

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA



966

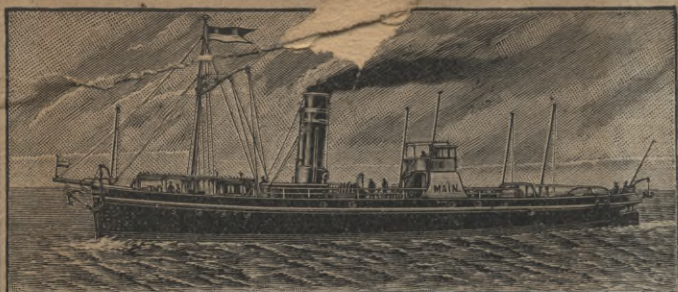
L. inw. ....

Druk. U. J. Zam. 356. 10.000.



Taschenkalender  
für die  
Rheinschiffahrt  
1909

MAINZ  
Verlag von J. Diemer



Doppelschrauben-Schleppdampfer „MAIN“, 750 I. HP.

# Christof Ruthof

Schiffswerft und Maschinenfabrik

Mainz-Kastel a. Rh. # Regensburg a. D.

**Spezialität:** Schlepp-, Güter- und Personendampfer, Segelschiffe, Schleppkähne, Tankschiffe, Pontons, Bagger etc. für Fluss- und Küstenfahrten.

Anker-, Mast- und Troßspills für Dampf- und Handbetrieb nach bewährtem System.

Drahtseilklemme für Schleppdampfer (D. R.-G.-M. 167324) bietet die grösste Sicherheit und Dauerhaftigkeit für Schleppstränge.

☒ ☒ **Schlepptroßspills**, D. R.-G.-M. 16342. ☒ ☒

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000297122





Nachdruck verboten. — Alle Rechte, insbesondere  
der Uebersetzung in fremde Sprachen vorbehalten.

# Taschenkalender

für die

## Rheinschiffahrt 1909

(Fünfter Jahrgang)

herausgegeben von

Baurat **SCHMITT**

Großherzogl. Hess. Wasser-Bauinspektor in Mainz  
und

Oberingenieur **SCHNELL**

in Duisburg-Ruhrort.

*J. Nr. 26 016.*



Mainz

Verlag von J. Diemer.

Buchdruckerei von Oskar Schneider in Mainz.

XXX  
1038

F. 3.  
732.

Größte Haltbarkeit!

Höchster Luftpfekt!

# Deutsche Asbest-Gesellschaft

G. m. b. H.

## Duisburg a. Rhein

empfeht sich zur Ausführung von

Isolierungsarbeiten jeglicher Art

Durch eigene, gut geschulte Monteure.

Spezialität:

## Schiffskessel-Isolierung

nach langjähriger, bewährter Methode.

Beste Zeugnisse.

Feinste Referenzen!



1966

Akc. Nr.

2192/51

# Inhalts - Verzeichnis.

## I. Teil.

	Seite
1. <b>Genealogie</b> der in den Rheinufestaaten regierenden Fürstenhäuser . . . . .	1
2. <b>Kleines Kalendarium</b> . . . . .	2—3
3. <b>Sonnen- und Mondfinsternisse</b> im Jahre 1909 . . . . .	4
4. <b>Notiz-Kalender</b> 1909 . . . . .	4
5. <b>Auf- und Untergänge der Sonne und des Mondes</b> mit den Hochwasserzeiten für Rotterdam und Antwerpen . . . . .	57
6. <b>Bildliche Darstellung des Sonnen-Auf- und Untergangs für Cöln</b> . . . . .	70
7. <b>Masse und Gewichte.</b> — a. Längenmaße. — b. Flächenmaße. S. 71. — c. Körpermaße. — d. Hohlmaße. — e. Gewichte. S. 72. — f. Aeltere Bezeichnungen. — g. Umwandlungs-Tabelle. S. 73.	71
8. <b>Nautische Masse.</b> — a. Längenmaße. S. 73. — b. Tiefenmaße. S. 74. — c. Raummaße. S. 75.	73
9. <b>Elektrische Mass-Einheiten</b> . . . . .	75
10. <b>Münzen der Rheinufestaaten und in Belgien.</b> . . . . .	76
11. <b>Thermometerskalen.</b> — Vergleichende Zusammenstellung zwischen Celsius-, Réaumur- und Fahrenheit-Graden. S. 77.	76
12. <b>Verzeichnis</b> der für das Rheingebiet in Betracht kommenden <b>Konsulate</b> . . . . .	77
13. <b>Auszug aus den Post- und Telegraphen-Bestimmungen für Deutschland.</b> — I. Postsendungen. S. 79. — II. Telegramme. S. 86. — III. Fernsprechverkehr. S. 87.	79
14. <b>Post- und Telegraphen-Tarif für Niederland</b> . . . . .	88



15. **Uebersicht** über die Einmündung von Nebenflüssen, größeren Bächen und Abzweigungen von Kanälen zwischen **Strassburg** und der **niederländischen Grenze** . . . . . 93
16. **Ortsverzeichnis** zwischen **Strassburg** und der **niederländischen Grenze** . . . . . 94
17. **Ortsverzeichnis** und **Kilometerzeiger** der **niederländischen Schiffahrtswege** über **Rotterdam** und **Amsterdam** bis zur **Nordsee**. — I. Ueber **Rotterdam** bis zur **Nordsee**. S. 108. — 108  
II. Ueber **Amsterdam** bis zur **Nordsee**. S. 111.
18. **Uebersicht** über die **Hauptpegel** und die **Gefällsverhältnisse** des **Rheins** zwischen **Strassburg** und **Emmerich** . . . . . 112—113
19. **Rheinbrücken** und **Fähren**. — a. **Feste Brücken**. S. 114. — 114  
b. **Schiffbrücken**. S. 127. — c. **Fähren**. S. 129.
20. **Häfen von Strassburg** **abwärts**. — a. **Deutscher Rhein**. 130  
S. 130. — b. **Niederländische Stromstrecken**. S. 146.
21. **Mittlere Dauer** der **Anfahrtzeiten** für **Seedampfer** nach **Rotterdam** . . . . . 151—152
22. **Verzeichnis** der **wichtigeren Zollstellen** am **deutschen Rhein** und den **grösseren Nebenflüssen** . . . . . 153
23. **Lotsen- und Wahrschaustationen**. — **Gebühren**. — a. **Lotsenstationen**. — b. **Lotsenstrecken**. S. 155. — c. **Gebührentarife** für **Lotsen**. S. 156. — d. **Wahrschaustationen**. S. 161. — e. **Wahrschau-Gebühren**. — f. **Bergverkehr** im **Bingerloch**. S. 163.
24. **Bezeichnung** des **Fahrwassers** . . . . . 164
25. **Fahrwassertiefen**. — a. **Vereinbarung** der **Rheinuferstaaten**. S. 168. — b. **Fahrwassertiefen** nach den **Hauptpegeln**. S. 169. — c. **Nachrichtendienst** bei **Niederwasserständen**. S. 170.
26. **Wasserbau-Behörden** der **Rheinuferstaaten** . . . . . 170
27. **Schiffsbautechnische Angaben**. — **Fahrgeschwindigkeiten**. 178  
— **Kaufpreise**. — **Schiffsmaschinen**. — **Effekt-Berechnung**. S. 179. — **Bildliche Darstellung**. S. 180—181.

28. **Technische Fortschritte und Neuerungen im Rheinschiff-  
fahrtsbetriebe.** — 1. Heißdampfbetrieb S. 181. — 181  
2. Trossenwinden und -klemmen für Schleppdampfer  
S. 182. — 3. Neue Trossenklemmen für Schleppkähne.  
— 4. Rauchverminderungs-Apparate. — 5. Elektrisches  
Schweißverfahren S. 183. — 6. Sauggasmotorschiffe  
S. 184. — 7. Ventilmaschinen S. 185.
29. **Motorboote** . . . . . 185
30. **Dampfkessel-Ueberwachung** . . . . . 187
31. **Tabellen über Gewichte und Abmessungen der Anker,  
Ketten, Draht- und Hanfselle** — Anleitung zur Be- 189  
stimmung der Abmessungen und Gewichte von Schiffs-  
ausrüstungsgegenständen für Segelschiffe. S. 189.
32. **Uebersicht der Rheinflotte im Jahre 1908.** — a. Dampf- 194  
schiffe. — b. Schleppkähne und Segelschiffe. —  
c. Größte Rheinschiffe. S. 195.
33. **Dampfschiffahrts-Gesellschaften und Reedereien** . . . 196
34. **Tauerel und Kettenschiffahrt.** — Rhein. — Neckar. S. 206. 206  
— Main. S. 207.
35. **Rhein-See-Schiffahrt.** — Allgemeines. — a) Rhein-See- 208  
Dampfer. S. 208. — b) Rhein-See-Schleppverkehr. S. 209.  
— c) Rhein-See-Segelverkehr. S. 210.
36. **Schiffswerften.** — **Unternehmer für Bergungsarbeiten** . 210
37. **Schiffs- und Transport-Versicherungswesen.** — Schiffs- 212  
Klassifikation. S. 212. — Experten und Havarie-Kom-  
missäre. S. 215. — Dispacheure. — Gebühren für  
Dispacheure. S. 216. — Eichaufnehmer. — Zähler,  
Wieger und Messer. — Zähler und Wieger. S. 218.  
— Sachverständige für Schraubenbootmaschinen.  
S. 219.
38. **Schiffahrts-, Fracht- und Schleppvereinigungen, Schiffer-  
börsen, Schiffer-Hülf-Gesellschaften.** — A. Schiffahrts- 219  
vereinigungen. S. 219. — B. Fracht- und Schleppver-  
einigungen. S. 220. — C. Schifferbörsen. S. 222. —  
Regulativ für das schiedsgerichtliche Verfahren an der

Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort. S. 223. — Lade- und Löschbedingungen für die Ruhrhäfen. S. 224. — D. Schiffer-Hülfsgesellschaften. S. 225.	
39. <b>Schifferschulen</b> . . . . .	226
40. <b>Heizer- und Maschinisten-Schulen</b> . . . . .	230
41. <b>Verkehrs-Angaben</b> . . . . .	233
42. <b>Der kanalisierte Main.</b> — a) Allgemeines. S. 234. — b) Verzeichnis der Orte, Nebenflüsse und größeren Bäche. S. 236. — c) Brücken und Fähren. S. 238. — d) Häfen. S. 241. — e) Lotsen-Strecken und -Gebühren. — f) Bezeichnung des Fahrwassers. — g) Wasser-Baubehörden. S. 242. — h) Schifffahrts-Polizeiordnung. S. 243. — i) Schifffahrts-Abgaben. — k) Verkehrs-Angaben. S. 244.	234
<b>II. Teil.</b>	
43. <b>Rheinschiffer-Patente</b> . . . . .	247
44. <b>Dienstbücher der Schiffsmannschaft auf deutschen Rheinschiffen</b> . . . . .	260
45. <b>Untersuchung der Rheinschiffe.</b> — Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe. S. 268. — Niederländische Untersuchungs-Ordnung. S. 280. — Anweisung zur Festsetzung der Bemannung. S. 291. — Anweisung zur Feststellung der Fahrgastzahl auf Personendampfern. S. 294. — Vorschriften zur Durchführung der Untersuchungs-Ordnung. S. 296.	267
46. <b>Eichung der Rheinschiffe.</b> — Brüsseler Uebereinkunft. S. 300. — Eichordnung. S. 306.	300
47. <b>Rheinschifffahrts-Polizeiordnung</b> . . . . .	314
48. <b>Pollzei-Verordnung über Motorboote</b> . . . . .	315
49. <b>Rheinschifffahrtsgerichte</b> . . . . .	320
50. <b>Rheinschifffahrtsinspektoren</b> . . . . .	322
51. <b>Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt</b> . . . . .	324
52. <b>Rheinschifffahrts-Kommissionen</b> . . . . .	329
53. <b>Deutsch-Holländischer Vertrag über Unfallversicherung.</b> — Ausführungsbestimmungen hierzu. S. 336.	331



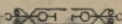
	Seite
54. Binnenschiffahrts-Statistik . . . . .	338
55. Besondere Bestimmungen über die Befahrung der Rhein- strecke Strassburg-Basel . . . . .	355

Bildliche Darstellung des Rheins und seiner wichtigeren Neben-  
flüsse von Basel bis zur See. — Entfernungszeiger der Haupt-  
orte am Rhein (auf der Rückseite).

Verzeichnis der Anzeigen und Bezugsquellen für Waren.  
Anzeigen.

### Druckfehler-Berichtigungen.

- Seite 77. Zeile 10 von unten lies Maassluis statt Maasluis.  
„ 78. Zeile 22 von oben lies Marckx statt Marck.  
„ 128. Zeile 10 von oben lies § 18 Ziff. 4 b statt § 16 Ziff. 46.



Eisenstein  
Bücherei-Vertrieb  
Haus- und Küchengeräte  
Güter und Bäder  
Eiserne Werkzeuge, Gerüste  
Eisenwaren, Baubeschlüsse

# **Oberrheinische** Versicherungs- **Gesellschaft**

Gegründet 1886. in **Mannheim.** Gegründet 1886.

Emittiertes Grundkapital: 4 Millionen Mark.

**See-, Fluss- u. Land- (incl. Valoren-)  
Transport-Versicherung;**

**Unfall-Versicherung,** insbesondere die Versicherung einzelner Personen gegen **alle** Unfälle mit und ohne Prämienrückgewähr;

**Land- und Seereise-Unfall-Versicherung** (Weltpolize);

**Reise-Unfall-Versicherung** mit und ohne Prämienrückgewähr; auch auf **Lebenszeit**, mit nur **einmaliger** Prämienzahlung;

Spezial-**Radfahrer-Unfall-Versicherung.**

**Kollektiv-Versicherungen. Haftpflicht-Versicherung.**

**Glas-Versicherung. Einbruch- und Diebstahl-Versicherung.**

Vertreter an allen Plätzen gesucht. — Hohe Provisionen.

# **J. Rustein**

**Eisenrustein**

**Duisburg-Ruhrort.**

**Haus- und Küchengeräte  
Oefen und Herde.**

Garantie Werkzeuge Garantie  
**Eisenwaren. Baubeschläge.**

# I. Teil

## I. Genealogie

der in den Rheinufestaaten regierenden Fürstenhäuser.

### Baden, Grossherzogtum.

Grossherzog: **Friedrich II.**, geb. 9. Juli 1857, regiert seit 28. September 1907.

Thronfolger: Prinz Maximilian, geb. 10. Juli 1867.

### Bayern, Königreich.

König: **Otto I.**, geb. 27. April 1848, seit 13. Juni 1886.

Des Königreichs Bayern Verweser:

Prinzregent: **Luitpold**, geb. 12. März 1821, seit 10. Juni 1886. Voraussichtlicher Thronfolger dessen Sohn: Prinz Ludwig, geb. 7. Januar 1845.

### Elsass-Lothringen, Deutsches Reichsland.

Regent: **Wilhelm II.**, Deutscher Kaiser, König von Preussen (s. Preussen).

Kaiserlicher Statthalter: Karl, Graf v. Wedel, General der Kavallerie und General-Adjutant Sr. Maj. des Kaisers, geb. 5. Februar 1842, seit 18. Oktober 1907.

### Hessen, Grossherzogtum.

Grossherzog: **Ernst Ludwig**, geb. 25. November 1868, regiert seit 13. März 1892.

Erbgrossherzog: Georg, geb. 8. November 1906.

### Niederland, Königreich.

Königin: **Wilhelmina**, geb. 31. August 1880, regiert seit 23. November 1890 (bis 30. August 1898 unter Regentschaft ihrer Mutter Emma).

### Preussen, Königreich.

König: **Wilhelm II.**, Deutscher Kaiser, geb. 27. Januar 1859, regiert seit 15. Juni 1888.

Kronprinz: Wilhelm, geb. 6. Mai 1882.





Juli		August		September		Oktober		November		Dezember	
1 D	1 S	1 S	1 M	1 M	1 F	1 M	1 M	1 M	1 M	1 M	1 M
2 F	2 M	2 D	2 F	2 F	2 S	2 D	2 D	2 D	2 D	2 D	2 D
3 S	3 D	3 D	3 F	3 F	3 S	3 M	3 M	3 M	3 M	3 F	3 F
4 S	4 M	4 M	4 S	4 S	4 S	4 D	4 D	4 D	4 D	4 S	4 S
5 S	5 D	5 D	5 S	5 S	5 S	5 D	5 D	5 F	5 F	5 S	5 S
6 D	6 F	6 F	6 M	6 M	6 M	6 M	6 M	6 S	6 S	6 M	6 M
7 M	7 S	7 S	7 D	7 D	7 D	7 D	7 S	7 S	7 S	7 D	7 D
8 M	8 M	8 M	8 D	8 D	8 F	8 F	8 F	8 M	8 M	8 M	8 M
9 F	9 D	9 D	9 M	9 M	9 S	9 S	9 S	9 D	9 D	9 D	9 D
10 S	10 D	10 D	10 F	10 F	10 S	10 S	10 S	10 M	10 M	10 F	10 F
11 S	11 M	11 M	11 S	11 S	11 M	11 M	11 M	11 D	11 D	11 S	11 S
12 M	12 D	12 D	12 S	12 S	12 D	12 D	12 D	12 F	12 F	12 S	12 S
13 D	13 F	13 F	13 M	13 M	13 M	13 M	13 M	13 S	13 S	13 M	13 M
14 M	14 S	14 S	14 D	14 D	14 D	14 D	14 D	14 S	14 S	14 D	14 D
15 D	15 S	15 S	15 M	15 M	15 F	15 F	15 F	15 M	15 M	15 M	15 M
16 F	16 M	16 M	16 D	16 D	16 S	16 S	16 S	16 D	16 D	16 D	16 D
17 S	17 D	17 D	17 F	17 F	17 S	17 S	17 S	17 M	17 M	17 F	17 F
18 S	18 M	18 M	18 S	18 S	18 M	18 M	18 M	18 D	18 D	18 S	18 S
19 M	19 D	19 D	19 M	19 M	19 D	19 D	19 D	19 F	19 F	19 S	19 S
20 D	20 F	20 F	20 M	20 M	20 M	20 M	20 M	20 S	20 S	20 M	20 M
21 M	21 S	21 S	21 D	21 D	21 D	21 D	21 D	21 S	21 S	21 D	21 D
22 D	22 S	22 S	22 M	22 M	22 F	22 F	22 F	22 M	22 M	22 M	22 M
23 F	23 M	23 M	23 D	23 D	23 S	23 S	23 S	23 D	23 D	23 D	23 D
24 S	24 D	24 D	24 F	24 F	24 S	24 S	24 S	24 D	24 D	24 F	24 F
25 S	25 M	25 M	25 S	25 S	25 M	25 M	25 M	25 D	25 D	25 S	25 S
26 M	26 D	26 D	26 M	26 M	26 D	26 D	26 D	26 F	26 F	26 S	26 S
27 D	27 F	27 F	27 M	27 M	27 M	27 M	27 M	27 S	27 S	27 M	27 M
28 M	28 S	28 S	28 D	28 D	28 D	28 D	28 D	28 M	28 M	28 D	28 D
29 D	29 M	29 M	29 M	29 M	29 F	29 F	29 F	29 M	29 M	29 M	29 M
30 F	30 M	30 M	30 D	30 D	30 S	30 S	30 S	30 D	30 D	30 D	30 D
31 S	31 D	31 D	31 S	31 S	31 S	31 S	31 S	31 M	31 M	31 F	31 F
M. Heims. ⑦		⑦		Mariä Geb. ⑥		⑥		Allerheilig. Allerseelen ⑥		⑥	
		⑥		M. Himmelf. ④		④		Pr. Busstag		Mar. Empf. ④	
		④		Herbst-Anf. ③		③		Totensonnt.		Wint. Anf. ③	
		③		Michaells ⑦		⑦		⑦		Hi. Christf. ⑦	
		⑦						⑦		2. Feiert. ⑦	
										Sylvester	

### 3. Sonnen- und Mondfinsternisse im Jahre 1909.

Im Jahre 1909 finden zwei Sonnen- und zwei Mondfinsternisse statt, von denen aber nur die erste Mondfinsternis im Gebiete des Rheins sichtbar sein wird.

#### I. Totale Mondfinsternis am 4. Juni 1909.

Anfang der Finsternis 0<sup>37</sup> Vorm. mittl. Berliner Zeit.

Ende " " 4<sup>8</sup> Vorm. " " " "

Sichtbar im südwestlichen Asien, im Indischen Ozean, in Europa, Afrika, auf dem Atlantischen Ozean, in Südamerika und in der südöstlichen Hälfte von Nordamerika.

#### II. Totale Sonnenfinsternis am 17.—18. Juni 1909.

Sichtbar im Norden Europas, in der nordöstlichen Hälfte Asiens, in Nordamerika und in den Nordpolargegenden.

#### III. Totale Mondfinsternis am 27. November 1909.

Sichtbar im nordwestlichen Europa, an der nordwestlichen Küste Afrikas, auf dem Atlantischen Ozean, in Amerika, auf dem Stillen Ozean und in der östlichen Hälfte Asiens und Australiens.

#### IV. Partielle Sonnenfinsternis am 12. Dezember 1909.

Sichtbar an der Südostspitze Australiens, in der südlichen Hälfte Neu-Seelands und in den südlichen Polarmeeren.

---

## 4. Notiz-Kalender 1909.

---

1. Woche

**Januar**

31 Tage

---

**1** Freitag. Neujahr. (1—365)

---

**2** Samstag. (2—364)

---



2. Woche

**Januar**

31 Tage

---

**3** Sonntag. (3—363)

---

**4** Montag. (4—362)

---

**5** Dienstag. (5—361)

---

**6** Mittwoch. Heil. 3 Könige. (6—360)



**7** Donnerstag. (7—359)

---

**8** Freitag. (8—358)

---

**9** Samstag. (9—357)

---

**10** Sonntag. (10—356)

---

**11** Montag. (11—355)

---

**12** Dienstag. (12—354)

---

**13** Mittwoch. (13—353)

---

**14** Donnerstag. (14—352) ©

---

**15** Freitag. (15—351)

---

**16** Samstag. (16—350)

---

4. Woche

**Januar**

31 Tage

---

**17** Sonntag. (17—349)

---

**18** Montag. (18—348)

---

**19** Dienstag. (19—347)

---

**20** Mittwoch. (20—346)

---

**21** Donnerstag. (21—345)

---

**22** Freitag. (22—344)

---

**23** Samstag. (23—343)



**24** Sonntag. (24—342)

---

**25** Montag. (25—341)

---

**26** Dienstag. (26—340)

---

**27** Mittwoch. Kaisers Geburtstag. (27—339)

---

**28** Donnerstag. (28—338) ☾

---

**29** Freitag. (29—337)

---

**30** Samstag. (30—336)

---

6. Woche

**Januar**

31 Tage

---

**31** Sonntag. (31—335)

**Februar**

28 Tage

---

**1** Montag. (32—334)

**2** Dienstag. Mariä Lichtmess. (33—333)

**3** Mittwoch. (34—332)

**4** Donnerstag. (35—331)

**5** Freitag. (36—330)



**6** Samstag. (37—329)

7. Woche

**Februar**

28 Tage

---

**7** Sonntag. (38—328)

---

**8** Montag. (39—327)

---

**9** Dienstag. (40—326)

---

**10** Mittwoch. (41—325)

---

**11** Donnerstag. (42—324)

---

**12** Freitag. (43—323)

---

**13** Samstag. (44—322)



8. Woche

**Februar**

28 Tage

---

**14** Sonntag. (45—321)

---

**15** Montag. (46—320)

---

**16** Dienstag. (47—319)

---

**17** Mittwoch. (48—318)

---

**18** Donnerstag. (49—317)

---

**19** Freitag. (50—316)

---

**20** Samstag. (51—315)



9. Woche

**Februar**

28 Tage

---

**21** Sonntag. (52—314)

---

**22** Montag. (53—313)

---

**23** Dienstag. Fastnacht. (54—312)

---

**24** Mittwoch. (55—311)

---

**25** Donnerstag. (56—310)

---

**26** Freitag. (57—309)

---

**27** Samstag. (58—308)

---

10. Woche

**Februar**

28 Tage

---

**28** Sonntag. (59—307)

---

**März**

31 Tage

---

**1** Montag. (60—306)

---

**2** Dienstag. (61—305)

---

**3** Mittwoch. (62—304)

---

**4** Donnerstag. (63—303)

---

**5** Freitag. (64—302)

---

**6** Samstag. (65—301)

---



11. Woche

**März**

31 Tage

---

**7** Sonntag. (66—300)



---

**8** Montag. (67—299)

---

**9** Dienstag. (68—298)

---

**10** Mittwoch. (69—297)

---

**11** Donnerstag. (70—296)

---

**12** Freitag. (71—295)

---

**13** Samstag. (72—294)

12. Woche

**März**

31 Tage

---

**14** Sonntag. (73—293)

---

**15** Montag. (74—292) ©

---

**16** Dienstag. (75—291)

---

**17** Mittwoch. (76—290)

---

**18** Donnerstag. (77—289)

---

**19** Freitag. (78—288)

---


**20** Samstag. (79—287)

13. Woche

**März**

31 Tage

---

**21** Sonntag. Frühling-Anfang. (80—286) 

---

**22** Montag. (81—285)

---

**23** Dienstag. (82—284)

---

**24** Mittwoch. (83—283)

---

**25** Donnerstag. Mariä Verkündigung. (84—282)

---

**26** Freitag. (85—281)

---

**27** Samstag. (86—280)



14. Woche

**März**

31 Tage

---

**28** Sonntag. (87—279) ☾

---

**29** Montag. (88—278)

---

**30** Dienstag. (89—277)

---

**31** Mittwoch. (90—276)

**April**

30 Tage

---

**1** Donnerstag. (91—275)

---

**2** Freitag. (92—274)

---

**3** Samstag. (93—273)

15. Woche

**April**

30 Tage

---

**4** Sonntag. Palmsonntag. (94—272)

---

**5** Montag. (95—271)



---

**6** Dienstag. (96—270)

---

**7** Mittwoch. (97—269)

---

**8** Donnerstag. Gründonnerstag. (98—268)

---

**9** Freitag. Karfreitag. (99—267)

---

**10** Samstag. (100—266)

**11** Sonntag. Hell. Osterfest. (101—265)

---

**12** Montag. Ostermontag. (102—264)

---

**13** Dienstag. (103—263) ©

---

**14** Mittwoch. (104—262)

---

**15** Donnerstag. (105—261)

---

**16** Freitag. (106—260)

---

**17** Samstag. (107—259)

---

17. Woche

**April**

30 Tage


---

**18** Sonntag. (108—258)

---

**19** Montag. (109—257)

---

**20** Dienstag. (110—256) 

---

**21** Mittwoch. (111—255)

---

**22** Donnerstag. (112—254)

---

**23** Freitag. (113—253)

---

**24** Samstag. (114—252)

---



18. Woche

**April**

30 Tage

---

**25** Sonntag. (115—251)

---

**26** Montag. (116—250)

---

**27** Dienstag. (117—249) ☾

---

**28** Mittwoch. (118—248)

---

**29** Donnerstag. (119—247)

---

**30** Freitag. (120—246)

**Mai**

31 Tage

---

**1** Samstag. (121—245)

19. Woche

**Mai**

31 Tage

---

**2** Sonntag. (122—244)

---

**3** Montag. (123—243)

---

**4** Dienstag. (124—242)

---

**5** Mittwoch. (125—241)

---



**6** Donnerstag. (126—240)

---

**7** Freitag. (127—239)

---

**8** Samstag. (128—238)

---

**9** Sonntag. (129—237)

---

**10** Montag. (130—236)

---

**11** Dienstag. (131—235)

---

**12** Mittwoch. (132—234) ©

---

**13** Donnerstag. (133—233)

---

**14** Freitag. (134—232)

---

**15** Samstag. (135—231)

---

21. Woche

**Mai**

31 Tage

---

**16** Sonntag. (136—230)


---

**17** Montag. (137—229)

---

**18** Dienstag. (138—228)

---

**19** Mittwoch. (139—227) 

---

**20** Donnerstag. Christi Himmelfahrt. (140—226)

---

**21** Freitag. (141—225)

---

**22** Samstag. (142—224)



22. Woche

**Mai**

31 Tage

---

**23** Sonntag. (143—223)

---

**24** Montag. (144—222)

---

**25** Dienstag. (145—221)

---

**26** Mittwoch. (146—220)

---

**27** Donnerstag. (147—219) ☉

---

**28** Freitag. (148—218)

---

**29** Samstag. (149—217)

23. Woche

**Mai**

31 Tage

---

**30** Sonntag. Heil. Pfingstfest. (150—216)

---

**31** Montag. Pfingstmontag. (151—215)

**Juni**

30 Tage

---

**1** Dienstag. (152—214)


---

**2** Mittwoch. (153—213)

---

**3** Donnerstag. (154—212)

---

**4** Freitag. (155—211) 

---

**5** Samstag. (156—210)

24. Woche

**Juni**

30 Tage

---

**6** Sonntag. (157—209)

---

**7** Montag. (158—208)

---

**8** Dienstag. (159—207)

---

**9** Mittwoch. (160—206)

---

**10** Donnerstag. Fronleichnam. (161—205)

---

**11** Freitag. (162—204) ©

---

**12** Samstag. (163—203)

---

**13** Sonntag. (164—202)

---

**14** Montag. (165—201)

---

**15** Dienstag. (166—200)


---

**16** Mittwoch. (167—199)

---

**17** Donnerstag. (168—198)

---

**18** Freitag. (169—197) 

---

**19** Samstag. (170—196)

---



26. Woche

**Juni**

30 Tage

---

**20** Sonntag. (171—195)

---

**21** Montag. (172—194)

---

**22** Dienstag. Sommer-Anfang. (173—193)

---

**23** Mittwoch. (174—192)

---

**24** Donnerstag. Johannis. (175—191)

---

**25** Freitag. (176—190)

---

**26** Samstag. (177—189)

---

27. Woche

**Juni**

30 Tage

---

**27** Sonntag. (178—188)

---

**28** Montag. (179—187)

---

**29** Dienstag. Peter und Paul. (180—186)

---

**30** Mittwoch. (181—185)

---

**Juli**

31 Tage.

---

**1** Donnerstag. (182—184)

---

**2** Freitag. Mariä Heimsuchung. (183—183)

---

**3** Samstag. (184—182)

---

28. Woche

**Juli**

31 Tage

---

**4** Sonntag. (185—181)

---

**5** Montag. (186—180)

---

**6** Dienstag. (187—179)

---

**7** Mittwoch. (188—178)

---

**8** Donnerstag. (189—177)

---

**9** Freitag. (190—176)

---

**10** Samstag. (191—175)

©

29. Woche

**Juli**

31 Tage

---

**11** Sonntag. (192—174)

---

**12** Montag. (193—173)

---

**13** Dienstag. (194—172)

---

**14** Mittwoch. (195—171)

---

**15** Donnerstag. (196—170)

---

**16** Freitag. (197—169)

---

**17** Samstag. (198—168)





**18** Sonntag. (199—167)

---

**19** Montag. (200—166)

---

**20** Dienstag. (201—165)

---

**21** Mittwoch. (202—164)

---

**22** Donnerstag. (203—163)

---

**23** Freitag. (204—162)

---

**24** Samstag. (205—161)

---

31. Woche

**Juli**

31 Tage

---

**25** Sonntag. (206—160)



---

**26** Montag. (207—159)

---

**27** Dienstag. (208—158)

---

**28** Mittwoch. (209—157)

---

**29** Donnerstag. (210—156)

---

**30** Freitag. (211—155)

---

**31** Samstag. (212—154)

---

**1** Sonntag. (213—153)



---

**2** Montag. (214—152)

---

**3** Dienstag. (215—151)

---

**4** Mittwoch. (216—150)

---

**5** Donnerstag. (217—149)

---

**6** Freitag. (218—148)

---

**7** Samstag. (219—147)

33. Woche

**August**

31 Tage

---

**8** Sonntag. (220—146)

©

---

**9** Montag. (221—145)

---

**10** Dienstag. (222—144)

---

**11** Mittwoch. (223—143)

---

**12** Donnerstag. (224—142)

---

**13** Freitag. (225—141)

---

**14** Samstag. (226—140)

34. Woche

**August**

31 Tage

---

**15** Sonntag. Mariä Himmelfahrt. (227—139)

---

**16** Montag. (228—138)

---

**17** Dienstag. (229—137)

---

**18** Mittwoch. (230—136)

---

**19** Donnerstag. (231—135)

---

**20** Freitag. (232—134)

---

**21** Samstag. (233—133)



35. Woche

**August**

31 Tage

---

**22** Sonntag. (234—132)

---

**23** Montag. (235—131)

---

**24** Dienstag. (236—130) ☾

---

**25** Mittwoch. (237—129)

---

**26** Donnerstag. (238—128)

---

**27** Freitag. (239—127)

---

**28** Samstag. (240—126)

---

36. Woche

**August**

31 Tage

---

**29** Sonntag. (241—125)

---

**30** Montag. (242—124)

---

**31** Dienstag. (243—123) ☹

---

**September**

30 Tage

---

**1** Mittwoch. (244—122)

---

**2** Donnerstag. (245—121)

---

**3** Freitag. (246—120)

---

**4** Samstag. (247—119)

37. Woche

**September**

30 Tage

---

**5** Sonntag. (248—118)

---

**6** Montag. (249—117) ©

---

**7** Dienstag. (250—116)

---

**8** Mittwoch. Mariä Geburt. (251—115)

---

**9** Donnerstag. (252—114)

---

**10** Freitag. (253—113)

---

**11** Samstag. (254—112)

---

38. Woche

**September**

30 Tage


---

**12** Sonntag. (255—111)

---

**13** Montag. (256—110)

---

**14** Dienstag. (257—109) 

---

**15** Mittwoch. (258—108)

---

**16** Donnerstag. (259—107)

---

**17** Freitag. (260—106)

---

**18** Samstag. (261—105)

39. Woche

**September**

30 Tage

---

**19** Sonntag. (262—104)

---

**20** Montag. (263—103)

---

**21** Dienstag. (264—102)

---

**22** Mittwoch. (265—101) ☾

---

**23** Donnerstag. Herbst-Anfang. (266—100)

---

**24** Freitag. (267—99)

---

**25** Samstag. (268—98)



40. Woche

**September**

30 Tage

---

**26** Sonntag. (269—97)

---

**27** Montag. (270—96)

---

**28** Dienstag. (271—95)

---

**29** Mittwoch. Michaëlis. (272—94) ☺

---

**30** Donnerstag. (273—93)

---

**Oktober**

31 Tage.

---

**1** Freitag. (274—92)

---

**2** Samstag. (275—91)

---

41. Woche

**Oktober**

31 Tage

---

**3** Sonntag. (276—90)

---

**4** Montag. (277—89)

---

**5** Dienstag. (278—88)

---

**6** Mittwoch. (279—87) ©

---

**7** Donnerstag. (280—86)

---

**8** Freitag. (281—85)

---

**9** Samstag. (282—84)

**10** Sonntag. (283—83)

---

**11** Montag. (284—82)

---

**12** Dienstag. (285—81)

---

**13** Mittwoch. (286—80)

---

**14** Donnerstag. (287—79)

---



**15** Freitag. (288—78)

---

**16** Samstag. (289—77)

---

43. Woche

**Oktober**

31 Tage

---

**17** Sonntag. (290—76)

---

**18** Montag. (291—75)

---

**19** Dienstag. (292—74)

---

**20** Mittwoch. (293—73)

---

**21** Donnerstag. (294—72)

---

**22** Freitag. (295—71) ☾

---

**23** Samstag. (296—70)

---

44. Woche

**Oktober**

31 Tage

---

**24** Sonntag. (297—69)

---

**25** Montag. (298—68)


---

**26** Dienstag. (299—67)

---

**27** Mittwoch. (300—66)

---

**28** Donnerstag. (301—65) 

---

**29** Freitag. (302—64)

---

**30** Samstag. (303—63)



45. Woche

**Oktober**

31 Tage

---

**31** Sonntag. (304—62)

---

**November**

30 Tage

---

**1** Montag. Allerheiligen. (305—61)

---

**2** Dienstag. Allerseelen. (306—60)

---

**3** Mittwoch. (307—59)

---

**4** Donnerstag. (308—58) ©

---

**5** Freitag. (309—57)

---

**6** Samstag. (310—56)

---

**7** Sonntag. (311—55)

---

**8** Montag. (312—54)

---

**9** Dienstag. (313—53)

---

**10** Mittwoch. (314—52)

---

**11** Donnerstag. (315—51)

---

**12** Freitag. (316—50)

---

**13** Samstag. (317—49)

---



47. Woche

**November**

30 Tage

---

**14** Sonntag. (318—48)

---

**15** Montag. (319—47)

---

**16** Dienstag. (320—46)

---

**17** Mittwoch. Preuss. Buss- und Betttag. (321—45)

---

**18** Donnerstag. (322—44)

---

**19** Freitag. (323—43)

---

**20** Samstag. (324—42)

---



**21** Sonntag. Totensonntag. (325—41)

---

**22** Montag. (326—40)

---

**23** Dienstag. (327—39)

---

**24** Mittwoch. (328—38)

---

**25** Donnerstag. (329—37)

---

**26** Freitag. (330—36)

---

**27** Samstag. (331—35)

---

49. Woche

**November**

30 Tage

---

**28** Sonntag. (332—34)

---

**29** Montag. (333—33)

---

**30** Dienstag. (334—32)

---

**Dezember**

31 Tage

---

**1** Mittwoch. (335—31)

---

**2** Donnerstag. (336—30)

---

**3** Freitag. (337—29)

---

**4** Samstag. (338—28)

---



50. Woche

**Dezember**

31 Tage

---

**5** Sonntag. (339—27)

---

**6** Montag. (340—26)

---

**7** Dienstag. (341—25)

---

**8** Mittwoch. Mariä Empfängnis. (342—24)

---

**9** Donnerstag. (343—23)

---

**10** Freitag. (344—22)

---

**11** Samstag. (345—21)


---

51. Woche

**Dezember**

31 Tage

---

**12** Sonntag. (346—20) 

---

**13** Montag. (347—19)

---

**14** Dienstag. (348—18)

---

**15** Mittwoch. (349—17)

---

**16** Donnerstag. (350—16)

---

**17** Freitag. (351—15)

---

**18** Samstag. (352—14)

52. Woche

**Dezember**

31 Tage

---

**19** Sonntag. (353—13)

---

**20** Montag. (354—12) ☾

---

**21** Dienstag. (355—11)

---

**22** Mittwoch. Winter-Anfang. (356—10)

---

**23** Donnerstag. (357—9)

---

**24** Freitag. (358—8)

---

**25** Samstag. Heil. Christfest. (359—7)

53. Woche

**Dezember**

31 Tage

---

**26** Sonntag. 2. Weihnachts-Feiertag. (360—6) ☉

---

**27** Montag. (361—5)

---

**28** Dienstag. (362—4)

---

**29** Mittwoch. (363—3)

---

**30** Donnerstag. (364—2)

---

**31** Freitag. Sylvester. (365—1)

---

## 5. Auf- und Untergänge der Sonne und des Mondes mit den Hochwasserzeiten für Rotterdam und Antwerpen.

Die Zeitangaben für die Auf- und Untergänge der Sonne und des Mondes beziehen sich auf den Meridian und Parallelkreis von Cöln (50° 56' 33" nördlicher Breite) nach mitteleuropäischer Zeit.

In den Angaben über Ebbe und Flut ist die Stunde von 12—1 Uhr Vorm. oder Nachm. mit 0 bezeichnet.

	Mittlere Dauer der Flut	der Ebbe
in Rotterdam	4 Stunden 39 Min.	7 Stunden 46 Min.
in Antwerpen	6 " 10 "	6 " 17 "
Höhenunterschied zwischen mittlerem Hoch- und mittlerem Niederwasser		
	in Rotterdam	1,44 m
	in Antwerpen	4,20 m



## Januar 31 Tage

Tage	Sonnen-		Mond-		Hochwasser in Rotterdam		Hochwasser in Antwerpen	
	Auf-	Un-	Auf-	Unter-	(Mittlere Amster- damer Zeit)		(Westeuropäische Zeit)	
	gang	gang	gang	gang	Vm.	Nm.	Vm.	Nm.
	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.				
1 F	8 35	4 35	0 57 Nm.	2 15 Vm.	11 32	—	10 43	11 16
2 S	8 35	4 36	1 18 "	3 34 "	0 28	0 45	11 53	—
3 S	8 35	4 37	1 43 "	4 52 "	1 40	1 54	0 33	1 4
4 M	8 35	4 38	2 15 "	6 8 "	2 31	2 49	1 35	2 2
5 D	8 34	4 40	2 57 "	7 16 "	3 16	3 37	2 30	2 54
6 M	8 34	4 42	3 29 "	8 14 "	3 59	4 26	3 17	3 37
7 D	8 34	4 43	4 49 "	9 1 "	4 41	5 9	3 50	4 18
8 F	8 34	4 45	5 55 "	9 37 "	5 18	5 49	4 36	4 53
9 S	8 33	4 46	7 4 "	10 5 "	5 53	6 26	5 10	5 24
10 S	8 33	4 47	8 13 "	10 27 "	6 27	7 3	5 40	5 57
11 M	8 32	4 48	9 22 "	10 45 "	7 5	7 38	6 15	6 30
12 D	8 31	4 50	10 30 "	11 0 "	7 29	8 15	6 47	7 3
13 M	8 31	4 52	11 38 "	11 14 "	8 14	8 52	7 22	7 39
14 D	8 30	4 53	—	11 28 "	8 53	9 35	8 1	8 23
15 F	8 29	4 54	0 47 Vm.	11 43 "	9 39	10 25	8 49	9 18
16 S	8 28	4 55	1 58 "	0 1 Nm.	10 33	11 33	9 50	10 22
17 S	8 27	4 56	3 13 "	0 22 "	11 52	—	10 56	11 33
18 M	8 26	4 57	4 30 "	0 50 "	0 49	1 3	—	0 14
19 D	8 25	4 59	5 46 "	1 28 "	1 52	2 9	0 51	1 23
20 M	8 24	5 1	6 58 "	2 21 "	2 46	3 3	1 55	2 25
21 D	8 24	5 2	7 58 "	3 29 "	3 33	3 55	2 51	3 16
22 F	8 23	5 4	8 45 "	4 51 "	4 17	4 46	3 44	4 8
23 S	8 21	5 6	9 20 "	6 20 "	5 3	5 37	4 32	4 53
24 S	8 20	5 8	9 47 "	7 49 "	5 50	6 27	5 16	5 35
25 M	8 19	5 10	10 8 "	9 16 "	6 35	7 15	5 56	6 20
26 D	8 18	5 11	10 27 "	10 41 "	7 20	8 2	6 50	7 4
27 M	8 17	5 13	10 45 "	—	8 8	8 51	7 24	7 47
28 D	8 16	5 15	11 3 "	0 3 Vm.	8 55	9 39	8 10	8 35
29 F	8 15	5 17	11 23 "	1 24 "	9 46	10 38	9 5	9 33
30 S	8 13	5 19	11 47 "	2 42 "	10 53	11 54	10 11	10 46
31 S	8 12	5 21	0 16 Nm.	3 58 "	—	0 10	10 13	—

1. Neujahr.

6. Heil. 3 Könige.

27. Geburtstag S. M. des Deutschen Kaisers.

## Februar 28 Tage

Tage	Sonnen-		Mond-		Hochwasser in Rotterdam		Hochwasser in Antwerpen	
	Auf.	Unter-	Auf.	Unter-	(Mittlere Amster-		(Westeuropäische	
	gang	gang	gang	gang	damer Zeit)		Zeit)	
	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	Vm.	Nm.	Vm.	Nm.
1 M	8 10	5 22	0 54 Nm.	5 8 Vm.	1 10	1 32	0 3	0 44
2 D	8 9	5 24	1 42	6 9	2 8	2 40	1 14	1 49
3 M	8 7	5 26	2 39	6 59	3 0	3 33	2 14	2 39
4 D	8 5	5 27	3 43	7 39	3 46	4 17	3 0	3 18
5 F	8 4	5 29	4 51	8 8	4 27	5 0	3 41	4 1
6 S	8 2	5 31	6 1	8 31	5 2	5 37	4 18	4 33
7 S	8 0	5 33	7 10	8 59	5 37	6 10	4 48	5 2
8 M	7 59	5 35	8 18	9 6	6 8	6 41	5 16	5 30
9 D	7 57	5 36	9 26	9 20	6 39	7 12	5 44	5 59
10 M	7 55	5 38	10 34	9 34	7 10	7 43	6 16	6 32
11 D	7 53	5 39	11 43	9 49	7 40	8 14	6 50	7 7
12 F	7 51	5 40	—	10 4	8 12	8 48	7 26	7 45
13 S	7 49	5 42	0 55 Vm.	10 23	8 50	9 34	8 10	8 37
14 S	7 47	5 44	2 9	10 47	9 41	10 34	9 8	9 43
15 M	7 45	5 46	3 24	11 19	10 52	11 53	10 19	10 59
16 D	7 44	5 48	4 36	0 3 Nm.	—	0 23	11 40	—
17 M	7 42	5 50	5 41	1 2	1 15	1 52	0 26	1 3
18 D	7 40	5 52	6 34	2 17	2 19	2 59	1 37	2 8
19 F	7 38	5 54	7 14	3 43	3 15	3 51	2 36	3 4
20 S	7 36	5 56	7 45	5 14	4 5	4 42	3 27	3 52
21 S	7 34	5 58	8 9	6 46	4 49	5 30	4 16	4 38
22 M	7 32	5 59	8 29	8 15	5 33	6 15	4 58	5 19
23 D	7 30	6 1	8 47	9 42	6 18	6 59	5 37	5 56
24 M	7 28	6 3	9 6	11 7	7 4	7 43	6 23	6 39
25 D	7 27	6 5	9 26	—	7 47	8 27	7 2	7 24
26 F	7 25	6 7	9 49	0 29 Vm.	8 27	9 10	7 46	8 12
27 S	7 23	6 8	10 17	1 48	9 16	10 7	8 38	9 11
28 S	7 21	6 10	10 53	3 1	10 20	11 16	9 45	10 22

2. Mariä Lichtmeß.

23. Fastnacht.

## März 31 Tage

Tage	Sonnen-		Mond-		Hochwasser in Rotterdam		Hochwasser in Antwerpen	
	Auf-	Un- ter-	Auf-	Unter-	(Mittlere Amster- damer Zeit)		(Westeuropäische Zeit)	
	gang	gang	gang	gang	Vm.	Nm.	Vm.	Nm.
	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.				
1 M	7 19	6 11	11 38 Vm.	4 5 Vm.	11 50	—	11 0	11 38
2 D	7 17	6 13	0 32 Nm.	4 58 "	0 39	1 24	—	0 20
3 M	7 15	6 15	1 34 "	5 40 "	1 54	2 35	0 57	1 27
4 D	7 13	6 16	2 41 "	6 12 "	2 52	3 31	1 57	2 20
5 F	7 11	6 18	3 50 "	6 37 "	3 36	4 9	2 43	3 3
6 S	7 9	6 19	4 59 "	6 56 "	4 9	4 43	3 22	3 36
☾ 7 S	7 7	6 21	6 8 "	7 13 "	4 43	5 17	3 54	4 9
8 M	7 5	6 23	7 16 "	7 28 "	5 13	5 47	4 24	4 39
9 D	7 2	6 25	8 24 "	7 41 "	5 40	6 13	4 52	5 6
10 M	7 0	6 26	9 33 "	7 55 "	6 9	6 40	5 19	5 33
11 D	6 57	6 27	10 44 "	8 10 "	6 39	7 7	5 49	6 6
12 F	6 55	6 28	11 57 "	8 27 "	7 9	7 37	6 25	6 42
13 S	6 52	6 30	—	8 48 "	7 40	8 13	7 2	7 23
14 S	6 50	6 32	1 10 Vm.	9 15 "	8 16	8 53	7 46	8 13
☾ 15 M	6 48	6 34	2 22 "	9 53 "	9 7	9 50	8 44	9 21
16 D	6 45	6 36	3 28 "	10 43 "	10 20	11 7	9 59	10 39
17 M	6 43	6 37	4 24 "	11 49 "	11 55	—	11 21	—
18 D	6 41	6 39	5 9 "	1 9 Nm.	0 47	1 35	0 2	0 47
19 F	6 39	6 41	5 43 "	2 37 "	1 58	2 43	1 20	1 51
20 S	6 37	6 43	6 9 "	4 8 "	2 53	3 36	2 19	2 45
☾ 21 S	6 34	6 44	6 30 "	5 39 "	3 42	4 25	3 11	3 31
22 M	6 32	6 46	6 49 "	7 9 "	4 27	5 8	3 55	4 17
23 D	6 30	6 48	7 8 "	8 38 "	5 10	5 50	4 38	4 58
24 M	6 28	6 50	7 27 "	10 5 "	5 53	6 32	5 18	5 37
25 D	6 26	6 52	7 48 "	11 29 "	6 36	7 12	5 56	6 20
26 F	6 24	6 54	8 15 "	—	7 22	7 57	6 41	7 4
27 S	6 21	6 55	8 48 "	0 48 Vm.	8 4	8 43	7 27	7 51
☾ 28 S	6 19	6 57	9 31 "	1 58 "	8 56	9 34	8 19	8 48
29 M	6 17	6 58	10 23 "	2 56 "	9 58	10 40	9 20	9 57
30 D	6 15	7 0	11 24 "	3 42 "	11 20	—	10 31	11 10
31 M	6 13	7 1	0 31 Nm.	4 17 "	0 2	0 55	11 45	—

21. Frühling-Anfang.

25. Mariä Verkündigung.



## April 30 Tage

Tage	Sonnen-		Mond-		Hochwasser in Rotterdam		Hochwasser in Antwerpen	
	Auf-	Un-	Auf-	Unter-	(Mittlere Amsterdamer Zeit)		(Westeuropäische Zeit)	
	gang		gang		Vm.	Nm.	Vm.	Nm.
	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.				
1 D	6 10	7 2	1 40 Nm.	4 43 Vm.	1 29	2 14	0 24	0 57
2 F	6 8	7 3	2 49	5 4 "	2 27	3 7	1 24	1 51
3 S	6 6	7 4	3 58	5 21 "	3 10	3 49	2 13	2 33
4 S	6 4	7 6	5 6	5 36 "	3 45	4 22	2 53	3 10
5 M	6 2	7 8	6 15	5 49 "	4 16	4 49	3 28	3 40
6 D	6 0	7 9	7 24	6 3 "	4 46	5 15	3 58	4 14
7 M	5 58	7 11	8 35	6 17 "	5 14	5 43	4 28	4 42
8 D	5 55	7 13	9 48	6 33 "	5 44	6 12	4 58	5 13
9 F	5 53	7 14	11 1	6 52 "	6 11	6 39	5 29	5 45
10 S	5 51	7 16	—	7 17 "	6 41	7 8	6 4	6 26
11 S	5 48	7 18	0 14 Vm.	7 50 "	7 18	7 41	6 46	7 12
12 M	5 46	7 20	1 22	8 35 "	8 0	8 24	7 35	8 2
13 D	5 44	7 21	2 20	9 34 "	8 58	9 19	8 32	9 6
14 M	5 42	7 23	3 7	10 46 "	10 11	10 37	9 44	10 25
15 D	5 39	7 25	3 43	0 9 Nm.	11 41	—	11 3	11 41
16 F	5 37	7 27	4 11	1 36 "	0 27	1 19	—	0 21
17 S	5 35	7 28	4 33	3 5 "	1 39	2 26	0 59	1 28
18 S	5 33	7 30	4 52	4 34 "	2 35	3 18	1 57	2 24
19 M	5 31	7 32	5 10	6 3 "	3 21	4 6	2 56	3 13
20 D	5 28	7 34	5 28	7 32 "	4 6	4 47	3 32	3 56
21 M	5 26	7 36	5 48	8 59 "	4 49	5 29	4 18	4 39
22 D	5 25	7 38	6 12	10 24 "	5 30	6 9	4 59	5 20
23 F	5 23	7 39	6 42	11 41 "	6 12	6 50	5 40	6 1
24 S	5 21	7 40	7 21	—	6 55	7 30	6 26	6 48
25 S	5 19	7 42	8 11	0 47 Vm.	7 46	8 15	7 11	7 32
26 M	5 17	7 43	9 10	1 40 "	8 35	8 58	7 57	8 23
27 D	5 15	7 45	10 16	2 19 "	9 36	9 57	8 52	9 24
28 M	5 13	7 46	11 26	2 48 "	10 48	11 13	9 56	10 27
29 D	5 11	7 48	0 36 Nm.	3 11 "	—	0 13	11 2	11 33
30 F	5 9	7 49	1 45	3 29 "	0 40	1 36	—	0 6

- 4. Palmsonntag.
- 8. Gründonnerstag.
- 9. Karfreitag.
- 11. und 12. Heil. Osterfest.

## Mai 31 Tage

Tage	Sonnen-		Mond-		Hochwasser in Rotterdam		Hochwasser in Antwerpen	
	Auf-	Un- ter-	Auf-	Unter-	(Mittlere Amster- damer Zeit)		(Westeuropäische Zeit)	
	gang	gang	gang	gang	Vm.	Nm.	Vm.	Nm.
	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.				
1 S	5 7	7 51	2 54 Nm.	3 44 Vm.	1 47	2 29	0 40	1 8
2 S	5 5	7 52	4 3	3 58	2 33	3 12	1 32	1 56
3 M	5 4	7 54	5 12 "	4 11 "	3 14	3 47	2 14	2 36
4 D	5 2	7 56	6 23 "	4 24 "	3 42	4 13	2 54	3 12
☉ 5 M	5 0	7 57	7 36 "	4 39 "	4 13	4 42	3 28	3 45
6 D	4 58	7 59	8 50 "	4 57 "	4 44	5 15	4 4	4 21
7 F	4 56	8 1	10 5 "	5 20 "	5 17	5 46	4 38	4 57
8 S	4 54	8 2	11 16 "	5 50 "	5 50	6 16	5 15	5 33
9 S	4 53	8 4	—	6 31 "	6 29	6 46	5 52	6 18
10 M	4 51	8 6	0 18 Vm.	7 26 "	7 12	7 29	6 41	7 5
11 D	4 49	8 7	1 8 "	8 34 "	8 4	8 15	7 32	7 47
☾ 12 M	4 48	8 9	1 46 "	9 52 "	8 59	9 15	8 25	8 56
13 D	4 46	8 10	2 15 "	11 16 "	10 8	10 26	9 31	10 6
14 F	4 44	8 11	2 38 "	0 42 Nm.	11 28	11 48	10 41	11 16
15 S	4 43	8 13	2 57 "	2 8 "	—	0 52	11 51	—
16 S	4 41	8 14	3 15 "	3 34 "	1 4	1 55	0 29	1 1
17 M	4 40	8 16	3 32 "	5 1 "	2 4	2 47	1 31	1 58
18 D	4 38	8 17	3 50 "	6 28 "	2 56	3 36	2 24	2 51
☉ 19 M	4 37	8 19	4 11 "	7 55 "	3 43	4 20	3 14	3 36
20 D	4 36	8 20	4 38 "	9 17 "	4 29	5 6	4 1	4 23
21 F	4 35	8 21	5 12 "	10 30 "	5 13	5 50	4 46	5 6
22 S	4 34	8 22	5 57 "	11 30 "	5 58	6 30	5 27	5 45
23 S	4 32	8 23	6 54 "	—	6 44	7 13	6 7	6 30
24 M	4 31	8 25	7 59 "	0 17 Vm.	7 33	7 53	6 50	7 12
25 D	4 30	8 26	9 9 "	0 51 "	8 24	8 35	7 33	7 53
26 M	4 29	8 28	10 20 "	1 16 "	9 14	9 21	8 16	8 41
☾ 27 D	4 28	8 29	11 31 "	1 35 "	10 11	10 27	9 5	9 34
28 F	4 27	8 30	0 40 Nm.	1 51 "	11 23	11 34	10 4	10 33
29 S	4 26	8 31	1 48 "	2 5 "	—	0 31	11 4	11 34
30 S	4 25	8 33	2 57 "	2 18 "	0 40	1 37	—	0 5
31 M	4 24	8 34	4 7 "	2 32 "	1 41	2 24	0 38	1 6

20. Christi Himmelfahrt.  
30. und 31. Heil. Pfingstfest.



## Juni 30 Tage

Tage	Sonnen-		Mond-		Hochwasser in Rotterdam		Hochwasser in Antwerpen	
	Auf-	Un-	Auf-	Unter-	(Mittlere Amsterdamer Zeit)		(Westeuropäische Zeit)	
	gang	ter-	gang	gang	Vm.	Nm.	Vm.	Nm.
	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.				
1 D	4 23	8 35	5 20 Nm.	2 46 Vm.	2 27	3 2	1 30	1 55
2 M	4 22	8 36	6 34 "	3 2 "	3 7	3 38	2 16	2 39
3 D	4 21	8 37	7 50 "	3 23 "	3 36	4 9	2 58	3 22
4 F	4 20	8 38	9 4 "	3 50 "	4 14	4 44	3 41	4 4
5 S	4 20	8 39	10 11 "	4 28 "	4 54	5 20	4 23	4 44
6 S	4 19	8 40	11 6 "	5 19 "	5 39	6 0	5 5	5 27
7 M	4 19	8 41	11 49 "	6 24 "	6 23	6 36	5 47	6 8
8 D	4 19	8 42	— "	7 40 "	7 10	7 20	6 35	6 58
9 M	4 18	8 43	0 21 Vm.	9 3 "	8 3	8 13	7 22	7 46
10 D	4 18	8 43	0 45 "	10 28 "	8 56	9 9	8 11	8 37
11 F	4 18	8 44	1 4 "	11 53 "	10 3	10 9	9 6	9 38
12 S	4 17	8 45	1 22 "	1 17 Nm.	11 12	11 21	10 12	10 43
13 S	4 17	8 46	1 38 "	2 41 "	—	0 19	11 18	11 53
14 M	4 17	8 46	1 55 "	4 5 "	0 34	1 26	—	0 30
15 D	4 17	8 47	2 14 "	5 30 "	1 37	2 24	1 4	1 34
16 M	4 17	8 47	2 38 "	6 53 "	2 34	3 15	2 5	2 32
17 D	4 16	8 48	3 8 "	8 10 "	3 23	4 4	2 58	3 24
18 F	4 16	8 48	3 47 "	9 16 "	4 12	4 50	3 46	4 9
19 S	4 16	8 48	4 38 "	10 9 "	5 5	5 37	4 30	4 51
20 S	4 17	8 49	5 40 "	10 49 "	5 54	6 13	5 10	5 29
21 M	4 17	8 49	6 50 "	11 18 "	6 37	6 45	5 46	6 4
22 D	4 17	8 49	8 2 "	11 40 "	7 20	7 23	6 26	6 43
23 M	4 17	8 49	9 14 "	11 57 "	8 2	8 8	7 2	7 19
24 D	4 17	8 49	10 24 "	— "	8 47	8 50	7 38	7 55
25 F	4 18	8 49	11 33 "	0 12 Vm.	9 32	9 35	8 17	8 38
26 S	4 18	8 49	0 41 Nm.	0 25 "	10 23	10 27	9 3	9 29
27 S	4 19	8 49	1 50 "	0 38 "	11 22	11 30	10 0	10 31
28 M	4 19	8 49	3 1 "	0 52 "	—	0 25	11 2	11 31
29 D	4 20	8 49	4 14 "	1 7 "	0 32	1 22	—	0 6
30 M	4 20	8 49	5 30 "	1 26 "	1 28	2 11	0 42	1 12

10. Fronleichnam.  
 22. Sommer-Anfang.  
 24. Johannis.  
 29. Peter und Paul.

## Juli 31 Tage

Tage	Sonnen-		Mond-		Hochwasser in Rotterdam		Hochwasser in Antwerpen	
	Auf-	Un- ter-	Auf-	Unter-	(Mittlere Amster- damer Zeit)		(Westeuropäische Zeit)	
	gang	gang	gang	gang	Vm.	Nm.	Vm.	Nm.
	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.				
1 D	4 21	8 49	6 45 Nm.	1 50 Vm.	2 22	2 58	1 43	2 7
2 F	4 22	8 48	7 56	2 23	3 11	3 34	2 35	2 59
3 S	4 22	8 48	8 58	3 8	3 59	4 17	3 23	3 45
4 S	4 23	8 48	9 47	4 9	4 49	5 2	4 10	4 32
5 M	4 23	8 47	10 23	5 24	5 36	5 45	4 54	5 16
6 D	4 24	8 47	10 50	6 48	6 19	6 25	5 36	5 56
7 M	4 25	8 47	11 11	8 14	7 5	7 11	6 21	6 43
8 D	4 26	8 46	11 29	9 40	7 56	8 3	7 6	7 28
9 F	4 27	8 46	11 45	11 5	8 45	8 52	7 49	8 13
10 S	4 28	8 46	—	0 28	9 37	9 44	8 38	9 5
11 S	4 29	8 45	0 2 Vm.	1 51	10 34	10 44	9 37	10 11
12 M	4 30	8 44	0 20	3 15	11 37	11 50	10 45	11 20
13 D	4 31	8 43	0 41	4 37	—	0 50	11 58	—
14 M	4 32	8 42	1 8	5 55	1 8	2 0	0 41	1 14
15 D	4 33	8 41	1 43	7 4	2 21	2 57	1 47	2 15
16 F	4 35	8 40	2 29	8 2	3 18	3 44	2 43	3 10
17 S	4 36	8 39	3 26	8 46	4 8	4 26	3 31	3 53
18 S	4 37	8 38	4 33	9 18	4 57	5 9	4 14	4 33
19 M	4 39	8 37	5 45	9 43	5 42	5 48	4 51	5 8
20 D	4 41	8 35	6 57	10 2	6 18	6 22	5 24	5 39
21 M	4 42	8 34	8 8	10 18	6 55	6 57	5 55	6 11
22 D	4 44	8 33	9 18	10 31	7 31	7 32	6 28	6 44
23 F	4 45	8 31	10 26	10 44	8 7	8 6	7 0	7 16
24 S	4 46	8 30	11 35	10 57	8 44	8 43	7 33	7 51
25 S	4 47	8 29	0 44 Nm.	11 11	9 23	9 26	8 11	8 35
26 M	4 48	8 28	1 55	11 28	10 11	10 20	9 2	9 30
27 D	4 49	8 27	3 9	11 49	11 11	11 22	10 5	10 37
28 M	4 50	8 25	4 24	—	—	0 18	11 13	11 50
29 D	4 51	8 24	5 37	0 17 Vm.	0 32	1 24	—	0 33
30 F	4 52	8 23	6 43	0 57	1 44	2 20	1 6	1 42
31 S	4 54	8 22	7 38	1 51	2 43	3 11	2 11	2 40

## August 31 Tage

Tage	Sonnen-		Mond-		Hochwasser in Rotterdam		Hochwasser in Antwerpen	
	Auf-	Un- ter-	Auf-	Unter-	(Mittlere Amster- damer Zeit)		(Westeuropäische Zeit)	
	gang	gang	gang	gang	Vm.	Nm.	Vm.	Nm.
	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.				
☾ 1 S	4 56	8 20	8 20 Nm.	3 1 Vm.	3 44	3 53	3 7	3 26
2 M	4 57	8 18	8 51 "	4 22 "	4 31	4 39	3 53	4 17
3 D	4 59	8 17	9 15 "	5 51 "	5 20	5 27	4 39	5 0
4 M	5 0	8 16	9 34 "	7 20 "	6 8	6 13	5 21	5 40
5 D	5 2	8 15	9 51 "	8 48 "	6 53	7 0	5 59	6 23
6 F	5 3	8 13	10 8 "	10 14 "	7 40	7 47	6 42	7 4
7 S	5 5	8 11	10 25 "	11 39 "	8 23	8 30	7 24	7 47
☾ 8 S	5 7	8 9	10 45 "	1 3 Nm.	9 9	9 17	8 11	8 38
9 M	5 8	8 7	11 10 "	2 26 "	9 58	10 13	9 7	9 41
10 D	5 10	8 5	11 42 "	3 45 "	11 6	11 31	10 18	10 56
11 M	5 11	8 3	—	4 56 "	—	0 27	11 35	—
12 D	5 12	8 1	0 24 Vm.	5 57 "	0 58	1 43	0 17	0 55
13 F	5 14	7 59	1 18 "	6 44 "	2 12	2 40	1 31	2 1
14 S	5 15	7 57	2 21 "	7 20 "	3 9	3 24	2 27	2 53
☾ 15 S	5 17	7 55	3 31 "	7 47 "	3 56	4 8	3 15	3 32
16 M	5 18	7 53	4 43 "	8 7 "	4 41	4 47	3 52	4 10
17 D	5 20	7 51	5 54 "	8 24 "	5 21	5 20	4 26	4 41
18 M	5 21	7 49	7 5 "	8 38 "	5 56	5 55	4 55	5 10
19 D	5 23	7 48	8 14 "	8 51 "	6 29	6 27	5 23	5 36
20 F	5 25	7 46	9 22 "	9 3 "	6 59	6 57	5 50	6 6
21 S	5 26	7 44	10 30 "	9 17 "	7 30	7 25	6 23	6 38
☾ 22 S	5 27	7 42	11 40 "	9 32 "	8 0	7 57	6 55	7 14
23 M	5 28	7 40	0 52 Nm.	9 51 "	8 32	8 34	7 33	7 54
☾ 24 D	5 30	7 38	2 5 "	10 15 "	9 13	9 19	8 17	8 48
25 M	5 32	7 36	3 18 "	10 48 "	10 10	10 27	9 19	9 56
26 D	5 34	7 34	4 26 "	11 33 "	11 25	11 50	10 34	11 12
27 F	5 35	7 31	5 26 "	—	—	0 49	11 55	—
28 S	5 37	7 29	6 13 "	0 35 Vm.	1 21	1 56	0 40	1 13
☾ 29 S	5 39	7 27	6 48 "	1 52 "	2 30	2 48	1 49	2 16
30 M	5 40	7 25	7 15 "	3 18 "	3 24	3 36	2 43	3 9
☾ 31 D	5 42	7 23	7 37 "	4 49 "	4 15	4 24	3 29	3 54

15. Mariä Himmelfahrt.



## September 30 Tage

Tage	Sonnen-		Mond-		Hochwasser in Rotterdam		Hochwasser in Antwerpen	
	Auf-	Un- ter-	Auf-	Unter-	(Mittlere Amster- damer Zeit)		(Westeuropäische Zeit)	
	gang	gang	gang	gang	Vm.	Nm.	Vm.	Nm.
	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.				
1 M	5 44	7 20	7 55 Nm.	6 20 Vm.	5 3	5 5	4 17	4 37
2 D	5 45	7 18	8 12 "	7 50 "	5 48	5 49	4 57	5 17
3 F	5 47	7 16	8 29 "	9 19 "	6 31	6 36	5 36	5 55
4 S	5 48	7 14	8 49 "	10 46 "	7 14	7 24	6 19	6 40
5 S	5 50	7 12	9 13	0 12 Nm.	7 57	8 8	7 3	7 25
6 M	5 52	7 10	9 42 "	1 35 "	8 38	8 54	7 49	8 15
7 D	5 53	7 7	10 21 "	2 50 "	9 28	9 54	8 46	9 19
8 M	5 55	7 5	11 11 "	3 54 "	10 35	11 22	9 56	10 34
9 D	5 57	7 3	—	4 45 "	—	0 2	11 12	11 52
10 F	5 58	7 0	0 12 Vm.	5 24 "	0 52	1 26	—	0 33
11 S	6 0	6 58	1 20 "	5 52 "	2 10	2 27	1 8	1 39
12 S	6 2	6 56	2 31 "	6 14 "	3 7	3 14	2 3	2 26
13 M	6 3	6 53	3 43 "	6 31 "	3 51	3 51	2 48	3 8
14 D	6 4	6 51	4 54 "	6 45 "	4 26	4 24	3 25	3 39
15 M	6 6	6 49	6 03 "	6 58 "	5 0	4 57	3 57	4 12
16 D	6 7	6 47	7 12 "	7 11 "	5 30	5 28	4 25	4 40
17 F	6 8	6 44	8 20 "	7 23 "	6 1	5 56	4 53	5 7
18 S	6 10	6 42	9 29 "	7 37 "	6 29	6 24	5 20	5 34
19 S	6 12	6 40	10 40 "	7 54 "	6 52	6 52	5 49	6 8
20 M	6 14	6 38	11 52 "	8 15 "	7 22	7 26	6 26	6 44
21 D	6 15	6 35	1 5 Nm.	8 43 "	7 53	7 57	7 5	7 27
22 M	6 17	6 33	2 14 "	9 23 "	8 28	8 43	7 51	8 18
23 D	6 18	6 31	3 15 "	10 16 "	9 22	9 53	8 50	9 26
24 F	6 20	6 29	4 6 "	11 24 "	10 37	11 26	10 7	10 47
25 S	6 21	6 27	4 45 "	—	—	0 9	11 26	—
26 S	6 22	6 24	5 15 "	0 44 Vm.	1 0	1 32	0 10	0 48
27 M	6 24	6 22	5 38 "	2 12 "	2 17	2 28	1 21	1 49
28 D	6 26	6 20	5 57 "	3 43 "	3 7	3 13	2 16	2 42
29 M	6 27	6 17	6 15 "	5 15 "	3 56	3 58	3 7	3 27
30 D	6 29	6 15	6 32 "	6 46 "	4 43	4 42	3 51	4 11

8. Mariä Geburt.

23. Herbst-Anfang.

29. Michaëlis.

## Oktober 31 Tage

Tage	Sonnen-		Mond-		Hochwasser in Rotterdam		Hochwasser in Antwerpen	
	Auf.	Un- ter-	Auf.	Unter-	(Mittlere Amster- damer Zeit)		(Westeuropäische Zeit)	
	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	Vm.	Nm.	Vm.	Nm.
1 F	6 31	6 13	6 50 Nm.	8 17 Vm.	5 18	5 27	4 33	4 53
2 S	6 32	6 11	7 12 "	9 48 "	6 1	6 9	5 13	5 34
3 S	6 34	6 9	7 40 "	11 16 "	6 43	6 56	5 55	6 19
4 M	6 36	6 7	8 16 "	0 38 Nm.	7 25	7 43	6 43	7 7
5 D	6 38	6 4	9 3 "	1 48 "	8 8	8 39	7 31	7 56
6 M	6 39	6 2	10 2 "	2 45 "	9 0	9 40	8 24	8 55
7 D	6 41	6 0	11 9 "	3 27 "	10 3	11 2	9 32	10 8
8 F	6 43	5 57	—	3 58 "	11 33	—	10 43	11 20
9 S	6 44	5 55	0 20 Vm.	4 21 "	0 33	1 5	11 55	—
10 S	6 46	5 53	1 32 "	4 39 "	1 54	2 6	0 31	1 3
11 M	6 48	5 50	2 43 "	4 54 "	2 50	2 50	1 30	1 54
12 D	6 49	5 48	3 53 "	5 7 "	3 29	3 27	2 13	2 33
13 M	6 51	5 46	5 2 "	5 19 "	4 2	3 56	2 51	3 8
14 D	6 53	5 44	6 11 "	5 31 "	4 31	4 26	3 23	3 38
15 F	6 54	5 42	7 20 "	5 44 "	4 59	4 54	3 55	4 11
16 S	6 55	5 40	8 31 "	6 0 "	5 25	5 23	4 24	4 40
17 S	6 57	5 38	9 43 "	6 19 "	5 54	5 53	4 54	5 10
18 M	6 59	5 36	10 55 "	6 44 "	6 24	6 21	5 26	5 43
19 D	7 1	5 34	0 5 Nm.	7 19 "	6 50	6 55	6 2	6 25
20 M	7 2	5 32	1 9 "	8 6 "	7 21	7 35	6 46	7 8
21 D	7 4	5 30	2 3 "	9 7 "	7 59	8 29	7 35	8 1
22 F	7 5	5 28	2 45 "	10 20 "	8 50	9 37	8 32	9 6
23 S	7 7	5 26	3 17 "	11 43 "	10 2	11 7	9 43	10 22
24 S	7 9	5 24	3 41 "	—	11 39	—	10 58	11 35
25 M	7 10	5 22	4 0 "	1 10 Vm.	0 41	1 5	—	0 15
26 D	7 12	5 20	4 18 "	2 39 "	1 56	2 4	0 50	1 18
27 M	7 14	5 18	4 34 "	4 9 "	2 43	2 47	1 47	2 14
28 D	7 16	5 16	4 52 "	5 40 "	3 28	3 31	2 37	3 2
29 F	7 18	5 14	5 11 "	7 12 "	4 12	4 15	3 23	3 47
30 S	7 20	5 12	5 36 "	8 44 "	4 53	4 57	4 10	4 33
31 S	7 22	5 11	6 9 "	10 13 "	5 38	5 41	4 54	5 18



## November 30 Tage

Tage	Sonnen-		Mond-		Hochwasser in Rotterdam		Hochwasser in Antwerpen	
	Auf-	Un-	Auf-	Unter-	(Mittlere Amster- damer Zeit)		(Westeuropäische Zeit)	
	gang	ter-	gang	gang	Vm.	Nm.	Vm.	Nm.
	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.				
1 M	7 23	5 9	6 52 Nm.	11 32 Vm.	6 11	6 36	5 37	6 2
2 D	7 24	5 7	7 48 "	0 37 Nm.	6 53	7 26	6 26	6 50
3 M	7 26	5 5	8 54 "	1 26 "	7 42	8 23	7 13	7 37
4 D	7 28	5 4	10 6 "	2 2 "	8 34	9 22	8 1	8 28
5 F	7 29	5 2	11 19 "	2 28 "	9 34	10 32	8 56	9 27
6 S	7 31	5 0	—	2 47 "	10 51	11 52	10 1	10 32
7 S	7 33	4 58	0 31 Vm.	3 3 "	—	0 13	11 3	11 34
8 M	7 34	4 57	1 42 "	3 16 "	1 12	1 23	—	0 6
9 D	7 36	4 55	2 51 "	3 28 "	2 10	2 14	0 40	1 3
10 M	7 38	4 53	4 0 "	3 40 "	2 50	2 52	1 29	1 52
11 D	7 40	4 52	5 9 "	3 52 "	3 23	3 26	2 11	2 32
12 F	7 41	4 51	6 20 "	4 7 "	3 57	3 57	2 50	3 9
13 S	7 43	4 50	7 32 "	4 25 "	4 25	4 26	3 23	3 42
14 S	7 44	4 48	8 45 "	4 48 "	4 53	4 58	4 0	4 18
15 M	7 46	4 46	9 57 "	5 19 "	5 24	5 30	4 35	4 53
16 D	7 48	4 45	11 4 "	6 2 "	5 52	6 2	5 12	5 29
17 M	7 50	4 44	0 1 Nm.	6 58 "	6 21	6 40	5 49	6 14
18 D	7 52	4 42	0 46 "	8 7 "	6 58	7 26	6 36	6 58
19 F	7 53	4 41	1 20 "	9 26 "	7 41	8 22	7 22	7 48
20 S	7 55	4 40	1 46 "	10 49 "	8 38	9 31	8 14	8 44
21 S	7 57	4 39	2 6 "	—	9 46	10 47	9 17	9 50
22 M	7 58	4 38	2 23 "	0 14 Vm.	11 5	—	10 24	10 58
23 D	7 59	4 37	2 39 "	1 40 "	0 10	0 26	11 33	—
24 M	8 1	4 36	2 55 "	3 7 "	1 24	1 30	0 9	0 45
25 D	8 3	4 35	3 12 "	4 36 "	2 13	2 20	1 13	1 43
26 F	8 4	4 34	3 34 "	6 6 "	3 0	3 8	2 9	2 36
27 S	8 6	4 33	4 2 "	7 37 "	3 49	3 54	3 3	3 26
28 S	8 8	4 32	4 39 "	9 3 "	4 34	4 40	3 52	4 17
29 M	8 9	4 31	5 30 "	10 18 "	5 18	5 26	4 40	5 2
30 D	8 11	4 31	6 33 "	11 17 "	6 1	6 13	5 25	5 43

1. Allerheiligen.

2. Allerseelen.

17. Preußischer Buß- und Betttag.

21. Totensonntag.

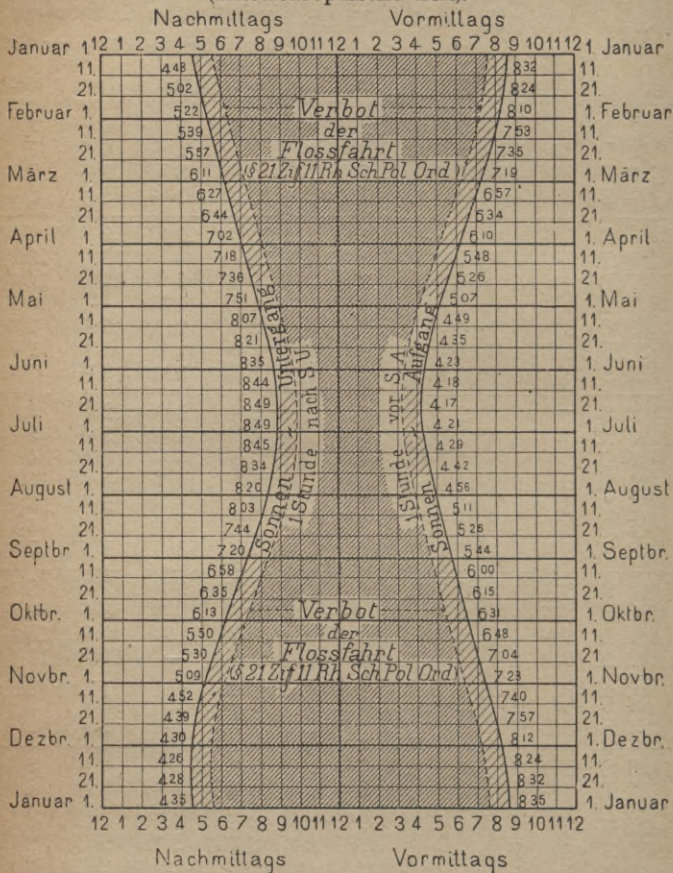
28. 1. Advent.

## Dezember 31 Tage

Tage	Sonnen-		Mond-		Hochwasser in Rotterdam		Hochwasser in Antwerpen	
	Auf-	Un- ter-	Auf-	Unter-	in Rotterdam (Mittlere Amster- damer Zeit)		(Westeuropäische Zeit)	
	gang	gang	gang	gang	Vm.	Nm.	Vm.	Nm.
	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.				
1 M	8 12	4 30	7 46 Nm.	12 0 Vm.	6 33	7 12	6 8	6 30
2 D	8 13	4 29	9 1 "	0 30 Nm.	7 24	8 6	6 49	7 11
3 F	8 14	4 29	10 15 "	0 53 "	8 13	8 55	7 33	7 52
☾ 4 S	8 15	4 28	11 27 "	1 10 "	9 2	9 54	8 14	8 41
5 S	8 16	4 27	—	1 24 "	10 1	10 57	9 5	9 32
6 M	8 18	4 27	0 37 Vm.	1 36 "	11 9	—	10 2	10 30
7 D	8 19	4 27	1 46 "	1 48 "	0 4	0 20	11 1	11 31
8 M	8 20	4 26	2 54 "	2 0 "	1 10	1 24	—	0 2
9 D	8 22	4 26	4 5 "	2 13 "	2 3	2 9	0 35	1 1
10 F	8 23	4 26	5 17 "	2 30 "	2 45	2 49	1 26	1 51
11 S	8 24	4 26	6 30 "	2 51 "	3 21	3 24	2 13	2 37
☽ 12 S	8 25	4 26	7 44 "	3 19 "	3 52	3 59	2 57	3 18
13 M	8 26	4 25	8 55 "	3 58 "	4 26	4 37	3 38	3 59
14 D	8 27	4 25	9 56 "	4 51 "	5 0	5 17	4 20	4 41
15 M	8 28	4 26	10 46 "	5 57 "	5 30	5 56	5 0	5 20
16 D	8 29	4 26	11 24 "	7 14 "	6 3	6 40	5 37	6 1
17 F	8 29	4 26	11 51 "	8 37 "	6 46	7 29	6 23	6 45
18 S	8 30	4 26	0 13 Nm.	10 0 "	7 35	8 17	7 7	7 32
19 S	8 31	4 26	0 30 "	11 24 "	8 26	9 16	7 55	8 19
☾ 20 M	8 31	4 27	0 46 "	—	9 27	10 22	8 47	9 17
21 D	8 32	4 28	1 1 "	0 48 Vm.	10 30	11 32	9 48	10 24
22 M	8 32	4 29	1 17 "	2 13 "	11 45	—	10 56	11 30
23 D	8 33	4 29	1 36 "	3 39 "	0 41	1 0	—	0 11
24 F	8 33	4 29	1 59 "	5 7 "	1 45	1 55	0 47	1 18
25 S	8 34	4 30	2 31 "	6 34 "	2 36	2 49	1 51	2 20
☽ 26 S	8 34	4 30	3 15 "	7 54 "	3 28	3 41	2 48	3 13
27 M	8 34	4 31	4 12 "	9 1 "	4 15	4 33	3 37	4 4
28 D	8 34	4 32	5 21 "	9 52 "	5 1	5 22	4 25	4 47
29 M	8 35	4 33	6 37 "	10 29 "	5 41	6 13	5 7	5 24
30 D	8 35	4 34	7 54 "	10 55 "	6 26	7 0	5 42	6 3
31 F	8 35	4 35	9 9 "	11 14 "	7 6	7 42	6 21	6 38

8. Mariä Empfängnis.  
 22. Winter-Anfang.  
 25. und 26. Heil. Christfest.  
 31. Sylvester.

## 6. Bildliche Darstellung des Sonnen-Auf- und Untergangs für Cöln (Mittleuropäische Zeit).



Anmerkung: Im Sinne der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung gelten die Vorschriften über die Lichterführung und sonstige Signalgebung für die kalendermässig örtliche Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, diejenigen über die Fahrt von Eintritt der Dunkelheit (spätestens 1 Stunde nach Sonnenuntergang) bis zum Tagesanbruch (frühestens 1 Stunde vor Sonnenaufgang). Für die westlich von **Cöln** gelegenen Orte tritt der Aufgang und Untergang der Sonne später, für die östlich gelegenen Orte früher ein, als in dieser Darstellung angegeben.



## 7. Masse und Gewichte.

Für Maße und Gewichte gilt in Deutschland sowohl als auch in Belgien und Niederland das metrische System.

Das Meter (m) und das Kilogramm (kg) sind die Grundlagen des Maßes und des Gewichts.

Das Meter ist die Einheit des Längenmaßes. Es ist gleich dem 10millionsten Teil des Erdmeridianquadranten, oder des kürzesten Bogens vom Pol bis zum Aequator. Aus dem Meter werden die Einheiten des Flächenmaßes — Quadratmeter (qm) — und des Körpermaßes — Kubikmeter (cbm) — gebildet.

### a. Längenmasse.

Als Einheit gilt das Meter (m).

Der zehnte Teil des Meters heißt das Dezimeter (dm);

Der hundertste Teil des Meters heißt das Zentimeter (cm);

Der tausendste Teil des Meters heißt das Millimeter (mm);

Tausend Meter heißen das Kilometer (km).

$$1 \text{ km} = 1000 \text{ m};$$

$$1 \text{ deutsche (geographische) Meile} = 7,420 \text{ km}$$

$$1 \text{ m} = 10 \text{ dm} = 100 \text{ cm} = 1000 \text{ mm}$$

$$1 \text{ dm} = 10 \text{ cm} = 100 \text{ mm}$$

$$1 \text{ cm} = 10 \text{ mm}$$

In Niederland und Belgien gelten die gleichen Bezeichnungen wie in Deutschland; in Niederland sind außerdem noch folgende Benennungen gebräuchlich: 1 km = 1 Myl; 1 m = 1 Elle; 1 dm = 1 Palm; 1 cm = 1 Duim; 1 mm = 1 Streep.

In England ist 1 Fuß = 12 Zoll = 0,305 m; 1 Yard = 3 Fuß = 0,9144 m. Im kaufmännischen Gebrauch werden 12 Yards = 11 m gerechnet. 1 englische Meile = 1760 Yards = 1,609 km.

### b. Flächenmasse.

Als Einheit gilt das Quadratmeter (qm).

Der hundertste Teil des Quadratmeters heißt das Quadratdezimeter (qdm);

Der hundertste Teil des Quadratdezimeters heißt das Quadratzentimeter (qcm);

Der hundertste Teil des Quadratzentimeters heißt das Quadratmillimeter (qmm);

Hundert Quadratmeter heißen das Ar (ha);

Hundert Ar heißen das Hektar (ka);

Hundert Hektar heißen das Quadratkilometer (qkm).

$$1 \text{ qm} = 100 \text{ qdm} = 10000 \text{ qcm} = 1000000 \text{ qmm}$$

$$1 \text{ qdm} = 100 \text{ qcm} = 10000 \text{ qmm}$$

$$1 \text{ qcm} = 100 \text{ qmm}$$

### c. Körpermasse.

Als Einheit gilt das Kubikmeter (cbm).

