

Verordnungsblatt.

Herausgegeben vom

Magistrate der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien.

Jahrg. 1874. (Ausgegeben und versendet am 8. November 1874.) Nr. 20.

Reichs- und Landes - Gesetze und Verordnungen.

Verordnung des Handelsministeriums vom 31. August 1874,
womit eine provisorische Schiffsahrts- und Strompolizei-Ordnung für die ober- und nieder-
österreichische Strecke der Donau erlassen wird.

(Reichsgesetzblatt vom 1. October 1874, Nr. 122.)

Um dem dringenden Bedürfnisse der Regelung der Donauschiffahrt und Strompolizei in den Erzherzogthümern ob und unter der Enns zu entsprechen, werden auf Grund des Artikels XXXIV der Donauschiffahrtsacte vom 7. November 1857 (R. G. Bl. Nr. 13 vom Jahre 1858) und bis zur Feststellung der in jener Acte dem gemeinsamen Einverständnisse der Donau-Uferstaaten vorbehaltenen Schiffsahrts- und Strompolizei-Reglements für die Dampfschiffe und Ruderfahrzeuge auf der ober- und niederösterreichischen Strecke der Donau im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern und dem Ackerbauministerium folgende Vorschriften erlassen:

I. Abschnitt.

Allgemeine Bestimmungen.

Bedingungen zur Ausübung der Schiffahrt.

§. 1. Die Berechtigung zur Ausübung der Schiffahrt auf der Donau mit österreichischen Ruderfahrzeugen und Dampfschiffen ist bei den ersteren von der Erlangung der Concession nach den Bestimmungen der Gewerbe-Ordnung vom 20. December 1859, beziehungsweise der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Jänner 1858 (R. G. Bl. Nr. 22), in Hinsicht auf den Betrieb mit Dampfschiffen aber von der Erlangung einer Concession nach den Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnungen vom 29. Jänner und 12. Juli 1858 (R. G. Bl. Nr. 22 und 108) abhängig.

Nichtösterreichische Dampfschiffe und Ruderfahrzeuge sind nach den diesbezüglichen Vorschriften ihres Heimatlandes zu beurtheilen.

Verantwortlichkeit der Schiffseigenthümer und Führer.

§. 2. Der Schiffseigenthümer haftet für die entsprechende Ausrüstung seines Schiffes, für dessen Erhaltung im guten Zustande, für die Bestellung eines vorschriftsmäßig geeigneten Schiffsführers und für die Eignung der eventuell von ihm (dem Schiffseigenthümer) aufgenommenen Schiffsmannschaft.

Der Schiffsführer ist ebenfalls für die Erhaltung des Schiffes und seiner Ausrüstung im guten Zustande, und überdies für die sichere und entsprechende Führung desselben, für die angemessene Belastung des Fahrzeuges, für das Vorhandensein und die vollkommene Eignung der nöthigen Schiffsmannschaft persönlich verantwortlich.

Alter des Schiffsführers und der Schiffsmannschaft.

§. 3. Die Führer österreichischer Fahrzeuge müssen großjährig oder als solche erklärt sein. Die Schiffsteute müssen mindestens 18 und die Schiffsjungen oder sonstigen Gehilfen nicht unter 14 Jahre alt sein.

Schiffspatent.

§. 4. Jedes österreichische Schiff, welches auf der Donau fahren soll, muß nach Maßgabe der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Jänner 1858 (R. G. Bl. Nr. 22) mit dem ordnungsmäßigen Schiffspatente versehen sein und dasselbe auf seiner Fahrt stets an Bord führen.

Ausgenommen hievon sind:

- a) die Schiffe von solcher Construction, daß sie nur zur einmaligen Thalfahrt geeignet und bestimmt sind;
- b) die kleinen Fahrzeuge, welche lediglich Artikel des gewöhnlichen Marktverkehrs zwischen naheliegenden Ortschaften führen;
- c) die Fahrzeuge, welche bloß zum inneren Verkehre zwischen den einzelnen Uferpunkten einer und derselben Ortschaft und deren nächster Umgebung dienen;
- d) die Ueberfuhren oder Fähren von einem Ufer zu dem gegenüberliegenden Ufer.

Bezeichnung der Schiffe und schwimmenden Bauwerke.

§. 5. Jedes Dampfschiff hat seinen registrirten Namen oder eine solche Nummer, jedes Schleppschiff mindestens die letztere, die Ruderfahrzeuge, Schiffmühlen und alle schwimmenden Bauwerke haben mindestens den Namen des Eigenthümers und zwar sämmtlich mit weithin leserlichen Lettern und Ziffern geschrieben, an den äußeren Bordwänden, beziehungsweise am Vordertheil zu tragen.

Belastung und Größe der Wasserfahrzeuge.

§. 6. Dampf- und Schleppschiffe dürfen nur bis zur Grenze der im Aichungs-Certificate angegebenen und an den äußeren Bordwänden des Schiffes ersichtlich zu machenden Tragfähigkeit, mit Freilassung der Pumpen, Magazinsthüren, Communicationsgänge u. dgl. belastet werden, und es hat überhaupt der Anhang eines Dampfschiffes die Kraft der Maschine nie zu übersteigen, daher jeder Führer eines Dampfbootes mit einem Waaren- und Belastungs-Ausweise versehen sein muß.

Ruderschiffe, welche der Aichung unterzogen wurden, unterliegen derselben Bestimmung wie Dampfschiffe.

Für ungeackte Ruderfahrer hat rücksichtlich ihrer Tauchung als allgemeine Norm zu gelten, daß deren oberer Rand (Kaserbaum) in der Schiffsmitte mindestens 9 Zoll über dem Wasserspiegel hervorragen muß.

Flöße, die mit Gütern belastet sind, müssen an ihrer oberen Fläche noch vollkommen wasserfrei sein. Die Flöße dürfen überhaupt nicht über 30 Klafter lang und 7 Klafter breit sein, und nie gekoppelt werden.

Vorrichtungen bei Schiffen für Personen-Transport.

§. 7. Jedes Schiff ohne Unterschied, mit welchem Personen befördert werden, muß an den Bordwänden und an allen, vom Verdecke in die inneren Schiffsräume führenden Oeffnungen mit sicheren Geländern versehen, und überhaupt bei allen, die Sicherheit der Reisenden gefährdenden Objecten ganz abgeschlossen sein.

Schiffe, welche kein Deck besitzen, müssen mindestens mit einer Bodenbrücke versehen sein.

Windläden.

§. 8. Offene Ruderfahrer (ohne Deck) müssen bei voller Belastung nebst der im §. 6 vorgeschriebenen über dem Wasserspiegel hervorragenden Bord- und Wandhöhe noch mit einem 12 Zoll hohen Windladen über dem obersten Schiffsrande (Kaserbaum) zu beiden Seiten des Schiffes versehen sein.

Rettenzillen.

§. 9. Jedes Ruderfahrer größerer Gattung, welches für den Personentransport bestimmt ist und zu dessen Bedienung mehr als 2 Schiffleute erforderlich sind, hat eine vollkommen ausgerüstete, mindestens 4 Klafter lange, 3 Fuß breite, 18 bis 20 Zoll tiefe Waidzille mit sich zu führen. Dasselbe gilt für alle Personen-Dampfschiffe.

Betriebsordnung, Tarife, Beschwerdebuch.

§. 10. Bei Schiffahrts-Unternehmungen für einen regelmäßigen Personen- und Sachverkehr sind die nach Maßgabe der betreffenden Concession und der Gewerbeordnung herausgegebenen Fahrordnungen, Passagier- und Frachttarife, dann die sonstigen Betriebsbestimmungen und ein Beschwerdebuch auf allen Aufnahmestationen und in den Schifflocalitäten zur allgemeinen Einsicht und Benützung aufzulegen.

Landungsplätze und Bauwerke.

§. 11. In Ausführung des Artikels XXIII der Donauschiffahrtsacte vom 7. November 1857 (R. G. Bl. vom Jahre 1858 Nr. 13) und auf Grund des §. 5 der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Jänner 1858 (R. G. Bl. Nr. 21) sind die in dem Anhange A ersichtlichen Landungsplätze als öffentliche erklärt worden, und wird jede etwaige Aenderung derselben von den Statthaltereien von Nieder- und Oberösterreich zur öffentlichen Kenntniß gebracht werden.

