

Gesetz- und Verordnungs-Blatt

für das

Königreich Bayern.

N^o 52.

München, den 9. Dezember 1901.

Inhalt:

Bekanntmachung vom 25. November 1901, die Schiffahrtspolizeiordnung für den nichtkanalisierten Main von der Regnitzmündung abwärts betreffend. — Allerhöchste Genehmigung, die Wahl einer Hofdame Ihrer Königlichen Hoheit der Prinzessin Therese von Bayern betreffend. — Ordens-Berleihungen — Prädikats-Berleihung. — Königlich Allerhöchste Genehmigung zur Annahme fremder Dekorationen. — Königlich Allerhöchste Genehmigung zur Annahme eines fremden Titels. — Auszug aus der Adels-Matrikel des Königreiches.

Nr. 25701.

Bekanntmachung, die Schiffahrtspolizeiordnung für den nichtkanalisierten Main von der Regnitzmündung abwärts betreffend.

**K. Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeußern, dann
K. Staatsministerium des Innern.**

Auf Grund der mit den Regierungen der Mainuferstaaten wegen einer gemeinsamen Schiffahrtspolizeiordnung für den nichtkanalisierten Main von der Regnitzmündung abwärts gepflogenen Vereinbarungen werden mit Allerhöchster Ermächtigung unter Bezugnahme auf Art. 3 Ziffer 10 lit. b. des Gesetzes vom 18. August 1879 zur Ausführung der Reichs-Strasprozeßordnung, dann auf Art. 1 Abs. 2 und des Art. 100 des Gesetzes vom 28. Mai 1852 über die Benützung des Wassers, ferner auf § 367 Ziffer 5 des Reichsstrafgesetzbuches nachstehende Vorschriften erlassen:

Verpflichtungen der
Schiffs- und
Floßführer
u. i. w. im
Allgemeinen.

§ 1. (1)*)

1. Die Führer von Fahrzeugen jeder Art, von Flößen und von Fähren, die Besitzer von Badeanstalten oder sonstigen an oder auf dem Main befindlichen Anlagen sind verpflichtet, auch soweit im Nachstehenden besondere Vorschriften nicht gegeben sind, ihre Aufmerksamkeit darauf zu richten, daß gegenseitige Behinderungen und Beschädigungen vermieden werden.

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

Für ein Schiff mit einem oder zwei kleineren Beischiffen genügt ein Führer.

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

Schiffsattest.

§ 2. (2)

Bevor ein Schiff von 15 Tonnen (300 Centner) oder mehr Tragfähigkeit seine erste Fahrt auf dem nichtkanalisiertem Main antritt, hat der Eigenthümer oder Führer eine auf Grund sachverständiger Untersuchung zu ertheilende Bescheinigung der zuständigen Behörde eines Uferstaats über Tauglichkeit, genügende Ausrüstung, Mindestbesatzung und größte zulässige Einlenkung (Schiffsattest) zu erwirken.

Diese Untersuchung ist nach jeder wesentlichen Veränderung oder Ausbesserung des Schiffes, als welche insbesondere die Erneuerung von Inhölzern oder Rippen angesehen wird, zu wiederholen. Jede Uferregierung kann, wenn sie es für angemessen erachtet, eine Schiffsuntersuchung auf ihre Kosten vornehmen lassen.

Das Ergebnis jeder späteren Untersuchung ist in das Schiffsattest einzutragen.

Das Schiffsattest ist während der Fahrt stets an Bord zu führen.

Für die Rheinschiffahrt ausgestellte Schiffsatteste gelten auch für die Schiffahrt auf dem Main.

Bezeichnung
der Fahrzeuge.

§ 3. (3)

1. An allen Schiffen mit eigener Triebkraft, sowie an sonstigen Fahrzeugen von 15 Tonnen (300 Centner) oder mehr Tragfähigkeit muß deren Name und Heimatsort, bei mehreren Fahrzeugen gleichen Namens desselben Besitzers außerdem eine Nummer an geeigneter Stelle der beiden Längsseiten in weißer oder gelber Farbe auf dunklem, oder in schwarzer Farbe auf hellem Grunde, in deutlich erkennbaren, lateinischen Buchstaben von mindestens 15 cm Höhe angebracht sein.

*) Die in Klammern beigegebenen Zahlen verweisen auf die entsprechenden Paragraphen der Schiffahrts-Polizeiordnung für den kanalisiertem Main.

2. Alle Lastfahrzeuge unter 15 Tonnen (300 Centner) Tragfähigkeit müssen mit dem Namen oder der Firma des Besitzers, sowie mit dem Namen seines Wohnorts oder Geschäftsfitzes, und jedes von mehreren solchen Fahrzeugen desselben Besitzers außerdem mit einer besonderen Nummer bezeichnet sein. Diese Bezeichnung muß an geeigneter Stelle der beiden Längsseiten des Fahrzeuges mit weißen Buchstaben und arabischen Ziffern von mindestens 10 cm Höhe auf schwarzem Grunde angebracht sein

3. Die Anbringung anderer Aufschriften, welche die Deutlichkeit dieser Bezeichnungen beeinträchtigen, ist untersagt.

§ 4. (4)

Belastung
der Fahrzeuge.

1. Kein Schiff darf in dem Maße belastet werden, daß es tiefer geht als die Linie, durch welche die größte zulässige Einsenkung bezeichnet worden ist.

2. Diese Linie wird bei Schiffen von 15 Tonnen (300 Centner) oder mehr Tragfähigkeit durch die Unterkante eiserner Klammern von 30 cm Länge und 4 cm Höhe bezeichnet, welche von den Schiffsführern durch weiße oder gelbe Farbe auf dunklem oder durch schwarze Farbe auf hellem Grunde kenntlich zu erhalten sind. Bei Schiffen, die in der Linie ihrer zulässigen tiefsten Einsenkung 40 m oder mehr Achsenlänge haben, müssen auf jeder Seite an drei Stellen (vorder- mitt- und hinterschiffs), bei Schiffen von geringerer Länge, wenn nicht deren Eigentümer oder Führer die Bezeichnung an drei Stellen ausdrücklich beantragt haben, auf jeder Seite an zwei Stellen (vorder- und hinterschiffs), solche Klammern vorhanden sein.

Die Unterkante der Klammern darf mittschiffs nicht höher liegen als die Oberkante des Wassergangs. Ueber der Unterkante der Klammern muß ein Freibord von mindestens 30 cm gelassen werden, in welches ein fester Tennebaum einzurechnen ist. Bei Schiffen ohne festes Deck unter 50, nicht aber unter 15 Tonnen Tragfähigkeit, solange dieselben mit 30 cm hohen, starken, dichten und dem Wellenschlag hinreichenden Widerstand leistenden Auf-
sagbrettern versehen sind, genügt jedoch ein Freibord von 30 cm vorder- und hinterschiffs und 15 cm mittschiffs.

3. Bei Fahrzeugen unter 15 Tonnen (300 Centner) Tragfähigkeit wird die Linie der größten zulässigen Einsenkung entweder durch die in Ziffer 2 erwähnten Klammern oder auf den beiden Längsseiten des Fahrzeuges durch einen 4 cm breiten und 30 cm langen weißen Strich bezeichnet. Ueber der Unterkante der Klammer oder des Strichs muß bis zur Bordoberkante ein Freibord von mindestens 30 cm gelassen werden; hat jedoch das Fahrzeug dichte Auf-
sagbretter von mindestens 30 cm Höhe, welche so anschließend befestigt und so stark sind, daß sie jedem Wellenschlage Widerstand leisten, so genügt ein Freibord von 10 cm. Der Besitzer und der Schiffsführer haben für Instandhaltung dieser Bezeichnung Sorge zu tragen.

§ 5. (5)

1. Fahrzeuge jeder Art müssen dergestalt eingerichtet, ausgerüstet und bemannt sein, daß Gefährdungen der darauf befindlichen Personen und Störungen des öffentlichen Verkehrs thunlichst vermieden werden. Insbesondere müssen die mit der Führung der Fahrzeuge und die mit der Bedienung der darauf befindlichen Maschinen betrauten Personen die hiezu erforderliche Sachkunde besitzen.

Für Art und Zahl der Ausrüstungsgegenstände, sowie der Bemannung derjenigen Schiffe, welche ein in Deutschland ausgestelltes Schiffsattest haben, sind die Angaben im Schiffsatteste maßgebend.

2. Soweit nach dieser Polizeiordnung Flaggen und Laternen zur Signalgebung zu verwenden und nicht besondere Bestimmungen hinsichtlich der Größe bezw. Lichtstärke getroffen sind, müssen die Flaggen eine Breite von mindestens 1 m und eine Länge von mindestens 1,5 m haben und die Laternen ein hell leuchtendes Licht verbreiten.

§ 6. (6)

1. Kein Schiff oder Floß darf von seiner Abfahrtsstelle aus oder auf seiner Fahrt in den Kurs eines anderen, im Fahren begriffenen Schiffes oder Floßes hineinfahren und dasselbe in seinem Laufe stören. Das Laviren der Schiffe ist verboten.

2. Fahrzeuge jeder Art, welche bei der Querschahrt über den Strom den Kurs eines Dampfschiffes mit oder ohne Anhang kreuzen, müssen von einem zu Berg fahrenden Dampfschiff mindestens 100 m und von einem zu Thal fahrenden Dampfschiff mindestens 300 m von dessen Bugspriet entfernt bleiben.

3. Die Flöße müssen während der Fahrt stets nach Möglichkeit stromrecht gehalten werden.

4. Zwei Flöße oder zwei Floßzüge dürfen nicht in gleicher Höhe nebeneinander fahren.

5. Jedes zu Thal fahrende Schiff hat entweder die in § 16 Ziffer 3 bezeichnete Signalfolge oder einen rothen Wimpel nicht unter 4 m über Bordhöhe zu führen.

6. Auf Strecken, wo Fahrzeuge am Ufer liegen oder im Strom verankert sind, sowie vor Hafeneinfahrten ist bei der Führung vorüberfahrender Dampfschiffe mit oder ohne Anhang darauf zu achten, daß durch entsprechende Verminderung der Kraft Beschädigungen der am Ufer oder im Hafen liegenden oder im Strom verankerten Schiffe vermieden werden.

Die dort vorüberfahrenden oder aufdrehenden Dampfschiffe mit oder ohne Anhang dürfen nicht mit größerer Kraft fahren, als zu ihrer sicheren Steuerung und zu ihrer Fortbewegung nothwendig ist. Das Gleiche gilt beim Vorbeifahren:

- a) an den zur Ausführung von Korrektionsarbeiten, Beilungen oder Messungen im Strom liegenden Fahrzeugen,
- b) an Flößen, welche am Ufer liegen, sofern auf denselben bei Annäherung eines Dampfschiffes bei Tage eine rothe Flagge, bei Nacht eine Laterne mit rothem Licht geschwenkt wird.

Die an der Kette ohne Anwendung der Schraube, Turbine und dergl. fahrenden Dampfschiffe unterliegen der unter b dieser Ziffer enthaltenen Vorschrift nicht.

