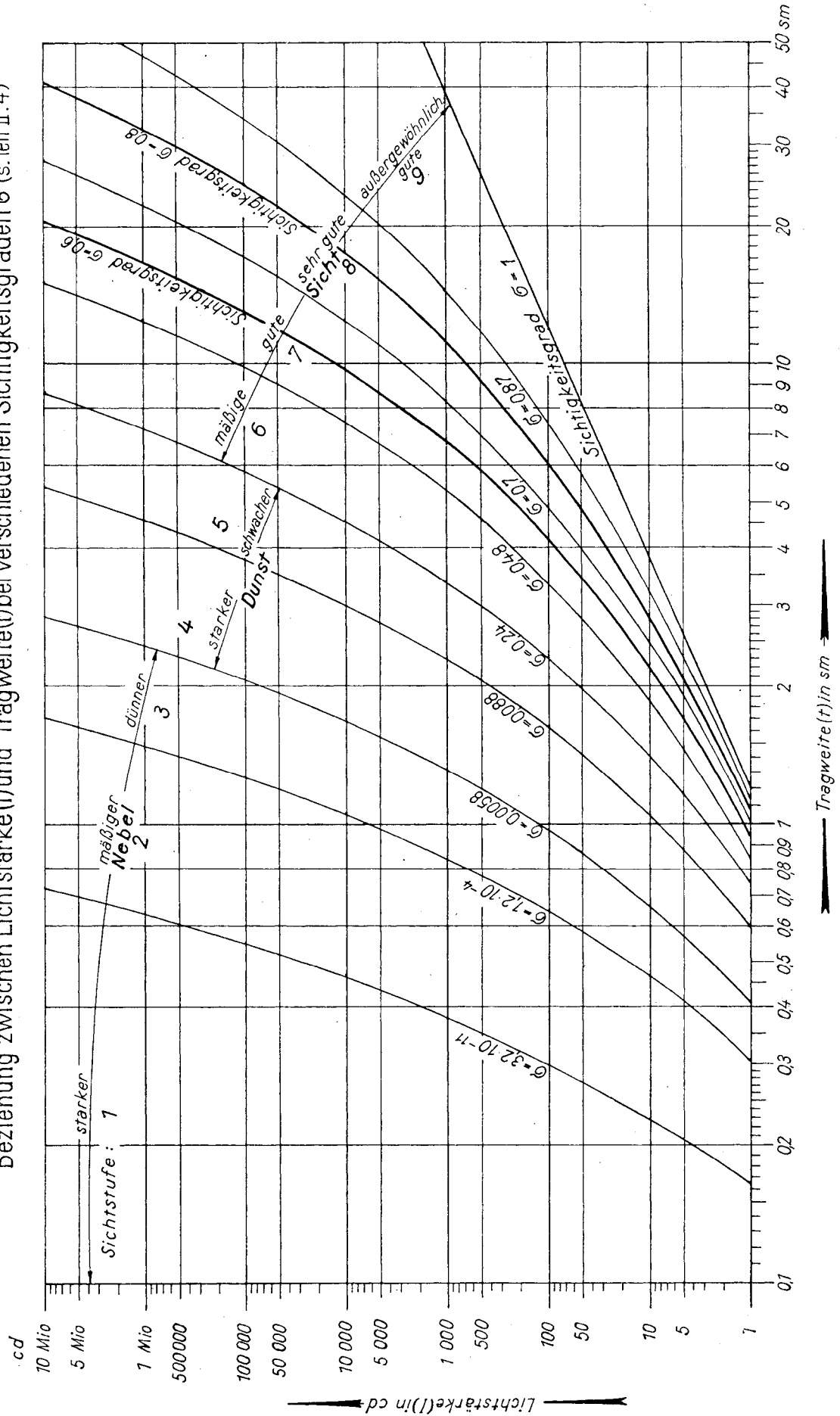
Fortzufahren nach den Formeln:

$$s = 2,08 (\sqrt{h_1} + \sqrt{h_2})$$

$$I = 0,7 \cdot t^2 \cdot \sigma \cdot t$$

$\sigma = 0,8$ für sehr gute Sicht
 $\sigma = 0,6$ für gute Sicht

Beziehung zwischen Lichtstärke(I) und Tragweite(t) bei verschiedenen Sichtigkeitsgraden σ (s. Teil II. 4)



TEIL III

Grundsätze für die Nebelschallzeichen der deutschen Küstengewässer

Inhaltsübersicht

	Seite
Vorbemerkung	114
1. Zweck der Nebelschallzeichen	114
2. Arten der Nebelschallsender	114
3. Kennung der Nebelschallzeichen	115
4. Ort der Nebelschallsender	115
5. Betrieb der Nebelschallsendeanlagen	115

Vorbemerkung

Die nachstehenden Grundsätze stellen keine Verordnung dar, die Nebelschallzeichen für den Einzelfall vorschreibt, sondern geben nur Richtlinien und Anweisungen, wenn Nebelschallzeichen angewendet werden.

Die Begriffsbestimmungen in den Grundsätzen Teil I (Tagesbezeichnung von Fahrwassern, Untiefen und Wracken [Schifffahrthindernissen]) und Teil II (Grundsätze für die Leuchtfener der deutschen Küstengewässer) gelten auch für diesen Teil.

Die „Bekanntmachungen für Seefahrer“ über das Errichten und Ändern von Nebelschallsendeanlagen regeln sich nach den „Grundsätzen für den nautischen Warn- und Nachrichtendienst“.

1. Zweck der Nebelschallzeichen

Zweck der Nebelschallzeichen ist in erster Linie die Warnung, z. B. vor Untiefen und Schifffahrthindernissen.

Bei gleichzeitiger Sendung von Schallzeichen und Funkpeilzeichen von einer Stelle aus können die Schallzeichen auch zur Schiffsortsbestimmung herangezogen werden¹⁾.

2. Arten der Nebelschallsender

2.1 Es sind zu unterscheiden:

Sender für Luft-Nebelschallzeichen (LNS)

Träger des Schalls ist die Luft,

Sender für Wasser-Nebelschallzeichen (WNS)

Träger des Schalls ist das Wasser.

¹⁾ Schiffsortsbestimmungen nach Funkpeilzeichen in Verbindung mit Nebelschallzeichen s. „Leuchtfenerverzeichnis“ und „Nautischer Funkdienst“.

2.2 Als Sender für Luft-Nebelschallzeichen werden verwendet¹⁾:

2.21 Membransender

Ein Wechselstrom setzt eine Membrane in Schwingungen. Diese Schwingungen übertragen sich unmittelbar auf die Luft. Kennungen werden durch Ein- und Ausschalten des elektrischen Stromes gegeben. Der Ton setzt schlagartig in voller Stärke ein und hört schlagartig auf. Tonhöhe in den Grenzen von 200 bis 525 Hz.

2.22 Glocke

Das Schlagwerk der Glocke wird von Hand oder maschinell angetrieben. Es werden bestimmte Takt Kennungen gegeben. Glockentönen haben im allgemeinen keine Kennung, da der Ton durch die Eigenbewegungen der Tonne im Seegang erzeugt wird. Nur vereinzelt sind Glockentönen mit besonderen Schlagwerken, die eine Kennung besitzen, ausgelegt worden.

2.23 Heuler

Durch Eigenbewegung der Tonne im Seegang wird der Ton im Heuler erzeugt (Heultonne). Kennungen werden nicht gegeben. Der Ton schwillt allmählich bis zur vollen Stärke an und nimmt allmählich ab. Die Tonhöhe ist nicht gleichbleibend.

2.24 Kanone

Sie dient meist nur noch als Reserve beim Ausfall anderer Geräte. Eine Kennung ist möglich, indem Einzelschüsse oder Gruppen von mehreren Schüssen mit bestimmter Wiederkehr abgefeuert werden.

¹⁾ Zungenhorn und Sirenen (Brownsche Sirene, Trommelsirene, elektrische Sirene und Kolbensirene) kommen an der deutschen Küste als Nebelschallsender nur noch vereinzelt vor, werden aber in Kürze durch Membransender ersetzt werden.

2.3 Als Sender für Wasser-Nebelschallzeichen werden verwendet:

2.31 Membransender

Wie unter 2.21 beschrieben, jedoch Übertragung der Schwingungen auf das Wasser. Tonhöhe 1050 Hz.

2.32 Glocke

Das Schlagwerk wird durch Preßluft angetrieben. Kennungen werden durch Öffnen und Schließen eines Ventils in der Preßluftzuleitung gegeben. Tonhöhe 1050 Hz.

3. Kennung der Nebelschallzeichen

3.1 Die für Leuchtfeuer (Teil II. 2.31) erläuterten Begriffe *Folge* und *Wiederkehr* gelten auch für die Kennung der Nebelschallzeichen sinngemäß.

3.2 Die Kennung eines Luft-Nebelschallzeichens soll einfach sein. Sie soll ferner eine Verwechslung mit den Schallzeichen, die durch die zwischenstaatlichen Schiffsicherheitsbestimmungen — Seestraßenordnung — für Fahrzeuge vorgeschrieben sind, möglichst ausschließen. Dementsprechend sind Zeichengruppen als Kennung mehr zu empfehlen als Einzelzeichen.

3.3 Die Kennung eines Nebelschallzeichens darf der eines benachbarten in- oder ausländischen Nebelschallzeichens nur dann gleichen, wenn eine Verwechslung durch den Abstand der Anlagen oder durch die geographischen und nautischen Verhältnisse ausgeschlossen ist. Verschiedene Tonhöhe und Klangfarbe gelten nicht als ausreichender Schutz gegen Verwechslung.

3.4 Für die Zeitmaße der Nebelschallzeichen von Membransendern gilt folgendes:

3.41 Besteht die Kennung des Nebelschallzeichens aus gleichlangen Einzeltönen oder Gruppen gleichlanger Töne, so soll die Dauer des Tones und die Pause innerhalb der Tongruppe je $\geq 3s$ sein, die Wiederkehr in jedem Falle $\leq 90s$.

3.42 Hat das Nebelschallzeichen als Kennung einen oder eine Gruppe von Morsebuchstaben, so gelten für die Tonzeichen (Punkt oder Strich) und für die Pausen folgende Zeitmaße:

Der dem Punkt entsprechende Ton und die Pausen zwischen den einzelnen Tönen des Morsebuchstabens ist $\geq 0,8s$.

Der dem Strich entsprechende Ton und die Pause zwischen den einzelnen Morsebuchstaben haben in der Regel die dreifache Punktdauer, also $\geq 3 \cdot 0,8s$.

Die Wiederkehr muß $\leq 90s$ sein.

Die Morsebuchstaben sind in der Regel dem Namen der Nebelschallstation zu entnehmen.

3.5 Bei Glocken soll die Wiederkehr bei Einzelzeichen oder Zeichengruppen 30s nicht überschreiten.

4. Ort der Nebelschallsender

4.1 Nebelschallsender sind möglichst nahe der zu bezeichnenden Stelle anzuordnen.

4.2 Schalltonnen (Heul- und Glockentonnen) sind hauptsächlich für Eingänge zu Fahrwassern von See her geeignet, wo sie gleichzeitig als Ansteuerungstonnen nach den Grundsätzen Teil I. 3.21 dienen.

4.3 Soll eine Schalltonne innerhalb eines Fahrwassers eine Stelle unabhängig vom Seegang wirksam bezeichnen, so muß das Schallzeichen durch eine besondere Kraftquelle erzeugt werden.

4.4 Werden zur Bezeichnung von Wracken (Schiffahrthindernissen) Wrackschiffe ausgelegt, so gilt für die Abgabe von Nebelschallzeichen durch Glocke folgende Regel:

Das Wrack ist einlaufend an *Steuerbord* zu lassen:

Gruppen von drei Glockenschlägen, das Wrack ist einlaufend an *Backbord* zu lassen:

Gruppen von zwei Glockenschlägen, am Wrack kann an *beiden Seiten* vorbeigefahren werden:

Gruppen von vier Glockenschlägen.

5. Betrieb der Nebelschallsendeanlagen

5.1 Die technischen Einrichtungen der Nebelschallsendeanlagen sollen derart sein, daß die Schallzeichen bei Bereitschaft der Bedienung jederzeit abgegeben werden können.

Die Bedienung soll im Bedarfsfall möglichst ohne Verzug, mindestens jedoch innerhalb von 15 Minuten bereit sein.

5.2 Der Sichtigkeitsgrad, bei dem am Tage oder bei Nacht Nebelschallzeichen abzugeben sind, ist für jede Anlage festzulegen; dabei sind die örtlichen Verhältnisse und die Anforderungen der Schifffahrt zu berücksichtigen.

Vom 26. Juli 1957

Bundesgesetzbl. II S. 738

§ 1 *

Küstenschifffahrt im Sinne dieses Gesetzes betreibt, wer Fahrgäste oder Güter in einem Ort im Geltungsbereich dieses Gesetzes an Bord nimmt und sie unter Benützung des Seeweges gegen Entgelt an einen Bestimmungsort in diesem Bereich befördert. Für die Begrenzung des Seeweges sind die Vorschriften der Dritten Durchführungsverordnung zum Flaggenrechtsgesetz vom 3. August 1951 (Bundesgesetzbl. II S. 155) entsprechend anzuwenden.

§ 2 *

(1) Küstenschifffahrt darf nur betrieben werden

1. mit Seeschiffen, die nach dem Flaggenrechtsgesetz vom 8. Februar 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 79) die Bundesflagge führen;
2. mit Binnenschiffen, die in einem Schiffsregister im Geltungsbereich dieses Gesetzes eingetragen sind und die nach § 6 der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung vom 18. Juli 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 769) für Seefahrten vorgeschriebenen Zeugnisse besitzen.

(2) Steht an einem Ort, an dem die Beförderung beginnen soll, ein Schiff, mit dem nach Absatz 1 Küstenschifffahrt betrieben werden darf, nicht oder nur zu erheblich ungünstigeren Bedingungen zur Verfügung, so kann die örtlich zuständige Wasser- und Schifffahrtsdirektion auf Antrag die Beförderung mit einem Seeschiff fremder Flagge erlauben. Über die Erlaubnis ist eine schriftliche Bescheinigung auszustellen. Die Bescheinigung ist an Bord mitzuführen.

§ 1: 3. DV zum Flaggenrechtsgesetz 9514-1-3

§ 2 Abs. 1 Nr. 1: Flaggenrechtsgesetz 9514-1

§ 2 Abs. 1 Nr. 2: Binnenschiffs-Untersuchungsordnung 9502-7

§ 3 *

(1) Ordnungswidrig handelt, wer als Führer eines nach § 2 Abs. 1 zur Küstenschifffahrt nicht zugelassenen Schiffs ohne die Erlaubnis nach § 2 Abs. 2 Küstenschifffahrt betreibt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit und der Versuch der Ordnungswidrigkeit können mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark geahndet werden.

(3) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 73 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist die Wasser- und Schifffahrtsdirektion. Die Befugnisse der obersten Verwaltungsbehörde nach § 66 Abs. 2 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten nimmt der Bundesminister für Verkehr wahr.

§ 4 *

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin.

§ 5 *

§ 6 *

(1) Dieses Gesetz tritt am 1. Oktober 1957 in Kraft, hinsichtlich § 3 Abs. 2 jedoch im Land Berlin erst am Tage nach der Verkündung des Übernahmegesetzes im Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Berlin.

(2) ...

§ 3 Abs. 3: OWiG 454-1

§§ 4 u. 6: GVBl. Berlin 1957 S. 1086

§ 5: Das G gilt im Saarland gem. § 1 Nr. 34 V v. 28. 11. 1958 I 891

§ 6 Abs. 2: Aufhebungsvorschrift

Hafenordnung (Polizeiverordnung) für die Häfen in Schleswig-Holstein *

Vom 24. April 1956

Bundesgesetzbl. II S. 451

Inhaltsverzeichnis

ERSTER TEIL			§§
Gemeinsame Vorschriften für alle Häfen			
Erster Abschnitt			
Allgemeines		§§	
Geltungsbereich	1	Schutz der Pegelanlagen	26
Gültigkeit anderer Vorschriften	2	Durchfahren von Schleusen und Brückenöffnungen	27
Anordnungen vorübergehender Art	3	Fahrregeln für kleine Fahrzeuge	28
Verhalten im Hafengebiet	4	Befahren von Badegebieten	29
Verantwortung der Fahrzeugführer	5		
Betreten der Fahrzeuge durch Personen in dienstlichem Auftrag	6	Sechster Abschnitt	
Kennzeichnung der Fahrzeuge	7	Sicherheitsvorschriften	
		Sicherung von Dampf- und Abflußleitungen	30
Zweiter Abschnitt		Gebrauch von Feuer auf den Fahrzeugen	31
Einlaufen, An- und Abmeldepflicht		Besondere Sicherheitsvorschriften	32
Erlaubnis zum Einlaufen	8	Sondervorschriften für Fahrzeuge mit feuergefährlicher Ladung	33
Vorsichtsmaßnahmen auf Fahrzeugen	9	Laden und Löschen von Tankschiffen	34
An- und Abmeldung der Fahrzeuge	10	Verhalten bei Gefahr	35
		Bekämpfung von Ratten und anderem Ungeziefer	36
Dritter Abschnitt		Betreten der Fahrzeuge	37
Benutzung der Liegeplätze		Benutzung der Hafengewässer	38
Anweisung der Liegeplätze	11	Entnahme von Eis, Sand und Kies; Bergen von Gegenständen; Vornahme besonderer Arbeiten	39
Festmachen und Verholen	12	Veranstaltungen im Hafen	40
Loswerfen bei Gefahr im Verzuge	13	Versenken und Ablegen von Gegenständen	41
Landgänge	14	Verkehrsstörende Einrichtungen	42
Maschinenprobe	15	Benutzung der Rettungsgeräte	43
Ausbringen von Leinen, Drähten und Ketten	16		
		ZWEITER TEIL	
Vierter Abschnitt		Besondere Vorschriften für die einzelnen Häfen	
Laden und Löschen		Erster Abschnitt	
Benutzung von Kaianlagen	17	Brunsbüttelkoog (Kanalhafen)	44 bis 46
Beseitigung störender Gegenstände	18	Zweiter Abschnitt	
Benutzung von Anlegebrücken	19	Rendsburg (Kreishafen)	47 bis 49
Verhalten von Landfahrzeugen im Hafen	20	Dritter Abschnitt	
		Rendsburg (Obereiderhafen)	50 bis 52
Fünfter Abschnitt		Vierter Abschnitt	
Schiffsverkehr im Hafen		Kiel-Holtenau	53 bis 55
Bemannung und Bewachung der Fahrzeuge	21	Fünfter Abschnitt	
Schallsignal	22	Häfen, Lösch- und Ladeplätze am Nord-Ostsee-Kanal	56 bis 58
Lichterführung	23		
Ankern	24		
Schleppverkehr	25		

Sechster Abschnitt	§§	Zweiunddreißigster Abschnitt	§§
Flensburg	59 bis 61	Glückstadt	145 bis 147
Siebenter Abschnitt		Dreiunddreißigster Abschnitt	
Glücksburg (Ostsee)	62 bis 64	Kellinghusen	148 bis 150
Achter Abschnitt		Vierunddreißigster Abschnitt	
Langballigau	65 bis 67	Itzehoe	151 bis 155
Neunter Abschnitt		Fünfunddreißigster Abschnitt	
Schleimünde	68 bis 70	Wilster	156 bis 158
Zehnter Abschnitt		Sechsenddreißigster Abschnitt	
Kappeln	71 bis 73	Neufeld (Süderdithmarschen)	159 bis 161
Elfter Abschnitt		Siebenunddreißigster Abschnitt	
Schleswig	74 bis 76	Friedrichskoog	162 bis 167
Zwölfter Abschnitt		Achtunddreißigster Abschnitt	
Eckernförde	77 bis 79	Meldorf	168 bis 172
Dreizehnter Abschnitt		Neununddreißigster Abschnitt	
Strande	80 bis 81	Büsum	173 bis 177
Vierzehnter Abschnitt		Vierzigster Abschnitt	
Kiel	82 bis 89	Pahlhude	178 bis 179
Fünfzehnter Abschnitt		Einundvierzigster Abschnitt	
Möltenort	90 bis 91	Friedrichstadt	180 bis 183
Sechzehnter Abschnitt		Zweiundvierzigster Abschnitt	
Laboe	92 bis 94	Tönning	184 bis 185
Siebzehnter Abschnitt		Dreiundvierzigster Abschnitt	
Heiligenhafen	95 bis 98	Schülperstel	186 bis 187
Achtzehnter Abschnitt		Vierundvierzigster Abschnitt	
Orth auf Fehmarn	99 bis 102	Tetenbüllspieker	188 bis 189
Neunzehnter Abschnitt		Fünfundvierzigster Abschnitt	
Burgstaaken	103 bis 105	Husum	190 bis 194
Zwanzigster Abschnitt		Sechsendvierzigster Abschnitt	
Neustadt (Holstein)	106 bis 108	Süderhafen auf Nordstrand	195 bis 196
Einundzwanzigster Abschnitt		Siebenundvierzigster Abschnitt	
Niendorf (Ostsee)	109 bis 111	Pellworm	197 bis 199
Zweiundzwanzigster Abschnitt		Achtundvierzigster Abschnitt	
Lübeck	112 bis 119	Dagebüll	200 bis 202
Dreiundzwanzigster Abschnitt		Neunundvierzigster Abschnitt	
Mölln	120 bis 121	Wyk auf Föhr	203 bis 205
Vierundzwanzigster Abschnitt		Fünzigster Abschnitt	
Lauenburg	122 bis 124	Amrum	206 bis 208
Fünfundzwanzigster Abschnitt		Einundfünfzigster Abschnitt	
Geesthacht	125 bis 127	Hörnum auf Sylt	209 bis 210
Sechsendzwanzigster Abschnitt		Zweiundfünfzigster Abschnitt	
Schulau	128 bis 132	List auf Sylt	211 bis 212
Siebenundzwanzigster Abschnitt		Dreiundfünfzigster Abschnitt	
Haseldorf	133 bis 134	Helgoland	213 bis 217
Achtundzwanzigster Abschnitt			
Pinneberg	135 bis 137		
Neunundzwanzigster Abschnitt			
Uetersen	138 bis 140		
Dreißigster Abschnitt			
Elmshorn	141 bis 142		
Einunddreißigster Abschnitt			
Kollmar	143 bis 144		

DRITTER TEIL

Schlußvorschriften

Strafbestimmungen	218
Zuständigkeiten des Bundes und des Landes	219
Inkrafttreten der Verordnung	220

ANLAGE

Schiffsmeldung

Der Bundesminister für Verkehr und der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein erlassen je für ihren örtlichen und sachlichen Zuständigkeitsbereich folgende Hafenordnung (Polizeiverordnung) für die Häfen im Lande Schleswig-Holstein, und zwar

der Bundesminister für Verkehr auf Grund des § 366 Nr. 10 des Strafgesetzbuchs in Verbindung mit den Artikeln 89 und 129 Abs. 1 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland, der Minister für Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Innenminister des Landes Schleswig-Holstein auf Grund des § 14 Abs. 1 sowie der §§ 25, 37 und 38 des Preußischen Polizeiverwaltungsgesetzes vom 1. Juni 1931 (Preußische Gesetzsammlung S. 77) in Verbindung mit den §§ 348 und 351 des Preußischen Wassergesetzes vom 7. April 1913 (Preußische Gesetzsammlung S. 53): *

ERSTER TEIL

Gemeinsame Vorschriften für alle Häfen

ERSTER ABSCHNITT

Allgemeines

§ 1

Geltungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für den Hafenbetrieb der im Zweiten Teil bezeichneten Häfen mit ihren Wasserflächen und öffentlichen Hafenanlagen.

(2) Häfen im Sinne dieser Verordnung sind auch die im Zweiten Teil bezeichneten Lösch- und Ladeplätze.

§ 2 *

Gültigkeit anderer Vorschriften

Soweit in dieser Hafenordnung nichts Abweichendes bestimmt ist, gelten

1. für die an der Küste und an den Seeschiffahrtsstraßen gelegenen Hafengewässer der Erste Teil sowie die nach seinem § 1 Abs. 2 für Häfen geltenden Bestimmungen des Zweiten Teils der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung vom 6. Mai 1952 (Bundesgesetzbl. II S. 553) und die Seestraßenordnung vom 22. Dezember 1953 (Bundesgesetzbl. II S. 603, 760),
2. für die an den Binnenschiffahrtsstraßen gelegenen Hafengewässer die Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung vom 19. Dezember 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1135),
3. für die am Nord-Ostsee-Kanal gelegenen Häfen, Lösch- und Ladeplätze die Betriebsordnung für den Nord-Ostsee-Kanal vom 1. April 1939 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig S. 79).

Einleitungssatz: StGB 450-2; GG 100-1

§ 2 Nr. 1: Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung 9511-1; Seestraßenordnung 9511-2

§ 2 Nr. 2: Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung 9501-3

§ 3

Anordnungen vorübergehender Art

Die Hafenbehörden sind ermächtigt, in Durchführung dieser Hafenordnung Anordnungen vorübergehender Art zu erlassen, die aus besonderem Anlaß zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Ordnung der Schifffahrt erforderlich werden.

