

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

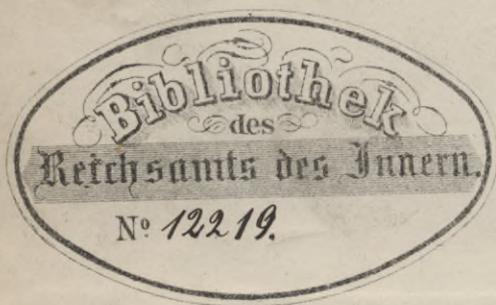
II
L. inv. 3364

Das Deutsche Kotsenwesen.



Ein Handbuch für Schiffsführer und Reader.
Auf Grund des neuesten Materials bearbeitet. . . .

Verlag von L. Vengrow,
1895.



Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000297635

x
1.309

~~54.57~~
64.57

1112

Das

Deutsche Lotsenwesen.

Ein Handbuch für Schiffsführer und Reeder.

Auf Grund des neuesten amtlichen Materials bearbeitet

von

Dr. phil. **Friedr. Purlitz.**



2. Aufl.



Bremerhaven.
Verlag von L. v. Vangerow.
1903.

964.50
~~5479~~

Das

Deutsche Lotserwesen

Ein Handbuch für Schiffsführer und Besatzung

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

II 3364



19219

H 342

WOLFGANG KRAKOW

Akc. Nr. 3450/49

Vorwort.

Eine zusammenfassende, einheitliche Darstellung des gesamten, zum Teil sehr verwickelten Lotsenwesens an unsern deutschen Küsten existierte bislang noch nicht. Wohl enthalten die Segelanweisungen für Nord- und Ostsee einzelne kurze Angaben darüber, wo die Lotsen für die einzelnen Reviere stationiert und wo sie anzutreffen sind, aber das ist auch alles. Das übrige reiche Material ist zerstreut in den einzelnen Gesetz-, bezw. Amtsblättern und infolgedessen nur sehr schwer zugänglich, oder es ruht gar wohlverwahrt in den Archiven.

Unterstützt von dem bereitwilligsten Entgegenkommen der Reichs- und Staatsbehörden, wie der Herren Lotsen-Kommandeure und Lotsen-Älterleute, denen an dieser Stelle für ihre so schätzbare Mitarbeit aufrichtig und warm gedankt sei, habe ich mir die systematische Darstellung des deutschen Lotsenwesens zur Aufgabe gemacht. Der Lotse wird in dem Buche neben den ihn unmittelbar betreffenden Stellen aus den Reichsgesetzen und Verordnungen eine eingehende Schilderung seines eigenen Verhältnisses zu dem anderer deutscher Lotsen finden, sowie eine Darlegung dessen, was in den einzelnen deutschen Bundesstaaten von ihm zur Ausübung seines Berufes verlangt wird.

Der Schiffsführer wird es hoffentlich als eine schätzbare Ergänzung zur „Segelanweisung“ gern begrüßen, da es ihm auch über die geltenden Tarife genauen Aufschluss gibt, und der Reeder, wie der Jurist dürften das Buch deshalb willkommen heißen, weil es auf engem Raume das zusammen fasst, was vielfach zerstreut und zum Teil sehr schwer auffindbar ist.

Möge denn das Buch seinen Zweck, der deutschen Schifffahrt zu dienen, in vollem Masse erfüllen.

Bremerhaven, im Juni 1903.

Dr. phil. Friedr. Purlitz.

Inhalts-Verzeichnis.

	Seite		Seite
I. Der Lotse in der Reichsgesetzgebung.		4. Elbe	65
1. Gewerbeordnung	3	5. Helgoland	77
2. Gesetz, betr. Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe	4	6. Eider	77
3. Kaiserl. Erlass, betr. Führung der Reichsdienstflagge in den Schutzgebieten	4	7. Nord-Ostsee-Kanal	85
4. Not- und Lotsensignalordnung	5	B. Ostsee.	
5. Strafgesetzbuch	5	1. Haderslebener Förhrde	107
6. Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See	5	2. Apenrader Förhrde	108
7. Verordnung, betr. Licht- und Signalführung der Lotsendampffahrzeuge	6	3. Alsen-Sund und Sonderburger Förhrde	110
8. Seemannsordnung	7	4. Flensburger Förhrde	111
9. Gesetz, betr. die Untersuchung von See-Unfällen	7	5. Schlei	112
10. Seeunfall-Versicherungsgesetz	8	6. Eckernförder Bucht	115
11. Handelsgesetzbuch	9	7. Kieler Förhrde	117
II. Die Organisation des deutschen Lotsenwesens.		8. Fehmarn	124
A. Nordsee.		9. Neustadt (Lübecker Bucht)	124
1. Ems	13	10. Trave	127
2. Jade	21	11. Wismar-Bucht	136
3. Weser	41	12. Warnow	137
		13. Von Darsser Ort bis Usedom	139
		14. Swinemünder Bucht	152
		15. Danziger Bucht	156

I.

Der Lotse in der Reichsgesetzgebung.

1. Gewerbeordnung.

(Fassung vom 26. Juli 1900.)

§ 31. Seeschiffer, Seesteuerleute, Maschinisten der Seedampfschiffe und Lotsen müssen sich über den Besitz der erforderlichen Kenntnisse durch ein Befähigungszeugnis der zuständigen Verwaltungsbehörde ausweisen.

Der Bundesrat erlässt die Vorschriften über den Nachweis der Befähigung. Die auf Grund dieses Nachweises erteilten Zeugnisse gelten für das ganze Reich, bei Lotsen für das im Zeugnis angeführte Fahrwasser.*)

Soweit in Betreff der Schiffer und Lotsen auf Strömen infolge von Staatsverträgen besondere Anordnungen getroffen sind, behält es dabei sein Bewenden.

(Zusatz des Herausg.: Solche Verträge bestehen:

- a) für den **Rhein** und seine Nebenflüsse in der revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 (abgedruckt in der Preuss. Gesetzsammlg. 1869, S. 798 ff.) Art. 26. Die Vorschriften über den Dienst der Lotsen oder Steuerleute, sowie der Wahrschauer und die von denselben zu erhebenden Gebühren bleiben jeder Ufer-Regierung vorbehalten.

Es darf jedoch kein Schiffer oder Flösser genötigt werden, einen Lotsen oder Steuermann an Bord zu nehmen. Auch ist die Erhebung einer Gebühr nur dann zulässig, wenn von den Dienstleistungen der Lotsen oder Steuerleute wirklich an Bord des Schiffes Gebrauch gemacht worden ist.

- b) Für die **Weser** in der Weserschiffahrtsakte vom 10. September 1823 (Preuss. Gesetzsammlg. 1824, S. 25).

§ 4. Die Ausübung der Weserschiffahrt ist einem jeden gestattet, welcher mit geeigneten Fahrzeugen versehen von seiner Landesobrigkeit nach vorhergegangener Prüfung hierzu die Erlaubnis erhalten hat.

Jede Regierung wird die nötigen Massregeln ergreifen, um sich der Fähigkeit derjenigen zu versichern, welchen sie die Weserschiffahrt gestattet. Der Erlaubnisschein (Patent), der hierüber dem Schiffer von seiner Landesobrigkeit durch die hierzu verordneten Behörden ausgefertigt wird, gibt ihm das Recht, auf der ganzen Strecke von Münden bis in die offene See und aus der offenen See bis Münden die Schiffahrt auszuüben, so wie es sich von selbst versteht, dass Schiffer und Schiffe, welche aus der Weser ins Meer oder zurückfahren, diejenigen Eigenschaften haben müssen, welche zu Seefahrten erforderlich sind. Der Staat allein, auf dessen Gebiete ein Schiffer wohnt, hat das Recht, das ihm einmal erteilte Schifferpatent wieder einzuziehen.

Diese Bestimmung schliesst aber das Recht anderer Staaten nicht aus, den Schiffer, der eines auf ihrem Gebiete begangenen Vergehens beschuldigt

*) Für Lotsen sind vom Bundesrat solche Vorschriften noch nicht erlassen. Wegen Entziehung der Befugnis zur Ausübung des Gewerbes vgl. Gesetz betr. Untersuchung von Seeunfällen, § 26.

wird, falls sie seiner habhaft werden oder sie sonst eine Strafe an ihm vollstrecken können, zur Verantwortung und Strafe zu ziehen, auch nach Beschaffenheit der Umstände bei der Behörde zu veranlassen, dass sein Patent eingezogen werde.

Zusatzakte zur Weserschiffsakts vom 3. September 1857:

Anlage 4, § 33. Solange die Führung des Fahrzeuges einem Lotsen anvertraut ist, geht alle Befugnis und Verantwortlichkeit in Betreff der Leitung des Schiffes auf denselben über, und die Mannschaft ist zur unbedingten Befolgung seiner Befehle verbunden.

c) Für die **Elbe**:

Zusatzakte zur Elbschiffsakts vom 13. April 1844, §§ 6, 12—17 [haben lediglich für die **Flussschiffahrt** Bedeutung. Nach dem Hamburger Schlussprotokoll vom 4. April 1863, § 4, darf ein Lotsenzwang auf der Elbe oberhalb Hamburg nicht eingeführt werden.]

§ 34. Die Landesgesetze können vorschreiben, dass zum Betriebe des Lotsengewerbes besondere Genehmigung erforderlich ist.*)

2. Gesetz betr. Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe.

(Vom 29. Mai 1901.)

§ 1. Die zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe (Kaufahrteischiffe) mit Einschluss der Lotsen- Fahrzeuge haben als Nationalflagge ausschliesslich die Reichsflagge (Art. 55 der Reichsverfassung**) zu führen.

Die Form der Reichsflagge und die Art ihrer Führung wird durch kaiserliche Verordnung bestimmt.

3. Kaiserlicher Erlass betr. Führung der Reichsdienstflagge in den deutschen Schutzgebieten.

(Vom 13. August 1893.)

Ich bestimme, dass in den deutschen Schutzgebieten die Regierungsfahrzeuge und die Regierungsgebäude einzelner Verwaltungen in der Reichsdienstflagge des Auswärtigen Amtes die nachstehend aufgeführten besonderen Abzeichen in der dem Flaggenstocke zugekehrten Ecke des schwarzen Streifens zu führen haben:

1. im Bereiche der Lotsenverwaltung einen gelben unklaren Anker zwischen den roten Buchstaben L. V.;
2.

*) Uebertretung dieser Vorschrift wird nach § 147 der Gewerbeordnung mit Geldstrafe bis zu 300 Mk. oder Haft bestraft.

**) Der Art. 55 lautet: Die Flagge der Kriegs- und Handelsmarine ist schwarz-weiss-rot.

4. Not- und Lotsensignalordnung für Schiffe auf See und auf den Küstengewässern.

(Vom 14. August 1876.)

§ 4. Lotsensignale im Sinne dieser Vorschriften sind Signale, durch welche angedeutet wird, dass auf den signalisierenden Schiffen Lotsen verlangt werden.

Als Lotsensignale gelten:

a) bei Tage:

1. die am Vormast geheisste, mit einem weissen Streifen von einem Fünftel der Flaggenbreite umgebene Reichsflagge (Lotsenflagge);
2. das Signal **P T** des internationalen Signalbuches;
3. die internationale Signalflagge **S** mit oder ohne den darüber zu setzenden Signalfuchswimpel;
4. das internationale Fernsignal, bestehend aus zwei Bällen oder diesen ähnlichen Körpern über einem mit der Spitze nach oben zeigenden Kegel;

b) bei Nacht:

1. Blaufeuer, welche alle 15 Minuten abgebrannt werden, oder
2. ein unmittelbar über der Verschanzung in Zwischenräumen von kurzer Dauer gezeigtes helles weisses Licht, welches jedesmal ungefähr eine Minute lang sichtbar ist.

§ 5. Die Lotsensignale (§ 4) dürfen auf den Schiffen nur dann zur Anwendung gelangen, wenn auf ihnen Lotsen verlangt werden. Auch dürfen auf den Schiffen andere als die im § 4 bezeichneten Signale als Lotsensignale nicht benutzt werden.

5. Strafgesetzbuch.

(Fassung vom 26. Februar 1876.)

§ 145. Wer die vom Kaiser in betreff der Not- und Lotsensignale für Schiffe auf See und aus den Küstengewässern erlassenen Verordnungen übertritt, wird mit Geldstrafe bis zu 1500 Mark bestraft.

6. Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See.

(Vom 9. Mai 1897.)

Art. 8. Lotsenfahrzeuge,*) welche Lotsendienste auf ihrer Station tun, haben nicht die für andere Fahrzeuge vorgeschriebenen Lichter, sondern ein

*) Hier sind nur Lotsensegelfahrzeuge gemeint, wegen der Lotsendampffahrzeuge siehe Verordnung vom 10. Mai 1897.

weisses, über den ganzen Horizont sichtbares Licht am Masttop zu führen und ausserdem in kurzen Zwischenräumen, mindestens aber alle 15 Minuten, ein oder mehrere Flackerfeuer zu zeigen. (Den auf der Reede von Bremerhaven — Geestemünde — Blexen vor Anker liegenden und Lotsendienst verrichtenden Lotsenfahrzeugen ist die Führung einer Ankerlaterne gestattet. Anm. d. Herausg.)

Wenn sie sich anderen oder andere Fahrzeuge sich ihnen auf geringe Entfernung nähern, müssen sie die Seitenlichter angezündet und gebrauchsfertig haben und in kurzen Zwischenräumen ausleuchten lassen oder zeigen, um die Richtung, in welcher sie anliegen, erkennbar zu machen. Das grüne Licht darf nicht an Backbordseite, das rote Licht nicht an Steuerbordseite gezeigt werden.

Ein Lotsenfahrzeug solcher Bauart, dass es längsseit der Schiffe anlegen muss, um einen Lotsen an Bord zu setzen, braucht das weisse Licht nur zu zeigen, statt dasselbe am Masttop zu führen; auch genügt es, wenn solches Fahrzeug an Stelle der oben erwähnten farbigen Lichter eine Laterne mit einem grünen Glase auf der einen Seite und einem roten Glase auf der anderen zur Hand hat, um dieselbe so, wie im Artikel 7 unter 3 vorgeschrieben, zu gebrauchen (d. h. „zeitig genug, um einen Zusammenstoss zu vermeiden, und derart zeigen, dass das grüne Licht nicht von der Backbordseite und das rote Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden kann.“).

Lotsenfahrzeuge, welche keinen Lotsendienst auf ihrer Station tun, müssen Lichter wie andere Fahrzeuge ihres Raumgehaltes führen.

Art. 33. Der Eigentümer und der Führer eines Fahrzeuges haften dafür, dass die zur Ausführung der vorstehenden Vorschriften erforderlichen Signalapparate vollständig und in brauchbarem Zustande auf dem Fahrzeuge vorhanden sind.

Im übrigen liegt die Befolgung der Vorschriften dem Führer des Fahrzeuges ob. Führer ist der Schiffer oder dessen berufener Vertreter. Hat das Fahrzeug einen Zwangsloten angenommen, so hat es die in den Artikeln 16 bis 27 gegebenen Vorschriften*) zu erfüllen, sofern nicht der Schiffer kraft landesrechtlich ihm zustehender Befugnis den Zwangsloten seiner Funktionen enthoben hat.**)

Die für die Schiffe und Fahrzeuge der kaiserlichen Marine geltenden besonderen Bestimmungen werden hierdurch nicht berührt.

7. Verordnung, betr. die Lichter- und Signalführung der Fischerfahrzeuge und der Lotsendampffahrzeuge.

(Vom 10. Mai 1897.)

Art. 2. Ein Lotsendampffahrzeug, welches Lotsendienst auf seiner Station tut und nicht vor Anker liegt, muss ausser den für alle Lotsenfahrzeuge vorgeschriebenen Lichtern zwei und einen halben Meter unter dem weissen Toplicht ein über den ganzen Horizont sichtbares rotes Licht und ferner die für in Fahrt befindliche Fahrzeuge vorgeschriebenen farbigen Seitenlichter führen. Das rote

*) Sie betreffen das Ausweichen.

***) Die Berechtigung des Kapitäns zur Absetzung des Zwangsloten ist vom Oberseeamt direkt ausgesprochen. (Entscheidg. Bd. 4, S. 107).

Licht muss von solcher Stärke sein, dass es bei dunkler Nacht und klarer Luft auf mindestens zwei Seemeilen sichtbar ist.

Wenn das Lotsendampffahrzeug auf seiner Station Lotsendienst tut und vor Anker liegt, muss es ausser dem für alle Lotsenfahrzeuge vorgeschriebenen Lichte das vorerwähnte rote Licht führen, aber nicht die farbigen Seitenlichter.

Wenn das Lotsendampffahrzeug keinen Lotsendienst auf seiner Station tut, muss es dieselben Lichter führen wie andere Dampffahrzeuge.

8. Seemannsordnung.

(Fassung vom 23. März 1903.)

§ 2.

Der Lotse gilt nicht als Schiffsmann.*)

9. Gesetz, betr. die Untersuchung von Seeunfällen.

(Fassung vom 27. Juli 1877.)

§ 4. Durch die Untersuchung sollen die Ursachen des Seeunfalles, sowie alle mit demselben zusammenhängenden Tatumstände ermittelt werden.

Insbesondere ist festzustellen:

1.

2.

3. ob Mängel des Fahrwassers oder der für die Schifffahrt bestimmten Hilfseinrichtungen (., des Lotsenwesens**)) oder Handlungen oder Unterlassungen der zur Handhabung dieser Einrichtungen bestellten Personen den Unfall oder dessen Folgen herbeigeführt haben;

4.

§ 26. Auf Antrag des Reichskommissars kann, wenn sich ergibt, dass ein deutscher Schiffer oder Steuermann den Unfall oder dessen Folgen infolge des Mangels solcher Eigenschaften, welche zur Ausübung seines Gewerbes erforderlich sind, verschuldet hat, demselben durch den Spruch zugleich die Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes entzogen werden.

Einem Schiffer, dem die Befugnis entzogen wird, kann nach Ermessen des Seeamtes, auch die Ausübung des Steuermannsgewerbes untersagt werden.***)

*) Der freiwillig genommene Lotse gehört aber zur Besatzung, und der Reeder haftet für ihn. Reichsger.-Entsch. Bd. 13, S. 117 u. Bd. 20, S. 85. §

**) vgl. Erkenntnis des Oberseeamts vom 28. März 1883, in welchem dem Lotsen unverantwortliche Pflichtverletzung und geradezu gesetzwidriges Handeln vorgeworfen wird.

***) Laut Erkenntnis des Oberseeamts vom 21. März 1893 findet dieser Paragraph auf Lotsen Anwendung, wenn diese sich im Besitze eines Schiffer-, Steuermanns- oder Maschinistenpatents befinden. Im übrigen kann nach § 53 der Gewerbeordnung die Verwaltungsbehörde die dem Lotsen erteilte Genehmigung zurücknehmen, wenn der Mangel derjenigen Eigenschaften, die bei Erteilung der Genehmigung vorausgesetzt werden mussten, aus Handlungen oder Unterlassungen des Lotsen klar erhellt.

10. Seeunfall-Versicherungsgesetz.

(Fassung vom 5. Juli 1900.)

§ 1. Personen, welche

1.
2.
3. in inländischen Betrieben für die Ausübung des Lotsendienstes beschäftigt sind, werden gegen die Folgen der bei dem Betriebe sich ereignenden Unfälle, einschliesslich derjenigen Unfälle, welche während des Betriebes infolge von Elementarereignissen eintreten, nach Massgabe der Bestimmungen dieses Gesetzes versichert.

§ 2. Die Versicherung erstreckt sich auf Dienstleistungen versicherter Personen bei Rettung oder Bergung von Personen oder Sachen.

§ 5.
 Lotsen, welche ihr Gewerbe für eigene Rechnung betreiben,
 sind berechtigt, sich selbst gegen die Folgen der bei dem Betriebe sich ereignenden Unfälle nach Massgabe der Vorschriften dieses Gesetzes zu versichern.

§ 8. Gegenstand der Versicherung ist der Ersatz des Schadens, welcher durch Körperverletzung oder Tötung entsteht.

Dem Verletzten und seinen Hinterbliebenen steht ein Anspruch nicht zu, wenn er den Unfall vorsätzlich herbeigeführt hat.

§ 9. Im Falle der Verletzung werden für die Zeit nach Beendigung der gesetzlichen Fürsorgepflicht des Reeders oder, soweit eine solche nicht besteht, vom Beginne der vierzehnten Woche nach Eintritt des Unfalles ab als Schadenersatz gewährt:

1. freie ärztliche Behandlung, Arznei und sonstige Heilmittel, sowie die zur Sicherung des Erfolges des Heilverfahrens und zur Erleichterung der Folgen der Verletzung erforderlichen Hilfsmittel (Krücken, Stützapparate u. dergl.);
2. eine Rente für die Dauer der Erwerbsunfähigkeit.
 Die Rente beträgt:
 - a) im Falle völliger Erwerbsunfähigkeit für die Dauer derselben $66\frac{2}{3}$ Prozent des Jahresarbeitsverdienstes (Vollrente);*)
 - b) im Falle teilweiser Erwerbsunfähigkeit für die Dauer derselben denjenigen Teil der Vollrente, welcher dem Masse der durch den Unfall herbeigeführten Einbusse an Erwerbsunfähigkeit entspricht (Teilrente).

Ist der Verletzte infolge des Unfalles nicht nur völlig erwerbsunfähig, sondern auch derart hilflos geworden, dass er ohne fremde Wartung und Pflege nicht bestehen kann, so ist für die Dauer dieser Hilflosigkeit die Rente bis zu 100 Prozent des Jahresarbeitsverdienstes zu erhöhen.

*) Was bei Lotsen als Jahresarbeitsverdienst anzusehen ist, bestimmt laut §§ 11 u. 37 dieses Gesetzes das Statut der See-Berufsgenossenschaft.

§ 21. Im Falle der Tötung ist als Schadenersatz ausserdem zu leisten:

1. sofern die Bestattung am Lande erfolgt, als Sterbegeld der fünfzehnte Teil des Jahresarbeitsverdienstes, mindestens jedoch ein Betrag von fünfzig Mark;
2. eine den Hinterbliebenen vom Todestage des Verstorbenen ab zu gewährende Rente.

§ 22. Hinterlässt der Verstorbene eine Witwe oder Kinder, so beträgt die Rente für die Witwe bis zu deren Tode oder Wiederverheiratung, sowie für jedes hinterbliebene Kind bis zu dessen zurückgelegtem fünfundzwanzigsten Lebensjahre je 20 Prozent des Jahresarbeitsverdienstes.

Im Falle der Wiederverheiratung erhält die Witwe 60 Prozent des Jahresarbeitsverdienstes als Abfindung.

§ 24. Hinterlässt der Verstorbene Verwandte aufsteigender Linie, so wird ihnen, falls ihr Lebensunterhalt ganz oder überwiegend durch den Verstorbenen bestritten worden war, bis zum Wegfall der Bedürftigkeit eine Rente von insgesamt zwanzig Prozent des Jahresarbeitsverdienstes gewährt.

§ 25. Hinterlässt der Verstorbene elternlose Enkel, so wird ihnen, falls ihr Lebensunterhalt ganz oder überwiegend durch den Verstorbenen bestritten worden war, im Falle der Bedürftigkeit bis zum zurückgelegten fünfzehnten Lebensjahre eine Rente von insgesamt zwanzig Prozent des Jahresarbeitsverdienstes gewährt.

§ 26. Die Renten der Hinterbliebenen dürfen insgesamt 60 Prozent des Jahresarbeitsverdienstes nicht übersteigen. Ergibt sich ein höherer Betrag, so werden die Renten gekürzt.

11. Handelsgesetzbuch.

(Fassung vom 2. Juni 1902.)

§ 420.

Ferner sind in das Tagebuch (des Schiffes, Anm. des Herausg.) einzutragen:

.
jedes Annehmen eines Lotsen und die Zeit seiner Ankunft und seines Abganges.

§ 621.

Die gewöhnlichen und ungewöhnlichen Kosten der Schifffahrt wie Lotsengeld, fallen in Ermangelung einer entgegenstehenden Abrede dem Verfrachter allein zur Last, selbst wenn er zu den Massregeln, welche die Auslagen verursacht haben, auf Grund des Frachtvertrages nicht verpflichtet war.

§ 738. Hat sich das Schiff unter der Führung eines Zwangsloten*) befunden und haben die zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen die ihnen obliegenden Pflichten erfüllt, so ist der Reeder des Schiffes von der Verantwortung für den Schaden frei, welcher durch den von dem Lotsen verschuldeten Zusammenstoss entstanden ist.

*) Zwangslotse ist der Lotse, zu dessen Annahme den Schiffer eine obrigkeitliche Anordnung verpflichtet, und der die Führung, wenn auch nicht formell das Kommando, übernehmen muss. Offensichtlich unvernünftige Anordnungen des Zwangsloten braucht der Kapitän nicht zu befolgen. Reichsger.-Entsch. Bd. 19, S. 14.

§ 754. Die nachbenannten Forderungen gewähren die Rechte eines Schiffsgläubigers:

1.
2.
3.
4. die Lotsengelder,

§ 768. Die Forderungen, welche dieselbe Reise betreffen, sowie diejenigen, welche als dieselbe Reise betreffend anzusehen sind (§ 767), werden in nachstehender Ordnung berichtigt:

1. die öffentlichen Schiffs-, Schiffahrts- und Hafenabgaben (§ 754, No. 2);
2. die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung (§ 754, No. 3);
3. die Lotsengelder

II.

Die Organisation des deutschen Lotsenwesens.

A. Nordsee.

1. Ems.

Das Revier der Ems-Lotsen erstreckt sich von den Mündungen der Ems bis nach Papenburg, also etwa 64 Seemeilen. Es umfasst die Stationen **Papenburg**, **Leer**, **Emden** (hier wechseln die emsaufwärts gehenden Schiffe den Lotsen, der Binnenlotse, der den Seelotsen ablöst, kommt aus dem Aussenhafen von der Nesserland-Schleuse den Schiffen entgegen) und die Station zwischen **Borkum-Riff-Feuerschiff** und den Aussentonnen der Ems. Eventuell sind die Lotsenschuner auch etwas westlich von dieser Linie zu treffen. Die **deutschen** Lotsenschuner führen an der Stenge des **hinteren** Mastes eine blaue Flagge mit dem Buchstaben E in weisser Farbe, ausserdem in den Grosssegeln den Namen „Ems“. Die **niederländischen** Lotsenschuner, deren Station ebenfalls zwischen Borkum-Riff-Feuerschiff und den Emsmündungen ist, führen dasselbe Signal wie die deutschen, aber an der Stenge des **vorderen** Mastes, ausserdem im Grosssegel den Namen „Eems Delfzijl“ mit einer der Nummern 1, 2 oder 3. Nur in Notfällen dürfen nach deutschen Häfen bestimmte Schiffe durch niederländische und umgekehrt nach niederländischen Häfen bestimmte Schiffe durch deutsche Lotsen bedient werden.

Ein **Lotsenzwang** besteht **nicht**, er ist durch Ministerial-Erlass vom 21. Mai 1890 aufgehoben worden.

Das Lotsenwesen ist nicht staatlich organisiert, sondern wird ausgeübt durch die vom preussischen Staate subventionierte Emslotsgesellschaft zu Emden. **Reglement** und **Tarif** datieren vom 24. April 1865 und lauten:

Bekanntmachung des vormaligen **Königlichen Ministeriums der Finanzen** und des **Handels**, betreffend das **Lotswesen auf der Ems, d. d. Hannover, 24. April 1865, nach den inzwischen erfolgten Verordnungen abgeändert und vervollständigt.**

Nachdem der Lotsenzwang auf der Ems weiter hat beschränkt werden können, daneben aber eine Erhöhung des Binnenlotsgeldes, sowie eine Vervollständigung der bisherigen Anordnungen über das Emslotswesen überhaupt erforderlich geworden ist, so wird darüber, unter Bezugnahme auf den § 9 des Gesetzes über den Lotsenzwang auf der Ems vom 10. Juni 1860, sowie unter Aufhebung Unserer bezüglichen Bekanntmachungen vom 12. Juni 1860, 12. April und 27. Juni 1861, nachstehendes von Uns veröffentlicht, bezw. vorgeschrieben:

§ 1. Die Handhabung des Lotswesens auf der Ems, sowie auf der Leda aufwärts bis Leer bleibt unter Oberaufsicht der Königlichen Regierung der Emslotsgesellschaft zu Emden übertragen.

§ 2. Die Emslotsgesellschaft ist verpflichtet, gegen Erhebung und Bezug der in den angeschlossenen Tarifen (Anlagen A. und B.) und in den nachfolgenden Bestimmungen festgesetzten Lotsgelder, Vergütungen, Wartegelder usw. auf der

Emsstrecke zwischen der Nordsee und Papenburgersiel oder Halte und auf der Ledastrecke zwischen Leerort und Leer allen Schiffen stromaufwärts und stromabwärts genügende Lotshilfe auf Verlangen zu gewähren.

§§ 3—5 betreffen den durch Minist.-Erlass vom 21. Mai 1890 aufgehobenen Lotszwang.

§ 6. Zur Hauptstation für die Lotsen ist die Emdener Fahrwasserschleuse bestimmt.

Für alle nicht aus See einlaufenden Schiffe muss die gewünschte Lotshilfe bei den Agenten der Emslotsgesellschaft nachgesucht werden.

Zur Bedienung der aus See einlaufenden Schiffe ist eine Anzahl Lotsen auf zwei Lotsenschunern stationiert, welche sich regelmässig vor den Emsmündungen, d. h. unterhalb der Aussen-Huiberts-Tonne oder unterhalb der Aussen-Brouwer-Tonne (beide Tonnen in der Kompasspeilung Ost und West) befinden werden. Dieselben, wie auch jedes sonstige Lotsenfahrzeug der Emslotsgesellschaft, führen im Grossegel das Wort EMS und haben bei Tage am grossen Maste eine blaue Flagge mit einem weissen E, bei Nacht oder Nebel aber die in Artikel 8 der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897 vorgeschriebenen Lichter und Signale zu zeigen und zu geben.

Jedes Schiff, welches Loothilfe begehrt, muss solches vermittelt eines der in der Kaiserlichen Verordnung vom 14. August 1876 angegebenen Signale zu erkennen geben.

Schiffe, welche sich im Notzustande befinden, müssen, um dem Lotsenschuner von ihrer Lage Kenntnis zu geben, eins der in der Kaiserlichen Verordnung vom 9. Mai 1897 angegebenen Signale benutzen.

§ 7. Das Anbordbringen der verlangten Lotsen geschieht regelmässig auf Kosten der Emslotsgesellschaft. Nur wenn unter aussergewöhnlichen Umständen ausserordentliche Kosten dafür aufgewandt werden müssen, z. B. wenn zum Anbordbringen ein Rettungsboot oder besonders angenommene Hilfsleute erforderlich sind, hat der Führer des betreffenden Schiffes diese Kosten zu erstatten.

Wie die Führer der Lotsenfahrzeuge die Abgabe der verlangten Lotsen tunlichst zu beschleunigen haben, so müssen auch die Schiffsführer, welche Lotsen begehren, deren Herübernahme durch geeignete Schiffsmanöver in jeder Weise erleichtern.

§ 8. (Aufgehoben durch Ministerial-Erlass vom 20. April 1901, IIb, 3074.)

§ 9. Gegen Entrichtung der tarifmässigen Lotsgelder erhält jedes Schiff **einen** Lotsen.

Wenn ein Lotse nicht disponibel ist oder nicht an Bord geschafft werden kann, so steht die Vorsegelung mittelst eines Lotsenfahrzeuges oder mittelst eines anderen Schiffes, an dessen Bord sich ein Lotse befindet, der Gewährung eines Lotsen gleich. Im Falle der Vorsegelung durch ein Lotsenfahrzeug ist der volle, im anderen Falle nur der halbe tarifmässige Betrag der Lotsgelder zu entrichten.

Wird von einem Schiffsführer ein zweiter Lotse verlangt, so ist für diesen der doppelte tarifmässige Betrag des Lotsgeldes, also für die beiden Lotsen dreifaches Lotsgeld zu zahlen.

Die Bewilligung des zweiten Lotsen hängt übrigens vom Ermessen des Führers des Lotsenschiffes und davon ab, ob ein solcher disponibel ist.

Vergütungen und Entschädigungen für sonstige Hilfsleistungen oder Rettungshandlungen erfolgen in Gemässheit der einschlagenden Vorschriften, z. B. der Strandungsordnung vom 17. Mai 1874/30. Dezember 1901.

§ 10. Wenn Eisgang herrscht, oder wenn ein Schiff, für welches Lotshülfe begehrt wird,

- a) bedeutenden Schaden an der Takelage oder am Steuerruder oder
- b) Mangel an Ankern oder Tauen hat oder
- c) am Grunde sitzt oder endlich
- d) ausserhalb des Fahrwassers liegt,

so kann dem Schiffsführer die Annahme eines zweiten Lotsen angesonnen werden, für welchen dann bei Erhaltung des Schiffes das volle Lotsgeld, bei dessen Verluste aber nur die Hälfte mehr zu zahlen ist.

§ 11. Das Lotsgeld für aus See einlaufende Schiffe ist entweder dem Lotsen zu entrichten, sobald derselbe das Schiff auf seinen Ankerplatz gebracht hat, oder spätestens nach zwei Tagen dem am Bestimmungsorte des Schiffes befindlichen Agenten der Emslotsgesellschaft. In allen anderen Fällen muss das Lotsgeld an die Agenten oder bedienenden Lotsen gezahlt werden, bevor das Schiff unter Segel geht.

§ 12. (Aufgehoben durch Ministerial-Erlass vom 21. Mai 1890.)

§ 13. Den Lotsen ist an Bord der zu lotsenden Schiffe Kajütskost und erforderlichenfalls eine angemessene Schlafstelle unentgeltlich zu gewähren.

Wenn ein Schiffsführer, nachdem er bereits einen Lotsen an Bord genommen hat, die Abreise seines Schiffes, ohne dazu durch Wind oder Wetter gezwungen zu sein (also z. B. wegen Löschens oder Ladens), über 12 Stunden hinaus verzögert, so sind ausserdem noch an Wartegeld für die Zeit von über 12 bis 24 Stunden 3 Reichsmark und für jeden ferner angefangenen Zeitraum von 12 Stunden jedesmal drei fernere Reichsmark zu zahlen. Dasselbe gilt, wenn ein Schiff nach Einnahme eines Lotsen unter Quarantäne gelegt wird.

Bei Verzögerungen gleicher Art nach begonnener Abreise tritt die Verpflichtung zur Zahlung des vorerwähnten Wartegeldes sofort, also nicht erst nach 12stündiger Verzögerung ein.

§ 14. Wenn ein Lotse beim Ausbringen eines Schiffes wegen mangelnder Gelegenheit zur Rückkehr die Reise in See mit fortsetzen muss, so ist ihm, bis eine solche Gelegenheit sich findet, eine nach Verhältnis der Zeit der Gage des ersten an Bord befindlichen Steuermannes gleichkommende Entschädigung und der Betrag der Kosten der Rückreise bis zur Hauptstation zu zahlen.

Setzt auf besonderen Wunsch des Schiffsführers der Lotse die Reise in See mit fort, so ist ausser den zu erstattenden Kosten der Rückreise für jeden bis zur Wiederankunft des Lotsen an der Hauptstation verstreichenden Tag ein Wartegeld von 15 Reichsmark zu zahlen.

§ 15. Kann ein Schiff, welches einen Lotsen angenommen hat, wegen Eisganges oder anderer äusserer Hindernisse nicht an seinen Bestimmungsort gebracht werden, sondern muss es anderswo ein- oder an den Strand laufen, so steht es im freien Belieben des Schiffsführers, den Lotsen entweder zu entlassen oder ihn an Bord zu behalten. In beiden Fällen sind jedoch die Lotsgelder zu voll zu entrichten, wofür es dem Lotsen obliegt, nach Wegfall der Hindernisse das Schiff an seinen Bestimmungsort zu bringen. Im ersteren Falle hat der Schiffsführer dem Lotsen auch die Kosten der Reise nach und von der Hauptstation zu vergüten, im letzteren ihm Kajütskost, angemessene Schlafstelle und 6 Reichsmark Wartegeld für jeden Tag zu gewähren.

§ 16. Wenn ein Schiffsführer behufs des Aussegelns schon für die Flussstrecke oberhalb Emden statt des Binnenlotsen einen Seelotsen verlangt, so sind für letzteren, falls ein solcher zur Verfügung gestellt werden kann, ausser dem

tarifmässigen Lotsgelde auch die Reisekosten von der Hauptstation her, sowie bis zur Ankunft auf der Reede vor der Emdener Fahrwasserschleuse täglich 6 Reichsmark zu zahlen.

Denjenigen Lotsen, welche Schiffe nach einem Emsplatze unterhalb der Emdener Fahrwasserschleuse bringen, sind die Kosten der Rückreise nach der Hauptstation von den Schiffsführern mit nachstehenden Beträgen zu vergüten:

- a) von allen niederländischen Emsplätzen während der Monate April bis September 6 Mk. 75 Pfg., während der übrigen Zeit das Doppelte;
- b) von der Ley das ganze Jahr hindurch 4 Mk. 50 Pfg.)*
- c) von der Knock das ganze Jahr hindurch 1 Mk.

§ 17. Die Schiffsführer haben den Lotsen und sonstigen Angestellten und Beauftragten der Emslotsgesellschaft über alle Punkte, welche auf die zu entrichtenden Lotsgelder von Einfluss sind, wahrheitsgetreue und auf Verlangen schriftliche Auskunft zu geben.

Schiffsführer, welche sich der Entrichtung der schuldigen Lotsgelder entziehen oder zu entziehen versuchen, verfallen in eine Geldstrafe vom vierfachen Betrage der Summe, um welche eine Verkürzung eingetreten ist oder eingetreten sein würde.

Wird die nach dem ersten Absatze dieses Paragraphen zu erteilende Auskunft verweigert, so kann Geldstrafe bis zu 60 Mk. erkannt werden.

§ 18. Streitigkeiten in Betreff der Verpflichtung zur Zahlung der Lotsgelder, sowie in Betreff der zu entrichtenden Tarifsätze werden vorläufig im Verwaltungswege und zwar von derjenigen Obrigkeit (Amt, bezw. Magistrat einer selbständigen Stadt) entschieden in deren Bezirk die Entrichtung erfolgen muss. Die mit dieser vorläufigen Entscheidung nicht zufriedene Partei kann, wenn nicht beide Teile mit Anrufung der oberen Verwaltungsbehörde unter Ausschluss des Rechtsweges einverstanden sind, binnen einer dreiwöchigen Frist den Rechtsweg betreten. Diese Frist beginnt ihren Lauf mit dem Tage, an welchem dem betreffenden Teile die vorläufige Entscheidung eröffnet wird.

Ist binnen dieser Frist der Obrigkeit nicht nachgewiesen, dass entweder der Rechtsweg betreten oder Berufung bei der oberen Verwaltungsbehörde eingelegt sei, so hat die Obrigkeit ihre Entscheidung auf Anrufen einer der Parteien in Vollzug zu setzen.

Bei Abgabe der vorläufigen Entscheidung sind die Schiffsführer auf Antrag des die Entrichtung der Lotsgelder Verlangenden von der Obrigkeit anzuhalten, wegen Zahlung der verlangten Lotsgelder genügende Sicherheit zu bestellen. In welcher Weise die Sicherheit zu beschaffen ist, wird, wenn keine Einigung erfolgt, von der Obrigkeit festgesetzt.

§ 19. Für die Entrichtung der Lotsgelder haften zunächst die Schiffsführer, eventuell auch die Schiffe und deren Ladungen.

§ 20. Soweit der Lotsbetrieb auf der Ems und Leda der Emslotsgesellschaft überlassen ist, darf ausser den von ihr angenommenen oder zugelassenen Lotsen bei einer Strafe bis zu 150 Mk., welche im Unvermögensfalle nach § 28 des Polizei-

*) In Gemässheit der Bekanntmachungen der Direktion der Emslotsgesellschaft, d. d. Emden b Juni 1872 und 25. Mai 1878, werden die Reisekosten für Lotsen, welche Schiffe von und nach der Ley bringen, von der Lotsenkasse getragen.

strafgesetzes vom 25. Mai 1847 in Gefängnisstrafe zu verwandeln ist, niemand das Lotsgewerbe ausüben*) oder Lotsdienste leisten.

Diese Vorschrift erleidet jedoch in Notfällen und in solchen Fällen, wo Lotsen der Emslotsgesellschaft nicht zu erhalten sind, eine Ausnahme.

Die gegenwärtige Bekanntmachung tritt mit dem 1. Mai d. J. in Kraft.

Hannover, den 24. April 1865.

Königlich Hannoversches Ministerium der Finanzen und des Handels.

Erleben.

*) Polizei-Verordnung der Königl. Landdrostei zu Aurich vom 21. Okt. 1882 bestimmt auf Grund von § 11 der Verordnung vom 20. Sept. 1867 G.-S. S. 1529, dass Lotsdienste seitens solcher Personen, die nach den bestehenden Vorschriften nicht das Recht haben, das Lotsgewerbe auf der Ems und der Leda auszuüben, nicht in Anspruch genommen werden dürfen.

Jeder Schiffsführer, der diesem Verbote zuwider handelt, wird mit einer Geldstrafe bis zu Mk. 30 oder im Unvermögensfalle mit einer Gefängnisstrafe bis zu 14 Tagen bestraft.

Dieses Verbot erleidet nur dann eine Ausnahme, wenn berechtigte Lotsen nicht zu erlangen sind oder wenn ein Notfall vorliegt.

Aurich, den 25. Oktober 1882.

Königl. Landdrostei.

v. Zakrzewski.

Vorbemerkungen zu dem nachstehend abgedruckten Tarif für die Emslotsen.

1. Unter Tiefgang wird die Tiefe der jeweiligen Eintauchung des Schiffes verstanden.
2. Der Sommerdienst umfasst die Monate April bis September, der Winterdienst die Monate Oktober bis März, wobei der Tag entscheidend ist, an welchem der Lotse an Bord kommt.
3. Für einen Lotsen, der lediglich von Leerort bis Leer genommen wird, beträgt das Lotsgeld für Schiffe jeden Tiefganges im Sommer wie im Winter 3 Mark.
4. Für einen Hafenslotsen auf der Strecke von der Emdener Reede bis Emdener Hafen und umgekehrt, zu dessen Gewährung die Emslotsgesellschaft übrigens nicht verpflichtet ist, beträgt das Lotsgeld im Sommer wie im Winter für Schiffe von einem Tiefgange

bis einschliesslich 20 Dezimeter	=	3 Mk.	—	Pfg.
über 20 bis 25	"	=	4 "	50 "
" 25 " 30	"	=	6 "	— "
" 30 " 40	"	=	7 "	50 "
" 40 Dezimeter	"	=	9 "	— "

Anlage A und B.

Ems - Lotsgeld - Tarif

	A. Seelots							
	Rubrik I.				Rubrik II.			
	Für die Strecke von See, d. h. von allen Punkten unterhalb der Aussen-Huiberts-Tonne oder unterhalb der Aussen-Brouwers-Tonne (beide Tonnen in der Compass- Peilung Ost und West) bis zur Emder Reede und umgekehrt.				A. Von See [vgl. Spalte 1] bis Borkum, zur Ley oder bis zur Reede von Delfzyl u. umgek. B. Von der Aussen-Huiberts-Tonne oder der Aussen-Brouwers-Tonne und allen oberhalb dieser Tonnen, jedoch unterhalb der Aussen-Emshörn-Tonne (Compasspeilung überall Ost und West) belegenen Punkten bis zur Emder Reede und umgekehrt.			
	Sommerdienst		Winterdienst		Sommerdienst		Winterdienst	
Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	
Die nebenstehenden Sätze sind zu zahlen für Schiffe, die einen Tiefgang haben								
in Dezimetern von								
17 und weniger	17	—	26	—	11	—	17	—
über 17 bis 18 incl.	18	—	27	—	12	—	18	—
„ 18 „ 19 „	19	—	28	—	13	—	19	—
„ 19 „ 20 „	20	—	29	—	14	—	20	—
„ 20 „ 21 „	21	—	31	—	15	—	21	—
„ 21 „ 22 „	22	—	32	—	16	—	22	—
„ 22 „ 23 „	23	—	33	—	17	—	23	—
„ 23 „ 24 „	24	—	36	—	18	—	24	—
„ 24 „ 25 „	26	—	39	—	19	—	26	—
„ 25 „ 26 „	28	—	42	—	20	—	28	—
„ 26 „ 27 „	30	—	45	—	21	—	30	—
„ 27 „ 28 „	33	—	50	—	22	—	33	—
„ 28 „ 29 „	36	—	54	—	24	—	36	—
„ 29 „ 30 „	39	—	59	—	26	—	39	—
„ 30 „ 31 „	42	—	63	—	28	—	42	—
„ 31 „ 32 „	45	—	68	—	30	—	45	—
„ 32 „ 33 „	48	—	72	—	32	—	48	—
„ 33 „ 34 „	51	—	77	—	34	—	51	—
„ 34 „ 35 „	54	—	81	—	36	—	54	—
„ 35 „ 36 „	60	—	90	—	40	—	60	—
„ 36 „ 37 „	66	—	99	—	44	—	66	—
„ 37 „ 38 „	72	—	108	—	48	—	72	—
„ 38 „ 39 „	78	—	117	—	52	—	78	—
„ 39 „ 40 „	84	—	126	—	56	—	84	—
„ 40 „ 41 „	90	—	135	—	60	—	90	—
„ 41 „ 42 „	96	—	144	—	64	—	96	—
„ 42 „ 43 „	102	—	153	—	68	—	102	—
„ 43 „ 44 „	108	—	162	—	72	—	108	—
„ 44 „ 45 „	114	—	171	—	76	—	114	—
„ 45 „ 46 „	120	—	180	—	80	—	120	—
„ 46 „ 47 „	126	—	189	—	84	—	126	—
„ 47 „ 48 „	132	—	198	—	88	—	132	—
„ 48 „ 49 „	138	—	207	—	92	—	138	—
„ 49 „ 50 „	144	—	216	—	96	—	144	—
„ 50 „ 51 „	150	—	225	—	100	—	150	—
„ 51 „ 52 „	156	—	234	—	104	—	156	—
für jedes Dezimeter mehr	6	—	9	—	4	—	6	—

vom 18. Mai 1872.
7. Oktober 1901.

geld.								B. Binnenlotsgeld.							
Rubrik III.				Rubrik IV.								Für die Strecken			
Für die Strecke von der Aussen-Emshörn-Tonne und allen oberhalb derselben, jedoch unterhalb der Knock (in der Compass-Peilung Süd und Nord) belegenen Punkten bis zur Emder Reede und umgekehrt.				Für die Strecke von der Knock und allen oberhalb derselben belegenen Punkten bis zur Emder Reede und umgekehrt.								A. Von der Emder Reede aufwärts bis Leerort oder Leer und umgekehrt. B. Von Leer oder Leerort aufwärts bis Papenburgerziel oder Halte und umgekehrt. C. Die Hälfte der Sätze gilt für die Strecken 1. Emder Reede bis Ditzum-Oldersum, 2. Ditzum-Oldersum bis Leer, 3. Leer bis Weener, 4. Weener bis Papenburg und umgekehrt.			
Sommerdienst		Winterdienst		Sommerdienst		Winterdienst		Sommerdienst		Winterdienst		Sommerdienst		Winterdienst	
Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.
9	—	14	—	5	—	8	—	8	50	12	50				
10	—	15	—	6	—	9	—	9	—	13	—				
11	—	16	—	7	—	10	—	9	50	13	50				
12	—	18	—	8	—	11	—	10	—	14	—				
13	—	20	—	9	—	13	—	10	50	14	50				
14	—	21	—	10	—	15	—	11	—	15	—				
15	—	22	—	11	—	17	—	11	50	16	—				
16	—	23	—	12	—	18	—	12	—	17	—				
17	—	24	—	13	—	19	—	12	50	18	—				
18	—	26	—	14	—	21	—	13	—	19	—				
19	—	28	—	15	—	23	—	13	50	20	—				
20	—	30	—	16	—	24	—	14	—	21	—				
21	—	32	—	17	—	25	—	14	50	22	—				
22	—	34	—	18	—	27	—	15	—	23	—				
23	—	36	—	19	—	28	—	16	—	24	—				
24	—	38	—	20	—	30	—	17	—	25	50				
25	—	39	—	21	—	32	—	18	—	27	—				
26	—	41	—	22	—	33	—	19	—	28	50				
27	—	42	—	23	—	35	—	20	—	30	—				
30	—	45	—	24	—	36	—	21	—	31	50				
33	—	50	—	25	—	37	—	22	—	33	—				
36	—	54	—	26	—	38	—	23	50	34	50				
39	—	59	—	27	—	39	—	25	—	36	—				
42	—	63	—	28	—	41	—	26	50	39	—				
45	—	68	—	29	—	44	—	28	—	42	—				
48	—	72	—	30	—	45	—	30	—	45	—				
51	—	77	—	32	—	47	—	32	—	48	—				
54	—	81	—	33	—	50	—	34	—	51	—				
57	—	85	—	35	—	52	—	36	—	54	—				
60	—	90	—	37	—	55	—	39	—	58	50				
63	—	94	—	39	—	58	—	42	—	63	—				
66	—	99	—	42	—	63	—	45	—	67	50				
69	—	103	—	45	—	68	—	48	—	72	—				
72	—	108	—	48	—	72	—	51	—	76	50				
75	—	113	—	51	—	77	—	54	—	81	—				
78	—	117	—	54	—	81	—	57	—	85	50				
3	—	4	—	3	—	4	—	3	—	4	50				

Ausnahme-Bestimmungen vom 7. Oktober 1901:

- I. Die Hälfte des tarifmässigen Lotsgeldes (See- und Binnenlotsgeld) ist zu zahlen:
- für Schiffe, die ohne Ladung oder in Ballast kommen oder gehen;
 - für Schiffe, die den Hafen nur anlaufen, um Bunkerkohlen einzunehmen;
 - für Schiffe, die Steinkohlen oder Kokes von einem Emshafen nach anderen Häfen bringen;
 - für Schleppdampfer ohne Anhang.
Diese Bestimmung tritt mit der Massgabe in Kraft, dass als Mindestbetrag die in den einzelnen Rubriken des Tarifes als Sommer-taxe für 17 Dezimeter Tiefgang festgestellten Sätze zu entrichten sind.
 - Fahrzeuge der Herings- und sonstigen Hochseefischerei zahlen die Hälfte des Lotsgeldes ohne solche Einschränkung.
- II. Geschleppte Schiffe zahlen auf der Emsstrecke oberhalb Emden zwei Drittel des tarifmässigen Lotsgeldes.
- III. Wenn Schleppzüge nicht mehr als einen Lotsen nehmen, so wird das Lots-geld nur für das Fahrzeug gezahlt, das den grössten Tiefgang hat. Wird ein zweiter Lotse benutzt, so wird das Lotsgeld für diesen nach dem zweit-grössten Tiefgange der Fahrzeuge berechnet.
Als Schleppzug gilt jeder Dampfer mit einem oder mehreren Fahr-zeugen im Anhang.
- IV. Wenn ein und dasselbe Schiff im Laufe eines Kalenderjahres unter der Führung eines Lotsen mehr als sechs Reisen auf der Ems macht, so tritt mit der siebenten Reise eine Ermässigung des Lotsgeldes um 10 Prozent, mit der dreizehnten Reise eine solche um 20 Prozent und mit der neunzehnten Reise eine solche um 30 Prozent ein. Die Ermässigung wird für das Gebiet des Seelotsendienstes und für dasjenige des Binnenlotsdienstes besonders be-rechnet. Dabei gelten hinsichtlich des Seelotsgebietes die Strecken Emden-See und See-Emden, sowie hinsichtlich des Binnenlotsgebietes die Strecken Emden-Papenburg und Papenburg-Emden für je eine Reise. Diese Be-stimmungen kommen auch für den Fall zur Anwendung, dass nicht auf der ganzen Strecke See-Emden bezw. Emden-Papenburg oder umgekehrt ein Lotse benutzt wird.
- V. Für Schiffe einer und derselben Reederei werden die im Laufe eines Kalenderjahres an Seelotsgeld auf der Ems zu entrichtenden ersten 5000 Mk. zu voll, die zweiten 5000 Mk. mit 30 Prozent und die über 10 000 Mk. hinaus zu entrichtenden Seelotsfelder mit 50 Prozent Rabatt gezahlt. Der Rabatt wird am Schlusse eines Jahres im Rückerstattungswege vergütet.

Nachtrag vom 12. April 1902.

- I. Schiffe, die in den Häfen des Emslotsgebietes an Gewichtstonnen der Zahl nach nicht mehr als den zehnten Teil ihrer Netto-Registertons löschen oder laden, zahlen eingehend bezw. ausgehend nur die Hälfte des tarifmässigen Lotsgeldes.

II. Die Ermässigung des Lotsgeldes auf die Hälfte tritt ferner ein für Schiffe, die einen Emshafen nur als Nothafen anlaufen und ohne zu löschen oder zu laden wieder verlassen.

Dieser Nachtrag tritt mit der in den Ausnahme-Bestimmungen vom 7. Oktober 1901 hinter I d vorgeschriebenen Massgabe in Kraft.

Nachtrag vom 6. Februar 1903.

Schiffe des überseeischen Verkehrs bei Schiffahrtslinien, die bereit sind, im überseeischen Verkehr in regelmässiger Zeitfolge einen deutschen Emshafen anlaufen zu lassen, zahlen bis Ende des Jahres 1904 nur ein Viertel der tarifmässigen Lotsengebühren, und zwar ohne Rücksicht auf die Zahl der in dem Emshafen ein- oder ausgeladenen Gütertonnen. Als Mindestbeträge sind indessen die in den einzelnen Spalten des Tarifes als Sommergebühr für 17 Dezimeter Tiefgang festgestellten Sätze zu entrichten.

2. Jade.

Das Revier der Jadelotsen umfasst die Strecke von Wilhelmshaven bis Helgoland, eine Distanz von etwa 50 Seemeilen. Sie sind stationiert auf dem vor der Jade zwischen **Wangeroo** und **Feuerschiff „Weser“** kreuzenden Lotsendampfer „Jade“. (Ein zweiter Dampfer soll demnächst hinzutreten.) Eventuell sind auch Jadelotsen vom „Weser“-Feuerschiff zu bekommen (müssen **abgeholt** werden!), das Signal dafür ist die wehende Lotsenflagge an der Gaffel des Besanmastes. Das Jadelotsenfahrzeug zeigt nachts alle 15 Minuten **zwei** lange, kurz aufeinander folgende **Flackerfeuer**. Sämtliche Jadelotsen sind auch für die Fahrwasser der Weser und Elbe ausgebildet und kennen die Verhältnisse auf der Ems und an der Westküste von Schleswig-Holstein. Sie bringen auf Wunsch, sofern keine Elbe- oder Weserlotsen zu erhalten sind, Schiffe nach der Elbe und der Weser. Die Lotsenflagge bleibt jedoch auf einem solchen Schiffe wehen, und sobald ein Revierlotse angenommen werden kann, hat sich der Jadelotse ablösen zu lassen. (Verfügung des Chefs der Admiralität vom 3. Oktober 1876.)

Nach einem Vertrage zwischen dem Reichsmarineamt und der Hamburger Deputation für Handel und Schiffahrt vom 17. April 1895 haben 5 bis 6 Jadelotsen ständig mit den Cuxhavener Staatslotsen zusammen Elblotsendienst zu verrichten. Während ihres wechselnden Kommandos auf der Elbe unterstehen die Jadelotsen, ausschliesslich der Disziplinarstrafgewalt, dem Lotsinspektor zu Cuxhaven.

Ein **Lotsenzwang** besteht auf der Jade lediglich für **ausländische Kriegsschiffe**.

Die Lotsen sind deutsche Reichsbeamte und unterstehen dem von der kaiserlichen Marinestation an der Nordsee, Wilhelmshaven, ressortierenden Lotsenkommando an der Jade. Ihre Verhältnisse im einzelnen sind geregelt durch die Dienstanweisung für das Lotsenkommando vom 18. Juni 1900.

Dienstanweisung für das Lotsenkommando an der Jade.

Vom 18. Juni 1900.

(Auszug.)

§ 1. Dem Lotsenkommando an der Jade ist der Seelotsendienst auf der Jade und das Seezeichenwesen für die Fahrwasser der Jade und von Helgoland unterstellt, auch liegt ihm die dauernde Beobachtung und Beaufsichtigung der Fahrwasserverhältnisse ob.

Vorstand des Lotsenkommandos ist der Lotsenkommandeur, welcher den Dienstbetrieb nach den Bestimmungen dieser Dienstordnung, insbesondere der Vorschrift Anlage 1 zu leiten hat.

§ 4. Für die Annahme, Ausbildung, Anstellung und Beförderung des Lotsenpersonales ist die besondere Vorschrift Anlage 2 massgebend.

§ 8. Die Militärbeamten*) bedürfen zu ihrer Verheiratung der Genehmigung. Diese ist unter Anschluss der erforderlichen Nachweise auf dem Dienstwege für den Lotsenkommandeur bei dem Staatssekretär des Reichsmarineamtes, für die übrigen Militärbeamten beim Küstenbezirksamt VI nachzusehen.

Die Zivilbeamten**) bedürfen einer solchen Genehmigung nicht, haben aber von der Absicht ihrer Verheiratung dem Lotsenkommando vor dem Aufgebot Anzeige zu machen.

§ 13. Der mit der Führung des Lotsenschuners beauftragte Oberlotse ist Vorstand des Seelotsendienstes. Er hat alle Aufgaben des Lotsendienstes nach Anweisung des Lotsenkommandeurs, nach Massgabe der Vorschrift für die Oberlotsen — Anlage 4 — und der folgenden Bestimmungen zu erfüllen.

§ 14. Aufgabe des Lotsendienstes ist die Versorgung der Schiffe und Fahrzeuge der Kaiserlichen Marine mit den erforderlichen Lotsen für das Jadedefahrwasser, für die Elbe bis Hamburg und die Weser bis Nordenham.

Auch allen anderen Schiffen haben die Jadelotsen Lotsenhilfe zu leisten, soweit sie nicht für Kriegsschiffe beansprucht werden, mit der Massgabe, dass nach der Elbe und Weser nur dann Lotsendienste geleistet werden, wenn Revierlotsen nicht zur Stelle sind, und in dem Falle nur bis dahin, wo diese angetroffen werden.

§ 15. 1. Allen von See einkommenden Schiffen ist vor der Jademündung Lotsenhilfe anzubieten, sowie allen mit Jadelotsen nach See gehenden Schiffen der Lotse dort abzunehmen.

Die Entsendung der Lotsenfahrzeuge ordnet der Lotsenkommandeur an. Mit seiner Genehmigung können nach der Jade bestimmte Schiffe sich Lotsen nach einem anderen deutschen Nordseehafen kommen lassen und umgekehrt Lotsen nach ausserhalb mitnehmen.

2. Der Dienst des Lotsen beginnt mit dem Augenblick, in welchem er vom Kommandanten oder Führer des Schiffes zur Übernahme des Lotsendienstes aufgefordert wird, und endet, sobald der Ort, nach welchem Lotsenhilfe beansprucht

*) Von ihnen kommen hier nur Lotsenkommandeur, Oberlotsen und Lotsen in Betracht.

**) Zu ihnen gehören die Lotsenaspiranten.

ist, erreicht ist. Der Lotse muss nach Beendigung seines Dienstes sofort entlassen und an Land gesetzt werden.

3. Müssen Schiffe bei ungünstigen Witterungsverhältnissen am Ort ihrer Bestimmung ankern, so darf der Lotse an Bord behalten werden.

Der Lotsenkommandeur ist befugt, den Schiffen auch für längere Zeit einen Lotsen zu belassen, sofern dies ohne Betriebsstörung ausführbar ist.

§ 16. Die Verteilung der Lotsen für die verschiedenen Ablösungen erfolgt durch den Lotsenkommandeur.

Die Kommandierung zur Leistung der Lotsenhilfe geschieht nach einer bestimmten Reihenfolge, sofern nicht besondere Aufgaben gestellt sind, welche die Auswahl eines geeigneten Lotsen erfordern.

Wird diese Abweichung von der Regel nicht vom Lotsenkommandeur angeordnet, so ist deren Begründung im Tagebuch des Lotsenfahrzeuges oder dem Meldebuch der Lotsenwache ersichtlich zu machen. Im übrigen regelt die Vorschrift für die Lotsen — Anlage 5 — den Lotsendienst.

§ 17. 1. Nicht zur Kaiserlichen Marine gehörende Schiffe haben für die gewährte Lotsenhilfe das tarifmässige Lotsengeld — Lotsentarif, Anlage 6 — zu zahlen. Sofern die Beförderung des Lotsen zum Antritt oder nach Beendigung seines Dienstes nicht durch ein Lotsenfahrzeug erfolgt, sind auch die tarifmässigen Reisegebühren zu entrichten.

2. Die Lotsengebühren und das Reisegeld werden nach Beendigung des Lotsendienstes an den betreffenden Lotsen gezahlt unter gleichzeitiger Ausfüllung des Lotsenzettels.

Von Wilhelmshaven abgehende Schiffe können die Lotsengebühren vor ihrem Abgange auf der Lotsenwache bezahlen.

3. Ein Viertel der eingekommenen Lotsengebühren gelangt nach Schluss des Rechnungsjahres an das Lotsenpersonal derart zur Verteilung, dass die Oberlotsen je drei, die Lotsen I. und II. Klasse je zwei und die Lotsenasspiranten, sofern durch ihre Lotsentätigkeit Gebühren eingekommen sind, je ein Anteil erhalten. Die Nachweisung über die Verteilung des Lotsengelderanteils ist dem Staatssekretär des Reichsmarineamtes bis zum 15. April jedes Jahres auf dem Dienstwege zur Genehmigung einzureichen.

Anlage 1.

Vorschrift für den Lotsenkommandeur.

(Auszug.)

§ 1. Der Lotsenkommandeur ist der Vorgesetzte aller zum Lotsenkommando gehörigen Personen. Die Baulichkeiten der Fahrzeuge, Inventarien und Materialien des Lotsenkommandos sind dem Kommandeur für den Dienstbetrieb zur Verfügung gestellt. Er ist für den Gang der Geschäfte und die Erfüllung der Aufgaben verantwortlich und hat dahin zu wirken, dass seine Untergebenen ihren Dienstpflichten stets in vollem Umfange gewissenhaft nachkommen, sowie für dieselben eingehend herangebildet werden.

§ 2. Hauptaufgabe des Lotsenkommandeurs ist es, beim gesamten Lotsenpersonal die genaueste Kenntnis des Jadedefahrwassers mit allen Seezeichen zu er-

halten und für die ausreichende Kenntnis mit den Fahrwasserverhältnissen der Elbe, Weser und bei Helgoland Sorge zu tragen.

Der Lotsenkommandeur ordnet die zur Erreichung dieser Ausbildung nötigen Übungsfahrten an und beteiligt sich an denselben, soweit seine übrigen Dienstgeschäfte dies zulassen.

§ 4. Der Lotsenkommandeur hat in Rücksicht des wechselnden Bedürfnisses an Lotsenhilfe die Lotsen so zu verteilen, dass allen Ansprüchen auf Lotsenhilfe genügt werden kann.

Dementsprechend hat er die Kommandierung der Lotsen und Entsendung der Lotsenfahrzeuge anzuordnen.

§ 10. Der Lotsenkommandeur hat alle Personalangelegenheiten, Geheimsachen und solche, welche technischer Natur sind, persönlich zu bearbeiten.

Anlage 2.

Vorschrift über die Ergänzung, Ausbildung und Beförderung des Lotsenpersonals.

§ 1. Zum Jadelotsenpersonal gehören:

Der Lotsenkommandeur, die Oberlotsen, die Lotsen und die Lotsenaspiranten.

§ 2. Die Einstellung in das Jadelotsenpersonal erfolgt als Lotsenaspirant. Die Lotsenaspiranten werden von dem Lotsenkommandeur nach erfolgter Genehmigung des Küstenbezirksinspektors zu Wilhelmshaven mittelst Vertrags auf dreimonatliche Kündigung angenommen.

§ 3. Als Lotsenaspiranten werden nur Seeleute von Beruf eingestellt, welche

- a) eine Seefahrtzeit von mindestens vier Jahren nachweisen können, von denen zwei Jahre als Vollmatrose bzw. Matrose oder Obermatrose in der Kaiserlichen Marine, sowie sechs Monate auf einem Dampfer erworben sein sollen;
- b) körperlich vollständig gesund und kräftig gebaut,
- c) nicht über 26 Jahre alt sind;
- d) im Sinne der Verordnung, betr. die Untersuchung der Seeschiffer usw. auf Farbenblindheit vom 11. Juni 1891, Zentralblatt für das Deutsche Reich, S. 156-157 nicht farbenblind sind, sondern ein sehr gutes Sehvermögen besitzen;
- e) eine gute Schulbildung besitzen, leserlich schreiben und sicher rechnen können;
- f) über ihre gute Führung während ihrer Dienstzeit in der Marine, sowie der Fahrzeit auf Handelsschiffen sich ausweisen können.

2. Ausnahmsweise dürfen auch solche Bewerber, welche das 32. Lebensjahr noch nicht überschritten haben, als Aspiranten eingestellt werden.

Für zivilversorgungsberechtigte Unteroffiziere des Steuermanns- und Botmannsfaches wird die Grenze des Lebensalters allgemein auf 32 Jahre erweitert.

§ 4. Bei der Einberufung zum Dienst Eintritt ist folgende Reihenfolge zu beobachten:

1. Unteroffiziere des Steuermanns- und Botsmannsfaches, welchen der Zivilversorgungsschein gemäss § 10 des Gesetzes vom 4. April 1874 — M.-V.-Bl. S. 103 ff. — verliehen worden ist.
2. Bereits im Dienste des Lotsenkommandos stehende geeignete Personen.
3. Unteroffiziere des aktiven Dienststandes der Marine, welche zur Probedienstleistung nach den hierüber bestehenden allgemeinen Bestimmungen kommandiert werden.
4. Der Tag der Einstellung als Lotsenaspirant ist für das Dienstalder der Aspiranten bis zur abgelegten Prüfung — § 10 — massgebend.

Bei Berechnung der pensionsfähigen Dienstzeit wird die Dienstzeit als Aspirant voll angerechnet.

§ 5. 1. Für die Ausbildung der Lotsenaspiranten ist ein nach Zeit und Gegenständen geordnetes Programm vom Lotsenkommandeur aufzustellen und jährlich am 1. Dezember für das kommende Jahr dem Küstenbezirksinspektor zur Genehmigung vorzulegen.

2. Die praktische Ausbildung der Aspiranten erfolgt vorzugsweise auf den Lotsenfahrzeugen und auch auf den Tonnenlegern unter Leitung der Oberlotsen und der Führer dieser Fahrzeuge. Sie soll sich auf alle Dienstkenntnisse erstrecken, welche der Lotse besitzen muss, um in seinem Berufe tüchtig und zuverlässig zu sein.

3. Diejenigen wissenschaftlichen Belehrungen, welche den Aspiranten nicht an Bord gegeben werden können, erhalten sie während der Wintermonate durch besonderen Unterricht. Die Lehrer bestimmt der Lotsenkommandeur, welcher die Erfolge der Ausbildung zu überwachen und für deren sachgemässen Fortgang zu sorgen hat.

4. In gleicher Weise hat sich der Küstenbezirksinspektor bei gelegentlichen Besichtigungen von dem Fortgange der Ausbildung zu überzeugen.

§ 6. 1. Nachdem die Lotsenaspiranten ihre erste Ausbildung beim Lotsenkommando in der Kenntnis der Jade und der benachbarten Gewässer erhalten haben, werden sie für die Dauer einer Vermessungsperiode an Bord des Vermessungsschiffes der Nordsee kommandiert.

2. Aufgaben der Ausbildung an Bord dieses Schiffes sind:

- a) Erweiterung der Fahrwasserkenntnisse in den Nordseegeewässern, besonders ausserhalb der Jade;
- b) Ausbildung der Orientierungsgabe;
- c) Loten, Winkelmessen, Peilen, Bestimmen und Schätzen von Entfernungen, Beobachten des Wasserstandes, der Stromrichtung und Geschwindigkeit, Berichtigen und Eintragen der Beobachtungen in die Arbeitskarte. Alles mit besonderer Berücksichtigung der Ausbildung im Kartenlesen.

3. Nach Ablauf des Kommandos ist über die eingeschifften Aspiranten ein Zeugnis auszustellen, in welchem der Kommandant besonders über die Brauchbarkeit derselben vom militärischen Standpunkte sich auszusprechen hat.

4. Lautet dasselbe ungünstig, so entscheidet der Küstenbezirksinspektor, ob der betreffende Aspirant zu entlassen oder zu einer nochmaligen Einschiffung auf dem Vermessungsschiff zuzulassen ist.

5. Es sind in der Regel nur zwei Aspiranten gleichzeitig an Bord zu kommandieren. Eine mehrmalige Kommandierung findet, abgesehen von den gemäss Absatz 4 eintretenden Fällen, nicht statt.

6. Für die Zeit der Kommandierung erhalten die Aspiranten die Schiffsverpflegung.

Zum Schiffsdienst, mit Ausnahme des Reinigungsdienstes, dürfen sie herangezogen werden.

§ 7. 1. Die Befähigung zur Anstellung als Lotse erwirbt der Aspirant durch zufriedenstellende Ablegung der Lotsenberufsprüfung, zu welcher er nach dreijähriger tadelloser Dienstzeit als Aspirant zugelassen werden darf.

2. Nach bestandener Prüfung erhält der Aspirant einen vom Küstenbezirksinspektor ausgestellten Anstellungsschein, durch den ihm das Anrecht auf Beförderung zum Jadelotsen II. Klasse bei eintretender Vakanz verliehen wird. Die Beförderung erfolgt in der bei Ausstellung der Anstellungsscheine festgesetzten Reihenfolge.

3. Bei eintretender Entlassung eines mit Anstellungsschein versehenen Aspiranten verliert dieser Schein mit der Entfernung aus dem Dienst oder dem Tage der Kündigung seine Gültigkeit.

§ 8. Die Prüfungskommission besteht aus dem Küstenbezirksinspektor als Vorsitzenden, einem Kapitänleutnant, dem Lotsenkommandeur und einem vom Küstenbezirksinspektor zu bestimmenden Oberlotsen als Mitgliedern. Die Kommandierung des Kapitänleutnants ist beim Chef der Marinestation der Nordsee zu beantragen.

§ 9. 1. Die in der Lotsenberufsprüfung nachzuweisenden Kenntnisse und Fähigkeiten sind in der Anlage A angegeben.

In den daselbst unter No. 1 aufgeführten Gegenständen erfolgt eine schriftliche Prüfung, in den übrigen eine mündliche und praktische.

Ist der zu prüfende Lotsenaspirant im Besitze eines Steuermannpatentes, so kann von seiner Prüfung in den unter 2 der Anlage A aufgeführten Gegenständen abgesehen werden.

2. Nach beendeter Prüfung hat die Prüfungskommission in einer Verhandlung das Ergebnis der Prüfung festzustellen und dem Prüfling eins der Prädikate: ungenügend, genügend, gut, sehr gut zu erteilen.

Sofern sich Anlass zu besonderen Bemerkungen bietet, sind diese in die Verhandlung aufzunehmen. Haben gleichzeitig mehrere Aspiranten die Prüfung bestanden, so ist in der Verhandlung die Reihenfolge festzustellen, in welcher sie zu rangieren haben. — Vergl. § 10.