7. Die Schiffs- und Floßführer sind verpflichtet, auf denjenigen mittelst Tonnen, Baken oder anderen Schifffahrtszeichen, oder durch Aufstellen von Wahrschauen erkennbar gemachten Stromstrecken, deren geringe Tiefe oder Breite besondere Vorsicht bei der Durchfahrt nöthig macht, den Anweisungen und Befehlen, welche die zuständigen Behörden oder Beamten in Bezug auf das Durchfahren dieser Stromstrecken ertheilen, Folge zu leisten.

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

- a) auf den unter Ziffer 7 bezeichneten Stromstrecken die Fahrt bei Nacht oder mit zu tief gehenden Fahrzeugen untersagt,
- b) auf Stromstrecken, auf welchen militärische Uebungen oder öffentliche Veranstaltungen stattfinden, Bauten oder Messungen ausgeführt werden, der Schiffs- und Floßverkehr zeitweilig beschränkt oder untersagt wird.

§ 7.

Abstände auf der Thalfahrt.

1. Zu Thal treibende Schiffe sollen nicht näher als in Abständen von 150 m nacheinander fahren.

Einzelflöße in Fahrt haben einen Abstand von mindestens 1 km, Floßzüge oberhalb Wertheim einen solchen von mindestens 2 km, unterhalb Wertheim einen solchen von mindestens 3 km vom Ende des vorangehenden bis zum Kopfe des nachfolgenden einzuhalten.

Der Abstand der einzelnen Flöße eines Floßzugs auf der Fahrt darf nicht weniger als 300 m und nicht mehr als 500 m betragen.

2. Treibt das nachfolgende Fahrzeug (Schiff oder Floß) stärker als das vorausgehende, so daß die vorgeschriebenen Zwischenräume sich vermindern, so hat das nachfolgende seinen Lauf zu verringern oder aufzuhalten. Dies darf jedoch niemals in einer Stromschnelle, Enge, in der Bahn einer Fähre oder unter einer Brücke stattfinden.

Abstände auf
der Bergfahrt.

§ 8.

1. Zu Berg fahrende Schiffe oder Schleppzüge sollen einen Abstand von mindestens 150 m beobachten.
2. Schleppzüge an der Kette müssen unter sich einen Abstand von nicht weniger als 6 Kilometer nehmen.

Vorbeifahren
in ver-
schiedenen
Fahrwegen.

§ 9. (7)

Schiffe und Flöße, welche sich in verschiedenen Fahrwegen befinden, haben, wenn sie in gleicher oder in entgegengesetzter Richtung aneinander vorbeifahren, den Fahrweg einzuhalten, in welchem sie sich befinden.

Vorbeifahren
in einem und
demselben
Fahrwege im
Allgemeinen.

§ 10. (8)

1. Schiffe, welche sich in einem und demselben Fahrwege befinden oder mit Flößen zusammentreffen, dürfen nur dann in derselben oder in entgegengesetzter Richtung an einander oder an den Flößen vorbeifahren, wenn das Fahrwasser hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt gewährt und sichtbar soweit frei ist, daß ein Zusammentreffen mit weiteren Fahrzeugen nicht zu erwarten steht.

2. An einem vom Ufer aus gezogenen Schiffe darf nur auf der diesem Ufer entgegengesetzten Seite vorbeigefahren werden.

3. Einem ohne Hilfe der Segel zu Thal treibenden Schiff muß jedes durch eigene Triebkraft bewegte Schiff ausweichen. Mangelt es hierzu an Raum, so muß das zu Thal treibende Schiff auf die in § 11 vorgeschriebenen Zeichen soweit als möglich zur Seite ausbiegen.

Vorbeifahren
in einem und
demselben
Fahrwege in
gleicher Rich-
tung.

§ 11. (9)

1. Will der Führer eines mit oder ohne Gebrauch der Segel zu Thal gehenden Schiffs einem Floß oder einem langsamer treibenden Schiff vorfahren, so ist diese Absicht durch Aufhissen einer blauen Flagge und Zurufen zu erkennen zu geben. Hierauf hat, sobald das Fahrwasser ein Ausweichen gestattet, das zu überholende Schiff oder Floß nach der geeigneten Seite auszuweichen.

2. Erreicht ein mit oder ohne Anhang fahrendes Dampfschiff ein anderes Schiff, einen Schleppzug oder ein Floß (Floßzug), welche in einem und demselben Fahrwege vorausfahren, bis auf eine Entfernung von 150 m, so darf es sich dem vorausfahrenden Schiff, Schleppzug oder Floß nicht weiter nähern. Will jedoch das Dampfschiff vorbeifahren, so muß dessen Führer dies dadurch kund thun, daß er fünf Glockenschläge gibt und, dem vorausfahrenden Schiff oder Floß gut sichtbar, bei Tage eine blaue Flagge,

bei Nacht eine Laterne mit weißem Licht hin- und herschwenken läßt. Hierauf hat, sobald das Fahrwasser ein Ausweichen gestattet, ein zu überholendes Dampfschiff während der Vorbeifahrt seine Kraft zu vermindern und nach der Backbordseite (links), das vorbeifahrende nach der Steuerbordseite (rechts), ein zu überholendes mit oder ohne Hilfe der Segel zu Thal treibendes Schiff oder ein zu überholendes Floß nach der geeignetsten Seite auszuweichen.

3. Treibt ein Floß oder Floßzug stärker als das vorausfahrende Floß, so daß der vorgeschriebene Abstand (§ 7) sich vermindert, so hat auf Zuruf des Führers des nachfolgenden Floßes das vorausfahrende seinen Lauf an der nächsten geeigneten Stelle zu verzögern und nach der geeignetsten Seite auszuweichen.

§ 12. (10)

1. Dampfschiffe und sonstige durch eigene Triebkraft bewegte Schiffe mit oder ohne Anhang, segelnde Schiffe, sowie Flöße müssen, wenn sie sich in einem und demselben Fahrwege begegnen steuerbords (rechts) ausweichen.

Vorbeifahren in einem und demselben Fahrwege in entgegengesetzter Richtung.

Ist aber bei einer derartigen Begegnung ein Schiff oder Floß (Floßzug) durch besondere Umstände genöthigt, backbords (links) auszuweichen, so hat dasselbe dem ihm begegnenden Schiff, Schleppzug oder Floß diese Absicht rechtzeitig durch folgende Zeichen kundzutun und zwar:

- a) ein Dampfschiff oder ein anderes durch eigene Triebkraft bewegtes Schiff mit oder ohne Anhang bei Tage durch fünf Glockenschläge und durch Aushängen einer nach vorn am Steuerbord (rechts) sichtbaren blauen Flagge, bei Nacht durch 5 Glockenschläge und durch Hin- und Herschwenken einer nach vorn am Steuerbord (rechts) sichtbaren Laterne mit weißem Licht;
- b) ein mit dem Winde segelndes Schiff durch Zuruf mit dem Sprachrohr, ein Floß durch gewöhnlichen Zuruf und durch Winken.

Hierauf hat das Vorbeifahren beiderseitig backbords (links) zu erfolgen.

2. Sieht der Führer eines zu Berg fahrenden Schiffs (Schleppzuges) voraus, oder ist er durch einen Wahrschauer darauf aufmerksam gemacht worden, daß er in einer Stromschnelle, Enge, oder in einer Brücke mit einem Floß oder zu Thal treibenden Schiffe zusammentreffen könnte, so hat das zu Berg fahrende Schiff (Schleppzug) unterhalb der Stromschnelle, Enge oder Brücke, zu halten, bis dieselbe von dem Floß oder Thalschiff durchfahren ist.

Befindet sich das zu Berg fahrende Schiff (Schleppzug) bereits in der Stromschnelle, Enge oder Brücke, so muß das Floß oder Thalschiff oberhalb der Stromschnelle, Enge oder Brücke solange warten, bis das Schiff (Schleppzug) durchgefahren ist.

Im Falle des Wartens mehrerer Flöße oder Thalschiffe haben dieselben bei der Weiterfahrt diejenige Reihenfolge einzunehmen, in welcher sie angekommen sind.

Besondere Bestimmungen
bezüglich der
Schleppzüge.

§ 13. (11)

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

2. Alle Schiffe mit eigener Triebkraft ohne Anhang und alle mit dem Winde segelnden Schiffe müssen den Schleppzügen ausweichen. Mangelt jedoch der hierzu erforderliche Raum, so müssen die Führer des Schleppzuges und der angehenden Schiffe, auch wenn ihnen kein Zeichen zum Ausweichen gegeben ist, nach den Vorschriften der §§ 11 und 12 ausweichen.

3. Die Führer der Schleppzüge müssen während des Vorbeifahrens anderer durch eigene Triebkraft bewegter Schiffe mit oder ohne Anhang die Kraft vermindern. Ebenso dürfen Dampfschiffe ohne Anhang während des Vorbeifahrens an Schleppzügen nur mit verminderter Kraft fahren.

4. In einem Schleppzug dürfen sich nur so viele Anhänge befinden, als der Schlepper sicher zu führen vermag (vgl. auch § 16 Ziffer 4).

Besondere Vorschriften
bezüglich der
Fahrzeuge
unter
50 Tonnen
(1000 Centner)
Tragfähigkeit,
sowie bezüglich
der tief-
geladenen
Fahrzeuge.

§ 14. (12)

1. Die Führer von Fahrzeugen, deren Tragfähigkeit weniger als 50 Tonnen (1000 Centner) beträgt, sind verpflichtet, dieselben auf der Fahrt aus der Nähe der fahrenden Dampfschiffe und Schleppzüge zu halten und dürfen in deren Wellenschlag nicht eher hinein-fahren, als bis derselbe sich soweit vermindert hat, daß sie keine gefährlichen Schwankungen mehr erleiden können.

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

3. In der Nähe fahrender tiefgeladener Fahrzeuge müssen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang jederzeit mit verminderter Kraft fahren.

Signale mit
der Dampf-
pfeife und dem
Nebelhorn.

§ 15. (13)

1. Signale mit der Dampfpeife und dem Nebelhorn sind auf Piffe (Töne) von höchstens 4 Sekunden Dauer mit Zwischenräumen von gleicher Dauer zu beschränken und außer in Gefahr und Nothfällen nur auf Grund ausdrücklicher Vorschrift (vergl. Ziffer 2; Ausnahmebestimmungen siehe § 16 Ziffer 1) zu geben.

2. Bei der Annäherung an Schleusen und Fahren haben die zu Thal fahrenden Kettendampfer mit dem Nebelhorn 1 Signal, andere Dampfschiffe mit der Dampfpeife auf der Thalfahrt 1 Signal, auf der Bergfahrt 2 Signale zu geben. (Bezüglich der zu Berg fahrenden Kettendampfer vergleiche § 16 und Anlage I.)

§ 16. (14)

Besondere Bestimmungen bezüglich der Kettendampfschiffahrt.

1. Die Führer der Kettendampfer haben insbesondere Sorgfalt darauf zu verwenden, daß die Annäherung der Kettenschleppzüge, zumal an Stromschnellen, Engen, Krümmungen, Föhren und Brücken den Führern der entgegenkommenden Fahrzeuge wie auch den Führern der Ueberfähren so rechtzeitig bekannt wird, daß zum Ausweichen, Anhalten oder Beilegen noch Anstalt getroffen werden kann. Zu diesem Zweck werden bei der Bergfahrt mit dem auf dem Kettendampfer befindlichen Nebelhorn Signale gegeben, welche in Piffen (Tönen) von entsprechender Dauer nicht unter 10 Sekunden mit Zwischenräumen von gleicher Dauer bestehen. Auf diese Signale haben die entgegenkommenden Schiffe oder Flöße nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen beizufahren oder auszuweichen.