An anderen Stellen dürfen die Schiffe behufs der Ein- oder Ausladung in der Regel nicht anlegen; im Ausnahmefalle aber, wenn ein zwingendes Ereigniß den Schiffer nöthigen sollte, Fahrzeug und Ladung an einer anderen Uferstelle in Sicherheit zu bringen, hat er in Gemäßheit des Artikels XXV der Donauschiffahrtsacte die nächsten Steuerbeamten oder die nächste Ortsobrigkeit von dem eingetretenen Zwange in Kenntniß zu setzen, und ist ferner der Eigenthümer des betreffenden Fahrzeuges in Gemäßheit des §. 9 des Reichsgesetzblattes vom 30. Mai 1869 über das Wasserrecht (R. G. Bl. Nr. 93) verhalten, den Uferbesitzer für die seinem Grunde etwa zugefügte Beschädigung angemessen zu entschädigen.

§. 12. Die Bewilligung zur regelmäßigen Benützung von Uferstellen zu neuen Landungsplätzen steht, insoferne dabei nicht etwa auch über privatrechtliche Verhältnisse entschieden werden müßte, der betreffenden Statthalterei, und zwar bei öffentlichen Landungsplätzen im Einvernehmen mit der Finanz-Landesbehörde zu.

Werden zur Herstellung des Landungsplatzes Wasser- oder Uferbauten beabsichtigt, so haben über deren Anlage die Bestimmungen der für Nieder- und Oberösterreich erlassenen Landesgesetze vom 28. August 1870 über Benützung, Leitung und Abwehr der Gewässer (L. G. Bl. und B. Bl. für Oesterreich unter der Enns Nr. 56, für Oesterreich ob der Enns Nr. 32) zur Anwendung zu kommen.

Sind schließlich mit dem Landungsplatze auch Hochbauten verbunden, so sind bezüglich derselben die Vorschriften der Bauordnung maßgebend, wobei als Grundsatz zu gelten hat, daß solche Bauten mindestens 10 Klafter vom fixirten oder projectirten Ufergrathe entfernt zu halten sind.

§. 13. Die ordnungsmäßige Benützung der bestehenden, insbesondere der öffentlichen Landungsplätze darf weder von den verkehrenden Wasserfahrzeugen, noch von den Orts- oder Uferanrainern in irgend einer Weise behindert oder gar gestört werden, und es ist sich daher bei solchen Anländen, für welche besondere Ordnungen bestehen, genau nach diesen zu nehmen.

§. 14. Die Schiffe, Flöße und sonstigen Fahrzeuge, dann die Schiffsmühlen und schwimmenden Bauwerke überhaupt sind an ihren Haftstellen, beziehungsweise Standorten gut zu befestigen und derart zu legen, daß sie dem Wellenschlage so wenig als möglich ausgesetzt sind.

Die Haftstöcke und Hastringe an den Länden dürfen weder mit Schiffsgeräthschaften noch mit anderen Gegenständen verlegt, und müssen daher stets frei und zugänglich erhalten werden.

Das eigenmächtige Einschlagen von Haftpflocken aller Art an den Anländen ist verboten.

§. 15. Die gelandeten Wasserfahrzeuge sind an den Anlandeplätzen so zu stellen, daß sie der Schifffahrt beim Vorbeipassiren und dem Wasserverkehre überhaupt nicht hinderlich werden, daher der sogenannte Umtauschplatz möglichst frei zu halten ist.

Auf jedem beladenen Wasserfahrzeuge muß eine der Größe desselben angemessene Wache bei Tag und Nacht zur Hand sein.

Ohne Bewilligung der betreffenden Aufsichtsorgane dürfen an den Ländeplätzen nie mehr als zwei Wasserfahrzeuge in der Breitenrichtung des Stromes nebeneinander stehen oder befestigt werden.

Im Fahrwasser scharfer Krümmungen oder Strömungen, an den Ueberfuhrstellen und an Dampfeschiff-Landungsplätzen darf kein Ruderschiff stehen bleiben, sich vertauen oder sonst die freie Passage hemmen.

Die Flöße sind an den Anländen so zu hängen, daß ein Floß das andere höchstens bis zur Hälfte seiner Länge deckt.

An Ufergeländern aller Art, an Landungsbrücken, Brückenjochen, Bäumen u. dgl. ist das Verhängen von Wasserfahrzeugen und schwimmenden Bauwerken ohne Unterschied untersagt.

Huffschläge.

§. 16. Die Breite der Huffschläge oder Treppelwege, welche sich in künstliche, d. i. an Uferbauten oder Uferdeckwerken, und in natürliche, d. i. an unversicherten oder Bruchusern befindliche unterscheiden, wird mit 3 Klaftern vom Uferrande an gerechnet festgesetzt.

§. 17. Die bauliche Erhaltung der künstlichen Huffschläge obliegt dem Staate.

Die Abräumung der Huffschläge von Bäumen, Gesträuch und Anwuchs aller Art haben, insoweit bisher kein anderer Vorgang stattfand, die betreffenden Grundeigenthümer zu besorgen,

wofür ihnen das abgeräumte Materiale gehört. Im Weigerungsfalle wird diese Abräumung vom Staate auf Kosten der säumigen Grundeigenthümer bewerkstelligt.

§. 18. Das Fahren mit Straßensuhrwerken auf den Hufschlägen, das Beschädigen sowie auch Verunreinigen der letzteren ist verboten. Ueberhaupt darf der ordentliche Gebrauch der Hufschläge in keiner Weise beeinträchtigt werden.

§. 19. Schiffer, welche Gegenzüge führen, dürfen die Hufschläge ohne Noth nicht verlassen, ebenso nicht in den Auen übernachten und — bei sonstiger Abndung nach den bestehenden besonderen Vorschriften — in den Auen weder Holz fällen, noch die Pferde grasen lassen, überhaupt dem an die Treppelwege anstoßenden Grundbesitze keinen wie immer gearteten Schaden oder Nachtheil zufügen.

Nachtheilige Handlungen und Herstellungen, dann Beschädigung von Schiffahrtsanlagen.

§. 20. Alle Handlungen, durch welche die Schiffahrt beeinträchtigt, eine Verwilderung des Stromes herbeigeführt und die Wirkungen der angelegten Wasserbauwerke vereitelt oder beeinträchtigt werden können, sind verboten.

§. 21. Die Fischer dürfen nicht durch Zäune oder andere Vorkehrungen Seitenarme abbauen, deren Offenhaltung im Interesse der Strompolizei beabsichtigt wird.

Das Schottergraben sowie das Sammeln von Steinen ist an jenen Stellen zu unterlassen, wo Verladungen beabsichtigt werden, daher solche Arbeiten oder Handlungen ohne vorher eingeholte Zustimmung der betreffenden Stromaufsichtsorgane überhaupt nicht vorgenommen werden dürfen.

Das Einwerfen von Mist, Schutt und Steinen, überhaupt aller Sinkstoffe in den Strom, insbesondere in die Raufahrt desselben, ist außer an den von der Behörde bestimmten Plätzen verboten.

§. 22. Jede Handlung ist verboten, wodurch Beschädigungen an den bestehenden Wasserbau- oder Uferanlagen herbeigeführt werden können.

§. 23. Jede Beschädigung der für Zwecke der Schiffahrt dienenden Vorrichtungen und Gegenstände, als: Landungsbrücken, Haftstellen, Streifbäume, Signale, Wasserpegel u. dgl., nicht minder jede Beeinträchtigung ihres ordentlichen Gebrauches, ist verboten.

Schiffahrtshindernisse.

§. 24. Stöcke, Bäume u. dgl. Gegenstände, welche sich im Strombette vorfinden und der Schiffahrt nachtheilig oder gefährlich sind, werden, wenn deren Vorhandensein Niemandem zur Last gelegt werden kann, auf Staatskosten ausgewunden und beseitigt.

§. 25. Wenn ein gescheitertes Schiff oder ein anderer Gegenstand ein Schiffahrtshinderniß bildet, an welchem der betreffende Führer oder Eigenthümer schuldtragend ist, so hat es der Schuldtragende allsogleich auf eigene Kosten zu beseitigen, widrigens dies vom Staate auf Kosten des Eigenthümers des Objectes, unbeschadet des dem Eigenthümer gegen dritte Personen etwa zustehenden Regreßrechtes bewerkstelligt wird.

§. 26. Die Grundeigenthümer oder Grundanrainer an den vorhandenen Bruchufern des Stromes sind verpflichtet, alle am Uferrande befindlichen und den Einsturz in das Strombett drohenden Bäume und Stöcke auszugraben und wegzuräumen.

Dieselbe Verpflichtung obliegt auch den anrainenden Grundbesitzern längs den Seitenarmen der Donau und längs den Ufern der, in diese einmündenden Nebenflüsse.

Gebrauch der Zugseile.

