

IX. INTERNATIONALER SCHIFFAHRTS-CONGRESS  
DÜSSELDORF — 1902.

---

**II. Abtheilung.**

2. Mittheilung.

---

**Schutz der Leuchtfener**

und sonstigen Seezeichen

gegen Beeinträchtigung ihrer Wirkung  
durch private Anlagen.

---

**Mittheilung**

von

**Just,**

Geheimer Ober-Regierungsrath  
in Berlin.

**Suadicani,**

Regierungs- und Geheimer Baurath  
in Schleswig.

---

BERLIN.

P. Stankiewicz' Buchdruckerei.

1902.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000316134

30.11.2018



111-307105

# Schutz der Leuchtfeuer

und sonstigen Seezeichen

gegen Beeinträchtigung ihrer Wirkung durch private Anlagen.

---

## Mittheilung

von

**Just,**

Geheimer Ober-Regierungsath in Berlin.

**Suadicani,**

Regierungs- und Geheimer Baurath  
in Schleswig.

---

Mit der raschen Zunahme der Schifffahrt ist eine stetige Vergrößerung der Schiffsgefässe und ihrer Geschwindigkeit verbunden. Beschaffung und Unterhaltung der grossen Schiffe erfordern bedeutende Aufwendungen und um einen entsprechenden Ertrag zu erzielen, muss im Schifffahrtsbetriebe jeder Zeitverlust vermieden werden. Eine der wichtigsten Vorbedingungen hierfür ist, dass die Häfen bei Tage und bei Nacht sicher zu erreichen sind.

Diese Rücksicht führt zu einer Vermehrung der Leuchtfeuer und sonstigen Seezeichen, nicht nur an den Küsten, sondern auch an den in das Land hineinführenden Seeschifffahrtsstrassen. Schon sind an solchen Wasserstrassen vollständige Leitfeuersysteme entstanden, die den grössten Schiffen gestatten, schmale Fahrrinnen bei Nacht mit derselben Sicherheit zu befahren wie bei Tage. Der Kaiser Wilhelm-Kanal ist sogar wie eine städtische Strasse durch auf beiden Ufern aufgestellte elektrische Lampen beleuchtet. Mit der Zahl der Leuchtfeuer und der sonstigen Seezeichen tritt die Gefahr ihrer Beeinträchtigung durch Anlagen privater Natur mehr in den Vordergrund.\*)

---

\*) Anmerkung: Die Zerstörung, Beseitigung oder Unbrauchbarmachung von Seezeichen kommt hier nicht in Betracht. Sie wird ausser durch §§ 322 und 326 des Reichs-Strafgesetzbuches durch zahlreiche Polizeiverordnungen unter Strafe gestellt. Vergl. u. A. die Polizeiverordnung des Oberpräsidenten von Westpreussen vom 8. Januar 1880, Amtsbl. für Danzig S. 22, des Oberpräsidenten von Pommern vom 16. Januar 1880, Amtsbl. für Stettin S. 29, § 20 der Schifffahrtsordnung für das Stettin-Swinemünder Revier vom 7. Juli 1880, Amtsbl. für Stettin Stück 29 S. 10, § 21 der Polizeiverordnung des Ministers für Handel und Gewerbe vom 11. August 1885 über die Schifffahrt auf der Oder, Amtsbl. für Stettin zu Stück 39 S. 4, § 18 der Polizeiverordnung der Regierungspräsidenten zu Stralsund und Stettin vom  $\frac{31. \text{ März}}{29. \text{ April}}$  1890, Amtsbl. für Stettin S. 127.

Eine solche kann entstehen:

1. durch Fahrzeuge, welche in Fahrt begriffen oder still liegend ein Leuchtfeuer oder anderes optisches Seezeichen zeitweilig decken;
2. durch die Errichtung von Bauwerken und durch Anpflanzungen, welche in gewissen Richtungen ein Feuer oder Seezeichen dauernd maskiren;
3. durch private Lichter am Lande oder auf Schiffen, welche das Erkennen der Leuchtfeuer erschweren oder zu Verwechselungen führen;
4. bei den akustischen Seezeichen durch ähnliche Signale, welche Irrthümer zu verursachen geeignet sind;
5. bei den gewöhnlichen schwimmenden Seezeichen, sowie bei Stangen und Pricken durch Auslegen oder Ausstecken irreführender Zeichen ähnlicher Art.