Der tausendste Teil des Kubikmeters heißt das Kubikdezimeter (cbdm);

Der tausendste Teil des Kubikdezimeters heißt das Kubikzentimeter (ccm);

Der tausendste Teil des Kubikzentimeters heißt das Kubikmillimeter (cmm).

$$\begin{aligned} 1 \text{ cbm} &= 1000 \text{ cbdm} = 1\,000\,000 \text{ ccm} = 1\,000\,000\,000 \text{ cmm} \\ 1 \text{ cbdm} &= 1000 \text{ ccm} = 1\,000\,000 \text{ cmm} \\ 1 \text{ ccm} &= 1000 \text{ cmm} \end{aligned}$$

### d. Hohlmasse.

Als Einheit gilt das Liter (l) = 1 cbdm.

Der tausendste Teil des Liters heißt das Milliliter (ml);

Hundert Liter heißen das Hektoliter (hl);

10 hl = 1 cbm.

Die Bezeichnungen sind in Deutschland und Belgien gleich.

In Niederland sind auch folgende Benennungen gebräuchlich:

1 cbm = 1 Störe (Wisse); 1 hl = 1 Mud (Vat, Zak);

10 l = 1 Schepel; 1 l = 1 Kop (Kann); 0,1 l = 1 Maatjes.

In England und Nord-Amerika gilt im Getreidehandel als Maß fast ausschließlich das Bushel.

In England hat:

$$\begin{aligned} 1 \text{ Quarter} &= 8 \text{ Bushels} = 290,781 \text{ l} \\ 1 \text{ Bushel} &= 8 \text{ Gallons} = 36,348 \text{ l} \\ 1 \text{ Imperial-Gallone} &= 4 \text{ Quarts} = 4,543 \text{ l} \\ 1 \text{ Barrel} &= 36 \text{ Gallons.} \end{aligned}$$

In Nord-Amerika hat:

$$\begin{aligned} 1 \text{ Bushel} &= 35,237 \text{ l} \\ 1 \text{ Gallone} &= 3,7852 \text{ l} \\ 1 \text{ Barrel Petroleum} &= 158,98 \text{ l} \\ 1 \text{ gewöhnliches Barrel} &= 113,5 \text{ l.} \end{aligned}$$

### e. Gewichte.

Als Einheit gilt das Kilogramm (kg), welches gleich ist dem Gewicht eines Kubikdezimeters (Liter) Wasser von 4° Cels.

Der tausendste Teil des Kilogramms heißt das Gramm (g);

Der tausendste Teil des Grammes heißt das Milligramm (mg);

Hundert Gramm heißen das Hektogramm (hg);

Hundert Kilogramm heißen der Doppelzentner (dz);

Tausend Kilogramm heißen die Tonne (t).



Die Bezeichnungen sind in Deutschland und Belgien gleich. In Niederland sind noch folgende Bezeichnungen gebräuchlich:

3 Pond = 1 Steen; 1 Pond = 1 kg; 10 g = 1 Loode;  
1 g = 1 Wigtjes.

In England hat:

1 Pfund = 0,4536 kg;  
1 hundred weight = 112 Pfund = 50,803 kg;  
1 Tonne (ton) = 2240 Pfund = 1016,04 kg.

### f. Aeltere Bezeichnungen.

1 Pfund ( $\bar{n}$ ) =  $\frac{1}{2}$  kg; 100 Pfund = 1 Zentner = 50 kg = 110,231 Pfund englisch = 50 Pfund niederländisch; 20 Zentner = 1 Tonne (t) = 2240 Pfund englisch.

### g. Umwandlungs-Tabelle.

Amsterdamer Fuß in Meter.

Fuss	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Meter
—	—	0,288	0,566	0,849	1,132	1,416	1,699	1,982	2,265	2,548	
10	2,831	3,114	3,397	3,680	3,963	4,247	4,530	4,813	5,096	5,379	
20	5,662	5,945	6,228	6,511	6,794	7,078	7,361	7,644	7,927	8,210	
30	8,493	8,776	9,059	9,342	9,625	9,909	10,192	10,475	10,758	11,041	
40	11,324	11,607	11,890	12,173	12,456	12,740	13,023	13,306	13,589	13,872	
50	14,155	14,438	14,721	15,004	15,287	15,571	15,854	16,137	16,420	16,703	

Meter.

## 8. Nautische Masse.

### a. Längenmasse.

1 Seemeile (aller Nationen) = 1852,01 m = dem 60. Teil eines Grades des Erdmeridianquadranten oder = eine Meridianminute.

Knoten = der Anzahl Seemeilen, die ein Schiff in der Stunde zurücklegt.

Die Geschwindigkeit des Schiffes wird an der durch Knoten in bestimmte gleiche Abstände eingeteilten Logleine gemessen, an der das sog. Log, ein flaches Brettchen, befestigt ist. Dieses wird bei der Messung ins Wasser geworfen und zugleich das Logglas, eine kleine Sanduhr, umgedreht. Die Anzahl der beim Ablauf der Sanduhr abgerollten Knoten der Leine gibt die Geschwindigkeit des Schiffes, d. h. die in einer Stunde zurückgelegten Seemeilen an.

1 Knoten der Logleine

in Deutschland	6,84 m = 14 Sek. Glas
in Frankreich	14,62 m = 30 Sek. Glas
in England	14,22 m = 28 Sek. Glas

Kabellängen.

1 Kabellänge in Deutschland ( $\frac{1}{10}$ Seemeile)	185 m
1 Kabellänge in Niederland . . . . .	225 m
1 Encablure in Frankreich . . . . .	200 m
1 Cables length in England ( $\frac{1}{10}$ Seemeile)	185 m

**b. Tiefenmasse.**

In Deutschland, Niederland, Belgien und Frankreich bildet die Einheit das Meter; in England ist 1 Faden (Fathom) = 1,8288 m; 1 Meter = 0,5468 engl. Faden.

Wegen der verschiedenen Dichtigkeit des See- und Süßwassers ist der Tiefgang eines Schiffes verschieden, je nachdem es sich im Seewasser oder im Süß- (Frisch-) wasser befindet und zwar ist der Tiefgang im Süßwasser größer, als im Seewasser, das Schiff geht also flotter, sobald es aus dem Süßwasser in Salzwasser kommt und tiefer, wenn es aus letzterem in Süßwasser übergeht. Da das Gewicht eines cbm Frischwassers 1000 kg, dasjenige eines cbm Seewassers 1016 kg beträgt, so ist das Seewasser rd.  $\frac{1}{64}$  schwerer als das Frischwasser und ein in letzterem geeichtes Schiff verliert beim Uebergang in Seewasser  $\frac{1}{64}$  seiner Wasserverdrängung, während diese beim umgekehrten Weg um  $\frac{1}{64}$  zunimmt.

Ein nach Antwerpen fahrendes, bis zu seiner vollen Eiche von beispielsweise 1809,444 t bei 227 cm Einsenkung beladenes Rheinschiff wird also bei Ankunft im Seewasser  $\frac{1809,444}{64} = 28,273$  t von seiner Eintauchung verlieren. Aus dem Eichscheine kann durch einfache Rechnung festgestellt werden, welchem Tiefgang dieser Unterschied entspricht, d. h. um wieviel sich der Tiefgang des Schiffes verringert.

Auf der 5. Seite des Eichscheines findet sich das Gewicht der Ladung bei 227 cm Einsenkung zu 1809,444 t, bei 220 cm Einsenkung zu 1752,214 t, der Unterschied für 7 cm Höhe somit zu 57,230 t. Diesem Unterschied von 57,230 t bei 7 cm Eintauchung entspricht nach dem Ansatz  $\frac{57,230}{7} = \frac{28,273}{x}$  bei einem Unterschied von 28,273 t eine Eintauchung von  $3,4 =$  rd. 3 cm. Das Schiff geht also im Seewasser im Mittel um 3 cm flotter.

Auf dem Rückwege von Antwerpen nach dem Rhein darf das Schiff demnach nur bis zu 3 cm unter seinen Einsenkungsklammern beladen werden, um auf dem Rhein mit der vorgeschriebenen Tauchtiefe fahren zu können.

**c. Raummasse.**

1 Kubikmeter = 0,353 Registertons.

1 Registertonne = 2,833 Kubikmeter.

Staat	Maß-Einheit	Netto-Raumgehalt	
		Kubikmeter	Registertons
Niederland . . . . .	Tonne, Schiffstonne, See- tonne . . . . .	2,12	0,75
	Last, Schiffslast . . . . .	4,19	1,48
Belgien . . . . .	Tonneau . . . . .	2,83	1,00
Frankreich . . . . .	Tonneau de Mer . . . . .	2,83	1,00
Norwegen . . . . .	Kommerzlast (165 Nor- wegische Kubik-Fuß)	5,89	2,08
Schweden . . . . .	Nyläst . . . . .	8,98	3,17
	Last, Schwere Last . . . . .	5,17	1,825
Rußland . . . . .	Last . . . . .	4,15	1,46
	Finnische schwere Last	5,19	1,83
Ver.Staaten v.Amerika	Ton (100 Kubik-Fuß) Brutto-Raumgehalt für		
	Segelschiffe . . . . .	2,75	0,97
	Dampfschiffe . . . . .	1,98	0,70

**9. Elektrische Mass-Einheiten.**

Das Ohm ist die Einheit des elektrischen Widerstandes.

Es wird dargestellt durch den Widerstand einer Quecksilbersäule von der Temperatur des schmelzenden Eises (0°), deren Länge bei durchweg gleichem,  $e$  nem qmm gleich zu achtenden Querschnitt 106,3 cm und deren Masse 14,4521 g beträgt.

Das Ampère ist die Einheit der elektrischen Stromstärke.

Es wird dargestellt durch den unveränderlichen elektrischen Strom, der beim Durchgange durch eine wässrige Lösung von Silbernitrat in einer Sekunde 0,001118 g Silber niederschlägt.

Das Volt ist die Einheit der elektromotorischen Kraft.

Es wird dargestellt durch die elektromotorische Kraft, die in einem Leiter, dessen Widerstand ein Ohm beträgt, einen elektrischen Strom von einer Ampère erzeugt.



## 10. Münzen der Rheinufestaaten und in Belgien.

<p><b>Deutschland:</b> 1 Mark = 100 Pfennig.</p>	<p><b>Niederland:</b> 1 Gulden (fl.) = 100 Cent (ct.)</p>
<p>Geprägte Stücke in:</p>	
<p>Kupfer zu 1 Pf. und 2 Pf. Nickel „ 5 Pf., 10 Pf. u. 25 Pf. Silber „ 1/2 M, 1 M, 2 M, 3 M und 5 M. Gold zu 10 M und 20 M.</p>	<p>Kupfer zu 1/2 ct., 1 ct. und 2 1/2 ct. Nickel „ 5 ct. (stuiver). Silber „ 10 ct. (dubbeldje). „ „ 25 ct. (kwartje). „ „ 50 ct., 1 fl. und 2 1/2 fl. Gold „ 10 fl.</p>

### Belgien.

1 Franc (Fr.) = 100 centimes (ctm.).

Geprägte Stücke in:

Kupfer zu 1 ctm. und 2 ctm.  
Nickel „ 5 ctm., 10 ctm. und 20 ctm.

} durchlocht

Silber „ 50 ctm., 1 Fr., 2 Fr. und 5 Fr.  
Gold „ 10 Fr. und 20 Fr.

Papiergeld.

Deutschland.	Niederland.	Belgien.
<p>Reichskassenscheine zu 5 und 10 M</p> <p>Reichsbanknoten zu 20, 50, 100 und 1000 M</p>	<p>Staatsnoten zu 10, 50 und 100 fl.</p> <p>Noten der nieder- ländischen Bank zu 25, 40, 60, 100, 200, 300 und 1000 fl.</p>	<p>Noten der Nationalbank zu 20, 50, 100, 500 und 1000 Fr.</p>

Eine im Postverkehr zwischen Deutschland, Niederland und Belgien für Postanweisungen maßgebende

Umwandlungstabelle

zwischen Mark, Gulden und Francs siehe unter Nr. 13.

## II. Thermometerskalen.

n Grad Celsius =  $32 + \frac{9}{5} n$  Grad Fahrenheit =  $\frac{4}{5} n$  Grad Réaumur.

n Grad Réaumur =  $32 + \frac{9}{4} n$  Grad Fahrenheit =  $\frac{5}{4} n$  Grad Celsius.

n Grad Fahrenheit =  $\frac{5}{9} (n - 32)$  Grad Celsius =  $\frac{4}{9} (n - 32)$  Grad Réaumur.

**Vergleichende Zusammenstellung**  
zwischen Celsius, Réaumur- und Fahrenheit-Graden.

C	R	F	C	R	F	C	R	F
-20	-16	-4	44	35,2	111,2	108	86,4	226,4
-16	-12,8	3,2	48	38,4	118,4	112	89,6	233,6
-12	-9,6	10,4	52	41,6	125,6	116	92,8	240,8
-8	-6,4	17,6	56	44,8	132,8	120	96,0	248,0
-4	-3,2	24,8	60	48,0	140,0	124	99,2	255,2
0	0	32,0	64	51,2	147,2	128	102,4	262,4
4	3,2	39,2	68	54,4	154,4	132	105,6	269,6
8	6,4	46,4	72	57,6	161,6	136	108,8	276,8
12	9,6	53,6	76	60,8	168,8	140	112,0	284,0
16	12,8	60,8	80	64,0	176,0	144	115,2	291,2
20	16,0	68,0	84	67,2	183,2	148	118,4	298,4
24	19,2	75,2	88	70,4	190,4	152	121,6	305,6
28	22,4	82,4	92	73,6	197,6	156	124,8	312,8
32	25,6	89,6	96	76,8	204,8	160	128,0	320,0
36	28,8	96,8	100	80,0	212,0	164	131,2	327,2
40	32,0	104,0	104	83,2	219,2	168	134,4	334,4

**12. Verzeichnis**

**der für das Rheingebiet in Betracht kommenden Konsulate.**

**I. Kaiserlich Deutsche Konsulate**

in *Niederland*: Amsterdam, Gen.-Konsulat, Stadhouders-  
kade Nr. 142. Dienst 10—1 Uhr.

Gen.-Konsul Wirkl. Geh. Legationsrat Rienäcker.  
Vize-Konsul Dr. Zitelmann, attach. Baurat v. Mani-  
kowsky, Sekretär m. d. Char. als Kanzler Sandow.

Nymegen: Konsul Fr. C. Wilh. Noorduyn.

Tiel: Die Geschäfte werden z. Z. durch das General-  
Konsulat in Amsterdam wahrgenommen.

Dordrecht: }  
Zwyndrecht } Konsular-Agent Willem de Jongh.

Rotterdam: Boompjes Nr. 58, Konsul Nels.

Schiedam }  
Vlaardingen } Konsular-Agent Arn. J. M. Zoet-  
mulder.

Maasluis }  
Hoek van Holland } Konsular-Agent A. J. van der  
Paauw.

Hellevoetsluis: Konsular-Agent P. Gallas.

Zierikzee: Konsular-Agent W. Ch. de Crane jr.

Terneuzen: Die Geschäfte werden z. Z. durch das  
General-Konsulat in Amsterdam wahrgenommen.

Zaandam: Vize-Konsul Frerich Meyerdirck.

in *Belgien*: Antwerpen, General-Konsulat, Place Léopold  
Nr. 10.

General-Konsul Geheimer Legationsrat Pritsch.



Attach. m. d. Char. als Vize-Konsul Freiherr v. Falkenhausen; Rohland; Baurat von Manikowsky.  
Sekretär: m. d. Char. als Vize-Konsul Neumann.

## 2. Königlich Bayrische Konsulate

in *Baden*: Karlsruhe: Zähringerstraße Nr. 69, Konsul Kommerzienrat Kamill Leichtlin.

in *Preussen*: Frankfurt a. Main: General-Konsulat, Große Gallusstraße Nr. 18.

General-Konsul Stadtrat Albert von Metzler (zugleich für das Großherzogtum Hessen).

## 3. Königlich Niederländische Konsulate

in *Baden*: Mannheim: Konsulat, B 7 Nr. 1.

Konsul Bankdirektor Dr. P. R. Brosien;

Vize-Konsul Direktor Emil Melchers.

in *Bayern*: Nürnberg: Konsul Benno von Grundherr zu Altenthan und Weyherhaus (für die Bayr. Pfalz, Ober-, Mittel- und Unterfranken).

in *Preussen*: Frankfurt a. Main: General-Konsulat, Niddastraße Nr. 36 (zugleich für das Großherzogtum Hessen).

General-Konsul Jonkherr H. Fr. van Panhuys, Vize-Konsul A. M. Marck.

Cöln: Stockgasse Nr. 3/4, Konsul Kommerzienrat Karl Scheibler.

Düsseldorf: Reichsstr. Nr. 33, Konsul Jul. Herdtmann.

Crefeld: Schillerstraße Nr. 22, Vize-Konsul Baron Jan Willem van Boetzelaer.

Duisburg-Ruhrort: Hafenstraße Nr. 2, Konsul Carl Milchsack.

Cleve: Cavarinerstr. Nr. 43, Konsul Theodor Remy jr.

## 4. Königlich Belgische Konsulate

in *Baden*: Karlsruhe: Redtenbacherstraße Nr. 19, Konsul Adolf Schmieder.

Mannheim: B 7 Nr. 1, Konsul Geheimer Kommerzienrat Karl Haas.

in *Hessen*: Mainz: Emmeransstraße Nr. 23, Konsul Geheimer Kommerzienrat Clemens Lauteren.

in *Preussen*: Cöln: General-Konsulat, Sachsenring Nr. 28.

General-Konsul J. J. Cartuyvels.

Konsul Joh. Heinr. Stein, Laurenzplatz Nr. 3 (für die Regierungsbezirke Cöln und Coblenz).

Frankfurt a. Main: Mainstraße Nr. 1, Konsul Karl Behrends-Schmidt, Vize-Konsul G. H. Schmidt.

Düsseldorf: Kaiserstraße Nr. 54, Konsul Georges Pastor, Vize-Konsul A. Richard, Leopoldstraße Nr. 15.

Duisburg-Ruhrort: Rheinallee Nr. 13, Vize-Konsul F. D'Hondt.

## 13. Auszug aus den Post- und Telegraphenbestimmungen für Deutschland.

### I. Postsendungen.

Gewöhnliche Briefe, Postkarten, Drucksachen, Warenproben, Geschäftspapiere, Einschreibsendungen.

T a x e für	Gewicht- stufe	a.	b.	c.
		im Orts- und Land- bestell- bezirke der Auf- gabe- post- anstalt und im Nach- barorts- verkehr	im sonstigen Verkehr innerhalb Deutsch- lands, im Verkehr mit den deutschen Schutzge- bieten, sowie mit Oester- reich- Ungarn und Luxemburg	im Verkehr mit allen übrigen Gebieten
<b>Gewöhnliche Briefe</b>				
frankiert . . . . .	{ bis 20 g üb. 20-250 g }	5 Pf.	10 Pf. 20 Pf. }	20 Pf. bis 20 g *) 10 Pf. für jede weiteren 20 g
unfrankiert . . . . .	{ bis 20 g üb. 20-250 g }	10 Pf.	20 Pf. 30 Pf. }	verschieden, je nach dem Aufgabelande
<b>Postkarten, frankiert</b> . . . . .		5 Pf.	5 Pf.	10 Pf.
unfrankiert . . . . .		10 Pf.	10 Pf.	20 Pf.
<b>Postkarten mit Antwort</b> . . . . .		10 Pf.	10 Pf.	20 Pf.
<b>Drucksachen</b> . . . . .	{ bis 50 g üb. 50-100 g „ 100-250 g „ 250-500 g „ 500-1000g }	3 Pf. 5 Pf. 10 Pf. 20 Pf. 30 Pf.	3 Pf. 5 Pf. 10 Pf. 20 Pf. 30 Pf.	5 Pf. für je 50 g
(Frankierungszwang)				
<b>Warenproben</b> . . . . .	{ bis 250 g üb. 250-350g }	10 Pf. 20 Pf.	10 Pf. 20 Pf.	5 Pf. für je 50 g mindestens 10 Pf.
(Frankierungszwang)				
<b>Geschäftspapiere</b> . . . . .	{ bis 250 g üb. 250-500g „ 500-1000g }	10 Pf. 20 Pf. 30 Pf.	10 Pf. 20 Pf. 30 Pf.	5 Pf. für je 50 g mindestens 20 Pf.
(Frankierungszwang)				
<b>Einschreibsendungen</b>				
— ausser dem Porto für die gewöhnliche Sendung — Gebühr . . . . .		20 Pf.	20 Pf.	20 Pf.
In dem in Spalten a. und b. bezeichneten Verkehr Einschreibbriefe und Post- karten auch unfrankiert zulässig; im übrigen Fran- kierungszwang.				
<b>Rückscheingebühr</b>				
(vorauszubezahlen) . . . . .		20 Pf.	20 Pf.	20 Pf.

\*) Im Grenzverkehr (80 km) besteht eine ermässigte Taxe von 10 Pf. für je 15 g mit Belgien, Niederland, Dänemark und der Schweiz.

## Bedingungen der Versendung.

Außenseite und Aufschrift der Sendungen. Empfänger und Bestimmungsort bezw. die Postanstalt, von welcher die Bestellung oder Abholung erfolgen soll, sind genau zu bezeichnen.

Briefe nach fremden Ländern dürfen zollpflichtige oder verbotene Gegenstände und Geldstücke nicht enthalten.

Drucksachen. Gegen die Drucksachentaxe können bis zum Gewicht von 1 kg befördert werden: alle durch Buchdruck, Kupferstich, Stahlstich, Holzschnitt, Photographie, Hektographie oder ein ähnliches mechanisches Verfahren vielfältigten Gegenstände, die nach ihrer Form und sonstigen Beschaffenheit zur Beförderung mit der Briefpost geeignet sind Albums mit Photographien. Anzeigen über die Absendung von Waren, in denen der Tag der Absendung, ferner Anzeigen über die Abfahrt und die Ankunft von Schiffen, in denen der Tag der Abfahrt und Ankunft sowie die Namen der Schiffe handschriftlich angegeben sind. Auf den als Drucksachen zu versendenden Weihnachts- und Neujahrskarten kann der Absender mit höchstens fünf Wörtern oder den üblichen Anfangsbuchstaben gute Wünsche, Glückwünsche usw. handschriftlich hinzufügen; das Niederschreiben einer Widmung sowie die Beifügung einer Rechnung bei solchen Karten ist nicht mehr gestattet. Ausgenommen sind die mittels Durchdrucks, Kopierpresse oder Schreibmaschine hergestellten Schriftstücke.

Drucksachen müssen frankiert sein.

Nach dem Auslande sind Drucksachen bis 2 kg und bis zu einer Ausdehnung von 45 cm an einer der Seiten zulässig.

Als Geschäftspapiere gegen die ermäßigte Taxe sind zugelassen: alle Schriftstücke und Urkunden, ganz oder teilweise mit der Hand geschrieben oder gezeichnet, welche nicht die Eigenschaft einer eigentlichen oder persönlichen Korrespondenz haben, wie Prozeßakten, von öffentlichen Beamten aufgenommene Urkunden jeder Art, Frachtbriefe oder Ladescheine, Rechnungen, Quittungen, die verschiedenen Dienstpapiere der Versicherungsgesellschaften, Abschriften oder Auszüge außergerichtlicher Verträge, gleichviel ob auf gestempeltem oder ungestempeltem Papiere geschrieben, Militärpässe, Lohn-, Dienst- oder Arbeitsbücher usw. Die Aufschrift muß den Vermerk „Geschäftspapiere“ enthalten.

Einschreibsendungen. Innerhalb Deutschlands und nach fremden Ländern können Briefsendungen unter Einschreibung befördert und müssen mit der Bezeichnung „Einschreiben“ versehen werden.

Postanweisungen. Formulare sind bei allen Postanstalten käuflich (solche mit angehängter Postkarte zur Empfangsbestätigung je 5 Stück für 5 Pf.). Zu Postanweisungen



nach dem Auslande kommt das besondere internationale Formular, das mit lateinischen Buchstaben auszufüllen ist, in Anwendung.

Der Betrag muß immer in der Währung des Bestimmungslandes in Zahlen und Buchstaben auf der Postanweisung angegeben sein.

Postanweisungen nach	zulässig bis zum Meistbetrage von	vom Absender zu entrichtende Gebühr	Bemerkungen
1. Deutschland <sup>1) 2) 3)</sup>	800 M	10 Pf. bis 5 M 20 „ „ 100 „ 30 „ „ 200 „ 40 „ „ 400 „ 50 „ „ 600 „ 60 „ „ 800 „	<sup>1)</sup> Bevor Postanweisung, weil der Empfänger nicht sicher zu erkennen ist, im deutschen Postverkehr zurückgesendet werden, erhält der Absender über die Unbestellbarkeit Mitteilung, um über die Sendung innerhalb 7 Tagen gegen Zahlung einer Gebühr von 20 Pf. zu verfügen. <sup>2)</sup> Bestellung durch Eilboten kann verlangt werden. <sup>3)</sup> Telegraphische Postanweisungen sind zulässig.
2. Belgien <sup>2) 3)</sup>	1000 Franken	20 Pf. für je 20 M	
3. Niederlande <sup>2) 3)</sup>	500 Gulden		

Telegraphische Postanweisungen sind wie gewöhnliche Postanweisungen einzuliefern, müssen aber am Kopf mit dem Vermerk „telegraphisch“ versehen sein.

### Umwandlungstabelle

#### für Postanweisungen nach dem Auslande.

Postanweisungen nach den hierunter verzeichneten Ländern sind in der Währung des Bestimmungslandes auszustellen, dafür hat der Absender die folgenden Beträge in der Markwahrung einzuzahlen.

A. Belgien, Frankreich, Griechenland, Italien, Rumänien, Schweiz, Serbien und die österr. Postanstalten in der Türkei.  
(100 Fr. = 81 M 40 Pf.)

Cts.	Pf.	Cts.	Pf.	Cts.	Pf.	Cts.	Pf.	Cts.	Pf.	Cts.	Pf.
1	1	5	5	9	8	13	11	17	14	21	18
2	2	6	5	10	9	14	12	18	15	22	18
3	3	7	6	11	9	15	13	19	16	23	19
4	4	8	7	12	10	16	14	20	17	24	20

**A. Belgien, Frankreich, Griechenland, Italien, Rumänien,  
Schweiz, Serbien und die österr. Postanstalten in der Türkei.**  
(100 Fr. = 81 M 40 Pf.)

Cts.	Pf.	Cts.	Pf.	Cts.	Pf.	Cts.	Pf.	Fr.	M	Pf.
25	21	48	40	71	58	94	77	1	—	82
26	22	49	40	72	59	95	78	2	1	63
27	22	50	41	73	60	96	79	3	2	45
28	23	51	42	74	61	97	79	4	3	26
29	24	52	43	75	62	98	80	5	4	07
30	25	53	44	76	62	99	81	6	4	89
31	26	54	44	77	63			7	5	70
32	27	55	45	78	64			8	6	52
33	27	56	46	79	65			9	7	33
34	28	57	47	80	66			10	8	14
35	29	58	48	81	66			20	16	28
36	30	59	49	82	67			30	24	42
37	31	60	49	83	68			40	32	56
38	31	61	50	84	69			50	40	70
39	32	62	51	85	70			60	48	84
40	33	63	52	86	71			70	56	98
41	34	64	53	87	71			80	65	12
42	35	65	53	88	72			90	73	26
43	36	66	54	89	73			100	81	40
44	36	67	55	90	74			200	162	80
45	37	68	56	91	75			300	244	20
46	38	69	57	92	75			400	325	60
47	39	70	57	93	76			500	407	—
								1000	814	—

**B. Niederland, Niederländische Kolonien.**  
(100 fl. = 169 M 50 Pf. 1 Gulden = 100 Cents.)

Ct.	Pf.	Ct.	Pf.	Ct.	Pf.	Ct.	M	Pf.	Ct.	M	Pf.
1	2	17	29	33	56	49	—	84	65	1	11
2	4	18	31	34	58	50	—	85	66	1	12
3	6	19	33	35	60	51	—	87	67	1	14
4	7	20	34	36	62	52	—	89	68	1	16
5	9	21	36	37	63	53	—	90	69	1	17
6	11	22	38	38	65	54	—	92	70	1	19
7	12	23	39	39	67	55	—	94	71	1	21
8	14	24	41	40	68	56	—	95	72	1	23
9	16	25	43	41	70	57	—	97	73	1	24
10	17	26	45	42	72	58	—	99	74	1	26
11	19	27	46	43	73	59	1	1	75	1	28
12	21	28	48	44	75	60	1	2	76	1	29
13	23	29	50	45	77	61	1	4	77	1	31
14	24	30	51	46	78	62	1	6	78	1	33
15	26	31	53	47	80	63	1	7	79	1	34
16	28	32	55	48	82	64	1	9	80	1	36



**B. Niederland, Niederländische Kolonien.**

(100 fl. = 169 M 50 Pf. 1 Gulden = 100 Cents.)

Ct.	M	Pf.	Ct.	M	Pf.	fl.	M	Pf.	fl.	M	Pf.
81	1	38	93	1	58	1	1	70	40	67	80
82	1	39	94	1	60	2	3	39	50	84	75
83	1	41	95	1	62	3	5	9	60	101	70
84	1	43	96	1	63	4	6	78	70	118	65
85	1	45	97	1	65	5	8	48	80	135	60
86	1	46	98	1	67	6	10	17	90	152	55
87	1	48	99	1	68	7	11	87	100	169	50
88	1	50				8	13	56	200	339	—
89	1	51				9	15	26	250	423	75
90	1	53				10	16	95	300	508	50
91	1	55				20	33	90	400	678	—
92	1	56				30	50	85	480	813	60

Postaufträge zur Einziehung von Geldbeträgen nach Orten Deutschlands sind bis zu 800 M einschließlich zulässig. Zu den Postaufträgen sind nur die bei den Postanstalten käuflichen Formulare (je 10 Stück für 5 Pf.) zu verwenden. Dem Postauftrag ist das einzulösende Papier (quittierte Rechnung, Wechsel, Zinsschein usw.) beizufügen. Der Absender hat den Postauftrag nebst dessen Anlage unter verschlossenem Umschlag an die Postanstalt, welche die Einziehung bewirken soll, unter Einschreibung und mit der Aufschrift „Postauftrag nach . . . . . (Name der Postanstalt)“ abzusenden.

Postauftragsbriefe müssen frankiert werden. Taxe innerhalb Deutschlands 30 Pf., nach dem Ausland wie für Einschreibbriefe.

Postaufträge nach	Meistbetrag	Bemerkungen
Belgien . . . . .	1000 Franken	Postaufträge zum Proteste sind nach Belgien zulässig.
Niederlande . . . . .	480 Gulden	

Postaufträge zur Einholung von Wechselakzepten. Im Wege des Postauftrags können innerhalb Deutschlands auch Wechsel an den Bezogenen behufs Einholung der Annahmeerklärung versendet werden.

Postnachnahmen sind innerhalb Deutschlands bis 800 M bei Briefen, Postkarten, Drucksachen, Warenproben, Geschäftspapieren sowie bei Paketen zulässig. Die Nachnahmesendungen müssen in der Aufschrift (bei Paketen auf der Sendung und der Paketadresse) mit dem Vermerke: Nach-

nahme von . . . . . (Marksumme in Zahlen und in Buchstaben, Pfennigsumme nur in Zahlen) versehen sein und unmittelbar darunter Name und Wohnort bezw. Wohnung des Absenders enthalten.

Für Nachnahmesendungen kommen im inneren Verkehre Deutschlands an Porto und Gebühren zur Erhebung:

1. Das Porto für Briefe usw. ohne Nachnahme. (Falls Wertangabe oder Einschreibung stattgefunden, tritt Versicherungs- oder Einschreibgebühr hinzu.)
2. Eine Vorzeigegebühr von 10 Pf., die zugleich mit dem Porto erhoben wird und auch dann zu entrichten ist, wenn die Sendung nicht eingelöst wird.
3. Die Postanweisungsgebühr für Uebermittlung des eingezogenen Betrages an den Absender.

Briefe mit angegebenem Werte. Der Umschlag der Briefe mit Wertangabe muß haltbar und aus einem Stücke gefertigt sowie mit mehreren, durch dasselbe Petschaft mit gutem Lacke hergestellten Siegelabdrücken verschlossen sein.

Das Gewicht der Briefe mit Wertangabe im inneren Verkehre Deutschlands und nach Oesterreich-Ungarn darf 250 g nicht übersteigen; nach den übrigen Ländern ist das Gewicht nicht beschränkt.

### Pakete ohne angegebenen Wert und Pakete mit Wertangabe.

a. Nach Orten des deutschen Postgebiets.

Das Gewicht eines Pakets darf 50 kg nicht übersteigen.

Wertangabe. Der Wert muß in der Aufschrift des Pakets und auf der Postpaketadresse in Zahlen ersichtlich gemacht werden.

Unter Einschreibung können Pakete ohne Wertangabe (mit Ausschluß der dringenden Pakete) versendet werden. Die Einschreibgebühr beträgt 20 Pf.

Gewährleistung. Für den Verlust und die Beschädigung der Pakete ohne Wertangabe wird nach dem Satze von 3 M für jedes  $\frac{1}{2}$  kg (im Falle des Verlustes eines Einschreibpakets mindestens 42 M) der Pakete mit angegebenem Werte unter Zugrundelegung der vom Absender erfolgten Wertangabe Ersatz geleistet.

### Deutscher Pakettarif.

Das Paketporto wird nach der Entfernung und nach dem Gewicht der Sendung erhoben.

Für Pakete mit angegebenem Werte werden außer dem Paketporto an Versicherungsgebühr 5 Pf. für je 300 M, mindestens aber 10 Pf. erhoben.

## Paketporto.

Gewicht	Geogr. Meilen bis einschl.						
	10	20	50	100	150	üb. 150	
	Zone I	Zone II	Zone III	Zone IV	Zone V	Zone VI	
Pfennig							
bis 5 kg einschl.	25	50	50	50	50	50	Für unfrankierte Pakete bis 5 kg wird ein Portozuschlag von 10 Pf. erhoben. Für „Sperrgut“ wird das Porto (nicht auch der Portozuschlag) um die Hälfte erhöht.
über 5 bis 6 kg	30	60	70	80	90	100	
„ 6 „ 7 „	35	70	90	110	130	150	
„ 7 „ 8 „	40	80	110	140	170	200	
„ 8 „ 9 „	45	90	130	170	210	250	
„ 9 „ 10 „	50	100	150	200	250	300	
für jedes weitere kg	5	10	20	30	40	50	

### b. Postpakete nach fremden Ländern.

Die Postpakete nach Ländern, welche Sperrgut nicht zulassen, dürfen in der Regel in keiner Richtung 60 cm übersteigen.

Die nachstehenden Paket-Tarifsätze sind vorauszubezahlen.

Bestimmungs- land	Tarif		Beizu- fügende Zoll- Inhalts- Erklär- ungen	Wertangabe zulässig		Außerdem zulässig <i>Sp</i> = Sperrgut <i>N</i> = Nachnahme <i>E</i> = Eilbestellung <i>Z</i> = Zollfranko- zettel
	bis kg	M Pf.		bis zu Mark	Gebühr für je 240 M Pf.	
Belgien . . .	5	— 80	3 f	unbe- grenzt	20 für je 600 M	<i>Sp, N</i> bis 800 M, <i>E, Z</i>
Niederlande .	5	— 80	3 d, h od. f	800	8	<i>N</i> bis 800 M, <i>E, Z</i>

Es bedeutet: d = deutsch, f = französisch, h = holländisch, od. = oder, d. h. es ist dem Absender freigestellt, die Inhalts-erklärungen in der einen oder anderen der angegebenen Sprachen auszustellen.

Durch Eilboten zu bestellende Sendungen müssen mit dem zu unterstreichenden Vermerke „Durch Eilboten“ versehen sein.

Durch Eilboten zu bestellende Briefsendungen sind auch nach Belgien und Niederland zulässig.



**Abholung.** Wer seine Postsendungen am Schalter abholen oder abholen lassen will, hat bei der Post eine schriftliche Abholungserklärung, zu der das Formular postseitig verabfolgt wird, niederzulegen.

**Portoermäßigung für Sendungen an Soldaten** aufwärts bis einschließlich zum Feldwebel, Wachtmeister, Obersteuermann, Oberfeuerwerker, Obermaschinisten innerhalb Deutschlands. Die Sendungen müssen mit der Bezeichnung „Soldatenbrief. Eigene Angelegenheit des Empfängers“ versehen sein.

Nachfragen nach Postsendungen, die den Adressaten nicht zugegangen sein sollen, sind in der Regel vom Absender an die Aufgabepostanstalt zu richten.

### Postausweiskarten.

Auf Antrag werden von dem Postamt, in dessen Bestellbezirk der Antragsteller wohnt, Postausweiskarten gegen eine Schreibgebühr von 50 Pf. ausgestellt, die auf die Dauer eines Jahres, vom Tage der Ausstellung ab gerechnet, gültig sind. Diese Karten sind in erster Linie dazu bestimmt, den bestellenden Boten gegenüber als vollgültiger Ausweis zu dienen, sodaß es bei der Bestellung von Postanweisungen, Wert- und Einschreibsendungen an einen dem Boten unbekanntem Empfänger der sonst vorgeschriebenen Bürgschaftsleistung durch den Gastwirt oder eine andere als zahlungsfähige bekannte Person nicht mehr bedarf.

Antragsteller muß, wenn er nicht persönlich bekannt ist, über seine Person sich unzweifelhaft ausweisen und eine nicht-aufgezogene und nicht zu dunkle Photographie beibringen.

### Antwortscheine für das Ausland.

Um die Vorausfrankierung von Antwortbriefen zu ermöglichen, werden Antwortscheine für das Ausland ausgegeben. Die Einrichtung ist so, daß derjenige, der einem anderen die Zahlung des Portos für einen Antwortbrief ersparen will, einen Antwortschein kauft und dem anderen im Brief übersendet. Der ausländische Empfänger des Antwortscheins hat diesen bei einer Postanstalt vorzulegen, und erhält von ihr ein dem Werte von 25 Cts. entsprechendes Landes-Postwertzeichen.

### II. Telegramme.

**Gebührentarif** (für den billigsten und gangbarsten Weg berechnet). Als Mindestbetrag für ein gewöhnliches Telegramm werden erhoben 50 Pf., für den Stadtverkehr 30 Pf. Pfennigbeträge, welche durch 5 nicht teilbar sind, werden auf 5 Pf. aufwärts abgerundet.



Für Telegramme im Verkehr	Taxe für ein Wort Pf.	Für Telegramme nach	Taxe für ein Wort Pf.
1. innerhalb Deutsch- lands . . . . .	5	2. Belgien . . . . .	10
für Stadttelegramme .	3	3. Niederlande . . . .	10

Ueber die Höhe der Gebühren für Telegramme nach den außereuropäischen Ländern geben die Telegraphenanstalten auf Wunsch Auskunft.

**Dringende Telegramme.** Wünscht der Aufgeber eines Privattellegramms, daß dessen Beförderung und Bestellung vor den übrigen Privattellegrammen erfolge, so hat er vor die Aufschrift das Wort „dringend“ oder =D= zu setzen und die dreifache Gebühr eines gewöhnlichen Telegramms von gleicher Länge zu erlegen.

**Bezahlte Antworten.** Der Aufgeber kann die Antwort, welche er von dem Empfänger verlangt, vorausbezahlen. Er muß in diesem Falle vor der Aufschrift den Vermerk „Antwort bezahlt“ oder =RP=, „dringende Antwort bezahlt“ oder =RPD= niederschreiben. Die Gebühr für die Antwort wird für 10 Wörter berechnet.

### III. Fernsprechverkehr.

Für die Benutzung der Verbindungsanlagen zwischen verschiedenen Netzen oder Orten mit öffentlichen Fernsprechstellen werden Gesprächsgebühren erhoben.

Sie betragen für eine Verbindung von nicht mehr als 3 Minuten Dauer im Orts- und Nachbarortsverkehr . . . . .				10 Pf.
im Vorortsverkehr . . . . .				20 „
bei einer Entfernung bis zu	25 Kilometer	einschl.		20 „
„ „	50	„	„	25 „
„ „	100	„	„	50 „
„ „	500	„	1 M	00 „
„ „	1000	„	1 „	50 „
von mehr als 1000	„	„	2 „	00 „

Im deutsch-niederländischen Fernsprechverkehr beträgt die Gesprächsgebühr

- a) im Grenzverkehr, d. h. zwischen denjenigen deutschen und niederländischen Orten, die nicht mehr als 50 km in der Luftlinie von einander entfernt sind 50 Pf.
- b) im übrigen Verkehr für die zu den Ober-Postdirektionsbezirken Arnsberg, Münster, Dortmund, Cöln, Düsseldorf und Aachen gehörigen deutschen Orte 1 M

**Gebühren für Gespräche  
nach Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen.**

Von	nach	Betrag M	nach	Betrag M	nach	Betrag M
Straßburg i. Els. Karlsruhe-Maxau Mannheim oder Ludwigshafen Mainz oder Gustavsburg Frankfurt (Main) Biebrich Bingen Coblenz Cöln Düsseldorf	*) *)  Rotterdam    Rotterdam    Rotterdam	—	*) *)  Amsterdam    Amsterdam    Amsterdam	—	— *)  Antwerpen    Antwerpen    Antwerpen	3,00
		—		—		—
		1,50		1,50		3,00
		1,50		1,50		3,00
		1,50		1,50		3,00
		1,50		1,50		3,00
		1,50		1,50		3,00
		1,00		1,00		2,00
		1,00		1,00		2,00

\*) nicht zugelassen.

Anmerk. Caub und St. Goar sind für den Fernsprechverkehr nach den genannten 3 Hafensplätzen nicht zugelassen.

## 14. Post- und Telegraphen-Tarif für **Niederland.**

### Inländische Briefe.

von 1—15 g . . . 5 Cent	von 500—1000 g . . . 20 Cent
„ 15—200 g . . . 10 „	„ 1000—1500 g . . . 25 „
„ 200—500 g . . . 15 „	„ 1500—2000 g . . . 30 „

Innerhalb des Post- und Posthilfsbezirks

von 1—15 g . . . . 3 Cent	von 15—200 g . . . . 5 Cent
---------------------------	-----------------------------

Unfrankierte oder unvollständig frankierte Briefe werden mit einem Zuschlagsporto von 5 Cent belegt.

Für Expresß-Bestellung werden 15 Cent mehr als das gewöhnliche Briefporto erhoben, wenn die Bestellung innerhalb des Postbezirks erfolgt.

Für eingeschriebene Briefe oder andere Einschreibsendungen wird außer dem gewöhnlichen Porto ein fester Satz von 10 Cent erhoben; für Einschreibung einer Geldsendung ein Satz von 2½ Cent für je 100 fl. oder Teile von 100 fl. Dieser Satz beträgt jedoch in keinem Fall weniger als 12½ Cent. Wertsendungen werden zu keinem höheren Betrag als 12000 fl. zugelassen.

**Briefe nach dem Ausland und Niederländisch-Indien.**

nach Belgien . . . . .	für je 15 g	10 Cent
„ allen Ländern des Weltpostvereins und nach Ost- und Westindien . . . . .	„ „ 15 g	12 1/2 „
„ Ost- und Westindien (mit Schiffs- gelegenheit) . . . . .	„ „ 15 g	10 „

Für Briefe nach Belgien und Deutschland zwischen 2 Orten, die nicht weiter als 30 km von einander entfernt sind, beträgt das Porto für je 15 g 5 Cent.

Für Einschreibsendungen ein fester Satz von 10 Cent.

Expresß-Bestellung, 15 Cent mehr als das gewöhnliche Porto.

**Postblätter (Kartenbriefe).**

An den Postsschaltern gegen 3 1/2, 5 1/2 und 13 Cent erhältlich.

**Inländische Drucksachen.**

Tages- und Wochenblätter bis 40 g . . . . .	1/2 Cent
über 40—150 g 1 Cent usw. für je 50 g . . . . .	1/2 „

**Postkarten.**

im inländischen Verkehr 3 Cent	nach dem Auslande (Weltpostverein) . 5 1/2 Cent mit bezahlter Antwort 11 „
mit bezahlter Antwort 6 „	

(Für das Ausland können inländische Postkarten benutzt werden unter Verwendung von Freimarken für das höhere Porto.)

**Drucksachen nach dem Ausland.**

nach Belgien	
a) für Tages- und Wochenblätter bis zum Gewicht	
von 40 g . . . . .	1 Cent
über 40—100 g 2 1/2 Cent, über 100—200 g . . . . .	5 „
usw. für je 100 g oder Teile von 100 g . . . . .	2 1/2 „
b) für andere Drucksachen	
bis zum Gewicht von 15 g 1 Cent, über 15—50 g 2 1/2 Cent	
usw. 2 1/2 Cent für je 50 g oder Teile von 50 g.	

Um gegen dieses letzte Porto versandt zu werden, dürfen sie nicht in offenem Umschlag, sondern müssen unter Kreuzband oder ganz ungebunden aufgegeben werden,

nach allen übrigen Ländern des Weltpostvereins,	
auch nach Ost- und Westindien . . für je 50 g . . . . .	2 1/2 Cent
Ost- u. Westindien (m. Schiffsgelegenheit) „ „ 50 g . . . . .	2 „

**Geschäftspaplere nach dem Inland und nach Niederländisch-Ost und Westindien.**

Geschäftspapiere werden wie Briefe behandelt und taxiert



Mit Schiffsgelegenheit nach Ost- und Westindien für je 50 g 2 Cent, mindestens jedoch 10 Cent.

### Proben und Warenmuster.

Im Inland für je 75 g . . . . . 2 1/2 Cent  
(dürfen nicht schwerer sein als 350 g und keine größeren Abmessungen haben als 30 cm in der Länge, 20 cm in der Breite, 10 cm in der Höhe oder, wenn sie in eine Rolle zusammengelegt sind, als 30 cm in der Länge mit einem Durchmesser von 15 cm).

### Inländische Postpakete.

Bis 1 kg . . . . .	15 Cent
von 1—3 kg . . . . .	20 "
" 3—5 " . . . . .	25 "

Größte Abmessung 100 cm, größter Inhalt 15 cbdm, größtes Gewicht 5 kg. Für Wertversicherung, bis höchstens 500 fl., werden außer dem Porto 10 Cent für je 100 fl. oder Teile von 100 fl. erhoben.

### Nachnahmepakete.

Von jedem inländischen Postpaket kann der angegebene Wert (jedoch nicht höher als 150 fl.) durch die Post eingefordert werden gegen Bezahlung von 10 Cent für je 100 fl.

### Postpakete nach dem Ausland

dürfen nicht schwerer sein als 5 kg, größte Abmessung 100 cm in der Länge und 20 cm in der Breite und Höhe. Adresskarten wie für das Inland sind für 1/4 Cent erhältlich.

### Inländische Postwechsel

bis 5 fl. einschl. . . . .	2 1/2 Cent	von 25 — 37,50 fl. . . . .	15 Cent
von 5 — 12,50 fl. . . . .	5 "	" 37,50—50 " . . . . .	20 "
" 12,50—25 " . . . . .	10 "	" 50 — 75 " . . . . .	25 "

usw. 5 Cent für je 25 fl. oder Teile von 25 fl., über 75 fl. bis einschl. 500 fl. und 10 Cent für je 100 fl. über 500 fl.

### Postscheine.

Postscheine sind bei allen Post-, Postbei- und Posthilfsstellen erhältlich zu Beträgen von 1 fl., 1,50 fl., 2 fl., 2,50 fl., 3 fl., 3,50 fl., 4 fl., 4,50 fl., 5 fl., 5,50 fl., 6 fl., 6,50 fl., 7 fl., 7,50 fl., 8 fl., 8,50 fl., 9 fl., 9,50 fl. und 10 fl., welche Beträge durch ausschließlich dazu bestimmte Marken angewiesen werden.

Außer dem Betrag des Postscheins sind 2 1/2 Cent als Taxe und 1/2 Cent für das Formular, zusammen 3 Cent, zu entrichten.

Die Postscheine sind 6 Monate gültig. Nach dieser Zeit ist eine besondere Bevollmächtigung nötig.



### Postaufträge.

Quittungen, Wechsel usw. (nicht über 500 fl.) werden durch die Post gegen einen Satz von 5 Cent für jede Quittung oder Wechsel einkassiert. Außerdem wird bei der Abrechnung eines Verzeichnisses derselbe Satz berechnet, wie bei einem Postwechsel über den gleichen Betrag. Quittungen über 10 fl. müssen außerdem gestempelt oder mit einem Siegel versehen sein.

Nach dem Ausland nur für Deutschland, Belgien, Frankreich, Algier und Tunis, Egypten, Italien, Luxemburg, Niederl.-Ostindien, Norwegen, Oesterreich-Ungarn, Schweiz, jedoch zu keinem höheren Betrag als resp. 1000 Francs.

Die Versendung erfolgt mittels eingeschriebenem Briefe. Verzeichnisse sind frei.

### Empfangsbescheinigungen.

Für das Inland 5 Cent, für das Ausland 10 Cent.

### Sonntagsdienst.

Es wird darauf hingewiesen, daß Sonntags und an den allgemeinen christlichen Feiertagen der Postdienst sehr beschränkt ist.

### Telegraphen-Tarif.]

Die Gebühren für ein inländisches Telegramm betragen für 1—10 Worte 25 Cent; für je weitere 5 Worte und darunter von 11 bis einschl. 50 Worte 5 Cent, für Telegramme über 50 Worte für je weitere 10 Worte und darunter 5 Cent.

Die Telegraphenanstalten (Kontore) zu Amsterdam s'Gravenhage und Rotterdam sind Tag und Nacht geöffnet; die meisten übrigen nur am Tage von 6 $\frac{1}{2}$  oder 7 $\frac{1}{2}$  Uhr vorm. bis 8 $\frac{1}{2}$  oder 9 $\frac{1}{2}$  Uhr nachm.; einige zu gewissen Zeiten während der Werktage, meistens von 8 $\frac{1}{2}$ —11 $\frac{1}{2}$  und von 1 $\frac{1}{2}$ —6 $\frac{1}{2}$  Uhr. Während der Sonn- und Festtage sind die meisten Anstalten geöffnet von 7 $\frac{1}{2}$ —8 $\frac{1}{2}$  und 12 $\frac{1}{2}$ —1 $\frac{1}{2}$  Uhr, viele auch noch von 6 $\frac{1}{2}$ —7 $\frac{1}{2}$  Uhr abends. An den Eisenbahnen sind die meisten den ganzen Tag, solange Züge verkehren, offen.

Nach dem Ausland beträgt der	Tarif für	zu erhebender
	1 Wort	Minimalbetrag
nach Belgien *) . . . . .	fl. 0,025	fl. 0,35
„ Deutschland . . . . .	„ 0,065	„ 0,35
„ Frankreich . . . . .	„ 0,08	„ 0,50
„ der Schweiz . . . . .	„ 0,105	„ 0,50

\*) Nach Belgien ist ausserdem für ein Telegramm ein fester Betrag von 25 Cent zu entrichten.

### Fernsprechdienst.

Die Orte, in welchen sich Reichsfernsprechstellen befinden, sind in dem Fernsprechführer unter Angabe der Stunden, zu welchen sie geöffnet sind, benannt.

Für ein inländisches Gespräch von 3 Minuten oder weniger Dauer zwischen 11<sup>40</sup> vorm. und 3<sup>40</sup> nachm. (Greenwichzeit) sind 50 Cent zu entrichten. Während der übrigen Dienstzeit der Sprechstellen 25 Cent.

Uebrigens besteht nur Gelegenheit zu internationalen Gesprächen:

- a) im Verkehr mit Belgien gegen 1,45 fl. Gebühr für das einzelne Gespräch von 3 Minuten Dauer oder darunter;
  - b) im Verkehr mit Deutschland gegen 0,60 fl., 1,45 fl., 1,70 fl. oder 1,95 fl., für das einzelne Gespräch von 3 Minuten Dauer oder darunter, je nach dem Ort der Bestimmung.
-

## 15. Uebersicht

über die Einmündung von Nebenflüssen, grösseren Bächen und Abzweigungen von Kanälen zwischen **Straßburg** und der **niederländischen Grenze**.

Rechtes Ufer	km von Basel (alte Brücke)	Linkes Ufer
	128,6*)	Kleiner Rhein (Jll-Rhein- Kanal u. Strassbgr.Hafenmündg.)
Kinzig . . . . .	131,8	Jll
	140,1	
Rench . . . . .	148,3	
Acher . . . . .	154,8	
	165,8	Moder
Sandbach . . . . .	170,7	
	177,4	Sauerbach
Murg . . . . .	178,0	
	185,6	Lauter
Karlsruher Hafenkanal	193,4	
Neckar . . . . .	261,8	
Floßhafen-Mündung . . .	265,0	Frankenthaler Kanal
	279,7	Pfrimbach
Weschnitz . . . . .	287,8	
Schwarzbach (bei Ginsheim, Altrhein)	324,4	
Main . . . . .	329,6	
	0	
	335,0	
Salzbach . . . . .	17,5	Selz
	27,6	Nahe
	32,4	Morgenbach
Wisper . . . . .	38,2	
Lahn . . . . .	84,0	
	90,2	Mosel
Saynbach . . . . .	97,9	
	106,6	Nette
Wiedbach . . . . .	108,1	
	127,4	Ahr
Sieg . . . . .	157,3	
Wupper . . . . .	200,6	
	233,6	Erft
	238,2	Erft-Kanal
Duisburger Hafenkanal	274,6	
Ruhr . . . . .	278,6	
Emscher . . . . .	287,0	
	303,8	Rheinberger Kanal
Lippe . . . . .	312,4	
	350,5	Kalfach
	361,8	Spoyn-Kanal
		(Keekener Altrhein)

v. d. Hess.  
 Pr. Grenze  
 b. Biebrich  
 von Basel  
 (alte  
 Brücke) \*)

\*) S. Anmerkung \*\*) zu Seite 97.







## Rechtes Ufer

## Kilometer

## Linkes Ufer

Uferstaat	Verwaltungs- behörde	Rheinschifffahrts- gericht I. Instanz	Strombau- behörde	Ort	Badisch	Bayrisch	Ort	Strombau- behörde	Rheinschifffahrts- gericht I. Instanz	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Großherzogtum Baden	Bezirks- amt: Bruchsal	Amts- gericht: Philipps- burg	Rhein- bau- spek- tion:	<b>Rheinsheim</b>	216,5	36,0	<b>Rheinsheim</b>	Rhein- bau- spek- tion:	Amts- gericht: Speyer	Bezirks- amt: Speyer	Bayern (Regierung der Pfalz)
	Schwet- zingen	Schwet- zingen	Mannheim	<b>Philippsburg</b> Rheinschanzinsel Oberhausen Rheinhausen <b>Altlußheim</b>	219,6 220,1 223,0 223,9 226,5	47,6 53,7	<b>Philippsburg</b> Rheinschanzinsel Oberhausen Rheinhausen <b>Altlußheim</b>	Rhein- bau- spek- tion:	Amts- gericht: Speyer	Bezirks- amt: Speyer	Bayern (Regierung der Pfalz)
Großherzogtum Hessen (Prov. Starkenburg)	Mannheim	Mannheim	Mannheim	<b>Mannheim</b> Waldhof (zu Mannheim)	254,7 256,6	72,3	<b>Mannheim</b> Waldhof (zu Mannheim)	Rhein- bau- spek- tion:	Amts- gericht: Ludwigshafen	Bezirks- amt: Ludwigshafen	Bayern (Regierung der Pfalz)
	Mannheim	Mannheim	Mannheim	<b>Ketsch</b> <b>Rheinau</b> (zu Mannheim)	237,0 244,3	62,0	<b>Ketsch</b> <b>Rheinau</b> (zu Mannheim)	Rhein- bau- spek- tion:	Amts- gericht: Ludwigshafen	Bezirks- amt: Ludwigshafen	Bayern (Regierung der Pfalz)
	Mannheim	Mannheim	Mannheim	<b>Neckarau</b> (zu Mannheim)	246,6	67,6	<b>Neckarau</b> (zu Mannheim)	Rhein- bau- spek- tion:	Amts- gericht: Ludwigshafen	Bezirks- amt: Ludwigshafen	Bayern (Regierung der Pfalz)
Großherzogtum Hessen (Prov. Starkenburg)	Mannheim	Mannheim	Mannheim	<b>Mundenheim</b> (zu Ludwigshafen)	68,5	68,5	<b>Mundenheim</b> (zu Ludwigshafen)	Rhein- bau- spek- tion:	Amts- gericht: Ludwigshafen	Bezirks- amt: Ludwigshafen	Bayern (Regierung der Pfalz)
	Mannheim	Mannheim	Mannheim	<b>Friesenheim</b> (zu Ludwigshafen)	74,8	74,8	<b>Friesenheim</b> (zu Ludwigshafen)	Rhein- bau- spek- tion:	Amts- gericht: Ludwigshafen	Bezirks- amt: Ludwigshafen	Bayern (Regierung der Pfalz)
	Mannheim	Mannheim	Mannheim	<b>Altrip *)</b>	62,0	62,0	<b>Altrip *)</b>	Rhein- bau- spek- tion:	Amts- gericht: Ludwigshafen	Bezirks- amt: Ludwigshafen	Bayern (Regierung der Pfalz)
Großherzogtum Hessen (Prov. Starkenburg)	Mannheim	Mannheim	Mannheim	<b>Mechtersheim</b>	36,0	36,0	<b>Mechtersheim</b>	Rhein- bau- spek- tion:	Amts- gericht: Ludwigshafen	Bezirks- amt: Ludwigshafen	Bayern (Regierung der Pfalz)
	Mannheim	Mannheim	Mannheim	<b>Speyer</b> Otterstadt	47,6 53,7	47,6 53,7	<b>Speyer</b> Otterstadt	Rhein- bau- spek- tion:	Amts- gericht: Ludwigshafen	Bezirks- amt: Ludwigshafen	Bayern (Regierung der Pfalz)

Uferstaat	Verwaltungs- behörde	Rheinschifffahrts- gericht I. Instanz	Strombau- behörde	Ort	Badisch	Bayrisch	Ort	Strombau- behörde	Rheinschifffahrts- gericht I. Instanz	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Klein- hessen	Mannheim	Mannheim	Mannheim	<b>Sandhofen</b>	261,7	77,3	<b>Sandhofen</b>	Rhein- bau- spek- tion:	Amts- gericht: Speyer	Bezirks- amt: Speyer	Bayern (Regierung der Pfalz)
	Mannheim	Mannheim	Mannheim	<b>Lampertheim</b>	270,0	78,5	<b>Lampertheim</b>	Rhein- bau- spek- tion:	Amts- gericht: Speyer	Bezirks- amt: Speyer	Bayern (Regierung der Pfalz)
Großherzogtum Hessen (Prov. Starkenburg)	Mannheim	Mannheim	Mannheim	<b>Nordheim</b>	84,8	84,8	<b>Nordheim</b>	Rhein- bau- spek- tion:	Amts- gericht: Ludwigshafen	Bezirks- amt: Ludwigshafen	Bayern (Regierung der Pfalz)
	Mannheim	Mannheim	Mannheim	<b>Gernsheim</b> <b>Biebesheim</b> Kornsand (Ladestelle)	276,2 283,1 284,2 287,8 291,1 295,0 297,4 313,4	276,2 283,1 284,2 287,8 291,1 295,0 297,4 313,4	<b>Gernsheim</b> <b>Biebesheim</b> Kornsand (Ladestelle)	Rhein- bau- spek- tion:	Amts- gericht: Ludwigshafen	Bezirks- amt: Ludwigshafen	Bayern (Regierung der Pfalz)
Großherzogtum Hessen (Prov. Starkenburg)	Mannheim	Mannheim	Mannheim	<b>Ginsheim (s. Altrheim)</b>	313,5 314,8 319,5 324,9 325,9 328,2	313,5 314,8 319,5 324,9 325,9 328,2	<b>Ginsheim (s. Altrheim)</b>	Rhein- bau- spek- tion:	Amts- gericht: Ludwigshafen	Bezirks- amt: Ludwigshafen	Bayern (Regierung der Pfalz)
	Mannheim	Mannheim	Mannheim	<b>Gustavsburg</b> (zu Ginsheim) <b>Mainz-Kastel</b> Amöneburg (zu Mainz-Kastel)	331,5 334,5 335,0	331,5 334,5 335,0	<b>Gustavsburg</b> (zu Ginsheim) <b>Mainz-Kastel</b> Amöneburg (zu Mainz-Kastel)	Rhein- bau- spek- tion:	Amts- gericht: Ludwigshafen	Bezirks- amt: Ludwigshafen	Bayern (Regierung der Pfalz)

\*) Die Bahnstation liegt auf dem rechten Rheinufer.

\*\*) Der Nullpunkt der Kilometrierung liegt in der Axe der früheren „Alten Brücke“ bei Basel. Die Axe der an ihrer Stelle neu erbauten „Mittleren Brücke“ liegt in der Strommitte 4,55 m stromabwärts der Axe der alten Brücke.



## Rechtes Ufer

## Kilometer

## Linkes Ufer

Verstaat	Verwaltungs- behörde	Rheinschifffahrts- gericht I. Instanz	Strombau- behörde	Ort	von der Preuss- Hess. Landesgr. bei Biebrich	Von Basel (alte Brücke)	Ort	Verwaltungs- behörde	Verstaat
heim	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>Biebrich</b> <b>Schierstein</b>	0,8 3,8	355,5 338,5	<b>Budenheim</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
heim	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>Nieder-Walluf</b> <b>Eitville</b> <b>Erbach</b>	6,4 9,4 11,3	341,1 344,1 346,0	<b>Heidenfahrt</b> <b>(zu Heidesheim)</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
heim	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>Hattenheim</b> <b>Oestrich</b> <b>Mittelheim</b> <b>Winkel</b> <b>Geisenheim</b>	14,0 16,3 17,5 18,4 21,7	348,7 351,0 352,1 353,0 356,3	<b>Frei-Weinheim</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
heim	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>Rüdesheim</b>	25,2	357,2 358,8 359,8 361,5	<b>Gaulsheim</b> <b>Kempton</b> <b>Bingen</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat

(Regierungsbezirk Wiesbaden)

Königreich Preußen

Verstaat	Verwaltungs- behörde	Rheinschifffahrts- gericht I. Instanz	Strombau- behörde	Ort	von der Preuss- Hess. Landesgr. bei Biebrich	Von Basel (alte Brücke)	Ort	Verwaltungs- behörde	Verstaat
Coblenz	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>Assmannshausen</b>	27,9	362,4	<b>Bingerbrück</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Coblenz	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>Lorch</b>	30,2	364,7	<b>Trechtingshausen</b> <b>Niederhelmhach</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Coblenz	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>Lorchhausen</b>	33,5	368,0	<b>Rheindiebach</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Coblenz	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>Gaub</b>	36,2	372,7	<b>Bacharach</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Coblenz	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>St. Goarshausen</b> <b>Wellmich</b> <b>Ehrenthal</b>	39,0	375,5	<b>Oberwesel</b> <b>St. Goar</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Coblenz	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>Kestert</b>	40,0	374,5	<b>Hirzenach</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Coblenz	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>Bornhofen</b> <b>Camp</b>	44,3	378,8	<b>Boppard</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Coblenz	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>Filsen</b> <b>Osterspay</b>	48,0	382,5	<b>Salzig</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Coblenz	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>Braubach</b>	56,8	391,3	<b>Oberspay</b> <b>Niederspay</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Coblenz	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>Oberlahnstein</b>	58,1	392,6	<b>Rhens</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Coblenz	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>Niederlahnstein</b> <b>Horchheim</b> <b>Pfaffendorf</b> <b>Ehrenbreitstein</b>	60,4	394,9	<b>Capellen</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Coblenz	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>St. Goarshausen</b>	61,3	395,8	<b>Coblenz</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Coblenz	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>Niederlahnstein</b>	64,0	398,5	<b>Bingerbrück</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Coblenz	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>St. Goarshausen</b>	64,8	399,3	<b>Boppard</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Coblenz	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>Niederlahnstein</b>	66,6	401,1	<b>Oberspay</b> <b>Niederspay</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Coblenz	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>Niederlahnstein</b>	68,5	403,0	<b>Rhens</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Coblenz	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>Niederlahnstein</b>	69,4	403,9	<b>Capellen</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Coblenz	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>Niederlahnstein</b>	73,1	407,6	<b>Coblenz</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Coblenz	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>Niederlahnstein</b>	75,6	410,1	<b>Boppard</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Coblenz	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>Niederlahnstein</b>	77,2	411,7	<b>Oberspay</b> <b>Niederspay</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Coblenz	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>Niederlahnstein</b>	77,3	411,8	<b>Rhens</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Coblenz	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>Niederlahnstein</b>	80,3	414,8	<b>Capellen</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Coblenz	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>Niederlahnstein</b>	82,4	416,9	<b>Coblenz</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Coblenz	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>Niederlahnstein</b>	83,3	417,8	<b>Coblenz</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Coblenz	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>Niederlahnstein</b>	83,7	418,2	<b>Coblenz</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Coblenz	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>Niederlahnstein</b>	86,0	420,5	<b>Coblenz</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Coblenz	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>Niederlahnstein</b>	88,5	423,0	<b>Coblenz</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Coblenz	Land- ratsamt: (Land- kreis)	Wies- badener Kreis	Land- ratsamt: spek- tion:	<b>Niederlahnstein</b>	89,5	424,0	<b>Coblenz</b>	Verwaltungs- behörde	Uferstaat



## Rechtes Ufer

## Linkes Ufer

## Kilometer

Uferstaat	Verwaltungs- behörde	Rheinschifffahrts- gericht I. Instanz	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
-----------	-------------------------	---	-------------------------	-----------

von der Preuss. Hess. Landesgr. bei Biebrich	von Basel (alte Brücke)
--	----------------------------

Uferstaat	Verwaltungs- behörde	Rheinschifffahrts- gericht I. Instanz	Strombau- behörde	Ort
Land- ratsamt:	Coblenz	Ehren- pretstein	Wasser- bauin- spek- tion:	Ort
			Coblenz (Rhein)	Urbar
				Vallendar Niederwerth
				Bendorf
				Engers
				Newwid Irlich Fahr
				Leutesdorf
				Ober-Hammerstein
				Nied.-Hammerstein
				Rheinbrohl

(Regierungsbezirk Coblenz)

Ort	Strombau- behörde	Rheinschifffahrts- gericht I. Instanz	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Neuendorf				
Wallerstein				
Kesselheim St. Sebastian Kalten-Engers				
Urmitz Weissenethurm				
Andernach				
Namedy				
Fornig				
Brohl				

(Regierungsbezirk Coblenz)

Königr. Preußen (Regierungsbezirk Cöln)

Uferstaat	Verwaltungs- behörde	Rheinschifffahrts- gericht I. Instanz	Strombau- behörde	Ort
Neu- Siegburg				Linz
Bonn				Königswinter
Siegburg				

121,7	456,2	Hönningen	121,9	456,4
123,8	458,3	Ariendorf	125,7	460,2
125,7	460,2	Leubsdorf	127,6	462,1
127,6	462,1	Linz	128,7	463,2
129,8	464,3	Linzerhausen Casbach	129,8	464,3
131,4	465,9	Erpel	131,8	466,3
131,8	466,3	Unkel	134,6	469,1
136,5	471,0	Honnaf	138,0	472,5
138,0	472,5	Rhöndorf	139,3	473,8
139,3	473,8	Königswinter	139,8	474,3
141,0	475,5	Niederdollendorf	142,0	476,5
142,0	476,5	Obercassel	143,3	477,8
143,3	477,8	Beuel	145,0	479,5
145,0	479,5	Mondorf	146,5	481,0
146,5	481,0	Rheidt	147,9	482,4
147,9	482,4		152,6	487,1
152,6	487,1		153,0	487,5
153,0	487,5		156,3	490,8
156,3	490,8		158,0	492,5
158,0	492,5		159,4	493,9
160,7	495,2		160,7	495,2
161,0	495,5		161,0	495,5
161,6	496,1		161,6	496,1

## Niederbreisig

Ort	Strombau- behörde	Rheinschifffahrts- gericht I. Instanz	Verwaltungs- behörde	Uferstaat
Kripp				
Remagen				
Oberwinter Rolandseck				
Rolandswerth				
Mehlem				
Rüngsdorf				
Plittersdorf				
Bonn Grav-Rheindorf				
Hersel Uedorf				
Widdig				

Königr. Preußen (Reg. Cöln)













## 17. Ortsverzeichnis und Kilometerzeiger der niederländischen Schifffahrtswege über Rotterdam und Amsterdam bis zur Nordsee.

Die Orte mit Bahnstation sind in fatter Schrift gedruckt.

### I. Ueber Rotterdam bis zur Nordsee.

**a. Südlicher (Haupt-) Schifffahrtsweg.      b. Nördlicher Schifffahrtsweg.**

Südliches Ufer	Kilometer von der deutsch-niederländischen Grenze	Nördliches Ufer	Südliches Ufer	Kilometer von der deutsch-niederländischen Grenze	Nördliches Ufer
<i>Der Ober-Rhein</i>			<i>Der Ober-Rhein</i>		
	0—4			0—4	
<i>Der Byland'sche Kanal</i>			<i>Der Byland'sche Kanal</i>		
	4—10			4—10	
	4,3	Tolkamer (Lobith)		4,3	Tolkamer (Lobith)
Millingen	8,5		Millingen	8,5	
	10,0	Abzweigung des nördl. Schifffahrts- wegs	Abzweigung des südl. Schifffahrts- wegs	10,0	
<i>Die Waal</i>			<i>Der Pannerden'sche Kanal</i>		
	10—94,2			10—16	
	13,1	Hulhuizen	Doornen- burg	11,7	
	13,9	Gent			
Nymegen	25,9	Lent		12,0	Pannerden
	32,4	Slyk Ewyk			
Winssen	37,5		<i>Der Nieder-Rhein</i>		
Deest	40,8			16—69,6	
	43,2	Dodewaard	Angeren	17,0	
Druten	44,9		Huissen	18,8	
	47,8	Ochten		20,7	Abzweigung der Yssel
Wamel	55,2			25,9	<b>Arnhem</b>
	56,8	<b>Tiel</b>		31,0	<b>Oosterbeek</b>
Dreumel	60,9			36,5	
	63,0	Ophemert	Heteren	39,1	Renkum
	64,9	Varik		44,0	Wageningen
Heere- waarden	65,0		Opheusden	47,5	
Rossum	69,0	Heesselt		51,9	<b>Rhenen</b>
Hurwenen	70,6			57,7	Elst
	72,7	Opynen	Wiel	60,1	









II. Ueber Amsterdam bis zur Nordsee.

a. Merwede-Kanal von Gorinchem über Vianen-Vreeswyk bis Amsterdam.

Westliches Ufer	Kilometer ab Gorinchem	Oestliches Ufer
<b>Hoog Blokland</b>	6,2	
Meerkerk	11,5	
(Abzweigung des Zederikkanals)		
Vianen	22,8	
Einmündung in den Lek	23,7	
	24,3	
Jutphaas	28,2	Vreeswyk
	34,4	
	41,6	<b>Utrecht</b>
	46,7	Maarsse
<b>Loenersloot</b>	53,1	<b>Breukelen</b>
	58,4	Nichtevecht
	70,6	Schleuse nach het Y
<b>Amsterdam</b> (Zentral-Station)	75,0	

b. Der Nord-See-Kanal.

Südliches Ufer	Kilometer ab Gorinchem	Nördliches Ufer
	83,4	(Zaandam)
<b>Velsen</b>	96,2	
<b>Ymuiden</b> (Seeschleuse)	99,9	
<i>Die Nordsee</i>	102,6	<i>Die Nordsee</i>



# 18. Uebersicht

über die Hauptpegel und die Gefällsverhältnisse des Rheins zwischen Strassburg und Emmerich.

Standort	Des Pegels	Einrichtung	Uferseite	Höhe des Pegel-Nullpunktes über N. N. (Normal-Null) m	Von Pegel zu Pegel beträgt				Bemerkungen	
					die Entfernung		die Fallhöhe			das durchschnittl. Gefälle auf 1 km
					im ein-zeln km	zu-sammen km	im ein-zeln m	zu-sammen m		
Sträßg. (oberh. d. Rheinbr.)			links	132,044	4,08	2,68	0,66	Der Wasserstand wird a. Pegelhaus angeschrieben.		
Kehl	Schwimmerpegel		rechts	132,116			0,54			
Ruprechtsau		desgl.	links	129,654	10,80	5,84	0,55			
Gambshelm			"	123,404	9,82	5,35	0,54			
Drusenheim			rechts	117,974	9,25	5,03	0,47			
Söllingen		desgl.	"	113,092	12,74	5,96	0,42			
Pittersdorf			"	106,873	4,09	1,71	0,44			
Steinmauern		desgl.	links	104,801	4,96	2,17	0,43			
Lauterburg			"	102,544	4,45	1,94	0,34			
Neuburg			rechts	100,841	8,58	2,80	0,30			
Maxau (Knielingen)	Druckluftpegel		links	97,724	18,28	5,34	0,21			
Sondernheim		desgl.	"	92,534	20,04	4,30	0,13			
Speyer			"	88,452	13,72	1,81	0,15			
Altrip			rechts	86,440	10,42	1,55	0,16			
Ludwigshafen	Schwimmerpegel		"	85,126	0,31	75,80	0,09			
Mannheim		desgl.	links	85,124	6,47	0,56	0,07			
Frankenthal (Rheinschl.)		desgl.	"	84,456	11,55	0,81	0,12			
Worms			rechts	86,100	18,39	2,17	0,07			
Gernsheim			links	84,340	18,54	1,29	0,07			
Oppenheim		desgl.	"	82,162	17,54	1,56	0,09			
Mainz	Druckluftpegel		"	80,414						

Standort	Des Pegels	Einrichtung	Uferseite	Höhe des Pegel-Nullpunktes über N. N. (Normal-Null) m	Von Pegel zu Pegel beträgt				Bemerkungen	
					die Entfernung		die Fallhöhe			das durchschnittl. Gefälle auf 1 km
					im ein-zeln km	zu-sammen km	im ein-zeln m	zu-sammen m		
Biebrich			rechts	79,272	4,49	0,59	0,13	Zifferblatt m. Wasserstandsanzeiger am Pegelhaus		
Frei-Weinheim			links	78,366	16,54	2,05	0,12			
Bingen	Schwimmerpegel		"	76,117	9,04	1,20	0,13			
Bacharach			"	68,445	14,20	6,77	0,48	Wasserstandsanzeiger auf Rollband a. Pegelhaus		
Caub		desgl.	rechts	67,599	3,19	1,53	0,48			
St. Goar			links	63,688	10,25	3,15	0,31	Zifferblatt m. Wasserstandsanzeiger am Pegelhaus		
Boppard	Druckluftpegel		"	61,484	14,02	2,70	0,19			
Coblentz	Schwimmerpegel		"	57,617	20,99	4,06	0,19	Bei Aftendorf befindet sich ausserd. 18 Schwimmerpegel. Die Pegel haben Zifferblätter mit Wasserstandsanzeiger am Pegelhaus.		
Andernach			rechts	51,404	22,28	6,13	0,28			
Linz	Druckluftpegel		links	47,907	16,16	3,91	0,24			
Bonn			links	43,611	24,82	4,35	0,17			
Cöln	Schwimmerpegel		"	35,932	33,26	96,52	0,23			
Düsseldorf		desgl.	rechts	26,450	56,20	9,49	0,17			
Duisburg-Ruhrort		desgl.	"	20,146	36,30	92,50	0,19			
Orsoy			links	17,776	12,90	1,77	0,13			
Wesel			rechts	15,228	20,56	3,58	0,17			
Rees			"	11,731	23,42	3,09	0,13			
Emmerich		desgl.	"	10,056	14,49	71,37	0,18			
					557,14	557,14	0,12			

Mithin Gesamthöhe von Strassburg bis Emmerich 123,70 m auf eine Länge von 557,14 km.



# 19. Rheinbrücken und Fährden.

## a. Feste Brücken.

Brücke bei	Konstruktion	km von Basel (alte Brücke)	Weite der Stromöffnungen in m (abgerundet) vom linken zum rechten Ufer				Höchster schiffbarer Wasserstand am		Höhe der Unter- gurtung	Freie Höhe bei höchstem schiff- baren Wasserstand	Bemerkungen
			I	II	III	IV	Pegel	m			
<b>Strassburg-Kehl</b> Strassenbrücke erbaut 1895—1897	Eisenfach- werk, wagrechte Unter- und Obergurtung	126,93	82	53	80	III	Strassburg (oberhalb der Rhein- brücke)	+ 5,00	+ 8,16	+ 3,16	Pegel am linken Ufer 28 m oberhalb der Brücke.
<b>Strassburg-Kehl</b> Eisenbahnbrücke erbaut 1858—1861	Eiserne Gitterbrücke, wagrechte Unter- und Obergurtung	127,00	26	56	56	25	Strassburg (oberhalb der Rhein- brücke)	+ 5,00	+ 8,16	+ 3,16	Pegel am linken Ufer 98 m oberhalb der Brücke. Die Oeffnung I ist Drehbrücke.
<b>Roppenheim</b> Eisenbahnbrücke erbaut 1893—1895	Eisenfach- werk, wagrechte Unter- und gekrümmte Obergurtung	169,10	65	88	65	III	Beinheim	+ 6,50	+ 15,60	+ 9,10	Pegel am linken Ufer 549 m oberhalb der Brücke. Die Brücke hat am linken Ufer noch 4, am rechten Ufer 5 m mit Eisenfachwerk überspannte Flut- öffnungen.

Anmerkung. Gl. W. 1908 bedeutet: Gleichwertiger Wasserstand 1908 an Stelle des gemittelten Niedrigwasserstandes von 1885.

Brücke bei	Konstruktion	km von Basel (alte Brücke)	Weite der Stromöffnungen in m (abgerundet) vom linken zum rechten Ufer				Höchster schiffbarer Wasserstand am		Höhe der Unter- gurtung	Freie Höhe bei höchstem schiff- baren Wasserstand	Bemerkungen
			I	II	III	IV	Pegel	m			
<b>Germersheim</b> Eisenbahnbrücke erbaut 1874—1877	Eisenfach- werk, wagrechte Unter- und gekrümmte Obergurtung	217,50	65	86	72	III	Germers- heim	+ 7,42	+ 16,62	9,20	Pegel (Militärpegel) am linken Ufer 219 m unterhalb d. Brücke. Die Brücke hat am linken Ufer noch eine mit Eisenfach- werk überspannte Flutöffnung.
<b>Mannheim- Ludwigshafen</b> Eisenbahn- und Strassenbrücke erbaut 1865—1867	Eisenfach- werk, wag- rechte Unter- und Ober- gurtung	258,00	84	84	84	III	Mannheim	+ 8,00	+ 17,10	9,10	Pegel am rechten Ufer 780 m unterhalb der Brücke. Die Brücke hat am linken Ufer noch 9, am rechten Ufer 1 m grössere u. 2 kleinere überwölbte Land- öffnungen.



Brücke bei	Konstruktion	km von Basel (alte Brücke)	Weite der Stromöffnungen in m (abgerundet) vom linken zum rechten Ufer			Höchster schiffbarer Wasserstand am	Höhe der Unter- gurtung	Freie Höhe bei höchstem schiff- baren Wasserstand	Bemerkungen
			I	II	III				
<b>Worms</b> (Erst Ludwigs- Brücke), Strassenbrücke, erbaut 1897—1900	Eiserne Bogenbrücke	276,26	87	101	80	Pegel Worms + 4,95	Bogenschne +14,06  9,10 Scheitel- punkte in Öffnung I und III: +15,87  10,92 in Öffnung II: +16,84  11,89	Pegel am linken Ufer 110 m oberhalb der Brücke Die Brücke hat am linken Ufer noch 4, am rechten Ufer 9 überwölbte Land- öffnungen von ver- schiedener Weite.	
<b>Worms</b> Eisenbahnbrücke erbaut 1898—1900	Eisenbogen- fachwerk, wagrechte Unter- gurtung	278,45	85	110	78	Worms + 4,95	+14,35	Pegel am linken Ufer 2090 m oberhalb der Brücke. Die Brücke hat am linken Ufer noch 1 kleinere überwölbte Landöffnung, am rechten Ufer 17 mit Eisenfachwerk überspannte Flut- öffnungen.	

Brücke bei	Konstruktion	km von Basel (alte Brücke)	Weite der Stromöffnungen in m (abgerundet) vom linken zum rechten Ufer			Höchster schiffbarer Wasserstand am	Höhe der Unter- gurtung	Freie Höhe bei höchstem schiff- baren Wasserstand	Bemerkungen
			I	II	III				
<b>Mainz-Gustavs- burg</b> Eisenbahnbrücke erbaut 1860—1862	Eisenfach- werk, wagrechte Unter- und gekrümmte Obergurtung	329,38	68	70	70	72	senkrecht zur Stromrichtung bei Gl. W. 1908 = + 0,45 m Pegel Mainz Durchfahrt bei Nacht zu Tal und zu Berg durch Öffnungen I bis IV.	Pegel am linken Ufer 1866 m oberhalb der Brücke. Die Brücke hat am rechten Ufer noch 28 mit Eisenfachwerk überspannte Flut- öffnungen.	
<b>Mainz-Kastel</b> Strassenbrücke erbaut 1882—1885	Eiserne Bogenbrücke	331,47	81	95	100	95	68	Pegel am linken Ufer 187 m oberhalb der Brücke. Die Brücke hat am linken Ufer noch 2, am rechten Ufer 1 überwölbte Land- öffnung.	



Brücke bei	Konstruktion	km von Basel (alte Brücke)	Weite der Stromöffnungen in m (abgerundet) vom linken zum rechten Ufer		Höchster schiffbarer Wasserstand am	Freie Höhe bei höchstem schiff- baren Wasserstand	Bemerkungen
			Hauptarm	Kasteler Stromarm			
<b>Mainz</b> (Kaiserbrücke) Eisenbahnbrücke erbaut 1901—1904	Eisenbogen- fachwerk, wagrechte Unter- gürtung, I in Oeffnung I ist die Unter- gürtung nach dem linken Ufer zu abfallend	538,60	I	III	Pegel Mainz	m	Pegel am linken Ufer 2610 m oberhalb der Brücke. Die Brücke hat am linken und rechten Ufer noch je 2 über- wölbte Landöffnun- gen, auf der Insel zwischen Oeffnung III und IV 6 mit Eisenfachwerk über- spannte Flutöffnun- gen.
			II	IV			
<b>Horchheim</b> Eisenbahnbrücke erbaut 1875—1878	Eiserne Bogenbrücke	421,00	I	II	Coblenz	m	Pegel am linken Ufer 2944 m unterhalb der Brücke. Die Brücke hat am linken Ufer noch 3, am rechten Ufer 2 überwölbte Flut- und Landöffnungen.

Brücke bei	Konstruktion	km von Basel (alte Brücke)	Weite der Stromöffnungen in m (abgerundet) vom linken zum rechten Ufer		Höchster schiffbarer Wasserstand am	Freie Höhe bei höchstem schiff- baren Wasserstand	Bemerkungen
			Hauptarm	Kasteler Stromarm			
<b>Coblenz-Pfaffendorf</b> früher Eisenbahn- jetzt Strassenbrücke erbaut 1862—1864	Eiserne Bogenbrücke	428,40	I	III	Pegel Coblenz	m	Pegel am linken Ufer 594 m unterhalb der Brücke.
			II	IV			
<b>Bonn-Beuel</b> Strassenbrücke erbaut 1896—1898	Eisenbogen- fachwerk, wagrechte Unter- gürtung in Oeffnung II	487,40	I	III	Bonn	m	Pegel am linken Ufer 203 m oberhalb der Brücke Die Brücke hat am linken Ufer noch eine mit Bogenträger überspannte Land- öffnung, auf dem rechten Ufer 7 über- wölbte Flutöffnungen.
			II	IV	+7,50		Bogenscheine +16,60 9,10 Scheitel- punkt in Oeffnung I und III: +17,20 9,70 Unterkaete der Fahrbahn in Oeffnung II: +19,75 12,25



Brücke bei	Konstruktion	km von Basel (alte Brücke)	Weite der Stromöffnungen in m (abgerundet) vom linken zum rechten Ufer				Höchster schiffbarer Wasserstand am		Höhe der Unter- gurtung	Freie Höhe bei höchstem schiff- baren Wasserstand	Bemerkungen
			I	II	III	IV	Pegel	m			
<b>Cöln (Südbrücke)</b> Eisenbahnbrücke erbaut 1907—1909	Eisenbogen- fachwerk mit Zugband (Gerberträger)	518,20	40	155 bei Gl. W. 1908 = + 1,50 m Pegel Cöln	90	Cöln	+ 7,80	+ 16,90	9,10	Pegel am linken Ufer 2300 m unterhalb der Brücke. Die Brücke hat am linken Ufer noch 2 überwölbte Land- öffnungen, am recht- en Ufer 3 mit Bogen- trägern überspannte Flutöffnungen und 1 überwölbte Deich- wegunterführung.	
<b>Cöln-Deutz</b> Eisenbahn- und Strassenbrücke erbaut 1855—1859	Eiserne Gitterbrücke, wagrechte Unter- und Obergurtung	521,00	84	98 bei Gl. W. 1908 = + 1,50 m Pegel Cöln	98	Cöln	+ 7,80	+ 16,63	8,83	Pegel am linken Ufer 473 m oberhalb der Brücke. Die Brücke hat am linken Ufer noch 1 mit Eisenträgerüber- spannte, am rechten Ufer 1 überwölbte Landöffnung.	