§. 27. Die vom Ufer aus gezogenen Schiffe (sogenannte Gegenzüge) haben das Recht, ihr Zugseil über ein stehendes Schiff, über eine Schiffmühle und einen sonstigen schwimmenden Bau, frei vorzuziehen.

Den Eigenthümern oder Führern der letzteren obliegt, zur Freihaltung und Bewegung des Zugseiles in jeder möglichen Weise behilflich zu sein. (§. 37.)

Ueberfahren.

§. 28. Die Führer von Ueberfahren, mögen diese in freier Fahrt, oder an Seil- oder Kettenleitungen (Rollüberfahren, fliegende Brücken u. dgl.) betrieben werden, dürfen nach Wahrnehmung oder erfolgter Signalisirung eines sich nähernden Dampfschiffes oder Ruderfahrzeuges nicht wegfahren, bis dasselbe vorüber ist und die Uebersetzung des Stromes ohne Gefahr geschehen kann.

§. 29. Die Führer von Ueberfahren an Seil- oder Kettenleitungen haben bei ihrem Betriebe stets die Raufahrt offen zu halten.

Die Haus- und Ueberfuhrschiffe sind daher im Stillstande der Ueberfuhr stets an jenem Ufer anzulegen, an welchem der freie Verkehr der Wasserfahrzeuge nicht behindert wird.

§. 30. Die Hängseile der Rollüberfahren müssen im Scheitelbogen 48' hoch über dem Nullwasserstande gehalten, und die Standsäulen am Ufer außerhalb der Hufschläge gesetzt werden.

§. 31. Bei Ueberfahren, wo die Passanten sich vom Ufer herab zum Ueberfuhrschiffe zu begeben haben, sind ordentliche mit Geländern versehene Auf- und Abgangstreppen zu errichten.

An jedem Uferschlage der Uferfuhr sind Tafeln mit dem Tarife, und, wenn möglich, mit der Angabe der Ueberfuhrszeit (Abfahrt) anzubringen.

§. 32. Thiere größerer Gattung dürfen in kleinen, nur für Personen bestimmten Fahrzeugen (Zillen) nicht mitüberführt werden.

Schwimmende Bauwerke.

§. 33. Die Aufstellung oder Verlegung von Schiffmühlen, Badeanstalten und dergleichen schwimmenden Bauwerken am Donauströme darf nur über besondere Bewilligung der betreffenden Statthalterei stattfinden.

§. 34. Bei Schiffmühlen, Bädern und schwimmenden Bauwerken dürfen im Strombette überhaupt, namentlich aber im Fahrwasser desselben, keine Pfähle eingeschlagen, Senfkörbe oder Anker eingelegt werden.

Solche Bauwerke müssen vielmehr mittelst starker eiserner Ketten zu Lande gut und zwar an beiden Enden befestigt oder angeheftet werden. (§. 14.)

§. 35. Die sogenannten Hauschiffe der Schiffmühlen und sonstige schwimmende Bauwerke sind nach Umständen 4 bis 6 Klafter vom Wasseranschlage am Ufer (nach dem Nullwasserstande) entfernt zu halten und es hat dort, wo mehrere solche Bauwerke nach einander sich befinden, der freie Raum zwischen denselben gleichfalls 4 bis 6 Klafter zu betragen.

§. 36. An den Uferbauten und Hufschlägen dürfen zum Gebrauche der Schiffmühlen und schwimmenden Bauwerke keinerlei Grabungen stattfinden, keine Pfähle oder Pflöcke eingeschlagen und überhaupt keine den Ufern oder der Schifffahrt nachtheiligen Vorrichtungen angelegt werden.

§. 37. Alle Schiffmühlen, Badeanstalten und sonstige schwimmende Bauwerke, an welchen der Hufschlag vorbeiführt, sind vom Ufer aus ober- und unterhalb, dann über die höchsten Punkte derselben, mit ordentlichen Streifbäumen oder Seilleitungen für die Gegenzüge zu versehen, damit diese den Standort solcher Bauwerke möglichst ungehindert vorbeipassiren können.

Auch hat der Eigenthümer oder das Personale der Schiffmühlen, Bäder u. dgl. erforderlichen Falles die möglichste Unterstützung oder Hilfe den vorbeipassirenden Gegenzügen zu leisten. (§. 27.)

§. 38. Zur Winterszeit, wenn sich ein starkes Eisrinnen einstellt, sind sämtliche Schiffmühlen, Badeanstalten und sonstige schwimmende Bauwerke gänzlich aus dem Wasser an's Land zu schaffen und daselbst gut zu befestigen.

Verhalten bei eintretenden Gefahren.

§. 39. In Fällen von eintretenden Gefahren haben Schiffsführer, Flößer, Ueberführer, Schiffmüller und Fischer ohne Unterschied sich gegenseitige Hilfe zu leisten, und es ist die Pflicht eines jeden Führers von Wasserfahrzeugen, vor Allem für die Sicherheit oder Rettung der mitfahrenden Personen und dann erst für jene der Waaren oder Fracht zu sorgen.

Uebrigens sind alle Schiffsführer und schiffahrtskundigen Knechte verpflichtet, wenn einem Fahrzeuge Gefahr droht, nach ihren Kräften gegenseitige Hilfe zu leisten, jeder Beschädigung oder Verletzung möglichst zu steuern, und bei Elementar-Zufällen sich zu jenen Diensten unverweigerlich brauchen zu lassen, wozu sie von den zur Handhabung der Ordnung aufgestellten Behörden und Organen aufgefördert werden.

Fahrordnung und Fahrregeln.

§. 40. Kein Wasserfahrzeug, was immer für einer Gattung, darf von seinem Abfahrtsplatze aus in die Fahrbahn eines andern, in der Fahrt begriffenen Fahrzeuges unmittelbar vor oder hinter demselben hineinfahren; dieses kann nur dann stattfinden, wenn zwischen diesen beiden Fahrzeugen ein freier Wegraum von mindestens 100 Klaftern vorhanden ist.

Bei Ketten-Schiffszügen hat dieser freie Zwischenraum mindestens 500 Klafter Länge zu betragen.

§. 41. Schiffe und Flöße, welche sich in verschiedenem Fahrwasser bewegen, und einander in gleicher oder in entgegengesetzter Richtung begegnen, haben ihre Fahrbahn, in welcher sie sich befinden, ohne besonderen Grund nicht zu verlassen.

§. 42. Die Führer von Schiffen und Wasserfahrzeugen aller Art haben bei Stromübersezungen die oben im §. 28 für die Ueberfuhren angeordneten Vorsichten zu beobachten.

§. 43. Bei scharfen Strombiegungen haben die bergfahrenden Dampfschiffe, wenn möglich auf der inneren oder kleineren Biegungs- oder Bogenseite des Stromes, die thalwärts fahrenden dagegen in der größeren oder äußeren Biegungs- oder Bogenseite zu fahren, und haben die letzteren außerdem noch die Kraft ihrer Maschine zu mindern und schon oberhalb der Krümmung ihre Annäherung mit der Dampfpeife durch einen langen Pfiff bekannt zu geben.

§. 44. In der Nähe von in Ausführung begriffenen Wasserbauten, fliegenden oder Rollbrücken (Ueberfuhren), Schiffmühlen, Badeanstalten, sonstigen schwimmenden Bauwerken, dann von Anladeplätzen, und überhaupt längs solcher Werke, dürfen Dampfschiffe mit Rücksicht auf ihren Wellenschlag mit keiner größeren Kraft oder Geschwindigkeit fahren, als zu ihrer sicheren Steuerung nothwendig ist.

§. 45. Das sogenannte Wett-, dann das Nebeneinanderfahren der Flöße, Ruderschiffe, insbesondere aber der Dampfschiffe, ist allgemein und streng verboten.

Dampfschiffe oder Remorqueurs dürfen ihre Schleppschiffe und sonstigen Anhang nur dann zur Seite haben, wenn die Stromverhältnisse dies gestatten.

Ruderschiffe, wenn sie gekoppelt werden, haben die Breite von zusammen 10 Klaftern nicht zu überschreiten.

Die Breite der Flöße hat höchstens 7 Klafter zu betragen und es dürfen deren Bindhölzer (Querhölzer) nicht vorragen.

§. 46. Wenn ein schweres oder beladenes Wasserfahrzeug ein anderes nach der gleichen Richtung fahrendes bis auf 100 Klafter eingeholt hat und zur Vorbeifahrt nicht genügender

Raum vorhanden ist, so hat das eingehende Fahrzeug nach Möglichkeit insofern in dieser Entfernung zurückzubleiben, bis sich genügender Raum zur Vorbeifahrt ergibt.

Diese Anordnung ist beim Einholen eines Kettenschiffzuges insbesondere zu beobachten und wird für diesen Fall die obige Distanz auf 500 Klafter festgesetzt.