§ 10. Das Dienstalder derjenigen Aspiranten, welche gleichzeitig die Lotsenberufsprüfung bestanden haben, wird vom Küstenbezirksinspektor nach folgenden Grundsätzen festgesetzt:

1. Zivilversorgungsberechtigte Aspiranten gehen den anderen vor.
2. Die übrigen Aspiranten werden nach der von ihnen erlangten praktischen Befähigung, den in der Prüfung dargelegten Kenntnissen, ihren moralischen und Charaktereigenschaften rangiert.

§ 11. Wenn ein Aspirant in dem theoretischen Teil der Berufsprüfung nicht besteht, sich aber sonst als tüchtig und zuverlässig erwiesen, auch ohne Tadel geführt hat, so kann ihm vom Küstenbezirksinspektor auf Antrag des Lotsenkommandos gestattet werden, innerhalb Jahresfrist sich nochmals zur Prüfung zu melden.

Denjenigen Lotsenaspiranten, welche endgültig die Lotsenberufsprüfung nicht bestanden haben, ist das Dienstverhältnis zu kündigen.

- § 12. 1. Die Lotsen gliedern sich dem Range nach in
- Lotsen II. Klasse,
 - Lotsen I. Klasse und
 - Hafenlotsen.

Die Hafenslotsen ergänzen sich aus den Lotsen I. Klasse oder älteren Lotsen II. Klasse, haben den Rang der Lotsen I. Klasse, aber keinen Anspruch auf den Lotsengelderanteil.

§ 13. Die in der Lotsenberufsprüfung nachgewiesene Befähigung soll nach der Beförderung zum Lotsen II. Klasse, wie folgt, weiter ausgedehnt werden:

1. Durch Teilnahme der Lotsen an den von den Fahrzeugen des Lotsenkommandos auszuführenden Vermessungen und den bezüglichlichen Kartierarbeiten. Die Lotsen sollen im Winkelmessen, in der Eintragung durch Winkelmessung bestimmter Punkte, Reduzierung geloteter Wassertiefen usw. geübt werden.
 2. Durch Leistung von Lotsendiensten an Bord der Schiffe der Kaiserlichen Marine sollen sie sich vollständige Vertrautheit mit deren Manövrierfähigkeit und Sicherheit in den für alle Manöver zu machenden Angaben erwerben.
 3. Bei ihrer Kommandierung auf Schiffe, welche im Geschwader fahren, sollen sie sich mit den üblichen Marschordnungen vertraut machen, eine allgemeine Kenntnis der Geschwaderformationen und der für deren Veränderung erforderlichen Manöver sich erwerben. Zu diesem Zweck dürfen die Lotsen nach Beendigung ihres eigentlichen Lotsendienstes an Bord deutscher Kriegsschiffe verbleiben, wenn der Geschwaderchef dies wünscht oder gestattet. Die Bordgebühren regeln sich nach der Friedens-Besoldungsvorschrift — § 60, 12 —.
 4. Die Lotsen sollen befähigt werden, die Reviere, für welche sie geprüft sind, auch nach Auslegung der Kriegsbetonung zu befahren.
 5. Im Hafenslotsendienst sind die Lotsen soweit auszubilden, dass sie Schiffe mittleren Tiefganges durch die Schleusen der Einfahrten von Wilhelmshaven selbständig durchbringen können.
 6. Die Lotsen sollen sich eine so genaue Kenntnis der Weser und Ems erwerben, dass sie auf diesen Revieren sichere Lotsendienste leisten können. Eine Kenntnis des Elbfahrwassers von See bis Hamburg müssen sie sich in dem Umfange aneignen, dass sie die Lotsenberufsprüfung für dieses Fahrwasser bestehen können.
- Die Erlangung und Erhaltung dieser Kenntnisse wird durch Entsendung der Lotsenfahrzeuge nach dorthin unter Leitung der Oberlotsen erworben.
7. Ferner sind die Lotsen mit den Gewässern der Westküste von Schleswig-Holstein, vorzüglich dem Lister Tief, dem Schmal-Tief und der Hever, bekannt zu machen.
 8. Diese Ausbildung erfolgt durch besondere Fahrten der Lotsenfahrzeuge sowie während einer mehrmonatigen Einschiffung an Bord des Vermessungsschiffes der Nordsee. Letztere hat nur einzutreten, wenn die Aufgaben des Vermessungsschiffes die Fahrten in den zu 7 bezeichneten Gewässern möglich machen, was durch die jährliche Vermessungsvorschrift festgestellt wird.
 9. An Bord des genannten Schiffes sind nur ein bis höchstens zwei Lotsen gleichzeitig zu kommandieren, und erfolgt diese Kommandierung über den Besatzungsetat hinaus.
 10. Nach Beendigung dieses Kommandos hat der Kommandant in einem Zeugnis über die erworbenen Kenntnisse und die bewiesene Lotsenqualifikation jedes Mannes sich auszusprechen. Lautet das Zeugnis ungünstig, so entscheidet der Küstenbezirksinspektor, ob eine nochmalige Kommandierung zu erfolgen hat.

11. Bezüglich der Überwachung der Weiterbildung der Lotsen II. Klasse finden die Bestimmungen des § 5, 3 u. 4 sinngemässe Anwendung.
12. Das Lotsenkommando hat über den Stand der Ausbildung der Lotsen am 1. November jedes Jahres dem Küstenbezirksinspektor zu berichten.

§ 14. Die zur Erhaltung und Erweiterung der Kenntnisse des Jadedefahrwassers vorzunehmenden Révisionsfahrten werden von dem Lotsenkommandeur geleitet. Monatlich muss wenigstens einmal eine Nachtfahrt auf dem Lotsenschoner ausgeführt werden.

§ 15. Lotsen II. Klasse, welche die im § 13 bezeichneten Kenntnisse nachweisen, eine mindestens dreijährige Dienstzeit als Lotse II. Klasse erlangt und sich tadellos geführt haben, sind bei eintretender Vakanz zur Beförderung zum Lotsen I. Klasse vorzuschlagen.

§ 16. 1. Lotsen I. und II. Klasse, welche sich als tüchtig bewährt und gut geführt haben, können auf ihren Antrag zum Besuch der Deckoffizierschule während eines Winterhalbjahres zugelassen werden, sofern ihre persönlichen Eigenschaften ein Bestehen der Steuermannsprüfung wahrscheinlich machen und die dienstlichen Verhältnisse die Beurlaubung zulassen.

2. Derartige Anträge sind auf dem Dienstwege dem Staatssekretär des Reichsmarineamtes zur Entscheidung vorzulegen, wobei der Lotsenkommandeur sich zu den im Absatz 1 bezeichneten Vorbedingungen zu äussern hat.

§ 17. Zum Oberlotsen können befördert werden:

1. Schiffsführer } welche das Befähigungszeugnis zum Lotsen I. Klasse
2. Steuerleute } besitzen.
3. Lotsen I. Klasse, welche das Befähigungszeugnis zum Steuermann für grosse Fahrt besitzen oder die Steuermannsprüfung auf der Deckoffizierschule abgelegt haben.

Massgebend für die Wahl des für die Beförderung in Vorschlag zu bringenden Bewerbers ist die Befähigung zu dieser Stelle, nicht das Dienstalter.

§ 18. Zum Lotsenkommandeur soll in der Regel ein inaktiver geeigneter Seeoffizier ernannt werden. In Ermangelung derartiger Bewerber kann der älteste geeignete Oberlotse zur Beförderung zum Lotsenkommandeur vorgeschlagen werden.

§ 19. Lotsenaspiranten, welche den Anstellungsschein und das Befähigungszeugnis als Steuermann für grosse Fahrt besitzen oder die Steuermannsprüfung auf der Deckoffizierschule abgelegt haben, können auf ihren Antrag bei eintretender Vakanz zu Untersteuerleuten ernannt werden. Sind solche Aspiranten nicht vorhanden, so kann ein geeigneter Lotse oder ein ausserhalb des Lotsenpersonals stehender geeigneter Steuermann auf Wunsch als Untersteuermann zur Einstellung in Vorschlag gebracht werden.

§ 20. 1. Zu Steuerleuten können befördert werden Lotsen I. und II. Klasse, welche die Steuermannsprüfung auf der Deckoffizierschule bestanden haben oder im Besitze des Befähigungszeugnisses als Steuermann für grosse Fahrt sind, sowie Untersteuerleute beim Lotsenkommando.

2. Sind mehrere Bewerber vorhanden, so sind in erster Linie die mit dem Zivilanstellungsberechtigungsschein versehenen Lotsen zu berücksichtigen. Im übrigen entscheidet persönliche Befähigung und das Dienstalter.

3. Um den Steuerleuten und Untersteuerleuten die Kenntnis des Jadedefahrwassers zu erhalten, haben sie alljährlich acht Tage an Fahrten der Lotsenfahrzeuge teilzunehmen.

§ 21. Die Schiffsführer der Feuerschiffe ergänzen sich aus der Reihe der Steuerleute. Bei eintretendem Bedarf ist der dienstälteste und geeignete Steuermann zum Schiffsführer in Vorschlag zu bringen.

§ 22. Die Beförderungsvorschläge des Personals werden vom Lotsenkommandeur aufgestellt und dem Küstenbezirksinspektor eingereicht, welcher dieselben mit seiner Begutachtung dem Staatssekretär des Reichsmarineamtes zur Entscheidung vorlegt.

Den Vorschlägen sind die Personalpapiere des zur Beförderung Vorge schlagenen und ein vom Lotsenkommandeur auszustellendes Befähigungszeugnis beizufügen.

§ 23. Über die Einstellung, Ausbildung und Prüfung von Hilfslotsen für die Jade gelten die in der Anlage B enthaltenen Vorschriften.

Anlage A zu § 9, 1.

Kenntnisse,

welche

in der Lotsenberufsprüfung verlangt werden.

1. Fertigkeit im Lesen, Schreiben und Rechnen, soweit es der Dienst als Lotse nötig macht.
2. Sicherheit im Gebrauch der Seekarten, Fähigkeit, den Ort des Schiffes darin richtig zu bestimmen und festzulegen nach Länge und Breite, nach Kurs und Distanz, nach Peilungen, Lotungen und Winkelmessungen. Bestimmung des Generalkurses und der Distanz durch Koppeln mehrerer Kurse.
3. Allgemeine Kenntnis der Konstruktion des Kompasses und Fertigkeit im praktischen Gebrauch desselben, der verschiedenen in der Marine eingeführten Loggs und Lote, sowie der Spiegel-Winkelmessinstrumente.
4. Kenntnis des für die Praxis Notwendigen über das Wesen der Deviation der Kompassse, über ihre Bestimmung besonders durch Peilen von Landobjekten und über Einrichtung und Gebrauch der Deviationstabellen.
5. Kenntnis der verschiedenen Schiffsklassen der Marine mit Bezug auf ihre Manövrierfähigkeit.
6. Anker auf und unter Segel gehen.
7. Ankern und Vertäuen unter verschiedenen Umständen, Ankern auf Legerwall mit den dafür zu treffenden Vorbereitungen.
8. Das Manövrieren mit einem Schiffe unter den in den Lotsengewässern vorkommenden, durch Wind, Seegang, Ebbe, Flut und Eisgang hervorgerufenen besonderen Verhältnissen, Wenden, Halsen, Backbrassen, Beidrehen zum Loten. Das Setzen von Segeln bei starkem Winde, Reefen und Bergen der Segel, Manövrieren mit Dampfern.
9. Genaue Kenntnis des Jedefahrwassers, der Fahrwasser um Helgoland, des Wattfahrwassers zwischen Harle und Jade, zwischen Weser und Jade, der vorhandenen Untiefen. Vollständiges Vertrautsein mit den Tiefen-, Strom- und Gezeitverhältnissen, insbesondere den Eigentümlichkeiten der Jade inbezug auf Wind und sonstige Einflüsse, den unter den verschiedenen Strom- und Witterungsverhältnissen geeignetsten Ankerplätzen, den sämtlichen Land-

- marken, Leuchtfeuern, Tonnenlagen, den Unterscheidungszeichen aller Seezeichen in den vorbezeichneten Fahrwassern. Fähigkeit, in denselben auch dann Lotsendienste zu leisten, wenn nur die Kriegsbezeichnung vorhanden ist.
10. Allgemeine Kenntnis der Fahrwasserverhältnisse, sämtlicher Seezeichen, Landmarken und Ankerplätze in der Elbe bis Brunsbüttel, der Weser bis Geestemünde, des Norderneyer Seegatts, der Ems bis Emden-Reede.
 11. Dienstkenntnis der besonders für den Lotsendienst zu beobachtenden Vorschriften und zu befolgenden Regeln.
 12. Kenntnis sämtlicher allgemeinen seepolizeilichen Verordnungen und Vorschriften sowie der besonderen für die unter 9 und 10 bezeichneten Reviere, der Not-, Lotsensignal- und Strandungsordnung.
 13. Behandlung der Brieftauben an Bord.
 14. Vertrautheit im Gebrauch des internationalen Signalbuches, allgemeine Kenntnis des Signalsystems und der Signalapparate der Kaiserlichen Marine sowie der Nationalflaggen der bedeutenderen Seestaaten.

Anlage B.
zu § 23.

Anweisung

für die

Einstellung, Ausbildung und Prüfung von Jadehülfslotsen.

- § 1. Als Jadehülfslotsen können eingestellt werden:
 - a) geeignete Elb-, Weser- und Emslotsen;
 - b) im Dienst des Lotsenkommandos stehende geeignete Matrosen.
- § 2. Die Ausbildung zu Jadehülfslotsen erfolgt an Bord der Lotsenfahrzeuge.
- § 3. Die im § 1 a bezeichneten Lotsen werden nach folgenden Grundsätzen einberufen:
 1. Die Aufforderung zur Teilnahme an den Ausbildungskursen, die Auswahl der Teilnehmer und ihre Einberufung geschieht durch die vorgeetzte Dienstbehörde. Vor der Einberufung zum Ausbildungskursus haben die sich Meldenden, soweit sie nicht dienstpflichtig sind, sich schriftlich zu verpflichten, beim Ausbruch eines Krieges und für die Dauer desselben auf Verlangen als Kriegsfreiwillige einzutreten.
 2. Die Einberufenen müssen in jeder Beziehung tüchtig und zuverlässig und dürfen nicht älter als 45 Jahre sein.
- § 4. 1. Es finden jährlich zwei bis drei Ausbildungskurse von etwa je zehnwöchiger Dauer in der Zeit vom 1. Mai bis 1. Oktober statt. Die Ausbildung von Emslotsen darf nur in der Zeit vom 1. Dezember bis 1. Mai erfolgen.
 2. Die unter § 1 b genannten Matrosen erhalten eine fortlaufende Ausbildung bei den Dienstfahrten der Lotsenfahrzeuge, zu welchem Zweck auch die geeigneten Feuerschiffsmatrosen zeitweilig auf diese Fahrzeuge kommandiert werden.

§ 5. 1. Für die Zeit der Ausbildung und der Wiederholungskurse — § 7, 1 — wird neben freier Verpflegung eine Remuneration in der Höhe der entsprechenden Quote des Jahresverdienstes nach dem Durchschnitt der letzten drei Jahre gewährt. Diese Remuneration wird seitens des Lotsenkommandos an die dienstvorgesetzte Behörde der einberufenen Lotsen gezahlt.

2. Zur Bestreitung der Reise- und Zehrkosten erhalten die Einberufenen eine Vergütung für die Hin- und Rückreise nach den folgenden Sätzen persönlich ausgezahlt:

- a) für die Reise von Cuxhaven nach Wilhelmshaven und umgekehrt je 30 Mk.;
- b) für die Reise von Bremerhaven, Geestemünde und Emden nach Wilhelmshaven und umgekehrt je 17 Mk.;
- c) für die Reise von Brake nach Wilhelmshaven und umgekehrt je 15 Mk.

Eine weitere Remuneration erhalten die Einberufenen für den Tag der Reise nicht.

§ 6. Nach beendeter Ausbildung werden die für den Hülflotsendienst geeignet erscheinenden Personen einer Prüfung in den Fächern unterworfen, welche in den Vorschriften für die Lotsenberufsprüfung (Anlage A) unter Absatz 9 verzeichnet stehen. Diese Prüfung wird vor der im § 8 der Vorschrift bezeichneten Kommission abgelegt.

§ 7. 1. Diejenigen Lotsen, welche die Prüfung bestanden haben, werden als Jadehülflotsen vorgemerkt und alljährlich zu einem Wiederholungskursus von höchstens 14 Tagen einberufen, um ihre Fahrwasserkenntnisse aufzufrischen. Die Zeit dieser Kurse wird von dem Lotsenkommando mit den dienstvorgesetzten Behörden der Lotsen vereinbart. Einberufungen in der Zeit vom 1. Oktober bis 1. Mai sind nur in Ausnahmefällen, z. B. zur Unterweisung der Hülflotsen mit dem Fahrwasser der Jade beim Eisgange, zulässig.

2. Die Fahrwasserkenntnis derjenigen Matrosen, welche die Prüfung bestanden haben, wird durch Fahrten mit den Fahrzeugen des Lotsenkommandos lebendig erhalten und ist durch Wiederholungsprüfungen darzulegen.

§ 8. 1. Die Lotsen der fremden Reviere, welche nach beendetem ersten Wiederholungskursus die Befähigung zum Jadehülflotsen durch eine Prüfung gemäss § 6 oder durch gute Lotsendienste nachgewiesen haben, werden durch einen mit dem Lotsenkommando abzuschliessenden Vertrag als Jadehülflotsen angenommen. Sie erhalten bei Unterschrift des Vertrages ein Handgeld von 180 Mk.

Derselbe Betrag wird ihnen nach jedem mit gutem Erfolge durchgemachten Wiederholungskurse ausgezahlt.

2. Die nach bestandener Prüfung (§ 6) als Jadehülflotsen angenommenen Matrosen des Lotsenkommandos erhalten ein jährliches Handgeld von 100 Mk., welches so lange zahlbar ist, als sie die Wiederholungsprüfung (§ 7, 2) bestehen.

§ 9. Als Jadehülflotsen angenommene Lotsen der fremden Reviere, welche nach Abschluss eines Wiederholungskursus nicht die vorgeschriebene Befähigung nachweisen können, werden aus dem Dienst als Hülflotse entlassen.

§ 10. 1. Die als Kriegsfreiwillige eintretenden Jadehülflotsen werden für die Dauer der Mobilmachung zu Hülfs-Deckoffizieren ernannt, deren Gebühren das Kriegs-Geldverpflegungsreglement regelt. Die Bekleidung ist durch die Marineordnung, Anlage 9, § 4, vorgeschrieben.

2. Für die Versorgungsansprüche der Hülflotsen und ihrer Hinterbliebenen sind die gesetzlichen Bestimmungen massgebend. Vergl. u. a. Militärpensionsgesetz §§ 48, 49, 52, 54; Gesetz, betreffend die Fürsorge für Beamte usw. infolge von Betriebsunfällen vom 15. März 1886 nebst Ausführungsbestimmungen vom 5. Mai 1887.

I. Allgemeine Vorschriften.

(Auszug.)

A. Personal.

§ 1. Der mit der Führung eines Lotsen- oder Betonungsfahrzeuges beauftragte Beamte trägt die volle Verantwortung für das ihm anvertraute Fahrzeug und für den ordnungsmässigen Dienst an Bord desselben unter Beachtung der gegebenen Bestimmungen und erhaltenen Aufträge.

Für jeden Schaden oder Verlust, welcher durch sein persönliches Verschulden entsteht, ist der Schiffsführer haftbar und zum Schadenersatz verpflichtet.

§ 2. 1. Der Schiffsführer ist unmittelbarer Vorgesetzter der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen, die zu unbedingtem Gehorsam verpflichtet sind.

Auch die vorübergehend an Bord eingeschifften Personen, welche zur Verstärkung der Mannschaft, zur Ausbildung oder als Passagiere sich an Bord befinden, sind den Befehlen des Schiffsführers Folge zu leisten verpflichtet.

2. Der Schiffsführer ist für das Verhalten seiner Untergebenen an Bord verantwortlich und soll nach Kräften für ihr Wohlverhalten am Lande sorgen.

§ 4. Die zur Besatzung eines Fahrzeuges gehörigen Personen dürfen dasselbe ausserdienstlich nur nach erhaltenem Urlaub verlassen. Der Schiffsführer ist, solange das Fahrzeug sich im Hafen befindet, befugt, Personen der Besatzung nach beendeter Arbeitszeit Tagesurlaub, im Winter bis 10 Uhr, im Sommer bis 11 Uhr nachts, zu geben.

Eine längere Beurlaubung bedarf der Genehmigung des Lotsenkommandeurs.

B. Dienstbetrieb.

§ 8. Der Schiffsführer hat einen geregelten und ordnungsmässigen Dienstbetrieb auf dem ihm übergebenen Fahrzeuge sicher zu stellen.

II. Besondere Vorschriften.

(Auszug.)

G. Dienstbetrieb des Lotsenfahrzeuges.

§ 43. Aufgabe des Lotsenfahrzeuges ist die Wahrnehmung des Seelotsendienstes und aller mit diesem Dienst zusammenhängenden Verrichtungen. Diese beziehen sich nicht nur auf Leistung von Lotsendiensten, sondern auch auf alle die Befähigung für diesen Dienst fördernden Aufgaben.

§ 44. Das Lotsenfahrzeug soll soviel als angänglich sich im Revier der Jade befinden und nur in den Hafen kommen, solange die Schifffahrt als geschlossen anzusehen ist oder besondere Gründe seine Rückkehr erfordern.

§ 45. Unter Hinweis auf § 10 dieser Vorschrift*) hat der Schiffsführer in allen Fällen, in denen das Fahrzeug längere Zeit in See bleiben muss, nicht nur

*) Hier nicht abgedruckt. Anm. d. Herausg.

für ausreichende Verproviantierung, sondern auch für eine rechtzeitige Ergänzung zu sorgen. Die für letztere erforderlichen Bestellscheine sind vor dem Verlassen des Hafens auf der Lotsenwache abzugeben. Die Zusendung des Proviantes sowie die Ergänzung oder Ablösung des Lotsenpersonales wird vom Lotsenkommando veranlasst.

§ 46. Wenn das Lotsenfahrzeug den Befehl erhält, die Seestation einzunehmen, so soll es sich in Sichtweite des Feuerschiffes „Weser“ und tunlichst zwischen diesem und der Jademündung halten.

Diese ihm angewiesene Station darf das Lotsenfahrzeug ohne Befehl nur in Notfällen verlassen oder wenn es alle Lotsen und geprüften Lotsenaspiranten abgegeben hat, soweit sie für das sichere Manövrieren des Fahrzeuges entbehrlich sind.

Damit das Fahrzeug nicht durch Wetterverhältnisse zum Verlassen der See und Einlaufen in ein Revier gezwungen wird, hat der Schiffsführer so zu manövrieren, dass er unter allen Umständen genügenden Seeraum behält.

§ 47. Das Lotsenfahrzeug hat auf Station in der Regel nur soviel Fahrt zu machen, als zum Halten der Station geboten ist, oder erforderlichenfalls zu ankern.

Es ist unausgesetzt guter Ausguck zu halten, um hierdurch sowie durch geeignete Manöver die Möglichkeit auszuschliessen, dass ein Lotsen suchendes Schiff das Lotsenfahrzeug verfehlt.

Wenn die Luftverhältnisse und sonstigen Umstände es zulassen, so läuft das Lotsenfahrzeug täglich einmal bis in Signalweite der Wangerooger Signalstation. Die Tageszeit hat der Schiffsführer so zu wählen, dass das Fahrzeug unter allen Umständen wieder rechtzeitig nach See kommen kann.

§ 48. Beim Absetzen von Lotsen an Lotsen suchende und beim Abnehmen eines Lotsen von ausgehenden Schiffen ist mit Vorsicht und Geschick zu manövrieren, um jeden Unfall auszuschliessen.

Weil die in Betracht kommenden beiden Schiffe eine Annäherung beabsichtigen, so können die Vorschriften, betreffend Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See, nicht unbeschränkte Anwendung finden. Im allgemeinen gilt als Regel, dass das Verkehr suchende Schiff keine Manöver mehr ausführen soll, nachdem genügende Annäherung erfolgt ist. Das Lotsenfahrzeug soll dagegen dann so manövrieren, dass seine Jolle an das Schiff heran- und zurückkommen kann.

Alle in solchen Fällen vom Lotsenfahrzeug vorzunehmenden Manöver sind vom Schiffsführer persönlich zu leiten. Wenn während der Freiwache des Schiffsführers ein Schiff mit Lotsensignal sich dem Lotsenfahrzeuge nähert, so hat der Wachhabende den Schiffsführer sofort zu benachrichtigen, welcher dann ohne Verzug die Führung zu übernehmen hat.

§ 49. Muss das Lotsenfahrzeug die ihm angewiesene Seestation verlassen, so ist, wenn nicht besondere Umstände dagegen sprechen, ein Jadelotse an Bord des Feuerschiffes „Weser“ abzusetzen, welcher nach der Jade bestimmten Schiffen oder Fahrzeugen Lotsendienst zu leisten hat.

§ 50. Eine weitere Aufgabe des Lotsenfahrzeuges ist die Ausbildung des auf ihm eingeschifften Lotsenpersonales. Bei allen Fahrten im Revier — sowohl am Tage wie bei Nacht — soll das Lot beständig gebraucht werden, um die eingeschifften Personen mit der Beschaffenheit des Fahrwassers bekannt zu machen und jede eingetretene Änderung der Tiefenverhältnisse sogleich kennen zu lernen.

Nur wenn besondere Verhältnisse — gebotene grosse Fahrt, Mehrbedarf an Personal — den Gebrauch des Lotes unthunlich machen, darf davon abgesehen werden. Die zu Lotsen heranzubildenden Aspiranten sollen auch im richtigen

Manövrieren von Schiffen ausgebildet und geübt werden, zu welchem Zwecke ihnen bei passenden Gelegenheiten die selbständige Führung des Fahrzeuges zu übergeben ist. Hierbei hat der Schiffsführer sich auf eine Überwachung der Manöver zu beschränken und nur dann einzugreifen, wenn dies nach der Sachlage geboten erscheint.

In den Monatsberichten ist kurz anzugeben, mit welchen Aspiranten solche Übungen und welche sonstige Belehrungsfahrten stattgefunden haben und wie dieselben ausgefallen sind.

Nächtliche Befahrungen des Revieres sind möglichst oft, wenigstens aber einmal monatlich vorzunehmen. Ausbildungsfahrten ausserhalb der Jade werden vom Lotsenkommando besonders befohlen.

H. Dienstbetrieb des Lotsendampfers.

§ 51. Der Lotsendampfer hat neben den Vermessungsaufgaben usw. als Schulschiff des Lotsenpersonales in der Fahrwasserkenntnis und in dem Arbeiten mit Schraubenschiffen zu dienen. Der Schiffsführer soll jede sich bietende Gelegenheit benutzen, das eingeschifftete Personal zu belehren und über alles zu unterweisen, was tüchtige Lotsen wissen und kennen müssen. Bei den Fahrten des Lotsendampfers ist sowohl am Tage wie bei Nacht den auszubildenden Personen — Aspiranten und zu Hilfslotsen auszubildenden Matrosen — die selbständige Führung des Fahrzeuges unter Aufsicht des Schiffsführers zu überlassen.

Über die bewiesene Befähigung der bezeichneten Leute hat der Schiffsführer sich Aufzeichnungen zu machen, die am Jahreschluss dem Lotsenkommando einzureichen sind.

Anlage 4

zu § 13.

Vorschrift für die Oberlotsen.

§ 1. Die Oberlotsen haben den Lotsenkommandeur in seinen dienstlichen Obliegenheiten gewissenhaft zu unterstützen und die ihnen zufallenden dienstlichen Aufgaben mit allen Kräften auszuführen. Für den ordnungsmässigen Betrieb in dem ihnen zugewiesenen Dienstzweige sind sie in erster Linie verantwortlich.

§ 2. Die Belehrung des ihnen unterstellten Personals in allen Dienstzweigen und im besonderen die Heranbildung der Lotsenaspiranten ist eine Hauptaufgabe der Oberlotsen, der sie bei jeder sich bietenden Gelegenheit nachzukommen haben, eingedenk der grossen Verantwortlichkeit, welche die zu Lotsen auszubildenden Personen später im Lotsendienst tragen müssen.

Dementsprechend haben die Oberlotsen nicht nur auf allen Fahrten, sondern auch durch theoretischen Unterricht die Lotsenaspiranten eingehend über alles für sie Wissenswerte zu unterrichten.

§ 3. Die Oberlotsen haben ihre besondere Aufmerksamkeit auf die Beschaffenheit der Fahrwasser, der Stromverhältnisse, den Zustand der Betonung, überhaupt auf alles zu richten, was die Befahrung der Fahrwasser beeinflusst.

Beobachtete Mängel oder Beschädigungen an den Seezeichen sind zu melden, wie auch Vorschläge für Verbesserungen, für Vervollständigung der Seezeichen beim Lotsenkommandeur zur Sprache zu bringen. Diese Verpflichtung erstreckt sich auf alle die Fahrwasser, deren Kenntnis vom Lotsenpersonal verlangt wird.

§ 4. Die Oberlotsen haben sich eine genaue Kenntnis der bestehenden Seegesetze, der Strandungsordnung und der den Schiffsverkehr betreffenden Verordnungen anzueignen. Auch haben sie sich mit der Hafensordnung derjenigen Häfen, welche sie häufiger anlaufen, vertraut zu machen.

Die Oberlotsen haben ferner den Hafenskapitän zu Wilhelmshaven bei Ausübung der Seepolizei im Reichskriegshafengebiet von Wilhelmshaven nach Massgabe der Dienstanweisung von 1889 zu unterstützen.

§ 5. Die Oberlotsen sind Vorstände des Lotsen-, Betonnungs- und Vermessungsdienstes und in dieser Eigenschaft Führer der den genannten Dienstzweigen zugewiesenen Fahrzeuge. (Siehe Anlage 3.)

Sie können neben diesem Dienst zu allen ihrer Stellung und Befähigung entsprechenden Dienstgeschäften beim Lotsenkommando herangezogen werden.

§ 6. Der Lotsenkommandeur weist gemäss Anlage 1, § 3, den Oberlotsen ihre Dienststellen zu.

In der Regel soll der älteste Oberlotse dem Betonnungsdienste vorstehen.

§ 7. Die Oberlotsen haben, bevor sie mit ihrem Fahrzeuge den Hafen verlassen, sich persönlich beim Lotsenkommandeur abzumelden und bei Rückkehr wieder zurückzumelden.

Anlage 5.
zu § 16.

Vorschrift für die Lotsen.

§ 1. Die Lotsen haben nach den Vorschriften der Dienstanweisung und den von ihren Vorgesetzten ausgehenden Befehlen ihren Dienst treu und gewissenhaft zu versehen und die ihnen gestellten Aufgaben mit Umsicht, Entschlossenheit unter Hintansetzung des eigenen Lebens zu erfüllen.

§ 2. Die Lotsen haben in und ausser Dienst einen moralisch tadellosen Lebenswandel zu führen, immer eingedenk ihrer Beamtenstellung.

Vorkommende Trunkenheit wird streng bestraft. Der Lotse, welcher sich der Trunkenheit schuldig macht, während er sich als Lotse an Bord eines Schiffes befindet, ist unfähig, in seinem Dienste zu verbleiben; er haftet ausserdem mit seinem Vermögen für jeden Schaden, welcher infolge der Trunkenheit und dadurch hervorgerufener Dienstvernachlässigung entstanden ist.

§ 3. 1. Der Lotse, welcher zum Lotsendienst an Bord eines S. M. Schiffe berufen wird, hat sich bei dem Kommandanten an Bord zu melden und von demselben diejenige Anweisung zu erbitten, welche er für Ausübung seines Dienstes — Manövrieren mit dem Schiffe usw. — für notwendig erachtet. — Vergl. d 9. — Im übrigen hat der Lotse sein Verhalten den an Bord S. M. Schiffe bestehenden Vorschriften entsprechend einzurichten.

2. Auf Handelsschiffen hat der Lotse sich gegen den Schiffsführer, die Mannschaft und Passagiere höflich zu betragen, Anlass zu Zwistigkeiten und Beschwerden zu vermeiden und seine Stellung durch sicheres Auftreten zu wahren.

§ 4. Es ist den Lotsen verboten, für ihre Dienstleistungen Geschenke oder sonstige Vergütungen zu fordern oder anzunehmen.

Wird ihnen eine Belohnung angeboten, so haben sie den Schiffsführer an das Lotsenkommando zu verweisen.

§ 5. Alle Kenntnisse und Geschicklichkeit, deren die Lotsen zur Ausübung ihres Dienstes bedürfen, sollen sie zu erwerben, zu erhalten und zu vermehren jederzeit bestrebt sein.

§ 6. Bei allen Fahrten, sowohl in der Jade wie in anderen Nordseerevieren, sind von den Lotsen die ausliegenden Seezeichen, die vorhandenen Landmarken und die Beschaffenheit des Fahrwassers durch eingehende Beobachtungen auf Mängel oder Änderungen zu prüfen.

Werden solche wahrgenommen, so ist dies dem nächsten Vorgesetzten zu melden und den anderen Lotsen Mitteilung zu machen.

§ 7. Jeder Lotse muss die für den Schifffahrtsbetrieb erlassenen Gesetze, Verordnungen und Vorschriften von denjenigen Revieren kennen und befolgen, in denen Lotsendienste von den Jadelotsen gefordert werden, desgleichen die Hafenordnungen derjenigen Orte, nach denen Schiffe zu bringen oder von dort zu holen der Lotse berufen werden kann.

Die Lotsen haben den Hafenskapitän zu Wilhelmshaven bei Ausübung der Seepolizei im Reichskriegshafengebiet von Wilhelmshaven nach Massgabe der Dienstanweisung von 1889 zu unterstützen.

§ 8. Beim Antritt von Lotsendiensten soll jeder Lotse in vorgeschriebener Weise ausgerüstet sein und folgende Sachen mit sich führen: Seine Legitimation, einen Kleidersack, eine richtig gehende Uhr, ein Nachtglas, den Jadelotsenkalender und einige Formulare für Lotsenzettel.

§ 9. Bei Ausübung des Lotsendienstes haben die Lotsen die nachstehenden besonderen Vorschriften zu befolgen:

- a) Nachdem die Lotsen zum Antritt von Lotsendiensten sich an Bord gemeldet und legitimiert haben, lassen sie sich alle Angaben machen, deren sie für richtiges Lotsen bedürfen, wie Tiefgang, Fahrgeschwindigkeit bei Dampfern, Steuerfähigkeit, Gang der Schraube usw.

Im besonderen ist festzustellen, welches Ruderkommando auf dem zu lotsenden Schiffe angewendet wird.

Auf Handelsschiffen ist die richtige Ausfüllung des Lotsenzettels durch den Schiffsführer oder in dessen Vertretung durch den Steuermann sofort zu veranlassen.

Der Lotse hat den Schiffsführer auf die bestehenden Gesetze und Verordnungen aufmerksam zu machen und deren Beachtung zu sichern. Vorgekommene Zuwiderhandlungen sind dem Lotsenkommando zu melden.

- b) Während der Fahrt hat der Lotse mit grösster Aufmerksamkeit, Überlegung und Geschicklichkeit das Schiff zu leiten oder seine Anweisungen und Ratschläge zu erteilen. Hat der Lotse persönlich das Ruder zu kommandieren, so hat er dies, wenn angängig, durch Zeigen mit der Hand zu tun. Wenn seine Anordnungen oder Ratschläge nicht oder unaufmerksam befolgt werden, hat er hierauf hinzuweisen.
- c) Sobald die Strecke zurückgelegt ist, für welche der Lotse das Schiff zu lotsen hat, ist er vom Schiff zu entlassen. Kann dies nicht sogleich geschehen, so hat der Lotse zum Zeichen der Beendigung seines Dienstes die Kommandobrücke zu verlassen.

§ 10. Sobald das zu lotsende Schiff einen Hafen erreicht hat oder in See in die Nähe des Jadenlotsenfahrzeuges gelangt ist, muss der Lotse von Bord entlassen werden.

Ein längeres Verbleiben an Bord eines nicht zur Kaiserlichen Marine gehörenden Schiffes, nachdem es am Bestimmungsort geankert hat, ist nur auf be-

sonderen Wunsch des Schiffsführers zulässig, und hat der Lotse in diesem Falle Anspruch auf die vorgeschriebenen Tagegelder.

§ 11. Vor seinem Abgange von einem zur Zahlung von Lotsengeld verpflichteten Schiffe — siehe § 17 der Dienstanweisung und Anlage 6 — hat der Lotse sich die tarifmässigen Lotsengelder zahlen oder Zahlungsanweisung für dieselben aushändigen zu lassen.

Sollte dies verweigert werden, so hat der Lotse sich eine diese Weigerung begründende schriftliche Erklärung geben zu lassen, welche dem Lotsenkommandeur ohne Verzug vorzulegen ist, und ausserdem dem Schiffsführer oder dessen Vertreter zu erklären, dass die gerichtliche Einklagung der Lotsengebühren vorbehalten bleibt.

Schiffe, welche von Wilhelmshaven nach See gehen, können das Lotsengeld vor ihrem Abgange in der Lotsenwache zahlen.

§ 12. Sollte ein Lotse beim Anbordkommen eines von ihm zu lotsenden Schiffes sich überzeugen, dass es ungenügend bemannt ist, so muss er von dem Schiffsführer die Annahme weiterer Kräfte fordern. Verweigert diese der Schiffsführer, so übernimmt letzterer die alleinige Verantwortung für allen Schaden, welcher durch Unterlassung dieser Vorsichtsmassregel verursacht ist.

Der an Bord gekommene Lotse hat aber auch unter diesen Verhältnissen seinen Dienst nach besten Kräften auszuführen.

§ 13. Sobald während des Winters das Fahrwasser nicht vollständig bezeichnet ist, darf der Lotse die Annahme eines zweiten Lotsen verlangen. Ein solcher muss angenommen werden, sobald Eisgang stattfindet.

Wegen Zahlung der Lotsengebühren für den zweiten Lotsen siehe Anlage 6. Erläuternde Bestimmung 6.

§ 14. Jeder in einem auswärtigen Hafenorte nach beendetem Lotsendienste entlassene Jadelotse hat sofort die Rückreise anzutreten und die schnellste Verbindung nach Wilhelmshaven zu benutzen.

§ 15. Die vom auswärtigen Dienst zurückkehrenden Lotsen haben sich beim Lotsenkommandeur, beim Führer des Fahrzeuges, dem sie zugeteilt sind, und auf der Lotsenwache zurückzumelden. Auf letzterer haben sie die vorgeschriebenen Eintragungen in das Lotsenmeldebuch gewissenhaft vorzunehmen sowie etwa empfangene Lotsengelder abzuliefern.

§ 16. Wird ein Lotse an Bord eines nicht nach der Jade bestimmten Schiffes gesetzt, so hat er beim Führer seines Lotsenfahrzeuges durch Signal anzufragen, ob er dem Schiffe Lotsendienste leisten soll. Erst nachdem die Frage bejaht ist, hat er den Lotsendienst anzutreten und denselben seiner Dienstanweisung gemäss auszuführen.

Wird die Frage verneint, so hat der Lotse an Bord seines Fahrzeuges zurückzukehren. Die von dem Lotsen suchenden Schiff gesetzte Lotsenflagge bleibt stehen, auch nachdem der Jadelotse seinen Lotsendienst angetreten hat. Er muss, sobald ein Revierlotse an Bord genommen werden kann, sich ablösen lassen.

§ 17. Lotsen, welche an Bord eines Feuerschiffes eingeschifft sind, unterstehen nach Massgabe des Artikels 665 des Deutschen Handelsgesetzbuches dem Schiffsführer des Feuerschiffes und haben dessen Weisungen und den Vorschriften der Schiffsordnung Folge zu leisten.

Die Lotsen haben bei ihrem Abgange vom Feuerschiff die etwa zu zahlenden Verpflegungskosten zu entrichten.

§ 18. Lotsen, welche bei Grundberührungen S. M. Schiffe denselben Lotsendienste leisteten, haben hiervon dem Lotsenkommandeur sofort Meldung zu machen. Ist dies mündlich nicht möglich, so muss mit nächster Gelegenheit eine schriftliche Meldung unter genauer Angabe der Ursachen, welche die Grundberührung hervorgerufen haben, eingereicht werden.

Erläuternde Bestimmungen.

Bei Erhebung der Lotsengebühren sind die nachfolgenden Bestimmungen massgebend:

1. Die Sommerzeit wird vom 16. April bis 15. September und die Winterzeit vom 16. September bis 15. April gerechnet. Der Tag, an dem der Lotse an Bord kommt, ist entscheidend.
2. Kauffahrteischiffe über 80 Tonnen Tragfähigkeit haben zum Einlaufen in die Hafeneinfahrt einen Lotsen an Bord zu nehmen.
Bedienen solche Schiffe aus irgend welcher Veranlassung sich des Lotsen nicht, so zahlen sie die Hälfte der tarifmässigen Lotsengebühren, falls sie nicht nachweisen können, dass sie die Lotsenflagge gesetzt, aber einen Lotsen nicht haben bekommen können. In letzterem Falle zahlen sie keine Lotsengebühren.
Schiffe von 80 Tonnen und darunter zahlen, wenn sie sich des Lotsen bedienen, die tarifmässigen Lotsengebühren.
3. Wenn ein ausgegangenes Schiff nach Abgang des Lotsen infolge von Gegenwind oder einer anderen Ursache gezwungen wird, wieder zurückzukehren, so hat dasselbe ein- und ausgehend nur das halbe tarifmässige Lotsengeld zu entrichten. Sobald aber vor dem Wiederabgange in der Ladung oder in der Bestimmung des Schiffes eine Änderung eintritt, so ist beim Ausgehen das volle Lotsengeld zu zahlen.
4. Wenn die Jadelotsen nach § 14 der Dienstanweisung Schiffe in die Elbe oder Weser bringen, so ist an Lotsengebühren zu entrichten:

A. Weser.

Von See nach:

1. dem Weser-Feuerschiff „Bremen“ soviel wie nach Brake,
2. dem Dwarsgat soviel wie nach Horumersiel,
3. Fedderwardersiel, Jungfernbake soviel wie nach Hooksiel,
4. Wremen soviel wie nach Rüstiersiel,
5. Bremerhaven oder Blexen Reede soviel wie nach Wilhelmshaven.

B. Elbe.

Von See nach:

1. der Lotsgalliot, äussere Station, soviel wie nach Brake,
2. der Lotsgalliot, innere Station, soviel wie nach Hooksiel,
3. Cuxhaven soviel wie nach Wilhelmshaven,
4. Brunsbüttel nach dem Lotsengeldtarif für den Kaiser Wilhelm-Kanal.

Ausser den vorstehend angegebenen Lotsengebühren ist von dem Zeitpunkte ab, an welchem ein Revierlotse an Bord kommt, bis dahin, wo der

Lotse im Hafen an Land gesetzt wird, dem letzteren für den Tag 3 Mk. Tagegeld zu gewähren. Unter 12 Stunden gelten für einen halben, über 12 Stunden für einen ganzen Tag.

5. An Reise- und Zehrungskosten haben die Lotsen, wenn dieselben nicht mit einem Kaiserlichen Fahrzeug befördert werden, zu beanspruchen:

Von Wilhelmshaven nach	Tönning	oder umgekehrt	30,00 Mk.
"	"	Brunsbüttel	" " 27,00 "
"	"	Cuxhaven	" " 16,00 "
"	"	Glückstadt	" " 23,00 "
"	"	Hamburg-Altona	" " 20,00 "
"	"	Bremerhaven	" " 13,00 "
"	"	Varel	" " 6,00 "
"	"	Dangast	" " 7,00 "
"	"	Mariensiel	" " 1,50 "
"	"	Brake	" " 11,00 "
"	"	Rüstersiel	" " 2,50 "
"	"	Hooksiel	" " 8,00 "
"	"	Horumersiel	" " 10,50 "

6. Wenn während des Winters (bei Eisgang) der Lotsenkommandeur oder in dessen Stellvertretung der Führer des Lotsenfahrzeuges es für erforderlich hält, dass ein Schiff durch zwei Lotsen bedient wird, so ist für diesen zweiten nur die Hälfte der tarifmässigen Lotsengebühren zu bezahlen. Diese Bestimmung gilt auch für die Fälle, in welchen die Mannschaft eines Schiffes zu schwach ist, dasselbe zu manövrieren; in solchen Fällen ist für den zweiten und jeden ferneren Lotsen das halbe Lotsengeld zu zahlen.
7. Wenn ein Lotse auf Wunsch des Schiffsführers an Bord eines Schiffes bleibt, nachdem dasselbe an seinen Bestimmungsort gebracht ist (siehe § 10 der Anlage 5), so ist demselben neben der Verpflegung für den Tag 3 Mk. Tagegeld zu zahlen. Dasselbe Tagegeld erhält der Lotse, welcher sich an Bord eines von ihm zu bedienenden Schiffes befindet, um den Abgang desselben abzuwarten.
8. Für die Hülfe eines Lotsen beim Verholen eines Schiffes oder Fahrzeuges ist für jede Gezeit der Betrag von 3 Mk. zu zahlen. Unter Verholen ist in Wilhelmshaven auch das Verlegen eines Fahrzeuges vom Kriegshafen in den Kauffahrteihafen und umgekehrt zu verstehen.

3. Weser.

Bei Erörterung des Lotsenwesens für die Weser ist vor allem scharf zu unterscheiden zwischen den Flusslotsen für die Strecke Bremen—Bremerhaven und den Seelotsen für die Strecke Bremerhaven bis nach See. Die Verhältnisse auf der letzteren seien hier zuerst besprochen, da sie für alle die Weser ansteuernden Schiffe in Frage kommen.

a) **Seelotsen**. Den Lotsendienst auf der Strecke Bremerhaven (Geestemünde, bezw. Nordenham) nach See versehen drei private, unter staatlicher Aufsicht stehende Lotsengesellschaften, nämlich, nach dem Alter aufgeführt, folgende:

1. Die Oldenburger Weserlotsengesellschaft (Lotsenkommandantur: **Blexen**), älteste Lotsenordnung vom 25. Mai 1776, zuletzt revidiert 1903. Diese Gesellschaft hatte ursprünglich ihren Sitz in Fedderwarden und nahm am 1. Januar 1903 die bis dahin zu **Brake** bestandene Lotsengesellschaft in sich auf. Die Mitglieder der bisherigen Braker Gesellschaft lotsen aber lediglich von Brake und Nordenham nach See (nicht umgekehrt!) und Schiffe von Bremerhaven nach Nordenham und Brake. Für diesen Dienst ist ein Schuner auf der Bremerhavener Reede stationiert, der als Erkennungszeichen eine Oldenburger Flagge im Grosstop, ein W im Schunersegel und nachts ein helles Licht im Grosstop und ein Ankerlicht im Fockwant führt. Schiffe, die nach Brake, Nordenham oder einem anderen oldenburgischen Hafen im Wesergebiet bestimmt sind und einen Lotsen wünschen, müssen eine Flagge im Vortop setzen;

2. die Geestemünder Seelotsengesellschaft (Lotsenkommandantur: **Geestemünde**), älteste Lotsenordnung vom 10. Juli 1795, zuletzt revidiert am 1. April 1897;

3. die Bremische Seelotsengesellschaft (Lotsenkommandantur: **Bremerhaven**), älteste Lotsenordnung vom 8. Februar 1832, zuletzt revidiert am 1. April 1897.

Wegen einer Verschmelzung oder wenigstens Gemeinsamkeit des Lotsenwesens aller drei Staaten auf der Weser sind 1895 Verhandlungen gepflogen worden, die ergebnislos blieben, aber im Mai 1903 wieder aufgenommen sind.

Die vorstehend erwähnten drei Lotsengesellschaften besitzen im ganzen 7 schwarz gestrichene Fahrzeuge mit Gaffelschuner-Takelage ohne Stenge am Fockmast, die sämtlich auf Station die *bremische* Handelsflagge (rot-weiss gestreift, ohne Wappen) im Grosstop führen, so lange sie noch Lotsen an Bord haben, und die ein grosses schwarzes W im Schunersegel führen. Bei Nacht führen sie das Toplicht im Grosstop und zeigen zur Unterscheidung von den Jade- und Elblotsen alle 15 Minuten ein längere Zeit andauerndes Flackerfeuer.

Je ein Lotsenschuner ist bei dem Feuerschiff „Weser“, auf welchem sich **keine** Weserlotsen befinden, und in der Wesermündung zwischen dem genannten Feuerschiff und den Schlüsseltonnen stationiert. Dieser letztere Schuner dient zum Abholen der Lotsen, gibt aber im Notfalle auch solche ab. Die andern vier Schuner kreuzen je nach der Jahreszeit, Wind und Wetter auf der Linie Wesermündung—Borkum Riff Feuerschiff und Borkum Riff—Terschelling Bank Feuerschiff, zu Zeiten sogar unmittelbar vor dem Kanal. Auf Verlangen bringen die Weserlotsen auch Schiffe aus See nach der Jade, Elbe und Eider, müssen jedoch die Schiffe beim Antreffen von Lotsen dieser Reviere abgeben.

Ein **Lotsenzwang** besteht auf der Weser **nicht**, auch werden keine Distanzgelder erhoben. (Tarif s. u.)

Das Verhältnis zwischen der Bremerhavener und der Geestemünder Lotsengesellschaft ist geregelt durch bremisch-hannoverschen Staatsvertrag vom 9. November 1832, sowie durch die beiderseits erlassenen Lotsenordnungen vom 1. April 1897. Darnach versehen die Bremerhavener und die Geestemünder Lotsen abwech-

selnd den Dienst, die Einnahmen beider Lotsengesellschaften werden vierteljährlich zusammengerechnet, von der Gesamtsumme erhält jede Gesellschaft die Hälfte.

Der **Tarif** (§ 25 der Bremischen Lotsenordnung vom 1. April 1897) ist für **alle drei Lotsengesellschaften gleich**.

Lotsenordnung

für die

Bremische Seelotsen-Gesellschaft.

Vom 1. April 1897.

Der Senat verordnet im Einverständnis mit der Handelskammer und nach Vernehmung des Kaufmannskonvents, unter Aufhebung der Instruktion für die Lotsengesellschaft der freien Hansestadt Bremen zu Bremerhaven vom 8. Februar-29. August 1832, der Verordnung vom 24. Juni 1872, betreffend die Taxe der Bremischen Seelotsengesellschaft, sowie der Verordnung vom 15. August 1885, betreffend Abänderung der Instruktion für die Lotsengesellschaft der freien Hansestadt Bremen zu Bremerhaven:

I. Allgemeines.

§ 1. Die Bremische Seelotsengesellschaft besitzt die Rechte einer juristischen Person und hat ihren Sitz in Bremerhaven.

Ihre Mitglieder werden von der Behörde für das Lotsenwesen ernannt; sie sind verpflichtet, in Bremerhaven zu wohnen. Die Behörde bestimmt die Zahl der Mitglieder.

An der Spitze der Lotsengesellschaft steht ein Lotsenkommandeur, auf dessen Ernennung, Dienstanweisung und Entlassung die §§ 41—44 des Gesetzes, die Handelskammer betreffend, Anwendung finden.

Die den Lotsen zunächst vorgesetzte Behörde ist die Behörde für das Lotsenwesen und in deren Auftrage und Vertretung das Amt Bremerhaven.

Die Lotsenfahrzeuge führen die vorgeschriebene Revierflagge und ein grosses lateinisches W in schwarzer Farbe im Schunersegel.

II. Stellung des Lotsenkommandeurs.

§ 2. Der Lotsenkommandeur erhält seine Ernennungsurkunde und Dienstanweisung vom Senate. Voraussetzung seiner Ernennung ist die Zurücklegung einer mindestens sechsjährigen Dienstzeit als Schiffer auf grosser Fahrt auf deutschen Schiffen. Er wird auf getreue Wahrnehmung seines Dienstes vor Antritt des letzteren durch einen Diensteid verpflichtet.

Der Lotsenkommandeur ist der nächste Vorgesetzte der Lotsen. Er vertritt die Lotsengesellschaft gerichtlich und aussergerichtlich und führt die Rechnung der Gesellschaft. Er muss bei Antritt seines Amtes Mitglied der Lotsenwitwenkasse werden.

§ 3. Der Lotsenkommandeur hat sich am Lande sowohl wie bei Fahrten mit den Lotsenfahrzeugen über alle Einzelheiten des Dienstes, über die Tüchtigkeit der Lotsen und Knechte und über den Zustand der Schiffe und des Inventars in laufender Kunde zu erhalten. Er hat dafür zu sorgen, dass die Fahrzeuge und das Inventar sich in gutem Zustande befinden.

§ 4. Sowohl das dienstliche als das ausserdienstliche Verhalten der ihm unterstellten Lotsen hat er mit unparteilicher Strenge zu beachten und erforderlichenfalls zu leiten. Streitigkeiten der Lotsen untereinander und mit den Mitgliedern der anderen Gesellschaften hat er zu hindern und tunlichst zu schlichten. Pflichtwidrigkeiten und Versäumnisse der Lotsen, soweit er dagegen nicht selbst disziplinarisch einzuschreiten befugt ist, hat er der vorgesetzten Behörde anzuzeigen. Auf Entfernung untauglicher, unverträglicher und trunkfälliger Lotsen hat er zu dringen.

III. Stellung und Dienstpflichten der Lotsen.

§ 5. Die Zulassung als Lotse wird bedingt:

1. durch Zurücklegung einer mindestens 36 monatigen Dienstzeit als Lehrling auf Fahrzeugen einer der Weserlotsengesellschaften. Die Behörde ist befugt, ausnahmsweise von dieser Bedingung abzusehen;
2. durch die Ablegung einer Prüfung.

Die Lotsen werden vor Antritt des Dienstes auf die getreue Erfüllung der ihnen obliegenden Dienstpflichten beeidigt und erhalten eine Bestallungsurkunde und ein Lotsenschild. Im Dienst haben sie ein Exemplar dieser Verordnung sowie behufs ihrer Legitimation als Lotsen das Lotsenschild stets bei sich zu führen.

Jeder Lotse muss bei seinem Eintritt Mitglied der Lotsenwitwenkasse werden.

§ 6. Die Lotsen sind dem Senate und ihren vorgesetzten Behörden sowie dem an ihrer Spitze stehenden Lotsenkommandeur zu Treue und Gehorsam verpflichtet.

Sie haben sich eines rechtschaffenen, nüchternen Lebenswandels zu befleissigen, den Schiffern und Mannschaften der von ihnen geführten Schiffe gegenüber höflich und angemessen zu betragen, mit ihren Nebenlotsen und den Mitgliedern der anderen Weserlotsengesellschaften kameradschaftlich und verträglich zu leben und zu verkehren und haben nur das ihnen zustehende taxmässige Lotsgeld und die sonstigen ihnen nach dieser Lotsenordnung zustehenden Einnahmen zu fordern.

§ 7. Die Lotsen haben sich jederzeit bei Tag wie bei Nacht zum Lotsendienste bereit zu halten, sich auch, wenn sie an Land sind, ohne besondere Erlaubnis des Lotsenkommandeurs nicht länger als zwölf Stunden von Bremerhaven zu entfernen. Zu einem längeren als dreitägigen Urlaube haben sie die Genehmigung des Amts Bremerhaven einzuholen. Zu einem mehr als achttägigen Urlaube ist die Genehmigung der Behörde für das Lotsenwesen erforderlich. In Erkrankungsfällen haben sie auf Erfordern ihrer Vorgesetzten ein ärztliches Zeugnis beizubringen.

Die auf den Lotsenschiffen befindlichen Lotsen haben nach Kräften für die ordnungsmässige Unterhaltung und Sicherung des von ihnen besetzten Schiffes Sorge zu tragen und den Weisungen des an Bord kommandierenden Lotsen unweigerlich Folge zu leisten. Der kommandierende Lotse hat das Journal des Schiffes zu führen, sofern nicht von dem Lotsenkommandeur ein Anderes bestimmt ist.

Bei Abgabe der Lotsen an die zu bedienenden Schiffe wird in der von den Lotsen vereinbarten, nötigenfalls vom Lotsenkommandeur bestimmten Reihenfolge verfahren. Der letzte Mann soll immer das Kommando führen.

§ 8. Die Lotsen haben die genaueste Aufmerksamkeit auf den Strom und die Richtung desselben, sowie auf jede Veränderung der Sande und Platen zu verwenden, haben die Lage der Tonnen und sonstigen Seezeichen nach Kräften zu kontrollieren, fleissig das Lot zu gebrauchen und sich durch alles dies in vollkommener Kunde des Fahrwassers zu erhalten.

Von jeder von ihnen bemerkten Störung der Befeuerung, Veränderung des Fahrwassers, von jedem Vertreiben und jeder Beschädigung der Tonnen, der Feuerschiffe und sonstigen Seezeichen, von jedem im Bezirk der Weser angetroffenen Wrack oder anderen der Schifffahrt gefährlichen Hindernissen, von jeder Übertretung der strompolizeilichen Verordnungen, insbesondere wenn Schiffe an verbotenen Stellen des Fahrwassers oder in den durch die Leitfeuer gebildeten Linien vor Anker liegen, haben sie baldmöglichst dem Lotsenkommandeur Bericht zu erstatten, auch wenn sie die Übertretung bestehender Vorschriften bemerken, den Führer des betreffenden Schiffes tunlichst auf die begangene Übertretung aufmerksam zu machen.

Die Lotsen sind verpflichtet, in allen dringenden Fällen, besonders über angebroffene Wracks, vertriebene Tonnen und Feuerschiffe oder Störungen in der Befeuerung beim Antreffen des Tonnendampfers dessen Führer direkte Mitteilung zu machen, andernfalls einem der Leuchttürme Rotesand, Hoheweg oder Meyerslegde nach näherer Anweisung des Lotsenkommandeurs mittelst Flaggen oder sonstiger Signale behufs Übermittlung an das Tonnen- und Bakenamt zu signalisieren.

Die Lotsen haben nach und von den Leuchttürmen und den Feuerschiffen, wenn tunlich, die Angestellten des Tonnen- und Bakenamtes zu befördern sowie dringende Mitteilungen, Meldungen und eilige Briefe zu besorgen.

§ 9. Zu jedem ihnen -- sei es in der ihnen im voraus bekannt gegebenen Reihenfolge oder ausserhalb dieser regelmässigen Folge -- aufgetragenen oder von ihnen verlangten Lotsendienste haben die Lotsen sich ohne Rücksicht auf die ihnen dadurch drohenden Gefahren bereit finden zu lassen. Der Dienst ist gewissenhaft so lange durchzuführen, als dies von ihnen begehrt oder durch die Umstände des einzelnen Falles bedingt wird. Sollte heftiger Sturm oder schwerer Seegang es dem Lotsen unmöglich machen, an Bord eines einkommenden Schiffes mit der Jölle zu gelangen, so hat sich der Schuner dem Schiffe soweit zu nähern, dass eine Verständigung möglich wird und wenn die Umstände es gestatten, dem Schiffe so lange voranzuseheln, bis es möglich ist, einen Lotsen überzusetzen.

§ 10. Als verantwortlicher Führer eines gelotsten Schiffes ist der Schiffer anzusehen. Die Lotsen haben aber bei den von ihnen gelotsten Schiffen unter eigener Verantwortung alles, was in ihren Kräften steht, anzuwenden, um Schiff und Ladung sicher und unbeschädigt in den Hafen, auf den Ankerplatz oder in See zu bringen. Alle die Schifffahrt auf dem Strome und die Hafenanstalten betreffen-

den Anordnungen, sowie die Zoll- und Quarantänevorschriften haben sie dabei selbst zu beobachten und den Schiffern, soweit es angeht, zur Kunde zu bringen.

§ 11. Bei Ankunft an Bord eines von ihnen zu bedienenden Schiffes haben die Lotsen zunächst dem Schiffer auf Verlangen ein Exemplar dieser Lotsenordnung vorzuzeigen. Sie haben vom Schiffer alle Nachrichten einzuziehen, welche ihnen für die sichere Führung des Schiffes von Bedeutung sind. Nach den ihnen vom Schiffer gegebenen Mitteilungen haben sich die Lotsen zu richten. Sie sind von Verantwortung frei, wenn falsche Angaben zu irrtümlichen Manövern und zu einer Beschädigung des Schiffes führen sollten. Sie haben bei ihrer Entlassung dem Schiffer ein Formular vorzulegen, in welches er den Namen des Schiffes, dessen Tiefgang und die Stelle, an welcher der Lotse an Bord genommen wurde, sowie die Stelle, an welcher er entlassen wurde, der Wahrheit gemäss einzutragen hat.

§ 12. Wenn wegen herrschender schwerer Stürme, wegen Eisganges oder bei einer anderweiten Gefährdung sicherer Schifffahrt die Abgabe zweier Lotsen vom Lotsenkommandeur oder von dem das Kommando auf dem Lotsenschiff führenden Lotsen als erforderlich bezeichnet ist, so sind die Gründe dieser Massregel dem Schiffer bekannt zu geben und auf sein Verlangen schriftlich zu bescheinigen. Verweigert der Schiffer die Annahme eines zweiten Lotsen, so trägt er die Verantwortung für jeden durch das Unterbleiben dieser Vorsichtsmassregel veranlassten Schaden.

§ 13. Findet der an Bord eines einlaufenden Schiffes gelangte Lotse, dass die Mannschaft nicht zahlreich genug oder zu sehr entkräftet ist, um das Schiff zu regieren, so hat er beim Schiffer dahin zu wirken, dass die Mannschaft durch Übernahme weiterer Lotsen verstärkt wird. Letztere sind verpflichtet, auf Verlangen des Schiffers an Bord des Schiffes zu gehen und der Mannschaft beim Einbringen des Schiffes Hülfe zu leisten.

§ 14. Der an Bord eines eingehenden Schiffes befindliche Lotse darf das Schiff ohne Zustimmung des Schiffers nicht eher verlassen, als bis es auf die Reede gebracht oder auf dem vom Schiffer gewählten Platze verankert ist. Der Lotse ist auf Verlangen des Schiffers verpflichtet, gegen Entrichtung von Liegegeld (§ 30) auch dann noch an Bord zu bleiben, wenn das Schiff bereits vor Anker gegangen ist.

Die ausgehenden Schiffe sind bis zu der vom Schiffer bestimmten Station zu begleiten. Sollte das Absetzen der Lotsen bei dieser Station oder einer weiter hinausgelegenen Station nicht möglich sein, so haben die Lotsen an Bord zu bleiben, bis sie an Land oder an Bord eines einsegelnden zu ihrer Mitnahme bereiten Schiffes abgesetzt werden können. Sie sind während dieser Zeit nicht verpflichtet, Lotsen- oder sonstige Schiffsdienste zu leisten. Lotsen, welche mit einem ausgehenden Schiffe wegen widriger Witterungsverhältnisse auf die Weser zurückkehren, haben auf Verlangen des Schiffers gegen Vergütung des taxmässigen Liegegeldes (§ 30) an Bord zu bleiben, bis die Ausfahrt möglich wird. Dehnt sich der Aufenthalt des Schiffes auf der Weser über vierundzwanzig Stunden aus, so sind die Lotsen berechtigt von Bord zu gehen, vorausgesetzt, dass das Schiff die Sicherheit hat, auf seinem Liegeplatz beim demnächstigen Ausgehen jederzeit einen Lotsen zu erhalten.

§ 15. Sobald die Lotsen an Land zurückkehren, haben sie die nach § 11 ausgefüllte Bescheinigung, sowie das etwa erhaltene Lotsgeld dem Lotsenkommandeur zu übergeben, ihm auch über etwaige während der Reise vorgekommene Unfälle, über alle von ihnen gemachten, für die Schifffahrt wichtigen Wahrnehmungen und über etwaige an Bord der geführten Schiffe von ihnen beobachtete Unzuträglich-

keiten, namentlich über etwaige Zweifel an der Richtigkeit der vom Schiffer ihnen nach § 11 ausgestellten Bescheinigung Bericht zu erstatten, auch auf Erfordern ein vom Lotsenkommandeur mit ihnen aufzunehmendes Protokoll zu unterschreiben.

§ 16. In Fällen der Seenot, sowie bei Strandungsfällen haben die Lotsen, soweit es ihr Dienst erlaubt, sich zur Hülfe stets bereit finden zu lassen. Die Höhe der den Lotsenfahrzeugen oder den einzelnen Lotsen in solchen Fällen neben dem Lotsgelde zustehenden Belohnungen und Entschädigungen regelt sich nach den gesetzlichen Bestimmungen. Rücksichten auf solche Belohnungen dürfen die Lotsen niemals zum Versäumen ihrer Lotsenpflichten — Verweigerung gehoffter Belohnungen darf sie niemals zum Ablassen von den nötigen Rettungsmaßregeln veranlassen.

§ 17. Jeder Lotse, welcher aus der Lotsengesellschaft austritt oder aus derselben ausgeschlossen wird, ist verpflichtet, seine Bestallungsurkunde und sein Lotsenschild an den Lotsenkommandeur zurückzuliefern.

IV. Stellung und Dienstpflichten der Lotsenlehrlinge.

§ 18. Die auf den Lotsenschiffen dienenden Lotsenlehrlinge werden von dem Lotsenkommandeur gegen Lohn und auf Kündigung angenommen und nach seinem Ermessen wieder entlassen. Der Anzunehmende muss, wenn möglich, mindestens zwei Jahre auf See und darunter mindestens ein Jahr auf Segelschiffen gefahren haben, genügend schreiben, lesen und rechnen können und allgemeine Kenntnisse in Bezug auf Schiffsmanöver und Bezeichnungen der Schiffsteile besitzen; auch darf er nicht farbenblind sein.

Der Lotsenkommandeur hat sich von dem Vorhandensein der vorstehend bezeichneten Erfordernisse zu überzeugen und den Lehrling auf Farbenblindheit untersuchen zu lassen.

§ 19. Die Lehrlinge haben den Weisungen des Lotsenkommandeurs und der die Schiffe führenden Lotsen unweigerlich Folge zu leisten und sich nach näherer Anweisung in allen Zweigen des Lotsendienstes, namentlich in der Kunde des Fahrwassers und der Seezeichen, zu üben und zu vervollkommen. Selbständiges Lotsen von Schiffen ist ihnen in der Regel verboten. Doch können sie in Notfällen als Lotsen an Bord von Schiffen verwandt werden. Sie haben in solchen Fällen den Schiffer sofort bei Ankunft an Bord davon in Kenntnis zu setzen, dass sie keine Lotsen seien und haben auf Verlangen des Schiffers sofort das Kommando abzugeben, sobald ein Lotse an Bord des Schiffes gelangt.

§ 20. Die Lehrlinge haben sich eines nüchternen, anständigen Lebenswandels zu befleißigen.

V. Rechnungswesen und Vermögen.

§ 21. Die vereinnahmten Lotsgelder und sonstigen Einnahmen der Lotsen, z. B. für Hilfsleistungen in Seenot, werden vierteljährlich mit den Einnahmen der Geestemünder Lotsengesellschaft zusammengerechnet und die so sich ergebende Gesamtsumme zu gleichen Teilen unter die beiden Gesellschaften verteilt. Von dem auf die Bremische Lotsengesellschaft gefallenen Anteile werden zunächst die Ausgaben der Gesellschaft einschliesslich der Lehrlingslöhne, namentlich die

Kosten der Unterhaltung und Ausrüstung der Fahrzeuge, bestritten. Sodann werden fünf Prozent der verbliebenen Netto-Einnahme zu einem für die Ergänzung der Schiffe bestimmten Reservefonds so lange geschlagen bis dieser Fonds auf 40 000 Mk. angewachsen oder wenn er in Angriff genommen werden musste, wieder auf 40 000 Mk. gebracht ist. Der Rest wird zwischen dem Lotsenkommandeur und den Lotsen zu gleichen Teilen verteilt.

Das Vermögen der Lotsengesellschaft besteht aus dem Reservefonds und den Lotsenfahrzeugen. Kein Mitglied ist berechtigt, seinen Anteil am Vermögen zu veräußern oder eine Realisierung des Vermögens behufs Herbeiführung einer realen Teilung zu verlangen. Scheidet ein Mitglied aus der Gesellschaft aus, so ist dasselbe und seine Erben verpflichtet, den Anteil am Vermögen gegen eine nötigenfalls von der Behörde festzusetzende Entschädigung abzutreten. Das an Stelle des austretenden neu eintretende Mitglied der Gesellschaft hat den Anteil gegen Zahlung dieser Entschädigung zu übernehmen.

VI. Disziplinar-Bestimmungen.

§ 22. Wegen Vergehen gegen die vorgeschriebenen Dienstpflichten, wegen Nachlässigkeit oder Versehen im Dienste, sowie wegen unordentlichen, namentlich trunksüchtigen ausserdienstlichen Lebenswandel kann gegen die Lotsen auf Verweis, Geldstrafe, zeitweilige Suspension vom Dienste unter Einbehaltung des Anteils am Verdienste für die entsprechende Zeit zu Gunsten der Lotsenwitwenkasse und auf Ausschluss aus der Gesellschaft erkannt werden.

§ 23. Verweise und Warnungen gegen die Lotsen kann der Lotsenkommandeur aussprechen, Geldstrafen bis zu 100 Mk. das Amt Bremerhaven. Auf höhere Geldstrafen bis zu 500 Mk., auf zeitweilige Suspension und auf Ausschliessung von der Gesellschaft kann nur von der Behörde für das Lotsenwesen erkannt werden. Die erkannten Geldstrafen kommen der Lotsenwitwenkasse zu gute.

Vor Verhängung der Strafe ist dem Angeschuldigten Gelegenheit zur Verteidigung und Entschuldigung zu geben.

§ 24. Gegen die Strafverfügung steht dem Bestraften binnen vierzehn Tagen nach Mitteilung der Verfügung die Beschwerde frei, über die, soweit es sich um Entscheidung des Lotsenkommandeurs und des Amtes Bremerhaven handelt, von der Behörde für das Lotsenwesen — soweit es sich um eine Strafverfügung der letzteren handelt, vom Senate endgültig entschieden wird.

VII. Taxordnung.

§ 25. Das Lotsgeld wird nach Dezimetern des Tiefganges der gelotsten Schiffe berechnet. Für die Berechnung des Lotsgeldes ist der Tag, an dem der Lotse an Bord kommt, massgebend.