Anmerkung. Die Brücke wird nach Fertigstellung der neuen, dicht unterhalb der jetzigen seit 1907 im Bau befindlichen Eisenbahn- und Strassenbrücke mit nur 3 Stromöffnungen voraussichtlich im Jahre 1911 abgebrochen.

Brücke bei	Konstruktion	km von Basel (alte Brücke)	Weite der Stromöffnungen in m (abgerundet) vom linken zum rechten Ufer				Höchster schiffbarer Wasserstand am		Höhe der Unter- gurtung	Freie Höhe bei höchstem schiff- baren Wasserstand	Bemerkungen
			I	II	III	IV	Pegel	m			
<b>Hamm</b> Eisenbahnbrücke erbaut 1868—1870	Eisenfach- werk wagrechte Unter- und gekrümmte Obergurtung	570,70	30	100 bei Gl. W. 1908 = + 1,29 m Pegel Düsseldorf	103	Düsseldorf	+ 7,50	+ 16,33	8,83	Pegel am rechten Ufer 594 m unterhalb der Brücke. Die Brücke hat am linken Ufer ausser einer Drehbrücke noch 13 überwölbte Flutöffnungen.	
<b>Düsseldorf</b> Strassenbrücke erbaut 1896—1898	Eisenbogen- fachwerk, wagrechte Unter- gurtung	577,30	165 bei Gl. W. 1908 = + 1,29 m Düsseldorf	176 Weite der Öffnung in Höhe der Unterkante Gurtung (+ 17,50 m Pegel- höhe) in Öffnung I und II = 152 m	176	Düsseldorf	+ 7,50	+ 17,50	10,0	Pegel am rechten Ufer 638 m oberhalb der Brücke. Die Brücke hat am linken Ufer noch 3, am rechten Ufer 1 mit Bogenträger überspannte Flut- öffnungen.	



Brücke bei	Konstruktion	km von Basel (alte Brücke)	Weite der Stromöffnungen in m (abgerundet) vom linken zum rechten Ufer				Höchster schiffbarer Wasserstand am		Höhe der Unter- gurtung		Freie Höhe bei höchstem schiff- baren Wasserstand	Bemerkungen
			I	II	III	IV	Pegel	m	m	m		
<b>Duisburg-Hochfeld</b> Eisenbahnbrücke erbaut 1871—1873	Eiserne Bogenbrücke	606,80	86	95	95	85	Duisburg- Ruhrt	+ 7,60	Bogenschne +16,70 Scheitel- punkt in Oeffnung I—IV: +17,90	10,80	Pegel am rech. Ufer (im Hafen) 6148 m unterhalb d. Brücke. Die Brücke hat am linken Ufer ausser einer Drehbrücke noch 16. am rechten Ufer eine Dreh- brücke und 5 über- wölbte Flußöffnungen.	
<b>Dusburg-Ruhrort-Homborg</b> Strassenbrücke erbaut 1904—1907	Eisenfach- werk mit nach der Mitte an- steigender Unter- gurtung	613,20	I 45*) II 116 III 190 IV 85*) V 20*)	II 116 III 190 IV 85*) V 20*)	III 190 IV 85*) V 20*)	IV 85*) V 20*)	Duisburg- Ruhrt	+ 7,60	in Oeffnung: I +15,70 II u. IV 8,10 III u. IV 8,80 III 8,80 III 9,25 III (Mitte) III 9,45		Pegel a rech. Ufer (im Hafen) 550 m oberh. d. Brücke. Die Brücke hat a. l. Ufer noch eine üb. die Einfahrt z. Homberger Haden führende Seiten- brücke m. 1 Haupt- öffnung v. 48 m Weite (senkrecht zur Fahr- richtung gemessen) u. 2 kl. Seitenöffnung, über den Ufern der Hafeneinfahrt.	

Brücke bei	Konstruktion	km von Basel (alte Brücke)	Weite der Stromöffnungen in m (abgerundet) vom linken zum rechten Ufer				Höchster schiffbarer Wasserstand am		Höhe der Unter- gurtung		Freie Höhe bei höchstem schiff- baren Wasserstand	Bemerkungen
			I	II	III	IV	Pegel	m	m	m		
<b>Wesel</b> Eisenbahnbrücke erbaut 1872—1875	Eisenfach- werk, wagrechte Unter- und gekrümmte Obergurtung	647,80	I 86*) II 96 III 96 IV 85	II 96 III 96 IV 85	III 96 IV 85	IV 85	Wesel	+ 6,90	+15,70	8,80	Pegel am rech. Ufer 1315 m oberhalb der Brücke. Die Brücke hat am linken Ufer noch 61. überwölbte und 6 mit Eisenfachwerk überspannte Flut- öffnungen.	
<b>Nymegen</b> über die Waal Eisenbahnbrücke erbaut 1875—1879	Eisenfach- werk, wagrechte Unter- und gekrümmte Obergurtung	717,00	I 115 II 115 III 125*)	II 115 III 125*)	III 125*)	III 125*)	Nymegen	+12,74	+22,47	9,73	Pegel am linken Ufer 510 m oberhalb der Brücke. Die Brücke hat am rechten Ufer noch 6 mit Eisenfachwerk überspannte Flut- öffnungen.	



Brücke bei	Konstruktion	km von Basel (alte Brücke)	Weite der Stromöffnungen in m (abgerundet) vom linken zum rechten Ufer		Höchster schiffbarer Wasserstand am Pegel	Höhe der Unter- gurtung		Freie Höhe bei höchstem schiff- baren Wasserstand	Bemerkungen
			I	II		m	m		
<b>Zalt-Bommel</b> über die Waal Eisenbahnbrücke erbaut 1865—1869	Eisenfach- werk, wagrechte Unter- und gekrümmte Obergurtung	766,00	110	115	III 110	+ 6,75	+ 16,68	9,93	Pegel am linken Ufer 11,50 m unterhalb der Brücke. Die Brücke hat am rechten Ufer noch 8 mit Eisenfachwerk überspannte Flut- öffnungen.
<b>Baanhoek</b> über die untere Merwede Eisenbahnbrücke erbaut 1880—1885	Eisenfach- werk, wagrechte Unter- und gekrümmte Obergurtung	803,70	103	103	II 103	+ 1,26 gemitt. Flut- höhe + 8,25 Sturm- flut von 1889	+ 13,94	11,78  9,79	Pegel am rechten Ufer 425 m oberhalb der Brücke. Die Brücke hat am linken Ufer noch 8 mit Eisenfachwerk überspannte Flut- öffnungen.

Brücke bei	Konstruktion	km von Basel (alte Brücke)	Weite der Stromöffnungen in m (abgerundet) vom linken zum rechten Ufer		Höchster schiffbarer Wasserstand am Pegel	Höhe der Unter- gurtung		Freie Höhe bei höchstem schiff- baren Wasserstand	Bemerkungen
			I	II		m	m		
<b>Oosterbeek</b> über den Niederrhein Eisenbahnbrücke erbaut 1875—1879	Eisenfach- werk, wagrechte Unter- und gekrümmte Obergurtung	720,80	85	63	II 63	+ 12,47	+ 21,53	9,06	Pegel am rechten Ufer 865 m oberhalb der Brücke. Die Brücke hat am linken Ufer noch 1 mit Eisenfachwerk überspannte Flut- öffnungen.
<b>Rhemen</b> über den Niederrhein Eisenbahnbrücke erbaut 1879—1883	Eisenfach- werk, wagrechte Unter- und gekrümmte Obergurtung	741,60	65	80	II 80	+ 10,10	+ 19,04	8,94	Pegel am rechten Ufer 1140 m oberhalb der Brücke. Die Brücke hat am linken Ufer noch 5 mit Eisenfachwerk überspannte Flut- öffnungen, am rech- ten Ufer noch eine Landöffnung wie die beiden Stromöff- nungen.



Brücke bei	Konstruktion	km von Basel	Weite der Stromöffnungen in m (abgerundet) vom linken zum rechten Ufer	Höchster schiffbarer Wasserstand am Pegel	Höhe der Untergürtung	Freie Höhe bei höchstem schiffbaren Wasserstand	Bemerkungen
<b>Culenburg</b> über den Lok Eisenbahnbrücke erbaut 1863—1868	Eisenfachwerk, wagrechte Unter- und gekrümmte Oberrgürtung	772,80	141 m bei gem. Nied. W. = + 2,22 m Pegel Culenburg	Culenburg	+ 15,94	9,21	Pegel am linken Ufer 395 m oberhalb der Brücke. Die Brücke hat am rechten Ufer noch 8 grössere mit Eisenfachwerk überspannte Flutöffnungen.
<b>Rotterdam</b> über die Nieuwe Maas Eisenbahnbrücke erbaut 1870—1876	Eisenfachwerk, wagrechte Unter- und gekrümmte Oberrgürtung	828,80	I 32 II 83 III 83 IV 83 V 29 bei Ebbe = 0,89 m unter N. A. P.	Rotterdam	+ 0,79 gem. Flut + 8,17 Sturm- flut von 1894	8,05 5,67	Pegel am rechten Ufer 106,50 m oberhalb der Brücke.
<b>Rotterdam</b> über die Nieuwe Maas Strassenbrücke erbaut 1874—1878	Eisenfachwerk nach d. Mitte steigende Unter- und wagrechte Oberrgürtung	828,80	I 84 II 81 III 84 bei Ebbe = 0,39 m unter N. A. P.	Rotterdam	+ 0,79 gem. Flut + 8,17 Sturm- flut von 1894	in Oeffnung II (Mitte) 5,03 + 5,82 2,65 in Oeffnung I u. III (Mitte) 4,25 + 5,07 1,90	Pegel am rechten Ufer 160 m oberhalb der Brücke.

**b. Schiffbrücken.**

Ord.-Nr.	km von Basel
1	143,2
2	151,8
3	173,8
4	195,6
5	217,7
6	233,4

**Freistett-Offendorf (Gamsheim)**  
9 Durchlaßjoche auf hölzernen Pontons. Handbetrieb. Die Brücke steht unter Verwaltung der Rheinbauinspektion Offenburg.

Brückenmeisterwohnung an der Brücke auf badischer Seite.

**Greffern-Drusenheim**  
wie vorstehend bei 1.

**Plittersdorf-Selz**  
wie vorstehend bei 1. Die Brücke steht unter Verwaltung der Rheinbauinspektion Karlsruhe.

Anmerkung: Sämtliche zu Tal fahrenden Schiffe und Flösse sind für die Durchfahrt bei jeder der 3 vorgenannten Schiffbrücken anzumelden und zwar:

1. mindestens  $\frac{3}{4}$  Stunden vor der beabsichtigten Durchfahrt, wenn diese zwischen 6 Uhr Vm. und 6 Uhr Nm. erfolgen soll;
2. spätestens um 5 Uhr, wenn sie zwischen 6 Uhr Nm. und Sonnenuntergang beabsichtigt ist;
3. am Abend zuvor, wenn sie zwischen Sonnenaufgang und 6 Uhr Vm. stattfinden soll.

Die Anmeldung kann in der Regel durch die Vermittelung des Schleusenmeisters in Strassburg oder des Hafenmeisters in Kehl mit der staatlichen Fernsprech- und Telegrapheneinrichtung erfolgen. Die Fahrt darf nicht angetreten werden, bevor die Anmeldung von der Meldestelle bestätigt und eine Bescheinigung hierüber erteilt ist.

Die Durchfahrt durch die Schiffbrücke Plittersdorf-Selz zu Berg kann an der Fernsprechstelle im Dammeisterhaus zu Lauterburg angemeldet werden.

Die Schiffbrücken sind für die Durchfahrt zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang gesperrt.

**Maxau-Maximiliansau**  
12 Joche auf eisernen Pontons. 3 Durchlaßjoche von zus. 54,5 m Weite mit Motorbetrieb. Die Brücke dient zum Eisenbahn- und Straßenverkehr und steht unter Verwaltung der Pfälzischen Eisenbahnen. Wohnung des 1. Brückenmeisters an der Brücke auf badischer Seite, des 2. Brückenmeisters auf bayrischer Seite.

**Germersheim**  
11 Joche auf hölzernen Pontons, 2 Schiffsdurchlässe von zus. 54 m Weite mit Motorbetrieb. Die Brücke steht unter bayrischer Militärverwaltung.

**Speyer**  
11 Joche auf eisernen Pontons. 3 gewöhnliche Durchlaßjoche von zus. 61,6 m Weite mit Motorbetrieb. Die Brücke dient zum Eisenbahn- und Straßenverkehr und steht unter Verwaltung der Pfälzischen

Ord.-Nr.	km von Basel	
		Eisenbahnen. Brückenmeisterwohnungen (1. und 2. Brückenmeister) an der Brücke auf bayrischer Seite.
7 424,1		<p><b>Coblenz-Ehrenbreitstein</b>            12 Joche auf eisernen Pontons. 4 gewöhnliche Durchlaßjoche von zus. 95 m Weite. Hand- und Preßluftbetrieb. Die Brücke steht unter Verwaltung der Wasser-Bauinspektion Coblenz (Rhein).</p> <p>Anmerkung: Auf dem rechten Ufer bei Pfaffendorf km 87,4 ist eine Wahrschaustation errichtet, die die in § 16 Ziff. 46 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung vorgeschriebenen Zeichen gibt, sofern bei Nacht, Nebel oder unklarem Wetter die Schiffbrücke von der Horchheimer Eisenbahnbrücke aus nicht mehr zu erkennen ist. Gibt die Wahrschau das Zeichen, dass die Brücke nicht geöffnet werden kann, so müssen die Schiffe und Flösse aufdrehen bezw. vor Anker gehen, bis die Wahrschau die Freigabe der Durchfahrt durch die Schiffbrücke anzeigt. — Die Abgabe von Signalschüssen ist verboten.</p>
8 520,5		<p><b>Cöln-Deutz</b>            16 Joche auf hölzernen Pontons. 4 gewöhnliche Durchlaßjoche von zus. 70 m Weite. Hand- und Motorbetrieb. Die Brücke steht unter Verwaltung der Wasser-Bauinspektion Cöln.</p>
9 524,4		<p><b>Mülhelm-Rhein</b>            13 Joche auf hölzernen und eisernen Pontons. 3 gewöhnliche Durchlaßjoche von zus. 81 m Weite. Motorbetrieb. Die Brücke steht in Verwaltung der Stadtgemeinde Mülheim.</p>
10 646,4		<p><b>Wesel</b>            12 Joche auf eisernen Pontons. 3 gewöhnliche Durchlaßjoche von zus. 84 m Weite. Dampfbetrieb. Die Brücke steht unter Verwaltung der Wasser-Bauinspektion Wesel.</p>

Auf niederländischem Gebiet befinden sich noch Schiffbrücken über den Niederrhein bei Arnhem und über den Lek bei Vreeswijk-Vianen.

Die Schiffbrücke bei Arnhem hat 7 Joche auf eisernen Pontons. 4 gewöhnliche Durchlaßjoche von zus. 94 m Weite. Handbetrieb. Die Brücke ist Eigentum der Gemeinde Arnhem.

Die Schiffbrücke bei Vreeswijk hat 10 Joche auf eisernen Pontons. 3 Schiffsdurchlässe von zus. rd. 50 m Weite. Dampfbetrieb. Die Brücke steht unter Verwaltung der Waterstaatsbehörde.



c. Führen.

I. Freifahrende Führen (Dampf- und Motorbootföhren).

1. **Mannheim-Ludwigshafen**
  - a) oberhalb der Straöen- und Eisenbahnbrücke
  - b) unterhalb der Straöen- und Eisenbahnbrücke mit 1 Anlegestelle in Mannheim und 3 Anlegestellen in Ludwigshafen (Stadt, Winterhafen (Bahnhof) und Hemshof).
2. **Weisenau-Gustavsburg**, Motorbootföhre.
3. **Mainz-Kastel**, oberhalb der Straöenbrücke.
4. **Niederwalluf-Budenheim**, Motorbootföhre.
5. **Frei-Weinheim-Mittelheim-Oestrich**, Motorbootföhre.
6. **Rüdesheim-Bingen**, Eisenbahn-Trajekt.
7. **Rüdesheim-Bingen-Assmannshausen**, Trajekt der Niederwaldbahnen. Die Boote verkehren nur im Sommer.
8. **Assmannshausen-Schloss Rheinstein**, Dampf- und Motorboote; hauptsächlich nur im Sommer.
9. **Caub-Pützenbach**, oberhalb Oberwesel, Motorbootföhre.
10. **St. Goar-St. Goarshausen**, Dampföhre.
11. **Rhens**, Motorbootföhre.
12. **Oberlahnstein-Capellen**, Motorbootföhre.
13. **Coblenz-Pfaffendorf**, Motorbootföhre.
14. **Coblenz-Ehrenbreitstein**, unterhalb der Schiffbrücke. Dampföhre.
15. **St. Sebastian**, Motorbootföhre.
16. **Neuwied-Weissenturm**. Dampföhre mit Schaldenbetrieb.
17. **Brohl-Rheinbrohl**, Motorbootföhre.
18. **Niederbreisig-Hönnigen**, Motorbootföhre.
19. **Linz-Kripp**, Motorbootföhre.
20. **Remagen-Erpel**, Motorbootföhre.
21. **Unkel**, Motorbootföhre.
22. **Königswinter-Mehlem**, Dampföhre, außerdem Motorboote.
23. **Niederdollendorf-Godesberg**, elektrischer Betrieb, außerdem Motorboote.
24. **Oberkassel-Plittersdorf**, Motorbootföhre.
25. **Bonn-Oberkassel**, Eisenbahn-Trajekt am Querseil.
26. **Mondorf**, Motorbootföhre mit Schaldenbetrieb.
27. **Lülsdorf-Wesseling**, Motorbootföhre.
28. **Cöln-Marienburg-Poll**, Motorbootföhre.
29. **Cöln-Bayenthal-Poll**, Motorbootföhre.
30. **Cöln-Deutz**, oberhalb der Schiffbrücke, Dampföhre.
31. **Grimlinghausen-Düsseldorf**, Dampföhre.
32. **Düsseldorf-Obercassel**, oberhalb der Straöenbrücke, Dampföhre.
33. **Essenberg-Neuenkamp**, Dampföhre mit Schaldenbetrieb.
34. **Beek-Bislich**, Motorbootföhre mit Schaldenbetrieb.
35. **Emmerich-Cleve**, Dampföhre mit Schaldenbetrieb.
36. **Spyk (Griethausen)**, Eisenbahn-Trajekt der Linie Cleve-Zevenaar.

## II. Gier- und Seilfähren.

1. **Lauterburg-Jllingen**, Gierfähre mit Buchtnachen.
2. **Fähre im Karlsruher-Hafenkanal**, Querseilfähre.
3. **Leimersheim-Leopoldshafen**, Gierfähre mit Buchtnachen.
4. **Germersheim**, Gierfähre mit Buchtnachen.
5. **Rheinsheim**, Gierfähre mit Buchtnachen.
6. **Oberhausen**, Gierfähre mit Buchtnachen.
7. **Rheinhausen**, 2 Gierfähren mit Buchtnachen.
8. **Kollerinselfähre**, Gierfähre mit Buchtnachen.
9. **Altrip-Rheltau**, Gierfähre mit Buchtnachen.
10. **Oppauer Fähre**, Gierfähre mit Döppern.
11. **Rhein-Dürkheim—Nordheim**, Gierfähre mit Döppern.
12. **Gernsheim**, Gierfähre mit Döppern.
13. **Guntersblumer Fähre**, Gierfähre mit Döppern.
14. **Oppenheimer Fähre**, fliegende Brücke mit Döppern.
15. **Boppard**, fliegende Brücke mit Döppern.
16. **Niederwerth-Vallendar**, Querseilfähre (im rechts. Stromarm).
17. **Andernach-Leutesdorf**, fliegende Brücke mit Döppern.
18. **Linz-Kripp**, Gierfähre mit Buchtnachen und Döppern.
19. **Rolandseck-Honnet**, Gierfähre mit Döppern.
20. **Uedesheim-Himmelgeist**, Querseilfähre.
21. **Neuss-Hamm (Düsseldorf)**, Querseilfähre.
22. **Langst-Kaiserswerth**, Querseilfähre.
23. **Uerdingen-Mündelheim**, Querseilfähre.
24. **Werthausen-Hochfeld (Duisburg)**, Querseilfähre.
25. **Orsoy-Walsum**, Querseilfähre.
26. **Rees**, Gierfähre mit Buchtnachen.

## 20. Häfen von Strassburg abwärts.

### a. Deutscher Rhein.

(E. V. = Eisenbahnverbindung.)

1. **Strassburg**: Metzgerthorhafen einschl. Petroleumhafen 850 a. Rheinhafen, Handels- und Industriehafen 3000 a, Verladeufer 9,36 km, davon 2,65 km Kaimauern. Alle Anlagen mit E. V. Die Hafenanlagen sind ausgestattet mit 4 Lagerhäusern, 6 Werfthallen, 6 Lagerschuppen, 5 Getreideelevatoren, 12 Dampfdrehkränen von 3, 7 desgl. von 3,5 und 2 desgl. von 4 t Tragkraft, 5 elektrisch betriebenen Kränen von 3 und 4 t Tragkraft, 5 Schwimmkränen von je 3,5 t Tragkraft.

Die Hafensohle im Rheinhafen liegt 2,32 m unter 0 Kehler Pegel, im Metzgerthorhafen beträgt die Wassertiefe stets 2,50 m, im Petroleumhafen 2,00 m. Der Dremmel der alten Schleuse zum Metzgerthorhafen liegt 0,50 m und der Dremmel der neuen Schleuse 2,50 m unter 0 Kehler Pegel.

Verwaltung: Städtische Hafenverwaltung, Hafeninspektor Griesinger, Hafenmeister Zimmermann, Magnus; Hafenaufseher Matthis: Verwaltungsgebäude am Metzgerthorhafen in Straßburg-Neudorf.

Abgaben werden außer Schleppegebühren nicht erhoben.

An Sonn- und Feiertagen Betriebsruhe. Ausnahmen mit schriftlicher Erlaubnis der Hafen- und Gewerbepolizei zulässig.

Gesamt-Verkehr 1907: 627 020 t, gegen 1906 weniger 8369 t.

2. **Kehl:** Handels- und Industriehafen 4750 a mit E. V., 6400 m Ladeufer mit E. V., 3900 m Ladeufer ohne E. V., Bau-, Lager- und Industriplätze 10 000 a, größtenteils mit E. V., 10 elektrisch betriebene Krane, stärkster Kran 8 t Tragkraft. 2 mehrstöckige Werft- und Lagerhallen, 1 Getreidespeicher mit Lagerhalle, 2 feststehende Uferelevatoren, 1 fahrbarer Elevator. Elektrizitätswerk für Kraft und Licht.

Die Hafensohle liegt 2,71 m unter 0 Kehler Pegel.

Verwaltung: Staatlich. Großh. Güterverwaltung, Gebäude am Hafen. Hafenkommissar Güterverwalter Fritz, Hafenmeister Ritzenthaler.

Abgaben werden nicht erhoben.

An Sonn- und Feiertagen Betriebsruhe. Ausnahmen im Verkehrserfordernis zulässig.

Gesamt-Verkehr 1907: 121 303 t, gegen 1906 weniger 47 189 t.

3. **Lauterburg:** Handelshafen<sup>o</sup> 460 a mit E. V., Werftlänge 1,6 km, 450 m Ladeplätze mit E. V., 1 Dampfkran von 3 t Tragkraft. 1200 m Privatladeplätze mit E. V. und 6 Dampfkranen von 4 t Tragkraft.

Die Hafensohle liegt 1,30 m über 0 Lauterburger Pegel.

Verwaltung: Staatlich. Kaiserl. Wasserbauinspektor für den Rhein in Straßburg. Hafenaufsichtsbeamter Kaiserl. Dammeister Ehrét am Hafen.

An Abgaben werden nur Krangebühren von der Eisenbahnverwaltung erhoben.

An Sonn- und Feiertagen ruht der Kranbetrieb.

Gesamt-Verkehr 1907: 241 780 t, gegen 1906 mehr 24 450 t.

4. **Karlsruhe:** Handelshafen 3700 a mit E. V., Mittelbecken 1 km lang, 80 m Sohlenbreite. Südbecken etwas kürzer, 65 m Sohlenbreite; Nordbecken in Aussicht genommen. Petroleumhafen 250 m lang, 38 m breit. Der Hafen steht durch einen 2 km langen Kanal mit dem Rhein in Verbindung. Uferlänge 4500 m, davon 500 m Kaimauer, 3152 a Lagerplätze, 12 elektrisch betriebene Krane, 2 Dampfkranen, 1 Schwim-



kran, 1 Kohlenverladebrücke mit Kran, Ladeschuppen, Getreidespeicher, Elektrizitätswerk für Kraft und Licht. Baukosten der Hafenanlage 6 000 000 M.

Die Hafensohle und die Sohle des Kanals bis zum Rhein liegen auf 0 Maxauer Pegel.

Verwaltung: Städtisches Hafenam, Gebäude am Hafeneingang, Werftstraße 2. Hafendirektor Sebold.

Abgaben werden außer Schleppegbühren nicht erhoben.

An Sonn- und Feiertagen Betriebsruhe. Hafenschleppdienst Vormittags nach Bedarf.

Gesamt-Verkehr 1907: 559 089 t gegen 1906 mehr 44 194 t.

5. **Maximiliansau**: Sicherheits- und Handelshafen 280 a mit E. V. 560 m Ladeplätze mit E. V., 100 m Ladeplätze ohne E. V.

Die Hafensohle liegt 0,50 m über 0 Maximiliansauer Pegel.

Verwaltung: Staatlich. Königl. Straßen- und Flußbauamt Speyer. Hafenaufsichtsbeamter Dammeister Doll.

Gesamt-Verkehr 1907: 22 957 t, gegen 1906 mehr 8997 t.

6. **Speyer**: Rheinhafen am freien Strom 500 a mit und 200 a ohne E. V., 2 Dampfkrane, stärkster Kran 2,5 t Tragkraft, Handels- und Sicherheitshafen 215 a mit E. V., 780 m Ladeplätze mit E. V.; 170 m Ladeplätze ohne E. V. 2 Dampfkrane, stärkster Kran 2,5 t Tragkraft. 4 Schiffbauanstalten. Floßhafen 130 a.

Die Hafensohle liegt auf 0 Speyerer Pegel.

Verwaltung: Staatlich. Königl. Straßen- und Flußbauamt Speyer. Hafenkommissar Königl. Bauamtman Risser; Hafenmeister Dammeister Deutsch; Hafenmeisterei beim Hafen.

Abgaben werden nicht erhoben.

An Sonn- und Feiertagen Betriebsruhe. Ausnahmen in dringenden Fällen zulässig.

Gesamt-Verkehr 1907: 141 912 t, gegen 1906 mehr 44 171 t.

7. **Rheinau**: Handels- und Industriehafen. Oestliches, mittleres und westliches Becken zus. 5 800 a, Lager- und Industrieplätze 16 000 a, Kaimauer 115 m, Werftlänge 12 km, davon 4,2 km am freien Strom. Sämtliche Ladeufer mit E. V., 14 elektrische, 12 Dampfkrane, 8 elektrische Kohlenverladebrücken, 5 km Hochbahn für Kohlenverladung. Stärkster Kran 8 t Tragkraft. 5 Lagerhallen, 1 Getreide-Elevator. Bahn- und Hafenbetrieb ist vom Staate übernommen.

Die Hafensohle im westlichen Hafenbecken liegt 1,0 m, im mittleren und östlichen Becken 1,0 bis 2,0 m unter 0 Rheinauer Pegel.

Verwaltung: Staatlich. Eisenbahnverwaltung. Hafenverwalter Zimmermann, im Stationsgebäude Rheinau, Hafenmeister Anstatt, Hafendienststelle (An- und Abmeldung der Schiffe) Hafen I, Ostufer, Graßmannstraße.

Abgaben werden nicht erhoben.

Gesamt-Verkehr 1907: 1 798 732 t, gegen 1906 mehr 342 280 t.

8. **Mannheim**: Der Hauptteil der Hafenanlagen, der staatl. Handelshafen, liegt in dem vom Rhein, Neckar und dem Stadtgebiete eingeschlossenen Dreieck und umfaßt das Rheinufer von der Eisenbahnbrücke bis zur Neckarspitze (Rheinhafen), den Mühlauhafen, den Binnenhafen, den Verbindungskanal mit dem alten Zollhafen und dem Neckarhafen. Der Staatshafen hat einen Gesamtflächeninhalt von 25 900 a, wovon 11 000 a Wasserfläche und 5500 a Lagerplätze. Die Länge der Hafenbecken beträgt 5,5 km. Verladeufer 19,5 km, davon 5,4 km auf Kaimauern mit E. V. Der Hafen ist ausgestattet mit 111 km Geleisen, 20 km Straßen, 6 Drehbrücken, 1 festen Brücke mit Kammerschleuse, 109 Dampf-, Hand- und elektrischen Kranen, stärkster Kran 30 t Tragkraft, 15 Elevatoren, 56 Lagerhäusern, 29 Werfthallen mit 1 200 000 qm Lagerfläche, Speichern mit 9 Silos von zusammen 1 100 000 Sack Fassungsraum, Magazinen und Zollniederlagen, 20 Petroleumtanks und Kellerraum für feuergefährliche Stoffe, 1 Schiffbauanstalt, 1 Kohlenladebrücke und 8,8 km Hochbahn für Kohlenverladung. Im Hafengebiet befindet sich der Zentralgüterbahnhof.

Betrieb: Staatlich. Großh. Güterverwaltung. Geschäftsräume Güterhallenstraße 24. Aufsicht (Hafenverwaltung über die gesamten Hafenanlagen) durch Großh. Hauptzollamt Mannheim. Hafenkommissar, Vorstand des Hauptzollamts, Oberzollinspektor Bender, Geschäftsräume Parkring 47/49. Hafenmeister Rohleder, 8 Hafenmeistergehilfen, Dienstgebäude an der Kammerschleuse im Mühlauhafen.

Der städtische Industrie- und Floßhafen liegt auf dem rechten Neckarufer und erstreckt sich bis zum Rhein unterhalb Sandhofen. Er umfaßt das Hauptbecken mit den Hafeneinfahrten und 4 Stichbecken mit einer Gesamtlänge von 3,7 km. Gesamtfläche 24 723 a, wovon 9670 a Wasserfläche. Lager- und Industrieplätze 10 300 a. 6 km Verladeufer mit E. V., 1,5 km ohne E. V., 1,9 km Kaimauer. Im Bedarfsfalle können im Industriefhafen 8,5 km Ufer ausgebaut werden. Die Wasserfläche des ausgebauten Hafens beträgt rund 6800 a. Im Hafengebiet liegen rund 27 km Geleise, 8,50 km Straßen, 2 Drehbrücken, 2 feste



Brücken, 1 Kammerschleuse und 1 Floßschleuse. Es sind vorhanden 11 Krane, 3 Getreideelevatoren, 7 Silos und Lagerhäuser, 2 Kohlenladebrücken, 1 Schiffbauanstalt und 1 Elektrizitätswerk, 44 Fabriken.

Die Hafensohle liegt im offenen Rhein- und Neckarhafen, sowie im Binnenhafen auf 0, im Mühlauhafen und im Verbindungskanal 0,25 m über 0 Mannheimer Rheinpegel. Für den Industrie- und Floßhafen wird eine Sohlentiefe von 0,50 m unter 0 Mannheimer Rheinpegel angestrebt.

Abgaben werden nicht erhoben.

An Sonn- und Feiertagen Betriebsruhe. Ausnahmen zulässig.

Gesamt-Verkehr 1907: Rhein und Neckar 6 095 924 t, gegen 1906 mehr 590 139 t.

9. **Ludwigshafen:** Sicherheits- und Handelshafen; a) Frei- oder Zollhafen am freien Strom; b) Winterhafen 2,9 ha; c) Luitpoldhafen 10,5 ha und Mundenheimer Altrhein. E. V.

Gesamt-Werftlänge am freien Strom 5,45 km, 9 Lagerhäuser, 26 Lager-, Werft- und Abfällhallen, 3 Tanklager mit 22 Tanks, 9 Elevatoren, 55 elektrische und Dampfkrane, 2 Handkrane, 3 Pumpwerke mit Dampftrieb, 1 Kohlenverladebrücke, Stärkster Kran 10 t Tragkraft.

Die Hafensohle im Winterhafen und Luitpoldhafen liegt 0,30 m, im Mundenheimer Altrhein 1,0 m unter 0 Ludwigshafener Pegel.

Verwaltung: Staatlich. Königl. Hauptzollamt Ludwigshafen, Alte Hafenstraße 6. Hafenkommisär Königl. Regierungsrat Baumann, Hafenmeister Fischer, Zollhafen, Kaihalle III, Blättner, Luitpoldhafen.

Abgaben werden nicht erhoben.

An Sonn- und Feiertagen Betriebsruhe. Ausnahmen für die Zeit außerhalb des Gottesdienstes zulässig.

Gesamt-Verkehr 1907: 2 180 444 t gegen 1906 mehr 403 244 t.

10. **Worms:** 1. Handelshafen, Hafenbecken 330 a mit E. V. Floßhafen 447 a mit E. V., Gesamt-Werftlänge 3,8 km, davon 1,7 km am freien Strom, 220 m mit senkrechter und 3,58 km mit geböschter Ufermauer. 6 Dampfkrane von 2,5—5 t Tragkraft, 1 Handkran von 4 t Tragkraft, 1 Getreideelevator, Lagerhaus mit Schüttböden, Silos und Oelkeller, 11 Lagerhallen. Billiges Industriegelände.

Die Hafensohle im Handelshafen liegt 3,20 m, im Floßhafen 1,70 m unter 0 Wormser Pegel.

Verwaltung: Städtische Hafendirektion. Hafenamt: Nibelungenring 60. Hafendirektor Rix, Hafenmeister Schleich.

An Abgaben werden erhoben: Werftgebühren.



An Sonn- und Feiertagen Betriebsruhe. Ausnahmen in dringenden Fällen mit Genehmigung der Polizeibehörde zulässig.

Gesamt-Verkehr 1907: 354514 t, gegen 1906 mehr 13869 t.

2. Staatlicher Sicherheitshafen 71 a ohne E. V.

Verwaltung: Großh. Wasserbauamt Worms, Rheinstraße 66.

11. **Gernsheim**: Handels- und Sicherheitshafen 190 a mit E. V., 200 a ohne E. V., 370 m Ladeplätze mit E. V., 60 a ohne E. V., 400 m Ladeplätze ohne E. V., Floßhafen 60 a mit E. V., 2 Dampfkrane von je 3 t Tragkraft. Hochbahnanlage und Kohlensiebwerk. Elektrische Beleuchtung zum Nachtbetrieb.

Die Hafensohle liegt 2,50 m unter 0 Gernsheimer Pegel.

Verwaltung: Staatlich. Großh. Wasserbauamt Worms. Hafenmeister: den Dienst versieht Großh. Brückenmeister Petry an der Rheinüberfahrt.

An Abgaben werden erhoben: Werftgebühren, Niederlagegebühren, Krangebühren, Waggebühren, Hafenschutzgebühren (der Bahnanschluß für den Hafenbetrieb ist gebührenfrei).

An Sonn- und Feiertagen Betriebsruhe.

Gesamt-Verkehr 1907: 106852 t, gegen 1906 mehr 21218 t.

12. **Oppenheim**: Handels- und Sicherheitshafen 200 a, 1000 m Ladeplätze ohne E. V.

Die Hafensohle liegt 1,50 m unter 0 Oppenheimer Pegel.

Verwaltung: Staatlich. Großh. Wasserbauamt Worms. Betriebsleitung: Großh. Bürgermeisterei Oppenheim. Hafenaufsichtsbeamter Großh. Dammwärter Seibert am Hafen.

An Abgaben werden erhoben: Niederlagegebühren, Hafenschutzgebühren.

13. **Nierstein**: Offene Ladestelle mit E. V., 680 m nutzbare Werftlänge, 1 elektrischer Kran.

Verwaltung: Großh. Bürgermeisterei Nierstein. Aufsichtsbeamter Großh. Brückenmeister Allmannsdörfer am Fahrt.

Gesamt-Verkehr 1907: 36618 t, gegen 1906 mehr 9185 t.

14. **Goldgrund**: Staatlich. Sicherheitshafen 120 a, nicht hochwasserfrei.

Verwaltung: Großh. Wasserbauamt Mainz. Hafenaufsichtsbeamter Großh. Dammwärter Kleinschmitt zu Kornsand.

- 15. Weisenau:** 1. Privatladestelle der Portland-Zementwerke Heidelberg und Mannheim, hochwasserfrei. 240 m Werftlänge mit E. V., 2 Handkrane, 1 Dampfkran.  
Gesamt-Verkehr 1907: 100 657 t, gegen 1906 mehr 17 733 t.  
2. Offene Ladestelle am Ort ohne E. V. nicht hochwasserfrei. 480 m nutzbare Werftlänge.  
Verwaltung: Großh. Bürgermeisterei Weisenau.  
Abgaben werden nicht erhoben.  
Gesamt-Verkehr 1907: 71 410 t, gegen 1906 mehr 15 182 t.
- 16. Gustavsburg:** Bedeutender Kohlen-Umschlagplatz, 3 Brikettfabriken der Firmen Math. Stinnes und Harpener Bergbau-Aktiengesellschaft, Mülheim-Ruhr und Fr. Haniel & Co., Duisburg-Ruhrort. Handelshafen 982 a mit E. V., 3 Hafenbecken, durchschnittlich 250 m und 1 Becken rd. 600 m lang, Sohlenbreite 50 m, das 5. Becken ist Privathafen der Firma Math. Stinnes in Mülheim-Ruhr, 2782 m Ladeplätze mit E. V., 24 Dampfkrane, 3 elektrische Krane von 5,10 und 12 t Tragkraft. 44 Ladeschuppen.  
Die Hafensohle liegt in allen Hafenbecken 1,50 m unter 0 Gustavsburger Pegel.  
Verwaltung: Staatliche Eisenbahnverwaltung, Geschäftsraum: Güterabfertigung. Leitung: Obergütervorsteher Pfaff. Lademeister Keim am Hafen I.  
Abgaben werden außer Kranegebühren nicht erhoben.  
An Sonn- und Feiertagen Betriebsruhe. Ausnahmen in dringenden Fällen zulässig.  
Gesamt-Verkehr 1907: 1 065 885 t, gegen 1906 mehr 267 216 t.
- 17. Mainz:** Handels- und Sicherheitshafen 1200 a mit E. V., 460 a ohne E. V. Floßhafen 4170 a z. T. mit E. V. Sicherheits- (Winter-) Hafen 420 a z. T. ohne E. V. Verladeufer 6,4 km. Neues Industriegebiet auf der Ingelheimer Aue zwischen Floßhafen und Rhein, Elektrizitätswerk, Hobelwerk, Dampf- mühle und mehrere Fabriken, sämtlich mit E. V. Die Hafenanlagen besitzen 1 Dampfkran und 1 elektrischen Kran von je 5 t Tragkraft, 1 Handkran, 13 hydraulische Krane, 7 hydraulische Warenaufzüge, Warenlagerhaus, Zollniederlage, Revisionshalle, Getreide-Elevatorspeicher mit Schüttböden und Silos, Werft- und Lagerhallen, Petroleum-Tankanlagen, Kohlenlager, Spiritus- und Oellager.  
Die Hafensohle im Handels- und Sicherheitshafen liegt 2,50 m, im Winter- und Floßhafen 1,80 m unter 0 Mainzer Pegel.

Verwaltung: Städtische Hafen- und Lagerhausverwaltung, am Zollhafen 5. Hafendirektor Gfrörer, Hafenmeister Frank.

An Abgaben werden erhoben: Werftgebühren und Hafenschutzgebühren.

An Sonn- und Feiertagen Betriebsruhe, Ausnahmen zulässig.

Gesamt-Verkehr 1907: 1271389 t, gegen 1906 mehr 169341 t.

18. **Mainz-Kastel**: 1. Hafen der Eisenbahnverwaltung. 104 a mit E. V. 130 m Verladeufer am freien Strom, 3 Dampfkrane. Stärkster Kran 5 t Tragkraft.

Die Hafensohle liegt 1,60 m unter 0 Mainzer Pegel.

Verwaltung: Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion in Wiesbaden, Hafenaufsichtsbeamter Vorstand der Güterabfertigung im Bahnhof.

Abgaben werden außer Hafenschutzgebühren nicht erhoben.

An Sonn- und Feiertagen Betriebsruhe.

2. Amöneburg. Privatladestellen der Firmen Dyckerhoff & Söhne und H. & E. Albert. 775 m Werftlänge ohne E. V., 4 Dampfkrane, 2 Schwimmkrane, Verladegerüst 160 m lang mit elektrischem Kran.

Die Hafensohle liegt 1,80 m unter 0 Mainzer Pegel.

Gesamt-Verkehr in Mainz-Kastel mit Amöneburg 1907: 643512 t, gegen 1906 mehr 21696 t.

19. **Bleibrich**: 1500 m Ladeplätze ohne E. V., mehrere Privat-Dampfkrane und Ladevorrichtungen.

Verwaltung: Städtisch. Geschäftsraum im Rathaus. Hafenkommisar Oberbürgermeister Vogt, Werftaufseher Strauß.

Gesamt-Verkehr 1907: 115605 t, gegen 1906 mehr 15007 t.

20. **Schierstein**: Sicherheits-, Handels- und Floßhafen 2710 a, 800 m Ladeplätze.

Die Hafensohle liegt 0,75 m unter 0 Binger Pegel.

Verwaltung: Staatlich. Königl. Wasser-Bauinspektion Bingerbrück. Hafenaufsichtsbeamter Königl. Wasserbauwart Hesse, Hafenwächter Bettendorf, am Hafen.

An Abgaben werden erhoben Ufergebühren, Hafenschutzgebühren.

An Sonn- und Feiertagen keine Beschränkung.

Gesamt-Verkehr 1907: 172059 t, gegen 1906 weniger 10481 t.

21. **Budenheim**: Ladestelle ohne E. V., 360 m Lagerplätze, nicht hochwasserfrei.

Aufsicht: Großh. Bürgermeisterei Budenheim.

Abgaben werden nicht erhoben.



Gesamt-Verkehr 1907: 186 419 t, gegen 1906 mehr 10 965 t.

22. **Frei-Weinheim:** Offene Ladestelle und Hafenbecken, nicht hochwasserfrei, 620 m Werftlänge, davon 320 m mit E. V., 1 Dampfkran von 4 t Tragkraft.

Die Hafensohle im Hafenbecken liegt 1,50 m unter 0 Frei-Weinheimer Pegel.

Aufsichtsbeamter Großh. Dammwärter Molter.

Abgaben werden nicht erhoben.

Gesamt-Verkehr 1907: 24 232 t, gegen 1906 weniger 20 803 t.

23. **Rüdesheim:** Staatlicher Sicherheitshafen ohne E. V. 437 a. Verwaltung: Königl. Wasser-Bauinspektion Bingerbrück.

24. **Bingen:** 1. Staatlicher Sicherheitshafen 1048 a. 90 m stehende und 240 m geböschte Ufermauer mit E. V.

Verwaltung: Großh. Wasserbauamt Mainz. Hafenaufsichtsbeamter Großh. Hafenmeister Hammer am Hafen.

2. Städtischer Handelshafen am freien Strom, Gesamt-Werftlänge 1500 m, davon 1360 m mit senkrechter, 140 m mit geböschter Ufermauer mit E. V., 5 elektrische Krane, stärkster Kran 7 t Tragkraft, 1 Getreidelagerhaus mit Elevator, 10 Lagerhallen, 1 Petroleumtank, 2 Kohlenlager mit Hochbahn.

Die Hafensohle im staatlichen und städtischen Hafengebiet liegt 0,75 m unter 0 Binger Pegel.

Verwaltung: Großh. Bürgermeisterei Bingen, Hafenmeister Schaefer, Städt. Hafenamt, Hafenstraße 23.

An Abgaben werden im städtischen Handelshafen erhoben: Ufergebühren, Krangebühren, Waggebühren, Lagergebühren, Hafenfracht für Eisenbahnwagen. Im staatlichen Sicherheitshafen werden z. Zt. Hafenschutzgebühren nicht erhoben.

An Sonn- und Feiertagen Betriebsruhe. Ausnahmen für Stückgut und in dringlichen Fällen außerhalb des Hauptgottesdienstes zulässig.

Gesamt-Verkehr 1907: 250 991 t, gegen 1906 mehr 18 341 t.

25. **Oberwesel:** Sicherheits- und Handelshafen 268 a mit E. V. Hafenaufsichtsbeamter Königl. Wasserbauwart Lewald in Bacharach.

26. **Loreley-Hafen:** Staatlicher Sicherheitshafen 605 a mit E. V. (Kleinbahn).

Die Hafensohle liegt 1,10 m unter 0 St. Goarer Pegel.

Hafenaufsichtsbeamter Kgl. Wasserbauwart Laukan in St. Goar.

- 27. St. Goar:** Sicherheitshafen 243 a, nicht hochwasserfrei.  
Die Hafensohle liegt 0,30 m unter 0 St. Goarer Pegel.  
Hafenaufsichtsbeamter Kgl. Wasserbauwart Laukan in St. Goar.
- 28. Oberlahnstein:** Sicherheits- und Handelshafen 600 a, Lade-  
stelle 550 m Ladeplätze zum Teil mit E. V. Magazinspeicher  
für Getreide mit Elevator, 4 Lagerschuppen, 3 Dampfkrane,  
stärkster Kran 2,5 t Tragkraft, 1 elektrischer Kran von  
4 t Tragkraft, 1 Eisenerzkipper.  
Die Hafensohle liegt 1,0 m unter 0 Coblenzer  
Pegel.  
Verwaltung: Staatlich. Kgl. Wasser-Bauinspektion  
Diez a. d. Lahn. Hafenmeister Ostendorf.  
An Abgaben werden erhoben: Hafenbenutzungs-  
gebühren, Hafenschutzgebühren.  
An Sonn- und Feiertagen Betriebsruhe. Ausnahmen  
zulässig.  
Gesamt-Verkehr 1907: 403 808 t, gegen 1906 mehr  
22 333 t.
- 29. Coblenz:** 1. Handelshafen. An der Mosel 540 m Lade-  
plätze mit E. V., 650 m ohne E. V. — Am Rhein 300 m  
Ladeplätze ohne E. V., 3 Handkrane, 1 elektrischer Kran,  
stärkster Kran 9 t Tragkraft, Zollhafen mit 2 Ladeschuppen,  
18 Schuppen im freien Verkehr.  
Verwaltung: Städtische Hafen- und Werftbahn-  
Verwaltung. Hafen- und Werftinspektor (zugl. Königl.  
Hafenkommissar Hayn. Dienstgebäude auf dem Mosel-  
werft.  
An Abgaben werden erhoben: Werft- und Kran-  
gebühren, Lagergebühren, Werftbahngebühren.  
An Sonn- und Feiertagen Betriebsruhe.  
Gesamt-Verkehr 1907: Rhein- und Mosel 114 905 t, gegen  
1906 mehr 3143 t.  
2. Staatlicher Sicherheitshafen bei Coblenz-  
Lützel 180 a.  
Die Hafensohle liegt 0,80 m unter 0 Coblenzer  
Pegel.  
Verwaltung: Königl. Wasser-Bauinspektion Coblenz-  
Rhein.
- 30. Brohl,** Staatlicher Sicherheitshafen 505 a mit E. V., nicht  
hochwasserfrei, 650 m Ladeplätze zum Teil mit E. V.  
Die Hafensohle liegt 1,30 m unter 0 Cölner Pegel.  
Verwaltung: Königl. Wasser-Bauinspektion Cöln.  
Hafenaufsichtsbeamter Königl. Wasserbauwart Hill,  
Mittelstraße 12.  
An Abgaben werden erhoben: Werftgebühren, Hafenschutzgebühren.

An Sonn- und Feiertagen Betriebsruhe.

Gesamt-Verkehr 1907: 65 151 t gegen 1906 mehr 2723 t.

- 31. Oberwinter:** Staatlicher Sicherheitshafen 711 a, 500 m Ladeplätze.

Die Hafensohle liegt 1,50 m unter 0 Linzer Pegel.

Hafenaufsichtsbeamter Königl. Wasserbauwart Stamm.

Abgaben werden außer Hafenschutzgebühren nicht erhoben.

- 32. Bonn:** Werft 700 m Ladeplätze, 1 fahrbarer Dampfkran von 4 t Tragkraft, 1 Ladeschuppen, 1 Elevator.

Die Hafensohle liegt 1,01 m unter 0 Bonner Pegel.

Verwaltung: Städtisches Werftamt. Rheinwerft 27. Werft- und Brückenmeister Hausen.

An Abgaben werden erhoben: Werftgebühren, Krangebühren und Werftlagergebühren.

An Sonn- und Feiertagen Betriebsruhe. Ausnahmen bestehen für Güterdampfer und sind im übrigen in dringlichen Fällen zulässig.

Gesamt-Verkehr 1907: 51 195 t, gegen 1906 weniger 2 063 t.

- 33. Cöln:** Zoll- und Handelshafen, Hafenbecken 570 a, Werftlänge 8,3 km, davon 6,8 km am offenen Strom, 4,7 km mit senkrechter, 3,6 km mit geböschter Ufermauer. 26 Lagerhäuser, Getreidespeicher und Schuppen. Endpunkt des direkten Rhein-See-Verkehrs. 34 hydraulisch betriebene fahrbare Portalkrane von 1,8 bis 5 t Tragkraft, 7 Dampfkranen von 2,5 bis 4 t Tragkraft, 1 Handkran, 2 Getreide-Elevatoren. Stärkster Kran ein elektrisch betriebener feststehender Kran von 30 t Tragkraft.

- 34. Cöln-Deutz:** Umschlags- und Industriehafen. Hafenbecken 925 a. 670 m Werftlänge mit senkrechter, 2100 m mit geböschter Mauer. 4 Dampfkranen von 2,5 bis 6 t Tragkraft, 2 elektrisch betriebene Portalkrane von je 4 t Tragkraft, 1 Handkran von 10 t Tragkraft, 1 fahrbarer Getreide-Elevator, 1 Kohlentrichter. In Cöln und Cöln-Deutz zus. 50 Krane, 3 Getreide-Elevatoren und 1 Kohlentrichter. Alle Anlagen mit E. V.

Die Hafensohle des links- und rechtseitigen Hafenbeckens liegt 2,0 m unter 0 Cölner Pegel.

Verwaltung der Häfen Cöln und Cöln-Deutz: Städtische Hafenverwaltung, Hafendirektor (zugl. Königl. Hafenkommisnar) Christophe. Hafenamtsgebäude: Bayenstraße 2, Hafeninspektor Krützfeld.

An Abgaben werden erhoben: Werftgebühren und Hafenschutzgebühren.

An Sonn- und Feiertagen Betriebsruhe. Ausnahmen in dringenden Fällen mit Genehmigung der Hafenzollbehörde zulässig.



Gesamt-Verkehr 1907: 1 036 739 t, gegen 1906 weniger 47 391 t.

**35. Mülheim-Rhein:** 1. Staatlicher Sicherheits- und Umschlagshafen mit E. V.

Verwaltung: Königl. Wasser-Bauinspektion Cöln. Hafenaufsichtsbeamter Königl. Wasser-Bauwart Jacob, Cöln-Deutz, Auenweg.

Abgaben werden außer Hafenschutzgebühren nicht erhoben.

2. Städtischer Handelshafen 1273 a mit E. V. Werftlänge 1 km mit E. V. 9 Dampfkran, 1 Handkran, stärkster Kran 6 t Tragkraft, 2 Lagerhäuser, 2 Elevatoren, Zollhafen mit zollfreier Niederlage.

Die Hafensohle beider Häfen liegt 1,80 m unter 0 Cölner Pegel.

Verwaltung: Städtische Werftverwaltung. Dienstgebäude im Hafengebiet. Hafendirektor Stoll.

An Abgaben werden erhoben: Werftgebühren und Krangebühren.

An Sonn- und Feiertagen Betriebsruhe, Ausnahmen in dringenden Fällen zulässig.

Gesamt-Verkehr 1907: 409 574 t, gegen 1906 weniger 60 351 t.

**36. Neuss (am Erft-Kanal):** Sicherheitshafen, Zoll- und Handelshafen, Industriehafen. Kohlenumschlagshafen für den linksseitigen Kohlenbezirk. 1500 a, Ladeplätze 8000 a mit E. V. 5 elektrische, 2 Dampfkran, stärkster Kran 6 t Tragkraft, 3 Elevatoren, Getreidespeicher 80 000 Sack fassend. Neu-erbautes städtisches Lagerhaus. Floßhafen im Bau. Erweiterung der Hafenanlagen beabsichtigt.

Die Hafensohle liegt 1,60 m unter 0 Düsseldorfer Pegel.

Verwaltung: Städtisches Hafenamt. Hafendirektor Aussem.

An Abgaben werden erhoben: Werft- und Hafenschutzgebühren, Kran-, Wiege- und Verladegebühren.

Gesamt-Verkehr 1907: 434 106 t, gegen 1906 mehr 68 623 t.

**37. Heerdt (an der Mündung des Erft-Kanals in den Rhein):** 400 m Ladeplätze mit E. V. 5 Dampfkran, 1 Kohlen-richter, Elevatoranlage, 5 Lagerschuppen, große Lagerplätze, Industriegelände mit E. V., eigene Industrie- und Hafenbahn.

Die Hafensohle liegt 1,90 m unter 0 Düsseldorfer Pegel.

Verwaltung: Gemeinde-Werft-Verwaltung. Werftinspektor Stolz.

An Abgaben werden erhoben: Werftgebühren, Krangebühren, Wiegegebühren.

Gesamt-Verkehr 1907: 253 621 t, gegen 1906 mehr 154 159 t.

38. **Düsseldorf:** Zoll- und Handelshafen, Holz- und Industriehafen, Petroleumhafen, Sicherheitshafen 3950 a, Uferlänge 10 km, davon 2,7 km Kaimauer, 4,3 km gepflasterte Böschung, Werftlänge am freien Strom 1,65 km, 34 elektrisch betriebene Krane von 1,5 bis 4,5 t Tragkraft: stärkster Kran 25 t Tragkraft, 25 Ladeschuppen und Speicher, 5 Elevatoren, sämtliche Anlagen mit E. V. 43 km Eisenbahngleise.

Gesamt-Hafenbaukosten 20 000 000 M.

Die Hafensohle liegt 5,0 m unter 0 Düsseldorfer Pegel.

Verwaltung: Städtische Hafenverwaltung. Hafendirektor (zugl. Königl. Hafenkommisnar) Zimmermann im Hafenamt, Hafenmeister Schall.

An Abgaben werden erhoben: Werftgebühren von den ankommenden Schiffsgütern, Hafenschutzgebühren.

An Sonn- und Feiertagen Betriebsruhe.

Gesamt-Verkehr 1907: 1 133 344 t, gegen 1906 mehr 16 887 t.

39. **Crefeld:** Rheinhafen, neu erbaut, am 1. November 1905 in Betrieb genommen.

Zoll- und Handelshafen mit 1,8 km Uferlänge am freien Strom, 460 m senkrechtem Kai und 1,35 ha Lagerfläche E. V. Lagerhaus mit öffentlicher Zoll- und freier Niederlage, Werft-Lagerhalle, 3 elektrisch betriebene Krane, 1 Dampfkran. Industriehafen mit Holz- und Petroleumhafen, Hafenbecken, zugleich Sicherheitshafen 19,8 ha. Industriegelände und Lagerplätze 80 ha. Eine Erweiterung der Hafenanlagen ist in Aussicht genommen. Gesamtkosten der Hafenanlagen 11 000 000 M.

Die Hafensohle liegt 0,50 bis 1,0 m unter 0 Crefelder Pegel.

Verwaltung: Städtisches Hafenamt. Hafendirektor (zugleich Königl. Hafenkommisnar) Pohl.

An Abgaben werden erhoben: Werftgebühren, Krangebühren, Wiegegebühren, Lagergebühren, Hafenschutzgebühren.

An Sonn- und Feiertagen Betriebsruhe. Ausnahmen in dringenden Fällen zulässig.

Gesamt-Verkehr 1907: 71 984 t, gegen 1906 mehr 34 536 t.

40. **Urdingen:** 1600 m Ladeplätze zum größten Teil mit E. V. 5 Dampfkran, 1 Handkran, 7 Elevatoren, 4 Ladeschuppen. Bau eines großen Lagerhauses und Aufstellung eines Portalkrans in Aussicht genommen.

Verwaltung: Städtische Werftverwaltung. Werftamt auf dem Rheinwerft. Werftmeister Linder.

An Abgaben werden nur Werftgebühren erhoben.

Gesamt-Verkehr 1907: 441 615 t, gegen 1906 mehr 3473 t.

41. **Rheinhausen**: Hafen der Friedrich-Alfred-Hütte, Firma Fried. Krupp, Aktiengesellschaft in Essen a. d. Ruhr, 595 a mit E. V. 9 Erzverladebrücken. Hafenaufsicht: Königl. Wasser-Bauinspektion Düsseldorf.

Die Hafensohle liegt 1,0 m unter 0 Duisburg-Ruhrorter Pegel.

Gesamt-Verkehr 1907: 922 659 t, gegen 1906 weniger 76 771 t.

42. **Duisburg-Hochfeld**: Eisenbahnfiskalischer Nord-Kultus- und Südhafen, 657 a, nutzbare Werftlänge 1,9 km, 2 Kohlenkipper, 15 Dampfkrane, stärkster Kran 4 t Tragkraft. Alle Anlagen mit E. V.

Geschäftsraum des Hafenaufsichtsbeamten am Kipper II.

Gesamt-Verkehr 1907: 892 247 t, gegen 1906 weniger 250 471 t.

43. **Duisburger Rheinufer**: Im Besitz und Betrieb der Großindustrie, Brückenbau-Anstalt, Kupferwerk, Zink- und Eisenhütten-Werke. 2 automatisch bewegliche, elektrisch betriebene Erzaufzüge, 3 elektrische Krane, 5 Dampfkrane für den Schiffsverkehr und 2 Dampfkrane zum Auskranen von Kies, 1 Kiesaufzug. Alle Anlagen mit E. V.

44. **Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen.**

a) **Duisburger Hafen**: Alter Hafen und Parallelhafen 4250 a, 9800 m Ladeplätze mit E. V. 11 km Werftlänge, 0,2 km am freien Strom, 18 Getreide-Elevatoren, 19 Dampfkrane von 4,5 t Tragkraft, 2 elektrische Krane, 8 Kohlenkipper, 1 elektrischer Kohlenaufzug, 1 elektrischer Salzaufzug mit Selbstgreifer, 80 Speicher.

b) **Duisburg-Ruhrorter Hafen**: Alter Hafen, Schleusen-, Nord-, Süd- und Kaiserhafen; 5130 a mit E. V. Länge der Hafenbecken 7,5 km; 9 Kohlenkipper, 35 Dampfkrane bis zu 5 t Tragkraft; 3 elektrische Erzverladebrücken, 3 Elevatoren, Getreidespeicher, Ladebühnen.

Die neuen Hafenbecken A, B und C. sowie die neue Zufahrt vom Rhein sind fertig gestellt und am 20. Juni 1908 dem Betrieb übergeben. Dieselben haben eine Sohlenbreite von 100 m.

In diesen Becken sind 7 elektrische Kipper im Betrieb, vorgesehen sind 11 Kipper. Im neuen Hafenkanal (neue Zufahrt vom Rhein) sind aufgestellt 7 elektrische Krane, davon 3 Portalkrane von 6—9 t Tragkraft.

Die Hafensohle der alten Hafenteile liegt 2,0 m (wird auf 2,75 m vertieft), der neuen Teile 2,60 m unter 0 Duisburg-Ruhrorter Pegel. Die Hafensohle der



Duisburger Häfen liegt 2,40 m unter 0 Duisburger Pegel.

Verwaltung: Staatliche Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen. Duisburg-Ruhrort, Oberdammstraße 3.

Leiter: Regierungs- und Baurat Stelkens, Hafeninspektor Kulms in Duisburg, Geschäftszimmer im Hafencamt, Hafeninspektor Neue in Duisburg-Ruhrort, Geschäftszimmer an der Vinckebrücke.

An Abgaben werden erhoben: Hafengebühren, Ufergebühren, Hafenschutzgebühren.

Gesamt-Verkehr in den Duisburg-Ruhrorter Häfen 1907: 13 621 728 t, gegen 1906 mehr 529 547 t.

45. **Duisburg-Ruhrort:** Eisenbahnhafen für Güter, 1 Kiesverladestelle mit Dampfkran und 1 solche mit Elevator.

Verwaltung: Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen, Duisburg-Ruhrort, Oberdammstraße 3.

Gesamt-Verkehr 1907: 483 596 t, gegen 1906 weniger 71 848 t.

46. **Homburg:** Hafen des Kohlenbergwerks Rheinpreußen, zum Teil im Betrieb mit 3 elektrischen Kranen, zum Teil noch im Bau. Nach Fertigstellung 8 elektrische Krane.

Verwaltung: Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion I Crefeld. Hafenaufsichtsbeamter Oberbahnhofsvorsteher Kaaf.

An Abgaben werden erhoben: Werftgebühren, Hafengeld, Hafenschutzgebühren.

An Sonn- und Feiertagen Betrieb ohne Beschränkung. Löschen und Laden von Gütern jedoch nicht gestattet.

47. **Alsum mit Schwelgern:** Häfen der Gewerkschaft „Deutscher Kaiser“ in Bruckhausen an der Mündung der Emscher, 100 a mit E. V. 10 Dampfkranen, stärkster Kran, 4,5 t Tragkraft, 1 elektrisch betriebene Erzverladebrücke.

Der Hafen Schwelgern besitzt 6 elektrisch betriebene Krane von je 8 t Tragkraft, 6 desgl. von je 6 t Tragkraft, 2 Verladebrücken und 2 Tempelkrane von je 8 t Tragkraft.

Verwaltung: Hafen- und Eisenbahn-Bauamt der Gewerkschaft „Deutscher Kaiser“. Geschäftsraum: Hafencamt in Schwelgern. Hafenaufsicht: Königl. Wasser-Bauinspektion Wesel.

An Abgaben werden erhoben im Hafen Schwelgern: Hafenschutzgebühren.

Die Hafensohle des Hafens Alsum liegt 2,0 m, diejenige des Hafens Schwelgern 4,0 m unter 0 Duisburg-Ruhrorter Pegel.

Gesamt-Verkehr im Hafen Alsum 1907: 1 436 039 t, gegen 1906 weniger 298 362 t, im Hafen Schwelgern 1907: 800 750 t, gegen 1906 mehr 429 904 t.

48. **Walsum:** Hafen der Gutehoffnungshütte in Oberhausen zum Umschlag von Kohlen, Erzen, Fertigprodukten und Arbeitsmaterialien. Kaimauer am freien Strom und am Ost- und Westkai des Hafenbeckens. Der Kohlen- und Erz-lagerplatz sind durch je 1 elektrisch betriebene Verlade-Transportbrücke von 90 m bzw. 62,5 m Lichtweite über-spannt, deren Drehkrane je 10 t Tragkraft besitzen. Auf den Kaimauern 7 elektrisch betriebene Drehkrane von je 10 t Tragkraft. Die Erze werden mit Greifer und durch Hand zu füllende Klappkübel in Talbotwagen von 50 t Inhalt geladen. Die (eigenen) Kohlenwagen der Hütte be-sitzen 4 abhebbare Klappkasten von je 8 t Inhalt, welche durch die Transportbrücken bzw. Krane ins Schiff ent-leert werden. Leistung eines Drehkrans in 10 Stunden 1600—2000 t.

Die Hafensohle liegt 4,15 m unter 0 Duisburg-Ruhrorter oder 1,78 m unter 0 Orsoyer Pegel.

Verwaltung: Hafenamt Ackerstraße 115. Leitung: 1 Hafenverwalter, 2 Hafenmeister. Hafenaufsicht; Königl. Wasser-Bauinspektion Wesel.

Abgaben werden nach besonderem Tarif nur von Schiffen erhoben, die nicht Güter der Hütte führen.

An Sonn- und Feiertagen Betriebsruhe.

Gesamt-Verkehr 1907: 1380510 t, gegen 1906 mehr 148690 t.

49. **Orsoy:** Staatl. Sicherheitshafen 55a ohne E. V.

Die Hafensohle liegt 1,70 m unter 0 Orsoyer Pegel.

Hafenmeister Königl. Wasserbauwart Becker, Eger-straße 20.

50. **Wesel:** 1. Staatlicher Sicherheitshafen 470a; 2. Städtischer Sicherheits- und Handelshafen 172a (ist für beladene Schiffe erst bei einem Wasserstande von + 1,0 m a. P. zugänglich), Werftlänge 1 km mit E. V., 2 Handkrane, 1 Dampfkran, stärkster Kran 3,75 t Tragkraft.

Die Hafensohle im staatlichen Sicherheitshafen liegt 2,70 m, im städtischen Hafengebiet 0,70 m unter 0 Weseler Pegel.

Verwaltung: Städt. Hafenamt, Rheinvorstadt 1325/2.

An Abgaben werden erhoben: Hafengebühren nach Ablauf von 14 Löschtagen.

An Sonn- und Feiertagen Betriebsruhe.

Gesamt-Verkehr 1907: 751238 t, gegen 1906 mehr 196230 t.

51. **Emmerich:** Staatl. Sicherheits-, Handels- und Grenzhafen 952a. Ladeufer 2,96 km mit E. V., 1 Magazinspeicher, 4 Zollniederlagen, 3 Hand-, 4 Dampfkrane, 3 elektrische Krane, stärkster Kran 5 t Tragkraft.

Im Ausbau begriffen ist ein städtischer Industriehafen von 1,4 km Länge, mit Bahnanschluß und modernen Ladevorrichtungen. Für gewerbliche Niederlassungen mit Bezug und Versand von Massengütern geeignet.

Die Hafensohle im staatlichen Hafen liegt 2,40 m, im städtischen Industriehafen 2,05 m unter 0 E m m e r i c h e r Pegel.

Verwaltung: Königl. Hafenkommisnar Bürgermeister Menzel, Geschäftsräume im Rathaus. Hafenmeister Königl. Strommeister K o k k e.

An A b g a b e n werden erhoben: Hafengebühren, Werftgebühren, Hafenschutzgebühren.

An Sonn- und Feiertagen Betriebsruhe. Ausnahmen in dringenden Fällen zulässig.

Zusammengefaßt ist für die deutschen Rhein-Häfen zu erwähnen, daß der Gesamt-Verkehr im Jahre 1907 betrug:

- a) in der Hafengruppe Mannheim-Rheinau-Ludwigs-hafen 10 075 100 t, gegen 1906 mehr 1 335 663 t.
- b) in der Duisburg-Ruhrorter Hafengruppe einschl. Rheinhausen, Alsum und Schwelgern 18 157 019 t, gegen 1906 mehr 261 999 t.
- c) in den im Jahresbericht der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt für 1907 aufgeführten deutschen Rhein-Häfen zusammen 41 476 828 t, gegen 1906 mehr 2 925 090 t.

(Die Häfen des kanalisierten Mains sind bei c) nicht inbegriffen.)

## b. Niederländische Stromstrecken.

### I. Nördlicher Schiffahrtsweg nach Rotterdam.

52. **Arnhem**: Handelshafen 96 a, 1 Handkran 10 t.

Verwaltung: Städtisch. Hafendirektor W. F. C. Schaap, Hafenmeister J. Brinkert, Geschäftsräume an der Ooststraße.

An A b g a b e n werden erhoben: Hafen- und Ufergebühren.

Gesamt-Verkehr 1907: 18 957 t, gegen 1906 weniger 872 t.

53. **Wageningen**: Handelshafen 40 a. Zufahrt zum Nieder-Rhein, 900 m lang, 22 m breit, hochwasser- und eisfrei.

Die Hafensohle liegt gleich der Stromsohle.

Verwaltung: Gemeinde-Hafenverwaltung. Aufsichtsbeamter Hafenmeister Koch, Parkstraße D 40.

An Sonn- und Feiertagen Betriebsruhe. Ausnahmen mit besonderer Genehmigung zulässig.

Gesamt-Verkehr 1907: 6457 t, gegen 1906 mehr 691 t.



54. **Wyk by Duurstede:** Handelshafen 62 a mit E. V.  
Hafenmeister: J. van Wamel.  
Gesamt-Verkehr 1907: 5 438 t, gegen 1906 weniger 2 484 t.
55. **Culenburg:** Handelshafen 50 a, hochwasser- und eisfrei.  
Verwaltung: Städtisch. Hafenmeister J. van Tienoven.  
An Sonn- und Feiertagen Betrieb ohne Beschränkung.  
Gesamt-Verkehr 1907: 9 795 t, gegen 1906 mehr 774 t.
56. **Vreeswyk:** Kleiner neuer und alter Hafen.  
Gesamt-Verkehr 1907: 12 560 t, gegen 1906 mehr 1185 t.

## II. Südlicher Schifffahrtsweg nach Rotterdam.

57. **Nymegen:** Handelshafen 378 a, hochwasser- und eisfrei mit E. V., 200 m Kaimauer, 2 Krane, stärkster Kran 3 t Tragkraft, 1 Dampfkran von 2 t Tragkraft.  
1 Kran zum Heben von Schiffen. Im Hafen sind zwei Schiffe der niederländischen Kriegsmarine stationiert.  
Hafenmeister W. van Donk, Geschäftsraum am Hafen.  
Gesamt-Verkehr 1907: 115 940 t, gegen 1906 weniger 45 611 t.
58. **Tiel:** Handelshafen 582 a, hochwasser- und eisfrei mit E. V.  
Verwaltung: Städtisch. Oberdirektion: Bürgermeisteramt, Hafen- und Werftmeister Fr. Meynen.  
An Abgaben werden erhoben: Hafengebühren.  
Gesamt-Verkehr 1907: 12 135 t, gegen 1906 weniger 2175 t.
59. **Zalt-Bommel:** Handelshafen 221 a, hochwasser- und eisfrei.  
Hafenmeister J. Westendorp.  
An Abgaben werden erhoben: Hafengebühren und Hafenschutzgebühren.  
Gesamt-Verkehr 1907: 4308 t, gegen 1906 mehr 448 t.
60. **Gorinchem (Gorcum):** Handelshafen 800 a, hochwasser- und eisfrei. Hafenaufsichtsbeamter Reichshafenmeister am Merwedekanal J. A. Waltheer in Gorcum, Hafen-Deich.  
Abgaben werden nicht erhoben.  
An Sonn- und Feiertagen Betrieb ohne Beschränkung.  
Gesamt-Verkehr 1907: 25 034 t, gegen 1906 weniger 894 t.
61. **Werkendam:** Handelshafen 100 a, hochwasser- und eisfrei.
62. **Papendrecht:** Handelshafen 100 a, nicht hochwasser- und eisfrei.
63. **Dordrecht:** Hafenbecken: Kalkhafen 275 m lang, 75 m breit, Bomhafen 80 m lang, 50 m breit, Nieuwehafen 350 m lang, 50 m breit, Wolwevershafen 250 m lang, 50 m breit, Wynhafen 250 m lang, 50 m breit, Riedyckshafen 170 m lang, 35 m breit.  
Kais: Handelskai 250 m mit E. V., Hooikai 160 m, Merwedekai 300 m mit 1 Handkran von 30 t Tragkraft.

Verwaltung: Städtisch. Hafendienstgebäude am Kalkhafen, Hafenmeister W. Berkhout.

Gesamt-Verkehr 1907: 83 373 t, gegen 1906 mehr 28 948 t.

**64. Alblisserdam:** Handelshafen 125 a, Hafen- und Schleusenmeister J. C. Stans.

**65. Rotterdam:** Kais auf dem rechten Maasufer: Maas-Bahnhof-Kai 500 m, Ooster-Kai 360 m, Boompjes-Kai 940 m, Willems-Kai 520 m, Wester-Kai 350 m, Park-Kai 510 m, St. Jobs-Kai 165 m, Lloyd-Kai 535 m.

Kais auf dem linken Maasufer: Maas-Kai 1390 m, Prins Hendrik-Kai 1300 m, Feyenoord-Kai 300 m, Nassau-Kai 610 m, Stieltjes-Kai 325 m, Wilhelmina-Kai 850 m, Katendrechtsche Kai 400 m, St. Jans-Kai 850 m, Kortenoord-sche Kai 320 m, Charloissche Kai 200 m.

Zwischen Prins Hendrik-Kai einerseits und Nassau- und Stieltjes-Kai andererseits befindet sich der Königshafen mit 2 Drehbrücken, welche den Verkehr zwischen den oberen und unteren Kais und Hafenbecken vermitteln.

Hafenbecken des rechten Maasufers: Boeren- und Buizengat 1150 m lang, 20—40 m breit, Nieuwe-Hafen 500 m lang, 40 m breit, Haringvliet 400 m lang, 65 m breit, Oude Hafen 270 m lang, 70 m breit, Kolk 130 m lang, 35 m breit, Groenendaal und Steigersgracht 795 m lang, 10—15 m breit, Blaak 135 m lang, 55 m breit, Wynhafen 600 m lang, 45 m breit, Scheepmakershafen 790 m lang, 45 m breit, Leuehafen 860 m lang, 65 m breit, Zalmhafen 300 m lang, 120 m breit, Kleiner Veerhafen 60 m lang, 18 m breit, Veerhafen 200 m lang, 70 m breit, Parkhafen 450 m lang, 120 m breit, St. Jobshafen 350 m lang, 100 m breit, bei Delfshafen: Schiehafen 550 m lang, 120 m breit, Middenkous 510 m lang, 65 m breit, Voorhafen 380 m lang, 35 m breit, Achterhafen 280 m lang, 50 m breit, Buizenwal 100 m lang, 80 m breit.

Die Hafensohle der Hafenbecken des rechten Maasufers liegt 1,50 bis 3,50 m, im Veerhafen 5 m, im Parkhafen 7 bis 8 m, im St. Jobshafen und Schiehafen 8 bis 8,50 m, im Middenkous 3 bis 6 m, im Achterhafen 5 m unter 0 Rotterdamer Pegel.

Hafenbecken am linken Maasufer: Nassauhafen 600 m lang, 50 bis 80 m breit, Persoonshafen 570 m lang, 60 m breit, Binnenhafen 1000 m lang, 40 bis 80 m breit, Entrepôthafen 200 m lang, 60 m breit, Spoorweghafen 1100 m lang, 115 m breit, Rynhafen 30 ha. Erster Katendrecht'scher Hafen 180 m lang, 105 m breit, Zweiter Katendrecht'scher Hafen 245 m lang, 130 m breit, Maas-hafen 58 ha, Dokhafen 320 m lang, 150 m breit, St. Jans-

hafen 125 m lang, 60 m breit, Petroleumhafen 165 m lang, 60 m breit, Kortenoord'sche Hafen 340 m lang, 70 m breit, Waalhafen im Bau 300 ha, davon fertig 25 ha, Hafensohle 5 bis 8,5 m unter 0 Rotterdamer Pegel.

Die Hafensohle der Hafenbecken des linken Maasufers liegt 6,50 bis 8,50 m, im Nassauhafen und Persoonshafen 3 bis 4,50 m unter 0 Rotterdamer Pegel.

Am rechten Maasufer sind:

51,96 ha Hafenbecken u. 16,93 km Kaimauern.

Am linken Maasufer sind:

154,71 ha Hafenbecken u. 24,07 km Kaimauern,

zus. 206,67 ha Hafenbecken u. 41,00 km Kaimauern, ungerechnet die verfügbaren Wasserflächen im Strom, im Königshafen und dem in Ausführung begriffenen Waalhafen.

Auf dem rechten Maasufer 2 Krane, davon 1 von 10 t Tragkraft am Uferkopf; am Willems-Kai 1 Kran von 25 t Tragkraft; beim Maasbahnhof 9 Krane von je 1,5 t Tragkraft, 1 Kran von 20 t Tragkraft, 1 Kapständer von 1500 kg. Am Maas-Kai, West-Seite, 1 Kran von 2 t, 2 Krane von je 4 t Tragkraft. Im Entrepôthafen 6 hydraulische Krane von je 1,5 t Tragkraft. Im Binnenhafen 7 hydraulische Krane, davon 2 von 1,5 t, 4 von 2,5 t, und 1 von 30 t Tragkraft, 2 hydraulische Kohlenkipper von 25 und 30 t Tragkraft, 5 Dampfkrane und 1 elektrischer Kran von je 1,5 t Tragkraft. Im Spoorweghafen 26 Dampfkrane, davon 2 von 2,5 t, 22 von 1,5 t und 2 von 3 t Tragkraft, 1 fester Kran von 30 t Tragkraft, 1 elektrischer Kran von 30 t Tragkraft, 1 Handkran von 4 t und 1 Kohlenkipper von 22 t Tragkraft.

Am Stieltjes-Kai 1 elektrischer Kran von 1,5 t Tragkraft und 1 elektrischer Kapständer von 1,5 t.

Am Wilhelmina Kai 7 elektrische Krane von 2,25 bis 8 t Tragkraft.

Im Rynhafen 17 elektrische Krane von 1,5 bis 3 t Tragkraft. Im Ersten Katendrecht'schen Hafen 5 elektrische Krane von 2,5 bis 4 t, 1 elektrischer Kapständer von 2 t und 1 elektrischer Kohlenkipper von 30 t Tragkraft. Im Zweiten Katendrecht'schen Hafen 3 elektrische Krane von 4 bis 10 t Tragkraft. Im Maashafen (N. O. Seite des Hafenmunds) 2 elektrische Krane von 2,5 bis 4 t Tragkraft.

E. V. besteht am Maas-Bahnhof-Kai, Nassau-Kai, Stieltjes-Kai, Wilhelmina-Kai, Katendrecht'sche Kai, Binnenhafen, Spoorweghafen, Rynhafen, Ersten und Zweiten Katendrecht'sche Hafen, St. Jaus-Kai, Kortenoord'sche-Kai, Packhafen, St. Jobshafen und Schiehafen.



Verwaltung: Städtisch. Hafenmeister L. J. H. Wilinge, Hafenmeister-Adjunkt A. H. Sirks, Unter-Hafenmeister W. van Dzuten, W. K. de Grooth. Hafendienstgebäude am Leuehafen 245. Unter-Hafenmeister B. D. van Wyk am Nassau-Kai, A. Karst am Rynhafen, A. v. d. Gevel am Maashafen, J. H. Lubbi in Delfshafen, D. Cordia am Oude Hoofd.

An Sonn- und Feiertagen Betriebsruhe. Ausnahmen nur mit schriftlicher Erlaubnis des Bürgermeisters zulässig.

Gesamt-Verkehr 1907: 14 761 576 t, gegen 1906 mehr 1 404 001 t.

### III. Neue Maas.

**66. Schiedam:** 700 a; Ooster-, Maas- und Hoofdplein-Kai. Hafengelderhebung an der Außenschleuse beim Vorhafen.

Für die Einfahrt von Rheinschiffen in den Hafen beträgt der höchstzulässige Tiefgang 3 m.

Hafenmeister J. Bitter, Hoofstraat 13.

An Sonn- und Feiertagen sind die Brücken und Schleusen geschlossen.

**67. Vlaardingen:** Alter Hafen, Königin Wilhelmina-Hafen, 2671 m Ladeplätze mit E. V., 3 Maschinenkrane, stärkster Kran 3 t Tragkraft. — Großer Häringsmarkt,

**68. Maassluis:** Handelshafen 138 a mit E. V., 600 m Ladeplätze, 40 m Kaimauer. Vorhafen und Binnenhafen, letzterer hauptsächlich von der Fischerei benutzt. 2 Handkrane, stärkster Kran 10 t Tragkraft.

In den Hafen können Schiffe mit 4 m Tiefgang einfahren.

Verwaltung: Städtische Hafenverwaltung. Bürgermeisteramt. Hafenmeister K. Ebes.

An Abgaben wird erhoben: Hafengeld.

An Sonn- und Feiertagen keine Beschränkung im Hafenbetrieb.