Zu 1. Die gelegentliche **Maskirung der Leuchtfeuer oder anderer Seezeichen durch Schiffe** ist, soweit es sich um segelnde Schiffe handelt, ein Uebelstand, der sich nicht wohl vermeiden lässt. Besonders Richt- und Leitfeuer können durch zwischensegelnde Schiffe auf längere Zeit in Gefahr bringender Weise verdeckt werden. Dies muss, weil es sich aus der Natur der Sache ergibt, in Kauf genommen werden. Bei Küstenfeuern oder -Baaken werden auch ernste Gefahren für die Schifffahrt daraus kaum entstehen, da zwei Schiffe schwerlich längere Zeit hindurch den gleichen Kurs auf ein solches Seezeichen so genau inne halten, dass die Deckung nicht unterbrochen würde, und da jedenfalls das voransegelnde Schiff vor Eintritt in die Gefahrzone seinen Kurs ändern und dadurch dem nachfolgenden Schiffe den Blick freilassen wird.

Dass auch vor Anker liegende Schiffe ein Seezeichen verdecken, ist namentlich bei lebhaftem Verkehr auf den Rheden unmittelbar vor Häfen oder in engen Zufahrten zu solchen möglich. Es liegt aber nicht in der Natur der Sache, und kann und muss verhindert werden. Das Mittel bieten geeignete Schifffahrtspolizeiverordnungen, welche das Ankern in den frei zu haltenden Sektoren, Richtlinien u. s. w. verbieten, und auf deren Beachtung im Wege der polizeilichen Exekutive sorgsam zu halten ist. Auf demselben Wege wird der Gefahr begegnet, dass zur Bezeichnung des Fahrwassers oder zur Sicherung der Schifffahrt ausgelegte schwimmende Seezeichen durch daran festgemachte Fahrzeuge verdeckt werden. Vergl. die Polizeiverordnung des Preuss. Ministers für Handel und Gewerbe, betreffend die missbräuchliche Benutzung von Schifffahrtszeichen, vom 29. November 1901.

Zu 2. Die Gefahr der **Verdeckung durch bauliche Anlagen und durch Baumpflanzungen** ist bei den Küstenfeuern und den Feuern zur Bezeichnung der Einfahrt unmittelbar an der See liegender Häfen ziemlich ausgeschlossen, wenn bei der Wahl des Standorts der Feuer dieser Gefahr Rechnung getragen wird. Dies ist in der Regel um so leichter möglich, als die nur zur Orientirung dienenden Küstenfeuer ziemlich weiten Spielraum in der Wahl des Standortes lassen und die erforderliche grosse Sichtweite dieser Feuer meist eine Höhe der Lichtquelle bedingt, die von privaten baulichen Anlagen und von Baumpflanzungen nur in seltenen Fällen erreicht wird. Immerhin ist jene Gefahr keineswegs ausgeschlossen. Man denke nur an Schornsteine und Windräder gewerblicher Anlagen und die mit ersteren verbundene Rauchentwicklung, an Kirchthürme, an Hausbauten auf vorgelegenem Dünengelände u. s. w. In allen solchen Fällen bedarf das Leuchtfeuer des Schutzes. Bei den Hafenufeuern kann der Standort allerdings nicht so frei gewählt werden, liegt aber der Regel nach wenn nicht auf dem Molenkopfe, doch so nahe am Strande, dass eine Maskirung durch private Bauten oder Anpflanzungen kaum zu befürchten ist.