§ 4

Verhalten im Hafengebiet

Jeder hat sich im Hafengebiet so zu verhalten, daß kein anderer gefährdet, geschädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird. Die Anweisungen der Hafenbehörde und der Vollzugsorgane sind zu befolgen.

§ 5

Verantwortung der Fahrzeugführer

Die Führer der Fahrzeuge oder ihre Vertreter sind dafür verantwortlich, daß diese Hafenordnung auf den Fahrzeugen befolgt wird. Sie haben die Schiffsmannschaft anzuhalten, diese Hafenordnung zu befolgen.

§ 6

Betreten der Fahrzeuge durch Personen in dienstlichem Auftrag

(1) Den Bediensteten der Hafenbehörden und den Vollzugsorganen ist das Betreten der Fahrzeuge, die Besichtigung der nicht unter Zollverschluß stehenden Räume und, soweit es ihre dienstliche Tätigkeit auf dem Fahrzeug erfordert, die Mitfahrt zu gestatten. Ihnen ist über die Bauart, Ausrüstung und Ladung der Fahrzeuge sowie über besondere Vorkommnisse an Bord Auskunft zu erteilen und auf Verlangen Einblick in die Schiffspapiere zu gewähren.

(2) Die Fahrzeugführer haben auf Anfordern einen sicheren Landgang zum Betreten ihrer Fahrzeuge ausbringen zu lassen oder ein Boot zum Übersetzen zur Verfügung zu stellen.

§ 7

Kennzeichnung der Fahrzeuge

(1) Fahrzeuge, die in Schleswig-Holstein beheimatet sind und die nicht bereits nach anderen Rechtsvorschriften gekennzeichnet sein müssen, haben folgende Kennzeichen zu tragen:

1. den Schiffsnamen an jeder Seite des Bugs und am Heck,
2. den Namen des Heimathafens am Heck unter dem Schiffsnamen,
3. den Namen und Wohnort des Eigentümers binnenbords an gut sichtbarer Stelle.

Die Kennzeichnung nach Nummern 1 und 2 muß in gut sichtbarer, mindestens 10 cm hoher, lateinischer Druckschrift angebracht sein.

(2) Bei Sportfahrzeugen darf die Schriftgröße nach Absatz 1 Satz 2 bis auf 5 cm verringert werden. Ist ein Sportfahrzeug bei einem Wassersportverein eingetragen, so brauchen nur sein Name und das Kennzeichen des Vereins außenbords an jeder Seite des Bugs oder am Heck angebracht zu sein.

ZWEITER ABSCHNITT

Einlaufen, An- und Abmeldepflicht

§ 8

Erlaubnis zum Einlaufen

(1) Einer ausdrücklichen Erlaubnis der Hafenbehörde zum Einlaufen in einen Hafen oder zur Benutzung einer Anlegestelle bedürfen Fahrzeuge,

1. die zu sinken drohen;
2. die brennen, bei denen Brandverdacht besteht oder bei denen nach einem Brand nicht mit Sicherheit feststeht, daß der Brand völlig gelöscht ist;
3. die mehr als 35 kg Sprengstoff oder eine feuergefährliche Ladung an Bord haben oder die nach dem Löschen einer feuergefährlichen Tankladung noch nicht entgast worden sind, es sei denn, daß für solche Fahrzeuge ein besonderer Liegeplatz bestimmt ist;
4. die wegen ihrer Bauart oder Abmessungen den Hafenbetrieb gefährden.

(2) Erleidet ein Fahrzeug erst nach dem Eintreffen im Hafen Schaden oder tritt einer der vorgenannten Umstände erst im Hafen ein, so hat der Fahrzeugführer die Hafenbehörde unverzüglich davon in Kenntnis zu setzen. Kommt der Fahrzeugführer einer Aufforderung, das Fahrzeug zu verholen, nicht unverzüglich nach, so kann die Hafenbehörde das Fahrzeug verholen lassen. Das gilt auch für den Fall, daß eines der in Absatz 1 genannten Fahrzeuge ohne Erlaubnis in den Hafen eingelaufen ist.

§ 9

Vorsichtsmaßnahmen auf Fahrzeugen

(1) Im Hafen dürfen keine Gegenstände über die Bordwand ragen. Buganker sind klar zum Fallen zu halten; sie müssen sich in einer Lage befinden, die eine Beschädigung anderer Fahrzeuge ausschließt. Die Hafenbehörde kann in Sonderfällen Ausnahmen zulassen.

(2) Auf festgemachten Fahrzeugen sind alle Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, damit Schäden verhindert werden, die durch das Vorbeifahren anderer Fahrzeuge entstehen können.

§ 10 *

An- und Abmeldung der Fahrzeuge

(1) Die Fahrzeugführer haben ihre Fahrzeuge unmittelbar nach der Ankunft bei der Hafenbehörde mittels Vordruck nach dem Muster der Anlage anzumelden und rechtzeitig vor Verlassen des Hafens in gleicher Form abzumelden. Die Vordrucke sind auf Verlangen der Hafenbehörde doppelt auszuferigen.

(2) Soweit nicht im Zweiten Teil etwas anderes bestimmt ist, sind von den Meldungen befreit

1. Fahrgastschiffe, die nach einem der Hafenbehörde mitgeteilten, öffentlich bekanntgegebenen Fahrplan verkehren;

§ 10 Abs. 2 Nr. 2: GG 100-1

2. die im Geltungsbereich des Grundgesetzes beheimateten

- a) Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes,
- b) Rettungs- und Feuerlöschfahrzeuge,
- c) Fahrzeuge der Küstenfischerei und der kleinen Hochseefischerei und
- d) Sportfahrzeuge;

3. Fahrzeuge, die eine Befreiungsgenehmigung der Hafenbehörde besitzen; sie wird jedoch höchstens für die Dauer von sechs Monaten ausgestellt.

(3) Fahrzeuge, die im Hafen Anlagen oder Bauten beschädigt oder wesentliche Verschmutzungen verursacht haben, dürfen den Hafen nur mit ausdrücklicher Erlaubnis der Hafenbehörde verlassen. Die Hafenbehörde kann die Erlaubnis von der Leistung einer Sicherheit abhängig machen.

DRITTER ABSCHNITT

Benutzung der Liegeplätze

§ 11

Anweisung der Liegeplätze

(1) Liegeplätze werden, wenn nicht im Zweiten Teil etwas anderes bestimmt ist, von der Hafenbehörde zugewiesen. Es besteht kein Anspruch auf Zuweisung eines bestimmten Liegeplatzes für ein Fahrzeug. Zugewiesene Liegeplätze dürfen nicht ohne Anweisung gewechselt werden.

(2) Auf Verlangen der Hafenbehörde hat der Fahrzeugführer sein Fahrzeug an einen anderen Liegeplatz zu verholen.

(3) Sind für die Fischerei und den Personenverkehr besondere Kaianlagen bestimmt, können sie von den entsprechenden Fahrzeugen ohne besondere Zuweisung benutzt werden.

§ 12

Festmachen und Verholen

(1) Fahrzeuge dürfen nur an den hierfür bestimmten Pollern, Ringen, Klampen oder Dalben festgemacht werden. Bei mehrpfähligen Dalben dürfen die Leinen nur um die ganze Pfahlgruppe gelegt oder an einer hierfür vorgesehenen Vorrichtung befestigt werden. Beim Festmachen oder Verholen ist das Stechen und Hauen in hölzerne Bauteile verboten.

(2) Die Fahrzeuge müssen fest und sicher und so vertäut werden, daß die Befestigung von jedermann gelöst werden kann und das Loswerfen anderer Fahrzeuge nicht behindert wird.

(3) In Häfen mit wechselndem Wasserstand oder Strömung sind die Fahrzeuge so festzulegen, daß sie weder sich losreißen noch Schäden oder Verkehrsbehinderungen hervorrufen können.

(4) Beiboote dürfen nur dicht vor oder hinter den Fahrzeugen und nur an der Landseite festgemacht werden.

§ 13**Loswerfen bei Gefahr im Verzuge**

Wird bei Gefahr im Verzuge ein Fahrzeug ohne Zustimmung des Fahrzeugführers losgeworfen oder verholt, so ist der Fahrzeugführer oder die Hafenbehörde sofort zu unterrichten.

§ 14**Landgänge**

(1) Landgänge, wie Brücken, Stege, Treppen, Leitern müssen verkehrssicher sein.

(2) Liegen mehrere Fahrzeuge nebeneinander, so ist das Überlegen von Stegen sowie das Hinüberbringen von Gütern und der Verkehr von Personen über die dem Ufer näherliegenden Fahrzeuge zu gestatten.

(3) Landgänge sind bei Dunkelheit ausreichend zu beleuchten. Die Beleuchtung ist so abzublenken, daß der Verkehr nicht durch Verwechslungen oder Blendungen gestört werden kann.

§ 15**Maschinenprobe**

(1) Auf festgemachten Fahrzeugen darf die Schiffschraube nur in Gang gesetzt werden

1. zur Erprobung der Antriebsmaschine oder zur Feststellung der Zugkraft (Maschinen- oder Pfahlprobe), wenn die Hafenbehörde hierzu eine ausdrückliche Erlaubnis erteilt hat;
2. zu der üblichen, kurzen Erprobung vor dem Ablegen, wenn
 - a) das Fahrzeug keine Grundberührung hat;
 - b) die Schiffsschraube langsam läuft und
 - c) durch den Gebrauch der Schiffsschraube weder Vertiefungen noch Verflachungen der Hafensohle verursacht noch andere Fahrzeuge gefährdet werden können.

(2) Während der Erprobung muß ein Mitglied der Besatzung als Aufsicht am Heck stehen. Andere Fahrzeuge haben angemessenen Abstand von der Schiffsschraube zu halten.

§ 16**Ausbringen von Leinen, Drähten und Ketten**

(1) Die Schifffahrt darf durch ausgebrachte Leinen, Drähte und Ketten nur kurzfristig und nur dann behindert werden, wenn Schiffsmanöver oder Bauarbeiten es erfordern.

(2) Müssen Leinen, Drähte und Ketten längere Zeit ausgebracht bleiben, so sind sie bei Annäherung eines Fahrzeuges einzuholen oder auf den Grund zu fieren.

(3) Das Ausbringen von Leinen, Drähten und Ketten ist der übrigen Schifffahrt durch Schwenken einer roten Flagge kenntlich zu machen.

(4) Ausgebrachte Leinen, Drähte und Ketten sind bei Tage durch Wahrschauer oder durch Markierungen, bei Nacht zusätzlich durch Beleuchtung für die übrige Schifffahrt ausreichend kenntlich zu machen.

VIERTER ABSCHNITT**Laden und Löschen****§ 17****Benutzung von Kaianlagen**

(1) Die Kaianlagen sind dem Lade- und Lösverkehr vorbehalten. Zu anderen Zwecken dürfen sie nur mit Erlaubnis der Hafenbehörde benutzt werden.

(2) Während des Lös- und Ladeverkehrs ist den am Kaibetrieb unbeteiligten Personen das Betreten und Befahren der benutzten Kaianlagen und Lageräume verboten.

(3) Beim Abstellen von Landfahrzeugen und schweren Gütern ist, soweit nicht im Zweiten Teil etwas anderes bestimmt ist, von der Kaikante ein Abstand von mindestens 2 m zu halten.

(4) Nach der Benutzung hat der Benutzer die Kaianlagen wieder zu säubern und aufzuräumen.

(5) Die Hafenbehörde kann die Benutzung und Belastung der Kaianlagen und die Benutzung der öffentlichen Verladeeinrichtungen regeln. Sie kann von den Vorschriften der Absätze 2 und 3 Ausnahmen zulassen.

§ 18**Beseitigung störender Gegenstände**

Gegenstände, welche die Schifffahrt gefährden oder eine Verflachung hervorrufen können, sind von dem Eigentümer oder dem sonst Verantwortlichen zu beseitigen. Falls ihm dies nicht möglich ist, hat er für die Warnung anderer Verkehrsteilnehmer zu sorgen und die Hafenbehörde unverzüglich zu benachrichtigen.

§ 19**Benutzung von Anlegebrücken**

(1) Auf Anlegebrücken sind das Lagern von Gegenständen sowie der Verkehr von Landfahrzeugen untersagt. Die Zugänge sind freizuhalten.

(2) Über die Treppen hölzerner Brücken dürfen Gegenstände aller Art nur getragen oder auf Streitleitern gerollt oder geschleift werden.

(3) § 17 Abs. 4 ist entsprechend anzuwenden.

(4) Die Hafenbehörde kann von den Vorschriften der Absätze 1 und 2 Ausnahmen zulassen.

§ 20**Verhalten von Landfahrzeugen im Hafen**

(1) Im Hafengebiet haben die Führer der Landfahrzeuge die Anordnungen der Hafenbehörde über die Zuweisung von Parkplätzen sowie die Reihenfolge der An- und Abfahrt vor Kaimauern, Bollwerken und Brücken zu befolgen.

(2) Das Abstellen von Landfahrzeugen aller Art ist im Hafengebiet nur mit Erlaubnis der Hafenbehörde gestattet.

FUNFTER ABSCHNITT
Schiffsverkehr im Hafen

§ 21

Bemannung und Bewachung der Fahrzeuge

(1) Fahrzeuge müssen beim Wechseln des Liegeplatzes so ausreichend bemannt sein, daß sie manövrierfähig sind.

(2) Verläßt der Fahrzeugführer sein Fahrzeug, so hat er für die Zeit seiner Abwesenheit einen verantwortlichen schiffahrtskundigen Vertreter einzuteilen. Der Vertreter muß sich an Bord aufhalten und die Schiffs- und Hafenpapiere in Besitz haben. Auf Fahrzeugen unter Dampf darf der Heizer nicht als Vertreter eingeteilt werden.

(3) Die Hafenbehörde kann erlauben, daß für mehrere nebeneinanderliegende Fahrzeuge nur eine schiffahrtskundige Person eingeteilt wird.

(4) Für nicht bewohnbare oder außer Dienst gestellte Fahrzeuge bis 1800 cbm Bruttoreumgehalt und Schwimmkörper, die ständig oder nachts ohne Besatzung sind, ist der Hafenbehörde eine ortsansässige, für das Fahrzeug verantwortliche Person zu benennen, deren Name und Anschrift auf dem Fahrzeug oder Schwimmkörper gut sichtbar anzubringen sind. Die Hafenbehörde kann diese Erleichterungen im Einzelfall auch für bewohnbare Fahrzeuge zulassen, wenn die Verkehrsverhältnisse es gestatten.

(5) Auf Fischerei- und Sportfahrzeugen bis höchstens 57 cbm Bruttoreumgehalt finden die Vorschriften des Absatzes 2, auf Verkehrs-, Versetz- und Arbeitsboote die Vorschriften der Absätze 2 und 4 keine Anwendung.

§ 22

Schallsignal

Soweit nicht im Zweiten Teil etwas anderes bestimmt ist, haben Fahrzeuge, deren Länge 7 m oder mehr beträgt,

1. bei unübersichtlicher Lage,
2. vor dem Einlaufen in Krümmungen,
3. vor dem Einlaufen in Hafenbecken sowie beim Auslaufen aus ihnen

das Signal „Achtung“ zu geben.

§ 23 *

Lichterführung

(1) Fahrzeuge, die am Ufer, an Dalben, an Tonnen oder an einer Landungsbrücke festgemacht haben, müssen möglichst in Deckshöhe an der Fahrwasserseite bei einer Fahrzeuglänge von 7 m bis 45,75 m ein weißes Licht mittschiffs, bei einer Fahrzeuglänge über 45,75 m vorn und hinten je ein weißes Licht führen. Sind zwei oder mehrere Fahrzeuge nebeneinander festgemacht, so braucht nur das dem Fahrwasser zunächst liegende Fahrzeug diese Lichter zu führen. Die Hafenbehörde kann für Teile des Hafens Ausnahmen zulassen.

§ 23 Abs. 2: Seestraßenordnung 9511-2; Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung 9501-3

(2) Im übrigen haben Fahrzeuge, die nach Artikel 7 Abs. d der Seestraßenordnung keine Lichter zu führen brauchen, ein über den ganzen Horizont scheinendes weißes Licht an der Stelle zu führen, an der es am besten gesehen werden kann. Offene Schuten ohne eigenen Antrieb sind von der Führung der nach der Seestraßenordnung vorgeschriebenen Seitenlichter befreit, wenn sie ein Licht nach Satz 1 führen. In den an Binnenschiffahrtstraßen gelegenen Häfen dürfen Ruder- und Paddelboote die in der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung vorgesehenen Lichter führen.

§ 24

Ankern

Soweit nicht für Häfen des Nord-Ostsee-Kanals etwas anderes bestimmt ist, dürfen Fahrzeuge nur mit Erlaubnis der zuständigen Hafenbehörde ankern. Dieser Erlaubnis bedarf es nicht beim Ankern auf Reeden und auf den von der Hafenbehörde zum Ankern bestimmten Plätzen, ferner zum Zwecke des Drehens oder Schwoiens oder bei unmittelbar drohender Gefahr.

§ 25

Schleppverkehr

(1) Fahrzeuge dürfen außer in Notfällen Schlepparbeiten nur ausführen, wenn sie mit einer sicher arbeitenden Schleppvorrichtung ausgerüstet sind. Die Schleppvorrichtung muß so eingerichtet sein, daß die Schlepptrosse, auch wenn Kraft darauf steht, geslippt werden kann. Bei Schleppern, die Seeschiffe schleppen, muß die Schlepptrosse auch vom Ruderstand aus geslippt werden können.

(2) Die Vorschrift des Absatzes 1 Satz 2 gilt nicht für Binnenschiffe mit eigener Triebkraft, die ihrer Bauart nach zum Befördern von Fahrgästen oder Gütern bestimmt sind, soweit sie nach dem Schiffszeugnis zum Schleppen zugelassen sind.

(3) Fahrzeuge mit Fahrgästen an Bord dürfen nur in Notfällen geschleppt werden oder selbst ein anderes Fahrzeug schleppen. Dies gilt nicht für die nur für Sportzwecke zusammengestellten Kleinschleppzüge.

(4) Die Schleppleinen müssen so aufgekürzt werden, daß die Manövrierfähigkeit des Schleppzuges gewährleistet bleibt.

(5) Es dürfen gleichzeitig nicht mehr Fahrzeuge in Schlepp genommen werden, als die Raum- und Verkehrsverhältnisse des Hafens es gestatten.

(6) Auf einem geschleppten Fahrzeug muß während der Fahrt das Ruder ständig mit einem schiffahrtskundigen besetzt sein. Bei nebeneinander geschleppten Schuten genügt eine schiffahrtskundige Person. Für die Befolgung dieser Vorschrift ist auch der Führer des Schleppers verantwortlich.

(7) Fahrzeuge ohne Maschinenantrieb, Kräne, Flöße und andere Fahrzeuge, die in den Hafengewässern nicht mit Sicherheit manövriert oder mit

Leinen verholt werden können, müssen sich ausreichender Schlepperhilfe bedienen.

§ 26

Schutz der Pegelanlagen

Beim Ablegen, Anlegen oder bei sonstigen Manövern ist darauf zu achten, daß die durch eine Hinweistafel als „Pegel“ bezeichneten Anlagen nicht beschädigt werden. Es ist verboten, an diesen Anlagen festzumachen oder ihren Betrieb durch Sog oder Schwall oder in anderer Weise zu stören oder zu behindern.

§ 27

Durchfahren von Schleusen und Brückenöffnungen

(1) Schleusen und Brückenöffnungen dürfen nur von Fahrzeugen durchfahren werden, die einschließlich ihrer Ladung die im Einzelfall zugelassenen Maße nicht überschreiten. Beim Durchfahren hat der Fahrzeugführer größte Vorsicht walten zu lassen; er hat insbesondere das Berühren von Schleusenmauern und -toren sowie Brückenanlagen zu vermeiden. Die Geschwindigkeit des Fahrzeuges muß so weit vermindert werden, wie die Erhaltung der Steuerfähigkeit es zuläßt. Vor dem Einlaufen in Schleusen und Brückenöffnungen müssen Fender bereitgehalten werden. Zum Absetzen der Fahrzeuge von Schleusenmauern und -toren sowie Brückenanlagen dürfen nur hölzerne Bäume ohne Beschlag verwendet werden.

(2) Fahrzeuge, die durch Schleusen und Brückenöffnungen geschleppt werden, müssen steuerfähig und während der Durchfahrt mit wenigstens zwei Personen besetzt sein, von denen eine das Ruder, die andere die Fender zu bedienen hat.

(3) Nicht steuerfähige Fahrzeuge dürfen nur mit Leinen durch Schleusen und Brückenöffnungen geholt werden.

(4) Vor Schleusen oder Brückenöffnungen wartende Fahrzeuge dürfen das Fahrwasser nicht sperren. Schleusen und Brückenöffnungen dürfen von mehreren Fahrzeugen nicht gleichzeitig durchfahren werden. Ein mit dem Strom fahrendes Fahrzeug hat vorbehaltlich besonderer Anordnungen die Vorfahrt.

(5) Die Hafenbehörde kann von den Vorschriften der Absätze 2 und 3 Ausnahmen zulassen.

(6) Die Vorschriften der Absätze 1 bis 5 gelten nicht, soweit für Häfen des Nord-Ostsee-Kanals etwas anderes bestimmt ist.

§ 28

Fahrregeln für kleine Fahrzeuge

Sofern nicht die Hafenbehörde etwas Abweichendes anordnet, sollen sich kleine Fahrzeuge, auch wenn sie Segel gesetzt haben, am Rande des Fahrwassers halten und so manövrieren, daß sie den Kurs eines ein- oder auslaufenden Fahrzeuges nicht kreuzen. Sie dürfen das Fahrwasser nur auf dem kürzesten Wege und nur dann queren, wenn das Fahrwasser frei ist.

§ 29

Befahren von Badegebieten

Auf den durch besondere Zeichen abgegrenzten, zum Baden freigegebenen Wasserflächen vor Badeanstalten und Freibädern dürfen Fahrzeuge nur mit ausdrücklicher Erlaubnis der Hafenbehörde fahren.

SECHSTER ABSCHNITT

Sicherheitsvorschriften

§ 30

Sicherung von Dampf- und Abflußleitungen

Ausgüsse, Abdampfleitungen und ähnliche Einrichtungen an Bord sind so zu sichern, daß Personen, Fahrzeuge, Güter, Kaimauern und andere Uferanlagen vor Beschmutzung oder Schaden bewahrt bleiben. Ebenso sind geeignete Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, wenn von einem Fahrzeug Dampf oder heißes Wasser abgelassen werden soll.

§ 31

Gebrauch von Feuer auf den Fahrzeugen

(1) Auf allen Fahrzeugen darf Feuer nur in gesicherten Feuerstellen und solchen Räumen gebrannt werden, die vom Laderaum durch Schotten getrennt sind; das Feuer ist ständig unter Aufsicht zu halten. Flammenlicht darf auf den Fahrzeugen nur in geschlossenen Leuchten oder fest angebrachten Leuchten mit Brennstoffbehältern aus Metall benutzt werden; in den Maschinen- und Kesselräumen der Dampfschiffe ist der Gebrauch offener Olleuchten erlaubt.

(2) In gedeckten Laderäumen und in der Nähe offener Ladeluken der Schiffe ist das Rauchen und das Mitbringen glimmender Zigarren, Zigaretten und Pfeifen verboten.

(3) Pech, Teer, Harz oder Öl darf an Bord nur auf freiem Deck bei geschlossenen Luken und in Behältern aus nicht brennbaren Stoffen erhitzt werden. Das Feuer muß auf einer Unterlage aus Sand, Stein oder Erde brennen und ständig beaufsichtigt werden.

(4) Nicht voll abgelöschte Asche und Schlacke darf an Bord außerhalb der Kesselräume nur in metallenen Gefäßen mit Deckeln aufbewahrt werden.

§ 32*

Besondere Sicherheitsvorschriften

(1) In den Kaischuppen, auf ihren Rampen und Zugängen ist das Rauchen und das Mitbringen glimmender Zigarren, Zigaretten und Pfeifen verboten. Ferner ist an den bezeichneten Stellen und an allen Plätzen, wo feuergefährliche, leicht entzündliche oder explosionsgefährdete Güter gelagert, gelöscht oder geladen werden, das Anmachen und Unterhalten jedes offenen Feuers untersagt, soweit nicht Ausnahmen nachstehend zugelassen sind oder im Einzelfall von der Hafenbehörde gestattet werden.

(2) Auf Anlegebrücken und solchen Kaianlagen, die für den Personenverkehr bestimmt sind, dürfen

§ 32 Abs. 5 Kursivdruck: Jetzt V über gefährliche Seefrachtgüter 9512-6

Behälter mit brennbaren Flüssigkeiten nicht gelagert werden.

(3) In der Nähe gefährlicher Güter oder von Behältern, in denen gefährliche Stoffe oder Gegenstände befördert worden sind, darf nur mit Erlaubnis der Hafenbehörde gelötet, geschweißt und mit Schneidbrennern gearbeitet werden.