---

## 21. Mittlere Dauer der Anfahrtszeiten für Seedampfer nach Rotterdam.

von	Tage	von	Tage	von	Tage
Aberdeen . . .	2	Buenos-Aires . . .	33	Gefle . . . . .	6
Adelaide üb. Suez	54	Burgas . . . . .	17	Genua . . . . .	11
do. üb. Kapstadt	61	Cadix . . . . .	7	Georgetown . . .	21
Aden . . . . .	24	Caën . . . . .	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Gibraltar . . . .	7
Alesund . . . . .	3	Cagliari . . . . .	11	Glasgow . . . . .	4
Alexandria . . . .	16	Callao . . . . .	50	Göthenburg . . .	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Algier . . . . .	9	Cardiff . . . . .	3	Gravosa . . . . .	14
Alicante . . . . .	9	Cartagena . . . .	8	Habana . . . . .	21
Almeria . . . . .	8	Catania . . . . .	12	Halifax, England	2
Amoy . . . . .	50	Cayenne . . . . .	25	do. N. Amerika	14
Ancona . . . . .	15	Cette . . . . .	10	Hamburg . . . . .	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Antwerpen . . . .	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Charleston . . . .	19	Harwich . . . . .	1
Archangel . . . .	10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Cristiania . . . . .	3	Havre . . . . .	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Athen . . . . .	14	Cienfuegos . . . .	23	Helsingborg . . .	3
Avila . . . . .	4	Colombo . . . . .	34	Helsingfors . . .	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Azoren . . . . .	8	Constanza . . . . .	17	Holtenau . . . . .	2
Bahia . . . . .	23	Corfu . . . . .	14	Hongkong . . . .	50
Bahia Blanca . . .	33	Corunna . . . . .	4	Huelva . . . . .	7
Balearen . . . . .	9	Curaçao . . . . .	21	Hull . . . . .	1
Baltimore . . . . .	18	Danzig . . . . .	4	Jafa . . . . .	17
Bangkok . . . . .	46	Dar-es-salam . . .	32	Jamaica . . . . .	21
Barbados . . . . .	19	Delaware . . . . .	17	Kalkutta . . . . .	40
Barcelona . . . . .	10	Donaumündung . .	17	Kapstadt . . . . .	31
Batavia über Suez	43	Dover . . . . .	<sup>3</sup> / <sub>4</sub>	Kephalonia . . .	14
do. über Kapstadt	57	Drontheim . . . . .	4	Kiautschou . . .	54
Batum . . . . .	19	Dublin . . . . .	3	Kiel . . . . .	2
Beirut . . . . .	17	Dundee . . . . .	2	Kingston . . . . .	21
Belfast . . . . .	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Dungeness . . . . .	<sup>3</sup> / <sub>4</sub>	Königsberg . . .	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bergen . . . . .	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Durban . . . . .	35	Kongo . . . . .	24
Bilbao . . . . .	4	Edinburgh . . . . .	2	Konstantinopel .	16
Bizerta . . . . .	10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Elba . . . . .	11	Kopenhagen . . .	3
Bombay . . . . .	32	Emden . . . . .	<sup>3</sup> / <sub>4</sub>	Kronstadt . . . .	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bordeaux . . . . .	4	Eupatoria . . . . .	17	Lagos . . . . .	22
Boston . . . . .	15	Falmouth . . . . .	2	La Guayra . . . .	21
Braila . . . . .	18	Ferrol . . . . .	4	Las Palmas . . . .	10
Bremen . . . . .	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Fiume . . . . .	15	La Plata . . . . .	32
Bremerhaven . . .	1	Fray-Bentos . . . .	34	Laurvik . . . . .	3
Brest . . . . .	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Funchal . . . . .	8	Leith . . . . .	2
Brindisi . . . . .	13	Galatz . . . . .	18	Lerwick . . . . .	3
Bristol . . . . .	3	Gallipoli, Türkei	15	Levante . . . . .	17
Brunsbüttel . . .	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Galveston . . . . .	24	Libau . . . . .	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

von	Tage	von	Tage	von	Tage
Lissabon . . .	5 $\frac{1}{2}$	Paramaribo . .	21	Skagen . . .	2
Livadia . . .	18	Parana . . .	34	Smyrna . . .	15
Liverpool . . .	3 $\frac{1}{2}$	Patras . . .	14	Soerabaja . . .	45
Livorno . . .	11	Penang . . .	41	Southampton . .	1 $\frac{1}{2}$
London . . .	1	Pernambuco . .	21	Stavanger . . .	2
Lübeck . . .	3 $\frac{1}{2}$	St. Petersburg .	7	Stettin . . .	4
Madeira . . .	8	Philadelphia . .	17	Stockholm . . .	5
Madras . . .	35	Pillau . . .	4 $\frac{1}{2}$	Stolpmünde . . .	4
Makassar . . .	47	Plymouth . . .	2	Stralsund . . .	3 $\frac{1}{2}$
Malaga . . .	7	Port au Prince .	21	Suez . . .	17
Malmö . . .	3	Portland Bill . .	1 $\frac{1}{2}$	Sulina . . .	17
Malta . . .	12	Porto Alegre . .	32	Sundsvall . . .	6
Manchester . . .	4	Port of Spain . .	20	Swansea . . .	3
Manila . . .	49	Port Saïd . . .	17	Swinemünde . . .	3 $\frac{1}{2}$
Marseille . . .	10	Punta Arenas . .	54	Sydney üb. Suez .	58
Mauritius . . .	35	Quebec . . .	16	do. üb. Kapstadt .	65
Melbourneüb.Suez	56	Queenstown . . .	3	Taganrog . . .	19
do. üb. Kapstadt	63	Quessant . . .	2	Tampico . . .	25
Memel . . .	4 $\frac{1}{2}$	Ragusa . . .	14	Tanger . . .	7
Messina . . .	12	Rangun . . .	40	Tarifa . . .	7
Middlesborough	1 $\frac{1}{2}$	Reggio . . .	12	Tarragona . . .	9 $\frac{1}{2}$
Montevideo . . .	32	Reval . . .	5 $\frac{1}{2}$	Theodosia . . .	18
Montreal . . .	16	Riga . . .	5	Tokio . . .	57
Nagasaki . . .	54	Rio Grande . . .	30	Travemünde . . .	3 $\frac{1}{2}$
Narvik . . .	5 $\frac{1}{2}$	Rio Janeiro . . .	26	Triest . . .	15
Narwa . . .	6	Rosario . . .	33	Trinidad . . .	20
Neapel . . .	12	Rostock . . .	3 $\frac{1}{2}$	Tunis . . .	11
Neufahrwasser	4	Rostow . . .	19	Uleaborg . . .	7
New-Castle . . .	1 $\frac{1}{2}$	Rouen . . .	2	Umea . . .	6 $\frac{1}{2}$
Newport-News	17	Saigon . . .	45	Valencia . . .	9
New-Orleans . .	24	Salonik . . .	15	Valparaiso . . .	46
New-Yersey . . .	12	Samarang . . .	38	Varna . . .	17
New-York . . .	16	San Francisco . .	70	Venedig . . .	15
Nikolajew . . .	18	Sansibar . . .	32	Venezuela . . .	24
Norfolk . . .	17	Santa Fé . . .	34	Veracruz . . .	26
Norköpping . . .	4 $\frac{1}{2}$	Santander . . .	4	Vigo . . .	4 $\frac{1}{2}$
Odessa . . .	18	Santos . . .	27	Washington . . .	15
Oporto . . .	5	Savannah . . .	19	Wiborg . . .	6
Oran . . .	8	Savona . . .	11	Wight . . .	1
Padang . . .	40	Schanghai . . .	52	Windau . . .	5
Palermo . . .	12	Sevilla . . .	7	Wladiwostock . .	58
Panama . . .	24	Sewastopol . . .	17	Yokohama . . .	57
Para . . .	22	Singapore . . .	42	Zante . . .	13 $\frac{1}{2}$



## 22. Verzeichnis der wichtigeren Zollstellen am deutschen Rhein und den grösseren Nebenflüssen.

### a. Rhein.

1. Hauptamtsbezirk Straßburg: Zollabfertigungsstellen am Rheinhafen, an der Sporeninsel und am Metzgerthafen.
2. Hauptamtsbezirk Baden-Baden: Zollamt Kehl.
3. Hauptamtsbezirk Karlsruhe: Zollabfertigungsstelle am Rheinhafen.
4. Hauptamtsbezirk Mannheim: Zollabfertigungsstelle Mannheimer Rheinau usw.
5. Hauptamtsbezirk Ludwigshafen: Zollamt Speyer, verschiedene Zollabfertigungsstellen am Rhein in Ludwigshafen.
6. Hauptamtsbezirk Worms: Zollabfertigungsstelle am Hafen.
7. Hauptamtsbezirk Mainz: Hauptsteueramt am Zollhafen in Mainz mit verschiedenen Abfertigungsstellen, Zollabfertigungsstelle Gustavsburg.
8. Hauptamtsbezirk Wiesbaden: Zollamt I in Biebrich am Rhein.
9. Hauptamtsbezirk Bingen: Hauptsteueramt am Rhein.
10. Hauptamtsbezirk Oberlahnstein: Zollamt I am Rheinhafen.
11. Hauptamtsbezirk Neuwied: Hauptzollamt.
12. Hauptamtsbezirk Coblenz: Zollämter am Moselwerft, am Rheinhafen. Zollamt St. Goar, Zollamt Boppard.
13. Hauptamtsbezirk Cöln (Apostelkloster): Zollamt I Bonn, Zollamt I Mülheim-Rhein, Zollamt I am Rhein.
14. Hauptamtsbezirk Cöln (Rheinau): Zollamt I im Zollhafen, verschiedene Zollämter für Seeschiffe auf dem Hansawerft.
15. Hauptamtsbezirk Neuß: Zollamt I am Hafen, am Erftkanal. Zollamt I in Heerdt am Rhein.
16. Hauptamtsbezirk Düsseldorf: Zollamt I am Petroleumhafen, am Rheinhafen und an dem Rheinwerft.
17. Hauptamtsbezirk Crefeld: Zollamt I am Rheinhafen Crefeld. Zollamt I Uerdingen, Zollabfertigungsstelle am Rhein.

18. Hauptamtsbezirk Duisburg: Zollamt I am Rhein, am Parallelhafen, am Freihafen, am Südhafen in Duisburg-Hochfeld und Petroleumabfertigungsstelle Neuenkamp. Zollamt I Duisburg-Ruhrort.
19. Hauptamtsbezirk Wesel. Zollamt I am Rhein.
20. Hauptamtsbezirk Emmerich: Hauptzollamt. Zollamt I am Hafenkopf, Dampfschiffabfertigungsstellen I und II.
21. Hauptamtsbezirk Cleve: Zollamt II Keeken am Spoykanal, Ansageposten am Spyk.

#### **b. Kanalisierter Main.**

22. Hauptamtsbezirk Wiesbaden: Zollamt II Höchst am Main.
23. Hauptamtsbezirk Frankfurt am Main: Zollabfertigungsstelle am Hafen.
24. Hauptamtsbezirk Offenbach am Main: Hauptsteueramt.

#### **c. Nichtkanalisierter Main.**

25. Hauptamtsbezirk Aschaffenburg: Hauptzollamt. Steuerämter Miltenberg, Lohr, Gemünden.
26. Hauptamtsbezirk Würzburg: Hauptzollamt. Steueramt Ochsenfurt, Zollämter Marktbreit, Kitzingen.
27. Hauptamtsbezirk Schweinfurt: Hauptzollamt. Steueramt Haßfurt.

#### **d. Neckar.**

28. Hauptamtsbezirk Mannheim: Hauptzollamt, bezw. Hauptsteueramt.
29. Hauptamtsbezirk Heidelberg: Hauptsteueramt.
30. Hauptamtsbezirk Heilbronn: Hauptzollamt.

#### **e. Mosel.**

31. Hauptamtsbezirk Coblenz: Zollabfertigungsstelle am Moselwerft. Zollamt Cochem.
  32. Hauptamtsbezirk Trier: Hauptzollamt. Zollamt Bernkastel.
-

## 23. Lotsen- und Wahrschaustationen. — Gebühren.

### a. Lotsenstationen.

Vorbemerkung: Nachstehend sind nur die wichtigeren Lotsenstationen, Lotsenstrecken und die maßgebenden Gebührensätze für solche Strecken aufgeführt, auf welchen noch hauptsächlich Lotsen angenommen werden. Die Lotsenstationen, Lotsenstrecken und Gebühren für die Steuerung von Flößen sind nicht aufgeführt.

**Baden:** Greffern, Mannheim.

**Bayern:** Neuburg, Maximiliansau, Leimersheim, Speyer und Ludwigshafen.

**Elsass-Lothringen:** Straßburg, Lauterburg.

**Hessen:** Mainz, Bingen.

**Preussen:** Rüdeshelm, Caub, St. Goar, Oberspay, Oberlahnstein, Kaltenengers (Urmitz), Wiesdorf, Worringen, Zons, Düsseldorf-Heerd, Duisburg, Ruhrort-Homburg, Buderich-Wesel (Schiffbrücke), Emmerich, Griethausen-Salmort (Spyk), Ansageposten des Emmericher Zollamts.

**Niederland:** In Niederland sind anstelle von Lotsen amtlich Bakenmeister (Bakenmeesters) angestellt, welche angewiesen sind, das Fahrwasser für die Schifffahrt mittels Baken etc. zu bezeichnen (s. No. 24.5) und den Schiffern die nötige Auskunft über den Fahrweg innerhalb ihres Bezirkes zu erteilen. Stationen dieser Bakenmeister sind:

- a) Ober-Rhein und Waal:  
Lobith, Hulhuizen, Lent, Nymegen, Slijk-Ewijk, Druten, Leeuwen, Tiel, Rossum, Zalt-Bommel, Zulichem, Vuren;
- b) Ober-Merwede, Beneden (Unter)-Merwede und Noord:  
Gorinchem (Gorcum), Hardinxveld, Dordrecht (2);
- c) Pannerdensch-Kanal, Niederrhein und Lek:  
West-Pannerden, Gem. Bommel, Arnhem, Renkum, Opheusden Elst, Wijk bij Duurstede, Culenborg, Hagestein, Vreeswijk, Ameide, Schoonhoven, Krimpen a. d. Lek;
- d) Neue Maas:  
Kralingsche Veer;
- e) Mallegat und Dordt'sche Kil:  
s'Gravendeel.

### b. Lotsenstrecken.

Die Lotsen erhalten Patente für nachstehende Strecken in:

**Baden:** Mannheim-Straßburg und einzelne Zwischenplätze (Plittersdorf, Lauterburg, Maxau, Speyer), Mannheim-Mainz.



**Bayern:** Ludwigshafen-Straßburg und Ludwigshafen-Lauterburg bzw. Mannheim-Kehl und Mannheim-Lauterburg.

**Elsass-Lothringen:** Straßburg-Selz und Straßburg-Lauterburg.

**Hessen:** Mainz-Mannheim, Mainz-Bingen, Bingen-Mainz und Bingen-Caub.

**Preussen:** Rüdeshcim-Mainz (Kastel), Caub-Bingen und Caub-Coblenz, St. Goar-Caub, Oberspay-St. Goar, Oberlahnstein-Coblenz (Schiffbrücke), längs des Engerser Grundes aufwärts (Urmitz-Kesselheim), Wiesdorf-Langel, Worringen abwärts bis zum Plathals und von Piewipp bis Langel, Urdenbach bis Piewipp aufwärts, Heerdt abwärts bis Düsseldorf (Hafen) und aufwärts bis zum Steinort, vom Duisburger Rheinkanal oder Duisburg-Ruhrort oder Homberg aufwärts bis Werthausen und Werthausener Fähre, Buderich ab- und aufwärts durch die Weseler Schiffbrücke, Biernann-Ravenpoll und Spyk aufwärts bis zum Ravenpoll.

Die Schleppdampfer, Personen- und Güterboote nehmen in der Regel nur auf den Strecken St. Goar-Mannheim-Straßburg und zurück Lotsen an Bord.

Die Anhangschiffe erhalten einen Lotsen auf der Strecke St. Goar-Bingen. Von Bingen bis Mainz wird meist nur ein Kahn des Anhangs von einem Lotsen gesteuert.

Von Mannheim bis Straßburg erhält jeder Kahn des Anhangs einen Lotsen.

### c. Gebührentarife für Lotsen.

#### 1. Oberrheinstrecke zwischen Strassburg-Kehl und Mannheim-Ludwigshafen.

Rheinstrecke	km	Schleppzüge mit Anhang		Auf sich fahrende Schiffe	
		Dampf-Segelschiff	„	Dampf-Segelschiff	„
<b>Bergfahrt</b>		„	„	„	„
Von Ludwigshafen Mannheim					
nach Speyer . . .	25	10	8	8	—
„ Rheinhausen .	31	12	10	10	—
„ Germersheim .	41	16	14	14	—
„ Leopoldshafen .	54	21	18	18	—
„ Maxau . . .	62	25	21	21	—
„ Lauterburg . .	77	33	27	27	—
„ Plittersdorf . .	84	39	32	32	—
„ Greffern . . .	106	54	45	45	—
„ Strassbg.-Kehl	131	70	60	60	—

Es gilt zur Zeit folgender  
Tarif

für die Höchstbeträge der Steuermannslöhne, der sowohl für die badischen, als bayrischen und elsass-lothringischen Lotsen maßgebend ist:

1. Beim Steuern nach Zwischenplätzen, die in nebenstehendem Tarif nicht verzeichnet sind, wird der Steuermannslohn nach der Entfernung in dem sich aus dem Tarif ergebenden Verhältnisse berechnet. Unter Segelschiffen im Sinne des Tarifs sind alle Schiffe ohne eigene Triebkraft verstanden.

2 Wenn bei der Bergfahrt ein oder mehrere Anhangschiffe zurückgelassen und von dem Schleppdampfboot nachgeholt werden müssen, so dürfen weiter erhoben werden:

- a) von dem Steuermann des Schleppdampfschiffs für jedes Kilometer der Strecke, welche zum Nachholen der zurückgelassenen Schiffe doppelt (zu Tal und zu Berg) durchfahren wurde, eine Vergütung von 60 Pfennig;
- b) von dem Steuermann eines abgeworfenen Anhangschiffs für jede Liegestunde, jedoch nur in der Zeit von einer Stunde vor Sonnenaufgang bis eine Stunde nach Sonnenuntergang eine Vergütung von 1 Mark.

Wenn durch einen Unfall oder ein Fahrverbot die Fortsetzung der Reise unmöglich gemacht oder dauernd verhindert wird, so hat der Steuermann Anspruch auf den Lohn, welcher für den zurückgelegten Teil der Reise in dem aus dem Tarif hervorgehenden Verhältnis sich berechnet.

3. Außer den im Tarif festgesetzten Höchstbeträgen der Steuermannslöhne können die Steuerleute während der Fahrt noch die Verabreichung der gewöhnlichen Schiffmannskost, oder wo diese nicht gegeben werden kann, eine tägliche Kostgeldentschädigung von 2 Mark in Anspruch nehmen.

Rheinstrecke	km	Schleppzüge mit Anhang		Auf sich fahrende Schiffe	
		Dampf-Segelschiff	Segelschiff	Dampf-Segelschiff	Segelschiff
<b>Talfahrt.</b>					
Nach Ludwigshafen		M.	M.	M.	M.
von Strassburg-Kehl	181	30	24	24	44
„ Greffern . . .	106	22	18	18	32
„ Plittersdorf . .	84	17	14	15	26
„ Lauterburg . .	77	14	12	13	23
„ Maxau . . .	62	10	8	10	19
„ Leopoldshafen .	54	8 <sup>1/2</sup>	7	8	16
„ Germersheim .	41	7 <sup>1/2</sup>	6	6	12
„ Rheinhausen .	31	6	5	5	10
„ Speyer . . .	25	5	4	3	8

**2. Talfahrt Mannheim—Ludwigshafen—Mainz.**

Dampfschiffe mit Anhang . . . . . M. 16.—  
 „ ohne Anhang und Personendampfschiffe „ 14.—

Bei einer Ladefähigkeit des Schiffes					
km	über 200 t	über 125 t	über 75 t	bis zu 75 t	
	M.	M.	M.	M.	
Segelschiffe, nichtgeschleppt	72	24	22	20	18
„ geschleppt . . .	72	20	18	16	14

Die Vorschriften Ziff. 1—3 zum Tarif für die Strecke Mannheim—Straßburg (s. unter 1) sind auch hier soweit anwendbar maßgebend.

### 3. Hessische Lotsenstrecken.

#### a. Bergfahrt.

Dampfschiffe mit Anhang Mainz-Mannheim (Ludwigsh.)	M.	24.—
Bingen-Mainz . . . . .	"	12.—
Dampfschiffe ohne Anhang und Personendampfschiffe		
Mainz-Mannheim (Ludwigshafen) . . . . .	"	21.—
Bingen-Mainz . . . . .	"	10.—

Bei Ladungen				
über 200 t	über 125 t	über 75 t	bis zu 75 t	
<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	
Segelschiffe, geschleppt, Mainz-Mannheim/Ludwigsh.	26	22	18	14
Bingen-Mainz . . . . .	12	11	9	7

#### b. Talfahrt.

Dampfschiffe mit Anhang Mainz—Bingen . . . . .	M	10.—
Bingen—Caub . . . . .	"	10.—
Dampfschiffe ohne Anhang und Personendampfschiffe		
Mainz—Bingen . . . . .	"	10.—
Bingen—Caub . . . . .	"	10.—

Bei Ladungen				
über 200 t	über 125 t	über 75 t	bis zu 75 t	
<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	
Segelschiffe, nicht geschleppt, Mainz-Bingen . . . . .	12	11	10	9
Bingen-Caub . . . . .	12	11	9	6
Segelschiffe, geschleppt, Mainz-Bingen . . . . .	12	11	10	9
Bingen-Caub . . . . .	12	11	9	6

#### Allgemeine Bestimmungen:

1. Bei dem Steuern nach oder von solchen Zwischenplätzen, welche vorstehend nicht namentlich aufgeführt sind, findet die



Berechnung des Steuermannslohns nach Maßgabe der Entfernung und der Ladung in dem aus dem vorstehenden Tarif hervorgehenden Verhältnis statt.

2. Außer den vorstehend festgesetzten Höchstbeträgen des Steuermannslohns können die Steuerleute während der Fahrt noch die Verabreichung der gewöhnlichen Schiffmannskost, oder wo diese nicht gegeben werden kann, eine tägliche Kostgeld-Entschädigung von 2 Mark in Anspruch nehmen. Sonstige Forderungen, unter welcher Benennung es auch sein möge, ist der Schiffer zu bezahlen nicht schuldig.

#### 4. Preussische Lotsenstrecken.

	Ladefähigkeit des Schiffes.			
	75 t und weniger	75 t bis 125 t	125 t bis 200 t	200 t und mehr
	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>
<b>Station Caub.</b>				
Caub—Bingen				
a. Segel- oder Güterschiff. . . .	5	6	7	9
b. Dampfschiff mit Anhang . . .	—	—	—	9
c. Dampfschiff ohne Anhang . . .	—	—	—	5
Caub—Coblenz				
a. Segel- oder Güterschiff. . . .	4	5	6	8
b. Dampfschiff mit Anhang . . .	—	—	—	6
c. Dampfschiff ohne Anhang . . .	—	—	—	4
Caub—St. Goar				
a. Segel- oder Güterschiff. . . .	3	4	5	7
b. Dampfschiff mit Anhang . . .	—	—	—	5
c. Dampfschiff ohne Anhang . . .	—	—	—	3
<b>Station St. Goar.</b>				
St. Goar—Caub				
a. Segel- oder Güterschiff . . .	4	5	6	7,50
b. Dampfschiff mit Anhang . . .	—	—	—	7,50
c. Dampfschiff ohne Anhang . . .	—	—	—	4
<b>Station Kaltenengers.</b>				
Aufwärts längs des Engerser Grundes				
Segel- oder Güterschiff. . . . .	0,80	1	1,20	1,70
<b>Station Wiesdorf.</b>				
Wiesdorf—Langel und umgekehrt. . . . .	1	1,20	1,50	2
<b>Station Worringen.</b>				
Worringen—Platthals und Piewipp-Langel . . . . .	0,80	1	1,20	1,70

	Ladefähigkeit des Schiffes.			
	75 t und weniger <i>M.</i>	75 t bis 125 t <i>M.</i>	125 t bis 200 t <i>M.</i>	200 t und mehr <i>M.</i>
<b>Station Zons.</b> Urdenbach—Piewipp . . . .	0,75	1	1,25	1,50
<b>Station Heerdt.</b> Heerdt—Düsseldorf (Hafen)	1	1,20	1,40	1,60
<b>Station Duisburg.</b> Duisburg—Werthausen und Werthausener Fähre . . . . .	0,30	0,40	0,50	0,60
Duisburg-Ruhrort oder Homberg—Werthausen und Werthausener Fähre . . . . .	0,60	0,70	0,80	1
<b>Station Buderich.</b> Buderich—Wesel (Schiffbrücke)	0,90	1,10	1,20	1,40
<b>Station Emmerich.</b> Biernann—Ravenpoll und umgekehrt . . . . .	0,70	0,80	1	1,20
<b>Station Griethausen-Lehmort.</b> Spyk—Ravenpoll . . . . .	0,60	0,70	0,90	1,10

### 5. Kanalisierter Main.

Auf der kanalisierten Strecke des Mains von Offenbach bis zur Mündung in den Rhein sind über das Lotsenwesen behördliche Anordnungen weder in Preußen noch in Hessen getroffen, das Gewerbe als Lotse ist vielmehr völlig freigegeben. Demgemäß bestehen auch keine Bestimmungen über die den Lotsen zustehenden Gebühren und Vergütungen. Der Lohn der Lotsen gründet sich daher auf freie Vereinbarung mit dem Schiffer, jedoch haben sich im Laufe der Zeit bestimmte Sätze herausgebildet, die gewöhnlich zur Anwendung kommen.

Die Lotsen für die Bergfahrt sind zum größten Teil in Mainz, diejenigen für die Talfahrt in Frankfurt wohnhaft. Sie werden nicht immer als eigentliche „Lotsen“, sondern vielfach auch nur zur Verstärkung der Schiffsmannschaft bei der Fahrt durch die Schleusen angenommen.

Für die Steuerung eines Schleppekahns werden gewöhnlich vergütet:

- auf der Bergfahrt zwischen  
Mainz—Kostheim . . . . . 3—5 M  
Mainz—Rüsselsheim und  
Mainz—Flörsheim . . . . . 6 „

Mainz—Kelsterbach . . . . .	9 M
Mainz—Höchst . . . . .	9—10 „
Mainz—Griesheim . . . . .	10—11 „
Mainz—Frankfurt . . . . .	11—12 „
Mainz—Offenbach . . . . .	15—18 „
Mainz—Mainkur . . . . .	18—22 „
2. auf der Talfahrt zwischen	
Offenbach—Mainz . . . . .	12—15 „
Frankfurt—Mainz . . . . .	10—12 „
Für ein Güterboot werden meist 10 M vergütet.	

#### d. Wahrschaustationen.

Zur Sicherheit der Schifffahrt sind an engen Strecken des Stromes, in welchen für die Berg- und Talfahrt nicht genügend Platz zum Vorbeifahren vorhanden ist, „Wahrschauen“ eingerichtet und zwar:

1. An der Mündung des kleinen Rheins bei Straßburg (signalisiert die Ein- und Ausfahrt durch einen Signalarm auf hohem Mast neben der Rheinschleuse).
2. Bei Wanzenu (tritt nur in Tätigkeit, wenn der Wasserstand so tief sinkt, daß zwei Schiffe nebeneinander die Enge nicht mehr passieren können).
3. Hülfswahrschau für die rechtzeitige Anmeldung der von Rüdesheim zu Tal kommenden Flöße, oberhalb des Bingerloches an der Zollmauer gegenüber der Wahrschau auf dem Mäuseturm.
4. Am Bingerloch auf dem Mäuseturm (die von Bingen talwärts fahrenden Schiffe haben 10 Min. vor der Abfahrt zur Benachrichtigung des Wahrschauers auf dem Mäuseturm eine weiße Flagge auf halben Mast zu hissen, sie dürfen erst abfahren, wenn der Wahrschauer das erforderliche Zeichen gegeben hat.

Ist das Fahrwasser im Bingerloch gesperrt, so wird auf dem Mäuseturm ein rot und weiß gestrichener Korb aufgezogen. Die vom Wahrschauer gegebenen Zeichen gelten dann für das „Neue“ oder „zweite Fahrwasser“).

5. Auf dem linken Ufer, km 30,2, oberhalb des sog. Franzosenhauses ist für die in Aßmannshausen anlegenden Boote der Cöln-Düsseldorfer Gesellschaft eine besondere Wahrschau eingerichtet. Sobald diese eine rote Flagge zeigt, dürfen zu Berg kommende Schleppzüge nicht über die durch Uferbaken bezeichnete Linie 300 m unterhalb der Felsgruppe „die Leisten“ hinausfahren oder müssen nach dem linken Ufer ausweichen. Der Fahrweg zur Landebrücke in Aßmannshausen ist denjenigen Booten der genannten Gesellschaft, die bei



Tage eine rot-weiße Flagge, bei Nacht eine Laterne mit rotem Licht halbmast führen, von allen Dampfschiffen mit oder ohne Anhang bei der Bergfahrt frei zu lassen.

6. An der Wirbelley auf dem rechten Ufer unterhalb Lorchhausen, gegenüber Bacharach.
7. Bei Oberwesel, unterhalb des Ochsenturms.
8. Dem Kammereck gegenüber, auf dem rechten Ufer. (Diese Wahrschau zeigt für den Fall des Festfahrens oder Sinkens von Fahrzeugen im dortigen Fahrwasser durch Aufziehen einer blau und weißen Flagge an, daß das Fahrwasser gesperrt ist.)
9. Am Betteck auf dem linken Ufer. Diese Wahrschau ist im Herbst 1908 zunächst probeweise eingerichtet worden und dazu bestimmt eine bessere Vermittlung der von der Wahrschau gegenüber dem Kammereck (Ziff. 8) gegebenen Zeichen nach der Wahrschau gegenüber der Loreley (Ziff. 10) herbeizuführen.

Mit Errichtung dieser Wahrschau ist die seitherige „gehende Wahrschau“ zwischen St. Goar und dem Kammereck für zu Berg kommende Schleppzüge in Wegfall gekommen.

10. Der Loreley gegenüber auf dem linken Ufer.
11. Oberhalb St. Goar auf dem linken Ufer an der Bank.
12. Bei einem Wasserstand unter 3,5 m am Bonner Pegel für die Rheindorfer Kehle oberhalb der ehemaligen Siegmündung.

Die Wahrschauen in der Gebirgsstrecke zwischen Oberwesel und St. Goar (Ziff. 7—11) sind durch eine an das öffentliche Fernsprechnetzz angeschlossene Fernsprechleitung untereinander verbunden; desgl. wird die Wahrschau auf dem Mäuseturm (Ziff. 4) durch eine besondere Leitung an das öffentliche Fernsprechnetzz angeschlossen werden.

Bei den Wahrschauen gilt allgemein als Grundsatz, daß die Talfahrt bevorzugt ist und die Bergfahrt sich dieser unterzuordnen hat. Demgemäß zeigen die vorgenannten Wahrschauen das Annähern aller zu Tal kommenden Fahrzeuge durch Aufziehen von Flaggen an und zwar:

- bei einem einzelnen Schiff durch eine rote Flagge,
- bei einem Schleppzug durch eine weiße Flagge,
- bei einem Floß durch eine rote und eine weiße Flagge.

Sind die Zeichen gegeben, so ist die Talfahrt frei, fehlen sie, so ist die Bergfahrt gestattet. Im Bingerloch ist die Bergfahrt unter allen Umständen verboten, sobald auf dem Mäuseturm die Zeichen für die Talfahrt gegeben sind. Bei den übrigen Wahrschauen hat der Führer des Bergschiffes seine Fahrt entsprechend einzurichten, sobald an der Wahrschaustation

ein Zeichen erscheint, nötigenfalls hat er abzuwarten bis das Talschiff usw. die Strecke passiert hat.

Bei der Wahrschau (Ziff. 4) werden für das „Neue Fahrwasser“ statt Flaggen Körbe von gleicher Farbe verwendet, die Flaggensignale gelten nur für das Bingerloch.

### e. Wahrschau-Gebühren.

1. Die Kosten der Wahrschauen am kleinen Rhein bei Straßburg und bei Wanzenau trägt die Wasserbauverwaltung von Elsaß-Lothringen.
2. Die Gebühren für die Wahrschauen auf der Strecke Bingen—St. Goar sind nach den Bekanntmachungen des Ober-Präsidenten der Rhein-Provinz vom 24. April 1893 bezw. 11. September 1903 festgesetzt.

Es sind zu entrichten:

1. An die Wahrschau auf dem Mäuseturm:
  - a) von jedem einzeln zu Berg fahrenden Dampfboote 50 Pf.,
  - b) von jedem zu Berg fahrenden Schleppzuge 60 Pf.,
  - c) von jedem Floß 1 M 20 Pf.
2. An die Wahrschau an der Wirbelley:
  - a) von jedem einzeln zu Berg fahrenden Dampfboote 20 Pf.,
  - b) von jedem zu Berg fahrenden Schleppzuge 30 Pf.
3. An die Wahrschauen bei Oberwesel, gegenüber dem Kammereck, an der Loreley und an der Bank:
  - a) von jedem einzeln zu Berg fahrenden Dampfboote je 20 Pf., insgesamt 80 Pf.
  - b) von jedem zu Berg fahrenden Schleppzuge je 20 Pf., insgesamt 80 Pf.,
4. An die wandernde Wahrschau zwischen St. Goar und dem Kammereck:  
von jedem zu Berg fahrenden Schleppzuge 1 M 20 Pf.

### f. Berg-Verkehr im Bingerloch.

Pferdezug vom Langenort bei Aßmannshausen bis oberhalb der „Fiddel“. Nach Vereinbarung wird für 1 Pferd 1,50 M gezahlt, wenn die Pferdeleine am Anhangschiff befestigt wird. Wenn die (3) Pferde den Schleppzug nur begleiten, so wird für 1 Pferd 1 M gezahlt. Die (3) mitgehenden sogenannten Leinenschnepfer erhalten je 0,70 M.

Zur Regelung des Schiffsverkehrs am Bingerloch ist unterm 28. August 1906 vom Ober-Präsidenten der Rheinprovinz eine Polizei-Verordnung erlassen worden, welche bestimmt, daß Schleppzüge, sowie durch eigene Triebkraft bewegte Schiffe ohne Anhang auf der Bergfahrt nach dem Bingerloch hin über den Stromquerschnitt km 29,0 nicht hinausfahren dürfen, so lange

auf dem Balkon des Mäuseturms eine in einen Rahmen gespannte rote Flagge mit quadratischem weißem Mittelfelde gehißt ist.

Die auf dieses Zeichen hin unterhalb km 29,0 wartenden Schiffe sind verpflichtet, sich derart hinzulegen, daß sie den Fahrweg für den gesamten Talverkehr und auch den Fahrweg für den Bergverkehr durch das zweite Fahrwasser frei lassen.

Zuwiderhandelnde werden mit Geldstrafe bis zu 60 M und im Falle des Unvermögens mit entsprechender Haft bestraft.

Diese Polizei-Verordnung ist am 1. Oktober 1906 in Kraft getreten.

## 24. Bezeichnung des Fahrwassers.

Ueber die Bezeichnung des Fahrwassers im Rhein und der Strombauwerke sind von den Regierungen der Rheinuferstaaten Vereinbarungen getroffen worden, insbesondere ist bezüglich der Farben der Schiffahrtszeichen einheitlich für alle Stromstrecken bestimmt, daß die im Strom verlegten Schiffahrtszeichen auf der rechten Seite (steuerbordseits eines zu Tal fahrenden Schiffes) schwarz, die auf der linken Seite (backbordseits) liegenden Zeichen rot anzustreichen sind.

Eine Verpflichtung zur Durchführung der Fahrwasserbezeichnung haben die Regierungen der Rheinuferstaaten hiermit nicht übernommen und bleibt die Anbringung der vereinbarten Zeichen stets dem Ermessen der betreffenden Regierung überlassen. Auch ist es den einzelnen Strombauverwaltungen überlassen, die Formen, Abmessungen und das Material der Tonnen und Baken je nach den örtlichen Verhältnissen der betr. Stromstrecken näher zu bestimmen.

Maßgebend sind für die

### a) hessische Stromstrecke:

Die Bekanntmachungen der Provinzial-Direktionen Rheinhessen vom 17. Mai und 22. August 1902 und Starkenburg vom 23. August 1902;

### b) Preußische Stromstrecke oberhalb Rüdesheim (Rheingau):

Die Bekanntmachung des Regierungs-Präsidenten zu Wiesbaden vom 29. April 1902;

### c) Preußische Stromstrecke von Bingen bis zur niederländischen Grenze:

Die Bekanntmachung des Ober-Präsidenten der Rheinprovinz vom 19. März 1900;

### d) Niederländische Stromstrecken:

Die Bekanntmachung des Ministers van Waterstaat Handel en Nyverheid vom 4. Februar 1901.

Hiernach und nach den von den Regierungen von Baden, Bayern und Elsaß-Lothringen getroffenen besonderen Bestimmungen ist für die einzelnen Stromstrecken folgendes zu beachten:



### **I. Strecke von Strassburg bis Speyer.**

Eine Bezeichnung der Grenzen des Fahrwassers durch schwimmende Schiffsfahrtszeichen findet hier nicht statt.

Die Richtung des Fahrweges bei Stromübergängen von einem Ufer nach dem andern über Schwellen mit geringer Fahrwassertiefe wird, soweit notwendig, durch Landbaken bezeichnet, welche aus Körben in Form von Doppelkegeln bestehen, die auf weißen Stangen in der Richtung des Fahrwasserüberganges über die Schwelle an dem einen und dem gegenüberliegenden Ufer — je paarweise hintereinander — aufgestellt sind. Die Körbe sind quer in Streifen geteilt und schwarz-weiß-rot gestrichen.

Fahrwasserspaltungen, d. h. Stellen, wo anstatt der Fahrrinne über eine Schwelle oder gleichzeitig mit dieser eine Nebenrinne entlang dem einen oder andern Ufer von der Großschiffahrt benutzt werden kann, werden ebenfalls durch Landbaken (doppelkegelförmige Körbe auf weißen Stangen) bezeichnet, welche je am oberen und unteren Ende der benutzbaren Nebenrinne aufgestellt werden und deren Körbe

- a) rot und schwarz quer gestreift sind, wenn gleichzeitig außer der Fahrrinne über eine Schwelle auch die Nebenrinne entlang dem linken oder rechten Ufer benutzt werden kann;
- b) wenn nur die Nebenrinne entlang dem linken Ufer von der Großschiffahrt benutzt werden kann, ganz rot;
- c) wenn dies nur in der Nebenrinne entlang dem rechten Ufer möglich ist, ganz schwarz gestrichen sind.

Wenn es bei höheren Wasserständen notwendig wird, die Streichlinien der Uferbauten oder Stromeinbauten in der Nähe des Fahrwassers kenntlich zu machen, so geschieht dies durch Schwimmstangen, deren Farbe rechts vom Talweg schwarz, links vom Talweg rot ist.

### **2. Strecke von Speyer bis zur hessischen Grenze unterhalb Mannheim—Ludwigshafen.**

Hier werden, da ein Bedürfnis zur Bezeichnung des Schiffsfahrtswegs, von Stromspaltungen oder Untiefen nicht vorliegt, nur die bei hohen Wasserständen überfluteten Uferbauten, sowie Anfang und Ende größerer Unterbrechungen derselben mit Blee sb a k e n (Weidenbüschen) und Schwim m s t a n g e n (am rechten Ufer schwarz, am linken rot) bezeichnet.

### **3. Strecke von der hessischen Grenze unterhalb Mannheim—Ludwigshafen bis Bingen.**

Die Grenzen des Fahrwassers werden bezeichnet durch Schwimmstangen (schwarz auf der rechten, rot auf der linken Seite eines zu Tal fahrenden Schiffes). Diese

Schwimmstangen liegen in der Regel 5 m außerhalb der Grenze des Fahrwassers, weshalb ein näheres Anfahren an die Stangen die Schiffe in Gefahr setzt aufzulaufen.

Fahrwasserspaltungen werden durch schwarz und rot geringelte Tonnen bezeichnet.

Längswerke und die Köpfe der Bühnen werden durch auf den Werken stehende Weidenbüsche (Bleesbaken) kenntlich gemacht. Die unteren Enden der Längswerke werden auf der rechten Fahrwasserseite durch schwarze, auf der linken durch rote Tonnen bezeichnet. Von diesen Tonnen, wie von den Strombauwerken überhaupt müssen Fahrzeuge mindestens 15 m entfernt bleiben.

#### **4. Strecke von Bingen bis zur niederländischen Grenze.**

Die Grenzen des Fahrwassers werden hier durch stumpfe Tonnen in Form eines Kegels (Spitze nach unten) bezeichnet, die unteren oder oberen Enden eines Parallelwerks oder einer Fahrwasserspaltung durch spitze Tonnen in Form eines Doppelkegels, dessen eine Spitze nach oben zeigt.

Bei höheren Wasserständen, solange die Bühnen und Parallelwerke überströmt sind, liegen die Tonnen in der durch die Bühnenköpfe gehenden Streichlinie und ist bei geschlossenen Bühnengruppen in der Regel nur jeder 2. Bühnenkopf durch eine Tonne bezeichnet. Die Köpfe der Zwischenbühnen sind durch Bleesbaken (Weidenbüsche) oder auch durch Schwimmstangen kenntlich gemacht. Auch ausgehende Längswerke werden in angemessenen Zwischenräumen mit Weidenbüschen besetzt.

Nur in der sog. Gebirgsstrecke (Bingen—St. Goar) wird auch bei hohen Wasserständen die Grenzlinie der ausgesprengten Fahrwasserrinne durch Tonnen bezeichnet.

Solange die Tonnen auf den Köpfen der Bühnen und Parallelwerke liegen, müssen die Fahrzeuge mindestens 15 m von ihnen entfernt bleiben. Liegen die Tonnen im Strom, so haben sie ihren Platz 5 m seitlich der Fahrwassergrenze.

Ein näheres Anhalten der Tonnen setzt die Schiffe in Gefahr aufzulaufen.

Bei mittleren Wasserständen, bei denen die Bühnen und Parallelwerke wasserfrei und somit sichtbar sind, werden die Tonnen entfernt.

Bei niederen Wasserständen werden sie, soweit es notwendig erscheint, im Strom ausgelegt und bezeichnen alsdann das Fahrwasser im Strom selbst.

Die nach dem rechten Stromufer hin ausgelegten Tonnen sind schwarz, nach dem linken Stromufer rot gestrichen. Spitze Tonnen, die zugleich Fahrwasserspaltungen bezeichnen, sind abwechselnd mit schwarzen und roten Ringen



gestrichen. Die stumpfen Tonnen tragen auf ihrer oberen Fläche, die spitzen Tonnen auf einem ihrer Ringe die Bezeichnung des Amtssitzes der Wasser-Bauinspektion und die Nummer des Wasserbauwartbezirks, zu dem sie gehören.

### **5. Niederländische Strecken des konventionellen Rheins, des Lek und der Waal.**

Die Grenzen des Fahrwassers werden, wo sie durch Tonnen angedeutet sind, auf der rechten Seite (steuerbordseits eines flußabwärts fahrenden Schiffes) durch schwarze stumpfe Tonnen, auf der linken Seite (backbordseits) durch rote spitze Tonnen gekennzeichnet. Bei stumpfen Tonnen ist der über Wasser ragende Teil flach, bei spitzen kegelförmig.

Die Richtung des Fahrwegs wird durch Landbaken (Bolbaken), welche längs des Ufers, an dem sich das Fahrwasser befindet, aufgestellt sind, angegeben. Sie bestehen aus einer weißen 5—8 m hohen Stange mit einem doppelkegelförmigen rot-weiß-blau gestrichenen Korb am oberen Ende.

Jeder Stromübergang wird durch 2 Landbaken von verschiedener Höhe bezeichnet, von denen die vordere niedriger wie die weiter landeinwärts stehende ist. Die Richtungslinie der beiden Baken gibt die Richtungslinie des Stromübergangs an.

Zwei unmittelbar aufeinander folgende Uebergänge werden durch 3 Landbaken, von welchen die mittlere höher ist als die beiden andern, bezeichnet. Die obere und die mittlere geben die Richtung des oberen Stromübergangs, die mittlere und die untere die des unteren Uebergangs an.

Ankerplätze können durch rot und schwarz geschilderte Kugeltonnen oder Fässer kenntlich gemacht werden.

Die Bezeichnung von Fahrwasserspaltungen oder von Untiefen findet durch Kugeltonnen statt, d. h. von Tonnen, deren über das Wasser hervorragender Teil kugelförmig ist. Bezeichnen diese Tonnen das untere Ende einer Untiefe oder Sandbank, so tragen sie als Topzeichen einen Rhombus (2 Kegel mit der Grundfläche gegeneinander), zur Andeutung des oberen Endes einen Kegel.

Außer diesen Topzeichen können in besonderen Fällen noch verwendet werden: ein abgestumpfter Kegel zur Andeutung der rechten Fahrwasserseite; ein Ball zur Andeutung der linken Seite; ein stehendes und liegendes Kreuz als besondere Merkzeichen.

Die Kugeltonnen sind mit roten und schwarzen wagrechten Streifen versehen, wenn sie sowohl auf der einen wie auf der anderen Seite passiert werden können, oder sie sind, wenn dies nur auf einer Seite geschehen kann, entweder ganz schwarz oder ganz rot, je nach der Farbe der auf der betr. Seite liegenden Tonnen gestrichen.



Alle Tonnen sind mit dem Namen des Flusses, auf welchem sie liegen und mit der Nummer des Bakenviertels, zu dem sie gehören, versehen.

Zur Kennzeichnung der Lage der Strombauwerke dienen auf dem oberen Teil der Stromstrecken etwa 4 m hohe Bleesbaken (Weidenbüsche), auf dem unteren von Ebbe und Flut beeinflussten Teil Gitterbaken, d. h. 4 m hohe am oberen Ende mit einem Holzgitterwerk versehene Stangen. Diese Baken sind entweder weiß oder schwarz, jedoch für die beiderseitigen Bauten in gleicher Farbe gestrichen und werden auf den Bühnenköpfen und auf dem oberen und unteren Ende eines Leitwerks aufgestellt.

Bei breiten Stromstrecken werden die Gitter dieser Baken parallel zur Stromrichtung, in engen dagegen senkrecht hierzu aufgestellt.

Allgemein ist für sämtliche Rheinstrecken noch folgendes zu beachten:

Bei drohendem Eisgang, bei Hochwasser und überhaupt sobald die Schifffahrt eingestellt wird, werden die im Strom verlegten Schifffahrtszeichen entfernt und erst bei beginnender Schifffahrt wieder ausgelegt.

Die ausgelegten Schifffahrtszeichen werden durch die betr. Wasserbauverwaltungen ständig sorgfältig beaufsichtigt und wird ihre Lage regelmäßig geprüft und nötigenfalls berichtet. Eine Verantwortung für die stets richtige Lage der Zeichen im Strom können die Wasserbauverwaltungen jedoch nicht übernehmen.

Die Schifffahrtszeichen bezwecken eine größere Sicherheit des Schifffahrtsbetriebs. Es liegt daher die größtmögliche Schonung namentlich auch der im Strom verlegten Zeichen im eigenen Interesse der Schifffahrttreibenden.

Wird durch Unvorsichtigkeit oder auch in einer Zwangslage ein Schifffahrtszeichen beschädigt, von seiner Stelle verschleppt oder zum Abtreiben gebracht, so ist der betr. Schiffs-(Floß-)Führer verpflichtet, dem nächsten Stromaufsichtsbeamten unter genauer Ortsbezeichnung Anzeige zu erstatten.

Die Schifffahrtszeichen stehen unter dem Schutz des § 4 Ziffer 10 der Rheinschifffahrts-Polizeiordnung und wird jede mißbräuchliche Benutzung oder Beschädigung eines solchen Zeichens auf Grund des § 46 dieser Polizeiordnung bestraft.

## 25. Fahrwassertiefen.

### a. Vereinbarung der Rheinuferstaaten.

Nach einer im Jahre 1861 getroffenen, später noch erweiterten Vereinbarung der Rheinuferstaaten ist als Ziel der Regulierung des Stromes die Erreichung folgender Fahrwassertiefen bezeichnet worden.

Es soll bei einem dem Wasserstand von + 1,50 m am Cölnner Pegel gleichwertigen Wasserstand vorhanden sein: auf der Strecke abwärts Cöln eine Fahrwassertiefe von 3,00 m (auf dem holländischen Niederrhein und dem Lek

	eine Fahrwassertiefe von 2,00 „)
von Cöln bis St. Goar . . . . .	2,50 „
von St. Goar bis Mannheim „ . . . . .	2,00 „
von Mannheim bis Straßburg „ . . . . .	1,50 „

Die für die Bestimmung der Fahrwassertiefe maßgebenden gleichwertigen Wasserstände sind für die einzelnen Hauptpegel von der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt folgendermaßen bestimmt:

Straßburg (oberh. d. Rheinbr.) 1,79 m	Andernach . . . . . 2,00 m
Maxau . . . . . 3,13 „	Cöln . . . . . 1,50 „
Speyer . . . . . 2,53 „	Düsseldorf . . . . . 1,29 „
Ludwigshafen . . . . . 2,49 „	Duisburg-Ruhrort . . . 0,91 „
Mannheim . . . . . 2,49 „	Emmerich . . . . . 1,03 „
Worms . . . . . — 0,14 „	Nymegen . 7,60 m + N. A. P. *)
Mainz . . . . . 0,45 „	Tiel . . . 4,13 „ + N. A. P. *)
Bingen . . . . . 1,28 „	Zalt-Bommel 2,16 „ + N. A. P. *)
Caub . . . . . 1,43 „	
Coblenz . . . . . 1,73 „	

\*) N. A. P. = Neuer Amsterdamer Pegel.

**b. Fahrwassertiefen nach den Hauptpegeln.**

Bei Bestimmung der jeweiligen Tiefgänge der Schiffe gelten für den praktischen Gebrauch folgende Regeln:

Es wird gefahren:

Von Rotterdam nach Duisburg-Ruhrort. Auch bei Niederwasserständen meist volle Abladung der Schiffe möglich.

Von Duisburg-Ruhrort nach Cöln: 1 m mehr wie z. Zt. der Cölner Pegel zeigt (bei jedem Wasserstand).

Von Cöln nach Coblenz: 0,70—0,80 m mehr wie z. Zt. der Cölner Pegel zeigt (bei jedem Wasserstand).

Von Coblenz nach St. Goar: 0,60 m mehr wie z. Zt. der Cauber Pegel zeigt.

Von St. Goar nach Bingen: 0,50 m mehr wie Cauber Pegel (bei einem Stand von etwa 1,5 m).

Wenn der Wasserstand so tief sinkt, daß der Cauber Pegel unter 1 m zeigt, dann kann mit einer Fahrwassertiefe von + 0,6 m Cauber Pegel gerechnet werden.

Durch das neue Fahrwasser unterhalb Bingen: 0,20 m mehr wie der Cauber Pegel anzeigt.

Von Bingen nach Mainz: 0,50 m mehr wie z. Zt. der Binger Pegel zeigt.

Von Mainz nach Mannheim: 1 m mehr wie z. Zt. der Mainzer Pegel zeigt.

(Auf der Strecke Bingen—Mainz ist das Fahrwasser an einzelnen Stellen veränderlich.)

### **c. Nachrichtendienst bei Niederwasserständen.**

1. Die Personen-Dampfboote der Cöln-Düsseldorfer Gesellschaft und der Niederländischen Dampfschiffs-Reederei, sowie die Schleppdampfer einiger Reedereien führen an dem Radkasten beiderseits schwarze Tafeln, worauf die jeweiligen Wasserstände des Cauber Pegels bei Uebernahme der Lotsen in Caub aufgeschrieben werden, sodaß die vorbeifahrenden Schiffe und Schleppzüge schon zeitig vorher von den Wasserstandsverhältnissen der Gebirgsstrecke Kenntnis nehmen können.

2. Für die bei Bingen vorübergehend vor Anker gehenden und das Rheingau zu Berg durchfahrenden Schiffe werden zur Zeit niederen Wasserstandes (von etwa 1 m Mainzer Pegel ab) die täglichen Pegelstände von Mainz und Mannheim an Tafeln bekanntgegeben, die auf dem linken Ufer (Binger Seite) am unteren Portalkran I der hohen Kaimauer, nächst des städtischen Hafenmeistergebäudes, am rechten Ufer (Rüdesheimer Seite) an der Kaimauer beim Pegel vor der „Rhein-halle“ angebracht sind. Die an den Tafeln befindlichen Zahlen geben die Vormittagswasserstände des betreffenden Tages in Zentimetern an. Ein neben jeder Zahl angebrachter roter Pfeil gibt durch die Richtung seiner Spitze — oben, bzw. unten, — an, ob der Wasserstand steigend oder fallend ist. Von Mannheim nach Straßburg wird die jeweilige Fahrwassertiefe von Fall zu Fall durch die betreffenden Lotsen ermittelt.

Im allgemeinen gilt die Schleppschiffahrt nach Straßburg bei + 2,5 m Straßburger Pegel als sicher.

Beim Abladen der Schiffe ist stets darauf zu achten, daß die nach den betr. Pegelablesungen sich ergebenden angestrebten Sohlentiefen (s. unter a) nur die Wassertiefen, nicht aber die größte zulässige Tauchtiefe der Schiffe angeben. Diese letztere ist je nach der Beschaffenheit der Flußsohle (Fels oder Kies) und der Größe und Ladung der Fahrzeuge etwa mit 20 cm geringer zu rechnen als die Sohlentiefe.

## **26. Wasserbau-Behörden der Rheinuferstaaten:**

### **Baden.**

(Länge des Rheins von Kehl bis zur badisch-hess. Grenze 143 km.)

Oberste Wasserbau-Behörde ist die

#### **Oberdirektion des Wasser- und Strassenbaues in Karlsruhe.**

Direktor: Geheimer Oberregierungsrat Dr. Krems.

Mitglied: Oberbaurat Frhr. v. Babo.

Bei der Oberdirektion ist seit 1. Januar 1905 ein Wasserrechtsbureau unter Leitung eines Zentralinspektors eingerichtet, das mit der Anlegung und Führung des Wasser-



rechtsbuches, in das alle an den Gewässern bestehenden Rechtsverhältnisse des Landes einzutragen sind. betraut ist.

Der Oberdirektion unterstehen die Rheinbauinspektionen Freiburg, Offenburg, Karlsruhe und Mannheim.

Die badische Wasserbauverwaltung besitzt 3 Schraubendampfer zu Schlepp- und Bereisungszwecken, 2 Polizeiboote und 6 Dampfbagger.

### **1. Rheinbauinspektion Freiburg.**

Strecke von der Landesgrenze bei Klein-Hüningen bis zur Kappel-Rheinauer-Schiffbrücke.

Vorstand: Baurat Caroli.

Dammeister in Efringen, Neuenburg, Breisach und Weisweil.  
Brückenmeister der Schiffbrücken in Neuenburg und Breisach.

### **2. Rheinbauinspektion Offenburg.**

Strecke von der Kappel-Rheinauer-Schiffbrücke bis zur Achermündung bei Greffern.

Vorstand: Wasser-Bauinspektor Siebert.

Stellvertreter: Regierungsbaumeister Eisenlohr.

Dammeister in Ottenheim, Kehl und Freistett.

Brückenmeister der Schiffbrücken in Freistett und Greffern.

### **3. Rheinbauinspektion Karlsruhe.**

Strecke von der Achermündung bei Greffern bis zur oberen Grenze des rechtseitigen bayrischen Festungsrayons von Germersheim.

Vorstand: Wasser-Bauinspektor Meythaler.

Regierungsbaumeister: v. Moro (bei der Rheinregulierung),  
Koch und Spieß.

Dammeister in Greffern, Plittersdorf, Knielingen (Maxau) und Hochstetten.

Brückenmeister der Schiffbrücke in Plittersdorf.

Die Rheinbauinspektion Karlsruhe ist mit der Leitung der Bauausführung für die Rheinregulierung (Untere Hälfte) betraut.

### **4. Rheinbauinspektion Mannheim.**

Strecke von der unteren Grenze des rechtseitigen bayrischen Festungsrayons von Germersheim bis zur badisch-hessischen Grenze.

Vorstand: Ober-Bauinspektor Kupferschmid, Rhein-schiffahrtsinspektor des Bezirks 1b, zugleich Vorstand der Schiffsuntersuchungs-Kommission und des Schiffseichamts Mannheim, Sekretär bei der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt.

Stellvertreter: Regierungsbaumeister Gaberdiel. Ingenieurpraktikanten Eger und Baumann.  
Zeichner 1. Klasse und Schiffsvermesser beim Schiffs-Eichamt  
A m a n n.  
Dammeister in Philippsburg und Mannheim.

### **Elsass-Lothringen.**

(Länge des Rheins von der Straßburg-Kehler Straßenbrücke bis zur bayrischen Grenze — Lautermündung — 59 km).

Oberste Wasserbau-Behörde ist die **Abteilung für Landwirtschaft und öffentliche Arbeiten im Ministerium für Elsass-Lothringen.**  
Wasserbau-Dezernent: Ministerialrat, Wirklicher Geheimer Oberbaurat F e c h t.

Die reichsländische Wasserbauverwaltung besitzt 2 Schraubenschleppdampfer, 1 Dampfbarkasse und 2 Dampfbagger.

#### **1. Wasserbaubezirk Colmar.**

Strecke von der Landesgrenze bei Hüningen bis Rheinau oberhalb Straßburg.

Vorstand: Baurat Schmitt.

Wasserbauingenieur: Prinz.

Dammeister in Hüningen, Eichwald, Blodelsheim, Breisach (Els.), Markolsheim und Schönau.

Brückenmeister der Schiffbrücken in Hüningen, Markolsheim und Schönau.

#### **2. Wasserbaubezirk Strassburg (Rhein).**

Strecke von Rheinau oberhalb Straßburg bis zur Lautermündung.

Vorstand: Regierungs- und Baurat Neumeyer, Rheinschiff-fahrtsinspektor des Bezirks 1a, zugleich Vorstand der Schiffsuntersuchungs-Kommission und des Schiffs-Eichamts Straßburg (Rhein).

Wasserbauingenieur: Heberling.

Dammeister in Gerstheim, Altenheimerhof, Straßburg-Neudorf, Gamsheim, Fort-Louis und Läterburg.

#### **3. Baubehörde für die Rheinregulierung (Obere Hälfte).**

Leitung: Wasser-Bauinspektor, Baurat S c h e m m e l, Straßburg, Ministerialdienstgebäude.

Kreis-Bauinspektor: Schneider.

Dammeister und Bauaufsnher zur örtlichen Bauaufsicht.

### **Bayern.**

(Länge des Rheins von der Lautermündung bis zur bayrisch-hessischen Grenze bei Roxheim 86 km.)

Oberste Wasserbau-Behörde ist die **Oberste Baubehörde im Staatsministerium des Innern in München.**

Ober-Baudirektor: Ritter v. Sörgel.

Oberbaurat: Ruttmann.

Kreisverwaltung ist die Regierung der Pfalz, Kammer des Innern in Speyer.

Wasserbau-Dezernent: Regierungs- und Kreisbaurat Feil.

### **Strassen- und Flussbauamt Speyer.**

Strecke von der Lautermündung bis zur hessischen Grenze bei Roxheim.

Vorstand: Bauamtman n R i s s e r, zugleich Vorstand der Schiffsuntersuchungs-Kommission und des Schiffs-Eichamts Speyer.

Bauamtsassessoren: R o e m e r und S c h w a b e.

Dammeister in Maximiliansau, Sondernheim, Mechtersheim, Speyer, Ludwigshafen und Frankenthal.

Das Straßen- und Flußbauamt Speyer besitzt 1 Schraubendampfer zu Schlepp- und Bereisungszwecken, 1 Polizeiboot, 1 Motorboot und 2 Dampfbagger.

Anmerkung: Auf der von Baden, Elsaß-Lothringen und Bayern begrenzten Rheinstrecke wird die Abgrenzung der gegenseitigen Bezirke im Strom (Hoheitsgrenze) durch den jeweiligen Talweg gebildet.

### **Hessen.**

(Länge des Rheins linkseitig von der bayrischen Grenze oberhalb Worms bis zur Nahemündung bei Bingen 91 km, rechtseitig von der badischen Grenze oberhalb Lampertheim bis zur preußischen Grenze unterhalb Mainz-Kastel [Amöneburg] 65 km.)

Oberste Wasserbau-Behörde ist die **Abteilung für Bauwesen im Ministerium der Finanzen in Darmstadt.**

Vorsitzender: Ministerialrat, Geheimerat Dr. ing. Frhr. v. Biegeleben, zugleich Rheinschiffahrts-Bevollmächtigter für Hessen bei der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt.

Referent für Wasserbau: Geheimer Oberbaurat Imroth.

Die hessische Wasserbauverwaltung besitzt 1 Schraubendampfer zu Schlepp- und Bereisungszwecken, 2 Polizeiboote und 3 Dampfbagger.

#### **I. Wasserbauamt Worms.**

Strecke von der hessisch-bayrischen, bzw. hessisch-badischen Grenze bis zur Oppenheimer Fähre.

Vorstand: Baurat R e i n h a r d t.

Stellvertreter: Wasserbauassessor I c k e s.

3 Dammeister und 1 Baggermeister in Worms.

Brückenmeister der Gierfähre in Gernsheim.



Dammwärter in Lampertheim, Worms, Hofheim, Nordheim, Rhein-Dürkheim, Biblis, Hamm, Groß-Rohrheim, Gernsheim, Biebesheim, Gunterblumer Fahrt, Schusterwörth und Oppenheim, am Altrhein in Stockstadt und Erfelden.

## 2. Wasserbauamt Mainz.

Strecke von der Oppenheimer Fähre linkseitig bis zur Nahe-  
mündung, rechtseitig bis zur preußisch. Grenze oberhalb Biebrich.

Vorstand: Baurat Schmitt, zugleich Vorstand der Schiffs-  
untersuchungs-Kommission, des Schiffs-Eichamts und der  
Floßuntersuchungsstelle Mainz.

Stellvertreter: Baurat Becker.

4 Dammeister und 1 Baggermeister in Mainz (davon 1 Damm-  
meister für den Main).

Brückenmeister der fliegenden Brücke bei Oppenheim am Fahrt  
(Nierstein).

Strommeister in Mainz.

Hafenmeister (zugleich Bakenleger) in Bingen.

Dammwärter in Kornsand, Nackenheim, Ginsheim (2), Mainz-  
Mombach, Heidenfahrt und Frei-Weinheim (2).

Bakenleger in Frei-Weinheim.

## Preussen.

Oberste Wasserbau-Behörde ist die **Abteilung III im Ministerium  
der öffentlichen Arbeiten in Berlin.**

Unterstaatssekretär: Dr. Frhr. von Coels von der  
Brügghen.

Ministerialdirektor: v. Doemming.

Wasserbau-Dezernent für den Rhein und dessen schiffbare  
Nebenflüsse: Geheimer Oberbaurat Roeder.

Der obere Teil der preußischen Rheinstrecke (rechtes  
Ufer) von der hessischen Grenze bei Biebrich bis km 27  
unterhalb Rüdesheim ist dem Regierungs-Präsidenten in  
Wiesbaden unterstellt,\*) der untere Teil (beide Ufer) von  
der Nahemündung, bezw. km 27 bis zur niederländischen  
Grenze bei Spyk, bezw. Bimmen, der Rheinstrom-Bau-  
verwaltung in Coblenz.

Wasserbau-Dezernent in Wiesbaden: Regierungs- und Bau-  
rat, Geheimer Baurat Rasch.

### Wasser-Bauinspektion Bingerbrück.

Strecke rechtseitig von Biebrich km 0, linkseitig von der Nahe-  
mündung bis Oberwesel km 48,5.

Vorstand: Wasser-Bauinspektor Benecke, Rheinschiffahrts-  
Inspektor des 2. Bezirks.

\*) Mit Wirkung vom 1. April 1909 wird auch der obere Teil der preussischen  
Rheinstrecken der Rheinstrom-Bauverwaltung in Coblenz unterstellt.

Strommeister in Bingerbrück.

Wasserbauwarte in Schierstein und Bacharach.

1 Bakenleger in Nieder-Walluf und 2 in Oestrich.

Die Wasser-Bauinspektion Bingerbrück besitzt 3 Schraubendampfer zu Schlepp- und Bereisungszwecken, davon einen gemeinschaftlich mit der Wasser-Bauinspektion Frankfurt a. M., 1 Polizeiboot, 1 Motorboot, 4 Dampfbagger, 2 Taucherschächte und 1 Felsenbrecher. Bauhof mit Reparaturwerkstätte in Schierstein (Hafen).

Anmerkung: Auf der hessisch-preußischen Rheinstrecke Biebrich—Rüdesheim wird die Abgrenzung der gegenseitigen Bezirke im Strom (Hoheitsgrenze) durch die Mittellinie zwischen den beiderseitigen Korrekektionslinien gebildet.

### **Rheinstrom-Bauverwaltung in Coblenz.**

Chef: Ober-Präsident der Rheinprovinz: Dr. Frhr. v. Schorlemmer, Exz.

Rheinstrom-Baudirektor: Ober- und Geheimer Baurat Müller. Regierungs- und Baurat Düsing, Rheinschiffahrtsinspektor des 3 Bezirks und Staatskommissar der preußischen Schifferschulen.

Stellvertreter des Strom-Baudirektors: Regierungs- und Baurat Morant.

Baurat Stuhl, Wasser-Bauinspektor: Schönsee.

Maschineninspektor: Baurat Grimm.

Die Rheinstrom-Bauverwaltung besitzt zu Schlepp- und Bereisungszwecken 1 Raddampfer, 6 Schraubendampfer, den einzelnen Wasser-Bauinspektionen zugeteilt, 8 Polizeiboote, 3 Dampfbagger und 3 Greifbagger, sowie eine Anzahl Felsenbrecher und Taucherschächte.

Der Rheinstrom-Bauverwaltung unterstehen die Wasser-Bauinspektionen Bingerbrück (unterer Teil),\* Coblenz, Cöln, Düsseldorf und Wesel.

#### **1. Wasser-Bauinspektion Bingerbrück (s. oben).**

#### **2. Wasser-Bauinspektion Coblenz.**

Strecke von Oberwesel km 48,5, bis Andernach km 112.

Vorstand: Baurat Hildebrandt, zugleich Vorstand des Schiffs-Eichamts Coblenz.

Strommeister in St. Goarshausen und Coblenz-Lützel.

Wasserbauwarte in St. Goar, Coblenz und Neuwied.

Brückenmeister der Schiffbrücke in Coblenz.

#### **3. Wasser-Bauinspektion Cöln.**

Strecke von Andernach km 112, bis unterhalb Niehl km 195.

Vorstand: Wasser-Bauinspektor Degener, zugleich Vorstand des Schiffs-Eichamts Cöln.

\*) Vom 1. April 1909 ab auch der obere Teil.

Strommeister in Oberwinter und Cöln.

Wasserbauwarte in Brohl, Oberwinter, Bonn, Langel und Cöln-Deutz.

Brückenmeister der Schiffbrücke in Cöln.

#### **4. Wasser-Bauinspektion Düsseldorf.**

Strecke von unterhalb Niehl km 195 bis unterhalb Duisburg-Ruhrort km 281.

Vorstand: Baurat Luyken.

Strommeister in Düsseldorf und Duisburg-Ruhrort.

Wasserbauwarte in Monheim, Grimlinghausen, Düsseldorf und Duisburg-Hochfeld.

#### **5. Wasser-Bauinspektion Wesel.**

Strecke von unterhalb Duisburg-Ruhrort km 281 bis zur niederländischen Grenze bei Spyk bezw. Bimmen km 363,44.

Vorstand: Baurat Eichentopf.

Strommeister in Wesel und Emmerich.

Wasserbauwarte in Orsoy, Wesel, Rees und Emmerich.

Brückenmeister der Schiffbrücke in Wesel.

Der Regierung in Düsseldorf ist unterstellt die

#### **Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen.**

Vorstand: Regierungs- und Baurat Stelkens, zugleich stellvertretender Vorstand der Schiffsuntersuchungs-Kommissionen in Duisburg und Duisburg-Ruhrort und Vorstand des Schiffs-Eichamtes Duisburg-Ruhrort. Hafenkommis­sar für die Häfen zu Duisburg und Duisburg-Ruhrort.

#### **Königl. Bauamt für die Erweiterung des Ruhrorter Hafens.**

Wasser-Bauinspektor: Heinekamp.

### **Niederland.**

Oberste Wasserbau-Behörde ist das **Ministerium van Waterstaat in s'Gravenhage.**

Hoofdinspecteur-Generaal: J. W. Welcker.

Inspecteur der 2. Inspection: P. H. Kemper.

Hoofdingenieur-Directeur der 2. und 3. Direction (Groote Rivieren): C. A. Jolles.

#### **I. Rivier-Arrondissement.**

Strecke Ober-Rhein und Waal

Vorstand: Ingenieur F. Baucke in Nymegen.

Opzichter A. G. F. Kerkkamp in Lobith, A. Kooreman in Nymegen, D. J. de Jongh in Tiel, A. Nieuwland in Zalt-Bommel.

Bakenmeester in Lobith, Hulhuizen, Lent, Nymegen, Slyk-Ewyk, Druten, Leeuwen, Tiel, Oud, St. Andries, Zalt-Bommel, Zuilichem und Vuren.



## 2. Rivier-Arrondissement.

Strecke Pannerden'sche Kanal, Nieder-Rhein und Lek.

Vorstand: Ingenieur G. Rooseboom in Utrecht.

Opzichter J. H. Mus in Arnhem, W. ten Bosch in Wageningen, L. M. Korevaar in Vreeswyk, D. de Jong in Schoonhoven.

Bakenmeester in Pannerden, Arnhem, Renkum, Opheusden, Elst, Wyk by Duurstede, Culenborg, Hagestein, Vreeswyk, Ameide, Schoonhoven und Krimpen a. d. Lek.

## 4. Rivier-Arrondissement.

Strecke Obere Merwede, Untere Merwede, Noord, Oude Maas, Mallegat, Dordt'sche Kil und Hollandsch Diep.

Vorstand: Ingenieur M. C. E. Bongaerts in Dordrecht.

Opzichter J. C. Baumann in Gorinchem, A. Kooreman und W. Chevalier in Dordrecht.

Bakenmeester in Gorinchem, Hardinxveld, Dordrecht und s'Gravendeel.

## 6. Rivier-Arrondissement.

Strecke Neue Maas.

Vorstand: Ingenieur H. van Oordt in Rotterdam.

Opzichter A. van Bloois in Schiedam.

Bakenmeester in Kralingsche Veer.

## Arrondissement Goes.

Strecke Kanal durch Zuid-Beveland.

Vorstand: Ingenieur J. P. van Vlissingen in Goes.

Opzichter L. Kooreman in Hansweert.

Havenmeester B. J. Elsman in Hansweert.

## Merwede-Kanal.

Gorinchem. Ingenieur A. A. H. W. König.

Opzichter J. de Vries in Gorinchem, P. B. Sips in Vianen.

Havenmeester J. A. Waltheer in Gorinchem.

Utrecht. Oberingenieur D. J. Stein-Parvé.

Opzichter W. van Lengeveld in Vreeswyk, J. Venema in Breukelen.

Havenmeester J. de Groot in Utrecht.

Haarlem. Ingenieur W. F. Druyvesteyn.

Opzichter M. F. Vortgysen in Zeeburg (Gem. Amsterdam).

## 27. Schiffsbautechnische Angaben.

**Deplazement** (Wasserverdrängung) = dem Volumen der von einem schwimmenden Schiff verdrängten Wassermasse.

**Tragfähigkeit** = dem Unterschied zwischen der Wasserverdrängung des beladenen und des unbeladenen Schiffs.

**Völligkeit:** bezeichnet  $L$  die Länge eines Schiffes in der Wasserlinie,  $B$  die größte Breite,  $T$  den mittleren Tiefgang desselben, so drückt das Produkt  $LBT$  den kubischen Inhalt eines dem eingetauchten Schiffsteile umschriebenen Parallelepipeds aus. Das Verhältnis des Deplazements  $V$  zum Volumen des Parallelepipeds nennt man den Völligkeitsgrad, Völligkeitskoeffizienten, oder auch kurzweg die Völligkeit des Schiffes. Nach den einheitlichen Vorschriften über die Untersuchung der Rheinschiffe (s. II. Teil) ist der Völligkeitsgrad der Schiffe von 0,80 bis zu 0,88 des Produkts  $LBT$  anzunehmen.

**Auftrieb:** Der Auftrieb oder die Schwimmkraft eines Schiffes ist gleich dem Gewicht des verdrängten Wassers und wird durch das Gesamtgewicht des Schiffes ausbalanciert.

**Stabilität:** Ein im stillen Wasser frei schwimmendes Schiff ist im Gleichgewichtszustand, wenn das Gewicht der von ihm verdrängten Flüssigkeit, d. h. sein Auftrieb gleich ist seinem Gewicht, und wenn der Schiffsschwerpunkt und der Schwerpunkt der verdrängten Flüssigkeit in einer und derselben Vertikallinie liegen. Man unterscheidet hierbei eine stabile und labile Gleichgewichtslage, je nachdem das Schiff, wenn es aus seiner ursprünglichen Stellung durch eine Kraft (z. B. den Segeldruck) abgelenkt ist, von selbst wieder in dieselbe zurückkehrt, oder sich noch mehr von ihr entfernt. Es herrscht immer stabiles Gleichgewicht, wenn der Schwerpunkt des Schiffes tiefer liegt als der des verdrängten Wassers; liegt er höher, so kann stabiles Gleichgewicht stattfinden, aber auch labiles.

**Form der Schiffe:** Die Schiffsform ist dann eine gute, wenn durch sie nur ein möglichst geringer Widerstand verursacht, und zugleich — bei Frachtschiffen, Kähnen usw. — eine größtmögliche Tragfähigkeit vorhanden ist.

**Der Widerstand** eines normal gebauten Schleppkahns (bis zur Eiche beladen) von 1500 t Tragfähigkeit beim Schleppen auf der Strecke Duisburg-Ruhrort—Cöln bei normalem Wasserstand und einer durchschnittlichen Schleppgeschwindigkeit von 4,5 bis 5 km in der Stunde beträgt 2200 bis 2500 kg.

**Höchster Festpunkt** (oberes Ende des unteren Schornsteinteils) größerer Dampfschiffe, von der Wasserlinie gemessen = 7,5 bis 8 m.

**Höchster Festpunkt** eines unbeladenen Kahns von 1500 t Lade-fähigkeit = 6,5 bis 7 m.

### Fahrgeschwindigkeiten.

Die Fahrgeschwindigkeit der Salonboote beträgt bergwärts durchschnittlich 15 km, talwärts 22 bis 24 km in der Stunde.

Als wirtschaftlich günstige Schleppegeschwindigkeit eines Bergschleppzuges bei normalem Wasserstande von 2,5 bis 3 m Cölner Pegel auf dem Niederrhein bis St. Goar ist eine solche von 4,5 bis 5 km stündlich zu bezeichnen. Die Geschwindigkeit talwärts mit einem Anhang von 4 leeren Schiffen beträgt 15 bis 18 km.

Die Tiefgänge der Personenboote (fahrbereit) betragen 0,5 bis 1,2 m; die größeren Radschleppdampfer besitzen einen Tiefgang (mit 10 t Kohlen) von 1 bis 1,18 m; der Tiefgang der Schraubenschleppboote beträgt 0,8 bis 2,5 m.

### Kaufpreise.

Die Kosten moderner Radboote betragen mit Ausrüstung etwa 250 bis 350 M, von Schraubenbooten 200 bis 260 M für jede indizierte Pferdekraft. Bei Schleppkähnen 50 bis 55 M für jede t Tragfähigkeit.

### Schiffsmaschinen.

**Systeme:** Den Rhein und seine Nebenflüsse befahren Seitenrad- und Schraubendampfer sowie Motorboote, und in neuerer Zeit einige Schiffe mit Sauggasmotoren. Kettendampfer verkehren auf dem Rhein nur noch ausnahmsweise auf der kurzen Strecke von der Mainmündung bis zum Mainzer Zollhafen, auf dem Main von der Mündung bis Kitzingen, auf dem Neckar von Mannheim bis Lauffen.

Die Schiffsmaschinen werden nach indizierten Pferdestärken (HP oder PS) berechnet.

### Effekt-Berechnung.

Bezeichnet

- HP die indizierte Leistung der Maschine in Pferdekraften,
- $p_i$  die mittlere indiz. Dampfspannung hinter dem Kolben in kg/qcm,
- $q$  den mittleren indiz. Gegendruck vor dem Kolben, herrührend vom Luftdruck oder Kondensatorspannung und Kompression in kg/qcm,



$p_i - q$  den Unterschied der mittleren Spannungen hinter und vor dem Kolben in kg/qcm, wie solche durch die mittlere Höhe der Diagrammfläche dargestellt wird,  
 $f$  den Querschnitt des Dampfzylinders in qcm,  
 $c$  die sekundliche Kolbengeschwindigkeit in Metern,

so ist:

$$HP = \frac{f(p_i - q)c}{75}$$

Die Werte von  $p_i$  und  $q$  sind durch indizieren zu ermitteln.

Die Maschinen sind als Hochdruck-, Verbund- oder Dreifach-Expansionsmaschinen (letztere mit Oberflächenkondensation) ausgebildet. Moderne größere Schrauben- und Radboote besitzen meist Dreifach-Expansionsmaschinen und Kessel mit 13 Atmosphären Dampfdruck.

Als Kessel-Typ findet der sog. schottische zylindrische Schiffskessel mit Dampfdruck von 5 bis 14 Atmosphären allgemeine Verwendung.

**Grösse der Heizfläche** für die indiz. Pferdekraft = 0,4 bis 0,5 qm;  
 bei Anwendung von Heißdampf nur 0,3 qm.

**Ueberhitzerfläche** = 0,12 bis 0,15 qm für die indiz. Pferdekraft.

**Grösse der Rostfläche** =  $\frac{1}{27}$  bis  $\frac{1}{30}$  der Heizfläche.

**Kohlenverbrauch** einer Hochdruckmaschine mittlerer Grösse durchschnittl. 1,2 kg für die indiz. Pferdekraft und Stunde.

**Kohlenverbrauch** einer Verbundmaschine mittlerer Grösse 0,9 bis 1,1 kg, einer Verbundmaschine mit Dampfüberhitzung 0,65 bis 0,70 kg für die indiz. Pferdekraft und Stunde.

**Kohlenverbrauch** einer Dreifach-Expansionsmaschine mittlerer Grösse 0,75 bis 0,85 kg, einer Dreifach-Expansionsmaschine mit Dampfüberhitzung 0,62 bis 0,65 kg für die indiz. Pferdekraft und Stunde.

**Gesamt-Schmierölverbrauch** für die Fahrstunde:

der Radschleppboote mit Verbundmaschinen 0,5—0,8 kg;

der Radschleppboote mit Dreifach-Expansionsmaschinen 1—1,2 kg;

der Schraubenboote 0,8—1,5 kg.

### Bildliche Darstellung

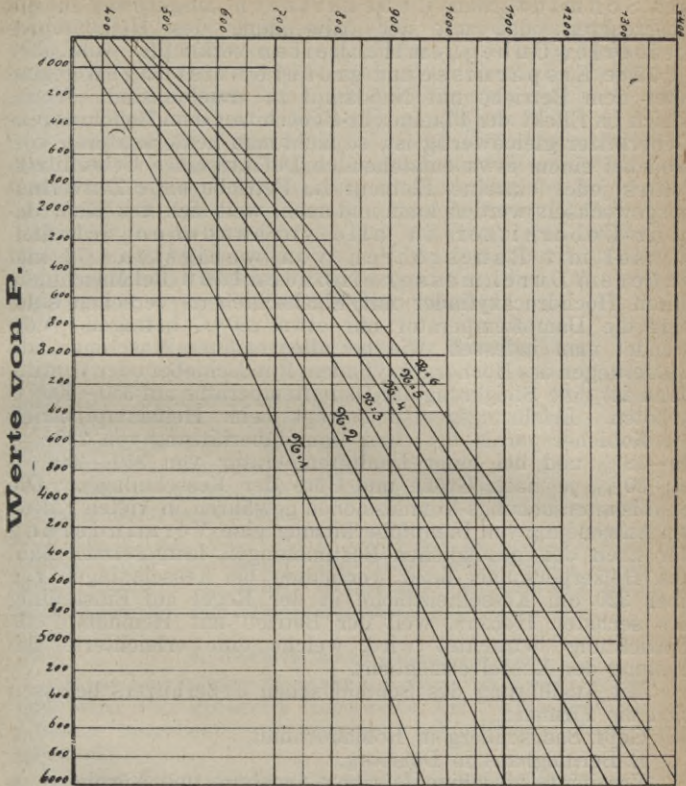
zur Ermittlung der erforderlichen Pferdestärken von Radschleppbooten für 18 Stunden Fahrzeit zwischen Hochfelder und Cölner Eisenbahnbrücke bei normalem Wasserstand.

Es bedeutet:

$N$  = Anzahl der Kähne.

$P$  = Gesamtladung der Kähne in Tonnen, alle möglichst gleichmäßig und bis zur Eiche beladen.

Indizierte Pferdestärken HP.



Schraubenschleppboote leisten im allgemeinen 10% mehr als Radboote.

## 28. Technische Fortschritte und Neuerungen im Rheinschiffahrtsbetriebe.

### I. Heissdampftrieb.

Die Ueberzeugung bricht sich mehr und mehr Bahn, daß in der Jetztzeit die Verwendung von Naßdampf in den Schiffahrtsbetriebe als wirtschaftlicher Fehler zu betrachten

ist, nachdem sich diejenigen Schiffsbesitzer, welche ihre Kessel mit Schmidtschen Ueberhitzern ausgerüstet haben, überzeugten, daß mit der Anwendung des Heißdampfes keinerlei Unbequemlichkeiten verknüpft, wohl aber größte Ersparnisse und größere Leistungen gegenüber dem Betriebe mit Naßdampf zu erzielen sind. Wenn gleich im Effekt der Flammrohr-Ueberhitzer dem Rauchröhren-Ueberhitzer gleichwertig ist, so zieht man heute letzteren vor, weil bei einem etwa entstehenden Defekte eines Ueberhitzerrohres jedes einzelne Element im Betriebe ohne Zeitverlust ausgewechselt werden kann und auch, weil sich der Rauchrohr-Ueberhitzer in alle vorhandenen Schiffskessel mit Rauchröhren von wenigstens 76 mm äußerem Durchmesser einbauen läßt. Bei Maschinen, deren Hochdruckzylinder mit Flachschiebern versehen sind, darf die Dampftemperatur nur etwa 280° C betragen. Verwendet man indessen, wie bei allen neueren Maschinen, als Steuerungen des Hochdruckzylinders Rundschieber oder Ventile, dann ist eine Steigerung der Dampftemperatur auf 350—400° C geboten. Erfahrungsgemäß beträgt beim Heißdampfbetrieb die Kohlenersparnis bei einer Dampfüberhitzung von 280° = 10—18% und bei einer Dampftemperatur von 350—400° = 22—30%, je nach Größe und Güte der Kesselanlagen. Die Schiffsuntersuchungs-Kommissionen gewähren in vielen Fällen bei Anwendung von Dampfüberhitzung eine Verminderung der nach den gesetzlichen Bestimmungen festgesetzten Zahl des Heizerpersonals bezw. verzichten bei Kesselanlagen von über 320 qm Kesselheizfläche in der Regel auf Einstellung des sechsten Heizers, weil der Betrieb mit Heißdampf als Einrichtung betrachtet wird, welche eine erleichterte Bedienung der Kessel ermöglicht.

Mit Ausführung des Schmidtschen Ueberhitzers befassen sich die Firmen:

Gebr. Sachsenberg in Roßlau-Anhalt,

E. Berninghaus in Duisburg,

Vereinigte Maschinenfabriken Augsburg und Nürnberg in Gustavsburg und

Christof Ruthof in Mainz-Kastel.

## 2. Trossenwinden und -klemmen für Schleppdampfer.

Nachdem ermittelt wurde, daß Schlepptrossen bei Verwendung von Klemmen und Winden eine bedeutend längere Lebensdauer besitzen — 1½ bis 3 Jahre — und auch durch diese Einrichtung eine Zeitersparnis von etwa 5 bis 8 Stunden während jeder Reise beim Aufnehmen und Abwerfen der Kähne gewonnen wird, findet eine Anwendung dieser Einrichtung jetzt auch auf älteren Schleppdampfern in größerem Umfange statt. Die Klemmen selbst sind gegen früher durch



Anbringen von kräftigen Bufferfedern zur Aufnahme der Stöße verbessert.

Die größeren Schleppdampfer werden zumeist mit 6 Trommeln und 6 Klemmen ausgerüstet; die Winden-Einrichtung wird heute derart ausgeführt, daß je 3 Trommeln hintereinander angeordnet sind und damit auf Deck nur ein verhältnismäßig kleiner Flächenraum in Anspruch genommen wird.

Auch auf die Verwendung dieser Einrichtung legen die Schiffsuntersuchungs-Kommissionen insofern Wert, als nach den gesetzlichen Bestimmungen eine Verminderung der Besatzung an Matrosen oder der Ersatz eines Matrosen durch einen Schiffsjungen in Betracht kommt bei Dampfern, welche mit außerordentlichen mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der Anker und Stränge usw. ausgerüstet sind. Ein solches Hilfsmittel stellt die Trossen-Einrichtung dar.

### **3. Neue Trossen-Klemmen für Schleppkähne.**

Bei der zunehmenden Verwendung größerer Kähne hat sich die zwingende Notwendigkeit herausgestellt, Einrichtungen zu treffen, um bei drohender Gefahr die Schlepprossen der Anhangschiffe leicht und schnell vom Schlepper zu lösen. Die früher bei Benutzung von Hanfsträngen auf Schleppkähnen in Gebrauch gewesenen Preßklemmen sind für die Drahtrossen nicht anwendbar.

Die Firma Christof Ruthof in Mainz-Kastel, welche auch die Dampf- und Handtrossenwinden für Rheinschleppdampfer ausführt, fertigt als Besonderheit nunmehr auch Klemmen für Schleppkähne an.

### **4. Rauchverminderungs-Apparate.**

Diese Einrichtung (System Marcotty) ist weiter verbessert und wird von größeren Reedereien bei Neubeschaffung von Kesseln eingebaut, um etwaigen behördlichen Maßnahmen zuvorzukommen.

Durch die Wirkung des Dampfschleiers dieser Apparate soll eine gute Verbrennung erzielt und erfahrungsgemäß nach jedesmaligem Feuerputzen ein prompteres Steigen des Dampfdruckes bewirkt werden.

### **5. Elektrisches Schweissverfahren.**

Für rasche Ausbesserung von Dampfkesseln ist das elektrische Schweißverfahren von großer Wichtigkeit und wird z. Z. sowohl in der Binnen- als auch in der Seeschifffahrt vielfach angewandt. Derartige Reparaturen erfordern aber ein ungewöhnliches Maß von Zuverlässigkeit, Geschicklichkeit, Uebung und Ausdauer, sodaß zu diesen Arbeiten nur ganz besonders hierfür ausgebildete Leute in Frage kommen können.

Besonders wichtig wird dieses Schweißverfahren durch die schnelle Behebung der Schäden und dadurch, daß in vielen Fällen Kessel, welche — nach dem alten Verfahren — nicht mehr ausbesserungsfähig sind, durch sachgemäß ausgeführte Schweißarbeit noch jahrelang dienstfähig erhalten werden.

Auch das autogene Schweißen mittels Sauerstoff und Acetylen hat sich zu Ausbesserungszwecken bei Schiffskesseln — besonders in Frankreich — eingeführt, doch sind bisher noch keine günstigen Ergebnisse mit diesem Verfahren erzielt worden in der Hauptsache wohl deshalb, weil durch die Wirkung der Stichflamme größere Flächen der zu schweißenden Teile in Mitleidenschaft gezogen werden und hierdurch leicht zu Ribbildungen Veranlassung geboten wird.