Schwieriger wie bei den an der offenen Küste liegenden Leuchtfeuern gestalten sich die Verhältnisse bei den Revierfeuern. Hier ist der Standpunkt des Feuers in der Regel durch die Richtung des Fahrwassers gegeben. Grosse Sichtweiten sind für diese Feuer in den meisten Fällen nicht erforderlich, Die aus diesem Grunde nothwendige Höhenlage des Lichtes ist also gering und schon die Rücksicht auf die Kosten verbietet es, die Höhe der Lichtquelle erheblich grösser zu wählen, als es die Sichtweite oder bei Richtfeuern das deutliche Erkennen des Oberfeuers über dem Unterfeuer unbedingt erfordert. Bei Richtfeuern ist es obendrein häufig nöthig, den Bauplatz in weiterer Entfernung vom Strande zu wählen. In hügeligem Gelände kann dabei der Bauplatz für das Oberfeuer niedriger liegen, wie das zwischen Ober- und Unterfeuer belegene Gelände. Alsdann genügen schon Bauten und Anpflanzungen von geringer Höhe, um das Oberfeuer zu maskiren. Dasselbe gilt von den gleichen Zwecken dienenden Baaken. Nur, dass diese insofern noch mehr gefährdet sind, als sie auch durch hinter ihnen entstehende Bauten und Pflanzungen unbrauchbar werden können.

An einem allgemeinen gesetzlichen Schutze der Seezeichen gegen Störungen durch solche an und für sich legitime Veranstaltungen etwa nach Art der Rayonbeschränkungen des Grundeigenthums in der Nähe von Festungsanlagen, fehlt es in Deutschland. Nur für das Herzogthum Oldenburg ist unter dem 4. Januar 1901 (Gesetzblatt für das Herzogthum Oldenburg S. 2) ein Gesetz ergangen, wonach auf der Insel Wangeroog die Errichtung von Bauten verboten ist,

welche die Sichtbarkeit der auf der Insel befindlichen Seezeichen vom Fahrwasser aus beeinträchtigen\*). Man ist daher gezwungen, besonders für den Schutz zu sorgen. Das Mittel bietet in Preussen das Polizeirecht. Da die Seezeichen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Gewässern dienen, so sind sie nach §§ 6 und 12 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 G. S. S. 265 Gegenstand sowohl der ortspolizeilichen, wie der landespolizeilichen Fürsorge. Diese kann wirksam werden entweder von Fall zu Fall in der Form der polizeilichen Verfügung, welche bei Meidung von Strafen und Zwangsmitteln die Beeinträchtigung der Seezeichen durch Bauen oder Pflanzen verbietet oder Maassnahmen zur Sicherung ihrer Wirkung durchsetzt. Oder in der Form der Polizeiverordnung, welche mit allgemein verbindlicher Kraft das zur Sicherung eines bestimmten Feuers oder auch sämtlicher Leuchtfeuer oder Seezeichen innerhalb eines bestimmten Bezirks Erforderliche anordnet und die Uebertretung unter Strafe stellt.\*\*\*) Die Einzelheiten bestimmen sich nach dem örtlichen Polizeirechte und können Verschiedenheiten aufweisen. Jedenfalls erscheint es zweckmässig, in denjenigen Fällen, in denen auf polizeilichen Schutz gerechnet werden muss, alsbald bei der Einrichtung des Feuers festzustellen, auf welchen Grundstücken private Anlagen die Wirkung des Feuers beeinträchtigen können. Ein Verzeichniss dieser Grundstücke müsste der zuständigen Polizeibehörde mit dem Auftrage zugestellt werden, Bauten, soweit sie der baupolizeilichen Erlaubniss bedürfen, auf diesen Grundstücken nur nach vorheriger Einholung der Zustimmung der zuständigen Leuchtfeuerbehörde zu gestatten. Soweit es überhaupt oder für gewisse Bauten einer besondern baupolizeilichen Erlaubniss nicht bedarf, sowie in Bezug auf Anpflanzungen wird die Leuchtfeuerverwaltung in der Lage sein, die Entstehung von störenden Anlagen rechtzeitig zu bemerken und durch entsprechende Anträge bei der Polizeibehörde ihre Verhinderung oder Beseitigung zu erwirken. Wo der Weg des polizeilichen Einschreitens sich nicht als gangbar erweist, kann es sich unter Umständen empfehlen, schon bei der Erbauung eines Feuers dadurch Vorsorge zu treffen, dass entweder alle Grundstücke angekauft werden, durch deren Bebauung seine Wirkung beeinträchtigt werden kann, oder, dass mit den Eigenthümern solcher Grundstücke dinglich wirksame Abmachungen getroffen werden, durch welche die Herstellung störender Anlagen für alle Zeit ausgeschlossen wird. Beides kann nöthigenfalls im

\*) Anmerkung. Für Mecklenburg steht dem Vernehmen nach der Erlass von Bestimmungen zum Schutze der Seezeichen in Aussicht.