Das Signal zum Beifahren der auf der Thalfahrt begriffenen Schiffe und der Einzelflöße besteht in zwei, für einige besonders zu kennzeichnende Plätze in drei solchen Piffen.

Auf das mit einem solchen Piff gegebene Zeichen hin haben die Thalschiffe und die Flöße sich mit der Fahrt bezüglich des Ausweichens zu richten.

Die Führer der Ueberfähren haben auf beide Signale das Fahrwasser frei zu machen.

Die Abgabe dieser Signale hat an den in der Anlage I bezeichneten Stellen stattzufinden.

Wird dem Führer eines Kettenschleppzuges ein Floßzug gewahrhaft, so hat der Schleppzug unterhalb der nächsten Stromschnelle, Enge oder Brücke anzuhalten und dort so lange zu warten, bis der Floßzug durchgefahren ist.

An den Brücken zu Aschaffenburg, Klingenberg und Miltenberg hat die Wahrschau für Beifahren der auf der Thalfahrt begriffenen Schiffe und der Flöße mittelst Flaggen (Laternen) nach Ziffer 1, 2 und 3 der Anlage II zu erfolgen. Die Sperre der Strecke Würzburg-Zell für Thalschiffe und Flöße ordnet der Wehrmeister in Würzburg nach Ziffer 4 der gleichen Anlage II an. Die Sperre der Strecke bei und unterhalb Ritzingen ordnet der Mainfährer zu Mainstockheim nach den Bestimmungen der Ziffer 5 der gleichen Anlage II an.

Kommen zwei an der Kette fahrende Dampfschiffe einander entgegen, so haben sie sich durch kurze Nebelhornsignale zu verständigen, und zwar hat zuerst das Bergdampfschiff rechtzeitig das Signal „Halt“ mit 3 rasch aufeinanderfolgenden Piffen, hierauf das Thalschiff das Signal „Vorwärts“ mit einem kurzen Piff und beim Beginn der Weiterfahrt das Bergschiff das Signal „Achtung“ für die Besatzung des Anhangs ebenfalls mit einem kurzen Piff zu geben.

2. An der Kette fahrende Dampfschiffe dürfen nur an solchen Stellen wechseln, wo die übrige Schifffahrt, die Flößerei und der Fährbetrieb dadurch keine Störung erleiden. Auch müssen Dampfschiffe an der Kette bei jeder Annäherung an eine scharfe Krümmung langsam fahren.

3. Jedes dem Kettendampfer angehängte Fahrzeug muß mit einer Signalflagge und einer Signallaterne von weißem Glas versehen sein. Für ein Schiff mit einem oder zwei kleineren Beischiffen genügt jedoch eine Signalflagge und eine Signallaterne auf dem Hauptschiff.

Die Flagge hat aus rothem Tuch mit einem eingesezten quadratischen Feld von weißer Farbe zu bestehen und muß in der Länge mindestens 80 cm, in der Breite mindestens 60 cm messen. Während der Fahrt muß vom Kettendampfer aus sichtbar, mindestens 4 m über Bordhöhe bezw. Oberlast, bei Tag die Flagge, bei Nacht die hellleuchtende Signallaterne gehißt sein.

Hält der Führer eines angehängten Fahrzeuges wegen drohender Gefahr das Anhalten (Stoppen) des Zuges für geboten, so hat er die Flagge, oder bei Nacht die Laterne zu streichen; sofort ist dann das gleiche Signal von den Führern aller Fahrzeuge zu geben, welche sich zwischen dem gefährdeten Fahrzeuge und dem Kettendampfer befinden. Auf das gegebene Signal hat der Kettendampfer anzuhalten.

Aus einem anderen als dem angeführten Grunde das Haltsignal zu geben ist verboten.

4. Die Kettenschleppzüge dürfen unterhalb Miltenberg keine größere Länge als 600 m, zwischen Miltenberg und Rißingen keine größere Länge als 420 m, oberhalb Rißingen keine größere Länge als 300 m haben. Bei Bemessung dieser Länge ist auch der Kettendampfer und der Zwischenraum zwischen letzterem und dem Anhang mitzurechnen.

Die Breite eines Kettenschleppzuges darf 9 m nicht überschreiten; für die drei vordersten Anhänge eines solchen Schleppzuges sind jedoch unterhalb Würzburg 12 m gestattet.

5. Das Steuerruder jedes am Kettendampfer angehängten selbständigen Fahrzeuges muß stets von dem Schiffsführer oder einem Stellvertreter geführt und darf nicht festgestellt oder angebunden werden.

Die Erhaltung des Kettenschleppzuges in gutem Fahrwasser, insbesondere an scharfen Flußkrümmungen, sowie das Ausweichen des Kettenschleppzuges vor thalwärts vorbeifahrenden Schiffen und Flößen ist durch die Bemannung der im Kettenschleppzug befindlichen Fahrzeuge zu unterstützen.

6. Wenn die Kettendampfer bei Kettenbrüchen oder in sonstigen Nothfällen nicht in der Lage sind, auszuweichen, haben sie dies auf der Fahrt befindlichen anderen Fahrzeugen durch einen Amaligen kurzen Piff mit dem Nebelhorn kundzugeben. Dieses Signal ist in entsprechenden Zwischenräumen zu wiederholen.

§ 17. (15)

Vorschriften
hinsichtlich der
Fähren.

Hinsichtlich der Fähren gelten außer den besonderen Fahrordnungen die nachstehenden Vorschriften:

1. Die Führer von Bier- und solchen Fähren, welche sich an einer über den Main gelegten Leitung bewegen, müssen

- a) den in Fahrt begriffenen Schiffen und Flößen das von diesen eingehaltene Fahrwasser freihalten oder freimachen und dabei mindestens die in § 6 Ziffer 2 vorgeschriebenen Abstände einhalten,
- b) den Schiffen und Flößen, welche von Stellen ober- und unterhalb dieser Fähren abfahren (ablegen), den Weg frei machen, sofern hiezu Seitens eines durch eigene Triebkraft bewegten Schiffes mit oder ohne Anhang durch die in § 11 Ziffer 2 und § 15 Ziffer 2 erwähnten Zeichen, Seitens eines sonstigen Schiffes durch Zuruf mit dem Sprachrohr, Seitens eines Flosses durch gewöhnlichen Zuruf und durch Winken oder durch den Wahrshauer aufgefordert wird,
- c) dafür sorgen, daß bei Nacht die Fährschiffe, wenn sie nicht in Fahrt sind, an der ihnen durch die zuständige Behörde angewiesenen Stelle, und, wenn ihnen eine solche nicht angewiesen ist, jedenfalls derart liegen, daß das Fahrwasser frei bleibt,
- d) bei Nacht die Fähren während des Betriebs mindestens 6 m über Wasser mit einer Laterne mit grünem Licht und 1 m senkrecht unter dieser mit einer zweiten Laterne mit weißem Licht versehen. Bei Bierfähren ist der oberste Buchtnachen, oder wenn statt Buchtnachen Döpper benützt werden, der oberste über Wasser befindliche Döpper mit einer Laterne mit weißem Licht zu versehen, welche sich bei Buchtnachen mindestens 3 m über Wasser befinden muß und die ganze Nacht hindurch hellleuchtend zu erhalten ist.

2. Für die freifahrenden nicht unter 1 fallenden Quersfähren sind hinsichtlich der Laternenführung die Bestimmungen unter 1 d, hinsichtlich des Verhältnisses zu den Schiffen und Flößen die für Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft, und, sofern die Fähre durch eigene Triebkraft bewegt wird, die für die Dampfschiffe geltenden Vorschriften maßgebend, insbesondere auch § 6, Ziffer 2.

3. Längs der Fähren müssen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang ihre Kraft soweit vermindern, daß gefährliche Schwankungen der Fährschiffe vermieden werden.

§ 18. (16)

Durchfahrt
durch Brücken.

1. Sind an einer festen Brücke eine oder mehrere Oeffnungen als für die Durchfahrt der Schiffe oder Flöße bestimmt besonders gekennzeichnet, so ist dies bei der Durchfahrt zu beachten.

Eine Kennzeichnung erfolgt in der Mitte der Durchfahrtsöffnungen und zwar bei Tage durch Aufschrift oder eine roth und weiße Scheibe, bei Nacht durch eine Laterne mit rothem Licht.

Die Kennzeichen der für die Thalfahrt bestimmten Oeffnungen dürfen nur nach der Bergseite, der für die Bergfahrt bestimmten Oeffnungen nur nach der Thalseite sichtbar sein

2. Während der Durchfahrt durch Brücken darf auf Dampfschiffen kein Durchstoßen des Feuers oder Aufwerfen von Kohlen stattfinden.

Fahren über
Telegraphen-
oder andere
Kabel.

§ 19. (17)

Wo Telegraphen- oder andere Kabel in das Strombett eingelegt sind, werden Tafeln mit der Aufschrift „Kabel“ oder Körbe oder aushilfsweise rothe Signalflaggen angebracht. Auf den Strecken von 100 m oberhalb bis 100 m unterhalb ist das Floßsperrn, sowie das Ankerwerfen oder Ankerschleppen untersagt.

Verhalten
während des
Fahrens bei
Nacht und bei
Nebel.

§ 20. (18)

1. Jedes mit eigener Triebkraft fahrende Schiff ohne Anhang hat bei Nacht zu führen
 - a) an oder vor dem vorderen Mast oder in Ermangelung eines Mastes am Ramin oder an einer Stange in einer Höhe von nicht weniger als 6 m über dem Schiffsrumpf, oder, falls das Schiff über 6 m breit ist, in einer Höhe von nicht weniger als der Breite des Schiffes über dem Schiffsrumpf eine Laterne, welche ein gleichmäßiges und ununterbrochenes, helles, weißes Licht entweder über den ganzen Horizont oder mindestens über einen Bogen des Horizonts von 20 Compakstrichen wirft, welche sich auf je zehn Striche zu beiden Seiten des Fahrzeuges vertheilen, so daß ihr Schein von der Richtung der Mittellinie des Schiffes nach vorn gerechnet noch bis auf 2 Striche nach hinten über die Querlinie hinausfällt. Das Licht muß bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 4 km weit sichtbar sein;
 - b) an der Steuerbordsseite (rechts) eine Laterne, welche ein gleichmäßiges und ununterbrochenes grünes Licht über einen Bogen des Horizonts von zehn Compakstrichen wirft und zwar von der Richtung der Mittellinie des Schiffes nach vorn gerechnet bis auf zwei Striche nach hinten über die Querlinie hinaus;
 - c) an der Backbordsseite (links) eine Laterne, welche ein gleichmäßiges und ununterbrochenes rothes Licht über einen Bogen des Horizonts von zehn Compakstrichen wirft und zwar von der Richtung der Mittellinie des Schiffes nach vorn gerechnet bis auf 2 Striche nach hinten über die Querlinie hinaus.

Die vorstehend unter b und c genannten grünen und rothen Seitenlichter müssen bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 2 km weit sichtbar sein. Auch müssen sie binnensbords dergestalt abgeblendet sein, daß das grüne Licht nicht von der Backbordsseite her und das rothe Licht nicht von der Steuerbordsseite her gesehen werden kann.