(4) Werden Kesselwagen mit brennbaren Flüssigkeiten beladen oder werden solche Wagen entleert, so sind ihre Dome bei der Annäherung von Lokomotiven zu schließen.

(5) Für die Klassifizierung der gefährlichen Güter ist die *Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen vom 12. Dezember 1955 (Bundesgesetzbl. II S. 945)* maßgeblich.

§ 33

Sondervorschriften für Fahrzeuge mit feuergefährlicher Ladung

(1) Fahrzeuge, die mit entzündbaren festen oder flüssigen Stoffen beladen sind, sollen so festgemacht werden, daß der Bug in Richtung zur Ausfahrt liegt. An Kanalliegeplätzen sind die Fahrzeuge in der Richtung, in der am besten abgefahren werden kann, festzumachen. Bei Dunkelheit oder stark unsichtigem Wetter dürfen die Fahrzeuge nur mit Erlaubnis der Hafenbehörde oder bei Gefahr im Verzuge und unter Beachtung der erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen verholt werden.

(2) Zum Schleppen von Fahrzeugen, die mit entzündbaren festen oder flüssigen Stoffen beladen sind, dürfen Dampfschlepper nur benutzt werden, wenn sie mit einem behördlich anerkannten Funkenfänger ausgerüstet sind.

(3) Auf Fahrzeugen, die mit entzündbaren festen oder flüssigen Stoffen beladen sind, sind Flüssiggasanlagen abzuschalten und so zu sichern, daß sie nicht unbefugt in Betrieb genommen werden können.

(4) Die Vorschrift des § 32 Abs. 5 ist entsprechend anzuwenden.

§ 34

Laden und Löschen von Tankschiffen

(1) Feuergefährliche Tankladungen dürfen nur an den dafür bestimmten Umschlagstellen und nur mit Erlaubnis der Hafenbehörde geladen oder gelöscht werden. Bei Gewitter ist der Umschlag verboten.

(2) Bevor die zum Umschlag dienenden Schläuche an das Fahrzeug angeschlossen werden, muß das Fahrzeug mit den an Land befindlichen Rohrleitungen elektrisch leitend verbunden sein. Diese leitende Verbindung darf erst nach Lösung der Schlauchanschlüsse entfernt werden. Antennen der Fahrzeuge sind zu erden.

(3) Flüssige Treibstoffe zur Eigenversorgung von Fahrzeugen dürfen nur von Landanlagen oder Bunkerbooten abgegeben werden.

(4) Von den am Umschlag beteiligten Fahrzeugen ist ein Sicherheitsabstand zu halten, und zwar, soweit möglich, von mindestens 5 m, bei fließenden Gewässern in Längsrichtung von mindestens 10 m.

(5) Die Fahrzeuge sind an Land so festzumachen, daß elektrische Speisekabel und die zum Laden und Löschen verwendeten Schlauchleitungen nicht übermäßig durch Zug beansprucht werden können. Durch die Anbringung von Tauvorläufern oder Gummisprings oder durch andere geeignete Maßnahmen ist sicherzustellen, daß die Festmacheleinen durch den Schwall oder Sog vorbeifahrender Schiffe nicht übermäßig beansprucht werden.

(6) Beim Laden oder Löschen brennbarer Flüssigkeiten müssen offene Feuer an Bord gelöscht werden. Dies gilt nicht für die Befeuerung der Kesselanlagen der Antriebsmaschinen.

(7) Es dürfen nur betriebssichere Schläuche und Verbindungen verwendet werden.

(8) Während des Umschlags ist durch eine ständige Schlauchwache sicherzustellen, daß im Falle der Gefahr die Pumpen sofort stillgesetzt und die Absperrvorrichtungen an Bord und an Land sofort geschlossen werden können. Durch geeignete Vorkehrungen ist sicherzustellen, daß keine brennbaren Flüssigkeiten auf die Wasseroberfläche des Hafens gelangen können.

(9) Können beim Laden oder Löschen einer feuergefährlichen Tankladung, bei der Entgasung oder ähnlichen Arbeiten explosive Gasluftgemische auftreten, so ist auf der Verladebrücke oder an einer anderen gut sichtbaren Stelle eine rote Tafel zu setzen. Bei Nacht ist die Tafel zu beleuchten.

§ 35

Verhalten bei Gefahr

(1) Bei Ausbruch von Feuer haben sich die Besatzungen der im Gefahrenbereich liegenden Fahrzeuge unverzüglich an Bord zu begeben.

(2) Unbeschadet der Vorschriften über die Verpflichtung zur Hilfeleistung sind alle Anordnungen der Hafenbehörde, der Feuerwehr oder der Polizei über das Verhören der Fahrzeuge und die Brandbekämpfung zu befolgen.

(3) In Notfällen kann Hilfe durch anhaltendes Betätigen eines Schallsignalgerätes herbeigerufen werden.

(4) Ernste Unfälle, Todesfälle an Bord, Beschädigungen, Havarien oder das Sinken von Fahrzeugen sind der Hafenbehörde oder der Polizei durch den Fahrzeugführer oder seinen Vertreter sofort zu melden.

§ 36

Bekämpfung von Ratten und anderem Ungeziefer

(1) Fahrzeuge dürfen zur Vertilgung von Ratten oder Ungeziefer erst nach Anmeldung bei der Hafenbehörde und nur durch behördlich zugelassene Schädlingsbekämpfer ausgeräuchert oder ausgegast werden.

(2) Die Hafenbehörde kann für festgemachte Fahrzeuge Maßnahmen anordnen, die das Zu- und Abwandern von Ratten verhindern oder erschweren.

(3) Die Vorschriften des Landes Schleswig-Holstein über die Rattenbekämpfung bleiben unberührt. Entrattungs- und Befreiungsscheine nach Artikel 28 des Internationalen Sanitätsabkommens vom 21. Juni 1926 (Gesetz vom 18. März 1930 — Reichsgesetzbl. II S. 589) werden nur bei den für die Häfen Flensburg, Kiel, Rendsburg und Lübeck zuständigen Gesundheitsbehörden ausgestellt.

§ 37

Betreten der Fahrzeuge

(1) Fahrgäste und Besucher dürfen ein Fahrzeug nur mit Einverständnis des Fahrzeugführers betreten.

(2) Fahrgäste und Besucher dürfen ein Fahrzeug nur über den für den Personenverkehr freigegebenen Zugang betreten und verlassen. Der Zugang darf nur freigegeben werden, wenn das Fahrzeug fest liegt.

§ 38

Benutzung der Hafengewässer

(1) In den Hafengewässern darf außerhalb der zum Baden freigegebenen Wasserflächen nicht gebadet werden.

(2) Badende haben sich von den Schiffsfahrtszeichen fernzuhalten.

(3) Zugefrorene Wasserflächen dürfen unbefugt nicht betreten werden.

(4) Die allgemeinen Fischereivorschriften bleiben unberührt. Netze und Fischkästen dürfen nicht ausgelegt werden; die Hafenbehörde kann Ausnahmen zulassen.

§ 39

Entnahme von Eis, Sand und Kies; Bergen von Gegenständen; Vornahme besonderer Arbeiten

(1) Eis, Sand und Kies dürfen unbeschadet der Rechte anderer nur mit Erlaubnis der Hafenbehörde entnommen werden.

(2) Das Bergen von Kohlen, Altstoffen und ähnlichen Gegenständen sowie Taucherarbeiten und andere umfangreiche Arbeiten, die nicht zum üblichen Hafenbetrieb gehören, sind nur mit schriftlicher Erlaubnis der Hafenbehörde gestattet. Werden die Arbeiten im behördlichen Auftrag ausgeführt, so genügt die Anzeige bei der Hafenbehörde.

§ 40 *

Veranstaltungen im Hafen

Wettfahrten, Korsofahrten, Feuerwerke und andere verkehrsstörende Veranstaltungen im Hafen bedürfen unbeschadet der Vorschriften des § 61 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung und des § 117 der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung der Erlaubnis der Hafenbehörde.

§ 40: Seeschiffahrtstraßen-Ordnung 9511-1; Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung 9501-3

§ 41

Versenken und Ablegen von Gegenständen

Feste Gegenstände, wie Teile der Schiffsausrüstung, Ballast, Draht, Eisenteile, Steine, Bauschutt, Schlacke, Asche, Tierkörper, Unrat und Abfälle aller Art dürfen nicht in die Hafengewässer versenkt oder ausgeschüttet werden. Solche Gegenstände dürfen an anderen als den von der Hafenbehörde bestimmten Stellen nicht abgelegt werden. Öl, ölhaltiges Wasser oder Ölrückstände dürfen in die Hafengewässer weder gelenzt noch abgeleitet werden.

§ 42

Verkehrsstörende Einrichtungen

Leuchtzeichen, große Tafeln und Schilder dürfen nicht angebracht werden. Die Hafenbehörde kann Ausnahmen zulassen, wenn Störungen der Schifffahrt ausgeschlossen sind. Anderweitige Vorschriften, die eine Erlaubnispflicht vorsehen, bleiben unberührt.

§ 43

Benutzung der Rettungsgeräte

Die für die Öffentlichkeit bestimmten Rettungsgeräte dürfen weder unbefugt entfernt noch mißbräuchlich benutzt werden.

ZWEITER TEIL

Besondere Vorschriften für die einzelnen Häfen

ERSTER ABSCHNITT

Brunsbüttelkoog (Kanalhafen)

§ 44

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt den Binnenhafen mit dem Yachthafen und den Lös- und Ladeplätzen Brunsbüttelkoog Nord und Süd sowie den alten Vorhafen mit den auf der Südseite gelegenen Hafenanlagen.

(2) Der Binnenhafen erstreckt sich im Westen von der Verbindungslinie der Binnenhäupter der Schleusen mit dem Ufer und im Osten bis zu der Verbindungslinie der Lampen 19 und 20 (km 5,27). Der alte Vorhafen erstreckt sich im Westen von der Verbindungslinie der Einfahrtsfeuer auf den Molenköpfen I und II und im Osten bis zu der Verbindungslinie der Außenhäupter der alten Schleuse mit dem Ufer.

(3) Die landseitigen Grenzen des Hafengebietes sind durch Tafeln mit der Aufschrift „Hafengrenze“ gekennzeichnet.

§ 45

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist das Kanalamt in Kiel-Holtenau mit seiner Außenstelle in Brunsbüttelkoog.

§ 46 *

Einschränkungen

(1) Die Vorschriften der §§ 24 und 27 finden keine Anwendung; an ihrer Stelle gelten die entsprechenden Vorschriften der Betriebsordnung für den Nord-Ostsee-Kanal.

(2) Die Benutzung des Hafens als Winterliegeplatz ist nur mit Erlaubnis der Hafenbehörde gestattet.

ZWEITER ABSCHNITT

Rendsburg (Kreishafen)

§ 47

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt die Kaimauer einschließlich der Ladestraße sowie die davorliegende Wasserfläche in einer Breite von 40 m.

(2) Die landseitigen Grenzen des Hafengebietes sind durch Tafeln mit der Aufschrift „Hafengrenze“ gekennzeichnet.

§ 48

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die Kreisordnungsbehörde.

§ 49 *

Einschränkungen

(1) Die Vorschriften der §§ 24 und 27 finden keine Anwendung; an ihrer Stelle gelten die entsprechenden Vorschriften der Betriebsordnung für den Nord-Ostsee-Kanal.

(2) Die Benutzung des Hafens als Winterliegeplatz ist nicht gestattet.

DRITTER ABSCHNITT

Rendsburg (Obereiderhafen)

§ 50

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt das Hafenbecken mit den Hafenanlagen.

(2) Es wird begrenzt

im Norden: durch die Uferlinie;

im Osten: durch die Verbindungslinie des nördlichen Endes des Hafenbollwerks mit der Nord-Ost-Ecke des Grundstücks der Stadtwerke;

im Süden: durch die Uferlinie bis zur Südecke der Ufereinfassung der Hafenanlage;

im Westen: durch den östlichen Fuß des Eisenbahndammes.

§ 51

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die örtliche Ordnungsbehörde.

§ 46 Abs. 1 u. § 49 Abs. 1: Betriebsordnung für d. Nord-Ostsee-Kanal v. 14. 1. 1939 Regierungsamtsbl. Schleswig S. 79

§ 52

Einschränkungen

Die Benutzung des Hafens als Winterliegeplatz ist nur mit Erlaubnis der Hafenbehörde gestattet.

VIERTER ABSCHNITT

Kiel-Holtenau

§ 53

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt

1. die Wasserfläche des Binnenhafens und die nördliche Dalbenreihe,

2. den Nordhafen in Ausdehnung der Kaimauer einschließlich der Uferstraße mit den Gleisanlagen, deren westliche Grenze die Schleusenstraße bildet, und die vor der Kaimauer liegende Wasserfläche in einer Breite von 40 m, sowie

3. den Lösch- und Ladeplatz im alten Vorhafen mit der Ladestraße und der davorliegenden Wasserfläche in einer Breite von 30 m.

(2) Die landseitigen Grenzen des Hafengebietes sind durch Tafeln mit der Aufschrift „Hafengrenze“ gekennzeichnet.

§ 54

Hafenbehörde

(1) Hafenbehörde für den Binnenhafen und den Lösch- und Ladeplatz im alten Vorhafen ist das Kanalamt Kiel-Holtenau.

(2) Hafenbehörde für den Nordhafen ist die örtliche Ordnungsbehörde.

§ 55 *

Einschränkungen

(1) Die Vorschrift des § 24 findet keine Anwendung; an ihrer Stelle gilt die entsprechende Vorschrift der Betriebsordnung für den Nord-Ostsee-Kanal.

(2) Die Kaimauer am alten Vorhafen darf höchstens mit drei nebeneinander liegenden Schiffen belegt werden.

FÜNFTER ABSCHNITT

Häfen, Lösch- und Ladeplätze
am Nord-Ostsee-Kanal

§ 56

Hafengebiete

(1) Der Gemeindehafen Burg sowie die Lösch- und Ladeplätze

1. Hochdonn Nord,

2. Hohenhörn Nord und Süd,

3. Fischerhütte Nord und Süd,

4. Oldenbüttel Süd,

§ 55 Abs. 1: Betriebsordnung für d. Nord-Ostsee-Kanal v. 14. 1. 1939 Regierungsamtsbl. Schleswig S. 79

5. Breiholz,
6. Sehestedt Süd,
7. Flemhude,
8. Achterwehr,
9. Landwehr

umfassen die dazugehörigen Hafenanlagen mit den davorliegenden Wasserflächen in einer Breite von 10 m.

(2) Die landseitigen Grenzen der Hafengebiete sind durch Tafeln mit der Aufschrift „Hafengrenze“ gekennzeichnet.

§ 57

Hafenbehörden

(1) Hafenbehörde im Gemeindehafen Burg ist die örtliche Ordnungsbehörde.

(2) Hafenbehörde für die in § 56 Abs. 1 Nr. 1 bis 9 aufgeführten Lösch- und Ladeplätze ist das Kanalamt Kiel-Holtenau mit seinen Außenstellen in

Hochdonn für die Lösch- und Ladeplätze Hochdonn Nord und Hohenhörn Nord und Süd,

Oldenbüttel für die Lösch- und Ladeplätze Fischerhütte Nord und Süd und Oldenbüttel Süd,

Rendsburg für den Lösch- und Ladeplatz Breiholz,

Sehestedt für die Lösch- und Ladeplätze Sehestedt Süd, Flemhude, Achterwehr und Landwehr.

§ 58 *

Einschränkungen

(1) Die Vorschriften der §§ 24 und 27 finden keine Anwendung; an ihrer Stelle gelten die entsprechenden Vorschriften der Betriebsordnung für den Nord-Ostsee-Kanal.

(2) Die Benutzung des Gemeindehafens Burg als Winterliegeplatz ist nur mit Erlaubnis der Hafenbehörde gestattet.

SECHSTER ABSCHNITT

Flensburg

§ 59

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt das Hafenbecken mit den Hafenanlagen.

(2) Es wird begrenzt

im Norden: durch eine Linie, die den mit der Aufschrift „Hafengrenze“ gekennzeichneten Markstein auf dem Westufer (an der Grenze zwischen dem städtischen Grundstück Ostseebad und dem Klusrieser Forst) mit der Südecke der Blücherbrücke vor Mürwik am Ostufer verbindet;

im Osten: von der Nordgrenze des Hafengebietes bis zum Harniskai durch die Uferlinie, anschließend durch die Ostkante der Ladestraße bis

zum südlichen Ende des Harniskais, von hier bis zum Ballastkai durch die Uferlinie, dann rechtwinklig abbiegend bis zur Ostkante der Ladestraße und dieser folgend bis zur südlichen Hafengrenze;

im Süden: durch das Kopfende des Hafens;

im Westen: von der Südgrenze bis zur alten Werft durch die Ostkante der Straße „Schiffbrücke“, anschließend durch die Uferlinie bis zur nördlichen Hafengrenze.

(3) Zum Hafengebiet gehören außerdem die Zugänge zu den Brücken, die öffentlichen Lösch-, Lade- und Lagerflächen sowie die Freiflächen einschließlich der Schuppen, Speicher, Kran- und Eisenbahnanlagen am Harniskai, an den Kohlenkais I, II und III, am Ballastkai, am Hafendammkai, am Innenkai und an der Schiffbrücke.

§ 60

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die örtliche Ordnungsbehörde.

§ 61

Einschränkungen

Das Ankern und das Treiben vor schleppendem Anker zwischen den in Höhe des Kraftwerkes auf beiden Uferseiten stehenden Ankerverbotstafeln und in dem Gebiet von 100 m nördlich bis 250 m südlich ihrer Verbindungslinie ist verboten.

SIEBENTER ABSCHNITT

Glücksburg (Ostsee)

§ 62

Hafengebiet

Das Hafengebiet umfaßt die Hafenanlagen und den Teil der Flensburger Förde, der begrenzt wird durch eine Linie, die von der Außenkante des seeseitigen Kopfendes der vorgelagerten Buhne bis zur Außenkante des Kopfes der in Verlängerung der Fördestraße gelegenen Anlegebrücke verläuft.

§ 63

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die örtliche Ordnungsbehörde.

§ 64

Einschränkungen

Der Hafen darf als Liegeplatz nur von Segelyachten und dort beheimateten Fischereifahrzeugen benutzt werden. Auswärtigen kleinen Fischereifahrzeugen ist längeres Verbleiben nur mit Erlaubnis der Hafenbehörde gestattet.

§ 58 Abs. 1: Betriebsordnung für d. Nord-Ostsee-Kanal v. 14. 1. 1939 Regierungsamtsbl. Schleswig S. 79

ACHTER ABSCHNITT

Langballigau

§ 65

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt das Hafenbecken und die Molen.

(2) Es wird begrenzt

im Norden: durch die Verbindungslinie der beiden Molenköpfe;

im Osten: durch die Ostkante der Ostmole und anschließend durch die Uferlinie bis zur Straßenbrücke;

im Süden: durch die Uferlinie, die Mündung der Langballiger Aue und die Südgrenze des Netztrockenplatzes bis zur Wurzel der Westmole;

im Westen: durch die Westkante der Westmole.

§ 66

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die Kreisordnungsbehörde mit ihrer Außenstelle in Langballigau.

§ 67

Einschränkungen

Der Anleger an der Westmole darf nur von den Booten des Fischmeisters und der Zollverwaltung benutzt werden.

NEUNTER ABSCHNITT

Schleimünde

§ 68

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt die Einfahrt der Schlei und die Hafenanlagen.

(2) Es wird begrenzt

im Norden: durch die Nordkante der Nordmole und anschließend durch die in nördlicher Richtung verlaufende Steinböschung bis zur Uferlinie, anschließend durch die Uferlinie und die Ostkante des Zollanlegers, von dessen Kopfende entlang der Nordseite der Dalben bis zur Tonne A;

im Osten: durch die Verbindungslinie der beiden Molenköpfe;

im Süden: durch die Südkante der Hafenmole und anschließend durch die Nordkante der Landzunge und deren Verlängerung bis zur Tonne 1;

im Westen: durch die Verbindungslinie der Fahrwassertonnen A und 1.

§ 69

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist das Wasser- und Schiffsamt Kiel mit Außenstelle in Schleimünde.

§ 70

Einschränkungen

(1) Die Brücke der Wasser- und Schiffsverwaltung darf nur von den Fahrzeugen dieser Verwaltung, die Innenseite der Zollbrücke nur von den Fahrzeugen der Zollverwaltung benutzt werden.

(2) Der Drehkreis um den Drehdalben ist freizuhalten.

ZEHNTER ABSCHNITT

Kappeln

§ 71

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt die Wasserfläche der Schlei vor dem Stadtgebiet und die Hafenanlagen.

(2) Es wird begrenzt

im Norden: durch die Stadtgrenze;

im Osten: durch eine Linie, die westlich des Ufers in einem Abstand von 35 m verläuft;

im Süden: durch die Gemeindegrenze zwischen Kappeln und Grödersby;

im Westen: von der südlichen Stadtgrenze bis zur Konkordibrücke durch die Uferlinie, von dort bis zum nördlichen Ende des ausgebauten Kais durch die westliche Gleiskante der Hafenbahn, sodann durch den Hafenweg bis zur Südkante des Tonnenhofgeländes, anschließend bis zur nördlichen Stadtgrenze wieder durch die Uferlinie.

§ 72

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die örtliche Ordnungsbehörde.

§ 73

Einschränkungen

Die Anlegestelle südlich der Konkordibrücke ist für Sportfahrzeuge freizumachen.

ELFTER ABSCHNITT

Schleswig

§ 74

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt die Gewässer der inneren Schlei vor dem Stadtgebiet und die Hafenanlagen.

(2) Es wird begrenzt

im Norden: von der Nordwestecke der Schlei am Burggraben bis zur Bootsauflschleppe westlich der Schiffbrücke durch die Uferlinie, am anschließenden Hafenplatz durch den südlichen Kantstein der Plessenstraße und der anschließenden Straße nördlich der Schiffbrücke bis zur Hafenstraße, von hier wieder durch die Uferlinie bis zur Gemeindegrenze, kenntlich an der Tafel mit der Aufschrift „Hafengrenze“;

im Osten: durch eine Linie, die das auf dem Nordufer der Schlei gelegene Fährhaus mit dem auf dem Südufer der Schlei gelegenen Schulhaus von Fahrdorf verbindet; die Grenzpunkte auf beiden Ufern sind durch Tafeln mit der Aufschrift „Hafengrenze“ gekennzeichnet;

im Süden: durch die Uferlinie bis zur Otternkuhle;

im Westen: von der Otternkuhle bis zur Nordwestecke der Schlei am Burggraben durch die Uferlinie.

§ 75

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die örtliche Ordnungsbehörde.

§ 76

Einschränkungen

Die hölzerne Anlegebrücke am Westende des Bollwerks ist für kleine Fahrzeuge freizuhalten.

ZWOLFTER ABSCHNITT

Eckernförde

§ 77

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt das Hafenbecken und die Hafenanlagen.

(2) Es wird begrenzt

im Norden: durch den südöstlichen Kantstein der Straße Vogelsang von einem Punkt 70 m östlich der Klappbrücke bis zu einem Punkt 160 m westlich der Klappbrücke;

im Osten: durch eine Linie, die von der Mündung des Grenzbaches zwischen der Stadt Eckernförde und der Gemeinde Barkelsby (Luisenberg) am nördlichen Ufer nach dem südwestlichen Ende des Hafenbollwerks beim Hafenfeuer verläuft;

im Süden: durch eine Linie, die vom südwestlichen Ende des Hafenbollwerks beim Hafenfeuer in westlicher Richtung entlang der Nordkante der Schuppen bis zum Jungfernstieg verläuft; vom nordwestlichen Endpunkt des Jungfernstiegs durch eine Linie, die entlang der Nordkante der Privatgrundstücke und des Zollamtes bis zur Frau-Klara-Straße verläuft und anschließend durch eine durch Tafeln mit der Aufschrift „Hafengrenze“ gekennzeichnete Linie entlang den Silos, der Räucherei, dem Lagerhaus, dem Kohlenlagerplatz und den anliegenden Schuppen;

im Westen: durch das Kopfende des Hafens.

§ 78

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die örtliche Ordnungsbehörde.

§ 79

Verkehr durch die Klappbrücke

(1) Die lichte Durchfahrthöhe der geschlossenen Brücke bei Mittelwasser beträgt 2,30 m, die lichte Durchfahrtsbreite 8,50 m.

(2) Für Fahrzeuge, die eine größere Höhe oder Durchfahrtsbreite benötigen, ist das Öffnen der Brücke bei der Hafenbehörde zu beantragen.

DREIZEHNTER ABSCHNITT

Strande

§ 80

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt das Hafenbecken, die Molen und die Hafenanlagen.

(2) Es wird begrenzt

im Norden: durch die südliche Kante der Strandstraße;

im Osten: durch die geradlinige Verlängerung der Ostmole bis zum Schnittpunkt mit der nördlichen Hafengrenze;

im Süden: durch die Verbindungslinie der beiden Molenköpfe;

im Westen: durch die östliche Grenze des Werftgeländes.

§ 81

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die örtliche Ordnungsbehörde mit ihrer Außenstelle in Strande.