Die Lotsentaxe beträgt bis auf weiteres:

	Während der Sommermonate, vom 16. April bis 15. Septbr. einschliesslich p. Meter Tiefg.	Im Frühling und Herbst, vom 16. Febr. bis 15. April und vom 16. Septbr. bis 15. Novbr. einschliesslich p. Meter Tiefg.	In den Wintermonaten, vom 16. Novbr. bis 15. Febr. einschliesslich p. Meter Tiefg.
	Mk.	Mk.	Mk.
I. Für einkommende Schiffe:			
Nach Bremerhaven oder Geestemünde .			
1. Aus See bis Bremerhaven oder Geestemünde	23,50	25,40	31,20
2. Von der 1. Tonne bis zum Rotesandleuchtturm	20,60	22,50	27,40
3. Vom Rotesandleuchtturm bis zum Leuchtschiff Bremen	17,70	19,60	23,60
4. Vom Leuchtschiff Bremen bis zum Hohewegleuchtturm	15,80	17,70	21,—
5. Vom Hohewegleuchtturm bis Meyerslegde	12,90	14,80	17,20
6. Von Meyerslegde bis Wremen	11,—	12,90	14,70
7. Von Wremen bis Bremerhaven oder Geestemünde	8,10	10,10	10,80
Nach Nordenham .			
1. Aus See bis Nordenham	24,50	26,80	32,70
2. Von der 1. Tonne bis zum Rotesandleuchtturm	21,70	23,90	28,90
3. Vom Rotesandleuchtturm bis zum Leuchtschiff Bremen	18,80	21,00	25,10
4. Vom Leuchtschiff Bremen bis zum Hohewegleuchtturm	16,90	19,10	22,50
5. Vom Hohewegleuchtturm bis Meyerslegde	14,—	16,30	18,70
6. Von Meyerslegde bis Wremen	12,10	14,30	16,10
7. Von Wremen bis Bremerhaven oder Geestemünde	9,20	11,50	12,30
8. Von Geestemünde oder Bremerhaven bis Nordenham	5,30	7,—	7,20
II. Für ausgehende Schiffe:			
		vom 15. März bis 15. April u. vom 16. Septbr. bis 31. Oktober	November, Dezember, Januar, Februar
1. Von Bremerhaven oder Geestemünde bis zum Hohewegleuchtturm	7,80	9,30	12,50
2. Von Bremerhaven oder Geestemünde bis zum Leuchtschiff Bremen	11,20	13,40	17,90
3. Von Bremerhaven oder Geestemünde bis zum Rotesandleuchtturm	14,20	17,20	23,—
4. Von Bremerhaven oder Geestemünde bis zur 1. Tonne	16,70	20,10	26,80
5. Von Nordenham bis zum Hohewegleuchtturm	11,70	14,70	17,70
6. Von Nordenham bis zum Leuchtschiff Bremen	15,10	18,80	23,10
7. Von Nordenham bis zum Rotesandleuchtturm	18,10	22,60	28,20
8. Von Nordenham bis zur 1. Tonne	20,60	25,50	32,—

Für die Belotsung eines Schiffes von der Wesermündung nach der Elbe und Eider und umgekehrt

wird ohne Rücksicht auf die Grösse und den Tiefgang desselben bezahlt:

a) in den Sommermonaten vom 16. April bis 15. September:

Nach oder von der Elbe	60,— Mk.
Nach oder von der Eider	80,— „

b) in den übrigen Monaten vom 16. September bis 15. April:

Nach oder von der Elbe	120,— Mk.
Nach oder von der Eider	140,— „

Falls ein Lotse für ein Schiff von oder nach einem weiter entfernt liegenden Hafen verlangt wird, so ist in Ermangelung anderweiter Vereinbarung die Taxe von oder nach der Eider zu beanspruchen, ausserdem aber sind noch die dem Lotsen verursachten Reisekosten zu erstatten.

§ 26. Ausser dem Lotsgeld gebührt den Lotsen, so lange sie an Bord des von ihnen gelotsten Schiffes sind, freie Beköstigung.

§ 27. Erhält ein Schiff zwei Lotsen (§ 12), so ist für den zweiten Lotsen der halbe Betrag des taxmässigen Lotsgeldes zu entrichten.

§ 28. Wenn gemäss § 9 ein Voransegeln des Lotsenfahrzeuges erforderlich wird, so ist der doppelte Betrag der taxmässigen Lotsgelder für die durchsegelte Strecke zu erlegen.

§ 29. Weist ein einkommendes Schiff die ihm vor oder in der Wesermündung Dienste anbietenden Lotsen zurück und verlangt und erhält es demnächst bei der Weiterfahrt einen Lotsen, so ist das Lotsgeld von dem Punkte an, wo die Lotsen zuerst ihre Dienste angeboten haben, zu entrichten. Der zweite Lotse ist befugt, das ganze Lotsgeld vorläufig zu vereinnahmen; er erhält das Lotsgeld für die von ihm gelotste Strecke, der abgewiesene Lotse den Rest. Diese Bestimmung gilt ohne Rücksicht darauf, von welcher der Weser-Seelotsengesellschaften die Lotsendienste zuerst angeboten sind.

§ 20. Wenn ein Schiff, für welches ein Lotse bestellt wurde, zur bestimmten Zeit nicht zum Abgange bereit ist, oder wenn die Reise desselben durch widrigen Wind oder sonstige höhere Gewalt verzögert oder zeitweilig unterbrochen wird, ohne dass der Lotse die Ursache der Verzögerung oder Unterbrechung ist, so ist ein Liegegeld zu entrichten, das in den Sommermonaten (vom 16. April bis 15. September) sechs Mark, in den Wintermonaten (vom 16. September bis zum 15. April) zehn Mark für den Tag, d. h. für jede begonnenen vierundzwanzig Stunden, beträgt. Dasselbe gilt, wenn der Lotse nach Beendigung der Reise auf den Wunsch des Schiffers oder infolge Anordnung der Quarantänebehörde oder unter dem Einfluss höherer Gewalt auf dem Schiffe verbleibt.

§ 31. Kehrt ein ausgehendes Schiff wegen widriger Witterungsverhältnisse auf die Weser zurück, so ist:

- a) wenn der Lotse das Schiff noch nicht verlassen und das Schiff noch nicht wieder in den Hafen gelegt hatte, für das nochmalige Ausbringen das im vorigen Paragraphen festgesetzte Liegegeld zu entrichten;
- b) wenn das Schiff jedoch wieder in den Hafen gelegt hat oder der Lotse entlassen worden ist, das taxmässige Lotsgeld von neuem zu bezahlen.

§ 32. Lotsen, die gemäss § 14, Absatz 2, gezwungen sind, über die Stelle hinaus, für die sie angenommen sind, an Bord eines ausgehenden Schiffes zu bleiben, haben während des Aufenthaltes auf dem Schiffe neben der Beköstigung die Gage

eines ersten Steuermannes (Offiziers) und demnächst kostenfreie Rückbeförderung nach Bremerhaven zu beanspruchen.

Die freie Rückbeförderung umfasst auch den Unterhalt während der Reise.

§ 33. Wenn ein einkommendes Schiff gemäss § 13 zur Unterstützung der Mannschaft Lotsen an Bord nimmt, so ist für jeden übergenommenen Lotsen die Hälfte des taxmässigen Lotsgeldes zu entrichten, soweit nicht die Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuches über Berge- und Hilfslohn in Anwendung kommen.

§ 34. Für Leitung der Manöver eines Schiffes zur Regulierung der Kompassse, sowie für Verlegung eines Schiffes auf der Reede gebührt dem Lotsen eine Vergütung von je fünfzehn Mark.

§ 35. Die Zahlung des Lotsgeldes erfolgt bei einkommenden Schiffen bei Entlassung der Lotsen.

Bei ausgehenden Schiffen ist das taxmässige Lotsgeld auf Verlangen vor Antritt der Reise, die in Gemässheit der vorstehenden Bestimmungen den Lotsen etwa sonst zukommende Vergütung bei Entlassung der Lotsen zu erlegen oder sicher zu stellen.

§ 36. Die Schiffe haften für das schuldige Lotsgeld. Das Lotsgeld kann im Verwaltungswege beigetrieben werden.

VIII. Prüfungsordnung.

§ 37. Zur Abnahme der Lotsenprüfungen wird eine Kommission gebildet, die aus dem Vorsteher des Amtes Bremerhaven als Vorsitz, den Hafenmeistern von Bremerhaven und Geestemünde, den Lotsenkommandeuren der Bremerhavener und der Geestemünder Lotsengesellschaft und einem Inspektor der Seeversicherungsgesellschaften an der Weser als Beisitzern besteht. Auch ist die Kommission befugt, nach Ermessen andere Schifffahrtskundige zur Mitwirkung bei der Prüfung hinzuzuziehen.

§ 38. Die Prüfung ist eine mündliche.

Sie erstreckt sich auf die folgenden Gegenstände:

1. Kenntnis der Seezeichen und der Leuchtfeuer der deutschen Nordseeinseln von Borkum bis Wangerooge, sowie der Wassertiefen, der Strömung, der Leuchtschiffe und der zu steuernden Kurse in der Nordsee von Texel bis zur Weser-, Jade- und Elbmündung,
2. Kenntnis der Fahrwasserzeichen, der Wassertiefen und der Stromverhältnisse der Weser, sowie der zu steuernden Kurse von der Wesermündung bis Nordenham,
3. Kenntnis der Schiffsmanöver bei jedem Wetter,
4. Kenntnis der Vorschriften über Nacht- und Nebelsignale, sowie über das Ausweichen der Schiffe,
5. Kenntnis der Rettungsmassregeln bei Strandungen und anderen Seeunfällen, sowie der gesetzlichen Bestimmungen über Strandungen und Seeunfälle,
6. Kenntnis der Quarantänevorschriften für die Weser.

§ 39. Die Prüfung ist so lange fortzusetzen, bis die Kommission über den Grad der Befähigung des Prüflings sich ein genügendes Urteil gebildet hat.

Über den Ausfall der Prüfung entscheidet die Kommission nach Stimmenmehrheit.

§ 40. Über das Ergebnis der Prüfung ist ein von den Kommissionsmitgliedern zu unterschreibendes Protokoll aufzunehmen.

Dasselbe ist der Behörde für das Lotsenwesen einzureichen.

Beschlossen Bremen, in der Versammlung des Senats am 30. März und bekannt gemacht am 1. April 1897.

Auszug aus den bremischen Vorschriften

betreffend

die gesundheitspolizeiliche Kontrolle der die Weser anlaufenden Seeschiffe,*)

(Gesetzblatt 1896 Seite 87 ff.)

nebst

Ausführungsbestimmungen der Behörde für das Lotsenwesen.

§ 1. Jedes die Weser anlaufende Seeschiff unterliegt der gesundheitspolizeilichen Kontrolle:

1. wenn es im Abgangshafen oder während der Reise Fälle von Cholera, Gelbfieber oder Pest an Bord gehabt hat;
2. wenn es aus einem Hafen kommt, gegen dessen Herkünfte die Ausübung der Kontrolle angeordnet worden ist.

Ausführungsbestimmung zu No. 2. Die Namen derjenigen Häfen, gegen deren Herkünfte die Ausübung der gesundheitspolizeilichen Kontrolle angeordnet worden ist, werden den Lotsen durch Vermittelung des Lotsenkommandeurs vom Quarantäneamt zu Bremerhaven mitgeteilt.

Die Lotsen haben über diese Häfen nach näherer Anweisung des Lotsenkommandeurs ein Verzeichnis zu führen und dasselbe auf dem Laufenden zu halten.

§ 2. Die in dem § 1 vorgesehene gesundheitspolizeiliche Kontrolle findet, soweit es sich um Gelbfieber handelt, nur innerhalb der Zeit vom 15. Mai bis 15. September statt.

§ 3. Jedes der gesundheitspolizeilichen Kontrolle unterliegende Schiff (§ 1) muss, sobald es in Sicht des Hohewegleuchtturmes kommt, eine gelbe Flagge am Fockmast hissen.

Es darf, unbeschadet der Annahme eines Lotsen oder eines Schlepptampfers, weder mit dem Lande noch mit einem anderen Schiffe, abgesehen vom Zollschiff, in Verkehr treten, auch die vorbezeichnete Flagge nicht einziehen, bevor es durch Verfügung des Quarantäneamts zu freiem Verkehr zugelassen ist. Der gleichen Verkehrsbeschränkung unterliegen neben der Mannschaft sämtliche an Bord befindliche Reisenden.

*) Stimmen überein mit den bezüglichen oldenburgischen und preussischen Vorschriften.

Privatpersonen ist der Verkehr mit einem Schiffe, welches die gelbe Flagge führt, untersagt. Wer dieses Verbot übertritt, wird als zu dem kontrolpflichtigen Schiffe gehörend behandelt.

§ 4. Der Lotse und das Quarantäneamt haben beim Einlaufen eines Schiffes in den Hafen durch Befragung des Schiffers oder seines Vertreters festzustellen, ob der § 1 auf das Schiff Anwendung findet, und auf die Befolgung der Vorschriften des § 3 zu achten.

§ 5. In den Fällen des § 1 wird dem Schiffer oder dessen Vertreter durch den Lotsen oder einen Beauftragten des Quarantäneamts ein nach Massgabe der Anlage*) aufgestellter Fragebogen behändigt. Auf demselben haben der Schiffer, der Steuermann und, falls ein Arzt die Reise als Schiffsarzt mitgemacht hat, bezüglich der unter No. 10, 11, 12 aufgeführten Fragen auch der Schiffsarzt die verlangte Auskunft alsbald wahrheitsgemäss und so, dass sie von ihnen demnächst eidlich bestärkt werden kann, zu erteilen. Der ausgefüllte Fragebogen ist von den genannten Personen zu unterschreiben und nebst den sonstigen zur Beurteilung der Gesundheitsverhältnisse des Schiffes geeigneten Papieren zur Verfügung des Quarantäneamts zu halten.

Ausführungsbestimmung. Die Lotsen haben dafür zu sorgen, dass der Fragebogen ordnungsmässig ausgefüllt wird und zwar so rechtzeitig, dass sie denselben nebst den übrigen bezüglichen Papieren auf der Reede von Bremerhaven zur Verfügung des Quarantäneamts halten können.

§ 6. Jedes der gesundheitspolizeilichen Kontrolle unterliegende Schiff (§ 1) nebst Insassen wird — nach Erfüllung der in den §§ 3 und 5 vorgesehenen Vorschriften — sobald wie möglich nach Ankunft, jedoch nicht während der Nachtzeit, durch einen beamteten Arzt (den Quarantänearzt) untersucht. Von dem Ergebnis dieser ärztlichen Untersuchung hängt in jedem Falle die weitere Behandlung des Schiffes ab.

Ausführungsbestimmung. Die Lotsen haben darauf zu achten, dass jedes kontrolpflichtige Schiff auf der Reede von Bremerhaven, das ist der Weserstrom von der südlichen bis zur bremischen Hoheitsgrenze, vor Anker geht und daselbst die Quarantäneabfertigung abwartet.

Die Lotsen dürfen das kontrolpflichtige Schiff erst dann verlassen, wenn dasselbe zum freien Verkehr zugelassen ist.

— — — — —

§ 16. Auf das Lotsen-, Zoll- und Sanitätspersonal, welches mit den der gesundheitspolizeilichen Kontrolle unterliegenden Schiffen in Verkehr zu treten hat, finden die in vorstehenden Bestimmungen angeordneten Verkehrsbeschränkungen und Desinfektionsmassnahmen keine Anwendung; die für dieses Personal erforderlichen Vorsichtsmassregeln*) werden von der vorgesetzten Behörde bestimmt.

— — — — —

§ 20. Auf die Schiffe der Kaiserlichen Marine finden die Vorschriften dieser Verordnung nicht Anwendung.

*) Die Anlage ist hier nicht mit abgedruckt.

**) Diese Massregeln, soweit sie auf die Lotsen Bezug haben, folgen weiter unten.

Auszug

aus der

Anweisung für das Lotsen-, Zoll- und Sanitätspersonal gemäss § 16 der Vorschriften, betreffend die gesundheitspolizeiliche Kontrolle der die Weser anlaufenden Seeschiffe.

(Die Anweisung ist von den am Quarantäneamt zu Bremerhaven beteiligten Regierungen Preussens, Oldenburgs und Bremens im Jahre 1896 vereinbart.)

§ 1. Für die Lotsen, welche auf einem choleraverseuchten Schiffe Dienst tun, finden die im § 7 der Vorschriften, betreffend die gesundheitspolizeiliche Kontrolle der die Weser anlaufenden Seeschiffe, für die Schiffsmannschaft gegebenen Bestimmungen entsprechende Anwendung.

Lotsen, welche nachweislich mit Cholerakranken nicht in Berührung gekommen sind und nach Ansicht des Quarantänearztes auch keine Krankheitserscheinungen zeigen, welche den Ausbruch der Cholera befürchten lassen, haben diejenigen Vorsichtsmassregeln zu befolgen, welche das Quarantäneamt auf Grund eines Berichtes des Quarantänearztes im einzelnen Falle anordnet.

§ 2. Für die an Bord eines choleraverdächtigen Schiffes (§ 8 der Vorschriften usw.) oder Gelbfieber-Schiffes (§ 13 der Vorschriften usw.) dienstuenden Lotsen ordnet das Quarantäneamt nach zuvor erstattetem Bericht des Quarantänearztes für jeden einzelnen Fall an, ob und welche Vorsichtsmassregeln von denselben zu befolgen sind.

§ 3. Lotsen, welche an Bord eines Pestschiffes (§ 14 der Vorschriften usw.) Dienst tun, dürfen das Schiff vor Eintreffen bestimmter Verhaltensmassregeln seitens des Senats der freien Hansestadt Bremen nicht verlassen. Die weiteren Vorsichtsmassregeln für die Lotsen wird das Quarantäneamt auf Grund der vom Senat getroffenen Verhaltensmassregeln anordnen, soweit sich dieselben nicht ohne weiteres aus den letzteren ergeben.

§ 4. Nicht dienstuende Lotsen sind als Reisende im Sinne der Vorschriften, betreffend die gesundheitspolizeiliche Kontrolle der die Weser anlaufenden Seeschiffe, anzusehen.

Lotsenordnung

für die

preussische Seelotsen-Gesellschaft zu Geestemünde.

Vom 1. April 1897.

Der unterzeichnete Regierungs-Präsident erlässt mit Beziehung auf die von der früheren Königlich Grossbritannischen und Kurfürstlich Braunschweig-Lüneburgischen Regierung zu Stade am 10. Juli 1795 veröffentlichte Bestätigung und unter Wahrung der sich daraus ergebenden Rechtsverhältnisse für die in Geeste-

münde, früher Geestendorf, bestehende Lotsengesellschaft an Stelle der bisher massgebenden Artikel hierdurch die nachstehende Lotsenordnung:

I. Allgemeines.

§ 1. Die preussische Seelotsengesellschaft für die Weser hat ihren Sitz in Geestemünde.

Ihre Mitglieder werden von dem Regierungs-Präsidenten zu Stade ernannt; sie sind verpflichtet, in Geestemünde zu wohnen. Der Regierungs-Präsident bestimmt die Zahl der Mitglieder.

An der Spitze der Lotsengesellschaft steht der Lotsenkommandeur, der die Eigenschaft eines unmittelbaren Staatsbeamten besitzt.

Lotsenkommandeur und Lotsen unterstehen dem Landrat zu Geestemünde, der die örtliche Aufsicht über die Lotsengesellschaft wahrzunehmen hat.

Die Lotsenfahrzeuge führen die vorgeschriebene Revierflagge und ein grosses lateinisches W in schwarzer Farbe im Schunersegel.

II. Stellung des Lotsenkommandeurs.

§ 2. Der Lotsenkommandeur wird vom Minister für Handel und Gewerbe ernannt. Voraussetzung seiner Ernennung ist die Zurücklegung einer mindestens sechsjährigen Dienstzeit als Schiffer auf grosser Fahrt auf deutschen Schiffen.

Der Lotsenkommandeur ist der nächste Vorgesetzte der Lotsen. Er vertritt die Lotsengesellschaft gerichtlich und aussergerichtlich und führt die Rechnung der Gesellschaft.

Der Regierungs-Präsident ist befugt, die dienstlichen Obliegenheiten des Lotsenkommandeurs im Einzelnen durch eine besondere Dienstanweisung zu regeln.

§§ 3—6. (Identisch mit den Bremischen Vorschriften.)

§ 7. Die Lotsen haben sich jederzeit bei Tag wie bei Nacht zum Lotsendienste bereit zu halten, sich auch, wenn sie an Land sind, ohne besondere Erlaubnis des Lotsenkommandeurs nicht länger als zwölf Stunden von Geestemünde zu entfernen. Zu einem längeren als achttägigen Urlaube haben sie durch Vermittelung des Lotsenkommandeurs die Genehmigung des Landrats einzuholen. In Erkrankungsfällen haben sie auf Erfordern ihrer Vorgesetzten ein ärztliches Zeugnis beizubringen.

Die auf den Lotsenschiffen befindlichen Lotsen haben nach Kräften für die ordnungsmässige Unterhaltung und Sicherung des von ihnen besetzten Schiffes Sorge zu tragen und den Weisungen des an Bord kommandierten Lotsen unweigerlich Folge zu leisten. Der kommandierende Lotse hat das Journal des Schiffes zu führen, sofern nicht von dem Lotsenkommandeur ein Anderes bestimmt ist.

Bei Abgabe der Lotsen an die zu bedienenden Schiffe wird in der von den Lotsen vereinbarten, nötigenfalls vom Lotsenkommandeur bestimmten Reihenfolge verfahren. Der letzte Mann soll immer das Kommando führen.

§§ 8—20. (Identisch mit den Bremischen Vorschriften.)

V. Rechnungswesen und Vermögen.

§ 21. Die vereinnahmten Lotsgelder und sonstigen Einnahmen der Lotsen, z. B. für Hülfeleistungen in Scenot, werden vierteljährlich mit den Einnahmen der Bremischen Seelotsengesellschaft zusammengerechnet, die so sich ergebende Gesamtsumme wird zu gleichen Teilen unter die beiden Gesellschaften verteilt. Von dem auf die Geestemünder Lotsengesellschaft gefallenen Anteile werden zunächst die Ausgaben der Gesellschaft einschliesslich der Lehrlingslöhne, namentlich die Kosten der Unterhaltung und Ausrüstung der Fahrzeuge, bestritten. Sodann werden fünf Prozent der verbliebenen Netto-Einnahme zu einem für die Ergänzung der Schiffe bestimmten Reservefonds solange geschlagen bis dieser Fonds auf 50 000 Mk. angewachsen oder wenn er in Angriff genommen werden musste, wieder auf 50 000 Mk. gebracht ist. Der Rest wird auf den Fiskus und die Lotsen nach Kopfteilen verteilt. Kein Mitglied ist berechtigt seinen Anteil am Vermögen der Lotsengesellschaft zu veräussern oder eine Realisierung des Vermögens behufs Herbeiführung einer realen Teilung zu verlangen. Scheidet ein Mitglied aus der Gesellschaft aus, so ist dasselbe und seine Erben verpflichtet, den Anteil am Vermögen gegen eine nötigenfalls von dem Regierungs-Präsidenten festzusetzende Entschädigung abzutreten. Das an Stelle des austretenden neu eintretende Mitglied der Gesellschaft hat den Anteil gegen Zahlung dieser Entschädigung zu übernehmen.

VI. Disziplinar-Bestimmungen.

§ 22. Wegen Vergehen gegen die vorgeschriebenen Dienstpflichten, wegen Nachlässigkeit oder Versehen im Dienste, sowie wegen unordentlichen, namentlich trunksüchtigen ausserdienstlichen Lebenswandels, kann gegen die Lotsen auf Verweis, Geldstrafe, zeitweilige Suspension vom Dienste unter Einbehaltung des Anteils am Verdienste für die entsprechende Zeit zu Gunsten der Lotsenkasse und auf Ausschluss aus der Gesellschaft erkannt werden.

§ 23. Verweise und Warnungen gegen die Lotsen kann der Lotsenkommandeur aussprechen, Geldstrafen bis zu 100 Mk. der Landrat. Auf höhere Geldstrafen bis zu 500 Mk., auf zeitweilige Suspension und auf Ausschliessung von der Gesellschaft kann nur von dem Regierungs-Präsidenten erkannt werden. Die erkannten Geldstrafen kommen der Lotsenkasse zu Gute.

Vor Verhängung der Strafe ist dem Angeschuldigten Gelegenheit zur Verteidigung zu geben.

§ 24. Gegen die Strafverfügung steht dem Bestraften binnen zwei Wochen nach Mitteilung der Verfügung die Beschwerde frei, über die, soweit es sich um Verfügungen des Lotsenkommandeurs handelt, der Landrat, soweit Verfügungen des Landrates in Frage stehen, der Regierungs-Präsident entscheidet. Auf Beschwerden gegen Strafverfügungen des Regierungs-Präsidenten entscheidet endgültig der Minister für Handel und Gewerbe.

VII. Taxordnung.

§§ 25—36. (Identisch mit den Bremischen Vorschriften.)

VIII. Prüfungsordnung.

§ 37. Zur Abnahme der Lotsenprüfungen wird eine Kommission gebildet, die aus dem Landrat als Vorsitzenden, den Hafenmeistern von Geestemünde und Bremerhaven, den Lotsenkommandeuren der Geestemünder und der Bremerhavener Lotsengesellschaft und einem Inspektor der Seeversicherungsgesellschaften an der Weser als Beisitzern besteht. Auch ist die Kommission befugt, nach Ermessen andere Schiffahrtskundige zur Mitwirkung bei der Prüfung hinzuziehen.

§§ 38 und 39. (Identisch mit den Bremischen Vorschriften.)

§ 40. Über das Ergebnis der Prüfung ist ein von den Kommissionsmitgliedern zu unterschreibendes Protokoll aufzunehmen.

Dasselbe ist dem Regierungs-Präsidenten einzureichen.

§ 41. Diese Lotsenordnung tritt mit dem 1. April 1897 in Kraft.

Stade, den 1. April 1897.

H i m l y.

Auf Grund des Allerhöchsten Erlasses vom 27. August 1883 (G.-S. S. 339) genehmigen wir hierdurch die im § 25 der zum 1. April 1897 in Kraft tretenden neuen Lotsenordnung für die preussische Seelotsengesellschaft zu Geestemünde enthaltene Lotsen-Taxordnung.

Berlin, den 28. März 1897.

Der Finanz-Minister.

M i q u e l.

Der Minister für Handel und Gewerbe.

B r e f e l d.

Lotsenordnung

für die

Oldenburgische Weserlotsen-Gesellschaft.

Vom 24. Januar 1903.

I. Allgemeines.

§ 1. Der Sitz der oldenburgischen Weserlotsengesellschaft wird durch das Staatsministerium, Departement des Innern, bestimmt. Der Sitz ist bis weiter Blexen. Der Gesellschaft sind die Rechte einer juristischen Person verliehen.

Die Mitglieder derselben werden nach Anhörung der Lotsengesellschaft vom Staatsministerium, Departement des Innern ernannt. Sie sind verpflichtet, an dem ihnen angewiesenen Orte zu wohnen. Das Staatsministerium, Departement des Innern, bestimmt die Zahl der Lotsen.

An der Spitze der Gesellschaft steht ein Lotsenkommandeur, der vom Grossherzog ernannt wird. Er erhält seine Besoldung aus der Landeskasse und hat seinen Wohnsitz am Sitz der Gesellschaft zu nehmen.

Die Hafenmeister in Brake und Nordenham haben den Lotsenkommandeur an ihrem Wohnorte zu vertreten und erhalten eine Vergütung aus der Lotsenkasse, falls sie dauernd in erheblichem Umfange mit den Angelegenheiten der Gesellschaft befasst werden. In Fällen der Verhinderung des Lotsenkommandeurs übernimmt der Hafenmeister in Brake seine Vertretung.

Die der Lotseugesellschaft und ihren Mitgliedern zunächst vorgesetzte Behörde ist das für den Sitz der Gesellschaft zuständige Grossherzogliche Amt.

Die Lotsenfahrzeuge führen die vorgeschriebene Revierflagge und ein grosses lateinisches W in schwarzer Farbe im Schunersegel.

II. Stellung des Lotsenkommandeurs.

§ 2. Der Lotsenkommandeur erhält seine Dienstanweisung vom Staatsministerium, Departement des Innern. Voraussetzung seiner Ernennung ist die Zurücklegung einer mindestens sechsjährigen Dienstzeit als Schiffer auf grosser Fahrt auf deutschen Schiffen.

Er wird auf getreue Wahrnehmung seines Dienstes vor Antritt des letzteren durch einen Diensteid verpflichtet.

Der Lotsenkommandeur ist der nächste Vorgesetzte der Lotsen und vertritt die Lotseugesellschaft gerichtlich und aussergerichtlich.

§§ 3—4. (Identisch mit den Bremischen Vorschriften.)

§ 5. (Abs. 1 und 2 identisch mit den Bremischen Vorschriften.)

Die Lotsen haben sich freiwillig bei der See-Berufsgenossenschaft gegen Unfälle zu versichern. Ebenso sind sie verpflichtet, sich, soweit gesetzlich zulässig, gegen die Folgen des Alters und der Invalidität bei der Landesversicherungsanstalt freiwillig zu versichern. Die Kosten der Unfallversicherung fallen der Lotsenkasse ganz, die der Invalidenversicherung zur Hälfte zur Last.

§ 6. (Identisch mit den Bremischen Vorschriften.)

§ 7. Die Lotsen haben sich jederzeit bei Tage wie bei Nacht zum Lotsendienste bereit zu halten, sich auch, wenn sie an Land sind, ohne besondere Erlaubnis des Lotsenkommandeurs nicht länger als zwölf Stunden von ihrem Wohnorte zu entfernen. Zu einem längeren als dreitägigen Urlaube haben sie die Genehmigung des zuständigen Grossherzoglichen Amtes einzuholen. Zu einem mehr als acht-tägigen Urlaube ist die Genehmigung des Grossherzoglichen Staatsministeriums, Departement des Innern, erforderlich. In Erkrankungsfällen haben sie auf Erfordern ihrer Vorgesetzten ein ärztliches Zeugnis beizubringen.

Die auf den Lotsen Schiffen befindlichen Lotsen haben nach Kräften für die ordnungsmässige Unterhaltung und Sicherung des von ihnen besetzten Schiffes Sorge zu tragen und den Weisungen des an Bord kommandierenden Lotsen unweigerlich Folge zu leisten. Der kommandierende Lotse hat das Journal des Schiffes zu führen, sofern nicht von dem Lotsenkommandeur ein Anderes bestimmt ist.

Bei Abgabe der Lotsen an die zu bedienenden Schiffe wird in der von den Lotsen vereinbarten, nötigenfalls vom Lotsenkommandeur bestimmten Reihenfolge verfahren. Der letzte Mann soll immer das Kommando führen.

§§ 8—14. (Identisch mit den Bremischen Vorschriften.)

§ 15. Sobald die Lotsen an Land zurückkehren, haben sie die nach § 11 ausgefüllte Bescheinigung, sowie das etwa erhaltene Lotsgeld dem Lotsenkomman-

deur oder dessen Vertreter zu übergeben, ihm auch über etwaige während der Reise vorgekommene Unfälle, über alle von ihnen gemachten, für die Schifffahrt wichtigen Wahrnehmungen und über etwaige an Bord der geführten Schiffe von ihnen beobachtete Unzuträglichkeiten, namentlich über etwaige Zweifel an der Richtigkeit der vom Schiffer ihnen nach § 11 ausgestellten Bescheinigung Bericht zu erstatten, auch auf Erfordern ein vom Lotsenkommandeur oder dessen Vertreter mit ihnen aufzunehmendes Protokoll zu unterschreiben.

§ 16. (Identisch mit den Bremischen Vorschriften.)

§ 17. Jeder Lotse, welcher aus der Lotsengesellschaft austritt oder aus derselben ausgeschlossen wird, ist verpflichtet, seine Bestallungsurkunde und sein Lotsenschild an den Lotsenkommandeur zurückzuliefern.

Das freiwillige Ausscheiden eines Lotsen aus der Gesellschaft kann von einer sechsmonatigen Kündigungsfrist abhängig gemacht werden. Der Austritt unterliegt der Genehmigung des Staatsministeriums, Departement des Innern.

Lotsen, welche zur Ausübung ihres Gewerbes dauernd unfähig geworden sind, sind verpflichtet, aus der Gesellschaft auszuschcheiden.

§§ 18—20. (Identisch mit den Bremischen Vorschriften.)

V. Rechnungswesen und Vermögen.

§ 21. Dem Lotsenkommandeur liegt die Rechnungsführung für die Gesellschaft gegen eine Vergütung von 1 pCt. der zur Verteilung kommenden Rein-Einnahme ob. In die Lotsenkasse fliessen ausser den Lotsgeldern auch sonstige Einnahmen der Lotsen, wie z. B. Liegegelder, Vergütungen für Hülfeleistungen in Seenot und andere Nebenbezüge. Aus der Lotsenkasse werden zunächst die Ausgaben der Gesellschaft einschliesslich der Lehrlingslöhne, namentlich die Kosten der gewöhnlichen Unterhaltung, Ausrüstung und Versicherung der Fahrzeuge bestritten. Sodann sind die regulativmässig festgesetzten Beträge in den Erneuerungsfonds und in die Unterstützungskasse der Gesellschaft sowie etwaige Tilgungsraten für staatsseitig gewährte Darlehn an die Landeskasse abzuführen. Der Rest, d. h. die Rein-Einnahme wird unter die Lotsen zu gleichen Teilen verteilt. Die Abrechnung mit den Lotsen erfolgt nach Ablauf eines jeden Kalender-Vierteljahres.

Als Rechnungsjahr gilt das Kalenderjahr. Die Jahresrechnung ist dem Staatsministerium, Departement des Innern, bis zum 15. März des folgenden Jahres zur Nachprüfung einzureichen.

Das Vermögen der Lotsengesellschaft besteht aus den Lotsenfahrzeugen nebst Zubehörungen, dem Erneuerungsfonds und der Unterstützungskasse.

Ein ausscheidender Lotse ist verpflichtet, seine Mitgliedschaftsrechte gegen die vom Staatsministerium, Departement des Innern, nach Anhörung der Lotsengesellschaft allgemein festgesetzte Entschädigung abzutreten. Dieselbe Verpflichtung liegt den Erben eines Lotsen ob. Neu eintretende Lotsen haben ein dieser Entschädigungssumme entsprechendes Einkaufsgeld zu entrichten. Lotsen, welche ohne Genehmigung des Staatsministeriums, Departement des Innern, aus der Gesellschaft austreten, verlieren ihre Mitgliedschaftsrechte, ohne Entschädigung beanspruchen zu können.

Die Verwaltung des Erneuerungsfonds und der Unterstützungskasse wird vom Staatsministerium, Departement des Innern, nach Anhörung der Lotsengesellschaft geregelt.

VI. Disziplinar-Bestimmungen.

§ 22. Wegen Vergehen gegen die vorgeschriebenen Dienstpflichten, wegen Nachlässigkeit oder Versehen im Dienste, sowie wegen unordentlichen, namentlich trunkfälligen ausserdienstlichen Lebenswandels kann gegen die Lotsen auf Verweis, Ordnungsstrafe, zeitweilige Suspension vom Dienste unter Einbehaltung des Anteils am Verdienste für die entsprechende Zeit zu Gunsten der Unterstützungskasse und auf Ausschluss aus der Gesellschaft erkannt werden.

§ 23. Warnungen und Verweise gegen die Lotsen kann der Lotsenkommandeur aussprechen, Ordnungsstrafen bis zu 60 Mk. das zuständige Grossherzogliche Amt. Auch höhere Ordnungsstrafen bis zu 300 Mk. sowie auf zeitweilige oder dauernde Ausschliessung aus der Gesellschaft kann das Staatsministerium, Departement des Innern, erkennen. Die erkannten Ordnungsstrafen fliessen in die Unterstützungskasse.

Vor Verhängung der Strafe ist dem Angeschuldigten Gelegenheit zur Verteidigung und Entschuldigung zu geben.

§ 24. Gegen die Strafverfügung steht dem Bestraften binnen 14 Tagen nach Mitteilung der Verfügung die Beschwerde an die zunächst vorgesetzte Behörde frei, welche endgültig entscheidet.

§§ 25—31. (Identisch mit den Bremischen Vorschriften.)

§ 32. Lotsen, die gemäss § 14, Abs. 2, gezwungen sind, über die Stelle hinaus, für die sie angenommen sind, an Bord eines ausgehenden Schiffes zu bleiben, haben während des Aufenthaltes auf dem Schiffe neben der Beköstigung die Gage eines ersten Steuermannes (Offiziers) und demnächst kostenfreie Rückbeförderung nach ihrem Wohnorte zu beanspruchen.

Die freie Rückbeförderung umfasst auch den Unterhalt während der Reise.

§§ 33—36. (Identisch mit den Bremischen Vorschriften.)

VIII. Prüfungsordnung.

§ 37. Zur Abnahme der Lotsenprüfungen wird eine Kommission gebildet, die aus dem ersten Beamten des für den Sitz der Lotsengesellschaft zuständigen Amtes als Vorsitzter, dem Lotsenkommandeur und den Hafenmeistern in Nordenham und Brake als Beisitzern besteht. Die Kommission ist befugt, nach Ermessen einen Inspektor der Seeversicherungsgesellschaften an der Weser oder einen anderen Schiffahrtskundigen zur Mitwirkung bei der Prüfung hinzuzuziehen.

Der erste Beamte des Amtes wird in Verhinderungsfällen durch den Hilfsbeamten, die Beisitzer durch den Wasserschout in Brake und den Hafenmeister in Elsfleth vertreten.

§ 38. Die Prüfung ist eine mündliche.

Sie erstreckt sich auf die folgenden Gegenstände:

1. Kenntnis der Seezeichen und der Leuchtfeuer der deutschen Nordseeinseln von Borkum bis Wangerooe, sowie der Wassertiefen, der Strömung, der Leuchtschiffe und zu steuernden Kurse in der Nordsee von Texel bis zur Weser-, Jade- und Elbmündung,
2. Kenntnis der Fahrwasserzeichen, der Wassertiefen und der Stromverhältnisse der Weser, sowie der zu steuernden Kurse von der Wesermündung bis Nordenham bezw. Brake,
3. Kenntnis der Schiffsmanöver bei jedem Wetter,
4. Kenntnis der Vorschriften über Nacht- und Nebelsignale, sowie über das Ausweichen der Schiffe,

5. Kenntnis der Rettungsmassregeln bei Strandungen und anderen Seeunfällen, sowie der gesetzlichen Bestimmungen über Strandungen und Seeunfälle,

6. Kenntnis der Quarantänevorschriften für die Weser.

Die durch die Abhaltung der Prüfungen entstehenden Kosten hat die Lotsengesellschaft zu tragen.

§ 39. Die Prüfung ist so lange fortzusetzen, bis die Kommission über den Grad der Befähigung des Orüflings sich ein genügendes Urteil gebildet hat.

§ 40. Über das Ergebnis der Prüfung ist ein von den Kommissionsmitgliedern zu unterschreibendes Protokoll aufzunehmen.

Dasselbe ist in beglaubigter Abschrift dem Staatsministerium, Departement des Innern, einzureichen.

§ 41. Die Auflösung der Lotsengesellschaft bedarf der Genehmigung des Staatsministeriums.

Im Falle der Auflösung der Gesellschaft fällt das Vermögen derselben mit Ausnahme der Bestände der Unterstützungskasse an die zur Zeit der Auflösung vorhandenen Lotsen zu gleichen Teilen.

Das Vermögen der Unterstützungskasse fällt an den oldenburgischen Staat mit der Verpflichtung, dasselbe seiner bisherigen Bestimmung entsprechend zu verwalten und zu verwenden. Ist der frühere Zweck nicht mehr zu erfüllen, so sind die Erträge des Vermögens oder auch das Vermögen selbst zum Besten der Seeleute des oldenburgischen Wesergebietes zu verwenden.

Oldenburg, 24. Januar 1903.

Staatsministerium.

Willich.

Tarif

der oldenburgischen Weserlotsengesellschaft.

		v. 16. April bis 15. Septbr. per Meter	v. 16. Febr. bis 15. April und vom 16. Septbr. b. 15. Novbr. per Meter	v. 16. Novbr. bis 15. Februar per Meter
		Mk.	Mk.	Mk.
Von Bremerhaven nach	Nordenham	5,30	7,—	7,20
"	" " Brake	7,70	10,10	10,20
"	Nordenham " Bremerhaven	3,90	5,20	5,20
"	" " See	20,60	25,50	32,—
"	Brake " Nordenham	4,70	6,50	6,50
"	" " Bremerhaven	5,70	7,60	7,60
"	" " See	22,40	27,70	34,40

b) **Flusslotsen.** Bremische Flusslotsen sind auf der Bremerhavener Reede vom dort stationierten Fahrzeuge der Stadt-Bremen-Lotsen,

einem Schuner, der als Erkennungszeichen am Grossmast eine Bremer Flagge und Nachts ein helles Licht im Vortop und ein Ankerlicht im Fockwant führt, zu bekommen. Schiffe, welche einen Stadt-Bremen-Lotsen wünschen, müssen drei untereinander befestigte Flaggen im Vortop führen oder nach den Umständen drei Töne geben oder drei Lichter zeigen.

Die bremischen Flusslotsen versehen den Lotsendienst auf der Weser von der Stadt Bremen bis nach Bremerhaven und auf der Lesum von Vegesack bis Burg. Sie haben folgende Taxe:

	Zuschlag für je 1 Dezi- meter	Grund- taxe bis zum Tief- gange von 3,— m	m 3.— bis 3.— m									
Von Bremerhaven	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
bis Brake	0,50	7,50	8,—	8,50	9,—	9,50	10,—	10,50	11,—	11,50	12,—	12,50
„ Vegesack . . .	0,80	12,—	12,80	13,60	14,40	15,20	16,—	16,80	17,60	18,40	19,20	20,—
„ Bremen	1,20	17,50	18,70	19,90	21,10	22,30	23,50	24,70	25,90	27,10	28,30	29,50
Von Brake												
bis Vegesack . .	0,60	8,50	9,10	9,70	10,30	10,90	11,50	12,10	12,70	13,30	13,90	14,50
„ Bremen	0,90	12,—	12,90	13,80	14,70	15,60	16,50	17,40	18,30	19,20	20,10	21,—
Von Vegesack												
bis Bremen . . .	0,60	7,50	8,10	8,70	9,30	9,90	10,50	11,10	11,70	12,30	12,90	13,50

u. s. f. nach vorstehendem Verhältnis.

Es werden erhoben:

Für die Strecke Bremerhaven—Elsfleth,

für die Strecke Bremerhaven-Farge—Rönnebeck,

die gleichen Sätze wie für Bremerhaven—Vegesack.

Für die Strecke Brake—Elsfleth,

für die Strecke Brake—Farge—Rönnebeck,

für die Strecke Elsfleth—Farge—Rönnebeck,

für die Strecke Elsfleth—Vegesack,

die gleichen Sätze wie für Brake—Vegesack.

Für die Strecke Elsfleth—Bremen,

für die Strecke Farge—Rönnebeck—Bremen,

die gleichen Sätze wie für Brake—Bremen.

Für Fahrten von Vegesack nach Burg oder umgekehrt kommt der Tarifsatz Vegesack—Bremen zur Erhebung.

Vorstehende Tarifsätze gelten gleichmässig für Fahrten bergwärts und talwärts, für beladene und unbeladene oder in Ballast fahrende Schiffe, für Dampfer und Segler.

Das Lotsgeld zwischen Bremen Freihafen-Sicherheitshafen-Holzshafen oder Aktiengesellschaft Weser beträgt 6 Mk. Für das Verholen von Schiffen in den vorbenannten Häfen werden 6 Mk. berechnet.

Wenn ein Schiff, für welches ein Lotse bestellt wurde, zur bestimmten Zeit nicht zum Abgange bereit ist, oder wenn die Reise desselben verzögert oder zeit-

weilig unterbrochen wird, ohne dass davon der Lotse oder höhere Gewalt die Ursache ist, so ist ein Liegegeld im Betrage von 6 Mk. pro Tag zu entrichten.

Wird für ein Schiff, welches nicht an einer der in vorstehendem Tarif benannten Stationen sich befindet, ein Lotse verlangt, so sind etwaige Extrakosten für Beförderung des Lotsen von der nächsten Station bis an Bord von dem Schiffer zu vergüten.

Die Lotsen der **Elsflether** Lotsengesellschaft bringen Schiffe von Brake nach Elsfleth und Oldenburg, sowie von Oldenburg und Elsfleth nach Brake, Bremerhaven, Bremen und den Zwischenhäfen. Das Lotsgeld wird nach Zentimetern des Tiefganges berechnet und beträgt für jedes Meter:

1. Von Elsfleth nach Brake oder umgekehrt	4,70 Mk.
2. Von Elsfleth nach Bremerhaven	
a) vom 1. April bis 30. September	9,50 „
b) vom 1. Oktober bis 31. März	13,50 „
3. Von Elsfleth nach Bremen	7,00 „
4. Von Elsfleth nach Vegesack	5,70 „
5. Von Elsfleth nach Oldenburg oder umgekehrt	6,00 „
6. Von Brake nach Oldenburg oder umgekehrt	8,00 „

Auf der Strecke zwischen der Elsflether Huntেকaje und der Stadt Oldenburg sind alle Seedampfer ohne Rücksicht auf Raumgehalt und Tiefgang, sowie alle übrigen Fahrzeuge, deren Tiefgang 3 m und mehr oder deren Brutto-Raumgehalt 350 cbm oder darüber beträgt, verpflichtet, einen Lotsen anzunehmen. (Ministerial-Bekanntmachung vom 12. Juli 1901; Oldenb. Gesetzbl. S. 107.)

Schiffahrts-Vorschriften für die Unterweser.

1. Bremische Verordnung vom 22. Mai 1901.

(Auszug.)

§ 31. Seefahrzeuge, welche wegen ihres Tiefganges oder ihrer Länge gezwungen sind, die tiefste Fahrrinne für sich in Anspruch zu nehmen, dürfen, sofern sie von einem angestellten Lotsen geführt werden, auf Anordnung dieses Lotsen nach Massgabe der ihm erteilten Instruktion das folgende Signal heissen:

- bei Tage eine rote Flagge (Stander B des internationalen Signalbuches) im Vortop,
- bei Nacht ein rotes über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbares Licht, das mindestens zwei Meter senkrecht über einem weissen Licht geführt werden muss, und zwar bei Dampffahrzeugen senkrecht über dem in § 29 unter a) erwähnten weissen Lichte.

Bei einem Schleppzuge hat nur das geschleppte Fahrzeug diese Signale zu führen.

Fahrzeuge, welche nicht von angestellten Lotsen geführt werden, dürfen die vorbezeichneten Signale niemals führen.

§ 49. Einem nach § 31 bezeichneten Fahrzeuge oder Schleppzuge muss jedes andere, nicht mit gleichem Signal versehene Fahrzeug und jedes Floss aus dem Wege gehen.

2. Preussische*) Verordnung vom 11. September 1902.

§ 1. Als Weser-Reede von Geestemünde und Bremerhaven gilt die Strecke, welche nördlich durch die Richtungslinie „Wurster Watt Bake III mit dem Kirchturnm Lehe“ in Deckung gebracht, sich quer über die Weser erstreckt, südlich durch die Linie Wulsdorf-Blexen Kirche gebildet wird.

Innerhalb dieser Grenzen wird die Reede durch die Linie, welche von dem Leuchtturm zwischen den beiden Einfahrten zum Kaiserhafen zu Bremerhaven sich quer über die Weser erstreckt, in eine Nord- und eine Südreede eingeteilt. Nachts wird diese Grenze durch das weisse elektrische Licht des Leuchtturms am Kaiserhafen angezeigt.

Die Ostgrenze der Ankerreede wird, von der Nordgrenze der Reede an gerechnet, durch die folgenden Linien bezeichnet, nämlich: Leuchtturm auf der Nordmole des Einganges zum Geestemünder Fischereihafen in Linie mit der Reedeake daselbst, bis zu dem Punkte, wo dieselbe in die Richtungslinie übergeht, die gebildet wird durch den Leuchtturm auf der Südmole des neuen Hafens zu Bremerhaven in Deckung mit dem Leuchtturm an der neuen Schleuse daselbst. Diese Richtungslinie erstreckt sich alsdann soweit weseraufwärts, bis die Leuchttonne G SW peilt. Von der Leuchttonne G führt dann schliesslich die Ostgrenze der Ankerreede in der Richtung SW z. W $\frac{3}{8}$ W bis in die Richtungslinie, welche durch die weserabwärts gerichtete Leuchtake zu Flagbalgersiel in Deckung mit dem dortigen Oberfeuer gebildet wird.

Nachts wird die Ostgrenze durch die betreffenden Leuchtfeuer angezeigt.

§ 2. Der zwischen der Ostgrenze der Ankerreede und dem rechten Weserufer, sowie den schwarzen Tonnen 25 und 26 liegende Teil der Weser ist die Fahrstrasse. Auf dieser Fahrstrasse, bezw. vor den Eingängen zu dem Geestefluss, zu dem Geestemünder Fischereihafen und den Bremerhavener Hafeneingängen, desgleichen von der Leuchttonne G in der Richtung von NO durch O bis SW z. W $\frac{3}{8}$ W dürfen Fahrzeuge oder Flösse nicht ankern.

Auf der Ankerreede Bremerhaven-Geestemünde ist das Ankern vor den Hafeneingängen tunlichst zu vermeiden und nur in den Fällen erlaubt, wenn die Umstände die Wahl eines anderen Ankerplatzes zur Zeit nicht zulassen, und nur für die Zeit, während welcher dieser Grund fortbesteht. Auf solche tiefgehende Fahrzeuge, die das tiefste Wasser der Reede zu nehmen gezwungen sind, findet diese Bestimmung keine Anwendung, sofern und so lange ein Lotse an Bord sich befindet.

Auf der Strecke von der Spierentonne F bis J müssen Fahrzeuge bis zu 4 m Tiefgang, damit den Fahrzeugen grösseren Tiefganges das tiefere Wasser zur Verfügung steht, auf der westlichen Seite der Ankerreede neben den roten Tonnen ankern.

§ 3. Fahrzeuge, welche in Quarantäne liegen, haben auf der westlichen Seite der Nordreede ihre Ankerstelle zu nehmen. Ein Ankern solcher Fahrzeuge auf der Südreede ist nicht gestattet.

§ 4. Zuwiderhandlungen gegen diese Verordnung werden mit Geldstrafe bis zu 60 Mk., an deren Stelle im Unvermögensfalle eine entsprechende Haftstrafe tritt, bestraft.

§ 5. Diese Polizei-Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Veröffentlichung im Amtsblatte der Königlichen Regierung zu Stade in Kraft. Gleichzeitig wird die denselben Gegenstand betreffende Polizei-Verordnung vom 23. Juli 1901 aufgehoben.

Stade, den 11. September 1902.

Der Regierungs-Präsident.

*) Bremen erliess eine gleiche Verordnung unterm 27. September 1902.

4. Elbe.

Der Lotsendienst auf der Elbe muss von vornherein gleich dem auf der Weser nicht im ganzen, sondern geteilt erörtert werden, und zwar kommen hierbei zwei Hauptgruppen in Betracht: a) Der Lotsendienst von See bis nach der Mündung des Kaiser Wilhelm-Kanals und b) der Lotsendienst von dort (Brunsbüttel) bis nach Hamburg, dem sich dann c) noch der Lotsendienst auf der Strecke Hamburg (oder Altona) bis Harburg anschliesst.

a) Für die Strecke von See bis nach der Mündung des Kaiser Wilhelm-Kanals ist das Lotsenwesen vom hamburgischen Staate aus organisiert, und zwar unterstehen die Lotsen, rund 120 an der Zahl (kurz „Staatslotsen“ genannt), dem Hamburgischen Lotsinspektor zu Cuxhaven. Elblotsen sind schon auf der Höhe von Borkum zu treffen, ihr Revier hat also eine Länge von etwa 105 Seemeilen. Auf diesem Revier versehen 7 Lotsenschuner und 2 Lotsendampfer („Kapitän Karpfanger“ und „Simon von Utrecht“) den Dienst. Alle Elblotsenfahrzeuge sind weiss gestrichen, haben Gaffelschuner-Takelage und keine Vorstenge. Am Top der Grossstenge führen sie einen roten Stander (Flügel) und darunter die Hamburger Staatsflagge, letztere aber nur so lange, wie sich Lotsen an Bord befinden und an Schiffe abgegeben werden können. Die Schuner zeigen im Segel das Wort „Elbe“ mit einer der Nummern 1—7, als Nationalflagge führen sie die Reichsdienstflagge. Die Dampfer haben auf beiden Seiten mittschiffs die Bezeichnung „Elbe“, bezw. „Elbe 2“ in schwarzen Buchstaben.

Von den 7 Schunern sind in der Regel 5 in See und zwar auf folgenden Stationen:

- ein Schuner in Sichtweite östlich von Borkum Riff-Feuerschiff,
- ein Schuner auf der Höhe von Norderney,
- ein Schuner in Sichtweite nördlich vom Feuerschiff „Weser“,
- ein Schuner zwischen Helgoland und der Elbe,
- ein Schuner in der Nähe der Westertill-Tonne.

Die beiden andern Lotsenschuner liegen in Cuxhaven zum Auffüllen ihrer Vorräte und laufen aus, sobald die Reihe zur Ablösung an sie kommt; letztere erfolgt allwöchentlich.

Ferner liegt zwischen dem 1. und 2. Elbfeuerschiff ungefähr in der Mitte des Fahrwassers die Lotsgalliot vor Anker, nur bei schlechtem Wetter geht sie nach der unterhalb des 3. Feuerschiffs gelegenen inneren Station. Zum Zeichen, dass Lotsen abgegeben werden können, heisst die Lotsgalliot bei Tage im Vortop einen roten Stander (Flügel) über der Hamburger Admiralitätsflagge (rote Flagge, zeigt in der dem Stock zugekehrten Hälfte klaren blauen Anker, dessen Stock vom Hamburger Wappen bedeckt wird), nachts im Besantop ein **rotes**, nach allen Richtungen sichtbares Licht. Ankerlaterne vorn an Davit. Sind keine Lotsen mehr an Bord oder können sie wegen schlechten Wetters nicht versetzt werden, so wird die Hamburger Admiralitätsflagge niedergeholt, bezw. werden nachts die Signale der Lotsen verlangenden Schiffe nicht erwidert.

Die Segel-Lotsenfahrzeuge der Elbe führen ein **weisses**, nach allen Richtungen scheinendes Licht im Vortop und zeigen ausserdem alle Viertelstunde drei kurz aufeinander folgende Flackerfeuer. Die Lotsendampfer führen 2,5 m unter dem weissen Toplicht ein über den ganzen Horizont sichtbares **rotes** Licht ausser den für alle Lotsenfahrzeuge vorgeschriebenen Lichtern.

Schiffe, welche einen Elblotsen wünschen, haben bei Tage die üblichen Lotsensignale im Vortop, bei Nacht Blaufeuer oder eine Laterne über dem Bug zu zeigen.

Ausgehende Schiffe können, wenn das Wetter es zulässt, ihre Lotsen bei den Elbe-Feuerschiffen II und III absetzen, sie müssen zu diesem Zwecke die Lotsenflagge rechtzeitig setzen oder nachts ein Flackerfeuer zeigen. Letzteres wird erwidert, solange das Abholen der Lotsen möglich ist. Können beim Elbe-Feuerschiff II die Lotsen wegen stürmischen Wetters nicht mehr abgeholt werden, so zeigt dieses wie das Elbe-Feuerschiff III eine rote Flagge im Vortop. Auf Feuerschiff III wird während der Dunkelheit statt der Flagge ein rotes Licht 1,5 m senkrecht über der Ankerlaterne am Fockstag aufgeheist. Wenn die Lotsengalliot auf der inneren Station liegt, so setzt sie ebenfalls die rote Flagge und lässt sie solange wehen, bis Elbe-Feuerschiff III die rote Flagge im Vortop heisst. Holt dann Elbe-Feuerschiff II die Flagge ein, zum Zeichen, dass dort wieder abgeholt werden kann, so setzt die Lotsengalliot, wenn sie noch auf der inneren Station liegt, den Antwortwimpel des internationalen Signalbuches im Grosstop, bis Elbe-Feuerschiff III die rote Flagge aus dem Vortop herunterholt und somit verstanden hat, dass durch das Boot vom Elbe-Feuerschiff II wieder Lotsen abgeholt werden können.

Ein **Lotsenzwang** besteht auf der Unterelbe **nicht**, jedoch sind auf der Strecke von der Lotsengalliot bis nach dem Kaiser Wilhelm-Kanal die **einlaufenden** Schiffe von über 135 Reg.-T. (382 cbm) verpflichtet, Lotsengeld zu bezahlen, einerlei, ob sie sich eines Lotsen bedienen oder nicht. Im letzteren Falle gilt das Lotsgeld gleichzeitig als Tonnen- und Leuchtfeuer-Abgabe. Deutsche **Kriegsschiffe** sind indessen vom Lotsengeld auf der Unterelbe befreit, wenn sie keinen Lotsen nehmen, im anderen Falle gelten sie als Schiffe in Ballast und zahlen demgemäss (s. u.).

Die älteste Hamburgische Lotsenordnung („Pilotage-Mandat“) stammt aus dem Jahre 1639, die aber im Laufe der Zeit wiederholten durchgreifenden Änderungen unterzogen wurde. Auch die jetzt noch nominell in Kraft befindliche Lotsenordnung vom 20. Dezember 1838, revidiert den 24. Juni 1844, 29. Dezember 1871 und 5. Mai 1893, ist längst veraltet und wird einer abermaligen Durchsicht unterzogen werden, sobald die zwischen Preussen und Hamburg zur Zeit (Mai 1903) noch schwebenden Verhandlungen über eine Neuordnung des Lotsenwesens zum Abschluss gekommen sein werden. Praktische Bedeutung hat aus derselben nur noch folgende, am 1. Juli 1893 in Kraft getretene

Verordnung

betreffend

Abänderung der Bestimmungen des § 15 der Revidierten Cuxhavener Lotsenordnung.

Der Senat hat in Übereinstimmung mit der Bürgerschaft beschlossen und verkündet hierdurch als Gesetz, was folgt:

An Stelle der Bestimmungen des § 15 B und C der Cuxhavener Lotsenordnung vom 20. Dezember 1838, revidiert am 24. Juni 1844 und 29. Dezember 1871, treten die nachfolgenden Bestimmungen:

B. Alle Schiffe, die sich eines Lotsen bedienen oder lotspflichtig sind, bezahlen das Lotsgeld ohne Unterschied der Ladung und ohne Rücksicht darauf, ob der Lotse dem Schiffe von einem Lotsenschuner, einem Lotsdampfer oder einer auf Station liegenden Galliot gegeben wird, in Gemässheit der Bestimmungen unter C.

C. Das Lotsgeld wird auf Grund der nachfolgenden Tabelle des Normallotsgeldes nach dem Tiefgange in Dezimetern erhoben.

Die Tabelle enthält die Normal-Sommertaxe und die Normal-Winter-taxe. Erstere umfasst den Zeitraum vom 1. April bis 30. September, letztere den Zeitraum vom 1. Oktober bis 31. März.

Die Berechnung des Lotsgeldes erfolgt unter Berücksichtigung nachstehender Bestimmungen:

1. Bei Berechnung des Tiefganges wird jeder angefangene Dezimeter für voll gerechnet.

Das geringste zur Erhebung kommende Lotsgeld beträgt 25,00 Mk.

2. Gegen Entrichtung des Lotsgeldes haben die Schiffe Anrecht auf Lotsenführung von derjenigen Stelle in See oder in der Elbmündung, an welcher der Lotse an Bord gekommen ist, bis zur Böschstation oder bis nach Glückstadt oder einem unterhalb davon liegenden Elbhafen.

3. Von den nach der Tabelle des Normallotsgeldes berechneten Beträgen werden in folgenden Fällen die nachstehenden Abzüge gewährt:

25 pCt. wenn Schiffe nur bis Cuxhaven gehen;

75 pCt. wenn Schiffe erst in Cuxhaven einen Lotsen erhalten können;

50 pCt. wenn Schiffe ohne Ladung oder in Ballast einkommen; unter Ballast ist zu verstehen Sand, Erde, Bauschutt, unbearbeitete Steine und Wasser, soweit diese Gegenstände nur dazu dienen, dem Schiffe die nötige Stabilität zu geben.

50 pCt. wenn Schiffe von Cuxhaven aus nach See gehen;

10 pCt. für jede Reise, welche dasselbe Schiff unter Führung eines Cuxhavener Staatslotsen nach der 12. Reise im Laufe des Kalenderjahres gemacht hat;

20 pCt. für jede Reise, welche dasselbe Schiff unter Führung eines Cuxhavener Staatslotsen nach der 24. Reise im Laufe des Kalenderjahres gemacht hat;

30 pCt. für jede Reise, welche dasselbe Schiff unter Führung eines Cuxhavener Staatslotsen nach der 36. Reise im Laufe des Kalenderjahres gemacht hat.

4. Zu den nach der Tabelle des Normallotsgeldes berechneten Beträgen wird ein Zuschlag von:

50 pCt. erhoben, wenn der Staatslotse genötigt ist, das Schiff nach einem oberhalb Glückstadt belegenen Elbhafen zu lotsen.

5. Schleppzüge, welche aus mehreren lotspflichtigen Leichterfahrzeugen bestehen, brauchen nur einen Lotsen zu nehmen und zahlen das Lotsgeld für das Fahrzeug, welches den grössten Tiefgang hat.

6. Die Rechnung über das erwachsene Lotsgeld wird durch das Marine-Inspektorat aufgestellt und dem Zahlungspflichtigen übermittelt. Letzterer ist verpflichtet, Ermässigungen nach der 12., 24. und 36. Reise im Lotsgelde bei dem Marine-Inspektorat zu beantragen. Einwendungen gegen die Rechnung können nur Berücksichtigung finden, wenn dieselben vor Ablauf der ersten 14 Tage des Kalendermonats, welcher auf denjenigen, in welchem der Lotse das Schiff geführt hat, folgt, erhoben werden.

Tabelle.

Tiefgang	Normal-Sommertaxe	Normal-Wintertaxe	Tiefgang	Normal-Sommertaxe	Normal-Wintertaxe
Dezim.	Mk.	Mk.	Dezim.	Mk.	Mk.
10	25	35			
11	26	36	51	121	163
12	27	37	52	127	171
13	28	38	53	133	179
14	29	39	54	139	187
15	30	40	55	145	195
16	31	41	56	152	204
17	32	42	57	159	213
18	33	43	58	166	222
19	34	44	59	173	231
20	35	45	60	180	240
21	36	47	61	187	250
22	37	49	62	194	260
23	38	51	63	201	270
24	39	53	64	208	280
25	40	55	65	215	290
26	41	57	66	221	298
27	42	59	67	227	306
28	43	61	68	233	314
29	44	63	69	239	322
30	45	65	70	245	330
31	47	68	71	250	337
32	49	71	72	255	344
33	51	74	73	260	351
34	53	77	74	265	357
35	55	80	75	270	364
36	58	84	76	274	370
37	61	88	77	278	376
38	64	92	78	282	382
39	67	96	79	286	388
40	70	100	80	290	394
41	74	105	81	293	399
42	78	110	82	296	404
43	82	115	83	299	409
44	86	120	84	302	414
45	90	125	85	305	419
46	95	131	86	308	423
47	100	137	87	311	427
48	105	143	88	314	431
49	110	149	89	317	435
50	115	155	90	320	439

Gegeben in der Versammlung des Senats, Hamburg, 5. Mai 1893.

Bekanntmachung,

betreffend

Lotsendienst auf der Unterelbe für die den Kaiser Wilhelm-Kanal benutzenden Schiffe.

Auf Grund des Senats- und Bürgerschafts-Beschlusses vom 5.-10. Juli d. J. verordnet der Senat in Ergänzung des § 15 der revidierten Cuxhavener Lotsenordnung vom 20. Dezember 1838/5. Mai 1893, was folgt:

I. Alle von der Nordsee kommenden, nach dem Kaiser Wilhelm-Kanal bestimmten Schiffe, die sich eines Lotsen bedienen oder nach der Cuxhavener Lotsenordnung lotspflichtig sind, bezahlen das Lotsgeld ohne Unterschied der Ladung und ohne Rücksicht darauf, ob der Lotse dem Schiffe von einem Lotsenschuner, einem Lotsendampfer oder einer auf Station liegenden Galliot gegeben wird, in Gemässheit der nachstehenden Bestimmungen.

1. Die Erhebung erfolgt nach dem Netto-Raumgehalt der Schiffe, welcher aus einem deutschen oder einem in Deutschland anerkannten fremden Messbrief sich ergibt.
2. Für jede Registertonne des Netto-Raumgehaltes werden an Lotsgeld 8 Pfg. erhoben.
3. Gegen Entrichtung des Lotsgeldes haben die Schiffe Anrecht auf Lotsenführung von derjenigen Stelle in See oder in der Elbmündung, an welcher der Lotse an Bord gekommen ist, bis Brunsbüttel.
4. Von dem wie unter 2 berechneten Lotsgelde werden in folgenden Fällen die nachstehenden Abzüge gewährt:

25 pCt. wenn Schiffe nur bis Cuxhaven gehen;

75 pCt. wenn Schiffe erst in Cuxhaven einen Lotsen erhalten können;

50 pCt. wenn Schiffe ohne Ladung oder in Ballast einkommen; unter Ballast ist zu verstehen Sand, Erde, Bauschutt, unbearbeitete Steine und Wasser, soweit diese Gegenstände nur dazu dienen, dem Schiffe die nötige Stabilität zu geben.

10 pCt. für jede Reise, welche dasselbe Schiff unter Führung eines Cuxhavener Staatslotsen nach der 12. Reise im Laufe des Kalenderjahres gemacht hat;

20 pCt. für jede Reise, welche dasselbe Schiff unter Führung eines Cuxhavener Staatslotsen nach der 24. Reise im Laufe des Kalenderjahres gemacht hat;

30 pCt. für jede Reise, welche dasselbe Schiff unter Führung eines Cuxhavener Staatslotsen nach der 36. Reise im Laufe des Kalenderjahres gemacht hat;

5. Schleppzüge, welche aus mehreren lotspflichtigen Leichterfahrzeugen bestehen, brauchen nur einen Lotsen zu nehmen und zahlen das Lotsgeld für das Fahrzeug, welches den grössten Tiefgang hat.

6. Das geringste zur Erhebung gelangende Lotsgeld beträgt 15,00 Mk.

II. Schiffe, welche vom Kaiser Wilhelm-Kanal nach See bestimmt sind, zahlen für jede Registertonne des Raumgehaltes eine Gebühr von 4 Pfg., sofern sie einen Lotsen nehmen.

Die Bestimmungen unter I. 1, 4, 5 und 6 finden auch auf diese Schiffe entsprechende Anwendung.

III. Die Erhebung des Lotsgeldes für die unter I. und II. aufgeführten Schiffe erfolgt gleichzeitig mit den Kanalgebühren durch die mit Einziehung derselben beauftragten Dienststellen.

Gegeben in der Versammlung des Senats, Hamburg, 24. Juli 1895.

Nach § 7, Abs. 2, des revidierten Abgabentarifs für den Kaiser Wilhelm-Kanal wird seit 1. Sept. 1896 den aus der Nordsee kommenden oder dorthin gehenden Fahrzeugen das für die Strecke zwischen der Nordsee und Brunsbüttel zu zahlende Elblotsgeld auf die Kanalabgabe in Anrechnung gebracht. Die Feststellung und Verrechnung des Elblotsgeldes ist zwischen dem Kaiserlichen Kanalamt und der Hamburger Deputation für Handel und Schifffahrt durch Übereinkunft vom 25. August 1896 geregelt.

b) Der Wechsel zwischen den Seelotsen und den „Obenlotsen“ (Revierlotsen) erfolgte früher bei der Bösch, daher die Bezeichnung „Böschlotsen“, jetzt bei der Mündung des Kaiser Wilhelm-Kanals durch den kleinen Dampfer „Lotse“. Die Lotsen auf der Strecke Brunsbüttel—Hamburg sind nicht staatlich organisiert, sondern gliedern sich in sog. „Brüderschaften“, deren Mitglieder nur auf Grund eines ihnen von den Regierungs-Präsidenten zu Stade bzw. Schleswig ausgestellten Patentbeschlusses den Lotsendienst ausüben dürfen. Ihre Anzahl wird von Preussen und Hamburg gemeinsam festgestellt und beträgt zur Zeit 158, von denen 80 Haupt- oder Voll-Lotsen, die übrigen 78 Neben- oder Patent-Lotsen sind. Preussen stellt von ihnen 74 Haupt- und 48 Neben-Lotsen, nämlich 40 aus Oevelgönne, Neumühlen und Altona, 10 aus Blankenese, 24 aus Grünendeich, Hamburg 6 Haupt- und 30 Neben-Lotsen.

Die Preussischen Elblotsen teilen sich wieder in die Oevelgönne-Neumühlener, Blankeneser, Glückstädter und Hannöverschen (Grünendeich) Lotsen. Von ihnen zählt die Oevelgönner-Neumühlener Brüderschaft 40 Haupt- und 22 Nebenlotsen, die Blankeneser Brüderschaft 10 Haupt- und 5 Nebenlotsen, die Glückstädter Elblotsgesellschaft 8 Patent-Lotsen, die Hannöversche (Grünendeich) Elblotsenbrüderschaft 24 Haupt- und 13 Neben-Lotsen.

Die Haupt- oder Volllotsen sind berechtigt und verpflichtet, Schiffe von See und dem Kaiser Wilhelm-Kanal nach allen Plätzen bis Hamburg, sowie von dort nach See zu bringen, die Neben- oder Patent-Lotsen dürfen nur a b w ä r t s, also von Hamburg bis nach See, lotsen. Die Hauptlotsen sind zur gemeinsamen „Börsenfahrt“ vereinigt, d. h. sie haben nach bestimmter Reihenfolge die aus See oder von Cuxhaven kommenden, von den Cuxhavener Staatslotsen nach der Mündung des Kaiser Wilhelm-Kanals gebrachten Schiffe zu besetzen und dort die Cuxhavener Staatslotsen abzulösen, ebenso die aus dem Kaiser Wilhelm-Kanal kommenden, elb-aufwärts bestimmten Schiffe zu bedienen. Die Neben-Lotsen lotsen nicht nach bestimmter Reihenfolge.

Die grossen Reedereien Hamburgs haben aus den in den Brüderschaften vereinigten Obenlotsen eine Anzahl zur Bedienung ihrer Schiffe fest angestellt (Kontorlotsen).

Die Satzungen der Lotsenbrüderschaften sind schon alt, die der ältesten Brüderschaft, der von Oevelgönne-Neumühlen, datieren z. B. vom 13. Januar 1745, sie sind daher absolut nicht mehr zeitgemäss, und eine Revision in modernem Sinne steht jetzt bevor. Durchgeführt ist eine solche Revision bereits bei der Lotsenbrüderschaft zu Grünendeich, deren Satzungen vom 6. Januar 1903 hier allein als Beispiel abgedruckt sind, da sie vorbildlich für die neuen Satzungen der drei anderen Brüderschaften werden dürften.

Satzungen

für die

Hannoversche Elblotsenbrüderschaft zu Grünendeich.

§ 1. Die Hannoversche Elblotsenbrüderschaft hat ihren Sitz in Grünendeich.

§ 2. Die Brüderschaft besteht aus 24 Voll- oder Hauptlotsen und 13 Nebenlotsen, deren Zahl stets vorhanden sein muss.

Die Lotsen erhalten, sofern sie den in der Lotsenordnung für die Unterelbe und der Verordnung betreffend den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Lotsen auf der Unterelbe aufgestellten Bedingungen für die Anstellung als Lotse genügt haben, von dem Regierungs-Präsidenten zu Stade ihre Bestallung zum Neben- bzw. Volllotsen der Hannoverschen Elblotsenbrüderschaft und erwerben durch Aushändigung dieser Bestallung sowie des von dem Landrate zu Jork auszuhändigenden Lotsenschildes die Mitgliedschaft der Brüderschaft.

§ 3. Die Mitglieder der Brüderschaft werden nach folgenden Grundsätzen ergänzt:

Bei eintretenden Vakanzen rücken die Nebenlotsen nach dem Dienstalder in die frei werdenden Stellen der Voll- oder Hauptlotsen ein, sofern nicht seitens der Brüderschaft, die die Beförderung vorzuschlagen hat, begründete Bedenken gegen den Lotsen geltend zu machen sind.

Die Nebenlotsen ergänzen sich aus den Lotsaspiranten, deren Zahl 6 beträgt.