2. Jedes durch eigene Triebkraft bewegte Schiff mit Anhang hat bei Nacht außer den vorstehend unter Ziffer 1 genannten Lichtern noch ein zweites weißes Licht von gleicher Einrichtung und Beschaffenheit, sowie an gleicher Stelle wie das unter 1 a genannte und zwar 0,8 m bis 1 m senkrecht über oder unter demselben zu führen.

3. An der Kette fahrende Dampfschiffe mit oder ohne Anhang haben bei Nacht am Masttop oder oben am Kamin drei übereinander angebrachte rothe Lichter zu führen.

4. Jedem Dampfschiff mit oder ohne Anhang ist es erlaubt, bei Nacht ein nach rückwärts sichtbares weißes Signallicht am Heck zu führen. Dasselbe muß dergestalt geblendet sein, daß es von vorn und von seitwärts nicht gesehen werden kann.

5. Jedes Fahrzeug von 15 Tonnen (300 Centner) oder mehr Tragfähigkeit, welches bei Nacht ohne eigene Triebkraft in Fahrt ist, hat ein weißes Licht vorn oben am Mast oder mindestens 3 m hoch über seinem Rumpf an einer Stange zu führen.

Dieses Licht muß auf Fahrzeugen, welche geschleppt werden oder segeln, bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 2 km weit sichtbar sein.

Die ohne eigene Triebkraft zu Thal fahrenden Schiffe von 50 Tonnen (1000 Centner) oder mehr Tragfähigkeit müssen bei Nacht außerdem noch ein weißes Licht unter dem Bugspriet führen.

Fahrzeuge unter 15 Tonnen (300 Centner) Tragfähigkeit, auch Rachen, welche bei Nacht ohne eigene Triebkraft fahren, haben ein weißes Licht dergestalt anzubringen, daß es von allen Seiten jederzeit sichtbar ist.

6. Schiffe jeder Art dürfen des Nachts nur bei Mond- oder Sternenhelle fahren. Verdunkelt sich der Himmel während der Fahrt, so müssen die Fahrzeuge sofort an der nächsten geeigneten Stelle beiseitegelegt werden.

7. Die Anwendung elektrischer Bogenlichter und Scheinwerfer während der Fahrt, sowie eines elektrischen Lichtes in den Laternen am Masttop ist untersagt.

8. Bei nebeligem Wetter müssen die durch eigene Triebkraft bewegten Schiffe mit oder ohne Anhang mit verminderter Geschwindigkeit fahren und deren Führer ununterbrochen die Glocke läuten lassen; auf Schiffen, die ohne eigene Triebkraft fahren, muß unausgesetzt durch das Sprachrohr gerufen werden. Wird der Nebel so dicht, daß keines der beiden Ufer mehr gesehen werden kann, sowie bei Schneegestöber, Sturm oder anderem Unwetter müssen alle auf der Fahrt befindlichen Schiffe an der nächsten geeigneten Stelle betreten. Ausgenommen hievon sind die Fähren, sofern die Fährordnungen nicht etwas anderes bestimmen.

9. Flöße dürfen ihren Landungsplatz nicht vor Tagesanbruch (frühestens eine Stunde vor Sonnenaufgang) verlassen und die Fahrt nicht über Anbruch der Nacht (spätestens eine Stunde nach Sonnenuntergang) fortsetzen.

Bei Nebel, Schneegestöber, Sturm und Treibeis dürfen Flöße nicht fahren. Werden sie während der Fahrt davon betroffen, so müssen sie an der nächsten zur Landung geeigneten Stelle beilegen.

Verhalten bei
hohem Wasser-
stande und in
Nothfällen.

§ 21. (19)

1. Im Allgemeinen dürfen Schiffe bei einem Wasserstande, welcher den gewöhnlichen Uferrand, Flöße bei einem Wasserstande, welcher die gewöhnliche Keinspandhöhe überschreitet, nicht mehr fahren.

Jedenfalls ist die Schifffahrt einzustellen, wenn der Wasserstand an den Pegeln zu Frankfurt und Großsteinheim mehr als 4,25 m, an den Pegeln zu Aschaffenburg, Wertheim, Lohr, Würzburg und Schweinfurt mehr als 3,70 m, am Pegel zu Biereth mehr als 2,50 m beträgt.

Die Flossfahrt, ebenso der Keinzug sind einzustellen, wenn der Wasserstand am Pegel zu Frankfurt und Großsteinheim 3,00 m, an den Pegeln zu Aschaffenburg, Miltenberg, Wertheim, Lohr, Würzburg mehr als 2,70 m, an den Pegeln zu Schweinfurt und Biereth mehr als 2,50 m beträgt.

Tritt dieser höhere Wasserstand während der Reise ein, so haben Schiffe und Flöße an der nächsten zum Landen geeigneten Stelle anzulegen.

2. Zu Bischofsberg, Staffelbach, Eltmann, Hafffurt, Schweinfurt, Kitzingen, Marktbreit, Ochsenfurt, Würzburg, Gemünden, Lohr, Wertheim, Stadtprozelten, Miltenberg, Aschaffenburg, Seligenstadt, Großsteinheim, Hanau und nach Bedürfnis auch anderwärts sind an einem vom Flusse aus leicht sichtbaren Platz Marken angebracht, welche die Wasserstände für Einstellung der Schifffahrt und der Flossfahrt bezeichnen.

3. Machen besondere Nothfälle die theilweise oder gänzliche Einstellung der Schifffahrt und Flößerei erforderlich, so haben Schiffer und Flößer den bezüglichen Anordnungen der zuständigen Beamten sofort Folge zu leisten. Von jeder solchen Einstellung wird durch eine oberhalb, nach Bedürfnis auch unterhalb der gesperrten Strecke aufgestellte Wahrschau, geeigneten Falls auch noch durch öffentliche Bekanntmachung Nachricht gegeben.

Verhalten in
Fällen des
Festfahrens
oder Ver-
sintens.

§ 22. (20)

1. Ist ein Schiff oder ein Floß im Strom festgefahren oder gesunken, so hat dessen Führer an einer stromaufwärts gelegenen, mindestens 5 Kilometer entfernten geeigneten Stelle eine Wahrschau aufzustellen, welche anderen Schiffs- und Floßführern zuruft, daß und wo ein Schiff oder Floß festgefahren oder gesunken ist.

Liegt das Fahrzeug in einer scharfen Krümmung fest, so ist an deren unterem Ende, mindestens aber 1 km vom Unfallorte auch eine Wahrschau für die Bergfahrt aufzustellen.

Die Wahrschau muß solange verweilen, bis sie benachrichtigt ist, daß das betreffende Schiff oder Floß wieder flott geworden oder daß auf die unter Ziffer 4 erwähnte Anzeige hin eine öffentliche Bekanntmachung erfolgt ist.

2. An den Stellen, wo ein Schiff oder Floß festgefahren oder gesunken ist, sollen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang in der Berg- und Thalfahrt nicht mit größerer Kraft fahren, als zur sicheren Steuerung und zur Fortbewegung nöthig ist.

3. Jeder Führer eines festgefahrenen oder gesunkenen Schiffes oder Floßes hat dessen Liegestelle bei Nacht durch zwei senkrecht übereinander in einem Abstand von nicht weniger als 0,5 m und von nicht mehr als 1 m hängende Laternen, die obere mit rothem, die untere mit weißem Licht, zu bezeichnen und dafür zu sorgen, daß die Lichter während der Nacht von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang hellleuchtend erhalten werden. Die Laternen müssen hinreichend hoch und so hängen, daß das Licht von allen Seiten deutlich sichtbar ist. Bei Tag sind an Stelle der Laternen weiße, mindestens 0,50 m breite und 0,75 m lange Flaggen zu verwenden.

Ist ein Schiff oder Floß ganz unter Wasser gesunken, so muß von dem Führer dort ein Rachen oder eine schwimmende Bate hingelegt werden, auf welchen die im vorangehenden Abfage vorgeschriebenen Zeichen anzubringen sind. Kann aus Mangel an der erforderlichen Wassertiefe der Rachen oder die Bate nicht über dem versunkenen Schiff oder Floß, sondern nur seitlich angebracht werden, so ist an derjenigen Seite, an welcher das Fahrwasser nicht frei ist, bei Tag eine weitere Flagge, bei Nacht eine zweite Laterne mit rothem Licht von der nämlichen Beschaffenheit und in gleicher Weise zu verwenden.

4. Der Führer ist ferner verpflichtet, der nächsten Ortspolizeibehörde (Ortsvorsteher) und dem zuständigen Wasserbaubeamten sofort Anzeige zu machen, daß und wo ein Schiff oder Floß festgefahren oder gesunken ist. In Folge dieser Anzeige oder der sonst erlangten Kenntniß hat die Ortspolizeibehörde (Ortsvorsteher), im Säumnissefalle der zuständige Wasserbaubeamte das entstandene Schifffahrtshinderniß, sofern dies noch nicht geschehen, in der unter Ziffer 3 vorgeschriebenen Weise auf Kosten des Führers oder Eigenthümers bezeichnen (vermalen) zu lassen. Außerdem wird die Flußaufsichtsbehörde, falls das Hinderniß nicht sofort wieder beseitigt werden kann, eine öffentliche Bekanntmachung veranlassen.

5. Der Führer (oder Eigenthümer) des festgefahrenen oder gesunkenen Fahrzeuges hat sofort die geeigneten Anstalten zu dessen Flottmachung oder Begräumung zu treffen und zwar mit besonderer Beschleunigung dann, wenn durch den Unfall die Schiff- und Floßfahrt gehindert oder gefährdet ist.

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

Die Beseitigung erfolgt, wenn solche nach Ansicht der zuständigen Behörde keinen Aufschub leidet, oder wenn die Betheiligten sie verweigern oder nicht anzutreffen sind, ohne Weiteres. In anderen Fällen wird den Betheiligten eine angemessene Frist gesetzt. Erfolgt innerhalb derselben die Beseitigung nicht, oder nicht vollständig, so wird sie staatsfretig herbeigeführt.

6. Die Bestimmungen unter den Ziffern 1 bis 5 finden auf Badeanstalten und alle sonstigen Anlagen, Apparate und Geräthe (Anker und dergl.), welche ganz oder theilweise gesunken sind, entsprechende Anwendung.

Die den Führern der Schiffe oder Flöße auferlegten Verpflichtungen liegen auch den Besitzern solcher Anlagen ob.

§ 23. (21)

Verhalten
während des
Stillliegens.

1. Schiffe, Flöße, Bagger oder ähnliche Apparate, welche außerhalb der Häfen halten oder vor Anker gehen, müssen gehörig befestigt und jederzeit so gelegt werden, daß einerseits der Fahrweg für die durchgehende Schifffahrt oder Flößerei offen bleibt und andererseits die Gefahr, durch den Wellenschlag gegen das Ufer gestoßen oder sonst beschädigt zu werden, ausgeschlossen wird.

Bei Floßzügen muß überdies bei Tag und bei Nacht eine Wache vorhanden sein.

2. In dem durch Baken bezeichneten Fahrwege dürfen Fahrzeuge, Flöße u. s. f., außer in Nothfällen, nicht vor Anker gehen.

Bagger und ähnliche Apparate müssen sich nach Einstellung der Arbeit und bei Nacht aus dem Fahrweg und möglichst nach dem Ufer hin verholen.