VIERZEHNTER ABSCHNITT

Kiel

§ 82

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt die innere Kieler Förde und die untere Schwentine mit deren Hafenanlagen, den Nordteil der Südmole des Scheerhafens sowie den Hafen Voßbrook.

(2) Die innere Kieler Förde und die untere Schwentine mit den Hafenanlagen werden begrenzt

im Norden: durch die Peilungslinie der Leuchtbake auf der Nordmole des Admiral-Scheer-Hafens rw. 288° und der Peilungslinie der Stadtgrenze auf dem Ostufer (Kiel-Dietrichsdorf-Mönkeberg), kenntlich an der Ortstafel rw. 158° (54°20'50" N 10°10'30" O);

im Osten: durch die landseitigen Grenzen des Yachthafengeländes „Schwentinemünde“ und des Löschplatzes Neumühlen, im übrigen durch die Uferlinie;

im Süden: durch den nördlichen Kantstein der Gaardener Straße;

im Westen: durch den östlichen Kantstein der Kaistraße und der Straßen Eisenbahndamm und Wall bis einschließlich Seegartenplatz und weiter durch die Uferlinie.

(3) Der Nordteil der Südmole des Scheerhafens wird begrenzt durch den südlichen Kantstein der Ladestraße und die Westgrenze des in Absatz 2 bezeichneten Hafengebiets.

(4) Der Hafen Voßbrook wird begrenzt

im Norden: durch die Uferlinie;

im Osten: durch die westliche Kante der Mole Stickenhörn und anschließend durch eine gerade Linie von dem Kopf der Mole Stickenhörn zur Nordostecke der Flugplatzanlagen Holtenau;

im Süden: durch die Uferlinie;

im Westen: durch die Uferlinie.

(5) Keine öffentlichen Hafenanlagen sind:

1. auf dem Westufer: die Brückenanlagen des Ersten Kieler Ruderclubs, des Parkhotels, des Blücherhafens, die Seebadeanstalt Düsternbrook, die etwa 200 m nordwestlich der Seebadeanstalt Düsternbrook gelegene Privatbrücke, die Hafenanlagen des Tirpitz- und des Scheerhafens mit Ausnahme des Nordteils der Südmole (Absatz 3) und die Wiker Brücke;
2. in der Schwentine die Anlegebrücke in Neumühlen;
3. im Hafen Voßbrook die Mole Stickenhörn mit Ausnahme des Fischerlegers und der Segelsportanlagen.

§ 83

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die örtliche Ordnungsbehörde

§ 84

Ankern

Fahrzeuge, die auf Zuweisung eines Liegeplatzes warten, dürfen im Hafen ankern; sie dürfen die Schifffahrt aber nicht behindern. Fahrzeuge, die auf Freiwerden eines Liegeplatzes in der unteren Schwentine warten, dürfen nur außerhalb der Schwentine südwestlich der Leuchttonne „Kiel 11“ ankern.

§ 85

Anlegen und Festmachen

(1) Verkehrsboote, Arbeitsboote und andere kleine Fahrzeuge bedürfen keiner besonderen Zuweisung eines Liegeplatzes (§ 11 Abs. 1), wenn die Liegezeit 24 Stunden nicht übersteigt und kein anderes Fahrzeug beim Laden und Löschen behindert wird. Die Vorschrift des § 11 Abs. 2 bleibt unberührt.

(2) Die Brückenköpfe der Bahnhofsbrücke, der Seegartenbrücken mit Ausnahme des Fischerlegers, der Reventlowbrücke, der Bellevuebrücke, der Gaardener Anlegebrücke, der Wellingdorfer Anlegebrücke und der Dietrichsdorfer Anlegebrücke sind für die öffentliche Fahrgastschifffahrt freizumachen.

§ 86

Lagern

Angelandete Güter sind innerhalb 24 Stunden von den Kaiflächen zu entfernen. Die Hafenbehörde kann Ausnahmen zulassen.

§ 87

Lösch-, Liege- und Ausrüstungsplätze für Fischereifahrzeuge

(1) Fischereifahrzeuge dürfen als Lösch-, Liege- und Ausrüstungsplatz nur die Kaianlagen des Kieler Seefischmarktes, als Liegeplatz auch den Hafen Voßbrook benutzen.

(2) Die Fahrzeuge der Küstenfischerei dürfen als Liege- und Ausrüstungsplatz auch die Querarme und Podeste der Seegartenbrücke I benutzen.

§ 88

Fahrregeln und Einschränkungen

(1) In einem Abstand von weniger als 200 m von Brücken, Bollwerken, Bootshäfen und Liegeplätzen von Fahrzeugen darf die Geschwindigkeit höchstens 5 Seemeilen (9,3 km) in der Stunde betragen.

(2) Sofern die Breite des Fahrwassers es erlaubt, darf an Brücken nur in einem Abstand von mindestens 30 m vorbeigefahren werden.

(3) Die Fährlinie Kiel—Gaarden ist unter Berücksichtigung des Fährverkehrs vorsichtig zu passieren.

(4) Die Brücke des Seegrenzschlachthofes darf nur zum Anlanden von Vieh benutzt werden.

§ 89

Schutz der Wadenfischerei

(1) Die westliche Uferstrecke zwischen den Seegartenbrücken und 350 m südlich der Südmole des Tirpitzhafens (Wadenzüge 5 bis 30) und die östliche Uferstrecke von der Nordgrenze der Howaldtswerke bis zur Hafengrenze (Wadenzüge 18 bis 29) sind für die Wadenfischerei geschützt. Ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb darf diese Uferstrecken nur mit einem Abstand von mehr als 300 m passieren; die in diesem Gebiet liegenden Brücken sind möglichst rechtwinklig zum Ufer anzusteuern.

(2) In den in Absatz 1 genannten Gebieten sind die Netze der Wadenfischerei bei Tage mit einer roten Flagge in der Größe von mindestens 0,40 m im Quadrat und 1 m über Wasser, nachts mit einem weißen Licht zu bezeichnen; diese Zeichen dürfen von sämtlichen Fahrzeugen nur in einem Abstand von mindestens 50 m nach der Fahrwassermitte hin passiert werden.

FÜNFZEHNTER ABSCHNITT

Mölnort

§ 90

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt das nördliche (kommunale) und das südliche (bundeseigene) Hafenbecken mit den Hafenanlagen.

(2) Es wird begrenzt

im Norden: durch die Nordkante der nördlichen Anlegebrücke und deren geradlinige Verlängerung bis zur Strandstraße;

im Osten: von der nördlichen Hafengrenze bis zur Bergstraße durch den westlichen Kantstein des Strandweges, ausgenommen das eingezäunte Gartengelände westlich des Strandweges und anschließend durch die Uferlinie;

im Süden: durch die Südkante der Südmole;

im Westen: durch die Westkante der Westmole und die Verbindungslinie des Molenkopfes der Westmole mit dem Kopf der Nordbrücke sowie anschließend die Westkante der Nordbrücke.

Die Grenze zwischen den Hafenbecken verläuft von dem südlichen Kopf der Nordbrücke in einem Abstand von 10 m parallel zur Südkante der Südbrücke geradlinig bis zur östlichen Hafengrenze.

§ 91

Hafenbehörde

(1) Hafenbehörde für den kommunalen Hafen Mölnort ist die örtliche Ordnungsbehörde.

(2) Hafenbehörde für den bundeseigenen Hafen Mölnort ist das Wasser- und Schiffsamt Kiel mit Außenstelle in Heikendorf, Ortsteil Mölnort.

SECHZEHNTER ABSCHNITT

Laboe

§ 92

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt die Hafenbecken innerhalb der Molen, die Molen und die Hafenanlagen mit den Lösch- und Ladeplätzen.

(2) Es wird begrenzt

im Norden: von der Wurzel der Nordmole bis zur Strandpromenade durch die Südkante des Rosengartens, anschließend bis zur östlichen Hafengrenze durch eine Linie, die in einer Entfernung von 20 m parallel zur nördlichen Kaikante auf dem Lande verläuft;

im Osten: von der nördlichen Hafengrenze bis zum Bootsbaubetrieb durch eine 20 m von der östlichen Kaikante verlaufende gerade Linie, anschließend bis zum Wasser durch die Nordgrenze des Bootsbaubetriebes und von hier bis zur Wurzel der südlichen Steinmole durch die Uferlinie;

im Süden: durch die Südkante der südlichen Steinmole;

im Westen: durch die Verbindungslinie vom Kopf der südlichen Steinmole bis zum Kopf der Nordmole und die Westkante der Nordmole bis zur Nordgrenze des Hafengebietes.

§ 93

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die örtliche Ordnungsbehörde.

§ 94

Einschränkungen

(1) Die Liegeplätze an der Innenseite der Nordmole dürfen nur von den Fahrzeugen des Lotsendienstes und der Zollverwaltung sowie den in Bereitschaft liegenden Bergungsfahrzeugen und Eisbrechern benutzt werden.

(2) Der Drehkreis um den Drehdalen ist freizuhalten.

SIEBZEHNTER ABSCHNITT

Heiligenhafen

§ 95

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt das Hafenbecken, die bezeichnete Fahrrinne zum Hafen sowie die Hafenanlagen.

(2) Es wird begrenzt

im Norden: durch eine Linie, die vom nördlichen Ende der Warderbrücke bis

zur Südspitze des östlichen Hafens des Graswarders verläuft, anschließend durch die Uferlinie bis zur nordöstlichen Spitze des Graswarders;

im Osten: durch eine Linie, die die nordöstliche Spitze des Graswarders mit der nordöstlichen Grenze der städtischen Feldmark verbindet;

im Süden: von der östlichen Hafengrenze bis zur städtischen Werft durch die Uferlinie des Festlandes, anschließend durch die nördliche Grenze des Bahngebietes und der nördlichen Grenze der Privatgrundstücke am Hafenplatz bis zum westlichen Fußpunkt des Hafendamms;

im Westen: durch die westliche und nördliche Kante des Hafendamms und die westliche Kante der Warderbrücke bis zum Graswarder.

§ 96

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die örtliche Ordnungsbehörde.

§ 97

Schleppzüge

Schlepper dürfen nicht mit mehr als zwei Anhängen bis zu je 250 cbm Bruttoraumgehalt fahren.

§ 98

Einschränkungen

Die Anlegebrücke vor der Strommeisterei darf nur von den Fahrzeugen der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung, die Liegeplätze im Nordostteil des inneren Hafenbeckens dürfen nur von den Fahrzeugen der Wasserschutzpolizei und des Fischmeisters benutzt werden.

ACHTZEHNTER ABSCHNITT

Orth auf Fehmarn

§ 99

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt das Hafenbecken, die Hafenanlagen sowie die bezeichnete Fahrrinne zum Hafen.

(2) Es wird begrenzt

im Norden: durch das Kopfende des Hafens und die geradlinige Verlängerung des Kopfendes bis zur westlichen Begrenzung;

im Osten: durch eine Linie, die vom Kopfende des Hafens bis zur südwestlichen Ecke des nördlichen Speichers entlang der Uferböschung und von dort in östlicher Richtung

bis zur Grenze der Privatgrundstücke am Hafenplatz verläuft, weiter durch die westliche Grenze der anliegenden Privatgrundstücke bis zur südöstlichen Ecke des Getreidespeichers und anschließend durch die Ostkante der Ostmole und deren geradlinige Verlängerung bis zur Tonne A;

im Süden: durch die Verbindungslinie der äußeren Seezeichen der Fahrrinne;

im Westen: durch eine Linie von der Tonne 1 bis zum Kopf der Westmole, anschließend durch die Westkante der Westmole und des westlichen Fußes des Hafendamms bis zur nördlichen Hafengrenze.

§ 100

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die örtliche Ordnungsbehörde mit Außenstelle in Orth auf Fehmarn.

§ 101

Schleppzüge

Schlepper dürfen nicht mit mehr als zwei Anhängen bis zu je 250 cbm Bruttoraumgehalt fahren.

§ 102

Einschränkungen

Das Wendebassin im Hafen ist zum Drehen größerer Fahrzeuge freizuhalten.

NEUNZEHNTER ABSCHNITT

Burgstaaken

§ 103

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt das Hafenbecken, die Hafenanlagen sowie die bezeichnete Fahrrinne zum Hafen.

(2) Es wird begrenzt

im Norden: durch eine Linie, die von der Nordostecke des Zollgrundstückes entlang der Nordwestkante der nördlichen Hafenstraße bis zur südwestlichen Ecke der Privatgrundstücke an dieser Straße verläuft und anschließend durch die Südwestgrenze des südlich dieser Straße gelegenen Privatgrundstückes bis zur Nordwestecke des nördlichen Silos;

im Osten: durch eine Linie, die von der Nordwestecke des nördlichen Silos bis zur Nordostecke des Bootshafens entlang der westlichen Grenze der dortigen Privatgrundstücke verläuft, durch das Kopfende des

Bootshafens mit der Steinmole und vom westlichen Kopf der Steinmole durch die bezeichnete östliche Seite der Zufahrtrinne bis zur Tonne A;

im Süden: durch die Verbindungslinie der Tonnen A und 1 der Fahrtrinne;

im Westen: durch eine Linie entlang der westlichen Seite der Zufahrtrinne bis zum Kopf der Westmole und anschließend durch die Westkante dieser Mole, von der Molenwurzel ab durch die südwestliche Grenze der städtischen Bootswerft und die geradlinige Verlängerung der Westgrenze der Bootswerft bis zur Südostecke des Deiches am Hafen, anschließend durch den östlichen Deichfuß bis zu dem Privatgrundstück vor dem Zollamt, an der Süd- und Ostgrenze dieses Privat- und Zollgrundstückes entlang bis zur Nordgrenze.

§ 104

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die örtliche Ordnungsbehörde mit Außenstelle in Burgstaaken.

§ 105

Schleppzüge

Schlepper dürfen nicht mit mehr als zwei Anhängen bis zu je 250 cbm Bruttoraumgehalt fahren.

ZWANZIGSTER ABSCHNITT

Neustadt (Holstein)

§ 106

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt das Hafenbecken mit den Hafenanlagen.

(2) Es wird begrenzt

im Norden: durch die Südkante der Straßenbrücke der Brückstraße;

im Osten: durch eine Linie, die von der Brückstraße bis zum südlichen Ende des Kais und entlang der Schiffbrücke in einer Entfernung von 5 m parallel zur Kaikante verläuft, anschließend durch die Uferlinie bis zum Lotsenhaus auf der Jonathanwiese;

im Süden: durch eine Linie von dem Lotsenhaus auf der Jonathanwiese bis zur äußeren Grenze der städtischen Feldmark;

im Westen: von der Gemeindegrenze auf dem Westufer bis zum südlichen Ende des Hafenkais vor der Fabrik „Glücksklee“ durch die Uferlinie,

anschließend durch die östliche Gebäudegrenze bis zur Nordostecke des nördlichen Getreidespeichers und von dieser Ecke durch eine Linie, die in gleichbleibender Entfernung zur Kaikante bis zur Straße „Vor dem Brücktor“ verläuft.

§ 107

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die örtliche Ordnungsbehörde.

§ 108

Schleppzüge

Schlepper dürfen nicht mit mehr als zwei Anhängen bis zu je 500 cbm Bruttoraumgehalt fahren.

EINUNDZWANZIGSTER ABSCHNITT

Niendorf (Ostsee)

§ 109

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt die Schutzmole, die Hafeneinfahrt, das Hafenbecken, die Hafenanlagen sowie die drei Ausfahrtscharten zur Bäderstraße.

(2) Die Hafeneinfahrt wird gegen See durch die Verbindungslinie der Endpunkte der Ufereinfassungen begrenzt. Die landseitigen Grenzen des Hafengebietes sind durch Tafeln mit der Aufschrift „Hafengrenze“ gekennzeichnet

§ 110

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die Kreisordnungsbehörde mit ihrer Außenstelle in Niendorf (Ostsee).

§ 111

Einschränkungen

(1) Schiffsschrauben dürfen nur bei einem Abstand von mindestens 4 m von der Ufereinfassung gebraucht werden.

(2) Segelfahrzeuge haben in der Hafeneinfahrt die Segel soweit zu kürzen, daß sie mit ganz langsamer Fahrt, aber noch steuerfähig, einlaufen.

(3) Fahrzeuge dürfen an der Schutzmole in der Hafeneinfahrt nicht anlegen.

(4) Größere Ausbesserungen an einem Fahrzeug dürfen nur mit Erlaubnis der Hafenbehörde an der von ihr bezeichneten Stelle ausgeführt werden.

ZWEIUNDZWANZIGSTER ABSCHNITT

Lübeck

§ 112

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt Teile der Trave und die mit ihr in Verbindung stehenden Hafenbecken mit den Hafenanlagen.

(2) Es wird begrenzt

im Norden: durch eine Linie, die das Fahrwasser an der Südspitze der Teerhofinsel rechtwinklig schneidet;

im Osten: durch die landseitigen Grenzen der Lösch- und Ladeplätze an der Untertrave und Stadttrave sowie durch die landseitigen Grenzen der Lösch- und Ladeplätze an der Kanaltrave;

im Süden: durch die Huxter Torbrücke über die Kanaltrave, durch die Holstenbrücke über die Stadttrave und durch die Eisenbahnbrücke über den Stadtgraben;

im Westen: durch die landseitigen Grenzen der Lösch- und Ladeplätze am Petroleum-, Industrie-, Umschlag-, Burgtor-, Wall-, Klug- und Holstenhafen.

(3) Soweit keine Lösch- und Ladeplätze an die nachfolgenden Hafenteile grenzen, wird das Hafengebiet durch die Uferlinie begrenzt. Die landseitigen Grenzen der Lösch- und Ladeplätze werden — soweit nicht besonders beschrieben — durch Tafeln mit der Aufschrift „Hafengrenze“ gekennzeichnet.

(4) Die einzelnen Hafenteile sind

1. der Petroleumhafen westlich der Durchdämmung nach der Teerhofinsel;
2. der Industriefafen, der südlich der Teerhofinsel abzweigt, mit den öffentlichen Lösch- und Ladeplätzen;
3. der Umschlaghafen von der Abzweigung des Industriefafens bis zur Einsiedelfähre mit den öffentlichen Lösch- und Ladeplätzen;
4. der Burgtorhafen, der sich von der Einsiedelfähre bis zur Linie Hubbrücke — Spitze der Wallhalbinsel — Schwergutkran der Lübecker Maschinenbau A.G. erstreckt, mit den öffentlichen Lösch- und Ladeplätzen, deren landseitige Begrenzung die Südrampe der Schuppen bildet;
5. der Wallhafen einschließlich der Wallhalbinsel bis zur Eisenbahnbrücke über den Stadtgraben;
6. der Hansahafen von der Linie Hubbrücke — Spitze der Wallhalbinsel bis zur Hafendrehbrücke, dessen an der Ostseite gelegene Lösch- und Ladeplätze landseitig durch die Gleisanlagen begrenzt werden;
7. der Holstenhafen von der Hafendrehbrücke bis zur Holstenbrücke;
8. die Obertrave von der Holstenbrücke aufwärts bis zur Wipperbrücke einschließlich;
9. der Stadtgraben von der Eisenbahnbrücke am Ende des Wallhafens bis zur Mündung der Alten Trave am Lachwehr;
10. der Klughafen von der Hubbrücke bis zur Huxter Torbrücke;
11. der St. Jürgenhafen von der Abzweigung der Stadttrave bis zur Geniner Eisenbahnbrücke.

(5) Zum Lübecker Hafengebiet gehören ferner

1. die öffentliche Umschlagstelle bei dem Kraftwerk Schlutup am südlichen Ufer des Breitlings mit der davor liegenden Wasserfläche in 20 m Breite, der alte Fischereihafen Schlutup mit der davor liegenden Wasserfläche in 50 m Breite und der neue Fischereihafen in der Schlutuper Wik. Die landseitigen Grenzen sind durch Tafeln mit der Aufschrift „Hafengrenze“ gekennzeichnet;
2. das Hafengebiet Travemünde. Es umfaßt den Fischereihafen mit seinen Anlagen in der Siechenbucht, den Ostpreußenkai sowie die Brücken und Dalben an der Trave. Die landseitige Grenze des Ostpreußenkais ist der südliche Kantstein der Straße „Vorderreihe“.

§ 113

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die örtliche Ordnungsbehörde.

§ 114

Einteilung der Hafengewässer gemäß § 2

(1) Der Petroleumhafen, der Industriefafen, der Burgtorhafen, der Wallhafen, der Hansahafen, der Holstenhafen, das Hafengebiet Schlutup und das Hafengebiet Travemünde sind Hafengewässer an einer Seeschiffahrtstraße (§ 2 Nr. 1).

(2) Die Obertrave, der Stadtgraben, der Klughafen und der St. Jürgenhafen sind Hafengewässer an einer Binnenschiffahrtstraße (§ 2 Nr. 2).

§ 115

Beschränkungen für den Bereich der Gleisanlagen

(1) Güter und andere Gegenstände dürfen auf den Hafengleisen und innerhalb eines Abstandes von 1,5 m von ihnen nicht abgestellt werden; vom östlichen Schienenstrang der Wallhalbinsel beträgt der zu haltende Abstand 2 m. Auf der Wallhalbinsel gilt Satz 1 nicht für entladene schwere Güter, die anderweitig nicht abgestellt werden können.

(2) Kraftfahrzeuge und Fuhrwerke dürfen im Bereich der Gleisanlagen nur für die Dauer des Be- und Entladens aufgestellt werden.

§ 116

Schlepperhilfe und Schleppzüge

(1) Fahrzeuge mit 2000 bis 2500 Bruttoregistertonnen müssen sich mindestens eines genügend starken Schleppers, Fahrzeuge von mehr als 2500 Bruttoregistertonnen oder mehr als 6 m Tiefgang zweier genügend starker Schlepper bedienen.

(2) Fahrzeuge ohne Maschinenantrieb von mehr als 50 m Länge, ferner Kräne, Flöße und ähnliche schwer zu manövrierende Schwimmkörper müssen sich mindestens eines Schleppers bedienen.

(3) Schlepper dürfen mit nicht mehr als zwei Anhängen bis zu je 1000 cbm Bruttoreaumgehalt fahren.

(4) Die Verwendung von Stoßbooten als Antrieb für Binnenschiffe ist nur im Klughafen gestattet.

§ 117

Bedienung durch Festmacher

Fahrzeuge mit mehr als 600 Bruttoregistertonnen müssen sich zum Festmachen und Loswerfen eines von der Hafenbehörde zugelassenen Festmachers bedienen.

§ 118

Verkehr durch die Hafendrehbrücke

(1) Die geöffnete Brücke darf bei Mittelwasser nur von einem Fahrzeug mit einem Tiefgang bis zu 5,5 m und einer Breite bis zu 11 m durchfahren werden. Bei Wasserständen unter Mittelwasser ist der größte zulässige Tiefgang entsprechend kleiner.

(2) Die lichte Durchfahrthöhe der geschlossenen Brücke beträgt bei Mittelwasser 2,5 m. Tiefliegende Fahrzeuge und Flöße dürfen auch die geschlossene Brücke durchfahren, wenn die Durchfahrthöhe dies mit Sicherheit zuläßt. Für Fahrzeuge, deren Höhe über dem Wasserspiegel nicht mehr als 1,5 m beträgt, kann bei Mittelwasser oder darunter das Öffnen der Brücke nicht verlangt werden.

(3) Fahrzeuge mit Maschinenantrieb, die an Werktagen in der Zeit von 6 bis 18 Uhr das Öffnen der Brücke wünschen, müssen das Signal „zwei lange Töne“ geben. Außerhalb dieser Zeit ist das Öffnen der Brücke beim Brückenmeister bis spätestens 18 Uhr für die folgende Nacht oder den folgenden Sonn- oder Feiertag zu beantragen.

(4) Schiffsführer, die ihre Fahrzeuge ohne Maschinenkraft durch die geöffnete Brücke verholen wollen, dürfen das Signal nach Absatz 3 nicht geben. Sie müssen den Brückenmeister vorher benachrichtigen.

(5) Die Brücke darf bei Tag und Nacht nur nach Maßgabe der Signale benutzt werden, die an der Giebelwand des Maschinenhauses neben der Brücke gezeigt werden. Es bedeuten

Tagsignal	Nachtsignal	Bedeutung
1. Signalarm 45° nach oben	2 grüne Lichter nebeneinander; angeleuchteter Signalarm 45° nach oben	Durchfahrt flußaufwärts frei (Brücke geöffnet)
2. Signalarm 45° nach unten	2 grüne Lichter nebeneinander; angeleuchteter Signalarm 45° nach unten	Durchfahrt flußabwärts frei (Brücke geöffnet)
3. Signalarm waagerecht	2 rote Lichter nebeneinander	Keine Durchfahrt (Brücke geschlossen)
4. 2 schwarze Signalbälle übereinander	3 rote Lichter nebeneinander	Keine Durchfahrt (Brücke geschlossen, sie kann vorübergehend nicht geöffnet werden)

(6) Fahrzeuge von mehr als 8 m Breite müssen sich zum Durchfahren der Brücke eines Schleppers und,

wenn sie breiter als 9,3 m sind, zweier Schlepper bedienen.