Lotsaspiranten sind diejenigen Seeleute, welche die Prüfung zum Elblotsen vor der für den Regierungsbezirk Stade gebildeten Lotsenprüfungskommission bestanden haben. (Vgl. Lotsenordnung für die Unterelbe und Verordnung betreffend den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Lotsen auf der Unterelbe.)

Sobald die Zahl dieser Aspiranten auf 2 gesunken ist, werden von dem Landrat zu Jork öffentliche Aufforderungen zu Meldungen für eine Lotsenprüfung erlassen.

Von den sich meldenden Prüflingen sollen in erster Linie Seeleute, die im Alten Lande wohnen oder Söhne von Lotsen sind, berücksichtigt werden.

Sie müssen das 24. Lebensjahr vollendet haben und dürfen nicht über 36 Jahre alt sein. Voraussetzung für die Zulassung zur Prüfung ist der Besitz des Patentes zum Schiffer auf grosser Fahrt.

Bevor die Prüflinge zum Examen zugelassen werden, haben sie ferner die schriftliche Erklärung abzugeben, dass sie sich den Bestimmungen dieser Lotsenordnung und den zur Regelung des Elblotswesens von den Aufsichtsbehörden erlassenen oder noch zu erlassenden Vorschriften unterwerfen, solange sie das Lotsengewerbe ausüben.

Diejenigen Prüflinge, welche die Prüfung bestanden haben, werden zu Lotsaspiranten ernannt.

Bei eintretender Vakanz in der Zahl der Nebenlotsen rücken sie nach dem Lebensalter in die frei werdenden Stellen ein, sofern nicht seitens der Brüderschaft begründete Bedenken gegen ihre Aufnahme in die Brüderschaft geltend zu machen sind.

§ 4. Bei ihrer Ernennung werden die Lotsen von dem Landrate zu Jork auf die ordnungsmässige Ausübung ihres Gewerbes unter Beachtung der hierfür von der Aufsichtsbehörde ergangenen oder noch zu erlassenden Bestimmungen sowie auf die Befolgung der Zollvorschriften beeidigt.

§ 5. Die Neben- und Volllotsen haben im Alten Lande von dem östlichen Schwingeufer bis zum Borsteler Hafen ihren Wohnsitz zu nehmen. Einzelne, durch

besondere Umstände bedingte Ausnahmen von dieser Vorschrift können unter Zustimmung der Bruderschaft von dem Regierungs-Präsidenten zugelassen werden.

Sobald die Lotsen diese Vorschrift übertreten, hören sie auf Mitglieder der Hannoverischen Elblotsenbruderschaft zu sein und müssen ihr Patent und das Lotsenschild unverzüglich dem Landrate zu Jork zurückliefern. Sie verlieren damit das Recht auf der Elbe unterhalb Hamburgs bis zur See das Lotsengewerbe auszuüben.

Sie sind verpflichtet, der Ruhegehaltskasse für die Elblotsen nach Massgabe der hierüber erlassenen besonderen Bestimmungen beizutreten und bei ihrem Ausscheiden aus dieser Kasse zugleich aus der Bruderschaft auszuschcheiden.

Sie haben die von der Bruderschaft ausgeschriebenen Beiträge pünktlich zu entrichten.

§ 6. Die Bruderschaft hat den Zweck, die Berufsinteressen der Hannoverischen Elblotsen unter Ausschluss der Politik zu vertreten, darüber zu wachen, dass ihre Mitglieder bei Ausübung ihres Berufes die für das Elblotswesen erlassenen oder später zu erlassenden Vorschriften beachten und in erster Linie darauf zu halten, dass die Lotsen sich betragen, wie es ehrliebenden Lotsen ziemt.

Sie verwaltet die Invaliden-, Witwen- und Waisenpensions-Kasse der Hannoverischen Elblotsen auf Grund des Kassenstatutes für diese Kasse.

§ 7. Die Bruderschaft wird vertreten durch

1. die Älterleute,
2. die Mitgliederversammlung.

Das Amt eines Schrift- und Rechnungsführers wird von dem Rechnungsführer der Invaliden-, Witwen- und Waisenpensions-Kasse verwaltet.

§ 8. In der Weihnachtsquartalversammlung werden mittels namentlicher Abstimmung zwei Älterleute auf die Dauer von 4 Jahren mittels einfacher Stimmenmehrheit gewählt. Bei Stimmengleichheit entscheidet das Los.

Sie treten ihr Amt am 3. Weihnachtstage an. Alle zwei Jahre scheidet der eine der Älterleute aus. Beim ersten male wird der Ausscheidende durch das Los bestimmt, später richtet sich das Ausscheiden nach dem Dienstalter.

Die Älterleute haben die Bruderschaft den Behörden und Gerichten gegenüber zu vertreten und die Geschäfte derselben zu führen, die Versammlungen einzu-berufen und zu leiten und für Aufrechterhaltung der Ordnung in denselben zu sorgen.

Zu ihrer Legitimation nach aussen genügt die Bescheinigung des Landrates zu Jork, dass sie die derzeitigen Älterleute der Bruderschaft sind. In den Versammlungen der Bruderschaft führt der 1. Ältermann den Vorsitz, derselbe wird im Behinderungsfalle von dem 2. Ältermann und event. von dem nächstältesten Lotsen vertreten.

Ihr Amt ist ein Ehrenamt, sie haben nur den Anspruch auf den Ersatz der baren Auslagen.

§ 9. Die Versammlung der Mitglieder der Bruderschaft besteht aus sämtlichen Voll- und Nebenlotsen, welche je eine Stimme führen.

Eine Vertretung ist unzulässig. Bei Abstimmungen entscheidet die einfache Stimmenmehrheit.

Zu einer gültigen Beschlussfassung ist die Anwesenheit von mindestens einem Drittel der Mitglieder erforderlich. Steht derselbe Gegenstand in einer auf Grund der Beschlussunfähigkeit der ersten Versammlung einberufenen zweiten Versammlung zur Beratung, so ist die Versammlung ohne Rücksicht auf die Zahl der Erschienenen beschlussfähig. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag.

Ausser der alljährlich am 3. Weihnachtsfeiertage, vormittags 10¹/₂ Uhr, in Grüneideich stattfindenden Hauptversammlung sind von den Älterleuten Versammlungen einzuberufen, wenn es sich um Beschlussfassung über Angelegenheiten handelt, die nicht bis zur Hauptversammlung ausgesetzt bleiben können, oder wenn es die Aufsichtsbehörde verlangt oder die Einberufung einer Versammlung von mindestens 6 Mitgliedern der Bruderschaft beantragt wird.

Gegen die ohne hinreichende Entschuldigung entbleibenden Mitglieder der Bruderschaft können die Älterleute eine Geldstrafe bis zum Betrage von 15 Mk. verhängen, die zur Invaliden-, Witwen- und Waisenspensions-Kasse fliesst. Störungen der Versammlungen können ebenfalls mit einer von dem Vorsitzenden festzusetzenden Ordnungsstrafe bis zu der gleichen Höhe geahndet werden.

Gegen die Festsetzung einer Ordnungsstrafe findet binnen 14 Tagen die Beschwerde an den Landrat zu Jork statt, welcher endgültig entscheidet.

Über die Verhandlungen ist ein Protokoll zu führen und vom Schriftführer und dem Vorsitzenden und einem Lotsen zu unterzeichnen.

§ 10. Der Austritt eines Mitgliedes aus der Bruderschaft kann nur nach Rückgabe des Patentbeschlusses und des Lotsenschildes erfolgen.

§ 11. Ein Mitglied, welches seinen Verpflichtungen der Bruderschaft gegenüber trotz wiederholter Mahnung nicht nachkommt oder eine strafbare Handlung begeht, welche mit dem Verluste der bürgerlichen Ehrenrechte bedroht ist, kann aus der Bruderschaft mittels Stimmenmehrheit ausgeschlossen werden.

Der dahingehende Beschluss bedarf zur Rechtswirksamkeit der Bestätigung durch den Landrat zu Jork.

Das ausgeschlossene Mitglied hat keinen Anspruch auf Rückerstattung der Beiträge oder auf etwaige Unterstützungen aus der Kasse.

Es hat sein Patent und Lotsenschild zurückzugeben und verliert das Recht zur Ausübung des Lotsengewerbes auf der Elbe unterhalb Hamburgs bis zur See.

§ 12. Abänderungen der Satzungen können nur mit einer Majorität von zwei Dritteln der vorhandenen Mitglieder beschlossen werden und unterliegen ebenso wie die Satzungen selbst der Genehmigung des Regierungs-Präsidenten zu Stade.

§ 13. Die Aufsicht über die Bruderschaft führt in erster Instanz der Landrat zu Jork, in zweiter der Regierungs-Präsident zu Stade und in dritter und letzter der Minister für Handel und Gewerbe in Berlin.

Rekurse gegen die Entscheidungen der 1. und 2. Instanz sind innerhalb einer Ausschlussfrist von 14 Tagen anzubringen.

§ 14. Übergangsbestimmung. Die der Bruderschaft zur Zeit angehörenden Mitglieder sind berechtigt, aber nicht verpflichtet, der Ruhegehaltskasse für die Elblotsen beizutreten.

Stade, den 6. Januar 1903.

Der Regierungs-Präsident.

Freiherr v. Reiswitz.

Lotsentarif

für die Strecke Brunsbüttel—Hamburg.

Die Gebühren der Elblotsen werden mit Genehmigung des Herrn Finanzministers und des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe vorbehaltlich weiterer Bestimmung vom 1. Juni 1897 ab wie folgt festgesetzt:

1. Für das Elbaufwärtslotsen eines Schiffes für das Meter des grössten Tiefganges 12,56 Mk.; wenn aber die Station bei Brunsbüttel im Winter Eises halber verlassen und nach Cuxhaven verlegt ist 25,12 Mk,
Für das Hinüberlotsen eines Schiffes über den Blankeneser Sand wird eine Gebühr von 3,60 Mk. und ausserdem, wenn ein Schiff wegen zu geringen Wasserstandes auf dem Sande vor Anker geht, für jeden Liegetag eine Gebühr von 3,60 Mk. gezahlt.
2. Für das Elbabwärtslotsen eines Schiffes von Hamburg-Altona bleibt die Feststellung des Lotsgeldes der freien Vereinbarung zwischen Schiffer und Lotsen überlassen.
3. Ausser den vorstehenden Gebühren steht dem Lotsen in allen Fällen, wo die Vollendung der akkordmässigen Reise ohne dessen Schuld durch Eisgang oder sonstige Umstände verhindert wird, so lange derselbe an Bord des Schiffes verbleibt, eine Vergütung von 3,60 Mk. für jeden Tag zu.
4. Der bisher für die erwähnten Lotsungen angewandte Gebührentarif wird aufgehoben.

Schleswig, den 12. Mai 1897.

Der Regierungs-Präsident.

Betr. der Verantwortlichkeit der Lotsen sei erwähnt, dass bei Havarien, Kollisionen oder sonstigen Schäden die Gerichte von Fall zu Fall entscheiden, und dass ein im Hamburger Hafen genommener Hafenslotse nicht als Zwangslotse im Sinne des Gesetzes gilt.

Für die Strecke **Altona—Harburg** sind vier staatlich angestellte Lotsen vorhanden, von denen zwei in Neumühlen, zwei in Harburg stationiert sind. Zwischenstationen sind: Moorburg, Altenwerder, Neuhof, Altona. Auch auf dieser Strecke besteht **kein Lotsenzwang**.

Die Lotsengebühren betragen für beladene, wie unbeladene Schiffe einkommend 0,55 Mk., ausgehend 0,40 Mk. pro Dezimeter Tiefgang.

Reglement

für die Harburger Hafenslotsen.

§ 1. Die von dem Hafenamte zu Harburg zur Führung der Schiffe vom Harburger Hafen nach Neumühlen, bezw. Altona und Hamburg und umgekehrt angenommenen Lotsen stehen unter Aufsicht des Hafenspektors.

Dieselben haben dessen Anordnungen, sowie den ihnen zugehenden Anweisungen des Hafenamtes bei Vermeidung sofortiger Entlassung Folge zu leisten.

§ 2. Von dem Hafenamte wird den Lotsen bei ihrer Annahme ein sogenannter Lotsenbrief erteilt.

Will der Lotse den Dienst aufgeben, so hat er dieses ein Vierteljahr vorher dem Hafenspektor anzuzeigen. Wenn nicht der Fall sofortiger Entlassung aus dem Dienste vorliegt, wird letzterer den Lotsen seitens des Hafenamtes ebenfalls ein Vierteljahr vorher gekündigt werden.

§ 3. Die Lotsen haben während der Dienstzeit den Lotsenbrief und dieses Reglement nebst Tarif bei sich zu führen, auch das Lotsenschild auf der linken Brustseite sichtbar zu tragen.

§ 4. Die Lotsen müssen

1. im stetigen Besitze einer zur Verrichtung ihres Geschäfts brauchbaren Jolle sein,
2. bei Neumühlen und Harburg nahe dem Strande ein entsprechendes Wachtlokal auf gemeinschaftliche Kosten herrichten und erhalten, s
3. sich während ihrer Dienstzeit in den unter 2 bezeichneten Wachtlokalen oder in der Nähe derselben aufhalten, so dass sie jederzeit zu erreichen sind.

§ 5. Die Lotsen haben unausgesetzt ein tadelloses Verhalten zu beobachten, namentlich haben sich dieselben der grössten Ruhe und Besonnenheit bei ihren Dienstverrichtungen zu befeisigen.

§ 6. Streitigkeiten zwischen den Schiffern oder Reedern und den Lotsen, sowie zwischen den letzteren selbst sind dem Hafenspektor zur Anzeige zu bringen.

§ 7. Die Lotsen sind verpflichtet, sich von dem Zustande des Fahrwassers zwischen Harburg und Neumühlen bezw. Hamburg dauernd in Kenntnis zu erhalten.

Sie haben zu diesem Zwecke mindestens alle vier Wochen nachzupeilen und das Verhältnis der gefundenen Tiefen zu den Wassermessern zu vermerken, auch sorgfältig zu beobachten, ob die ausgelegten Tonnen und Bojen sich in rechter Lage befinden. Jede Veränderung hierin, sowie im Fahrwasser, ferner Beschädigungen an den Tonnen, Bojen und Leuchtenpfählen, überhaupt jedes Schiffahrtshindernis ist ungesäumt dem Hafenspektor anzuzeigen.

§ 8. Wenn ein Lotse ein Schiff antrifft, welches verbotswidrig in der Fahrbahn ankert, so hat er den Führer des Schiffes aufzufordern und die Sache dem Hafenspektor anzuzeigen.

§ 9. Sofort nach ihrer Ankunft an Bord des zu führenden Schiffes haben sich die Lotsen durch Vorzeigung ihres Lotsenbriefes und dieses Reglements zu legitimieren, sodann den Tiefgang des Schiffes bei dem Kapitän zu erfragen, wobei letzterer vor unrichtigen Angaben durch Hinweisung auf die daraus für das Schiff erwachsenden Gefahren zu warnen ist.

Die Angaben des Kapitäns sind dem Hafenspektor anzuzeigen. Beim Verächte der Unrichtigkeit dieser Angaben wird der Tiefgang des Schiffes vor dem Passieren der Schleuse vom Lotsen in Gegenwart des Kapitäns durch Messung festgestellt.

§ 10. Die Führung eines Schiffes durch einen Lotsen findet nur auf Verlangen des betreffenden Kapitäns statt.

§ 11. Behuf Übernahme der Führung von aufkommenden Schiffen haben sich regelmässig zwei Lotsen in dem Wachtlokale zu Neumühlen oder in dessen unmittelbarer Nähe aufzuhalten resp. zur Flutzeit den nach Harburg bestimmten Schiffen entgegenzufahren, so dass diese nicht genötigt werden, wider Willen Anker zu werfen.

§ 12. Die Übernahme der Führung der aufkommenden Schiffe findet streng nach der unter den Lotsen bestehenden Reihenfolge statt und hat ohne allen Verzug zu geschehen.

§ 13. Die Lotsen haben mit besonderer Sorgfalt darauf zu achten, dass die Schiffe bei der Ankunft am Vorhafen ausserhalb desselben, wenn nötig, Anker werfen und erst, nachdem die Segel festgemacht sind, mit Leinen und Tauen eingeholt werden.

Es ist von ihnen daselbst darauf zu halten, dass auf den eingehenden Schiffen die Anker, Leinen und Trossen bereit sind.

Für jede Beschädigung, welche durch Vernachlässigung dieser Vorschriften an Schiffen oder Hafens- oder Schleusenwerken entsteht, ist der Lotse verantwortlich.

§ 14. Bei Führung ausgehender Schiffe haben die Lotsen mit gleicher Sorgfalt wie beim Aufbringen darauf zu achten, dass die Schiffe, sowie die Hafens- und Schleusenwerke nicht beschädigt werden.

§ 15. Die Lotsen dürfen ausgehende Schiffe über Neumühlen hinaus nicht führen.

§ 16. Die Lotsen sind nicht berechtigt, die Lotsengebühren in Empfang zu nehmen und darüber zu quittieren. Sie haben dem Schiffsführer einen Lotsenzettel zur Ausfüllung zu übergeben und zu dem Zwecke den Lotsenbrief, welchen sie bei sich führen müssen, vorzuzeigen.

§ 17. Übertretungen der durch diese Instruktion gegebenen Vorschriften werden von dem Hafenamte nach voraufgegangener Untersuchung mit Verweis oder mit einer Ordnungsstrafe bis zum Betrage von 15 Mk. bestraft.

Blieben wiederholte Strafen erfolglos, so kann die zeitweise oder völlige Entlassung des betreffenden Lotsen angedroht und bei fernerer Übertretung verhängt werden.

Trunkenheit bei Führung eines Schiffes kann schon im ersten Wiederholungsfalle mit zeitweiser oder völliger Entlassung aus dem Dienste bestraft werden.

Gegen die Verfügungen des Hafenamtes ist Berufung an den Herrn Regierungs-Präsidenten zu Lüneburg zulässig.

§ 18. Die Ordnungsstrafen fliessen in einen zur Unterstützung bedürftiger Hinterbliebener von Harburger Lotsen bestimmten Fonds, welcher vom Hafeninspektor verwaltet wird.

§ 19. Dieses Reglement, dessen jederzeitige Abänderung vorbehalten bleibt, wird den Lotsen in einem Exemplare ausgehändigt, welches nach Beendigung des Dienstverhältnisses mit dem Dienstschild und dem Lotsenbriefe an den Hafeninspektor wieder abzuliefern ist.

Harburg, den 12. September 1885.

Königliches Hafenamts.

5. Helgoland.

Auf Helgoland befindet sich noch eine private, etwa 50 Mann starke Lotsengesellschaft, die aber fast gar nicht mehr in Tätigkeit tritt und mit der weiteren Ausbildung des Lotsenwesens auf der Weser, Elbe usw. völlig ihre Bedeutung verloren hat. Bei schönem Wetter sind genug Lotsen von den übrigen Stationen zu bekommen, bei schlechtem Wetter dagegen ist es für die Lotsen unmöglich, bei Helgoland abzukommen. Aus diesem Grunde hat sich auch der Deutsche Nautische Verein im Februar 1903 **gegen** die Auslegung eines Lotsenschuners bei Helgoland ausgesprochen. Die Helgoländer Lotsen aber verfügen gar nur über ein ungedecktes Boot! Helgoland kommt daher als Lotsenstation nicht mehr ernstlich in Betracht.

6. Eider.

Das Lotsenwesen auf der Eider liegt in den Händen einer unter staatlicher Aufsicht stehenden „Eider-Lotsenbrüderschaft“ (gegründet am 20. Juni 1794), an deren Spitze seit 1895, wo mit der Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals das Lotsenamt in Rendsburg aufgehoben wurde, ein staatlich angestellter Oberlotse steht. Dieser versieht die Funktionen eines Lotsenkommandeurs, hat seinen Sitz in Tönning und ist zugleich Tonnen- und Baken-Aufseher und als solcher dem Königlichen Wasserbauinspektor zu Tönning unterstellt, dem er allmonatlich die Rechnungsbücher der Lotsenbrüderschaft vorzulegen hat.

Die Lotsen sind in drei Abteilungen eingeteilt. Die 1. Abteilung besteht aus 6 Lotsen (früher 10), ist auf der Lotsengalliot „Eider“ vor der Eidermündung stationiert und hat Schiffe von See nach Tönning, ausnahmsweise auch nach Husum und der Elbmündung zu lotsen. Die Galliot „Eider“, die zugleich Feuer-schiff ist, ist ein zweimastiges, rot gestrichenes Fahrzeug mit dem Namen „Eider“ in weissen Buchstaben an beiden Seiten und liegt innerhalb der Barre der Eidermündung. Sind Lotsen an Bord, so führt sie Tags über eine rote Flagge am Besanstop; können keine Lotsen abgegeben werden, so wird die rote Flagge durch eine weisse ersetzt. Nachts zeigt die Galliot ein weisses, festes, 8 Seemeilen weit sichtbares Feuer am Fockmast. Muss sie Eises halber ihre Station verlassen, so kreuzt der staatliche Lotsendampfer „Triton II“ mit Eiderlotsen ausserhalb der Barre. Die Lotsen kommen erst in der Nähe der Galliot an Bord. Einkommende Schiffe haben schon in See die Lotsenflagge zu setzen und vor der Galliot ihre Fahrt zu mässigen, um das Lotsenboot herankommen zu lassen. Ohne Lotsen weiter in die Eider einzulaufen ist gefährlich, da sich das Fahrwasser zu oft ändert.

Die 2. Abteilung besteht jetzt aus nur einem Lotsen (früher 10), der in Tönning stationiert ist und die Schiffe von Tönning nach See zu lotsen hat.

Die 3. Abteilung besteht aus 2 Lotsen (früher 5), wovon der eine in Tönning, der andere in Rendsburg stationiert ist. Sie haben Schiffe von Tönning nach Rendsburg, auch bis zur Einmündung der Obereider in den Kaiser Wilhelm-Kanal und umgekehrt zu lotsen.

In Tönning haben die Schiffe ihren Lotsen im königlichen Lotsenkontor zu bestellen, in Rendsburg beim dortigen Schleusenmeister. Reichen ausnahmsweise die festen Lotsen nicht aus, so werden die Schiffe mit geprüften Nebenlotsen versehen.

Die Lotsen erhalten die erzielte Gebühreneinnahme, und zwar jede Abteilung für sich. Der Oberlotse hat die Gebühren einzuziehen und jeden Monat zu verteilen. Seit Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals sind die Gebühreneinnahmen so gering, dass die Lotsen regelmässig vom Staat unterstützt werden müssen.

Lotsenzwang besteht auf der Strecke ausserhalb Tönning für alle über 3 m tief gehenden Schiffe, auf der Strecke Tönning-Rendsburg nur für Dampfschiffe. Jedoch dürfen Schleppdampfer von nicht mehr als 22 m Länge und 2 m Tiefgang ohne Lotsen fahren, wenn der Schiffsführer die Lotsenprüfung für diese Strecke abgelegt hat.

Bestimmungen über die Zulassung als Lotse auf der Eider oberhalb Tönning.

(Vom 30. November 1889.)

§ 1. Die Zulassung als Lotse auf der Eider oberhalb Tönning und auf dem Schleswig-Holsteinischen Kanale wird bedingt durch:

- a) ein Lebensalter von in der Regel nicht über 36 Jahre und die für einen solchen Lotsen erforderliche Gesundheit und Rüstigkeit;
- b) gute Führung, so dass nach dem Vorleben des Bewerbers die Annahme, derselbe werde einen brauchbaren Lotsen abgeben, begründet erscheint;
- c) befriedigende Ablegung der Lotsenprüfung (§ 5);
- d) Eröffnung eines Lotsenpostens.

§ 2. Um zur Lotsenprüfung zugelassen zu werden, ist erforderlich:

die Zurücklegung einer auf den Ablauf des 15. Lebensjahres folgenden 50 monatigen Fahrzeit auf See, auf der Eider oberhalb Tönning und auf dem Schleswig-Holsteinischen Kanale, von welcher zusammen mindestens 10 Monate auf den letztgenannten Gewässern und mindestens 24 Monate zur See zurückgelegt sein müssen.

§ 3. Gesuche um Zulassung zur Lotsenprüfung sind unter Beifügung von Ausweisen über die Erfüllung der im § 1 unter a und b und in § 2 aufgestellten Erfordernisse schriftlich an den Königlichen Lotsenkommandeur in Rendsburg zu richten und von diesem mit gutachtlicher Äusserung dem Königlichen Regierungs-Präsidenten in Schleswig vorzulegen, welcher über die Zulassung zur Prüfung und die Abnahme der letzteren befindet.

§ 4. Nach erfolgter Zulassung zur Prüfung und vor Beginn der letzteren ist eine Prüfungsgebühr von 15-Mk. an den Königlichen Lotsenkommandeur zu Rendsburg einzuzahlen und deren Empfang von diesem zu bescheinigen.

§ 5. Die Prüfung, welche nur mündlich abgenommen wird, erstreckt sich auf folgende Gegenstände:

- a) Kenntnis des Fahrwassers der Eider und des Schleswig-Holsteinischen Kanales einschliesslich der dortigen Untiefen, Strömungen und Schiffahrtshindernisse, sowie der zu berücksichtigenden Schiffahrtszeichen;
- b) Fähigkeit zur sicheren Führung von Segel- und Dampfschiffen;
- c) Kenntnis der Vorschriften zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See, über das Verhalten nach einem Zusammenstosse und über Not- und Lotsensignale;
- d) Kenntnis der Vorschriften über das Lotsenwesen und für die Schifffahrt auf der Eider und dem Schleswig-Holsteinischen Kanale.

§ 6. Die Prüfung wird abgenommen von einer Prüfungsbehörde, welche in Rendsburg zusammentritt und aus folgenden Mitgliedern besteht:

- a) dem Königlichen Lotsenkommandeur zu Rendsburg als Vorsitzenden,
- b) einem der Königlichen Hafenmeister zu Rendsburg oder Holtenau nach der Bestimmung des Vorsitzenden,
- c) zwei von dem Vorsitzenden zu bestimmenden derzeitigen oder früheren Lotsen der III. oder IV. Abteilung der Eiderlotsen, welche von dem Vorsitzenden bestimmt und wenn sie nicht schon vereidigt sind, von demselben auf die getreuliche Wahrnehmung des ihnen übertragenen Amtes durch Handschlag verpflichtet werden.

Darüber, ob der Prüfling die Prüfung bestanden hat oder nicht, wird nach Stimmenmehrheit, bei Stimmengleichheit von dem Vorsitzenden entschieden.

Bei jeder Prüfung ist über den Hergang und die getroffene Entscheidung ein von allen Mitgliedern der Behörde zu unterschreibendes Protokoll aufzunehmen, welches bei den Akten verbleibt.

§ 7. Über den Ausfall jeder Prüfung berichtet der Vorsitzende unter Vorlegung einer Abschrift des Prüfungs-Protokolles (§ 6) an den Königlichen Regierungs-Präsidenten zu Schleswig, welcher über die Zulassung als Lotse befindet und eintretendenfalls die Zulassungsurkunde nach dem angeschlossenen Muster ausfertigt. (Anlage 1.)

Die zugelassenen Lotsen treten nach dem Befinden des Königlichen Regierungs-Präsidenten in die III. oder IV. Abteilung der Eiderlotsen ein.

§ 8. Den vorstehenden Bestimmungen, mit Ausschluss des § 1 und der Bezugnahme auf denselben in § 3, unterliegen auch solche Schiffer, welche die Lotsenprüfung nicht behufs Zulassung als Lotse, sondern zwecks Befreiung der von ihnen geführten Schiffe vom Lotsenzwange (vergl. Ziffer I, b, 2 in der bezüglichen Polizeiverordnung vom 8. Juni 1889, Amtsblatt Seite 280) ablegen wollen. Dieselben haben jedoch neben der Prüfungsgebühr (§ 4) noch die den Mitgliedern der Prüfungs-Kommission zukommenden Reisekosten und Tagegelder zu berichtigen und erhalten lediglich eine Bescheinigung über die Ablegung der Prüfung nach dem angeschlossenen Muster. (Anlage 2.)

Anlage 1.

Zulassungs-Urkunde,
als Lotse auf der Eider oberhalb Tönning und auf dem
Schleswig-Holsteinischen Kanale.

Der Seemann N. N. (Vor- und Zuname), geboren zu N. N. den . . . ten 18 . ., welcher nach Zurücklegung der erforderlichen Fahrzeit die vorgeschriebene Prüfung zum Lotsen auf der Eider oberhalb Tönning und auf dem Schleswig-Holsteinischen Kanale (vergl. Bekanntmachung vom 30. November 1889, Amtsblatt S. 673) bestanden hat, wird hierdurch unter Einordnung in die III./IV. Tönning
Abteilung der Eiderlotsen mit dem Wohnsitze in Rendsburg als Lotse auf der Eider
Holtenau
oberhalb Tönning und auf dem Schleswig-Holsteinischen Kanale zugelassen.
Schleswig, den

Der Regierungs-Präsident.

Anlage 2.

Bescheinigung

über die Ablegung der für Lotsen auf der Eider oberhalb Tönning und auf dem
Schleswig-Holsteinischen Kanale vorgeschriebenen Prüfung.

Der Schiffer auf (Küsten-, kleiner, Europäischer, grosser) Fahrt N. N. (Vor- und Zuname) geboren zu N. N. den . . . ten 18 . ., hat nach Zurücklegung der erforderlichen Fahrzeit die laut Bekanntmachung vom 30. November 1889 (Amtsblatt S. 673) für Lotsen auf der Eider oberhalb Tönning und auf dem Schleswig-Holsteinischen Kanale vorgeschriebene Prüfung abgelegt.

Zur Ausübung des Lotsengewerbes ist derselbe nicht befugt.

Schleswig, den 30. November 1889.

Der Regierungs-Präsident.

Vorschriften über die Zulassung als Lotse auf der Eider unterhalb Tönning.

§ 1. Die Zulassung als Lotse auf der Eider unterhalb Tönning wird bedingt durch:

- a) ein Lebensalter von in der Regel nicht über 36 Jahren und die für einen solchen Lotsen erforderliche Gesundheit und Rüstigkeit;
- b) gute Führung, so dass nach dem Vorleben des Bewerbers die Annahme, derselbe werde einen brauchbaren Lotsen abgeben, begründet erscheint;
- c) befriedigende Ablegung der Lotsenprüfung (§ 5);
- d) Eröffnung eines Lotsenpostens.

§ 2. Um zur Lotsenprüfung zugelassen zu werden, ist erforderlich:

- a) die Zurücklegung einer auf den Ablauf des 15. Lebensjahres folgenden mindestens 50 monatigen Fahrzeit zur See, von welcher zusammen mindestens 24 Monate als Matrose auf dem äusseren Eiderfeuerschiffe, der Eidergalliotte oder dem Eiderlotsen- und Schlepp-Dampfschiffe zugebracht sein müssen,
- b) eine zusammen mindestens 10 monatige Führung der zu den vorgenannten beiden Feuerschiffen gehörigen Staatsjollen.

§ 3. Gesuche um Zulassung zur Lotsenprüfung sind unter Beifügung von Ausweisen über die Erfüllung der in den §§ 1 und 2 unter a und b aufgestellten Erfordernisse schriftlich an den Königlichen Lotsenkommandeur in Rendsburg zu richten und von diesem mit gutachtlicher Äusserung dem Königlichen Regierungs-Präsidenten in Schleswig vorzulegen, welcher über die Zulassung zur Prüfung und die Abnahme der letzteren befindet.

§ 4. Nach erfolgter Zulassung zur Prüfung und vor Beginn der letzteren ist eine Prüfungsgebühr von 15 Mk. an den Königlichen Lotsenkommandeur zu Rendsburg einzuzahlen und deren Empfang von diesem zu bescheinigen.

§ 5. Die Prüfung, welche nur mündlich abgenommen wird, erstreckt sich auf folgende Gegenstände:

- a) Kenntniss des Fahrwassers der Eider unterhalb Tönning und der Küstengewässer bis zur Hever und Elbe, einschliesslich der dort vorhandenen Untiefen, Strömungen und Schifffahrtshindernisse, sowie der zu berücksichtigenden Schifffahrtszeichen;
- b) Fähigkeit zur sicheren Führung von Segel- und Dampfschiffen;
- c) Kenntniss der Vorschriften zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See, über das Verhalten nach einem Zusammenstosse und über Not- und Lotsensignale;
- d) Kenntniss der Vorschriften über das Lotsenwesen und für die Schifffahrt auf der Eider unterhalb Tönning einschliesslich derjenigen über das Ankeren auf der Reede und an den Landebrücken bei Tönning.

§ 6. Die Prüfung wird abgenommen von einer Prüfungsbehörde, welche in Tönning zusammentritt und aus folgenden Mitgliedern besteht:

- a) dem Königlichen Lotsenkommandeur zu Rendsburg als Vorsitzenden,
- b) dem Königlichen Lotsenältermann zu Tönning,
- c) je einem Lotsen der I. und II. Abteilung der Eiderlotsen, welche von dem Vorsitzenden bestimmt und, wenn sie nicht schon vereidigt sind, von demselben auf die getreue Wahrnehmung des ihnen übertragenen Amtes durch Handschlag verpflichtet werden.

Darüber, ob der Prüfling die Prüfung bestanden hat oder nicht, wird nach Stimmenmehrheit, bei Stimmengleichheit von dem Vorsitzenden entschieden.

Bei jeder Prüfung ist über den Hergang und die getroffene Entscheidung ein von allen Mitgliedern der Behörde zu unterschreibendes Protokoll aufzunehmen, welches bei den Akten verbleibt.

§ 7. Über den Ausfall jeder Prüfung berichtet der Vorsitzende unter Vorlegung einer Abschrift des Prüfungs-Protokolls (§ 6) an den Königlichen Regierungs-Präsidenten zu Schleswig, welcher über die Zulassung als Lotse befindet und eintretendenfalls die Zulassungs-Urkunde nach dem angeschlossenen Muster (Anlage A) ausfertigt.

Die zugelassenen Lotsen treten zunächst in die erste Abteilung der Eiderlotsen, aus welcher sie bei Eröffnung von Lotsenposten in der II. Abteilung nach dem Befinden des Königlichen Regierungs-Präsidenten in diese einrücken.

Anlage A.

Zulassungs-Urkunde
als Lotse auf der Eider unterhalb Tönning.

Der Seemann N. N. (Vor- und Zuname), geboren zu N. N. den . . . ten 18 . . ., welcher nach Zurücklegung der erforderlichen Fahrzeit die vorgeschriebene Prüfung zum Lotsen auf der Eider unterhalb Tönning (vergl. Bekanntmachung vom 30. November 1889, Amtsblatt S. 674) bestanden hat, wird hierdurch unter Einordnung in die I. Abteilung der Eiderlotsen als Lotse auf der Eider unterhalb Tönning zugelassen.

Tarif für die Lotsengelder auf der Ausseneider.

- I. Wenn sich die Schiffe der Hülfe eines Lotsen bedienen:
- a) In der Zeit vom 15. April bis 14. Oktober, beide Tage eingeschlossen:
- | | |
|---|----------|
| für Schiffe bis zu einem Netto-Raumgehalt von 250 cbm à cbm | 0,08 Mk. |
| für jeden diesen Raumgehalt übersteigenden cbm | 0,04 „ |
- b) In der Zeit vom 15. Oktober bis 14. April:
- | | |
|---|--------|
| für Schiffe bis zu einem Netto-Raumgehalt von 250 cbm à cbm | 0,11 „ |
| für jeden diesen Raumgehalt übersteigenden cbm | 0,05 „ |
- c) In der Zeit vom 15. April bis 14. Oktober beträgt das niedrigste Lotsgeld , 8,00 „
das höchste Lotsgeld 70,00 „
in der Zeit vom 15. Oktober bis 14. April dagegen das niedrigste Lotsgeld 11,00 „
das höchste Lotsgeld 100,00 „
- d) Die unter a und b festgesetzten Lotsgelder werden erhöht:
- auf den zweifachen Betrag für Lotsungen von Tönning nach der Elbe, nach der Hever, sowie nach der Piep;
 - auf den anderthalbfachen Betrag für Lotsungen von der Eider-Lotsengalliotte nach der Elbe, Hever und Piep;
 - dieses Lotsgeld (d 1 und 2) beträgt im Sommer nie weniger als 25,00 „
im Winter nie weniger als 40,00 „

Schleswig, den 16. April 1875.

Königliche Regierung, Abteilung des Innern

(gez.) R i n m o h r.

Tarif für die Benutzung von Lotsen auf der Untereider zwischen Rendsburg und Tönning.

- a) für Segelschiffe:
 bis zu einem Netto-Raumgehalt von 250 cbm à cbm 0,14 Mk.
 für jedes weitere cbm 0,07 „
- b) für Dampfschiffe:
 für jedes cbm Netto-Raumgehalt 0,07 „
- c) bei nicht zurückgelegter ganzer Strecke wird nach $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ und $\frac{3}{4}$
 der Wegelänge entrichtet.
- d) In keinem Falle beträgt das Lotsgeld weniger als 13,50 „
- Schleswig, den 7. Dezember 1886.

Königliche Regierung, Abteilung des Innern

(gez.) v. Frank.

Tarif für die Benutzung von Lotsen auf der Obereider zwischen Rendsburg und dem Kaiser Wilhelm-Kanal.

- Für jede Lotsung werden erhoben:
 für jedes cbm Netto-Raumgehalt 0,01 Mk.
 jedoch mindestens 6,00 „

Schleswig, den 8. Mai 1900.

Der Regierungs-Präsident.

Die Tarife der Lotsungen auf der Ober-, Unter- und Ausseneider erhalten folgende Zusätze:

- A. Bei Lotsungen von Schiffen, bei denen nach der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 1. März 1895 (R.-G.-Bl. S. 161) ein Netto-Raumgehalt nicht verbleibt, sowie bei allen Schleppdampfern ist das Lotsgeld nach dem Tiefgange des Fahrzeuges und zwar:
- bei einem Tiefgange bis zu 2,5 m nach den Sätzen für 300 cbm Raumgehalt,
 - bei einem Tiefgange von über 2,5 m bis 3,0 m nach den Sätzen für 400 cbm Raumgehalt,
 - bei einem Tiefgange von über 3,0 m bis 3,5 m nach den Sätzen für 500 cbm Raumgehalt,
 - bei einem Tiefgange von über 3,5 m bis 4,0 m nach den Sätzen für 650 cbm Raumgehalt,
 - bei einem Tiefgange von über 4,0 m bis 4,5 m nach den Sätzen für 800 cbm Raumgehalt,
 - bei einem Tiefgange von über 4,5 m bis 5,0 m nach den Sätzen für 1000 cbm Raumgehalt,

B. Beim Lotsen von Schleppzügen haben

1. a) die dem Lotsenzwange unterliegenden Schleppdampfschiffe,
 b) die dem Lotsenzwange nicht unterliegenden Schleppdampfer, die von dem Lotsen selbst geleitet werden,
 c) die geschleppten Schiffe, auf denen der Lotse Platz gefunden hat,
 das volle und
2. die übrigen geschleppten Schiffe das halbe Lotsgeld zu zahlen.
 Diese Zusätze treten am 1. März d. Js. in Kraft.

Schleswig, den 19. Januar 1903.

Der Regierungs-Präsident.

Für die Lotsungen von Fahrzeugen der Kaiserlichen Marine, der Reichs- und der Preussischen Staatsverwaltung, welche nicht auf Grund der Vorschriften der geltenden Schiffsvermessungs-Ordnung vermessen worden sind, sind die Gebühren nach dem Tiefgange des Fahrzeuges zu berechnen und zwar:

- bei einem Tiefgange bis zu 2,5 m nach den Sätzen für 300 cbm Raumgehalt,
- bei einem Tiefgange von über 2,5 m bis 3,0 m nach den Sätzen für 400 cbm Raumgehalt,
- bei einem Tiefgange von über 3,0 m bis 3,5 m nach den Sätzen für 500 cbm Raumgehalt,
- bei einem Tiefgange von über 3,5 m bis 4,0 m nach den Sätzen für 650 cbm Raumgehalt,
- bei einem Tiefgange von über 4,0 m bis 4,5 m nach den Sätzen für 800 cbm Raumgehalt,
- bei einem Tiefgange von über 4,5 m bis 5,0 m nach den Sätzen für 1000 cbm Raumgehalt,
- bei einem Tiefgange von über 5,0 m bis 5,5 m nach den Sätzen für 1500 cbm Raumgehalt,
- bei einem Tiefgange von über 5,5 m bis 6,0 m nach den Sätzen für 2000 cbm Raumgehalt,
- bei einem Tiefgange von über 6,0 m bis 6,5 m nach den Sätzen für 2500 cbm Raumgehalt,
- bei einem Tiefgange von über 6,5 m bis 7,0 m nach den Sätzen für 3000 cbm Raumgehalt,
- bei einem Tiefgange von über 7,0 m bis 7,5 m nach den Sätzen für 4000 cbm Raumgehalt,
- bei einem Tiefgange von über 7,5 m nach den Sätzen für 5000 cbm Raumgehalt.

Schleswig, den 26. Oktober 1897.

Der Regierungs-Präsident.

7. Nord-Ostsee-Kanal, (Kaiser Wilhelm-Kanal.)

Auf dem Kaiser Wilhelm-Kanal, der von Holtenau bis Brunsbüttel führt und 98,9 km (= $53\frac{1}{3}$ Seemeilen) lang ist, besteht **Lotsenzwang**. Die Lotsen, die dem kaiserlichen Kanalamt zu Kiel untergeordnet sind, befinden sich verteilt auf den beiden Stationen Brunsbüttel und Holtenau an den Eingängen zum Kaiser Wilhelm-Kanal und wechseln in der Regel bei Nübbel (km 57,2), wo ein Lotsenältermann stationiert ist. Die Lotsen sind Reichsbeamte und erhalten für einwandfreies Lotsen grösserer Schiffe besondere Prämien. Je ein Oberlotse hat die unmittelbare Aufsicht und die Regelung der Lotsungen. Besondere Kosten für das Lotsen durch den Kanal werden nicht erhoben, sind vielmehr enthalten in den allgemeinen Kanalabgaben. Letztere sind mit ersichtlich aus der nachstehend abgedruckten

Betriebsordnung für den Kaiser Wilhelm-Kanal

vom 29. Juli 1901.

(Auszug.)

Abschnitt I.

Allgemeine Bestimmungen.

§ 1. Jeder Schiffsführer, der den Kanal befährt, muss einen auf Verlangen ihm auszuhändigenden Abdruck dieser Betriebsordnung, die auch für das Rechtsverhältnis zwischen der Kanalverwaltung und ihm bzw. seinem Reeder massgebend ist, an Bord haben und ist für die genaue Befolgung ihrer Vorschriften sowie derjenigen des Zollregulativs für den Kaiser Wilhelm-Kanal durch die gesamte Besatzung seines Fahrzeuges verantwortlich.

Das Deutsche Reich übernimmt keinerlei Verpflichtung zur Ersatzleistung für Schäden, welche die Schiffe im Kanal, auf den beiderseitigen Reeden oder in den Vorhäfen oder auf den am Kanal liegenden Schiffsplätzen erleiden, selbst wenn ein Verschulden der Kanallotsen oder anderer Angestellter der Kanalverwaltung dabei in Frage kommt.

Für die Rechtsstreitigkeiten, welche aus Anlass der Fahrt durch den Kanal zwischen der Kanalverwaltung und dem Schiffer, dem Reeder oder sonstigen am Schiff Beteiligten anhängig werden, ist, sofern nicht ein anderer Gerichtsstand im Inlande begründet ist, das Landgericht in Kiel in erster Instanz zuständig.

§ 2. Der Kanal darf von Schiffen aller Nationen nach Zahlung der in dem dieser Betriebsordnung beigefügten Tarif festgesetzten Abgaben — bzw. nach

Lösung eines Passierscheines — bei Tag und bei Nacht befahren werden, sofern folgende Dimensionen nicht überschritten werden:

Tiefgang: 8 Meter	=	26,24 Fuss	} englisches Mass.
grösste Breite: 20 Meter . .	=	65,6 "	
Länge: 135 Meter	=	443 "	
Mastenhöhe: 40 Meter . . .	=	131,2 "	

über der Wasserlinie.

Fremde Kriegsschiffe und Kriegsfahrzeuge dürfen in den Kanal nur nach vorgängiger, auf diplomatischem Wege zu erwirkender Genehmigung einlaufen.

§ 3. Die Kanalverwaltung behält sich vor,

- a) offene oder nicht voll gedeckte Fahrzeuge, wenn sie nicht mindestens 0,50 m Freibord haben,
- b) Schiffe, die eine Deckslast führen, welche ihre Stabilität oder Manövrierfähigkeit erheblich beeinträchtigt,
- c) Schiffe, deren mangelhafte Manövrierfähigkeit im Kanal erfahrungsmässig oder nach vorgenommener Probe feststeht, oder die in Bezug auf ihr Schiffspersonal zu Bedenken Anlass geben,

ganz zurückzuweisen oder ihre Zulassung zur Kanalfahrt von der Erfüllung bestimmter Bedingungen abhängig zu machen (vgl. auch § 5).

§ 4. Bagger, Kastenschuten und andere von der gebräuchlichen Schiffsform abweichende schwimmende Gefässe oder Maschinen dürfen nur mit besonderer, für jeden einzelnen Fall nachzusuchender Genehmigung des Kaiserlichen Kanal-amtes und unter genauer Beobachtung der von diesem festzusetzenden Bedingungen und Vorschriften durch den Kanal geführt werden, Flösse unter keiner Bedingung.

§ 5. Dampfer haben regelmässig beim Durchfahren des Kanals ihre eigene Maschinenkraft zu benutzen, jedoch bleibt der Betriebsleitung (Betriebsdirektor, Hafenskapitäne) das Recht vorbehalten, in besonderen Fällen, namentlich, wenn die eigene Geschwindigkeit eines Dampfers im Kanal nicht 8 km in der Stunde erreicht, sein Durchschleppen anzuordnen oder einen oder mehrere Begleitdampfer zur event. Hilfeleistung mitzugeben, wofür die tarifmässigen Gebühren zu entrichten sind.

Was hier, wie überhaupt in dieser Betriebsordnung für Dampfer angeordnet ist, gilt ebenso für alle durch Maschinen bewegten Fahrzeuge, mögen jene durch Elektrizität, Benzin, Petroleum oder sonstwie getrieben werden.

§ 6. Segelschiffe, welche

- a) den ganzen Kanal durchfahren wollen, ohne Ansehung ihrer Grösse,
- b) nach Orten am Kanal oder den mit ihm in Verbindung stehenden Wasserstrassen fahren oder daher kommen und mehr als 35 Reg.-Tons Brutto-Raumgehalt haben,

unterliegen dem Schleppzwange.*)

§ 7. Segelschiffe, die nicht geschleppt werden, dürfen sich nur bei mehr als halbem Winde der Segel bedienen, andernfalls müssen sie treideln. Allen Dampfern müssen sie, und zwar stets nach Steuerbord, ausweichen.

Das Segeln bei Nacht**) und bei unsichtigem Wetter, sowie das Kreuzen im Kanal wie im Fahrwasser der Kanalreederei ist verboten, Treideln nur erlaubt, soweit es durch Menschenkraft möglich ist.

*) Die besonderen Vorschriften über das Schleppen von Fahrzeugen durch den Kanal s. unter Abschnitt VIII §§ 46—60.

**) Unter „Nacht“ im Sinne dieser Verordnung ist die Zeit zu verstehen, während deren die Kanalbeleuchtung im Betrieb ist, unter „Tag“ die übrige Zeit.

§ 8. Alle den Kanal befahrenden Schiffe, soweit sie nicht durch § 9 besonders davon befreit sind, sind dem Lotsenzwang unterworfen.

Ob geschleppte Schiffe ausser dem Führer des Schleppdampfers oder dem auf diesem befindlichen Lotsen noch besondere Lotsen haben müssen, entscheidet die Kanalverwaltung.

§ 9. Befreit vom Lotsenzwange sind nur diejenigen Segelschiffe, welche dem Schleppzwange nicht unterliegen, sowie kleine offene oder halbgedeckte Dampf- und Motorbote und Ruderbote; jedoch ist der Betriebsdirektor befugt, weitere Befreiungen widerruflich eintreten zu lassen.

Die Führer der vom Lotsenzwange befreiten Fahrzeuge haben allen ihnen begegnenden oder sie überholenden grösseren Fahrzeugen und Schleppzügen ohne besondere Aufforderung rechtzeitig und soweit irgend möglich auszuweichen, auch den an sie ergehenden Anweisungen der Kanalpolizeibeamten, insonderheit der Kanalmeister und Lotsen pünktlich und unbedingt Folge zu leisten.

§ 10. Kanallotsen-Stationen sind vorhanden:

1. in Brunsbüttel
2. in Holtenau
3. Bei Nübbel (km 57,2), wo für die den ganzen Kanal durchfahrenden Schiffe der Regel nach Lotsenwechsel eintritt.

Die Kanallotsen kommen in der Regel an Bord:

1. bei Brunsbüttel auf der Elbe ausserhalb der Kanalreede,
2. bei Holtenau zwischen dem Leuchtturm bei Friedrichsort und der Kanal-mündung, bezw. bei aus Kiel kommenden Fahrzeugen auf der Holtenauer Reede.

§ 11. Ein Schiff, welches einen Kanallotsen wünscht, hat möglichst zeitig bei Tage am Vortop die nationale Lotsenflagge mit dem Antwort-Wimpel des internationalen Signallbuches darunter zu heissen; bei Nacht sind zwei weisse Laternen nebeneinander mindestens 1 m von einander entfernt am Bug zu zeigen. Gegensignale als „Verstanden“ werden von der Lotsenstation bei Holtenau überhaupt nicht gemacht, von der bei Brunsbüttel nur bei Nacht das Signal No. 40*) gegeben, welches wieder gelöscht wird, sobald der Lotse zur Besetzung des Schiffes unterwegs ist. Können aus irgend einem Grunde Lotsen nicht an Bord geschickt werden, so werden von den Lotsenstationen an beiden Kanal-mündungen:

- a) bei Tage der Wimpel D des internationalen Signallbuches unter der Reichsdienstflagge,
- b) bei Nacht drei rote Laternen untereinander

gezeigt.

Die Lotsenfahrzeuge bezeichnen, wenn sie auf Reede sind, ihre Lage durch Abbrennen von Flackerfeuern in Zwischenräumen von mindestens 15 Minuten.

§ 12. Lotspflichtige Schiffe, die

- a) aus der Untereider kommend in den Kanal gehen, können ihre Kanallotsen schon bei dem Lotsen-hause zu Nübbel an Bord nehmen, jedoch fährt der Lotse bis zum Eintritt in das Kanalgebiet bei km 65 nur als Passagier mit;
- b) von Orten an der Kieler Förhde aus in den Kanal gehen, können ihre Kanallotsen schon vor ihrer Abfahrt erhalten, wenn sie diesen Wunsch rechtzeitig unter genauer Angabe von Ort und Zeit der Abfahrt dem Hafenkaptän zu Holtenau mitteilen und entweder selbst den Lotsen von der Lotsenstation zu Holtenau abholen oder sich verpflichten, die durch seine Beförderung an Bord entstehenden baren Auslagen dem Lotsen zu erstatten;

*) Drei weisse Lichter unter einander am Einfahrtsmast.

- c) von einem am Kanal oder bei Rendsburg belegenen Schiffs-liegeplatze aus ihre Fahrt durch den Kanal antreten wollen, haben die Gestellung des Kanallotsen unter genauer Angabe von Ort und Zeit der Abfahrt bei der nächstgelegenen Lotsenstation zu beantragen.*)

Den Lotsen ist gleich bei ihrer Ankunft an Bord das vorgeschriebene Wegegeld zu entrichten.

Auf das gleiche Wegegeld haben diejenigen Lotsen Anspruch, die von einem Schiffe, das seine Fahrt an einem der unter c bezeichneten Plätze beendigt oder bei km 65 den Kanal verlässt, dort abgesetzt werden.

Die Lotsen sind verpflichtet, für die so empfangenen Beträge auf Verlangen Quittung zu leisten.

§ 13. Als bald nach Anbordkommen des Lotsen hat ihn der Schiffsführer von etwaigen besonderen Manövriereigenschaften seines Schiffes rechtzeitig zu unterrichten, sowie ihm alle etwa weiter gewünschte Auskunft über sein Schiff, dessen Besatzung, Ladung usw. eingehend zu erteilen.

§ 14. Der Kanallotse übernimmt mit Antritt seines Dienstes an Bord die verantwortliche Führung des Schiffes durch den Kanal und übt ausserdem die zollamtliche und innerhalb der ihm erteilten Befugnisse die polizeiliche Aufsicht auf dem Schiffe aus.

Allen von ihm in Ausübung der vorstehend bezeichneten dienstlichen Tätigkeit getroffenen Anordnungen hat der Schiffsführer wie jeder einzelne Mann der Besatzung unbedingt Folge zu leisten; der Schiffsführer hat die Besatzung mit entsprechender Anweisung zu versehen und ist für deren Befolgung verantwortlich.

§ 15. Auf Verlangen des Lotsen hat der Schiffsführer oder ein geeigneter Vertreter (Steuermann, Schiffsoffizier) auf der Kommandobrücke sich aufzuhalten und ihn bei Ausübung seines Dienstes (z. B. durch Bedienung des Maschinentelegraphen, besondere Beaufsichtigung des Rudermannes usw.) zu unterstützen.

§ 16. Den mit der Führung oder Bewachung eines Schiffes betrauten Kanallotsen ist während ihres dienstlichen Aufenthaltes an Bord auf ihr Verlangen unentgeltliche Teilnahme an den regelmässigen Mahlzeiten des Schiffsführers, sowie im Bedarfsfalle angemessene reinliche Unterkunft und Schlafstätte an Bord zu gewähren. Ist zu letzterem der Schiffsführer nicht im Stande, so hat er dem Lotsen, der eine Schlafstelle an Land sich suchen muss, eine Entschädigung von 1,50 Mk. zu zahlen.

Alle den Kanal befahrenden Schiffe sind verpflichtet, Kanallotsen auf ihr Verlangen mitzunehmen und ihnen gegen eine vom Lotsen direkt zu zahlende Vergütung von

15 Pf. für das Frühstück,

40 Pf. für das Mittagessen,

25 Pf. für das Abendbrot

die Teilnahme an den oben bezeichneten Mahlzeiten, sowie im Bedarfsfalle reinliche Unterkunft und Schlafstätte an Bord — diese unentgeltlich — zu gewähren.

Den höheren Beamten des Kanalamtes steht das Recht zu, auf jedem den Kanal passierenden Schiffe sich einzuschiffen, ihnen ist auf Verlangen ihrem Stande entsprechende Verpflegung und Unterkunft zu angemessenen bzw. üblichen Preisen zu gewähren.

*) Dieser Antrag kann von der nächstgelegenen Fernsprechstelle der Kanalverwaltung aus kostenlos übermittelt werden.

Abschnitt II.

Vorbereitung für die Kanalfahrt.

§ 17. Jeder Schiffer, welcher den Kanal befahren will, hat das für die Kanalfahrt bestimmte Anmeldeformular nach dem vorgeschriebenen Muster in zweifacher Ausfertigung wahrheitsgetreu auszufüllen und dieses sowie den Messbrief und sonstige für die Berechnung der Kanalabgaben massgebende Schiffspapiere zur Abgabe an der Eintrittsmündung bereit zu halten, sofern es nicht durch einen Bevollmächtigten vom Lande aus geschieht.*)

§ 18. Die Zollzeichen (Flagge und Leuchte gemäss §§ 2 und 5 des Zollregulativs) sind bereit zu halten, ausserdem bei Weichenschiffen (s. § 28) eine grüne Kugellaterne; gegebenenfalls ist der Lotse zu benachrichtigen, dass sie von der Kanalverwaltung ermietet werden sollen.**)

§ 19. Segelschiffe haben sämtliche Segel festzumachen, die Raaen über Backbord scharf anzubrasen, den Klüverbaum einzunehmen, eine genügend starke Schlepptrasse bereit zu legen und sich überhaupt klar zum Eingeschlepptwerden zu machen.

§ 20. Im übrigen sind folgende Vorbereitungen zu treffen:

1. Schiffe von mehr als 50 Reg.-Tons Brutto-Raumgehalt müssen einen Bug- und einen genügend starken Heckanker zum Fallen bereit halten (vergl. § 22, Abs. 3 und § 38);
2. sämtliche Bote sind einzuschwingen bezw. aufzutoppen, mit Ausnahme eines, welches zum sofortigen Ausfahren von Leinen und zu Rettungszwecken bereit sein muss. Dieses ist entweder an der Steuerbordseite ausgeschwungen zu halten oder im Schlepp zu führen;
3. die Stengen sind zu streichen, wenn sie höher als 40 Meter über Wasser sind;
4. der Grosstop ist mit einer Flaggleine oder Jolle zum Heissen von Laternen und Ballsignalen zu versehen;
5. an beiden Seiten, vorn und achtern, sind für das Einlaufen und Durchschleusen Leinen mit aufgesteckten Wurfleinen, sowie an den Schiffseiten Fender bereit zu halten, welche jedoch nicht aus einem versinkbaren Material angefertigt sein und keine hervorstehenden Metallbeschlagteile haben dürfen;
6. Dampfschiffe müssen ihre Dampffeuerspritze mit genügenden Schlauchlängen zum sofortigen Gebrauch bei etwa ausbrechendem Feuer bereit halten;
7. geladene Geschütze sind zu entladen;
8. die Dampfpeife bezw. Sirene ist auf ihre sofortige Gebrauchsfähigkeit zu prüfen.

Zum sofortigen Gebrauch sind ferner bereit zu halten:

a) bei Tagfahrten:

zwei schwarze Bälle oder Körper von je 65 cm Durchmesser, welche auf mindestens 2 m Entfernung mit einander verbunden sind;

*) Das Formular erhält der Schiffsführer unentgeltlich vom Lotsen, der ihm auch bei der sachgemässen Ausfüllung zur Hand zu gehen bezw. diese zu prüfen hat.

**) Die Miete beträgt für die Zollzeichen 2 Mk., für die grüne Laterne 1 Mk. für jede Fahrt. Die Zollzeichen und die Laternen sind beim Schleusenmeister der Ausgangsschleuse abzugeben. Bei Beschädigung oder Verlust der gemieteten Gegenstände ist in dem von der Kanalverwaltung festzusetzenden Betrage Entschädigung zu leisten.

b) bei Nachtfahrten:

zwei rote Lichter, jedes von mindestens 25 cm Durchmesser, die ebenfalls auf mindestens 2 m Entfernung mit einander zu verbinden sind, ferner einige weisse Laternen. Sämtliche Laternen sind so unterzubringen, dass sie von aussenbords nicht gesehen werden können.

Abschnitt III.

Einlaufen und Durchschleusen.

§ 21. Lotspflichtige Dampfer und alle Schleppzüge dürfen nur unter Leitung von Kanallotsen in den Kanalpolizeibezirk einlaufen, Segelfahrzeuge aller Art — abgesehen von Notfällen — ausschliesslich im Schlepp von Dampfern der Kanalverwaltung. Fahrzeuge, welche eingeschleppt werden wollen, haben dies durch Setzen der Nationalflagge in dem der Kanalmündung zugekehrten Want des Grossmastes bzw. in der Mitte der entsprechenden Reeling anzuzeigen.

Müssen oder wollen sie auf der Reede ankern, so darf dies nur auf einem der Ankerplätze geschehen.

Nicht lotspflichtige Dampfer dürfen nur einfahren, wenn durch Signal die Einfahrt freigegeben ist, und zwar ausschliesslich im Fahrwasser der Reede und in diejenige Schleuse, die durch Signal bezeichnet ist; sie haben hierbei allen Anordnungen, die ihnen von Beamten der Kanalverwaltung erteilt werden, unweigerlich nachzukommen. Grösseren ebenfalls einfahrenden oder ausfahrenden Schiffen, sowie Schleppzügen haben sie unter allen Umständen aus dem Wege zu gehen bzw. jene vorausfahren zu lassen.

Abschnitt IV.

Fahrt durch den Kanal.

§ 24. Bezüglich des Ausweichens, der Führung von Lichtern usw. gelten die Bestimmungen der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens von Schiffen auf See vom 9. Mai 1897 (Reichsgesetzblatt, Seite 203, 462), bezüglich der Lotsendampferfahrzeuge die Bestimmungen der Kaiserlichen Verordnung vom 10. Mai 1897 (Reichsgesetzblatt, Seite 215) mit den aus dieser Betriebsordnung sich ergebenden Modifikationen und der Massgabe, dass das in Art. 2 der Verordnung vom 9. Mai 1897 zugelassene zweite Toplicht während der Kanalfahrt im Grosstopp geführt werden muss, wobei indes von genauer Beachtung der zu a und e dieses Artikels vorgeschriebenen Höhenmasse abgesehen werden kann.

§ 25. Die Fahrgeschwindigkeit über den Grund darf überall 15 km = 8,1 Seemeilen, bei Schiffen von mehr als 2000 Reg.-T. Brutto und mehr als 5 m Tiefgang 12 km = 6,5 Seemeilen in der Stunde nicht überschreiten.

Auch unter diese Masse muss sie in den durch hohe Ufer bei gewundenem Fahrwasser unübersichtlichen Strecken, ferner auf Anordnung der Betriebsleitung (Betriebsdirektor, Hafenkaptäne) oder auf Verlangen des Lotsen entsprechend

ermässigt werden, wenn dieser nach seinem pflichtmässigen Ermessen von der gestatteten Fahrt Gefahren für die Kanalanlagen oder das Schiff befürchtet.

§ 26. Ausser den im § 25, Satz 2, gedachten Fällen ist rechtzeitig die Fahrgeschwindigkeit zu vermindern, gegebenen Falls die Maschine zu stoppen für das Passieren von:

1. entgegenkommenden Schiffen,
2. Schiffen, welche festgemacht haben,
3. Baggern und beladenen Baggerprähmen,
4. mit Füllung der Bojen beschäftigten Gasprähmen, sowie bei der Taucherarbeit befindlichen Taucherprähmen (durch eine grüne Flagge kenntlich),
5. Strecken, welche durch Signale*) kenntlich gemacht sind,
6. Fährbuchten, und zwar hier von den durch weissen Anstrich kenntlich gemachten Stangen der elektrischen Lichtleitung an bis zur Fährbucht selbst,
7. Weichenwärter-Stationen;
ferner:
8. beim Lotsenwechsel zu Nübbel,
9. auf Anruf der Zollwachtbote oder der die Zollkontrolle ausübenden Beamten,
10. wenn von Kanalbeamten durch Schwenken einer roten Flagge bei Tage, einer roten Laterne bei Nacht das allgemeine Haltesignal gegeben wird,
11. wenn von einem Weichenwärter das Signal langsam gegeben wird,
12. wenn und so lange bei einer Fähre das Signal halt steht.

Für die Fälle zu 2—6 ist unter verminderter Geschwindigkeit eine solche Geschwindigkeit zu verstehen, die keinen schädlichen Wellenschlag oder Sog aufkommen lässt.

In den Strecken zwischen den beiderseitigen Vorsignalen der Dreh- und Pontonbrücken ist die Fahrgeschwindigkeit stets so weit zu ermässigen, dass sie höchstens 4 Seemeilen in der Stunde gleichkommt.

§ 27. Die Fahrt durch den Kanal ist ohne jeden, nicht durch zwingende Gründe gebotenen Aufenthalt bezw. nach Anweisung der Betriebsbeamten anzutreten und zu vollenden.

Die durch ungerechtfertigten Aufenthalt unmittelbar wie mittelbar entstehenden Kosten für Zollbewachung, längere Inanspruchnahme des Lotsen, des Schleppdampfers usw. haben die Schiffsführer bezw. Reeder zu tragen.

Die Kanalverwaltung ist insbesondere berechtigt, Fahrzeuge, die ohne triftigen Grund im Kanalgebiet sich aufhalten, hinausschleppen zu lassen und dafür die tarifmässigen Schleppgebühren den Schiffsführern, bezw. Reedern, aufzuerlegen.

Daraus, dass bei der Durchfahrt durch Festkommen des eignen oder eines anderen Schiffes, durch Warten an den Drehbrücken oder in den Weichen oder durch andere Massnahmen, welche im Interesse eines sicheren Verkehrs geboten sind, Verzögerungen eintreten, können keinerlei Ansprüche auf Schadenersatz wegen Zeitversäumnis erhoben werden.

§ 29. Es ist, falls nicht der Lotse aus besonderen Gründen ein anderes anordnet, stets nach Steuerbord auszuweichen; kleinere Schiffe haben, soweit ihr Tiefgang es gestattet, den grösseren und augenscheinlich tiefer gehenden die Mitte zu überlassen.

In Tätigkeit befindliche Bagger dürfen nur an der Seite passiert werden, welche durch Signal als „frei“ bezeichnet ist. Kann ein solcher Bagger aus irgend einem Grunde ein Schiff nicht passieren lassen, so hat er das Signal manövrier-

*) Schwenken einer roten Flagge oder Laterne vom Lande oder den Brücken aus.

unfähig mit den durch seine baulichen Verhältnisse bedingten Modifikationen gut sichtbar zu heissen und bei Annäherung eines Schiffes kurze Töne mit der Dampfpfeife zu geben, bis das Hindernis beseitigt ist.

§ 36. Für das Überholen vorauffahrender Schiffe gelten folgende Vorschriften:

1. Derjenige, der seinen bisherigen Vordermann überholen will, hat diesem seine Absicht durch vier kurze Töne mit der Dampfpfeife anzuzeigen.
2. Auf dieses Signal haben
 - a) getreidelte und segelnde Fahrzeuge möglichst weit nach Steuerbord auszuscheeren;
 - b) Schleppzüge, wenn sie das Vorbeifahren ihres bisherigen Hintermanns im gewöhnlichen Kanalprofil ohne Gefahr für beide Teile zulassen zu können meinen, ebenfalls möglichst weit nach Steuerbord (nur auf besondere Anordnung des Lotsen nach Backbord) auszuscheeren, geeignetenfalls an den Pollern am Ufer festzumachen und jenem durch drei Töne — lang-kurz-lang — anzuzeigen, dass er nun vorbeifahren kann; andernfalls aber fünf kurze Töne mit der Dampfpfeife zu geben, ihre Fahrt bis zur nächsten Ausweiche fortzusetzen, dort unter möglichster Verminderung der Fahrgeschwindigkeit nach Steuerbord auszuscheeren bzw. zu stoppen und festzumachen und durch drei Töne — lang-kurz-lang — mit der Dampfpfeife anzuzeigen, dass nunmehr vorbeigefahren werden darf.
3. Einzelfahrende Dampfer dürfen von anderen, wenn diese einen grösseren Tiefgang als 2 m haben, in Fahrt nur in den Weichen überholt werden, nachdem die oben zu 1 und 2 b am Ende bezeichneten Signale gewechselt sind, aber auch hier nicht, wenn der vorausfahrende Dampfer durch 5 kurze Töne zu erkennen gibt, dass er das Vorbeifahren nicht gestatten kann.
4. Auf dieselben Stellen ist das Überholen von Schleppzügen durch andere Schleppzüge oder durch Weichenschiffe (s. § 28) beschränkt.
5. In allen Fällen hat das überholende Schiff beim Vorbeifahren die Fahrgeschwindigkeit so weit zu vermindern, dass kein schädlicher Sog entstehen kann; auch die zu überholenden Schiffe bzw. Schleppzüge haben ihre Fahrt nach Möglichkeit zu vermindern.

Nicht tiefer als 2 m gehende Fahrzeuge der Kanalverwaltung und zur Zollaufsicht auf dem Kanal dienende Fahrzeuge sind an vorstehende Bestimmungen nicht gebunden und müssen stets, wenn sie die Absicht des Überholens durch das oben zu 1. bezeichnete Signal zu erkennen geben, vorbeigelassen werden; das Schiff, das überholt wird, hat nach Möglichkeit nach Steuerbord auszuweichen und seine Fahrt zu mindern.

6. Im allgemeinen ist ein Überholen nur dort gestattet, wo ein die gefahrlose Ausführung des Manövers gewährleistender freier Blick nach vorn vorhanden ist und etwaige Gegensegler noch so weit entfernt sind, dass der Überholende sicher ist, bis zum Begegnen mit jenen sein Manöver vollständig beendet und den im § 39 vorgeschriebenen Abstand von dem überholten Schiff erreicht zu haben. In den 1000 m Kurven darf eine Überholung überhaupt nicht stattfinden.
7. Auf Ruderbote und kleine offene oder halbgedeckte Dampf- oder Motorbote sowie segelnde Fahrzeuge finden vorstehende Bestimmungen keine Anwendung. (S. § 9, Abs. 2.)

§ 36a. Ein im Kanal festsitzendes Schiff darf von einem anderen nur passiert werden, nachdem auf das diese Absicht des letzteren zu erkennen gebende Signal mit der Dampfpfeife von jenem die Erlaubnis dazu durch drei Töne mit der

Dampfpfeife (lang-kurz-lang) erteilt worden ist. Antwortet das festsitzende Schiff mit fünf kurzen Tönen, so darf es nicht passiert werden. Hat es aber die Erlaubnis zum Passieren erteilt, so ist es verpflichtet, für die Dauer des Vorbeifahrens des anderen Schiffes alle Manöver einzustellen, die das Vorbeikommen erschweren könnten.

Abschnitt V. Allgemeine Verbote.

§ 41. Verboten ist:

1. das Ankern im Fahrwasser des Kanals mit Ausnahme unvermeidlicher Fälle auf Anordnung des Lotsen;
2. das Überbordwerfen von Ballast, Kohlen, Asche oder sonstigen Gegenständen, welche das Fahrwasser verschlechtern oder behindern können.
Ist etwas derartiges über Bord gefallen, so ist davon sofort dem Lotsen unter Angabe des Ortes und der Menge Anzeige zu machen. Versuche zur Wiedererlangung über Bord gefallener Gegenstände dürfen während der Fahrt nicht gemacht, können aber auf Antrag von dem Kanalamate auf Kosten des Antragstellers angeordnet werden.
3. Die Vornahme von Schiffsreinigungsarbeiten und die Benutzung bzw. Entleerung der Aborte auf den Schiffen während des Aufenthaltes in den Schleusen und Binnenhäfen bei Brunsbüttel und Holtenau;
4. das Schiessen, Jagen, Fischen und Baden im ganzen Kanalpolizeibezirk ohne vorherige Erlaubnis der Kanalverwaltung;
5. das Festmachen an den Stangen der Telegraphen- und Lichtleitung;
6. das Stechen mit Haken und Schiebbestangen in die Böschungen über, wie unter Wasser;
7. der Gebrauch der Dampfpfeife und der Sirene ausser in den Fällen und in der Art, wie sie von der Betriebsordnung vorgeschrieben sind.

Abschnitt VI. Besondere Vorkommnisse.

§ 42. Anlegen und Festmachen.

1. In der Regel darf nur in den Weichen, an den Leitwerken der Schleusen, an den Dalben vor den Drehbrücken bis zum Warnungssignal, soweit sie nicht durch roten Anstrich der Köpfe als nicht zum Anlegen bestimmt bezeichnet sind, an den Kais, Ladebrücken und Dalben der Innenhäfen und an den Ladestellen des Kanals festgemacht werden.
2. Im Notfall sowie im Falle des § 36 zu 2 b darf auch an den Pollern festgelegt werden, welche längs des ganzen Kanals angebracht sind.