3. Werden Anker im Fahrwege oder in dessen Nähe ausgeworfen, so ist die Stelle derselben durch Döpper zu bezeichnen. Diese Döpper sind bei Baggern und ähnlichen Apparaten sämmtlich, bei anderen Fahrzeugen und Flößen nur, insoweit sie die Stelle von Seitenankern bezeichnen, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang mit weißem Licht zu versehen.

4. Schiffe und Flöße dürfen nicht so halten und beilegen, daß sie den Betrieb der Fahren belästigen oder verhindern.

Auf Stromschnellen dürfen Schiffe oder Flöße überhaupt nicht halten oder anlegen.

5. Außerhalb der Häfen dürfen nur soviel Schiffe und Flöße nebeneinander liegen, als Seitens der Strompolizei gestattet wird.

6. Sind Schiffe, Flöße, Bagger oder ähnliche Apparate an Stellen vor Anker gegangen, an welchen dies sonst nicht zu geschehen pflegt, oder liegen sie im Fahrwasser oder in der Nähe desselben, so ist bei nebligem Wetter auf Schiffen mit eigener Triebkraft mindestens alle 5 Minuten die Glocke anzuschlagen, von anderen Fahrzeugen aus aber eben so oft durch das Sprachrohr zu rufen. Von Flößen aus sind diese Signale durch gewöhnlichen Zuruf zu geben.

7. Alle nahe dem Fahrwege liegenden Schiffe, Flöße, Bagger oder ähnliche Apparate müssen von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ununterbrochen durch Laternen mit weißem Licht erleuchtet sein. Auf den Fahrzeugen ist eine solche Laterne mindestens 4 m hoch über dem Schiffsbord auf der Fahrwasserseite derart anzubringen, daß sie zu Berg und zu Thal fortwährend gesehen werden kann. Auf Flößen müssen in derselben Zeit an der dem Fahrwasser zugekehrten Seite, mindestens 4 m hoch, in einem Abstände von wenigstens 2 und höchstens 4 m zwei Laternen mit weißem Licht brennen. Bei Floßzügen genügt die Anbringung der beiden Laternen mit weißem Lichte auf dem ersten und letzten Floß.

Auf Fahrzeugen, auf denen wegen Gefährlichkeit ihrer Ladung kein Licht brennen darf, muß während der Nachtzeit ununterbrochen eine Wache ausgestellt sein, welche die sich nähernden Schiffe rechtzeitig durch Zuruf mittelst des Sprachrohrs zu warnen hat.

8. Die in diesem Paragraphen hinsichtlich der Flöße getroffenen Bestimmungen finden auch auf die im Bau begriffenen Flöße Anwendung.

9. Bagger und ähnliche Apparate, die in einer Stromstrecke arbeiten, in welcher sie von Thalschiffen und Flößen nicht rechtzeitig erblickt werden können, haben diese Thalschiffe und Flöße durch eine am Ufer an weitsichtbarer Stelle hochgezogene roth und weiße Flagge zu wahrschauhen.

Liegen solche Apparate im Fahrwasser, so haben sie auf derjenigen Seite, an welcher Schiffe und Flöße am besten vorbeifahren können, eine roth und weiße Flagge anzuhängen.

§ 24. (22)

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

Vorschriften
für festliegende
Badeanstalten
u. f. w.

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

2. Sie müssen derart liegen, daß der Fahrweg für die durchgehende Schifffahrt offen bleibt und die Gefahr durch Wellenschläge gegen das Ufer gestoßen oder sonst beschädigt zu werden, ausgeschlossen wird.

3. Sie müssen, wenn sie nahe dem Fahrweg liegen, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ununterbrochen durch Laternen mit weißem Licht erleuchtet sein, welche mindestens 4 m hoch über dem Deckboden nach der Fahrwasserseite zu Berg und zu Thal fortbauend sichtbar anzubringen sind.

Leinpfad und
Leinzug.

§ 25. (23)

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

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

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

4. Die Leinreiter (Halfterreiter) haben beim Schiffszug den Leinpfad überall in der bestimmten Breite einzuhalten, es sei denn, daß bei niederem Wasserstand im Flußbett selbst geritten werden kann; letzteren Falls sind die an solchen Stellen angelegten Ab- und Aufritte zu benützen.

5. Mehr als drei Pferde dürfen nie an einem Sticheil gehen.

6. Die vom Ufer aus gezogenen Schiffe haben sich stets so nahe als möglich am Leinpfad zu halten.

§ 26. (24)

Länge, Breite
und Tiefgang
der Flöße
(Floßzüge).

1. Ein Holländerfloß darf nicht länger als 90 m, ein Weißfloß mit oder ohne Oberlast oberhalb Kitzingen nicht länger als 130 m, ein Weißfloß mit Oberlast unterhalb Kitzingen nicht länger als 130 m, ein Weißfloß ohne Oberlast unterhalb Kitzingen nicht länger als 160 m sein. Die Breite eines Floßes darf oberhalb Bischofsberg 8,3 m, oberhalb Kitzingen 9 m, oberhalb Würzburg 9,5 m, unterhalb Würzburg 11 m nicht überschreiten. An keiner Seite der Flöße dürfen einzelne Floßtheile oder andere Gegenstände hervorragen.

Unter Holländerfloß wird ein Floß, welches hartes Holz enthält, unter Weißfloß jedes Floß aus weichem Holz und unter Weißfloß mit Oberlast jedes Floß aus weichem Holz mit mehr als 50 cm Tiefgang verstanden.

2. Mehr als 6 Flöße dürfen zu einem Floßzug nicht vereinigt werden.

§ 27. (25)

Bezeichnung
der Flöße.

Jedes einzeln fahrende Floß, sowie das Hüttenfloß eines jeden Floßzuges muß mindestens 3 m hoch über Wasser parallel mit seiner Längsachse eine Tafel führen, auf deren beiden

Seiten der Name und Wohnort des Eigentümers oder Frachtlöfers mit mindestens 20 cm hohen deutlichen Buchstaben in schwarzer Farbe auf weißem Grunde angegeben sind. Statt der Tafel kann auch ein ausgespanntes Segeltuch verwendet werden.

§ 28. (26)

Ausrüstung
der Flöße.

Jedes einzeln, sowie in Floßzügen fahrende Weißfloß mit Oberlast oder Holländerfloß muß mit zwei Einfahrhölzern, mit einem mindestens 60 m langen Seil von guter Beschaffenheit und einem Anker von mindestens 75 kg oder mit 2 Ankern von je 50 kg Gewicht, jedes ebenso fahrende Weißfloß ohne Oberlast mit einem mindestens 60 m langen Seil von guter Beschaffenheit und unterhalb Aschaffenburg mit einem Anker von mindestens 50 kg Gewicht, oberhalb Aschaffenburg mit einem Anker von mindestens 40 kg Gewicht ausgerüstet sein.

Für Bodenstücke mit geringerem Tiefgang als 25 cm genügt die Ausrüstung mit den üblichen Einfahrhölzern.

Jeder Floßzug hat bei einem Wasserstand von mehr als 1,50 m Pegel — abgesehen von dem Wahrschaunachen (§ 31) — einen Machen oder einen Rettungsboden (Rettungsfloß) mit sich zu führen. Von dieser Bestimmung sind Floßzüge, welche ausschließlich Bodenstücke von geringerem Tiefgang als 25 cm enthalten, ausgenommen.

§ 29. (27)

Bemannung
der Flöße.

1. Bis zu einem Wasserstande von 1,50 m Pegel zu Schweinfurt, Würzburg, Lohr, Wertheim, Aschaffenburg, Großsteinheim muß jedes Floß mit 2 Mann, bis zu einem Wasserstande von 2,10 m Pegel muß jedes Floß mit 3 Mann, bei noch höherem Wasserstande mit 4 Mann besetzt sein.

Für jedes Floß ist ein Floßführer, für jeden Floßzug ist aus der Reihe der Floßführer ein Floßzugführer zu bestellen.

Auf Holländerflößen von mehr als 70 m Länge, auf Weißflößen mit Oberlast von mehr als 110 m Länge, auf Weißflößen ohne Oberlast von mehr als 130 m Länge darf der Floßführer in die Bemannung nicht eingerechnet werden.

Unterhalb Aschaffenburg darf der Floßführer der Holländerflöße, auch wenn sie nicht länger als 70 m sind, in die Bemannung nicht eingerechnet werden, es sei denn, daß das betreffende Floß mindestens doppelt so viel Weichholzstämme als Hartholzstämme enthält.

Der Wahrschauer darf in die oben vorgeschriebene Bemannung in keinem Falle eingerechnet werden.

2. Für einzelne „Böden und Stümmel“ sowie für andere kleine Flöße mit einer Fläche unter 500 qm oberhalb Würzburg und unter 200 qm unterhalb Würzburg ist bei Wasserständen unter 1,50 m Pegel nur ein Mann erforderlich; bei Wasserständen über 1,50 m Pegel genügen hiefür in jedem Falle 2 Mann.

3. Die vorgeschriebene Bemannung darf nur aus sachkundigen Flößern bestehen.

4. Bei der Durchfahrt durch die Würzburger Wehranlage muß bis zu einem Wasserstande von 1,50 m jedes Floß von über 500 qm Fläche mit 3 Mann und ein solches unter 500 qm Fläche mit 2 Mann besetzt sein.

Vollmacht des
Floßführers.

§ 30.

Jeder Führer eines Floßzuges oder eines einzeln fahrenden Floßes muß, wenn er nicht zugleich dessen Eigenthümer ist, von diesem letzteren durch eine amtlich beglaubigte Urkunde bevollmächtigt sein und diese Vollmacht auf der Reise stets mit sich führen. Zur Beglaubigung der Vollmacht ist auch jede Ortspolizeibehörde berechtigt.

Wahrschau
der Flöße.

§ 31. (29)

1. Der Floßzugführer ist verpflichtet, seinem Floßzuge einen Wahrschauer voranzuschicken, welcher in einer Entfernung von mindestens 2 km und höchstens 3 km in einem die Wahrschauanlage führenden Rachen voransfährt und mit derselben den zu Berg gehenden Schiffen oder Schleppzügen sowie allen im Fahrwasser liegenden Fahrzeugen, Baggern, Fähren u. s. w. Zeichen gibt. Diese Flagge hat aus 16 abwechselnd roth und schwarzen Feldern zu bestehen und muß mindestens 1 m im Geviert messen.

Wenn der Floßzug den Wahrschauer auf geringere Entfernung als 2 km in Sicht bekommt, so muß der Floßzug seinen Lauf verzögern, bis der vorgeschriebene Abstand zwischen dem Floßzug und dem Wahrschauer wieder vorhanden ist.

Dies darf jedoch niemals auf einer Stromschnelle, Enge, in der Bahn einer Fähre oder unter einer Brücke stattfinden.

2. Einzeln fahrende Flöße haben die Wahrschauanlage an einer mindestens 5 m hohen Stange zu führen.

Zwei dem gleichen Eigenthümer gehörige Flöße, welche ständig in einem gegenseitigen Abstand von mindestens 1 Kilometer fahren, gelten als Einzelflöße

3. Der Wahrschauer muß ein sachkundiger Flößer sein.

Floßzeit.