\*\*) Anmerkung. Vergl. z. B. die Baupolizei-Ordnungen für die Inselgemeinden Juist vom 5. November 1900 § 15, Norderney vom 15. Oktober 1892 § 16 und Borkum vom 26. April 1893 § 16.

Wege der Enteignung auf Grund des Gesetzes betreffend die Enteignung von Grundeigenthum vom 11. Juni 1874 G. S. S. 221 durchgesetzt werden. Immerhin wird man diesen Weg nur da wählen, wo der Kostenaufwand in angemessenem Verhältniss zum Zwecke steht und man würde ihn auch zum Schutze bereits bestehender Seezeichen beschreiten können, sofern man nicht zur Verlegung übergehen kann oder will. Die Erfahrung muss lehren, ob vielleicht auch in Preussen, ähnlich wie es anderwärts bereits geschehen ist, oder demnächst geschehen soll, eine besondere gesetzliche Regelung des Seezeichenschutzes anzustreben ist.

Als **Tagesmarken** für die Schifffahrt an den Küsten dienen zunächst ausser den dafür geeigneten Leuchthürmen, für deren Schutz in dieser ihrer Eigenschaft dasselbe gilt, wie für die Leuchtfeuer, zahlreiche Baaken, die aber an den deutschen Küsten fast durchweg unmittelbar an der Küste oder auf den der Küste vorgelagerten Sänden stehen, so dass eine Beeinträchtigung ihrer Wirkung durch nach See zu aufgeführte private Anlagen beinahe ausgeschlossen erscheint. Ausserdem werden aber als Tagesmarken noch eine grosse Zahl augenfälliger Bauten oder Baumgruppen benutzt, welche, wenn sie auch nicht als eigentliche Seezeichen anzusehen sind, doch durch ihre die Orientirung erleichternde Lage grossen Werth für die Schifffahrt besitzen. Ihre Erhaltung ist daher zweifellos von Wichtigkeit, aber da sie sich grösstentheils im Eigenthum Privater befinden, nur ausnahmsweise rechtlich gesichert. Zudem liegen gerade solche Tagesmarken nicht selten weit von der Küste entfernt und können daher selbst dann, wenn ihr Bestand in irgend einer Weise gesichert wäre, leicht durch private Anlagen beeinträchtigt werden. Welche dieser Tagesmarken für die Schifffahrt unentbehrlich sind, liesse sich nur durch eingehendes Studium der betreffenden Küstenstrecken feststellen. Als Mittel ihrer Erhaltung, wie ihres Schutzes gegen Beeinträchtigung von dritter Seite versagt jedoch das polizeiliche Eingreifen, da es an einem Rechtssatze fehlt, welcher es gestattet, das Privateigenthum als Schifffahrtszeichen dauernd in den Dienst der Schifffahrt zu stellen. Hier wird vielmehr der Regel nach, wenn mit dem Eigenthümer ein Uebereinkommen nicht zu erzielen ist, nichts übrig bleiben, als an Stelle hinwegfallender Privatanlagen dieser Art besondere staatliche Ersatzzeichen zu schaffen und nur da, wo dies etwa thatsächlich unmöglich sein sollte, würde zur Abwendung unmittelbarer Gefahr polizeilich, für die Dauer dagegen nur im Wege der Enteignung zu helfen sein. Aehnlich steht es mit den nicht zu den eigentlichen Seezeichen gehörigen vielen sonstigen Tagesmarken, welche sich an den durch Tonnen bezeichneten Fahrwassern finden. Sie sind zwar, solange die schwimmenden Seezeichen richtig liegen, für die Schifffahrt nicht erforderlich. Zu den Zeiten