3. In der Regel soll an der Backbordseite festgelegt werden; an der Steuerbordseite darf dies nur dann geschehen, wenn starker Wind von dort her quer zum Kanal steht, oder wenn die Backbordseite bereits voll besetzt ist.
4. Zum Festmachen dürfen, ausser in den Innenhäfen, Stahltrossen nicht verwendet werden.
5. In den Weichen müssen Dampfer und Schleppzüge stets an den in ihrer Fahrtrichtung vordersten freien Dalben festmachen, falls nicht der Weichenwärter — dessen Anordnungen überhaupt im Weichengebiet — zwischen den beiderseitigen Vorsignalen — unweigerlich zu befolgen sind — ausdrücklich anderes anordnet.
6. Schiffe, die in den Weichen oder im Kanalprofil festmachen wollen oder müssen, haben — und zwar im ersteren Falle von dem ihnen zugekehrten Vorsignal ab — dasselbe Signal wie beim Festkommen (§ 45) zu setzen*) und dürfen es erst niederholen, wenn sie so festliegen, dass sie gefahrlos passiert werden können. Alsdann sind bei Nacht die Seitenlichter zu löschen und je eine weisse Laterne vorn und hinten an der dem Fahrwasser zugekehrten Seite möglichst tief auszuhängen.

Bei Schleppzügen hat der Schleppdampfer das Signal zu machen, fürs Liegen genügt es bei solchen Schleppzügen, die aus mehr als einem geschleppten Fahrzeug bestehen, wenn die dem Fahrwasser zunächst liegenden Schiffe an der diesem zugekehrten Seite je ein weisses Licht, und zwar das vorderste Schiff am Bug, das hinterste am Heck und die dazwischen liegenden in der Mitte ihrer Länge, führen.

Abschnitt VIII.

Vorschriften über das Schleppen von Fahrzeugen.

§ 56. Fahrzeuge, die von Brunsbüttel bezw. Holtenu weiter in die Elbe bezw. in die Kieler Förde fahren, werden bis auf die betr. Reede geschleppt. Zum Loswerfen haben sie hier — ebenso auch, wenn sie innerhalb des Kanals aus dem Schleppzuge ausscheiden wollen — die Aufforderungen des Führers des Schleppdampfers oder des begleitenden Lotsen abzuwarten und nach seiner Anordnung zu manövrieren, bis sie vom Schleppzuge frei sind.

§ 60. Bei allen geschleppten Fahrzeugen muss während der Fahrt das Steuerruder stets durch einen seefahrtskundigen Erwachsenen besetzt sein und sachgemäss, gegebenen Falls genau nach den Weisungen des Führers des Schleppdampfers bezw. des Lotsen gelegt werden.

*) Zwei schwarze Bälle oder nachts zwei rote Lichter senkrecht übereinander mindestens 2 m von einander entfernt im Grosstop vorgeheisst.

Abschnitt IX.

Allgemeine polizeiliche Vorschriften.

§ 61. Schiffe mit Sprengstoffen von mehr als 35 kg Gewicht müssen als Warnungszeichen eine von weitem erkennbare, stets ausgespannt zu haltende schwarze Flagge mit einem weissen P führen; im übrigen gelten für diese Schiffe die für den Verkehr mit explosiven und feuergefährlichen Gegenständen ergangenen Bestimmungen.

Schiffe mit derartiger Ladung müssen völlig isoliert, also event. von einem besonderen Schleppdampfer ohne jeden Aufenthalt durchgeführt werden.

Auf die Munition der Kriegsschiffe findet diese Vorschrift keine Anwendung.

Einer gesundheitspolizeilichen Kontrolle unterliegt jedes den Kanal befahrende Schiff, welches im Abgangshafen oder während der Reise Fälle von Cholera, Pest oder von Gelbfieber an Bord gehabt hat, oder auf welchem ein auffälliges Sterben unter den Ratten beobachtet ist, oder welches aus einem Hafen kommt, gegen dessen Herkünfte die Ausübung der Kontrolle angeordnet worden ist, in den Quarantäneanstalten zu Vossbrock bezw. Cuxhaven nach näherer Bestimmung der zuständigen Behörden — soweit es sich um Gelbfieber handelt, jedoch nur in der Zeit vom 15. Mai bis 15. September. —

Diese Schiffe werden erst nach Vollziehung dieser Kontrolle zur Einfahrt in den Kanal zugelassen. Die Führer dieser Schiffe sind verpflichtet, die ihnen für die Fahrt durch den Kanal auferlegten Verhaltensmassregeln genau zu beachten und den hierauf gerichteten Anordnungen der Lotsen und etwa besonders beigegebenen Begleiter unweigerlich Folge zu leisten.

Abschnitt X.

Beschwerden.

§ 64. Etwaige Beschwerden über die Beamten oder die Einrichtungen des Kanals sind schriftlich beim Kanalamt, dem Betriebsdirektor oder den Hafenkapitänen zu Holtenau und Brunsbüttel anzubringen, bei letzteren sind sie in ein dort ausliegendes Beschwerdebuch einzutragen.

Kiel, den 29. Juli 1901.

Kaiserliches Kanalamt.

Abgaben-Erhebung auf dem Kaiser Wilhelm-Kanal.

Abschnitt I.

„Tarife“.

I. Tarif für die Fahrt auf dem Kaiser Wilhelm-Kanal.

Für die Fahrt auf dem Kaiser Wilhelm-Kanal werden von sämtlichen Fahrzeugen, mit Ausnahme der nach § 2 des Gesetzes vom 20. Juni 1899 (Anlage 3) hiervon befreiten, Abgaben nach folgenden Sätzen erhoben:

A. von beladenen Fahrzeugen.

1. Im Durchgangsverkehr (von der Elbe zur Kieler Förhrde oder umgekehrt).

a) Im allgemeinen Durchgangsverkehr

für die ersten 400 Registertons Netto je	0,60
für die überschüssenden, bis einschliessl. 600 R.-T. Netto je	0,40
für die weiter überschüssenden, bis einschl. 800 R.-T. N. je	0,30
für die weiter überschüssenden Registertons Netto je . . .	0,20
mindestens aber	10,00

b) im deutschen Küstenfrachtverkehr (Gesetz vom 22. Mai 1881 — Reichs-Gesetzblatt Seite 97 —) bei einer Schiffsgrösse bis zu 50 Registertons Netto einschliesslich für jedes Registerton Netto

	0,40
mindestens aber	6,00

2. Im Teilstreckenverkehr (von der Elbe oder der Ostsee nach einem Platze am Kanal oder umgekehrt oder zwischen Plätzen am Kanal)

für jedes Registerton Netto

a) für das Passieren einer der Endschleusen	0,20
b) für jede Strecke von 5 km (angefangene für voll gerechnet)	0,01
mindestens aber, wenn eine Endschleuse passiert ist . . .	4,00
sonst	1,00

mit folgenden Ausnahmen:

a) Fahrzeuge im Küstenfrachtverkehr (Gesetz vom 22. Mai 1881 — Reichs-Gesetzblatt, Seite 97 —) bis 50 Registertons Netto einschl. zahlen für jedes Registerton Netto:

a) für das Passieren einer der Endschleusen	0,10
b) für jede Strecke von 5 km (angefangene für voll gerechnet)	0,01
mindestens aber, wenn eine Endschleuse passiert ist . . .	3,00
sonst	1,00

β) Fahrzeuge, die nachweislich an einem der durch den Kanal abgeschnittenen Wasserläufe der Burg-Kuddensee'er Niederung beheimatet sind, zahlen für die Strecke von der Elbe bis km 23 einschl. überhaupt

für jedes Registerton Netto	0,10
mindestens aber	1,00

γ) Kleinere offene nur durch Ruder oder Segel zu bewegendende Bote fahren im Kanal frei, für das Passieren einer der Endschleusen zahlen sie

1,00

Während der Monate Oktober bis einschliesslich März werden die Abgabensätze des I. Tarifes um 10 Prozent erhöht.

Mark

B. von leeren oder in Ballast laufenden Fahrzeugen

nach den um 20 Prozent verminderten Sätzen zu 1 und 2, unbeschadet der dort festgesetzten Mindestabgaben.

C. von Baggern.

Im Durchgangsverkehr (1 a u. b) für jedes Registerton Brutto

Im Teilstreckenverkehr für jedes Registerton Brutto die unter 2 a u. b angegebenen Sätze.

Bagger gelten stets als beladene Fahrzeuge.

Mark

0,60

II. Tarif für die im Kaiser Wilhelm-Kanal zu zahlenden Schlepplöhne.

1. An Schlepplohn ist ausser der Kanalabgabe nach Tarif I zu zahlen:

A bei Benutzung der regelmässigen Schleppzüge der Kanalverwaltung:

1. im Durchgangsverkehr

a) beladene

b) leere oder in Ballast gehende

c) im Küstenfrachtverkehr fahrende bis 50 Reg.-T. Netto einschliesslich

2: im Teilstreckenverkehr und zwar für jede Strecke von 5 km (angefangene für voll gerechnet)

a) beladene
mindestens aber

b) im Küstenfrachtverkehr fahrende bis 50 Reg.-T. Netto einschliesslich
mindestens aber

c) leere oder in Ballast gehende Fahrzeuge die um 20 Prozent verminderten Sätze zu 2 a und b, mindestens aber

B. bei Gestellung eines besonderen Schleppdampfers der Kanalverwaltung

a) wenn dieser durch den ganzen Kanal schleppt bzw. begleitet:

1. für einen Schleppdampfer der Klasse A (von rund 250—200 ind. P.-K.)

2. für einen Schleppdampfer der Klasse B (von rund 180 ind. P.-K.)

3. für einen Schleppdampfer der Klasse C (von rund 100 ind. P.-K.)

b) wenn dies nur durch einen Teil des Kanals geschieht, für jd. Strecke von 10 km (angef. für voll ger.)

1. für einen Schleppdampfer der Klasse A

2. für einen Schleppdampfer der Klasse B

3. für einen Schleppdampfer der Klasse C

sofern nach den Sätzen unter A nicht ein höherer Betrag zu entrichten ist.

Für Gestellung grösserer Dampfer sind entsprechend höhere Beträge zu zahlen.

2. Erleidet durch die Schuld oder auf Wunsch des Schiffsführers der Antritt oder die Vollendung der Kanalfahrt eine Verzögerung oder Unterbrechung von mehr als 2 Stunden, so sind für jede angefangene oder volle Stunde der weiteren Verzögerung oder Unterbrechung Gebühren nach den Sätzen zu 1 B b zu entrichten.

Für die ersten 200 Reg.-Tons Netto je Mk.	Für die überschüssenden Reg.-Tons Netto je Mk.
0,40	0,30
0,25	0,20
0,25	
0,02	0,015
0,10	0,10
0,015	
0,10	
0,10	0,10

Mark

180

135

90

15

12,50

10

III. Tarif für die den Kanallotsen im Falle des § 12 zu c der Betriebsordnung
zu zahlenden Wegegelder.

Laufende Nr.	Von der Schiffsliegestelle bei		ist der Kanal- lotse zu er- fordern aus (bezw. zu ent- lassen nach) der Lotsen- station	und ihm an Wege- geld zu ent- richten Mk.	event. zu benutzen die Fern- sprechstelle bei
	km				
1	3,3	Ostermoor	Brunsbüttel	0,80	—
2	6,3 bezw. 7,3	Kudensee	„	1,60	Fähre Kudensee
3	13,8	Burg i. D.	„	2,80	Fähre Burg i. D.
4	18,0	Hochdonn	„	3,60	Fähre Hochdonn
5	20,8	Dükerswisch	„	4,20	Weiche Hohenhörn
6	22,9	Hohenhörn bzw. Schafstedt	„	4,60	Weiche Hohenhörn
7	30,0	Grünenthal	Nübbel	5,60	Kanalmeister in Grünenthal
8	34,7	Fischerhütte	„	4,60	Weiche Fischerhütte
9	40,0	Oldenbüttel	„	3,60	Fähre Oldenbüttel
10	49,0	Hamweddel bezw. Breiholz	„	1,80	} Weiche Breiholz
11	49,5	An der Luhnau	„	1,60	
12	56,0	Schülup	„	0,40	—
13	58,3	Westerrönfeld	„	0,40	Weiche bei Westerrönfeld
14	61,0	Rendsburg (Kreishafen am Kanal)	„	1,20	} Werft am Saatsee
15	62,8	Werft am Saatsee	„	1,80	
16	65,0	Häfen an der Obereider westlich Km. 65	„	2,40	
17	66,8	Borgstedt	„	2,50	Weiche Audorf
18	68,2	Lehmbeck	„	3,00	Beobachtungsposten Lehm- beck
19	69,5	Rade bezw. Schirnau	„	3,60	Weiche Rade
20	71,8	Steinwehr	„	4,00	Weiche Rade
21	75,0	Sehestedt	„	4,60	Fähre Sehestedt
22	80,0	Kl. Königsförde	Holtenua	3,80	Beobachtungsposten Königsförde
23	84,0	Rosenkranz	„	3,00	Weiche Gross-Nordsee
24	85,0	Flemhuder See	„	2,80	Weiche Gross-Nordsee
25	86,0	Landwehr	„	2,60	Fähre Landwehr
26	92,6	Levensau	„	1,40	Kanalmeister Levensau
27	95,2	Knoop	„	0,80	Signalstation für die Prahndrehbrücke

IV. Längeres Behalten der Lotsen an Bord.

Wünscht bei freiwilligem, länger als zwei Stunden dauernden Aufenthalt innerhalb der Kanalstrecke der Schiffsführer für die Dauer jenes den Lotsen an Bord zu behalten, so hat er dafür eine besondere Gebühr von 1 Mk. für jede überschüssende, angefangene oder vollendete Stunde beim Ausgangsamt zu zahlen.

V. Vermietung von Zollzeichen.

a) Zollzeichen usw. der Kanalverwaltung:

Für die Anmietung von Zollzeichen (Flagge und Leuchte) sind für jede Fahrt zu zahlen 2,00 Mk.
 Für die Anmietung einer grünen Kugellaterne 1,00 Mk.
 Die Gegenstände sind auf der Austrittsstation dem Lotsen zurück zu geben.
 Für beschädigte Gegenstände ist Entschädigung bis zum vollen Betrage des Wertobjektes zu leisten

b) Zollzeichen des Hamburgischen Staates:

Für die Anmietung eines vollständigen Satzes 6,00 Mk.
 Für die Anmietung der Zollflagge allein 2,00 Mk.

VI. Zollbegleitung durch Kanallotsen.

Schiffsführer von Segelschiffen oder anderen zu schleppenden Fahrzeugen, die es unterlassen, ihr Schiff für die Fahrt durch den Kaiser Wilhelm-Kanal zollamtlich verschliessen oder in den freien Verkehr setzen zu lassen, oder deren Schiff oder Ladung eine zollamtliche Verschliessung nicht zugänglich machen, haben für die lediglich im zollamtlichen Interesse erforderliche Mitgabe eines Kanallotsen als Zollbegleiter eine Begleitgebühr zu zahlen:

- a) Im Durchgangsverkehr von 20,00 Mk.
 b) Für jede Strecke von 10 km (angefang. für voll ger.) . . 2,00 Mk.

VII. Schlepphülfe in Brunsbüttel.

Für Schlepphülfe, welche durch Dampfer der Kanalverwaltung Schiffen in Brunsbüttel nach dem Privathafen, dem Binnenhafen, der Kohlenhulk usw. geleistet wird und die nicht als unter § 22 der Betriebsordnung fallend anzusehen ist, ist nachstehender Tarif in Anwendung zu bringen:

- a) Dauert die Schlepphülfe bis zu einer halben Stunde . . 5,00 Mk.
 b) über eine halbe Stunde bis zu einer Stunde 10,00 Mk.
 c) für jede weitere Stunde 5,00 Mk.

Angefangene halbe bzw. ganze Stunden werden für voll gerechnet.

Erläuterungen zu den Tarifen.

1. Passagier- und Lustfahrzeuge, sowie Kriegsschiffe gelten stets als beladene Fahrzeuge.
2. Dampfschiffe (Motorbote) sowie Ruderbote zahlen, wenn sie einen ordnungsmässigen Schleppzug benutzen, die gleichen Schleppgebühren wie Segelfahrzeuge.
3. Lustfahrzeuge, Baggerschuten und Schleppdampfer fahren nicht im Küstenfrachtverkehr. Schleppdampfer gelten als „leer“, sofern sie nicht eigene Ladung haben.
4. Die nach vorstehendem zu entrichtenden Abgaben werden je für sich auf volle 10 Pfennige in der Weise abgerundet, dass Beträge unter 5 Pfennige garnicht, von 5 Pfennigen ab für volle 10 Pfennige gerechnet werden.

Desgleichen werden Bruchteile von einem halben Registerton und mehr für ein volles Registerton gerechnet, kleinere Bruchteile ausser Ansatz gelassen.

5. Bei der Feststellung des Gesamtbetrages der zu entrichtenden Abgaben für den Durchgangsverkehr werden Bruchteile einer Mark nach oben auf volle Mark abgerundet.
6. In den vorstehenden Abgaben ist der Ersatz für die Benutzung der sämtlichen Betriebseinrichtungen des Kanals, sowie für das Lotsen zwischen den Lotsenstationen Brunsbüttel, Nübbel und Friedrichsort mit einbegriffen.
7. Den aus der Nordsee kommenden oder dorthin gehenden Fahrzeugen wird das für die Strecke zwischen der Nordsee und Brunsbüttel zu zahlende Elblotsgeld auf die Kanalabgabe in Anrechnung gebracht; reicht die nach Tarif I zu zahlende Kanalabgabe zur Deckung des Elblotsgeldes nicht aus, so muss der Mehrbetrag an Elblotsgeldern nachgezahlt werden, sofern ein Elblotse verlangt wird.
8. Wenn in der Anmeldung der Bestimmungsort nicht bestimmt angegeben werden kann (Schiff auf Ordre), sind stets die höchsten Gebühren zu erheben.
9. Die Verpflichtung zur Zahlung von Kanalabgaben beginnt beim Eintritt in die Schleusen.
10. Für die Ausstellung einer Duplikatquittung werden 10 Pfennige erhoben.

Abschnitt II.

Erhebung der Abgaben und Lotsengelder.

(Auszug.)

§ 1. **Allgemeines.** 1. Die Zahlung aller Abgaben hat in der Regel bei den Eintrittsämtern*) auf Grund des durch einen deutschen oder in Deutschland anerkannten fremden Messbrief nachgewiesenen Netto-Tonsgehalts und der in zwei Ausfertigungen vorzulegenden Anmeldezettel.***) welche gleichzeitig als Quittung

*) Nebenzollämter zu Brunsbüttel und Holtenua.

**) Die Formulare zu den Anmeldungen werden dem Schiffsführer von den Kanallotsen oder dem Hebeamt in einzelnen Exemplaren unentgeltlich verabfolgt. Grössere Mengen Anmelde-Formulare werden gegen Erstattung der Druckkosten — 1 Mk. für 100 Stück — von den Hebeämtern oder dem Kanalamt verabfolgt.

dienen, zu erfolgen. Dabei ist derjenige Messbrief massgebend, der bei der Anmeldung zum Nachweis des Raungehaltes vorgelegt und vom Nebenzollamt als gültig anerkannt worden ist. Von diesen Anmeldezetteln bleibt der eine bei der Hebestelle, der andere dient dem Schiffsführer als Ausweis während der Kanalfahrt. Beim Verlassen des Kanals hat der Schiffsführer den zweiten Anmeldezettel nach Abtrennung der Quittung entweder an den Kanallotsen bezw. den Führer des Schleppdampfers oder an den Schleusenmeister bezw. dessen Vertreter abzugeben.

2. Der Antritt der Kanalfahrt bezw. die Ausfahrt aus dem Kanal wird nicht eher gestattet, als bis der Schiffsführer durch Vorzeigung der abgestempelten Quittung den Nachweis geliefert hat, dass die Abgaben bezahlt sind.

Schiffe, die keinen Lotsen haben, oder die keinem Schleppzuge angehören, haben die Quittung dem diensthabenden Schleusenmeister vorzuzeigen.

3. Schiffe, die von einem Orte ausserhalb des Kanals nach einem an diesem belegenen Orte fahren, um auf demselben Wege zurückzukehren, können beim Eintritt in den Kanal auch die Abgaben für die Rückfahrt entrichten.

4. Schiffe, die von einem Orte am Kanal ihre Fahrt antreten oder fortsetzen, haben, sofern sie für diese Fahrt noch keine Anmeldungen besitzen, Passierscheine zu lösen. Wenn ein solches Schiff eine Endschleuse erreicht, so hat es die schuldig gewordenen Abgaben sofort, sonst spätestens innerhalb acht Tagen nach Ausstellung des Scheines an das in diesem angegebene Nebenzollamt zu zahlen.

§ 4. **Abschätzung des Raungehaltes.** Schiffe, welche keinen ordnungsmässigen Messbrief (§ 1) besitzen, werden von Beamten der Kanalverwaltung vorbehaltlich der Befugnisse der letzteren, eine Vermessung oder Nachvermessung der Schiffe vorzunehmen, auf ihren Netto-Raungehalt abgeschätzt und nach dieser Abschätzung tarifiert.

Gegen die Festsetzung der Kanalgebühren ist innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach der Mitteilung des Gebührenbetrages an den Schiffsführer oder die an seiner Stelle die Zahlung bewirkende Person der Einspruch bei dem Kaiserlichen Kanalamt zulässig. (§ 4 des Gesetzes, betr. die Gebühren für die Benutzung des Kaiser Wilhelm-Kanales vom 20. Juni 1899. — R. G. Bl. S. 315 ff. — Anlage 3 —.) Innerhalb der genannten Frist ist ein ordnungsmässiger, im Deutschen Reiche anerkannter Messbrief dem Kanalamt vorzulegen.

§ 5. **Fahrscheinhefte.** Schiffe, die wiederholt den ganzen Kanal unter gleichen Voraussetzungen durchfahren wollen, können Fahrscheinhefte lösen.

Diese Fahrscheinhefte, welche vom Tage ihrer Ausstellung gerechnet zwei Jahre Gültigkeit haben, werden von dem Kaiserlichen Kanalamt zu Kiel und von den Nebenzollämtern zu Holtenua und Brunsbüttel auf mündlichen oder schriftlichen Antrag ausgegeben. Dem Antrage sind ein Anmeldeformular in doppelter Ausfertigung und die Schiffspapiere beizufügen.

§ 6. **Stundung der Abgaben.** Das Kanalamt ist ermächtigt, nicht aber verpflichtet, solchen Reedereien, deren Schiffe den Kanal wiederholt benutzen und monatlich mindestens 300 Mk. Kanalabgaben entrichten, auf besonderen Antrag eine einmonatige Stundung der Abgaben zu gewähren.

Die Bedingungen dafür werden auf Verlangen vom Kaiserlichen Kanalamt mitgeteilt.

Anweisung

für die

Lotsen des Kaiser Wilhelm-Kanals

zur Ausführung des vom Bundesrate unterm 27. Juni 1895 erlassenen Zollregulativs für den Kaiser Wilhelm-Kanal.

§ 1. Die Lotsen, welche Schiffe, die unter Zollzeichen den Kaiser Wilhelm-Kanal im Durchgange oder bis Rendsburg befahren, führen, haben die Bestimmungen des oben gedachten Zollregulativs, namentlich die §§ 2, 3, 5, 7, 8, 9, 16 und 19 desselben genau zu beachten und besonders darauf zu halten, dass

- a) die Zollzeichen stets rechtzeitig aufgezogen, den Vorschriften des Zollregulativs gemäss auf der ganzen Strecke, soweit Lotsenzwang vorgeschrieben ist (§ 7 der Betriebsordnung), geführt und nicht unerlaubter Weise unterwegs abgenommen werden;
- b) Schiffe unter Zollzeichen ihre Fahrt ohne willkürlichen Aufenthalt und ohne Änderung der Ladung fortsetzen, auch jedes nicht ausdrücklich gestatteten Verkehrs mit dem Lande und anderen Schiffen, sofern dies nicht lediglich zum Zwecke der Absendung oder Entgegennahme von Telegrammen oder behufs Erstattung einer Anzeige an eine Zollstelle oder ein Zollfahrzeug geschieht, sich enthalten, namentlich wenn solche Schiffe mit im freien Verkehr befindlichen Schiffen im Schleppzuge vereinigt sind;
- c) wenn infolge von Naturereignissen, Unglücksfällen oder anderen ungewöhnlichen Ereignissen Abweichungen von der vorstehenden Vorschrift (unter b) notwendig werden, hiervon dem nächsten Zollamte oder Zollboote bezw. der nächsten Zollbootsstation baldtunlichst Anzeige gemacht wird;
- d) der Zutritt zu den unter Zollzeichen fahrenden Schiffen und der Abgang von denselben regelmässig nur Zollbeamten, Lotsen sowie den das polizeiliche Interesse oder das Interesse der Kanalverwaltung wahrnehmenden Beamten, und zwar nur zur Wahrnehmung ihrer Amtsverrichtungen, anderen Personen aber nur, wenn dieselben mit einer zollamtlichen Legitimation versehen sind, gestattet wird.

Lediglich bei Unglücksfällen oder anderen ungewöhnlichen Ereignissen, wenn Gefahr im Verzug, darf der Zutritt oder Abgang auch solchen Personen erlaubt werden, welche zur Rettung von Menschen, Schiff und Ladung Hülfe leisten sollen;

- e) wenn während der Fahrt eine Veränderung in dem Bestimmungsorte eines Schiffes derart eintritt, dass dasselbe zur Führung der Zollzeichen — §§ 2 und 3 des Regulativs — nicht mehr berechtigt sein würde, hiervon dem nächsten Zollamte oder Zollboote bezw. der nächsten Zollbootsstation sofort Anzeige gemacht und die zollamtliche Abfertigung beantragt wird, bis zu deren Beginn aber die Zollzeichen beibehalten werden;
- f) die über die Fahrzeuge sprechenden Zollpapiere dem Zollamte beim Eingang in den Kanal bezw. Ausgang vorgelegt werden.

§ 2. Die Lotsen sind auf das Zollinteresse vereidigt und haben deshalb insbesondere auch bei Ausübung ihres Dienstes möglichst zu verhindern, dass seitens der Führer, der Mannschaften oder der Passagiere der von ihnen begleiteten, sowie anderer den Kanal unter ihren Augen passierenden Schiffe die Bestimmungen des Regulativs übertreten oder die Zollvorschriften sonst verletzt werden. Sobald

derartige Übertretungen zu ihrer Kenntnis kommen, haben sie dieselben sofort dem ersten Zollboote, welches sie antreffen, oder dem zuerst von ihnen erreichten Zoll- (Steuer-) Amte anzuzeigen.

§ 3. Die Lotsen weisen ihre Berechtigung, ein Schiff unter Zollzeichen führen zu dürfen, durch Vorzeigen des von ihnen sichtbar zu tragenden Schildes nach.

Altona, den 2. August 1896.

Der Provinzial-Steuer-Direktor.

Vorschriften

über

Annahme, Ausbildung und Beförderung des Lotsenpersonals für den Kaiser Wilhelm-Kanal.

§ 1. **Allgemeines.** 1. Das Lotsenpersonal besteht aus:

Oberlotsen,
Lotsen und
Lotsen-Anwärtern.

2. Oberlotsen und Lotsen sind Reichsbeamte. Die Lotsen als untere Beamte werden auf dreimonatige Kündigung angestellt.

Der Dienst der Oberlotsen wird durch eine besondere Anweisung geregelt.

§ 2. **Allgemeine Aufgaben der Lotsen.** Der Dienst der Lotsen besteht:

- a) in der Lotsung der Schiffe und Fahrzeuge jeder Art nach Massgabe der Vorschriften der Betriebsordnung;
- b) in der Ausübung der schiffahrtspolizeilichen und zollamtlichen Aufsicht auf den zu lotsenden Schiffen nach den hierauf bezüglichen besonderen Vorschriften.

§ 3. **Lotsen-Anwärter.** Lotsen-Anwärter sind diejenigen Leute, welche sich in der Ausbildung für den Lotsenberuf befinden. Dieselben dürfen ohne besondere Genehmigung des Betriebsdirektors nicht zum selbständigen Lotsendienst herangezogen werden.

§ 4. **Ersatz.** 1. Die Ergänzung des Lotsenkorps erfolgt nur durch geprüfte Lotsen-Anwärter.

2. Als Lotsen-Anwärter können berufen werden:

- a) Deckoffiziere der Kaiserlichen Marine, welchen die Aussicht auf Anstellung im Zivildienst verliehen worden ist;
- b) Militäranwärter der Kaiserlichen Marine, soweit solche als Bewerber notiert sind und

- c) geeignete Zivilpersonen, welche nach vollendetem 20. Lebensjahre die Seefahrt mindestens 8 Jahre praktisch betrieben haben und darunter mindestens 24 Monate auf Dampfschiffen gefahren sind; dabei darf nicht nur der Dienst in der Kriegs- und Handelsmarine, sondern bis zu einer Zeitdauer von 4 Jahren auch die Beschäftigung beim Betriebe der Seefischerei, als Neben-, Hilfs- oder Beilotse oder als Lotsenknecht oder in anderer ähnlicher Stellung in Anrechnung gebracht werden.

In der Anstellung früherer Beamten der Eider-Kanalverwaltung ist die Kanalverwaltung durch die gegenwärtigen Vorschriften nicht gebunden.

§ 5. **Spezielle Eintrittsbedingungen für Lotsen-Anwärter.** Für die im § 4 bezeichneten Bewerber um Lotsenstellen gelten ferner noch folgende Bedingungen:

- a) ein Lebensalter von nicht mehr als 40 Jahren;
- b) körperliche Brauchbarkeit für ihre Stellung, eine dem Lebensalter entsprechende Rüstigkeit, Besitz guten Seh- und Hörvermögens sowie das Freisein von Farbenblindheit;
- c) gute Zeugnisse aus früheren Stellungen, welche insbesondere die Nüchternheit des Bewerbers bescheinigen;
- d) ein Befähigungszeugnis zum Seesteuermann (Bekanntmachung vom 6. August 1887 — Reichsgesetzblatt S. 395 — §§ 5 und 8) oder ein gleichwertiges Zeugnis der Kaiserlichen Marinebehörde, als welches insbesondere das Zeugnis über das Bestehen des Steuermannsexamens auf der Steuermanns-, Maschinisten- und Torpedoschule in Kiel anzuerkennen ist;
- e) Kenntnis der englischen oder einer der nordischen Sprachen, genügend, um sich in diesen bezüglich seemännischer Anordnungen verständlich machen zu können.

Der Präsident des Kanalamtes ist bis auf weiteres ermächtigt, in besonderen Fällen von den Bedingungen zu a, d und e Abstand zu nehmen.

§ 6. **Anmeldung und Bezeichnung der beizufügenden Papiere.** Bewerbungen um Stellen als Lotsen sind an das Kaiserliche Kanalamt in Kiel zu richten, wobei etwaige besondere Wünsche in Betreff der Stationierung (Holtenau oder Brunsbüttel) zum Ausdruck zu bringen sind.

Der Bewerbung sind beizufügen:

- a) Seitens aller Bewerber:
 1. der durch militärärztliches oder durch Kreisphysikats-Zeugnis gebrachte Nachweis über die körperliche Brauchbarkeit gemäss § 5 b;
 2. der Geburtsschein, wenn nicht aus anderen beigefügten amtlichen Urkunden das Lebensalter des Bewerbers entnommen werden kann;
 3. das im § 5 d vorgeschriebene Befähigungszeugnis;
 4. ein Leumundszeugnis der Ortsbehörde, welches auch die Nüchternheit des Bewerbers bescheinigen muss.
- b) Seitens der ehemaligen Deckoffiziere und der Militäranwärter:
 1. der Nachweis der Anstellungsberechtigung (erteilte Aussicht auf Anstellung im Zivildienst bzw. Zivilverorgungsschein) im Original oder in beglaubigter Abschrift;
 2. ein Zeugnis der letzten militärischen Vorgesetzten, durch welches der Nachweis tadelloser Führung und der Nüchternheit geführt wird.
- c) Seitens der Zivilanwärter:

der Nachweis der vorgeschriebenen Fahrzeit.

§ 7. **Notierung und Benachrichtigung der Bewerber.** Die geeigneten Bewerber werden nach dem Zeitpunkte ihrer ersten Meldung in Anwärterlisten, welche für Deckoffiziere, Militäranwärter und für Zivilanwärter getrennt zu führen sind, eingetragen und von dieser Eintragung benachrichtigt.

Die Reihenfolge in den Anwärterlisten ist bei der Einberufung zur probeweisen Beschäftigung in Betracht zu ziehen.

§ 8. **Prüfung in Sprachen und in Manöverkunde.** Vor Beginn der weiteren Ausbildung wird der Anwärter einer kurzen Prüfung bezüglich seiner Sprachkenntnisse (§ 5 e) unterzogen, auch steht es dem Kaiserlichen Kanalamt frei, den Anwärter noch einmal auf seine praktischen seemännischen Kenntnisse prüfen zu lassen und ihn, falls diese sich als ungenügend erweisen sollten, zurückzuweisen.

§ 9. **Ausbildung der Lotsen-Anwärter.** Die Ausbildung der Lotsen-Anwärter erfolgt nach einer von dem Betriebsdirektor zu erlassenden Anweisung durch den Oberlotsen der betr. Station und durch ältere Lotsen, denen sie bei den Durchlotsungen der Schiffe beigegeben werden, auch soll ihnen nach Möglichkeit Gelegenheit gegeben werden, die Schiffe der Kaiserlichen Marine namentlich mit Bezug auf ihre Manövrierfähigkeit kennen zu lernen.

Die Probendienstleistung soll in der Regel die Dauer von 6 Monaten nicht überschreiten. Während derselben und eventl. bis zur definitiven Anstellung erhält der Anwärter eine monatlich postnumerando zahlbare Remuneration, deren Höhe das Kaiserliche Kanalamt festsetzt. Ferner steht der Anwärter im Kündigungsverhältnis und zwar derart, dass bei Auflösung des Dienstverhältnisses sowohl diesem, als dem Kaiserlichen Kanalamt am Ersten jedes Monats das Recht zu einer Kündigung mit einmonatiger Frist zusteht; ausserdem ist letzteres befugt, bei groben Dienstwidrigkeiten oder unwürdigem Verhalten des Anwärters ausser Dienst die sofortige Dienstentlassung ohne Kündigung zu verfügen.

§ 10. **Ablegung einer Berufsprüfung.** Die endgültige Anstellung als Kanallotse hängt neben dem Vorhandensein einer Vakanz von dem Bestehen einer Berufsprüfung ab, welcher sich jeder Anwärter nach beendeter Ausbildung zu unterziehen hat.

Die Prüfung wird vor einer Kommission, deren Zusammensetzung nach Anordnung des Kaiserlichen Kanalamts erfolgt, abgehalten. Dieselbe ist eine mündliche wie praktische und erstreckt sich:

- a) auf den Dienst als Lotse,
- b) auf die Kenntnis der einschlägigen zollamtlichen Bestimmungen und auf genügende Übung in Ausübung derselben,
- c) Kenntnis der gesundheits- und veterinärpolizeilichen Bestimmungen.
 - ad a ist darzutun:
 1. gründliche Kenntnis des gesamten Fahrwassers des Kaiser Wilhelm-Kanals nebst allen für den Kanalbetrieb angelegten oder diesem dienenden Fahrwasserbojen, Landmarken und Seezeichen;
 2. Kenntnis der Ausweichen und Ladestellen, der Ankerplätze in den Seen, der Wendestellen, der Dreh- und Pontonbrücken, Fähren und Einrichtungen zum Festmachen der Schiffe sowie die nutzbare Höhe der Hochbrücken;
 3. Kenntnis des Kanalprofils sowie der Krümmungen und solcher Stellen, wo mit Rücksicht auf die Bodenbeschaffenheit besonders vorsichtig gefahren und wo das Ankern unter allen Umständen vermieden werden muss. Kenntnis sämtlicher das Befahren des Kanals betreffenden Spezialbestimmungen;
 4. Kenntnis der im Kanal durch Wind und Spülen entstehenden Strömungen und deren Wirkung auf die Schifffahrt;
 5. Kenntnis der über das Befahren des Kanals und über die Benutzung der Häfen und Anlegestellen erlassenen polizeilichen Vorschriften;
 6. Kenntnis der Kanalfahrt bei Nacht;

7. Verhalten bei Verkehrsstockungen, verursacht durch Havarie (Maschine) oder Festkommen des eigenen Schiffes oder fremder Schiffe, durch Zusammenstoss mit einem anderen Schiffe, durch Geschlossensein der Dreh- oder Pontonbrücken, durch Entgegenfahren grosser Kriegsschiffe sowie durch elementare Ereignisse (dickes Wetter, Nebel, Schnee, Hagel, Eis usw.);
8. Kenntnis im Manövrieren mit Schiffen jeder Art und bei jeder Witterung, namentlich in engen und flachen Gewässern sowie bei Ebbe und Flut, Sturm und Eisgang;
9. Urteil über die verschiedenen Schiffsklassen der Kaiserlichen Marine mit Bezug auf ihre Manövrierfähigkeit;
10. Kenntnis der Nationalflaggen der bedeutenderen Seestaaten;
11. Selbständige Durchlotsung eines Schiffes von Schleuse zu Schleuse im Beisein der Kommission.

ad b. Darlegung der Kenntnis und Praxis in Ausführung der einschlägigen zollamtlichen Bestimmungen.

§ 11. **Beurteilung der abgelegten Prüfung.** Über den Ausfall der Prüfung ist ein Protokoll aufzunehmen, in welchem die Prüfungs-Kommission sich darüber zu äussern hat, ob der Prüfling bestanden hat oder nicht, sowie in letzterem Falle, ob es sich empfiehlt, ihn zu einer Wiederholung der Prüfung zuzulassen. Zusage fallendes kann das Kaiserliche Kanalamt die Wiederholung nach drei Monaten genehmigen.

§ 12. **Entlassung derjenigen, welche die Prüfung nicht bestanden haben.** Anwärter, welche nicht zur Wiederholung zugelassen werden, oder solche, welche bei der Wiederholung wieder nicht bestanden haben, sind zu entlassen.

§ 13. **Beförderung zum Oberlotsen.** Für die Beförderung zum Oberlotsen bei eintretenden Vakanzen soll nicht das Dienstalter, sondern lediglich die Befähigung der Lotsen zu dieser Stellung massgebend sein. Eine Prüfung ist nicht abzulegen, Bewerbungen um diese Stellen werden nicht erwartet.

B. Ostsee.

1. Haderslebener Förhrde.

Die Haderslebener Förhrde besitzt eine Länge von etwa 7 Seemeilen (gemessen von der roten Bakentonne „Hadersleben“ bis zum Hafen Hadersleben) und wird wegen der vielen Veränderungen des Fahrwassers von vorsichtigen Schiffsführern nicht ohne Lotsen befahren, obgleich **Lotsenzwang nicht** besteht. Die Tiefe im ausgebaggerten Fahrwasser beträgt 3 m, jedoch werden noch Vertiefungsarbeiten durch Bagger ausgeführt. Staatlich geprüfte Lotsen wohnen auf der Insel Örbyhage vor der Förhrde und kommen auf Signal an Bord, sie lotsen ebenso wie der auf Aarö wohnende Lotse die Schiffe nach sämtlichen deutschen Ladeplätzen im kleinen Belt. Die Tarife sind die folgenden.

a) Lotsenstation Hadersleben.

1. Von Hadersleben abwärts bis Stavelt:
per Meter Tiefgang:
vom 1. April bis 30. September einschliesslich 3,31 Mk,
vom 1. Oktober bis 31. März einschliesslich 4,36 Mk.
2. Für flachgebaute Fahrzeuge, die mit Schwert versehen sind, wird das Lotsengeld nach dem Tiefgange mit heruntergelassenem Schwert erlegt.
3. Wenn der Lotse des Lotsens wegen länger als 24 Stunden an Bord des Schiffes bleiben muss, so sind ihm ausser den Lotsengebühren nach Verlauf dieser Zeit für jede 24 Stunden seines Aufenthaltes an Tage- oder Etmalsgeldern 2,25 Mk. zu vergüten.
4. Ausserdem kommen dem Lotsen an Heimreisegeld per Kilometer 0,05 Mk. zu.

b) Lotsenstationen Aarö und Örbyhage.

	Per Meter Tiefgang	
	1. April — 30. Sept.	1. Okt. — 31. März
	Mk.	Mk.
1. Von See bis auf Reede vor der Haderslebener Föhrde oder nach Stevelt	1,92	2,44
2. von der Reede nach Stevelt	1,31	1,74
3. von Stevelt nach Hadersleben	3,32	4,36
4. von der Reede oder Stevelt bis nach See frei von Aarö Flach oder nördlich bis gerade westlich von Baagö	1,92	2,44
5. Nach Heilsminde	2,62	3,49
6. nach Aarösund	4,01	5,23
7. nach Kolding	5,23	6,98
8. nach Fredericia	6,54	8,72
9. nach Gjenner Föhrde	4,01	5,23
10. nach Apenrade oder Norburg	5,23	6,98
11. nach Sonderburg oder Faaborg	6,54	8,72
12. Für flachgebaute Fahrzeuge, die mit Schwert versehen sind, wird das Lotsengeld nach dem Tiefgang mit heruntergelassenem Schwert <i>erlegt</i>		
13. Bei der Berechnung des Tiefganges eines Schiffes wird jeder Bruchteil unter einem Dezimeter für einen vollen Dezimeter gerechnet.		
14. An Taxe oder Etmalsgebühren erhält der Lotse ausser den eigentlichen Lotsengebühren nach Verlauf von 24 Stunden, nachdem derselbe sich an Bord des Schiffes eingefunden hat, pro Tag 2,25 Mk., ausserdem stehen dem Lotsen an Heimreisgeldern pro Kilometer 0,05 Mk. zu.		

2. Apenrader Föhrde.

Das Revier der Apenrader Lotsen erstreckt sich von der Ansegelungsboje (rote Bakentonne mit rotem Ball) bis zum Hafen, also etwa 2 Seemeilen und enthält als einzige Station Apenrade selbst, wo drei staatlich geprüfte und angestellte Lotsen stationiert sind, die von der Föhrde in den Hafen und umgekehrt lotsen. Ein **Lotsenzwang** besteht **nicht**, jedoch wird auf Wunsch des Schiffsführers jedem Schiffe der Lotsendienst über das Lotsenrevier hinaus (nach Norden bis Friedericia, nach Süden bis Sonderburg) geleistet, aber die Lotsen sind **für diese Strecken nicht staatlich geprüft**. Für ihren Dienst ist massgebend das Reglement vom 21. September 1892. Darnach beträgt der

Tarif von Apenrade:

1. Für jede Lotsung von ausserhalb des Jürgensgarder Gehölzes bis in den Hafen von Apenrade oder umgekehrt:
 - a) für Schiffe bis 150 cbm Raumgehalt:
 - eingehend 3,00 Mk.,
 - ausgehend 2,00 Mk.;

b) für Schiffe von 150 bis einschliesslich 500 cbm Raumgehalt:

eingehend pro cbm 0,025 Mk.,

ausgehend pro cbm 0,015 Mk.;

c) für Schiffe über 500 cbm für jeden cbm, um welchen der Raumgehalt über die nach Tarif b) zu berechnenden 500 cbm hinausgeht, mehr 0,01 Mk.

Die Berechnung der Kubikmeter erfolgt genau nach dem Messbriefe des Schiffes. Bruchteile eines Kubikmeters bleiben **ausser** Berechnung.

2. Das Lotsen von Schiffen ausserhalb des Lotsenbereichs der Station Apenrade erfolgt nach freier Vereinbarung mit dem Schiffsführer.

3. Für die Lotsungen von Fahrzeugen der Kaiserlichen Marine, der Reichs- und der Preussischen Staatsverwaltung, welche nicht auf Grund der Vorschriften der geltenden Schiffs-Vermessungs-Ordnung vermessen worden sind, sind die Gebühren nach dem Tiefgange des Fahrzeuges und zwar:

bei einem Tiefgange bis zu 2,5 m nach den Sätzen für 300 cbm Raumgehalt,

bei einem Tiefgange von über 2,5 bis 3,0 m nach den Sätzen für 400 cbm Raumgehalt,

bei einem Tiefgange von über 3,0 bis 3,5 m nach den Sätzen für 500 cbm Raumgehalt,

bei einem Tiefgange von über 3,5 bis 4,0 m nach den Sätzen für 650 cbm Raumgehalt,

bei einem Tiefgange von über 4,0 bis 4,5 m nach den Sätzen für 800 cbm Raumgehalt,

bei einem Tiefgange von über 4,5 bis 5,0 m nach den Sätzen für 1000 cbm Raumgehalt,

bei einem Tiefgange von über 5,0 bis 5,5 m nach den Sätzen für 1500 cbm Raumgehalt,

bei einem Tiefgange von über 5,5 bis 6,0 m nach den Sätzen für 2000 cbm Raumgehalt,

bei einem Tiefgange von über 6,0 bis 6,5 m nach den Sätzen für 2500 cbm Raumgehalt,

bei einem Tiefgange von über 6,5 bis 7,0 m nach den Sätzen für 3000 cbm Raumgehalt,

bei einem Tiefgange von über 7,0 bis 7,5 m nach den Sätzen für 4000 cbm Raumgehalt,

bei einem Tiefgange von über 7,5 m nach den Sätzen für 5000 cbm Raumgehalt zu berechnen.

Sofern die betreffenden Gebührenordnungen für die Lotsungen von leeren oder beballasteten Schiffen niedrigere Gebührensätze enthalten, als für die beladenen Fahrzeuge, sind bei der Berechnung der nach dem Tiefgange des Fahrzeuges zu entrichtenden Lotsengebühren die Sätze zu Grunde zu legen, welche für die Lotsungen beladener Fahrzeuge vorgeschrieben sind.

3. Alsen-Sund und Sonderburger Föhrde.

Die von Norden kommenden Schiffe erhalten auf Wunsch Lotsen bis Sonderburg bei Apenrade (s. d.), die von Süden kommenden finden staatlich geprüfte Lotsen auf der Lotsenstation Kekenis-Birk, in Sonderburg selbst ist ein Oberlotse angestellt. Die Oberaufsicht führt für das gesamte Lotsenwesen der Provinz Schleswig-Holstein der Regierungs-Präsident zu Schleswig.

Tarif der Lotsenstation Kekenis—Birk.

1. Für eine Lotsung von Kekenis oder Birk nach der Sonderburger Reede sind zu entrichten:
 - a) für Schiffe bis zu 400 cbm Raumgehalt 8,00 Mk.,
 - b) für Schiffe von 400 bis 1600 cbm Raumgehalt pro cbm 0,02 Mk.,
 - c) für Schiffe von über 1600 cbm Raumgehalt für je 100 cbm, um welche der Raumgehalt über die nach Tarif b) zu berechnenden 1600 cbm hinausgeht, mehr 0,50 Mk., wobei jedes angefangene 100 cbm für voll gerechnet wird.
2. Für leere oder beballastete Schiffe (d. i. ohne jegliche Ladung) sind nur drei Viertel der nach vorstehenden Tarifsätzen berechneten Gebühren zu entrichten.
3. An Tage- oder Etmalsgeldern erhält der Lotse ausser den eigentlichen Lotsengebühren nach Verlauf von 24 Stunden, nachdem derselbe an Bord des Schiffes sich eingefunden hat, pro Tag 2,25 Mk.
4. Ausserdem kommen dem Lotsen an Heimreisegeld zu pro Kilometer 0,05 Mk.
5. Für das Anlandsetzen eines Lotsen bei Kekenis oder Birk hat der Schiffsführer an diejenigen Lotsen, welche die Landung besorgen, 2,00 Mk. zu entrichten.
6. Fahrzeuge der Kaiserlichen Marine, der Reichs- und Preussischen Staatsverwaltung zahlen die bei **Apenrade** unter 3 angegebenen Sätze.

Tarif der Lotsenstation Sonderburg.

1. Für eine Lotsung von Sonderburg nach der dortigen Reede oder von dieser Reede nach der Stadt, wenn die Brücke über den Alsen-Sund dabei nicht passiert wird:
 - a) für Schiffe bis zu 400 cbm Raumgehalt 4,00 Mk.,
 - b) für Schiffe von 400 bis 1600 cbm Raumgehalt pro cbm 0,01 Mk.,
 - c) für Schiffe von über 1600 cbm Raumgehalt für je 100 cbm, um welche der Raumgehalt über die nach Tarif b) zu berechnenden 1600 cbm hinausgeht, mehr 0,25 Mk., wobei jedes angefangene 100 cbm voll gerechnet wird.
2. Für jede der vorgedachten Lotsungen, wenn dabei die Brücke über den Alsen-Sund passiert wird, ein Viertel mehr als nach der unter 1 festgesetzten Taxe.
3. Von Sonderburg nach Snogebåkhage, Kekenis, Birk, Hörup Reede oder Augustenburg:
 - a) für Schiffe bis 400 cbm Raumgehalt 8,00 Mk.,
 - b) für Schiffe von 400 bis 1600 cbm Raumgehalt pro cbm 0,02 Mk.,

- c) für Schiffe von über 1600 cbm Raumgehalt für je 100 cbm, um welche der Raumgehalt über die nach Tarif b) zu berechnenden 1600 cbm hinausgeht, mehr 0,50 Mk., wobei jedes angefangene 100 cbm für voll gerechnet wird.
- 4. Von Sonderburg nach Norburg, Apenrade oder Apenrader Föhrde, nach der Flensburger Reede, Schleimünde oder Haderslebener Föhrde:
 - a) für Schiffe bis zu 400 cbm Raumgehalt 16,00 Mk.,
 - b) für Schiffe von 400 bis 1600 cbm Raumgehalt pro cbm 0,04 Mk.,
 - c) für Schiffe von über 1600 cbm Raumgehalt für je 100 cbm, um welche der Raumgehalt über die nach Tarif b) zu berechnenden 1600 cbm hinausgeht, mehr 1,00 Mk., wobei jedes angefangene 100 cbm für voll gerechnet wird.
- 5. Leere oder beballastete Schiffe,
- 6. Tagegelder,
- 7. Heimreisegeld,
- 8. Anlandsetzen,
- 9. Deutsche Kriegs- und Preussische Staatsschiffe wie unter **Apenrade 3** angegeben.

4. Flensburger Föhrde.

Schiffe, welche in die Flensburger Föhrde einlaufen wollen, können Lotsen an den Stationen Kekenis, Falshöft oder Birk erhalten, eventl. auch vom Feuerschiff Kalkgrund, wo zwei Lotsen stationiert sind. Ein **Lotsenzwang** besteht **nicht**, doch sollten mindestens alle Schiffe von mehr als 6 m Tiefgang einen Lotsen nehmen, da der Wasserstand der Föhrde, von Sturmfluten abgesehen, um 2 bis 2,5 m wechseln kann. Auf alle Fälle ist es notwendig, dass grössere Schiffe einkommend bei Farensort einen Lotsen nehmen.

Tarif.

- 1. Von Kekenis oder Birk nach der Flensburger Reede oder umgekehrt:
 - a) für Schiffe bis zu 400 cbm Raumgehalt 16,00 Mk.,
 - b) für Schiffe von 400 bis 1600 cbm Raumgehalt pro cbm 0,04 Mk.,
 - c) für Schiffe von über 1700 cbm Raumgehalt für je 100 cbm, um welche der Raumgehalt über die nach Tarif b) zu berechnenden 1600 cbm hinausgeht, mehr 1,00 Mk., wobei jedes angefangene 100 cbm für voll gerechnet wird.
- 2. Von der Flensburger Reede bis in den Hafen dieser Stadt:
 - a) für Schiffe bis zu 400 cbm Raumgehalt 4,00 Mk.,
 - b) für Schiffe von 400 bis 1600 cbm Raumgehalt pro cbm 0,01 Mk.,
 - c) für Schiffe von über 1600 cbm Raumgehalt für je 100 cbm, um welche der Raumgehalt über die nach Tarif b) zu berechnenden 1600 cbm hinausgeht, mehr 0,25 Mk., wobei jedes angefangene 100 cbm für voll gerechnet wird.

3. Für die Warpung oder Verlegung eines Schiffes im Flensburger Hafen oder nach der dortigen Ballastbrücke kommt dem Lotsen, welcher dabei hinzugezogen wird, eine Vergütung von 2,25 Mk. zu.
4. Leere oder beballastete Schiffe,
5. Tage- oder Etmalsgelder,
6. Heimreisegeld,
7. Anlandsetzen und
8. Deutsche Kriegs- und Preussische Staatsschiffe wie unter **Apenrade 3** angegeben.

5. Schlei.

Auf der Schlei besteht **kein Lotsenzwang**. Zwei staatlich geprüfte Lotsen, von denen einer Dampfer nach Schleswig lotsen darf, sind in Schleimünde stationiert. Sie kommen in Segel- oder Ruderbooten, aber nicht weit ausserhalb der vor der Mündung liegenden Seezeichen, an Bord und führen als Abzeichen in ihren Booten die preussische Lotsenflagge. Können bei schwerem aufländigem Sturm die Lotsen nicht abkommen, so wird auf der Lotseninsel die Lotsenflagge zweimal geheisst und dann eingezogen. Für die Lotsen gilt folgendes, am 25. März 1897 erlassene

Reglement für die Schleilotsen.

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1. Für das Fahrwasser der Schlei sind in Schleimünde, Maasholm, Kappeln, Arnis, Lindaunis und Schleswig Lotsen zugelassen. Sie sind der Aufsicht des Wasserbauinspektors zu Flensburg unterstellt.

§ 2. Über die Zulassung eines Schleilotsen befindet der Regierungs-Präsident in Schleswig. Sie kann nur nach Ablegung einer Lotsenprüfung erfolgen. Die zugelassenen Lotsen erhalten von dem Regierungs-Präsidenten ein Lotsenpatent und haben den vorgeschriebenen Lotseneid zu leisten.

§ 3. Die Lotsen der Station Schleimünde sind berechtigt und verpflichtet

1. für die von See kommenden Schiffe bis Brenning in der Schlei,
2. für die in See gehenden Schiffe von Brenning abwärts in See.

Die Lotsen in Maasholm, Kappeln, Arnis, Lindaunis und Schleimünde sind berechtigt und verpflichtet, auf der Schlei von Brenning bis Schleswig auf Verlangen Lotsenhilfe zu gewähren.

Durch Verfügung des Regierungs-Präsidenten in Schleswig kann auch einem in Schleimünde stationierten Lotsen die Bedienung gewisser Klassen von Schiffen auf der Strecke zwischen Brenning und Schleswig gestattet werden.

§ 4. Auf den Schiffen steht dem Lotsen das Kommando in der Regel nicht zu. Er ist nur Ratgeber des Schiffsführers und hat als solcher diesem rechtzeitig und gewissenhaft beizustehen.

Auf Verlangen des Schiffsführers hat jedoch der Lotse das Kommando zu übernehmen und so lange zu führen, bis es ihm wieder abgenommen wird.

§ 5. Soweit als nichts anderes bestimmt ist, ist das Lotsengeld unter Verwendung von Lotsenzetteln durch den Lotsen selbst zu erheben. Hierbei verbleibt dem Lotsen der mit der Namensunterschrift des Schiffsführers ausgefüllte untere Teil des Zettels, während der obere Teil mit der Quittung des Lotsen dem Schiffsführer zu überlassen ist.

Die Blankette zu den Lotsenzetteln haben sich die Lotsen gegen Erstattung der Druckkosten von dem Wasserbauinspektor zu verschaffen.

§ 6. Für die Erhebung des Lotsengeldes gilt die hierfür erlassene Taxe.

§ 7. Die Lotsen haben auf Verlangen des Wasserbauinspektors die verwandten Lotsenzettel diesem zur Einsichtnahme zu übersenden und ihm überhaupt jede von ihm gewünschte Auskunft über ihren Dienst zu geben.

§ 8. Die Lotsen sind verpflichtet, die für ihren Dienst erforderlichen Boote anzuschaffen und sie in einem gebrauchsfähigen Zustande zu erhalten.

§ 9. Die Lotsen haben auf die in ihrem Wirkungskreise vorhandenen Seezeichen zu achten und etwaige Unregelmässigkeiten zur Anzeige zu bringen.

§ 10. Sie haben sich jeder Veränderung, welche in den Einrichtungen des Schleilotsenwesens von dem Regierungs-Präsidenten in Schleswig für erforderlich erachtet werden sollte, zu unterwerfen.

II. Besondere Bestimmungen für die Lotsenstation Schleimünde.

§ 11. Die Lotsenstation Schleimünde ist mit zwei festen Lotsen und einem Reservelotsen besetzt.

Die festen Lotsen haben in Schleimünde Wohnung zu nehmen.

Die Leitung des Lotsendienstes kann einem der festen Lotsen übertragen werden, der für die Dauer seiner Geschäftsführung die Bezeichnung „Oberlotse“ führt. Der Reservelotse ist zu dem Dienste nur bei Abwesenheit der beiden festen Lotsen oder, wenn diese aus anderen Gründen verhindert sind Lotsungen auszuführen, berechtigt und verpflichtet.

§ 12. Die Lotsen in Schleimünde haben nach den von See eingehenden Schiffen Ausguck zu halten, insbesondere auch, wenn sie von der Ankunft eines solchen Schiffes schon vorher Kenntnis erhalten haben, auf Nachtsignale zu achten.

Sobald von einem Schiffe aus Lotsenhülfe verlangt wird, haben sie diesem entgegenzufahren und es zu bedienen.

Die eingehenden Schiffe sind in der Regel eine Seemeile ausserhalb der äussersten Schleitonne zu besetzen. Bis zu dieser Tonne sind die ausgehenden Schiffe, welche am Brenning besetzt sein müssen, zu führen.

Ist es nach eigenem pflichtmässigen Ermessen der Lotsen ihnen wegen des Windes, Seegangs, Stromes oder Eises nicht möglich, den Schiffen, die ihre Hülfe bedürfen, entgegenzufahren, so ist dies durch zweimaliges Auf- und Niederziehen der Lotsenflagge kund zu tun, und es ist zugleich durch Zeichen, die mit einer Flagge vom Leuchtturm zu geben sind, anzudeuten, wohin zu steuern ist.

§ 13. Die Lotsungen sind von den beiden festen Lotsen abwechselnd vorzunehmen, wenn es sich nicht um ein Schiff handelt, das der eine von beiden Lotsen über den Brenning aufwärts hinaus zu bedienen berechtigt und aufgefordert ist.

§ 14. Das Lotsengeld für die Station Schleimünde wird nach den hierfür erlassenen Bestimmungen durch das Königliche Nebenzollamt Maasholm erhoben und den Lotsen monatlich ausgezahlt. Diese Einnahme wird unter die festen Lotsen gleichmässig verteilt, jedoch verbleiben demjenigen, der auf Grund einer ihm erteilten Berechtigung Lotsungen über den Brenning hinaus ausgeführt hat, die tarifmässigen Reisegelder, Etmal- oder Tagegelder für diese Reisen.

Der Reservelotse erhält mangels anderer Vereinbarung die tarifmässige Vergütung für jede von ihm ausgeführte Lotsung ausbezahlt.

Die beiden festen Lotsen sind verpflichtet, 4 Prozent ihrer Berufseinnahme an die Schleswigsche Lotsenpensionskasse abzuführen.

§ 15. Der Oberlotse hat bei Streitigkeiten zwischen den Lotsen die entscheidende Stimme, ebenso bei Streitigkeiten zwischen Lotsen und Schiffsführern. Beschwerden gegen dessen Entscheidung, die zunächst zu befolgen ist, sind an den Wasserbauinspektor zu richten.

Er führt den Schriftwechsel mit Behörden und Privatpersonen und hat diesen jede die Station betreffende Auskunft zu erteilen.

Der Wasserbauinspektor ist berechtigt, ihm Aufträge, welche sich auf Ordnung von Lotsenangelegenheiten der Schlei ausserhalb der Station Schleimünde beziehen, oder welche die Unterstützung des Wasserbauinspektors in der Führung der Strom- und Schifffahrtspolizei über das gesamte Fahrwasser der Schlei bezwecken, zu erteilen.

Selbständige polizeiliche Befugnisse, wie auch das Recht in Fällen von Übertretungen polizeilicher Vorschriften auf der Schlei selbst einzuschreiten, können dem Oberlotsen jedoch nicht übertragen werden.

§ 16. Ausser in der Ausübung dienstlicher Befugnisse dürfen die festen Lotsen sich von Schleimünde nicht entfernen, wenn sie nicht für ihre Vertretung gesorgt haben. Für eine Abwesenheit von über drei Tagen bedürfen sie in jedem Falle eines Urlaubes des Wasserbauinspektors.

§ 17. Von der Erkrankung eines festen Lotsen ist an den Wasserbauinspektor Anzeige zu erstatten.

III. Schlussbestimmungen.

§ 18. Zuwiderhandlungen gegen die in diesem Reglement enthaltenen Vorschriften oder auf Grund dieses Reglements erlassene Anordnungen seitens der Lotsen können von dem Wasserbauinspektor mit einer Ordnungsstrafe bis zu 30 Mk. geahndet werden. Die Strafgeder fliessen in die Lotsenpensionskasse.

§ 19. Die älteren Vorschriften über das Lotsenwesen auf der Schlei, soweit sie diesem Reglement widersprechen, treten ausser Kraft.

Taxe für den Lotsendienst auf der Schlei.

Für geleisteten Lotsendienst:

1. Für eine Lotsung von See durch die Einfahrt zu Schleimünde oder von hier bis Brenning für den cbm Netto-Raumgehalt 0,04 Mk.
Die geringste Abgabe für diese Lotsung beträgt jedoch nicht unter 5,00 „
2. Für Schiffe, welche in der entgegengesetzten Richtung hinausgelotst werden, gelten die Ansätze zu No. 1.

3. Von Brenning, wo der Maasholmer Lotse an Bord genommen wird, nach: Kappeln pro ebm Netto	0,02	„
5. nach Schleswig	0,04	„
4. nach Arnis	0,08	„
6. von Schleswig nach Arnis	0,04	„
7. von Schleswig nach Kappeln	0,06	„
8. von Schleswig nach Brenning	0,08	„
9. An Tage- oder Etmalsgeldern erhält der Lotse ausser den eigent- lichen Lotsengebühren nach Verlauf von 24 Stunden, nachdem der- selbe an Bord des Schiffes gegangen ist, pro Tag	2,25	„
10. Ausserdem erhält der Lotse an Heim- und Hinreisegeld pro km	0,05	„

Allgemeine Bestimmungen:

1. Angefangene Kubikmeter werden für voll gerechnet.
2. Beträge unter 5 Pfg. werden mit 5 Pf. erhoben, sodass der Einzelbetrag stets durch 5 teilbar ist.
Deutsche Kriegs- und Preussische Staatsfahrzeuge zahlen die unter **Apenrade** 3 angegebenen Sätze.

6. Eckernförder Bucht.

Zur Einsegelung der Eckernförder Bucht sind Lotsen zu erhalten in Schleimünde, Bülk-Laboe, Neustadt i. H., Fehmarn und Kekenis. Ferner sind in Eckernförde selbst zwei staatlich geprüfte Lotsen stationiert, von denen einer Hilfslotse ist. Ihre Boote führen die preussische Flagge für Lotsenfahrzeuge, ein **Lotsenzwang** besteht **nicht**. Im übrigen gilt für die Eckernförder Lotsen nachstehendes, vom 29. Juni 1885 datiertes

Reglement für die Lotsenstation Eckernförde.

§ 1. Die Lotsenstation ist dem Königlichen Wasserbauinspektor zu Rendsburg unterstellt. An derselben fungiert:

1. ein fester Lotse,
2. ein mit Genehmigung zum Lotsen versehener Nebenlotse.

§ 2. Die Lotsen der Station Eckernförde haben als ihre Hauptaufgabe zu betrachten und sind in erster Linie berechtigt und verpflichtet, Lotsungen von der Reede in den Hafen oder von dem Hafen bis auf die Reede vorzunehmen.

Das Hinauslotsen der Schiffe bedingt sich wesentlich durch die für die Fahrt mehr oder weniger günstige Richtung des Windes, hat aber in jedem Falle bis dahin

zu geschehen, dass die Schiffe gesichert vor dem Strande frei ihre Fahrt in See fortsetzen können, bezw. der Schiffsführer dem Lotsen die Genehmigung zum Verlassen des Schiffes erteilt hat. Wenn einerseits der Lotse verantwortlich bleibt, sobald er das Schiff zu früh verlässt, so wird andererseits vorausgesetzt, dass der Lotse selbst bei ungünstigem Winde nicht verpflichtet ist, das Schiff weiter als bis auf 2 Seemeilen ausserhalb des Hafens hinaus zu lotsen. Für das Hineinlotsen hat der Lotse den Schiffen entgegen zu fahren, sobald die Lotsenflagge gezeigt wird.

Sodann sind die Lotsen, wenn die Station nicht dadurch von beiden Lotsen entblösst wird, berechtigt, Lotsungen nach Schleimünde, Bülk-Laboe, Fehmarn, Neustadt und Kekenis zu übernehmen.

§ 3. Die Lotsen sind zwar nicht verpflichtet noch nach Sonnenuntergang auf einlaufende Schiffe regelmässigen Ausguck zu halten, jedoch haben sie, falls auf irgend eine Weise zu ihrer Kenntnis gelangt, dass die Ankunft eines Schiffes bevorsteht, auf Nachtsignale zu achten, und sobald ein Lotse verlangt wird, sich unverzüglich zur Bedienung des Schiffes mit ihrem Boote hinaus zu begeben.

§ 4. Der Nebenlotse tritt nur in Dienst, wenn der feste Lotse verhindert ist oder den Nebenlotsen hiermit beauftragt. Der erstere hat jedoch den Nebenlotsen hiervon rechtzeitig zu benachrichtigen, damit für alle vorkommenden Fälle stets ein Lotse zur Verfügung steht.

§ 5. Bei der Station Eckernförde gilt die unter dem heutigen Tage von der Königlichen Regierung zu Schleswig approbierte Lotsentaxe.

§ 6. Über die sämtlichen Lotsungen, sowie einlaufenden Schiffe hat der feste Lotse Rechnung bezw. Verzeichnis zu führen und zum 1. April eines jeden Jahres ein Verzeichnis aller Schiffe, welche im Laufe des verflossenen Jahres gelotst bezw. eingelaufen sind, mit Angabe der erzielten Einnahmen an den Königlichen Wasserbauinspektor in Rendsburg einzusenden. Den von seiner Einnahme im Laufe des Jahres zu zahlenden Beitrag von 4 Prozent zur Pensionskasse hat der feste Lotse gleichzeitig mit den betreffenden von dieser Kasse ihm zugestellten Lotsenzetteln an dieselbe abzuliefern.

Das oben erwähnte Verzeichnis wird nach dessen Einsichtnahme von dem Königlichen Wasserbauinspektor der Pensionskasse zugestellt werden.

§ 7. Die von dem Nebenlotsen im Laufe des Jahres ausgeführten Lotsungen sind in dem betreffenden Verzeichnisse getrennt von denen des festen Lotsen aufzuführen.

§ 8. Der feste Lotse ist verpflichtet, aus eigenen Mitteln die für den Dienst erforderlichen Boote anzuschaffen und in einem solchen seetüchtigen Zustande zu unterhalten, dass es möglich ist, zu jeder Zeit einkommende Schiffe zu besetzen.

§ 9. Bei den etwaigen Lotsungen nach den entfernten Stationen genießt der Lotse freie Beköstigung an Bord und hat, wenn der Dienst einige Ruhe erlaubt, Anspruch auf eine reinliche Schlafstelle.

§ 10. Auf dem Schiffe hat der Lotse nur dann das Kommando, wenn es ihm vom Schiffsführer ausdrücklich übertragen ist. Seine Pflicht aber erfordert stets, dem Schiffsführer zeitig anzuzeigen, was in jedem einzelnen Falle geschehen soll.

§ 11. Beide Lotsen sind gehalten, auf die Lage der in ihrem Wirkungsbereich vorhandenen Seezeichen zu achten und etwa vorkommende Unregelmässigkeiten dem Königlichen Wasserbauinspektor zu Rendsburg anzuzeigen.

§ 12. Wünscht der feste Lotse für mehrere Tage in Privatangelegenheiten von der Station abwesend zu sein, so steht dem, falls der Nebenlotse zur Stelle ist, nichts entgegen. Bei Abwesenheit von mehr als 3 Tagen hat er jedoch vorher von dem Wasserbauinspektor den nötigen Urlaub einzuholen.

§ 13. Beide Lotsen haben sich jeder Veränderung, welche von der Königlichen Regierung in den Einrichtungen der Station für erforderlich erachtet werden sollte, zu unterwerfen.

§ 14. Übertretungen der in diesem Reglement enthaltenen Bestimmungen, sowie Zuwiderhandlungen gegen sonstige Anordnungen der den Lotsen vorgeetzten Dienstbehörden werden Geldbusse bis zu 30 Mk. geahndet eventl. mit Konzeptionsentziehung bestraft.

Die Festsetzung der Geldstrafe steht dem Königlichen Wasserbauinspektor in Rendsburg zu, gegen dessen Entscheidung der Betreffende innerhalb 14 Tagen von der Zustellung an Rekurs bei der Königlichen Regierung zu Schleswig einlegen kann.

Taxe für die Lotsenstation Eckernförde.

1. für eine Lotsung von der Reede in den Hafen von Eckernförde oder von dieser Stadt nach der Reede sind zu entrichten:
 - a) für Schiffe bis zu 200 cbm Netto-Raumgehalt pro cbm 0,03 Mk.
die geringste Abgabe für diese Lotsungen beträgt jedoch nicht unter 3,00 „
 - b) für Schiffe von über 200 cbm bis 1000 cbm Netto-Raumgehalt pro cbm, um welche der Raumgehalt über die nach Tarif a) zu berechnenden 200 cbm hinausgeht, mehr 0,01 „
 - c) für Schiffe von über 1000 cbm Netto-Raumgehalt für je 100 cbm, um welche der Raumgehalt über die nach Tarif b) zu berechnenden 1000 cbm hinausgeht, mehr 0,30 „
wobei jedes angefangene 100 cbm für voll gerechnet wird.

Schiffe, welche in Eckernförde zu Hause gehören, entrichten nur die Hälfte der vorstehenden Abgaben.
2. Für eine Lotsung von Eckernförde nach den Lotsenstationen Schleimünde oder Bülk-Laboe ist das Doppelte der vorstehenden Tarifsätze zu entrichten, die geringste Abgabe für diese Lotsungen beträgt jedoch nicht unter 8,00 „
3. An Tagegeldern erhält der Lotse ausser den eigentlichen Lotsengebühren nach Verlauf von 24 Stunden, nachdem derselbe an Bord des Schiffes sich eingefunden hat für jede 24 Stunden 2,00 „
4. Ausserdem erhält der Lotse an Heimreisegeld von den Lotsenstationen Schleimünde und Bülk-Laboe 2,00 „

7. Kieler Förhrde.

Die Lotsen für die Kieler Förhrde sind in Bülk-Laboe stationiert und unterstehen dem königlichen Lotsenkommandeur zu Rendsburg. Sie lotsen von Bülk-Laboe nach Kiel und Holtenau, sowie von dort nach See, ferner nach Eckernförde, der Flensburger Förhrde (Kekenis, Feuerschiff Kalkgrund), nach Schleimünde, Heiligenhafen und den dänischen Lotsenstationen. Ein **Lotsenzwang** besteht **nicht**, doch bedienen sich fast alle nach Kiel fahrenden grösseren Schiffe eines Lotsen;

für das Reichs-Kriegshafengebiet besteht eine besondere Seepolizeiordnung. Die Lotsen kommen in Ruder- oder Segelbooten ab, die die preussische Flagge für Lotsenfahrzeuge führen.

Reglement für die Lotsenstation Bülk-Laboe.