§. 47. Als Regel hat zu gelten, daß leichte Wasserfahrzeuge den schweren beim Einholen und Begegnen die möglichsten Vortheile einzuräumen haben. Den Kettenschiffszügen, welche an eine fixirte Fahrbahn gebunden sind, sind solche Vortheile von allen anderen Wasserfahrzeugen angedeihen zu lassen.

§. 48. Dampfschiffe haben beim Begegnen oder Vorbeipassiren von Ruder Schiffen und Flößen (von letzteren die leeren, dann die mit Holz und Steinen beladenen ausgenommen) die Fahrkraft oder Geschwindigkeit zu vermindern, und nach Umständen, wie bei jenen Ruder Schiffen, welche mit Windläden nicht versehen sein können, die Maschine auch ganz einzustellen.

§. 49. Remorqueurs, und zwar freifahrende oder an der Kette, haben ihre angehängten Schleppschiffe beim Begegnen oder Vorbeipassiren eines schweren Fahrzeuges möglichst zusammen und in der Fahrrihtung zu halten.

§. 50. Ruderfahrzeuge (auch Flöße) haben beim Begegnen von Dampfschiffen stets nach der Richtung des Stromstriches gestellt zu sein, sich von der Fahrbahn der Dampfer, insbesondere der Kettenremorqueurs, möglichst entfernt zu halten, und dürfen die Wellen der Dampfschiffe überhaupt erst dann anfahren, wenn ihnen der Wellenschlag nicht mehr schädlich werden kann.

§. 51. Ein mit einer größeren Kraft oder Geschwindigkeit sich bewegendes Wasserfahrzeug hat beim Einholen eines anderen, mit minderer Geschwindigkeit fahrenden, beim Vorhandensein der hiezu nöthigen Bedingungen in der Stromstelle und gegen Abgabe, beziehungsweise Rückempfangnahme der vorgeschriebenen Signalisirung, das Recht der Ueberholung.

§. 52. Bei Uebersezung eines Schiffszugs (Gegenzuges) von einem Ufer zum andern darf das Zugseil nicht an das Hauptschiff zurückgeführt werden, wenn ein schweres Fahrzeug überhaupt in der Thalfahrt, oder ein Dampfer, insbesondere ein Kettenschiffzug auf der Bergfahrt in Sicht ist.

§. 53. Das Ausweichen und Vorfahren der Wasserfahrzeuge hat überhaupt nur bei hinlänglicher Breite des Fahrwassers stattzufinden, wobei der Thalfahrer stets das bessere Fahrwasser zu behalten berechtigt ist.

Hiebei ist zu beobachten:

- a) Dampfschiffe in Gegenrichtungen haben bei ihrer Begegnung jedes nach rechts, bei Ueberholungen aber das eingeholte oder vorausbefindliche nach rechts, das überholende oder rückwärts befindliche nach links auszuweichen oder vorzufahren.
- b) Ruderfahrzeuge (Schiffe und Flöße) unter sich haben bei Ein- und Ueberholungen dieselbe Ordnung zur Vorbeifahrt einzuhalten.
- c) Einem Ruderfahrzeuge hat, außer den Kettenremorqueurs jedes andere Dampfschiff nach der vorstehenden Bestimmung auszuweichen; wenn es hiebei an Raum mangeln sollte, so hat das Ruderfahrzeug auf das von dem Dampfer mit der Dampfpeife oder Glocke gegebene Signal soweit als möglich seitwärts auszubiegen oder nöthigenfalls auch zu landen.
- d) Den Kettenremorqueurzügen haben alle frei fahrenden Dampfer und Ruderfahrzeuge rechtzeitig und in allen Richtungen auszuweichen.

§. 54. Bei Strömungen und bei scharfen Strombiegungen, wo eine besondere Aufmerksamkeit der Schiffsführer für das Begegnen und Ausweichen nothwendig erscheint, hat stets das zu Berg fahrende Schiff, insbesondere ein frei fahrendes Dampfboot, für die freie und möglichst ungehinderte Passage des Thalfahrers zu sorgen, und es ist Folgendes zu beobachten:

- a) Das aufwärts fahrende Schiff soll bei Sicht eines Thalfahrers in der Regel schon unterhalb der Stromenge oder Strombiegung rechts weichen, nach Umständen auch stehen bleiben und die Passirung des Thalfahrers abwarten.
- b) Findet der Führer des aufwärts fahrenden Schiffes, daß dem Thalfahrer durch das Ausweichen nach links eine bessere und sichere Fahrbahn offen bleibt, so hat er dies rechtzeitig durch ein Signal (§. 70) kundzugeben, welches von dem Thalfahrer zum Zeichen des Einverständnisses zu erwiedern ist, worauf das Ausweichen nach links stattfindet.

Die Abweichung von der allgemeinen giltigen Regel des Rechtsausweichens soll indessen, besonders während der Nachtzeit, nur in dringenden Fällen vorkommen.

- c) Befindet sich aber das aufwärts fahrende Schiff zur Zeit der Sicht oder Annäherung des Thalfahrers bereits in der gefährlichen Stelle, so hat der letztere entweder durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit oder auf eine andere, den Platzverhältnissen und den zu Gebote stehenden Mitteln angemessene Weise zu sorgen, daß der Bergfahrer ohne Schaden oder Hemmung seinen Weg fortsetzen könne.
- d) Wenn ein Kettenremorqueur die gefährliche Stromenge oder Strombiegung zu passiren im Begriffe ist, so haben alle anderen Fahrzeuge, ob zu Berg oder zu Thal fahrend, über rechtzeitig erhaltenes Signal vor solchen Stromstellen unbedingt zu halten und die Passirung des Kettenzuges vollends abzuwarten.

§. 55. Bei Passirung von Hoch- und stabilen, dann der sogenannten fliegenden Brücken (Fähren) und der Schiffsbrücken haben die Dampfschiffe ihre Maschinenkraft auf das geringste Erforderniß zu vermindern.

§. 56. In Fällen, wenn zwei in entgegengesetzter Richtung verkehrende Wasserfahrzeuge eine Hochbrücke zugleich passiren wollen, hat der Thalfahrer stets das Vorrecht, dessen Durchfahrt daher das bergfahrende Schiff abwarten muß.

§. 57. Wenn zwei in gleicher Richtung fahrende Dampfschiffe an einem Landungsplatze oder einer Landungsbrücke zusammentreffen und landen wollen, so hat das der Landungsstelle nähere Schiff den Vorrang, bei entgegengesetzter Fahrrihtung aber stets der Thalfahrer.

§. 58. An Stellen, wo ein Wasserfahrzeug festgefahren oder gar versunken ist, haben Dampfschiffe mit verminderter Kraft, nach Umständen auch mit ganz stillstehender Maschine zu fahren.

Die Führer der verunglückten Fahrzeuge haben ihre Nothlage zu signalisiren und es haben denselben die vorbeifahrenden Fahrzeuge im Sinne des §. 39 die möglichste Hilfe zu leisten.

Im Falle des Versinkens eines Schiffes hat der frühere Führer desselben hiervon der nächsten politischen Bezirksbehörde die Anzeige zu erstatten und zugleich die Schiffstrümmern nebst Ladung soweit herauszunehmen, als es die Flußverhältnisse zulassen oder beziehungsweise als nothwendig erscheinen lassen.

§. 59. Zur Nachtzeit darf nur dann gefahren werden, wenn der Führer des Fahrzeuges noch beide Stromufer deutlich sieht.

Es haben daher in finsternen Nächten und bei starkem Nebel alle Wasserfahrzeuge ohne Unterschied, Ruderfahrzeuge aber auch bei heftigem Winde, dann bei Schnee- und Hagelstürme die Fahrt einzustellen und zu landen, die am Lande befindlichen Fahrzeuge aber nicht von demselben abzustößen.

§. 60. Wenn der Wasserstand die Höhe und zwar: am Linzer Pegel 9 Fuß, am Steiner Pegel von 12 Fuß und am Wiener Pegel (große Donaubrücke) von 8 Fuß über dem Nullpunkte erreicht hat, dürfen Ruderfahrzeuge (Schiffe und Flöße) mit Ausnahme der localen Ueberfuhren abwärts nicht mehr verkehren.

Sobald sich ein Eisrinnen einstellt, hat jeder Schiffsverkehr aufzuhören.

§. 61. Das Durchfahren von mit Menschen beladenen Ruderfahrzeugen (Wallfahrer-Überfuhrten u.) durch die Fochbrücken ist verboten.

Signalisirung oder Zeichengebung.