Die Firma Hermann Luwen in Duisburg-Ruhrort besitzt eine nach neuesten Erfahrungen eingerichtete Schweißanlage und verfügt über erprobt erfahrene Schweißer, durch welche auch außerhalb des Werkes — wenn Gleichstrom vorhanden — Ausbesserungen ausgeführt werden.

## 6. Sauggasmotorschiffe.

An Bestrebungen, den Gasmotor für die Schifffahrt nutzbar zu machen, hat es nicht gefehlt. Nachdem zunächst verschiedene Frachtschiffe — besonders solche, welche Kanäle befahren — mit Sauggasmotoren ausgerüstet wurden und zu diesem Zwecke gute Dienste leisteten, ist man bemüht, den Sauggasmotor auch in den Dienst der Rheinschleppschifffahrt zu stellen. Ein kleineres derartiges Schleppboot „Wilhelm“, sowie ein größeres Motorlastschiff „Hoffnung“ sind bereits in Fahrt. Ein größerer Schraubenschlepper von 600 HP. ist im Bau begriffen.\*)

Der Hauptvorteil des Gasmotors gegenüber der Dampfmaschine besteht in der bedeutend günstigeren Ausnützung der aus dem Brennstoff gewonnenen Wärme. Bei Verwendung von Braunkohlenbrikets beziffert sich der Verbrauch für die effektive Pferdekraft und Stunde auf 0,6 kg, bei Anthrazitkohlen auf 0,39 kg. Die Anschaffungskosten der Sauggasmaschine stellen sich ungefähr 20% höher, wie diejenigen der Dampfanlagen. Die Ausbesserungsarbeiten werden geringer, weil der viele Reparaturen erheischende Dampfkessel mit Rohrleitungen fortfällt. An die Stelle des Dampfkessels tritt bei der Sauggasmaschine der Gaserzeuger, der wegen Mangel jeglichen Druckes nur geringen Beanspruchungen unterworfen ist.

\*) Im nächsten Jahrgang des Taschenkalenders werden weitere Mitteilungen über die Entwicklung dieser Motorschiffe folgen.



Die Bedienung der Maschinenanlage ist einfacher als bei einer gleich großen Dampfmaschine und erfordert weniger Mannschaften (z. B. benötigt eine Maschine von 600 HP. nur 3 Bedienungsleute). Nachteile des Sauggasschiffes im Rheinschiffahrtsbetriebe waren bisher die relativ geringe Veränderlichkeit der Maschinengeschwindigkeit und das schwierige Umsteuern, wodurch die Steuerfähigkeit der Sauggasschiffe beeinträchtigt wurde. Füllungsgrad und Anfangsspannung des expandierenden Dampfes, durch deren Veränderung die Arbeitsleistung einer Dampfmaschine sich beeinflussen läßt, sind bei der Gasmaschine nur in geringem Grade vorhanden. Durch die Bemühungen der Firma Fritz Lünemann in Duisburg-Ruhrort sollen durch ein besonders konstruiertes Wendegetriebe die Uebelstände des ungenügenden Manövrierens und Umsteuerns der Maschine behoben sein.

Alles in allem genommen ist also der Sauggasmotorenbetrieb im Dienste der Rheinschiffahrt ein wirtschaftlich sehr günstiger. Die Arbeitsleistung der Maschine bleibt — nur in engen Grenzen variabel — eine mehr oder weniger konstante und läßt sich nur wenig steigern. Ob die Frage der Manövrierfähigkeit der neueren Boote und die des Umsteuerns der Maschine derselben nunmehr gelöst ist, wird sich nach der Indienststellung des im Bau begriffenen 600 pferdigen Sauggasmotorschiffes erweisen.

### 7. Ventilmaschinen.

Als weitere Neuerung auf dem Gebiete des Schiffsmaschinenwesens und mit der Anwendung des Heißdampfbetriebes eng verknüpft ist die Lentz'sche Ventilsteuerung zu nennen. Als Vorteile dieser Steuerorgane gegenüber den Rund- und Flachschiebern wäre in der Hauptsache eine günstigere Dampfverteilung, ein geringerer Kraftbedarf und eine geringere Abnutzung hervorzuheben. In ortsfesten Anlagen und im Lokomobilbetriebe ist diese Ventilsteuerung bereits vielfach mit Vorteil zur Verwendung gelangt. Demnächst werden zwei Dampfboote mit Lentz-Ventilsteuerung ausgerüstet, in die Rheinschiffahrt eingereiht und wird das Ergebnis dieser maschinellen Neuerung später bekannt gegeben werden.

### 29. Motorboote.

Die Motorboote finden hauptsächlich Verwendung zur Personenbeförderung, besonders auch beim Fährdienst.

Nachdem das erste Motorboot für den Rhein im Jahre 1890 erbaut war, hat sich das Motorbootwesen in den letzten Jahren auf dem Rhein beträchtlich gehoben. Eine weitere Hebung ist bestimmt zu erwarten, wozu nicht unwesentlich die von



dem Motor-Yacht-Klub in Berlin im Jahre 1907 und 1908 auf der Strecke zwischen Mannheim und Düsseldorf veranstalteten großen Wettfahrten, die künftig alljährlich stattfinden sollen, beitragen werden.

Im Jahre 1908 ist in Nieder-Walluf eine sich nur mit dem Bau von Motorbooten befassende Schiffswerft, die „Prinz Heinrich-Werft“ entstanden.

Eine für die preußische Rheinstrecke von der Mündung der Nahe abwärts erlassene **Polizei-Verordnung** über die Beförderung von Personen mit Motorbooten s. II. Teil.

### Maße, Gewichte und Geschwindigkeiten von Motorbooten.

Personenzahl	10	14	18	22	26
Länge, Breite . . . . m	6 X 1,6	7 X 1,7	8 X 1,8	9 X 1,9	10 X 2
Höhe, Tiefgang . . . m	0,75 X 0,55	0,8 X 0,62	0,9 X 0,65	1 X 0,7	1,1 X 0,72
Geeigneter Motor in Pferde- stärken . . . . .	4	4	5	6	8
Gewicht des kompl. Fahrzeuges in Stahlauflaufung . kg	1200	1700	2200	2600	3000
Ungefähre Geschwindigkeit in km für die Stunde . . .	13	13	13,5	13,5	14

Personenzahl	30	36	45	75
Länge, Breite . . . . m	11 X 2,1	12 X 2,3	13 X 2,5	14 X 3
Höhe, Tiefgang . . . m	1,2 X 0,75	1,3 X 0,8	1,5 X 0,85	1,6 X 0,9
Geeigneter Motor in Pferde- stärken . . . . .	10	10	12	15
Gewicht des kompl. Fahrzeuges in Stahlauflaufung . kg	4000	5000	6000	8000
Ungefähre Geschwindigkeit in km für die Stunde . . .	14	14	14	14,5

Die vorstehende Tabelle versteht sich für solide, kräftige Personenboote, wie sie für Fahrzwecke gewöhnlich Verwendung finden, dementsprechend ergeben sich auch die in der Tabelle eingesetzten Gewichte. Holzboote sind etwa 20% leichter. Sobald das Gewicht abnimmt, nimmt die Geschwindigkeit natürlich entsprechend zu; infolgedessen werden Holzboote bei gleichen Abmessungen etwas schneller laufen. Die angegebenen Geschwindigkeiten werden in ruhigem tiefen Wasser erreicht. In fließendem Gewässer nimmt die Geschwindigkeit entsprechend zu oder ab, je nachdem mit oder gegen Strom gefahren wird. Die Geschwindigkeitszu- oder abnahme ist nur annähernd der Stromgeschwindigkeit. Letztere beträgt im Rhein etwa 6 km in der Stunde.

Um etwa 2 km an Geschwindigkeit mehr zu erreichen, müssen die Motoren doppelt so stark gewählt werden. Es wäre dieses nur ein sehr geringer Vorteil, welcher durch die größeren Anschaffungskosten und den damit bedingten höheren Brennstoffverbrauch ziemlich teuer erkauft wäre.

Als Brennstoff kommt hauptsächlich Petroleum und Benzin zur Verwendung. Bei Fährbooten mit kürzeren Fahrstrecken und längeren Liegezeiten ist der Betrieb mit Benzin vorteilhafter, weil dadurch eine jederzeitige Betriebsbereitschaft gewährleistet wird. Für längere Tourenfahrten ist der Oekonomie wegen jedoch Petroleum vorzuziehen.

Brennstoffkosten:

100 kg Benzin . . . . .	32 M
100 „ Petroleum . . . . .	18 „

Der Verbrauch an Benzin beträgt etwa 0,35 kg bei den kleineren Motoren und geht herunter bis zu 0,3 kg bei den größeren Motoren für die Pferdekraft und Stunde. Ein Petroleummotor gebraucht etwa 0,05 kg mehr.

### 30. Dampfkessel-Ueberwachung.

Schiffsdampfkessel sind alljährlich einer äußeren, alle 2 Jahre einer inneren Revision durch die zuständige Behörde des Heimatstaates des Schiffes zu unterziehen.

Das Ergebnis der Revision ist von dem revidierenden Beamten in das auf dem Boot ständig mitzuführende Kessel-Revisionsbuch einzutragen.

Außerdem finden auf Grund gemeinsamen Beschlusses der Rheinuferstaaten vom Jahr 1900 zum Vollzuge des § 4 Ziff. 11 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung durch Schiffahrtspolizeibeamte oder die Organe der Dampfkessel-Ueberwachung außerordentliche Fahrtrevisionen statt, die sich auf alle Dampfschiffe ohne Unterschied der Nationalität erstrecken.

In den Rheinuferstaaten, mit Ausnahme von Hessen und Niederland ist die regelmäßige Ueberwachung der Dampfkessel den „Dampfkessel-Ueberwachungsvereinen“ übertragen. In Hessen und Niederland wird die Ueberwachung durch staatliche Behörden, bezw. Beamte wahrgenommen.

Die Dampfkessel-Ueberwachung erfolgt in:

**Baden:** Durch die Badische Gesellschaft zur Ueberwachung von Dampfkesseln in Mannheim.  
Vorsitzender des Aufsichtsrats: Direktor J. Meyer, Waldhof.  
Oberingenieur Fr. Pietzsch.

- Bayern:** (Rheinpfalz): Durch den Pfälzischen Dampfkessel-Revisions-Verein in Kaiserslautern.  
Vorsitzender: Kommerzienrat W. Uge, Kaiserslautern.  
Oberingenieur O. Sachse.  
(Bayern, rechts des Rheins): Durch den Bayrischen Revisions-Verein in München.  
Vorsitzender: Prof. Dr. C. v. Linde, München.  
Direktoren J. Reischle, Chr. Eberle.
- Elsass-Lothringen:** Durch den Elsässischen Verein von Dampfkesselbesitzern in Mülhausen i. Els.  
Vorsitzender: Fabrikant Th. Schlumberger, Mülhausen.  
Oberingenieur V. Kammerer.
- Hessen:** Durch die Großh. Dampfkesselinspektion in Darmstadt.  
Vorstand: Baurat Pöhlmann.  
Stellvertreter: Baurat Dofflein.
- Preussen** (Rhein): 1. durch den Mittelrheinischen Dampfkessel-Ueberwachungsverein in Coblenz.  
Vorsitzender: Bergassessor Brockhoff, Sayn.  
Oberingenieur A. Nolte.  
2. den Rheinischen Dampfkessel-Ueberwachungsverein in Düsseldorf.  
Vorsitzender: Fabrikbesitzer H. Vollrath, Düsseldorf.  
3. den Ruhrorter Dampfkessel-Ueberwachungsverein in Duisburg-Ruhrort.  
Vorsitzender: Oberingenieur J. Schnell, Duisburg-Ruhrort.  
Oberingenieur Schmid.  
(Main): Durch den Dampfkessel-Ueberwachungsverein in Frankfurt a. M.  
Vorsitzender: Prof. Dr. B. Lepsius, Griesheim a. M.  
Oberingenieur E. Ziervogel.
- Niederland:** Hoofdingenieur voor het Stoomwezen W. A. M. Piepers in Arnhem.
- Belgien:** Association pour la surveillance des chaudières à vapeur in Brüssel.  
Vorsitzender: E. Bède.  
Direktor: A. De jace, Schriftführer E. Bertain-schand.
-



## 31. Tabellen über Gewichte und Abmessungen der Anker, Ketten, Draht- und Hanfseile.

### Anker und Ketten für Schleppkähne.

Lade- fähig- keit  t	Anker - Gewichte						Ketten					
	Hauptanker	Notanker	Fahranker I	Fahranker II	Fahranker III	Hinteranker	Hauptankerkette Durchmesser	Notankerkette Durchmesser	Oehringkette		Hinterankerkette Durchmesser	
									Hauptanker- kette Durchmesser	Notankerkette Durchmesser		
kg	kg	kg	kg	kg	kg	mm	mm	mm	mm	mm		
400	300	150	100	75	40	—	20	20	12	Drahttau	—	
600	400	250	120	80	60	—	22	22	13		—	
800	500	330	125	85	65	—	24	24	14		—	
1000	650	500	130	90	70	450	26	26	16		15	22
1200	750	600	140	95	75	550	28	28	17		16	24
1500	850	700	150	100	75	600	30	30	18	16	24	

Gemäß der Vorschrift in § 9 Abs. 1 b der am 1. April 1905 in den deutschen Rheinuferstaaten in Kraft getretenen „Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe“ (s. II. Teil) ist für die Schiffsuntersuchungs-Kommissionen am deutschen Rhein folgende

### Anleitung

zur Bestimmung der Abmessungen und Gewichte von  
Schiffsausrüstungsgegenständen für Segelschiffe  
maßgebend.

#### a) Anker.

1. Buganker: Das Gewicht (G) eines Bugankers in kg ist zu berechnen aus dem Produkt des größten eingetauchten Querschnitts (Q) und einem Erfahrungskoeffizienten, welcher auch die Völligkeit des Schiffes berücksichtigt und bei Schiffen bis zu 400 t Tragfähigkeit durch die Zahl 21, bei Schiffen über 400 t Tragfähigkeit durch die Zahl 27 ausgedrückt wird.

$Q = b$  (Breite)  $\times$   $t$  (höchstzulässige Einsenkungstiefe),  
sonach Formel:  $G = 27$  (oder 21)  $\times$   $b \times t$ . Beispiel: aus dem Schiffs-Attest ist zu entnehmen  $b = 9,52$  m,  $t = 2,4$  m, hieraus  $Q = 22,85$  qm, sonach  $G$  in kg =  $27 \times 22,85 =$  rd. 620 kg.

2. Der Notanker soll ein Gewicht haben von mindestens  $\frac{2}{3}$  des Gewichts des Bugankers.

3. Ein Heckanker hat in der Regel das halbe Gewicht eines Bugankers.

4. Die Fahranker sollen das Gewicht des Notankers zum Gewicht des Bugankers ergänzen, also zusammen mindestens  $\frac{1}{3}$  des Gewichts des Bugankers haben.

### b) Ketten und Tauwerk.

1. Die Buganker- und die Notankerkette sollen eine Länge haben = der Länge des Schiffes + 10 m, mindestens aber von 40 m.

2. Die Oehringkette soll um 5 m länger als die Bugankerkette sein.

Das Gewicht einer Bugankerkette soll annähernd betragen:  $\frac{3}{100} \times \text{Gewicht des Ankers} \times \text{Länge der Kette}$ .

Das Gewicht der Oehringkette ist gleich  $\frac{1}{3}$  des Gewichts der Bugankerkette.

Anstatt der Ketten sind auch Drahtseile von gleicher Zugfestigkeit zulässig.

Die Länge des großen Stranges (eventuell Drahtseil) auf einem Schiff soll gleich der halben Strombreite sein, am Rhein = 150 m, und soll als Hanfstrang einen Durchmesser von 45 mm und als Drahtseil von 22 mm haben; für Schiffe unter 300 t Tragfähigkeit genügen Stränge von 100 m Länge, welche als Hanfstrang einen Durchmesser von 25 mm und als Drahtseil von 18 mm haben.

Anzahl, Länge und Stärke des übrigen Tauwerks sind nach Ermessen und Erfahrungen der Untersuchungs-Kommission, je nach der Größe, Bauart, Abmessungen und Tragfähigkeit des Schiffes anzunehmen.

Für Dampfschiffe bleibt es der Untersuchungs-Kommission vorbehalten, in einzelnen Fällen je nach der Bauart des Schiffes das Gewicht und die Abmessungen der Anker und Ketten zu bestimmen.

### Anker und Ketten für Radschleppdampfer.

Schleppboote ind. HP.	Anker-Gewichte					Ketten			
	Hauptanker	Notanker	Beianker	Fahranker I	Fahranker II	Hauptanker-	Not-	Oehringkette	
						kette	anker-	für Haupt-	für Not-
kg	kg	kg	kg	kg	Durch-	Durch-	Durch-	Durch-	
						messer	messer	messer	messer
						mm	mm	mm	mm
200	180	120	—	—	—	18	—	—	—
400	400	300	180	100	—	22	22	13	13
600	700	450	200	130	70	24	24	14	14
800	900	700	250	140	75	26	26	16	16
1000	1050	850	400	145	80	28	28	18	18
1200	1100	950	450	150	80	30	30	20	20
1400	1150	1050	500	150	80	30	30	20	20

Die Länge der Hauptankerkette wird nach praktischen Erfahrungen gleich der Schiffslänge (zwischen den Senkrechten gemessen) + 10 bis 20 m angenommen.

Bei kleineren Radschleppbooten = Schiffslänge + 15 bis 25 m.

Die Notanker- und die Oehringkette wird 10 m kürzer, die Oehringkette 10 m länger als die Hauptankerkette bemessen.

Die Anker für Schraubenschleppboote sind 20—25 % leichter, als die Anker für Radschleppdampfer, und die zugehörigen Ketten den Ankergewichten entsprechend dimensioniert.

**Anker und Ketten für Personenboote.**

Personenboote ind. HP.	Anker-Gewichte					Ketten		
	Hauptanker	Notanker	Beianker	Fahranker I	Fahranker II	Hauptanker- kette	Notanker- kette	Oehring- kette für Haupt- anker
	kg	kg	kg	kg	kg	Durchmesser mm	Durchmesser mm	Durchmesser mm
400	250	200	80	—	—	18—20	18	—
600	400	250	100	—	—	20—22	18	13
800	450	275	125	—	—	20—22	20	13
1000	500	300	150	—	—	22	20	13
1200	600	325	175	—	—	22	20	—

Das Verhältnis der Kettenlängen zur Länge der Schiffe ist dasselbe wie bei den Radschleppdampfern.

**Dimensionen der Trossen für Schleppdampfer nach den Pferdestärken der Maschinen geordnet.**

Indizierte Pferde- kräfte	Trosse I		Trosse II		Trosse III		Trosse IV		Trosse V		Trosse VI	
	Länge	Durchmesser	Länge	Durchmesser	Länge	Durchmesser	Länge	Durchmesser	Länge	Durchmesser	Länge	Durchmesser
	m	mm	m	mm	m	mm	m	mm	m	mm	m	mm
200	150	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
400	170	28	260	26	300	20	400	19	500	18	—	—
600	200	30	300	27	350	24	450	22	550	19	—	—
800	200	32	300	29	400	26	500	24	600	20	—	—
1000	200	34	300	31	400	27	500	25	600	21	650	18
1200	200	35	300	32	400	29	500	27	600	22	650	19
1400	200	36	300	33	400	30	500	29	600	23	650	20

Entfernung des ersten Anhangschiffes vom Schleppboot höchstens 50 m.



**Stahl-Schlepprossen nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd \*)**

Durchmesser der Trosse in mm	Umfang in mm	Draht-Dicke in mm	Ungefähres Gewicht f. d. Meter in kg	Bruchfestigkeit der Trosse in kg
Konstruktion: 6 Litzen à 12 Drähte und 7 Hanfseelen.				
8	25	0,53	0,17	1900
10	32	0,66	0,28	3200
12	38	0,80	0,40	4500
14	45	0,93	0,55	6000
16	51	1,06	0,70	8100
18	57	1,20	0,90	10100
20	63	1,33	1,05	12300
22	70	1,46	1,20	15300
24	76	1,60	1,60	18200
26	83	1,73	1,80	21900
28	89	1,86	2,05	25700
30	95	2,00	2,40	30100
32	101	2,13	2,70	34600
35	111	2,33	3,20	43100
37	118	2,46	3,60	49300
40	127	2,66	4,20	57000
45	140	3,00	5,60	69000
50	152	3,33	6,80	81000
Konstruktion: 8 Litzen à 12 Drähte und 9 Hanfseelen.				
8	25	0,43	0,15	1500
10	32	0,54	0,22	2400
12	38	0,64	0,31	3500
14	45	0,75	0,42	4700
16	51	0,86	0,55	6200
18	57	0,97	0,70	7900
20	63	1,08	0,85	9700
22	70	1,18	1,05	11800
24	76	1,29	1,30	14000
26	83	1,40	1,65	19000
28	89	1,51	1,90	21800
30	95	1,62	2,15	25000
32	101	1,72	2,40	28000
35	111	1,89	2,70	31000
37	118	2,00	3,30	37000
40	127	2,16	3,90	43000
45	140	2,43	4,90	56000
50	152	2,70	6,10	70000

\*) Nach Angaben der Firma „Westdeutsche Seil-Industrie“ Paul Stössel in Osterath bei Düsseldorf.

Durchmesser der Trosse in mm	Umfang in mm	Draht-Dicke in mm	Ungefähres Gewicht f. d. Meter in kg	Bruchfestigkeit der Trosse in kg
Konstruktion: 6 Litzen à 24 Drähte und 7 Hanfseelen.				
8	25	0,44	0,20	2400
10	32	0,55	0,35	3700
12	38	0,66	0,50	6000
14	45	0,77	0,65	8000
16	51	0,88	0,85	10100
18	57	1,00	1,15	12300
20	63	1,11	1,40	15300
22	70	1,22	1,65	19700
24	76	1,33	1,90	23200
26	83	1,44	2,25	27800
28	89	1,55	2,60	34600
30	95	1,66	2,95	40500
32	101	1,77	3,30	46500
35	111	1,94	4,00	54400
37	118	2,05	4,70	62600
40	127	2,22	5,50	72400
45	140	2,50	7,10	89500
50	152	2,77	8,30	103000

Gewicht und Tragfähigkeit von kurzgliedrigen Schiffs- und Kranenketten ohne Steg.

Inwendige Länge (Baulänge) der Glieder =  $2\frac{1}{2}$  Ketteneisendicken, auswendige Breite der Glieder =  $3\frac{1}{2}$  Ketteneisendicken.

Dicke mm	Meter-Gewicht kg	Zuläss. Belastung kg	Dicke mm	Meter-Gewicht kg	Zuläss. Belastung kg	Dicke mm	Meter-Gewicht kg	Zuläss. Belastung kg
5	0,58	250	14	4,41	1960	30	20,22	9000
6	0,81	360	15	5,06	2250	33	24,46	10890
7	1,10	490	16	5,75	2560	36	29,11	12960
8	1,44	640	18	7,28	3240	39	34,16	15210
9	1,82	810	20	8,98	4000	43	41,53	18490
10	2,25	1000	22	10,87	4840	46	47,53	21160
11	2,72	1210	24	12,94	5760	49	53,82	24010
12	3,24	1440	26	15,18	6760	52	60,73	27040
13	3,80	1690	28	17,61	7840			

Schiffs- und Ankerketten mit Steg erhalten nach den Vorschriften der Kaiserl. Marine eine Baulänge (lichte Länge) der Glieder = 4 Ketteneisendicken und eine auswendige Breite der Glieder = 3,6 Ketteneisendicken.

**Abmessungen von adjustierten Ketten.**

Dicke . . . mm	5	6,5	8	10	11,5	13	14,5	16
Baulänge . . . "	16	18	20	24	28	35	40	45
Breite . . . "	17	22,5	27,5	33	38	43	48	54
Dicke . . . mm	18	20	21	23	24,5	26	30	33
Baulänge . . . "	50	55	60	64	70	75	80	85
Breite . . . "	59	64	70	75	80	85	96	107

**Hanfseile.**

Runde Seile (ungeteert) aus Ia. Bad. Schleißhanf					
Durchmesser	Gewicht	Arbeitslast	Durchmesser	Gewicht	Arbeitslast
mm	f. d. m	b. 8facher	mm	f. d. m	b. 8facher
mm	kg	Sicherheit	mm	kg	Sicherheit
		kg			kg
16	0,21	230	33	0,80	960
18	0,27	290	36	0,96	1145
20	0,32	350	39	1,06	1340
23	0,37	470	46	1,55	1870
26	0,53	600	52	2,03	2390
29	0,64	740			

## 32. Uebersicht der Rheinflotte im Jahre 1908.

Das namens des Rheinschiffs-Register-Verbandes von der Versicherungsgesellschaft „Providentia“ in Frankfurt a. M. herausgegebene Rheinschiffs-Register, 16. Ausgabe, erschienen im August 1908, weist den Bestand der Rheinflotte zu dieser Zeit nach zu insgesamt 11 077 Rheinschiffen mit 31 610 Mann Besatzung, wovon auf die Dampfschiffe 7284, auf die Segelschiffe und Schleppkähne 24 326 Mann entfallen.

Von den 11 077 Rheinschiffen sind:

1318 Dampfschiffe mit 295 849 ind. HP. der Maschinen;  
9759 Segelschiffe und Schleppkähne mit 3 960 378 t Gesamttragfähigkeit.

Gegen das Jahr 1906 ergibt sich sonach eine Zunahme der Zahl der Dampfschiffe von 46 und eine Vermehrung der Pferdekräfte der Maschinen um 14 056.

Die Zahl der Segelschiffe hat sich gegen 1906 um 497, ihre Gesamttragfähigkeit um 402 712 t vermehrt.



### a. Dampfschiffe.

Unter den 1318 Dampfschiffen der Rheinflotte sind:

172 Räderboote mit 112 338 ind. HP. der Maschinen,  
1146 Schraubenboote mit 183 511 ind. HP. desgl.

Es dienen:

99 Dampfer	= 8%	der Personenbeförderung.
68 „	= 5%	der Personen- und Güterbeförderung.
192 „	= 15%	der Güterbeförderung.
18 „	= 1%	der Güterbeförderung und dem Schleppdienst.
896 „	= 68%	dem Schleppdienst.
45 „	= 3%	verschiedenen Zwecken.

### b. Schleppkähne und Segelschiffe.

Unter den 9759 Segelschiffen und Schleppkähnen der Rheinflotte sind:

6637 eiserne mit 3 443 297 t Tragfähigkeit

3122 hölzerne mit 517 081 t

Die Zahl der hölzernen Segelschiffe hat sich sonach seit 1906 weiter um 14 865 t vermindert, während sich die Zahl der eisernen Segelschiffe um 781 mit einer Tragfähigkeit von zus. 417 577 t vermehrt hat.

Die deutsche Rheinflotte insbesondere, deren Wert auf über 250 Millionen M zu veranschlagen ist, umfaßt:

632 Dampfschiffe mit zus. 188 690 ind. HP.

2800 Schleppkähne u. Segelschiffe mit zus. 1 881 261 t Tragfähigkeit  
zus. 3432 deutsche Rheinschiffe.

### c. Grösste Rheinschiffe.

Die größten Personenboote sind die Salonboote „Borussia“ und „Kaiserin Auguste Viktoria“ mit je 83 m Länge, 8,2 m Breite (17,05 m über den Radkasten), 1,17 m Tiefgang und 1250 ind. HP.

Die größten Güterdampfer, zugleich die größten Flußdampfer Europas, sind z. Zt. die 1906 und 1907 in Holland erbauten Schraubendampfer „Karlsruhe IX, Erbgroßherzog von Baden“, „Karlsruhe X, Prinz Max“ und „Karlsruhe XI, Prinz Bertold“. Diese Schiffe haben eine Länge von je 83 m, eine Breite von 10,08 m und einen Tiefgang von 2,77 m bei 1306 t Ladefähigkeit. Die Maschinen entwickeln eine Kraft von 600 bis 650 ind. HP.

Von den Schleppdampfern, die mehr als  $\frac{2}{3}$  der ganzen Dampferflotte ausmachen, sind die größten und stärksten z. Zt. die Radschleppdampfer „Hugo Stinnes“ II und III

und „Raab, Karcher & Co.“ IV und V mit je 1500 ind. HP. der Maschinen. Es folgen „Mathias Stinnes VII“ und „T. Schürmann Söhne VI“ mit 1450, „Mathias Stinnes XVII“, „Badenia“ VIII und IX, Franz Haniel XII“, „H. Paul Disch I“ und „Gebr. Fendel XII“ mit je 1200 ind. HP. der Maschinen.

Der Raddampfer „Mathias Stinnes VII“ ist 72 m lang, 8,80 m breit und hat einen Tiefgang von 1,40 m.

Als Beispiel der Leistungsfähigkeit ist anzuführen, daß diese Dampfer in 6 Anhangkähnen zus. 6000 t auf der Strecke von der Hochfelder bis Cölnener Brücke (86 km) in 19 1/2 Stunden bergwärts zu schleppen vermögen.

Der größte und stärkste Schraubenschlepper ist „Franz Haniel III“. Derselbe ist 43 m lang, 7,5 m breit und schleppt 4000 t.

Der größte Rhein-See-Dampfer, deren Zahl z. Zt. 47 beträgt, ist der Dampfer „Bingen“ (s. Nr. 35 a) 3.) mit einer Länge von 71 m, 10,12 m Breite, 4,30 m Tiefgang und 1770 t Tragfähigkeit auf dem Rhein bei 600 ind. HP. der Maschinen.

Der kleinste Rhein-See-Dampfer „Arion“ der Gesellschaft „Neptun“ in Bremen (s. Nr. 35 a) 2.) hat bei 35,7 m Länge, 6,26 m Breite, 3,57 m Tiefgang, für den Rhein eine Ladefähigkeit von 342 t.

Die größten Schleppkähne auf dem Rhein sind z. Zt. „Richard IV“ mit 102,9 m Länge, 12,08 m Breite, 2,98 m Tiefgang und einer Tragfähigkeit von 2635,404 t; „T. Schürmann Söhne“ Nr. 24 und Nr. 23 mit 102,50 m Länge, 12,08 m; Breite, 2,82 m Tiefgang und 2550 t, bzw. 2474 t Tragfähigkeit „Leopold Marianne III.“ mit 100 m Länge, 12 m Breite, 2,75 m Tiefgang und einer Tragfähigkeit von 2340 t; „Rees“ mit 102,5 m Länge, 11,6 m Breite, 2,73 m Tiefgang und einer Tragfähigkeit von 2286 t.

### 33. Dampfschiffahrts-Gesellschaften und Reedereien.

#### a) Personenverkehr.

#### 1. Vereinigte Cölnische und Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Unter dieser Firma haben sich im Jahre 1853 die 1827 gegründete Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrt-Gesellschaft zu Cöln und die 1836 entstandene Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein zu Düsseldorf zu einer Interessen- und Betriebsgemeinschaft vereinigt.

Die Gesellschaften verfügen heute über eine Flotte von 30 Personendampfern mit rd. 21 000 ind. HP. 6 ihrer größten Salondampfer dienen dem durchgehenden Personenverkehr in der Hauptstrecke: Cöln-Mainz, 16 Halbsalondampfer ver-

mitteln den Personenverkehr zwischen Cöln-Mainz-Mannheim und 8 Glattdeckschiffe großer Ladefähigkeit den Güterverkehr zwischen Mannheim und Rotterdam.

Die größten und schönsten Dampfer der Gesellschaften sind die beiden 1899 in Dienst gestellten Salondampfer „Borussia“ und „Kaiserin Auguste Viktoria“ mit je 83 m Länge, 8,2 m Breite (17,05 m über den Radkasten) und 1,17 m Tiefgang bei 1250 ind. HP. der Maschinen.

## 2. Niederländische Dampfschiff-Reederei in Rotterdam, gegründet 1822

unterhält mit 10 erstklassigen Salon-Raddampfern von insgesamt 5540 ind. HP. und 2690 t Tragfähigkeit regelmäßige tägliche Fahrten für Personen- und Güterbeförderung ab Rotterdam und Mannheim im Verkehr mit sämtlichen Zwischenstationen, außerdem während des Sommers tägliche Schnellfahrten nur zur Personenbeförderung zwischen Cöln und Mainz. Sämtliche Dampfer sind modern eingerichtet und mit Schlafkabinen versehen.

## 3. Cöln-Mülheimer Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft zu Mülheim-Rhein

vermittelt mit 13 Dampfern (10 Rad- und 3 Schraubendampfern) den Ortsverkehr Cöln-Mülheim und Bonn-Hitdorf, Düsseldorf-Uerdingen, im Sommer jeden Sonn- und Festtag Cöln-Zons, täglich Cöln-Wesseling, Basel-Schweizerhalle und zeitweise Vereins- und Vergnügungsfahrten auf dem ganzen Rhein.

Die Gesellschaft beförderte 1907 insgesamt: 2 039 437 Personen.

### b) Gütertransport.

## 4. Rheinischer Lloyd zu Antwerpen.

Die aus der 1877 gegründeten Rheinischen Transportgesellschaft William Egan & Co. zu Frankfurt a. M. im Jahre 1901 entstandene Gesellschaft besitzt 19 Schraubengüterboote mit insgesamt rd. 4700 ind. HP. und einer Gesamttragfähigkeit von rd. 11 000 t.

## 5. Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft zu Cöln (Zweigniederlassung zu Mainz).

Die im Jahre 1869 in Mannheim begründete, seit 1887 nach Cöln verlegte Gesellschaft unterhält (außer dem Rhein-See-Verkehr s. Nr. 35 a) 1.) regelmäßigen Güterverkehr zwischen Ruhrort-Cöln-Mannheim-Karlsruhe und Frankfurt, zwischen Cöln und Rotterdam, Antwerpen und Amsterdam, sowie zwischen diesen 3 Stationen und Mainz-Frankfurt und Mannheim.



Betriebsmaterial (außer Rhein-See-Dampfern): 14 Güter-Schraubenboote, 4 Radschleppboote, 6 Schraubenschleppboote, 53 Schleppkähne, 4 Kohlenkähne und 3 Kähne mit fahrbaren Dampfkränen.

Die Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft erwarb durch Ankauf außer dem Schiffspark der Amsterd. Ryn-Main-Stoomboot-Maatschappy in Amsterdam im Jahre 1905 noch das Schleppschiffahrts-Geschäft und den gesamten Schiffspark der Mainzer Reederei-Gesellschaft Thomae, Stenz & van Meeteren zu Mainz, sowie im Wege der Fusion die Cölnische Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft zu Cöln.

Befördert wurden im Jahre 1907 zu Berg und Tal 672 077 t gegen 1906 weniger 27 831 t.

6. Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft (Aktien-Gesellschaft) zu Mannheim und Ludwigshafen, gegründet 1864, erweitert 1872,

betreibt Schiffahrt, Spedition, Sammelladungsverkehr und Lagerung von Kaufmannsgütern aller Art.

Güterdampferdienst zwischen Mannheim und dem Mittelrhein mit 8 Güterbooten. Schleppkahndienst zwischen Antwerpen, Rotterdam, Mannheim-Ludwigshafen und Karlsruhe, Kehl-Straßburg mit 38 Schleppkähnen und 7 Schleppdampfern.

Betriebsmaterial :

7 Doppelschrauben-Frachtdampfer und

1 Rad-Schlepp- und Frachtdampfer von zus. 4310 ind. HP.,

3 Rad- und 4 Schrauben-Schleppdamfer von zus. 4690 ind. HP.,

38 Schleppkähne mit einer Ladungsfähigkeit von 42 143 t.

Außerdem besitzt die Gesellschaft:

4 Lagerhäuser und 6 Werft-Güterhallen in Mannheim, Werft- und Güterhallen (auch für Lagerung) in Kehl-Straßburg, Ludwigshafen, Mainz, Cöln, Düsseldorf, Heilbronn, Eßlingen, Ebingen, Thailfingen und Lindenberg in Schwaben.

Lagerhaus- und Werftanlagen in Mülhausen i. E. mit Kanalschiffahrts-Betrieb Straßburg-Mülhausen-Colmar.

Dampf- und elektrische Krane, Getreide-Elevatoren, Selbstgreifer und 2 Leichterschiffe mit Dampfkränen (Schwimmkrane), 3 Kanalschiffe, darunter 1 Motor-Lastschiff von 30 ind. HP. und zus. 478 t Ladefähigkeit.

1 Haugar in Antwerpen mit hydr. Krananlage und Eisenbahngleisanschluß Kattendykdock 16.

Der Verkehr der Gesellschaft zu Berg und Tal im Jahre 1907 betrug 463 430 t.

7. J. H. Koenigsfeld zu Rotterdam,  
gegründet 1872 (Zweigniederlassung in Mannheim)

betreibt mit 9 Doppel-Schraubendampfern von zus. 2460 ind. HP., und 5443 t Tragfähigkeit sowie 4 Schleppkähnen von zus. 4000 t Tragfähigkeit den Gütertransport von den niederländischen Häfen nach Mannheim und umgekehrt. Der Verkehr zu Berg und zu Tal im Jahre 1907 betrug 65 299 t, geg. 1906 weniger 14 156 t.

8. Nieuwe Rijnvaart-Maatschappij zu Amsterdam.

Die im Jahre 1903 mit 500 000 fl. Aktien-Kapital gegründete Gesellschaft unterhält mit 12 neuen Doppelschraubendampfern von rd. 7300 t Gesamttragfähigkeit einen regelmäßigen Dienst zwischen Amsterdam, Mannheim und Frankfurt, sowie den Zwischenstationen. Die Dampfer der Gesellschaft fahren im Anschluß an die See-Dampfer der Kon. Nederl. Stoomboot-Maatschappij in Amsterdam.

Befördert wurden im Jahre 1907 zu Berg und zu Tal: 108 216 t, gegen 1906 mehr 27 770 t.

e) Schleppschiffahrt.

9. Harpener Bergbau-Aktien-Gesellschaft  
Abteilung Schiffahrt zu Mülheim-Ruhr.

(Zweigniederlassungen in Straßburg, Mannheim-Gustavsburg und Duisburg-Ruhrort.)

Die Harpener Bergbau-Aktien-Gesellschaft übernahm im Jahre 1904 den gesamten Besitz der Bergbau- und Schiffahrts-Aktien-Gesellschaft Kannengießer in Mülheim-Ruhr, bestehend aus 4 Rad- und 2 Schraubenschleppdampfern von insgesamt 6100 ind. HP. und 29 Schleppkähnen von zus. 25 376 t Tragfähigkeit.

Im Jahre 1905 ging ferner der gesamte Besitz der Zentral-Aktien-Gesellschaft für Tauerei und Schleppschiffahrt in Ruhrort, bestehend aus 7 Radschleppdampfern von zus. 6250 ind. HP., 13 Schraubenschleppdampfern (wovon 8 Tauer) von zus. 2805 ind. HP. und 44 eisernen Schleppkähnen von zus. 39 813 t Tragfähigkeit in den Besitz der Harpener Bergbau-Aktien-Gesellschaft, Abteilung Schiffahrt, über.

Die Gesellschaft besitzt in Mannheim einen Kohlenlagerplatz mit Hochbahn und in Gustavsburg eine Kohlenaufbereitungsanstalt mit Briketfabrik, außerdem Lagerhäuser und Werfthallen für Güter aller Art in Straßburg.

Die Gesellschaft beförderte im Jahre 1907 in eigenen und fremden Schiffen 1 166 477 t, gegen 1906 mehr 360 856 t.

### 10. Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft zu Mannheim.

Gegründet 1842, neugebildet 1862.

Die Gesellschaft unterhält einen regelmäßigen Güterverkehr zwischen Rotterdam-Antwerpen nach Mannheim-Ludwigshafen, Karlsruhe, Kehl, Straßburg, sowie von Duisburg-Ruhrort nach dem Mittel- und Ober-Rhein und umgekehrt ohne Anlegung an Zwischenstationen mit Umladung in Rotterdam nach und von Amsterdam, Hamburg, Stettin, St. Petersburg mit direkten Konnossementen.

Durchraten nach und von allen überseeischen Plätzen.

Bestand der Flotte:

6 Raddampfer und 8 Schraubendampfer von zus. 8000 ind. HP.

71 Schleppkähne mit einer Gesamtladefähigkeit von 67000 t.

Ferner verfügt die Gesellschaft über große eigene Werft-hallen in Mannheim-Ludwigshafen und Rotterdam usw. mit elektrischem Betriebe, Portalkrane, Wandkrane, Handkrane usw. und 2 Schwimmkrane.

Der Verkehr im Jahre 1907 zu Berg und Tal betrug: 666 983 t, gegen 1906 mehr 37 454 t.

### 11. Badische Aktiengesellschaft für Rheinschiff-fahrt und Seetransport zu Mannheim.

Im Jahre 1876 unter der Firma „Louis Gutjahr“ gegründet, am 1. August 1887 in obige Firma umgewandelt.

(Zweigniederlassungen in Rotterdam und Antwerpen, General-agentur in Straßburg).

Die Gesellschaft betreibt den Transport von Kaufmanns-gütern aller Art von und nach Rotterdam, Antwerpen, Amster-dam und den oberrheinischen Stapelplätzen und besitzt in Mannheim und Ludwigshafen Werft- und Lagerhallen, Getreide-Lagerhäuser mit modernen mechanischen Einrichtungen, Auf-zügen, elektrisch betriebenen Kranen und Dampfkranen.

In Rotterdam verfügt die Gesellschaft über große Magazin-gebäude und elektrische Krane; ebenso in Antwerpen, woselbst 4 hydraulische Krane in Betrieb sind.

Betriebsmaterial:

4 Rad- und 9 Schrauben-Schleppdampfer mit zus. 5510 ind. HP., 64 Kähne mit insgesamt 73 860 t Ladefähigkeit, 3 Schwimmkrane.

Verkehr im Jahre 1907: zu Berg und Tal 618 394 t, gegen 1906 mehr 62 912 t.

### 12. Mathias Stinnes zu Mülheim-Ruhr.

Die Gründung der Firma fällt in den Anfang des ersten Jahrzehnts des vorigen Jahrhunderts.



Die gesamte Schiffsflotte, welche vornehmlich zur Beförderung von Kohlen und Koks vom Niederrhein nach den Stapel- und Umschlagplätzen des mittleren und oberen Rheins sowie des kanalisierten Mains dient, beziffert sich nunmehr auf 12 Rad- und 9 Schraubendampfer sowie ein Motorboot mit insgesamt 15 285 ind. HP., sowie auf 85 eiserne Schleppkähne mit einer Tragfähigkeit von 83109 t und 1 Schwimmkran.

Die Firma besitzt Briketfabriken in Mannheim und Gustavsburg und verfügt über ausgedehnte Kohlenlagerplätze mit Kohlenkippern, Siebereien, Kranen und sonstigen Verladeeinrichtungen in Kehl, Karlsruhe, Mannheim, Gustavsburg, Frankfurt, Offenbach, Duisburg und Duisburg-Ruhrort.

Sie unterhält eine Zweigniederlassung in Mannheim und Vertretungen in Kehl, Karlsruhe, Gustavsburg, Mainz, Frankfurt, Offenbach, Duisburg, Duisburg-Ruhrort, Rotterdam und Hagen.

Befördert wurden im Jahre 1907 zu Berg 1 871 131 t und zwar ausschließlich durch eigene Boote. In eigenen Schiffen wurden befördert: 883 699 t, in fremden: 987 432 t, zu Tal 24 693 t in eigenen, 8206 t in fremden Schiffen, zus. 32 899 t. Gesamtverkehr 1907: 1 904 030 t, gegen 1906 mehr 546 273 t.

### 13. Franz Haniel & Co. zu Duisburg-Ruhrort.

Gründungsjahr 1809 (durch Vereinigung der Firmen Gerhard Haniel und Franz Haniel).

Die Reederei dient zum Transport von Kohlen aus den niederrheinischen Häfen nach sämtlichen Rheinstationen bis Straßburg und nach den Stapelplätzen des kanalisierten Mains.

Betriebsmaterial:

6 Radschleppdampfer und 6 Schraubenboote mit einer Gesamt-Maschinenleistung von 8200 ind. HP., 53 Schleppkähne von rd. 48 350 t Tragfähigkeit, sowie 1 Schwimmkran.

Im Bau begriffen sind:

1 Radschleppdampfer von 1500 ind. HP. 3 Schleppkähne von je 1800 t Tragfähigkeit und 1 Schwimmkran.

Die Firma besitzt am Mittel- und Ober-Rhein große Kohlenlager- und Umschlagplätze mit Kohlenseparations-Anlagen und mechanischen Kohlenverlade-Vorrichtungen, sowie in Mannheim und Gustavsburg Preßkohlenwerke. In Duisburg-Ruhrort verfügt sie über Kipp-Einrichtungen und umfangreiche Magazine.

Kohlenlager in Straßburg, Kehl, Mannheim, Rheinau und Gustavsburg.

### 14. Rheinschiffahrt-Aktiengesellschaft vorm.

Fendel zu Mannheim

entstand 1899 aus der am 15. Mai 1894 gegründeten Firma Gebr. Fendel.

Die Reederei befaßt sich mit dem Transport von Gütern aller Art auf dem ganzen Stromgebiet.

Der Ober-Rhein-Verkehr (Mannheim-Straßburg) wird mit besonders flottgehenden Raddampfern bewerkstelligt.

Der Schiffspark umfaßt:

6 Rad- und 10 Schraubenschleppdampfer, 4 Güterschraubendampfer von je 1300 t Tragfähigkeit, 73 Kähne von zus. 81850 t Tragfähigkeit, 4 schwimmende Dampfkranne und etwa 35 Mietkähne von zus. rd. 35000 t Lade-fähigkeit.

Sonstiger Besitz:

Getreidespeicher in Mannheim und Ludwigshafen, Werft-hallen in Straßburg mit einem Gesamt-Fassungsvermögen von rd. 1100000 Sack zu 100 kg, elektrisch betriebene und Dampfkranne, sowie eigene Reparaturwerkstätte.

Der Verkehr betrug 1907 zu Berg und Tal 1266110 t gegen 1906 mehr 103870 t.

15. Aktien-Gesellschaft für Transport und  
Schleppschiffahrt vorm. Joh. Knipscheer zu  
Duisburg-Ruhrort  
Reederei und Transportübernahme

im Jahre 1900 aus der 1893 gegründeten Firma Joh. Knip-scheer gebildet.

Die Gesellschaft hat in neuerer Zeit am neuen Hafenan-kanal in Duisburg-Ruhrort eine elektrisch betriebene Umschlag-vorrichtung erbaut und verfügt über ausgedehnte Lagerplätze.

Die Gesellschaft verfügt über 2 Radschleppdampfer von 700—1000 ind. HP. und 10 Schraubenschleppdampfer von 325 bis 700 ind. HP. Befördert wurden 1907 in 2846 geschleppten Schiffen 1058500 t.

16. Frankfurter Aktien-Gesellschaft für Rhein- und Mainschiffahrt zu Frankfurt a. M., gegründet 1844, vermittelt hauptsächlich den direkten Transport von Kaufmanns-gütern aller Art zwischen Frankfurt und den Seehäfen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen, sowie nach den Mittel-rhein-Stationen und dem Obermain.

Betriebsmaterial:

48 eigene und Jahresmietschiffe und weitere im Bau begriffene Kähne von 650 t Tragfähigkeit.

17. Raab, Karcher & Co., G. m. b. H. zu Duisburg.

Die Gesellschaft befördert hauptsächlich Ruhrkohlen und Koks von Duisburg nach den mittel- und oberrheinischen Häfen.

**Betriebsmaterial:**

5 Radschleppboote mit 5650 ind. HP. und 2 Schraubens-  
boote mit zus. 400 ind. HP, 32 Schleppkähne von  
46 175 t Tragfähigkeit.

In Duisburg-Ruhrort, Duisburg, Mannheim, Straßburg,  
Lauterburg, Mülhausen i. Elsaß, Hüningen i. Elsaß verfügt die  
Gesellschaft über große Lagerplätze mit Umlade-Einrichtungen.  
Zweigniederlassungen in Straßburg und Mannheim.

**18. Vereinigte Frankfurter Reedereien, G. m. b. H.  
zu Duisburg und Homberg a. Rh.**

Die Gesellschaft hat sich am 1. April 1905 durch Zu-  
sammenschluß des Reedereibetriebs der Kohलगroßfirmen  
Anton Fulda, Frankfurt a. M., Gottfried Klein-  
schmidt, Frankfurt a. M. und Piepmeyer & Oppen-  
horst, Duisburg und durch Ankauf der Reederei Johann  
Küppers, Homberg, gebildet.

Die Gesellschaft verfügt über 3 Rad- und 6 Schraubens-  
schleppdampfer von zus. 5000 ind. HP. und über 32 Schlepp-  
kähne von 450 bis 1600 t, zus. rd. 37 000 t Tragfähigkeit. Mit  
diesem Betriebsmaterial beträgt die jährliche Schleppleistung  
auf der Strecke Duisburg-Ruhrort-Mannheim rd. 1 000 000 t.

**19. Niederrheinische Dampfschleppschiffahrts-  
Gesellschaft zu Düsseldorf,  
Gründungsjahr 1846,**

besitzt:

2 Rad- und 3 Schraubendampfer von zus. 3100 ind. HP.  
und 25 Kähne von zus. 18 460 t Tragfähigkeit, welche  
Güter aller Art von den niederländischen, belgischen  
und niederrheinischen Häfen nach den mittel- und ober-  
rheinischen Umlade- und Stapelplätzen bewegen, außer-  
dem unterhält die Gesellschaft wöchentliche regelmäßige  
Stückgutfahrten von Rotterdam, Antwerpen nach dem  
Niederrhein, besonders Düsseldorf, Neuss und umgekehrt.

Die Gesellschaft besitzt ferner 2 Getreidespeicher im  
Düsseldorfer Hafen mit Elevatorenbetrieb und einem Fassungs-  
vermögen für rd. 200 000 Sack Getreide.

Die Gesellschaft beförderte 1907 zu Berg und Tal 647 000 t,  
gegen 1906 mehr 242 000 t.

**20. T. Schürmann Söhne zu Duisburg-Ruhrort.**

Die Reederei dient zum Transport von Massengütern —  
hauptsächlich Kohlen — nach den mittel- und oberrheinischen  
Hafenplätzen.

**Betriebsmaterial:**

4 Rad- und 1 Schraubenschleppdampfer von zus. 4750  
ind. HP. und 26 Schleppkähne von 37 425 t Tragfähigkeit.



21. Stachelhaus & Buchloh, Reederei zu Mülheim-Ruhr und Mannheim  
gegründet 1876

besitzt 5 Schleppdampfer von zus. 3600 ind. HP., 11 eiserne Schleppkähne von zus. 13143 t Tragfähigkeit.

Die Firma besitzt Kohlenmagazine mit Kranbetrieb in Mannheim, Mannheim-Rheinau und Karlsruhe.

22. H. Paul Disch zu Duisburg.

Die Reederei dient zum Transport von Kohlen aus den niederrheinischen Häfen nach den mittel- und oberrheinischen Umschlag- und Stapelplätzen.

Betriebsmaterial:

2 Rad- und 3 Schraubenboote mit zus. 4500 ind. HP. und 10 Schleppkähne mit einer Gesamttragfähigkeit von 11000 t.

23. Hugo Stinnes zu Mülheim-Ruhr.

Kohlentransport von Duisburg-Ruhrort nach den mittel- und oberrheinischen Lagerplätzen.

Betriebsmaterial:

3 Radschleppdampfer von 1300 bis 1500 ind. HP. und 31 Schleppkähne von zus. 41115 t Tragfähigkeit.

Leistung 1907: 1091977 t, gegen 1906 mehr 522732 t.

24. Neue Karlsruher Schiffahrts-Aktiengesellschaft zu Karlsruhe.

steht in Betriebsgemeinschaft mit der Rheinschiffahrt-Aktiengesellschaft vorm. Fendel zu Mannheim (s. Nr. 14).

Die Gesellschaft befaßt sich mit Transport, Spedition und Lagerung und betreibt regelmäßigen Güterdienst von Rotterdam und Antwerpen nach Mannheim, Karlsruhe und Kehl-Straßburg und umgekehrt, außerdem Schnellverkehr zwischen dem Nieder- und Oberrhein.

Zu ihrem Betriebsmaterial gehören die größten Rhein-Güterdampfer (s. Nr. 32. c).

25. Winschermann & Co. zu Mülheim-Ruhr,  
Kohlengroßhandlung und Reederei, gegründet 1848.

Zweiggeschäfte in Karlsruhe, Frankfurt a. M., Offenbach, Aschaffenburg, Stuttgart, Neuß und Crefeld. Hauptvertretungen in Mainz und Duisburg-Ruhrort. Vertretungen in St. Goar, Caub, Bingen, Mannheim, Straßburg und Würzburg.

Die Firma ist Mitglied des Kohlenkontors, betreibt ein Kohlen- und Koksstreckengeschäft in Rheinland und Westfalen

mit einem Jahresumschlag von rd. 100 000 t und hat bedeutende Stadtgeschäfte an den Filialplätzen. Die Lagerplätze am Oberrhein und Main von zus. rd. 30 700 qm Flächeninhalt sind mit den neuesten Verlade- und Siebeinrichtungen versehen.

Die Firma besitzt:

3 Rad- und 5 Schraubenschleppdampfer von zus. 4500 ind. HP. und 25 eiserne Schleppkähne von zus. 25 000 t Tragfähigkeit.

Befördert wurden im Jahre 1907 zu Berg und Tal 363 060 t.

Die Dampfer der Firma schleppten außerdem zu Berg 1124 beladene und zu Tal 1023 teilweise beladene und unbeladene Kähne, welche zus. 885 000 t Schleppgut enthielten.

26. Von weiteren Reedereien sind noch zu nennen:

- a) Gebr. Dörtelmann zu Duisburg, gegründet 1860, Zweigniederlassung in Frankfurt a. M., mit 1 Schraubenschleppdampfer von 800 ind. HP. und 9 Schleppkähnen von zus. 10 585 t Tragfähigkeit.
- b) Julius de Gruyter in Duisburg und Mannheim, mit 15 Schleppkähnen von zus. rd. 20 500 t Tragfähigkeit und 1 Hafenboot von 23 eff. HP.
- c) Gebrüder Kröll zu Mannheim und Ludwigshafen, gegründet 1880. Agenturen in Duisburg-Ruhrort, Cöln, Düsseldorf und Rotterdam. — Eigenes Haus in Neapel (Mittelmeerschiffahrts-Agenturen), mit 4 Schleppkähnen von zus. 3000 t Tragfähigkeit und mehreren Mietkähnen. Besitzt eigene Lagerhäuser am Rheinvorland.
- d) Lehnkering & Co., Aktiengesellschaft zu Duisburg, Zweiggeschäfte in Mannheim, Hagen i/W., Emden, Münster i/W. und Dortmund. Reederei auf dem Rhein und Dortmund-Ems-Kanal mit 30 Schleppkähnen und 5 großen Schraubendampfern.
- e) Georg Reitz, G. m. b. H. zu Mainz, gegründet 1820, Vertretung in Duisburg-Ruhrort, mit 1 Doppelschraubenschlepper von 345 ind. HP. und 5 Schleppkähnen von zus. 3200 t Tragfähigkeit. Kohlentransport von den Ruhrhäfen nach dem Mittel- und Oberrhein, wozu außer den eigenen noch mehrere Mietkähne dauernd in Dienst gestellt sind.
- f) H. Ristelhuebers Nachf. (Inh. L. Michels) zu Cöln betreibt regelmäßige Güterdampfschiffahrt zwischen Cöln und Antwerpen und Cöln und Rotterdam mit 6 eigenen Güterdampfern von zus. 1800 ind. HP. und 15 Schleppkähnen mit einer Gesamttragfähigkeit von 10 000 t. Zweigniederlassung in Antwerpen.

- g) Jos. Stenz zu Mainz,  
mit 2 eisernen Schleppkähnen von zus. 3100 t Tragfähigkeit.
- h) Stöck & Fischer zu Bingerbrück und Mannheim,  
mit 5 Schleppkähnen von zus. 4340 t Tragfähigkeit.
- i) Adolph Thomae zu Mainz,  
mit 8 Schleppkähnen von zus. 6553 t Tragfähigkeit.

## 34. Tauerei und Kettenschiffahrt.

### Rhein.

Nach Uebergang der Zentral-Aktiengesellschaft für Tauerei und Schleppschiffahrt in Ruhrort in den Besitz der

Harpener Bergbau-Aktien-Gesellschaft, Abteilung Schiffahrt zu Mülheim-Ruhr (s. Nr 33.9), wurde im Frühjahr 1905 das im Rhein auf der Strecke Rüngsdorf-Bingen verlegte Tau entfernt und der am oberen Ende des Taus bei Bingen verankerte Windenachen am Abend des 13. April 1905 abgefahren.

Hiermit war die seit 1873 auf dem Rhein betriebene Tauerei endgültig eingestellt. Die Konzession zum Tauereibetrieb, die mit Februar 1906 abgelaufen war, ist zwar bis Februar 1911 verlängert worden, es ist jedoch als ausgeschlossen anzusehen, daß die Gesellschaft den Betrieb am Tauereiseil wieder aufnimmt.

Im Rhein liegt jetzt nur noch bei Mainz das selten benutzte Stück der Mainkette von der Mündung des Maines bis zum Zollhafen.

### Neckar.

Aktiengesellschaft Schleppschiffahrt auf dem Neckar, zu Heilbronn.  
Gründungsjahr 1877.

Die Gesellschaft unterhält einen Schleppverkehr auf der Strecke Mannheim-Lauffen mittels 7 Kettenschiffen von je 45 m Länge, 6,5 m Breite und 0,47 m Tiefgang. Die Schiffe besitzen Maschinen von 110 ind. HP.

Die Schleppkette hat eine Länge von 115 km zwischen Mannheim und Heilbronn und 12 km zwischen Heilbronn und Lauffen. Die Gliedstärke der Kette beträgt 26,5 mm. Die Kosten der Kette, fertig verlegt, beziffern sich auf 600 000 M.

Die Fahrgeschwindigkeit der Kettendampfer bergwärts an der Kette beträgt 4,5 km, talwärts 10 km in der Stunde.

Im Jahre 1907 wurden 1132 beladene Fahrzeuge mit zus. 79 935 t Ladung, gegen 1906 weniger 32 931 t und 1980 leere Fahrzeuge befördert. Der Rückgang ist auf die lange Einstellung



des Schiffahrtsbetriebs im Sommer 1907 wegen anhaltender Trockenheit zurückzuführen.

### Main.

- a) Aktiengesellschaft Mainkette zu Mainz.  
Gründungsjahr 1883.

Die Gesellschaft betreibt die Schifffahrt auf dem Main von Mainz bis Aschaffenburg mit 3 Kettenschiffen von je 130 ind. HP. und 3 Schraubbooten mit zus. 430 ind. HP. Erstere vermitteln hauptsächlich den Verkehr auf der Strecke Frankfurt-Aschaffenburg, letztere auf der Strecke Mainz-Frankfurt. Agentur in Frankfurt.

Länge der Kette 90 km, Gliedstärke der Kette 25,5 mm, Kosten der Kette 422000 M, Fahrgeschwindigkeit der Kettenschiffe 5,5 km in der Stunde.

Die Gesellschaft beförderte 1907 zu Berg 184595 t in 593, zu Tal 35733 t in 150 Rhein- und Mainfahrzeugen, außerdem zu Berg 86, zu Tal 367 leere Schiffe nach den verschiedenen Stationen des kanalisierten Mains. Der Gesamtverkehr von 220328 t hat sich gegen 1906 um 58503 t vermindert und zwar der Bergverkehr um 45251 t, der Talverkehr um 13252 t.

- b) Königl. Bayerische Staats-Kettenschifffahrt.

Auf der 200 km langen regulierten Mainstrecke Aschaffenburg-Kitzingen hat die Königl. bayerische Staatseisenbahnverwaltung 5 Kettenschleppdampfer mit 0,56 m Tiefgang seit dem Jahre 1898 in Verwendung.

Die Dampfer sind 50 m lang, 7,4 m breit und besitzen Maschinen von 130 ind. HP. für die Bergfahrt. Bei der Talfahrt werden die Kettenschiffe mit 2 Turbinenpropellern betrieben, weil in der verhältnismäßig geringen mittleren Wassertiefe von etwa 70 cm weder Schrauben noch Schaufelräder vorteilhaft angewendet werden können. Die Turbinen werden durch je eine Dampfmaschine von 60 ind. HP. angetrieben.

Die Schiffsgeschwindigkeit auf der Bergfahrt an der Kette beträgt 1,1 bis 1,6 m in der Sekunde. Bei der Talfahrt mit den Turbinen werden 12 bis 14 km in der Stunde zurückgelegt.

Die Einrichtung der Kettenschleppschifffahrt auf dieser Strecke kostete 2777000 M und beträgt das Anlagekapital jetzt 6122000 M.

Im Jahre 1907 betragen die Einnahmen 239174 M, die Ausgaben einschl. der Rücklagen zum Erneuerungsfond 198007 M.

## 35. Rhein-See-Schiffahrt.

### Allgemeines.

Schon im frühen Mittelalter, etwa seit dem 10ten Jahrhundert, diente der Niederrhein der See-Schiffahrt. Die von Seeschiffen aus Holland, England, Rußland usw. den Rhein herauf angebrachten Güter wurden in Cöln in Flußschiffe umgeladen und rheinaufwärts bis Basel hinauf weitergebracht. Jahrhunderte lang sah dann der Rhein kein Seeschiff auf seinen Fluten.

Nachdem in den Jahren 1837 und 1838 mit zwei als Schoonerbrigg getakelten Fahrzeugen, und 1842 mit 2 eisernen Schiffen erfolglose Versuche einer Verbindung zwischen Cöln — London — St. Petersburg usw. unternommen waren, eröffnete 1885 die badische Schraubendampfschiffahrts-Gesellschaft in Mannheim einen direkten Dampfer-Verkehr zwischen Cöln und London mit dem Fluß-See-Dampfer „Industrie“.

### a) Rhein-See-Dampfer.

#### 1. Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft zu Cöln (s. Nr. 33. b).

Im Jahre 1887 ging die Badische Schrauben-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in der obigen Gesellschaft auf.

Die Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft unterhält mit den Dampfern „Energie“ und „Industrie“ einen regelmäßigen 8 tägigen Verkehr mit London, der im Spätherbst und Winter durch die Dampfer „Rhenania“ und „Westphalia“ verstärkt wird. Außerdem mit den beiden letzteren Dampfern Verkehr in wilder Fahrt mit den Nord- und Ostseehäfen. Die Dampfer haben insgesamt 1950 ind. HP. und 5345 t Tragfähigkeit auf dem Rhein.

Befördert wurden in Ein- und Ausfuhr in 1907 zus. 72 372 t, gegen 1906 weniger 13 926 t.

#### 2. Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“ zu Bremen.

Betrieibt den Rhein-See-Verkehr mit 30 Dampfern nach und von Bremen, Hamburg, Altona, Kiel, Lübeck, Rostock, Stettin, Danzig, Königsberg, Riga, Kopenhagen und Aarhus.

#### 3. Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Argo“ zu Bremen.

General-Vertretung für die Durchfracht-Verkehre aus Deutschland: Hanseatische Seeverkehrs-Gesellschaft m. b. H. zu Cöln.

Dieselbe besitzt 5 Rhein-See-Dampfer: „Bingen“, „Düsseldorf“, „Dortmund“, „Cöln“ und „Mannheim“ von zus. 2250 ind. HP. und 6180 t Tragfähigkeit auf dem Rhein.

„Bingen“ ist der größte und stärkste Rhein-See-Dampfer (s. N. 32. c.).

4. Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hamburg“  
G. m. b. H. zu Hamburg.

Unterhält den Rhein-See-Verkehr mit den Dampfern „Cöln“, „Ruhrort“, „Düsseldorf“ und „Mülheim am Rhein“ von zus. 1240 ind. HP. und 3248 t Tragfähigkeit in regelmäßiger Fahrt nach und von Hamburg.

5. Elbinger Dampfschiffs-Reederei, F. Schichau  
zu Elbing.

Unterhält soweit angängig in regelmäßiger Fahrt nach und von Elbing (Pillau, Königsberg und Memel) mit den Dampfern „Elbing“ I und II von zus. 550 ind. HP. und 1324 t Tragfähigkeit den Verkehr auf dem Rhein mit Duisburg-Ruhrort, Duisburg, Düsseldorf und Cöln.

6. Gesellschaft für Brauerei, Spiritus- und Preß-  
hefe-Fabrikation vorm. G. Sinner zu Grünwinkel  
(Baden.)

Vermittelt mit dem Rhein-See-Tankdampfer: „Karlsruhe“ und 2 Rhein-Tankleichtern „Grünwinkel“ I und II den Transport von losem Sprit von den Ostseehäfen nach Süddeutschland, ferner mit einem Schraubendampfer, 1 Kahn „Grünwinkel Nr. 3“, sowie 8 Mietkähnen von 700—900 t Ladefähigkeit den Transport des eigenen Bedarfs von Kohlen und Getreide von der Ruhr und Rotterdam nach Karlsruhe, bzw. Grünwinkel.

An dem Rhein-See-Dampfer-Verkehr waren im Jahre 1907 beteiligt:

1. Gesellschaft Neptun-Bremen . . . . .	mit 135 230 t =	54 %
2. Rhein- u. See-Schiffahrts-Gesellschaft Cöln „	41 670 t =	16 %
3. Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg . . . . .	32 010 t =	13 %
4. Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hamburg „	27 640 t =	12 %
5. Gesellschaft Elbing . . . . .	13 000 t =	5 %
	zusammen: 249 550 t =	100 %

Gegen das Jahr 1906 ist eine Zunahme des Rhein-See-Dampfer-Verkehrs um 19 980 t oder um 9 % zu verzeichnen.

Der unmittelbare Rhein-See-Verkehr, für welchen im Jahre 1888 nur 3 Dampfer mit zus. 1860 t Tragfähigkeit eingestellt waren, wurde im Jahre 1907 mit 47 Rhein-See-Dampfern von zus. 41 310 t Tragfähigkeit betrieben.

**b) Rhein-See-Schleppverkehr.**

Neben vorverzeichneten Gesellschaften wird unmittelbarer Rhein-See-Verkehr mittels Schleppkähnen (Seeleichtern) betrieben von:



7. Vereinigte Bugsier- und Frachtschiffahrt-  
Gesellschaft zu Hamburg,

welche mit etwa 40 Schleppschiffen zwischen 250 und 1200 t Tragfähigkeit arbeitet und damit auch den Rhein und Dortmund-Ems-Kanal befährt. Die größeren dieser Schleppschiffe führen zwar Dampfkessel zum Betriebe der Dampfwinden usw. an Bord, werden aber durch starke Seeschlepper nach und von Rotterdam gebracht und auf dem Rhein von Rheinschleppern zum Bestimmungsort geschleppt.

Die Schleppschiffe führen durchweg Zeitungsnamen.

Außerdem besitzt die Gesellschaft 20 Seeschlepper, 1 Frachtdampfer von 2300 t Tragfähigkeit und 2 solche von je 1000 t Tragfähigkeit.

8. Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Aktien-  
Gesellschaft zu Hamburg

besitzt 2 Güterdampfer („Karlsruhe“ und „Mannheim“), 4 Seeleichter („Donau“, „Saale“, „Lahn“ und „Mosel“) und 1 Seeschleppdampfer („Krautesand“) für den unmittelbaren Verkehr zwischen Hamburg und Cöln.

**c) Rhein-See-Segelerverkehr.**

An der Grenze wurden im Jahre 1907 im ganzen 79 verschiedene Seekähne und Seesegler (gegen 67 in 1906) gezählt mit einer Tragfähigkeit zwischen 61 und 1200 t.

Von den Rhein-See-Segelschiffen gehören eine Anzahl englischer Schooner (120 bis 200 t) in der Mehrzahl der:

9. Reederei Walker, Howard & Co. zu London, eine Anzahl Holländischer Tjalken (100 bis 200 t) meist den betr. Schiffsführern.

Die Mehrzahl der Rhein-See-Segler, gleich wie die Dampfer, befahren den Rhein nur bis Cöln; nur einzelne kleinere gehen weiter bis Remagen, bei günstigem Wasserstande auch bis Oberlahnstein und Rhens. Der Tiefgang der Rhein-See-Segelschiffe beträgt 2,05 m bis 2,20 m.

---

**36. Schiffswerften — Unternehmer für Bergungsarbeiten.**

Am deutschen Rhein und seinen Nebenflüssen bestehen gegenwärtig folgende bedeutendere

**Schiffswerften:**

Mannheim: Schiffs- und Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft

„                    Gebr. Heuß.

Gustavsburg bei Mainz: Franz Schmitt.

Mainz-Kastel: Christoph Ruthof.

Coblenz-Lützel: Schaubach & Graemer.

Cöln-Deutz: Gebr. Sachsenberg, G. m. b. H.

Duisburg: Ewald Berninghaus.

Duisburg-Ruhrort: Alb. Ostrop Söhne.

„ „ Fritz Lünemann, Maschinenfabrik  
und Schiffswerft.

Duisburg-Meiderich: Meidericher Schiffswerft, vorm.  
Thomas & Co.

Auf deutschen Schiffswerften wurden für Zwecke der Rheinschiffahrt im Jahre 1907 neu erbaut: 20 Dampf- und Motorschiffe von zus. 5840 ind. HP., 43 eiserne Schleppkähne von zus. rd. 30 500 t Tragfähigkeit und 32 sonstige Fahrzeuge.

Auf niederländischen Werften wurden im Jahre 1907 für deutsche Rechnung für den Rhein erbaut: 2 Dampfschiffe von zus. 875 ind. HP. und 36 eiserne Schleppkähne von zus. rd. 30 000 t Tragfähigkeit.

### Hellingkosten.

Von den rheinischen Schiffswerften werden durchschnittlich folgende Sätze für das Aufziehen der Schiffe auf Helling und Zuwasserlassen einschl. aller Unkosten berechnet:

Für Raddampfer:	500—800 M	nach Größe u. Schwere.
„ Schraub.-Schleppdampf.:	300—550 M	„ „ „ „
„ kleine desgl.:	100—250 M	„ „ „ „
„ Güterschraubendampfer:	250—600 M	„ „ „ „
„ Kähne bis 500 t Ladungsfähigkeit für je 10 t	34 bis 50 M	
„ „ über 500 t	24 „ 34 M	

Für Auswechseln der Hellingswagen und Versetzen der Gerüste werden für Kähne 8 bis 15 M, für Dampfer 10 bis 25 M berechnet.

Für das Aufziehen des Hinterendes der Schraubenboote zwecks Auswechslung von Schrauben werden je nach Größe und Schwere der Boote 20 bis 50 M berechnet.

### Unternehmer für Bergungsarbeiten.

Besitzer von Dampfern zum Leerpumpen und Heben von havarierten und gesunkenen Schiffen:

1. Franz Bohne-Mainz.
2. Johann Riehl-Kastel.
3. Preußisch-Hessische Dampfbaggerei und Schlepperei  
G. m. b. H.-Mainz und Frankfurt a. M.
4. Cöln-Mülheimer Dampfschiffahrts-Aktien-Gesellschaft-  
Mülheim-Rhein.
5. F. W. Engeln
6. Rennings
7. Königl. Hafenverwaltung
8. Gertjes
9. Schiffer-Vereinigung „Germania“

} Duisburg-Ruhrort.

Außerdem besitzt der Partikulier-Schiffer-Verband „Jus et Justitia“ in Mannheim 1 Boot (Germania) mit Pumpe zum Aus-pumpen havariierter oder untergegangener Schiffe.

## 37. Schiffs- und Transportversicherungswesen.

### Schiffs-Klassifikation.

Rheinschiffs-Register-Verband. Sowohl im Interesse der Ladungsbeteiligten, welche ihre Güter in unbeschädigtem Zustande in Empfang nehmen wollen, als auch im Interesse der Transport-Versicherungs-Gesellschaften liegt es, daß nur gute, durchaus taugliche Schiffe befrachtet werden. Der aus einer Vereinigung von 24 deutschen und schweizerischen Transport-Versicherungs-Gesellschaften gebildete Rheinschiffs-Register-Verband, dessen geschäftsführende Gesellschaft die Frankfurter Versicherungs-Gesellschaft „Providentia“ mit dem Sitz in Frankfurt a. M. ist, hat daher durch seine Experten (s. S. 215) eine Untersuchung und Klassifikation der Rheinschiffe durchgeführt, die periodisch fortgeführt und veröffentlicht wird. Die Transport-Versicherungs-Gesellschaften und Ladungseigentümer bedingen daher den Nachweis der Klasse bzw. die Tauglichkeit des Schiffes für den betreffenden Transport, so daß es das eigene Interesse der Schiffseigentümer fordert, ihre Schiffe der Klassifikation, welche sonst keine zwingende ist, zuzuführen.

#### Klassifikations-Bestimmungen des Rheinschiffs-Register-Verbandes.

##### I. Hölzerne Schiffe.

- A. 1. Für Fahrzeuge, welche in jeder Beziehung gut gebaut und tüchtig sind zur Verladung von Waren aller Art und die dabei nicht mehr als 8 Jahre alt sind. Fahrzeuge, die älter als 8 Jahre sind, können nach einer gründlichen General-Reparatur, oder wenn sie bei einer Untersuchung auf Helling oder im Trockendock von den Experten in besonders gutem Zustande befunden werden, diese Klasse auch über diese Zeit hinaus wieder erhalten.
- A. 2. Für Fahrzeuge, welche nicht in allen Beziehungen den Erfordernissen der vorgenannten Klasse entsprechen, welche aber dennoch gut gebaut, gut unterhalten und noch geeignet zum Transporte von solchen Waren erscheinen, welche der Beschädigung durch Wasser leicht unterworfen sind.
- B. Für Fahrzeuge, welche den Vorschriften der Klasse A nicht entsprechen und an welchen diejenigen Reparaturen, die zum Zweck der Verlängerung oder der Wiederverleihung der Klasse A erforderlich sind, nicht ausgeführt



wurden, deren Zustand im allgemeinen aber derartig ist, daß sie zum Transport von solchen wertvolleren Waren geeignet erscheinen, welche durch Wasser nicht beschädigt werden.

Anmerkung: Schiffe, welche **A 1** und **A 2** klassifiziert sind, müssen wenigstens alle 4 Jahre und Schiffe mit der Klasse **B** alle 3 Jahre auf eine Helling oder in ein Trockendock geholt, einer speziellen Besichtigung unterworfen und kalkfateret werden.

Der Raum ist dabei zu leeren und alle Füllungen sind zu reinigen. Taue und Ketten sind aus dem Kettenkasten herauszuschaffen und zugleich mit den Ankern, Masten, Segeln, der Takelage und der allgemeinen Ausrüstung genau zu untersuchen.

## II. Eiserne Schiffe.

- A** Für Fahrzeuge, welche in jeder Beziehung gut gebaut und mit Rücksicht auf die Stärke und Beschaffenheit des verwendeten Materials das höchste Vertrauen verdienen, die demnach tüchtig sind zur Verladung von Waren aller Art, und die nicht mehr als 12 Jahre alt sind. Fahrzeuge, die älter als 12 Jahre sind, können nach einer gründlichen General-Reparatur, oder wenn sie bei einer Untersuchung auf Helling oder im Trockendock von den Experten in besonders gutem Zustande befunden werden, diese Klasse wieder erhalten.
- A**<sup>2</sup> Für solche Fahrzeuge, welche nicht in allen Beziehungen, welche namentlich auch hinsichtlich der Stärke und Beschaffenheit des verwendeten Materials, nicht den Erfordernissen der erstgenannten Klasse entsprechen, welche aber dennoch gut gebaut, gut unterhalten und noch geeignet zum Transport von solchen Waren erscheinen, welche der Beschädigung durch Wasser leicht unterworfen sind.
- A**<sup>3</sup> Für Fahrzeuge, welche geringeres Vertrauen verdienen, als die der beiden erstgenannten Klassen, welche aber zum Transport solcher wertvolleren Ladungen noch geeignet sind, welche durch Wasser nicht beschädigt werden.

Anmerkung: 1. Bei sogenannten Tankschiffen, d. h. bei Schiffen, welche sich infolge ihrer Bauart im wesentlichen nur zum Transporte von Flüssigkeiten (Oel, Spiritus usw.) eignen ist dem Klassenzeichen der Vermerk „(Tank)“ beizufügen.

2. Eiserne Dampf- oder Segelschiffe müssen wenigstens alle 4 Jahre auf eine Helling oder in ein Trockendock geholt und einer speziellen Besichtigung unterworfen werden.

### Allgemeine Bestimmungen.

1. Alle diejenigen Fahrzeuge, welche nicht mit festem Deck oder geschlossenen Luken versehen sind, werden

durch Beifügung eines \* hinter der Klasse bezeichnet z. B.:  
**A 1\*** oder **A\***

1

2. Der günstigere oder ungünstigere Zustand, in welchem die Takelung bei Segelschiffen und die Maschine bei Dampfschiffen sich befindet, wird durch Beifügung der Ziffer 1 oder 2 hinter der Klasse bezeichnet, während eine zweite Ziffer 1 oder 2 den Zustand der Ausrüstung und des Inventars der Fahrzeuge anzeigt; ist gar keine Takelung bei Segelschiffen vorhanden, so wird dies an Stelle der Ziffer 1 oder 2 durch einen Strich — bezeichnet; z. B.: **A 1. 1.** oder **A 1. 1.** bzw. **A 1.—. 1.** oder **A —. 1.**

1

1

3. Fahrzeuge, die unter Aufsicht von Experten des Rheinschiffs-Register-Verbandes gebaut sind, werden durch einen Strich unter der Klasse bezeichnet z. B. **A 1.** oder **A.**

1

4. Mit Rücksicht auf die Fahrt, zu welcher das Fahrzeug sich eignet, werden die Schiffe in eine der folgenden Rubriken eingeteilt, und dies in den Registern wie nachstehend angedeutet:

Geeignet zur Fahrt:

- a. durch ganz Belgien, Niederland und Deutschland durch die Buchstaben **GR.**
- b. auf den seeländischen Strömen und der unteren Schelde durch die Buchstaben **ZS.**
- c. auf den oberen Flüssen und Kanälen für offene Nachen und Schleppkähne durch die Buchstaben **BR.**

Anmerkung. Schiffe, welche über Seeland segeln oder geschleppt werden, müssen vor ihrer Abreise abgedeckt sein, geschleppte müssen auch mindestens ein Segel angeschlagen haben.

5. Das Attest wird auf die Dauer eines Jahres erteilt, und muß nach Ablauf dieses Zeitraumes erneuert werden. Dasselbe hat nach einer Havarie zu geschehen, bei welcher das Schiff beschädigt worden ist.

**Klassifikations-Bestimmungen für Main- und Neckarschiffe.**

- MA. 1.** Für Fahrzeuge, welche in jeder Beziehung gut gebaut bzw. und tüchtig sind zur Verladung von Waren aller Art,
- NA. 1.** und die dabei nicht mehr als 5 Jahre alt sind. Fahrzeuge, die älter als 5 Jahre sind, können nach einer gründlichen General-Reparatur, oder wenn sie bei einer Untersuchung auf Helling oder im Trocken-

dock von den Experten in besonders gutem Zustande befunden werden, diese Klasse auf ein weiteres Jahr erhalten.

**MA. 2.** Für Fahrzeuge, welche nicht in allen Beziehungen bezw. den Erfordernissen der vorgenannten Klasse entsprechen, welche aber dennoch gut gebaut, gut unterhalten und noch geeignet zum Transport von solchen

**NA. 2.** Waren erscheinen, welche der Beschädigung durch Wasser leicht unterworfen sind.

**MB.** Für Fahrzeuge, welche den Vorschriften der Klasse bezw. **MA** bezw. **NA** nicht entsprechen und an welchen

**NB.** diejenigen Reparaturen, die zum Zweck der Verlängerung oder der Wiederverleihung der Klasse **MA** bezw. **NA** erforderlich sind, nicht ausgeführt wurden, deren Zustand im allgemeinen aber derartig ist, daß sie zum Transport von solchen wertvolleren Waren geeignet erscheinen, welche durch Wasser nicht beschädigt werden.

Anmerkung: 1. Alle diejenigen Fahrzeuge, welche nicht mit festem Deck oder geschlossenen Luken versehen sind, werden durch Beifügung eines \* hinter der Klasse bezeichnet; z. B.: **MA I\*** bezw. **NA I\***.

2. Der günstigere oder ungünstigere Zustand der Ausrüstung und des Inventars der Fahrzeuge wird durch Beifügung der Ziffer 1 oder 2 hinter der Klasse bezeichnet.

3. Das Attest wird auf die Dauer eines Jahres erteilt und muß nach Ablauf dieses Zeitraumes erneuert werden. Dasselbe hat nach einer Havarie zu geschehen, bei welcher das Schiff beschädigt worden ist.

### Experten und Havarie-Kommissäre.

Die nachstehend genannten Experten sind ermächtigt, namens des Rheinschiffs-Register-Verbandes die Schiffe zu untersuchen:

In Mannheim	Herr Franz Noll,
„ Mainz	„ Hafenmeister Peter Frank,
„ Coblenz	„ Anton Glöckner,
„ Cöln	„ Joh. Jos. Noll,
„ Düsseldorf	„ Kapitän C. F. Christiansen,
„ Duisburg	„ Hugo Bütefür,
„ Duisburg-Ruhrort	„ J. Balth. Weiler,
„ Dordrecht	„ J. F. Derksen,
„ Rotterdam	„ P. J. Grimbel du Bois,
„ Antwerpen	„ J. A. Lever,
„ Frankfurt a. M.	„ Inspektor Arn. Eickershoff,
„ Heilbronn	„ Schiffsbaumeister Rob. Seibert.



Die im Taschenkalender für 1908 S. 172 aufgeführte Vereinigung der Holländischen Assecuradeure hat ihre Auflösung beschlossen.

Inspektor des Rheinschiffs-Register-Verbandes:  
Arn. Eickershoff in Frankfurt a. M.

Die vorgenannten Experten befassen sich zum größten Teile auch mit der Invention in Schadensfällen usw. Sie sind teilweise ständige Havarie-Vertreter von Transport-Ver sicherungs-Gesellschaften.

### Dispacheure.

Die amtlich bestellten deutschen Dispacheure am Rhein, denen die Havarie-grosse Dispachierungen ein- für allemal übertragen wurden, sind z. Zt. folgende:

In Straßburg i. Els.	Herr Eugen Rieffel,
	„ Adolf Schleiffer,
„ Ludwigshafen	„ Syndikus Dr. Kehm,
„ Mannheim	Herr Bernh. Kröll,
	„ Franz Noll (Stellvertreter),
„ Mainz	„ Martin Moritz Mayer,
	„ Paul Otto,
„ Coblenz-Neuendorf	„ Rendant J. G. Schmitz,
„ Cöln	„ Georg Bruckwilder,
„ Düsseldorf	„ Kapitän C. F. Christiansen,
„ Duisburg	„ Hermann Baecker,
	„ Hermann Hafkesbrink,
	„ Robert Roth,
	„ Ernst Becker,
„ Duisburg-Ruhrort	„ Hermann Bovermann,
	„ F. W. Engeln,
	„ Jul. Pflugstaedt,
	„ Ludwig Schmitz,
	„ R. Ant. Urmeter,
„ Mülheim-Ruhr	„ Karl Nußbaum,
	„ Wilhelm Bovermann,
„ Oberlahnstein	„ Friedr. Bungert.

### Gebühren für Dispacheure.

In Baden und Hessen, sowie in den Bezirken der Handelskammern Cöln, Duisburg und Mülheim-Ruhr sind Gebühren-Ord nungen für Dispacheure erlassen worden und zwar:

- a) B a d e n. Auf Grund des Ministerialerlasses vom 14./19. August 1896 ist an die in Mannheim bestellten Dispacheure für die Aufmachung einer Dispache von dem Auftraggeber zu entrichten:

1. eine Gebühr von  $1\frac{1}{2}\text{‰}$  von den zur Havarie-grosse beitragspflichtigen Werten, mindestens aber 35 M;
2. Ersatz der Kosten und Auslagen.

In letzterer Hinsicht finden gemäß der Landesherrlichen Verordnung vom 14. September 1879, § 1, die Vorschriften der Reichs-Gebührenordnung vom 30. Juni 1878, § 3 Abs. 3 und §§ 6—11 Anwendung.

Hinsichtlich der Abschriftgebühren ist § 80 des Reichs-Gerichtskostengesetzes vom 18. Juni 1878 sinngemäß anwendbar.