(Vom 11. Juni 1896.)

§ 1. Die Lotsenstation Bülk-Laboe ist dem Königlichen Lotsenkommandeur zu Rendsburg unterstellt. Es können bei ihr vier feste Lotsen und zwar drei zu Laboe, ein vierter in Kiel zugelassen werden.

Änderungen dieser Anzahl der festen Lotsen bleiben vorbehalten.

Ausserdem kann eine Anzahl Nebenlotsen, zum Teil in Laboe, zum Teil in Kiel zugelassen werden.

Der Regierungs-Präsident überträgt einem der festen Lotsen die Leitung des Lotsendienstes. Dieser führt für die Dauer seiner Geschäftsführung die Bezeichnung „Lotsenvorsteher“. Die sämtlichen Lotsen und Nebenlotsen der Station haben dessen Anordnungen zu befolgen.

§ 2. Über die Zulassung der festen Lotsen und Nebenlotsen entscheidet der Regierungs-Präsident zu Schleswig auf Vorschlag des Lotsenkommandeurs.

Voraussetzung für die Zulassung ist die Ablegung der vorschriftsmässigen Lotsenprüfung. Die zugelassenen Lotsen haben den vorgeschriebenen Lotseneid zu leisten, welcher sich auch auf die Beobachtung der Zollvorschriften zu erstrecken hat.

§ 3. Die Lotsen der Station Bülk-Laboe sind verpflichtet:

1. allen von See nach der Kieler Fördrde einlaufenden Schiffen,
2. den von Kiel, Neumühlen oder anderen Orten an der Fördrde seewärts oder nach dem Kaiser Wilhelm-Kanal bestimmten Schiffen

auf Verlangen Lotsenhülfe zu gewähren.

Auch sind sie berechtigt, wenn die Station dadurch nicht von Lotsen entblösst wird, von allen an der Kieler Fördrde gelegenen Orten aus Schiffe nach Eckernförde, der Flensburger Fördrde, Heiligenhafen sowie der dazwischen liegenden Küstenstrecke zu lotsen.

§ 4. Die Lotsen zu Laboe haben zunächst die von See einlaufenden Schiffe zu besetzen.

Wird daher von der Leuchtfeueranlage zu Bülk ein Schiff signalisiert, das einen Lotsen bedarf, oder wird von der Lotsenstation aus ein Schiff mit Lotsensignal erkannt, so hat, wenn nicht aus der Gestalt des Signals ersichtlich ist, dass ein Kanallotse verlangt wird, sich der an der Reihe befindliche feste Lotse unverzüglich nach dem Schiffe zu begeben und dieses zu bedienen.

Die sämtlichen Lotsungen werden von den festen Lotsen der Regel nach in fester Reihenfolge ausgeführt. Sind mehrere Nebenlotsen gemeinschaftlich mit der Wahrnehmung des Dienstes eines festen Lotsen betraut, so verrichten sie diesen abwechselnd. Der Lotsenvorsteher ist jedoch berechtigt, in Fällen wo er es für notwendig hält, ausserhalb der Reihenfolge eine Lotsung selbst zu übernehmen oder sie an einen nicht an der Reihe befindlichen festen Lotsen eventl. auch dem festen Lotsen in Kiel zu übertragen. Ferner haben die Lotsen in Laboe im Bedarfsfalle auch Lotsungen von Orten an der Kieler Fördrde nach der See auszuführen.

Die Bedienung der von Kiel oder Neumühlen auslaufenden Schiffe fällt jedoch zunächst dem festen Lotsen in Kiel zu. Bei Verhinderung zieht er feste Lotsen von Laboe heran.

Die Station ist verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Lotsen von den nach See gehenden Schiffen abgenommen werden, sofern die Abnahme von Laboe aus erfolgen kann. Für eine solche Abnahme eines festen Lotsen erhält die Lotsenkasse keine Entschädigung.

§ 5. Nebenlotsen sind zur Ausführung von Lotsungen so lange, als feste Lotsen zur Verfügung stehen, weder berechtigt noch verpflichtet; es steht ihnen dann vielmehr frei, ihrem Erwerbe anderweit nachzugehen.

Sind die festen Lotsen aber von der Station abwesend oder aus anderen Gründen verhindert, so sind die Nebenlotsen zur Ausführung der verlangten Lotsungen derart verpflichtet, dass die zu Laboe wohnenden Nebenlotsen die von See ein- oder von den Orten der Kieler Förhrde ausser Kiel und Neumühlen auslaufenden Schiffe, die Nebenlotsen in Kiel die von letzteren Orten auslaufenden Schiffe bedienen. Es gilt alsdann die Regel, dass derjenige Nebenlotse, welcher zuerst an Bord kommt, zum Lotsen des Schiffes berechtigt ist. Hierbei besteht jedoch folgende Beschränkung:

Ist das Schiff ausserhalb der Linie zwischen Tonne C und der Leuchtboje Tonne 3 besetzt worden, so hat er Sorge zu tragen, dass das Lotsensignal auf dem Schiffe gezeigt wird. Kommt dann ein fester Lotse dem Schiffe noch ausserhalb der obengenannten Linie entgegen, so ist diesem die Lotsung abzutreten. Für die bis dahin ausgeführte Lotsung erhält der Nebenlotse ein Viertel der vollen Lotsengebühr, jedoch nie weniger als 6 Mk.

Innerhalb der Linie Tonne C und der Leuchtboje Tonne 3 kann ein Nebenlotse nicht mehr abgelöst werden, es sei denn, dass er das Schiff angefasst hat, als noch feste Lotsen auf der Station waren, oder es versäumt hat, das Lotsensignal in der vorgeschriebenen Weise zu zeigen.

Sind feste Lotsen mit ihrem Boote in der Nähe und ist dieses entsprechend kenntlich gemacht — bei Tage durch die Lotsenflagge am Masttop oder an anderer geeigneter Stelle des Bootes, bei Nacht durch die in der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See vorgeschriebenen Lichter, so dürfen die Nebenlotsen ein Schiff nicht besetzen.

Nebenlotsen, welche diesen Bestimmungen zuwider handeln, haben nicht nur die tarifmässige Lotsengebühr an die Lotsenkasse abzutreten, sondern den Umständen gemäss auch Bestrafung nach § 16 dieses Reglements zu gewärtigen.

§ 6. Der Lotse hat zunächst dem Schiffsführer als Berater für das Fahrwasser zu dienen und führt auf dem Schiffe nur dann das Kommando, wenn dieses ihm vom Schiffsführer ausdrücklich übertragen wird. Seine Pflicht aber erfordert, dass er stets dem Schiffsführer rechtzeitig anzeigt, was in jedem einzelnen Falle geschehen muss.

Die Lotsen haben die ihnen hinsichtlich der gesundheitspolizeilichen Kontrolle der Seeschiffe obliegenden Verpflichtungen gewissenhaft zu erfüllen.

Bei Lotsungen von Schiffen nach der Mündung des Kaiser Wilhelm-Kanals haben sie bei der Holtenuaer Schleuse das Schiff zu verlassen. Sie haben jedoch vorher darauf zu halten, dass die im Zollregulativ gegebenen Vorschriften beobachtet werden, ferner dass das Kanallotsensignal so rechtzeitig gesetzt wird, dass entweder der bei Friedrichsort stationierte Lotsendampfer oder die Station Holtenua einen Kanallotsen an Bord geben kann, dem sodann die Bedienung des Schiffes zu übergeben ist, und die durch die Betriebsordnung für den Kaiser Wilhelm-Kanal vorgeschriebenen Vorbereitungen für die Kanalfahrt getroffen werden, auch alles, was einen Zeitverlust beim Lotsenwechsel oder ihrem Abgange vom Schiffe herbeiführen könnte, zu vermeiden.

Während der Ausübung des Lotsendienstes genießen die Lotsen freie Beköstigung an Bord des Schiffes und haben, wenn der Dienst einige Ruhe gestattet, Anspruch auf eine reinliche Schlafstelle.

§ 7. Die Lotsen sind verpflichtet, auf die in ihrem Wirkungskreis vorhandenen Seezeichen zu achten und etwaige Unregelmässigkeiten dem Lotsenvorsteher behufs Mitteilung an den Kaiserlichen Hafenskapitän zu Kiel oder an die sonst zuständige Behörde anzuzeigen.

§ 8. Die für den Lotsendienst erforderlichen Fahrzeuge haben die Lotsen selbst anzuschaffen und zu unterhalten.

Der zur Station gehörige fiskalische Lotsenkutter ist nach den mit dem Staate darüber abgeschlossenen Vereinbarungen von den festen Lotsen gemeinschaftlich zu unterhalten.

Die Benutzung dieses Fahrzeuges steht der Regel nach nur den festen Lotsen zu. Ist aber keiner derselben auf der Station anwesend oder im Stande, die verlangte Lotsung auszuführen, so ist auch den Nebenlotsen dessen Benutzung gestattet. Als Beitrag zu den Unterhaltungskosten des Kutters haben sie jedoch vorbehaltlich der Ersatzpflicht für Beschädigungen, welche durch ihr Verschulden entstanden sind, für jede solche Benutzung zehn Prozent der mit dem Fahrzeug verdienten Lotsengebühr, mindestens aber 3 Mk., an die Lotsenkasse zu entrichten.

§ 9. Der Lotsenvorsteher führt die Geschäfte der Station nach den Bestimmungen dieses Reglements und nach den näheren Anweisungen des Lotsenkommandeurs.

Er führt den Schriftwechsel mit Behörden und Privatpersonen und hat diesen jede die Station betreffende Auskunft zu erteilen.

Er hat die sämtlichen von der Station bewirkten Lotsungen in das hierzu bestimmte Register sorgfältig einzutragen und über die erzielten Einnahmen Rechnung zu führen. Die hierzu notwendigen Formulare und die weiter erforderlichen Blanketts zu Quittungen und Lotsenscheinen erhält er nach Bedarf und gegen Erstattung der Herstellungskosten vom Lotsenkommandeur. Die Blanketts werden sodann auf Verlangen der Lotsen diesen zum Gebrauche ausgehändigt.

Die Einziehung der Einnahmen der Lotsenkasse hat der Lotsenvorsteher nach folgenden Grundsätzen zu besorgen:

Nach Ausführung einer Lotsung ist der Lotsenschein mit der Unterschrift des Führers des gelotsten Schiffes versehen an den Lotsenvorsteher abzuliefern. Zugleich haben die festen Lotsen die verdiente volle Gebühr für die Lotsung, die Nebenlotsen die Kosten der gelieferten Blankette und, wenn sie bei einer Lotsung in See von der Station aus abgenommen worden sind, eine Vergütung, die aber nur in Ausnahmefällen auf über drei Mark zu bemessen ist, oder, wenn die Lotsung von See nach der Kieler Förhrde hin ausgeführt wurde, einen Beitrag zu den Kosten der Signalisierung auf Bülk von 75 Pfg. für die einzelne Lotsung an die Lotsenkasse abzuführen.

Ausserdem haben die Nebenlotsen, wenn der fiskalische Lotsenkutter benutzt wurde, den in § 8 hierfür festgesetzten Betrag gleichfalls an die Kasse zu zahlen.

Die Kieler Lotsen haben die Lotsenscheine und die von ihnen an die Lotsenkasse abzuführenden Beträge sobald als möglich, mindestens jedoch um die Mitte und am Schlusse des Monats unter Angabe der gelotsten Schiffe, die Lotsen in Laboe diese Beträge unmittelbar nach jeder Lotsung an den Lotsenvorsteher abzuführen.

§ 10. Der Lotsenvorsteher hat für jeden Monat die Gesamteinnahmen der Station aufzurechnen.

Der Bestand der Lotsenkasse wird nach Abzug der erwachsenen gemeinschaftlich zu tragenden Unkosten in der Weise an die Lotsen verteilt, dass der

Lotsenvorsteher stets ein Drittel des Gesamtbetrages erhält und der Rest zu gleichen Anteilen unter die übrigen festen Lotsen, einschliesslich des Kieler festen Lotsen, verteilt wird. Nach demselben Verhältnisse sind auch Unkosten, welche bei der monatlichen Abrechnung nicht berücksichtigt worden sind, auf die einzelnen festen Lotsen zu verteilen.

Von den Anteilen der zur Lotsenpensionskasse gehörigen festen Lotsen hat der Lotsenvorsteher bei der Abrechnung vier Prozent als Pensionskassenbeiträge zurückzuhalten und an den Rendanten der Kasse nach den hierfür erlassenen Vorschriften abzuführen.

§ 11. Ausser in Erfüllung seiner dienstlichen Obliegenheiten darf sich ein fester Lotse ohne Genehmigung des Lotsenvorstehers nur in dringenden Fällen von der Station entfernen.

Der Lotsenvorsteher ist berechtigt, wenn der Dienst dies zulässt, den festen Lotsen einen Urlaub bis zur Dauer von drei Tagen zu bewilligen.

Anträge auf einen längeren Urlaub bedürfen der Genehmigung des Lotsenkommandeurs.

Bei Beurlaubung oder einer Erkrankung des Lotsenvorstehers übernimmt der älteste anwesende feste Lotse die vorläufige Vertretung desselben.

§ 12. Jeder feste Lotse ist verpflichtet, bei einer Erkrankung dem Lotsenvorsteher Anzeige zu erstatten.

Von längeren Krankheiten der festen Lotsen hat der Lotsenvorsteher dem Lotsenkommandeur zu berichten.

Bis auf weiteres erhält der Erkrankte seinen vollen Anteil aus der Lotsenkasse fort.

Bei Erkrankung des Lotsenvorstehers hat dessen Vertreter dem Lotsenkommandeur Anzeige zu erstatten.

§ 13. Die Lotsen haben sich jeder Veränderung, welche von dem Regierungs-Präsidenten in Schleswig in den Einrichtungen der Lotsenstation Bülk-Laboe für erforderlich erachtet werden sollte, zu unterwerfen.

§ 14. Auf Nebenlotsen, welche bei Erledigung einer festen Lotsenstelle den Dienst eines festen Lotsen auf höhere Anordnung wahrnehmen, finden nicht die für die Nebenlotsen, sondern die für die festen Lotsen erlassenen Vorschriften mit der Massgabe Anwendung, dass ihr Anteil an den Kosten und Einnahmen der Station durch besondere Verfügung bestimmt wird.

§ 15. Auf Hilfs- und Dienstleistungen, welche die Kieler Nebenlotsen innerhalb des Gebietes des dortigen Handelshafens verrichten, beziehen sich die Bestimmungen dieses Reglements nicht.

§ 16. Verstösse gegen die in diesem Reglement enthaltenen Bestimmungen sowie Zuwiderhandlungen gegen die auf Grund des Reglements getroffenen Anordnungen des Lotsenkommandeurs werden mit Ordnungsstrafe bis zu 30 Mk. geahndet.

Gegen die vom Lotsenkommandeur vorgenommenen Straffestsetzungen steht innerhalb 14 Tagen nach deren Mitteilung die Beschwerde an den Regierungs-Präsidenten in Schleswig offen.

Die Strafgeder fliessen in die Lotsenpensionskasse.

Das Reglement vom 19. Juni 1876 tritt ausser Kraft.

Gebühren-Tarif für die Lotsen-Station Bülk-Laboe.

(Vom 23. April 1898.)

Für geleisteten Lotsendienst:	Vom 1. April bis einschl. 30. Septbr.		Vom 1. Oct. bis einschl. 31. März.	
	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.
1. Für eine Lotsung von Bülk nach Holtenua oder umgekehrt:				
a) bei einem Tiefgange des Schiffes bis zu 2 m	8	—	10	—
b) bei einem Tiefgange von mehr als 2 m für jeden Dezimeter	—	40	—	50
2. Für eine Lotsung von Bülk nach Kiel bezw. der Schwentine oder umgekehrt:				
a) bei einem Tiefgange des Schiffes bis zu 2 m	10	—	13	—
b) bei einem Tiefgange von mehr als 2 m für jeden Dezimeter	—	50	—	65
3. Erhält das von der Ostsee einsegelnde, nach Kiel, der Schwentine oder Holtenua bestimmte Schiff erst einen Lotsen innerhalb des Leuchtfeuerthurmes zu Friedrichsort, so wird nur die Hälfte der unter 1 und 2 aufgeführten Sätze entrichtet.				
4. Für eine Lotsung eines nicht aus der Ostsee einlaufenden Schiffes zwischen Orten der Kieler Förde innerhalb der Reede von Friedrichsort, letztere eingeschlossen:				
a) bei einem Tiefgange des Schiffes bis zu 2 m	6	—	7	—
b) bei einem Tiefgange von mehr als 2 m für jeden Dezimeter	—	30	—	35
5. Für eine Lotsung von Bülk bis zur Reede von Friedrichsort und nach Orten zwischen Bülk und der Reede von Friedrichsort oder umgekehrt:				
a) bei einem Tiefgange des Schiffes bis zu 2 m	6	—	7	—
b) bei einem Tiefgange von mehr als 2 m für jeden Dezimeter	—	30	—	35
6. Für eine Lotsung von der Reede zu Laboe in den dortigen Hafen oder umgekehrt:				
a) bei einem Tiefgange des Schiffes bis zu 2 m	4	—	5	—
b) bei einem Tiefgange von mehr als 2 m für jeden Dezimeter	—	20	—	25
7. Für eine Lotsung von Bülk nach der Reede von Eckernförde:				
a) bei einem Tiefgange des Schiffes bis zu 2 m	12	—	18	—
b) bei einem Tiefgange von mehr als 2 m für jeden Dezimeter	—	60	—	90
8. Für eine Lotsung von Bülk nach der Flensburger Förde bis Kekenis oder Fahlshöft bezw. Leuchtfeuerschiff Kalkgrund, sowie von Bülk nach Heiligenhafen Reede:				
a) bei einem Tiefgange des Schiffes bis zu 2 m	20	—	26	—
b) bei einem Tiefgange von mehr als 2 m für jeden Dezimeter	1	—	1	30

	Vom 1. April bis einschl. 30. Septbr.		Vom 1. Okt. bis einschl. 31. März.	
	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.
9. Wenn der Lotse des Lotsens wegen länger als 12 Stunden an Bord des Schiffes bleiben muss, so sind ihm für jede ferner angefangenen 12 Stunden seines Aufenthaltes zu vergüten	3	—	3	—
10. Wenn nach Ausführung der Lotsung der Lotse nicht seitens des Schiffsführers an Land befördert wird, so sind dem Lotsen die Kosten der Beförderung an Land zu vergüten. Falls die Abnahme der Lotsen von den nach See gehenden Schiffen von Laboe aus erfolgt, so ist diese Vergütung im Betrage von an den Lotsen zu zahlen. Andernfalls ist die Vergütung, sobald als feststeht, dass die Abnahme nicht von Laboe aus erfolgen wird, zwischen dem Lotsen und dem Schiffsführer zu vereinbaren.	2	—	3	—
11. Ausserdem kommt dem Lotsen an Reisegeld zu:				
a) bei Lotsungen, welche sich von seinem Stationsort bis Holtenau, dieses eingeschlossen, oder umgekehrt, erstrecken	—	50	—	50
b) bei Lotsungen, welche sich von seinem Stationsort über Holtenau hinaus erstrecken oder umgekehrt	—	75	—	75
c) von Eckernförde	3	—	3	—
d) von Flensburg	4	50	4	50
e) von Heiligenhafen	5	—	5	—

Zusatzbestimmungen.

1. Bei Berechnung des Tiefganges der Fahrzeuge werden Bruchteile von Dezimetern, wenn sie einen halben Dezimeter nicht erreichen, nicht gerechnet, andernfalls wird die Zahl auf die volle Dezimeterzahl nach oben abgerundet.

2. Für Schiffe, welche andere Schiffe schleppen, ist das volle Lotsgeld, für geschleppte Schiffe nur die Hälfte des tarifmässigen Lotsgeldes von dem Führer des schleppenden Schiffes zu entrichten.

3. Wenn ein mit einem Lotsen besetztes Schiff einem anderen als Leiter voranfährt, so ist nur für das Schiff, auf dem sich der Lotse befindet, Lotsgeld zu entrichten.

4. Für flachgebaute Fahrzeuge, die mit Schwert versehen sind, wird das Lotsgeld nach dem Tiefgange mit heruntergelassenem Schwerte berechnet.

5. Dieser Tarif tritt mit dem 1. Oktober 1898 an Stelle des Tarifs vom 19. Juli 1876 (Amtsblatt von 1876, Seite 226) in Kraft.

8. Fehmarn.

Für die sämtlichen Häfen auf Fehmarn und am Fehmarn-Belt besteht **kein Lotsenzwang**, es üben dort staatlich geprüfte Lotsen den Dienst aus, die dem Regierungs-Präsidenten zu Schleswig unterstellt sind.

In **Heiligenhafen** ist ein Lotse stationiert, der von der Reede nach dem Hafen und zurück, sowie nach den Häfen auf Fehmarn, nach Neustadt, Travemünde, Kiel, Eckernförde, Kekenis, Nyborg und Fredericia lotsen darf. Für eine Lotsung von der Reede bis in See und umgekehrt ist zu zahlen für jedes Dezimeter Tiefgang im Sommer 0,52 Mk., im Winter 0,70 Mk., für eine Lotsung von der Reede in den Hafen und umgekehrt für jedes Dezimeter Tiefgang im Sommer 0,21 Mk., im Winter 0,28 Mk.

In **Orth** ist ebenfalls ein Lotse ansässig, der in einem die preussische Lotsenflagge führenden Ruderboote abkommt und von Orth nach der Reede und umgekehrt, sowie durch den Fehmarn-Sund, nach Heiligenhafen, Neustadt, Travemünde, Kiel und Eckernförde lotsen darf. Die Gebühren betragen für eine Lotsung von der Reede in den Hafen und umgekehrt für jedes Dezimeter Tiefgang im Sommer 0,21 Mk., im Winter 0,28 Mk.

In **Lemkenhafen** ist ein Lotse, der dieselben Befugnisse wie der zu Orth hat.

In **Burgstaken** ist ebenfalls ein Lotse stationiert, der in einem die preussische Lotsenflagge führenden Ruderboot abkommt. Er hat die Befugnis, Schiffe zu lotsen von der Reede nach Burgstaken und umgekehrt, sowie durch den Fehmarn-Sund, nach Lemkenhafen, Neustadt, Travemünde, Kiel und Eckernförde. Ihm stehen an Gebühren zu von der Reede in den Hafen und umgekehrt für jedes Dezimeter Tiefgang im Sommer 0,21 Mk., im Winter 0,28 Mk. Durch den Fehmarn-Sund für jedes Dezimeter Tiefgang im Sommer 0,52 Mk., im Winter 0,70 Mk. Bleibt der Lotse länger als 24 Stunden an Bord, so erhält er 2,25 Mk. Tagegeld. An Heimreisegeldern stehen ihm 5 Pfg. für das Kilometer zu.

9. Neustadt (Lübecker Bucht).

Für die Neustädter Bucht besteht **kein Lotsenzwang**. Jedoch sind auf dem etwa 4 Seemeilen langen Revier von Jonathanwiese (Pelzerhaken) bis Neustadt zwei Lotsen vorhanden, die staatlich geprüft sind und in Ruder- oder Segelbooten mit preussischer Lotsenflagge abkommen. Sie unterstehen nachfolgendem, vom Regierungs-Präsidenten zu Schleswig erlassenen

Reglement

für die

Lotsenstationen Neustadt in Holstein und Jonathanwiese (früher Pelzerhaken).

(Vom 4. Mai 1899.)

§ 1. Für das Fahrwasser des Neustädter Hafens sind in Neustadt und Jonathanwiese je ein Lotse zugelassen, welcher unter der Aufsicht des Wasserbauinspektors in Plön steht.

§ 2. Über die Zulassung dieser beiden Lotsen befindet der Regierungs-Präsident in Schleswig. Sie kann nur nach Ablegung der vorgeschriebenen Lotsenprüfungen erfolgen. Die zugelassenen Lotsen haben den Lotseneid zu leisten.

Der Betrieb des Lotsengewerbes gilt nur als Nebengeschäft. Die zugelassenen Lotsen können daher nicht beanspruchen, dass die Einnahmen, welche ihnen aus diesem Geschäftsbetriebe zufließen, ausreichen, um ihnen und ihren Angehörigen den vollen Lebensunterhalt zu gewähren, oder dass bei unzureichenden Einnahmen staatliche Unterstützungen bewilligt werden.

§ 3. Der in Neustadt stationierte Lotse ist berechtigt und verpflichtet, Schiffe aus dem Neustädter Hafen in See, der in Jonathanwiese stationierte Lotse, Schiffe von See in den Neustädter Hafen zu bringen, sobald als von einem Schiffe Lotsenhilfe verlangt wird.

Der zuerst erwähnte Lotse (Binnenlotse) ist berechtigt, Schiffe bis zu den Reeden von Fehmarn-Sund und Travemünde zu bringen.

§ 4. Sobald von einem einlaufenden Schiffe bei Pelzerhaken oder auf der Neustädter Reede Lotsenhilfe verlangt wird, hat der Lotse in Jonathanwiese diesem entgegenzufahren und es zu bedienen.

§ 5. Wenn es zur Kenntnis des Lotsen in Jonathanwiese gelangt, dass die Ankunft eines Schiffes bevorsteht, hat er auf Nachtsignale zu achten und sobald ein Lotse verlangt wird, hinauszufahren und das Schiff zu bedienen.

§ 6. Auf dem Schiffe steht dem Lotsen das Kommando nicht zu. Er ist nur der Ratgeber des Schiffsführers und hat diesem mit seinem Rate rechtzeitig und gewissenhaft an die Hand zu gehen.

Auf Verlangen des Schiffers muss er aber die Leitung der Fahrt des Schiffes sowohl übernehmen als auch wieder abgeben.

§ 7. Das Lotsengeld ist unter Verwendung von Lotsenzetteln durch den Lotsen selbst zu erheben. Hierbei bleibt dem Lotsen der mit der Namensunterschrift versehene untere Teil, während der obere Teil mit der Quittung des Lotsen dem Schiffsführer zu überlassen ist.

Die Blankette zu den Lotsenzetteln sind vom Wasserbauinspektor gegen Erstattung der Druckkosten zu beziehen.

§ 8. Die Erhebung des Lotsengeldes erfolgt nach den hierfür erlassenen Tarifbestimmungen.

§ 9. Die Lotsen haben bis zum 1. April eines jeden Jahres ein Verzeichnis aller Schiffe, welche während des Rechnungsjahres gelotst sind, mit Angabe der erhobenen Lotsengelder und unter Beifügung der verwandten Lotsenzettel dem Wasserbauinspektor in Plön einzusenden.

§ 10. Die Lotsen sind verpflichtet, aus eigenen Mitteln die für den Lotsendienst erforderlichen Boote und Ausrüstungsgegenstände zu beschaffen und gebrauchsfähig zu erhalten.

§ 11. Die Lotsen haben auf die in ihrem Wirkungskreise vorhandenen Seezeichen zu achten und über etwaige Unregelmässigkeiten Anzeige zu erstatten.

§ 12. Wünscht ein Lotse sich für mehrere Tage in Privatangelegenheiten von seiner Station zu entfernen, so hat er vorher von dem Wasserbauinspektor Urlaub einzuholen.

§ 13. Die Lotsen haben sich jeder Veränderung, welche von dem Regierungs-Präsidenten in den Einrichtungen des Lotsenwesens und in den Tarifbestimmungen verfügt werden sollte, zu unterwerfen.

§ 14. Übertretungen der in diesem Reglement enthaltenen Vorschriften oder der auf Grund dieses Reglements erlassenen Anordnungen können, sofern nicht zugleich eine Vorschrift, deren Übertretung durch Gesetz oder Polizeiverordnung unter Strafe gestellt ist, verletzt sein sollte, von dem Wasserbauinspektor mit einer Ordnungsstrafe bis zu 30 Mk. geahndet werden. Die Strafgeelder fließen in

die Lotsenpensionskasse. Gegen die Festsetzung der Strafe ist innerhalb 14 Tagen nach Zustellung der Verfügung des Wasserbauinspektors die Beschwerde bei dem Regierungs-Präsidenten zulässig.

§ 15. Die älteren Vorschriften über das Lotsenwesen, soweit als sie diesem Reglement widersprechen, treten ausser Kraft.

Taxe für die Lotsenstation Neustadt und Jonathanwiese.

Für geleisteten Lotsendienst:	Sommertaxe vom 1. April bis zum 30. Septbr. beide incl.		Wintertaxe vom 1. Oktober bis zum 31. März beide incl.	
	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.
1. Für eine Einlotsung von der See nach der Reede oder in den Hafen von Neustadt pro Dezimeter des Tiefganges eines Schiffes	—	26	—	35
2. Für eine Auslotsung aus dem Hafen oder von der Reede nach der See pro Dezimeter	—	21	—	28
3. Vom Hafen oder von der Reede nach Travemünde pro Dezimeter	—	63	—	84
4. Vom Hafen oder von der Reede nach Fehmarn-Sund pro Dezimeter	1	26	1	68
5. Für flachgebaute Fahrzeuge, die mit Schwert versehen sind, ist die Hälfte mehr zu entrichten, als nach den obigen Ansätzen;				
6. bei der Messung des Tiefganges eines Schiffes wird jeder Bruch unter einem Dezimeter für einen vollen Dezimeter gerechnet, z. B. für 28 ¹ / ₂ Dezimeter: 29 Dezimeter.				
7. Wenn ein kommendes Schiff erst einen Teil seiner Ladung auf der Reede entlöschten muss, um in den Hafen zu kommen, so wird das Lotsengeld nach dem Tiefgange vor der Entlöschung gerechnet.				
8. An Tage- oder Etmalsgeldern erhält der Lotse ausser den eigentlichen Lotsengebühren nach Verlauf von 24 Stunden, nachdem er sich an Bord des Schiffes zur Lotsung eingefunden hat, pro Tag	2	25	2	25
9. Ausserdem kommen dem Lotsen bei Lotsungen nach Travemünde oder Fehmarn-Sund an Heimreisegeld zu pro Kilometer	—	5	—	5
10. Wird die Hülfe eines Lotsen in Anspruch genommen, um ein Schiff ausserhalb des Hafens zum Überwintern an einem passenden Orte vor Anker zu legen, so gebühren dem Lotsen für diese Dienstleistung ohne Rücksicht auf die Grösse des Schiffes	—	—	7	20

10. Trave.

Auf der Trave, wo durch Verordnung vom 2. März 1903 ein **beschränkter Lotsenzwang** eingeführt ist, ist das gesamte Lotsenwesen vom Staate Lübeck aus organisiert. Die Aufsicht darüber wird ausgeübt durch den Lotsenkommandeur in Travemünde, dem zwei Oberlotsen und fünfzehn Lotsen unterstellt sind. Alle sind lübeckische Staatsbeamte.

Im einzelnen bestimmt die „Lübeckische Hafen- und Revierordnung“ in der Fassung vom 2. März 1903 folgendes:

§ 3. Für die Einfahrt von See und Ausfahrt seewärts in den Travemünder Hafen und aus demselben und für die Flussfahrt von Travemünde nach Lübeck und den Zwischenplätzen aufwärts und abwärts besteht die Verpflichtung zur Benutzung eines im Staatsdienste angestellten Lotsen.

Diese Verpflichtung unterliegt folgenden Einschränkungen:

1. Befreit vom Lotsenzwang sind:

- a) Segelschiffe und Böte von 100 Kubikmetern Raumgehalt und darunter,
- b) Schiffe und Fahrzeuge des lübeckischen Staates, der Kaiserlich Deutschen Marine oder auswärtiger Regierungen, soweit sie unter Staats- oder Kriegsflagge fahren und zu Staatszwecken benutzt werden,
- c) Segelschiffe im Schlepptau eines Regierungsdampfers auf dem Revier,
- d) lediglich zu Lustreisen eingerichtete Fahrzeuge von Jachtclubs oder einzelnen Personen.

2. Bedingt befreit vom Lotsenzwang sind:

- a) Dampfschiffe, welche in Lübeck beheimatet sind oder sich in regelmässiger Fahrt auf Lübeck befinden, wenn ihre Schiffsführer sich durch eine Prüfung über ihre Kenntnisse des lübeckischen Fahrwassers und der bestehenden Vorschriften über das Befahren desselben ausgewiesen und ein gültiges Zeugnis über Befreiung vom Lotsenzwang für von ihnen geführte Schiffe erworben haben,
- b) Segelschiffe im Schlepptau von Schleppdampfern oder Motoren auf dem Revier, wenn der Führer des Schleppdampfers oder Motors sich durch eine Prüfung über seine Kenntnis des lübeckischen Fahrwassers auf dem Revier und die bestehenden Vorschriften über das Befahren desselben ausgewiesen und ein gültiges Zeugnis über Befreiung vom Lotsenzwang für die Schleppschiffahrt auf dem Revier erworben hat.

Der Ausweis für die Erlangung der bedingten Freiheit vom Lotsenzwang erfolgt mittelst einer Prüfung durch den Lotsen-Kommandeur in Gegenwart und unter Leitung eines schiffahrtskundigen Mitgliedes der Baudeputation. Im Verhinderungsfalle bestellt die Baudeputation Vertreter beider. Für die Prüfung und das Zeugnis ist eine Gebühr von zehn Mark zu entrichten. Das Stadt- und Landamt stellt das Zeugnis aus. Das Zeugnis hat fünf Jahre Gültigkeit. Für eine Verlängerung desselben auf fernere fünf Jahre ist eine Gebühr von 2 Mk. zu zahlen.

Das Zeugnis kann einem Schiffsführer, der es wiederholt an der erforderlichen Sorgfalt bei Führung seines Schiffes fehlen lässt, nach vorangegangener Verwarnung von dem Polizeiamt entzogen werden.

Den Führern der vom Lotsenzwang befreiten oder bedingt befreiten Fahrzeuge steht es frei, die Hülfe von Lotsen in Anspruch zu nehmen; sie haben sich

alsdann ausschliesslich der im Staatsdienste angestellten Lotsen zu bedienen und das gesetzliche Lotsengeld zu zahlen.

Anderen Personen, als den im Staatsdienst angestellten Lotsen, ist das Lotsen sowohl seewärts ausgehend und von See eingehend, als auch auf dem Revier untersagt.

§ 4. Schiffe, die mit Hilfe eines Lotsen in den Travemünder Hafen einlaufen müssen oder wollen, haben rechtzeitig das in der deutschen Signalordnung vorgeschriebene Lotsensignal zu geben. Der Schiffsführer hat sodann mit dem Schiffe so zu manövrieren, dass der Lotse möglichst schnell und gefahrlos an Bord gelangen kann.

Sollte heftiger Sturm das Entgegenkommen des Lotsen verhindern, so ist es dem Schiffer gestattet, bei Tage ohne Lotsen einzusegeln, wenn von der Signalstange der Winkbake am Nordebohlwerke die gewöhnlich am Fusse der Signalstange befindliche rote Kugel aufgezogen und gezeigt wird. Mittelst dieser Kugel wird die Fahrwasser-Richtung bezeichnet, dergestalt, dass das Schiff, wenn die Signalstange mit der aufgezogenen Kugel gerade aufrecht steht, seinen Kurs geradeaus verfolgen oder denselben nach der Seite hin ändern muss, nach welcher die Signalstange mit aufgezogener Kugel gesenkt wird. Ist die Signalstange mit der Kugel unter ihre wagerechte Lage geneigt, so darf kein Schiff auf den Hafen zusteuern, sondern muss auf der Reede in 10 bis 12 Meter (5 bis 6 Faden) Wassertiefe ankern oder in See halten, es sei denn, dass Gefahr für das Schiff vorhanden wäre und der Schiffsrat sich dafür entscheidet, ohne Lotsen einzulaufen.

Schiffer, die sich für die Fahrt auf dem Revier eines Lotsen bedienen wollen, haben sich in Travemünde an den Lotsenkommandeur, in Lübeck an den Hafenmeister zu wenden.

Schiffe, die von Lübeck kommen und von Travemünde mit einem Lotsen in See gehen wollen, haben das in der Deutschen Signalordnung vorgeschriebene Lotsensignal schon im Pfahlrack zu geben.

§ 5. Auf seewärts in den Hafen von Travemünde einlaufenden Schiffen, die dem Lotsenzwange (§ 3) unterliegen, steht dem Lotsen allein die Befugnis zu, die Fahrt des Schiffes zu leiten und die hierzu erforderlichen Anordnungen zu treffen. Der Schiffer hat den Lotsen dabei zu unterstützen, sich während der Fahrt in dessen unmittelbarer Nähe aufzuhalten und dafür zu sorgen, dass die Anordnungen des Lotsen ausgeführt werden; insbesondere hat der Schiffer die zur Ausführung erforderlichen Befehle zu erteilen und darauf zu halten, dass sie von der Schiffsmannschaft pünktlich befolgt werden. Sollte der Lotse nach der Überzeugung des Schiffers durch seine Anordnungen das Schiff gefährden oder Fehler machen, die ihn als unfähig zur Leitung der Fahrt erscheinen lassen, so ist der Schiffer befugt, den Lotsen ausser Tätigkeit zu setzen und die Leitung der Fahrt selbst zu übernehmen. Ein solcher Fall muss von dem Schiffer gleich nach seiner Ankunft dem Lotsenkommandeur oder dem Hafenmeister angezeigt werden.

Der Schiffer hat dem Lotsen den Tiefgang des Schiffes anzugeben und jede Auskunft über die Eigenschaften des Schiffes zu erteilen, nicht minder ihn von etwaigen Krankheitsfällen an Bord und vom Bestande der Ladung zu unterrichten. Sollte der Lotse das Schiff für quarantänepflichtig erachten, so muss nach dessen Weisung der Schiffer auf der Reede vor Anker gehen und sich der Verordnung über die gesundheitspolizeiliche Kontrolle der den Hafen von Travemünde anlaufenden Seeschiffe gemäss verhalten.

Dienstanweisung für die Trave-Lotsen.

(Vom 24. Februar 1877.)

Allgemeine Bestimmungen.

§ 1. Die Lotsen haben in Dienstsachen den Befehlen des Lotsen-Kommandeurs unbedingten Gehorsam zu leisten; sie müssen einen nüchternen und mässigen Lebenswandel führen, sich gegen Jedermann bescheiden betragen, die unermüdliche Tätigkeit beweisen, auch jederzeit, sei es am Tage, sei es bei Nacht, zum Dienste sich bereit halten. Ungehorsam, Nachlässigkeit, Trunkenheit, pflichtwidriges, unangemessenes oder widerspenstiges Betragen gegen die Vorgesetzten wird stets auf das strengste, nach Befinden der Umstände mit sofortiger Dienstentlassung, bestraft.

§ 2. Ohne Erlaubnis des Lotsen-Kommandeurs darf kein Lotse, abgesehen von den ihm übertragenen Dienstgeschäften, sich aus Travemünde entfernen. Verlässt er seine Wohnung, so muss er in derselben stets Nachricht zurücklassen, wo er erforderlichenfalls sofort aufzufinden ist.

Zu einer Abwesenheit von mehr als drei Tagen bedürfen die Lotsen, nachdem sie zuvor die Zustimmung des Lotsen-Kommandeurs eingeholt haben, eines bei dem Vorsitzenden der Baudeputation nachzusuchenden Urlaubs.

Zur Erteilung eines kürzeren Urlaubs ist der Lotsen-Kommandeur berechtigt.

§ 3. Jeder Lotse, welcher durch Krankheit an der Wahrnehmung seines Dienstes verhindert wird, hat davon dem Lotsen-Kommandeur sofort Anzeige zu machen oder machen zu lassen. Auf Erfordern hat er dem letzteren durch ärztliches Zeugnis das Vorhandensein der Krankheit zu bescheinigen.

§ 4. Die Lotsen haben im Dienst eine Dienstkleidung von blauem Tuch mit Wappenknöpfen zu tragen; die Oberlotsen tragen an jeder Seite des Kragens, die Unterlotsen nur an der linken Seite des Kragens ein Ankerzeichen. Ankerzeichen und Knöpfe werden ihnen von der Behörde geliefert. Andere als die gelieferten Abzeichen dürfen nicht getragen werden.

§ 5. Die Verteilung der Lotsen für den Wachtdienst ist von dem Lotsen-Kommandeur vorzunehmen. Die zur Wache gehörige Mannschaft tritt mittags 12 Uhr ihren Dienst an; auf derselben führt ein Oberlotse, dem die zugetheilten Unterlotsen speziell untergeben sind, das Kommando. Die Dauer der Wachtzeit beträgt 24 Stunden.

§ 6. Sämtliche Lotsen sind verpflichtet, sich im Dienste gegenseitig zu vertreten; auch haben sie sich jeder vom Lotsen-Kommandeur oder von dem auf der Wache befindlichen Oberlotsen angeordneten Änderung in der Reihenfolge bei Besetzung der Posten und der zu lotsenden Schiffe unweigerlich zu fügen.

§ 7. Die Abteilung, welche die Wache hat, darf ihre Posten und das Wachtklokal nicht eher verlassen, als bis die Ablösung angelangt ist.

§ 8. Alle wachhabenden Lotsen, so weit sie nicht auf Posten stehen oder mit dem Ein- und Ausbringen der Schiffe beschäftigt sind, müssen sich in dem Wachzimmer der Aussenwache oder in dessen unmittelbarer Nähe aufhalten.

§ 9. Während des Wachtdienstes darf kein Lotse Wirtschaften und Schenklokale besuchen; auch haben sich die Lotsen auf dem Wachtposten und bei Vornahme dienstlicher Verrichtungen des Rauchens zu enthalten.

§ 10. Die Lotsen dürfen, bei Vermeidung nachdrücklicher Strafe, Gratifikationen, Geschenke, Voyer und sonstige Vergütungen weder fordern noch annehmen. Handelt ein Lotse wiederholt dieser Vorschrift zuwider, so kann er mit Dienstentlassung bestraft werden.

§ 11. Es ist den Lotsen strengstens untersagt, einzelne der in Lübeck oder Travemünde wohnhaften Schiffsmakler, Agenten, Kommissionäre oder Schiffshändler direkt oder indirekt zu empfehlen, beziehungsweise von der Benutzung eines solchen abzuraten oder die Annahme eines Schiffsmaklers zu erleichtern oder zu erschweren.

§ 12. Die Lotsen sind zur sorgfältigen Instandsetzung und Erhaltung der zum Lotsenwesen gehörigen Boote und Gerätschaften verpflichtet; auch haben sie diese, sowie die von ihnen benutzten Wachtlokale und den Materialschuppen stets sauber und rein zu halten. Diejenigen Lotsen, durch deren Verschulden Verluste und Beschädigungen des Lotseninventars entstehen, werden zum vollen Ersatz des entstandenen Schadens angehalten.

§ 13. Die Lotsen haben sich mit den schiffahrtspolizeilichen Vorschriften, insbesondere mit den Bestimmungen der Hafen- und Revier-Ordnung vertraut zu machen und dieselben in ihrem Dienste genau zu beobachten.

§ 14. Von jeder Übertretung der gesetzlichen Vorschriften, welche zu ihrer Kunde gelangt, haben sie dem Lotsen-Kommandeur, bezw., wenn sie sich auf der Fahrt von Travemünde nach Lübeck befinden, dem Hafenmeister ungesäumt Anzeige zu erstatten; auch haben sie denselben von allen Havarien, Unglücksfällen oder sonstigen Ereignissen, welche den von ihnen geführten Schiffen begegnet sind, Mitteilung zu machen. Über jede von ihnen wahrgenommene Beschädigung der Schiffsfahrtszeichen und der Wasserbauten im Hafen und auf dem Reviere ist dem Lotsen-Kommandeur bezw. dem Hafenmeister sofort Bericht zu erstatten.

§ 15. Die Vorschriften der Ordnung für die Quarantäne vom 14. Oktober 1857, sowie alle von der Quarantänekommission in Travemünde erlassenen Bestimmungen haben sie genau zu befolgen und auch bei anderen Personen auf deren strenge Innehaltung zu achten.

§ 16. Sofort nach seiner Anstellung ist jeder Lotse verpflichtet, der Lotsen-Unterstützungs- und Witwen-Kasse beizutreten und sein Leben für eine Summe von mindestens 600 Mk. zu Gunsten seiner dereinstigen Witwe oder, falls er als Witwer verstirbt, zu Gunsten seiner übrigen Erben, bei einer von dem Vorsitzenden der Baudeputation genehmigten Lebensversicherungsgesellschaft zu versichern. Der Nachweis darüber ist binnen drei Monaten der Baudeputation vorzulegen.

Diejenigen zur Zeit angestellten Lotsen, von denen eine solche Lebensversicherung nicht abgeschlossen ist, sowie diejenigen neu angestellten Lotsen, deren Leben nicht zu versichern ist, haben zu Gunsten ihrer dereinstigen Erben vierteljährlich 7,50 Mk. zu bezahlen und zwar so lange, bis hierdurch eine Summe von 480 Mk. zusammengebracht ist. Sowohl die Beiträge zur Lotsen-Unterstützungs- und Witwen-Kasse als auch die Lebensversicherungs-Prämie und die vierteljährlichen Gehaltsabzüge werden von dem fälligen Gehalte einbehalten und durch den Lotsen-Kommandeur bestimmungsmässig verwandt.

§ 17. Die Anstellung der Lotsen ist zwar als eine lebenslängliche anzusehen; es steht jedoch dem Senate die Befugnis zu einer halbjährlichen Kündigung dann zu, wenn ein Lotse durch sein Verhalten hierzu gegründete Veranlassung gegeben hat. Auch darf ein Lotse im Falle eines schweren Dienstvergehens, wohn namentlich Ungehorsam, Trunkenheit und Annahme von Geschenken und Trinkgeldern zu rechnen ist, sofort seines Dienstes entlassen werden. Die Entscheidung über das Vorhandensein einer zur Kündigung oder sofortigen Entlassung berechtigenden Verschuldung des Lotsen steht zur alleinigen Kompetenz des Senates, von dessen Ausspruch eine Berufung an die Gerichte nicht stattfindet. Im Falle der Entlassung hat der Lotse sein Gehalt nur bis zum Tage seines Dienstaustrittes zu beanspruchen.

Bestimmungen für die Oberlotsen.

§ 18. Die Oberlotsen sind die unmittelbaren Vorgesetzten sämtlicher Unterlotsen. Sie sind dafür verantwortlich, dass die zu ihrer Wachabteilung gehörenden Unterlotsen ihren Dienstobliegenheiten pünktlich nachkommen. Von allen Nachlässigkeiten im Dienste, Pflichtwidrigkeiten und anderen Dienstvergehen der Unterlotsen haben sie bei nachdrücklicher Ordnungsstrafe sofort dem Lotsen-Kommandeur Anzeige zu machen.

§ 19. Der die Wache habende Oberlotse ist von dem Postenstehen befreit; auf den ein- und ausgehenden Schiffen hat er nur dann den Lotsendienst zu übernehmen, wenn er solches nach seinem Ermessen wegen besonderer Umstände für geboten erachtet oder wenn kein anderer Lotse mehr auf der Wache vorhanden ist.

Soll eins der grossen Lotsenboote benutzt werden, so hat er für dessen rechtzeitige Bereitstellung Sorge zu tragen und die Führung desselben zu übernehmen.

§ 20. Dem Oberlotsen liegt die Sorge für rechtzeitige Besetzung der Posten ob; auch hat er dieselben, die sich in der Regel ausserhalb des Wachtlokales aufzuhalten haben, sowohl bei Tage als auch bei Nacht wiederholt einer Kontrolle zu unterziehen.

Auf besondere Anordnung hat er ein Wachtjournal zu führen.

§ 21. Der Oberlotse darf die ihm untergebenen Lotsen nur in Krankheitsfällen von der Wache beurlauben. Von jeder solchen Beurlaubung hat er dem Lotsen-Kommandeur alsbald Anzeige zu machen.

§ 22. Sobald dem Oberlotsen von dem Wachtposten die Annäherung eines Schiffes gemeldet wird, hat er für das rechtzeitige Entgegenfahren der Lotsen mit dem Lotsenboot über die Reede hinaus Sorge zu tragen und dieselben erforderlichenfalls mit den nötigen Anweisungen zu versehen. Er hat bei Besetzung der Schiffe mit Lotsen die Reihenfolge der letzteren zu bestimmen, auch darauf zu achten, dass, wenn mehrere Schiffe sich zugleich dem Hafen nähern, dasjenige von ihnen, welches dem Hafen am nächsten ist oder am leichtesten zu erreichen ist, zuerst einen Lotsen empfängt. In Ausnahmefällen kann er auch anordnen, dass ein Schiff mit zwei Lotsen besetzt wird.

§ 23. Hält der Oberlotse in wichtigen Fällen die persönliche Anwesenheit des Lotsen-Kommandeurs auf der Aussenwache für notwendig, so hat er mittelst eines Signales, welches am Tage aus drei neben einander an der Signalstange aufzuhängenden Kugeln, während der Dunkelheit aus drei daselbst neben einander aufzuhängenden Laternen besteht, denselben dorthin zu berufen; er bleibt aber bis zu dessen Ankunft für seine Handlungen und Unterlassungen verantwortlich.

§ 24. Erlauben Sturm und eingehender Strom das Ausgehen der Lotsen nicht, so hat der Oberlotse, sobald ein Schiff im Ansegeln begriffen ist, solches rechtzeitig dem Lotsen-Kommandeur anzeigen zu lassen. Bis zum Eintreffen des letzteren hat er die erforderlichen Massregeln zu treffen, um das Einkommen des Schiffes in den Hafen zu sichern; namentlich hat er sofort für die Bedienung der Winkbaake zu sorgen und anzuordnen, dass ein Ruderboot bemannt wird, um das Schiff, sobald es innerhalb der Molen angelangt ist, mit einem Lotsen zu besetzen.

§ 25. In allen Havarie- und Strandungsfällen, sowohl im Lübeckischen Strandbezirk als auch im Travemünder Hafen, hat der Oberlotse bis zum Eintreffen des Lotsen-Kommandeurs alle für die Rettung des Schiffes und der Mannschaft erforderlichen Massregeln anzuordnen. Sobald Menschenleben in Gefahr schweben, hat er dem Vorsitzenden des Travemünder Orts-Ausschusses der deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger hiervon Anzeige machen zu lassen.

§ 26. Die Oberlotsen führen die nächste Aufsicht über sämtliche zum Lotsenwesen gehörenden Fahrzeuge, Gerätschaften und Materialien; sie sind für

deren Vorhandensein verantwortlich und müssen auf deren Erhaltung bedacht sein. Namentlich haben sie auf die von den Unterlotsen zu bewirkende Reinigung der Boote, der Wachtlokale und der Materialschuppen besonders zu achten.

Beschädigungen und Reparaturbedürftigkeit der Boote und Inventarstücke müssen sie dem Lotsen-Kommandeur ohne Säumnis anzeigen.

§ 27. Die Oberlotsen haben auf die richtige Lage der Seetonnen und Marken zu achten. Von jeder bemerkten Veränderung oder Beschädigung haben sie dem Lotsen-Kommandeur sofort Anzeige zu machen.

§ 28. Die Oberlotsen haben die Peilungen des Fahrwassers über die Plate, des Hafens und des Revieres, insofern dieselben nicht von dem Lotsen-Kommandeur selbst ausgeführt werden, nach seiner Anleitung zu bewirken.

Bestimmungen für die Unterlotsen.

§ 29. Aus sämtlichen Unterlotsen werden zwei Abteilungen gebildet, von denen täglich eine Abteilung die Wache antritt. Von dieser Wache wird der Posten auf der Aussenwache, der am Tage auf dem Leuchtturm, bei Nacht am Strande aufgestellt ist, und der Posten vor dem Hause des Lotsen-Kommandeurs besetzt.

§ 30. Der auf der Aussenwache stehende Posten hat, sobald er ansegelnde Segelschiffe bemerkt, an der beim Leuchtturm stehenden Signalstange bei Tage für jedes ansegelnde Segelschiff eine Kugel aufzuziehen; bei Nacht sind dieselben durch Laternen zu ersetzen.

Jedes in Sicht kommende Dampfschiff ist von ihm bei Tage durch Aufziehen einer Flagge an jener Stange, bei Nacht durch Aushängen einer Laterne neben der Lotsenwachtbude in der Schanze zu signalisieren. Unmittelbar nach gegebenem Signal hat der Lotse dem wachhabenden Oberlotsen Anzeige zu machen.

Auch hat der Posten die von Lübeck kommenden Schiffe genau zu beachten und den wachhabenden Oberlotsen zu benachrichtigen, sobald dieselben durch ein Signal zu erkennen geben, dass sie einen Lotsen verlangen.

§ 31. Der auf dem Innenposten stehende Lotse hat auf alle von der Aussenwache gegebenen Signale zu achten und dem Lotsen-Kommandeur von allen bemerkenswerten, auf die Schifffahrt bezüglichen Ereignissen sofort Anzeige zu machen. Von eingehenden nicht lotsenpflichtigen Schiffen hat er den Namenszettel einzufordern, von solchen ausgehenden Schiffen, welche nicht sogleich in See gehen, oder welche nicht lotsenpflichtig sind, hat er den von dem Hauptbureau für indirekte Steuern erteilten Auslassschein abzuholen. Den Namenszettel der einkommenden Schiffe hat er sofort nach Empfang, den Auslassschein der ausgehenden Schiffe alsbald nach ihrem erfolgten Ausgange im Telegraphenbureau abzugeben.

Der Innenposten hat stündlich den Wind- und den Wasserstand nach Anweisung des Lotsen-Kommandeurs genau zu notieren, auch hat er dafür zu sorgen, dass die grünen Hafenlichter mit Sonnenuntergang rechtzeitig angezündet und bei Sonnenaufgang wieder gelöscht werden, und dass dieselben während der Dunkelheit hell brennen.

Die im Lotsenwachthause befindliche Kontroluhr ist von ihm regelmässig alle 10 Minuten, soweit ihn nicht dienstliche Verrichtungen davon abhalten, zu bedienen.

§ 32. Bei eintretendem östlichen Sturm oder bei Strandungen und Havarien haben sich sämtliche dienstfreie Lotsen ohne Aufforderung sofort auf der Aussenwache zur Hülfeleistung einzufinden. Gleiches hat zu geschehen, sobald der Lotsen-Kommandeur oder der wachhabende Oberlotse ihr Erscheinen anordnet.

§ 33. Sobald das Lotsensignal gegeben ist, müssen die Lotsen ungesäumt sowohl den von Lübeck kommenden, als den aus der See ansegelnden Schiffen entgegenfahren und zwar den letzteren, soweit die Verhältnisse solches gestatten, bis über die Reede hinaus.

Am Lotsenboote ist die Lübeckische Lotsenflagge zu führen.

§ 34. Sobald der Lotse das ihm zugewiesene Schiff bestiegen hat, übernimmt er das Kommando desselben mit der damit verbundenen Verantwortlichkeit. Er hat sich, wenn das Schiff aus der See kommt, alsbald von dem Schiffer schriftlich aufgeben zu lassen, wie tief das Schiff liegt, alsdann hat er sich sofort, wo möglich in Gegenwart einiger der Schiffsleute, nach den Eigenschaften des Schiffes, ob es gut wendet und sonst gut manövriert, zu erkundigen, auch darauf zu achten, dass ein tüchtiger Mann am Steuer und beim Lot steht, und dass zwei Anker zum Fallen bereit sind.

§ 35. Jedem in Travemünde einkommenden Schiffer ist von dem Lotsen, der sich an Bord des Schiffes befindet, ein Exemplar der Lübeckischen Hafen- und Revierordnung nebst Nachträgen, sofern sich dieselbe nicht schon in ihrem Besitz befindet, einzuhändigen. Gleichzeitig sind dem Schiffer der Namenszettel, sowie die von dem Departement für indirekte Steuern und von der Quarantänekommission vorgeschriebenen Fragebogen zu übergeben. Für deren vollständige und richtige Ausfüllung, sowie für deren rechtzeitige Ablieferung ist der Lotse verantwortlich.

§ 36. Wird ein Lotse durch Dunkelheit, Nebel oder durch andere Umstände verhindert, die Leitung eines ansegelnden Schiffes mit Sicherheit auszuführen, so hat er das von ihm bestiegene Schiff entweder auf der Reede vor Anker zu bringen oder das sonst etwa nach seinem pflichtmässigen Ermessen Erforderliche anzuordnen.

§ 37. Die Lotsen dürfen ausgehende Schiffe, welche von Lübeck aus nicht mit amtlicher Zollbegleitung abgelassen sind, nicht früher in See bringen, als bis die Schiffsführer nachgewiesen haben, dass sie die zollgesetzlichen Bestimmungen behufs der Ausgangsabfertigung bei dem Nebenzollamte Travemünde erfüllt haben.

§ 38. Ausgehende Schiffe hat der Lotse bei günstigem Winde bis zur äussersten Tonne auf der Plate zu bringen; muss wegen ungünstigen Windes gekreuzt werden, so ist das Schiff von ihm bis zu den Ansegelungsbojen zu begleiten.

Wird das Untersegelgehen des Schiffes nach Ankunft des Lotsen an Bord um mehr als eine halbe Stunde verzögert, so hat der Lotse sich wieder an Land zu begeben und bei dem wachhabenden Oberlotsen zu melden.

§ 39. Sobald der Lotse von einem ein- oder ausgebrachten Schiffe wieder an das Land kommt, hat er den Namenszettel, sowie den Auslassschein, nachdem er sie mit der Zeit ihrer Abgabe versehen hat, unverzüglich im Telegraphenbureau einzureichen und sich dann direkt zur Wache zurück zu begeben.

§ 40. Bedürfen die auf den Schiffen befindlichen Lotsen irgend einer Hilfsleistung seitens der Lotsenwache, so haben sie eine in der Mitte zusammen gebundene Flagge aufzuhissen.

§ 41. Jeder Lotse ist verpflichtet, sich sofort bei seiner Anstellung ein Boot, welches zum Anfahren der ausgehenden Schiffe gebraucht werden kann, auf eigene Kosten anzuschaffen und solches fortdauernd in gutem Stande zu erhalten.

§ 42. Die Reihenfolge, in welcher die Lotsen die Begleitung der Schiffe auf dem Travenreviere zu übernehmen haben, bestimmt in Travemünde der Lotsen-Kommandeur bezw. der die Wache habende Oberlotse, in Lübeck der Hafenmeister.

§ 43. Die Lotsen haben sich von den Kapitänen der Schiffe, deren Führung ihnen auf dem Travenreviere übertragen ist, jedesmal auf einem ihnen einzuhändigen Formulare eine Bescheinigung ausstellen zu lassen, diese ist dem Lotsen-Kommandeur einzuhändigen.

§ 44. Wird ein Lotse nach Lübeck beordert, um dort die Führung eines Schiffes zu übernehmen, so hat er sich bei dem Hafenmeister zu melden und dessen Weisungen entgegen zu nehmen. Verzögert sich die Abfahrt des Schiffes, dessen Führung ihm übertragen ist, so hat er hiervon dem Hafenmeister Anzeige zu machen und den dieserhalb von dem letzteren getroffenen Anordnungen Folge zu leisten.

§ 45. Sobald ein von Lotsen geführtes Schiff in Lübeck angelangt und am Ufer befestigt ist, hat sich der Lotse in das Bureau des Hafenmeisters zu begeben, sich dort die Ankunftszeit des Schiffes bescheinigen zu lassen und sich dann, wenn ihm nicht vom Hafenmeister eine anderweitige Weisung erteilt wird, ungesäumt wieder nach Travemünde zu verfügen. Dort angelangt hat er sich sofort bei dem Lotsen-Kommandeur zu melden und diesem die Bescheinigung des Hafenmeisters einzuhändigen.

§ 46. Sobald das von einem Lotsen geführte Schiff von Lübeck in Travemünde angelangt ist, hat der Lotse alsbald dem Lotsen-Kommandeur seine Rückkehr anzuzeigen.

Tarif für die Trave-Lotsen.

(Fassung vom 29. März 1897.)

An Lotsengeld ist zu entrichten:

I. Für den Seelotsendienst.

- A. Für Dampfschiffe, einkommend wie ausgehend:
- a) wenn die Hülfe von Lotsen in Anspruch genommen wird, vom Netto-Raumgehalt pro cbm 0,06 Mk.
 - b) wenn die Hülfe von Lotsen nicht in Anspruch genommen wird und der Netto-Raumgehalt über 280 cbm beträgt, pro cbm 0,01 „
- B. Für Segelschiffe und Boote, einkommend wie ausgehend:
- a) bei einem Netto-Raumgehalt bis 25 cbm 2,00 „
 - b) bei einem Netto-Raumgehalt über 25 bis 50 cbm 3,00 „
 - c) bei einem Netto-Raumgehalt über 50 bis 100 cbm 4,00 „
 - d) bei einem Netto-Raumgehalt über 100 cbm pro cbm 0,05 „
- C. Für Dampf- und Segelschiffe, einkommend wie ausgehend, welche wegen widriger Winde, wegen Ordre, wegen erlittenen Seeschadens, zur Ergänzung des Proviantes oder Kohlenvorrates, Eisverhältnisse halber oder infolge eines sonstigen Notzustandes den Hafen von Travemünde anlaufen oder nach erfolgtem Abgange wieder in denselben zurückkehren und demnächst von dort wieder abgehen, unter Beobachtung der im § 6 unter 8, Absatz 4 der Verordnung vom 20. Januar 1873 hinsichtlich des Hafengeldes vorgeschriebenen Bestimmungen, die Hälfte der vorstehend unter A und B enthaltenen Ansätze.
- D. Für Schiffe der Kaiserlich Deutschen Kriegsmarine, einkommend wie ausgehend, für jeden Dezimeter ihres Tiefganges 1,00 Mk., für sonstige Dampf- und Segelschiffe des Deutschen Reiches, für Dampf- und Segelschiffe Deutscher Bundesstaaten und auswärtiger Regierungen, soweit diese Fahrzeuge unter Staatsflagge fahren und zu Staatszwecken benutzt werden, einkommend und ausgehend, die unter A bis C enthaltenen Ansätze, jedoch bis zum Höchstbetrage von 50,00 Mk.

Der Lotse hat während seines Aufenthaltes auf dem Schiffe freie Schiffskost und für jede Nacht, welche er auf demselben zu verweilen genötigt ist, 3,00 Mk zu beanspruchen, welcher Betrag von ihm an den Lotsen-Kommandeur abzuliefern ist.

II. Für den Revierlotsendienst, sobald ein Lotse benutzt wird.

A. Für Dampf- und Segelschiffe:

- a) bei einem Netto-Raumgehalt bis 300 cbm 6,00 Mk.
 b) bei einem Netto-Raumgehalt über 300 cbm pro cbm 0,02 „

B. Für Schiffe der Kaiserlich Deutschen Kriegsmarine für jeden Dezimeter ihres Tiefganges 0,50 Mk., für sonstige Dampf- und Segelschiffe des Deutschen Reiches, für Dampf- und Segelschiffe Deutscher Bundesstaaten und auswärtiger Regierungen, soweit diese Fahrzeuge unter Staatsflagge fahren und zu Staatszwecken benutzt werden, die vorstehend unter A enthaltenen Ansätze, jedoch bis zum Höchstbetrage von 25,00 Mk.

Der Lotse hat während der Fahrt freie Schiffskost und für jede Nacht, welche er etwa auf dem Schiffe zuzubringen genötigt ist, 3,00 Mk. zu beanspruchen, welcher Betrag von ihm in Lübeck an den Hafenmeister, in Travemünde an den Lotsen-Kommandeur abzuliefern ist.

Für die Beförderung des Lotsen von Lübeck nach Travemünde oder umgekehrt hat jedes Schiff, welches einen solchen benutzt, 1,50 Mk zu vergüten.

Verzögert sich die Abfahrt eines im Hafen zu Lübeck liegenden Schiffes über die Zeit hinaus, zu welcher ein Lotse für dasselbe bestellt worden ist, so ist für jede volle Stunde, welche der letztere über die aufgegebenen Zeit zu warten genötigt wird, eine Abgabe von 0,25 Mk. an den Lotsen zu entrichten.

III. Für den Lotsendienst in den Häfen zu Lübeck und Travemünde und für sonstige Wahrnehmungen der Lotsen.

A. Für Dampf- und Segelschiffe, welche beim Verholen im Hafen die Hülfe eines Lotsen in Anspruch nehmen, sind in jedem einzelnen Falle 3,00 Mk. zu entrichten, welcher Betrag in Lübeck an den Hafenmeister, in Travemünde an den Lotsen-Kommandeur abzuliefern ist.

B. Für Dampfschiffe:

- a) für das Befestigen der Taue beim Anlegen in Travemünde . . . 3,00 Mk.
 b) für das Nachbringen der Schiffspapiere auf die Reede von Travemünde 6,00 „

Die vorstehend unter B. a und b erwähnten Vergütungen sind an den Lotsen-Kommandeur in Travemünde abzuliefern und von diesem am Schlusse jedes Monats zu zwei Dritteln unter sämtliche Lotsen gleichmässig zur Verteilung zu bringen, zu einem Dritteile aber der Lotsen-Unterstützungs- und Witwenkasse zu überweisen.

Für besondere Hilfsleistungen der Lotsen, welche vorstehend keine Erwähnung gefunden haben, ist eine Vergütung zu gewähren, deren Höhe in Lübeck der Hafenmeister, in Travemünde der Lotsen-Kommandeur, für jeden einzelnen Fall zu bestimmen hat. In wie weit den Lotsen, welche die Hülfe geleistet haben, diese Vergütung ganz oder zum Teil überlassen werden soll, steht zur Entscheidung der Baudeputation.

Die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Waren durch die Lotsenfahrzeuge bleibt auch fernerhin verboten.

Gänzlich befreit von der Entrichtung des Lotsengeldes sind, sofern die Hülfe des Seelotsen nicht in Anspruch genommen wird:

- a) die Schiffe der Kaiserlich Deutschen Kriegsmarine, sonstige Dampf- und Segelschiffe des Deutschen Reiches, Dampf- und Segelschiffe Deutscher Bundesstaaten und auswärtiger Regierungen, soweit diese Fahrzeuge unter Staatsflagge fahren und zu Staatszwecken benutzt werden,
- b) Fahrzeuge von Jachtklubs oder einzelnen Personen, wenn solche Fahrzeuge lediglich zu Lustreisen eingerichtet sind,
- c) Dampfschiffe, deren Netto-Raumgehalt nicht über 200 cbm beträgt,
- d) Segelschiffe und Boote, deren Netto-Raumgehalt 100 cbm nicht übersteigt.

Der erste Nachtrag vom 27. November 1876 zu der Verordnung, die Schiffsabgaben betreffend, vom 20. Januar 1873, imgleichen die Verordnung, die für ausserordentliche Mühewaltungen der Lotsen zu entrichtenden Vergütungen betreffend, vom 30. April 1877, sind aufgehoben.

11. Wismar-Bucht.

Für die Wismar-Bucht sind bei dem Timmendorf (Poel)-Leuchtturm ein Oberlotse und zwei Lotsen stationiert, die Beamte der Stadt Wismar sind. Sie lotsen von See nach der Reede und von dort nach der Stadt Wismar, in der Regel aber nicht von Wismar nach See. Die Lotsen kommen den Schiffen in Segel- oder Ruderbooten entgegen bis ausserhalb des Hannibal. Die Boote führen die Lotsenflagge der Stadt Wismar (rot und weiss horizontal gestreift mit schwarzem Anker links oben in weissem Felde). Bei schweren Nordost-Stürmen können die Lotsen nicht abkommen!

Für die Lotsungen von Wismar nach der Reede und in See sind in Wismar selbst ebenfalls ein Oberlotse und zwei Lotsen stationiert, die gleichfalls Beamte der Stadt Wismar sind. Sie lotsen in der Regel nicht von See nach Wismar.

Ein **Lotsenzwang** besteht **nicht**, doch haben Schiffe über 65 cbm auch dann das volle Lotsengeld zu bezahlen, wenn sie ohne Lotsen ein- oder ausgegangen sind. Ausnahmen siehe Tarif, § 3.

Tarif.

§ 1. Die Lotsengebühr für das Einbringen wie für das Ausbringen der Schiffe beträgt jedesmal 3 Pfg. pro cbm des Netto-Raumgehaltes des zu lotsenden Schiffes, mindestens aber 5,00 Mk.

§ 2. Für diese Gebühr haben die hiesigen Lotsen das ausgehende Schiff bis zu den grossen Tonnen am Hannibal und an der Lieps, welche die Einfahrten in das hiesige Fahrwasser bezeichnen, zu bringen, und dürfen das von ihnen geleitete Schiff nicht eher verlassen, bis dasselbe die Tonnen passiert hat.

Die Poeler Lotsen haben sich, wenn ein ansegelndes Schiff das Zeichen, dass es eines Lotsen bedarf, gegeben hat, sofort an Bord desselben zu begeben und das-

selbe in den hiesigen Hafen zu bringen. Nur mit Einverständnis des Schiffers, oder wenn das von ihnen geleitete Schiff auf der Binnenreede vor Anker geht, dürfen sie dasselbe vorher verlassen. In diesem Falle mindert sich die Lotsengebühr um 3,50 Mk.; doch sind stets mindestens 2,50 Mk. zu zahlen.

Wenn für das Einholen eines Schiffes von der Binnenreede in den Hafen die hiesigen Lotsen verlangt werden, so ist dafür eine Gebühr von 3,50 Mk. zu entrichten.

§ 3. Hiesige Schiffe ohne Unterschied der Grösse und fremde Schiffe bis zu 65 cbm Netto-Raumgehalt inkl. sowie die unter Staatsflagge fahrenden und zu Staatszwecken benutzten Schiffe des Deutschen Reiches oder eines anderen Staates haben das Lotsengeld nur dann zu bezahlen, wenn sie einen Lotsen verlangt haben; alle anderen Schiffe haben sowohl eingehend als ausgehend das Lotsengeld zu entrichten, auch wenn sie sich der Lotsen nicht bedienen.

§ 4. Wenn die Hülfeleistung der hiesigen Lotsen bei dem Verholen eines Schiffes von dem alten in den neuen Hafen oder umgekehrt verlangt wird, so ist dafür eine Gebühr von 3,50 Mk. zu entrichten.

§ 5. Die Grösse des Schiffes bestimmt sich nach dem Messbriefe, und kommen dabei die in § 7 der Verordnung vom 26. Oktober 1887, betreffend die hiesigen Hafengebühren, enthaltenen Vorschriften zur Anwendung.

§ 6. Das Lotsengeld wird von der mit der Erhebung der Schiffsabgaben beauftragten Behörde, zur Zeit der Akzisekammer, erhoben.

Wismar, den 26. Oktober 1887.

12. Warnow.

Für den Lotsendienst auf der Warnow sind sowohl in Warnemünde wie in Rostock Lotsen stationiert, die sämtlich Beamte der Stadt Rostock sind, und zwar ist das Lotsenwesen nach der am 1. Juli 1900 erfolgten Umgestaltung folgendermassen organisiert.

In Warnemünde ist ein Lotsen-Kommandeur stationiert, dem ein Oberlotse, 8 Seelotsen, 5 Revierlotsen, ein Lotsenbote und 8 Bootsleute unterstellt sind. (Letztere sind nicht städtische Beamte.) Die Lotsen müssen mindestens zwei Jahre als Matrosen auf Segelschiffen und ein Jahr als Steuerleute auf Dampfern gefahren haben. Sie kommen den Schiffen in Segel- oder Ruderbooten entgegen, welche die mecklenburgische Lotsenflagge führen. Es besteht **unbedingter Lotsenzwang**, jedoch lotsen von Rostock nach Warnemünde nur die vier in Rostock stationierten Lotsen, die dem Hafenmeister dort unterstellt sind. Können in Warnemünde die Lotsen wegen aufländigen Sturmes nicht abkommen, so wird die Wassertiefe auf der Barre von dem Signalmast auf dem Leuchtturm nach dem Internationalen Signalbuch signalisiert. Der zu steuernde Kurs wird alsdann durch die Winkbake auf der Westmole neben der Nebelsignalkanone, an deren Top die mecklenburgische Flagge weht, angegeben. Es ist Kurs zu halten, wenn die Bakenrute aufrecht steht, und nach der Seite hin zu steuern, nach welcher die Bakenrute geneigt ist, wenn sie schräg gestellt wird.