§. 62. Jeder Führer eines Wasserfahrzeuges hat die vorgeschriebenen Bestimmungen über die Signal- oder Zeichengebung genau zu beobachten, und es soll bei Ausübung des Schiffahrtsbetriebes kein anderes Signal in Anwendung gebracht werden.

§. 63. Passagierdampfer haben in den Endstationen, dann in jenen anderen Stationen, wo der Aufenthalt über eine halbe Stunde dauert, ihre Wegfahrt durch vorheriges dreimaliges Läuten mit der Schiffsglocke anzuzeigen. Das erste Glockenzeichen ist 30 Minuten, das zweite 15 Minuten und das dritte 2 Minuten vor der Abfahrt zu geben. Nach dem Abläuten ist unmittelbar vor der Abnahme der Stegladen und der Wegfahrt selbst ein gedehnter Piff mit der Dampfpeife ertönen zu lassen.

Vor der Landung in jeder Station haben die Passagierdampfer bei Tag 5, bei der Nacht 10 Minuten vorher das Signal mit der Dampfpeife und 2 Minuten vorher mit der Glocke zu geben. Die Abfahrt solcher Schiffe von den Zwischen- oder kleineren Stationen ist mit einmaligem Läuten und mit einem darauffolgenden Piffe mit der Dampfpeife anzuzeigen.

§. 64. Bei Kahnstationen der Personendampfer ist von diesen, wenn sich Passagiere zum Aussteigen an Bord befinden, 5 Minuten vor der Ankunft durch drei gedehnte Dampfpeiffe und 3 Minuten später durch das Läuten der Schiffsglocke das Zeichen zu geben. Sind aber keine Passagiere zum Aussteigen an Bord, so ist 5 Minuten vor der Ankunft nur ein gedehnter Dampfpeiff als Zeichen zu geben.

Das Vorhandensein von Passagieren an der Kahnstation zum Einsteigen ist (bei Tag) durch Aufhissen der Signalfolge anzuzeigen.

Der Kahn- oder Plättensführer hat erst nach dem ersten Signal des Dampfers von der Station abzustößen, gegen das Dampfschiff, dessen Maschine sich in vollkommenem Stillstande zu befinden hat, zuzusteuern und in paralleler Richtung an derselben anzulegen.

Bei Annäherung des Kahns muß der Dampfer so zeitig stillgestellt und bei der Abfahrt desselben so spät wieder in Bewegung gesetzt werden, daß der Kahn keine gefährlichen Schwankungen erleidet.

Zur Nachtzeit darf mit Kahnen oder Plätten bei Personendampfern weder zu- noch abgesetzt werden.

§. 65. Wenn sich zwei Dampfschiffe während der Fahrt einander nähern, so haben sie sich rechtzeitig und gegenseitig durch gedehnte Piffe mit der Dampfpeife oder durch kurze Glockenschläge zu avisiren.

Dieses Signal ist bei zwei in entgegengesetzter Richtung fahrenden Dampfschiffen durch den thalwärts fahrenden, bei zwei in gleicher Richtung fahrenden Dampfschiffen durch den hinterausfahrenden Dampfer zuerst zu geben und darauf von dem anderen zum Zeichen des richtigen Verständnisses zu erwiedern.

§. 66. Beim Begegnen oder Einholen von Ruderfahrzeugen durch Dampfschiffe haben die letzteren gleichfalls die im vorigen Paragraphen vorgezeichneten Signale zu geben, die ersteren aber zum Zeichen ihrer Aufmerksamkeit oder Wachsamkeit ein Fähnlein aufzustecken, oder wenn ein solches schon früher aufgesteckt wäre, dasselbe zu schwingen.

§. 67. Beim Ein- und Ueberholen der Ruderfahrzeuge unter sich hat das rückwärts fahrende seine Absicht durch Zuruf oder durch Aufstecken des Fähnleins kundzugeben und das vorne befindliche zum Zeichen des Verständnisses in gleicher Weise rückzuantworten.

§. 68. Will ein schneller fahrendes Dampfschiff ein solches in gleicher Richtung, jedoch langsamer fahrendes überholen, so hat dies das erstere durch fünf kurze Dampfpeiffe oder fünf

Glockenschläge anzuzeigen, das andere Dampfschiff aber hat zum Zeichen des Verständnisses und der Zulässigkeit der Vorbeifahrt mit einem gedehnten Dampfpfeife zu antworten, worauf erst die Vorbeifahrt (nach §. 53) stattfinden darf.

Sollte jedoch diese Vorbeifahrt in einer engen Passage des Fahrwassers verlangt werden, oder das Vorbeifahren des schneller gehenden Schiffes mit Rücksicht auf die am vorausgehenden Schiffe anhängende Schleppe gefährlich sein, so hat der Capitän des bisher vorausfahrenden Schiffes die Unthunlichkeit des Ueberholens durch anhaltendes Läuten bekannt zu geben, worauf der nachfahrende Dampfer seine Maschine mit verminderter Kraft gehen zu lassen hat. Erst wenn der Capitän des vorausfahrenden Schiffes das Aufhören des Hindernisses durch zwei schnell auf einanderfolgende Zeichen mit der Dampfpfeife signalisirt hat, soll der nachfolgende Dampfer vorgehen.

§. 69. Wenn bei der Ueberholung der Dampfer unter sich ein regelmäßiges Ausweichen nach §. 53 aus was immer für Gründen nicht stattfinden könnte, aber eine verkehrte Vorbeifahrt möglich wäre, so hat dies das voraus befindliche Boot nach Erhalt der fünf Dampfpfeife oder fünf Glockenschläge (§. 68) des rückwärts befindlichen Dampfers, vom Radkasten auf der rechten Schiffsseite bei Tag durch eine blaue Signalflagge, bei Nacht durch ein rothes Laternenlicht anzuzeigen und zugleich links zu fahren, worauf das nachfahrende Dampfschiff das gleiche Signal zu erwiedern und sodann rechts vorbeizufahren hat.

§. 70. Das im §. 69 behandelte verkehrte Ausweichen kann auch zwischen zwei in entgegengesetzter Richtung fahrenden Dampfern stattfinden, wenn hiezu vom stromaufwärts fahrenden Dampfer das Signal (blaue Fahne, rothes Licht) gegeben und vom thalwärtsfahrenden in gleicher Weise beantwortet wurde, worauf dann statt rechts (§. 53 a) jedes der beiden Schiffe nach links auszuweichen hat. (54 b.)

§. 71. Die an eine fixe Bahn gebundenen Kettenremorqueurs haben mit Rücksicht auf §. 53 d und um rechtzeitig erkannt zu werden, bei Tag eine große blaue Fahne und bei Nacht ein großes blaues Laternenlicht ununterbrochen während ihrer Fahrt am Mastbaum zu führen.

§. 72. Frei fahrende Dampfschiffe haben bei Nachtfahrten und zwar ein thalwärtsfahrendes drei, ein bergfahrendes zwei übereinander hängende große weiße Laternenlichter am Mastbaume oder Rauchfange zu führen.

Außerdem hat jedes einzeln fahrendes Dampfschiff oder, wenn Schleppschiffe angehängt sind, das letzte derselben am äußersten Punkte seines Hintertheiles ein blaues Laternenlicht zu befestigen.

§. 73. Alle Ruderfahrzeuge ohne Unterschied, wenn sie nach §. 59 Nachtfahrten unternehmen können, haben am Kranzel ein von allen Seiten leicht sichtbares weißes Laternenlicht zu führen.

§. 74. Bei Nebel oder Schneegestöber hat jedes Dampfschiff mit verminderter Kraft zu fahren, und es ist fortwährend in kleinen Zwischenräumen die Schiffsglocke zu läuten, sowie von fünf zu fünf Minuten die Dampfpfeife ertönen zu lassen.

Wenn ein Dampfer die Fahrt einstellt, ohne zu landen, hören die Dampfpfeife auf, die Glockenzeichen aber dauern fort.

Werden Ruderfahrzeuge, bevor sie landen können, vom Schneegestöber, Nebel u. dgl. während der Fahrt überrascht, so haben sie solches entweder durch Rufen, Hornblasen oder Schwingen von brennendem Holze bekannt zu geben.

§. 75. Dampfschiffe, welche bei Nacht fahren, haben zur Warnung der etwa nicht beleuchteten Schiffe, fliegenden Brücken, Mühlen u. dgl. von Zeit zu Zeit mehrere gellende Dampfpfeife als Zeichen der Annäherung ertönen zu lassen.