aber, wo die schwimmenden Seezeichen fehlen oder durch irgend welche Umstände aus ihrer richtigen Lage gekommen sind, bilden sie ein unentbehrliches Mittel zur Kontrolle der richtigen Lage dieser Seezeichen und zum Befahren der Fahrwasser. Diese Tagesmarken sind vielfach weder in die Seekarten noch in die Segelhandbücher eingetragen und nur den Lootsen, Tonnenlegern und sonstigen, mit dem betreffenden Revier besonders vertrauten Schiffahrttreibenden bekannt. Theilweise sind sie so unscheinbar, dass selbst derjenige, der sie als sichere Anleitung für die Führung seines Schiffes in schwierigem Fahrwasser zu benutzen weiss, sie auf dem Lande nicht aufzufinden vermag. Sie sind daher der Beeinträchtigung durch private Anlagen und Veranstaltungen in besonders hohem Masse ausgesetzt. Verschwindet eine solche Marke, so muss sich die Schiffahrt einen zuverlässigen Ersatz suchen. Ihre Erhaltung oder ihr Schutz gegen Beeinträchtigung durch private Veranstaltungen wird kaum in Betracht gezogen und eintretendenfalls nur im Wege der Enteignung durchgeführt werden können.

Zu 3. Gegen vorsätzliche und fahrlässige Beeinträchtigung durch **private Lichtanlagen** am Lande sind die Leuchtfeuer durch die Bestimmungen des Reichs - Strafgesetzbuches (§§ 322 und 326\*) genügend geschützt, nicht aber gegen diejenige durch Schiffe, welche die in der Kaiserlichen Verordnung vom 9. Mai 1897 vorgeschriebenen Lichter führen.

Bei der erheblichen Lichtstärke, welche die Laternen grösserer Schiffe in neuerer Zeit erhalten und der grossen Zahl der Küsten- und Hafenfeuer mit festem weissen und farbigen Licht, welche noch an der deutschen Küste vorhanden sind, erscheinen die vielen Klagen über solche Verwechslungen nicht unbegründet. In unbequemer Weise werden häufig, namentlich kleinere Revierfeuer durch private Lichtanlagen beeinträchtigt, und zwar sowohl durch solche auf dem Lande wie durch Schiffslichter. Hier ist unbedingt Abhilfe geboten. Am einfachsten würde sie dadurch zu erreichen sein, dass die Fest-

---

\*) Anmerkung: § 322: Wer vorsätzlich . . . . . ein falsches Zeichen, welches geeignet ist, die Schiffahrt unsicher zu machen, aufstellt, insbesondere zur Nachtzeit auf der Strandhöhe Feuer anzündet, welches die Schiffahrt zu gefährden geeignet ist, wird mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren bestraft.

Ist durch die Handlung die Strandung eines Schiffes verursacht worden, so tritt Zuchthaus nicht unter fünf Jahren und, wenn der Tod eines Menschen verursacht worden ist, Zuchthausstrafe nicht unter 10 Jahren oder lebenslängliche Zuchthausstrafe ein.

§ 326: Ist eine der in §. . 322 . . . bezeichneten Handlungen aus Fahrlässigkeit begangen worden, so ist, wenn durch die Handlung ein Schaden verursacht worden ist, auf Gefängniss bis zu einem Jahre und, wenn der Tod eines Menschen verursacht worden ist, auf Gefängniss von einem Monat bis zu drei Jahren zu erkennen.



feuer-Charakteristik von der Anwendung auf Küsten- und Hafenfeuer grundsätzlich ausgeschlossen würde.

Da in den Beschwerden über die Unzulänglichkeit des früheren Helgolander Feuers stets die Möglichkeit der Verwechslung dieses festen weissen Feuers I. Ordnung mit Schiffslichtern als besonders gefährlich hervorgehoben wurde, ist diesen Klagen bei dem Entwurfe des in Bau begriffenen neuen Feuers Rechnung getragen und statt des festen weissen Feuers ein Schnellblinkfeuer vorgesehen. Ebenso ist das Leitfeuer zu Struckamphuk am Fehmarnbelt, welches früher weisses festes Licht zeigte, in Folge häufiger Klagen, dass das Feuer mit den Ankerlichtern der in der Nähe ankernden Schiffe verwechselt würde, in ein Blinkfeuer (sog. schwedisches Feuer) umgewandelt worden.