(7) Binnenschiffe über 50 m Länge müssen sich zum Durchfahren der Brücke eines Schleppers bedienen. Sie dürfen nur einzeln geschleppt werden. Zwei Binnenschiffe bis zu 50 m Länge dürfen hintereinander geschleppt werden.

§ 119

Sonstige Verkehrsbeschränkungen

(1) Die Benutzung der Brücke des Lotsendienstes, der Wasserschutzpolizei sowie der Zollverwaltung ist nur mit Erlaubnis der zuständigen Behörde gestattet.

(2) Fahrzeuge unter Segel, ausgenommen Sportfahrzeuge unter 57 cbm Bruttoreaumgehalt, dürfen nicht kreuzen.

DREIUNDZWANZIGSTER ABSCHNITT

Mölln

§ 120

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt den Kai bis zur südlichen Grenze der Hafenstraße und die davorliegende Wasserfläche in einer Breite von 60 m.

(2) Die landseitigen Grenzen des Hafengebietes sind durch Tafeln mit der Aufschrift „Hafengrenze“ gekennzeichnet.

§ 121

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die örtliche Ordnungsbehörde.

VIERUNDZWANZIGSTER ABSCHNITT

Lauenburg

§ 122

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt das Hafenbecken und die Hafenanlagen.

(2) Es wird begrenzt

im Norden: durch die landseitigen Grenzen der öffentlichen Hafenanlagen;

im Osten: durch eine Linie, die von dem Dritten Dalben auf der Südseite des Innenhafens rechtwinklig zur Nordseite des Innenhafens verläuft;

im Süden: durch die Oberkante der Uferböschung ausschließlich des Werftgeländes;

im Westen: durch die Verbindungslinie zwischen dem Nordende des Uferdeckwerks und der Hafenseite der Fährrampe.

(3) Die landseitigen Grenzen des Hafengebietes sind durch Tafeln mit der Aufschrift „Hafengrenze“ gekennzeichnet.

§ 123

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist das Wasser- und Schiffsamt Lauenburg.

§ 124

Einschränkungen

(1) Die Geschwindigkeit darf 4 km in der Stunde nicht überschreiten.

(2) Im Hafen dürfen Fahrzeuge nicht längsseits gekoppelt fahren; ausgenommen sind Fahrzeuge, die nicht auf andere Weise fortbewegt werden können.

FÜNFUNDZWANZIGSTER ABSCHNITT

Geesthacht

§ 125

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt den Stichhafen und die Hafenanlagen. Die flußseitige Grenze wird durch eine über die Hafeneinfahrt verlaufende Linie in Verlängerung der Deckwerksoberkante des rechten Elbufers gebildet. Der am Nordufer des Hafens abzweigende Altarm gehört nicht zum Hafengebiet. Die Grenze verläuft hier geradlinig im Verlauf der Grundstücksgrenze von der Spitze der elbseitigen Landzunge bis zum Endpunkt des Hafenausziehgleises.

(2) Die landseitigen Grenzen des Hafengebietes sind durch Tafeln mit der Aufschrift „Hafengrenze“ gekennzeichnet.

§ 126

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist im Auftrage des Ministers für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein das Wasser- und Schiffsamt Lauenburg mit seiner Außenstelle in Geesthacht.

§ 127

Einschränkungen

(1) Fahrgastschiffe bedürfen zur Übernahme und zum Landen von Fahrgästen einer ausdrücklichen Erlaubnis der Hafenbehörde. Die Erlaubnis ist mindestens 24 Stunden vor dem Einlaufen nachzusuchen.

(2) Die Fahrgeschwindigkeit im Hafen darf 4 km in der Stunde nicht überschreiten.

SECHSUNDZWANZIGSTER ABSCHNITT

Schulau

§ 128

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt das Hafenbecken, die Molen und die Hafenanlagen.

(2) Es wird begrenzt

im Norden: durch den südlichen Deichfuß;

im Osten: durch die Ostmole und die westliche Kante der Schulauer Straße;

im Süden: durch die Verbindungslinie der beiden Molenköpfe;

im Westen: durch die Westmole und den östlichen Fuß des Schirmdeiches.

§ 129

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist im Auftrage des Ministers für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein das Wasser- und Schiffsamt Glückstadt mit seiner Außenstelle in Schulau.

§ 130

Liegeplätze

(1) Am Bollwerk und an den Ladebrücken dürfen Fahrzeuge nur zum Löschen, Laden oder Bunkern festmachen. Sie haben das Bollwerk oder die Ladebrücke sofort nach Beendigung der Arbeiten zu verlassen. Fahrzeuge, die den Hafen zu Ausbesserungsarbeiten oder als Liegeplatz benutzen wollen, müssen an den Dalben festmachen.

(2) Sportfahrzeuge haben ihre Liegeplätze an der Westseite des Hafens einzunehmen, und zwar möglichst an den Schlengeln im hinteren Teil des Hafens.

§ 131

Gebrauch der Schiffsschrauben

An den Strecken zwischen den roten Pfählen und in einer Entfernung bis zu 20 m südlich von dem roten Pfahl, der am weitesten südlich steht, dürfen Fahrzeuge ihre Schrauben weder beim An- und Ablegen noch während des Stilliegens gebrauchen. Vor dem äußeren Bollwerk liegende Fahrzeuge dürfen ihre Schrauben nur eine Stunde vor bis eine Stunde nach Tidehochwasser gebrauchen.

§ 132

Einschränkungen

(1) Zwischen den roten Pfählen dürfen Fahrzeuge nicht nebeneinander liegen. Die dort liegenden Fahrzeuge dürfen über die Verbindungslinie zwischen den roten Pfählen nicht hinausragen.

(2) Das Befahren der Molen mit Fahrrädern, Handwagen, Karren und anderen Landfahrzeugen ist verboten.

SIEBENUNDZWANZIGSTER ABSCHNITT

Haseldorf

§ 133

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt den Stichhafen mit den Hafenanlagen.

- (2) Es wird begrenzt
- im Norden: durch den südlichen Deichfuß;
 - im Osten: durch eine Linie, die in einem Abstand von 20 m östlich des Schleusenauslaufes verläuft;
 - im Süden: durch das nördliche Ufer des Stichhafens;
 - im Westen: durch das Kopfende des Hafens.

§ 134

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die örtliche Ordnungsbehörde.

ACHTUNDZWANZIGSTER ABSCHNITT

Pinneberg

§ 135

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt das Bollwerk an der Pinnau mit den Hafenanlagen und die davor liegende Wasserfläche in einer Breite von 20 m.

- (2) Es wird begrenzt
- im Norden: durch eine Linie, die in 6 m Abstand parallel zum Bollwerk verläuft;
 - im Osten: durch den Abschluß des Bollwerks;
 - im Süden: durch eine Linie, die in einem Abstand von 20 m parallel zum Bollwerk verläuft;
 - im Westen: durch den Abschluß des Bollwerks.

(3) Die landseitigen Grenzen des Hafengebietes sind durch Tafeln mit der Aufschrift „Hafengrenze“ gekennzeichnet.

§ 136

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die örtliche Ordnungsbehörde.

§ 137

Einschränkungen

Fahrzeuge dürfen am Bollwerk nicht nebeneinander liegen.

NEUNUNDZWANZIGSTER ABSCHNITT

Uetersen

§ 138

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt den Stichhafen und die Hafenanlagen sowie die Lösch- und Ladeplätze westlich der Klappbrücke.

(2) Die landseitigen Grenzen des Hafengebietes sind durch Tafeln mit der Aufschrift „Hafengrenze“ gekennzeichnet.

§ 139

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die örtliche Ordnungsbehörde.

§ 140

Einschränkungen

Fahrzeuge dürfen am Bollwerk an der Pinnau nicht nebeneinander liegen.

DREISSIGSTER ABSCHNITT

Elmshorn

§ 141

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt die Hafenanlagen und die Wasserfläche der Krückau von der Wassermühle bis 650 m unterhalb der Brücke Damm—Vormstegen sowie die unterhalb der Brücke beiderseits der Krückau verlaufende Uferstraße, die begrenzt wird durch die Gebäude und Lagerplätze der Anlieger.

(2) Die landseitigen Grenzen des Hafengebietes sind durch Tafeln mit der Aufschrift „Hafengrenze“ gekennzeichnet.

§ 142

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die örtliche Ordnungsbehörde.

EINUNDTREISSIGSTER ABSCHNITT

Kollmar

§ 143

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt den Stichhafen mit den Hafenanlagen.

- (2) Es wird begrenzt
- im Norden: durch den südlichen Deichfuß;
 - im Osten: durch den Schleusenauslauf;
 - im Süden: durch das Nordufer der Pagensander Nebenelbe;
 - im Westen: durch den in 10 m Abstand vor dem Kopfende des Hafens liegenden Grenzgraben.

(3) Die landseitigen Grenzen des Hafengebietes sind durch Tafeln mit der Aufschrift „Hafengrenze“ gekennzeichnet.

§ 144

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die örtliche Ordnungsbehörde.

ZWEIUNDREISSIGSTER ABSCHNITT

Glückstadt

§ 145

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt den Binnen- und den Außenhafen mit den Hafenanlagen.

(2) Es wird begrenzt

am Binnenhafen: durch den östlichen Fuß des Hafendeiches und der Hafenmauer, wobei die Grenze an der Nordwestecke des Binnenhafens vom Ende der Hafenmauer quer über die Hafenstraße zum Umformerhaus und von hier aus an der Oberkante der Straßenböschung entlang zum Hauptdeich verläuft;

am Außenhafen: durch Norder- und Südermole, Hafendämme und Schirmdeiche, durch das die beiden Schirmdeiche verbindende Stück des Hauptdeiches und gegen die Elbe hin durch eine Linie, welche die Molenköpfe verbindet. Die genannten Molen, Dämme und Deiche gehören zum Hafengebiet.

(3) Die landseitigen Grenzen des Hafengebietes sind durch Tafeln mit der Aufschrift „Hafengrenze“ gekennzeichnet.

§ 146

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist im Auftrage des Ministers für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein das Wasser- und Schiffsamt Glückstadt.

§ 147

Verkehr durch die Schleusen

(1) Fahrzeuge, die durch die Dockschleuse oder die Rhinschleuse fahren wollen, müssen mindestens 25 m vor den Schleusen solange warten, bis der Schleusenwärter das Zeichen zum Durchfahren gegeben hat.

(2) Für Fahrzeuge, die nachts durch die Dockschleuse fahren wollen, ist die Erlaubnis zur Durchfahrt mindestens 2 1/2 Stunden vor dem Mitteltidehochwasser (MThw), und zwar in der Zeit vom 1. April bis 30. September bis spätestens 20 Uhr, in der Zeit vom 1. Oktober bis 31. März bis spätestens 19 Uhr bei der Hafenbehörde zu beantragen.

(3) Die Dockschleuse darf nur von Fahrzeugen mit einer Breite bis zu 12,75 m durchfahren werden. Der größte zulässige Tiefgang beträgt bei Wasserständen gleich MThw und darüber 4,5 m. Bei Wasserständen unter MThw ist der größte zulässige Tiefgang entsprechend kleiner.

(4) Die Dockschleuse darf bei Tag und Nacht nur nach Maßgabe der Signale benutzt werden, die an einer Signaltafel auf der nördlichen oberen Plattform der Schleuse gezeigt werden. Es bedeuten

1. zwei rote Lichter nebeneinander:

Keine Durchfahrt

2. zwei grüne Lichter nebeneinander:

Durchfahrt frei.

DREIUNDREISSIGSTER ABSCHNITT

Kellinghusen

§ 148

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt die Wasserfläche der Stör vor der Kaimauer und die Hafenanlagen.

(2) Es wird begrenzt

im Norden: durch den nördlichen Kantstein der Hafenstraße;

im Osten: durch das östliche Ende der Kaimauer;

im Süden: durch eine Linie, die in 6 m Abstand parallel zur Kaimauer verläuft;

im Westen: durch das westliche Ende der Kaimauer.

(3) Die landseitigen Grenzen des Hafengebietes sind durch Tafeln mit der Aufschrift „Hafengrenze“ gekennzeichnet.

§ 149

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die örtliche Ordnungsbehörde.

§ 150

Einschränkungen

Fahrzeuge dürfen an der Kaimauer des Lösch- und Ladeplatzes nicht nebeneinander liegen.

VIERUNDREISSIGSTER ABSCHNITT

Itzehoe

§ 151

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt den Stadtarm der Stör bis zum Delftordurchstich und den Industriehafen im Stadtteil Sude mit der vor der Kaimauer liegenden Wasserfläche in einer Breite von 20 m jeweils mit ihren Hafenanlagen.

(2) Die landseitigen Grenzen des Hafengebietes sind durch Tafeln mit der Aufschrift „Hafengrenze“ gekennzeichnet.

§ 152

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die örtliche Ordnungsbehörde.

§ 153

Ankern

Fahrzeuge dürfen innerhalb des Stadtarms der Stör nur ankern, wenn ihnen ein Platz an einer der Anlegestellen nicht zur Verfügung steht. Sie dürfen vor Anker die Schifffahrt nicht behindern.

§ 154

Einschränkungen

(1) In den Hafengewässern darf nicht gesegelt werden.

(2) Die Geschwindigkeit darf vier Seemeilen (7,4 km) in der Stunde nicht überschreiten.

(3) Fahrzeuge dürfen nicht längsseits geschleppt werden.

§ 155

Straßendrehbrücke

Das Öffnen der Straßendrehbrücke ist bei der Hafenbehörde zu beantragen.

FÜNFUNDREISSIGSTER ABSCHNITT

Wilster

§ 156

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt die Lösch- und Ladeplätze am Rosengarten zwischen Schweins- und Mühlenbrücke und den davor liegenden Teil der Wasserfläche der Wilsterau und die Hafenanlagen.

(2) Die landseitigen Grenzen des Hafengebietes sind durch Tafeln mit der Aufschrift „Hafengrenze“ gekennzeichnet.

§ 157

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die örtliche Ordnungsbehörde.

§ 158

Einschränkungen

Fahrzeuge dürfen nicht nebeneinander liegen.

SECHSUNDREISSIGSTER ABSCHNITT

Neufeld (Süderdithmarschen)

§ 159

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt das Hafenbecken von der Neufelder Entwässerungsschleuse bis zum Hafenschirmdeich und die Hafenanlagen.

(2) Es wird begrenzt

im Norden: durch den südlichen Deichfuß des Landesschirmdeiches;

im Osten: durch die westliche Einfassung des Auslaufes vom neuen Siel;

im Süden: durch die Uferlinie;

im Westen: durch eine Linie, die in rw. 180° vom Endpunkt der Ladestraße bis zum gegenüberliegenden Ufer verläuft.

§ 160

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die örtliche Ordnungsbehörde mit ihrer Außenstelle in Neufeld (Süderdithmarschen).

§ 161

Einschränkungen

(1) Schwere Gegenstände und Massengüter dürfen nur in einem Abstand von mindestens 6 m von der Kaikante gelagert werden.

(2) Vor der Entwässerungsschleuse dürfen Fahrzeuge nicht festmachen.

SIEBENUNDREISSIGSTER ABSCHNITT

Friedrichskoog

§ 162

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt das Hafenbecken, den Schleusenhafen und die Hafenanlagen zwischen der Durchgangsstraße vom Nord- zum Südteil des Dieksanderkooges.

(2) Die landseitigen Grenzen des Hafengebietes sind durch Tafeln mit der Aufschrift „Hafengrenze“ gekennzeichnet.

§ 163

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist im Auftrage des Ministers für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein das Wasser- und Schifffahrtsamt Tönning mit seiner Außenstelle in Friedrichskoog.

§ 164

Verkehr durch den Hafenpriel

Die Hafenbehörde kann anordnen, daß in den Hafen erst bei Überschreitung eines von ihr festgesetzten Wasserstandes eingelaufen werden darf.

§ 165

Schleppzüge

Schlepper dürfen nicht mit mehr als zwei Anhängen bis zu je 350 cbm Bruttoreumgehalt fahren.

§ 166

Einschränkungen und Sicherheitsvorkehrungen

(1) An dem Bollwerk vor dem Lagerplatz der Domänenverwaltung darf nicht angelegt und nur mit langsamer Fahrt vorbeigefahren werden.

(2) Schwere Gegenstände und Massengüter dürfen nur in einem Abstand von mindestens 5 m von der Kaikante gelagert werden.

(3) Schiffsführer, die zum Lotrechthalten ihrer Fahrzeuge Taljen von den Masten über die Lös- und Ladestraße zu den an Land befindlichen Haltevorrichtungen ausbringen, müssen diese in Höhe der Straßenmitte am Tage mit einer roten Flagge versehen und nachts beleuchten.

§ 167

Verkehr durch die Schleuse

(1) Die Schleuse darf nur von Fahrzeugen mit einer Breite bis zu 7 m durchfahren werden. Der größte zulässige Tiefgang beträgt bei Wasserständen gleich Mitteltidehochwasser (MThw) und darüber 2,5 m. Bei Wasserständen unter MThw ist der größte zulässige Tiefgang entsprechend kleiner.

(2) Die Schleuse wird solange offengehalten, wie der Wasserstand es erlaubt. Bei einem Wasserstand von mehr als 0,5 m über MThw wird sie geschlossen gehalten.

(3) Die Schleuse darf bei Tag und Nacht nur nach Maßgabe der Signale benutzt werden, die auf einem auf der nordwestlichen Schleusenmauer stehenden Signalmast gezeigt werden. Es bedeuten

Tagsignal	Nachtsignal	Bedeutung
1. Signalarm 45° nach oben	je ein festes grünes Licht in Richtung zur See und zum Hafen	Durchfahrt frei
2. Signalarm waagrecht	je ein festes rotes Licht in Richtung zur See und zum Hafen	Keine Durchfahrt

ACHTUNDDREISSIGSTER ABSCHNITT

Meldorf

§ 168

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt den Vorhafen, die Binnenmeile zwischen der See- und Stauschleuse, den Binnenhafen und die Hafenanlagen.

(2) Die Grenzen des Hafengebietes sind durch Tafeln mit der Aufschrift „Hafengrenze“ gekennzeichnet.

§ 169

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die örtliche Ordnungsbehörde.

§ 170

Einschränkungen

An der durch eine Spundwand eingefassten Landzunge südwestlich der Seeschleuse darf weder geankert noch angelegt werden.

§ 171

Schleppzüge

Schlepper dürfen nicht mit mehr als zwei Anhängen bis zu je 350 cbm Bruttoraumgehalt fahren.

§ 172

Verkehr durch die Schleuse

(1) Die Schleuse darf nur von Fahrzeugen mit einer Breite bis zu 7,5 m durchfahren werden. Bei Wasserständen von 0,6 m unter MThw und darüber bleibt die Schleuse geschlossen. Der größte zulässige Tiefgang beträgt bei Wasserständen gleich MThw 3 m. Bei Wasserständen unter MThw ist der größte zulässige Tiefgang entsprechend kleiner.

(2) Fahrzeuge, welche die Schleuse durchfahren wollen, müssen mindestens 25 m vor der Schleuse stoppen, und zwar so, daß sie den Verkehr nicht behindern. Die Schleuse darf erst durchfahren werden, wenn der Hafenmeister das Zeichen dazu gibt.

NEUNUNDDREISSIGSTER ABSCHNITT

Büsum

§ 173

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt die Hafenbecken mit den Hafenanlagen.

(2) Es wird begrenzt

im Norden: durch den südlichen Fuß des Landesschutzdeiches bis zur Gleisstöppe;

im Osten: durch die Verbindungslinie von der Gleisstöppe zum vor dem Seemannsheim gelegenen Schnittpunkt der Haupthafenstraße mit dem Ostdeich;

im Süden: durch den nördlichen Deichfuß vom Schnittpunkt der Haupthafenstraße mit dem Ostdeich bis zur Schleuse;

im Westen: durch die Verbindungslinie der beiden Molenköpfe.

(3) Die landseitigen Grenzen des Hafengebietes sind durch Tafeln mit der Aufschrift „Hafengrenze“ gekennzeichnet.

§ 174

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist im Auftrage des Ministers für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein das Wasser- und Schiffsamt Tönning mit seiner Außenstelle in Büsum.

§ 175

Schleppzüge

Schlepper dürfen nicht mit mehr als zwei Anhängen bis zu je 500 cbm Bruttoraumgehalt fahren.

§ 176

Verkehr durch die Schleuse

(1) Die Schleuse darf nur von Fahrzeugen mit einer Breite bis zu 12,5 m durchfahren werden. Der größte zulässige Tiefgang beträgt bei Wasserständen

den gleich Mitteltideniedrigwasser (MTnw) 3 m; bei Wasserständen unter MTnw ist der größte zulässige Tiefgang entsprechend kleiner.

(2) Die Schleuse wird bei einem Wasserstand von mehr als 0,5 m über Mitteltidehochwasser geschlossen gehalten.

(3) Wenn die Schleuse wegen hohen Wasserstandes geschlossen ist, können Fahrzeuge mit einer Länge bis zu 24 m zum Durchschleusen zugelassen werden.

(4) Die Schleuse darf bei Tag und Nacht nur nach Maßgabe der Signale benutzt werden, die auf einem auf der östlichen Schleusenmauer stehenden Signalmast gezeigt werden. Es bedeuten

Tagsignal	Nachtsignal	Bedeutung
1. Östlicher Signalarm 45° nach oben, westlicher Signalarm waagerecht	Ein festes grünes Licht in Richtung zur Norderpiep, ein festes rotes Licht in Richtung zum Hafen	Einfahrt in den Hafen frei, Ausfahrt gesperrt
2. Östlicher Signalarm waagerecht, westlicher Signalarm 45° nach oben	Ein festes rotes Licht in Richtung zur Norderpiep, ein festes grünes Licht in Richtung zum Hafen	Keine Einfahrt in den Hafen, Ausfahrt frei
3. Beide Signalarmlen waagerecht	Je zwei feste rote Lichter nebeneinander in Richtung zur Norderpiep und zum Hafen	Keine Durchfahrt (Schleuse geschlossen)
4. Zusätzlich zu den Tagsignalen 1 oder 2 ein schwarzer Ball am Signalmast	Zusätzlich zu den Nachtsignalen 1 oder 2 je ein rotes Blinklicht in Richtung zur Norderpiep und zum Hafen	Schleuse wird innerhalb der nächsten 15 Minuten geschlossen

(5) Fahrzeuge, welche die wegen Hochwassers geschlossene Schleuse (Absatz 3) benutzen oder die Schleuse in anderer als durch das Signal nach Absatz 4 Nr. 1 oder 2 freigegebenen Richtung durchfahren wollen, müssen das Signal „zwei lange Töne“ geben.

(6) Bei gesperrter Durchfahrt dürfen sich Fahrzeuge der Schleuse nur bis zu dem der Schleuse am nächsten stehenden Dalben nähern. Bei längerer Sperrung der Schleuse müssen sie festgemacht werden. An dem der Schleuse zunächst stehenden Dalben darf nur ein einzelnes Fahrzeug festmachen, an den übrigen Dalben dürfen nicht mehr als zwei Fahrzeuge nebeneinander liegen.

(7) An den Molen beiderseits der Schleuse dürfen Fahrzeuge nicht festmachen. Die Hafenbehörde kann Ausnahmen zulassen.

§ 177

Sicherheitsvorkehrungen

Schiffsführer, die zum Lotrechtthalten ihrer Fahrzeuge Taljen von den Masten über die Lös- und Ladeplätze zu den an Land befindlichen Haltevor-

richtungen ausbringen, müssen diese in Höhe der Straßenmitte am Tage mit einer roten Flagge versehen und nachts beleuchten.

VIERZIGSTER ABSCHNITT

Pahlhude

§ 178

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt die Lös- und Ladeplätze an der Eider mit der davorliegenden Wasseroberfläche in einer Breite von 10 m und die Hafenanlagen.

(2) Die landseitigen Grenzen des Hafengebietes sind durch Tafeln mit der Aufschrift „Hafengrenze“ gekennzeichnet.

§ 179

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die Kreisordnungsbehörde mit ihrer Außenstelle in Pahlhude.

EINUNDVIERZIGSTER ABSCHNITT

Friedrichstadt

§ 180

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt den Vorhafen von der Mündung der Treene in die Eider bis zur Schiffahrtsschleuse, die als Hafenbecken ausgebaute Treene von der Schiffahrtsschleuse bis zur Straßenbrücke über den Westersielzug und das alte Hafenbecken zwischen der ehemaligen Steinschleuse und der Hafenabdämmung sowie die Hafenanlagen.

(2) Es wird begrenzt

im Norden: durch die Uferlinie vor der Eidermühle sowie die Südkante der Straßenbrücke über den Westersielzug und der anschließenden Bundesstraße 5;

im Osten: durch die alte Schiffahrtsschleuse, die Uferlinie und den westlichen Fuß der Ostmole;

im Süden: durch die Eider;

im Westen: durch den östlichen Fuß der Westmole und die Westkante der Hafenzufahrtstraße.

(3) Die landseitigen Grenzen des Hafengebietes sind durch Tafeln mit der Aufschrift „Hafengrenze“ gekennzeichnet.

§ 181

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist im Auftrage des Ministers für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein das Marschenbauamt Heide mit seiner Außenstelle in Friedrichstadt.