§. 76. Ist ein Wasserfahrzeug festgelaufen oder gar versunken, so hat dessen Führer an einer beiläufig $\frac{1}{4}$ Meile stromaufwärts gelegenen passenden und leicht sichtbaren Uferstelle,

und wenn innerhalb dieser Entfernung ein schiffbarer Nebenfluß einmündet, auch an diesem in gleicher Distanz, einen Abisoposten mit einer Fahne (Fahnenwache) aufzustellen, welcher alle thalwärts verkehrenden Fahrzeuge durch Zuruf von dem Unglücksfalle zu verständigen hat. (§. 39.)

Die Stelle eines versunkenen Fahrzeuges ist bis zu dessen gänzlicher Wegschaffung bei Tag mittelst eines Schwimmers (Boje) und wo möglich mit einem an letzterem angebrachten rothen Fähnlein, bei Nacht aber mit einem rothen Laternenlichte zu bezeichnen.

Die Beleuchtung mit rothem Laternenlichte bei der Nacht hat auch bei festgefahrenen Wasserfahrzeugen stattzufinden.

§. 77. Ruderfahrzeuge, welche außerhalb der bestimmten Landungsplätze zu halten oder anzulegen genöthigt sind, dann fliegende Brücken, Schiffmühlen und sonstige schwimmende Bauwerke sind Nachts (von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang) mit einem weißen leicht sichtbaren Laternenlichte zu beleuchten.

Dampfschiffe, welche anderswo als an einer Landungsbrücke still liegen, haben zur Nachtzeit eine hellbrennende grüne Laterne am Mast oder Rauchfange aufzuziehen.

§. 78. Will ein Dampfschiff irgend eine Nothlage signalisiren, so hat dies bei Tage mit einer am halben Maste aufgehißten rothen Flagge, und bei der Nacht mit einem in gleicher Weise aufgesteckten rothen Laternenlichte, in beiden Fällen verbunden mit dem Läuten der Schiffsglocke zu geschehen. Jedes in die Nähe kommende Wasserfahrzeug hat auf diese Signale hin anzuhalten und nach Möglichkeit Hilfe zu leisten. (§. 39.)

Ueberwachung und Handhabung der Strompolizei-Vorschriften.

§. 79. Die Ueberwachung dieser Vorschriften steht im Allgemeinen den politischen Bezirksbehörden zu, welche sich hiebei der Mitwirkung der Stromaufsichtsorgane, der Gendarmerie, der Finanzwache und der Vorsteher der Ufergemeinden zu bedienen haben.

Verfügungen und Entscheidungen stehen, insoferne sie nicht ausdrücklich der Landesstelle vorbehalten sind, in erster Instanz den politischen Bezirksbehörden (in Städten mit eigenem Statute den städtischen Behörden), in zweiter Instanz den Statthaltereien und in letzter Instanz dem Ministerium des Innern zu, welches sich nach Gestalt der Sachlage mit den anderen daran beteiligten Ministerien in's Einvernehmen setzen wird.

Insofern es sich jedoch um Wasseranlagen handelt, sind hinsichtlich der behördlichen Competenz zur Beaufsichtigung solcher Anlagen und zu den diesfalls nöthigen Verfügungen die Landesgesetze vom 28. August 1870 über die Benützung, Leitung und Abwehre der Gewässer (§. 93 des niederösterreichischen, §. 97 des oberösterreichischen Gesetzes) maßgebend.

§. 80. Die zur Mitwirkung berufenen Organe haben wahrgenommene Uebertretungen dieser Schiffahrts- und Strompolizei-Ordnung, insoferne nicht hinsichtlich der Wasseranlagen die besonderen Bestimmungen der im vorigen Paragraphen erwähnten Landesgesetze zur Anwendung kommen, unverweilt der betreffenden politischen Behörde erster Instanz zur Anzeige zu bringen und in Ausübung ihres Dienstes die durch Umstände gebotenen Maßregeln sofort zu treffen.

§. 81. Wer sich ein Schifferpatent zur Führung von Ruder- und Segelschiffen, oder ein Flößerpatent für seine Person verschaffen will, hat sich diesfalls an eine der politischen Verwaltungsbehörden erster Instanz, deren Amtsbezirke von der Donau berührt oder durchzogen werden, zu wenden, und bei derselben sein nach §. 8 der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Jänner 1858 (N. G. Bl. Nr. 22) gehörig documentirtes Gesuch einzubringen.

Strafbestimmungen.

§. 82. Uebertretungen dieser Vorschriften, welche dem Strafgesetze unterliegen, sind nach diesem zu bestrafen.

Beschädigungen von Wasseranlagen, Schutz- und Regulirungsbauten werden nach den Bestimmungen der hierüber bestehenden Landesgesetze geahndet.

Sonstige Uebertretungen dieser Vorschrift sind, insoferne nicht besondere Normen in Anwendung kommen, an dem Schuldtragenden mit einer Geldstrafe bis zu 200 fl. oder mit Arrest bis zu 40 Tagen zu bestrafen.

Schadenersätze.

§. 83. Jede Beschädigung, sie möge durch eine nach dieser Vorschrift strafbare oder nach den erhobenen Umständen ganz unstrafbare Handlung entstanden sein, muß, insoferne hiedurch eine Privatpartei an ihrer Person oder an ihrem Vermögen benachtheiligt wird, nach den Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches der Beurtheilung des Civilrichters überlassen bleiben.

§. 84. Insoferne von Schiffahrts-Unternehmern oder solchen Personen, für welche jene civilrechtlich haften müssen, öffentliche Stromanstalten und Schutzwerke beschädigt werden, geschieht die Erhebung des Schadens von Seite der politischen Behörde unter Zuziehung von Sachverständigen, und wird der ermittelte Ersatzbetrag im administrativen Wege eingebracht.

II. Abschnitt.

Besondere Bestimmungen.

Die in diesem Abschnitte enthaltenen besonderen Bestimmungen, und zwar:

A. Für Ober-Oesterreich.

B. Für Nieder-Oesterreich.

I. Bestimmungen für die Anlande bei der Stadt Stein,

II. Bestimmungen für die Durchfahrt der Ruderfahrzeuge und Dampfschiffe durch die Steiner Donaubrücke,

wurden mit Rücksicht darauf, daß dieselben auf die Stadt Wien keinen Bezug haben, hier ausgeschieden.

III. Bestimmungen für den Wiener Donaukanal.

§. 1. Jedes Ruderfahrzeug, welches in der Thalfahrt in den Wiener Donaukanal einfahren will, hat vorher an der in der Kuchelau, Kahlenberg oder Rußdorf hiezu bestimmten Anlande zu landen.

Die Führer dieser Fahrzeuge haben sich sodann bei den Organen der k. k. Donaukanal-Inspection die Ankunftsbestätigung, sowie die Lande- und Einfahrtbewilligung zu erwirken, worauf erst die Einfahrt in den Donaukanal stattfinden darf.

Insoferne der Landungsplatz in Rußdorf für Ruderschiffe nicht ausreicht, haben diese an der Kahlenbergerdorf-Lände anzulegen.

Beladene Ruderfahrzeuge, welche zu Berg in den Canal einfahren wollen, haben ebenfalls die Einfahrtbewilligung bei der Donaukanal-Inspection einzuholen.

§. 2. Das Anlegen oder Landen der Flöße und Ruderschiffe, insbesondere der Doppelgefährte am neuen Damme und an dem gegenüber befindlichen Theilungswerke (Scheere) nächst Rußdorf ist verboten.

§. 3. Die Donaukanal-Inspection erteilt nur den nach den allgemeinen Strompolizei-Vorschriften und nach den gegenwärtigen Bestimmungen ausgerüsteten Ruderfahrzeugen und

Flößen die Einfahrtsbewilligung auf Grund der hierüber von den bestellten Canalauffsehern ausgestellten, eventuell von den k. k. Finanzorganen vidirten Certificate.

§. 4. Jenen Fahrzeugen, für deren Fracht nicht schon bestimmte, Privateigenthümern gehörige oder öffentliche Lagerplätze existiren, wird die Einfahrt nur dann bewilligt, wenn sich die Eigenthümer oder Führer derselben durch Certificate, welche von den betreffenden Canalauffsehern ausgestellt worden, ausweisen, daß die Canalstelle, wo sie zu landen gedenken, frei, und daß ihnen von Seite des Grundeigenthümers oder Grundpächters die Deponirung der Waare nach dem Einlaufen und Landen sofort gestattet ist.

§. 5. Die Donaucanal-Inspection erteilt den Ruderschiffen und Flößen die Einfahrtsbewilligung nach Umständen für bestimmte Stunden und nur auf bestimmte Landplätze, woran sich die Schiffsführer genau zu halten haben.