Indessen wird es bei den Richt- und Leitfeuern nicht möglich sein, ganz auf die Verwendung des festen weissen und farbigen Lichtes zu verzichten, ohne die Systeme zu sehr zu komplizieren. Wenn nun aber die Richt- und Leitfeuer häufig an Fahrwassern erforderlich sind, deren Ufer stark bebaut sind, und es kaum als Fahrlässigkeit anzusehen ist, wenn ein mit den Schifffahrtsverhältnissen nicht vertrauter Grundbesitzer auf seinem Grundstücke ein Licht anzündet, welches vom Fahrwasser aus sichtbar ist und mit einem Leuchtfeuer verwechselt werden kann, so ist es nothwendig, dass bei allen Lichtern, welche die Wirkung eines Leuchtfeuers beeinträchtigen können, die Abblendung gegen das Fahrwasser zu veranlasst wird. Auch hier bietet das Polizeirecht Mittel und Wege, sei es dass entsprechende Vorschriften allgemein in der Form der Polizeiverordnung gegeben werden oder dass mittels polizeilicher Verfügung im einzelnen Falle eingegriffen wird.

Gegen die Beeinträchtigung der Wirkung der kleineren Leuchtfeuer mit festem Licht durch Schiffslichter giebt es kein absolutes Mittel. Eine erhebliche Verbesserung der Verhältnisse wird aber eintreten, wenn allgemein das Ankern oder Festlegen von Schiffen in den Richtungslinien der Leitfeuer, in den Sektoren der Richtfeuer, welche das tiefe Fahrwasser anzeigen und in der Nähe der Feuer polizeilich verboten wird. Ein derartiges Verbot ist für die Emsstrecke von Emden bis zur Knock mittels Polizeiverordnung des Regierungspräsidenten zu Aurich vom 4. Juni 1901, § 12 (Amtsbl. für Aurich S. 209) erlassen.

Von den **schwimmenden Seezeichen** sind die Feuerschiffe in der Nähe stets dadurch von anderen Schiffen zu unterscheiden, dass sie neben dem eigentlichen Leuchtfeuer die vorschrittmässige Ankerlaterne führen. Um auch in grösserer Entfernung Verwechslungen zu vermeiden, empfiehlt es sich, auch auf den Feuerschiffen feste Feuer nicht mehr zu verwenden. Die Leuchttonnen werden schon jetzt kaum anders als mit intermittirendem Licht ausgeführt,

zu 4) Die an und für sich unzuverlässigen **akustischen Seezeichen** sind zum Theil der Beeinträchtigung durch private Veranstaltungen leicht ausgesetzt. Zwar ist der Ton der Heultonnen ein so eigenartiger, dass seine Verwechslung mit anderen Schallsignalen kaum möglich ist. Ebenso ist bei den Glockentonnen die Folge der Schläge so charakteristisch, dass sie leicht von den durch Menschenhand in Bewegung gesetzten Schiffsglocken zu unterscheiden sind. Dagegen sind Knallsignale (Kanonschüsse oder Knallraketen) von gewöhnlichen Kanonschüssen nicht zu unterscheiden. Die gleichen Zwischenräume, in denen die Nebelsignale abgegeben werden, bieten nur ein unzulängliches Erkennungszeichen. Auch Glockensignale, die von Land oder von Feuerschiffen aus gegeben werden, können mit den gleichartigen Signalen ankernder Schiffe und die Töne der Sirenen mit den auf Dampfern vielfach gebräuchlichen Dampfsirenen verwechselt werden. Um hierin Abhilfe zu schaffen könnte vielleicht daran gedacht werden, alle Nebelsignalsirenen auf den gleichen und zwar den in akustischer und wirtschaftlicher Beziehung vortheilhaftesten Ton zu stimmen und die Verwendung ähnlich oder gleich gestimmter Sirenen zu anderen Zwecken auf Schiffen und an der Küste zu verbieten. Die Unterscheidung der einzelnen Stationen würde dann durch die Zahl der rasch auf einander folgenden Töne und die Pausen zwischen den einzelnen Tongruppen zu erreichen sein. Doch ist nicht zu verkennen, dass der Durchführung dieses Gedankens, die, um wirksam zu sein, international erfolgen müsste, grosse Schwierigkeiten erwachsen.