Tarif.

§ 1. Wie bisher, so ist auch fernerhin — soweit nicht im nachstehenden Ausnahmen zugelassen sind — jedes den Hafen von Warnemünde von See aus aufsuchende oder von Warnemünde aus in See gehende Schiff verpflichtet, sich eines der von der Stadt Rostock angestellten Seelotsen zu bedienen.

§ 2. Befreit von der in § 1 beregten Verpflichtung sind:

1. alle Fahrzeuge der Kaiserlich Deutschen Kriegs-Marine, sowie alle Fahrzeuge eines deutschen oder auswärtigen Staates, wenn sie unter der deutschen Kriegsflagge resp. der Flagge ihres Staates fahren;
2. alle offenen, flachgebauten Fahrzeuge, sowie alle Boote;
3. alle lediglich zum Fischfange ausgehenden resp. lediglich zur Verwertung von selbstgefangenen Fischen einkommenden Fahrzeuge;
4. alle lediglich zu Lustreisen eingerichteten Fahrzeuge von Jachtclubs oder einzelnen Personen;
5. alle Leichterfahrzeuge, wenn sie zur Leichterung oder Beladung von Schiffen auf der Reede verwandt werden;
6. alle Fahrzeuge, die zur Hülfeleistung bei gestrandeten oder sonst in Not befindlichen Schiffen ausgehen oder davon zurückkehren, wenn sie nicht zum Löschen oder Bergen von Gütern verwendet werden;
7. alle hiesigen und Warnemünder Warnow-Dampfschiffe für alle Passagier- und Schleppfahrten von und nach See, wenn sie dabei einen fremden Hafen nicht berühren.

Wollen die wie vorsteht vom Lotsenzwange entfreiten Fahrzeuge sich dennoch eines Lotsen für das Einlaufen in oder das Auslaufen aus Warnemünde bedienen, so haben sie dazu nur einen der von der Stadt Rostock angestellten Lotsen zu verwenden.

§ 3. Für das Lotsen von Schiffen von See nach Warnemünde hinein wird ebenso wie für das Lotsen von Schiffen von Warnemünde in See eine Gebühr von 10 Pfg. für jede brit. reg. ton oder 2,83 cbm Netto-Raumgehalt, jedoch nicht unter 3 Mk., erhoben und zwar ohne Unterschied, ob die Schiffe beladen oder leer oder beballastet sind. Von Schiffen der Kaiserlich Deutschen Kriegsmarine dagegen wird für jeden Dezimeter ihres Tiefganges eine Gebühr von 1 Mk. erhoben (siehe § 6, Abs. 2).

§ 4. Ausserdem wird von jedem in Warnemünde einkommenden Schiffe ein Leucht- und Hafenfeuergeld von 3 Pfg. für jede brit. reg. ton oder 2,83 cbm Netto-Raumgehalt erhoben.

§ 5. Endlich hat jedes Schiff, welches sich im Warnemünder Hafen zum Festmachen, Leinenausbringen oder sonstigen Zwecken der von der Stadt Rostock zur Beförderung der Lotsen nach und von See angenommenen Bootsleute bedient, ein Bootsgeld nach folgenden Sätzen zu entrichten:

- | | | |
|-------------------------------|---------------------------|--------|
| bis 30 brit. reg. tons oder | 85 cbm Netto-Raumgehalt | 2 Mk., |
| bis 100 brit. reg. tons oder | 283 cbm Netto-Raumgehalt | 3 Mk., |
| bis 200 brit. reg. tons oder | 566 cbm Netto-Raumgehalt | 4 Mk., |
| bis 500 brit. reg. tons oder | 1415 cbm Netto-Raumgehalt | 5 Mk., |
| über 500 brit. reg. tons oder | 1415 cbm Netto-Raumgehalt | 6 Mk. |

§ 6. Von der Entrichtung des Lotsengeldes (§ 3) und des Leucht- und Hafenfeuergeldes (§ 4) sind die in § 2 unter 1—7 beregten Fahrzeuge entfreit. Diese Fahrzeuge haben jedoch dann das im § 3 festgesetzte Lotsengeld gleichfalls zu entrichten, wenn sie sich beim Ein- oder Auslaufen in oder von Warnemünde freiwillig eines Lotsen bedienen (siehe § 2, Abs. 2).

§ 7. Die in den §§ 3, 4 und 5 beregten Abgaben sind auf Anweisung des Lotsen-Kommandeurs an die Steuererhebungskasse zu entrichten.

§ 8. Diese Verordnung tritt am 15. August d. Js. in Kraft.

Mit dem gleichen Zeitpunkte tritt die Verordnung E. E. Rates, betreffend die Lotsengebühren vom 4. Mai 1874 mit Ausnahme der Bestimmungen derselben über die Gebühren für das Lotsen von Warnemünde nach Rostock und umgekehrt, sowie für die Ballastwächter zwischen Rostock und Warnemünde (II, III B, VII C, XIII, XIV, XV, XVI daselbst) ausser Kraft.

Gegeben im Rate zu Rostock, am 10. August 1900.

Von Warnemünde nach Rostock und umgekehrt haben zu zahlen:

Schiffe von 70 cbm Raumgehalt 5 Mk., steigend bis zu 18 Mk. für 500 cbm Raumgehalt.

13. Von Darsser Ort bis Usedom, Insel Rügen.

Das Lotsenwesen an dieser ganzen Strecke ist, wie in den alten preussischen Provinzen überhaupt, staatlich organisiert und untersteht dem königlichen Lotsen-Kommandeur zu Thiessow auf der Insel Rügen. Das Revier ist demgemäss sehr ausgedehnt, etwa 190 Seemeilen und umfasst sämtliche Gewässer des Regierungsbezirks Stralsund, die See- und Küstenschiffen zugänglich sind.

Es besteht **Lotsenzwang**, ausgenommen sind nur: für den Libben und Gellen Schiffe bis 100 cbm, für die übrigen Gewässer westlich Stralsund Schiffe bis 150 cbm, für die Gewässer östlich Stralsund Schiffe bis 200 cbm.

In **Barhöft** sind ein Oberlotse und sieben Lotsen, sämtlich Beamte, stationiert, dieselben lotsen von See nach Barhöft und umgekehrt, sowie von dort nach Stralsund und Barth. Sie kommen den Schiffen in der Regel bis zur Ansteuerungstonne, ausnahmsweise auch bis zur Glockentonne in Segelbooten mit Reichsdienstflagge für Lotsenfahrzeuge entgegen. Ist ein Schiff unter Lotsenflagge im Ansteuern, so wird zum Zeichen, dass es bemerkt worden, die deutsche Handelsflagge an einer Stange bei der Lotsenwachthütte gezeigt. Können die Lotsen nicht abkommen, so wird dies durch Signal **T J P** nach dem Internationalen Signalbuch an der erwähnten Stange bekannt gegeben. Lotsengebühren siehe unten.

In **Barth** ist nur ein Lotse stationiert, der auf Verlangen nach Barhöft und bis Zingst lotst; die Gebühren sind dieselben wie bei Barhöft.

Wittower Posthaus ist mit einem Oberlotsen und fünf Lotsen besetzt, die sämtlich Beamte sind. Sie lotsen vom Posthaus nach See und umgekehrt nach Stralsund, Schaprode und dem Rassow Strom; ausserdem sind die Lotsen verpflichtet, auf Verlangen nach dem Wicker Bodden, sowie östlich bis Breege zu lotsen, ebenso umgekehrt. Die Lotsen kommen den Schiffen bis ausserhalb Dornbusch und Dranske Huk in Segelbooten entgegen, welche die Reichsdienstflagge für Lotsenfahrzeuge führen. Ist ein Schiff mit der Lotsenflagge im Ansegeln, so wird als Zeichen, dass dasselbe bemerkt worden ist, die deutsche Handelsflagge gezeigt.

Verhindert schwerer Sturm das Entgegenkommen von Lotsen, so wird das internationale Signal **T J P** gesetzt. Das Lotsenboot hält sich in diesem Falle im Fahrwasser auf und gibt einkommenden Schiffen durch Voransegeln die zu steuernde Richtung an. Lotsengebühren siehe unten.

In **Stralsund** ist ein Oberlotse (Beamter) und fünf Lotsen. Diese lotsen in und aus dem Hafen von Stralsund, nach Barhöft, Wittower Posthaus, Thiessow, Ruden und den innerhalb dieser Punkte gelegenen Orten am Greifswalder Bodden und den westlichen Fahrwassern. Für den Hafen besteht Lotsenzwang für alle Schiff über 200 cbm. Hafenslotsen kommen in Ruderboten ab. Lotsengebühren siehe unten.

Auf **Greifswalder Oie** sind vom 1. November bis 1. April zwei Thiessower Lotsen stationiert, die alle 14 Tage abgelöst werden. Zu anderer Jahreszeit kann Lotsenhilfe telegraphisch von Ruden oder Thiessow verlangt werden. Als Zeichen dass auf Greifswalder Oie Lotsen anwesend sind, weht an einer Flaggenstange beim Leuchtturm die deutsche Lotsenflagge. Die Lotsen bringen die einkommenden Schiffe vor das Landtief oder das Osttief und übergeben sie dort den Lotsen der betreffenden Station. Sind diese nicht zur Stelle und gestatten Wind und Wetter das Durchfahren der Baggerrinne, so werden die Schiffe bis auf die Binnenreede von Stralsund gebracht. Lotsengebühren siehe unten.

Ruden ist besetzt mit einem Oberlotsen, drei Seelotsen und vier Hilfslotsen, welch letztere nicht Beamte sind. Sie lotsen von See nach Ruden und umgekehrt, sowie von dort nach Peenemünde, Greifswald, Stralsund, Lauterbach, Seedorf und über Thiessow nach See. Sie kommen ab in Ruder- oder Segelbooten mit Reichsdienstflagge für Lotsenfahrzeuge und gehen Schiffen bis zur Ansteuerungstonne für das Osttief entgegen. Lotsengebühren s. u.

Thiessow ist, wie erwähnt, der Sitz des Lotsenkommandeurs für den Regierungsbezirk Stralsund. Ausser ihm sind am Orte noch zwei Oberlotsen und sechzehn Lotsen, die sämtlich Beamte sind. Sie lotsen von See in den Greifswalder Bodden und umgekehrt, ferner nach Ruden, Peenemünde, Greifswald, Stralsund und Lauterbach. Ihre Fahrzeuge (Dampfer „Thiessow“, Segel- und Ruderboote) führen die Reichsdienstflagge für Lotsenfahrzeuge. Wird ein unter Lotsenflagge ansteuerndes Schiff bemerkt, so setzt die Lotsenwarte als Zeichen dafür die deutsche Handelsflagge. Die Lotsenboote gehen den Schiffen bis ausserhalb vom Stein Trendel entgegen, Lotsendampfer „Thiessow“ geht den Schiffen auf jede Entfernung entgegen, namentlich bei starken östlichen Winden, sobald ein Lotsensignal erkannt ist. Wenn die Lotsen schweren Sturmes oder Eises halber nicht abkommen können, setzt die Lotsenwarte das Signal **T J P** des Internationalen Signalbuches. Lotsengebühren s. u.

Der in **Lauterbach** stationierte Lotse lotst aus dem Bodden nach Lauterbach und umgekehrt, sowie nach der Lanckener Bek, Thiessow, Ruden und Greifswald und führt in seinem Ruder- oder Segelboote die Reichsdienstflagge für Lotsenfahrzeuge. Lotsengebühren s. u.

In **Wieck** finden die Schiffe einen Oberlotsen und drei Lotsen, die nicht Beamte sind und von Wieck nach Stralsund, Lauterbach, der Lanckener Bek, Thiessow und Ruden lotsen dürfen. Ferner tun sie Lotsendienst auf dem Ryckfluss, haben aber weder die Befugnis, noch die Verpflichtung, nach und von Greifswald zu lotsen. Sie kommen in Ruder- oder Segelbooten unter preussischer Lotsenflagge ab. Lotsengebühren s. u.

Von **Peenemünde** lotsen ein Oberlotse und drei Lotsen, die nicht Beamte sind, nach Wolgast und seewärts bis Ruden. Sind Schiffe unter Lotsenflagge im Ansteuern, so werden die Lotsen in Peenemünde durch Aufziehen einer roten Flagge an der Signalstange vor dem Wohngebäude der Zollbeamten benachrichtigt. Die Lotsen kommen in Ruder- oder Segelbooten, in der Regel gleichzeitig mit den Zollbeamten, den Schiffen bis zum Fahrwasser bei der Peenemünder Schanze entgegen. Lotsengebühren s. u.

Wolgast. Ein als Oberlotse fungierender Schiffsfahrtsaufseher und drei Lotsen, die nicht Beamte sind, dürfen seewärts bis Peenemünde und flussaufwärts bis Westklün lotsen. Für die Fahrt von Wolgast nach Anklam und dem kleinen Haff sind vom Lotsenzwang befreit: deutsche Kriegs- und Kriegs-Transportschiffe, inländische Schiffe, deren Führer in Stettin oder an einem Orte des Revieres zwischen dieser Stadt und den Odermündungen oder in Anklam wohnen, die letzteren, sobald sie vier bis fünf Reisen über das Revier gemacht haben. Haben die Schiffe jedoch nur Ballast oder solche gemischte Ladung, dass der Ballast ohne Wegschaffung der Güter herausgenommen werden kann, so sind sie dennoch zur Annahme eines Revierlotsen verpflichtet. Fahrzeuge unter 120 cbm Raumgehalt und offene Boote sind nicht lotsenpflichtig. Lotsengebühren s. u.

In **Anklam** ist ein Lotse stationiert, der Beamter ist und nach Stettin, Ueckermünde, Swinemünde, Westklün und Wolgast lotsen darf. Lotsengebühren siehe unten.

Dienst-Anweisung

für

den Königlichen Lotsen-Kommandeur im Regierungsbezirk Stralsund.

§ 1. Der nächste Vorgesetzte des Lotsen-Kommandeurs ist der Regierungs-Präsident in Stralsund. Der Lotsen-Kommandeur hat, wenn und solange ihm eine Dienstwohnung überwiesen ist, in dieser Wohnung zu nehmen.

§ 2. Dem Lotsen-Kommandeur ist das ganze Lotsenwesen im Regierungsbezirk Stralsund unterstellt. Er ist Vorgesetzter sämtlicher Oberlotsen, Seelotsen, Revierlotsen, Hülflotsen, Lotsenruderer und Lotsenbootsleute, sowie der auf dem Lotsendampfer beschäftigten Schiffsführer, Maschinisten, Matrosen und Heizer, der Maschinist ist ihm jedoch rücksichtlich der maschinentechnischen Einrichtungen und Anlagen nicht unterstellt. Er ist berechtigt, den ihm unterstellten Beamten auf die Dauer von höchstens drei Tagen Urlaub zu erteilen. Anträge auf längeren Urlaub hat er dem Regierungs-Präsidenten unter Beifügung seines Gutachtens vorzutragen.

§ 3. Der Lotsen-Kommandeur hat darauf zu halten, dass das gesamte Lotsenpersonal die Vorschriften der für dasselbe erlassenen Dienst-Anweisung strenge erfüllt. Er hat namentlich auch darauf hinzuwirken, dass alle seine Untergebenen sich moralisch gut führen und sich niemals der Trunkenheit ergeben. Er ist befugt, seinen Untergebenen Warnungen und Verweise zu erteilen, wenn dieselben die Pflichten verletzen, die ihnen ihr Amt auferlegt, oder wenn sie sich durch ihr Verhalten in oder ausser dem Amte der Achtung, des Ansehens oder des Vertrauens, die ihr Beruf erfordert, unwürdig zeigen. In ersteren Fällen, zu welchen auch wiederholte Pflichtverletzung zu rechnen, ist dem Regierungs-Präsidenten Anzeige zu erstatten.

§ 4. Bei aussergewöhnlichen Ereignissen, sowie bei eintretender Gefahr für ein Schiff oder ein Boot hat der Lotsen-Kommandeur das zur Rettung der Besatzung und des Schiffes irgend Ausführbare anzuordnen und dem Lotsenpersonal dabei mit gutem Beispiele voranzugehen.

Fahrten, die das Leben der Bedienungsmannschaft gefährden, sind nur anzuordnen, wenn dieselben zur Rettung von Menschen aus Lebensgefahr erforderlich sind. Die Teilnahme an denselben ist frei zu stellen. Nach erfolgter Aufforderung zur freiwilligen Beteiligung sind die jüngsten und vorzugsweise die nicht verheirateten Lotsen mit der Bedienung des Bootes zu beauftragen.

§ 5. Der Lotsen-Kommandeur hat die ihm unterstellten Lotsenstationen einmal in jedem Monat zu besuchen. Er hat sich dabei von der vorschriftsmässigen Handhabung des Lotsen- und Wachtdienstes zu überzeugen, auch die zu Lotsenzwecken und zur Bezeichnung des Fahrwassers dienenden Boote, Geräte, Tonnen usw. rücksichtlich ihrer Vollständigkeit und ihrer guten Reinhaltung und Unterhaltung zu besichtigen. Er hat darauf zu halten, dass die einzelnen Lotsen überwiesenen Dienstwohnungen, sowie die Lotsenwachträume gehörig gereinigt, ge-
weiss und gelüftet werden. Etwa an den Baulichkeiten, Booten oder Seezeichen bemerkte Mängel hat er dem Wasserbauinspektor in Stralsund schriftlich mitzuteilen.

Bei den Fahrten zu den verschiedenen Lotsenstationen hat der Lotsen-Kommandeur darnach zu sehen, ob die vorgeschriebene Bezeichnung der Fahrstrasse vollständig vorhanden ist.

Etwa fehlende oder verschleppte Seezeichen hat er mit Hilfe der ihm zur Verfügung stehenden Leute sofort zu ergänzen oder richtig zu legen, wenn er dazu im stande ist. Ist solches nicht der Fall, so hat er bei den Strecken, deren Unterhaltung einer Lotsenstation übertragen ist, sofort den betreffenden Oberlotsen zur Vornahme der Ergänzung oder Berichtigung aufzufordern. Bei den übrigen Strecken hat er umgehend dem Wasserbauinspektor in Stralsund schriftliche Mitteilung von der bemerkten Unordnung zu machen.

§ 6. Der Lotsen-Kommandeur ist verpflichtet, ein Geschäftsjournal zu führen. In dasselbe sind alle an ihn eingehenden Dienstsachen unter fortlaufender Nummer einzutragen. Die entsprechenden Nummern sind auf den eingegangenen Stücken zu verzeichnen, auch die Erledigung und Absendung neuer Dienstsachen ist in das Journal einzutragen mit einer Bezeichnung des Aktenstückes, zu dem die Sache gehört.

Die erledigten Sachen sind zu Akten zu heften. Letztere sind in einem Verzeichnis geordnet zusammen zu stellen und sorgsam aufzubewahren.

Die durch Vermittelung der Post eingehenden und abgehenden portopflichtigen Dienstsachen und Telegramme sind in ein besonderes Portobuch einzutragen. Auf Grund desselben ist die Erstattung der verauslagten Gebühren in vorgeschriebenen Fristen bei der Königlichen Regierungs-Hauptkasse zur Erstattung zu liquidieren.

Der Lotsen-Kommandeur hat die von den Oberlotsen ihm eingereichten Verzeichnisse der ein- und ausgeloteten Schiffe in Urschrift nebst den Anweisezetteln zu Akten zu sammeln und aufzubewahren. Beglaubigte Abschriften der Verzeichnisse hat er monatlich dem Regierungs-Präsidenten einzureichen.

§ 7. Der Lotsen-Kommandeur hat besonders auf gute Führung und Reinhaltung des Lotsendampfers „Thiessow“ zu achten. Er hat dafür zu sorgen, dass die über den Dienst des Dampfers erlassenen besonderen Bestimmungen strenge beachtet, auch die vorgeschriebenen Journale und Verzeichnisse genau und richtig geführt werden. Die Fahrten nach dem Feuerschiffe „Adlergrund“, welche auf von Swinemünde ergehendes Ersuchen vorzunehmen sind, hat er möglichst persönlich

zu leiten. Bei seiner Anwesenheit an Bord des Dampfers liegt ihm die Führung des Schiffes ob mit aller damit verbundenen Verantwortlichkeit.

§ 8. Der Lotsen-Kommandeur darf seinen Wohnort nur in Ausübung seines Dienstes verlassen. In allen anderen Fällen bedarf er einesurlaubes, der rechtzeitig vorher bei dem Königlichen Regierungs-Präsidenten in Stralsund zu beantragen ist.

§ 9. Die vorstehenden Vorschriften treten vom Tage der Aushändigung an den Lotsen-Kommandeur ab an die Stelle der provisorischen Dienstanweisung für den Lotsen-Kommandeur zu Thiessow vom 25. August 1852, welche hiemit aufgehoben ist.

Stralsund, den 16. Januar 1889.

Der Regierungs-Präsident.

(gez.) Dr. von Arnim.

Dienst-Anweisung

für die

Königlichen Oberlotsen im Regierungsbezirk Stralsund.

§ 1. Der nächste Vorgesetzte der Oberlotsen ist der Lotsen-Kommandeur in Thiessow.

§ 2. Die Oberlotsen müssen den Lotsen und anderen im Lotsendienst beschäftigten Leuten in dienstlicher und sittlicher Beziehung ein gutes Vorbild geben, Dienstvernachlässigungen, Pflichtwidrigkeiten oder unangemessenes Betragen derselben, sei es gegen einen Vorgesetzten oder gegen einen Untergebenen oder gegen das Publikum, unterliegen strenger Bestrafung.

§ 3. Jeder Oberlotse hat die ihm unterstellten See- oder Revierlotsen in Erfüllung ihres Dienstes zu beaufsichtigen. Jede Dienstvernachlässigung, Pflichtwidrigkeit oder unangemessenes Betragen eines Lotsen hat er sofort dem Lotsen-Kommandeur in Thiessow anzuzeigen.

§ 4. Jeder Oberlotse hat dafür zu sorgen und durch wiederholtes Nachsehen sich davon zu überzeugen, dass auf der Lotsenwache während der vorgeschriebenen Wachtzeit stets ein Wachtposten anwesend ist und ein Wachtjournal geführt wird. Die Wachtposten sind alle 4 Stunden abzulösen.

§ 5. Sobald von einem Wachtposten die Annäherung eines Schiffes gemeldet wird, hat der Oberlotse mit dem Lotsenboote demselben entgegenzufahren. Werden sonstige Ereignisse (Notsignale usw.) von dem Wachtposten gemeldet, hat der Oberlotse sofort die ihm erforderlich scheinenden Anordnungen zu treffen.

In Thiessow liegt solches dem Lotsen-Kommandeur oder während dessen Abwesenheit dem dienstältesten Oberlotsen ob.

§ 6. Die ankommenden Schiffe sind möglichst in der Reihenfolge, in der sie sich der Station nähern, mit einem Lotsen zu besetzen. Letzterer wird von dem Oberlotsen bestimmt, der ihm einen Anweisezettel über Namen, Nationalität, Ladungs-, Abgangs- und Bestimmungshafen, sowie über den Namen des Schiffers übergibt und erforderlichenfalls ihn mit besonderer Anweisung über die Führung des Schiffes oder über etwaige Quarantänenvorschriften usw. versieht. Dem Ober-

lotsen liegt dabei die Führung des Lotsenbootes ob, mit dem er den Schiffen möglichst weit, in der Regel bis auf eine Seemeile ausserhalb der Anseglungstonne entgegenfahren muss. Dabei hat er den Gesundheitszustand der Besatzung zu erfragen.

Auf Grund der Anweiszettel werden von dem Oberlotsen Verzeichnisse der ein- und ausgeloteten Schiffe geführt und allmonatlich dem Lotsen-Kommandeur unter Beifügung der Anweiszettel eingereicht.

§ 7. Wird durch Sturm oder anderweitig das Übersetzen eines Lotsen vom Lotsenboote auf ein ankommendes Schiff verhindert, so hat das Lotsenboot voraufzusegeln und dadurch dem nachfolgenden Schiffe den Weg zu zeigen.

Ist das Ausgehen des Lotsenbootes verhindert, so ist solches einem etwa ankommenden Schiffe durch das Signal **T J P** nach dem neuen Signalbuche für die Kauffahrteischiffe aller Nationen mitzuteilen. In Thiessow ist von solchem Falle sofort dem Lotsen-Kommandeur Mitteilung zu machen, der die weiteren Massregeln veranlassen wird.

§ 8. Bei etwa auf der Reede vorkommenden Havariefällen, sowie bei Strandungen hat der Oberlotse zunächst alle für die Rettung des Schiffes und der Mannschaft erforderlichen Massregeln anzuordnen. Er hat dafür zu sorgen, dass dem zuständigen Strandvoigte sofort Anzeige gemacht wird, und hat letzteren nach dessen Eintreffen nach Vorschrift der Strandungsordnung vom 17. Mai 1874 die zur Aufrechterhaltung der Ordnung, sowie zur Bergung oder Hülfeleistung erforderlichen Anordnungen zu überlassen.

§ 9. Der Oberlotse führt die nächste Aufsicht über alle zum Lotsenwesen seiner Station gehörigen Fahrzeuge, Geräte und Materialien. Er hat für die gehörige Aufbewahrung und Erhaltung derselben zu sorgen und namentlich auf die den Lotsen obliegende Reinigung der Boote zu achten.

Vorgekommene Beschädigungen, sowie erforderlich erscheinende Ausbesserungen sind dem Lotsenkommandeur anzuzeigen. Der Oberlotse ist für das richtige Vorhandensein der ihm überwiesenen Fahrzeuge, Geräte und Materialien verantwortlich und hat sich möglichst oft von deren Vollständigkeit zu überzeugen.

§ 10. Die Bezeichnung der Fahrwasser, soweit die Aufsicht darüber einem Oberlotsen übertragen ist, ist wenigstens einmal in jeder Woche von ihm persönlich oder durch einen Vertreter zu besichtigen. Bemerkte Unordnungen sind unverzüglich zu beseitigen. Ist dem Oberlotsen solches nicht möglich, so ist in Thiessow und Ruden sofort dem Lotsen-Kommandeur, von den übrigen Stationen demselben und dem Wasserbauinspektor in Stralsund Anzeige zu erstatten.

Denselben Beamten sind alle Störungen und teilweisen oder ganzen Sperren eines Fahrwassers unverzüglich, bei dringenden Fällen unter Benutzung des Telegraphen mitzuteilen.

Vergehen gegen die Kaiserliche Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See, sowie gegen die über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstosse von Schiffen auf See und gegen die Kaiserliche Not- und Lotsensignalordnung sind dem Wasserbauinspektor zu Stralsund zur Herbeiführung der Bestrafung direkt oder durch Vermittelung des Lotsen-Kommandeurs anzuzeigen.

§ 11. Dem Oberlotsen liegt die Aufsicht über den auf der Station befindlichen Wasserpegel ob. Er hat an jedem Tage, mittags 12 Uhr, den Wasserstand abzulesen und in das ihm übergebene Journal einzutragen oder, falls er abwesend sein sollte, dafür zu sorgen, dass dies durch einen der Lotsen oder eine andere zuverlässige Person geschieht. Auf den mit Wasserstandszeichen versehenen Stationen hat er dafür zu sorgen, dass der wachhabende Lotse die Marken des

richtigen Wasserstandes zeigt. Peilungen des Fahrwassers hat der Oberlotse nach Anordnung des Lotsen-Kommandeurs zu bewirken.

§ 12. Die Oberlotsen der Stationen Wiek bei Greifswald, Peenemünde und Wolgast haben ausserdem den Dienst als Revierlotse zu versehen und werden während ihrer Abwesenheit von der Station von dem jedesmal ältesten der auf der Station anwesenden Revierlotsen vertreten.

§ 13. Die Oberlotsen dürfen ihre Station nur in Ausübung ihres Dienstes verlassen. Zu allen anderen Zwecken bedürfen sie eines Urlaubes, den sie rechtzeitig unter Angabe der Veranlassung und des Zweckes bei dem Lotsen-Kommandeur zu beantragen haben.

§ 14. Die vorstehenden Vorschriften treten vom Tage der Aushändigung an die Oberlotsen ab an die Stelle der Dienstanweisung für die Oberlotsen und Seelotsen auf Mönchgut vom 8. Mai 1859 und die Dienstanweisung für den Oberlotsen und die Seelotsen zu Posthaus auf der Halbinsel Bug vom 1. Mai 1861, welche hiermit aufgehoben sind.

Zuwiderhandlungen gegen diese Dienstanweisung werden nach Vorschrift des Disziplinargesetzes vom 21. Juli 1852 bestraft.

Stralsund, den 16. Januar 1889.

Der Regierungs-Präsident.

(gez.) Dr. von Arnim.

Dienst-Anweisung

für die

Königlichen Seelotsen und Revierlotsen im Regierungsbezirke Stralsund.

§ 1. Die Seelotsen und Revierlotsen sind dem Oberlotsen der betreffenden Lotsenstation als ihrem nächsten Vorgesetzten unterstellt.

§ 2. Die Lotsen haben den Anordnungen ihrer Vorgesetzten unbedingt Folge zu leisten.

Sie haben in dienstlicher und sittlicher Beziehung sich untadelhaft zu führen. Dienstvernachlässigungen, Pflichtwidrigkeiten oder unangemessenes Betragen gegen einen Vorgesetzten oder gegen das Publikum oder untereinander unterliegen strenger Bestrafung.

§ 3. Die Lotsen sind verpflichtet, die Sicherheit der Schifffahrt in dem ihnen angewiesenen Wirkungskreise nach Kräften zu fördern und Schaden möglichst zu verhüten. Insbesondere liegt ihnen ob:

1. die Bedienung der Lotsenboote, das Ein- und Ausbringen der Schiffe und der Wachtdienst auf der Station,
2. das Auslegen, Überwachen und Einholen der zur Bezeichnung des Fahrwassers dienenden Seezeichen und Marken auf der Strecke, die jeder einzelnen Station überwiesen ist,
3. die Reinigung und Instandhaltung aller zum Lotsenwesen und zur Unterhaltung des Fahrwassers gehörigen Dampfschiffe, Boote, Geräte und See-

zeichen, soweit sie dazu fähig sind; ebenso die Reinigung der Wachträume und der Geräteschuppen,

4. die Hülfeleistung bei Strandungs- und anderen Unglücksfällen zur See unter Beachtung der Vorschriften der Strandungsordnung vom 17. 5. 1874,
5. Die Überwachung der schiffahrtspolizeilichen Vorschriften und der Kaiserlichen Verordnungen zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See und über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstossen von Schiffen auf See, sowie der Kaiserlichen Not- und Lotsensignal-Ordnung. Übertretungen dieser Verordnungen und Vorschriften haben sie sofort ihrem nächsten Vorgesetzten anzuzeigen,
6. alle ihnen von ihrem Vorgesetzten im Interesse der Schiffahrt und des Lotsenwesens übertragenen Arbeiten und Verrichtungen.

§ 4. Sobald von der Lotsenwache durch Aufziehen der Flagge und Läuten der Glocke die Annäherung eines Schiffes gemeldet wird, haben sich die zur Bedienung des Lotsenbootes und zur Begleitung des Schiffes bestimmten Lotsen ohne jeden Verzug in das Lotsenboot zu begeben und mit demselben unter Führung des Oberlotsen dem Schiffe entgegenzufahren. Beim Erreichen des letzteren steigt der dazu bestimmte Lotse an Bord desselben und übernimmt die Führung des Schiffes bis zum Ende seiner Dienststrecke mit aller damit verbundenen Verantwortlichkeit.

Bei ausgehenden Schiffen hat er vor Übernahme der Führung von dem Schiffer sich die von der Zollbehörde über berichtigte Lotsengelder und Zollgebühren ausgestellte Bescheinigung vorzeigen zu lassen.

Den ihm mitgegebenen Anweisezettel über Name, Nationalität, Ladung, Abgangs- und Bestimmungshafen des Schiffes und Namen des Schiffers pp. hat er von dem Schiffer ausfüllen zu lassen und später an den Oberlotsen abzugeben.

Bei Schiffen der Kaiserlichen Marine verbleibt das Kommando dem betreffenden Seeoffizier, der das Schiff nach den Angaben, welche der Lotse unaufgefordert zu machen hat, führt.

Der Lotse wird dabei von seiner Verantwortlichkeit nur in dem Falle befreit, wenn die Leitung des Schiffes seinen Angaben entgegen erfolgt.

Wird das Besteigen eines eingehenden Schiffes durch den Lotsen auf See durch Sturm verhindert, so hat solches auf der Binnenreederei zu erfolgen.

Wird ein von einem Lotsen geführtes Schiff von einem Dampfschiffe geschleppt, so hat der Lotse auch auf das Schlepsschiff zu achten und dem Führer desselben durch Zuruf oder Wink die zu steuernde Richtung oder andere Anordnung zu geben.

Sind beide Schiffe mit Lotsen besetzt, so steht dem dem Dienstalder nach ältesten Lotsen, der das Dampfschiff zu führen hat, das Kommando zu.

§ 5. Die Lotsen haben einen regelmässigen Wachtdienst zu versehen. Derselbe beginnt eine Stunde vor Sonnenaufgang und dauert bis eine Stunde nach Sonnenuntergang. Die Reihenfolge der wachthabenden Lotsen bestimmt der Oberlotse. Die Wache wird alle vier Stunden abgelöst, es darf jedoch der wachthabende Lotse niemals die Wache verlassen, bevor sein Nachfolger daselbst eingetroffen ist.

Auf den Stationen Barhöft, Wittower Posthaus, Thiessow und Ruden hat jeder Lotse, bevor er den Wachtdienst antritt, den Wasserstand am Pegel nachzusehen und darnach die Zeichen an dem Wasserstandssignale einzurichten. Der wachthabende Lotse hat dauernd auf ankommende Schiffe zu achten. Sobald er ein Schiff mit der Lotsenflagge bemerkt, hat er die Signalflagge aufzuziehen und die Signalglocke zu läuten.

Sobald das Lotsenboot das Schiff erreicht hat, hat er die Flagge einzuziehen.

Kann das Lotsenboot Sturmes halber oder aus anderen Gründen nicht in See gehen, so hat er das Signal **T J P** als Flaggensignal nach dem 1. Teile oder bei grosser Entfernung als Fernsignal nach dem 3. Teile des Signalbuches für die Kauffahrteischiffe aller Nationen zu zeigen.

Etwaige Signale ankommender, vorbeifahrender oder auf der Reede liegender Schiffe hat der wachthabende Lotse nach dem Signalbuche zu entziffern und zu beantworten. Bei aussergewöhnlichen Ereignissen (Notsignale pp.) hat er ausserdem noch die Signalglocke zu läuten.

§ 6. Im Interesse der Steuerverwaltung führt der Lotse das eingehende Schiff nach der Reede des nächsten Ansagepostens. Er hat dafür zu sorgen, dass von dem Schiffe aus eine Verbindung mit dem Lande oder mit anderen Fahrzeugen nicht stattfindet, bevor der Zollbeamte an Bord des Schiffes ist. Nur in dringenden Fällen ist dem Schiffsführer zu gestatten, ans Land zu fahren und mit dem Lotsenkommandeur oder dem Oberlotsen in Verbindung zu treten. Bei ausgehenden Schiffen sind an der Gaffel zwei Flaggen unter einander zu zeigen, wenn das Schiff Waren führt, die unter Zollkontrolle stehen, und deren Ausgang von dem Ansageposten zu bescheinigen ist.

Wird das Anhalten eines Schiffes in der Nähe des Ansagepostens durch Sturm verhindert, so darf der Lotse das Schiff nicht vor Ankunft eines Zollbeamten verlassen und hat beim Betreten des Landes der Zollbehörde Meldung von dem Grunde der unterlassenen Zollabfertigung zu machen. In solchem Falle hat der Lotse das zollamtliche Interesse während der Fahrt zu wahren und dafür zu sorgen, dass von dem Schiffe keine Verbindung mit dem Lande oder mit anderen Fahrzeugen stattfindet.

Dasselbe gilt in dem Falle, wenn der Verschluss eines vom Ansageposten abgefertigten Schiffes auf der Fahrt nach dem Bestimmungshafen durch zufällige Umstände oder zur Abwendung eines unwiederbringlichen Schadens verletzt worden ist. Der Lotse hat alsdann noch die weitere Verpflichtung, den verletzten Verschluss auf jede mögliche Weise wieder herzustellen, und wenn dies durch Schlösser geschieht, die Schlüssel an sich zu nehmen und bei der Ankunft in dem Hafen den an Bord kommenden Zollbeamten, unter Anzeige der Verschlussverletzung, persönlich zu übergeben. Sollte ein Schiff auf der Fahrt einwinteren, so hat der Lotse für schleunige Benachrichtigung des zunächst stationierten Zollbeamten Sorge zu tragen.

Bei eingehenden Schiffen hat der Lotse die ihm vom Ansageposten versiegelt übergebenen Schiffspapiere während der Fahrt sorgsam aufzubewahren und an den ihn ablösenden, die weitere Führung des Schiffes übernehmenden Lotsen oder bei Ankunft in einem Hafen an die dortige Zollbehörde abzuliefern.

§ 7. Die Seezeichen und Marken der Fahrwasserstrecke, die der Aufsicht einer Lotsenstation überwiesen ist, sind nach Anweisung des Oberlotsen durch die Lotsen auszulegen, einzuziehen, zu reinigen und anzustreichen. Bemerkt ein Lotse irgend eine Unordnung bei den Seezeichen, so hat er solches umgehend dem Oberlotsen mitzuteilen.

§ 8. Den Lotsen ist es unbedingt verboten, Geschenke oder Vergütungen irgend einer Art von dem Schiffer anzunehmen. Auch dürfen sie dem Schiffer einen Schiffsmakler weder empfehlen noch von demselben abraten.

§ 9. Die Lotsen dürfen ihre Station nur in Ausübung ihres Dienstes verlassen. Zu allen anderen Zwecken bedürfen sie eines Urlaubes, den sie rechtzeitig unter Angabe der Veranlassung und des Zweckes bei dem Lotsen-Kommandeur durch Vermittelung des Oberlotsen zu beantragen haben.

§ 10. Die Begleitstrecken der einzelnen Lotsenstationen sind folgende:

I. Station Barhöft.

1. Für ausgehende Schiffe.
Von der Reede Barhöft durch den Gellen bis seewärts von der Ansegelungstonne.
2. Für eingehende Schiffe.
 - a) Von See kommend. Wenigstens eine Seemeile ausserhalb der Ansegelungstonne beginnend, durch den Gellen bis zur Reede Barhöft.
 - b) Von der Reede Barhöft nach binnen, nach der Reede ausserhalb des Stralsunder Hafens, nach dem Hafen bei Barth.

II. Station Wittow-Posthaus.

1. Für ausgehende Schiffe.
Von der Reede im Vitter Bodden durch den Libben bis seewärts von der Ansegelungstonne.
2. Für eingehende Schiffe.
 - a) Von See kommend. Wenigstens eine Seemeile ausserhalb der Ansegelungstonne beginnend, durch den Libben bis zur Reede im Vitter Bodden.
 - b) Von der Reede im Vitter Bodden nach der Reede ausserhalb des Stralsunder Hafens.

III. Station Thiessow.

1. Für ausgehende Schiffe.
Von der Reede bei Klein-Zicker durch das Landtief in See bis seewärts von dem ausserhalb des Landtiefs liegenden Stein Trendel. Von der Reede bei Klein-Zicker nach der Reede am Ruden.
Von der Lankerbank nach der Reede von Klein-Zicker oder nach der Reede am Ruden. Aus der Inwiek bei Gr.-Zicker (Hagensche Wiek) desgleichen. Aus dem Nothafen von Kl.-Zicker do.
2. Für eingehende Schiffe.
 - a) Von See kommend, jedoch für das Landtief zu tief gehend. Ausserhalb des Steins Trendel beginnend um die Greifswalder Oie nach dem Ankerplätze daselbst oder durch das Ostertief nach der Reede am Ruden, sofern Lotsenbegleitung von Thiessow verlangt wird.
 - b) Von See kommend mit entsprechendem Tiefgange für das Landtief.
Ausserhalb des Steins Trendel beginnend, durch das Landtief nach der Reede bei Kl.-Zicker oder durch das Westertief oder Landtief nach der Reede am Ruden oder nach Peenemünde.
 - c) Von der Reede bei Kl.-Zicker nach der Reede am Ruden, nach Peenemünde, nach der Reede ausserhalb des Hafens von Wiek bei Greifswald; nach der Reede ausserhalb des Hafens von Stralsund; nach der Reede bei Lauterbach; nach der Lankerbeck durch die Having; nach der Inwiek bei Gr.-Zicker (Hagensche Wiek); nach dem Nothafen von Kl.-Zicker. Von der Lankerbeck oder von der Inwiek bei G.-Zicker, oder von dem Nothafen von Kl.-Zicker nach der Reede ausserhalb des Hafens von Wiek bei Greifswald, nach der Reede ausserhalb des Hafens bei Stralsund, nach der Reede am Ruden, nach Peenemünde.

IV. Station Ruden.

1. Für ausgehende Schiffe.

Von der Reede am Ruden durch das Osttief in See bis ausserhalb der Oie'er Rifftonne, durch das Westertief oder Landtief in See bis ausserhalb des Steins Trendel.

2. Für eingehende Schiffe.

- a) Von See kommend. Ausserhalb der Oie'er Rifftonne beginnend durch das Osttief bis zur Reede am Ruden.
- b) Von der Reede am Ruden bis zur Station Peenemünde nach der Reede bei Kl.-Zicker bezw. ausserhalb des Hafens von Wiek bei Greifswald, nach der Inwiek bei Gr.-Zicker (Hagensche Wiek), nach der Reede ausserhalb des Hafens von Stralsund, nach der Reede bei Lauterbach, nach der Lankerbeck durch die Having, nach dem Nothafen von Kl.-Zicker.

V. Station Stralsund.

Von der Reede ausserhalb des Hafens oder vom Hafen in Stralsund, nach der Reede bei Barhöft, nach der Reede im Vitter Bodden bei Wittow-Posthaus, nach dem Dänholm und umgekehrt, nach der Reede bei Franzeshöhe oder Devin und umgekehrt, nach der Reede ausserhalb des Hafens von Wiek bei Greifswald, nach der Reede bei Lauterbach, nach der Reede von Kl.-Zicker, nach der Reede am Ruden.

VI. Station Wiek bei Greifswald.

Von der Reede ausserhalb des Hafens oder vom Hafen bei Wiek, nach der Reede ausserhalb des Hafens von Stralsund, nach der Reede von Lauterbach, nach der Reede von Kl.-Zicker nach der Reede am Ruden.

VII. Station Lauterbach.

Von der Reede bei Lauterbach nach der Reede ausserhalb des Hafens von Stralsund, nach der Reede ausserhalb des Hafens von Wiek bei Greifswald, nach der Reede von Kl.-Zicker, nach der Reede am Ruden.

VIII. Station Peenemünde.

Von Peenemünde nach der Reede ausserhalb des Hafens von Wolgast, nach der Reede am Ruden.

IX. Station Wolgast.

Von der Reede ausserhalb des Hafens oder vom Hafen bei Wolgast nach Peenemünde, nach der Station am kleinen Haff, nach Anklam.

§ 11. Die vorstehenden Vorschriften treten vom Tage der Aushändigung an die Lotsen ab an die Stelle der Dienstanweisung für die Oberlotsen und Seelotsen auf Mönchgut vom 8. Mai 1859 und die Dienstanweisung für die Oberlotsen und die Seelotsen zu Posthaus auf der Halbinsel Bug vom 1. Mai 1861, welche hiermit aufgehoben sind.

Zu widerhandlungen gegen diese Dienstanweisung werden nach Vorschrift des Disziplinargesetzes vom 21. Juli 1852 bestraft.

Stralsund, den 16. Januar 1889.

Der Regierungs-Präsident.

(gez.) Dr. von Arnim.

Lotsentarif für die Gewässer zwischen Pommern und Rügen.

Laufende Nr.	Lotsenstation.	Begleitstrecken.	Gebühren für Schiffe		
			unter 51 cbm netto	51 bis 100 cbm netto	steigend für je weitere 50 cbm netto um
			Mk.	Mk.	Mk.
1.	Thiessow	Aus See durch das Land Tief nach Kl. Zicker Reede und umgekehrt	1,25	1,75	0,50
2.	Ruden	Aus See durch das Ost Tief nach der Reede bei Ruden und umgekehrt	1,25	1,75	0,50
3.	Thiessow und Ruden	Aus See durch das Land Tief nach Ruden und umgekehrt	1,25	1,75	0,50
4.	desgl. und Stralsund	Von Kl. Zicker Reede oder Ruden nach der Reede von Stralsund und umgekehrt	5,—	7,—	2,—
5.	Thiessow und Ruden, bezw. Greifswalder Wiek und Lauterbach	Von Kl. Zicker Reede oder Ruden nach der Reede von Greifswalder Wiek, Lauterbach oder Lankener Bek und umgekehrt	2,50	3,50	1,—
6.	Thiessow und Ruden	Von Kl. Zicker Reede oder Ruden nach Kl. Zicker oder Gr. Zicker Nothafen und umgekehrt	2,—	2,50	0,50
7.	Stralsund u. Greifswalder Wiek, bezw. Lauterbach	Von Stralsund nach der Reede von Greifswalder Wiek oder Lauterbach und umgekehrt	4,—	5,50	1,50
8.	Stralsund und Thiessow	Von Stralsund nach der Lankener Bek, Gr. Zicker oder Kl. Zicker Nothafen und umgekehrt	5,—	7,—	2,—
9.	Greifswalder Wiek und Lauterbach, beziehungsweise Thiessow	Von Greifswalder Wiek nach der Reede von Lauterbach, der Lankener Bek, Gr. Zicker oder Kl. Zicker Nothafen und umgekehrt	3,—	4,—	1,—

Lotsentarif für die Gewässer zwischen Pommern und Rügen.

Laufende Nr.	Lotsenstation.	Begleitstrecken.	Gebühren für Schiffe		
			unter 51 cbm netto	51 bis 100 cbm netto	für je weitere 50 cbm netto
			Mk.	Mk.	Mk.
10.	Barhöft	Aus See durch den Gellen bis Barhöft Reede und umgekehrt	1,25	1,75	0,50
11.	Barhöft und Stralsund	Von Barhöft nach Stralsund und umgekehrt	3,—	4,—	1,—
12.	Barhöft	Von Barhöft-Reede nach Barth und umgekehrt	3,—	4,—	1,—
13.	Wittower Posthaus	Aus See durch den Libben bis Posthaus Reede und umgekehrt	1,25	1,75	0,50
14.	desgl. und Stralsund	Von Posthaus Reede nach Stralsund und umgekehrt	3,—	4,—	1,—
15.	Ruden und Peenemünde	Von Ruden nach Peenemünder Schanze und umgekehrt	1,25	1,75	0,50
16.	Peenemünde	Von Peenemünder Schanze nach Köslin u. umgekehrt	1,—	1,25	0,25
17.	Peenemünde und Wolgast	Von Peenemünder Schanze nach Wolgast und umgek.	2,—	2,50	0,50
18.	Wolgast	Von Wolgast nach Anklam oder der Station am kleinen Haff und umgekehrt	3,—	4,—	1,—
19.	Stralsund	Von Stralsund nach Franzenshöhe u. umgekehrt	1,25	1,75	0,50
20.	Stralsund	Von Stralsund nach Devin und umgekehrt	2,—	2,50	0,50
21.	Stralsund	Von Stralsund nach Dänholm und umgekehrt	1,—	1,25	0,25
22.	Wittower Posthaus	Von Wittower Posthaus nach Wiek auf Wittow und umgekehrt	2,—	2,50	0,50
23.	desgleichen	Von Wittower Posthaus nach Breege u. umgekehrt	2,50	3,—	0,50

Befreit von Zahlung der Lotsengebühren sind Schiffe des Deutschen Reiches, insbesondere solche der Kaiserlichen Marine, sowie Fahrzeuge des Königlichen Hauses und des Preussischen Staates, ferner alle Fahrzeuge, welche einen Hafen lediglich als Nothafen anlaufen und ihn mit der vollen bisherigen Ladung wieder verlassen, ohne dass andere Gegenstände zugeladen sind.

Ist ein Lotse zwei oder mehr Tage an Bord gewesen, so sind ausser den Lotsengebühren für jeden Liegetag noch 1,20 Mk. zu entrichten.

Stralsund. 1. Für das Lotsen von Schiffen vom Strom nach dem Anlegeplatz im Hafen ist zu zahlen:

- a) von Schiffen von 201—300 cbm 3,00 Mk.,
- b) von Schiffen von 301—400 cbm 4,00 Mk.,
- c) von Schiffen von 401—500 cbm 5,00 Mk.,
- d) von Schiffen über 500 cbm 6,00 Mk.

2. Für das Verholen von Schiffen im Hafen: 3 Mk.

Schiffe bis zu 200 cbm Raumgehalt sind nicht verpflichtet, zum Einsegeln in den Hafen einen Lotsen zu nehmen. Für das Verholen im Hafen besteht überhaupt kein Lotsenzwang.

Greifswald und Wiek. An Gebühren für die Lotsen sind zu entrichten:

1. Für das Einbringen der Schiffe von der Wiek Reede bis in den dortigen Hafen:

- a) für Schiffe bis einschliesslich 300 cbm 3,00 Mk.,
- b) für Schiffe von 301—400 cbm 5,00 Mk.,
- c) für Schiffe von 401—500 cbm 5,00 Mk.,
- d) für Schiffe von 501—600 cbm 6,00 Mk.,
- e) für Schiffe von mehr als 600 cbm 7,00 Mk.

2. Für das Begleiten der Schiffe vom Wiek Hafen bis in den Greifswalder Hafen und umgekehrt:

- a) für Schiffe bis einschliesslich 300 cbm 2,00 Mk.,
- b) für Schiffe von 301—400 cbm 3,00 Mk.,
- c) für Schiffe von 401—500 cbm 4,00 Mk.,
- d) für Schiffe von 501—600 cbm 5,00 Mk.,
- e) für Schiffe von mehr als 600 cbm 6,00 Mk.

Schiffe der **Kaiserlichen Marine** zahlen für das Einbringen von der Wiek Reede bis in den Wiek Hafen je nach dem **Tiefgange**, und zwar bei einem Tiefgange bis zu 2 m: 3 Mk., von 2—2,5 m 4 Mk., von 2,5—3 m 5 Mk., von 3—3,5 m 6 Mk., von mehr als 3,5 m 7 Mk.; für das Einbringen vom Wiek Hafen bis in den Greifswalder Hafen und umgekehrt bei einem Tiefgange bis zu 2 m: 2 Mk., von 2—2,5 m 3 Mk., von 2,5—3 m 4 Mk., von 3—3,5 m 5 Mk., von mehr als 3,5 m 6 Mk.

14. Swinemünder Bucht.

In **Swinemünde** befindet sich ein Lotsenamtsamt, dem ausser der Station Swinemünde noch die Stationen Anklam (s. o.) und Westklän unterstellt sind.

Die Lotsenstation **Swinemünde** wird geleitet von einem Königl. Lotsen-Kommandeur, dem ein Lotsenamts-Assistent beigegeben ist. Ausser ihnen gehören zu

der Station 4 Oberlotsen, 37 Seelotsen und 24 Revierlotsen. Die Seelotsen bringen Schiffe von Swinemünde nach See und umgekehrt, die Revierlotsen führen Schiffe von Swinemünde nach Stettin, Lebbin, Ueckermünde, Westklän und umgekehrt. Der Lotsen-Kommandeur, der Lotsenamts-Assistent und die Seelotsen sind unmittelbare, die Revierlotsen mittelbare Staatsbeamte. Erstere erhalten festes Gehalt, die Revierlotsen dagegen das einkommende Lotsengeld nach Abzug eines für die Pensionskasse festgesetzten und allmonatlich an diese abzuführenden Anteils. Das Revierlotsengeld wird von den einkommenden Schiffen, die nach Stettin weiter gehen, bereits in Swinemünde erhoben, von Stettin abgehende Schiffe haben es in Stettin zu entrichten. Die Gesamteinnahme wird unter die Swinemünder und Stettiner Revierlotsen, im Ganzen 45, zu gleichen Teilen verteilt.

Vor **Swinemünde** können die ansteuernden Schiffe fast immer sicher auf einen Lotsen rechnen. Bei gutem Wetter kommen die Lotsen den Schiffen auf einem kleinen Dampfboot, sonst auf dem als Gaffelschuner getakelten Lotsendampfer bis zur Reede entgegen, nur ausnahmsweise kommen sie in Segelbooten ab. Die Lotsenfahrzeuge zeigen am Tage die preussische Lotsenflagge, bei Nacht Flackerfeuer (Bläse) und 2 m unter der weissen Toplaterne eine rote Laterne, ausserdem führen sie die Positionslaternen.

Der Lotsendampfer hat zur Unterscheidung von anderen Dampfern ausser der gewöhnlichen Dampfpeife noch eine weithin hörbare Lokomotivpeife. Mit dieser gibt er bei Nebel, wo er auf der Swinemünder Reede in der Nähe der Glockentonne anzutreffen ist, alle 10 Minuten zwei 10 Sekunden dauernde Signale ab, zwischen denen eine Pause von ebenfalls 10 Sekunden stattfindet. Als Antwort auf die Signale ankommender Schiffe gibt der Lotsendampfer drei rasch auf einander folgende Signale mit der Lokomotivpeife ab.

Können die Lotsen bei schlechtem Wetter nicht an Bord des zu besetzenden Schiffes kommen, so setzt der Lotsendampfer eine rote Flagge und läuft dicht vor dem einzubringenden Schiffe her. Es besteht **Lotsenzwang**, ausgenommen sind nur deutsche Kriegsschiffe, Fahrzeuge unter 210 cbm und die an der Pommerschen Küste fahrenden Post- und Passagierdampfer.

Die Gebühren für die Seelotsen liegen im Swinemünder Hafengeld. Ausländische Kriegsschiffe zahlen kein Hafengeld, aber 3 Mk. pro Fuss Tiefgang Lotsengeld, das ebenfalls in die Staatskasse fliesst.

In **Westklän** sind 2 Lotsen stationiert, welche Schiffe von dort nach Anklam, Wolgast, Ueckermünde, Swinemünde, Lebbin und Stettin bringen.

In **Stettin** befindet sich ein selbständiges Lotsenamt, das mit einem als Lotsen-Kommandeur fungierenden Oberlotsen, einem Lotsenamts-Assistenten und 21 Revierlotsen besetzt ist. Die Stettiner Revierlotsen bringen Schiffe nach und von Swinemünde, sowie nach und von allen Orten an den beiden Haffs und der Oder. Auch hier besteht **Lotsenzwang**, von dem nur befreit sind: Deutsche Kriegsschiffe und Kriegstransportschiffe, Fahrzeuge bis zu 210 cbm Raumgehalt, die jedoch bei Fahrten von und nach der Lotsenstation am kleinen Haff nur bis 2,20 m tief gehen dürfen, offene Fahrzeuge aller Art. Die Führer grösserer deutscher Schiffe können sich für die Fahrt auf dem Stettin-Swinemünder Revier durch Ablegung der Lotsenprüfung vom Lotsenzwang befreien.

Lotsentarif für die Binnengewässer zwischen Stettin und den Mündungen der Swine und Peene.

Lotsenstation.	Begleitstrecken.	Gebühren für Schiffe							für jede folgenden 40 cbm mehr
		bis 40 cbm	41 bis 80 cbm	81 bis 120 cbm	121 bis 160 cbm	161 bis 200 cbm	201 bis 240 cbm	241 bis 280 cbm	
		Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	
Stettin	Von Stettin nach der Lotsenstation am Kl. Haff oder Ueckermünde	6,—	7,50	9,—	10,50	12,—	13,50	15,—	1,—
Swinemünde	Von Stettin nach Swinemünde oder Lebbin	4,50	6,—	7,—	8,—	9,—	10,—	11,—	1,—
	Von Swinemünde nach Lebbin								
Station am Kl. Haff	Von Swinemünde nach der Lotsenstation am Kl. Haff	5,—	6,50	8,—	9,—	10,—	11,—	12,—	1,—
	Von Swinemünde nach Ueckermünde	4,50	6,—	7,—	8,—	9,—	10,—	11,—	1,—
	Von Ueckermünde nach Lebbin	5,—	6,50	8,—	9,—	10,—	11,—	12,—	1,—
	Von der Station am Kl. Haff nach Ueckermünde oder Anklam	2,—	3,—	4,—	5,—	6,—	7,—	8,—	1,—

Hat ein Schiff zwei Lotsen, so ist für den zweiten die Hälfte der tarifmässigen Gebühren zu zahlen.

Die Lotsen auf der Station am Kleinen Haff erhalten ausser den vorstehenden Gebühren für jeden Liegetag 1,20 Mk.

Fahrzeuge der deutschen Kriegsmarine, welche sich eines Revierlotsen bedienen, zahlen Lotsengeld nach ihrem Tiefgange, und zwar für jedes Dezimeter 0,50 Mk., mindestens jedoch 3,00 Mk. Angefangene Dezimeter werden für voll gerechnet.

Kolbergermünde. In Kolbergermünde ist ein Oberlotse nebst zwei Lotsen stationiert, die sämtlich Beamte sind und Schiffe von See in den Hafen und umgekehrt lotsen. Sie kommen bei gutem Wetter in Ruderbooten, bei schlechtem in Segelbooten ab. Die Lotsenwache ist aber nur von Anbruch der Morgendämmerung bis zum späten Abend in Dienst. Es besteht **Lotsenzwang**, von dem nur befreit sind laut Verordnung vom 4. April 1896:

- a) die Kriegsfahrzeuge der Deutschen Marine und die zum Dienste für diese gecharterten, von Kaiserlichen Marine-Offizieren geführten Privatfahrzeuge,
- b) die Fahrzeuge der Königlichen Hafenbauverwaltungen und die von den Bauverwaltungen gecharterten Privatfahrzeuge,

- c) die Fahrzeuge von nicht mehr als 60 cbm gleich 21,18 Reg.-Tons Rauminhalt,
- d) offene Fahrzeuge jeder Art,
- e) kleinere Dampf bei ruhiger See nach Ermessen des Oberlotsen.

Die Verpflichtung zur Annahme von Lotsen fällt für die Führer aller einlaufenden Schiffe in den Fällen der äussersten Not fort. Sobald der Lotse an Bord kommt, ist der Schiffer verpflichtet, ihm über alle auf den Zustand des Schiffes, der Ladung und der Mannschaft bezüglichen Umstände gewissenhaft Auskunft zu erteilen. Der Lotse hat die Fahrt des Schiffes zu leiten und die hierzu erforderlichen Anordnungen zu treffen. Der Schiffer hat den Lotsen dabei zu unterstützen, sich während der Fahrt in unmittelbarer Nähe des Lotsen aufzuhalten, die zur Ausführung der Anordnungen desselben erforderlichen Befehle zu erteilen und darauf zu halten, dass diese von der Schiffsmannschaft pünktlich befolgt werden.

Lotsengebühren werden nicht erhoben.

Können die Lotsen wegen auflandigen Sturmes nicht abkommen, so wird die Winkbake auf der Ostmole aufgerichtet; mit derselben wird der einzuhaltende Kurs dergestalt angegeben, dass der Kurs nach der Seite hin zu ändern ist, nach welcher die Bakenrute mit dem Ball geneigt ist. Steht die Bakenrute mit Flagge senkrecht, so ist Kurs zu halten. Die Signale mit der Winkbake gelten immer nur **einem** Schiffe, und zwar dem, welches der Hafeneinfahrt am nächsten ist. Wird die Winkbake nicht aufgerichtet, so ist das Einlaufen unmöglich oder gefährlich.

In **Rügenwaldermünde** ist ebenfalls ein Oberlotse mit zwei Lotsen ansässig, die alle drei Beamte sind und Schiffe von See in den Hafen und umgekehrt lotsen. Sie kommen den Schiffen nach See bei gutem Wetter in Ruderbooten, bei schlechtem Wetter in Segelbooten entgegen, welche die preussische Flagge für Lotsenfahrzeuge führen. Es besteht **Lotsenzwang**, Befreiungen wie vorstehend unter Koi-bergermünde angegeben. Auch hier werden keine Lotsengebühren erhoben.

Kann das Lotsenboot wegen hoher See, starker Küstenströmung oder aus anderen Gründen dem Schiffe nicht entgegenkommen, so werden diesem über den zu haltenden Kurs mittels der Winkbake durch eine rote Flagge Signale erteilt. Diesen Signalen hat der Schiffer dergestalt zu folgen, dass er nach derjenigen Seite hinsteuert, nach welcher die Flagge geneigt wird, und dass er seinen Kurs unverändert beibehält, wenn die Flagge senkrecht in die Höhe geht und in senkrechter Lage verbleibt. Wenn der Schiffer auf das einmalige Neigen der Flagge den richtigen Kurs nicht zeitig genug einschlägt, so wird die Flagge wiederholt nach der Seite geneigt, nach welcher gesteuert werden soll, wodurch zugleich die Notwendigkeit der schleunigen Abänderung des bisher gesteuerten Kurses angedeutet wird. Die so einlaufenden Schiffe müssen möglichst viele Segel führen, auch dürfen Vorsegel nicht fehlen, selbst wenn der Wind von achtern ist, und haben die Schiffe beim Ansegeln immer die Luvseite zu halten. Die Signale mit der Winkbake gelten immer nur **einem** Schiffe, und zwar demjenigen, welches der Einfahrt am nächsten ist. Erst dann, wenn das eingewinkte Schiff zwischen den Molen ist, werden dem der Einfahrt nun am nächsten befindlichen Schiffe mit der Winkbake Zeichen gegeben. Hat das Lotsenboot einem einlaufenden Schiffe vorher nicht entgegen gehen können, so kommt der Lotse innerhalb der Hafeneinfahrt an Bord. In jedem Falle übernimmt der Lotse sofort beim Anbordkommen die Führung des Schiffes.

In **Stolpmünde** sind gleichfalls ein Oberlotse und zwei Lotsen stationiert. Alle drei sind Beamte und lotsen Schiffe von See in den Hafen und umgekehrt. Sie kommen den Schiffen in Ruder- oder Segelbooten (je nach dem Wetter) entgegen, die die preussische Flagge für Lotsenfahrzeuge führen. **Lotsenzwang** besteht, Befreiungen wie unter Kolbergermünde angegeben. Lotsengebühren werden nicht erhoben. Auf der Ostmole steht eine Winkbake, für deren Betrieb die bei Kolbergermünde gegebenen Vorschriften gelten, jedoch trägt die Bake eine rote Flagge und ist stets aufgerichtet.

15. Danziger Bucht.

Neufahrwasser ist Station eines Königlichen Lotsen-Kommandeurs, dem ein Lotsenamts-Assistent, drei Oberlotsen, zwanzig Seelotsen und zwölf Binnenlotsen unterstellt sind. Alle sind unmittelbare Staatsbeamte, jedoch beziehen die Revier- oder Binnenlotsen kein festes Gehalt, sondern ihr Einkommen besteht lediglich in den anteiligen aufkommenden Lotsen- und Verholgeldern nach dem Statut der Unterstützungskasse für die Binnenlotsen in Danzig und Neufahrwasser vom 8. September 1896.

Einkommende Schiffe treffen die Seelotsen auf der Reede, ausgenommen nachts und bei sehr schlechtem, unsichtigen Wetter. Bei unruhiger See werden die Lotsenboote von dem Lotsendampfer, der die preussische Dienstflagge für Lotsenfahrzeuge führt, hinausgeschleppt, bei gutem Wetter fahren die Lotsen in einem Dampfboot, das die gleiche Flagge führt, hinaus. Ist das Wetter so schlecht, dass ein Abkommen der Lotsen nicht möglich ist, so setzt der Lotsendampfer eine rote Flagge statt der Dienstflagge und fährt dem einzubringenden Schiffe voraus. Der Lotse kommt dann erst zwischen dem Ostmolenkopf und der Winkbake an Bord.

Es besteht **Lotsenzwang**, von dem nur befreit sind:

- a) Deutsche Kriegs- und Kriegstransportschiffe,
- b) offene Fahrzeuge jeder Art,
- c) Leichterfahrzeuge jeder Art,
- d) bedeckte Fahrzeuge ohne Kiel, mit flachem Boden,
- e) Küstenfahrzeuge von nicht mehr als 170 cbm Raumgehalt und nicht mehr als 2,20 m Tiefgang,
- f) im Regierungsbezirk Danzig beheimatete Fischereifahrzeuge,
- g) regelmässig fahrende Dampfschiffe, deren Führer durch ein schriftliches Attest der Hafenbehörde vom Lotsenzwange befreit sind.

Jedoch sind die unter b) und d—g) genannten Fahrzeuge **lotsenpflichtig**, wenn sie in **Ballast** fahren oder nur soviel Güter an Bord haben, dass der Ballast nicht ohne Löschung eines Teiles oder der ganzen Ladung aus dem Schiffe entfernt werden kann, oder wenn der Ladungsraum solcher Ballastschiffe von der Steuerbehörde unter Verschluss gelegt worden ist.

Lotsengebühren werden an die Seelotsen nicht gezahlt.

Sind grössere Schiffe gezwungen, ohne Lotsen einzulaufen, so müssen sie von der Ansteuerungstonne aus die Signale beachten, welche an der Winkbake nahe der Wurzel der Westmole mit einer roten Flagge gemacht werden. Die Schiffe haben dann nach der Richtung zu steuern, nach welcher die Bake geneigt wird.

Auf der **Weichsel** und **Mottlau**, die als Teile des Danziger Hafenbezirks gelten, versehen Binnenlotsen den Dienst, von denen in Danzig ein dem Königl. Hafeninspektor unterstellter Oberlotse und 15 Binnenlotsen, in Neufahrwasser (s. o.) 12 Binnenlotsen stationiert sind. Die Danziger Binnenlotsen müssen den Anweisungen des Lotsen-Kommandeurs Folge leisten, wenn sie sich in Dienstgeschäften im äusseren Hafen zu Neufahrwasser befinden, während die dortigen Binnenlotsen, sobald sie dienstlich im Binnenhafen zu Danzig sind, den Anordnungen des Danziger Hafeninspektors folgen müssen.

Für die Fahrt auf dem Revier besteht grundsätzlich **Lotsenzwang**, doch gelten die unter Neufahrwasser angegebenen Ausnahmen.

Lotsentarif für Weichsel und Motlau.

A. Schiffe, welche zwischen Legan und Danzig anlegen:

	bis zu 200 cbm			4,00 Mk.,
	von mehr als	200— 300	cbm	5,00 „
	„	300— 400	„	7,00 „
	„	400— 500	„	8,50 „
	„	500— 600	„	10,00 „
	„	600— 800	„	13,00 „
	„	800—1000	„	15,50 „
	„	1000—1200	„	18,00 „
	„	1200—1400	„	20,00 „
	„	1400—1600	„	22,00 „
	„	1600—1800	„	24,00 „
	„	1800—2000	„	26,00 „
	„	2000—2400	„	28,00 „
	„	2400—2800	„	31,00 „
	„	2800—3000	„	34,00 „
	„	3000—3400	„	38,00 „
	„	3400—3800	„	42,00 „
	„	3800—4200	„	47,00 „
	„	4200—4600	„	51,00 „

B. Schiffe, welche nur bis Legan gebracht werden, die Hälfte der vorstehenden Sätze.

C. Für das Verholen von Schiffen:

1. von Danzig bis zum Steuerbaum bei Strohdreich 1,50 Mk.
2. durch den Steuerbaum bis in Strohdreich hinein oder umgekehrt
von dort bis zur Stadt hinein 2,00 „
3. aus der Stadt nach dem Holm oder umgekehrt 3,00 „
4. von Strohdreich nach dem Holm oder umgekehrt 3,00 „
5. im Hafenkana! 1,50 „
6. zwischen oberhalb des Hafenkana! u. dem kleinen Ballastkrüge 1,50 „

- | | |
|---|----------|
| 7. zwischen dem kleinen Ballastkrüge und Legan | 1,50 Mk. |
| 8. zwischen dem Hafenkanal einschl. und dem kleinen Ballastkrüge | 2,00 „ |
| 9. zwisch. oberh. des Hafenkanals und oberh. des kl. Ballastkruges | 2,00 „ |
| 10. zwisch. dem Hafenkanal einschl. u. oberh. des kl. Ballastkruges | 3,00 „ |

Muss ein Lotse ohne sein Verschulden länger als 24 Stunden an Bord bleiben, so ist die Gebühr für jede folgenden 24 Stunden ebenfalls nach den vorstehenden Sätzen zu zahlen; erreicht der längere Aufenthalt nicht volle 24 Stunden, so wird die Schifffahrtspolizei-Behörde den Betrag der dem Lotsen zu gewährenden Entschädigung besonders festsetzen.

D. Kriegsschiffe zahlen, falls sie sich eines Binnenlotsen bedienen, mindestens 7,50 Mk. Lotsengeld für einen Tiefgang bis zu 2,20 m und 0,50 Mk. mehr für jedes weitere Dezimeter Tiefgang. Für Fahrten bis Legan oder von Legan nach Neufahrwasser ist die Hälfte vorstehender Sätze zu zahlen, für weiteres Verholen gelten die unter C angegebenen Sätze.

Pillau ist Station eines Königl. Lotsen-Kommandeurs, dem 3 Oberlotsen, 14 Seelotsen und 8 Haflotsen unterstellt sind. Dieselben sind Beamte, mit Ausnahme der Haflotsen, welche letztere nur in bedingter Beamtenstellung befindlich sind. Sie lotsen aus dem Seetief nach See und umgekehrt und kommen den Schiffen in einem als Gaffelschoner getakelten Lotsendampfer oder einer Dampfbarkasse mit preussischer Lotsenflagge bis auf die Reede entgegen.

Es besteht auch hier **Lotsenzwang**, doch sind von der Verpflichtung zur Annahme eines Seelotsen befreit:

1. Deutsche Kriegsschiffe und Kriegstransportschiffe,
2. Fahrzeuge der Königl. Hafenbauverwaltung und von ihr gecharterte Privatfahrzeuge,
3. offene Fahrzeuge aller Art,
4. Leichterfahrzeuge aller Art,
5. ganz oder teilweise bedeckte Fahrzeuge von nicht mehr als 2,85 m Tiefgang oder nicht mehr als 170 cbm Raumgehalt, jedoch **nur beim Ausgehen** und nur nach vorheriger Meldung im Lotsenbureau zu Pillau,
6. zwischen Pillau und den übrigen Ostseehäfen in regelmässiger Fahrt verkehrende Dampfer, deren Führer durch eine Prüfung vor dem Lotsen-Kommandeur zu Pillau ihre Vertrautheit mit dem Fahrwasser nachgewiesen haben.

Sind Schiffe gezwungen, ohne Lotsen einzulaufen, so müssen sie von der Ansteuerungstonne an die Signale beachten, welche an der in der Deckpeilung der Einsteuerungsbaken vor denselben stehenden Winkbake mit einer roten Flagge gemacht werden. Die Schiffe haben den Kurs nach der Seite hin zu richten, nach der die Flagge geneigt wird. Steht dieselbe senkrecht, so ist Kurs zu halten.