§ 32. (30)

Die Floßzeit beginnt nach Ablauf des Frühjahrschwassers, in der Regel am 1. März und endet bei Eintritt von Treibeis, in der Regel am 30. November jedes Jahres.

Sobald die Gefahr des Einfrierens eintritt, spätestens aber 14 Tage nach Schluß der Floßzeit, muß alles Floßholz aus dem Flusse geschafft, oder an solchen Orten festgelegt werden, an welchen es vom Hochwasser nicht abgetrieben werden kann. Zur Festlegung dürfen nur genügend starke Ketten oder Drahtseile verwendet werden. Einer hierzu ergangenen behördlichen Aufforderung gegenüber ist der Einwand, daß die Gefahr nicht bestehe, ausgeschlossen.

§ 33. (31)

1. Von Eintritt der Nacht bis Tagesanbruch sind die Schiffs- und Floßschleusen für den Verkehr gesperrt.

Gewöhnliche und außer- gewöhnliche Sperre der Schleusen.

2. Sperren der Schleusen behufs Vornahme nothwendiger Unterhaltungsarbeiten, oder wenn sie sonst unumgänglich nothwendig sind, werden so früh als möglich durch amtliches Ausschreiben, sowie durch Anschlag in den Häfen zu Frankfurt, Offenbach, Aschaffenburg, Wertheim, desgleichen an sämtlichen Mainschleusen und an den Floßbauplätzen zu Würzburg Marktbreit, Ochsenfurt, Kitzingen, Staffelbach und Bischberg bekannt gemacht. Während einer solchen außergewöhnlichen Sperre der Floßschleusen ist den Flößern die Durchfahrt durch die Schiffschleusen unter den Voraussetzungen des § 34 gestattet, soweit dies ohne erhebliche Störung des Schiffsverkehrs geschehen kann.

§ 34. (33)

Zum Durchfahren der Schiffschleuse in Würzburg werden alle Schiffe zugelassen, deren Breite nicht über 10 m hinausgeht.

Breite und Einse- nkung der zum Durch- fahren der Schiffs- schleusen geeigneten Fahrzeuge.

Zum Durchfahren der Schiffschleuse in Schweinfurt werden alle Schiffe zugelassen, deren Breite nicht über 5,50 m hinausgeht.

Zum Durchfahren der Schiffschleuse bei Bischberg werden alle Schiffe zugelassen, deren Breite nicht über 8 m hinausgeht.

Die Einse- nkung der durch die Schleusen verkehrenden Schiffe muß 20 cm weniger als die jeweilige Wassertiefe auf den Schleusen-Unterdrempeln betragen.

§ 35. (34)

Bei geöffnetem Nadelwehr zu Würzburg ist

- a) die Durchfahrt durch die Schiffschleuse solange unverwehrt, als die Wasserstands- verhältnisse es zulassen,
- b) die Durchfahrt durch das geöffnete Nadelwehr allen Fahrzeugen gestattet, deren Ein- senkung 30 cm weniger als die jeweilige Wassertiefe auf dem Wehrrücken beträgt.

Durchfahrt durch die Stau- werke bei niedergelegten Wehren.

§ 36. (35)

Beim Durchfahren der Schiffs- und Floßschleusen sowie der Schleusenkanäle ist den dieserhalb von den zuständigen Beamten getroffenen Anordnungen, namentlich auch soweit diese das Festlegen, sowie etwaige Vorsichtsmaßregeln und die Reihenfolge des Durchschleufens der Schiffe betreffen, Folge zu leisten.

Verhalten beim Durch- fahren der Stauwerke im Allgemeinen.

Reihenfolge
der Zulassung
zum Durch-
fahren der
Schiffs- und
Flossschleusen.

§ 37. (36)

1. Schiffe, welche dem Reiche oder einer Bundesregierung gehören, oder von ihnen angenommen sind, werden vor allen übrigen zum Durchfahren der Schleusen zugelassen. Dieses Vorrecht gilt aber nicht für Fahrzeuge, welche von Unternehmern zu Transporten für Staatsverwaltungen benutzt werden, es sei denn, daß deren rasche Beförderung im öffentlichen Interesse durch den zuständigen Wasserbaubeamten besonders angeordnet wird.

2. Beim Durchfahren der Schiffschleusen haben den Vorrang:
dem Personenverkehr dienende Dampfschiffe ohne Anhang, welche in festen regelmäßigen Kursen fahren, vor allen anderen Dampfschiffen und Schleppzügen.

3. Im Uebrigen richtet sich die Zulassung zum Durchfahren für Schiffe und Flöße nach der Reihenfolge der Ankunft vor den Schleusen. Auf ein Bergschiff oder einen Bergschleppzug folgt jedoch zunächst ein wartendes Thalschiff oder ein Thalschleppzug und umgekehrt. Jedes zum Durchfahren noch nicht vorbereitete Schiff wird dem nächsten dazu vorbereiteten nachgestellt. Fahrzeuge, von weniger als 15 Tonnen (300 Centner) Tragfähigkeit werden in der Regel nur zu mehreren oder zusammen mit einem größeren zugelassen; doch darf ihnen dieserhalb kein längerer Aufenthalt als von 1 Stunde bereitet werden. Auch werden Wahrschaumachen stets so zeitig durchgeschleust, daß sie den erforderlichen Abstand vor den gewahrschauten Flößen behalten.

4. Zum Durchfahren der Schiffschleusen werden auch kleine Flöße zugelassen, welche mit Lebensmitteln oder sonstigen Gebrauchsgegenständen für die Flößer geladen sind.

Im Uebrigen werden Flöße zum Durchfahren der Schiffschleusen nur zugelassen, wenn die Flossschleusen in Folge von Reparaturarbeiten oder aus anderen Gründen nicht passirbar sind.

Verhalten
beim Durch-
fahren der
Schiffs-
schleusen im
Allgemeinen.

§ 38. (38)

1. Die Schiffer haben dafür zu sorgen, daß ihre Fahrzeuge das Mauerwerk der Schleuse und insbesondere die Schleusenthore nicht berühren.

2. An allen Fahrzeugen, welche durchgeschleust werden, müssen zu beiden Seiten Reibseile von mindestens 7 cm Durchmesser oder Reibhölzer von mindestens 10 cm Breite, oder Korkfender hängen. Fahrzeuge, welche damit nicht versehen sind, werden zum Durchfahren der Schleuse nicht zugelassen.

Insbesondere sind Vorkehrungen zu treffen, daß Beschädigungen durch die Schwerter oder die Bolzen derselben vermieden werden.

3. In den Schleusenammern müssen die Schiffe vorn und hinten mit genügend starkem Tauwerk an den Haltebügeln und Schiffshaltern befestigt werden.

Jede andere Befestigung, insbesondere an den Schleusenthoren und den Aufzugsvorrichtungen ist verboten.

4. Eisenbeschlagene Stangen (Fahrbäume) und Schorbäume dürfen nur in den nicht befestigten Boden der Schleusenkanäle und eiserne Haken nur in die Haltebügel eingesetzt werden.

5. In den Schleusenkanälen und Schleusenkammern ist das Unterwerfen verboten.

6. In den Schleusenkanälen und Schleusenkammern dürfen sich Schiffe nur so lange aufhalten, als zur Durchfahrt erforderlich ist. Das Uebernachten der Fahrzeuge in den Schleusenkammern ist nicht gestattet, in den Schleusenkanälen nur soweit, als etwaige Nachtschleusungen dadurch nicht behindert werden. Die Schiffe sind gemäß § 23 Ziffer 7 zu beleuchten.

§ 39. (41)

1. Die vor einem der zu Würzburg, Schweinfurt und Bischofsberg bestehenden Wehre anliegenden Flöße haben sich nach Maßgabe ihres Eintreffens hintereinander festzulegen.

2. Der Floßführer hat sich alsdann bei dem Wehrmeister zu melden, welcher den Zeitpunkt des Durchschleusens so bestimmt, daß der Aufenthalt der Flöße ein thunlichst kurzer ist.

3. Auf das von dem Beamten mittelst einer rothen Flagge gegebene Signal hat das erste Floß sofort einzufahren und auch jedes folgende Floß sich auf das ihm gegebene weitere Signal ungesäumt zur Durchfahrt in Bewegung zu setzen.

Verhalten
beim Durch-
fahren der
Floßschleusen.

§ 40. (42)

Es ist verboten:

1. Auf dem Leinpfad oder Ufer und deren Böschungen Haltepfähle einzuschlagen und Anker oder Stellpfähle zu setzen;

2. Fahrzeuge oder Flöße an Marksteinen, Marktpfählen, Kilometersteinen, Laternen-trägern oder Pfählen für Signale und Anschlagtafeln zu befestigen;

3. Flöße an Brücken-, Wasser- oder Uferbauten zu schleifen oder mit denselben an solche anzufahren;

4. eisenbeschlagene Fahrbäume oder Schorbäume in Wasser- oder Uferbauten einzusetzen oder in Floßschleusen zu benützen;

5. die Laufbrücken auf den Schleusenthoren und Wehren, sowie überhaupt die Schleusen- und Wehranlagen ohne Erlaubniß des zuständigen Beamten unbefugter Weise zu betreten;

6. die Umläufe, Schützen, Schleusen und Wehre ohne Genehmigung des zuständigen Beamten zu öffnen;

7. Anker und Ankerketten über die Wehrrücken zu schleifen;

8. auf Flößen andere als schwimmende Gegenstände als Oberlast zu führen;

9. Schiffe und Flöße zusammen zu schleppen;

10. Schiffe bis zu mehr als 10 m Gesamtbreite nebeneinander zu kuppeln;

11. Flöße nebeneinander zu kuppeln;

Besondere
Verbote.

12. Flöße zusammenzuhängen, während sie sich in Fahrt oder im Schifffahrtswege befinden;
13. unter Brücken oder in der Bahn von Fähren vorzufahren;
14. Fahrzeuge quer treiben zu lassen;
15. oberhalb der Miltenberger Brücke vom Fahr abwärts am rechten Ufer Schiffe liegen zu lassen, soferne sie nicht im Ein- oder Ausladen begriffen sind;
16. zwischen der Aschaffener Brücke und dem Pompejanum die Schleppkette (durch den Rettendampfer) zu wechseln;
17. die im Strom oder am Ufer befindlichen Bojen, Schwimmer, Baken und andere Schifffahrtszeichen zum Anlegen oder Fortbewegen von Fahrzeugen oder von Flößen zu benutzen, zu verschleppen oder unkenntlich zu machen;
18. ohne schriftliche Genehmigung der zuständigen Behörde Seile oder Kabel über den Strom zu legen;
19. in den Schleusen und Schleusenkanälen Asche, Schlacken, Abfälle und dergleichen abzuwerfen;
20. im freien Fluß oberhalb der Aschaffener Brücke am linken Ufer und auf 200 m Länge vom Hafeneinfahrtsthor abwärts am rechten Ufer Flöße anzulegen;
21. in der übrigen Strecke längs des Hafendamms daselbst mehrere Flöße nebeneinander zu legen.

Beförderung
von Spreng-
stoffen.

§ 41.

Hinsichtlich des Verkehrs mit Sprengstoffen auf dem Main wird auf die zufolge Vereinbarung der Bundesregierungen erlassenen Bestimmungen über den Verkehr mit Sprengstoffen verwiesen.