- b) **Hessen.** Durch Bekanntmachung Großh. Ministeriums der Justiz vom 23. Mai 1905 (Reg.-Bl. Nr. 18) ist auf Grund des Art. 104 Abs. 3 des Gesetzes, die Gerichtskosten betr., vom 30. Dezember 1904 bestimmt:

1. Für die Aufmachung einer Dispache hat der Dispacheur von seinem Auftraggeber zu beanspruchen:
  - a) eine Gebühr von  $1\frac{1}{2}\text{‰}$  des zur großen Havarei beitragspflichtigen Wertes von Schiff und Ladung, mindestens aber 35 M;
  - b) eine Gebühr von  $1\text{‰}$  des zur großen Havarei beitragspflichtigen Wertes von Schiff und Ladung für den Fall, daß es sich um ganze Ladungen einer Warengattung für einen Empfänger handelt, mindestens aber 35 M;
  - c) Ersatz der Reisekosten und sonstigen Auslagen nach Maßgabe des § 3 Abs. 3 und der §§ 6—11 der Reichs-Gebührenordnung für Zeugen und Sachverständige, sowie des § 80 des Reichs-Gerichtskostengesetzes.

2. Lehnt der Dispacheur den Auftrag eines Beteiligten zur Aufmachung der Dispache aus dem Grunde endgiltig ab, weil ein Fall der großen Havarei nicht vorliege, so kann er vom Auftraggeber außer dem Ersatze der Reisekosten und sonstigen Auslagen eine Gebühr von 10 M verlangen.

- c) **Handelskammer Cöln** mit Wirkung vom 1. Januar 1904. Bei Aufmachung einer Dispache hat der Dispacheur von seinem Auftraggeber zu beanspruchen:

1. Bei Ladungen mit 10 und weniger Beteiligten eine Gebühr von  $\frac{1}{2}\text{‰}$  der zur großen Havarei beitragspflichtigen Werte, mindestens jedoch 30 M;
2. Bei Ladungen mit über 10 Beteiligten eine Gebühr von  $1\text{‰}$  der zur großen Havarei beitragspflichtigen Werte, mindestens aber 45 M;

3. Ersatz der Reisekosten und sonstigen Auslagen, wofür die Vorschriften der Reichs-Gebührenordnung vom 30. Juni 1878, § 3 Abs. 3 und §§ 6—11, sowie des Reichs-Gerichtskostengesetzes vom 18. Juni 1878, § 80, maßgebend sind.

Für sonstige Vervielfältigungen wird die Seite mit 5 Pf. berechnet.

- d) Handelskammer Duisburg. Vorschriften für Dis-pacheure vom August 1902.

§ 11. Die Gebühren sollen bis  $1\frac{1}{2}\text{‰}$  der zur großen Havarei beitragspflichtigen Werte betragen, unter Festlegung eines Mindestsatzes von 35 M. Außerdem kann Ersatz der Kosten und Auslagen verlangt werden. Entstehen zwischen Beteiligten und dem Dis-pacheur Meinungsverschiedenheiten über die Ge-bühren, so ist der Dis-pacheur verpflichtet, die Ent-scheidung der Handelskammer anzurufen und dieser sich zu unterwerfen. Die Handelskammer setzt für diesen Fall ein aus 3 sachverständigen Mitgliedern bestehendes Schiedsgericht ein.

- e) Handelskammer Mülheim-Ruhr. Vorschriften für Dis-pacheure vom 20. Oktober 1905.

§ 11 übereinstimmend wie vorstehend unter d).

#### **Eichaufnehmer.**

Als Eichaufnehmer sind vereidigt:

In Duisburg:

die Herren Hermann Baecker, Hugo Bütefür, Ernst Hafkesbrink, Hermann Hafkesbrink, Robert Roth.

In Duisburg-Ruhrort:

die Herren Ernst Becker, Hermann Bovermann, Wilh. Hilterhaus, Ludwig Schmitz, R. Ant. Urmetzer.

In Mülheim-Ruhr:

Herr Wilhelm Bovermann.

#### **Zähler, Wieger und Messer.**

Als Zähler, Wieger und Messer sind vereidigt:

In Duisburg:

die Herren August Alefs, Christian Lindner, Konrad Unterberg.

#### **Zähler und Wieger.**

Als Zähler und Wieger sind vereidigt:

In Duisburg:

Herr Hermann Birth.



In Duisburg-Ruhrort:  
die Herren Wilhelm Schopen, Wilhelm Thielen, Julius Ueberhoff.

**Sachverständige für Schraubenbootmaschinen.**  
In Duisburg-Ruhrort: Herr Franz Müller.

## **38. Schifffahrts-, Fracht- und Schleppvereinigungen, Schifferbörsen, Schiffer-Hülfsgesellschaften.**

### **A. Schifffahrtsvereinigungen.**

#### **I. Verein zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen.**

**Sitz: Duisburg-Ruhrort.**

Entstanden durch Verschmelzung des Vereins zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen in Frankfurt a. M. mit dem Verein rheinischer Binnenschifffahrtsinteressenten in Duisburg-Ruhrort.

Vorsitzender: Gustav Stinnes, Mülheim-Ruhr.

Geschäftsführer: Dr. H. Bartsch, Duisburg-Ruhrort.

Geschäftsstelle: Duisburg-Ruhrort, Dammstraße 28 a.

Zweck: Vertretung der Interessen der Rheinschifffahrt und gegenseitige Annäherung der an der Rheinschifffahrt unmittelbar und mittelbar beteiligten Gewerbetreibenden.

Gegründet 1906 — Mitgliederzahl: um 170. Der Verein umfaßt Reedereien, Spediteure, industrielle Werke, sonstige Unternehmungen, Handelskammern, Städte und wirtschaftliche Vereinigungen.

Vertretener Schiffsraum: Dampfboote mit rd. 175 000 ind. HP. und Schleppkähne mit rd. 1 100 000 t Tragfähigkeit.

Vereinsorgan: Die Wochenschrift „Der Rhein“ (vorm. „Der Niederrhein“).

#### **II. Partikulierschifferverband „Jus et Justitia“.**

**Sitz: Mannheim.**

Vorsitzender: Rechtsanwalt Ernst Bassermann, Reichtagsabgeordneter in Mannheim.

Stellvertretender Vorsitzender: Rechtsanwalt Anton Lindeck in Mannheim.

Schriftführer: Friedrich Siebeneck in Mannheim.

Zweck: Hebung und Verbesserung des Partikulierschiffersstandes. Durch den Verband wurden gegründet: die „Jus et Justitia“, Kasko-Versicherungs-Gesellschaft auf Gegenseitigkeit; das Talschleppbureau „Jus et Justitia“ und die „Vereinigten Spediteure und Schiffer“, Rhein-

schiffahrts-Gesellschaft m. b. H. (s. nachstehend unter B. I.), alle mit dem Sitz in Mannheim.

Gegründet 1890 — Mitgliederzahl: 670.

Verbandsorgan: „Das Rheinschiff“.

### III. Allgemeiner Rheinschifferverband.

Sitz: Duisburg-Ruhrort.

Vorsitzender: E. Ermeling, Duisburg-Ruhrort.

Geschäftsstelle: Duisburg-Ruhrort, Dammstraße 24.

Zweck: Wahrnehmung der Interessen der selbständigen Frachtschiffer.

Gegründet 1904. — Mitgliederzahl: 800.

Der Mitgliedsbeitrag ist wie folgt festgesetzt: Für die Gütermengen, die zwischen Emmerich und Oberlahnstein geladen werden

bei	1— 50 t . . . . .	2 Pf. für die t	} für die Reise
„	1— 100 t . . . . .	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „ „ „ „	
„	1— 150 t . . . . .	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> „ „ „ „	
„	1— 250 t . . . . .	1 „ „ „ „	
„	250— 500 t . . . . .	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „ mehr „	
„	500—1000 t . . . . .	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> „ „ „	
„	1000 t und darüber . . . . .	1 <sup>1</sup> / <sub>8</sub> „ für die t mehr.	

Für Schiffe, die leer aus den Ruhrhäfen abfahren

bis	250 t . . . . .	1 M
„	500 t . . . . .	1,50 M
„	750 t . . . . .	2 M
„	1000 t . . . . .	2,50 M
von	1000 t und darüber . . . . .	3 M

Mietschiffe bezahlen für 6 geladene Reisen. Leere Mietschiffe bezahlen für alle Reisen laut Tarif.

Verbandsorgan: „Rheinisch-holländische Schiffszeitung“.

## B. Fracht- und Schleppvereinigungen.

### I. Vereinigte Spediteure und Schiffer Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H.

Gegr. 1903. Sitz: Mannheim.

Vorsitzender des Aufsichtsrats: Ernst Bassermann in Mannheim, Rechtsanwalt und Mitglied des Deutschen Reichstags, 1. Vorsitzender; Anton Lindeck, Rechtsanwalt in Mannheim, 2. Vorsitzender.

Geschäftsführender Vorstand: Die Direktion: Karl Schaefer in Mannheim, Prokuristen: Peter Diehl und August Hof in Mannheim. Tochtergesellschaft in Frankfurt a. M. unter der Firma: Agenturbetrieb der Vereinigten Spediteure und Schiffer G. m. b. H., Geschäftsführer: Ludwig Böhm in Frankfurt a. M.; Aufsichtsrat: Anton Lindeck, Mannheim, Vorsitzender; Direktor: Karl Schaefer, Ernst Geber, Mannheim. Bureaux in

Duisburg-Ruhrort, Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen. Vertretungen in Mainz-Gustavsburg (L. Lyssenhof & Co.), in Kehl-Sträßburg (Joh. Ph. Gruber), in Hamburg (C. W. Pohl), in Zürich (Jos. Bloch-Metzler), in Basel (Steinacker & Rueff).

Mitbegründer und Großaktionäre der Rheinhafen A.-G in Basel.

Geschäftsführer: Dr. Roth.

Verwaltungsrat: Eug. Maggi, Zürich, 1. Vorsitzender; Rechtsanwalt Anton Lindeck, Mannheim, 2. Vorsitzender;

Direktoren: Walch, Zürich, Wöcker, Basel, K. Schaefer, Mannheim, Paul Rueff, Antwerpen.

Zweck der Gesellschaft: Uebernahme und Ausführung aller Transporte von und nach allen Stationen des Rheins und der mit ihm in Verbindung stehenden befahrbaren Wasserstraßen.

Schiffspark: 183 erstklassige eiserne Schiffe mit einer Lade-fähigkeit von über 170 000 t. Der Wert der Schiffe beträgt über 9 Millionen M bei einem Garantiekapital von 923 100 M. Außer ihrem Schiffspark verfügt die Gesellschaft noch über einen Schwimmkran mit einer Hebe-kraft von 5 t, 2 Dampfleichter mit Dampf-Exkavatoren, über Lagerhäuser und Lagerhallen für Getreide und sonstige Kaufmannsgüter. Regelmäßige Verkehre werden unterhalten zwischen Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam einerseits und Bingen, Mainz, Gustavsburg, Frankfurt a. M., Mannheim, Ludwigshafen, Sträßburg-Kehl, Basel andererseits.

### II. Duisburg-Ruhrorter Schleppverein G. m. b. H., gegr. 1902.

Geschäftsführer: Herm. Unger, Duisburg-Ruhrort. Der Schleppverein verfügt über 18 Schraubenboote mit zus. 985 eff. HP. und bezweckt das Schleppen von Lastschiffen von den Ruhrhäfen nach dem Oberrhein.

### III. Allgemeiner Mainschifferverband, gegr. 1902.

Vorsitzender: z. Zt. unbesetzt.

Geschäftsführer: Ign. Eingärtner-Frankfurt a. M.

Geschäftsstelle O. Ebert-Würzburg.

Zweck: Vertretung der Mainschiffahrtsinteressen, Hebung und Förderung der Mainschiffahrt, gemeinsame Güterbeförderung und Transportübernahme nach allen Richtungen.

Mitgliederzahl: 65. Höhe des Jahresbeitrags für je 2 t Lade-fähigkeit des Schiffes 1 M. — Der Verband verfügt über 68 Schiffe, unter denen sich 20 eiserne Kähne befinden. Es werden regelmäßige Fahrten von und nach allen Main-Stationen mit Anschluß an alle Rhein-Stationen und an die holländischen und belgischen Plätze unterhalten. Sendungen nach und von Bahnstationen, welche mit den



Umschlagplätzen in Verbindung stehen, werden in Durchfracht übernommen.

**IV. Rhein- und See-Speditions-Gesellschaft m. b. H.**  
**Würzburg—Nürnberg—Frankfurt a. M.**

Niederlassungen in: Mannheim, Ludwigshafen, Mainz, Gustavsburg, Cöln, Rotterdam, Antwerpen, London.

Vereinigte Speditionshäuser: Theodor Dasbach, Rotterdam—Antwerpen; C. G. Maier, Mannheim—Ludwigshafen; Mainzer Reederei-Gesellschaft Thomae und Stenz, Mainz—Rotterdam—Antwerpen; Süddeutsche Schiffahrts-Gesellschaft m. b. H., Frankfurt a. M., Würzburg, Nürnberg.

Sitz der Gesellschaft: Cöln.

Geschäftsführer für Frankfurt—Würzburg—Nürnberg: Franz Fitz.

Tochtergesellschaft und General-Vertretung der Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft Cöln und Mainz.

Zweck: Regelmäßige wöchentliche Eilfahrten Frankfurt—Rotterdam—Amsterdam—Antwerpen und umgekehrt. Schnellampferdienst von Frankfurt nach den Rheinstationen und umgekehrt im Anschluß an die direkten Rhein-See-Dampfer Cöln—London.

Eigene Mainschiffahrt: Regelmäßige Fahrten zwischen Frankfurt—Würzburg—Kitzingen. Direkter Schleppdienst Würzburg—Mittelrhein. Holzspedition — Massentransporte. Donau-Verkehr. — Internationale Transporte.

In Würzburg: Umschlag von Holz unter Garantie fachmännischer Ausführung.

Schiffspark der Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft s. No. 33b) 5 und No. 35a) 1.

**C. Schifferbörsen.**

**Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort, gegr. 1901.**

Vorsitzender des Börsenvorstandes: Gustav Stinnes-Mülheim-Ruhr. Stellvertretende Vorsitzende: A. Annacker-Duisburg-Ruhrort und Hermann Baecker-Duisburg.

Vorsitzender der Maklerkammer: Heinrich Zerres, Duisburg-Ruhrort.

Der Börsenvorstand besteht aus 24 Mitgliedern, wovon 8 Vertreter des Partikulierschifferstandes und 16 Vertreter der beteiligten Firmen sind.

Die Börsenversammlung besteht aus denjenigen in den Ruhrhäfen (zwischen Stromkilometer 272 und 291) verladenden Firmen und verkehrenden Einzelschiffen, welche das Eintrittsgeld (für Firmen 40 M, für Einzelschiffer 3 M) bezahlt haben. Die offizielle Börsenzeit liegt zwischen 11 und 12 Uhr mittags, außerdem wird nachmittags zwischen 5 und 6 Uhr eine Börsen-

stunde abgehalten. Mit der Börse verbunden ist ein paritätisches Schiedsgericht zur Schlichtung von Streitigkeiten, welche aus dem Frachtvertrage entstehen. In dem Börsengebäude befinden sich 4 Fernsprechanchlüsse, ein Postamt und ein Arbeitsnachweis für Schiffs- und Hafenpersonal, dessen Benutzung unentgeltlich ist.

Ueber den Betrieb der Börse ist vom Vorstand unterm 25. Januar 1905 eine „Börsen-Ordnung“ erlassen worden, die am 20. April 1905 vom Minister für Handel und Gewerbe genehmigt und am 3. Mai 1905 in Kraft getreten ist.

---

Ueber das schiedsgerichtliche Verfahren an der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort ist von der Handelskammer zu Duisburg unterm 26. März 1906 das nachstehende „Regulativ“ erlassen worden.

#### **Regulativ für das schiedsgerichtliche Verfahren an der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort.**

§ 1. Der Antrag auf schiedsgerichtliche Entscheidung ist schriftlich, von den streitenden Parteien unterzeichnet, an die Handelskammer zu richten und im Bureau der Handelskammer einzureichen. Der Erklärung ist beizufügen, daß die Parteien den Spruch des Schiedsgerichts als endgültige Entscheidung anerkennen werden. Antragformulare sind im Börsensekretariat erhältlich.

§ 2. Das Verfahren wird von den Schiedsrichtern unter Beachtung der Vorschriften des 10. Buches der Ziv.-Pr.-Ordnung nach freiem Ermessen bestimmt.

§ 3. Die Parteien haben zur Verhandlung persönlich zu erscheinen, doch ist in Behinderungsfällen Vertretung durch Bevollmächtigte — unter Ausschluß von Rechtsanwältin und gewerbsmäßigen Rechtskonsulenten — gestattet.

§ 4. Das Schiedsgericht ist berechtigt, in jedem Stadium des Verfahrens die Fällung des Schiedsspruches abzulehnen.

§ 5. Die Gebühren des Verfahrens, im Mindestbetrage von 5 M, im Höchstbetrage von 100 M, ausschließlich etwaiger besonderer Unkosten, werden vom Vorsitzenden des Ausschusses je nach der von den Schiedsrichtern aufgewandten Zeit und Arbeit festgesetzt. Ueber die Tragung der Kosten durch die Parteien erkennt das Schiedsgericht zugleich mit der Hauptentscheidung.

Vom Vorstand der Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort sind weiter die nachfolgenden

### **Lade- und Löschbedingungen für die Ruhrhäfen**

(Duisburg-Ruhrorter Börsenbedingungen von 1906)  
erlassen worden.

§ 1. Falls am Tage der Anzeige der Ladebereitschaft bereits Ladung eingenommen oder am Tage der Anzeige der Löschbereitschaft bereits gelöscht wird, gilt dieser Tag als erster Lade- oder Löschtage.

§ 2. Angaben mit „zirka“ oder „ungefähr“ oder dergl. Vorbehalten bei der im Frachtvertrag bezeichneten Lademenge berechtigen den Versender, bis zu  $2\frac{1}{2}\%$  weniger oder mehr einzuladen.

§ 3. Beim Laden und Löschen werden als Tagesarbeitsstunden die Stunden von früh 6 Uhr bis abends 8 Uhr gerechnet. Anmeldungen der Löschbereitschaft ankommender Schiffe sind bis abends 7 Uhr auf den Bureaux anzunehmen.

Falls nicht anders übereingekommen, gilt jede angebrochene Nacht für einen Tag. Wird bei Inanspruchnahme der Nacht zum Laden oder Löschen und bei Berechnung der Nacht als Lade- oder Löschtage die vereinbarte Lade- oder Löschzeit um einen halben Tag (7 Tag- oder 5 Nachtstunden) überschritten, so ist hierfür eine Vergütung in Höhe von 50% des gesetzlichen Liegegeldes zu gewähren.

Sind mehrere Löschfristen ausgemacht, so tritt bei Ueberschreitung der kürzeren Löschfrist nicht diese Vergütung (50% des Liegegeldes), sondern der erhöhte Frachtsatz für die nächstlängere Löschfrist ein.

§ 4. Den Schiffern der beladenen Schiffe müssen innerhalb 24 Stunden nach Beladung die Konnossemente und die anderen erforderlichen Urkunden auf dem Bureau des Abladers ausgehändigt werden.

§ 5. Schiffe mit freiem Schleppen müssen in normalen Zeiten innerhalb 24 Stunden nach erklärter Schleppbereitschaft angemacht und fortgeschleppt werden. Die gleiche Pflicht obliegt den Schiffern, welche selbst schleppen oder segeln, ebenso ist der Schiffer für von ihm verursachten Aufenthalt dem Schleppreeder bezw. dem Verfrachter entsprechend haftbar.

Der erklärten Schleppbereitschaft ist gleichzuachten die Anmeldung der erfolgten Ankunft des Schiffes im Hafenumd oder auf Strom durch den Schiffer oder dessen Beauftragten.



Bei Meinungsverschiedenheiten über den Begriff „normale Zeiten“ sowie über Schadenersatzansprüche, welche aus diesem Paragraphen hergeleitet werden, verpflichten sich die vertragsschließenden Teile unter Ausschluß des Rechtsweges, die Entscheidung des Börsenschiedsgerichts anzurufen.

§ 6. Bei ankommenden Schiffen mit Zollbegleitung oder unter Zollverschluß ist der Antrag auf sofortige Stellung von Zollaufsicht beim Löschen an nicht amtlicher Stelle bezw. auf sofortige Aufnahme zollamtlicher Eiche vom Empfänger unmittelbar nach Anmeldung des Schiffes innerhalb der Bureaustunden der Zollämter zu stellen. Wird der Antrag nicht unmittelbar nach Anmeldung des Schiffes gestellt, so gilt die angezeigte Ankunft im Zollhafen als Löschbereitschaft. Im übrigen beginnt die Löschzeit mit der Ankunft des Schiffes am Löschplatz.

§ 7. Bei Aufnahme des Vermerks in den Frachtvertrag oder in das Konnossement: „Laut Duisburg-Ruhrorter Börsenbedingungen von 1906“ treten die vorstehenden Bestimmungen für die betreffende Reise ohne Einschränkung in Kraft. Ergänzende Vereinbarungen mit dem Schiffer sind zulässig; indes sind dieselben nur handschriftlich oder durch besonderen auffallenden Druck in den Frachtvertrag bezw. in das Konnossement einzufügen.

In Rotterdam und Antwerpen bestehen keine besonderen Schifferbörsen, doch ist den Schiffern das Betreten von bestimmten Plätzen innerhalb der großen Handelsbörsen gestattet.

#### **D. Schiffer-Hülfsgesellschaften.**

Die Schiffer-Hülfsgesellschaften auf Gegenseitigkeit übernehmen nur die Versicherung der Schiffe ihrer Mitglieder und zwar gegen Verlust und Beschädigung durch Unfälle. Sie beschränken sich ausschließlich auf die Deckung von Schleppkähnen; andere Fahrzeuge, wie Dampfer, Motorboote, Baggerschiffe, Elevatoren usw. sind ausgeschlossen.

Die Namen der Deutschen Schiffer-Hülfsgesellschaften a. G. am Rhein sind folgende:

In Duisburg-Ruhrort: Schiffer-Hülfsgesellschaft „Germania“, umfaßt 138 Schiffe mit 139 985 t Tragfähigkeit im Werte von 6 285 000 M.

In Mülheim-Ruhr: Hülfsgesellschaft „Gute Hoffnung“, umfaßt 107 Schiffe mit 106 484 t Tragfähigkeit im Werte von 4 111 700 M. Es werden nur eiserne gedeckte Schleppkähne I. Klasse aufgenommen. Eine Vorschrift, daß die

Mitglieder die Schiffe selbst zu führen haben, besteht nicht. Bei Totalverlust wird der ganze versicherte Wert vergütet.

Schiffer-Hülf-Gesellschaft „Vater Rhein“ umfaßt 72 Schiffe mit rd. 71 000 t Tragfähigkeit. Die Gesellschaft versichert nur eiserne gedeckte Schiffe I. Klasse und zwar ausschließlich nur den Schiffsrumpf ohne Inventar. Jeder Schiffseigner — ob Schiffer oder Kaufmann — der seinen Wohnsitz in den deutschen Rheinuferstaaten hat, wird aufgenommen; er braucht demnach sein Schiff nicht selbst zu führen. Es werden 80 % aller Schäden vergütet, im Oberrhein ab Speyer 100 % und bei Totalverlust auf der ganzen Rheinstrecke der ganze versicherte Wert. Ebenso werden die gesamten Rettungskosten bei Leckagen voll ersetzt. Seit 1892 hat die Gesellschaft keine Beiträge mehr erhoben.

In Homberg a. Rhein: Kasko-Versicherungs-Gesellschaft „Rheinfahrt“, umfaßt 40 Schiffe mit 35 111 t Tragfähigkeit im Werte von 1 520 000 M. Besondere Versicherungsbedingungen bestehen nicht.

In Coblenz-Neuendorf: Schiffs-Versicherungs-Gesellschaft a. G. „Harmonie“ umfaßt 211 Schiffe mit 234 210 t Tragfähigkeit im Werte von 10 934 900 M.

In Mannheim: Kasko-Versicherungs-Gesellschaft „Jus et Justitia“, Kasko-Versicherungs-Gesellschaft auf Gegenseitigkeit umfaßt 151 Schiffe mit 134 930 t Tragfähigkeit im Werte von 6 173 900 M.

### 39. Schifferschulen.

Die Schifferschulen haben den Zweck, die Schüler in den für die Schiffer wichtigen Elementarfächern, in Gewässerkunde, Schiffbau und Schiffsbetrieb, Handelslehre und in der Kunde der für die Schifffahrt wichtigen Rechtsnormen zu unterrichten.

Nach Beschluß der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt erhalten diejenigen Schüler, welche die Abgangsprüfung an der Schifferschule bestanden haben, das Patent zur Führung von Dampfschiffen schon nach Vollendung des 21. (statt 25.) Lebensjahres und nach einer Fahrzeit von 5 (statt 7) Jahren, die Bescheinigung zur Führung von sonstigen Schiffen ebenfalls schon nach Vollendung des 21. (statt 23.) Lebensjahres und einer Fahrzeit von 4 (statt 6) Jahren, sofern die Schule folgenden Anforderungen entspricht:

1. Als Schüler darf in der Schifferschule nur zugelassen werden, wer den Elementarunterricht genossen hat und

vor dem Eintritt in die Schifferschule mindestens ein Jahr lang in der Schifffahrt tätig war.

2. Die Schifferschule muß in zwei Jahreskurse eingeteilt sein; der Unterricht in jedem Jahreskurs soll mindestens sieben Wochen lang dauern, in den zweiten Jahreskurs dürfen nur solche Schüler aufgenommen werden, welche nach Beendigung des ersten Jahreskurses mindestens während neun Monaten in der Schifffahrt tätig waren.
3. Der Lehrplan der Schifferschule soll derart gestaltet sein, daß die Schüler in den für die Schiffer wichtigsten eingangs erwähnten Lehrgegenständen unterrichtet werden.
4. Die Abgangsprüfung soll sowohl eine schriftliche als mündliche sein und unter dem Vorsitz eines Staatskommissars abgehalten werden.

Diesen Anforderungen entsprechen:

am Rhein die Schifferschulen in Mannheim, Coblenz und Duisburg-Ruhrort.

am Neckar die Schifferschulen in Haßmersheim, Eberbach und Neckarsteinach,

am Main die Schifferschule in Miltenberg und in Niederland die Schifferschule in Rotterdam.

### 1. Schifferschule in **Mannheim**.

Gegründet: 1890.

Staatskommissar: z. Zt. unbesetzt.

Leiter: Professor Zepf in Mannheim.

Schulgeld: 5 M für den einzelnen Kursus. Im Falle des Bedürfnisses tritt Erlaß des Schulgeldes ein.

Zum Eintritt in die Schule wird erfordert, daß der Betreffende wenigstens eine 7klassige Volksschulbildung genossen, das 16. Lebensjahr überschritten und sich mindestens ein Jahr praktisch mit der Schifffahrt beschäftigt hat.

Die Anmeldung muß enthalten:

1. eine vom Anmelder eigenhändig geschriebene Darlegung des bisherigen Lebenslaufes;
2. Zeugnis darüber, daß der Anmeldende bereits im praktischen Dienst und wie lange beschäftigt war und zwar durch Bestätigung des betreffenden Schiffers oder der betreffenden Reederei;
3. Zeugnis über die erlangte Schulbildung;
4. ein Heimatszeugnis zur Feststellung des Alters.

Die Anmeldung geschieht persönlich oder schriftlich auf dem Geschäftszimmer der Handelskammer für den Kreis Mannheim B 1, Nr. 7 b oder auf dem Bürgermeisteramt der Stadt Mannheim, Kaufhaus.



Die Kurse beginnen jeweils anfangs Januar und dauern etwa 8 Wochen.

## 2. Schifferschule in **Coblenz**.

Gegründet: 1901.

Staatskommissar: Rheinschiffahrtsinspektor, Regierungs- und Baurat Düsing in Coblenz.

Leiter: W. Küster, Direktor der kaufmännischen Fortbildungsschule in Coblenz, Thielenstrasse 3.

Schulgeld: Für die Dauer des einzelnen Kursus 5 M, welche bei der Aufnahme zu entrichten sind. Die erforderlichen Bücher und Hefte werden den Schülern von der Schule unentgeltlich zur Verfügung gestellt.

Die Anmeldungen können jederzeit mündlich oder schriftlich bei dem Leiter der Anstalt erfolgen.

## 3. Schifferschule in **Duisburg-Ruhrort**.

Gegründet: 1892.

Staatskommissar: Rheinschiffahrtsinspektor, Regierungs- und Baurat Düsing in Coblenz.

Leitung: Professor Hersmann in Duisburg-Ruhrort, Karlstraße 16.

Schulgeld: Für den Kursus 5 M, die bei der Aufnahme zu entrichten sind.

Am Schlusse eines Kursus erhält jeder Schüler ein Zeugnis, welches sich über sein Verhalten, sowie über das Maß der in den einzelnen Unterrichtsgegenständen erworbenen Kenntnisse ausspricht.

Anmeldungen erfolgen bei dem Leiter der Anstalt.

## 4. Schifferschule in **Hassmersheim**.

Gegründet: 1892.

Staatskommissar: z. Zt. unbesetzt.

Leitung: Die Schifferschul-Kommission.

Schulgeld: 5 M und 2 M für das „Lehrbuch für die deutschen Schifferschulen am Rhein“ von Otto Fieser. Das Schulgeld kann durch Beschluß des Gemeinderates weniger bemittelten Schülern ganz oder teilweise erlassen werden.

Die Anmeldung erfolgt entweder schriftlich oder mündlich bei dem Vorsitzenden der Schifferschul-Kommission (Bürgermeister von Hassmersheim). Dem Gesuche ist der Nachweis beizufügen, daß der Schüler wenigstens eine Schiffsfahrtsperiode hindurch als Schiffsjunge tätig war und 16 Jahre alt ist.

## 5. Schifferschule in **Eberbach**.

Gegründet: 1892.

Staatskommissar: z. Zt. unbesetzt.

Leitung: Die Schifferschul-Kommission. Vorsitzender: Bürgermeister Dr. Weiß in Eberbach.

Schulgeld: 5 M, wird im Falle der Bedürftigkeit erlassen.

Anmeldungen erfolgen bei dem Vorsitzenden der Schifferschul-Kommission unter Beifügung des Schifferdienstbuches und des Nachweises, daß der Schüler wenigstens eine Schiffsfahrtsperiode als Schiffsjunge tätig war und 16 Jahre alt ist.

#### 6. Schifferschule in **Neckarsteinach**.

Gegründet: 1893.

Staatskommissar: Die Kreisschul-Kommission zu Heppenheim a. d. Bergstr.

Leiter: Schulvorstand, dessen Vorsitzender: Bürgermeister Schmitt.

Schulgeld: Das Schulgeld, welches im voraus zu zahlen ist, beträgt 5 M, wird jedoch im Falle großer Bedürftigkeit erlassen.

Der Anmeldung ist ein Nachweis beizulegen, daß der Schüler nach vollendetem Volksschulunterricht mindestens 1 Jahr als Schiffsjunge oder Matrose im Schiffsdienste tätig war.

#### 7. Schifferschule in **Miltenberg**.

Gegründet: 1898.

Staatskommissar: Der Vorstand des Straßen- und Flußbauamts Aschaffenburg wird mit den Funktionen des Staatskommissars zu jeder Schlußprüfung besonders beauftragt.

Leiter: Bürgermeister F. Breitenbach.

Schulgeld: 5 M für den einzelnen Kursus. Dasselbe kann jedoch bei entsprechender Begründung durch die Schul-Kommission (Vorsitzender Bürgermeister Breitenbach) erlassen werden. Für Unterbringung auswärtiger Schiffschüler stehen Wohnungen bereit, in denen die Ausgaben für Kost und Logis sich monatlich auf 30 bis 35 M belaufen. Den in nahegelegenen Bahnorten wohnenden Schiffschülern ist gestattet, die täglichen Fahrten zur Schifferschule auf Schülerkarten zu machen.

Die Anmeldung zum Schulbesuche hat im Laufe des Monats Dezember bei dem Vorstand der Schul-Kommission zu erfolgen. Dem Gesuche sind ein Geburtsschein, sowie ein Ausweis über die bisherige Tätigkeit im Schiffergewerbe und ein Zeugnis des Lehrherrn beizufügen.

#### 8. Schifferschule in **Rotterdam**.

Gegründet: 1896.

Inspektor der Schule: Der Inspektor der mittleren Unterrichte Dr. J. Campert in s'Gravenhage.

Leiter: J. van Breen.

Schulgeld: 3 Gulden.

In Anbetracht der großen Vorteile, welche das Abgangszeugnis einer Schifferschule bietet, kann allen denjenigen, welche sich dem Schifferstande widmen, der Besuch einer Schifferschule nur dringend empfohlen werden.

## 40. Heizer- und Maschinisten-Schulen.

Die Schulen haben den Zweck, Heizer und Maschinisten durch anschauliche Belehrung und praktische Unterweisung in allen wichtigeren die Ausbildung ihres Berufes betreffenden Fragen so auszubilden, daß sie ihre Obliegenheiten mit dem erforderlichen Verständnis erfüllen können.

### I. Schule in Mannheim.

Die Heizerschule ist im Jahre 1903 errichtet und der städtischen Gewerbeschule angegliedert.

Zeit und Dauer der Kurse. Alljährlich finden 2 Kurse von je 4 wöchentlicher Dauer, gewöhnlich im März und Oktober statt.

Während dieser Zeit ist täglich ein 4stündiger Schulunterricht und 3—4 Stunden praktisches Heizen und Unterweisung am Kessel durch einen Lehrheizer der badischen Gesellschaft zur Ueberwachung von Dampfkesseln.

Aufnahmebedingungen. Zum Besuche der Heizerschule ist erforderlich:

- a) Zurücklegung des 18. Lebensjahres;
- b) Volksschulbildung;
- c) mindestens eine einjährige praktische Tätigkeit an einem Dampfkessel;
- d) Nachweis guter Führung.

Schulgeld. Für den 4wöchentlichen Kurs 10 M; unbemittelten Schülern kann dasselbe erlassen werden.

Prüfung. Am Schlusse des Kursus findet eine Prüfung statt; den Schülern werden über das Ergebnis des Schulbesuchs Zeugnisse ausgestellt.

Schulordnung. Die Schüler sind zur genauen Einhaltung der Schulordnung verpflichtet.

Zu widerhandlungen gegen dieselbe werden bestraft:

- a) durch Verweis des Lehrers bzw. Vorstandes;
- b) durch Verweis seitens der Aufsichtsbehörde, und
- c) bei grober Unbotmäßigkeit und nach wiederholter Mahnung durch Ausschluß aus dem Kurs.

Aufsicht. Die Heizerschule steht unter der Aufsicht des örtlichen Gewerbeschulrats, dem zu diesem Behuf der Vorstand der Gesellschaft zur Ueberwachung von Dampfkesseln, sowie der Vorstand des Bezirksvereins deutscher Ingenieure als Mitglieder beitreten.



### Lehrplan.

- a)  $4 \times 14 = 56$  Schulstunden: Physikalische und chemische Grundbegriffe. — Der Dampfkessel und seine Teile — Kesselausrüstung, Feuerung, Züge, Schornstein usw. — Montage, Einmauerung, Isolierung usw. — Inbetriebsetzung, Wartung. — Arbeiten der Heizer. — Kesselexplosionen.
- b)  $4 \times 10 = 40$  Schulstunden: Kesselbaumaterialien. — Reparaturen usw. — Speisevorrichtungen, Rohrleitungen usw. — Untersuchung einer Dampfkesselanlage, Wasser und Kohlenmessung. — Gesetzliche und polizeiliche Bestimmungen und Betriebsvorschriften für Heizer und Kesselwärter. — Praktisches Rechnen über Verdampfungen.
- c)  $4 \times 18 = 72$  Uebungsstunden: Kesselheizen, praktische Arbeiten am Kessel mit Unterweisungen am Kessel selbst, an den Armaturen, Speisepumpen usw. — Einfache Verdampfungsversuche zur Ermittlung der Verdampfungsziffer und der Güte des Brennmaterials.

### 2. Schule in Cöln.

In Cöln sind Heizerkurse für Heizer aller Betriebe, mit Unterstützung des Vereins der Industriellen des Regierungsbezirks Cöln und des Rheinischen Dampfkessel-Ueberwachungsvereins ins Leben gerufen.

**Aufnahmebedingungen.** Jeder unbescholtene Heizer, der lesen, rechnen und schreiben kann, nicht unter 20 Jahre alt ist, mindestens 1 Jahr im Betriebe an einem Dampfkessel tätig war, kann den Kursen beiwohnen.

**Anmeldung.** Muß schriftlich auf vorgeschriebenem Formular unter Beifügung der erforderlichen Nachweisungen, spätestens 14 Tage vor Beginn der Kurse erfolgen.

**Unterrichtsgeld.** 6 M, welche vor Beginn des Kursus an die Schulkasse zu entrichten sind.

**Prüfung.** Findet am Schlusse des Kursus an den zur Verfügung stehenden Kessel-Anlagen statt.

**Zeugnis.** Erhält jeder Teilnehmer, welcher sich der Schlußprüfung unterzogen hat. Das Zeugnis spricht sich über den Grad der Regelmäßigkeit der Teilnahme am Unterricht und den durch die Prüfung nachgewiesenen Erfolg aus.

**Unterrichtsplan.** Der theoretische Teil des Unterrichts umfaßt 48 Stunden, die an 2 Nachmittagen in der Woche mit je 4 Stunden erteilt werden. Am Schlusse des theoretischen Unterrichts finden an den Kesseln und Maschinen-Anlagen der Königl. Vereinigten Maschinenbauschulen 3 ganztägige praktische Uebungen statt.

Es wird vorgetragen:

- a) das Wichtigste aus der Wärmelehre,
- b) über die Brennmaterialien und das Heizen,

- c) über die Feuerungsanlagen der Dampfkessel,
- d) über die Dampferzeugung und die Dampfkessel,
- e) über die Kesselausrüstung,
- f) über den Dampfkesselbetrieb.

### 3. Schule in Duisburg.

In Duisburg finden keine besonderen Kurse für Schiffsheizer und Maschinisten statt, sondern der Unterricht wird allgemein — von Anfang Januar bis Ende April jeden Jahres — wöchentlich 3 mal in je 1 bis 2 Stunden, für erstgenannte, sowie für Heizer und Maschinisten ortshafter und aller anderen Betriebe erteilt.

Aufnahmebedingungen:

#### I. Für Heizer und Kesselwärter.

- a) Deutsche Reichsangehörigkeit,
- b) Nachweislich mindestens einjährige Bedienung eines Dampfkessels,
- c) Unbescholtenheit und gute Führung,
- d) Lesen, Schreiben, Rechnen.

Ausnahmen sind durch Beschluß des Kuratoriums zulässig.

#### II. Für Maschinenwärter.

Die Aufnahme bedingt vorgängigen Besuch des Kursus I., oder Nachweis einer entsprechenden Vorbildung.

Anmeldung. Bei der Königl. Gewerbeinspektion in Duisburg.

Schulgeld. Beträgt für jeden Kursus 7,50 M.

Kuratorium. Die Schule wird durch ein Kuratorium von 7 Mitgliedern verwaltet.

Bescheinigungen über Teilnahme am Unterricht, Regelmäßigkeit des Schulbesuchs usw. werden nach Beendigung des Kursus ausgestellt.

Lehrstoff. Es wird vorgetragen:

#### I. Für Heizer und Kesselwärter.

- a) über physikalische und chemische Grundbegriffe,
- b) über Dampfkessel,
- c) über Behandlung und Bedienung der Dampfkessel,
- d) über Explosionen, Ursachen und Verhütung derselben,
- e) über die gesetzlichen Bestimmungen, den Dampfkesselbetrieb betreffend.

#### II. Für Maschinenwärter.

- a) über Messung der mechanischen Arbeit usw.,
- b) über Dampfmaschinen-Systeme,
- c) über Dampfmaschinenteile,
- d) über Behandlung und Wartung der Dampfmaschinen.

Gruppenweise finden praktische Unterweisungen an Kessel- und Maschinen-Anlagen auf Schiffen statt.

#### 4. Schule in Duisburg-Ruhrort.

In Duisburg-Ruhrort finden besondere Kurse für Schiffsheizer und Schiffsmaschinisten statt.

Der Unterricht wird jährlich im Januar während 3 Wochen täglich 2—4 Stunden erteilt.

Aufnahmebedingungen, Schulgeld, Lehrstoff usw. wie in Duisburg.

Anmeldungen zum Besuch der Schule sind an den Dampfkesselüberwachungs-Verein in Duisburg-Ruhrort zu richten.

#### 41. Verkehrs-Angaben.

Nach dem Jahres-Bericht der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt für 1907 liegen folgende Angaben über den Schiffsverkehr über die deutsch-niederländische Grenze vor. Die Zahl der im Jahre 1907 beladen und unbeladen zu Berg und zu Tal über die Landesgrenze bei Emmerich gegangenen Schiffe beträgt nach den auch den durchgehenden Verkehr (Rhein-See-Verkehr) umfassenden Aufzeichnungen des Königl. Preußischen Hauptzollamts zu Emmerich:

zu Berg . . .	40 001 Schiffe
zu Tal . . .	39 917 „

zus. 79 918 Schiffe

gegen 75 361 Schiffe im Jahre 1906,

also 1907 mehr: 4 557 Schiffe.

Die durchschnittliche Tragfähigkeit der über die Grenze gegangenen Segelschiffe und Schleppkähne war:

im Jahre 1907: 656 t

im Jahre 1906: 586 t

Die Zahl der ohne Ladung über die Grenze gegangenen Segelschiffe hat betragen:

im Jahre 1907: 13 757 von insgesamt 57 225 Segelschiffen.

1906: 12 886 „ „ 54 891

Der Prozentsatz der unbeladenen Schiffe beträgt hiernach 24%, gegen 23% in 1906.

Der Flagge nach waren von den über die Grenze zu Berg und zu Tal gegangenen Schiffen

rd. 69,6% niederländisch,

„ 24,7% deutsch

„ 5,6% belgisch

„ 0,08% britisch

„ 0,06% anderer Flagge.

Es muß wiederholt hervorgehoben werden, daß sich das starke Vorwiegen der niederländischen Flagge



auf den Stromverkehr unterhalb Duisburg-Ruhrort beschränkt, während auf der ganzen deutschen Strecke oberhalb Duisburg-Ruhrort die deutsche Flagge entschieden vorwiegt.

Der Gesamt-Grenzverkehr über die deutsch-niederländische Grenze einschl. des Verkehrs mit den überseeischen Häfen hat im Jahr 1907 nach den Aufzeichnungen des Hauptzollamts Emmerich betragen:

23 209 925 t, wovon 7 200 884 t auf die Zufuhr vom deutschen Rhein her und 16 009 041 t auf die Abfuhr nach dem deutschen Rhein hin entfallen.

Die Verkehrszunahme gegen das Jahr 1906 ergibt sich zu 2 115 343 t oder zu 10 %.

## 42. Der kanalisierte Main.

### a) Allgemeines.

Der Main ist auf der Strecke von seiner Mündung in den Rhein bei Mainz aufwärts bis Offenbach in einer Länge von 42,7 km „kanalisiert“, d. h. durch Einbau von Stauwehren und Schiffsschleusen für die Großschiffahrt benutzbar gemacht. Im ganzen sind 6 Staustufen — Haltungen — vorhanden und zwar oberhalb Kostheim, oberhalb Flörsheim bei Raunheim, oberhalb Okriftel bei Kelsterbach, bei Höchst, unterhalb Frankfurt a. M. (Niederrad) und unterhalb Offenbach (Oberrad). Der Stau der letzteren Haltung kann bis zur sog. Mainkur bei Fechenheim ausgenutzt werden. Die an den Staustufen angelegten Schleusen befinden sich sämtlich auf dem linken Stromufer und bestehen aus je einer kleineren Schiffsschleuse und einer größeren Schleppzugschleuse. Oberhalb der ersteren befindet sich der Oberkanal, während an letztere der Unterkanal sich anschließt. Bei sämtlichen 6 Schleusenanlagen haben die Schiffsschleusen eine Länge zwischen den Drempeln von 85 m. Die Breite beträgt bei den 5 Haltungen bis Frankfurt 10,50 m, bei der Haltung Offenbach 12 m zwischen gemauerten senkrechten Wänden. Die Schleppzugsschleusen sind durchweg 260 m lang und haben 20 m Sohlenbreite bei geböschten mit Pflasterung versehenen Wänden. Schiffs- und Schleppzugsschleuse sind durch ein Schleusentor getrennt. Bei normalem Stau ist im Unterwasser jeder Schleuse eine Wassertiefe über den Drempeln von 2,50 m vorhanden, bei der Schleuse Kostheim ist diese Tiefe von dem jeweiligen Rheinwasserstand beeinflusst. Der Höhenunterschied zwischen normalem Ober- und Unterwasserstand beträgt bei der Schleuse Offenbach 2,10 m, bei der Schleuse Frankfurt 2,70 m, bei den Schleusen Höchst, Okriftel und Flörsheim je

1,80 m und bei der Schleuse Kostheim im Mittel 2,30 m, so daß sich eine Gesamtfallhöhe von Offenbach bis zum Rhein von 12,50 m ergibt. Neben den Schleußen ist zunächst ein Fischpaß und sodann senkrecht zur Stromrichtung ein Nadelwehr mit 2 bis 4 durch gemauerte Strompfeiler getrennten Oeffnungen eingebaut. Am rechten Stromufer schließt sich hieran eine Floßrinne, die durch ein Trommelwehr von 12 m Lichtweite abgeschlossen ist. An der Haltung Frankfurt befindet sich ausnahmsweise das Nadelwehr und das Trommelwehr etwa 300 m oberhalb der Schleuse. Die Nadelwehre werden bei Hochwasser und Eisgang niedergelegt. In jedem Nadelwehr ist eine Oeffnung als Schiffsdurchlaß bestimmt, welche bei niedergelegtem Wehr und höherem Wasserstand, bei welchem die Schifffahrt noch im Gange ist, von den Schiffen ohne Durchfahren der Schleusen zu benutzen ist. Diese Schiffsdurchlässe werden durch Signalkörbe kenntlich gemacht. Die Breite der Fahrrinne auf der freien Stromstrecke zwischen 2 Stauanlagen beträgt 35 m, die Grenzen des Fahrwassers sind auf der rechten (nördlichen) Stromseite durch schwarze, auf der linken (südlichen) Seite durch rote Schwimmstangen bezeichnet. Bei Frankfurt und in der Mündungsstrecke bei Kostheim sind die regelmäßigen Floßliegeplätze durch rot und weiß gestrichene Schwimmstangen abgegrenzt. Weitere Bezeichnungen durch Tonnen oder Bleesbaken finden nicht statt.

Die größten auf dem kanalisierten Main verkehrenden Schiffe sind 85 m lang, 10,20 m breit und haben eine Tragfähigkeit bis zu 1650 t. Schiffe mit einer größeren Tauchtiefe als 2,30 m können nicht zugelassen werden. Die Länge der Schleppzüge ist freigegeben. Schleusungen werden in der Regel nur bei Tage, ausnahmsweise nach vorheriger Anmeldung auch in mond- oder sternhellen Nächten gegen Entrichtung der festgesetzten Gebühr (s. unter i) vorgenommen.

Die niedrigste der über den kanalisierten Main führenden Brücken ist der Eiserne Steg in Frankfurt (35,2 km), welcher bei nur 5,46 m freier Durchfahrtshöhe bei normalem Stau zur Zeit das größte Schifffahrtshindernis bildet.

Die anfänglich ohne Schleppzugsschleusen hergestellten Stauanlagen der Strecke Frankfurt bis zur Mündung wurden zugleich mit der Eröffnung der städtischen erweiterten Hafen- und Uferanlagen bei Frankfurt am 16. Oktober 1886 dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Erweiterung der Stauanlagen durch Anfügen von Schleppzugsschleusen fand in den Jahren 1892—1896 statt. Die Eröffnung der sogleich mit Schleppzugsschleuse versehenen Stauanlage zu Offenbach erfolgte am 24. August 1901.

Ueber die weitere Fortführung der Mainkanalisierung von Offenbach bis Aschaffenburg ist unter dem 21. April 1906 zwischen den vier Mainuferstaaten eine Uebereinkunft abge-







Rechtes Ufer				Linkes Ufer								
Uferstaat	Verwaltungs- behörde	Gerichtsbehörde	Strombau- behörde	Orte und Neben- flüsse	km von der Main- mündung	km von der Regnitz- mündung	Orte und Neben- flüsse	Strombau- behörde	Gerichtsbehörde	Verwaltungs- behörde	Uferstaat	
Königreich Preussen (Regierungsbezirk Wiesbaden)	Landrats- amt	Amts- ge- richt	Wasser-Bauinspektion Frankfurt a. M.	Farbwerk- [Höchst Höchst die Nidda Nied	24,00	366,20	[heim Schwan- Schwarz- [bach d. Rausch- [bach  Niederrad Sachsen- hausen Oberrad  Offenbach]	Wasser-Bauinspektion Frankfurt a. M.	Amts- ge- richt	Land- rats- amt	Königr. Preussen (Reg. Bez. Wiesbaden)	
	Höchst	Höchst			24,90	365,30						
					25,80	364,40						
					27,40	362,80						
				Griesheim	28,30	361,90						
					29,40	360,80						
					30,30	359,90						
				Frankfurt	32,00	358,20						
					32,70	357,50						
					bis bis	36,90						353,30
					38,00	352,20						
	Frankfurt (Stadtkreis)	Poli- zei- präsi- dium		Amts- ge- richt		41,80						348,40
Frankfurt												

Sämtliche vorstehend aufgeführten Orte haben Post- und Telegraphenanstalten, die meisten auch Fernsprechstellen. Die Schleusen Kostheim, Flörsheim, Okriftel, Höchst, Frankfurt und Offenbach sind untereinander durch Diensttelefon verbunden, die Schleusen Kostheim, Frankfurt und Offenbach, sowie der Wehrmeister in Frankfurt sind an die städtischen Fernsprechnetze in Mainz (Kastel), Frankfurt und Offenbach angeschlossen. Bahn-Verbindung haben sämtliche Orte, nur das Hofgut Mönchhof mit Claraberg hat keinen unmittelbaren Bahnanschluß.

o) Brücken und Fähren.  
I. Feste Brücken.

Brücke bei	Konstruktion	km von der Mündung	km von der Regnitzmündung	Durchfahrtsöffnungen und deren Weite	Höchster schiffbarer Wasserstand		Normalstand über N. N.	Höhe der Untergründung über N. N.		Bemerkungen
					am Pegel	m		m	m	
<b>Kostheim</b> , Strassenbrücke, erbaut 1887—1889	eiserne Bogenbrücke	1,34	388,86	Mittlere Stromöffnung; 58,3 m; wagrechte Untergurtung	Frankfurt	4,25	—	Freie Höhe bei höchstem schiffbarem Wasserstand = 6,54 m	8,26	3 Stromöffnung, und 6 linksseitige Flußöffnungen
<b>Sohleuse Kostheim</b> , Eisenbahnbrücke erbaut 1908—1904	Eisenbogenfachwerk	3,53	386,67	Bei stehendem Wehr linke Stromöffnung über dem Schleusenoberkanal; bei niedergelegtem Wehr 2. Stromöffnung von links; 80 m; wagrechte Untergurtung	Frankfurt	4,25	83,861 Haltung Kostheim	92,121	8,26	4 Stromöffnung, 1 rechtsseitige und 9 rechtsseitige überwölbte Flußöffnungen.
<b>Schwannheim</b> , Strassenbrücke erbaut 1905—1906	Eisenfachwerk	27,4	369,76	Linke Stromöffnung; 70 m; Untergurtung gebogen.	Frankfurt	4,25	89,316 Haltung Höchst	92,286	8,97	2 Stromöffnung, 1 grössere und 2 kleinere linksseitige und 5 rechtsseitige Flußöffnungen.

Brücke bei	Konstruktion	km von der Mündung	km von der Regnitzmündung	Durchfahrtsöffnungen und deren Weite	Höchster schiffbarer Wasserstand		Normalstand über N. N.	Höhe der Untergründung über N. N.		Bemerkungen
					am Pegel	m		m	m	
<b>Niederrad</b> , Eisenbahnbrücke, erbaut 1880—1881	Eisenfachwerk	31,00	358,20	Mittlere Stromöffnung; 42 m; wagrechte Untergurtung	Frankfurt	4,25	89,316 Haltung Höchst	100,766	11,47	3 Stromöffnung, 1 links- und 1 rechtsseitige Flußöffnung.
<b>Schleuse Frankfurt</b> , Steg am Oberhaupt	Eisen	32,27	357,93	Schleuse; 10,50 m; wagrechte Untergurtung	Frankfurt	4,25	91,374 Haltung Frankfurt	107,474	7,50	—
<b>Frankfurt</b> , Eisenbahnbrücke erbaut 1880—1882	Eisenfachwerk	32,80	357,10	Bei stehendem Wehr linke Stromöffnung über dem Schleusenoberkanal; bei niedergelegtem Wehr 4. Stromöffnung von links; 47,16 m; wagrechte Untergurtung	Frankfurt	4,25	91,374 Haltung Frankfurt	100,974	9,00	5 Stromöffnung, 1 rechtsseitige Flußöffnung.
<b>Frankfurt</b> , Wilhelmsbrücke, Strassenbrücke erbaut 1844—1848	Steinbogen	33,80	356,40	5. und 6. Stromöffnung von links; je 17,08 m	Frankfurt	4,25	91,374 Haltung Frankfurt	98,554	6,58	9 Stromöffnung, 1 linksseitige und 10 rechtsseitige Flußöffnungen. Die Brücke war bis zum Jahre 1888 Eisenbahnbrücke



Brücke bei	Konstruktion	km von der Main- mündung	km von der Regnitzmündung	Durchfahrts- öffnungen und deren Weite	Höchster schiffbarer Wasserstand		Normal- stau über N. N.	Höhe der Unter- gurtung über N. N.	Bemerkungen
					am Pegel	m			
<b>Frankfurt,</b> Untermain- brücke, Strassenbrücke, erbaut 1872—1874	eiserne Bogenbrücke	4,80	355,40	2. und 3. Stromöff- nung von links; je 29 m	Frankfurt	4,25	91,974 Haltung Frankfurt	99,374 Höhe im Bogenscheitel	5 Stromöffnung, 2 linksseitige und 4 rechtsseitige Flutöffnungen.
<b>Frankfurt,</b> Eiserner Steg, Fussgängerbrücke, erbaut 1868—1869	eiserne Hängebrücke	35,20	355,00	Recht seitige Strom- öffnung; 39,56 m; wagrechte Unter- gurtung	Frankfurt	4,25	91,974 Haltung Frankfurt	97,454	3 Stromöffnungen
<b>Frankfurt,</b> Alte Brücke, Strassenbrücke, Zeit der Erbauung nicht festgestellt	Steinbogen	35,60	354,60	4. und 5. Stromöffnung von rechts; 13,8 und 14,66 m. Die 3. Stromöffnung von rechts, 13,42 m, dient nur zur Durch- fahrt der Flösse	Frankfurt	4,25	91,974 Haltung Frankfurt	100,174 Höhe im Bogenscheitel	12 Stromöffnung, davon 1 unter der Mühle, 1 links- u. 1 recht- seitige Flutöff- nung.
<b>Frankfurt,</b> Obermain- brücke, Strassenbrücke, erbaut 1876—1878	eiserne Bogenbrücke	36,00	354,20	2. Stromöffnung von rechts; 35 m	Frankfurt	4,25	91,974 Haltung Frankfurt	100,874 Höhe im Bogenscheitel	5 Stromöffnungen und 1 recht- seitige Flutöff- nung.
<b>Offenbach,</b> Strassenbrücke, erbaut 1856—1887	eiserne Bogenbrücke	41,20	949,00	1 und 2. Stromöffnung von links; je 36 m	Frankfurt	4,25	94,200 Haltung Offenbach	108,160 Höhe im Bogenscheitel	3 Stromöffnung, 1 linksseitige und 2 rechtsseitige Flutöffnungen.



## II. Fahren.

1. **Hochheim.** Gierfähre mit Buchtnachen.
2. **Flörsheim.** Gierfähre mit Buchtnachen.
3. **Okriftel.** Gierfähre mit Buchtnachen.
4. **Kelsterbach.** Hochseilfähre.
5. **Höchst.** Hochseilfähre.
6. **Griesheim.** Gierfähre mit Buchtnachen.
7. **Offenbach.** Hochseilfähre.

## d) Häfen.

Ausladestellen und nicht hochwasserfreie Ladeufer befinden sich bei Kostheim, Rüsselsheim, Flörsheim, Raunheim, Okriftel, Claraberg (fiskalische Holzverladestelle), Kelsterbach, Höchst, Griesheim und Schwanheim. Die Anlagen dienen teils Privatzwecken (Höchst, Griesheim), teils dem öffentlichen Verkehr. Größere Hafenanlagen, zugleich Sicherheitshäfen befinden sich nur in Frankfurt und Offenbach.

1. **Höchst:** Offene Ladestelle am Ort, nicht hochwasserfrei, mit 690 m nutzbarer Werftlänge ohne E. V. 2 Handkrane.

Verwaltung: Magistrat zu Höchst. Privatladestelle der Höchster Farbwerke, nicht hochwasserfrei, 240 m nutzbare Werftlänge, ohne E. V. 4 Dampfkrane, 1 elektrischer Kran.

2. **Griesheim:** Offene Ladestelle am Ort, nicht hochwasserfrei, mit 316 m nutzbarer Werftlänge, ohne E. V.

Verwaltung: Bürgermeisteramt Griesheim. Privatladestelle der Chemischen Fabrik Griesheim-Elektron, nicht hochwasserfrei, 60 m nutzbare Werftlänge mit E. V. 4 Ladebühnen, 2 Dampfkrane, 2 elektrische Krane, 2 Ladeschuppen.

3. **Frankfurt:** Handels- und Sicherheitshafen 427,5 a. Werftlänge 1,40 km, davon 800 m hochwasserfrei, am Mainufer 4,70 km, wovon 1,0 km hochwasserfrei. Ladeplätze mit E. V. 2800 m, ohne E. V. 3300 m. 3 Dampfkrane von je 2,5 t, 1 Dampfkran von 3,5 t Tragkraft. 22 hydraulische Krane von je 2 t und 6 hydraulische Portalkrane von je 3,5 t Tragkraft. 1 hydraulischer Portalkran von 4,5 t Tragkraft, 5 Handkrane, 2 Schiffelevatoren und 8 Hauselevatoren, 1 Bodenspeicher, 1 Silospeicher, 2 Zollniederlagen, 12 Lagerschuppen und 1 Petroleumtankanlage.

Neuer umfangreicher Industriehafen im Osten der Stadt seit 1908 im Bau. Bewilligte Bausumme 59 Mill. M.

Die Hafensohle im Industriehafen liegt 2,50 m, im Kohlenhafen 1,20 m unter 0 Frankfurter Pegel.

Verwaltung: Städtische Hafen- und Lagerhausverwaltung, Speicherstraße 25. Hafen- und Lagerhausdirektor Schnarr, Hafenmeister Seydell.

An Abgaben werden erhoben: Werftgebühren, Krangebühren, Verlade- und Wiegegebühren, Werfthallengebühren, Lagergeld und Hafenschutzgebühren.

An Sonn- und Feiertagen Betriebsruhe. Ausnahmen in dringenden Fällen mit Genehmigung der Polizeibehörde zulässig.

Gesamt-Verkehr 1907: 1457700 t, in der für den Rheinverkehr maßgebenden Richtung 1344804 t, gegen 1906 weniger 158200, bzw. 118493 t.

4. **Offenbach:** Handels- und Sicherheitshafen 420 a. Werftlänge 1,50 km, davon 750 m hochwasserfrei, am Mainufer 1,70 km nicht hochwasserfrei. Ladeplätze mit E. V. 2 km, ohne E. V. 1.2 km. 4 Dampfkrane von je 4 t, 1 Handkran von 6 t Tragkraft. 3 elektrisch betriebene Kohlen-Verladebrücken, 1 elektrischer Portalkran von 4 t und 1 desgl. von 8 t Tragkraft. 14 Kohlenlagerplätze, 1 Getreidehalle, 2 Petroleumtanks, 2 Benzinlager, 2 Eisenlager, 2 Zementwarenfabriken, 1 Altwarenhandlung, 1 Holzlager und 13 Stein- und Materiallagerplätze.

Die Hafensohle liegt 2,50 m unter 0 Offenbacher Pegel.

Verwaltung: Städtisch. Großh. Bürgermeisterei. Hafenmeister Armbruster, verl. Ludwigstraße in Hafenabteilung I. Hafenabteilung II: Obermainstraße 2.

An Abgaben werden erhoben: Krangebühren, Werftgebühren, Lagergebühren, Hafenschutzgebühren, Werftgleisgebühren, Rangiersondergebühren, Waggonwiegegebühren, Rangiergebühren, Schreibgebühren und Eichaufnahmegebühren.

An Sonn- und Feiertagen Betriebsruhe. Ausnahmen mit Genehmigung der Polizei- und Hafenbehörde zulässig.

Gesamt-Verkehr 1907 in der für den Rheinverkehr maßgebenden Richtung 222923 t, gegen 1906 mehr 26710 t.

**e) Lotsen-Strecken und -Gebühren.**

s. Nr. 23 c. 5 S. 160.

**f) Bezeichnung des Fahrwassers.**

(s. unter a).

**g) Wasser-Baubehörden.**

Die Zuständigkeit der Wasserbau-Behörden am kanalisierten Main richtet sich nach dem Hoheitsgebiet (Preußen und Hessen), jedoch ist der gesamte Schifffahrtsbetrieb und die

Unterhaltung der Stauanlagen, wie des Fahrwassers auf der Strecke von der Mündung bis zur alten Brücke bei Frankfurt-Sachsenhausen der Preußischen Wasserbauverwaltung unterstellt, während die Strecke von dieser Brücke aufwärts bis zum Ende der kanalisierten Mainstrecke an der Offenbach-Bürgeler Gemarkungsgrenze von der Hessischen Wasserbauverwaltung beaufsichtigt und unterhalten wird. Dementsprechend sind die Beamten der auf hessischem Gebiet liegenden 3 unteren Haltungen Kostheim, Flörsheim (Raunheim) und Okriftel (Kelsterbach) preußische. Die örtlichen Aufsichtsbeamten sind sowohl auf die Gesetze und Verordnungen des eignen, als auf diejenigen des anderen Staates verpflichtet und daher innerhalb ihres Dienstbereichs in der Lage Uebertretungen usw. ohne Rücksicht auf die Hoheitsgrenze zwecks Verfolgung zur Anzeige zu bringen.

**Preußen.**

Aufsichtsbehörde: Regierung in Wiesbaden.

Strombaubehörde: Wasser-Bauinspektion Frankfurt. Scharnhorststraße 22.

Wasser-Bauinspektor: Baurat Hahn, Bausekretär Lill.

2 Wasserbauwarte in Hochheim und Frankfurt.

1 Wehrmeister in Frankfurt.

5 Schleusenmeister auf den Haltungen Kostheim, Flörsheim, Okriftel, Höchst und Frankfurt.

**Hessen.**

Aufsichtsbehörde: Ministerium der Finanzen, Abteilung für Bauwesen in Darmstadt.

Strombaubehörde: Wasserbauamt Mainz, Rheinstraße 76.

Wasser-Bauinspektor: Baurat Schmitt.

1 Dammeister in Mainz.

1 Schleusen- und Hafenmeister in Kostheim (Floßhafen und Floßliegeplätze in der Mündungstrecke).

1 Schleusenmeister und

1 Schleusenwärter auf der Haltung Offenbach.

2 Dammwärter in Rüsselsheim und Offenbach (Schleuse).

**h) Schifffahrts-Polizeiordnung.**

Die zu Anfang 1899 gemeinsam von den Uferstaaten Preußen und Hessen im Einverständnis mit Bayern und Baden erlassene „Schifffahrts-Polizeiordnung für den kanalisierten Main“ enthält, soweit auf den Main überhaupt anwendbar, abgesehen von kleinen mehr unwesentlichen Verschiedenheiten, die gleichen Bestimmungen und Vorschriften wie die „Rheinschifffahrts-Polizeiordnung.“



Hervorzuheben ist, daß in sämtlichen Schleusen der Schleusenverkehr an den ersten Feiertagen der drei großen christlichen Feste, sowie am Neujahrs- und Karfreitag gänzlich, an den übrigen Sonn- und Feiertagen von 9—12 Uhr vorm. ruht.

Regelmäßig fahrende oder rechtzeitig vorher angemeldete Personendampfer können auch innerhalb der Sperrzeiten geschleust werden.

Insoweit Witterungs-, Wasserstands- oder andere außerordentliche Verhältnisse, insbesondere auch Ansammlung von Fahrzeugen vor den Schleusen, Eisgefahr und dergl. es erforderlich oder wünschenswert erscheinen lassen, werden die Schleusen auch in den Tagen der allgemeinen Sperre geöffnet.

### i) Schiffsabgaben.

Auf der Strecke des kanalisierten Mains von Frankfurt bis zur Mündung in den Rhein sind Schiffsabgaben zu entrichten. Diese Abgaben sind von der Stadt Frankfurt von dem Preußischen Fiskus gepachtet und werden durch die Städtische Hafenverwaltung bzw. durch die Hebestellen an den Schleusen auf Grund des Tarifs vom 10. August 1903 erhoben. Ueber diesen Tarif und die Ausführungsbestimmungen hierzu sowie über die Vorschriften über die Erhebung und die Bedingungen für die Stundung der Abgaben erteilt die städtische Hafenverwaltung in Frankfurt nähere Auskunft.

Für Güter, welche in Frankfurt oder Offenbach von der Eisenbahn auf den Wasserweg oder umgekehrt umgeschlagen werden, sind keine Abgaben zu entrichten.

### k) Verkehrs-Angaben.

Der Güterverkehr auf dem kanalisierten Main betrug im Jahre 1907:

in der Haltung	zu Berg t	zu Tal t	zu- sammen t	gegen 1906	
				mehr t	weniger t
Kostheim	2 149 825	590 340	2 740 165	177 509	—
Frankfurt	1 550 453	369 073	1 919 526	7 083	—
Offenbach	418 256	225 747	644 003	9 287	—

Dieser Verkehr setzt sich zusammen aus:

	Haltung Kostheim				Haltung Frankfurt				Haltung Offenbach					
	zu Berg		zu Tal		zu Berg		zu Tal		zu Berg		zu Tal		zus.	
	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t
Kohlen und Koks	1 184 264	32 737	1 217 001	795 236	6 800	802 036	276 869	11 725	288 594					
Getreide . . .	104 647	20 727	125 374	97 329	21 737	119 066	6 633	15 032	21 665					
sonst. Massengüt.	657 273	325 278	982 551	483 426	201 486	684 912	122 872	195 939	318 811					
Stückgütern . .	203 641	211 598	415 239	174 462	139 050	313 512	11 882	3 051	14 933					
Zus. wie oben	2 149 825	590 340	2 740 165	1 550 453	369 073	1 919 526	418 256	225 747	644 003					

Schiffsbewegung. Es verkehrten im Jahre 1907:

in der Haltung	Schiffe, leer		Schiffe, beladen		Zusammen		gegen 1906	
	zu Tal		zu Berg		Schiffe		mehr weniger	
	zu Berg	zu Tal	zu Berg	zu Tal	mehr	weniger	mehr	weniger
Kostheim	4 008	8 307	6 657	2 293	21 265	643	---	
Frankfurt	3 445	6 928	5 369	1 827	17 569	---	154	
Offenbach	1 994	996	3 223	4 208	10 421	356	---	

**Schleusungen** fanden im Jahre 1907 statt:

in der Haltung	zu Berg	zu Tal	zu- sammen	davon Nachts	gegen 1906			
					mehr	weniger	davon mehr	Nachts weniger
Kostheim	2 114	1 915	4 029	170	—	51	—	2
Frankfurt	2 246	2 120	4 366	140	21	—	42	—
Offenbach	1 349	2 833	4 182	125	224	—	9	—

**Flossverkehr** (nur Talverkehr).

Weißfloß: Floß aus weichem Holz. Holländerfloß: Floß aus hartem Holz.

in der Haltung	Weiß- Flöße t	Holländ.- Flöße t	zu- sammen t	gegen 1906	
				mehr t	weniger t
Kostheim	296 688	18 831	315 519	—	36 355
Offenbach	307 152	19 072	326 224	—	42 169

Im Jahre 1907 war der Stau im kanalisierten Main an zus. 48 Tagen abgelassen.





## II. Teil.

### 43. Rheinschiffer-Patente.

(Art. 15—21 der rev. Rh.-Sch.-A. und Schl.-Pr. Ziff. 4 Lit. A.)

Wer auf dem schiffbaren Rhein die selbständige Führung eines Segel- oder Dampfschiffes von über 300 Zentnern (15 t) Tragfähigkeit übernehmen will, muß im Besitze eines Patents (Schiffer-Patent) sein, welches von der Regierung desjenigen Uferstaates ausgestellt wird, in welchem er seinen Wohnsitz hat. Das Patent bezeichnet die Strecke, auf welcher der Inhaber zur Führung eines Rheinschiffs berechtigt ist und muß mit einem vollständigen Signalement des Inhabers versehen sein. Verlegt dieser seinen Wohnsitz in einen anderen Uferstaat, so behält das Patent seine Gültigkeit, es muß aber durch die zuständige Behörde, in deren Bezirk der neue Wohnsitz liegt, der letztere auf dem Patent vermerkt werden, zu welchem Zwecke sich der Schiffer bei dieser Behörde anzumelden hat.

Während der Ausübung seines Berufs hat der Schiffer das Patent stets mit sich zu führen und es auf Verlangen den Hafen-, Polizei- und Stromaufsichtsbeamten vorzuweisen.

Für die Ausfertigung der Patente wird in den Deutschen Rheinuferstaaten eine Gebühr bzw. Stempel erhoben und zwar in:

**Baden:** 3 M. Sportel und 3 M. Taxe, zusammen 6 M.;

**Bayern:** 3 M.;

**Elsass-Lothringen:** 1,50 M.;

**Hessen:** 10 M.

**Preussen:** 1,50 M.

In **Niederland** erfolgt die Ausfertigung der Patente gebührenfrei.

Den Schiffern der Nebenflüsse des Rheins kann ein Rheinschiffer-Patent erteilt werden, wenn sie die hierzu erforderlichen Voraussetzungen, wie für die Rheinschiffer vorgeschrieben, erfüllt haben.

Die Rheinschiffer-Patente werden ausgestellt in:

**Baden**\*) für Rheinschiffer durch die Bezirksämter Kehl, Bühl, Rastatt, Ettlingen, Karlsruhe, Bruchsal, Schwetzingen und Mannheim,

für Neckarschiffer durch die Bezirksämter Mosbach, Eberbach, Heidelberg und Mannheim,

für Mainschiffer durch das Bezirksamt Wertheim;

**Bayern** für Rheinschiffer durch die Regierung der Pfalz. Kammer des Innern, in Speyer,

für Mainschiffer durch die Regierungen, Kammern des Innern, von Oberfranken in Bayreuth und von Unterfranken und Aschaffenburg in Würzburg;

**Elsass-Lothringen**\*) durch den Bezirkspräsidenten für Unter-Elsaß in Straßburg;

**Hessen** für Rheinschiffer durch die Provinzial-Direktionen Rheinhessen in Mainz und Starkenburg in Darmstadt;

für Main- und Neckarschiffer durch die Provinzial-Direktion Starkenburg in Darmstadt;

**Niederland** durch eine der in Amsterdam, Rotterdam und Dordrecht eingesetzten Sachverständigen-Kommissionen (Commissien van deskundigen voor de Rijnvaart).

**Preussen** für Rheinschiffer und die Schiffer der preußischen Nebenflüsse des Rheins durch die Regierungs-Präsidenten zu Wiesbaden, Coblenz, Cöln, Düsseldorf und Trier.

Die Einziehung der Rheinschiffer-Patente gemäß Art. 19 und 20 der rev. Rh.-Sch.-A. erfolgt in Baden, soweit sie nicht durch richterlichen Ausspruch geschieht, durch den Bezirksrat, in den übrigen Uferstaaten durch die vorgenannten Behörden.

Hinsichtlich der Einreichung der Gesuche um Erteilung von Rheinschiffer-Patenten, der Behandlung dieser Gesuche und der Patenterteilung selbst haben die **Deutschen Rheinuferstaaten** ein einheitliches Verfahren vereinbart und zu diesem Zweck eine Verordnung erlassen, welche am 1. April 1905 in Kraft getreten und nachstehend abgedruckt ist.

Die Gesuche um Erteilung von Rheinschiffer-Patenten sind **stempelfrei**.

\*) Es ist hier nur der Rhein von Kehl-Strassburg abwärts in Betracht gezogen.

## Verordnung,

### die Erteilung der Rheinschiffer-Patente betreffend.

§ 1. Wer das in Artikel 15 der revidierten Rheinschiff-fahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 vorgeschriebene Patent über die Befugnis zum selbständigen Betriebe des Gewerbes als Rheinschiffer erwerben will, hat nachzuweisen:

- a) zur Führung von Dampfschiffen die praktische Ausübung des Schiffahrtsgewerbes während mindestens sieben Jahren, wovon mindestens ein Jahr der praktischen Erlernung der Dampfschiffahrt gewidmet war, und die Vollendung des 25. Lebensjahres;
- b) zur Führung von sonstigen Schiffen die praktische Ausübung des Schiffahrtsgewerbes während mindestens sechs Jahren und die Vollendung des 23. Lebensjahres;
- c) zur Führung von Segelschiffen von höchstens 50 Tonnen = 1000 Zentner Tragfähigkeit auf bestimmten kurzen Rhein-strecken oberhalb Worms die praktische Ausübung des Schiffahrtsgewerbes während mindestens zwei Jahren, wobei wenigstens zeitweilig das Ruder geführt worden ist und die Vollendung des 18. Lebensjahres.

Denjenigen, welche die Abgangsprüfung an einer von der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt als dazu geeignet erklärten Schifferschule bestanden haben, ist das Patent zu erteilen, wenn sie mindestens vier Jahre, oder bei der Führung von Dampfschiffen fünf Jahre, die Schiff-fahrt praktisch ausgeübt und das 21. Lebensjahr vollendet haben.

Das Patent wird für bestimmte Strecken des Rheins oder den ganzen schiffbaren Rhein erteilt, sofern nachgewiesen ist, daß mindestens die Hälfte der erforderlichen Fahrzeit auf Schiffen zugebracht ist, welche die im Patent angegebene Strecke befahren.

In dem Falle der Litera c muß die Schiffahrt während zweier vollen Jahre auf der Strecke, für welche das Patent nachgesucht wird, ausgeübt worden sein.

Als Fahrzeit wird nur die Zeit gerechnet, die während einer Reise tatsächlich in Aus-übung der Schiffahrt zugebracht worden ist. In der Fahrzeit sind auch die Lade- und Lösch-zeit, sowie die infolge von Hochwasser, Eis-gang, Niedrigwasser oder Unfall usw. einge-tretenen kürzeren Unterbrechungen der Fahr-zeit einzurechnen. Das gleiche gilt von gering-



fügigen Zwischenpausen, in welchen ein Schiff zwischen zwei Reisen unbeschäftigt liegt.

Dagegen sind die Zeiten längeren Stilliegens der Schifffahrt nicht in die Fahrzeit einzurechnen.

§ 2. Der im § 1 geforderte Nachweis ist durch Vorlage des vorgeschriebenen Dienstbuches (Ziffer 4 Lit. B, a, b und g des Schluß-Protokolls zur revidierten Rheinschiffahrts-Akte) zu erbringen. Erstreckt sich die Dienstzeit des Bewerbers auch auf die Zeit vor dem 1. April 1902, so ist auch das nach den früheren Vorschriften ausgestellte Dienstbuch vorzulegen.

Soweit nicht bereits im Dienstbuch durch Einträge derjenigen patentierten Rheinschiffer, bei denen der Bewerber gelernt oder im Dienst gestanden hat, beurkundet ist, daß derselbe während der vorgeschriebenen Zeit die Rheinschiffahrt erlernt, sowie die Strecke, für welche das Patent nachgesucht wird, während der vorgeschriebenen Zeit befahren und dabei die Führung des Ruders mitbesorgt hat, ist dieser Nachweis durch besondere Zeugnisse der patentierten Rheinschiffer, bei welchen der Bewerber gelernt oder im Dienst gestanden hat, zu erbringen.

Können auch solche Zeugnisse nicht beigebracht werden, so sind Zeugnisse anderer patentierter Rheinschiffer vorzulegen, denen zuverlässig bekannt ist, daß der Bewerber die vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt hat. Auch diese Zeugnisse sollen mit tunlichster Genauigkeit die erforderlichen Angaben, insbesondere auch hinsichtlich der befahrenen Strecken und der Fahrzeit, enthalten.

Die Vollziehung der nach vorstehendem erforderlichen Zeugnisse muß in Gegenwart eines öffentlichen Beamten geschehen und von diesem beglaubigt werden. Die Rheinschiffer haben bei ihrer Namensunterschrift anzugeben, unter welchem Datum, von welcher Behörde und für welche Stromstrecke ihr Patent erteilt ist.

§ 3. Das Gesuch um Erteilung eines Rheinschiffer-Patents ist der Ortspolizeibehörde des Wohnorts und in Ermangelung eines solchen derjenigen des letzten längeren Aufenthaltes zu übergeben oder zu Protokoll zu erklären. Bei der Ortspolizeibehörde sind zugleich das Dienstbuch, gegebenenfalls die nach § 2 zugelassenen Zeugnisse und das etwaige Abgangszeugnis einer Schifferschule einzureichen. Das Gesuch muß die Stromstrecke angeben, für welche das Patent nachgesucht wird. Personen, welche in einem deutschen Rheinufersstaat weder Wohn-, noch Aufenthaltsort haben und sich um ein Rheinschiffer-Patent bewerben wollen, haben ihr Gesuch mit den erforderlichen Nachweisungen einzureichen:

1. in Preußen bei dem Königl. Regierungspräsidenten zu Cöln,

2. in H e s s e n bei dem Großh. Kreisamt Mainz,
3. in B a d e n bei dem Großh. Bezirksamt Mannheim,
4. in B a y e r n bei der Kgl. Regierung der Pfalz, K. d. I.,
5. in E l s a ß - L o t h r i n g e n bei dem Kaiserl. Polizei-Präsidium in Straßburg.

Die Ortspolizeibehörde oder die eben bezeichneten Dienststellen haben das Gesuch mit einem Führungszeugnis, sowie einem Signalement der Person des Bewerbers und den vorbezeichneten Stücken dem Rheinschiffahrtsinspektor (in H e s s e n der mit der Vorprüfung der Patentgesuche betrauten Dienststelle\*) zu übersenden. In dem Führungszeugnis ist insbesondere auch anzugeben, ob der Bewerber Bestrafungen und gegebenenfalls welche wegen der in Artikel 19 und 20 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte angeführten Verfehlungen erlitten hat. Der Rheinschiffahrtsinspektor (in H e s s e n die vorerwähnte Stelle\*) hat den Antrag zu prüfen und, sofern Anstände sich nicht ergeben, der für die Patenterteilung zuständigen Stelle mit seiner (ihrer) gutachtlichen Äußerung zu überreichen. Die Prüfung hat sich auch darauf zu erstrecken, ob nicht nach Maßgabe der Artikel 19 und 20 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte eine zeitweise oder gänzliche Versagung der Patenterteilung geboten oder angezeigt erscheine.

Sind die gesetzlichen Bedingungen erfüllt, so wird das Patent nach dem dieser Verordnung beigefügten Formular erteilt und dem Bewerber nach Beifügung dessen eigener, Vor- und Familiennamen enthaltender Unterschrift ausgehändigt. Davon, daß dies geschehen, wird dem Rheinschiffahrtsinspektor (in H e s s e n: der mit der Vorprüfung betrauten Stelle\*) behufs Eintragung in das Schifferverzeichnis Mitteilung gemacht.

Anträge auf Aenderung oder Erneuerung des Signalements (Artikel 17 der Akte) sind auch an den Rheinschiffahrtsinspektor (in H e s s e n: die mit der Vorprüfung betraute Stelle\*) zu richten, der (welche) die Aenderung oder Erneuerung auf dem Patente vermerken wird.

Verlegt ein patentierter Rheinschiffer seinen Wohnsitz aus einem Uferstaat in den andern, so hat er sich persönlich oder schriftlich bei dem (der) für den neuen Wohnort zuständigen Rheinschiffahrtsinspektor (in H e s s e n: der mit der Vorprüfung betrauten Stelle\*) zu melden, welcher (welche) die Wohnsitzänderung auf dem Patente vermerken, in dem Schifferverzeichnis eintragen und der zur Patenterteilung zuständigen Behörde Anzeige erstatten wird.

Behufs Berichtigung des Schifferverzeichnisses ist dem Rheinschiffahrtsinspektor (in H e s s e n: der mit der Vor-

\*) d. i. das Grossh. Wasserbauamt Mainz.



prüfung betrauten Stelle\*) auch von der Zurücknahme und dem Erlöschen der Rheinschiffer-Patente Kenntnis zu geben.

§ 4. Im Falle der Zurücknahme oder des Erlöschens eines Schiffer-Patents hat die Polizeibehörde an dem Wohnorte des Patentinhabers das Patent einzuziehen und dasselbe derjenigen Stelle, die es erteilt hat, zu überreichen.

Ist die Einziehung nicht ausführbar, so ist die Zurücknahme oder das Erlöschen des Patents in geeigneter Weise bekannt zu machen.

§ 5. An Stelle eines verloren gegangenen Patents kann ein neues Patent ausgefertigt werden, jedoch ist die Ungültigkeit des verlorenen auszusprechen und die bezügliche Erklärung auf Kosten des Antragstellers in geeigneter Weise bekannt zu machen. Die zweite Ausfertigung ist ausdrücklich als solche zu bezeichnen und der Grund für deren Ausstellung mit anzugeben. Zur Erneuerung ist nur diejenige Behörde zuständig, die das erste Patent erteilt hat.

§ 6. Die auf Grund der bisher geltenden Bestimmungen erteilten Rheinschiffer-Patente bleiben, sofern sie nicht zurückgenommen werden oder erloschen sind, auch ferner in Kraft.

§ 7. Die vorstehenden Bestimmungen finden auch bezüglich der nach Artikel 18 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte erforderlichen Bescheinigungen für Schiffer der Nebenflüsse des Rheins und der Wasserstrassen zwischen dem Rhein und der Schelde entsprechende Anwendung mit der Maßgabe, daß die Zurücknahme der Bescheinigung gemäß Artikel 21 der Akte durch diejenige Behörde erfolgt, welche die Bescheinigung ausgestellt hat.

---

Vorstehende Verordnung ist erlassen in:

**Baden** durch Bekanntmachung des Ministeriums des Innern vom 11. November 1904; hierbei ist bestimmt, daß als Ortspolizeibehörde in den Städten mit staatlicher Polizeiverwaltung das **Bezirksamt**, im übrigen das **Bürgermeisteramt** gilt;

**Bayern** durch gemeinschaftliche Bekanntmachung der Staatsministerien des Königl. Hauses und des Aeußeren, des Innern und für Verkehrsangelegenheiten vom 22. März 1905; hierbei ist bestimmt, daß als Ortspolizeibehörde in Gemeinden mit städtischer Verfassung der **Magistrat**, sonst der **Bürgermeister** zu gelten hat. Die nach der Verordnung dem Rheinschiffahrtsinspektor zugewiesenen Obliegenheiten und Befugnisse werden durch das für den Wohn- oder Aufenthaltsort

---

\*) d. i. das Grossh. Wasserbauamt Mainz.



des Bewerbers zuständige Straßen- und Flußbauamt ausgeübt. Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen der Verordnung werden mit Geldstrafe bis zu 180 M. oder mit Haft bis zu einem Monat bestraft;

**Elsass-Lothringen** durch Bekanntmachung des Ministeriums für Elsaß-Lothringen, Abteilung für Landwirtschaft und öffentliche Arbeiten vom 2. Februar 1905. Als Ortspolizeibehörde gilt in der Stadt Straßburg der Polizeipräsident, im übrigen der Bürgermeister;

**Hessen** durch Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 23. März 1905. Als die mit der Vorprüfung der Patentgesuche betraute Dienststelle ist das Großh. Wasserbauamt Mainz bestimmt;

**Preussen** durch Erlaß des Ministers für Handel und Gewerbe vom 12. Oktober 1904.

---

**Bemerkung.** Die Gesuche können auch bei der Ortspolizeibehörde (s. vorstehend) zu Protokoll erklärt werden. Es ist stets anzugeben, ob die Ausfertigung eines Segelschiffer- oder Dampfschiffsführer-Patents beantragt wird.

Für die Gesuche um Erweiterung eines Rheinschiffer-Patents auf eine andere Strecke des Rheins finden in den Deutschen Rheinuferstaaten die gleichen Vorschriften wie vorstehend angegeben sinngemäße Anwendung.