§ 182

Schleppzüge

(1) Schlepper dürfen nicht mit mehr als zwei Anhängen bis zu je 350 cbm Bruttoreumgehalt fahren.

(2) Schlepper dürfen durch die Schleuse und die Brückenöffnung jeweils nur ein Fahrzeug schleppen.

§ 183

Verkehr durch die Schleuse

(1) Die Schleuse darf nur von Fahrzeugen mit einer Länge bis zu 40 m und einer Breite bis zu 9 m benutzt werden. Der größte zulässige Tiefgang beträgt bei Wasserständen gleich Mitteltidehochwasser (MThw) 2,7 m. Bei Wasserständen unter MThw ist der größte zulässige Tiefgang entsprechend kleiner.

(2) Die Schleuse darf bei Tag und Nacht nur nach Maßgabe der Lichttagessignale benutzt werden, die auf dem Außen- oder dem Binnenhaupt der Schleuse gezeigt werden. Es bedeuten

1. zwei grüne Lichter nebeneinander:
Einfahrt frei;
2. zwei rote Lichter nebeneinander:
Keine Einfahrt;
3. ein rotes Licht:
Keine Einfahrt (Schleuse wird geöffnet).

ZWEIUNDVIERZIGSTER ABSCHNITT

Tönning

§ 184

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt die Hafenbecken mit den Hafenanlagen von der Entwässerungsschleuse bis zur Hafeneinfahrt und die im Bereiche des Stadtgebietes an der Eider gelegenen Anlegestellen (Fliegerhorstbrücke und Fähranlagestellen) mit einer Wasserfläche bis 20 m vor und beiderseits der Anlegestellen.

(2) Die landseitigen Grenzen des Hafengebietes sind durch Tafeln mit der Aufschrift „Hafengrenze“ gekennzeichnet.

§ 185

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist im Auftrage des Ministers für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein das Wasser- und Schiffsamt Tönning.

DREIUNDVIERZIGSTER ABSCHNITT

Schulpersiel

§ 186

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt das Hafenbecken mit den Hafenanlagen.

(2) Es wird begrenzt

im Norden: durch eine Linie, die rw. 270° vom nördlichen Ende des Bollwerks zum gegenüberliegenden Ufer verläuft;

im Osten: durch die Südkante der Ladestraße;

im Süden: durch das Entwässerungssiel;

im Westen: durch die Uferlinie.

§ 187

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die örtliche Ordnungsbehörde mit ihrer Außenstelle in Schulpersiel.

VIERUNDVIERZIGSTER ABSCHNITT

Tetenbüllspieker

§ 188

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt das Hafenbecken mit den Hafenanlagen.

(2) Es wird begrenzt

im Norden: durch die Verbindungslinie der Endpunkte der beiderseitigen Steinböschungen;

im Osten: durch die Uferlinie;

im Süden: durch das Entwässerungssiel;

im Westen: durch den östlichen Deichfuß.

§ 189

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die örtliche Ordnungsbehörde mit ihrer Außenstelle in Tetenbüllspieker.

FÜNFUNDVIERZIGSTER ABSCHNITT

Husum

§ 190

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt

1. den Binnenhafen,

2. den Außenhafen und

3. die Wasserfläche der Husumer Aue bis 1100 m westlich der Schleuse

mit den Hafenanlagen.

(2) Der Binnenhafen wird begrenzt

im Norden: durch den südlichen Kantstein des Fußdeiches der Hafenstraße;

im Osten: durch die Westseite der Zingelschleuse;

im Süden: durch die Uferlinie;

im Westen: durch die Ostseite der Eisenbahnbrücke.

(3) Der Außenhafen wird begrenzt

im Norden: durch den südlichen Deichfuß des Porrenkooges;

- im Osten: durch die Ostseite der Eisenbahnklappbrücke;
 im Süden: durch den nördlichen Deichfuß des Rödemişalligkooges ausschließlich des Tonnenhofgeländes;
 im Westen: durch die Ostseite der Schleuse.

(4) Die Wasserfläche der Husumer Aue wird begrenzt

- im Norden: durch den südlichen Deichfuß des Dockkooges;
 im Osten: durch die Westseite der Schleuse;
 im Süden: durch den nördlichen Deichfuß des Finkhaushalligkooges;
 im Westen: durch eine Linie, die 1100 m westlich der Schleuse die Husumer Aue rw. 180° schneidet.

(5) Die landseitigen Grenzen des Hafengebietes sind durch Tafeln mit der Aufschrift „Hafengrenze“ gekennzeichnet.

§ 191

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist im Auftrage des Ministers für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein das Wasser- und Schiffsamt Tönning mit seiner Außenstelle in Husum.

§ 192

Schleppzüge

Schlepper dürfen nicht mit mehr als zwei Anhängen bis zu je 1500 cbm Bruttoreaumgehalt fahren.

§ 193

Verkehr durch die Schleuse

(1) Die Schleuse darf nur von Fahrzeugen mit einer Breite bis zu 10,5 m durchfahren werden. Der größte zulässige Tiefgang beträgt bei Wasserständen gleich Mitteltidehochwasser (MThw) und darüber 4,5 m. Bei Wasserständen unter MThw ist der größte zulässige Tiefgang entsprechend kleiner.

(2) Bei einem Wasserstand von mehr als 0,5 m über MThw wird die Schleuse geschlossen gehalten.

(3) Die Schleuse darf bei Tag und Nacht nur nach Maßgabe der Signale benutzt werden, die auf einem auf der nördlichen Schleusenmauer stehenden Signalmast gezeigt werden. Es bedeuten

Tagsignal	Nachtsignal	Bedeutung
1. Südlicher Signalarm 45° nach oben, nördlicher Signalarm zeigt waagerecht	Ein festes grünes Licht in Richtung zur Husumer Aue, ein festes rotes Licht in Richtung zum Hafen	Einfahrt in den Hafen frei, Ausfahrt gesperrt
2. Südlicher Signalarm waagerecht, nördlicher Signalarm zeigt 45° nach oben	Ein festes rotes Licht in Richtung zur Husumer Aue, ein festes grünes Licht in Richtung zum Hafen	Keine Einfahrt in den Hafen, Ausfahrt frei

Tagsignal	Nachtsignal	Bedeutung
3. Beide Signalarme waagerecht	Je zwei feste rote Lichter nebeneinander in Richtung zur Husumer Aue und zum Hafen	Keine Durchfahrt (Schleuse geschlossen)
4. Zusätzlich zu den Tagsignalen 1 oder 2 ein schwarzer Ball	Zusätzlich zu den Nachtsignalen 1 oder 2 je ein rotes Blinklicht zur Husumer Aue und zum Hafen	Schleuse wird innerhalb der nächsten 15 Minuten geschlossen

(4) Fahrzeuge, welche die Schleuse in anderer als der durch das Signal nach Absatz 3 Nr. 1 oder 2 freigegebenen Richtung durchfahren wollen, müssen das Signal „zwei lange Töne“ geben.

§ 194

Verkehr durch die Eisenbahnklappbrücke

(1) Fahrzeuge, die das Öffnen der Brücke wünschen, müssen das Signal „zwei lange Töne“ geben.

(2) Die Brücke darf bei Tag und Nacht nur nach Maßgabe der Lichttagessignale durchfahren werden, die auf der Südseite der Brücke gezeigt werden. Es bedeuten

1. ein grünes Licht:
Durchfahrt frei;
2. zwei rote Lichter übereinander:
Keine Durchfahrt (Brücke geschlossen);
3. ein rotes Licht:
Keine Durchfahrt (Brücke geschlossen, sie kann vorübergehend nicht geöffnet werden).

(3) Auf das Öffnen der Brücke wartende Fahrzeuge dürfen nur an den Dalben der Südseite des Außenhafens oder an der Kaimauer der Nordseite des Binnenhafens festmachen. Liegen mehrere Fahrzeuge zum Durchfahren bereit, so bestimmt sich die Reihenfolge der Durchfahrt nach der Reihenfolge der Ankunft.

SECHSUNDVIERZIGSTER ABSCHNITT

Süderhafen auf Nordstrand

§ 195

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt das Hafenbecken vor der Entwässerungsschleuse und die Hafenanlagen.

(2) Es wird begrenzt

- im Norden: durch den südlichen Deichfuß;
 im Osten: durch eine Linie, die den Deichfuß über die Ostecke des Südkais mit der gegenüberliegenden Uferböschung in rw. 25° verbindet;
 im Süden: durch den nördlichen Deichfuß;
 im Westen: durch den östlichen Kantstein der befestigten Straße.

§ 196

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die örtliche Ordnungsbehörde.

SIEBENUNDVIERZIGSTER ABSCHNITT

Pellworm

§ 197

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt das Hafenbecken vor der Entwässerungsschleuse und die Hafenanlagen. Die Entwässerungsschleuse gehört nicht zum Hafengebiet.

(2) Es wird begrenzt

im Norden: durch den südlichen Deichfuß;

im Osten: durch die Verbindungslinie der Ostspitze des Rummelloches mit der gegenüberliegenden Ecke des Seedeiches;

im Süden: durch den nördlichen Deichfuß;

im Westen: durch den östlichen Kantstein der befestigten Straße.

§ 198

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die örtliche Ordnungsbehörde.

§ 199

Einschränkungen

(1) Im Hafenbecken ist der Wendeplatz freizuhalten.

(2) Die Vorflut durch das Deichsiel darf nicht beeinträchtigt werden.

ACHTUNDVIERZIGSTER ABSCHNITT

Dagebüll

§ 200

Hafengebiet

Das Hafengebiet umfaßt die Molenanlage landwärts bis zur Deichstöpfe und die Wasserfläche bis 100 m vor und beiderseits der Mole.

§ 201

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist im Auftrage des Ministers für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein das Wasser- und Schiffsamt Tönning mit seiner Außenstelle in Dagebüll.

§ 202

Einschränkungen

Auf der Mole dürfen Güter nur kurzfristig gelagert werden; der Verkehr darf dadurch nicht behindert werden. An der Deichböschung dürfen Güter nicht gelagert werden.

NEUNUNDVIERZIGSTER ABSCHNITT

Wyk auf Föhr

§ 203

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt das Hafenbecken und die Hafenmole sowie die außerhalb dieses Gebietes liegende Mittel- und Ebbebrücke mit einer Wasserfläche bis 50 m vor und beiderseits der Brücken.

(2) Es wird begrenzt

im Norden: durch den südlichen Deichfuß bis zur Ostgrenze der Schiffswerft und anschließend durch die Südgrenze dieser Werft bis zur westlichen Hafengrenze;

im Osten: durch eine Linie, die den Molenkopf mit der nördlich gegenüberliegenden Deichecke verbindet;

im Süden: durch den nördlichen Deichfuß;

im Westen: durch die Uferlinie.

§ 204

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist die örtliche Ordnungsbehörde.

§ 205

Einschränkungen

Die Mittelbrücke darf nur von Fahrzeugen mit einer Länge bis zu 40 m benutzt werden. Die Hafenbehörde kann Ausnahmen zulassen.

FÜNFZIGSTER ABSCHNITT

Amrum

§ 206

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt die Anlegemole Steenodde, den Seezeichenhafen Wittdün und die Landebrücke in Wittdün mit einer Wasserfläche bis 50 m vor und beiderseits des Molen- und des Brückenkopfes.

(2) Die landseitigen Grenzen des Hafengebietes sind durch Tafeln mit der Aufschrift „Hafengrenze“ gekennzeichnet.

§ 207

Hafenbehörde

Hafenbehörde für die Anlegemole Steenodde und die Landebrücke in Wittdün ist die örtliche Ordnungsbehörde, für den Seezeichenhafen Wittdün das Wasser- und Schiffsamt Tönning mit Außenstelle in Wittdün.

§ 208

Einschränkungen

(1) Der Seezeichenhafen Wittdün darf nur mit Erlaubnis der Hafenbehörde angelaufen werden.

(2) Mit Kraftfahrzeugen, Fuhrwerken sowie Fahrrädern darf auf der Mole des Seezeichenhafens und der Landebrücke in Wittdün nicht gefahren werden.

(3) Kinder bis zu 14 Jahren dürfen sich auf der Mole des Seezeichenhafens sowie auf der Landebrücke nur in Begleitung Erwachsener aufhalten.

(4) Auf der Anlegemole in Steenodde dürfen Güter nur kurzfristig gelagert werden; der Verkehr darf dadurch nicht behindert werden. Die Landebrücke in Wittdün ist nachts von Waren und Gütern freizuhalten.

(5) Ein am Brückenkopf der Landebrücke in Wittdün liegendes Fahrzeug muß einem fahrplanmäßig verkehrenden Fahrgastschiff rechtzeitig und unaufgefordert Platz zum Anlegen machen.

EINUNDFUNFZIGSTER ABSCHNITT

Hörnum auf Sylt

§ 209

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt das Hafenbecken, die Hafenanlagen und die Molen.

(2) Es wird begrenzt

im Norden: durch eine Linie, die in 60 m Abstand parallel zur Abschlußspundwand verläuft;

im Osten: durch eine Linie, die entlang der östlichen Kante der Hafenschutz-mole über die Molenköpfe bis zur nördlichen und südlichen Hafengrenze verläuft;

im Süden: durch den nördlichen Kantstein der befestigten Straße;

im Westen: durch den östlichen Kantstein der befestigten Straße.

§ 210

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist das Wasser- und Schiffsamt Tönning mit Außenstelle in Hörnum.

ZWEIUNDFUNFZIGSTER ABSCHNITT

List auf Sylt

§ 211

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt das Hafenbecken, die Hafenanlagen und die Molen.

(2) Es wird begrenzt

im Norden: durch eine Linie, die in der Mitte zwischen der Hafenmole und der Ablaufbahn verläuft;

im Osten: durch die Verbindungslinie der beiden befeuerten Molenköpfe;

im Süden: durch eine Linie, die in 10 m Abstand parallel zur Hafenspundwand verläuft;

im Westen: durch eine Linie, die auf einer Länge von 80 m in 4 m Abstand parallel zum Bootsschuppen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger bis an die östliche Straßenkante verläuft.

§ 212

Hafenbehörde

Hafenbehörde ist das Wasser- und Schiffsamt Tönning mit seiner Außenstelle in List.

DREIUNDFUNFZIGSTER ABSCHNITT

Helgoland

§ 213

Hafengebiet

(1) Das Hafengebiet umfaßt den Südhafen mit dem Vorhafen, den Binnenhafen, den Nordost- und den Dünenhafen, die Landebrücke der Gemeinde Helgoland sowie die Nord- und Südreede, jeweils mit ihren Hafenanlagen.

(2) Es wird begrenzt

im Norden: durch die Verbindungslinie der schwarzen Spitztonne N/C und der roten Spierentonne N/3 der Nordeinfahrt;

im Osten: durch die Verbindungslinie von der roten Spierentonne N/3 zur Nordspitze des Dünendammes West, an diesem entlang unter Einbeziehung der Reste des Dünenhafens bis zur Südecke der Düne über die schwarze Spitztonne C bis zur schwarzen Leuchtonne B;

im Süden: durch die Verbindungslinie der schwarzen Leuchtonne B mit der Südspitze der Westmole;

im Westen: durch die Verbindungslinie entlang der Außenkante der Westmole bis zu deren Nordspitze und weiter in nordöstlicher Richtung bis zur Nordwestecke des Binnenhafens, von dort im Abstand von 10 m landwärts entlang des Strandes zur Wurzel der Gemeindegeländungsbrücke bis zur Nordwestecke des Nordosthafens, diesen einschließend, weiter in nordöstlicher Richtung bis an das Nordostbollwerk, diesem in nordwestlicher Richtung bis zu seiner Nordspitze folgend, und von dort zur schwarzen Spitztonne N/C der Nordeinfahrt.

(3) Die landseitigen Grenzen des Hafengebietes sind durch Tafeln mit der Aufschrift „Hafengrenze“ gekennzeichnet.

§ 214

Hafenbehörde

Hafenbehörde für die Landebrücke der Gemeinde Helgoland ist die örtliche Ordnungsbehörde, für das übrige Gebiet das Wasser- und Schiffsamt Tönning mit seiner Außenstelle in Helgoland.

§ 215

Einschränkungen

(1) Der Verkehr im Hafen ist bis auf weiteres durch besondere Anordnung geregelt.

(2) Aus Sicherheitsgründen ist vor dem Ankern oder vor sonstiger Inanspruchnahme von Hafen- und Kaianlagen die besondere Weisung der Hafenbehörde einzuholen.

(3) Im Hafengebiet darf nur mit größter Vorsicht und mit mäßiger Geschwindigkeit gefahren werden.

(4) Auf den Uferflächen und Molen dürfen Güter nur kurzfristig gelagert werden.

(5) Die Vorschrift des § 10 Abs. 2 über die Befreiung von der Meldepflicht findet keine Anwendung.

§ 216

Vorbehaltene Liegeplätze

Die Nordseite des Westdamms darf nur von den Fahrzeugen des Bundes und der Länder sowie der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger benutzt werden.

§ 217

Ankern

Das Ankern in dem durch vier schwarze Kabeltonnen mit der weißen Aufschrift „KABEL“ oder „K“ und durch den grünen Sektor des Kabelfeldfeuers mit den Grenzen rw. 250° und 280° bezeichneten Kabelfeld ist verboten.

DRITTER TEIL

Schlußvorschriften

§ 218 *

Strafbestimmungen

Zu widerhandlungen gegen diese Hafenordnung und die zu ihrer Durchführung und Ergänzung erlassenen Anordnungen werden nach § 366 Nr. 10 des Strafgesetzbuchs bestraft.

§ 219

Zuständigkeiten des Bundes und des Landes

Zuständigkeiten des Bundes und des Landes Schleswig-Holstein, die den Hafenverkehr und -betrieb nicht betreffen, bleiben von dieser Hafenordnung unberührt.

§ 220 *

Inkrafttreten der Verordnung

(1) Diese Hafenordnung tritt am 1. Mai 1956 in Kraft.

(2) Zum gleichen Zeitpunkt treten außer Kraft:

1. Folgende Polizeiverordnungen des Regierungspräsidenten in Schleswig:

a) Polizeiverordnung für den Hafen zu Laboe vom 17. Juli 1925 und Änderung vom 6. Juni 1928 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig 1925 S. 256 und 1928 S. 243),

b) Polizeiverordnung für den staatlichen Hafen zu Husum vom 8. August 1927 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig S. 277),

c) Polizei-Verordnung für den Hafen zu Pahlude an der Eider vom 25. April 1928 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig S. 156),

d) Polizei-Verordnung für den staatlichen Hafen zu Rendsburg vom 10. Juli 1929 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig S. 293),

e) Polizei-Verordnung für den Hafen der Stadt Flensburg vom 22. März 1930 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig S. 110),

f) Polizei-Verordnung für den Hafen zu Eckernförde vom 22. März 1930 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig S. 112),

g) Polizei-Verordnung für den Hafen Burgstaaken der Stadt Burg a. Fehm. vom 22. März 1930 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig S. 155),

h) Polizei-Verordnung für den Hafen der Stadt Heiligenhafen i. H. vom 10. April 1930 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig S. 156),

i) Polizei-Verordnung für die Benutzung der Schutzmoles bei Steenodde auf Amrum vom 27. September 1930 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig S. 430),

j) Polizei-Verordnung für die Benutzung der Landebrücke bei Wittdün auf Amrum vom 27. September 1930 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig S. 431),

k) Polizeiverordnung für den Hafen Helgoland vom 3. November 1930 und Änderung vom 8. Februar 1932 sowie Ergänzung vom 8. Januar 1937 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig 1930 S. 494, 1932 S. 108, 1937 S. 30) und

Verordnung über die Polizeibefugnisse im Helgoländer Hafen vom 10. Juni 1937 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig S. 222),

l) Polizeiverordnung für den Hafen Kappeln vom 21. April 1931 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig S. 177),

m) Polizeiverordnung für die preußischen Häfen Glückstadt und Schulau vom

23. Januar 1932 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig S. 105),
- n) Polizeiverordnung für den Hafen von Friedrichstadt vom 13. Mai 1932 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig S. 264),
 - o) Polizeiverordnung für den Schutzhafen Schleimünde vom 2. Januar 1933 und Änderung vom 28. Oktober 1937 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig 1933 S. 15, 1937 S. 393),
 - p) Polizeiverordnung über den Hafen- und Schifffahrtverkehr auf der Kieler Förde vom 1. Juli 1933 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig S. 218),
 - q) Polizeiverordnung für die kommunalen Häfen bzw. Lösch- und Ladeplätze in Uetersen an der Pinnau, Elmshorn an der Krückau, Itzehoe an der Stör und Wilster an der Wilsterau vom 1. Juli 1933 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig S. 262),
 - r) Polizeiverordnung für den Segelhafen in Glücksburg (Ostsee) vom 10. Mai 1937 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig S. 169),
 - s) Polizeiverordnung für den Hafen Amrum vom 4. Juni 1937 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig S. 253),
 - t) Polizeiverordnung für den Hafen Friedrichskoog vom 14. Juli 1937 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig S. 266),
 - u) Bekanntmachung für die Schifffahrtsschleuse vor dem Husumer Hafen vom 6. Februar 1939 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig S. 42);
2. folgende Polizeiverordnungen des Oberpräsidenten in Kiel:
- a) Hafenordnung für den Fischereischutzhafen in Strande des Zweckverbandes Hafenbetriebsgemeinschaft Strande. Verordnung vom 20. Mai 1939 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig S. 168),
 - b) Polizeiverordnung für den Hafen Lübeck (Hafen- und Umschlagordnung) vom 14. August 1940 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig S. 175),
 - c) ...
 - d) ...
3. Kanalpolizeiverordnung für die öffentlichen Häfen und die öffentlichen Lösch- und Ladeplätze am Kaiser Wilhelm-Kanal bei Brunsbüttelkoog (Binnenhafen), Burg, Hochdonn Süd- und Nordseite, Hohenhörn, Schafstedt, Fischerhütte, Oldenbüttel, An der Luhnau, Schülp, Westerrönfeld, Rendsburg (Kreishafen), Sehestedt, Süd- und Nordseite Königsförde, Landwehr, Levensau, Kiel (Nordhafen), Holtenau (Binnen- und Außenhafen) sowie im Achterwehrrer Schifffahrtskanal bei Flehmude und Achterwehr vom 6. April 1926 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig S. 100) und Änderung (Ergänzung) vom 21. März 1932 (Öffentlicher Anzeiger Stück 17 zum Amtsblatt der Regierung zu Schleswig vom 23. April 1932 S. 177);
4. Hafen- und Brückenordnung für die Stadt Eckernförde vom 8. September 1931 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig 1932 S. 29);
5. Polizeiverordnung betr. Benutzung der Anlegestelle (Legatbrücke) der Gemeinde Keitum in Munkmarsch a. Sylt vom 19. Mai 1936 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig S. 174);
6. Polizeiverordnung über die Benutzung der Anlegebrücke (Hapagbrücke) und der vor dieser liegenden Reede von Hörnum vom 17. August 1936 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig S. 271);
7. Hafenpolizeiverordnung für den Lauenburger Hafen vom 21. Juli 1943 (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig S. 97);
8. Hafenordnung für den Hafen Hörnum auf Sylt vom 7. März 1947 (Amtsblatt für Schleswig-Holstein S. 214);
9. Hafenordnung für den Hafen List auf Sylt vom 7. März 1947 (Amtsblatt für Schleswig-Holstein S. 215).
- (3) Diese Hafenordnung tritt am 1. Mai 1986 außer Kraft.

Anlage

Schiffsmeldung

1. Name des Fahrzeugs:
2. Gattung des Fahrzeugs:
3. Flagge des Fahrzeugs (Nationalität):
4. Unterscheidungssignal:
5. Bruttoreaumgehalt in Registertons:
6. Nettoreaumgehalt in Registertons:
7. Ladefähigkeit:
8. Name und Sitz der Reederei:
9. Vor- und Zuname des Fahrzeugführers:
10. Name des Maklers:
11. Gesundheitszustand an Bord:
12. Gültigkeit des Rattenattestes:

a) Ankunft

13. Anzahl der Besatzungsmitglieder:
14. Anzahl der Fahrgäste:
15. Art der Ladung (Gesamtgewicht):
16. Angekommen am um von
17. Geschwindigkeit des Fahrzeugs (sm oder km/h):
18. Tiefgang: Vorn; hinten
19. Hat das Fahrzeug Havarie, Brandschaden, Grundberührung oder einen sonstigen Unfall erlitten?
20. Befindet sich eine Flüssiggasanlage an Bord?

Ich versichere, daß ich die vorstehenden Angaben der Wahrheit gemäß und mit bestem Wissen gemacht habe.

....., den 19.....
Unterschrift des Fahrzeugführers

b) Abfahrt

21. Anzahl der Besatzungsmitglieder:
22. Anzahl der Fahrgäste:
23. Art der Ladung (Gesamtgewicht):
24. Das Fahrzeug ist bestimmt nach
25. Tiefgang: Vorn; hinten
26. Name des Maklers:
27. Abfahrtszeit:

Ich versichere, daß ich die vorstehenden Angaben der Wahrheit gemäß und mit bestem Wissen gemacht habe.