§. 6. Flöße, welche eine Breite von mehr als fünf Klaftern haben und gekoppelte Fahrzeuge dürfen in den Wiener Donaucanal nicht einfahren.

§. 7. Beladene Wasserfahrzeuge von was immer für einer Benennung, deren Länge sieben Klafter überschreitet, dürfen bei einem Wasserstande von acht Fuß und darüber (am Pegel an der Ferdinandsbrücke) nicht mehr in den Donaucanal einfahren.

Bei einem Wasserstande von zehn und mehr Fuß ober demselben Nullpunkte ist allen Fahrzeugen ohne Unterschied ihrer Größe, sie mögen beladen oder leer sein, die Einfahrt in den Donaucanal untersagt.

§. 8. Sollte die Schifffahrt im Wiener Donaucanale durch eingetretene Unglücksfälle oder durch andere Hindernisse gesperrt sein, so wird dies durch Aussteckung von roth-weißen Nothfahnen signalisirt oder den Schiffsführern durch Zuruf bekannt gegeben.

Ist die roth-weiße Fahne ausgesteckt, darf kein gelandetes Fahrzeug abheften und die in der Fahrt begriffenen Schiffe mit Einschluß der Dampfboote müssen bei Anschlagung der Nothfahne sogleich an der zunächst geeigneten Stelle landen, und bis nach Beseitigung des Hindernisses, respective bis nach Einziehung der Nothfahne an Haft bleiben.

Wird der Capitän eines Dampfschiffes oder der Führer eines Ruderschiffes oder Flosses von einem Angestellten der Donaucanal-Inspection oder von einem Sicherheitswachmanne angerufen und zum Landen aufgefordert, so hat derselbe unbedingt Folge zu leisten.

§. 9. Um bei eingetretenen Unglücksfällen die Schifffahrt im Donaucanale rechtzeitig absperrern zu können, werden die Führer der verunglückten Fahrzeuge verpflichtet, den oberhalb der Unglücksstelle stationirten Canalauffseher oder den nächsten Sicherheitswachposten unverzüglich von dem Ereignisse in die Kenntniß zu setzen.

Ist die Schifffahrt durch den eingetretenen Unglücksfall gänzlich gesperrt, so ist auch die Canal-Inspection in Rußdorf sogleich und wo möglich telegraphisch hievon zu verständigen.

§. 10. Die bloße Durchfahrt durch den Wiener Donaucanal, das Umtauchen der Flöße und beladenen Ruderschiffe im Canale ist verboten.

§. 11. Bei Nacht ist den Ruderschiffen und Flößen jede Fahrt im Canale untersagt.

§. 12. Ruderschiffe oder Flöße dürfen den Canal nicht übersehen, so lange ein anderes sich ihnen annäherndes Dampfschiff oder Ruderfahrzeug in Sicht ist.

§. 13. Das Nebeneinanderfahren der Flöße oder Ruderschiffe im Wiener Donaucanale ist strenge verboten.

Die an den Länden unmittelbar hintereinander stehenden Fahrzeuge dürfen daher nur in solchen Zeitintervallen angeheftet werden, daß bei der Fahrt im Canale zwischen zwei Fahrzeugen mindestens eine Strecke von 300 Klaftern frei bleibt.

§. 14. Die im Donaucanale fahrenden Ruderschiffe oder Flöße haben beim Begegnen oder Einholen von Canal dampfbooten stets nach der Richtung des Stromstriches gestellt zu

sein, und nach der von dem Dampfer mit der blauen Fahne signalisirten Seite soweit auszuweichen, daß Letzterer ungehindert passiren kann.

Zum Zeichen des Verständnisses haben die Ruderschiffe und Flöße das Ausweichsignal durch ein Fähnlein zu erwidern.

§. 15. Alle im Wiener Donaucanale gelandeten Wasserfahrzeuge müssen sowohl am Kranzel, als auch Steuer gut und parallel mit dem Ufer verheftet sein.

Bei einem Wasserstande von mehr als fünf Schuh ober Null (Ferdinandspegel) hat die Verheftung am Kranzel mit zwei Seilen zu geschehen.

§. 16. Auf den an Haft liegenden, beladenen Fahrzeugen haben stets mindestens zwei Schiffeleute anwesend zu sein, um alle nothwendigen Vorkehrungen und Hilfeleistungen sogleich treffen zu können.

§. 17. Nachdem der Wiener Donaucanal in seiner ganzen Ausdehnung zum Anlanden benützt werden kann, so ist es mit Rücksicht auf dessen beschränkte Breite strenge verboten, die Fahrzeuge an den Ufern desselben in mehr als einer Breite aufzustellen und zu heften.

Es dürfen auch keine Waidzillen vor den Hauptschiffen oder Flößen gegen die Raufahrt zu angehängt werden.

Die im Donaucanal einfahrenden Ruderfahrzeuge sind, so lange sie nicht entlastet sind, von der Beobachtung der im §. 8 der allgemeinen Bestimmungen enthaltenen Vorschrift über die Windläden nicht enthoben.

§. 18. Die in den Wiener Donaucanal eingefahrenen Ruderschiffe sind binnen drei Tagen vom Tage der Landung gerechnet an den hiezu bestimmten Plätzen zu entladen und nach der Entladung in längstens 24 Stunden entweder vollständig aus dem Canale zu schaffen, oder an die für leere Schiffe bestimmte Rände zu bringen.

Sollen die Schiffe im Donaucanale zer schlagen werden, so haben die betreffenden Parteien diesfalls bei der Canalinspection die Bewilligung einzuholen.

In derselben Zeit, wie die Ruderschiffe, sind auch die Flöße zu entladen, und binnen weiteren fünf Tagen auszustreifen.

Geschieht diese Ausstreifung an öffentlichen Ausstreifplätzen, so sind von Letzteren die ausgestreiften Floßbäume längstens innerhalb zehn Tagen vom Platze gänzlich wegzuschaffen.

§. 19. Wenn das Fahrzeug nach Verlauf des bestimmten Termins nicht überführt oder beseitigt ist, so wird dasselbe auf Kosten und Gefahr des Eigenthümers durch die Stromaufsichtsborgane oder durch die Zillenräumer an geeignete Stellen abgeführt und nöthigenfalls auch ausgewunden.

Die auf diese Art abgeführten Fahrzeuge werden von der Canalinspection in Beschlag genommen und bleiben für die Kosten der Ueberführung sowohl als auch für die Strafbeträge in Haftung.

§. 20. Das Einreiten oder Ineinanderladen der leeren Schiffe darf nur auf solche Weise bewerkstelligt werden, daß hiedurch die übrige Schifffahrt nicht behindert wird.

§. 21. Sobald ein Eisrinnen am Donaustrande, insbesondere im Wiener Donaucanale selbst eintritt, sind über Anordnung der Strombehörde die sämtlichen Wasserfahrzeuge und schwimmenden Bauwerke aus dem Donaucanale wegzuschaffen.

§. 22. Jede Beeinträchtigung der Hufschläge, das Fahren und Reiten auf denselben, das Einschlagen von Pflöcken in die Pflastertalus, sowie jede wie immer geartete Beschädigung und Verunreinigung der Ufer überhaupt ist verboten.

§. 23. Die Sand- und Schottergewinnung im Donaucanale ist ohne besondere Bewilligung und außer den hiezu bestimmten Plätzen nicht gestattet.

Die Eisgewinnung vom Döblingerbache bis zur Ausmündung des Donaucanals ist unbedingt verboten und in der obersten Strecke vom Döblingerbache aufwärts nur gegen besondere Bewilligung gestattet.

§. 24. Die Ausmündung der in den Donaucanal fließenden Bäche und der Hauptunrathscanäle ist stets frei zu halten.

§. 25. Das Schwimmen der Pferde überhaupt, dann das Waschen der Wagen und das Wasserführen mit Wagen darf nur an den hiezu bestimmten Plätzen stattfinden.

§. 26. Die Befahrung des Wiener Donaucanals mit Dampfern ist überhaupt nur mit den kleinen eigens hiezu construirten Canalbooten gestattet, und zwar für die Passagierbeförderung thal- und bergwärts, für die Frachtbeförderung mit Schleppschiffen aber nur bergwärts von der Mündung bis zum Wienflusse.

Die Ein- und Ausfahrt von größeren Dampfschiffen und Remorqueuren ist untersagt.

§. 27. Während der täglichen einmaligen Ein- und Ausfahrt der Canal Dampfboote zur Beförderung der Reisenden von und zu den Personenschiffen nach Linz und Pest bleibt die Schifffahrt im Donaucanale für Ruderschiffe und Flöße geschlossen.