Zu 5. Die **gewöhnlichen schwimmenden Fahrwasserzeichen**, ebenso wie die zur Bezeichnung der Fahrwasser benutzten **Stangenseezeichen** und **Pricken** können durch private Anlagen auf dem Lande in ihrer Wirkung kaum beeinträchtigt werden, wohl aber durch die Auslegung oder Aussteckung ähnlicher Zeichen zu privaten Zwecken. Die §§ 322, 326 des Strafgesetzbuches\*) gewähren hiergegen allerdings einen weitgehenden Schutz, aber es ist ein unabweisliches Bedürfniss, zuweilen gewisse Stellen auf See oder in den mit der See in Verbindung stehenden Gewässern zu bezeichnen, so z. B. die Lage der Fanggeräthe der Fischer, die Abgrenzung der Waadenzüge, zur Absteckung von Bau- oder militärischen Uebungsstellen, zur Bezeichnung verlorener Gegenstände, zur Bezeichnung von Nebenfahrwässern, die zeitweilig für bauliche oder für militärische

---

\*) Anmerkung: § 322: Wer vorsätzlich ein zur Sicherung der Schifffahrt . . . aufgestelltes Zeichen zerstört, wegschafft oder unbrauchbar macht . . . oder ein falsches Zeichen, welches geeignet ist, die Schifffahrt unsicher zu machen, aufstellt . . . wird u. s. w. vgl. oben Seite 6. § 326: vgl. oben ebendasselbst.

Uebungszwecke gebraucht werden u. s. w. Nun nehmen aber die Grundsätze des Systems zur Bezeichnung der Fahrwasser und Untiefen in den deutschen Küstengewässern vom 31. Juli 1887 für die eigentliche Fahrwasser-Bezeichnung nicht nur alle möglichen Formen für schwimmende Seezeichen, sondern auch die Stangenseezeichen mit und ohne Toppzeichen und Pricken in Anspruch. Es bleiben also für anderweitige Bedürfnisse keine praktisch verwertbaren Formen übrig, die sich mit Sicherheit von den Seezeichen unterscheiden lassen. Es muss dies als ein entschiedener Mangel bezeichnet werden, da thatsächlich jeder Privatmann, der eine Stange ins Wasser stellt, Gefahr läuft, mit dem Strafgesetzbuche in Konflikt zu kommen, wenn irgend ein Schiffer diese Stange als Seezeichen ansieht und dadurch sein Schiff auf Grund setzt. Ein derartiger Fall ist kürzlich in der Flensburger Förde vorgekommen. Bei in der Nähe der Stadt vorgenommenen Pionierübungen war dicht am Lande ein Pfahl im Grunde stehen geblieben. Um die Baggerschuten eines benachbarten Baggerbetriebes bei dem Transporte nach den Lagerplätzen vor der Berührung mit diesem Pfahl zu schützen, wurde von unberufener Hand daran ein Strauch befestigt. Ein in den Hafen einlaufender Schiffer sah, obwohl an der ganzen Flensburger Förde keine Pricken zur Bezeichnung des Fahrwassers verwendet werden, diesen Strauch für eine Pricke, also ein an der Backbordseite des Fahrwassers stehendes Seezeichen an und setzte sein Schiff infolge dessen fest. Bei der seeamtlichen Untersuchung wurde ein Tadel gegen den Schiffer nicht ausgesprochen, wohl aber gerügt, dass derartige Zeichen in der Förde geduldet würden. Zur gerichtlichen Entscheidung ist die Sache allerdings nicht gekommen, da die Verwaltungsbehörden den Fall nicht für geeignet hielten, um die Einleitung des Strafverfahrens auf Grund der §§ 322, 326 des Strafgesetzbuches gegen den Thäter zu beantragen. Anderenfalls hätten die Gerichte, falls sie die Auffassung des Seeamtes theilten, gegen den Thäter Gefängnisstrafe bis zu einem Jahre erkennen können.