Können die Schiffe nicht mit Lotsen besetzt werden, so weht an der Nordseite des in der Stadt stehenden Leuchtturms eine viereckige rote Flagge; in diesem Falle wird der Lotsendampfer vorandampfen und so den zu steuernden Kurs angeben. Eine blaue Flagge am Leuchtturm bedeutet für die Lotsen, dass noch ein Schiff in Sicht ist, das Lotsenboot daher in See bleiben soll.

Seelotsen-Gebühren werden nicht erhoben. Die nach dem unten abgedruckten Tarif einkommenden **Haflotsen-Gebühren** fliessen den Haflotsen zu, und zwar werden die Gelder nach Abzug der Beiträge zur Pensionskasse unter die Haflotsen — auf jeder Station für sich — gleichmässig verteilt.

In **Königsberg** sind 9 Hafflotsen, Königl. Beamte, sowie 9 Hafenaufseher. Die Hafflotsen versehen den Dienst auf dem Haff, sowie beim Verholen von Schiffen. Zu letzterem Dienste können auch die Hafenaufseher verwendet werden. Es besteht **Lotsenzwang**, Befreiungen siehe vorstehend unter Pillau.

Pillau—Königsberger Lotsentarif.

Von Pillau nach Königsberg oder umgekehrt:

Schiffe bis zu	200 cbm		10,00 Mk.,
von mehr als	200—250 cbm		12,50 „
„ „ „	250—300 „		15,00 „
„ „ „	300—350 „		17,50 „
„ „ „	350—400 „		20,00 „
„ „ „	400—450 „		22,50 „
„ „ „	450—500 „		24,00 „
„ „ „	500—600 „		25,50 „
„ „ „	600—700 „		27,00 „
„ „ „	700—800 „		28,50 „
„ „ „	800—900 „		30,00 „
„ „ „	1000—1300 „		33,00 „
„ „ „	1300—1600 „		34,50 „
„ „ „	1600 „		36,00 „

Diese Gebühren erhöhen sich um 2,00 Mk. für jedes mitgeführte Leichterfahrzeug; für je 6 Stunden längeren Aufenthalts des Lotsen als 24 Stunden, ohne seine Schuld, um 1 Mk. Dem Lotsen ist freie Verpflegung und Schlafstelle zu gewähren.

Schiffe und Fahrzeuge der Kaiserlichen Marine zahlen an Lotsengebühren im Frischen Haff von Pillau nach Königsberg oder umgekehrt für die Begleitung:

1. eines Torpedobootes	10,00 Mk.
2. eines Torpedodivisionsbootes	15,00 „
3. eines Avisos	25,50 „
4. eines Panzerkanonenbootes	30,00 „

Für das Verholen von Schiffen mit Lotsenhilfe, sowie für Beilotsen werden je nach der Schiffgröße besondere Verholgelder oder Beilotsengebühren bezahlt.

Lotsentarif für das Frische Haff.

Von Königsberg über Pillau nach Braunsberg bis Pfahlbude oder umgek.	13,00 Mk.
Von Königsberg nach Elbing bis Schiffsruhe oder umgekehrt	22,00 „
Von Pillau nach Elbing bis Schiffsruhe oder umgekehrt	16,00 „
Von Schiffsruhe bis Elbing oder umgekehrt	2,00 „

Diese Gebühren erhöhen sich für jedes mitgeführte Leichterfahrzeug um 2,00 Mk., für je 6 Stunden längeren Aufenthalt des Lotsen über 24 Stunden, ohne seine Schuld, um 1,00 Mk. Dem Lotsen ist freie Verpflegung und Schlafstelle zu gewähren.

Dienst-Anweisung

für

das Seelotsen-Personal in Pillau.

§ 1. Das Seelotsen-Personal besteht aus See-Oberlotsen, Seelotsen und zwei Seehülfslotsen; die letzteren werden zum Ein- und Auslotsen von Schiffen nur dann herangezogen, wenn das Ober- und Seelotsen-Personal zum Besetzen der Schiffe nicht ausreicht.

§ 2. Das Seelotsen-Personal steht unmittelbar unter den Befehlen des Lotsen-Kommandeurs, dem es in allen Stücken den pünktlichsten und bereitesten Gehorsam schuldig ist. Es hat alle im Bereiche seiner Leistungsfähigkeit liegenden, ihm aufgetragenen Geschäfte bzw. Dienstleistungen auszuführen. Die Seelotsen und Hülfsseelotsen sind zugleich den See-Oberlotsen untergeordnet.

§ 3. Das Lotsenpersonal ist verpflichtet, die Vorschriften

- der Polizeiverordnung für den Hafen zu Pillau vom 25. Juli 1879 und der diese ergänzenden Polizeiverordnung vom 21. November 1881,
- der Polizeiverordnung vom 14. Januar 1879, betreffend das Verbot des Ankerwerfens und Ankerschleppens im Seetief zu Pillau,
- der Polizeiverordnung vom 25. Juli 1879, betreffend die Annahme von Seelotsen für die nach Pillau bestimmten oder von dort ausgehenden Schiffe,
- der Polizeiverordnung vom 21. September 1892, betreffend die Bedeutung der an dem Signalmast auf der südlichen Ecke des Stadufers von Pillau gezeigten Signale und
- der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897 (R.-G.-Bl. S. 203),

sowie die sonstigen Vorschriften über das Schifffahrts- und Lotsenwesen genau zu beobachten, auch auf deren Befolgung Acht zu geben.

Ferner ist das Lotsenpersonal verpflichtet, gemäss § 20 des Vereinszollgesetzes vom 1. Juli 1869 (B.-G.-Bl. S. 317) Übertretungen der Zollvorschriften, welche bei Ausübung des Dienstes zu seiner Kenntnis gelangen, möglichst zu hindern und jedenfalls zur näheren Untersuchung sofort anzuzeigen, sowie die Vorschriften des Regulativs vom 19. März 1891, betreffend das beim Eingange und Ausgange seewärts durch die Mündung des frischen Haffs zu beobachtende Verfahren, in Bezug auf das Zollwesen, zu befolgen.

§ 4. Im Dienste muss das Lotsenpersonal die vorgeschriebene Uniform tragen.

§ 5. Von den drei Oberlotsen versieht abwechselnd auf je 14 Tage einer die Geschäfte des Wachhabenden. Diesem liegt die Führung des Lotsendampfers ob; ferner die Instandhaltung der zur Pilotage gehörigen Fahrzeuge, Boote und Inventariestücke (vergl. § 8); schliesslich die Aufsicht über den regelrechten Dienst des Personals.

Die beiden anderen Oberlotsen haben in der Regel abwechselnd auf je eine Woche Dienst im Lotsenbureau. Sie haben im Behinderungsfalle des Lotsen-Kommandeurs die im Bureau vorgelegten Schiffspapiere zu prüfen (§ 5 der Hafen-Polizeiverordnung für den Hafen zu Pillau vom 25. Juli 1879), die ein- und ausgehenden Schiffe in die dazu bestimmten amtlichen Listen einzutragen und den ausgehenden bzw. nach Königsberg aufgehenden Schiffen nach Empfang der Zollpapiere die Lotsenzettel auszustellen.

Die Dienststunden im Bureau sind von den Dienststunden der Zollbehörde abhängig.

Derjenige von den drei Oberlotsen, welcher nicht den Dienst als Wachehabender und nicht den Büreaudienst versieht, ist der Oberlotse der sogenannten Freiwache. Er hat sich stets bereit zu halten, erforderlichenfalls die Winkbake zu bedienen (vergl. § 7) und den wachehabenden Oberlotsen in dessen Abwesenheit, d. h. wenn er sich mit dem Lotsendampfer in See befindet, zu vertreten.

§ 6. Die Dienststunden des wachehabenden Oberlotsen und der Lotsen der rechten Wache beginnen mit Tagesanbruch und dauern bis 10 Uhr abends, jedoch sind die Lotsen verpflichtet, im Falle des Bedarfs auch des Nachts Dienste zu tun.

Der spezielle Dienst wird vom Lotsen-Kommandeur geregelt.

Beim Ein- und Ausbringen der Schiffe haben die Lotsen sich der grössten Aufmerksamkeit und Vorsicht zu befehligen.

Das Ein- und Ausbringen der Schiffe geschieht in der Regel nach einer bestimmten Reihenfolge. Die Oberlotsen werden bei dieser Reihenfolge, wenn nicht anderweitig bestimmt wird, mitgezählt. Wenn jedoch der Lotsen-Kommandeur es befiehlt, ist jeder Lotse ohne Rücksicht auf die Reihenfolge verpflichtet, Schiffe ein- und auszubringen.

Diejenigen Lotsen, welche zum Wachehalten auf dem Leuchtturm und am Telephon in der Lotsenwachtstube bestimmt sind, lösen sich der Reihenfolge nach pünktlich jede Stunde ab. Sie dürfen ihren Posten vor der Ablösung nicht verlassen.

Falls der Lotse vom Leuchtturm bezw. der beim Telephon stationierte Lotse aus dringlichen dienstlichen Gründen von dem Lotsen-Kommandeur persönlich abgerufen wird, so sind diese Posten dann sofort vom zweiten Lotsen der sogenannten Freiwache so lange zu besetzen, bis der abgerufene Lotse wieder den Posten übernimmt.

Der auf dem Leuchtturm wachehabende Lotse hat sich der grössten Aufmerksamkeit zu befehligen und muss, sobald ein Schiff in Sicht kommt, dieses sofort durch den am Telephon in der Wachtstube stationierten Lotsen dem wachehabenden Oberlotsen anzeigen, überhaupt alles, was auf der Reede, im Seetief oder im Hafen vorgeht, sofort dem Lotsen-Kommandeur oder dem wachehabenden Oberlotsen melden.

Zu den Geschäften der Lotsen gehört auch das Verholen von Schiffen im Hafen.

§ 7. Das Besetzen der ankommenden Schiffe geschieht nach Anordnung des Lotsen-Kommandeurs oder des wachehabenden Oberlotsen. Wenn die Lotsen wegen Sturm oder sonstiger Verhältnisse nicht nach See gehen können, so muss von der Freiwache die Winkbake nach Anordnung des Lotsen-Kommandeurs bedient und müssen die ankommenden Schiffe innerhalb des Fahrwassers sobald wie möglich besetzt werden.

§ 8. Die Lotsen sind verpflichtet, alle zur Instandhaltung der Pilotage nötigen Arbeiten, soweit diese in das Seefach einschlagen, selbst auszuführen. Es gehört dahin namentlich die Bedienung und Instandhaltung der Pilotagefahrzeuge und Gerätschaften, wie es Seemannsgebrauch ist, das Auspeilen und die Bezeichnung des Fahrwassers durch Tonnen und Pricken usw.

§ 9. Wenn die Lotsen wegen Sturm und dergleichen in See zu gehen Bedenken haben, der Lotsen-Kommandeur oder ein Oberlotse aber mitzugehen bereit ist, so müssen die Lotsen sofort mit ihm hinausfahren, es mag dies zur Einholung eines ankommenden oder zur Hülfe eines verunglückten oder in Gefahr schwebenden Schiffes geschehen.

Der Kommandeur bestimmt die Oberlotsen und Seelotsen, die ihn begleiten sollen.

§ 10. Sobald der Lotse ein einkommendes Schiff besteigt, hat er sich genau über den Tiefgang, die Bauart und über andere Eigenschaften desselben zu unterrichten, soweit davon genaue Kenntnis bei der Leitung notwendig ist, und dann selbst die Leitung des Schiffes zu übernehmen; er ist für die Führung des Schiffes verantwortlich und zwar von dem Zeitpunkte an, in welchem er die Leitung des Schiffes übernimmt, bis zu dem, in welchem das Schiff festgelegt ist. Bei ausgehenden Schiffen tritt diese Verantwortlichkeit von dem Augenblick an ein, in welchem die Fahrt (das Inbewegungsetzen) des Schiffes beginnt, und dauert fort, bis das Schiff die Anseglungstonne passiert hat.

Geht ein Schiff zum Einlaufen zu tief, so hat der Lotse es entweder auf der Reede sicher vor Anker zu legen oder See zu halten. Sobald dem Einlaufen aber nichts im Wege steht, hat er die erste Gelegenheit zu benutzen, um das Schiff in den Hafen zu bringen.

Die einkommenden Schiffe jedoch, welche nach Königsberg oder nach einem Binnenhafen bestimmt sind und, ohne in Pillau zu leichtern, hier nur ihrer Zollabfertigung bedürfen, hat der Seelotse im Seetief bis westlich von der Linie „Wärterhaus auf der Nehrung und östliche Ecke des neuen Lotsen-Wohngebäudes“ vor Anker zu legen, damit von Seiten der Zollbehörde die von See einkommenden Schiffe unterschieden werden können von den von Königsberg und den Binnenhäfen angekommenen und nach See gehenden Schiffen.

Ferner hat der Lotse, wenn er ein mit Sprengstoffen oder feuergefährlichen Gegenständen beladenes Schiff einbringt (Polizeiverordnung vom 17. September 1896, betreffend die Beförderung gefährlicher Güter in Kauffahrteischiffen A.-Bl. S. 379) und er nicht bereits vorher Ordre hat, das Schiff im Hafen an eine bestimmte Stelle anzulegen, dasselbe zuerst im Seetief vor Anker zu legen, sich sofort beim Lotsen-Kommandeur Anweisung zu holen und dann das Schiff an seine angewiesene Stelle im Hafen zu bringen.

§ 11. Sobald das Schiff im Hafen oder auf dem Seetief festgelegt oder geankert ist, hat der Lotse sich ohne Verzug mit dem Schiffer, welcher die nötigen Schiffspapiere mitzubringen hat, nach dem Lotsenbureau zu begeben, auch hat er den Schiffer darauf aufmerksam zu machen, dass dieser nach den Zollvorschriften keine Verbindung mit dem Lande haben darf, bevor die Revision der Zollbeamten beendet ist.

Kein Lotse darf sich länger an Bord eines Schiffes aufhalten, als zur Ausführung seines Dienstes notwendig ist.

§ 12. Die Lotsen müssen sich beständig mit den Eigentümlichkeiten des Fahrwassers und dessen Bezeichnung ganz genau bekannt machen, auch mit dem Gebrauche der Rettungsapparate vertraut sein.

§ 13. Kein Lotse darf ohne einen vom Lotsen-Kommandeur oder seinem Stellvertreter ausgefertigten Lotsenzettel, welchen er vor dem Abgange in Empfang zu nehmen und bei seiner Rückkehr im Bureau abzuliefern hat, ein Schiff in See bringen; auch darf kein Lotse sich an Bord eines Schiffes begeben, um es in See zu bringen, ohne vorher seinem Hintermann im Dienst hiervon Mitteilung gemacht zu haben.

§ 14. Kein Lotse darf sich ohne Erlaubnis des Lotsen-Kommandeurs von seinem Posten entfernen. Solange der gewöhnliche Dienst dauert, haben diejenigen Lotsen, welche gerade keinen besonderen Posten versehen, aber zu der diensthabenden Wache gehören, sich im Wachtlokale aufzuhalten und dürfen unter keinen Umständen dasselbe ohne Erlaubnis verlassen, damit sie jederzeit bereit sind, wenn ihre Dienste verlangt werden.

Diejenigen Lotsen, welche zu der sogenannten Freiwache gehören, einschliesslich der Oberlotsen, dürfen sich an den betreffenden Tagen in ihrer Wohnung

aufhalten, diese aber ohne Urlaub des Lotsen-Kommandeurs nicht verlassen, damit sie jederzeit gerufen werden können.

Während der Nacht darf kein Lotse und Oberlotse seine Wohnung verlassen, ohne solche Vorkehrungen getroffen zu haben, dass er bei Notfällen in kürzester Zeit erreicht werden kann.

§ 15. Ein Lotse der Freiwache hat, der Reihenfolge nach, je einen Tag sogenannte Hafengewache.

Derselbe hat während der 6 Sommermonate von 7 Uhr morgens bis 6 Uhr abends und während der 6 Wintermonate von 8 Uhr morgens bis 5 Uhr abends Dienst. Er hat sich in der Nähe des Lotsenbüreaus aufzuhalten, um jederzeit Befehle und Anordnungen des Lotsen-Kommandeurs auszuführen.

§ 16. Die Seelotsen haben, wenn sie ohne ihre Schuld über Nacht an Bord eines Schiffes bleiben müssen, auf die in dem Pillauer Hafengeld-Tarif vom 30. Dezember 1874 unter C. a. aufgeführten Gebühren, d. s. Nachliegendegeld Anspruch. Gebühren für das Verholen von Schiffen im Hafen zu Pillau stehen ihnen nicht zu.

Unter keinen Umständen darf das Lotsen-Personal Geschenke für die Verrichtung dienstlicher Funktionen fordern oder annehmen.

Königsberg, den 7. Dezember 1899.

Der Regierungs-Präsident.

Dienst-Anweisung für die Hafflotsen zu Pillau.

§ 1. Die Ernennung der Hafflotsen erfolgt durch den Königlichen Regierungs-Präsidenten zu Königsberg nach abgelegter vorschriftsmässiger Prüfung auf dreimonatige Kündigung.

Die Hafflotsen stehen unter dem Befehle des Lotsen-Kommandeurs, welcher ihr nächster Vorgesetzter ist, und sind ihm in allen Fällen pünktlichen Gehorsam schuldig.

Die Hafflotsen sind in Notfällen zu Hülfeleistungen im Seelotsendienst verpflichtet und hierin den Seeoberlotsen untergeordnet. Was als ein Notfall anzusehen ist, bleibt dem Ermessen des Lotsen-Kommandeurs oder dessen Stellvertreter überlassen.

§ 2. Die Hafflotsen sind verpflichtet, während der Ausübung des Lotsendienstes die Vorschriften der Polizeiverordnung für den Hafen zu Pillau vom 25. Juli 1879, der Polizeiverordnung vom 21. September 1892, betreffend die Bedeutung der von dem Signalmast auf der südlichen Ecke des Stadtuferes in Pillau an der Grenze zwischen dem Vorhafen und dem Innenhafen abgegebenen Signale (A.-Bl. S. 357), der Polizeiverordnung vom 26. Juni und 9. Juli 1879, betreffend die Annahme von Hafflotsen für den Schiffsverkehr zwischen Pillau und Königsberg, Braunsberg und Elbing vom 26. Juni und 9. Juli 1879 (A.-Bl. S. 206), der Polizeiverordnung vom 28. September 1897 (A.-Bl. S. 364), betreffend den Lotsenzwang im Hafen von Königsberg, der Polizeiverordnung für den Hafen zu Königsberg vom 28. März 1881 (A.-Bl. S. 93), der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897 (R. G. Bl. S. 203) und die sonst in Betracht kommenden Vorschriften über das Schiffsfahrts- und Lotsenwesen genau zu beachten.

Auch haben sie auf die Befolgung dieser Vorschriften seitens der Führer anderer Fahrzeuge zu achten; namentlich haben sie zu verhindern, dass Ballast, Asche oder andere das Fahrwasser verflachende Gegenstände über Bord geworfen werden.

§ 3. Im Dienste müssen die Hafflotsen die vorschriftsmässige Dienstkleidung tragen.

§ 4. Das Auslegen, Verlegen und Aufnehmen der Tonnen und sonstigen Schifffahrtszeichen in der Rinne bei Pillau, im Kessel und im Haff haben die Hafflotsen, insofern es ihr Dienst gestattet, selbst auszuführen.

Die Lotsen haben auf die Tonnen und sonstigen Schifffahrtszeichen im ganzen Haff genau Acht zu geben und etwa während der Fahrt gemachte Wahrnehmungen über Vertreiben und Verschleppen der Tonnen und Schifffahrtszeichen sofort bei ihrer Ankunft in Königsberg dem Hafensmeister und in Pillau dem Lotsen-Kommandeur oder deren Stellvertreter anzuzeigen und in das dazu bestimmte Anmeldebuch einzutragen.

In gleicher Weise ist über wahrgenommene Veränderungen im Eisstande zu berichten.

§ 5. Das Lotsen der Schiffe über das Haff geschieht in der Regel nach der bestimmten Reihenfolge, jedoch steht es dem Lotsen-Kommandeur oder dessen Stellvertreter frei, Ausnahmen von dieser Reihenfolge zu machen.

§ 6. Kein Hafflotse darf das Lotsen eines Schiffes ohne einen vom Lotsen-Kommandeur oder dessen Stellvertreter vollzogenen Lotsenzettel übernehmen, welcher den Namen des Schiffes und des Führers desselben, sowie den Betrag der tarifmässigen Lotsengebühren für das zu lotsende Schiff enthalten muss.

§ 7. Der Hafflotse ist, so lange er sich an Bord eines Schiffes befindet, für die Führung desselben verantwortlich, und zwar tritt die Verantwortlichkeit von dem Augenblicke an ein, in welchem die Fahrt (das Inbewegungsetzen) des Schiffes beginnt, und dauert fort, bis das Schiff an seine Liegestelle, in Königsberg jedoch nur bis unterhalb der Eisenbahnbrücke, angelegt ist. Dasselbe gilt auch, wenn der Führer eines nicht lotsenpflichtigen Schiffes einen Lotsen annimmt. Hat das Schiff den inneren Bezirk des Hafens zu Königsberg erreicht und treten Verhältnisse ein, welche das Weiterkommen desselben hindern, so ist es dem Hafflotsen gestattet, das Schiff, nachdem es entsprechend festgelegt ist, im Einverständnis mit dem Schiffsführer zu verlassen.

Falls der Hafflotse das Schiff ohne Einverständnis des Schiffsführers verlässt, ist er verpflichtet, dies sofort im Lotsenbureau zu melden.

§ 8. Die Höhe der den Hafflotsen zustehenden Lotsen- und Verholgebühren ist durch den Tarif der Lotsengebühren für die Begleitung der Schiffe durch das frische Haff vom 10. April 1875 (G.-S. S. 215-16) und den diesen ergänzenden Tarif der Lotsengebühren für die Begleitung der Fahrzeuge und Schiffe der Kaiserlich deutschen Marine im frischen Haff vom 14. Oktober 1897 (A.-Bl. S. 389 und 390), sowie durch den Tarif der für das Verholen der Schiffe im Hafen von Königsberg zu entrichtenden Gebühren vom 8. März 1897 (A.-Bl. S. 76) festgesetzt worden.

Die Verteilung der aufkommenden Gebühren an die Hafflotsen erfolgt nach Massgabe der Verfügung des unterzeichneten Regierungs-Präsidenten vom 6. Januar 1896 No. P I 10852. Die Hafflotsen sind gehalten, für jedes von ihnen gelotste Schiff 1,50 Mk. an die Königsberg-Pillauer Hafflotsenkasse in Königsberg zu entrichten, aus welcher sie während der Monate Dezember bis März einschliesslich je 9,00 Mk. monatlich Wintergelder, soweit es die laufenden Einnahmen der Kasse gestatten, erhalten.

§ 9. Die Hafflotsen dürfen höhere Lotsengebühren als die auf Grund der vorerwähnten Tarife berechneten und im Lotsenzettel angegebenen nicht annehmen. Auch dürfen dieselben unter keinen Umständen für die Verrichtung dienstlicher Funktionen Geschenke fordern oder annehmen, bei Vermeidung des strafrechtlichen Verfahrens eventuell der disziplinarischen Bestrafung oder der Dienstentlassung.

Königsberg, den 13. Mai 1898.

Der Regierungs-Präsident.

In **Elbing** bringt ein von der dortigen Kaufmannschaft angestellter Lotse die von den Hafflotsen bis zum Hafenbaum gebrachten Schiffe von dort nach dem Packhofe, wenn dieselben mit Gütern beladen sind, und nach dem Ballastplatz, wenn die Ladung aus Ballast oder Steinen besteht. Die Löschung erfolgt in beiden Fällen nach Revision der Zollbehörde, worauf der Lotse das Schiff nach dem Orte begleitet, wo die Ladung eingenommen werden soll. Ausserdem darf der Lotse nach Pillau und Königsberg lotsen, wofür 12,00 Mk. (nach Pillau), bezw. 18,00 Mk. (nach Königsberg) zu zahlen sind.

16. Memel.

In **Memel** unterstehen einem Königlichen Lotsen-Kommandeur vier Oberlotsen, vierzehn Seelotsen und zwei Hilfslotsen, welche sämtlich Beamte sind. Ein Hafen-Oberlotse und sechs Hafenlotsen mit bedingter Beamten-Eigenschaft stehen unter dem Hafenmeister. Die Seelotsen kommen den Schiffen in einem als Gaffelschoner getakelten Dampfer, in Segel- oder Ruderbooten mit preussischer Lotsenflagge bis auf die Reede entgegen. Zum Zeichen, dass Schiffe in See noch mit Lotsen besetzt werden können, weht auf dem grossen Leuchtturme über der Kuppel desselben eine gelbe Flagge. Weht diese Flagge nicht, dann können die Schiffe, wenn die Wassertiefe im Seegatt und Wind und Wetter es gestatten, nur nach der Winkbake, deren Signale genau und schnell zu befolgen sind, einlaufen.

Ist das Wetter so stürmisch, dass die Lotsen von ihrem Fahrzeuge nicht mehr an Bord des ankommenden Schiffes gelangen können, so wird die Dienstflagge an Bord des Lotsenfahrzeuges fortgenommen und, wenn Wind und Wassertiefe im Seegatt das Einlaufen des Schiffes gestatten, zum Zeichen, dass das Lotsenfahrzeug vorsegeln wird und das Schiff ihm folgen soll, eine rote Flagge aufgezogen.

Sobald das Lotsenfahrzeug die rote Flagge hisst, wird auch die Winkbake in Bereitschaft gesetzt, um damit erforderlichenfalls die später bezeichneten Signale geben zu können, wonach der Führer des einlaufenden Schiffes sich ebenfalls richten kann.

Bei sehr schweren Stürmen aus SW, W bis NW wird den Führern tiefergehender Schiffe geraten, rechtzeitig beizudrehen und erst nach Memel abzuhalten, wenn die Heftigkeit des Sturmes nachgelassen hat. Die See ist bei solchen Stürmen unweit des Seegatts sehr in Aufruhr und verursacht im Seegatt eine hohe Brandung. Bei Stürmen aus S bis SW sollte kein Segelschiff versuchen einzulaufen, denn dann läuft die Küstenströmung nach N, der Haflstrom ist auslaufend und beide vereint versetzen das Schiff zu sehr N-wärts, als dass es bei diesem schralen Winde der Strandung auf oder hinter der Nordmole usw. entgehen könnte. Dagegen können bei Stürmen aus WSW W bis N Schiffe mit geringerem als 4,8 m Tiefgang bei der bereits früher angegebenen Wassertiefe im Seegatt von 6,0 m nach der Winkbake einlaufen.

Wenn der Führer eines Schiffes bei diesen Stürmen das Lotsenfahrzeug nicht in See findet, die rote Flagge aber an der Winkbake aufgezogen weht und er ohne Lotsen einsegeln will oder muss, so hat er die Signale der Winkbake genau zu beachten. Sind die Witterungsverhältnisse und der Tiefgang des ankommenden Schiffes derart, dass dem Einlaufen nach der Winkbake nichts im Wege steht, so bleibt die Mittelbake aufrecht stehen; mit der Winkbake und der daran befestigten Flagge werden die Signale gegeben. Der Schiffer muss nach der Seite steuern, nach welcher die Flagge geneigt wird, und diesen Kurs solange beibehalten, bis die Flagge (Winkbake) wieder gerade auf steht. Dann muss er wieder gerade auf die Winkbake zusteuern und zwar so lange, bis die Flagge wieder nach der einen oder anderen Seite geneigt wird. Wenn der Schiffer auf das einmalige Neigen der Flagge den richtigen Kurs nicht rechtzeitig genug einschlägt, so wird die Flagge wiederholt nach der Seite geneigt werden, nach der gesteuert werden soll. Durch dieses Manöver wird zugleich angedeutet, dass eine schleunige Abänderung des bisher gesteuerten Kurses notwendig ist. Die so einlaufenden Schiffe müssen möglichst viel Segel führen, und selbst wenn der Wind von achtern ist, darf der Klüver nicht fehlen, damit durch diesen, wenn das Schiff von einer hohen See quer geworfen werden sollte, dasselbe schnell wieder in den richtigen Kurs gebracht werden kann.

Ist das Einlaufen des Schiffes wegen Eisganges, zu grossen Tiefganges und sonstiger Umstände halber unmöglich oder mit grosser Gefahr verbunden, so werden die beiden vordersten Baken niedergelegt.

Alsdann darf ein Schiff nur im Falle dringender Not einlaufen. Kommt aber trotz der niedergelegten Baken ein Schiff dem Fahrwasser zu nahe, so wird die Winkbake wieder aufgerichtet und mit derselben die Signale für das Steuern in vorhin beschriebener Weise gegeben; die Mittelbake bleibt aber niedergelegt, wodurch angedeutet wird, dass Gefahr beim Einsegeln vorhanden ist.

Ist aber das Einlaufen in den Hafen Eises oder anderer Verhältnisse wegen überhaupt und für jedes Schiff unmöglich, dann wird auf dem Leuchtturme ein Ballon geheisst werden; die Stange, an welcher der Ballon in die Höhe gezogen wird, befindet sich auf der Ostseite der Laternenkuppel und ragt 3,83 m und die Unterkante des Ballons, wenn er hochgezogen ist, 1,63 m über die Spitze derselben hinaus.

Innerhalb der Nordermolenspitze, wo die See nicht mehr bricht, erwartet das auf die Winkflagge einlaufende Schiff ein Lotsenboot und hat das Schiff bei Zeiten seine Fahrt zu mindern und ein leichtes Tau für das Lotsenboot und auch ein Fallreep in Bereitschaft zu halten, damit der Lotse an Bord kommen kann.

Das Einwinken der Schiffe mit der Winkbake, wie vorhin angegeben, kann immer nur einem und zwar demjenigen Schiffe gelten, das dem Seegatt am nächsten ist, weshalb das gleichzeitige Einlaufen zweier oder mehrerer Schiffe durchaus nicht erfolgen darf. Erst dann, wenn das eingewinkte Schiff zwischen den Molen

und dort mit einem Lotsen versehen ist, wird das dem Seegatt nun am nächsten befindliche Schiff ebenso eingewinkt werden.

Es besteht **Lotsenzwang**, von dem jedoch befreit sind:

1. Deutsche Kriegsschiffe und Kriegstransportfahrzeuge,
2. Fahrzeuge der Königl. Hafenverwaltung und von dieser gecharterte Privatfahrzeuge,
3. offene Fahrzeuge jeder Art,
4. Leichterfahrzeuge jeder Art,
5. ganz oder teilweise bedeckte Fahrzeuge von nicht mehr als 2,85 m Tiefgang oder nicht mehr als 170 cbm Raumgehalt, jedoch **nur ausgehend** und nur nach vorheriger Meldung im Lotsenbüro,
6. einkommende Schiffe, welche keinen Seelotsen erhalten konnten und daher eingewinkt wurden.

Lotsengebühren werden nicht erhoben. Muss ein Lotse ohne seine Schuld an Bord übernachten, so erhält er für die Nacht 1,50 Mk. Fahrzeuge, welche sich beim Verholen im Hafen eines Lotsen bedienen, haben Verholgebühren bis zu 4,50 Mk. nach besonderem Tarif zu zahlen.

Für das **Kurische Haff** sind Lotsen nicht vorhanden.

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

I. M a t h e m a t i k.

(Grundrechnungsarten, Algebra, Geometrie, Stereometrie, Astronomie, Nautik.)

Lehrbuch der Grundrechnungsarten. Erstes Buch: Das Rechnen mit unbenannten ganzen Zahlen. Mit 71 Erkl. und einer Sammlung von 657 gelösten und ungelösten analogen Aufgaben. Nebst Resultaten der ungelösten Aufgaben. Bearbeitet nach **System Kleyer** von **A. Frömter**. Preis: Mk. 3.—, Geb. Mk. 4.—; in Schuleinband Mk. 3.30.

Lehrbuch der Grundrechnungsarten. Zweites Buch: Das Rechnen mit benannten Zahlen. Mit 30 Erklärungen und einer Sammlung von 518 gelösten und ungelösten analogen Aufgaben. Nebst Resultaten der ungelösten Aufgaben. Bearbeitet nach **System Kleyer** von **Frömter** und **Neubäuser**. Preis: Mk. 3.—, Geb. Mk. 4.—; in Schuleinband Mk. 3.30.

Lehrbuch der Grundrechnungsarten. Drittes Buch: Das Rechnen mit unbenannten gebrochenen Zahlen. (Die gemeinen Brüche und die Dezimalbrüche.) Mit 260 Erklärungen und einer Sammlung von 309 gelösten und ungelösten Aufgaben. Nebst den Resultaten der ungelösten Aufgaben. Bearbeitet nach **System Kleyer** von **J. G. Maier**. Preis: Mk. 3.—, Geb. Mk. 4.—.

Lehrbuch der Grundrechnungsarten mit Buchstabengrößen (Elemente der Buchstabenrechnung), der Verhältnisse und Proportionen. Erster Teil: Mit einer Sammlung von 478 gelösten und analogen ungelösten Aufgaben und den Resultaten der letzteren. Bearbeitet von **H. Staudacher**. Preis: Mk. 5.—, Geb. Mk. 6.—.

Lehrbuch der Grundrechnungsarten mit Buchstabengrößen. Zweiter Teil: Elemente der Zahlenlehre. Dezimal- und Kettenbrüche und Rechnung mit unvollständigen Zahlen. Mit einer Sammlung von 277 gelösten und analogen ungelösten Aufgaben. Nebst den Resultaten der letzteren. Bearbeitet von **Prof. Hans Staudacher**. Preis: Mk. 5.—, Geb. Mk. 6.—.

Lehrbuch des bürgerlichen und kaufmännischen Rechnens. Erster Teil: Die Schluss- und Kettenrechnung (die einfache und zusammengesetzte Regeldetri und der Reesische Satz) nebst Anwendungen. Mit 100 Fragen, 325 Erklärungen, 63 Anmerkungen, 1250 Aufgaben, 18 Figuren, den Ergebnissen der nicht gelösten Aufgaben und einer **Münz-, Mass- und Gewichtstabelle**. Zum Selbststudium, Nachschlagen, sowie zum Schulgebrauch bearbeitet nach **System Kleyer** von **Dr. Richard Olbricht**. Preis: Mk. 4.50. Geb. Mk. 5.50.

Lehrbuch des bürgerlichen und kaufmännischen Rechnens. Zweiter Teil: Die Prozent- und Zinsrechnung nebst ihren Anwendungen, mit Einschluss der Diskontrechnung, der Terminrechnung, der Kalkulationen und Kontokorrente. Mit 130 Fragen, 444 Erklärungen, 27 Anmerkungen, 1520 Aufgaben, zahlreichen schematischen Figuren, einem Formelverzeichnis, einer Fristen- und Zinsberechnungstabelle, sowie den Ergebnissen der nicht gelösten Aufgaben. Bearbeitet von **Dr. R. Olbricht**. Preis: Mk. 6.—, Geb. Mk. 7.—.

Lehrbuch der Zinseszins- und Rentenrechnung nebst einer Sammlung von 525 gelösten und ungelösten analogen Aufgaben aus allen Zweigen des Berufslebens. Von **Ad. Kleyer**. Preis: Mk. 6.—, Geb. Mk. 7.—.

Lehrbuch der Potenzen und Wurzeln nebst einer Sammlung von 3296 gelösten und ungelösten analogen Beispielen. Von **Adolf Kleyer**. Preis: Mk. 6.—, Geb. Mk. 7.—.

Lehrbuch der Gleichungen des 1. Grades mit einer Unbekannten. Sammlung von 2381 Zahlen-, Buchstaben- und Textaufgaben, grösstenteils in vollständig gelöster Form, erläutert durch 230 Erklärungen und 26 in den Text gedruckte Figuren. Von **Ad. Kleyer**. Preis: Mk. 8.—, Geb. Mk. 9.—.

- Lehrbuch der Gleichungen des 1. Grades mit mehreren Unbekannten.** Sammlung von 905 Zahlen-, Buchstaben- und Textaufgaben, grossenteils in vollständig gelöster Form, erläutert durch 403 Erklärungen und Anmerkungen. Nebst Resultaten der ungelösten Aufgaben. Von **Otto Prange**. Preis: Mk. 7.—. Geb. Mk. 8.—.
- Lehrbuch der unbestimmten Gleichungen des 1. Grades.** (Diophantische Gleichungen.) Sammlung von 374 Zahlen-, Buchstaben- und Textaufgaben in vollständig gelöster Form und zahlreichen Erklärungen und Erläuterungen. Nebst den Abhandlungen des **Bachez de Méziriac**, im französischen Original mit beigefügter deutscher Übersetzung. Bearbeitet zum Teil nach **System Kleyer** von **W. Fr. Schüler**. Preis: Mk. 4.50. Geb. Mk. 5.50.
- Lehrbuch der Gleichungen des 2. Grades mit einer Unbekannten** (Quadratische Gleichungen). Sammlung von 1650 Zahlen-, Buchstaben- und Textaufgaben, grossenteils in vollständig gelöster Form, erläutert durch 872 Erklärungen und 53 Figuren. Nebst Resultaten der ungelösten Aufgaben. Von **Dr. Aug. Blind**. Preis: Mk. 10.—. Geb. Mk. 11.—.
- Lehrbuch der Gleichungen des 2. Grades mit zwei und mehreren Unbekannten.** (Quadratische Gleichungen.) Sammlung von 361 Zahlen-, Buchstaben- und Textaufgaben, grossenteils in vollständig gelöster Form. Mit 185 Erklärungen und 8 in den Text gedruckten Figuren. Von **Prof. Conrad Metger**. Preis: Mk. 4.—. Geb. Mk. 5.—.
- Lehrbuch der Gleichungen 3. und 4. Grades, nebst der trigonometrischen Auflösung der Gleichungen 2. Grades.** Sammlung von 253 Zahlen-, Buchstaben- und Textaufgaben, grossenteils in vollständig gelöster Form. Mit 251 Erklärungen und 10 in den Text gedruckten Figuren. Von **Prof. Conrad Metger**. Preis: Mk. 6.—. Geb. Mk. 7.—.
- Lehrbuch der Körperberechnungen.** Erstes Buch: Mit vielen gelösten und ungelösten analogen Aufgaben nebst 184 Figuren. Zweite Auflage. Von **Ad. Kleyer**. Preis: Mk. 4.—. Geb. Mk. 5.—.
- Lehrbuch der Körperberechnungen.** Zweites Buch: Eine Sammlung von 772 vollständig gelösten und ungelösten analogen Aufgaben nebst 742 Erklärungen und 256 in den Text gedruckten Figuren. Von **Ad. Kleyer**. Preis: Mk. 9.—. Geb. Mk. 10.—.
- Lehrbuch der Ausgleichsrechnung nach der Methode der kleinsten Quadrate.** Mit 52 gelösten und ungelösten analogen Aufgaben, mit den Ergebnissen der ungelösten Aufgaben, 29 Erklärungen und 17 in den Text gedruckten Figuren. Bearbeitet nach **System Kleyer** von **Dr. K. J. Bobek**. Preis: Mk. 5.—. Geb. Mk. 6.—.
- Lehrbuch der Wahrscheinlichkeitsrechnung.** Mit 303 gelösten und ungelösten analogen Aufgaben, mit den Ergebnissen der ungelösten Aufgaben, 68 Erklärungen und 27 in den Text gedruckten Figuren. Von **Dr. K. J. Bobek**. Preis: Mk. 6.—. Geb. Mk. 7.—.
- Lehrbuch der arithmetischen und geometrischen Progressionen, der zusammengesetzten-, harmonischen-, Ketten- und Teilbruchreihen,** nebst einer Sammlung von über 400 gelösten und ungelösten analogen Aufgaben. Von **Ad. Kleyer**. Preis: Mk. 4.—. Geb. Mk. 5.—.
- Lehrbuch der Kombinatorik. Ausführliche Darstellung der Lehre von den kombinatorischen Operationen.** (Permutieren, Kombinieren, Variieren). Mit 506 gelösten und analogen ungelösten Übungsbeispielen nebst den Resultaten der letzteren. Von **Prof. H. Staudacher**. Preis: Mk. 6.—. Geb. Mk. 7.—.

- Lehrbuch der Logarithmen** nebst einer Sammlung von 1996 gelösten und ungelösten analogen Beispielen. Von **Ad. Kleyer**. Preis: Mk. 4.—. Geb. Mk. 5.—.
- Fünfstellige korrekte Logarithmentafeln** nebst einer trigonometrischen Tafel und einer Anzahl von anderen Tabellen. Von **Ad. Kleyer**. Preis: in einfachem Leineneinband Mk. 2.50.
- Vierstellige logarithmische Tafeln der natürlichen und trigonometrischen Zahlen nebst den erforderlichen Hilfstabellen.** Für den Schulgebrauch und die allgemeine Praxis bearbeitet von **E. R. Müller**. Preis: kartoniert 60 Pfg.
- Lehrbuch der Integralrechnung. Erster Teil:** Mit einer Sammlung von 592 gelösten Aufgaben. Für das Selbststudium, zum Gebrauch an Lehranstalten, sowie zum Nachschlagen von Integrationsformeln und -Regeln. Bearbeitet nach eigenem System und im Anschluss an das Lehrbuch der Differentialrechnung. Von **Ad. Kleyer**. Preis: Mk. 10.—. Geb. Mk. 11.—.
- Lehrbuch der Integralrechnung. Zweiter Teil:** Anwendung der bestimmten Integrale auf Quadratur, Rektifikation, Komplanation und Kubatur, sowie auf zahlreiche gelöste praktische Aufgaben aus der **Mechanik und Technik**. Mit 245 vollständig gelösten Aufgaben, 163 Figuren und 137 Erklärungen, nebst ausführlichem Formelverzeichnis. Zum Selbststudium und zum Gebrauch an Lehranstalten bearbeitet von **Prof. Dr. Haas**. Preis: Mk. 9.—. Geb. Mk. 10.—.
- Lehrbuch der Differentialrechnung. Erster Teil: Die einfache und wiederholte Differentiation explizierter Funktionen von einer unabhängigen Variablen.** Ohne Anwendung der Grenzen und der Nullen-Theorie und ohne Vernachlässigung von Grössen. Nebst einer Sammlung gelöster Aufgaben und Formelverzeichnis. Zweite Auflage. Von **Ad. Kleyer**. Preis: Mk. 5.—. Geb. Mk. 6.—.
- Lehrbuch der Differentialrechnung. Zweiter Teil: Die vollständige Differentiation entwickelter und nicht entwickelter Funktionen von einer und von mehreren reellen Veränderlichen. Reihenentwicklungen, unbestimmte Formen, Maxima und Minima.** Nebst 352 gelösten Aufgaben, 78 Figuren, 230 Erklärungen und einem Formelverzeichnis. Bearbeitet von **Prof. Dr. Haas**. Preis: Mk. 8.—. Geb. Mk. 9.—.
- Lehrbuch der Differentialrechnung. Dritter Teil: Anwendung der Differentialrechnung auf die ebenen Kurven.** Nebst 425 gelösten Aufgaben, 164 Figuren, 138 Erklärungen und einem Formelverzeichnis. Bearbeitet von **Prof. Dr. Haas**. Preis: Mk. 7.—. Geb. Mk. 8.—.
- Einführung in die Funktionentheorie. Ergänzung zu den Lehrbüchern der Differential- und Integralrechnung.** Mit 23 Figuren. Von **Dr. W. Láska**. Preis: Mk. 1.50. In einfachem Leinenband Mk. 2.—.
- Lehrbuch der angewandten Potentialtheorie.** Mit 588 Erklärungen und 47 in den Text gedruckten Figuren, nebst einer Sammlung von erläuternden Beispielen und Übungsaufgaben. Bearbeitet nach **System Kleyer** von **Dr. H. Hovestadt**. Preis: Mk. 7.—. Geb. Mk. 8.—.
- Lehrbuch des Rechnens mit imaginären und komplexen Zahlen.** Mit 221 Erklärungen und 38 in den Text gedruckten Figuren. Mit einer Sammlung von 269 gelösten und ungelösten analogen Aufgaben nebst den Resultaten der ungelösten Aufgaben und einem Formelverzeichnis. Bearbeitet nach **System Kleyer**. Von **Richard Krüger**. Preis: Mk. 5.—. Geb. Mk. 6.—.
- Lehrbuch der Determinanten und deren Anwendungen. Erster Teil:** Mit einer Sammlung von 460 gelösten und ungelösten Aufgaben, mit den Ergebnissen der letzteren, nebst 226 Erklärungen. Bearbeitet nach **System Kleyer**. Von **Dr. G. Weichold**. Preis: Mk. 10.—. Geb. Mk. 11.—.

- Lehrbuch der ebenen Elementar-Geometrie (Planimetrie). Erster Teil: Die gerade Linie, der Strahl, die Strecke, die Ebene und die Kreislinie im allgemeinen.** Nebst einer Sammlung gelöster Aufgaben. Mit 234 Erklärungen und 109 in den Text gedruckten Figuren. Von **Ad. Kleyer**. Preis: Mk. 1.80. Geb. nur mit Teil II zus. Mk. 5.—.
- Lehrbuch der ebenen Elementar-Geometrie (Planimetrie). Zweiter Teil: Der Winkel und die parallelen Linien.** Nebst einer Sammlung gelöster Aufgaben. Mit 201 Erklärungen und 113 in den Text gedruckten Figuren. Bearbeitet nach System Kleyer. Von **Dr. J. Sachs**. Preis: Mk. 2.20. Geb. nur mit Teil I zus. Mk. 5.—.
- Lehrbuch der ebenen Elementar-Geometrie (Planimetrie). Dritter Teil: Die geometrischen Gebilde und ihre Lagen-Veränderungen. Die einfachen Vielecke.** Nebst einer Sammlung gelöster und ungelöster Aufgaben. Mit den Ergebnissen der ungelösten Aufgaben. Mit 737 Erklärungen und 343 Figuren. Bearbeitet von **Dr. J. Sachs**. Preis: Mk. 6.—. Geb. Mk. 7.—.
- Lehrbuch der ebenen Elementar-Geometrie (Planimetrie). Viertes Teil: Die Lehre vom Kreis. Die geometrischen Örter und die merkwürdigen Punkte des Dreiecks.** Nebst einer Sammlung gelöster und ungelöster Aufgaben. Mit den Ergebnissen der ungelösten Aufgaben. Mit 529 Erklärungen und 230 Figuren. Von **Prof. Dr. J. Sachs**. Preis: Mk. 6.—. Geb. Mk. 7.—.
- Lehrbuch der ebenen Elementar-Geometrie (Planimetrie). Fünftes Teil: Die Flächen der geradlinigen Figuren.** Nebst einer Sammlung gelöster und ungelöster Aufgaben. Mit den Ergebnissen der ungelösten Aufgaben. Mit 346 Erklärungen und 96 in den Text gedruckten Figuren. Von **Prof. Dr. J. Sachs**. Preis: Mk. 4.—. Geb. Mk. 5.—.
- Lehrbuch der ebenen Elementar-Geometrie (Planimetrie). Sechster Teil: Proportionalität der Strecken.** Nebst einer Sammlung gelöster und ungelöster Aufgaben. Mit den Ergebnissen der ungelösten Aufgaben. Mit 378 Erklärungen und 90 Figuren. Von **Prof. Dr. J. Sachs**. Preis: Mk. 4.—. Geb. Mk. 5.—.
- Lehrbuch der ebenen Elementar-Geometrie (Planimetrie). Siebenter Teil: Die Ähnlichkeit der geradlinigen Figuren.** Nebst einer Sammlung gelöster und ungelöster Aufgaben. Mit den Ergebnissen der ungelösten Aufgaben. Mit 394 Erklärungen und 76 in den Text gedruckten Figuren. Von **Prof. Dr. J. Sachs**. Preis: Mk. 4.—. Geb. Mk. 5.—.
- Lehrbuch der ebenen Elementar-Geometrie (Planimetrie). Achter Teil: Die Anwendung der Ähnlichkeit auf die Lehre vom Kreis.** Nebst einer Sammlung gelöster und ungelöster Aufgaben, mit den Ergebnissen der ungelösten Aufgaben. Mit 505 Erklärungen und 135 Figuren. Von **Prof. Dr. J. Sachs**. Preis: Mk. 5.—. Geb. Mk. 6.—.
- Tabelle der Elemente der regelmässigen Vielecke.** Von **Prof. Dr. J. Sachs**. Preis: Mk. —.50.
- Lehrbuch der räumlichen Elementar-Geometrie (Stereometrie). Erster Teil: Die Lage von geraden Linien und Ebenen im Raum.** Nebst einer Sammlung gelöster und ungelöster Aufgaben, mit den Ergebnissen der ungelösten Aufgaben. Mit 573 Erklärungen und 174 in den Text gedruckten Figuren. Bearbeitet nach System Kleyer von **Dr. H. Seipp**. Preis: Mk. 6.—. Geb. Mk. 7.—.
- Lehrbuch der planimetrischen Konstruktionsaufgaben, gelöst durch geometrische Analysis. Erster Teil: Aufgaben, gelöst ohne Anwendung der Proportionslehre.** Mit 1952 gelösten und ungelösten Aufgaben, 178 Anmerkungen, 207 Erklärungen und 214 in den Text gedruckten Figuren. Von **E. R. Müller**. Preis: Mk. 5.—. Geb. Mk. 6.—.

- Lehrbuch der planimetrischen Konstruktionsaufgaben, gelöst durch geometrische Analysis. Zweiter Teil: Aufgaben, gelöst mit Anwendung der Proportionenlehre.** Mit 1327 gelösten und ungelösten Aufgaben, 126 Anmerkungen, 100 Erklärungen und 174 Figuren. Bearbeitet von **E. R. Müller**. Preis: Mk. 4.—. Geb. Mk. 5.—.
- Lehrbuch der planimetrischen Konstruktionsaufgaben, gelöst durch geometrische Analysis. Dritter Teil: Verwandlungs- und Teilungsaufgaben, sowie Aufgaben über ein- und umbeschriebene Figuren.** Mit 510 gelösten und ungelösten Aufgaben, 40 Anmerkungen, 72 Erklärungen und 54 Figuren. Bearbeitet von **Prof. E. R. Müller**. Preis: Mk. 2.—. Geb. Mk. 3.—.
- Lehrbuch der analytischen Geometrie der Ebene. Erster Teil: Analytische Geometrie des Punktes und der Geraden.** Mit einer Sammlung von 100 Aufgaben, 206 gelösten Übungsaufgaben und 92 in den Text gedruckten Figuren. Für das Selbststudium und zum Gebrauch an Lehranstalten bearbeitet nach **System Kleyer** von **Prof. Heinr. Cranz**. Preis: Mk. 6.—. Geb. Mk. 7.—.
- Lehrbuch der analytischen Geometrie der Ebene. Zweiter Teil: Analytische Geometrie der einzelnen Linien zweiten Grades.** Mit einer Sammlung von 116 Aufgaben, 286 gelösten Übungsaufgaben und 200 in den Text gedruckten Figuren. Bearbeitet nach **System Kleyer** von **Prof. Heinr. Cranz**. Preis: Mk. 8.—. Geb. Mk. 9.—.
- Lehrbuch der Vermessungskunde (Geodäsie).** Mit einer Sammlung von 153 gelösten Aufgaben und angewandten Beispielen, zahlreichen Erklärungen und 481 in den Text gedruckten Figuren. Unter Berücksichtigung des Selbstunterrichts für Geometer-Eleven, Studierende des Bau-, Berg- und Ingenieur-Faches, sowie zum praktischen Gebrauch für Feldmesser, Kulturtechniker, Katasterbeamte usw. Von **Dr. W. Láska**. Preis: Mk. 10.—. Geb. Mk. 11.—.
- Geschichte der Geometrie für Freunde der Mathematik gemeinverständlich dargestellt von Richard Klimpert.** Mit 100 in den Text gedruckten Figuren. Preis: Mk. 3.—. Geb. Mk. 4.—.
- Das apollonische Berührungsproblem und verwandte Aufgaben.** Sammlung von 163 gelösten und ungelösten Aufgaben und 200 Figuren. Zur Ergänzung des Schulunterrichts und zum Selbststudium. Nach **System Kleyer** durchaus neu bearbeitet. Zweite Auflage. Von **Prof. Heinr. Cranz**. Preis: Mk. 6.—. Geb. Mk. 7.—.
- Lehrbuch der ebenen Trigonometrie.** Eine Sammlung von 1049 gelösten, oder mit Andeutungen versehenen, trigonometrischen Aufgaben und 178 ungelösten, oder mit Andeutungen versehenen, trigonometrischen Aufgaben aus der angewandten Mathematik. Mit 797 Erklärungen, 563 in den Text gedruckten Figuren und 65 Anmerkungen nebst einem ausführlichen Formelverzeichnis von über 500 Formeln. Von **Ad. Kleyer**. Preis: Mk. 18.—. Geb. Mk. 19.50.
- Lehrbuch der Goniometrie (Winkelmessungslehre)** mit 307 Erklärungen und 52 Figuren nebst einer Sammlung von 513 gelösten und ungelösten analogen Aufgaben. Von **Ad. Kleyer**. Preis: Mk. 7.—. Geb. Mk. 8.—.
- Lehrbuch der projektivischen (neueren) Geometrie (Synthetische Geometrie, Geometrie der Lage).** Erster Teil: Elemente und Grundgebilde. Projektivität. Dualität. Nebst einer Sammlung gelöster und ungelöster Aufgaben, mit den Ergebnissen der letzteren. Mit 361 Erklärungen und 97 Figuren. Von **Prof. Dr. J. Sachs**. Preis: Mk. 5.—. Geb. Mk. 6.—.

- Lehrbuch der projektivischen (neueren) Geometrie (Synthetische Geometrie, Geometrie der Lage).** Zweiter Teil: Harmonische Gebilde. Entstehung der Kegelschnitte. Sätze von Pascal und Brianchon. Nebst einer Sammlung gelöster und ungelöster Aufgaben, mit den Ergebnissen der letzteren. Mit 445 Erklärungen und 135 in den Text gedruckten Figuren. Von Prof. Dr. J. Sachs. Preis: Mk. 6.— Geb. Mk. 7.—
- Lehrbuch der projektivischen (neueren) Geometrie (Synthetische Geometrie, Geometrie der Lage).** Dritter Teil: Polarität und Mittelpunktseigenschaften der Kurven. Involution und Brennpunkteigenschaften der Kurven. Von Prof. Dr. J. Sachs. (Unter der Presse.)
- Lehrbuch über den binomischen Lehrsatz, die arithmetischen Reihen höherer Ordnung und der endlichen und unendlichen Reihen.** Bearbeitet von Professor Dr. A. Haas. — Befindet sich unter der Presse. —
- Lehrbuch des Projektionszeichnens (darstellende Geometrie).** Erster Teil: Die rechtwinklige Projektion auf eine und mehrere Projektionsebenen. Nebst einer Sammlung gelöster Aufgaben. Mit 271 Erklärungen und 226 Figuren. Bearbeitet von J. Vonderlinn. Preis: Mk. 3.50. Geb. Mk. 4.50.
- Lehrbuch des Projektionszeichnens (darstellende Geometrie).** Zweiter Teil: Über die rechtwinklige Projektion ebenflächiger Körper. Mit 130 Erklärungen und 99 Figuren. Bearbeitet von J. Vonderlinn. Preis: Mk. 3.50. Geb. Mk. 4.50.
- Lehrbuch des Projektionszeichnens (darstellende Geometrie).** Dritter Teil: Erste Hälfte: Schiefe Parallelprojektion, Centralprojektion einschliesslich der Elemente der projektiven Geometrie. Mit 195 Erklärungen und 169 Figuren. Bearbeitet von J. Vonderlinn. Preis: Mk. 3.50. Geb. Mk. 4.50.
- Lehrbuch des Projektionszeichnens (darstellende Geometrie).** Dritter Teil: Zweite Hälfte: Centralcollineation ebener und räumlicher Systeme, Kegelschnitte, rechtwinklige und schiefwinklige Axonometrie. Mit 218 Erklärungen und 210 Figuren. Von J. Vonderlinn. Preis: Mk. 5.— Geb. Mk. 6.—
- Lehrbuch des Projektionszeichnens (darstellende Geometrie).** Vierter Teil: Erste Hälfte: Krumme Linien (ebene und räumliche Kurven). Krumme Oberflächen. Schatten- und Beleuchtungslehre. Bearbeitet nach System Kleyer von J. Vonderlinn. Preis: Mk. 6.— Geb. Mk. 7.—
- Lehrbuch des Projektionszeichnens (darstellende Geometrie).** Vierter Teil: Zweite Hälfte: In Bearbeitung, erscheint 1904.
- Lehrbuch der sphärischen Trigonometrie.** Nebst einer Sammlung gelöster Aufgaben. Mit 236 Erklärungen und 56 in den Text gedruckten Figuren und einem Formelverzeichnis. Bearbeitet nach System Kleyer von Dr. W. Láska. Preis: Mk. 4.50. Geb. Mk. 5.50.
- Lehrbuch der sphärischen und theoretischen Astronomie und der mathematischen Geographie.** Nebst einer Sammlung gelöster und ungelöster Aufgaben mit den Resultaten der ungelösten Aufgaben. Mit 328 Erklärungen, Formelverzeichnis, 148 in den Text gedruckten Figuren und 2 Tafeln. Bearbeitet nach System Kleyer von Dr. W. Láska. Preis: Mk. 6.— Geb. Mk. 7.—
- Die Nautik in elementarer Behandlung.** Einführung in die Schiffahrtskunde. Zur Förderung des Verständnisses der Schiffahrt in weiteren Kreisen, sowie zum Unterricht an Lehranstalten. Mit 90 vollständig gelösten Beispielen, 260 analogen ungelösten Aufgaben mit den Ergebnissen, nebst 88 Figuren, sowie Erklärung der Kunstausdrücke der Seemannssprache. Bearbeitet nach System Kleyer von Dr. Fr. Bolte, Direktor der Navigationsschule in Hamburg. Preis: Mk. 5.— Geb. Mk. 6.—

II. Physik, Elektrizität, Chemie.

- Lehrbuch der allgemeinen Physik. (Die Grundbegriffe und Grundsätze der Physik.)**
Mit 549 Erklärungen, 83 in den Text gedruckten Figuren und einem Formelverzeichnis, nebst einer Sammlung von 120 gelösten und ungelösten analogen Aufgaben, mit den Resultaten der letzteren und 28 in den Text gedruckten Figuren. Bearbeitet nach **System Kleyer** von **R. Klimpert**. Preis: Mk. 8.—. Geb. Mk. 9.—.
- Lehrbuch über das spezifische Gewicht fester, flüssiger und gasförmiger Körper.**
Mit 35 gelösten und analogen ungelösten Aufgaben, nebst den Resultaten der letzteren und 28 in den Text gedruckten Figuren. Bearbeitet nach **System Kleyer** von **R. Klimpert**. Preis: Mk. 2.—. Geb. Mk. 3.—.
- Lehrbuch des Magnetismus und des Erdmagnetismus** nebst einer Sammlung von gelösten und ungelösten Aufgaben, erläutert durch 189 in den Text gedruckte Figuren und 10 Karten. Von **Ad. Kleyer**. Preis: Mk. 6.—. Geb. Mk. 7.—.
- Lehrbuch der absoluten Masse und Dimensionen der physikalischen Grössen.** Mit 545 Erklärungen und einer Sammlung von 561 gelösten und ungelösten Aufgaben, nebst den Ergebnissen der ungelösten Aufgaben. Bearbeitet nach **System Kleyer** von **Dr. H. Hovestadt**. Preis: Mk. 6.—. Geb. Mk. 7.—.
- Lehrbuch der Statik flüssiger Körper (Hydrostatik)** mit 425 Erklärungen, 300 in den Text gedruckten Figuren und einem Formelverzeichnis, nebst einer Sammlung von 208 gelösten und analogen ungelösten Aufgaben. Bearbeitet nach **System Kleyer** von **R. Klimpert**. Preis: Mk. 8.—. Geb. Mk. 9.—.
- Lehrbuch der Statik fester Körper (Geostatik)** mit 291 Erklärungen und 380 in den Text gedruckten Figuren und einem ausführlichen Formelverzeichnis, nebst einer Sammlung von 359 gelösten und ungelösten analogen Aufgaben. Bearbeitet nach **System Kleyer** von **R. Klimpert**. Preis: Mk. 9.—. Geb. Mk. 10.—.
- Lehrbuch über die Percussion oder den Stoss fester Körper.** Bearbeitet nach **System Kleyer** von **R. Klimpert**. Preis: Mk. 3.—. Geb. Mk. 4.—.
- Lehrbuch der Elastizität und Festigkeit** mit 212 Erklärungen, 186 in den Text gedruckten Figuren und einem ausführlichen Formelverzeichnis, nebst einer Sammlung von 167 gelösten und ungelösten analogen Aufgaben, mit den Resultaten der ungelösten Aufgaben. Bearbeitet nach **System Kleyer** von **R. Klimpert**. Preis: Mk. 5.50. Geb. Mk. 6.50.
- Lehrbuch der Dynamik fester Körper (Geodynamik)** mit 690 Erklärungen, 380 in den Text gedruckten Figuren und einem ausführlichen Formelverzeichnis, nebst einer Sammlung von 500 gelösten und ungelösten analogen Aufgaben, mit den Resultaten der ungelösten Aufgaben. Bearbeitet nach **System Kleyer** von **R. Klimpert**. Preis: Mk. 13.50. Geb. 14.50.
- Lehrbuch der Bewegung flüssiger Körper (Hydrodynamik).** Erster Band: **Die Bewegungerscheinungen flüssiger Körper, welche aus den Boden- und Seitenwänden von Gefässen, sowie durch Röhrenleitungen bei konstanter, sowie veränderlicher Druckhöhe fließen.** Mit 434 Erklärungen, mehr als 300 in den Text gedruckten Figuren und einem Formelverzeichnis nebst einer Sammlung von 220 gelösten und ungelösten Aufgaben und den Resultaten der letzteren. Bearbeitet nach **System Kleyer** von **R. Klimpert**. Preis: Mk. 8.—. Geb. Mk. 9.—.
- Lehrbuch der Bewegung flüssiger Körper (Hydrodynamik).** Zweiter Band: **Erste Hälfte: Die Bewegungerscheinungen des Wasser in Kanälen und Flüssen, sowie der dabei ausgeübte Stoss und Widerstand.** Mit 282 Erklärungen, mehr als 150 in den Text gedruckten Figuren und einem Formelverzeichnis, nebst einer Sammlung von 134 gelösten und analogen ungelösten Aufgaben, mit den Resultaten der letzteren. Bearbeitet nach **System Kleyer** von **R. Klimpert**. Preis: Mk. 5.—. Geb. Mk. 6.—.

- Lehrbuch der Bewegung flüssiger Körper (Hydrodynamik).** Zweiter Band: Zweite Hälfte: Von der Anwendung der lebendigen Kraft des bewegten Wassers als Motor oder Beweger. Mit 203 Erklärungen, 88 in den Text gedruckten Figuren und einem Formelverzeichnis, nebst einer Sammlung von 30 gelösten und analogen ungelösten Aufgaben, mit den Resultaten der letzteren. Bearbeitet nach System Kleyer von R. Klimpert. Preis: Mk. 3.50. Geb. Mk. 4.50.
- Lehrbuch der Reibungselektrizität (Friktions-Elektrizität, statischen oder ruhenden Elektrizität),** erläutert durch 860 Erklärungen und 273 in den Text gedruckten Figuren, nebst einer Sammlung gelöster und ungelöster Aufgaben. Von Ad. Kleyer. Preis: Mk. 7.—. Geb. Mk. 8.—.
- Lehrbuch der Kontaktelektrizität (Galvanismus)** nebst einer Sammlung von gelösten und ungelösten Aufgaben. Mit 731 Erklärungen, 238 in den Text gedruckten Figuren und einem Formelverzeichnis. Bearbeitet nach System Kleyer von Dr. Oscar May. Preis: Mk. 8.—. Geb. Mk. 9.—.
- Lehrbuch der Induktionselektrizität und ihrer Anwendungen (Elemente der Elektrotechnik).** Mit 432 Erklärungen und 213 in den Text gedruckten Figuren, nebst einer Sammlung gelöster Aufgaben. Bearbeitet nach System Kleyer von Dr. Ad. Krebs. Preis: Mk. 6.—. Geb. Mk. 7.—.
- Lehrbuch der Elektrodynamik.** Erster Teil: Mit 105 in den Text gedruckten Figuren. Bearbeitet nach System Kleyer von Dr. Oscar May. Preis: Mk. 3.—. Geb. Mk. 4.—.
- Lehrbuch des Elektromagnetismus.** Mit 302 Erklärungen, 152 in den Text gedruckten Figuren und einem ausführlichen Formelverzeichnis, nebst einer Sammlung gelöster Aufgaben. Bearbeitet nach System Kleyer von Dr. O. May und Ad. Krebs. Preis: Mk. 4.50. Geb. Mk. 5.50.
- Lehrbuch der reinen und technischen Chemie. Anorganische Experimental-Chemie.** Erster Band: Die Metalloide. Mit 2208 Erklärungen, 332 Experimenten und 366 in den Text gedruckten Figuren. Bearbeitet nach System Kleyer von Wilh. Steffen. Preis: Mk. 16.—. Geb. Mk. 17.—.
- Lehrbuch der reinen und technischen Chemie. Anorganische Experimental-Chemie.** Zweiter Band: Die Metalle. Mit 573 Erklärungen, 174 Experimenten und 33 in den Text gedruckten Figuren. Bearbeitet nach System Kleyer von Wilhelm Steffen. Preis: Mk. 16.—. Geb. Mk. 17.—.

Verschiedene Bücher.

- Darstellende Geometrie für Bauhandwerker.** Zum Gebrauche an Baugewerkschulen und ähnlichen technischen Lehranstalten, sowie zum Selbstunterricht für Bauhandwerker. Erster Teil: Geometrische Konstruktionen, Elemente der Projektionslehre, Konstruktion der Durchdringungen zwischen Ebenen und Körpern, rechtwinklige und schiefwinklige Axonometrie, einfache Dachausmittlungen. Mit 258 Figuren. Bearbeitet von J. Vonderlinn, Dipl. und staatlich geprüfter Ingenieur. Preis: Mk. 3.—. In Schuleinband Mk. 3.30.
- Darstellende Geometrie für Bauhandwerker.** Zum Gebrauche an Baugewerkschulen und ähnlichen technischen Lehranstalten, sowie zum Selbstunterricht für Bauhandwerker. Zweiter Teil: Schattenlehre, Verteilung des Lichtes auf der Oberfläche eines Körpers, Schiftung bei Dächern, Windschiefe Dächer, Darstellung eines Treppenkrümlings, Steinschnitt, Centralperspektive. Anhang: Bildliche Darstellung der Beleuchtung auf Körpern. Mit 217 Figuren. Bearbeitet von J. Vonderlinn, Dipl. und staatlich geprüfter Ingenieur. Preis: Mk. 3.—. In Schuleinband Mk. 3.30.

- Vorlegeblätter für den Unterricht im Linear- und Projektionszeichnen.** Zum Gebrauche an Realschulen, höheren Bürgerschulen, gewerblichen Fortbildungsschulen, Gewerbe- und Handwerkerschulen usw. 12 Tafeln mit erläuterndem Texte. Entworfen und gezeichnet von **J. Vonderlinn**, Dipl. und staatlich geprüfter Ingenieur. Preis: In Mappe Mk. 5.50.
- Statik für Bauhandwerker.** Ein Lehrbuch für den Unterricht an Baugewerkschulen, sowie zum Selbstunterricht. Mit 141 Übungsaufgaben und 324 Figuren, nebst einem Anhang von Tabellen. Bearbeitet von **J. Vonderlinn**, Dipl. und staatlich geprüfter Ingenieur. Preis: Mk. 3.—. In Schuleinband Mk. 3.30.
- Statik für Hoch- und Tiefbautechniker.** Ein Lehrbuch für den Unterricht an technischen Lehranstalten, sowie zum Selbstunterricht und Nachschlagen. Mit vielen Aufgaben und ca. 500 Figuren, nebst einem Anhang von Tabellen. Bearbeitet von **J. Vonderlinn**, Dipl. und staatlich geprüfter Ingenieur. Zweite erweiterte Auflage der Statik für Bauhandwerker. Eingeführt an vielen Lehranstalten. Preis: Mk. 4.—. In Schuleinband Mk. 4.40.
- Kleines Nautisches Jahrbuch.** Erscheint alljährlich. Mit Karte der Befahrung der Weser-Einfahrt. Herausgegeben von **W. Ludolph**. Preis: Mk. 1.—.
- Leuchtfeuer und Schallsignale der Erde.** Nach den neuesten Quellen bearbeitet und herausgegeben von **W. Ludolph**. Erscheint alljährlich im Januar. Preis: Geb. Mk. 8.—.
- Leuchtfeuer und Schallsignale in Ostsee, Nordsee und Kanal.** Separat-Abdruck aus Leuchtfeuer und Schallsignale der Erde. Nach den neuesten Quellen bearbeitet und herausgegeben von **W. Ludolph**. Erscheint alljährlich am 1. Januar. Preis: Geheftet Mk. 2.—.
- Nautische Tafeln** mit Gebrauchsanweisungen und Beispielen in deutscher und englischer Sprache, berechnet und entworfen von **J. Randermann**. Preis: Geb. Mk. 7.—.
- Aus der Praxis für die Praxis.** Ein Handbuch für Schiffsmaschinisten von **Julius Hartig**, Ober-Ingenieur. Vierte, vollständig durchgesehene und bedeutend erweiterte Auflage. Text und Atlas. Preis: Gebunden Mk. 18.—.
- Deutsche Seemannsordnung.** Gesetz vom 2. Juni 1902 nebst Gesetz betr. die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute und Gesetz betr. Stellenvermittlung für Schiffleute vom 2. Juni 1902, sowie Zusammenstellung der Bestimmungen über die Militärverhältnisse der seemannischen und halbseemannischen Bevölkerung und die Anmusterung als Schiffsmann. Bearbeitet und zusammengestellt von **Dr. phil. Friedr. Purlitz**. Preis: 60 Pfg.
- Stern-Karte für Steuerleute und Reisende, sowie alle Freunde des Sternenhimmels** von **Julius Bortfeldt**, Offizier des Nordd. Lloyd. Preis in Umschlag als Taschenformat Mk. 1.—, aufgezogen auf Pappe zum Aufhängen Mk. 1.75.
- Berechnung und Schnitt der Segel.** Handbuch für Kapitäne, Steuerleute und Segelmacher von **Wilh. Heincks**. Zweite verbesserte Auflage. Preis: Kart. Mk. 3.50.
- Dampfkessel-Revision und Unfallverhütung.** Ein Hand- und Nachschlagebuch für Dampfkesselbesitzer, Betriebs-Ingenieure, Baubeaufsichtiger u. Maschinisten. Mit 160 in den Text gedruckten Abbildungen und Tabellen. Bearbeitet von Oberlehrer Ingenieur **A. Benetsch**. Preis: Geb. Mk. 5.—.
- Abhandlung über eine Vorrichtung zum Auffangen des Stosses bei Schiffskollisionen und zur Verhütung des Sinkens angerannter Schiffe.** Patentamtlich geschützt. Mit 15 Figuren. Bearbeitet von **J. Heerma**. Preis: Geheftet Mk. 1.50.
- Entstehung und Entladung der Gewitter, sowie ihre Zerstreung durch den Blitzkamm (Fulgara frango).** Eine metereologische Betrachtung mit 20 in den Text gedruckten Figuren. Bearbeitet von **R. Klimpert**. Preis: Geb. Mk. 2.—.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000297635