....., den 19.....
Unterschrift des Fahrzeugführers

Gesetz über das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954

9511-8

Vom 21. März 1956

Bundesgesetzbl. II S. 379, verk. am 28. 3. 1956

Artikel 1*

Dem in London am 12. Mai 1954 unterzeichneten Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954 wird zugestimmt. Das Übereinkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2*

Die Vorschriften des Übereinkommens und der Artikel 3 bis 7 dieses Gesetzes gelten auch für die Schiffe im öffentlichen Dienst des Bundes, eines zum Bund gehörigen Landes oder einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft, Anstalt oder Stiftung mit Sitz im Geltungsbereich dieses Gesetzes, jedoch mit Ausnahme der Kriegsschiffe.

Artikel 3*

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, zur Durchführung des Übereinkommens sowie bei Änderungen nach Artikel XVI oder Anhang A Nr. 3 des Übereinkommens durch Rechtsverordnungen ohne Zustimmung des Bundesrates Vorschriften zu erlassen über

1. den Ölgehalt der Gemische, für welche Artikel III des Übereinkommens nicht gilt,
2. die Maßnahmen, die das Eindringen von Heizöl oder schwerem Dieselöl in die Bilgen verhindern,
3. den Wirkungsgrad von Ölwasserseparatoren,
4. die Form und Führung der Öltagebücher,
5. das bei Mitteilungen nach Artikel X des Übereinkommens zu beobachtende Verfahren,
6. die Grenzen der Verbotszonen mit Ausnahme derjenigen der Nord- und Ostsee.

Artikel 4*

Aufgabe des Bundes ist es,

1. auf den vom Bund verwalteten Wasserstraßen und in den bundeseigenen Häfen die Öltagebücher zu prüfen,
2. die technischen Vorkehrungen zu überwachen, die nach Artikel VII des Übereinkommens und durch Rechtsverordnungen nach Artikel 3 Nr. 2 und 3 vorgeschrieben sind.

Die Aufgabe nach Nummer 2 wird der See-Berufsgenossenschaft in Hamburg übertragen.

Art. 1, 2, 3 u. 4: Das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954 ist gem. § 1 Abs. 3 Nr. 1 G v. 10. 7. 1958 114-2 hier nicht abgedruckt; es ist im Bundesgesetzbl. 1956 Teil II S. 381 veröffentlicht

Artikel 5*

Das Grundrecht des Artikels 13 des Grundgesetzes über die Unverletzlichkeit der Wohnung wird eingeschränkt, soweit es der nach Artikel IX Abs. 2 des Übereinkommens begründeten Befugnis der zuständigen Behörden zur Einsichtnahme des Öltagebuchs auf dem Schiff entgegensteht.

Artikel 6*

(1) Mit Geldstrafe wird bestraft, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. gegen die Reinhaltungsvorschriften des Artikels III Abs. 1 und 2 des Übereinkommens,
2. als Reeder oder Ausrüster gegen die Vorschriften der nach Artikel 3 Nr. 2 und 3 erlassenen Rechtsverordnungen

verstößt.

(2) Mit Geldstrafe bis zu eintausend Deutsche Mark wird bestraft, wer als Schiffsführer vorsätzlich oder fahrlässig die vorgeschriebenen Eintragungen in das Öltagebuch unterläßt oder wahrheitswidrige Eintragungen macht.

Artikel 7*

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1).

Artikel 8*

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Übereinkommen nach seinem Artikel XV für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Art. 5: Das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954 ist gem. § 1 Abs. 3 Nr. 1 G v. 10. 7. 1958 114-2 hier nicht abgedruckt; es ist im Bundesgesetzbl. 1956 Teil II S. 381 veröffentlicht

Art. 5: GG 100-1

Art. 6 Abs. 1: Das Übereinkommen ist veröffentlicht im Bundesgesetzbl. 1956 Teil II S. 381

Art. 7: GVBl. Berlin 1956 S. 319

Art. 8 Abs. 2: In Kraft getreten am 26. 7. 1958 gem. Bek. v. 18. 11. 1957 II 1696 u. 24. 1. 1958 II 91

Verordnung über die Form und Führung der Öltagebücher

Vom 22. Mai 1959

Bundesgesetzbl. II S. 560

Auf Grund des Artikels 3 Nr. 4 des Gesetzes vom 21. März 1956 über das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954 (Bundesgesetzbl. 1956 II S. 379) wird verordnet: *

§ 1 *

(1) Auf jedem Seeschiff von 500 und mehr Bruttoregistertonnen, das nach dem Flaggenrechtsgesetz vom 8. Februar 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 79) die Bundesflagge führt, ist ein besonderes Öltagebuch nach den Mustern der Anlage 1 (für Tanker) oder 2 (für Nichttanker) zu führen. Auf dem Titelblatt des Öltagebuchs ist die Anzahl der Seiten, die das Buch enthält, zu vermerken. Die Seiten müssen aus gutem Schreibpapier bestehen und laufend nummeriert sein. Dem Öltagebuch sind Richtlinien nach den Mustern der Anlage 3 (für Tanker) oder 4 (für Nichttanker) sowie eine erläuterte Karte der Verbotszonen für Tanker und Nichttanker (Anlage 5) beizuheften.

(2) Absatz 1 gilt nicht

1. für Schiffe im Dienste der Bundesmarine,
2. für Schiffe, solange sie im Dienste des Walfangs stehen.

§ 2

Die Führung des Öltagebuchs obliegt dem Kapitän. Er hat dafür zu sorgen, daß die vorgeschriebenen Eintragungen von dem wachhabenden oder von dem von ihm bestimmten Schiffsoffizier vorgenommen werden.

§ 3

- (1) In das Öltagebuch für Tanker ist einzutragen
1. das Füllen der Ladetanks mit Ballastwasser, das Lenzen des Ballastwassers und die Reinigung der Ladetanks,
 2. das Absetzen in Setztanks und das Lenzen von Wasser aus Setztanks,
 3. die Abgabe von Ölrückständen des Schiffes aus Setztanks und sonstigen Sammelstellen,
 4. das ungewollte oder das durch außergewöhnliche Umstände verursachte Ablassen von Öl.
- (2) In das Öltagebuch für Nichttanker ist einzutragen
1. das Füllen der Bunkeröltanks mit Ballastwasser, das Lenzen dieses Ballastwassers und die Reinigung der Bunkeröltanks während der Reise,
 2. die Abgabe von Ölrückständen des Schiffes aus Bunkeröltanks und sonstigen Sammelstellen,

3. das ungewollte oder das durch außergewöhnliche Umstände verursachte Ablassen von Öl.

§ 4

Die Eintragungen nach § 3 sind unverzüglich vorzunehmen.

§ 5

(1) Die Eintragungen sind mit Tinte oder Kugelschreiber zu fertigen.

(2) Die Eintragungen dürfen weder durch Radieren noch auf andere Weise unleserlich gemacht werden. Wird eine Eintragung gestrichen, so muß das Durchgestrichene leserlich bleiben. Die Streichung ist von dem verantwortlichen Offizier durch Namenszeichnung unter Angabe der Zahl der gestrichenen Wörter und Ziffern zu zeichnen. Nachträgliche Eintragungen und Einschaltungen sowie Zusätze sind vom Eintragenden mit Datum und Handzeichen unter Angabe der Zahl der nachgetragenen Wörter und Ziffern zu zeichnen.

(3) Die Eintragungen sind in deutscher Sprache, Zeitangaben nach Bordzeit zu machen. Die Eintragungen sind von dem verantwortlichen Schiffsoffizier und dem Kapitän zu unterzeichnen.

(4) Das Öltagebuch ist in gutem Zustand zu halten, insbesondere vor Schmutz und Nässe zu schützen. Aus dem Buch darf kein Blatt entfernt werden.

§ 6

Die Öltagebücher sind zwei Jahre lang, vom Tage der letzten Eintragung ab gerechnet, aufzubewahren. Werden sie an Land aufbewahrt, so ist dafür an Stelle des Kapitäns der Reeder verantwortlich.

§ 7 *

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1954 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit Artikel 7 des Gesetzes über das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954 auch im Land Berlin.

§ 8 *

§ 9

Diese Verordnung tritt am 1. Juni 1959 in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr

Anzahl der Seiten

Unterschrift des Kapitäns

[illegible]

Richtlinien für die Führung des Oltagbuches für Tanker

I.

Auszug aus dem Inhalt des Internationalen Übereinkommens
zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954 (Bundesgesetzbl. 1956 II S. 379)

1. Das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954 ist mit dem Gesetz vom 21. März 1956 im Bundesgesetzblatt 1956 Teil II S. 379 veröffentlicht worden. Es ist am 26. Juli 1958 für Belgien, die Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, Frankreich, Irland, Kanada, Mexiko, Norwegen, Schweden und das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Nordirland und am 24. Oktober 1958 für die Niederlande in Kraft getreten. Der Beitritt weiterer Staaten wird im Bundesgesetzblatt Teil II bekanntgegeben.
2. Nach dem Übereinkommen haben die nachstehenden Ausdrücke, soweit der Zusammenhang nichts anderes erfordert, folgende Bedeutung:
 „Ablassen“: Jedes Ablassen oder Ausfließen von Öl oder ölhaltigen Gemischen ohne Rücksicht auf die Ursache.
 „Schweres Dieselöl“: Schiffsdieselöl mit Ausnahme solcher Destillate, bei denen bei der Untersuchung nach der A.S.T.M. Standardmethode D 158/53 mehr als 50 Volumen-Prozente unterhalb 340° C destillieren.
 „Meile“: 1 Seemeile (6080 Fuß bzw. 1852 Meter).
 „Öl“: Rohöl, Heizöl, schweres Dieselöl und Schmieröl, der Begriff „ölhaltig“ ist entsprechend auszulegen.
3. Das Übereinkommen gilt für Seeschiffe, die im Gebiet einer vertragschließenden Regierung registriert sind.
 Ausnahmen:
 a) Schiffe, solange sie als Hilfsschiffe der Bundesmarine verwendet werden,
 b) Schiffe von weniger als 500 BRT,
 c) Schiffe, solange sie im Dienste des Walfangs stehen,
 d) während des Befahrens der Großen Seen von Nordamerika und deren östlichen Verbindungen und Zuflüssen bis zum unteren Ausgang des Lachine-Kanals bei Montreal (Provinz Quebec) Kanada.
4. Für Tanker ist es verboten, innerhalb bestimmter Verbotszonen (s. Anlage 5)
 a) Öl und
 b) ölhaltige Gemische, deren Ölbestandteile die Meeresoberfläche verschmutzen,
 abzulassen. Ölhaltige Gemische, deren Ölgehalt weniger als 0,1 vom Tausend beträgt, fallen nicht unter diese Bestimmung.
5. Andere Schiffe dürfen bis zum 25. Juli 1961 ölhaltiges Ballastwasser und Tankwaschwasser nur in möglichst weiter Entfernung von der Küste und ab 26. Juli 1961 nur außerhalb besonders festgesetzter Verbotszonen (s. Anlage 5) ablassen, ausgenommen, wenn sie sich auf einer Reise nach einem Hafen befinden, der nicht mit Auffanganlagen ausgestattet ist.
 Jeder Verstoß gegen die für Tanker und Nichttanker geltenden Verbote stellt eine Zuwiderhandlung dar und ist nach den Gesetzen des Gebietes, in dem das Schiff registriert ist, zu bestrafen.
6. Die Verbote nach Nummer 4 und 5 gelten nicht für
 a) Öl oder ölhaltige Gemische, die aus einem Schiff aus Gründen der Schiffssicherheit, zur Verhütung von Schäden an Schiff und Ladung oder zur Rettung von Menschenleben auf See abgelassen werden,
 b) Öl oder ölhaltige Gemische, die infolge einer Beschädigung des Schiffes oder unvermeidbarer Leckagen ausfließen. Es müssen jedoch nach Eintritt des Schadensfalles oder Feststellung der Leckage alle Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden, um das Ausfließen zu verhüten oder einzuschränken,
 c) Ölrückstände, die infolge ihrer Schwerflüssigkeit aus den Ladetanks von Tankern nicht ausgepumpt werden können oder bei Heiz- oder Schmierölsreinigungen anfallen. Diese Ölrückstände sollen aber möglichst weit von der Küste abgelassen werden,
 d) Bilgenwasser, das lediglich Schmieröl enthält.
7. Ab 26. Juli 1959 müssen die im Gebiet der vertragschließenden Regierungen registrierten Schiffe
 a) mit Einrichtungen, die das Eindringen von Heizöl oder schwerem Dieselöl in die Bilgen verhindern oder
 b) mit Ölwasserseparatoren für Bilgenwasser ausgerüstet sein.
8. Alle einschlägigen Vorgänge sind in ein Oltagbuch einzutragen. Die für die einzelnen Gebiete der vertragschließenden Regierungen zuständigen Behörden können während des Aufenthalts in einem Hafen des betreffenden Gebietes das Oltagbuch einsehen, daraus Abschriften fertigen und die Richtigkeit der Abschriften vom Kapitän bescheinigen lassen. Jede so gefertigte Abschrift ist in Gerichtsverfahren als Beweismittel für die in der Eintragung festgestellten Tatsachen zugelassen.

II.

Richtlinien für die Eintragungen im Oltagbuch

1. Für jede Eintragung ist eine besondere senkrechte Spalte der Seiten 1 ff. zu verwenden.
2. In Zeile 1 ist die Bezeichnung oder die Nummer aller Tanks, die mit Ballastwasser gefüllt werden oder aus denen Ballastwasser abgelassen wird, einzutragen.
3. In Zeile 2 ist die Ölsorte zu bezeichnen, die vor der Ballastübernahme zuletzt in den Tanks enthalten war.
4. In Zeile 3 ist der Ort der Übernahme des Ballastwassers nach Breite und Länge oder durch eine andere Ortsbestimmung (z. B. Blexen Reede) sowie das Datum einzutragen.

Wenn gereinigte Tanks mit Ballastwasser gefüllt wurden, so ist dies anzugeben. Wenn mehrere Öl-sorten gefahren wurden, so ist für jede Öl-sorten eine besondere Spalte zu verwenden.

5. In Zeile 4 sind Datum und Uhrzeit des Lenzens einzutragen. Wenn sich das Lenzen über einen längeren Zeitraum erstreckt, müssen Datum und Uhrzeit bei Beginn und Beendigung des Lenzens angegeben werden. Beispiel: 17. 3. 1958 von 10.00 Uhr bis 16.20 Uhr oder am 18. 3. 1958 von 22.20 Uhr bis 19. 3. 1958, 13.20 Uhr.
6. In Zeile 5 ist der Schiffsort nach Breite und Länge oder durch eine andere Ortsbestimmung anzugeben
7. In Zeile 6 ist die ungefähre Menge des ölverschmutzten Wassers anzugeben, das aus Ballasttanks in Setztanks gepumpt wird.
8. In Zeile 7 ist die Bezeichnung oder Nummer der Tanks anzugeben, die als Setztanks zur Aufnahme von ölverschmutztem Wasser aus Ballasttanks verwendet werden.
9. In Zeile 8 ist die Bezeichnung oder Nummer der gereinigten Tanks anzugeben.
10. In Zeile 9 ist die Ölsorte anzugeben, die vor der Reinigung in dem betreffenden Tank gefahren wurde. Wenn mehr als eine Ölsorte gefahren wurde, so ist für jede Ölsorte eine besondere Spalte zu verwenden
11. In Zeile 10 ist die Bezeichnung oder Nummer der Tanks anzugeben, die als Setztanks zur Aufnahme von Tankwaschwasser verwendet werden.
12. In Zeile 11 müssen Datum und Uhrzeit des Beginns und der Beendigung der Arbeiten angegeben werden, wenn sich diese über einen längeren Zeitraum erstrecken. Beispiel: 17. 3. 1958, 22.20 Uhr, bis 19. 3. 1958, 13.20 Uhr.
13. In Zeile 12 ist die Bezeichnung oder Nummer der Tanks anzugeben, die als Setztanks zur Aufnahme von Tankwaschwasser oder von ölverschmutztem Wasser aus Ballasttanks verwendet werden.
14. In Zeile 13 ist anzugeben, wieviel Stunden sich das Ölwassergemisch im Setztank befunden hat.
15. In Zeile 14 sind Datum und Uhrzeit des Beginns und der Beendigung des Lenzens von abgesetztem Wasser aus Setztanks anzugeben. Beispiel: 17. 8. 1958 von 10.00 Uhr bis 16.20 Uhr oder 18. 8. 1958 von 22.00 Uhr bis 19. 8. 1958, 13.20 Uhr.
16. In Zeile 15 sind die Positionen bei Beginn und Ende des Lenzens anzugeben.
17. In Zeile 16 ist die ungefähre Menge der Rückstände anzugeben, die zur späteren endgültigen Abgabe von Setztanks übriggeblieben sind.
18. In Zeile 17 ist das Datum der Abgabe von Ölrückständen anzugeben und einzutragen, ob diese nach außenbords gelenzt, an ein Reinigungsfahrzeug oder an eine Anlage an Land abgegeben oder anderweitig verwendet wurden.
19. In Zeile 18 ist der Name des Hafens bzw. die Position nach Breite und Länge bei Beginn und bei Beendigung der Arbeiten anzugeben.
20. In Zeile 19 ist anzugeben, aus welchen Tanks die Ölrückstände abgegeben wurden. Ferner ist die ungefähre Menge der abgegebenen Ölrückstände einzutragen.
21. In Zeile 20 ist die Bordzeit einzutragen.
22. In Zeile 21 kann der Schiffsort entweder nach Breite und Länge oder nach einer anderen Ortsbestimmung angegeben werden. Beispiel: 3 sm NNO von Feuerschiff ".....".
23. In Zeile 22 ist die Ölsorte und schätzungsweise die Ölmenge anzugeben. Beispiel: Etwa eine halbe Tonne Heizöl.
24. In Zeile 23 ist der Grund anzugeben, wenn das Auslaufen von Öl unbeabsichtigt geschieht. Beispiel: Öl ausgelaufen aus Backbord Seitentank Nr. 3, nachdem das Schiff aufgelaufen war. Es ist auch anzugeben, was getan wurde, um das Auslaufen von Öl zum Stillstand zu bringen oder zu verringern. Beispiel: Inhalt des Tanks in einen Leertank überführt. Wenn das Ablassen von Öl absichtlich geschah, sind ebenfalls die Gründe ausführlich anzugeben. Beispiel: Öl abgelassen zur Unterstützung bei der Rettung der Mannschaft des MS ".....".
25. Die Eintragungen in jeder senkrechten Spalte sind von den verantwortlichen Schiffsoffizieren zu unterschreiben und vom Kapitän gegenzuzeichnen.

Anlage 4
(zu § 1 Abs. 1)

Richtlinien für die Führung des Öltagebuches für Nichttanker

I.

Auszug aus dem Inhalt des Internationalen Übereinkommens
zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954 (Bundesgesetzbl. 1956 II S. 379)

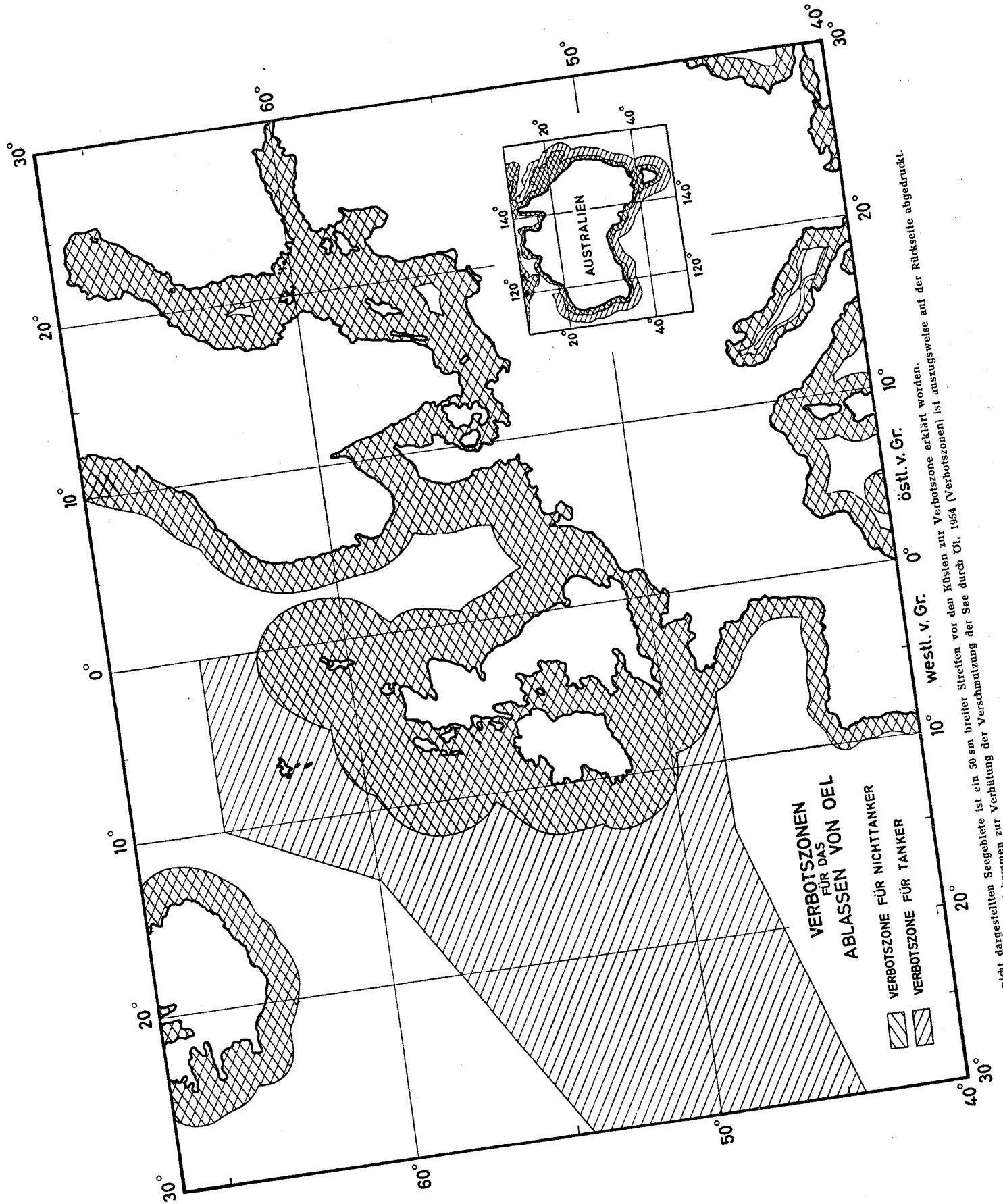
1. Das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954 ist mit dem Gesetz vom 21. März 1956 im Bundesgesetzblatt 1956 Teil II S. 379 veröffentlicht worden. Es ist am 26. Juli 1958 für Belgien, die Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, Frankreich, Irland, Kanada, Mexiko, Norwegen, Schweden und das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Nordirland und am 24. Oktober 1958 für die Niederlande in Kraft getreten. Der Beitritt weiterer Staaten wird im Bundesgesetzblatt Teil II bekanntgegeben.
2. Nach dem Übereinkommen haben die nachstehenden Ausdrücke, soweit der Zusammenhang nichts anderes erfordert, folgende Bedeutung:
 „Ablassen“: Jedes Ablassen oder Ausfließen von Öl oder ölhaltigen Gemischen ohne Rücksicht auf die Ursache.
 „Schweres Dieselöl“: Schiffsdieselöl mit Ausnahme solcher Destillate, bei denen bei der Untersuchung nach der A.S.T.M. Standardmethode D 158/53 mehr als 50 Volumen-Prozente unterhalb 340 °C destillieren.
 „Meile“: 1 Seemeile (6080 Fuß bzw. 1852 Meter).
 „Öl“: Rohöl, Heizöl, schweres Dieselöl und Schmieröl; der Begriff „ölhaltig“ ist entsprechend auszulegen.
3. Das Übereinkommen gilt für Seeschiffe, die im Gebiet einer vertragschließenden Regierung registriert sind. Ausnahmen:
 a) Schiffe, solange sie als Hilfsschiffe der Bundesmarine verwendet werden,
 b) Schiffe von weniger als 500 BRT,
 c) Schiffe, solange sie im Dienste des Walfanges stehen,
 d) während des Befahrens der Großen Seen von Nordamerika und deren östlichen Verbindungen und Zuflüssen bis zum unteren Ausgang des Lachine-Kanals bei Montreal (Provinz Quebec) Kanada.
4. Für Tanker ist es verboten, innerhalb bestimmter Verbotszonen (s. Anlage 5)
 a) Öl und
 b) ölhaltige Gemische, deren Ölbestandteile die Meeresoberfläche verschmutzen, abzulassen. Ölhaltige Gemische, deren Ölgehalt weniger als 0,1 vom Tausend beträgt, fallen nicht unter diese Bestimmung.
5. Andere Schiffe dürfen bis zum 25. Juli 1961 ölhaltiges Ballastwasser und Tankwaschwasser nur in möglichst weiter Entfernung von der Küste und ab 26. Juli 1961 nur außerhalb besonders festgesetzter Verbotszonen (s. Anlage 5) ablassen, ausgenommen, wenn sie sich auf einer Reise nach einem Hafen befinden, der nicht mit Auffanganlagen ausgestattet ist.
 Jeder Verstoß gegen die für Tanker und Nichttanker geltenden Verbote stellt eine Zuwiderhandlung dar und ist nach den Gesetzen des Gebietes, in dem das Schiff registriert ist, zu bestrafen.
6. Die Verbote nach Nummer 4 und 5 gelten nicht für
 a) Öl oder ölhaltige Gemische, die aus einem Schiff aus Gründen der Schiffssicherheit, zur Verhütung von Schäden an Schiff und Ladung oder zur Rettung von Menschenleben auf See abgelassen werden,
 b) Öl oder ölhaltige Gemische, die infolge einer Beschädigung des Schiffes oder unvermeidbarer Leckagen ausfließen. Es müssen jedoch nach Eintritt des Schadensfalles oder Feststellung der Leckage alle Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden, um das Ausfließen zu verhüten oder einzuschränken,
 c) Ölrückstände, die infolge ihrer Schwerflüssigkeit aus den Ladetanks von Tankern nicht ausgepumpt werden können oder bei Heiz- oder Schmierölräuberungen anfallen. Diese Ölrückstände sollen aber möglichst weit von der Küste abgelassen werden,
 d) Bilgenwasser, das lediglich Schmieröl enthält.
7. Ab 26. Juli 1959 müssen die im Gebiet der vertragschließenden Regierungen registrierten Schiffe
 a) mit Einrichtungen, die das Eindringen von Heizöl oder schwerem Dieselöl in die Bilgen verhindern oder
 b) mit Ölwasserseparatoren für Bilgenwasser ausgerüstet sein.
8. Alle einschlägigen Vorgänge sind in ein Öltagebuch einzutragen. Die für die einzelnen Gebiete der vertragschließenden Regierungen zuständigen Behörden können während des Aufenthaltes in einem Hafen des betreffenden Gebietes das Öltagebuch einsehen, daraus Abschriften fertigen und die Richtigkeit der Abschriften vom Kapitän bescheinigen lassen. Jede so gefertigte Abschrift ist in Gerichtsverfahren als Beweismittel für die in der Eintragung festgestellten Tatsachen zugelassen.