Hinsichtlich der in früheren Jahren für die Rheinstrecke ab Basel ohne einen zutreffenden Nachweis über die Befahrung der Strecke Basel—Kehl—Straßburg ausgefertigten Rheinschiffer-Patente haben die Rheinuferstaaten neuerdings eine gemeinsame Bestimmung dahin getroffen, daß diese Patente einzuziehen und auf die Strecke ab Straßburg abzuändern sind.

Ueber die Befahrung der Strecke Basel—Straßburg und die Einholung besonderer Fahrterlaubnis hierzu sind im Jahre 1906 in Baden und Elsaß-Lothringen gemeinschaftlich besondere Vorschriften erlassen worden, die sich auch auf die Nachprüfung der Schiffe hinsichtlich ihrer Ausrüstung und Tauglichkeit für die Fahrt auf dieser besondere Schwierigkeiten bietenden Rheinstrecke beziehen.

Näheres hierüber s. Nr. 55.

Muster für ein Bewerbungsgesuch.

(Ganzer Bogen, gebrochen.)

.....den.....ten.....190....

Betr.:

Gesuch des Schiffsgesellen Jakob Müller III. zu....., um Ausstellung eines Patents als Dampfschiffsführer auf dem Rhein von Mannheim bis Ruhrort.

An

das Bürgermeisteramt

in



Anlagen:

- 1 Dienstbuch,
- 1 Signalement,
- 3 Zeugnisse.

Unter Ueberreichung meines Dienstbuchs, eines Signalements, des Zeugnisses über praktische Erlernung der Dampfschiffahrt und eines Zeugnisses über die an der Schifferschule in ..... im Jahre 190... bestandene Abgangsprüfung, bitte ich die Ausfertigung eines Patents als Dampfschiffsführer auf dem Rhein von Mannheim bis Ruhrort zuständigen Orts beantragen zu wollen. Da der auf Seite 12 des Dienstbuchs verzeichnete Schiffer während meiner Dienstzeit plötzlich verstorben ist und mir daher kein Dienstabschieds-Zeugnis ausstellen konnte, füge ich noch ein amtlich beglaubigtes Zeugnis der Schiffer ..... zu ..... und ..... zu ..... bei, welchen bekannt ist, dass ich in der Zeit vom .....en ..... 189... bis .....ten ..... 190... den Rhein auf der Strecke von Mannheim bis Ruhrort befahren und dabei das Ruder geführt habe.

Meiner aktiven Militärdienstpflicht habe ich vom .....ten ..... 189... bis .....ten ..... 189... bei ..... in ..... genügt.

gez. Jakob Müller III.,  
zur Zeit Matrose auf Schleppehdampfer  
„Franz Haniel X.“

## Rheinschiffer-Patent.

Nachdem der . . . . . Jahre alt,

(Vor- und Familienname)

Sohn des . . . . . zu . . . . .

(Vor- u. Familienname des Vaters)

im . . . . . wohnhaft, nachgewiesen hat, daß er die erforderliche Befähigung zum Betriebe der Rheinschiffahrt besitzt, wird ihm hierdurch die Befugnis zur Führung

eines Segelschiffs

„ Dampfschiffs

auf dem schiffbaren Rheine für die Strecke von . . . . .

. . . . . bis . . . . . erteilt.

Gegeben . . . . .

(L. S.) . . . . .

### Signalement des Patentinhabers:

1. Name (Vor- und Zuname) . . . . .
2. Geboren in . . . . . im . . . . .
3. Geburtsjahr, Monat und Tag . . . . .
4. Größe: 1 m . . . . . cm . . . . .
5. Farbe der Haare . . . . .
6. Form der Stirn . . . . .
7. Farbe der Augenbrauen . . . . .
8. Farbe der Augen . . . . .
9. Form der Nase . . . . .
10. Form des Mundes . . . . .
11. Bart . . . . .
12. Kinn . . . . .
13. Gesicht . . . . .
14. Gesichtsfarbe . . . . .
15. Statur . . . . .
16. Besondere Kennzeichen . . . . .

Eigenhändige Unterschrift des Inhabers:

. . . . .

Unterzeichnet in Gegenwart  
und bescheinigt von dem Beamten:

. . . . .



In

## Niederland

ist das Verfahren über die Erteilung von Rheinschiffer-Patenten neu geordnet worden durch den Königl. Beschluß vom 26. Oktober 1906 über die Bestimmungen betr. die Sachverständigen-Kommissionen für die Rheinschiffahrt sowie die Rheinschiffer-Patente und Schiffs-Atteste.

Die auf die Erteilung von Rheinschiffer-Patenten bezüglichen Bestimmungen dieses Beschlusses, der mit dem 15. November 1906 in Kraft getreten ist, lauten:

Art. 6. Diejenigen, welche ein Rheinschiffer-Patent zu erhalten wünschen, wenden sich dazu schriftlich an eine der obengenannten Sachverständigen-Kommissionen.\*)

Das Ansuchen muß die Stromstrecke erwähnen, wofür das Patent nachgesucht wird.

Bei dem Ansuchen muß der Antragsteller vorlegen:

- a) eine Bescheinigung des Bürgermeisters seines Wohnorts, daß er hier zu Lande seinen wirklichen Wohnsitz hat;
- b) sein Signalement, aufgestellt durch denselben Bürgermeister;
- c) seinen Geburtsschein;
- d) das eventuell erworbene Abgangszeugnis einer Rheinschifferschule.
- e) die in den Art. 10 und 11 dieses Beschlusses vorgeschriebenen Bescheinigungen.

Art. 7. Schiffer, welche die Nebenflüsse des Rheins oder die Binnengewässer zwischen Schelde und Rhein befahren und eine Bescheinigung, entsprechend dem Artikel 18 der rev. Rheinschiffahrts-Akte zu erhalten wünschen, wenden sich dazu schriftlich an eine der oben genannten Sachverständigen-Kommissionen.\*\*)

Bei dem Ansuchen muß der Antragsteller vorlegen:

- a) das zu ergänzende ausländische Patent;
- b) sein Signalement, ausgestellt von dem Bürgermeister des Ansiedelungsortes oder von einer der Gemeinden, genannt im Art. 1 dieses Beschlusses;\*\*)
- c) seinen Geburtsschein;
- d) das eventuell erworbene Abgangszeugnis einer Rheinschifferschule;
- e) die in den Art. 10 und 11 dieses Beschlusses vorgeschriebenen Bescheinigungen.

\*) Die in Amsterdam, Rotterdam und Dordrecht bestehenden Commissionen van deskundigen voor de Rijnvaart.

\*\*) Amsterdam, Rotterdam und Dordrecht.

Art. 8. Derjenige, der im Besitz eines Rheinschiffer-Patentes ist, welches nicht für die Führung von Dampfschiffen gültig ist und der das Recht zur Führung von Dampfschiffen auf dem im Patent verzeichneten Teil des Rheins zu erhalten wünscht, oder derjenige, der im Besitze eines Rheinschiffer-Patentes ist und dieses für einen größeren Teil des Rheins gültig haben will, als darin angegeben ist, kann sich dazu an eine der obengenannten Sachverständigen-Kommissionen wenden.

Bei dem Ansuchen muß der Antragsteller vorlegen:

- a) das zu ergänzende Patent,
- b) wenn nötig seinen Geburtsschein,
- c) das eventuell erworbene Abgangszeugnis einer Rheinschifferschule,
- d) die bei den Art. 10 und 11 dieses Beschlusses vorgeschriebenen Bescheinigungen.

Art. 9. 1. Zur Erlangung des Rheinschiffer Patentes oder der in Art. 18 der Rheinschiffahrts-Akte bezeichneten Bescheinigung muß der Nachweis geliefert werden:

- a) für die Führung von Dampfschiffen, von der praktischen Ausübung des Schiffergewerbes während mindestens 7 Jahren, von welchen mindestens 1 Jahr auf das praktische Erlernen der Dampfschiffahrt verwendet war, und von einem erreichten Lebensalter von vollen 25 Jahren,
- b) für die Führung von sonstigen Schiffen, von der praktischen Ausübung des Schiffergewerbes während mindestens 6 Jahren und von einem erreichten Lebensalter von vollen 23 Jahren,
- c) für die Führung von Segelschiffen von höchstens 1000 Ztr. Tragfähigkeit auf bestimmten kurzen Strecken des Rheins oberhalb Worms, von der praktischen Ausübung des Schiffergewerbes während mindestens zwei Jahren, wobei wenigstens zeitweilig das Ruder geführt worden ist, und die Vollendung des 18. Lebensjahres.

2. Denjenigen, welche die Abgangsprüfung an einer von der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt als dazu geeignet erklärten Schifferschule bestanden haben, ist das Patent oder die Bescheinigung zu erteilen, wenn sie mindestens vier Jahre, oder bei der Führung von Dampfschiffen fünf Jahre die Schiffahrt praktisch ausgeübt und das 21. Lebensjahr vollendet haben.

3. Das Rheinschiffer-Patent oder die im Art. 18 der Rheinschiffahrts-Akte bezeichnete Bescheinigung wird für bestimmte Strecken des Rheins oder für den ganzen Rhein erteilt, mit der Maßgabe, daß mindestens die Hälfte der nach Ziff. 1 Lit. a

und b erforderlichen Fahrzeit auf Schiffen zugebracht sein muß, welche die im Patent angegebene Strecke befahren.

In dem Falle der Ziff. 1 Lit. c muß die Schifffahrt während zweier vollen Jahre auf der Strecke, für welche das Patent nachgesucht wird, ausgeübt worden sein.

Als Fahrzeit ist nur die Zeit zu rechnen, die während einer Reise tatsächlich in Ausübung der Schifffahrt zugebracht worden ist.

Art. 10. Der im vorigen Artikel geforderte Nachweis ist zu erbringen durch Zeugnisse von Schiffern, bei denen der Bewerber während der vorgeschriebenen Zeit das Schifffahrtsgewerbe praktisch ausgeübt und die Lehrzeit zugebracht hat.

Die Zeugnisse müssen die Angaben enthalten von der Dauer des Dienstverhältnisses oder der Lehrzeit, dem Anfang und dem Ende der darin gemachten Reisen, der befahrenen Flußstrecken und der Art der verrichteten Dienste mit Erwähnung, ob dabei das Ruder geführt worden ist.

Die Zeugnisse müssen in Gegenwart eines öffentlichen Beamten aufgestellt sein, wozu die Schiffer sich vorzugsweise an die Wasserbaubehörden, die Polizei-Kommissäre, oder in den Gemeinden, wo letztere nicht vorhanden sind, an die Bürgermeister oder deren Stellvertreter wenden können.

Art. 11. Die Kommission von Sachverständigen prüft die Zeugnisse.

Bei Zweifel bezüglich der Echtheit der vorgelegten Zeugnisse muß sie sich darüber durch Befragen der betreffenden Personen und durch nähere Erkundigungen zu vergewissern suchen.

Bei Fehlen von Zeugnissen kann ein schriftliches Zeugnis von mindestens zwei der Kommission von Sachverständigen bekannten vertrauenswürdigen Personen an die Stelle derselben treten.

Sind die vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt, so wird das Patent, nachdem es seitens des Bewerbers und des Vorsitzenden der Kommission unterzeichnet worden ist und nach Hinzufügung des Dienstsiegels dem Bewerber erteilt oder es wird zutreffenden Falls die gewünschte Erklärung dem zu ergänzenden Patent beigefügt und unterzeichnet.

Die betr. Bescheinigungen oder schriftlichen Zeugnisse werden nach Beglaubigung seitens des Vorsitzenden, dem Bewerber wieder ausgehändigt.

Art. 12. Behufs Eintragung, in Uebereinstimmung mit Art. 15, letzter Absatz, der rev. Rheinschifffahrts-Akte des neuen Wohnortes von Rheinschiffen in von anderen Uferstaaten



ausgestellten Patenten, wird das Patent an eine der oben genannten Sachverständigen-Kommission eingesandt unter Vorlegung einer Erklärung nach Art. 6, zweiter Absatz, Lit. a, ausgestellt durch den Bürgermeister des neuen Wohnortes und des durch denselben ausgestellten Signalements des Schiffers.

Art. 13. Aenderungen im Signalement des Schiffers werden entsprechend dem Art. 17 der gedachten Akte durch den Bürgermeister des wirklichen Wohnsitzes oder von einer der in Art. 1 dieses Beschlusses genannten Gemeinden in das Patent eingetragen.

Art. 28. Falls ein Rheinschiffer-Patent oder ein Schiffs-Attest durch irgendeine Ursache verloren gegangen oder unbrauchbar geworden ist, kann sich der Beteiligte behufs Erlangung eines Duplikats schriftlich an diejenige Kommission von Sachverständigen wenden, welche das Patent oder Attest ausgestellt hat, zutreffenden Falls unter Vorlage des unbrauchbar gewordenen Exemplars. Der Grund der Ausstellung wird auf dem Duplikat erwähnt.

Art. 29. Die Rheinschiffer-Patente und Schiffs-Atteste sind von dem Schiffsführer auf erstes Anfragen der Polizei oder Hafenbeamten sowie der übrigen in dem Königlichen Erlaß vom 27. April 1896 (Staatsblatt Nr. 74) bezeichneten Beamten vorzuzeigen.

Art. 30. Die auf Grund der bisher geltenden Bestimmungen ausgestellten Rheinschiffer-Patente und die Schiffs-Atteste für diejenigen Fahrzeuge, welche den Rhein nicht oberhalb Duisburg befahren, behalten ihre Gültigkeit.

Art. 34. Der Beteiligte, auf dessen Ansuchen die in den Art. 10 und 11 dieses Beschlusses vorgeschriebene Untersuchung der Nachweise vorgenommen wird, ist der Kommission von Sachverständigen eine Vergütung schuldig im Betrage von 1 Gulden.

# Niederländisches Rheinschiffer-Patent.

Reg.-Nr. . . . . .

(Vorderseite.)

(Wappen.)

KÖNIGREICH DER NIEDERLANDE.

RHEINSCHIFFER-PATENT.

(Erste Innenseite.)

(Zweite Innenseite.)

Der Schiffer . . . . .  
 wohnend zu . . . . ., wird nach  
 Artikel 15 der revidierten Rhein-  
 schiffahrts-Akte hierdurch zur  
 Führung eines <sup>Segel</sup><sub>Dampf</sub>schiffes auf  
 dem Rhein von . . . . .  
 bis . . . . . zugelassen.  
 . . . . ., den . . . . . 19 ..

Signalement.

Alter . . . . . Jahre.  
 Größe . . . . .  
 Gesicht . . . . .  
 Stirn . . . . .  
 Augen . . . . .  
 Nase . . . . .  
 Mund . . . . .  
 Kinn . . . . .  
 Haare . . . . .  
 Augenbrauen . . . . .  
 Besondere Kennzeichen . . . . .

Der Vorsitzende der Sachver-  
 ständigen-Kommission für die  
 Rheinschiffahrt zu . . . . .

(Unterschrift des Schiffers.)

## 44. Dienstbücher der Schiffsmannschaft auf deutschen Rheinschiffen.

(Schl.-Pr. Ziff. 4 Lit. B.)

Wie für den selbständigen Schiffer das Rheinschiffer-Patent, so ist für den auf deutschen Rheinschiffen bediensteten Schiffsgesellen, Matrosen, Schiffsjungen usw. der Besitz eines Dienstbuches unumgänglich notwendig.

Es dient für den Inhaber als Ausweis über seine Personalien, seinen Dienst-Ein- und Austritt und enthält Zeugnisse über Fähigkeit als Schiffer, Betragen und Entlassungsgrund.

Ohne Vorlage eines Dienstbuches kann in den deutschen Rheinuferstaaten ein Rheinschiffer-Patent nicht erworben werden.

Zur Ausführung der Bestimmungen in Ziff. 4 Lit. B. des Schl.-Pr. ist von den Regierungen der Deutschen Rheinuferstaaten gemeinsam folgende Verordnung erlassen worden.

### Verordnung

betreffend die Dienstbücher der Schiffsmannschaft auf deutschen Rheinschiffen.

§ 1. Wer hiernach zur Führung eines Dienstbuches verpflichtet ist, hat vor dem Dienstantritt bei der Ortspolizeibehörde seines Wohnortes, und in Ermangelung eines solchen derjenigen seines letzten längeren Aufenthalts, um

Ausstellung eines Dienstbuches nachzusuchen. Die Dienstbücher werden durch die zuständige Polizeibehörde stempel- und kostenfrei ausgefertigt. Im Falle des Unbrauchbarwerdens oder des Verlustes eines Dienstbuches hat der Schiffsmann sich alsbald ein neues Dienstbuch zu verschaffen.

Auch der Schiffsführer hat dafür Sorge zu tragen, daß alle zur Schiffsmannschaft gehörigen Personen fortdauernd mit einem Dienstbuch versehen sind.

§ 2. Für solche Personen, welche in einem Deutschen Rheinuferstaat weder Wohn- noch Aufenthaltsort haben und auf deutschen Rheinschiffen in Dienst treten wollen, erfolgt die Ausfertigung der Dienstbücher

1. in Preußen bei der Polizeibehörde zu Cöln und Duisburg-Ruhrort;
2. in Hessen bei der Polizeibehörde zu Mainz (Kreisamt Mainz);
3. in Baden bei der Polizeibehörde zu Mannheim (Bezirksamt Mannheim);
4. in Bayern beim Bürgermeisteramt Ludwigshafen;
5. in Elsaß-Lothringen beim Bezirkspräsidenten des Unterelsaß in Straßburg.

§ 3. Die Dienstbücher werden nach dem anliegenden Muster\*) gedruckt.

§ 4. Der Schiffsführer hat sofort beim Dienstantritt in das vorschriftsmäßig ausgefertigte und ihm zu übergebende Dienstbuch die Zeit des Eintritts, die voraussichtliche Dauer und die Art der Beschäftigung zu vermerken, ebenso, wenn die Beschäftigung Aenderung erfahren hat, die Art der neuen Beschäftigung.

§ 5. Der Schiffsführer ist verpflichtet, das ihm übergebene Dienstbuch ordnungsmäßig aufzubewahren und bei jeder längeren Unterbrechung der Fahrten sofort die bis dahin durchfahrenen Stromstrecken und die auf die einzelnen Strecken verwendete Fahrzeit summarisch einzutragen.

§ 6. Beim Dienstaustritt ist sofort im Dienstbuch die Zeit des Austritts einzutragen, sowie ferner auf Verlangen des Schiffsmannes auch ein Dienstabschiedszeugnis auszustellen und in letzterem der Grund des Austritts aus dem Dienste anzugeben. Das Dienstabschiedszeugnis muß mit Datum und der Unterschrift des Schiffsführers versehen sein. Beim Dienstaustritt des

---

\*) s. S. 264—265.



Schiffsmannes ist das Dienstbuch an diesen zurückzugeben. Verläßt der Schiffsmann den Dienst mit Zurücklassung des Dienstbuches, so hat der Schiffsführer letzteres an diejenige Polizeibehörde zurückzugeben, die das Buch ausgefertigt hat.

§ 7. Alle Eintragungen sind vollständig und an den hierfür bestimmten Stellen des Dienstbuches in Tinte zu bewirken.

§ 8. Das Dienstbuch ist auf Verlangen den Hafen- und Schifffahrtspolizeibeamten vorzuzeigen und ist mindestens einmal jährlich der Polizeibehörde des Heimat- oder Liegehafens zur Visierung vorzulegen. Auch kann der Schiffsmann alsbald nach dem Dienstaustritt die Visierung bei der nächsten Polizeibehörde verlangen.

§ 9. Zuwiderhandlungen der Schiffsführer oder der Schiffsmannschaften gegen diese Vorschriften werden in:

**Baden** gemäß § 149 des Polizeistrafgesetzbuchs, bzw. § 363 des Reichs-Strafgesetzbuchs;

**Bayern** gemäß Art 100 des Gesetzes vom 28. Mai 1852, die Benutzung des Wassers betr. in Zusammenhalt mit Art. 1 des Gesetzes vom 8. November 1875, die Bestimmung von Geldstrafen und einigen Geldsätzen nach der Reichswährung betr. und dem Art. 3 Ziff. 10 Lit. b des Gesetzes vom 18. August 1879 zur Ausführung der Reichs-Strafprozeßordnung mit Geldstrafe bis zu 180 M oder mit Haft bis zu einem Monat;

**Elsass-Lothringen** gemäß Art. 471 Ziff. 15 des französischen Strafgesetzbuches;

**Hessen** gemäß § 7 der Verordnung vom 23. März 1847, die Einführung von Dienstbüchern für die Schiffsmannschaft auf dem Rheine betr., bzw. gemäß § 363 des Reichs-Strafgesetzbuches;

**Preussen** auf Grund des § 136 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 mit Geldstrafe bis zu 100 M bestraft.

§ 10. Diese Verordnung tritt am 1. April 1902 in Kraft.

Anmerkung. Für solche Personen welche zwar ein Rheinschiffer-Patent schon erworben haben, aber nicht selbstständig fahren und bei einem anderen Schiffer wieder in Dienst treten, empfiehlt es sich, das Dienstbuch, falls es bei der Patenterteilung zurückbehalten sein sollte, sich wieder aushändigen zu lassen, damit darin die weiter verbrachte Fahrzeit eingetragen werden kann. Dies ist bei Gesuchen um spätere Erweiterung des Patents auf eine andere Strecke des Rheins oder bei Gesuchen um Erteilung eines Dampfschiffsführer-Patents an Stelle eines Segelschiffer-Patents besonders

wichtig. Bei dem Gesuch um Weiterbelassung des Dienstbuchs muß angegeben werden, zu welchem Zwecke es benötigt wird.

Ueber das behördliche Verfahren bei Ausstellung und Visierung der Dienstbücher ist ebenfalls eine für die Deutschen Rheinuferstaaten gemeinsame

**„Vollzugs-Anweisung“**

erlassen worden, welche folgendes bestimmt:

1. Ueber die zur Ausfertigung gelangenden Dienstbücher ist ein amtliches Verzeichnis zu führen, in welchem die laufende Nummer, das Datum der Ausfertigung des Dienstbuches, sowie Name, Alter und Geburtsort des Schiffsmannes nachzuweisen sind.

2. Sucht eine Person unter der Behauptung, daß sie zum erstenmale in den Dienst als Schiffsmann auf einem deutschen Rheinschiff eintrete und bisher kein Dienstbuch besessen habe, die Ausstellung eines Dienstbuches nach, so hat sie die vorbezeichnete Tatsache glaubhaft zu machen.

3. Eine zweite Ausfertigung des Dienstbuches darf nur erfolgen:

- a) als Fortsetzung des früher ausgestellten, durch Eintragungen völlig ausgefüllten oder unbrauchbar gewordenen Dienstbuches;
- b) als Ersatz für ein verloren gegangenes Dienstbuch;

Die zweite Ausfertigung ist als solche auf der Vorderseite zu bezeichnen und dabei das Datum der ersten Ausfertigung und der festgestellte oder angegebene Grund der Ausstellung einer weiteren Ausfertigung mitanzugeben.

4. Im Falle 3a ist zunächst die Vorlage des früheren Dienstbuches zu verlangen und dieses durch einen amtlichen Vermerk zu schließen. Im Falle 3b ist der Schiffsmann zu befragen, wo und bei wem er im letzten Monat seiner Schiffsdienstzeit im Dienste gewesen sei, und es sind diese Angaben in der zweiten Ausfertigung des Dienstbuches einzutragen.

5. Zur Ausstellung einer zweiten Ausfertigung ist nur diejenige Behörde zuständig, welche das erste Dienstbuch ausgestellt hat.

Das Gesuch um Ausstellung einer zweiten Ausfertigung ist stets unmittelbar bei dieser Behörde einzureichen, welche ihrerseits das erforderliche, soweit nötig, im Benehmen mit der zuständigen Behörde des derzeitigen Wohn- oder Aufenthaltsortes des Gesuchstellers veranlassen wird.

6. Die Visierung der Dienstbücher hat nach § 8 der Verordnung mittels Stempelabdruck unter Beisetzung von Datum und Unterschrift des visierenden Beamten zu erfolgen. Seitens

der Hafen- oder Schifffahrts-Polizeibehörden ist in öfteren periodischen Revisionen die Vorzeigung der Dienstbücher zu verlangen.

7. Vor der Visierung sind die Eintragungen im Dienstbuche auf ihre formelle Richtigkeit und ihre materielle Glaubwürdigkeit zu prüfen. Hierbei sind Anstände, welche nicht durch mündliches Benehmen mit dem Schiffsführer zur Er-

Muster zu einem

Name des Schiffers, des von ihm geführten Schiffes. Angabe unter welchem Datum, von welcher Be- hörde und für welche Stromstrecke der Schiffer das Patent erhalten hat	Der Inhaber ist angenommen			Tag des Dienst- aus- tritts
	Tag des Dienst- eintritts	auf welche Zeit	In welcher Eigenschaft (hier ist auch die Aenderung der Eigenschaft ein- zutragen)	
<i>Heinrich Wehrum aus Mülheima.d.Ruhr Schiff „St. Maria“, Patent der Kgl. Regierung i. Düssel- dorf vom 15. Mai 1883 l. B. Nr. 2025 für die Strecke von Strassburg bis zur See.</i>	<i>23. April 1902.</i>	<i>auf un- bestimmte Zeit</i>	<i>als Schiffs- junge — seit 1. Ok- tober 1902 als Matrose.</i>	<i>6. Oktb. 1904.</i>





vollziehenden Polizei- usw. beamten eigenhändig mit Vor- und Zuname zu unterschreiben ist.

Von der 8. Seite ab sind von den einzelnen Dienstherren (Schiffern) die Einträge genau dem Vordruck und dem § 7 der Verordnung entsprechend deutlich und mit Tinte zu vollziehen.

Die Gesuche um Ausfertigung eines Dienstbuchs sind unter Vorlage der persönlichen Ausweispapiere schriftlich oder mündlich vorzubringen in:

**Baden** bei dem Bezirksamt des Wohnorts;

**Bayern** bei der Ortspolizeibehörde des Wohnorts (Bürgermeisteramt);

**Elsass-Lothringen** bei den Bezirks-Präsidenten;

**Hessen** bei der Ortspolizeibehörde des Wohnorts (Bürgermeisterei);

**Preussen** bei den Ortspolizeibehörden.

Ausgefertigt werden die Dienstbücher in:

**Baden** durch das Bezirksamt des Wohnorts;

**Bayern** durch die Bürgermeistereien der Rhein- und Maingemeinden;

**Elsass-Lothringen** durch die Bezirks-Präsidenten;

**Hessen** durch das Kreisamt des Wohnorts;

**Preussen** durch die Orts- oder sonstzuständigen Polizeibehörden.

In Baden, Bayern und Elsaß-Lothringen erfolgt die Abgabe und Ausfertigung der Dienstbücher gänzlich kostenfrei, in Hessen werden die Herstellungskosten für Druck und Einband mit 90 Pf. erhoben. In Preußen sind die Dienstbücher auch in Buchhandlungen käuflich, die Ausfertigung selbst erfolgt stempel- und kostenfrei. Die Gesuche um Ausstellung eines Dienstbuches und Ausfertigung von Ersatz-Dienstbüchern sind überall stempelfrei.

Die nach § 8 der Verordnung (s. S. 262) vorgeschriebene mindestens einmal jährliche Visierung der Dienstbücher erfolgt überall durch die Polizeibehörden des Heimatsortes oder durch die Polizei- und Hafengebörden des Liegehafens, in Baden, Bayern und Elsaß-Lothringen auch durch die Stromaufsichtsbeamten (Dammeister), in Hessen auch durch die Kreisämter.

Die Führung älterer Dienstbücher, welche nach den in den einzelnen deutschen Rheinuferstaaten früher gültigen Vorschriften ausgestellt sind, ist seit dem 1. April 1902 nicht

mehr gestattet. Solche Dienstbücher müssen durch die zu ihrer Ausfertigung berechtigten Behörden mit amtlichem Vermerk geschlossen werden. Alle etwa später in den Dienstbüchern ausgeführten Einträge sind ungültig.

Anmerkung: Die minderjährigen Personen der Schiffsmannschaft müssen außer dem Dienstbuch bis zur Vollendung des 21. Lebensjahres nach § 107 der deutschen Gewerbeordnung noch im Besitze eines Arbeitsbuches sein, in dem von dem Schiffer nur Einträge über den Dienst- und Austritt, keinesfalls aber Zeugnisse über Betragen und Fähigkeit des Inhabers eingeschrieben werden dürfen.

Die vorstehend abgedruckte „Verordnung“ (S. 260—262) und die „Vollzugsanweisung“ hierzu (S. 263—265) sind erlassen in:

**Baden** durch Bekanntmachung des Ministeriums des Innern vom 12. Oktober 1901;

**Bayern** durch gemeinschaftliche Bekanntmachung der Staatsministerien des Königl. Hauses und des Aeußern, sowie des Innern vom 11. Januar 1902;

**Elsass-Lothringen** durch Verordnung des Bezirks-Präsidenten zu Colmar vom 27. Februar 1902 und des Bezirks-Präsidenten zu Straßburg vom 19. Februar 1902;

**Hessen** durch Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 8. Januar 1902;

**Preussen** durch Polizei-Verordnung des Ministers für Handel und Gewerbe vom 29. Oktober 1901.

## 45. Untersuchung der Rheinschiffe.

(Art. 22—23 rev. Rh.-Sch.-A. und Schl.-Pr. Ziff. 5 u. 6).

Jedes zur Rheinschiffahrt bestimmte Schiff (Segel- und Dampfschiff) von 15 t und mehr Tragfähigkeit muß, bevor es seine Fahrten auf dem Rhein beginnt, auf seine Tauglichkeit zur Rheinschiffahrt in deren ganzer Ausdehnung, oder für denjenigen Teil, für welchen es bestimmt ist, sowie auf seine genügende Ausrüstung amtlich untersucht und mit einer Bescheinigung hierüber (Schiffs-Attest) versehen werden. Bei dieser Untersuchung ist zugleich die Linie der höchst zulässigen Einsenkungstiefe des Schiffes durch eiserne Klammern zu bezeichnen. Diese Untersuchung ist nach jeder größeren baulichen Veränderung des Schiffes, insbesondere nach Erneuerung der Inhölzer und Rippen zu wiederholen, auch steht es jedem Uferstaat frei, auf seine Kosten eine Untersuchung des Schiffes im polizeilichen Interesse vorzunehmen.



Das Schiffs-Attest ist jederzeit an Bord des Schiffes mitzuführen und auf Verlangen den Stromaufsichts- und Hafenbeamten vorzuzeigen.

Zur Ausführung der in Art. 22 der rev. Rh.-Sch.-A. enthaltenen Bestimmungen über die Schiffsuntersuchungen haben die Deutschen Rheinuferstaaten unter Aufhebung der früher gültig gewesenen Vorschriften gemeinsam die nachstehend abgedruckte Untersuchungs-Ordnung erlassen und mit dem 1. April 1905 in Kraft gesetzt und zwar:

**Baden** durch Bekanntmachung des Ministeriums des Innern vom 18. März 1905;

**Bayern** durch Allerhöchste Verordnung vom 26. März 1905;

**Elsass-Lothringen** durch Verordnung des Ministeriums für Elsaß-Lothringen, Abteilung für Landwirtschaft und öffentliche Arbeiten, vom 18. März 1905;

**Hessen** durch Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 20. März 1905;

**Preussen** durch Erlaß des Ministers für Handel und Gewerbe vom 10. März 1905.

Für

**Niederland** ist eine mit der deutschen im wesentlichen übereinstimmende Verordnung durch Königl. Beschluß vom 26. Oktober 1906 erlassen und mit Wirkung vom 15. November 1906 in Kraft gesetzt worden (s. S. 280).

## **Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe.**

### **Allgemeines.**

#### **§ 1. Einrichtung der Untersuchungs-Kommissionen.**

Zur Untersuchung der Rheinschiffe nach Art. 22 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 werden an geeigneten Hafenplätzen des Rheins oder seiner Nebenflüsse Schiffsuntersuchungs-Kommissionen von den Landesregierungen eingesetzt.

Diese Kommissionen sind der Aufsicht der oberen Landesbehörden unterstellt.

#### **§ 2. Zusammensetzung der Untersuchungs-Kommissionen.**

Die Untersuchungs-Kommissionen bestehen aus einem Vorstand, der den Geschäftsgang zu leiten hat und aus vereideten Sachverständigen.

Als Sachverständige sind in die Kommission zu berufen:

1. ein Hafenbeamter oder ein Beamter der staatlichen Wasserbauverwaltung;
2. ein Schiffsbaukundler, der mit dem Bau von Holz- und Eisenschiffen sowie mit der Schiffsdampfmaschine vertraut ist, oder ein Schiffsbaukundler, der mit dem Bau von Holz- und Eisenschiffen und ein zweiter Sachverständiger, der mit der Schiffsdampfmaschine vertraut ist;
3. ein oder mehrere patentierte Rheinschiffer.

Den Vorstand bestimmt die Landesregierung.

Für jeden als Mitglied berufenen Sachverständigen ist ein Stellvertreter zu bestellen und als solcher zu vereidigen.

### § 3. Zuständigkeit der Untersuchungs-Kommissionen.

Der Untersuchung durch die Kommissionen unterliegen alle den Rhein befahrenden Schiffe, deren Tragfähigkeit 15 Tonnen (300 Zentner) erreicht oder überschreitet (Art. 22 und 23 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte). Hierzu zählen auch Baggermaschinen und sonstige zu Arbeitszwecken dienende Fahrzeuge.

Sofern an einem Nebenflusse für die denselben befahrenden Schiffe besondere Schiffsuntersuchungs-Kommissionen bestehen oder errichtet werden, kann diesen Kommissionen seitens der Landesregierung auch die Untersuchung derjenigen Schiffe, welche vom Nebenflusse her den Rhein befahren, übertragen werden. Diese Kommissionen müssen jedoch zu besagtem Zweck nach den Bestimmungen in § 2 zusammengesetzt sein und die Untersuchung nach gegenwärtiger Ordnung durchführen.

Sofern an einem Nebenflusse besondere Untersuchungs-Kommissionen mit der in Abs. 2 bezeichneten Zuständigkeit bestehen, sind die auf Grund des §.1 eingesetzten Kommissionen nur kraft besonderer Anweisung der Landesregierung verpflichtet, auch die Untersuchung von Schiffen, welche vom Nebenflusse her den Rhein befahren, vorzunehmen.

Auf Antrag eines Beteiligten haben die Kommissionen auch die Untersuchung von Fahrzeugen unter 15 Tonnen (300 Zentner) Tragfähigkeit vorzunehmen.

### § 4. Anmeldung der Schiffe.

Schiffe, die gemäß § 3 der Untersuchung zu unterwerfen sind, müssen von dem Schiffseigner oder Schiffsführer bei

einer der in den §§ 1 und 3 bezeichneten Kommissionen schriftlich oder zu Protokoll angemeldet werden.

In der Meldung sind anzugeben:

1. Name und Heimatsort des Schiffes;
2. Name und Wohnort des Schiffseigners;
3. die Schiffsgattung, ob gedecktes oder ungedecktes Segelschiff, Bagger- oder Arbeitsschiff, Kastenschiff zur Beförderung von Petroleum oder anderen feuergefährlichen Stoffen oder von Säuren, ob Rhein-Seeschiff, Rad-, Schrauben-, Seil- oder Kettendampfer, ob Schlepper-, Güter- oder Personen-Dampfschiff usw.;
4. Erbauer, Ort und Jahr der Erbauung;
5. die Bauart, ob Holz, Metall oder gemischt;
6. die Rheinstrecke, für welche das Schiffs-Attest nachgesucht wird,
7. die annähernde Tragfähigkeit;
8. bei Dampfschiffen die Maschinenstärke mit Vorlage der Kesselpapiere.

Das zu untersuchende Schiff ist von dem Schiffsführer oder von der Untersuchungs-Kommission bezeichneten Stelle in unbefrachtetem, reinem Zustande vorzuführen und muß mit der vollen Ausrüstung, die ihm der Schiffer geben will, versehen sein. Der Schiffsführer hat bei der Untersuchung und Anbringung der Einsenkungsklammern die erforderliche Beihilfe zu leisten und dazu einen starken Ruder Kahn mit zwei Mann zu stellen.

Auf Antrag des Schiffseigners oder Schiffsführers kann die Untersuchung auch an einem Orte außerhalb des Sitzes der Untersuchungs-Kommission vorgenommen werden.

## Verfahren.

### § 5. Aufgaben der Kommission.

Aufgabe der Kommission ist, das vorgeführte Schiff für denjenigen Teil der Rheinschiffahrt, für welchen es bestimmt ist, auf seine Tauglichkeit zu prüfen, die höchst zulässige Einsenkungstiefe festzusetzen und die Einsenkungsklammern anzubringen, die Tragfähigkeit, falls das Schiff nicht geeicht ist, abzuschätzen, die genügende Ausrüstung und Bemannung zu bestimmen und darauf zu achten, ob den in den Uferstaaten bestehenden Vorschriften zur Verhütung von Unfällen entsprochen worden ist.



## § 6. Untersuchung der Tauglichkeit.

Die Kommission hat bei allen Schiffen zu untersuchen, ob das Schiff dauerhaft gebaut, die Stärke der Spanten, Quer- und Längsversteifungen genügend und die Schiffswandungen dicht gefügt sind, das Steuerruder und der Steuerungsmechanismus sich in geordnetem Zustande befindet.

Bei eisernen Schiffen ist noch festzustellen, ob das Schiff hinreichend mit wasserdichten Querwänden (Schotten) versehen ist.

Bei Dampfschiffen ist außerdem zu prüfen, ob

- a) die Maschine in ihrem Bau eine andauernd sichere Tätigkeit erwarten läßt und nach ihrer Aufstellung und Verbindung mit dem Schiffskörper nicht zu befürchten steht, ihre Tätigkeit möchte einen nachteiligen Einfluß auf das Schiff ausüben;
- b) die Maschinenkammer genügend groß und von den Kajüten und den Laderäumen durch wasserdichte eiserne Schotten getrennt ist;
- c) die Treppen und Geländer auf Deck und außenseits gehörig sicher, die Oeffnungen auf Deck zu den Laderäumen, der Maschinenkammer usw. mit Vorkehrung zur Verhütung von Unglücksfällen ausreichend und — bei Rad dampfern — die Türen zu den Radkasten gut verschließbar eingerichtet sind;
- d) die Verbindung zwischen der Kommandobrücke (Steuerstuhl) und dem Maschinenraume zuverlässig und neben dem Sprachrohr bei größeren Dampfschiffen eine weitere Einrichtung (Telegraph, Klingelzug usw.) zur Verständigung zwischen Führer und Maschinisten vorhanden ist;
- e) die vorgeschriebenen Kesselpapiere an Bord und in Ordnung sind, über deren Befund ein Vermerk in die Untersuchungsverhandlung aufzunehmen ist.

Kastenschiffe, in welchen Petroleum oder dessen Destillationsprodukte befördert werden, müssen aus Eisen oder Stahl gebaut sein und den nachstehenden Anforderungen genügen:

- a) das Schiffsgefäß und die Kasten (Laderäume) müssen vollkommen undurchlässig und über jeder Abteilung des Laderaums muß ein dicht verschließbares Mannloch angebracht sein; die Nietung muß durchweg sehr sorgfältig ausgeführt sein;
- b) zwischen Kajütenräumen und Kasten muß ein Zwischenraum von wenigstens 0,5 m Weite vorhanden sein. Beträgt

dieser Abstand weniger als 1 m, so muß der Kajütenraum mittels einer undurchlässigen eisernen (stählernen) Schotte gegen den Kasten abgeschlossen sein;

- c) Poller, Masten und Ausrüstungsstücke müssen so angebracht sein, daß durch deren Gebrauch die Kastenwandungen nicht undicht werden können;
- d) Wandungen und Decken der Kasten müssen aus Eisen oder Stahl hergestellt sein;
- e) der Fassungsraum eines Kastens darf 150 cbm nicht überschreiten;
- f) die Kasten dürfen unter sich je durch eine Oeffnung oder Röhre von höchstens 200 qcm lichte Weite, die von Deck aus geschlossen werden kann, verbunden sein. Die Kuppelungen der Röhren müssen in Kasten oder Trommeln abgeschlossen sein;
- g) die Kasten müssen eine wirksame Oberflächenventilation haben, wobei die Ventilatoren durch Rippen gedeckt und mit Davy'scher Gaze versehen sein sollen;
- h) das Schiff muß mit hölzernem Ueberdeck versehen sein, welches so eingerichtet sein soll, daß genügend frische Luft zwischen dem eisernen (stählernen) und hölzernen Deck sich bewegen kann;
- i) die Schornsteine der Kambüsen müssen mit Funkenfängern versehen sein;
- k) die Schiffswand muß oberhalb der Wasserlinie einen um das ganze Fahrzeug laufenden hellblauen Anstrich von 30 cm Höhe haben;
- l) zum Anlegen müssen Ketten oder Drahtseile vorhanden sein, deren zur Festlegung am Lande dienende Enden behufs rascher Freimachung des Schiffes mit einem Hanfseil oder einer anderen sofort lösbaren Einrichtung versehen sind.

## § 7. Bestimmung der Einsenkung und Anbringung der Einsenkungsklammern.

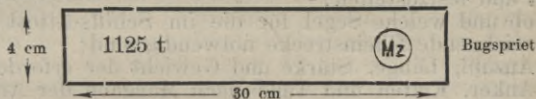
Ist bei der Untersuchung das Schiff zur Befahrung der Rheinstrecke, für welche es bestimmt ist, für tauglich befunden oder auf Grund des § 12 ohne weitere Untersuchung als tauglich anzusehen, so hat die Kommission die höchstzulässige Einsenkungstiefe desselben in beladenem Zustande festzusetzen und durch eiserne Klammern von 30 cm Länge und 4 cm Höhe zu bezeichnen. Ausgenommen hiervon sind die Rhein-Seeschiffe im Sinne des § 12, insofern an denselben eine Tiefgangslinie angebracht ist (vgl. § 12 Satz 2).

Die Klammern sind an den beiden Schiffsseiten symmetrisch und paarweise so anzubringen, daß ihre Unterkanten in der Linie des Wasserspiegels bei der zulässig tiefsten Einsenkung liegen. Schiffe bis 40 m Länge erhalten beiderseits zwei Ein-

senkungsclammern ungefähr in den Endpunkten des ersten und zweiten Drittels der Schiffslänge, Schiffe über 40 m Länge oder Schiffe von geringerer Länge auf ausdrücklichen Wunsch des Schiffseigners beiderseits drei Klammern in der Mitte und in einer Entfernung von ungefähr  $\frac{1}{6}$  der Schiffslänge vom Vorder- und Hintersteven. Hierbei ist darauf zu achten, daß die Klammern nicht durch Schwerter, Radkasten oder andere feste Teile des Schiffes verdeckt werden.

Auf das vorderste Klammernpaar sind in 2 bis  $2\frac{1}{2}$  cm hohen lateinischen Schriftzeichen und arabischen Ziffern aufzustempeln:

nach vorn innerhalb eines Ringes die Erkennungsbuchstaben der Untersuchungs-Kommission,



nach hinten die Tragfähigkeit des Schiffes in Tonnen nach Angabe des Eichscheines oder nach der Abschätzung der Kommission, bei Rhein-Seeschiffen, die mit einem Klassifizierungs-Zeugnis des „Germanischen Lloyd“ in Berlin oder einer anderen seitens sämtlicher Uferstaaten als zuständig anerkannten Klassifikationsgesellschaft\*) versehen sind, der Nettoraumgehalt in Registertonnen.

Bei Bestimmung der Höhenlage der Unterkanten der Einsenkungsclammern ist nach den Vorschriften der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung, bei den Schiffen unter 15 Tonnen Tragfähigkeit nach Maßgabe der etwa besonders erlassenen Polizeivorschriften zu verfahren. Unbeschadet der in vorstehendem erwähnten Vorschriften ist bei Dampfschiffen, die auf wenigstens 30 cm zu bemessende Freibordhöhe abwärts von der Unterkante der tiefstgelegenen Fenster oder solcher Schiffswandöffnungen zu rechnen, welche unmittelbar in den Schiffsraum führen. Feste Einsätze von genügend starkem Glas in der Schiffswand gelten als festes Bord.

Verloren gegangene oder aus irgendwelchem Anlasse abgenommene Einsenkungsclammern dürfen nur durch eine Untersuchungs-Kommission ersetzt oder wieder angebracht werden, in welchem Falle die Tätigkeit zweier Mitglieder genügt.

### § 8. Tragfähigkeit.

Die Kommission hat die der größten zulässigen Einsenkungstiefe eines Schiffes entsprechende Tragfähigkeit in Ermangelung einer Eichung durch Abschätzung festzusetzen.

Die Tragfähigkeit eines Segelschiffes ist zu berechnen, aus dem Produkt der größten Länge des Schiffes zwischen

\*) s. Anmerkung \*\*\*) zu S. 275.



Vorder- und Hintersteven (Steuerruder nicht inbegriffen), der größten Breite mittschiffs, der gemittelten Ladehöhe zwischen der Leerebene und der Ebene der höchstzulässigen Einsenkung und einer der Völligkeit des Schiffes entsprechenden Erfahrungszahl, welche je nach der Bauart des Schiffes zwischen 0,88 für vollgebaute und 0,80 für scharf und schlank gebaute Schiffe anzunehmen ist.

Bei Dampfschiffen bleibt es dem Ermessen der Kommission anheimgestellt, die Tragfähigkeit auf andere geeignete Weise abzuschätzen.

### § 9. Ausrüstung.

Hinsichtlich der Ausrüstung hat die Kommission zu untersuchen und festzustellen:

- a) ob und welche Segel für die im Schiffs-Attest zu bezeichnende Rheinstrecke notwendig sind;
- b) Anzahl, Länge, Stärke und Gewicht der erforderlichen Anker, Ketten und Taue nach Maßgabe der Anlage A (s. I. Teil Nr. 31, S. 189);
- c) die sonst erforderlichen Gegenstände.

Es müssen, soweit die nicht in den Uferstaaten bestehenden Vorschriften zur Verhütung von Unfällen weitergehende Bestimmungen enthalten, vorhanden sein:

#### 1. auf allen Schiffen:

- a) die in der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung oder in den besonderen Verordnungen über die Beförderung von Spreng- und feuergefährlichen Stoffen vorgeschriebenen Signallaternen, Flaggen und Döpper;
- b) ein Sprachrohr;
- c) ein Laufsteg;
- d) eine Leckpumpe, welche bei Schiffen unter 50 Tonnen Tragfähigkeit durch eine oder mehrere Wasserschaufeln ersetzt werden kann;
- e) Korksäcke, Reibhölzer und Schooren;
- f) ein Rettungsring mit Leine;
- g) kleines Fahrgeschirr;
- h) ein Blechplakat betreffend die Wiederbelebung anscheinend Ertrunkener;
- i) Abdrücke der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung und der amtlich genehmigten Unfallverhütungs-Vorschriften;

#### 2. bei Schiffen über 50 Tonnen Tragfähigkeit und bei allen Dampfschiffen:

- k) ein Rettungsnachen mit Fahrgeschirr;

#### 3. auf Schiffen über 200 Tonnen Tragfähigkeit und auf allen Dampfschiffen:

- l) eine Leckpumpe für je drei durch wasserdichte Schotten abgestellte Räume und
- m) ein oder mehrere Leckkleider;

4. auf Dampfschiffen weiter:

- n) eine Signalglocke von solcher Größe und Tonstärke, daß die mit der Glocke zu gebenden Zeichen auf größere Entfernung vernehmbar sind,
- o) ein Signalböller,
- p) ein Notsteuer,
- q) eine genügende Feuerlöscheinrichtung (bei Dampfschiffen tunlichst mit einer Dampfpumpe verbunden),
- r) eine Kiste mit Heilmitteln,
- s) ein zweiter Rettungsring mit Leine.

Weitere als vorstehend unter a) bis s) aufgeführte Gegenstände sind in das Schiffs-Attest nicht aufzunehmen.

Hinsichtlich der Anbringung des Namens und Heimatsorts der Schiffe an deren Längsseiten müssen die bezüglichen Vorschriften der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung, bei Fahrzeugen ohne eigene Triebkraft unter 15 Tonnen Tragfähigkeit die etwa besonders erlassenen Polizeivorschriften beobachtet sein.

§ 10. Bemannung.

Hinsichtlich der Festsetzung der Bemannung hat die Untersuchungs-Kommission nach besonderer Anweisung\*) zu verfahren.

§ 11. Fahrgäste auf Personendampfschiffen.

Die größtzulässige Anzahl von Fahrgästen auf Personendampfschiffen ist von der Untersuchungs-Kommission nach besonderer Anweisung\*\*) festzustellen, im Schiffs-Attest einzutragen und an geeigneten Stellen auf und unter Deck deutlich sichtbar anschreiben zu lassen.

§ 12. Rhein-Seeschiffe.

Rhein-Seeschiffe, d. h. Schiffe, welche zur See- und Küstenfahrt zugelassen sind und ihre Tauglichkeit hierzu durch ein Klassifizierungszeugnis des Schiffs-Klassifikationsunternehmens „Germanischer Lloyd“ zu Berlin oder einer anderen seitens sämtlicher Uferstaaten als zuständig anerkannten Klassifikationsgesellschaft\*\*\*) nachweisen, gelten für die Dauer der Gültigkeit dieses Zeugnisses ohne weitere Untersuchung auch als genügend tauglich, ausgerüstet und bemannt zur Befahrung des Rheins. Dieselben sind jedoch, insofern an denselben keine Tiefgangslinie angebracht ist, auf der ersten Fahrt auf dem Rhein einer Schiffsuntersuchungs-Kommission vorzuführen, welche die höchst zulässige Einsenkungstiefe des Schiffes vorschriftsmäßig mittels Klammern zu bezeichnen, die dieser Einsenkungstiefe entsprechende Tragfähigkeit in Registertonnen abzuschätzen und das Schiffs-Attest auszustellen hat (§ 15).

\*) Siehe Seite 291. \*\*) Siehe Seite 294. \*\*\*) Als solche sind neuerdings die Gesellschaften „Niederlandsche Vereeniging van Assecuradeuren te Amsterdam“ „Britisch Lloyd“ in London und „Veritas“ in Paris anerkannt worden.

Die Bestimmungen in Absatz 1 finden entsprechende Anwendung auf Lustfahrzeuge der Seeschifffahrt, welchen die Flagge des Kaiserlichen Yacht-Klubs zu Kiel oder einer anderen seitens des Uferstaates der befahrenen Strecke als zuständig anerkannten Gesellschaft verliehen worden ist.\*)

### § 13. Nachuntersuchungen.

Die Untersuchung ist nach jeder wesentlichen Veränderung oder Ausbesserung des Schiffes, durch welche dessen Einenkungstiefe bei leerem Zustand verändert wird, insbesondere auch nach Erneuerung von Inhölzern oder Rippen, sowie außerdem auf Verlangen des Befrachters zu wiederholen und das Ergebnis in dem Schiffs-Attest zu verzeichnen. (Artikel 22 Absatz 4 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte und Schluß-Protokoll hierzu Ziffer 5, Lit. B.)

Auch kann jede Ufer-Regierung, wenn sie es für angemessen erachtet, eine Untersuchung auf ihre Kosten vornehmen lassen. (Artikel 22 Absatz 5 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte.)

### § 14. Untersuchungs-Verhandlung.

Ueber das Ergebnis der Untersuchung ist eine Verhandlung nach Anlage B aufzunehmen, die von sämtlichen Kommissionsmitgliedern, welche bei der Untersuchung mitgewirkt haben, zu vollziehen ist.

### Schiffs-Atteste.

#### § 15. Ausfertigung der Schiffs-Atteste.

Auf Grund der Untersuchungs-Verhandlung ist mit Ausnahme der im folgenden Absatz angegebenen Fälle das Schiffs-Attest nach Anlage C auszustellen, von dem Vorstande der Untersuchungs-Kommission unter Beifügung des Dienstsiegels zu unterzeichnen und dem Antragsteller auszuhändigen.

Für Rhein-Seeschiffe (§ 12) ist das Schiffs-Attest nach Anlage D auszustellen.\*\*)

#### § 16. Verfahren bei Abschätzung bereits untersuchter Schiffe.

Wenn eine Untersuchungs-Kommission veranlaßt wird, die Tragfähigkeit eines mit Schiffs-Attest versehenen Schiffes abzuschätzen, sei es, weil der Eigner eines geeichten Schiffes unter Verzicht auf eine Neuvermessung die Abschätzung der Tragfähigkeit beantragt, sei es, daß es sich um eine Nachuntersuchung nach § 13 handelt, so ist die Angabe der Tragfähigkeit sowohl im Schiffs-Attest, als auch auf dem vordersten Paar der Einenkungsklammern (§ 7) mit dem Ergebnisse der neuen Abschätzung in Uebereinstimmung zu bringen.

\*) Abs. 2 ist am 1. Oktober 1906 in Kraft getreten.

\*\*) Abs. 2 in der seit 1. Oktober 1906 gültigen Fassung.



Außerdem ist bei geeichten Schiffen das hinterste Paar der Einsenkungsklammern (Eichplatten), auf welchen die Eintragungsmarke aufgestempelt ist, zu beseitigen und durch Klammern ohne Stempel zu ersetzen. Die steuerbordseits am Hinterschiff in Farbe aufgemalte Eintragungsmarke ist ebenfalls zu entfernen, auch sind die steuerbordseits in die Schiffswand des Vorderschiffes eingehauenen Marken durch Einstemmen eines wagrechten Striches unkenntlich zu machen.

Der Eichschein ist einzuziehen, mit dem Ungültigkeitsvermerke zu versehen und auch im Schiffs-Attest die Ungültigkeitserklärung des Eichscheins zu vermerken. Alsdann ist der ungültige Eichschein an dasjenige Schiffs-Eichamt, welches denselben ausgestellt hat, zur Kenntnis und Löschung in diesem Register einzusenden.

### § 17. Änderungen im Schiffs-Attest.

Änderungen in der Person des Schiffseigners oder des Namens des Schiffes dürfen nur auf Grund des vorgelegten Schiffsbriefes oder bei ausländischen Schiffen in Ermangelung eines solchen auf Grund sonstiger Urkunden von dem Vorstand der Untersuchungs-Kommission, bei welcher das Schiff untersucht und eingetragen ist, im Schiffs-Attest sowie in der betreffenden Untersuchungs-Verhandlung nachgetragen werden.

Sind solche Angaben auch im Eichschein zu berichtigen, so ist hierzu nur das Schiffs-Eichamt, welches den Eichschein ausgestellt hat, zuständig.

Änderungen im Schiffs-Attest bezüglich der Einsenkungstiefe, Ausrüstung, Bemannung usw. dürfen nur von derjenigen Untersuchungs-Kommission, welche das Schiffs-Attest ausgestellt hat, vorgenommen werden, sofern nicht eine wiederholte Untersuchung auf Grund von Art. 22 Abs. 4 oder 5 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte stattgefunden hat.

Bei stattgehabter Neueichung des Schiffes darf jedoch die erforderliche Änderung im Schiffs-Attest durch das betreffende Schiffs-Eichamt erfolgen, es muß aber dem Vorstand der Untersuchungs-Kommission, welche das Schiffs-Attest ausgestellt hat, unverzüglich hiervon Mitteilung gemacht werden.

### § 18. Ungültigkeitserklärung von Schiffs-Attesten.

Wenn für ein Schiff ein neues Schiffs-Attest ausgestellt wird, so ist das alte einzuziehen und mit Ungültigkeitsvermerk zu versehen, in dem neuen Schiffs-Attest ist ein entsprechender Vermerk einzutragen. Falls das alte Schiffs-Attest verloren gegangen ist, muß dies auf dem neuen Attest vermerkt und zugleich angegeben werden, daß das alte Attest für ungültig erklärt wird.

Von jeder Ungültigkeitserklärung eines Schiffs-Attestes ist dem Vorstand derjenigen Untersuchungs-Kommission, welche das Attest ausgestellt hat, Mitteilung zu machen.

### § 19. Verweigerung des Schiffs-Attestes.

Ergeben sich bei der Untersuchung eines Schiffes Mängel, so wird zu deren Beseitigung eine angemessene Frist gesetzt und das Schiffs-Attest erst nach Behebung der Mängel ausgehändigt.

Wird die Ausstellung des Schiffs-Attestes aus irgend einem Grunde abgelehnt, so ist dies dem Betreffenden durch den Vorstand der Untersuchungs-Kommission schriftlich mitzuteilen.

### Geschäftsführung.

#### § 20. Führung der Bücher.

Die Schiffsuntersuchungs-Kommission hat zu führen:

1. Eine Sammlung der Untersuchungs-Verhandlungen mit fortlaufender Nummernfolge;
2. Ein Schiffsverzeichnis nach Anlage F, in welches die Schiffs-Atteste mit fortlaufender Nummernfolge eingetragen sind;
3. Eine Nachweisung der Einnahmen und Ausgaben.

#### § 21. Benachrichtigung der Behörden.

Die Untersuchungs-Kommission hat dem zuständigen Rheinschiffahrtsinspektor, sowie den von ihrer Landesregierung bezeichneten Behörden vierteljährlich ein Verzeichnis aller Erteilungen, Berichtigungen oder Ungültigkeitserklärungen von Schiffs-Attesten einzusenden.

#### § 22. Einsicht der Akten.

Die Kommission hat anderen Behörden und Beteiligten die Einsicht in ihr Schiffsverzeichnis und die Untersuchungs-Verhandlungen, sowie die Entnahme von Abschriften aus denselben zu gestatten. Auch ist solchen Behörden und Beteiligten auf Wunsch nähere Auskunft zu geben.

### Gebühren.

#### § 23.

Der Eigner des untersuchten Schiffes hat — den in § 13 Abs. 2 vorgesehenen Fall ausgenommen — für die durch die Untersuchung entstehenden Kosten, auch im Falle der Einstellung des Verfahrens, aufzukommen.

Diese Kosten bestehen aus:

1. den wirklichen Auslagen für die Bezeichnung der höchstzulässigen Einsenkung und für das Schiffs-Attest;
2. den Gebühren der Kommission.

Diese Gebühren betragen:

für hölzerne oder eiserne Segelschiffe bis zu 200  
Tonnen Tragfähigkeit 15 Mark,

für hölzerne Segelschiffe über 200 Tonnen Tragfähigkeit  
25 Mark,  
für eiserne Segelschiffe über 200 Tonnen Tragfähigkeit  
30 Mark,  
für Dampfschiffe bis zu 40 qm Kesselheizfläche 40 Mark,  
über 40 " " 50 Mark.

Für Ausstellung von Schiffs-Attesten für Rhein-Seeschiffe, sowie für die Erneuerung von Einsenkungsklammern, sofern damit nicht andere Untersuchungsgeschäfte verbunden sind, werden die Gebühren auf  $\frac{1}{5}$  ermäßigt\*).

In diesen Fällen brauchen nur zwei Mitglieder der Kommission mitzuwirken.

Für alle Nachuntersuchungen und für den Fall, daß eine bereits begonnene oder angesetzte Untersuchung abgebrochen werden muß, kommen nur  $\frac{2}{5}$  der Gebühren in Rechnung.

Für Ausstellung eines Duplikates des Schiffs-Attestes ist eine Schreibgebühr von 50 Pfennig zu entrichten.

Die Aushändigung des Schiffs-Attestes kann bis nach erfolgter Entrichtung der schuldigen Gebühren usw. verweigert werden, auch kann die Kommission vor der Untersuchung einen Vorschuß in der Höhe der mutmaßlichen Gebühren usw. verlangen.

Als bald nach der Untersuchung hat der Vorstand die Kosten zu ermitteln und deren Erhebung zu veranlassen.

In der Untersuchungs-Verhandlung sowohl, als im Schiffs-Attest sind die Kosten zu vermerken.

Findet auf Antrag des Schiffseigners oder Schiffsführers (§ 4 Abs. 4) oder auf eine behördliche Anordnung (§ 13 Abs. 2) eine Untersuchung außerhalb des Sitzes der Untersuchungs-Kommission statt, so sind für den Vorstand und die Mitglieder der Kommission Tagegelder und Reisekosten besonders zu vergüten.

Ueber die Art und Weise der Verrechnung der Kosten der Schiffsuntersuchungen, über die Verwendung und Verteilung der Gebühren, sowie über die Höhe der Tagegelder und Reisekosten der Kommissionsmitglieder trifft die Aufsichtsbehörde die erforderlichen Bestimmungen.

Im Falle der Beschwerde werden die aufgestellten Liquidationen von der Aufsichtsbehörde der Schiffsuntersuchungs-Kommission festgestellt.

### Schlussbestimmungen.

#### § 24.

Vorstehende Ordnung tritt am 1. April 1905 in Kraft.

Anmerkung. Mit der Prüfung der Schiffsdampfkessel haben sich die Schiffsuntersuchungs-Kommissionen nicht zu befassen.

\*) Abs. 4 in der seit 1. Oktober 1906 gültigen Fassung.



Die für **Niederland** durch den Königl. Beschluß vom 26. Oktober 1906 erlassenen und mit dem 15. November 1906 in Kraft gesetzten Bestimmungen betr. die Sachverständigen-Kommissionen für die Rheinschiffahrt sowie die Rheinschiffer-Patente und Schiffs-Atteste (s. auch S. 256) haben, soweit sie die Schiffsuntersuchung betreffen, folgenden Wortlaut:

Art. 1. In jeder der Gemeinden Amsterdam, Rotterdam und Dordrecht wird eine Sachverständigen-Kommission für die Rheinschiffahrt eingesetzt, wovon die Mitglieder durch Unseren mit der Durchführung dieses Beschlusses beauftragten Minister ernannt und entlassen werden.

Die Ernennung findet jedesmal für eine Zeitdauer von fünf Jahren statt.

Vor Ernennung jedes der in dem folgenden Artikel unter 2 und 3 erwähnten Sachverständigen und deren Stellvertreter empfängt der genannte Minister eine Empfehlung von mindestens 2 Personen, bezeichnet durch die in ihrer Gemeinde ansässige Rheinschiffahrts-Kommission.

Art. 2. Die Kommission der Sachverständigen wird zusammengesetzt aus:

1. dem Hafenmeister der Gemeinde oder einem anderen Beamten als Vorsitzender;
2. einem Schiffsbaukundigen, der mit dem Bau von Holz- und Eisenschiffen, sowie mit der Schiffsdampfmaschine vertraut ist, oder einem Schiffsbaukundigen, der mit dem Bau von Holz- und Eisenschiffen und einem zweiten Sachverständigen, der mit der Schiffsdampfmaschine vertraut ist. Bei zeitweiliger Abwesenheit des Vorsitzenden vertritt das an Jahren älteste Mitglied seine Stelle;
3. einem Schiffahrtskundigen, der mit der Schiffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen bekannt und im Besitze des Rheinschiffer-Patents ist.

Für jeden der unter 2 und 3 genannten Sachverständigen ist ein Stellvertreter zu bestellen.

Der Vorsitzende trägt dafür Sorge, daß die Verwaltung in der durch diesen Beschluß vorgeschriebenen Weise geführt wird und leitet die Arbeiten der Kommission.

Die Arbeit des unter 2 genannten zweiten Sachverständigen, der mit der Schiffsdampfmaschine bekannt ist, beschränkt sich ausschließlich auf die Untersuchung von Dampfschiffen.

Die Arbeit der stellvertretenden Mitglieder beschränkt sich auf die Untersuchung des Schiffes und eventuell der Dampfmaschine.

Bei zeitweiliger Abwesenheit des Vorsitzenden werden seine Geschäfte von einem der anderen Mitglieder besorgt.

Art. 3. Bevor es seine Ernennung annimmt, legt jedes Mitglied und stellvertretendes Mitglied der Sachverständigen-Kommission vor dem Bürgermeister der Gemeinde einen Eid (Gelübde) ab, daß es die Arbeiten, welche ihm als Mitglied der Sachverständigen-Kommission obliegen, auf Grund der darauf Bezug habenden oder des näheren angegebenen gesetzlichen Vorschriften, mit gewissenhaftem Eifer, unbedingter Unparteilichkeit und Ehrlichkeit, nach seinem besten Wissen wahrnehmen wird.

Art. 4. Die Sachverständigen-Kommissionen sind verpflichtet, den Vorschriften, welche von Unserem, mit der Durchführung dieses Beschlusses beauftragten Minister unmittelbar oder durch Vermittlung der in ihrem Standorte ansässigen Rheinschiffahrts-Kommissionen gegeben werden, Folge zu leisten und dem Rheinschiffahrtsinspektor die von ihm verlangte Auskunft und Angaben zu verschaffen.

Art. 5. Die Sachverständigen-Kommissionen unterstehen weiter der Aufsicht der in ihrem Standorte ansässigen Rheinschiffahrts-Kommissionen.

Der Vorsitzende der Rheinschiffahrts-Kommissionen hat die Befugnis, die Kommission von Sachverständigen, ganz oder teilweise, so oft einzuberufen und zu hören, als er es im Interesse der Rheinschiffahrt für nötig erachtet.

Die Kommission von Sachverständigen ist verpflichtet, der Rheinschiffahrts-Kommission die Auskunft zu verschaffen, welche von derselben verlangt wird.

Art. 14. Die Eigentümer oder Schiffer der kraft des Art. 22 der rev. Rheinschiffahrts-Akte zu untersuchenden Schiffe (wozu auch Baggermaschinen und sonstige zu Arbeitszwecken dienende Fahrzeuge gerechnet werden) wenden sich zur Erlangung eines Schiffs-Attestes schriftlich an eine der oben genannten Sachverständigen-Kommissionen.

Bei dem Ansuchen muß der Eichschein vorgelegt werden; bei Ermangelung desselben oder insoweit derselbe davon keine Erwähnung macht, muß angegeben werden:

1. Name und Heimatsort des Schiffes;
2. Name und Wohnort des Schiffseigners;
3. die Schiffsgattung;
4. Ort und Jahr der Erbauung;
5. die Bauart (ob Holz, Metall oder gemischt);
6. die Rheinstrecke, für welche das Schiffs-Attest nachgesucht wird;
7. die annähernde Tragfähigkeit;
8. bei Dampfschiffen: die Zahl der effektiven Pferdestärken mit Vorlage der Kesselpapiere.

Das zu untersuchende Schiff ist von dem Schiffsführer an der von der Kommission bezeichneten Stelle in unbefrachtetem und reinem Zustande vorzuführen und muß mit der vollen Ausrüstung, die ihm der Schiffer geben will, versehen sein.

Der Schiffsführer hat bei der Untersuchung und der Anbringung der Einsenkungsklammern die erforderliche Beihilfe zu leisten und dazu einen starken Ruder Kahn mit 2 Mann zur Verfügung zu stellen.

Auf Antrag des Schiffseigners oder Schiffsführers kann die Untersuchung auch an einem Orte außerhalb des Sitzes der Sachverständigen-Kommissionen vorgenommen werden.

Art. 15. Aufgabe der Kommission ist, das vorgeführte Schiff für denjenigen Teil der Rheinschiffahrt, für welchen es bestimmt ist, auf seine Tauglichkeit zu prüfen, die höchstzulässige Einsenkungstiefe festzusetzen und die Einsenkungsklammern anbringen zu lassen, die Tragfähigkeit, falls das Schiff nicht geeicht ist, abzuschätzen und die genügende Ausrüstung zu bestimmen.

Art. 16. Die Kommission hat bei allen Schiffen zu untersuchen, ob das Schiff dauerhaft gebaut und dicht, die Stärke der Quer- und Längsversteifungen genügend ist, und das Steueruder und die Steuervorrichtung sich in gutem Zustande befinden.

Bei eisernen Schiffen von mehr als 200 t Gehalt ist noch festzustellen, ob das Schiff hinreichend mit wasserdichten Querwänden (Schotten) versehen ist.

Bei Dampfschiffen ist außerdem zu prüfen, ob

- a) der Bau der Maschine eine andauernd sichere Tätigkeit erwarten läßt und nach ihrer Aufstellung und Verbindung mit dem Schiffskörper nicht zu befürchten steht, daß ihre Tätigkeit einen nachteiligen Einfluß auf das Schiff ausüben wird;
- b) die Maschinenkammer genügend groß und von den Kajüten und den Laderäumen durch wasserdichte eiserne Schotten getrennt ist;
- c) die Treppen und Geländer auf Deck und außenseits gehörig sicher, die Oeffnungen auf Deck zu den Laderäumen, der Maschinenkammer usw. mit Vorkehrung zur Verhütung von Unglücksfällen ausreichend und — bei Raddampfern — die Türen zu den Radkasten gut verschließbar eingerichtet sind;
- d) die Verbindung zwischen der Kommandobrücke (Steuerstuhl) und dem Maschinenraum zuverlässig und neben dem Sprachrohr bei größeren Dampfschiffen noch eine weitere Einrichtung (Telegraph, Klingelzug usw.) zur Verständigung zwischen Schiffsführer und Maschinisten vorhanden ist;



- e) die vorgeschriebenen Kesselpapiere an Bord und in Ordnung sind, über deren Befund ein Vermerk in die Untersuchungs-Verhandlung aufzunehmen ist.

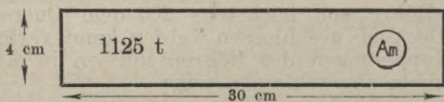
Kastenschiffe, in welchen Petroleum oder dessen Destillationsprodukte befördert werden, müssen aus Eisen oder Stahl gebaut sein und den nachstehenden Anforderungen genügen:

- a) das Schiffsgefäß und die Kasten (Laderäume) müssen vollkommen undurchlässig sein und über jeder Abteilung der Laderäume muß ein dicht verschließbares Mannloch angebracht sein; die Nietung muß durchweg sehr sorgfältig ausgeführt sein;
- b) zwischen Kajütenräumen und Kasten muß ein Zwischenraum von mindestens 0,5 m Weite vorhanden sein. Beträgt dieser Abstand weniger als 1 m, so muß der Kajütenraum mittels einer undurchlässigen eisernen oder stählernen Schotte gegen den Kasten abgeschlossen sein;
- c) Poller, Masten und Ausrüstungsstücke müssen so angebracht sein, daß durch den Gebrauch die Kastengewandungen nicht undicht werden können;
- d) Wandungen und Decken der Kasten müssen aus Eisen oder Stahl hergestellt sein;
- e) der Fassungsraum eines Kastens darf 150 cbm nicht überschreiten;
- f) die Kasten dürfen unter sich je durch eine Oeffnung oder Röhre von höchstens 200 qcm Querschnitt, die vom Deck aus geschlossen werden kann, verbunden sein. Die Kuppelungen der Röhren müssen in Kasten oder Trommeln abgeschlossen sein;
- g) Die Kasten müssen eine wirksame Oberflächenventilation haben, wobei die Ventilatoren durch Kappen gedeckt und mit Davy'scher Gaze versehen sein sollen;
- h) das Schiff muß mit hölzernem Ueberdeck versehen sein, welches so eingerichtet sein soll, daß genügend frische Luft zwischen dem eisernen oder stählernen und dem hölzernen Deck sich bewegen kann;
- i) die Schornsteine der Kambüsen müssen mit Funkenfängern versehen sein;
- k) die Schiffswand muß oberhalb der Wasserlinie einen um das ganze Fahrzeug laufenden, hellblauen Anstrich von 30 cm Höhe haben;
- l) zum Anlegen müssen Ketten oder Drahtseile vorhanden sein, deren zur Festlegung am Lande dienende Enden behufs rascher Freimachung des Schiffes mit einem Hanfseil oder einer anderen sofort lösbaren Einrichtung versehen sind.

Art. 17. Ist bei der Untersuchung das Schiff zur Befahrung der Rheinstrecke, für welche es bestimmt ist, für tauglich befunden oder muß es auf Grund des Art. 23 ohne weitere Untersuchung als tauglich angesehen werden, so hat die Kommission die höchstzulässige Einsenkungstiefe des Schiffes in beladenem Zustande festzusetzen und mittels eiserner Klammern von 30 cm Länge und 4 cm Höhe zu bezeichnen. Ausgenommen hiervon sind die Rhein-Seeschiffe im Sinne des Art. 23, insofern an denselben eine Tiefganglinie angebracht ist (vgl. Art. 23 Satz 2).

Die Klammern sind an den beiden Schiffsseiten symmetrisch und paarweise so anzubringen, daß ihre Unterkanten in der Linie des Wasserspiegels bei der zulässig tiefsten Einsenkung liegen. Schiffe bis 40 m Länge erhalten beiderseits 2 Einsenkungsklammern ungefähr in den Endpunkten des ersten und zweiten Drittels der Schiffslänge; Schiffe über 40 m Länge oder Schiffe von geringerer Länge erhalten auf ausdrücklichen Wunsch des Schiffseigners beiderseits 3 Klammern in der Mitte und in einer Entfernung von ungefähr  $\frac{1}{6}$  der Schiffslänge vom Vorder und Hintersteven. Hierbei ist darauf zu achten, daß die Klammern nicht durch Schwerter, Radkasten oder andere feste Teile des Schiffes verdeckt werden.

Auf das vorderste Klammernpaar sind in 2 bis  $2\frac{1}{2}$  cm hohen lateinischen Schriftzeichen und arabischen Ziffern aufzustempeln: nach vorn innerhalb eines Ringes die Erkennungsbuchstaben der Kommission von Sachverständigen;



nach hinten die Tragfähigkeit des Schiffes in Tonnen nach Angabe des Eichscheines oder nach der Abschätzung der Kommission;

bei Rhein-Seeschiffen, die mit einem Klassifizierungszeugnis einer seitens sämtlicher Uferstaaten als zuständig anerkannten Klassifikationsgesellschaft\*) versehen sind, der Nettoraumgehalt in Registertonnen.

Bei der Bestimmung der Höhenlage der Unterkanten der Einsenkungsklammern ist nach den Vorschriften der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung zu verfahren.

Unbeschadet der in vorstehendem erwähnten Vorschriften ist bei Dampfschiffen die auf mindestens 30 cm zu bemessende Freibordhöhe abwärts von der Unterkante der tiefstgelegenen Fenster oder solcher Schiffswandöffnungen zu rechnen, welche unmittelbar in den Schiffsraum führen. Feste „Patrijspoorten,“

\*) s. Anmerkung \*\*\*) zu S. 275.

(„Einsätze“) von genügend starkem Glas in der Schiffswand gelten als festes Bord.

Art. 18. Wenn bei schon geeichten Fahrzeugen die Kommission eine andere Einsenkungslinie anweist als die vom Schiffsvermesser angenommene, läßt sie die von ihr angewiesene Linie durch Klammern bezeichnen nach der Vorschrift des Art. 17 und bestimmt sie die dieser Einsenkung entsprechende Tragfähigkeit. Die seitens des Schiffsvermessers angebrachten Eichplatten und Marken werden unberührt gelassen. Diese Tragfähigkeit wird auf dem Schiffs-Attest erwähnt.

Art. 19. Die Kommission hat die der größten zulässigen Einsenkungstiefe eines Schiffes entsprechende Tragfähigkeit in Ermangelung einer Eichung durch Abschätzung festzusetzen. Die Tragfähigkeit eines Segelschiffes ist zu berechnen aus dem Produkt der größten Länge des Schiffes zwischen Vorder- und Hintersteven (das Steuerruder nicht einbegriffen), der größten Breite mittschiffs, der gemittelten Ladehöhe zwischen der Leerebene und der Ebene der höchstzulässigen Einsenkung und einer der Völligkeit des Schiffes entsprechenden Erfahrungszahl, welche je nach der Bauart des Schiffes zwischen 0,88 für vollgebaute und 0,80 für scharf und schlank gebaute Schiffe anzunehmen ist.

Als Ebene der leeren Einsenkung ist zu betrachten die Ebene, entsprechend der von dem Fahrzeuge eingenommenen Lage, wenn nur vorhanden ist:

1. das Geräte, der Mundvorrat und die Mannschaft, welche zur Fahrt erforderlich sind;
2. das Wasser, das nicht durch Ausschöpfen in der üblichen Weise aus dem Raum entfernt werden kann, und
3. wenn das Fahrzeug ein Dampfschiff ist, das sich auf der üblichen Höhe im Kessel befindliche Wasser.

Bei Dampfschiffen bleibt es dem Ermessen der Kommission anheimgestellt, die Tragfähigkeit auf andere geeignete Weise abzuschätzen.

Werden Fahrzeuge mit abgeschätzter Tragfähigkeit späterhin vermessen, so ist das Schiffs-Attest, wo nötig, je nach dem Ergebnis dieser Vermessung abzuändern.

Art. 20. Hinsichtlich der Ausrüstung hat die Kommission zu untersuchen und zu bestimmen:

- a) welche Segel für die im Schiffs-Attest zu bezeichnende Rheinstrecke notwendig sind;
- b) Anzahl, Länge, Stärke und Gewicht der erforderlichen Anker, Ketten und Taue nach Maßgabe der Anweisungen in der Anlage;\*)
- c) die sonst erforderlichen Gegenstände.

\*) s. „Anleitung“ S. 189—190.



Es müssen vorhanden sein:

1. auf allen Schiffen:

- a) die in der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung oder in den besonderen Verordnungen über die Beförderung von Spreng- und feuergefährlichen Stoffen vorgeschriebenen Signallaternen, Flaggen und Döpper;
- b) ein Sprachrohr;
- c) ein Laufsteg;
- d) eine Leckpumpe, welche bei Schiffen unter 50 t Tragfähigkeit durch eine oder mehrere Wasserschöpfeln ersetzt werden kann;
- e) Korksäcke, Reibhölzer und Schooren;
- f) ein Rettungsring mit Leine;
- g) kleines Fahrgeschirr;
- h) eine Vorschrift über die Behandlung von anscheinend Ertrunkenen;
- i) ein Abdruck der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung und der Unfallverhütungs-Vorschriften.

2. auf Schiffen über 50 t Tragfähigkeit und auf allen Dampfschiffen:

- k) ein Rettungsnachen mit Fahrgeschirr;

3. auf Schiffen über 200 t Tragfähigkeit und auf allen Dampfschiffen:

- l) eine Leckpumpe für je 3 durch wasserdichte Schotten abgeteilte Räume;

- m) ein oder mehrere Leckkleider;

4. auf Dampfschiffen weiter:

- n) eine Signalglocke von solcher Tonstärke, daß die mit der Glocke zu gebenden Zeichen auf größere Entfernung vernehmbar sind;
- o) ein Signalböller;
- p) ein Notsteuer;
- q) eine genügende Feuerlöschrichtung (bei Dampfschiffen tunlichst mit einer Dampfpumpe verbunden);
- r) eine Kiste mit Heilmitteln;
- s) ein zweiter Rettungsring mit Leine.

Weitere als vorstehend unter a) bis s) aufgeführte Gegenstände sind in das Schiffs-Attest nicht aufzunehmen.

Hinsichtlich der Anbringung des Namens und Heimatsorts des Schiffes an den beiden Längsseiten müssen die bezügl. Vorschriften der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung beobachtet sein.

Art. 21. Für die Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 15 t (300 Ztr.) oder mehr, welche den Rhein oberhalb Duisburg befahren, wird die Art und die Anzahl der Besatzung seitens der Kommission von Sachverständigen nach besonderer Anweisung festgesetzt und in das Schiffs-Attest eingetragen.

Art. 22. Die größtzulässige Anzahl von Fahrgästen auf Personendampfschiffen, welche den Rhein oberhalb der Spijkschen Fähre befahren, ist von der Sachverständigen-Kommission nach besonderer Anweisung festzustellen, im Schiffs-Attest einzutragen und an geeigneten Stellen auf und unter Deck deutlich sichtbar bekannt zu machen.

Art. 23. Rhein-Seeschiffe, d. h. Schiffe, welche zur See- und Küstenfahrt zugelassen sind und ihre Tauglichkeit hierzu durch ein Klassifizierungszeugnis einer seitens sämtlicher Uferstaaten als zuständig anerkannten Klassifikationsgesellschaft nachweisen\*), gelten für die Dauer der Gültigkeit dieses Zeugnisses ohne weitere Untersuchung auch als genügend tauglich, ausgerüstet und bemannt zur Befahrung des Rheins. Dieselben sind jedoch, insofern an denselben keine Tiefgangslinie angebracht ist, auf der ersten Fahrt auf dem Rhein einer Sachverständigen-Kommission vorzuführen, welche die höchstzulässige Einsenkungstiefe des Schiffes vorschriftsmäßig mittels Klammern zu bezeichnen, die dieser Einsenkungstiefe entsprechende Tragfähigkeit in Registertonnen abzuschätzen und das Schiffs-Attest auszustellen hat.

Die Bestimmungen im ersten Absatz finden ebenso Anwendung auf Seeyachten, denen die Flagge des Kaiserlichen Yachtklubs in Kiel oder die Flagge eines anderen seitens des Uferstaates der zu befahrenden Flußstrecke als offiziell anerkannten Vereins verliehen worden ist.

Art. 24. Ueber das Ergebnis der Untersuchung wird eine Verhandlung aufgestellt, welche von sämtlichen Kommissionsmitgliedern, welche bei der Untersuchung mitgewirkt haben, unterzeichnet werden muß.

Auf Grund dieser Verhandlung wird das Schiffs-Attest nach Unterzeichnung seitens des Vorsitzenden und Beifügung des Dienstsiegels dem Antragsteller ausgehändigt.

Art. 25. Die Untersuchung ist nach jeder wesentlichen Veränderung oder Ausbesserung des Schiffes, durch welche dessen Einsenkungstiefe bei leerem Zustand verändert wird, insbesondere auch nach Erneuerung von Inhölzern und Spanten, sowie außerdem auf Verlangen des Befrachters zu wiederholen und das Ergebnis in der bezügl. Verhandlung nachzutragen (Art. 22 Abs 4 der rev. Rheinschiffahrts-Akte und Schlußprotokoll hierzu Ziff. 5, B).

\*) s. Anmerkung \*\*\*) zu S. 275.

Art. 26. Aenderungen in der Person des Schiffseigners oder des Namens des Schiffes dürfen nur auf Grund rechtsgültiger Urkunden von dem Vorsitzenden der Sachverständigen-Kommission, bei welcher das Schiff untersucht und eingetragen ist, im Schiffs-Attest, sowie in der betr. Verhandlung nachgetragen werden.

Aenderungen im Schiffs-Attest bezügl. der Einsenkungstiefe, Ausrüstung usw. dürfen nur von derjenigen Sachverständigen-Kommission, welche das Schiffs-Attest ausgestellt hat, vorgenommen werden, sofern nicht eine wiederholte Untersuchung auf Grund von Art. 22 Abs. 4 oder 5 der rev. Rheinschiffahrts-Akte stattgefunden hat.

Art. 27. Ergeben sich bei der Untersuchung eines Schiffes Mängel, so wird zu deren Beseitigung eine angemessene Frist gesetzt und das Schiffs-Attest erst nach Behebung der Mängel ausgehändigt.

Wird die Ausstellung des Schiffs-Attestes aus irgend einem Grunde abgelehnt, so ist dies dem Betreffenden durch den Vorsitzenden der Kommission schriftlich mitzuteilen.

Art. 28. Falls ein Rheinschiffer-Patent oder ein Schiffs-Attest durch irgend eine Ursache verloren gegangen oder unbrauchbar geworden ist, kann sich der Beteiligte behufs Erlangung eines Duplikats schriftlich an diejenige Kommission von Sachverständigen wenden, welche das Patent oder Attest ausgestellt hat, zutreffenden Falls unter Vorlage des unbrauchbar gewordenen Exemplars.

Der Grund der Ausstellung wird auf dem Duplikat erwähnt.

Art. 29. Die Rheinschiffer-Patente und Schiffs-Atteste sind von dem Schiffsführer auf erstes Anfragen der Polizei- oder Hafenbeamten sowie der übrigen in dem Königl. Erlaß vom 27. April 1896 (Staatsblatt Nr. 74) bezeichneten Beamten vorzuzeigen.

Art. 30. Die auf Grund der bisher geltenden Bestimmungen ausgestellten Rheinschiffer-Patente und die Schiffs-Atteste für diejenigen Fahrzeuge, welche den Rhein nicht oberhalb Duisburg befahren, behalten ihre Gültigkeit. Die nähere Untersuchung, der diejenigen Fahrzeuge, welche den Rhein oberhalb Duisburg befahren, sich zu unterwerfen haben, wird durch besonders festzusetzende Bestimmungen geregelt.\*)

Art. 31. Die Kommission von Sachverständigen hat zu führen:

1. ein Register der ausgestellten Rheinschiffer-Patente, in welches die Schiffer-Patente mit fortlaufender Nummernfolge eingetragen sind;

\*) s. „Polizeiliche Vorschriften“ S. 297.



2. ein Register von untersuchten Schiffen, in welches die Schiffs-Atteste mit fortlaufender Nummernfolge eingetragen sind;
3. eine Sammlung der Untersuchungs-Verhandlungen mit fortlaufender Nummernfolge;
4. ein perforiertes Register zur Abgabe von Zahlungsscheinen;
5. eine Nachweisung der Einnahmen und Ausgaben.