Um nun einerseits den Bedürfnissen der Schifffahrt, andererseits aber auch den berechtigten Ansprüchen Anderer, welche die Wasserflächen benutzen, Rechnung zu tragen, empfiehlt es sich, eine einfache Form der schwimmenden Seezeichen und die einfachste Form der festen Seezeichen von der Benutzung bei der Bezeichnung der Fahrwasser gänzlich auszuschliessen und anzuordnen, dass nur diese Zeichen von den auf das Wasser angewiesenen Dritten zur Bezeichnung bestimmter Punkte auf dem Wasser benutzt werden dürfen. Die Verwendung der für die Bezeichnung der Fahrwasser bestimmten Seezeichenformen zu anderen Zwecken auf See und in den schiffbaren Küstengewässern wäre bei Vermeidung strenger Strafen zu verbieten. Als geeignete Formen für solche Zwecke werden die

stumpfe Tonne und das einfache Stangenzeichen ohne Toppzeichen vorgeschlagen.

Die nach Vorstehendem erforderlichen Maassregeln zum Schutze der Leuchtfeuer und sonstigen Seezeichen gegen Beeinträchtigung in ihrer Wirkung durch private Anlagen sind kurz zusammengefasst:

#### A. Technische Massregeln.

1. Beim Entwerfen von Feuern und Landbaaken ist besonderes Augenmerk darauf zu richten, dass eine Maskirung durch private Anlagen nicht eintreten kann.
2. Die Festfeuer-Charakteristik ist bei sämmtlichen See- und Küstenfeuern, sowie auf Feuerschiffen zu vermeiden.
3. Für sämmtliche Nebelsignale am Lande und auf den Feuerschiffen ist die Verwendung auf den gleichen Ton gestimmter Sirenen anzustreben.
4. Zur Bezeichnung von Fahrwasser-Untiefen u. dergl. in den Küstengewässern dürfen stumpfe Tonnen und einfache Stangenseezeichen ohne Toppzeichen nicht verwendet werden.

#### B. Verwaltungs-Massregeln.

1. Soweit erforderlich ist für die Leuchtfeuer und Landbaaken ein Plan aufzustellen, in welchem diejenigen Grundstücke bezeichnet sind, die ohne Beeinträchtigung der Wirkung des Feuers nicht oder nur bis zu einer gewissen Höhe bebaut oder mit Bäumen besetzt werden dürfen. Der Schutz der Seezeichen gegen derartige Beeinträchtigungen ist im Wege der Polizeiverordnung oder, soweit solche nicht erlassen sind, der polizeilichen Verfügung durchzusetzen.
2. Die Polizeibehörde hat in geeigneter Weise für die Ablenkung privater Lichtanlagen seitens der Grundeigenthümer u. s. w. in dem erforderlichen Umfange Sorge zu tragen, sobald diese Lichtanlagen die Wirkung von Leuchtfeuern oder Leuchttonnen beeinträchtigen können.
3. Die Verwendung von Sirenen, die auf den für die Nebelsignale gewählten Ton gestimmt sind oder einen ähnlichen Ton haben, ist im Falle der Durchführung der Massnahme zu A 3, sowohl auf Schiffen wie an den Küsten zu untersagen.
4. Das Ankern von Schiffen in der Linie zweier Leitfeuer oder -Baaken oder in den Sektoren von Richtfeuern, welche innerhalb des tiefen Fahrwassers liegen, ist zu untersagen.
5. Müssen zu anderen Zwecken als zur Fahrwasserbezeichnung bestimmte Punkte der Küstengewässer bezeichnet werden, so

dürfen hierzu nur stumpfe Tonnen oder Stangenseezeichen ohne Toppzeichen verwendet werden.

6. Es sind Verzeichnisse derjenigen natürlichen Landmarken aufzustellen, welche für die Schifffahrt unentbehrlich sind. Ihre Erhaltung und ihr Schutz gegen Beeinträchtigung ist soweit angängig durch gütliches Uebereinkommen, wo dies nicht zu erreichen, erforderlichenfalls im Wege der Enteignung und im Nothfalle zur Verhütung unmittelbarer Gefahr für die Schifffahrt durch polizeiliches Eingreifen sicher zu stellen.

Just,  
Geheimer Ober-Regierungsrath.

Suadicani,  
Regierungs- und Geheimer Baurath.



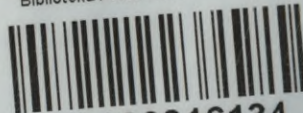


Biblioteka Politechniki Krakowskiej



III-307105

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000316134