Beförderung
feuergefähr-
licher, nicht zu
den Spreng-
stoffen gehören-
der Gegen-
stände, sowie
ägender und
giftiger Stoffe.

§ 42.

Bezüglich der Beförderung feuergefährlicher, nicht zu den Sprengstoffen gehörender Gegenstände, sowie bezüglich der Beförderung ägender und giftiger Stoffe finden die für den Rhein jeweils geltenden Vorschriften gleichmäßige Anwendung.

Vorweisung
der Schiffspapier-
e.

§ 43. (44)

Den mit der Strom- oder Schiffahrtspolizei betrauten Beamten müssen auf Verlangen von den Schiffsführern Schiffsattest, Lichtschein und alle die Ladung betreffenden Papiere vorgelegt werden, auch haben die Führer und die Besatzung jede verlangte mündliche Auskunft über Schiff und Ladung oder Floß zu geben.

Verzögerungen der Reisen sind hierbei thunlichst zu vermeiden.

§ 44. (45)

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

Aufrecht-
erhaltung der
Ordnung und
Sicherheit.

§ 45. (46)

Jeder Führer eines Schiffes oder Floßes (Floßzuges) hat während der Ausübung seines Gewerbes einen Abdruck dieser Polizeiordnung mit sich zu führen und den mit der Strom- und Schiffahrtspolizei betrauten Beamten auf Verlangen vorzuzeigen.

Mitführung
der Polizei-
ordnung.

§ 46. (47)

Diese Polizeiordnung tritt am 1. Januar 1902 in Kraft.

Für die Schiffe, welche vor dem Inkrafttreten dieser Polizeiordnung schon den Main befahren haben, beginnt die Verpflichtung zur Führung eines Schiffsattestes (§ 2) erst vier Jahre nach diesem Zeitpunkte.

Zu dem im ersten Absatz bezeichneten Zeitpunkte treten alle bisherigen Polizeivorschriften für die Schiffahrt und Flößerei auf dem regulirten Main außer Wirksamkeit.

Unberührt bleiben alle besonderen im sicherheits-, gesundheits-, feuer-, strom- und hafenspolizeilichen Interesse, namentlich auch die für die einzelnen Fahren erlassenen Polizeivorschriften.

Schluss-
bestimmungen.

München, den 25. November 1901.

Dr. Graf v. Crailsheim. Dr. Frhr v. Feilitzsch.

Zu § 16 Ziff. 1, Absatz 2—5.

Gedehnte Nebelhornsignale der Rettendampfer bei der Bergfahrt.

1. Als Zeichen, daß die zu Thal kommenden Schiffe und die Einzelsöße beizufahren haben, gibt der Rettendampfer mit dem Nebelhorn **gedehnte** Signale durch

a) einen dreimaligen Pfiff

- | | | |
|---|-----|--|
| 1. unterhalb der Hanauer Brücke | zum | Beifahren bei Auheim |
| 2. oberhalb des Christophel | " " | oberhalb Mainaschaff |
| 3. an der Müdmündung | " " | unterhalb des Bürgstädter Lochs, bei höheren Wasserständen am Walter'schen Steinbruch oder am Bürgstädter Fahr rechts |
| 4. am Tremhof | " " | bei Stadtprozelten |
| 5. oberhalb des weißen Bildes | " " | an der Karbacher Fede |
| 6. bei Harrbach | " " | oberhalb des Gambacher Ecks |
| 7. bei Himmelspforte | " " | in Würzburg |

b) einen zweimaligen Pfiff

- | | | |
|---|-----|--|
| 1. bei Bürgel | zum | Beifahren an der Mainkur |
| 2. am Häusergraben zwischen Main- kur und Rumpenheim | " " | bei Mühlheim |
| 3. bei der Teufelskaut | " " | bei Kleinsteinheim-Hanau |
| 4. oberhalb Großsteinheim | " " | bei Auheim |
| 5. oberhalb Hainstadt | " " | an der Rahl |
| 6. an der Rahlmündung | " " | bei Seligenstadt |
| 7. am Mainflinger Einladepfah | " " | bei Kleinstheim |
| 8. bei Kleinstheim | " " | oberhalb der Stockstädter Brücke |
| 9. an der Stockstädter Brücke | " " | bei Leider |
| 10. am Pompejanum | " " | oberhalb des Milkheimer Hofes oder oberhalb des Aschaff- burger Floßhafens |
| 11. oberhalb Aschaffburger Brücke | " " | oberhalb des Milkheimer Hofes |
| 12. am Obernauer Scheitplatz | " " | oberhalb Sauram |
| 13. am Wörther Winterhafen | " " | gegenüber den Steinbrüchen unterhalb Laudenbach |

| | | |
|---|---------------|--|
| 14. am Eiderbach unterhalb Klein- heubach | zum Weifahren | oberhalb der Mubmündung |
| 15. am weißen Kreuz in der Mainhölle | " " | oberhalb Freudenberger Rain |
| 16. am Freudenberger Hafen | " " | oberhalb Reiftenhausener Rain |
| 17. oberhalb Stegrain | " " | am Schenkeneck |
| 18. am Schenkeneck | " " | oberhalb Grünwörth |
| 19. bei Haßlach | " " | bei Wertheim |
| 20. am Eicheler Felsenteller | " " | oberhalb Urpharer Krümme |
| 21. am Homburger Fahr | " " | oberhalb Lengfurt |
| 22. oberhalb Lengfurt | " " | am weißen Bilbe |
| 23. an der Ansbachmündung | " " | oberhalb Neustadt |
| 24. am Hühberg | " " | bei Rodenbach |
| 25. bei Rodenbach | " " | oberhalb Lohr |
| 26. am Lohrer Rain | " " | oberhalb Lohrer Brücke |
| 27. unterhalb Nantenbach | " " | unterhalb Sindertsbach |
| 28. am Sindertsbach | " " | bei Gemünden |
| 29. an der Saalemündung | " " | unterhalb Zwing |
| 30. bei Zwing | " " | unterhalb Harrbach |
| 31. am Gambacher Eck | " " | bei Karlstadt |
| 32. bei Karlstadt | " " | oberhalb Laudenbach |
| 33. an der Karlstadter Mauer | " " | oberhalb Zellingen |
| 34. oberhalb Zellingen | " " | zwischen Thüngersheim und Erlabrunn |
| 35. bei Thüngersheim | " " | unterhalb der Ravensburg |
| 36. bei der Ravensburg | " " | unterhalb der Zeller Fähre |
| 37. bei Zell | " " | bei Himmelspforte |
| 38. unterhalb des Würzburger Hafens | " " | in Würzburg |
| 39. am Steinbachsgrund | " " | oberhalb der Heidingsfelder Ziegelhütte |
| 40. am Thomawörth | " " | zu Eibelfstadt |
| 41. bei Eibelfstadt | " " | oberhalb Sommerhausen |
| 42. oberhalb Sommerhausen | " " | unterhalb Kleinoschenfurt |
| 43. unterhalb Kleinoschenfurt | " " | unterhalb Friedenhausen |
| 44. unterhalb Friedenhausen | " " | längs d. Mainlandebahn Markt- breit |
| 45. oberhalb Friedenhausen | " " | oberhalb der Segnitzer Brücke |
| 46. am Segnitzerberg und der Ge- meindegrenze Segnitz-Sulzfeld | " " | oberhalb Sulzfeld. |

2. Damit die auf der Thalfahrt begriffenen Schiffer und die Flößer sich mit der Fahrt bezüglich des Ausweichens richten können, gibt der Rettendampfer **gedehnte** Signale.

Durch einen einmaligen Pfiff mit dem Nebelhorn

1. oberhalb Offenbacher Brücke
2. bei Dörnigheim
3. oberhalb Großauheim
4. bei Seligenstadt
5. unterhalb Dettingen
6. am Milkheimer Hof
7. unterhalb des Kleinwallstädter Steinbruchs
8. an der Wömlingmündung
9. an der Eiche bei den Wörther Steinbrüchen
10. oberhalb des Röllfelder Rain
11. oberhalb Laudenbach
12. am Wiltenberger Pegel
13. oberhalb Freudenberger Rain
14. oberhalb Reistenhausener Rain
15. am Dorfprojeltener Fahr
16. am Kagensprung
17. oberhalb Stadtprojelten
18. bei Grünwörth
19. oberhalb dem Kessel
20. bei Westenhaid
21. am Kreuzwertheimer Bahnhof
22. oberhalb Urphar
23. bei Bettingen
24. unterhalb Trennfurter Krümme
25. oberhalb des Marktweidenfelder Rains
26. an der Pflochsbacher Tränke
27. oberhalb Lohrer Brücke
28. bei Neuendorf
29. in Gemünden
30. oberhalb Laudenbach
31. an der Rebacher Brücke
32. oberhalb Erlabrunn
33. an der Ludwigsbrücke zu Würzburg
34. an der Heidingsfelder Ziegelhütte
35. an der Seignizer Brücke.

Zu § 16 Ziffer 1, Absatz 7.

1. Wahrschau an der Aeschaffenburgener Brücke.

Die bevorstehende Bergfahrt eines Ketteneschleppzuges durch die Aeschaffenburgener Brücke wird den zu Thal kommenden Schiffen und Flößen durch eine auf dieser Brücke eingerichtete Wahrschoustonation bekannt gegeben.

Das Wahrschouzeichen besteht in einer weißen, mit 50 cm breitem rothen Vertikalstreifen versehenen Rahmenflagge, welche in der Länge 3,00 m, in der Breite 1,40 m mißt und an einem, an der oberseitigen Brückenbrüstung des Fuhrbogens angebrachten Mast 5 m über die Brüstung hochgezogen wird.

Solange dieses Wahrschouzeichen hoch steht, ist die Aeschaffenburgener Brücke für den Thalverkehr gesperrt, und haben die auf der Thalfahrt begriffenen Schiffe, sowie auch die Flöße während des gewöhnlichen Wasserstandes gegenüber dem Hafeneinfahrtsthor, während des Hochwassers am Milkheimerhof beizufahren und dort so lange zu warten, bis der Schleppezug vorüber ist.

Der zu Berg fahrende Ketteneschleppzug hat gegenüber dem Pompejanum so lange anzuhalten, bis die Wahrschouflagge an der Brücke hochgezogen ist.

Die Wahrschouflagge auf der Aeschaffenburgener Brücke ist hoch zu ziehen, sobald der Ketteneschleppzug am Pompejanum das zum Beifahren am Milkheimerhof, bezw. gegenüber dem Hafeneinfahrtsthor, vorgeschriebene Signal mit dem Nebelhorn (zweimaliger Piff) gibt.

Die Wahrschouflagge darf bei Mainständen über Mittelwasser (170 cm am Aeschaffenburgener Pegel) nicht hochgezogen werden, so lange sich am Bischofberg ein Schiff oder ein Floß im Treiben befindet.

Zur Nachtzeit, dann bei nebligem Wetter wird die Wahrschouflagge durch eine Laterne mit rothem Licht ersetzt.