II.

Richtlinien für die Eintragungen im Öltagebuch

1. Für jede Eintragung ist eine besondere senkrechte Spalte der Seiten 1 ff. zu verwenden.
2. In Zeile 1 ist die Bezeichnung oder die Nummer des Tanks einzutragen. Beispiel: Steuerbord Seitentank Nr. 3.
3. In Zeile 2 ist die Ölsorte anzugeben, die in dem in Spalte 1 genannten Tank gefahren wurde. Beispiel: Heizöl.
4. In Zeile 3 ist der Ort der Übernahme des Ballastwassers nach Breite und Länge oder durch eine andere Ortsbestimmung anzugeben. Beispiel: Blexen Reede.
5. In Zeile 4 ist das Datum und die Uhrzeit der Abgabe von Ballastwasser oder Tankwaschwasser aus dem in Zeile 1 genannten Tank einzutragen.

6. In Zeile 5 ist der Ort des Lenzens von Ballast- oder Tankwaschwasser nach Breite und Länge oder durch eine andere Ortsbestimmung anzugeben.
7. Falls bei Abgabe des öligen Ballast- oder Tankwaschwassers ein Ölwasserseparator verwendet wird, sind in Zeile 6 die Benutzungszeiten anzugeben. Beispiel: 02.00 bis 05.30 Uhr.
8. Zeile 7 ist nur auszufüllen, wenn die Ölrückstände aus den in Zeile 1 genannten Tanks während der Reise entfernt wurden. Beispiel: In Setztanks gepumpt.
9. In Zeile 8 ist das Datum und der Verbleib der Ölrückstände einzutragen, die aus dem Schiff entfernt wurden. Beispiel: In Landanlage gepumpt, auf See gelenzt oder unter dem Kessel verbrannt.
10. In Zeile 9 ist der Ort der Abgabe von Ölrückständen aus Bunkeröltanks und sonstigen Sammelstellen nach Breite und Länge oder durch eine andere Ortsbestimmung anzugeben.
11. In Zeile 10 ist anzugeben, aus welchen Bunkern, Setztanks usw. die Ölrückstände abgegeben wurden. Ferner ist die ungefähre Menge der abgegebenen Ölrückstände einzutragen. Beispiel: Setztank 1 Tonne.
12. In Zeile 11 ist die Bordzeit anzugeben.
13. In Zeile 12 kann der Schiffsort entweder nach Breite und Länge oder nach einer anderen Ortsbestimmung angegeben werden. Beispiel: 3 sm NNO von Feuerschiff ".....".
14. In Zeile 13 ist die Ölsorte und schätzungsweise die Ölmenge anzugeben. Beispiel: Etwa eine halbe Tonne Heizöl.
15. In Zeile 14 ist der Grund anzugeben, wenn das Auslaufen von Öl unbeabsichtigt geschieht. Beispiel: Öl ausgelaufen aus Backbord Seitentank Nr. 3, nachdem das Schiff aufgelaufen war. Es ist anzugeben, was getan wurde, um das Auslaufen von Öl zum Stillstand zu bringen oder zu verringern. Beispiel: Inhalt des Tanks in einen Leertank überführt. Wenn das Ablassen von Öl absichtlich geschah, sind ebenfalls die Gründe ausführlich anzugeben. Beispiel: Öl abgelassen zur Unterstützung bei der Rettung der Mannschaft des MS ".....".
16. Die Eintragungen in jeder senkrechten Spalte sind von den verantwortlichen Schiffsoffizieren zu unterschreiben und vom Kapitän gegenzuzeichnen.



Für alle hier nicht dargestellten Seegebiete ist ein 50 km breiter Streifen vor den Küsten zur Verbotzone erklärt worden.

(zu § 1 Abs. 1) (Verbotzonen) ist auszugsweise auf der Rückseite abgedruckt.

Verbotzonen

(1) Vorbehaltlich der Bestimmungen des Absatzes 3 dieses Anhangs umfassen die **Verbotzonen für Tanker** das Seegebiet in einer Breite von 50 Seemeilen von Land aus mit folgenden Ausnahmen:

a) Die Adriatischen Zonen

Im Adriatischen Meer erstrecken sich die Verbotzonen entlang der Küsten von Italien und Jugoslawien bis zu einer Landentfernung von 30 Seemeilen mit Ausnahme der Insel Vis. Drei Jahre nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens sind diese Zonen um je 20 Seemeilen zu verbreitern, sofern nicht beide Regierungen vereinbaren, diese Maßnahmen auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben. Wird eine solche Vereinbarung getroffen, so haben die genannten Regierungen dem Büro spätestens drei Monate vor Ablauf des genannten Zeitraums von drei Jahren eine entsprechende Mitteilung zugehen zu lassen; das Büro hat alle vertragschließenden Regierungen von dieser Vereinbarung in Kenntnis zu setzen.

b) Die Nordseezone

Die Nordseezone erstreckt sich bis zu einer Landentfernung von 100 Seemeilen vor den Küsten folgender Staaten:

Belgien
Dänemark
Niederlande
Bundesrepublik Deutschland
Vereinigtes Königreich von Großbritannien
und Nordirland,

jedoch nicht weiter als bis zum Schnittpunkt der 100-Seemeilengrenze westlich Jütland mit der 50-Seemeilengrenze vor der Küste Norwegens.

c) Die Atlantische Zone

Die Atlantische Zone wird von einer Linie begrenzt, die wie folgt verläuft:

Von einem Punkt auf dem Meridian von Greenwich, der 100 Seemeilen nord-nord-östlich von den Shetlandinseln liegt, dann entlang dem Meridian von Greenwich nordwärts bis zum 64. Breitenparallel; von dort in westlicher Richtung entlang dem 64. Breitenparallel bis 10° West und dann weiter zu den Punkten

60° N	14° W,
54° 30' N	30° W,
44° 20' N	30° W,
48° N	14° W,

weiter entlang des 48. Breitenparallels bis zum Schnittpunkt mit der 50-Seemeilengrenze vor der französischen Küste.

Führen die Reisen nicht über die Grenzen der Atlantischen Zone hinaus und sollen Häfen angelaufen werden, die nicht mit geeigneten Auffanganlagen für Ölrückstände ausgerüstet sind, so endet die atlantische Zone bei einer Landentfernung von 100 Seemeilen.

d) Die Australische Zone

Die Australische Zone erstreckt sich bis zu einer Landentfernung von 150 Seemeilen, mit Ausnahme des Gebietes vor der Nord- und Westküste des australischen Festlandes zwischen dem Punkt gegenüber der Thursday-Insel und dem Schnittpunkt des 20. Breitenparallels mit der westaustralischen Küste.

(2) Vorbehaltlich der Bestimmungen des Absatzes 3 umfassen die **Verbotzonen für Nichttanker** alle Seegebiete in einer Breite von 50 Seemeilen von Land aus mit folgenden Ausnahmen:

a) Die Adriatischen Zonen

Innerhalb des Adriatischen Meeres erstrecken sich die Verbotzonen entlang der Küsten von Italien und Jugoslawien bis zu einer Landentfernung von 20 Seemeilen mit Ausnahme der Insel Vis. Nach Ablauf eines Zeitraums von drei Jahren nach Inkrafttreten der Vorschriften für Nichttanker gemäß Artikel III Abs. 2 sind diese Zonen um weitere 30 Seemeilen zu verbreitern, sofern nicht beide Regierungen vereinbaren, von einer solchen Verbreiterung zunächst abzusehen. Wird eine solche Vereinbarung getroffen, so haben beide Regierungen dem Büro spätestens drei Monate vor Ablauf dieses Zeitraums von drei Jahren eine entsprechende Mitteilung zugehen zu lassen; das Büro hat alle vertragschließenden Regierungen von dieser Vereinbarung in Kenntnis zu setzen.

b) Nordseezone und Atlantische Zone

Die Nordseezone und die Atlantische Zone erstrecken sich bis zu einer Landentfernung von 100 Seemeilen vor den Küsten folgender Staaten:

Belgien
Dänemark
Bundesrepublik Deutschland
Irland
Niederlande
Vereinigtes Königreich von Großbritannien
und Nordirland,

jedoch nicht weiter als bis zu dem Schnittpunkt der 100-Seemeilengrenze westlich Jütland mit der 50-Seemeilengrenze vor der Küste Norwegens.

(3) a) Jede vertragschließende Regierung kann durch Abgabe einer entsprechenden Erklärung vorschlagen,

i) jede vor der Küste eines ihrer Gebiete gelegene Zone einzuschränken,

ii) jede derartige Zone bis auf höchstens 100 Seemeilen Landentfernung zu erweitern.

Rechtskräftige Einschränkungen oder Erweiterungen der Verbotzonen werden im Bundesgesetzblatt Teil II bekanntgegeben.

Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnung über Sicherungsmaßnahmen im Bereich der Schießplätze an der schleswig-holsteinischen Ostküste, Hohwacht Bucht

9511-10

Vom 11. April 1959

Bundesgesetzbl. II S. 396

Auf Grund des § 366 Nr. 10 des Strafgesetzbuchs in Verbindung mit den Artikeln 89 und 129 Abs. 1 des Grundgesetzes wird verordnet: *

§ 1

Die Verordnung gilt für folgende Teile der Schießplätze an der schleswig-holsteinischen Ostküste, Hohwacht Bucht

1. im Schießgebiet A (Putlos):

von dem Küstenpunkt auf $54^{\circ} 21' 15''$ N, $10^{\circ} 37' 46''$ O in Richtung ungefähr 41° zur Position $54^{\circ} 23' 32''$ N, $10^{\circ} 41' 08''$ O, von dort in Richtung ungefähr 138° zur Position $54^{\circ} 21' 40''$ N, $10^{\circ} 44' 00''$ O, von dort in Richtung ungefähr $91,5^{\circ}$ zur Position $54^{\circ} 21' 39''$ N, $10^{\circ} 45' 18''$ O, von dort in Richtung ungefähr $45,5^{\circ}$ zur Position $54^{\circ} 22' 29''$ N, $10^{\circ} 46' 48''$ O, von dort in Richtung ungefähr 50° zur Position $54^{\circ} 25' 03''$ N, $10^{\circ} 52' 00''$ O, von dort in Richtung ungefähr 96° zur Position $54^{\circ} 25' 02''$ N, $10^{\circ} 52' 18''$ O, von dort in Richtung 180° zur Position $54^{\circ} 21' 33''$ N, $10^{\circ} 52' 18''$ O und von dort entlang dem Verlauf der Küste zurück zum Ausgangspunkt;

2. im Schießgebiet B (Todendorf):

a) von dem Küstenpunkt auf $54^{\circ} 22' 45''$ N, $10^{\circ} 33' 03''$ O in Richtung ungefähr 327° zur Position $54^{\circ} 27' 34''$ N, $10^{\circ} 27' 43''$ O, von dort in Richtung ungefähr 126° zur Position $54^{\circ} 26' 16''$ N, $10^{\circ} 30' 52''$ O, von dort in Richtung ungefähr $114,5^{\circ}$ zur Position $54^{\circ} 23' 32''$ N, $10^{\circ} 41' 08''$ O, von dort in Richtung ungefähr 138° zur Position $54^{\circ} 22' 13''$ N, $10^{\circ} 43' 08''$ O, von dort in Richtung ungefähr 263° zur Position $54^{\circ} 21' 46''$ N, $10^{\circ} 36' 30''$ O und dann entlang dem Verlauf der Küste zurück zum Ausgangspunkt;

b) von der Position $54^{\circ} 25' 03''$ N, $10^{\circ} 52' 00''$ O in Richtung ungefähr 96° zur Position $54^{\circ} 24' 57''$ N, $10^{\circ} 53' 36''$ O, von dort in Richtung ungefähr 217° zur Position $54^{\circ} 22' 45''$ N, $10^{\circ} 50' 45''$ O, von dort in Richtung ungefähr 263° zur Position $54^{\circ} 22' 29''$ N, $10^{\circ} 46' 48''$ O von dort in Richtung ungefähr 50° zurück zum Ausgangspunkt.

§ 2

Das Wasser- und Schiffsamt Kiel gibt die Schießzeiten rechtzeitig im voraus in den „Nachrichten für Seefahrer“ bekannt.

Einleitungssatz: StGB 450-2; GG 100-1

§ 3

(1) Für die Schießgebiete werden zur Unterrichtung der Schifffahrt und Fischerei während des Schießens Signale an folgenden Stellen gezeigt:

1. an dem Signalmast bei dem Leuchtturm Neuland (Hohwacht Bucht),
2. an dem Signalmast bei dem Leuchtturm Flügge (SW-Huk Fehmarn),
3. auf dem Feuerschiff „Kiel“,
4. an dem Signalmast Friedrichsort,
5. an dem Signalmast im Hafen von Heiligenhafen,
6. auf den Sicherungsfahrzeugen.

(2) Als Signale werden gezeigt:

1. für das Schießgebiet A (Putlos)
 - a) am Tage
das Signal „IB“ des Internationalen Signalbuchs („Halten Sie sich außerhalb des Schußfeldes“) — siehe Anlage „Zu Schießgebiet A (Putlos)“ —,
 - b) bei Nacht
drei Lichter übereinander, das obere weiß, die beiden unteren rot — siehe Anlage „Zu Schießgebiet A (Putlos)“ —;
2. für das Schießgebiet B (Todendorf)
 - a) am Tage
zwei übereinander gehißte Flaggen „B“ des Internationalen Signalbuchs — siehe Anlage „Zu Schießgebiet B (Todendorf)“ —,
 - b) bei Nacht
drei Lichter übereinander, das obere rot, die beiden unteren weiß — siehe Anlage „Zu Schießgebiet B (Todendorf)“ —.

§ 4

(1) Der Aufenthalt in den Schießgebieten (§ 1 Nr. 1 und 2) ist verboten, solange durch Signale nach § 3 angezeigt wird, daß geschossen wird. Fahrzeuge, die sich bei Beginn der bekanntgegebenen Schießzeiten in den Schießgebieten befinden, haben diese unverzüglich zu verlassen.

(2) Solange während der bekanntgemachten Schießzeiten (§ 2) Signale nach § 3 nicht gezeigt werden, dürfen die Schießgebiete befahren werden.

§ 5

(1) Die Durchführung dieser Verordnung obliegt der Wasser- und Schiffsdirektion Kiel als Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde. Diese ist befugt, die

Regelung örtlicher Verhältnisse dem ihr nachgeordneten Wasser- und Schiffsamt Kiel zu übertragen.

(2) Die Strom- und Schiffsahrtpolizeibehörde ist ermächtigt, in Durchführung dieser Verordnung Anordnungen vorübergehender Art zu erlassen, die aus besonderem Anlaß zur Erhaltung der Sicherheit und Ordnung der Schiffsahrt und zum Schutze des Schiffsverkehrs und der Fischerei erforderlich werden.

(3) Die Strom- und Schiffsahrtpolizei kann ein Fahrzeug anweisen, anzuhalten, an einer bestimmten Stelle anzulegen oder vor Anker zu gehen, die Weiterfahrt zu unterlassen oder die Schießgebiete zu verlassen, wenn es zur Aufsicht oder zur Durchführung der polizeilichen Vorschriften notwendig ist. Den Bediensteten der Strom- und Schiffsahrtpolizei ist das Betreten des Fahrzeugs zur Ausübung ihres Dienstes zu ermöglichen.

§ 6*

Wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 4 Abs. 1 sich in den Schießgebieten aufhält oder diese nicht unverzüglich verläßt oder

§ 6: StGB 450-2

2. einer Anordnung nach § 5 Abs. 2, einer Weisung nach § 5 Abs. 3 Satz 1 oder der Pflicht nach § 5 Abs. 3 Satz 2 zuwiderhandelt,

wird nach § 366 Nr. 10 des Strafgesetzbuchs bestraft, wenn die Tat nicht nach anderen Vorschriften mit schwererer Strafe bedroht ist.

§ 7*

Diese Verordnung gilt auch im Land Berlin, sofern sie im Land Berlin in Kraft gesetzt wird.

§ 8

Diese Verordnung tritt am 20. April 1959 in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr

§ 7: In Berlin bisher nicht in Kraft gesetzt

**Verordnung (Polizeiverordnung)
zur Sicherung des Verkehrs im Bereich der Fähranlagen
Großenbrode-Kai**

9511-11

Vom 23. Juni 1959

Bundesgesetzbl. II S. 720

Der Bundesminister für Verkehr und der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein verordnen je für ihren örtlichen und sachlichen Zuständigkeitsbereich, und zwar

der Bundesminister für Verkehr auf Grund des § 366 Nr. 10 des Strafgesetzbuchs in Verbindung mit den Artikeln 89 und 129 Abs. 1 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland, der Minister für Wirtschaft und Verkehr im Benehmen mit dem Innenminister des Landes Schleswig-Holstein auf Grund des § 14 Abs. 1 sowie der §§ 25, 37 und 38 des Preußischen Polizeiverwaltungsgesetzes vom 1. Juni 1931 (Preußische Gesetzssammlung S. 77): *

§ 1

Diese Verordnung gilt für den Bereich der Fähranlagen Großenbrode-Kai. Der Bereich wird durch eine Linie begrenzt, die wie folgt verläuft:

Vom westlichen Molenfuß entlang der westlichen Molenkante über den Molenkopf und die Fahrwassertonne „A“ zu der Fahrwassertonne „1“ und von hier in gerader Richtung über die Fahrwassertonnen „2“ und „3“ zum Ufer des Süteler Strandes, von dort entlang des Ufers bis in die Höhe der Fahrwassertonne „5“, sodann über die Fahrwassertonnen „5“ bis „9“ zu der am Nordufer des Süteler Sees aufgestellten schwarz-gelben Tafel und von dort entlang der Uferkante zum Ausgangspunkt.

§ 2

(1) Der in § 1 umgrenzte Bereich darf, von Seenotfällen abgesehen, nur von Fahrzeugen der Deutschen Bundesbahn, der Dänischen Staatsbahnen sowie von Dienstfahrzeugen des Bundes und des Landes, die im Geltungsbereich dieser Verordnung dienstliche Aufgaben zu erfüllen haben, befahren werden. Die Fährschiffe der Deutschen Bundesbahn und der Dänischen Staatsbahnen haben in jedem Falle Vorfahrtsrecht (Wegerechtschiffe) und dürfen von anderen Fahrzeugen nicht behindert werden.

(2) Das Ankern, Liegen und Treiben von Fahrzeugen, das Fischen, Baden und Schwimmen sind verboten.

(3) Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel kann im Einzelfall und auf Antrag Ausnahmen von dem Fahrverbot (Absatz 1 Satz 1) und dem Verbot des Fischens (Absatz 2) zulassen.

§ 3

Feste Gegenstände, wie Teile der Schiffsausrüstung, Ballast, Draht, Eisenteile, Steine, Bauschutt, Schlacke, Asche, Tierkörper, Unrat und Abfälle aller Art dürfen nicht versenkt oder ausgeschüttet werden. Öl, ölhaltiges Wasser oder Ölrückstände dürfen weder gelenzt noch abgeleitet werden.

§ 4

(1) Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel ist ermächtigt, in Durchführung dieser Verordnung Anordnungen vorübergehender Art zu erlassen, die aus besonderen Anlässen zur Sicherheit und Ordnung der Schifffahrt und zum Schutze des Schiffsverkehrs im Bereich der Fähranlagen erforderlich werden.

(2) Führer von Fahrzeugen sind verpflichtet, auf Weisung der Polizei ihre Fahrzeuge anzuhalten, an einer bestimmten Stelle anzulegen oder vor Anker zu gehen, die Weiterfahrt zu unterlassen oder den Bereich der Fähranlagen zu verlassen.

§ 5*

Zu widerhandlungen gegen diese Polizeiverordnung oder gegen Anordnungen und Weisungen nach § 4 werden nach § 366 Nr. 10 des Strafgesetzbuchs bestraft, wenn die Tat nicht nach anderen Vorschriften mit schwererer Strafe bedroht ist.

§ 6*

Diese Verordnung gilt auch im Land Berlin, sofern sie im Land Berlin in Kraft gesetzt wird.

§ 7

Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1959 in Kraft.

Abkürzungsverzeichnis

a. a. O.	= am angegebenen Ort	GVBl.	= Gesetz- und Verordnungsblatt
ABl.	= Amtsblatt	GVG	= Gerichtsverfassungsgesetz
Abs.	= Absatz	i. d. F.	= in der Fassung
Abschn.	= Abschnitt	i. V. m.	= in Verbindung mit
Allgemeine Lotsordnung	= Verordnung über die Seelotsreviere, ihre Grenzen und die Lotsensignale (Allgemeine Lotsordnung)	KRG	= Kontrollratsgesetz
Art.	= Artikel	Nr.	= Nummer
aufgeh.	= aufgehoben	OWiG	= Gesetz über Ordnungswidrigkeiten
BAnz.	= Bundesanzeiger	Regierungsamtsbl.	= Regierungsamtsblatt
Bek.	= Bekanntmachung	Reichsgesetzbl.	= Reichsgesetzblatt
BSchUO — Binnenschiffs-Untersuchungsordnung —	= Verordnung über die Schiffssicherheit in der Binnenschifffahrt	RMBl. — Reichsministerialbl. —	= Reichsministerialblatt
Buchst.	= Buchstabe	S.	= Seite
Bundesgesetzbl.	= Bundesgesetzblatt	Schiffsbesetzungsordnung	= Verordnung über die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren
bzw.	= beziehungsweise	StatG	= Gesetz über die Statistik für Bundeszwecke
d.	= der, die, das, des, dem, den	StGB	= Strafgesetzbuch
DV	= Durchführungsverordnung	StPO	= Strafprozeßordnung
entf.	= entfällt	SUG — Seeunfalluntersuchungsgesetz —	= Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen
Flaggenrechtsgesetz	= Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe	V	= Verordnung
G	= Gesetz	v.	= vom, von
GG	= Grundgesetz	verk.	= verkündet
gem.	= gemäß	vgl.	= vergleiche
Gesetzbl.	= Gesetzblatt	Zentralbl.	= Zentralblatt
		ZPO	= Zivilprozeßordnung

Herausgeber: Der Bundesminister der Justiz — Verlag: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH., Bonn/Köln — Druck: Bundesdruckerei Berlin
Laufender Bezug im Abonnement für alle Rechtsgebiete nur durch den Verlag. Bezugspreis pro Blatt (2 Seiten) DM 0,05
einschließlich Versandkosten
Einzelhefte von allen Rechtsgebieten DM 0,07 pro Blatt zuzüglich Versandgebühren, gegen Voreinsendung des erforderlichen Betrages
auf Postscheckkonto „Sammlung des Bundesrechts, Bundesgesetzblatt Teil III“ Köln 11 28 oder nach Zahlung auf Grund einer Vorausrechnung
Preis dieser Ausgabe DM 5,74 zuzüglich Versandgebühren DM 0,35