Die Fahrten dieser Dampfboote werden nach den näheren Bestimmungen der Statthalterei-Vorschrift vom 9. März 1859, Z. 9328, durch blau-weiße Fahnen in der bisher üblichen Weise signalisirt, und es sind alle Gattungen Ruderfahrzeuge gehalten, bei Sicht dieser Fahne die Fahrt sogleich einzustellen, und bis nach Einziehung derselben an einen geeigneten Punkt an Haft zu gehen.

§. 28. Die Befahrung des Wiener Donaucanals mit den kleinen Dampfbooten darf nur bis zu jenem Wasserstande stattfinden, welcher deren Passirung unter den Brücken noch möglich macht.

§. 29. Zur Nachtzeit werden Dampfbootfahrten, wenn selbe stattfinden sollten, mit zwei rothen Laternenlichtern auf den Fahnenstangen über einander hängend signalisirt.

Die Canalboote selbst haben am Vordertheil, und zwar wegen der nothwendigen Umlenkungen des Rauchfanges an einer besonderen Stange bei der Bergfahrt zwei, bei der Thalfahrt drei weiße Laternenlichter über einander zu führen.

§. 30. Die Führer der Canalboote sind unter eigener Verantwortlichkeit verpflichtet, sowohl für die Sicherheit derselben, als für jene der im Canale fahrenden oder gehesteten Ruderfahrzeuge Sorge zu tragen; daher in der Regel nur langsam zu fahren, die Maschinenkraft so viel als erforderlich zu mäßigen oder auch ganz einzustellen ist.

§. 31. Beim Begegnen oder Einholen von Ruderfahrzeugen haben die Dampfer durch einen langgedehnten Dampfpiß die Ruderschiffe rechtzeitig auf ihre Nähe aufmerksam zu machen, und nach den Bestimmungen des §. 15 mit der blauen Fahne das Ausweichsignal zu geben.

§. 32. In scharfen Krümmungen oder nächst den Jochbrücken, wo ein Ausweichen nicht leicht möglich ist, sind folgende Vorsichten zu beobachten:

- a) Thalfahrende Dampfer dürfen an solchen Stellen den eingeholten Ruderfahrzeugen nicht vorfahren.
- b) Bergfahrende Dampfer haben unterhalb der Strombiegung oder Jochbrücke die Passirung des thalfahrenden Dampfers oder Ruderschiffes abzuwarten.
- c) Befindet sich der aufwärts fahrende Dampfer zur Zeit der Annäherung des thalfahrenden Dampfers oder Ruderschiffes bereits in der Strombiegung oder unter der Jochbrücke, so hat der Erstere unbedingt zurückzufahren und die Passirung des Thalfahrers an einer geeigneten Stelle abzuwarten.

§. 33. Die Canal Dampfboote dürfen im Wiener Donaucanale — den Fall der überwiegenden Gewalt eines zufälligen Ereignisses ausgenommen — nur an den hiezu bestimmten Landungsplätzen anlegen, ankern oder etwas aufnehmen oder ablegen.

§. 34. Die Handhabung der Strompolizeiordnung an den Länden am Hauptstrome in der Strecke vom Anfange der Kuchelau (Fixirungsstein Nr. 10—I¹/_{II}) bis zur Einmündung des Wiener Donaucanales, dann von dessen Ausmündung bis zum Albener Wasser, sowie in der ganzen Ausdehnung des Donaucanales selbst, ist der Donaucanalinspection in Rusdorf im Einvernehmen mit den Finanzorganen und unter Mitwirkung der hiezu bestellten Canalafseher, der k. k. Sicherheitswache und der k. k. Gendarmerie übertragen.

Den Weisungen dieses Personals ist in strompolizeilicher Richtung unbedingt Folge zu leisten.

Banhaus m. p.

**Verordnung des Finanzministeriums vom 21. September 1874,
betreffend den Vorgang bei Ernennungen von Militärpersonen auf Civilstaatsdienstposten
zum Behufe der entsprechenden Anweisung der Bezüge.**

(Reichsgesetzblatt vom 13. October 1874, Nr. 127.)

Um die Verordnung des Gesamtministeriums vom 15. Mai 1873 (R. G. Bl. Nr. 75) in Absicht auf die Anweisung der Bezüge in Fällen der Ernennungen von Militärpersonen auf Civilstaatsdienstposten mit den Gebührenvorschriften der Armee derart in Einklang zu bringen, daß weder eine Unterbrechung der Bezüge, noch ein Doppelbezug eintrete, und um auch zu vermeiden, daß das Civilärar wenigstens nicht für längere Zeit, während welcher von den Betheiligten noch keine Dienste geleistet werden, mit deren Bezügen belastet werde, wird im Vernehmen mit dem Reichs-Kriegsministerium und den Ministerien der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder verordnet, daß, wenn die Ernennung einer Militärperson auf einen Civilstaatsdienstposten in Aussicht genommen ist, jederzeit vorerst die betheiligte Militärbehörde um Auskunft über den Zeitpunkt der Enthebung des zu Ernennenden aus dem Heeresverbande, beziehungsweise der Löschung seiner allfälligen Militärgebühren, ersucht werde.

Das Ernennungsdecret ist erst nach Maßgabe der in dieser Beziehung erhaltenen Auskunft in einer Weise auszufertigen, damit die Civilgebühr mit Vermeidung jeder Unzukömmlichkeit im Sinne der Verordnung vom 15. Mai 1873 angewiesen werden könne.

Pretis m. p.

**Auszug aus der Verordnung des Finanzministeriums vom 30. September 1874,
betreffend die Aenderung der Stempelmarken.**

(Reichsgesetzblatt vom 10. October 1874, Nr. 125.)

Vom 1. Jänner 1875 an werden geänderte Stempelmarken aller Kategorien (mit alleiniger Ausnahme der Zeitungstempelmarken zu 1 kr. und 2 kr.) in den Verschleiß gesetzt und zwar:

- a) Stempelmarken zu $\frac{1}{2}$ kr., 1 kr., 2 kr., 3 kr., 4 kr., 5 kr., 7 kr., 10 kr., 12 kr., 15 kr., 25 kr., 36 kr., 50 kr., 60 kr., 75 kr. und 90 kr., dann zu 1 fl., 2 fl., 2 fl. 50 kr., 3 fl., 4 fl., 5 fl., 6 fl., 7 fl., 10 fl., 12 fl., 15 fl. und 20 fl.;
- b) Kalender-Stempelmarken zu 6 kr.

Von den Telegraphenmarken unterscheiden sich die neuen Stempelmarken dadurch, daß bei den ersteren Bild und Rahmen nur mit Einer, bei den neuen Stempelmarken dagegen in zwei Farben gedruckt erscheinen; überdies sind beide Gattungen durch die gänzlich abweichende

Randzeichnung und die wesentlich verschiedene Art der Werthbezeichnung, sowie durch die differirenden Dimensionen von einander zu unterscheiden. (Die neuen Stempelmarken sind 47 Millimeter hoch und 25 Millimeter breit, respective 39 Millimeter hoch und 21 Millimeter breit, die Telegraphenmarken aber nur 33 Millimeter hoch und 23 Millimeter breit.)

Die gegenwärtig im Verschleiß befindlichen Stempelmarken aller vorangeführten Kategorien werden mit dem 31. Jänner 1875 gänzlich außer Gebrauch gesetzt. Die Verwendung der außer Gebrauch gesetzten Stempelmarken nach dem 31. Jänner 1875 ist daher der Nichterfüllung der gesetzlichen Stempelpflicht gleichzuhalten und zieht die auf Grund der Gebühren-gesetze damit verbundenen nachtheiligen Folgen nach sich.

Die außer Gebrauch gesetzten unverwendet gebliebenen Stempelmarken werden unter Beobachtung der gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vom 1. Februar bis einschließlich 30. April 1875 bei den Stempelmagazins-Ämtern gegen neue Stempelmarken unentgeltlich umgewechselt.

Die Stempelmarken-Verschleißer haben die den Bedarf bis Anfang Jänner 1875 überschreitenden Borräthe an den außer Gebrauch tretenden Stempelmarken gegen die neuen Marken rechtzeitig umzutauschen.

Nach dem 30. April 1875 findet weder die Umwechslung, noch eine Vergütung der aus dem Verschleiß gezogenen Stempelmarken statt.

Gewerbs- und Handelsbücher, Blanquette von Wechselln, Rechnungen u. dgl., auf denen ältere Stempelmarken durch vorschriftsmäßige, vor dem 31. Jänner 1875 erfolgte amtliche Ueberstempelung zur Verwendung gelangt sind, können auch nach dem 31. Jänner 1875 unbeanstandet in Gebrauch genommen werden.

Preis m. p.