2. Wahrschau an der Klingenbergener Brücke.

Die bevorstehende Bergfahrt eines Ketteneschleppzuges durch die Klingenbergener Brücke wird den zu Thal kommenden Schiffen und Flößen durch eine an dieser Brücke eingerichtete Wahrschoustonation bekannt gegeben. Das Wahrschouzeichen besteht in einer weißen, mit 50 cm breitem rothem Vertikalstreifen versehenen Rahmenflagge, welche in der Länge 5 m, in der Breite 2 m mißt und an einem vor dem Giebel des nächst dieser Brücke befindlichen Schulhauses angebrachten Maste 9 m über Dachfirsthöhe aufgezogen wird. Solange diese Wahrschouflagge hochsteht, ist die Klingenbergener Brücke und der Klingenbergener Main oberhalb der Brücke für den Thalverkehr gesperrt und haben die auf der Thalfahrt begriffenen Schiffe, sowie auch die Flöße gegenüber den Steinbrücken unterhalb Landenbach beizufahren und dort so lange zu halten, bis der Ketteneschleppzug vorüber ist.

Die Wahrschouflagge an der Klingenbergener Brücke ist hochzuziehen, sobald der Ketteneschleppzug am Wörther Winterhafen das zum Beifahren gegenüber den Steinbrücken unterhalb Landenbach vorgeschriebene Signal mit dem Nebelhorn (zweimaliger Piff) abgibt. Dieses Signal ist mindestens 20 Minuten vor der Durchfahrt des Ketteneschleppzuges durch die Klingenbergener Brücke zu geben.

Der Ketteneschleppzug hat unterhalb der Klingenbergener Lände anzuhalten, bis die Wahrschouflagge an der Klingenbergener Brücke hochgezogen ist.

Die Wahrschouflagge darf nicht hochgezogen werden, solange sich ein Schiff an der Müllbachmündung im Treiben befindet.

Zur Nachtzeit, dann bei nebligem Wetter wird die Flagge durch eine Laterne mit rothem Licht ersetzt.

3. Wahrschau an der Miltenberger Brücke.

Die bevorstehende Bergfahrt eines Kettenschleppzuges durch die Miltenberger Brücke wird den zu Thal kommenden Schiffen und den Flößen durch eine an dieser Brücke eingerichtete Wahrschoustonen bekannt gegeben.

Das Wahrschauzeichen besteht in einer Flagge aus weißem Tuch mit einem 50 cm breiten rothen Vertikalstreifen, welche in der Länge 5 m, in der Breite 2 m mißt und an einem auf der unterstromigen stadtseitigen Brückenansahrt aufgestellten Maste 14 m über die Brückenfahrbahn hochgezogen wird, so daß die Flagge vom „weißen Kreuz“ in der Mainhölle aus deutlich sichtbar ist.

Solange diese Wahrschauflagge hochsteht, ist die Miltenberger Brücke für den Thalverkehr gesperrt und haben die auf der Thalfahrt befindlichen Schiffe bei gewöhnlichem Wasserstand unterhalb des Bürgstadter Lochs links, bei höherem Wasserstand am Walter'schen Steinbruche in der Mainhölle nächst der ehemaligen Ankerstelle der Mainfette rechts oder am Bürgstadter Fahr rechts, die Flöße unterhalb des Bürgstadter Lochs rechts beizufahren und dort so lange zu halten, bis der Kettenschleppzug vorüber ist.

Die Wahrschau-Flagge ist hoch zu ziehen, sobald der Kettendampfer an der Mündung das zum Beifahren der Schiffe und Flöße vorgeschriebene Signal mit dem Nebelhorn (dreimaliger Pöfiff) abgibt.

Der Kettenschleppzug hat unterhalb des Gasthauses „zur Rose“ in Miltenberg anzuhalten, bis die Wahrschauflagge hochgezogen ist.

Die Wahrschauflagge darf nicht hochgezogen werden, solange sich ein Floß unterhalb des Bürgstadter Lochs, ein Schiff bei einem Wasserstande unter 1,30 m Miltenberger Pegel unterhalb des Bürgstadter Fahrs, bei einem Wasserstand von mehr als 1,30 m Miltenberger Pegel unterhalb des Walter'schen Steinbruchs, also unterhalb der ehemaligen Ankerstelle der Mainfette im Treiben befindet.

Zur Nachtzeit, dann bei nebligem Wetter wird die Wahrschauflagge durch eine Laterne mit rothem Licht ersetzt.

4. Wahrschau für die Flußstrecke Würzburg—Zell.

Die bevorstehende Ankunft eines Kettenschleppzuges in Würzburg wird durch dessen Führer von Thilngersheim aus dem Wehrmeister in Würzburg telegraphisch mitgetheilt.

Der Wehrmeister in Würzburg sperrt hierauf die Abfahrt der Schiffe und Flöße von Würzburg so rechtzeitig, daß der Fahrweg von Zell bis Würzburg für den Kettenschleppzug frei bleibt.

Vom Zeitpunkte der angeordneten Sperre ab darf kein Schiff und kein Floß mehr von seinem Liegeplatz abfahren, solange, bis der Kettenschleppzug diesen Liegeplatz passiert hat.

(Für etwa gerade abgegangene oder unterhalb Würzburg abgehende Thal-Schiffe und Flöße siehe das Signal Nr. 37 und 38 der Anlage I Ziffer 1 b.)

5. Wahrschau für die Flußstrecke bei und unterhalb Kitzingen.

Die bevorstehende Ankunft eines Kettenschleppzuges in Kitzingen wird von dessen Führer dem Mainfährer in Mainstochheim durch telegraphische Bekanntgabe der Abfahrt des Kettenschleppzuges in Marktbreit von diesem Orte aus mitgetheilt.

Der Mainfährer zu Mainstochheim sperrt hierauf die Weiterfahrt der Thalschiffe und der Flöße nach Kitzingen.

Vom Zeitpunkte der angeordneten Sperre ab haben alle Thalschiffe und die Flöße bei Mainstochheim beizufahren und dort so lange zu liegen, bis der Führer des Kettenschleppzuges dessen erfolgte Ankunft in Kitzingen durch einen einmaligen außergewöhnlich gedehnten Pöfiff mit dem Nebelhorn signalisirt.

Allerhöchste Genehmigung,

die Wahl einer Hofdame Ihrer Königl. Hoheit der Prinzessin Therese von Bayern betreffend.

Im Namen Seiner Majestät des Königs.

Seine Königl. Hoheit Prinz Luitpold, des Königreichs Bayern Verweser, haben, einer Bitte Ihrer Königl. Hoheit der Prinzessin Therese von Bayern entsprechend, allergnädigst geruht, der Ruhestands-Versetzung der Schlüßeldame Ihrer Königl. Hoheit Emma Gräfin von Oberndorff, sowie der Wahl der Johanna Freiin von Malsen zur Hofdame Ihrer Königl. Hoheit die Allerhöchste Genehmigung zu ertheilen.

Ordens-Verleihungen.

Im Namen Seiner Majestät des Königs.

Seine Königl. Hoheit Prinz Luitpold, des Königreichs Bayern Verweser, haben Sich allergnädigst bewogen gefunden, unter'm 2. November ds. Js. dem Großherzoglich Mecklenburgischen Kammerherrn und General-Intendanten des Großherzoglichen Hoftheaters in Schwerin, Freiherrn von Ledebur, den Verdienst-Orden vom hl. Michael I. Klasse und dem Direktor des k. Hofopertheaters Gustav Mahler in Wien denselben Orden III. Klasse,

unter'm 19. November ds. Js. dem kaiserlichen Wirklichen Geheimen Rathe, Präsidenten des Reichsbank-Direktoriums, Mitglied des preussischen Herrenhauses und Kronsyndikus Dr. Koch das Großkreuz des Verdienst-Ordens vom hl. Michael zu verleihen.

Prädikats-Verleihung.

Im Namen Seiner Majestät des Königs.

Seine Königl. Hoheit Prinz Luitpold, des Königreichs Bayern Verweser, haben Sich unter'm 14. November ds. Js. allergnädigst bewogen gefunden, der Schlüßeldame Ihrer Königl. Hoheit der Prinzessin Therese von Bayern Emma Gräfin von Oberndorff gebührenfrei das Prädikat „Erzellenz“ zu verleihen.

Königlich Allerhöchste Genehmigung zur Annahme fremder Dekorationen.

Im Namen Seiner Majestät des Königs.

Seine Königl. Hoheit Prinz Luitpold, des Königreichs Bayern Verweser, haben Sich allergnädigst bewogen gefunden, unter'm 6. November ds. Js. dem Legationssekretär bei der k. Gesandtschaft in Berlin, Friedrich Grafen zu Ortenburg-Lambach, für den ihm von Seiner Majestät dem Kaiser von Rußland verliehenen kaiserlich russischen St. Stanislaus-Orden II. Klasse,

unter'm 15. November ds. Js. dem Intendanten der k. Hoftheater Professor Ernst Ritter von Possart, für das ihm von Ihrer Majestät der Königin-Regentin von Spanien verliehene Kommandeurkreuz des k. spanischen Ordens Karl III. und

unter'm gleichen Datum den nachgenannten Persönlichkeiten für die ihnen von Seiner Majestät dem Deutschen Kaiser, Könige von Preußen, verliehenen k. preussischen Rothen-Kreuz-Medaille 3. Klasse nämlich:

der Oberschwester Martha (Barbara Belz)
des Bayerischen Frauenvereins vom Rothen
Kreuz in München,

der Bezirksamtmanns-Gattin Wilhelmine
Gerber in Pegnitz,

der Bezirksamtmanns-Gattin Marie Böhl-
mann in Nabburg,

der Oberamtsrichters-Gattin Henriette Louise
Sellner in Aschaffenburg,

dem K. Gymnasialprofessor und Inspektor
des evangelischen Diakonissenhauses Friedrich
Böckh in Augsburg,

dem K. Hofrathe, Oberstabsarzt der Land-
wehr Dr. Wendelin Diez in Bad Kissingen,

dem Commerzienrathe Moritz Kirchdörfer,
Banquier in München,

dem Säckermeister Christian Hammerer
in Regensburg,

dem K. Kammerer, Major à l. s. des
K. Infanterie-Leibregiments und persönlichen
Adjutanten Seiner Königlichen Hoheit des
Prinzen Ludwig von Bayern, Hans Freiherrn
von Laßberg,

dem Kontrolleur Johann Leonhard Schorr
in Fürth

die Bewilligung zur Annahme und zum Tragen
zu ertheilen.

Königlich Allerhöchste Genehmigung zur Annahme eines fremden Titels.

Im Namen Seiner Majestät des Königs.

Seine Königliche Hoheit Prinz Luit-
pold, des Königreichs Bayern Verweser,
haben Sich unter'm 15 November ds. Js.
allergnädigst bewogen gefunden, dem K. Hof-
kaplan, Kanonikus am Kollegiatstifte zum
heiligen Kajetan und Gymnasialprofessor Johann
Evangelist Wörnhör in München die Be-
willigung zur Annahme und Führung des
ihm von Seiner Heiligkeit dem Papste ver-
liehenen Titels eines päpstlichen Ehrenkammerers
zu ertheilen.

Auszug aus der Adels-Matrikel des Königreiches.

Der Adels-Matrikel wurde einverleibt:
am 9. November 1901 der Ministerialrath
im K. Staatsministerium des Königlichen
Hauses und des Aeußern Heinrich Ritter
von Frauendorfer in München für seine
Person als Ritter des Verdienstordens der
Bayerischen Krone bei der Ritterklasse Lit. F,
Fol. 31, Act. Nr. 17999I.