Von diesen Akten kann seitens des Rheinschiffahrtsinspektors und der Rheinschiffahrts-Kommission Einsicht genommen werden.

Art. 32. Die Kommission von Sachverständigen sendet dem Rheinschiffahrtsinspektor, durch Vermittelung der Rheinschiffahrts-Kommission, vierteljährlich zur Mitteilung an die Regierungen der übrigen Uferstaaten, einen Auszug des in Art. 31, 2 gedachten Registers der im vergangenen Vierteljahr ausgestellten Schiffs-Atteste und derjenigen mit einem Schiffs-Attest versehenen Schiffe, welche einer Neuuntersuchung unterworfen wurden.

Art. 35. Der Beteiligte, auf dessen Ansuchen die Schiffs-Untersuchung stattfindet, trägt davon die Kosten. Diese Kosten bestehen aus:

1. den Auslagen für die Bezeichnung der höchstzulässigen Einsenkung, nämlich für die Lieferung, Anbringung und Befestigung von Einsenkungsklammern, sowie für das Einschlagen von Buchstaben und Ziffern und das Anstreichen jeder Klammer:
 

in hölzernen Schiffen . . . . .	0,60	Gulden
in eisernen und stählernen Schiffen . . . . .	1,20	"
das alleinige Einschlagen von Buchstaben und Ziffern . . . . .	0,30	"
2. die der Kommission zukommende Vergütung:
 

für hölzerne oder eiserne Segelschiffe bis einschl. 200 t . . . . .	9,00	"
für hölzerne Segelschiffe über 200 t . . . . .	15,00	"
" eiserne " " 200 t . . . . .	18,00	"
" Dampfschiffe bis einschl. 40 qm Kessel- heizfläche . . . . .	24,00	"
für Dampfschiffe über 40 qm Kesselheizfläche	30,00	"

Für Ausstellung eines Schiffs-Attestes für Rhein-Seeschiffe und Seeyachten, sowie für die Erneuerung von Einsenkungsklammern, sofern damit nicht andere Untersuchungsgeschäfte verbunden sind, werden die beziehungsweise Gebühren auf  $\frac{1}{5}$  ermäßigt.

Für jede Nachuntersuchung kommen nur  $\frac{2}{5}$  dieser Vergütungsgebühren in Rechnung.

In der Verhandlung ebensowohl wie im Schiffs-Attest sind die Kosten zu vermerken.

Art. 37. Im Falle von Art. 14, letzter Absatz, tragen die Beteiligten die durch die Kommission gemachten Reise- und Verbleibspesen.

Diejenigen Mitglieder der Kommission, welche an der Untersuchung teilnehmen, können in Rechnung stellen:

- a) als Vergütung für Reisekosten: die tatsächlich ausgelegten Transportkosten für die benutzten Beförderungsmittel, sowie das, was darüber hinaus bezahlt wurde für Beförderung von Reisegerätschaften und für Fähr-, Zoll- und Brückengebühren;
- b) als Vergütung von Verbleibkosten 8 Gulden pro 24 Stunden. Teile davon, 12 Stunden oder mehr betragend, werden für ein ganzes, kleinere für ein halbes gerechnet.

Art. 38. Für Ausstellung eines Duplikates oder für Aenderung eines Attestes ist eine Schreibgebühr von 0,30 Gulden zu entrichten.

Die Aushändigung der Schiffs-Atteste kann bis nach erfolgter Entrichtung der schuldigen Gebühren verweigert werden; auch kann die Kommission von Sachverständigen einen Vorschuß in der Höhe dieser Gebühren verlangen.

Art. 39. Ueber alles, was seitens der Kommission von Sachverständigen an die Beteiligten in Rechnung gebracht wird, werden von derselben Zahlungsscheine aus dem perforierten Register ausgehändigt. Keine anderen, als die kraft dieses Beschlusses verschuldeten Kosten dürfen an die Beteiligten in Rechnung gebracht werden.

Art. 40. Die Formulare, welche zur Ausführung der obenstehenden Bestimmungen nötig sind, werden von Unserem mit der Durchführung dieses Beschlusses beauftragten Minister festgesetzt.

Art. 41. Mit Inkrafttreten dieses Beschlusses wird der Königl. Erlaß vom 5. Dezember 1899 (Staatsblatt Nr. 235) außer Kraft gesetzt.

Unser Minister für Landwirtschaft, Gewerbe und Handel wird mit der Durchführung dieses Beschlusses beauftragt, welcher im Staatsblad und zu gleicher Zeit im Nederlandsche Staatscourant zu erscheinen hat und an den Staatsrat in Abschrift mitzuteilen ist.

---

Die in § 10 bzw. Art. 21 der vorstehend zum Abdruck gebrachten Untersuchungs-Ordnung erwähnte besondere Anweisung zur Festsetzung der Bemannung der Rheinschiffe ist von den Deutschen Rheinuferstaaten vereinbart und am 1. Oktober 1906 in Kraft gesetzt worden.

Für Niederland ist die sachlich völlig gleiche, nur im Wortlaut an einigen wenigen Stellen abweichende Anweisung durch Erlaß des Ministers für Landwirtschaft, Gewerbe und Handel vom 15. November 1906 eingeführt worden. Die Anweisung ist somit jetzt für sämtliche Schiffsuntersuchungs-Kommissionen, die Schiffs-Atteste für den Rhein auszustellen berechtigt sind, gleichmäßig maßgebend.

## Anweisung

**für die Schiffsuntersuchungs-Kommissionen hinsichtlich der Festsetzung der Besetzung der den Rhein oberhalb Dulsburg befahrenden Rheinschiffe von 15 Tonnen (300 Zentner) oder mehr Tragfähigkeit.**

Bei der im Schiffs-Attest zu bewirkenden Festsetzung der Mindestbesetzung des Schiffes ist zu beachten, was folgt:

a) für Schiffe ohne eigene Triebkraft.

1. Die Schiffsbesetzung besteht außer dem mit Schiffer-Patent versehenen Schiffsführer (Schiffer) aus Matrosen und Schiffsjungen.

Bei der Festsetzung der Besetzung wird unter „Matrose“ ein Schiffsgehilfe verstanden, welcher über 17 Jahre alt ist und während mindestens 2 Jahren als Schiffsjunge das Schiffergewerbe auf dem Rhein, dessen Seitenflüssen oder auf nicht zum konventionellen Rhein gehörigen niederländischen Flüssen erlernt hat. Schiffsjungen dürfen in die vorgeschriebene Schiffsbesetzung nicht eingerechnet werden, wenn sie nicht schon mindestens 1 Jahr auf Schiffen gedient haben; vorher nur dann, wenn auf dem gleichen Schiffe noch 2 Matrosen dienen.

Andere Bezeichnungen, wie Bootsmann, Schiffsknecht, Vollmatrose, Leichtmatrose, dürfen in dem Schiffs-Attest nicht gebraucht werden.

2. Als Regel sind für Schiffe ohne eigene Triebkraft die nachstehend verzeichneten Mannschaften — außer dem Schiffsführer — als erforderlich zu erachten:

a) für Schiffe von 15 t bis zu 500 t Tragfähigkeit:

1 Matrose,

für Schiffe unter 50 t Tragfähigkeit für die Rheinstrecke oberhalb Worms: 1 Matrose und 1 Schiffsjunge;

b) für Schiffe

über 500 t Tragfähigkeit bis 750 t Tragfähigkeit;

1 Matrose und 1 Schiffsjunge,

über 750 t Tragfähigkeit bis 1000 t Tragfähigkeit:

2 Matrosen,



über 1000 t Tragfähigkeit bis 1500 t Tragfähigkeit:

2 Matrosen und 1 Schiffsjunge,

über 1500 t: 3 Matrosen.

Von dieser Regel darf nur unter besonderen, nachfolgend näher bezeichneten Verhältnissen abgewichen werden.

3. Eine Verstärkung der Besetzung durch Vermehrung der Mannschaft, oder dadurch, daß ein Matrose an die Stelle des Schiffsjungens zu treten hat, darf in Betracht kommen:

a) bei Schiffen von schwerfälliger oder unzweckmäßiger Form oder Einrichtung;

b) bei Schiffen, auf welchen Großsegel gebraucht werden.

4. Eine Verminderung der Besetzung oder der Ersatz eines Matrosen durch einen Schiffsjungens darf mit Ausnahme der unter Ziffer 2a) erwähnten Schiffe unter 50 t Tragfähigkeit in Betracht kommen:

a) bei größeren Schiffen, welche mit außerordentlichen mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der schweren Anker und Schleppstränge, zum Anholen und Absetzen der Schiffe usw. ausgerüstet sind;

b) bei Schiffen, welche nach Angabe des Attestes nur für bestimmte kurze Strecken zugelassen sind, als welche im allgemeinen Strecken von weniger als 50 km angesehen werden.

b) für Dampfschiffe.

5. Die Schiffsbemannung besteht außer dem mit Schiffer-Patent versehenen Schiffsführer aus Matrosen, Schiffsjungens, Maschinisten und Heizern.

Bei der Festsetzung der Besetzung gilt für Matrosen und Schiffsjungens das in Ziffer 1 Bemerkte.

6. Als Regel sind — außer dem Schiffsführer — die nachstehend verzeichneten Mannschaften als erforderlich zu achten:

1. Für Schrauben- und Raddampfer von:

Bis 60 qm Heizfläche		60—120 qm Heizfläche	
1 Matrose	1 Maschinist	1 Matrose	1 Maschinist
—	—	—	1 Heizer
1 Mann	1 Mann	1 Mann	2 Mann
zusammen 2 Mann		zusammen 3 Mann	
120—200 qm Heizfläche			
3 Matrosen	1 Maschinist		
—	2 Heizer		
3 Mann	3 Mann		
zusammen 6 Mann.			

2. Für Schraubendampfer von:

200—320 qm Heizfläche	
3 Matrosen	2 Maschinisten
1 Junge	2 Heizer
4 Mann	4 Mann
zusammen 8 Mann	

Ueber 320 qm Heizfläche	
4 Matrosen	2 Maschinisten
1 Junge	4 Heizer
5 Mann	6 Mann
zusammen 11 Mann	

3. Für Raddampfer von:

200—260 qm Heizfläche	
4 Matrosen	2 Maschinisten
1 Junge	2 Heizer
5 Mann	4 Mann
zusammen 9 Mann	

260—320 qm Heizfläche	
5 Matrosen	2 Maschinisten
1 Junge	4 Heizer
6 Mann	6 Mann
zusammen 12 Mann	

Ueber 320 qm Heizfläche	
6 Matrosen	2 Maschinisten
1 Junge	6 Heizer
7 Mann	8 Mann
zusammen 15 Mann.	

Vorstehende Bestimmungen finden auch auf Güterdampfer Anwendung.

7. Eine Verstärkung des Maschinenpersonals darf in Betracht kommen bei Dampfern, welche durch Vermehrung der Dampfapparate mehr Aufsicht und Bedienung erfordern.

Eine Verminderung der Besetzung an Maschinisten und Heizern darf in Betracht kommen bei Dampfern, welche nach Maßgabe des Attestes nur für kurze Lokalfahrten bestimmt sind und auf welchen dem Maschinisten Zeit bleibt, den Kessel ordnungsmäßig mit zu versehen, ferner — jedoch unbeschadet des geordneten Schichtwechsels — bei Dampfern, deren besondere Bauart oder Einrichtung, insbesondere hinsichtlich der Kessel, der Maschine oder der Heizvorkehrungen eine erleichterte Bedienung ermöglicht.

Eine Verminderung der Besetzung an Matrosen und Schiffsjungen oder der Ersatz eines Matrosen durch einen Schiffsjungen darf in Betracht kommen bei Dampfern, welche mit außerordentlichen mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der Anker und Schleppstränge usw. ausgerüstet sind.

8. Wird im Schiffs-Attest eine stärkere oder geringere Besetzung vorgeschrieben, als sie der Regel, Ziffer 2 und 6 entsprechen würde, so sind die Gründe der Abweichung in der Untersuchungs-Verhandlung anzugeben. Etwaige Beschwerden entscheidet die Aufsichtsbehörde.

Vorstehende Anweisung ist erlassen in:

**Baden** durch Bekanntmachung des Ministeriums des Innern vom 14. September 1906;

**Bayern** durch Bekanntmachung des Staatsministeriums des Innern vom 26. September 1906;

**Elsass-Lothringen** durch Anweisung des Ministeriums für Elsaß-Lothringen, Abteilung für Landwirtschaft und öffentliche Arbeiten vom 31. August 1906.

**Hessen** durch Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 29. August 1906;

**Niederland** durch Erlaß des Ministers für Landwirtschaft, Gewerbe und Handel vom 15. November 1906;

**Preussen** durch Anweisung des Ministers für Handel und Gewerbe vom 24. August 1906;

---

Die in § 11 bzw. Art. 22 der vorstehend zum Abdruck gebrachten Untersuchungs-Ordnung erwähnte besondere Anweisung zur Feststellung der größten zulässigen Anzahl von Fahrgästen auf Personendampfschiffen ist von den Rheinuferstaaten vereinbart und für den deutschen Rhein am 1. Oktober 1906 in Kraft getreten. Für Niederland ist die Anweisung unterm 15. November 1906 erlassen worden; gilt dort jedoch nur für Schiffe, die den Rhein oberhalb der Spijk'schen Fähre befahren. Mit dieser Einschränkung ist sie somit jetzt für sämtliche Schiffsuntersuchungs-Kommissionen, die Schiffs-Atteste für den Rhein auszustellen berechtigt sind, gleichmäßig maßgebend. Zur Durchführung dieser Anweisung ist die Rheinschiffahrts-Polizeiordnung durch einen mit dem 1. Oktober 1906 in Wirksamkeit getretenen § 3a ergänzt worden.

### **Anweisung.**

**Die Feststellung der grössten zulässigen Anzahl von Fahrgästen auf Personendampfschiffen (für Niederland: welche den Rhein oberhalb der Spijk'schen Fähre befahren) des Rheins betreffend.**

§ 1. Gemäß § 11 der am 1. April 1905 in Kraft getretenen Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe (für Niederland: Gemäß Art. 22 des am 15. November 1906 in Kraft getretenen Königl. Beschlusses vom 26. Oktober 1906) liegt der Schiffsuntersuchungs-Kommission die Feststellung der größten zulässigen Anzahl von Fahrgästen auf Personendampfschiffen ob.

Der nach § 4 genannter Ordnung (für Niederland: Art. 4 des ged. Königl. Beschlusses) stattfindenden Anmeldung bei der Untersuchungs-Kommission hat der Eigentümer oder Führer



eines Personendampfschiffes die zur Beurteilung der Größe und der Bauart des Schiffes geeigneten Pläne (Deckpläne, Längenschnitt, Hauptspantquerschnitt) sowie die in § 2 (für Niederland: Art. 2 letzter Abs.) verlangten Skizzen beizufügen.

§ 2. Zur Ermittlung der größten zulässigen Anzahl von Fahrgästen ist zunächst der Flächeninhalt der zum Aufenthalt für Fahrgäste bestimmten freien Flächen, sowie der Grundflächen der geschlossenen Räume auf dem Hauptdeck und Oberdeck in Quadratmetern durch Messung im einzelnen festzustellen. Die unter dem Hauptdeck liegenden Räume bleiben außer Betracht.

Die Länge des Decks ist von der Hinterkante der Ankerwinde am Bug bis zu dem Punkte am Heck zu messen, an welchem sich Fahrgäste noch aufhalten können, ohne von der Steuervorrichtung belästigt zu werden.

Für die Bestimmung der Breiten ist die Innenkante der Reeling maßgebend.

Von dem also ermittelten Flächeninhalte sind in Abzug zu bringen:

Sämtliche Aufbauten, soweit deren Oberflächen nicht als Sitzplätze benutzt werden können, Verbindungsgänge, Treppen, Luken, Decklichter, Niedergangskappen, Maschinenschornstein und Kesselummantelung, Steuerstuhl, Ankerwinden, Kompaßhäuschen, Kranen, Maste und Windwerke, innenbords geführte Boote, sofern diese nicht so hoch angebracht oder aufgehängt sind, daß Fahrgäste sich darunter aufhalten können, Räume für Gepäck, Viehgehege und dergleichen.

Für den Eintrag der Ausmaße sind vom Schiffseigner Skizzen der zu vermessenden Deckflächen in geeignetem Maßstab beizubringen.

§ 3. Auf das Quadratmeter des ermittelten Flächeninhalts dürfen höchstens 3 Fahrgäste gerechnet werden, so daß auf den Fahrgast 0,33 qm Fläche entfällt. Je nach der Größe, der Bauart und der Bestimmung des Schiffes, sowie nach den bei der Besichtigung sich ergebenden besonderen Umständen ist eine Beschränkung der so festgestellten Anzahl von Fahrgästen dahin vorzunehmen, daß für den Fahrgast eine größere Fläche gerechnet wird. Die hierfür maßgebenden Gründe sind schriftlich niederzulegen.

Den Sachverständigen ist es anheimgegeben, eine praktische Erprobung der Stabilität des Schiffes vorzunehmen.

In keinem Falle darf die zulässige Tragfähigkeit des Schiffes bei Aufnahme der ermittelten Personenzahl unter Berechnung eines Gewichtes von 75 kg für jede Person überschritten werden.

§ 4. Ist der Schiffseigner mit der festgestellten größten zulässigen Anzahl von Fahrgästen nicht einverstanden, so ist

ihm anheimzugeben (für Niederland: ist er verpflichtet), durch eine revisionsfähige Stabilitätsberechnung mit Krängungsversuch oder durch praktische Erprobung die Berechtigung seines Einwurfs zu erweisen.

Werden bei der Erprobung anstelle von Personen Lasten verwendet, so ist das der Personenzahl entsprechende Gewicht der Lasten um 10% zu erhöhen.

Bei der Stabilitätsberechnung, sowie bei der Erprobung muß nachgewiesen sein, daß in die tiefstliegenden Fenster und in solche Schiffsöffnungen, welche unmittelbar in den Schiffsraum führen und nicht wasserdicht verschließbar sind, Wasser nicht eintritt. Auch dürfen sonstige Bedenken nicht vorhanden sein.

§ 5. Soll für ein zur Zeit des Erlasses gegenwärtiger Anweisung bereits im Betrieb befindliches Personendampfschiff die größte zulässige Anzahl von Fahrgästen nachträglich festgestellt werden, so sind mit dem bezüglichen Gesuch möglichst die in § 1 Abs. 2 (für Niederland: Art. 2 Abs. 2) dieser Anweisung bezeichneten Schiffspläne einzureichen. In jedem Falle sind die in § 2 (für Niederland: Art. 2 letzter Absatz) geforderten Skizzen der zur Vermessung gelangenden Deckflächen beizufügen.

Vorstehende Anweisung ist erlassen in:

**Baden** durch Bekanntmachung des Ministeriums des Innern vom 14. September 1906;

**Bayern** durch Bekanntmachung des Staatsministeriums des Innern vom 26. September 1906;

**Elsass-Lothringen** durch Anweisung des Ministeriums für Elsaß-Lothringen, Abteilung für Landwirtschaft und öffentliche Arbeiten vom 31. August 1906;

**Hessen** durch Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 29. August 1906;

**Niederland** durch Erlaß des Ministers für Landwirtschaft, Gewerbe und Handel vom 15. November 1906;

**Preussen** durch Anweisung des Ministers für Handel und Gewerbe vom 24. August 1906.

Zur Durchführung der vorstehenden „Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe“ haben die Deutschen Rheinuferstaaten gemeinsam folgende

### **Polizei-Verordnung**

erlassen, die am 1. Oktober 1906 in Kraft getreten ist.

Für Niederland ist die gleiche Verordnung durch Königl. Beschluß vom 12. November 1906 erlassen und mit dem 15. November 1906 in Kraft gesetzt worden.



Hiernach sind alle den Rhein oberhalb Duisburg befahrenden Rheinschiffe dieser Uebergangsvorschrift in gleicher Weise unterworfen.

### **Polizelliche Vorschriften**

zur Durchführung der „Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe“;

Alle den Vorschriften des Artikels 22 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte unterworfenen, bereits auf Grund der seitherigen Vorschriften untersuchten Rheinschiffe, welche den Rhein oberhalb Duisburg befahren, müssen einer Schiffsuntersuchungs-Kommission behufs Vornahme einer Besichtigung und Prüfung nach Maßgabe der neuen „Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe“ vorgeführt werden.

Diejenige Untersuchungs-Kommission, bei welcher die bisher gültige Untersuchung eines Schiffes erfolgt war, wird an die ihr nach Namen und Wohnort zuverlässig bekannten dormaligen Schiffseigner oder Schiffsführer der von ihr untersuchten Schiffe eine Aufforderung erlassen, binnen einer auf sechs Monate zu bemessenden Frist das betreffende Schiff entweder bei ihr selbst zur Besichtigung vorzuführen oder den Nachweis zu erbringen, daß die Besichtigung durch eine andere Untersuchungs-Kommission erfolgt ist. Die Schiffseigner oder Schiffsführer sind verpflichtet, dieser Aufforderung innerhalb der gegebenen Frist nachzukommen.

Soweit eine solche Aufforderung nicht stattgefunden hat, haben die Schiffseigner oder Schiffsführer das betreffende Schiff spätestens innerhalb zweier Jahre vom Inkrafttreten dieser Verordnung an einer der bestehenden Untersuchungskommissionen, deren Wahl ihnen anheimgegeben ist, zur Besichtigung vorzuführen.

In dem einen wie in dem anderen Falle hat der Schiffseigner oder Schiffsführer den Tag der beabsichtigten Vorführung mindestens eine Woche vorher der von ihm gewählten Untersuchungs-Kommission anzumelden.

Zuwerhandlungen werden nach Maßgabe des Artikels 32 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte bestraft.

Die Besichtigung hat sich im wesentlichen nur auf die Prüfung der Festsetzung der höchstzulässigen Einsenkungstiefe, der Ausrüstungsgegenstände und Bemannung zu erstrecken.

Die Besichtigung kann zunächst durch den Vorstand oder ein von ihm hiermit beauftragtes Mitglied allein vorgenommen werden. Nur wenn sich hierbei ein erheblicher Anstand ergibt, insbesondere auch in Betreff einer den zur Zeit geltenden Vorschriften der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung nicht entsprechenden Festsetzung der höchstzulässigen Einsenkungstiefe findet eine Prüfung durch die gesamte Kommission statt.

Auf Grund der vorgenommenen Besichtigung wird ein neues Schiffs-Attest ausgestellt, das bisherige Attest aber ein-



behalten. In dem neuen Attest, ebenso in der dazu gehörigen Verhandlung (Anlage B der Untersuchungs-Ordnung) ist, soweit nicht neue Feststellungen stattgefunden haben, auf die Angaben des früheren Attestes ausdrücklich Bezug zu nehmen. Das Schiffs-Attest erhält eine neue Nummer und ist mit dieser in ein neu anzulegendes Schiffsverzeichnis einzutragen. Als Gebühr sind neben dem Ersatz der wirklichen Auslagen für die veränderte Bezeichnung der höchstzulässigen Einsenkung und für das Schiffs-Attest, je nach dem Umfang des Prüfungsgeschäftes  $\frac{1}{5}$  oder  $\frac{2}{5}$  der in § 23 Abs. 3 der Untersuchungs-Ordnung (für Niederland: Art. 35 des Königl. Beschlusses vom 26. Oktober 1906) festgesetzten Gebühr zu entrichten.

Erlassen ist vorstehende Polizei-Verordnung in:

**Baden** durch Bekanntmachung des Ministeriums des Innern vom 14. September 1906;

**Bayern** durch gemeinschaftliche Bekanntmachung der Staatsministerien des Königl. Hauses und des Aeußeren, der Justiz, des Innern und für Verkehrsangelegenheiten vom 8. August 1906;

**Elsass-Lothringen** durch Polizei-Verordnung des Ministeriums für Elsaß-Lothringen, Abteilung für Landwirtschaft und öffentliche Arbeiten vom 31. August 1906;

**Hessen** durch Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 29. August 1906;

**Preussen** durch Polizei-Verordnung des Ministers für Handel und Gewerbe vom 24. August 1906;

**Niederland** durch Königl. Beschluß vom 12. November 1906.




Schiffsuntersuchungs-Kommissionen sind eingesetzt von

	Erkennungszeichen (§ 7 Abs. 3)	Vorstand (§ 2)	Aufsichtsbehörde (§ 1 Abs. 2)
<b>Baden</b> in Mannheim	(Mm)	Vorstand der Rheinbauinspektion Mannheim	Ober-Direktion des Wasser- und Strassenbaues in Karlsruhe unter Oberaufsicht des Ministeriums des Innern
<b>Bayern</b> (am Rhein) in Speyer	(Sr)	Vorstand des Strassen- und Flussbauamts Speyer	Regierung der Pfalz, Kammer des Innern in Speyer

	Er- kennungs- zeichen (§ 7 Abs. 3)	Vorstand (§ 2)	Aufsichts- behörde (§ 1 Abs. 2)
<b>Bayern</b> (am Main) in Aschaffenburg*)	(A)	Vorstand des Strassen- und Fluss- bauamts Aschaffenburg	} Regierung von Unterfranken und Aschaffenburg Kammer des Innern in Würzburg
in Würzburg*)	(W)	Vorstand des Strassen- und Fluss- bauamts Würzburg	
<b>Elsass-Lothringen</b> in Straßburg	(Sg)	Der Wasser-Bau- inspektor für den Rhein in Strassburg	Ministerium für El- sass-Lothringen, Ab- teilung für Land- wirtschaft und öffent- liche Arbeiten in Strassburg
<b>Hessen</b> in Mainz	(Mz)	Vorstand des Wasserbauamts Mainz	Staatsministerium in Darmstadt
<b>Preussen</b> (am Main) i. Frankfurta. M.	(FtaM)	} Die Vorstands- geschäfte werden nach § 10 des zur Ausführung der revid. Rhein- schiffahrts-Akte erlassenen Ge- setzes vom 17. März 1870 durch die Bürger- meister der betr. Orte wahr- genommen.	} Der Regierungs-Präsident in Wiesbaden
(am Rhein) in Biebrich	(Bch)		
Nieder- lahnstein	(Nn)		Der Regierungs-Präsident in Coblenz
Coblenz	(Cz)		Der Regierungs-Präsident in Cöln
Cöln	(Cn)		} Der Regierungs- Präsident in Düsseldorf
Düsseldorf	(Df)		
Duisburg	(Dg)		
Duisburg- Ruhrort	(Rt)		
Emmerich	(Ech)		

\*) Diese beiden Schiffsuntersuchungs-Kommissionen sind durch Allerhöchste Verordnung vom 7. August 1907 mit Wirkung vom 1. Oktober 1907 errichtet worden

In **Niederland** werden die Geschäfte der Schiffsuntersuchungs-Kommissionen durch die in Amsterdam, Rotterdam und Dordrecht eingesetzten „Sachverständigen-Kommissionen“ (Commissien van deskundigen voor de Rijnvaart) wahrgenommen. Die Erkennungszeichen dieser Kommissionen nach Art. 17 des Königl. Beschlusses vom 26. Oktober 1906 sind

festgesetzt zu   und 

Die Kommissionen unterstehen der Aufsicht der in ihrem Standorte ansässigen Rheinschiffahrts-Kommission und sind weiter dem Minister für Landwirtschaft, Gewerbe und Handel untergeordnet.

## 46. Eichung der Rheinschiffe

(Schl.-Pr. Ziff. 5 Lit. C).

Durch die revidierte Rheinschiffahrts-Akte ist der durch die Erhebung der Rekognitions-Gebühr nach der Rheinschiffahrts-Ordnung von 1831 bedingte Eichzwang aufgehoben worden, es steht daher im Gegensatz zur Schiffsuntersuchung (s. Nr. 45), welche nach wie vor für jedes Rheinschiff von 15 t und mehr Tragfähigkeit vorgeschrieben ist, jedem Schiffer frei, ob er sein Schiff eichen lassen will oder nicht. Auch nach Aufhebung des Eichzwangs ist aber in jedem Rheinuferstaat Gelegenheit geboten die Schiffe eichen zu lassen und sind zu diesem Zwecke „Schiffs-Eichämter“ eingerichtet, welche die Eichung ausführen und darüber „Eichscheine“ ausfertigen. Am 4. Februar 1898 haben Deutschland, Niederland, Belgien und Frankreich in Brüssel eine

### Uebereinkunft über die Eichung der Binnenschiffe

abgeschlossen, worin über die Ausführung der Schiffseichungen gleichartige Grundsätze aufgestellt sind und worin weiter bestimmt ist, daß die Eichscheine, die auf Grund der Uebereinkunft von den zuständigen Behörden eines der genannten Staaten ausgefertigt sind, zwecks Feststellung des Gewichts der Ladung nach Maßgabe der Eintauchung des Schiffes, von den Behörden der übrigen Vertragsstaaten anerkannt werden. Diese Uebereinkunft ist 6 Monate nach ihrer Ratifikation, die

und ist ihnen ausser der Untersuchung der Schiffe, die den nichtkanalisierten Main befahren, auch die Untersuchung von Schiffen übertragen, die vom nichtkanalisierten Main her den kanalisierten Main sowie den Rhein befahren. Bei der Untersuchung der letztgenannten Schiffe sind die Bestimmungen der „Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe“ (S. 268) massgebend.



am 30. Januar 1899 in Brüssel stattgefunden hat, also am 1. August 1899 in Vollzug gesetzt worden.

Als Uebergangsbestimmung ist vorgesehen, daß während eines Zeitraums von 5 Jahren nach dem Inkrafttreten der Uebereinkunft die in den Vertragsstaaten auf Grund der betr. früheren Vorschriften ausgestellten Eichscheine gegenseitig anerkannt werden sollen, wenn sie bei einem mit der Vermessung der Schiffe beauftragten Amt eingetragen worden sind.

Mit dem 1. August 1904 haben somit sämtliche auf Grund der früheren Vorschriften ausgefertigten Eichscheine im Verkehr mit den übrigen Vertragsstaaten ihre Gültigkeit verloren.

Zu der Uebereinkunft vom 4. Februar 1898 gehört eine „Anlage“, die folgendes bestimmt:

#### Artikel 1.

Die Eichung bezweckt die Feststellung des Gewichts der Ladung eines Schiffes nach Maßgabe seiner Eintauchung.

Da das Gesamtgewicht eines Schiffes dem der von ihm verdrängten Wassermenge gleich ist, so ist das Gewicht der Ladung gleich dem Gewichte der von dem beladenen Schiffe verdrängten Wassermenge, vermindert um das Gewicht der durch das leere Schiff verdrängten Wassermenge. Die Zahl, die in Kubikmeter diese Differenz der Verdrängungen angibt, ist in Tonnen zu tausend Kilogramm das Gewicht der Ladung des Schiffes.

#### Artikel 2.

Bei der Eichung der Schiffe findet das metrische System ausschließlich Anwendung.

Daher werden die linearen Abmessungen in Meter, Dezimeter und Zentimeter, die Rauminhalte in Kubikmeter und Kubikdezimeter, die Gewichte in Tonnen und Bruchteilen von Tonnen angegeben.

#### Artikel 3.

Als Eichraum gilt derjenige zwischen den Außenseiten der Schiffswandung liegende Raum, welcher begrenzt wird:

1. nach oben von der Ebene der tiefsten Eintauchung, die nach den auf den verschiedenen Wasserwegen, die das Schiff zu befahren bestimmt ist, geltenden Vorschriften erlaubt ist;
2. nach unten entweder von der Leerebene, wie sie unten definiert ist, oder von derjenigen wagerechten Ebene, die durch den tiefsten Punkt der äußeren Fläche des Schiffsbodens geht.

#### Artikel 4.

Der Eichraum des Schiffes wird durch wagerechte Ebenen in Eichschichten von einem Dezimeter Höhe geteilt. Wenn

es jedoch die Formen des Schiffes gestatten, können mehrere Eichschichten für die Berechnung gruppenweise vereinigt werden.

Der Rauminhalt jeder Eichschicht ergibt sich durch Multiplikation ihrer Höhe mit der halben Summe der Flächeninhalte der sie begrenzenden oberen und unteren Einsenkungsebene.

Dividiert man den Rauminhalt einer Eichschicht durch die ihre Höhe bezeichnende Zahl von Zentimeter, so gibt der Quotient die Wasserverdrängung des Schiffes für jedes Zentimeter der Eintauchung dieser Eichschicht an.

#### Artikel 5.

Die Eichskalen werden an den Schiffsseiten symmetrisch und paarweise in Ebenen, die senkrecht zur Schiffsachse und zum Wasserspiegel gedacht werden, angebracht.

Für Schiffe von mehr als 40 m Länge beträgt die Zahl dieser Eichskalen sechs: zwei in einer Ebene, die ungefähr in der Mitte der Länge liegt, und je zwei in Ebenen, die zu beiden Seiten der ersteren in Entfernungen von ungefähr einem Drittel der Gesamtlänge des Schiffes liegen.

Für Schiffe bis höchstens 40 m Länge kann die Zahl der Eichskalen auf vier verringert werden: diese werden dann in Ebenen, die ungefähr den Endpunkten des ersten und zweiten Drittels der Schiffslänge entsprechen, angebracht.

Die Eichskalen müssen gut sichtbar sein. Jedes zweite, fünfte und zehnte Zentimeter wirklicher Eintauchung des Eichraums wird auf ihnen bezeichnet. Der Nullpunkt muß mit der Ebene zusammenfallen, die den Eichraum nach unten begrenzt, das heißt, entweder mit der Leerebene oder mit der in Höhe des tiefsten Punktes des Schiffsbodens liegenden Ebene.

Als Eintauchung des Eichraums gilt das arithmetische Mittel aus den Angaben, die an allen Eichskalen abgelesen werden.

#### Artikel 6.

Die Leerebene wird durch die Schwimmlage bestimmt, welche das Schiff annimmt, wenn es nichts anderes trägt, als:

1. das Takel- und Segelwerk, die Vorräte und die Mannschaften, die zur Führung des Schiffes erforderlich sind;
2. das Wasser, das aus dem Schiffsraume mit den gewöhnlichen Schöpfmitteln nicht zu entfernen ist;
3. wenn es ein Dampfschiff ist, das Wasser, das den Kessel bis zur Normalhöhe füllt.

#### Artikel 7.

Jedes Schiff erhält bei der Eichung:

1. eine Ordnungsnummer, unter welcher es in ein besonderes Register eingetragen wird, das von einem Beamten geführt

wird, der damit vom Staate für einen bestimmten Bezirk betraut ist;

2. Buchstaben, die das Amt, bei dem die Eintragung stattfindet, kennzeichnen.

#### Artikel 8.

Auf jeder Seite des Schiffes wird eine Einsenkungsklammer (Eichplatte) aus Metall angebracht, dreißig Zentimeter lang und vier Zentimeter hoch, deren unterer Rand der Höhe der zulässigen tiefsten Eintauchung entspricht.

Auf der Platte dieser Klammer werden in deutlich erkennbaren Zeichen folgende Angaben eingraviert:

1. die Erkennungsbuchstaben des Amtes, bei dem die Eintragung stattgefunden hat;
2. Die Ordnungsnummer der Eintragung;
3. der Anfangsbuchstabe des Landes der Eintragung, nämlich:  
B für Belgien  
D für Deutschland,  
F für Frankreich,  
N für die Niederlande.

Diese Angaben werden auf dem Hinterteile des Schiffes angemalt und in unzerstörbaren Zeichen auf den dauerhaftesten Teilen des Rumpfes wiederholt. Sie werden außerdem auf allen Schiffspapieren und besonders auf dem Eichscheine vermerkt.

#### Artikel 9.

Der Eichschein muß angeben:

1. das Amt, bei dem die Eintragung stattgefunden hat;
2. die Erkennungsbuchstaben dieses Amtes und die Nummer der Eintragung;
3. den Namen oder die Devise des Schiffes;
4. die Bauart (Holz, Metall oder gemischt);
5. die größte Länge (Steuerruder nicht einbegriffen) und die größte Breite;
6. vorkommenden Falles die Angabe der letzten Eichung, die durch die neue Eichung ungültig geworden ist;
7. Zahl, Anbringungsstelle und Beschreibung der Eichskalen und insbesondere die für den Nullpunkt gewählte Stelle;
8. den senkrechten Abstand zwischen dem tiefsten Punkte des Schiffsbodens und der Leerebene, wie sie oben definiert ist, sowie die Bemannung, die Ausrüstung und die Höhe des Bodenwassers des Schiffes, die bei Festsetzung dieser Leerebene in Betracht gezogen worden sind;

endlich

9. die Zunahme der Wasserverdrängung des Schiffes von Dezimeter zu Dezimeter oder von Zentimeter zu Zentimeter der Eintauchung von der Leerebene an.



Die deutsche, belgische, französische und niederländische Regierung haben in Ergänzung der internationalen Uebereinkunft vom 4. Februar 1898, betr. die Eichung der Binnenschiffe und zur Beseitigung der bei ihrer Anwendung zu Tage getretenen Schwierigkeiten die nachfolgenden Bestimmungen vereinbart. Diese sollen dieselbe Wirkung und Dauer haben, wie die Uebereinkunft, auf welche sie sich bezieht.

### I. Neueichung der Binnenschiffe.

- a) Wenn ein in Frankreich ursprünglich nicht eingetragenes Schiff in einem der Vertragsstaaten erneut zur Eichung gelangt, so werden die alten Zeichen, Inschriften, Einsenkungsklammern (Eichplatten) und gegebenenfalls die Eichskalen entfernt und durch andere ersetzt, welche die neue Eichung und die Behörde kenntlich machen, bei welcher sie eingetragen ist;
- b) wenn ein ursprünglich in Frankreich eingetragenes Schiff in einem der anderen Staaten erneut zur Eichung gelangt, so werden die unzerstörbaren Zeichen, welche die die Neueichung vornehmende Behörde kennzeichnen, an dem Vorderteile des Schiffes als Ersatz der dort befindlichen angebracht und ein unzerstörbares griechisches Kreuz wird den unzerstörbaren französischen Zeichen hinzugefügt, die an dem Hinterteile des Schiffes zu belassen sind. In Ermangelung französischer Zeichen an dem Hinterteile des Schiffes werden die am Vorderteile befindlichen belassen, aber durch Hinzufügung eines griechischen Kreuzes ergänzt.

Die an dem Hinterteile des Schiffes angemalte französische Inschrift bleibt auf einer Seite des Ruders bestehen und wird durch ein griechisches Kreuz von der gleichen Farbe ergänzt. Die neue Inschrift wird auf die andere Seite des Ruders gemalt.

Neue Einsenkungsklammern (Eichplatten) und Eichskalen werden angebracht; die alten Einsenkungsklammern (Eichplatten) werden mit einem Kreuze versehen und in gleicher Höhe neben der neuen befestigt.

### II. Wechsel des Eigentümers und des Namens oder der Devise des Schiffes.

Ist der Name des Eigentümers oder des Schiffes oder die Devise des letzteren zu ändern, so wird diese Aenderung im Eichscheine vermerkt und von dem zuständigen Beamten datiert und unterzeichnet.

### III. Uebersendung von Mitteilungen.

Das zuständige Ministerium eines jeden Staates teilt den beteiligten Stellen der übrigen Vertragsstaaten vierteljährlich mit:

1. Die Liste der bei seinen Eichämtern neugeeichten Schiffe, deren letzte Eichung in einem der übrigen Vertragsstaaten stattgefunden hatte. Der Liste sind bei der Neueichung eingezeichneten Eichscheine beizufügen.

2. Die Liste derjenigen Schiffe, deren letzter Eichschein in einem der anderen Vertragsstaaten eingetragen ist, wenn deren Eigentümer Name oder Devise gewechselt hat.

Die Listen werden nach den anliegenden Formularen Nr. 1 und 2 aufgestellt.

Ein Auszug dieser Listen ist an die Französische Regierung zu senden, soweit es sich um Schiffe handelt, die ursprünglich in Frankreich eingetragen waren.

Wenn es sich um die Erlangung eiliger Mitteilungen handelt, so haben sich die Vorstände der Registerbehörden der Vertragsstaaten unmittelbar miteinander in Verbindung zu setzen.

Zu diesem Zwecke haben sich die Staaten gegenseitig eine Liste ihrer verschiedenen Registerbehörden, ferner die Unterscheidungsbuchstaben derselben und die Stellung der sie leitenden Beamten mitzuteilen.

Diese Liste ist auf dem Laufenden zu halten.

#### IV. Ergänzende Mitteilungen.

Den auf Grund des vorstehenden Paragraphen an die Deutsche Regierung zu richtenden vierteljährlichen Mitteilungen ist, bei Wahrung der Gegenseitigkeit, eine Liste aller derjenigen Schiffe beizufügen, deren Eigentümer seinen Wohnsitz oder den Hauptsitz seiner geschäftlichen Tätigkeit in Deutschland hat, und deren erste Eichung außerhalb dieses Landes erfolgt ist; diese Liste hat für jedes einzelne Schiff die Eichungsergebnisse anzugeben.

Bei den Mitteilungen, welche auf Grund desselben Paragraphen zwischen den an der Uebereinkunft von 1898 beteiligten Staaten ausgetauscht werden, hat sich unter den an jeden einzelnen Staat zu richtenden Listen eine Zusammenstellung derjenigen Schiffe zu befinden, die in das Eigentum eines Angehörigen des betreffenden Staates gelangt sind.

#### V. Verlust eines Schiffes.

Wenn in einem der Vertragsstaaten — mit Ausnahme der Niederlande — ein eingetragenes Schiff zu Grunde geht, so ist von der zuständigen Stelle dieses Staates spätestens innerhalb dreier Monate, von dem Tage an gerechnet, an dem ihr der Fall bekannt geworden ist, die Registerbehörde des betreffenden Schiffes, gegebenenfalls auch diejenige französische Behörde in Kenntnis zu setzen, bei welcher die ursprüngliche Eintragung bewirkt worden war.

## VI. Besondere Ausführungsbestimmungen.

Der Artikel 2 der Uebereinkunft vom 4. Februar 1898 findet auf die besonderen Bestimmungen Anwendung, welche von den Vertragsstaaten zur Ausführung der vorstehenden Abmachungen erlassen werden.

Auf Grund der Brüsseler Uebereinkunft haben die Deutschen Rheinuferstaaten gemeinsam und gleichlautend eine am 1. Oktober 1900 in Kraft getretene

### **Eichordnung für die Rheinschiffe**

erlassen, und zwar:

**Baden** durch Verordnung des Ministeriums des Innern vom 18. Juni 1900;

**Bayern** durch Allerhöchste Verordnung vom 25. Juni 1900;

**Elsass-Lothringen** durch Verordnung des Ministeriums für Elsaß-Lothringen, Abteilung für Landwirtschaft und öffentliche Arbeiten vom 11. Juni 1900;

**Hessen** durch Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 27. Juni 1900;

**Preussen** durch Bekanntmachung des Ministers für Handel und Gewerbe vom 4. Juli 1900.

Die Eichordnung enthält folgende Hauptabschnitte: §§ 1—3 Allgemeines, §§ 4—8 der zu vermessende Raum (Eichraum), §§ 9—12 Vermessung, § 13 Berechnung, § 14 Vermessungswerkzeuge, §§ 15—18 Eichscheine, § 19 Führung der Bücher, §§ 20—23 Gebühren, §§ 24—25 Schlußbestimmungen und lautet im Auszug:

§ 1. Zur Ausführung der Eichung der Rheinschiffe werden „Schiffs-Eichämter“ eingesetzt, welche aus einem oder mehreren vereideten Schiffsvermessern und einem von der Landesregierung ernannten Beamten bestehen, welcher letzterer als Vorstand des Schiffs-Eichamts den Geschäftsgang zu leiten, die Eichberechnung zu prüfen und den Eichschein auszufertigen hat. Auch hat der Vorstand die Eintragungen in das gemäß Art. 7 Ziff. 1 der Anlage zur Uebereinkunft vom 4. Februar 1898 zu führende Register vorzunehmen.

Die Schiffs-Eichämter sind der Aufsicht der oberen Landesbehörden unterstellt.

§ 2. Die Eichung eines Rheinschiffes geschieht auf Antrag des Schiffseigners oder dessen Bevollmächtigten. Dem Antragsteller steht es frei, bei welchem Schiffs-Eichamt er sein Schiff eichen lassen will. Dem Antrag ist beizufügen, das Schiffs-Attest, oder, sofern ein solches noch nicht ausgefertigt sein



sollte, ein genaues Verzeichnis der von der Schiffsuntersuchungskommission festgesetzten Ausrüstung und Bemannung, sowie der Vorräte und Geräte mit Gewichtsangabe.

Der Antrag hat ferner zu enthalten: den Namen und Heimatsort des Schiffes, die größte Länge und Breite, sowie die Bauart desselben. Hat früher bereits eine Eichung des Schiffes stattgefunden, so ist dem Antrag weiter noch der betreffende Eichschein beizuschliessen.

§ 3. Der die Eichung Nachsuchende hat das Schiff an diejenige Stelle zu verbringen, welche das Schiffs-Eichamt angibt; er hat bei der Vermessung und Anbringung der Eichskalen und Eichplatten die erforderliche Beihülfe zu leisten und dazu einen starken Ruderkahn mit zwei Mann zu stellen. Den Anordnungen des Schiffsvermessers ist Folge zu leisten, widrigenfalls die Vermessung abgebrochen wird.

§ 4. Als Eichraum gilt derjenige zwischen den Außenseiten der Schiffswandung liegende Raum, welcher begrenzt wird:

1. nach oben von der Ebene der im Schiffs-Attest angegebenen tiefsten Einsenkung;
2. nach unten von der Leerebene.

Letztere ist bestimmt durch die Schwimmlage, welche das Schiff annimmt, wenn es nichts anderes trägt, als:

1. die im Schiffs-Attest oder in dem nach § 2 Abs. 1 vorzulegenden Verzeichnis aufgeführte Ausrüstung und Bemannung, sowie Vorräte und Geräte;
2. das Wasser, das aus dem Schiffsraume mit den gewöhnlichen Schöpfmitteln nicht zu entfernen ist;
3. wenn es ein Dampfschiff ist, das Wasser, das den Kessel bis zur Normalhöhe füllt.

Kohlen zur Kesselfeuerung und Wasser zum Wasserballast dürfen bei der Eichung nicht an Bord des Schiffes sein.

Die Tragfähigkeit des Schiffes ist gleich dem Gewichte des durch den Eichraum verdrängten Wassers.

§ 5. Bei der Eichung der Schiffe werden die Ausdehnungen nach Länge, Breite und Höhe in Meter, Dezimeter und Zentimeter, die Flächeninhalte in Quadratmeter und Quadratdezimeter, die Rauminhalte in Kubikmeter und Kubikdezimeter, die Gewichte in Tonnen und Tausendstel von Tonnen angegeben.

§ 6. Die Vermessung des Schiffes geschieht von außen.

§ 7. Die Grenze der Einsenkung, bis zu welcher ein Schiff beladen werden darf, wird von der Schiffsuntersuchungskommission bestimmt, und hat sich das Schiffs-Eichamt danach zu richten.

Die Unterkante der Einsenkungsklammern entspricht der Höhe der zulässigen tiefsten Eintauchung.

§ 8. Das Schiffs-Eichamt hat die Höhe des aus dem Schiff nicht entfernbaren Bodenwassers festzustellen und diese im Eichschein in Zentimetern zu vermerken. Als zulässige Höhe werden 5 Zentimeter angenommen.

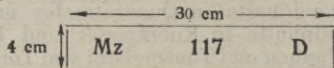
§ 12. Nach Beendigung der Vermessung und vor Ausstellung des Eichscheins werden die Eichskalen an den Schiffsseiten symmetrisch und paarweise angebracht. Schiffe bis 40 m Länge erhalten beiderseits 2 Eichskalen, ungefähr in den Endpunkten des 1. und 2. Drittels der Schiffslänge, Schiffe über 40 m Länge 3 Eichskalen in der Mitte und in einer Entfernung von ungefähr  $\frac{1}{6}$  der Schiffslänge vom Vorder- und Hintersteven. Bei hölzernen Schiffen werden die Eichskalen durch Einschlagen eiserner oder kupferner Nägel, bei eisernen Schiffen durch Einkerbungen oder Körnerschläge in die Schiffswand bezeichnet. Maßgebend für die Teilung ist stets die Mitte der Eichnägel, Körnerschläge oder Einkerbungen.

Auf hölzernen Schiffen werden zur Bezeichnung einer Einsenkung von je 10 und 5 Zentimeter Nägel mit viereckigen Köpfen von 1 qcm Fläche und zur Bezeichnung einer Einsenkung von je 2 Zentimeter kleinere Eichnägel mit runden Köpfen (Stiften) verwendet.

Auf eisernen Schiffen sind zur Bezeichnung von Dezimetern 2 Körnerschläge, oder eine Einkerbung, oder 1 Nagel, von halben Dezimetern 2 Körnerschläge, oder eine kürzere Einkerbung, zur Bezeichnung von 2 Zentimetern Einsenkung ein Körnerschlag anzubringen. Das Anbringen von Zahlen neben der Eichskala bleibt dem Schiffseigner überlassen.

Die Eichskalen sollen unter den Einsenkungsklammern (Eichplatten) oder in deren unmittelbarer Nähe angebracht werden. Auf den hintersten Einsenkungsklammern werden eingeschlagen mittels Buchstaben und Zahlen von 2 bis  $2\frac{1}{2}$  Zentimeter Höhe:

1. die Erkennungsbuchstaben des Amtes, bei dem die Eintragung stattgefunden hat;
2. die Ordnungsnummer der Eintragung;
3. der Anfangsbuchstabe D für Deutschland.



Diese Angaben sind auch steuerbordseits etwa in Höhe der Einsenkungsklammern in die Schiffswand des Vorderschiffs einzuhamern und auf dem Hinterteil an geeigneter Stelle in deutlich erkennbaren lateinischen Buchstaben und arabischen Ziffern von mindestens 15 Zentimeter Höhe aufzumalen.

§ 15. Die Ergebnisse der Vermessung und Berechnung werden in den Eichschein eingetragen.



Dieser Eichschein behält seine Gültigkeit insolange, als kein Umbau oder wesentliche Veränderung des Schiffes stattgefunden oder keine Veränderung in der Einsenkung des Schiffes eingetreten ist, durch welche eine Abweichung gegen die Angabe des Eichscheins um mehr als 1 vom Hundert der Ladefähigkeit herbeigeführt worden ist. Ist ein neuer Eichschein bei einer Eichprüfung auszustellen, so ist auf Rückgabe des früheren Eichscheins zu halten. Wird dieser Eichschein nicht zurückgegeben, so ist er mittels Vermerk im neuen Eichschein und in den Akten des Schiffs-Eichamts als ungültig zu erklären. Auch bei Verzicht auf die Eiche findet Ungültigkeitserklärung und Einziehung des Scheines statt.

§ 16. Wird vom Schiffseigner eine Prüfung der Eiche verlangt, so hat er sich an den Vorstand des Schiffs-Eichamts zu wenden, welcher die Prüfung veranlaßt. Ergibt sich hierbei, daß die geprüfte Eichung nicht über 1 vom Hundert von der vorhergehenden abweicht, so ist letztere als richtig beizubehalten, im anderen Falle muß ein neuer Eichschein ausgestellt werden. Wird bei einer Eichprüfung festgestellt, daß in der Schiffsform eine Aenderung stattgefunden hat, so muß eine vollständige Neuvermessung vorgenommen werden. In diesem Falle sind neue Eichplatten und Skalen anzubringen und die in § 12 Abs. 5 vorgeschriebenen Angaben an der Schiffswand zu verändern.

Ist nur eine Veränderung der Leerebene eingetreten, so ist die vermehrte Einsenkung bei der ersten Eichschichte in Abzug zu bringen und eine verminderte Einsenkung bei dieser ersten Eichschichte zuzusetzen und das Ergebnis im Eichschein und in den Akten des Schiffs-Eichamts zu vermerken.

Findet dagegen eine Veränderung der Ebene der tiefsten Einsenkung statt, so muß der Eichschein hiernach berichtigt werden.

In beiden Fällen sind auch die entsprechenden Angaben über die Bordhöhe, Ladehöhe und Bodentiefe im Eichschein und in den Akten des Schiffs-Eichamts zu berichtigen.

§ 17. Nach Eintragung des Schiffes in das Register wird der Eichschein ausgefertigt, von dem Vorstand des Schiffs-Eichamts und dem Schiffsvermesser unterzeichnet und dem Schiffseigner ausgehändigt. Die Vermessungsprotokolle und Berechnungen bleiben bei den Akten des Schiffs-Eichamts.

§ 18. Aenderungen in der Person des Schiffseigners oder im Namen des Schiffes dürfen von den Schiffs-Eichämtern nur vorgenommen werden, soweit der vorgelegte Schiffsbrief dazu Veranlassung gibt.

§ 20. An Gebühren sind für die Eichung zu entrichten von einem Schiffe:



		bis zu 50 Tonnen Ladefähigkeit			6,00	Mark	
von	50,1	Tonnen bis	100	"	"	15,00	"
"	100,1	"	200	"	"	25,00	"
"	200,1	"	300	"	"	30,00	"
"	300,1	"	400	"	"	35,00	"
"	400,1	"	500	"	"	40,00	"
"	500,1	"	750	"	"	50,00	"
"	750,1	"	1000	"	"	60,00	"
"	1000,1	"	1500	"	"	70,00	"
			über 1500	"	"	80,00	"

Dampfschiffe unterliegen einer Zuschlagsgebühr von 10 Mark.

Die Eichplatten und Eichskalen sind von dem Schiffer stets deutlich sichtbar zu erhalten. Wenn eine oder mehrere Eichplatten oder Eichskalen verloren gegangen oder undeutlich geworden sind, so werden auf Antrag neue angebracht. Für neue Eichplatten oder Eichskalen sind die wirklich erwachsenen Kosten zu entrichten.

Für Ausstellung von Duplikaten der Eichscheine ist für jeden Eichschein eine Schreibgebühr von 50 Pf. zu entrichten.

§ 21. Sobald in den Fällen des § 16 ein neuer Eichschein ausgestellt werden muß, so hat der Schiffseigner die volle Gebühr, andernfalls nur die Hälfte der Gebühr zu zahlen.

§ 22. Die Ausfolgung des Eichscheins kann bis nach erfolgter Entrichtung der Kosten des Eichverfahrens verweigert werden. Auch kann das Schiffs-Eichamt einen Vorschuß in Höhe der mutmaßlichen Gebühren oder eine Kautionsstellung verlangen. Bei Verabfolgung des Eichscheins findet sodann eine Abrechnung über den vereinnahmten Kostenvorschuß statt.

§ 23. Findet die Eichung auf Antrag des Schiffseigners außerhalb des Amtssitzes des Schiffs-Eichamts statt, so sind für den Vorstand des Schiffs-Eichamts die bestimmungsmäßigen Tagegelder und Reisekosten, für den Schiffsvermesser außer den Reisekosten 6 Mark täglich und weiter die Kosten für den Transport der Geräte und des Meßgehilfen besonders zu vergüten.

Im Falle der Beschwerde werden die aufgestellten Liquidationen von der Aufsichtsbehörde des Schiffs-Eichamts festgestellt.

*Beispiel für die Ablesung der Eiche an einem nicht voll beladenen Schiff.*

*Das Schiff hat 6 Eichskalen, deren Ablesung sich im einzelnen findet*

zu:	vornen		mittschiffs		hinten		cm,
	rechts	links	rechts	links	rechts	links	
	131	134	133	133	132	135	

*im Mittel also die Summe dieser Ablesungen: 798 geteilt durch 6 = 133.*

*Auf der 5. Seite des Eichscheines findet sich das Gewicht der Ladung beim 13. Dezimeter zu 929,171 t, 14. Dezimeter zu 1001,798 t, der Unterschied zwischen dem 13. und 14. Dezimeter in der Spalte nebenan zu 72,627 t.*

*Bei der gemittelten Eintauchung des Schiffes von 13,3 Dezimeter wird nun das Gewicht der Ladung zu:  $929,171 + 72,627 \times 0,3 = 950,959$  t oder zu:  $1001,798 - 72,627 \times 0,7 =$  ebenfalls  $950,959$  t gefunden.*

Schiffs-Eichämter sind eingerichtet von

	Erkennungs- zeichen (§ 12 Abs. 5, 1)	Vorstand (§ 1 Abs. 1)	Aufsichtsbehörde (§ 1 Abs. 2)
<b>Baden</b> in Mannheim	<b>Mm</b>	Vorstand der Rheinbauinspektion Mannheim	Ober-Direktion des Wasser- und Strassenbaues in Karlsruhe
<b>Bayern</b> (a. Rhein) in Speyer	<b>Sr</b>	Vorstand des Strassen- und Flussbauamts Speyer	Regierung der Pfalz, Kammer des Innern in Speyer
(am Main) in Aschaffen- burg*)	<b>A</b>	Vorstand des Strassen- und Flussbauamts Aschaffenburg	Regierung von Unterfranken und Aschaffenburg Kammer des Innern in Würzburg
in Würzburg*)	<b>W</b>	Vorstand des Strassen- und Flussbauamts Würzburg	
<b>Els.-Lothringen</b> in Straßburg	<b>St. R</b>	Der Wasser-Bauinspektor für den Rhein in Strassburg	Ministerium für Elsass-Lothringen, Abteilung für Landwirtschaft und öffentliche Arbeiten in Strassburg
<b>Hessen</b> in Mainz	<b>Mz</b>	Vorstand des Wasserbauamts Mainz	Staatsministerium in Darmstadt
<b>Preussen</b> in Coblenz	<b>RS. Cz</b>	Der Wasser-Bauinspektor für den Rhein in Coblenz	Der Regierungs-Präsident in Coblenz
in Cöln	$\frac{RS}{C}$ oder <b>RS. C</b>	Der Wasser-Bauinspektor in Cöln	Der Regierungs-Präsident in Cöln
in Duisburg	$\frac{RS}{D}$ oder <b>RS. D</b>	Leiter der staatl. Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen, Regierungs- u. Bau-rat Stelkens in Duisburg-Ruhrort	Der Regierungs-Präsident in Düsseldorf
in Duisburg- Ruhrort	$\frac{RS}{R}$ oder <b>RS. R</b>		

\*) Diese beiden Schiffs-Eichämter sind durch Allerhöchste Verordnung vom 7. August 1907 mit Wirkung vom 1. Oktober 1907 errichtet worden und ist ihnen ausser der Eichung von Schiffen, die den nichtkanalisierten Main befahren, auch

Seit dem 1. Oktober 1902 hat auch das **Königreich Württemberg** die von den Deutschen Rheinuferstaaten vereinbarte Eichordnung hinsichtlich der Eichung der Neckarschiffe angenommen und ein Schiffs-Eichamt in Heilbronn eingerichtet. (Verfügung des Ministeriums des Innern vom 10. Juni 1902). Vorstand dieses Amtes, welches das Erkennungszeichen **Hn** führt, ist der Vorstand der Straßen- und Wasser-Bauinspektion Heilbronn, Aufsichtsbehörde die Ministerialabteilung für den Straßen- und Wasserbau im Ministerium des Innern in Stuttgart.

In Niederland ist auf Grund der Brüsseler Uebereinkunft durch den Königl. Erlaß vom 20. Juli 1899 eine neue Vorschrift für die Vermessung der Binnenschiffe mit Wirkung vom 31. Juli 1899 an in Kraft getreten. Dieser Erlaß und die zu seiner Ausführung von dem Finanzminister unterm 29. Juli 1899 ausgegebene „Vollzugs-Anweisung“ enthalten im wesentlichen die gleichen Vorschriften, wie die in den Deutschen Rheinuferstaaten geltende Eichordnung, auch sind die Uebergangsbestimmungen die gleichen wie hier, so daß also auch in Niederland seit dem 1. August 1904 die früheren Eichscheine ungültig geworden sind. Gemeinsam ist in der niederländischen Vermessungsvorschrift, wie in der Eichordnung der Deutschen Rheinuferstaaten, daß als „Leerebene“, von welcher die Vermessung ausgeht, die Einsenkungstiefe des leeren Schiffes und nicht dessen Bodenfläche wie in Belgien und Frankreich gilt. Dagegen besteht ein wesentlicher Unterschied bezügl. der in Art. 3 Ziff. 1 der Anlage zur Brüsseler Uebereinkunft erwähnten Ebene der tiefsten Eintauchung, durch welche der Eichraum nach oben begrenzt wird. Während am deutschen Rhein diese Linie bestimmt wird durch die Vorschriften des § 2 Ziff. 2, 3 und 5 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung und während im § 7 Abs. 1 der Eichordnung für die deutschen Rheinschiffe vorgeschrieben ist, daß die Eichung des Schiffes nur bis zu der von der Schiffsuntersuchungs-Kommission bezeichneten höchst zulässigen Einsenkungstiefe stattzufinden hat, wird in Art. 4 Abs. a und b des Königl. Erlasses vom 20. Juli 1899 in Niederland zugelassen, daß bei Schiffen, welche hauptsächlich zur Personenbeförderung dienen (Dampfschiffen) als größte zulässige Einsenkungstiefe die Unterseite der Fensterlöcher im Seitenbord des Schiffes und bei offenen Schiffen der niedrigste Punkt des festen Schiffsbords angenommen wird. Bei anderen Schiffen gelten dagegen auch in Niederland bezügl. der nötigen Freibordhöhe die Vorschriften der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung. Dampfschiffe und offene Schiffe, die in Niederland geeicht werden, erhalten also eine zu hohe, der Rheinschiff-

---

die Eichung von Schiffen übertragen, die vom nichtkanalisierten Main her den kanalisierten Main sowie den Rhein befahren. Bei der Eichung finden die Bestimmungen der „Eichordnung für die Rheinschiffe“ (§§ 1—24) entsprechende Anwendung.



fahrts-Polizeiordnung widersprechende Einsenkung und müssen daher, wenn sie den konventionellen Rhein befahren, entweder auf die Eiche verzichten, oder nach vorgängiger amtlicher Untersuchung sich neu vereichen lassen. Dem Besitzer entstehen dadurch erheblich höhere Kosten, welche zu vermeiden sind, wenn die Schiffe bei einem deutschen Schiffs-Eichamt zur Eichung gestellt werden.

Ein weiterer Unterschied zwischen den beiderseitigen Eichvorschriften besteht hinsichtlich der für das Eichgeschäft zu entrichtenden Gebühren.

Nach Art. 13 des Königl. Erlasses betragen in Niederland die Gebühren für je 1000 kg (1 t) Ladungsfähigkeit bis einschl. 400 000 kg (400 t) = 0,05 fl. Ueber 400 t 0,025 fl., jedoch im ganzen nicht weniger als 1,50 fl. und nicht mehr als 40 fl. Außerdem ist für jede Eichskala der Betrag von 0,75 fl. zu entrichten, während die Kosten der Eichklammern in den Gebühren inbegriffen sind.

Vergleiche Kostentabelle der deutschen und niederländischen Eichung.

Ladungsfähigkeit des Schiffes	Eichkosten in:			
	den Deutschen Rheinufer- staaten	Niederland		
		Gebühren	Eichskalen	zusammen
	M.	fl.	fl.	fl. = M.
von 50 t	6,00	2,50	3,00	5,50 = 9,33
„ 100 t	15,00	5,00	3,00	8,00 = 13,56
„ 200 t	25,00	10,00	4,50	14,50 = 24,58
„ 300 t	30,00	15,00	4,50	19,50 = 33,05
„ 400 t	35,00	20,00	4,50	24,50 = 41,53
„ 500 t	40,00	22,50	4,50	27,00 = 45,77
„ 750 t	50,00	28,75	4,50	33,25 = 56,36
„ 1000 t	60,00	35,00	4,50	39,50 = 66,95
„ 1500 t	70,00	40,00	4,50	44,50 = 75,43
über 1500 t	80,00	40,00	4,50	44,50 = 75,43

Auch bezüglich der Eichrevision besteht ein Unterschied, daß das Ergebnis einer Revision nach Art. 14 des Königl. Erlasses erst dann berücksichtigt wird, wenn es gegen die erste Eichung um  $\frac{1}{40}$  der Ladungsfähigkeit von der revidierten abweicht. Wird  $\frac{1}{40}$  nicht erreicht, so ist die erste Eichung als richtig anzunehmen. In der deutschen Eichordnung (§ 15 Abs. 2) ist diese Grenze zu 1 v. H. bestimmt.

Nach Art. 14 des Erlasses steht es in Niederland weiter jedem Schiffer frei, innerhalb 8 Tagen bei einer anderen Ver-

messungsstelle schriftlich die Revision der ersten Vermessung zu beantragen. Diese Revision ist dann entscheidend und erfolgt kostenlos, wenn zwischen der ersten Vermessung und der revidierten sich ein größerer Unterschied als  $\frac{1}{40}$  der Ladungsfähigkeit ergibt. Ist dieser Unterschied kleiner als  $\frac{1}{40}$ , so sind die Gebühren nach Art. 13 a. a. O. wie bei einer ersten Eichung zu entrichten.

Die nach Art. 8 letzter Absatz der Anlage zur Brüsseler Uebereinkunft auf dem Hinterteil des Schiffes anzumalende Bezeichnung, z. B. „R 202 N“ darf in Niederland auf dem Hintersteven des Schiffes in Schrift von beliebiger Höhe angebracht werden, während in der deutschen Eichordnung (§ 12 letzter Absatz) genau vorgeschrieben ist, daß diese Bezeichnung in mindestens 15 cm hohen lateinischen Buchstaben und arabischen Ziffern auf dem Hinterteil des Schiffes an geeigneter Stelle steuerbordseits aufgemalt werden muß.

In Niederland untersteht das Vermessungswesen der Binnenschiffe der Finanzverwaltung und sind an den einzelnen Eichstellen mit der Aufsicht über die Vermessungen und über die Schiffsvermesser die zuständigen Inspektoren der Eingangszölle und Steuern beauftragt.

Von den in Niederland für die Eichung der Binnenschiffe eingesetzten Distrikten kommen die nachstehenden hauptsächlich für Rheinschiffe in Betracht. Außer diesen bestehen noch eine größere Anzahl Eichstellen, die hier nicht erwähnt sind.

Direktion	Distrikt	Erkennungs- zeichen
Rotterdam	Rotterdam	R
Amsterdam	Amsterdam	Am
Utrecht	Utrecht	U
	Dordrecht	D
Arnhem	Arnhem	Ah

## 47. Rheinschiffahrts-Polizeiordnung.

(Art. 32 der rev. Rh.-Sch.-A. und Schl.-Pr. Ziff. 8.)

Nachdem auf Grund der früheren Rheinschiffahrts-Ordnung vom 31. März 1831 bereits in den Jahren 1840 und 1842 von den Rheinuferstaaten einige Strompolizeiliche Anordnungen getroffen worden waren, erschien die erste gemeinschaftlich von den Uferstaaten erlassene „Polizeiliche Verordnung über das Befahren des Rheins von Basel bis in die See“ im Frühjahr 1851. Sie enthielt im ganzen 21 Artikel. Im Jahre 1864 — 15. Juli — wurde sodann eine neue 25 Artikel

umfassende „Schiffahrts-Polizeiordnung für den Rhein von Basel bis in die See“ erlassen. — Mit dem Tage der Einführung der rev. Rheinschiffahrts-Akte — 1. Juli 1869 — trat alsdann die dritte 35 Artikel enthaltende „Schiffahrts-Polizei- und Floßordnung für den Rhein“ in Kraft, welche bis zum 1. Februar 1888 in Geltung war. Mit Wirkung von diesem Tage ab wurde hierauf die in 34 Artikel gegliederte „Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flößerei auf dem Rhein“ erlassen, welcher am 1. November 1897 die jetzt den Namen „Rheinschiffahrts-Polizeiordnung“ führende Vorschrift, 45 Paragraphen enthaltend, folgte. Diese Polizeiordnung brachte die für die Rheinschiffahrt sehr wichtige Aenderung der Lichtersignale, welche den auf See und auf den niederländischen und belgischen Stromstrecken vorgeschriebenen gleichgestaltet wurden. Diese anfänglich von vielen Seiten bekämpfte Aenderung hat sich in der Folgezeit als zweckmäßig und für die Verhältnisse der Rheinschiffahrt durchaus entsprechend erwiesen.

Nachdem zu der 1897er Polizeiordnung am 1. Oktober 1899 und am 1. Oktober 1900 einige Berichtigungen und Ergänzungen in Kraft getreten waren, wurde den fortwährend neu auftretenden Bedürfnissen Rechnung tragend wiederum eine neue „Rheinschiffahrts-Polizeiordnung“ mit Wirkung vom 1. April 1905 herausgegeben, enthaltend 47 Paragraphen und eine Beilage. Zu dieser Polizeiordnung sind am 1. Oktober 1906 nochmals einige weitere Ergänzungen und Aenderungen in Kraft getreten, auch sind solche für die nächste Zeit wiederum in Aussicht genommen.

Jeder Schiffs- und Floßführer hat während der Ausübung seines Gewerbes einen Abdruck der „Rheinschiffahrts-Polizeiordnung“ mit sich zu führen und den Polizei-, Zoll-, Hafen- und Steueraufsichtsbeamten auf Verlangen vorzuzeigen.

#### **48. Polizei-Verordnung über Motorboote.**

Ueber die Beförderung von Personen mit Motorbooten auf der preußischen Rheinstrecke, von der Mündung der Nahe abwärts, hat der Ober-Präsident der Rheinprovinz als Chef der Rheinstrom-Bauverwaltung unterm 14. Mai 1907 folgende

##### **Polizei-Verordnung**

erlassen.

Zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, sowie zur Abwendung von Gefahr auf dem Rheine wird hiermit auf Grund des § 138 des Gesetzes über die all-



gemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (Ges.-S. S. 195) sowie der Allerhöchsten Verordnung vom 12. Dezember 1888 und der zur Ausführung der letzteren erlassenen Verfügung der Königlichen Minister der öffentlichen Arbeiten, für Landwirtschaft, Domänen und Forsten, für Handel und Gewerbe vom 22. Januar 1889 (Ministerialblatt für die innere Verwaltung von 1889 S. 22) folgende Polizei-Verordnung für den Bezirk der Rheinstrom-Bauverwaltung erlassen:

### § 1. Erlaubnisschein.

Wer mit einem Motorboote, d. h. einem durch eigene Triebkraft mit Ausnahme des Dampfes bewegten Fahrzeuge Personen gegen Entgelt auf dem Rheine befördern will, bedarf hierzu eines Erlaubnisscheines der Ortspolizeibehörde der Gemeinde seines Wohnortes. Grenzt diese Gemeinde nicht an den der Rheinstrom-Bauverwaltung unterstehenden Teil des Rheines, so bestimmt letztere, welche Behörde zur Ausstellung des Erlaubnisscheines berufen ist.

### § 2. Untersuchung der Motorboote.

Jeder Besitzer eines Motorbootes ist verpflichtet, das Motorboot, bevor er dasselbe zur Personenbeförderung benutzt, der Ortspolizeibehörde (§ 1) zur Untersuchung auf seine Brauchbarkeit und hinreichende Ausrüstung vorzustellen.

Die Untersuchung hat unter Beteiligung des zuständigen Wasser-Bauinspektors zu erfolgen. Die hierdurch entstehenden Kosten fallen dem Motorbootbesitzer zur Last. Bei der Untersuchung wird die Höchstzahl der Erwachsenen, d. h. über 14 Jahre alten Personen, welche mit Einschluß der Besatzung in das Boot aufgenommen werden dürfen, festgestellt. Je zwei Kinder über 7 aber unter 14 Jahren werden einer erwachsenen Person gleich gerechnet. Zur Vorbereitung dieser Untersuchung hat der Besitzer eine maßstäbliche Zeichnung des Boots der Ortspolizeibehörde mit einer Berechnung einzureichen, in welche die für zulässig erachtete höchste Zahl der Fahrgäste mit Einschluß der Besatzung nach den Bestimmungen der Polizei-Verordnung vom 10. März 1905, betreffend die Festsetzung der höchsten zulässigen Fahrgastzahl auf Rheindampfschiffen,<sup>\*)</sup> sowie unter Berücksichtigung der Wasserverdrängung (Durchschnittsgewicht für eine erwachsene Person 75 kg) genau nachgewiesen wird. Der Besitzer des Bootes hat die nach Prüfung dieses Nachweises von dem Wasser-Bauinspektor festgesetzte Höchstzahl auf seine Kosten deutlich sichtbar im Innern des Bootes auf beiden Seiten anbringen zu lassen.

<sup>\*)</sup> Ersetzt durch die Anweisung des Ministers für Handel und Gewerbe vom 24. August 1906. s. S. 294.

Diese ordentliche Untersuchung der Boote und des Motors muß alle 4 Jahre wiederholt werden.

Die Ortspolizeibehörde ist befugt, jederzeit eine außerordentliche Untersuchung der Motorboote vorzunehmen oder vornehmen zu lassen.

Der Bootsbesitzer hat den an dem Boote oder dessen Ausrüstung vorgefundenen Mängeln sofort abzuhelpfen, widrigenfalls ihm von der Ortspolizeibehörde der erteilte Erlaubnisschein entzogen und der Weitergebrauch des Motorbootes zur Personenbeförderung untersagt werden kann.

### § 3. Fahrschein.

Wer ein Motorboot führen will, bedarf hierzu eines bei der Ortspolizeibehörde (§ 1) nachzusuchenden auf seinen Namen ausgestellten und jederzeit widerruflichen Fahrscheins. Gesuchsteller muß das 21. Lebensjahr zurückgelegt haben, unbescholten und zuverlässig, insbesondere nüchtern und schiffahrtskundig sein und die Stromstrecke, welche er zu befahren beabsichtigt, in allen ihren Einzelheiten genau kennen. Der Nachweis über die Schiffahrtskunde und die Kenntnis der Stromstrecke ist durch eine von dem zuständigen Wasser-Bauinspektor vorzunehmende Prüfung zu erbringen. Auch muß der Motorbootführer in der Bedienung der Maschine durchaus erfahren sein.

Nicht mit einem Fahrschein versehenen Personen darf die Führung von Motorbooten nicht übertragen werden.

### § 4. Fahrтарif.

Die Ortspolizeibehörde erläßt nach Benehmen mit dem örtlich zuständigen Wasser-Bauinspektor einen Fahrтарif für die mit den Motorbooten von dem Rheinufer der Gemeinde aus auszuführenden Fahrten. Der Tarif wird unter Hinweis auf diese Verordnung veröffentlicht.

Soweit Motorboote, die zu einem Fährbetriebe gehören, in Frage kommen (§ 17 dieser Polizei-Verordnung), darf der Fahrтарif keine die Fährgerechtsame betreffende Bestimmung enthalten.

### § 5. Kleidung der Motorbootführer.

Die Motorbootführer müssen im Dienste stets nach Vorschrift der Ortspolizeibehörde und reinlich gekleidet, auch mit einer richtig gehenden Taschenuhr versehen sein.

### § 6. Bereithalten des Erlaubnisscheines, des Fahrscheines, der Polizei-Verordnung und des Fahrтарifs.

Jeder Motorbootführer hat außer der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung den für das Boot ausgestellten Erlaubnisschein sowie den auf seinen Namen ausgefertigten Fahrschein stets

bei sich zu führen und den kontrollierenden Beamten auf Erfordern vorzuzeigen. In jedem Motorboot muß sich stets ein Druckexemplar der gegenwärtigen Polizei-Verordnung in sauberem Zustande sowie ein auf steifem Karton aufgezogenes Exemplar des Fahrtarifs an einer für das Publikum sichtbaren und leicht zugänglichen Stelle befinden.

### § 7. Halteplatz.

Der Halteplatz der zur Personenbeförderung gegen Entgelt bestimmten Motorboote ist von der Ortspolizeibehörde nach Benehmen mit dem Wasser-Bauinspektor zu bezeichnen.

### § 8. Verbot des Anbietens.

Es ist den Motorbootbesitzern oder Motorbootführern streng untersagt, den ankommenden Fremden ihr Fahrzeug selbst anzubieten oder durch Mittelspersonen anbieten zu lassen, desgl. ist es den Lohnbedienten, Schiffern, Brückenknechten und dergleichen Personen verboten, die Fahrgäste einem bestimmten Motorbootführer zuzuführen oder dafür eine Belohnung zu fordern. Wenn ein Motorbootführer um eine Fahrt angesprochen ist, darf sich ein anderer Führer nicht einmischen, um sich die Fahrt zuzuwenden.

### § 9. Verweigerung der Fahrt

Allen wohlgekleideten und sich anständig benehmenden Personen darf die Fahrt nicht verweigert werden. Betrunkenen oder mit ansteckenden Krankheiten behafteten Personen muß die Fahrt verweigert werden.

### § 10. Ueberforderung. — Trinkgeld.

Es darf nicht mehr als tarifmäßige Zahlung gefordert werden. Trinkgelder zu fordern ist untersagt.

### § 11. Revision des Motorbootes nach zurückgebliebenen Gegenständen.

Nach jeder beendeten Fahrt muß der Motorbootführer sofort nachsehen, ob Gegenstände im Boote zurückgeblieben sind. Finden sich solche vor, so müssen sie sogleich zurückgegeben oder, wenn dies nicht tunlich ist, spätestens am nächsten Morgen auf dem Gemeindeamte abgegeben werden.

### § 12. Anordnungen der Polizei- und Strombau- beamten.

Für das Verhalten der Motorboote auf dem Rheine ist in erster Linie die Rheinschiffahrts-Polizeiordnung maßgebend. Ein Eingriff in eine Fährgerechsamkeit darf nicht stattfinden. Außer den allgemeinen Anordnungen sind auf dem Halteplatz und auf der Fahrt die jedesmaligen dienstlichen Anordnungen



der Polizei- und Strombaubeamten, welche im Interesse eines freien Verkehrs und der öffentlichen Ordnung getroffen werden, zu befolgen.

### § 13. Strafbestimmungen.

Uebertretungen der Bestimmungen dieser Polizei-Verordnung sollen, sofern nicht nach den allgemeinen Strafgesetzen, namentlich bei Tarifüberschreitungen nach § 148 Nr. 8 der Reichsgewerbeordnung, höhere Strafen verwirkt sind, mit Geldbuße von 1 bis 60 M, im Falle des Unvermögens mit verhältnismäßiger Haft, bestraft werden.

Die Geldbuße soll nicht unter 6 M betragen gegen diejenigen, welche

- a) ein Motorboot aufstellen oder fahren ohne die in § 1 bezw. § 3 vorgeschriebene Erlaubnis erlangt zu haben;
- b) dem § 3 zuwider Bootführer verwenden, welchen der Fahrschein nicht erteilt oder welchen derselbe wieder entzogen ist;
- c) sich Unhöflichkeiten, ungeziemendes Betragen oder ungerechtfertigte Fahrtverweigerung gegen das Publikum zuschulden kommen lassen.

### § 14. Entziehung des Erlaubnisscheines.

Entziehung des Erlaubnisscheines haben solche Motorbootbesitzer zu gewärtigen, welche die Bedingungen der ihnen erteilten Erlaubnis, namentlich bezüglich der Höchstzahl der Personen, welche aufgenommen werden dürfen, nicht beachten, oder den Bestimmungen dieser Polizei-Verordnung wiederholt entgegenhandeln und ohne Erfolg amtlich verwarnt worden sind.

### § 15. Entziehung des Fahrscheins.

Denjenigen Motorbootführern, welche wegen eines gemeinen Vergehens oder Verbrechens rechtskräftig verurteilt worden sind, oder welche sich wiederholt Zuwiderhandlungen gegen gegenwärtige Bestimmungen zuschulden kommen lassen und von denen demnach angenommen werden muß, daß sie durch Warnungen oder Bestrafungen zu einem ordnungsmäßigen Verhalten nicht zu bewegen sind, sowie denjenigen, welche sich dem Trunke ergeben, soll der Fahrschein von der Ortspolizeibehörde zeitweise oder auf immer entzogen werden.

### § 16. Mitverantwortlichkeit der Motorbootbesitzer.

Bei einer Uebertretung dieser Verordnung, die ein Motorbootführer als Vertreter seines Dienstherrn mit dessen Vorwissen sich zuschulden kommen läßt, verfallen nach § 151 der Reichsgewerbeordnung beide — Motorbootführer und Dienstherr — der Strafe.

§ 17. Diese Polizei-Verordnung findet auf die zu einem Fährbetrieb gehörigen Motorboote nur in soweit Anwendung, als sie auch andere Fahrten als zur Ausübung der Fährgerechsamte unternehmen.

§ 18. Die Polizei-Verordnung vom 14. Juli 1905 St. B. f. b. 3800 wird aufgehoben. Jedoch bleiben die von den Polizei-behörden auf Grund der früheren Verordnungen ausgestellten Erlaubnis- und Fahrscheine, sowie die von jenen Behörden erlassenen Fahrtarife und sonstigen Anordnungen auch weiterhin bis zu ihrer etwaigen Aufhebung oder Abänderung auf Grund der gegenwärtigen Verordnung in Geltung.

§ 19. Diese Polizei-Verordnung tritt sofort nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

## 49. Rheinschiffahrtsgerichte.

(Art. 33—40 der rev. Rh.-Sch.-A.)

Schon durch die Rheinschiffahrts-Ordnung von 1831 waren für die streitigen Rheinschiffahrtsangelegenheiten besondere Gerichte — die Rheinzollgerichte — eingeführt worden, die bei Aufstellung der rev. Rh.-Sch.-A. als „Rheinschiffahrtsgerichte“ zur Aburteilung [in Strafsachen wegen Zuwiderhandlungen gegen die gemeinsamen [schiffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften, sowie einer Reihe von das Schiffahrtswesen berührenden Zivilsachen beibehalten wurden.

Maßgebend für die Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte ist besonders der Art. 34 der rev. Rh.-Sch.-A.

Wenn der Wert des streitigen Gegenstandes mehr als 40 M (50 Fr.) beträgt, so kann gegen die Urteile der Rheinschiffahrtsgerichte Berufung entweder an das nach Art. 38 der Akte von jeder Ufer-Regierung ein für allemal bestimmte Obergericht, oder an die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt (s. N. 51) binnen gesetzter Frist eingelegt werden. In letzterem Falle muß in der Berufungsschrift ausdrücklich bemerkt werden, daß die Entscheidung der Zentral-Kommission verlangt wird.

Für das richterliche Verfahren in Rheinschiffahrtsangelegenheiten sind keinerlei Stempel oder Sportel zu entrichten, nur haben die Parteien die Kosten für Sachverständige, Zeugen, Zustellungen und Porto zu tragen.

Die Entscheidungen der 2. Instanz (Obergericht des betr. Staates oder Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt) sind endgültig, eine weitere Berufung gegen deren Urteile findet nicht statt.

In den Deutschen Rheinuferstaaten sind als Rheinschiffahrtsgerichte 1. Instanz durchweg diejenigen Amtsgerichte



tätig, deren Bezirke an den Rhein grenzen, jedoch gehören zum Teil mehrere Amtsgerichtsbezirke zu einem Rheinschiff-fahrtsgericht.

In Strafsachen entscheiden die Rheinschiffahrtsgerichte in Baden und Bayern mit, in den übrigen Uferstaaten ohne Zuziehung von Schöffen, im übrigen finden, soweit nicht die Bestimmungen der rev. Rh.-Sch.-A. entgegenstehen, in Zivil- und Strafsachen die allgemeinen Vorschriften über das Verfahren in den zur Zuständigkeit der Amtsgerichte gehörenden bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten und Strafsachen Anwendung; die Verhandlungen sind daher öffentlich, das Verfahren mündlich.

Bei ihren Entscheidungen haben die Rheinschiffahrtsgerichte sich ausdrücklich als solche zu bezeichnen und ein entsprechendes Dienstsiegel zu führen.

Die Geschäfte der Staatsanwaltschaft werden bei den Rheinschiffahrtsgerichten von der Staatsanwaltschaft derjenigen Gerichte wahrgenommen, welchen die Gerichtsbarkeit in Rheinschiffahrtssachen übertragen ist.

Längs der Rheinstrecke von Kehl-Straßburg abwärts bestehen zur Zeit folgende Rheinschiffahrtsgerichte 1. Instanz:

1. in **Baden** die Amtsgerichte Kehl, Bühl, Rastatt, Ettlingen, Karlsruhe, Philippsburg, Schwetzingen und Mannheim;
2. in **Bayern** die Amtsgerichte Kandel, Germersheim, Speyer, Ludwigshafen und Frankenthal;
3. in **Elsass-Lothringen** die Amtsgerichte Straßburg, Brumath, Bischweiler und Lauterburg;
4. in **Hessen** nur das Amtsgericht Mainz;
5. in **Preussen**, **linkseitig**, die Amtsgerichte St. Goar (für die Bezirke der Amtsgerichte St. Goar und Stromberg), Boppard, Coblenz, Andernach, Sinzig, Bonn (für den linksrheinischen Teil seines Bezirks), Cöln, Neuf, Crefeld, Uerdingen, Rheinberg (für die Bezirke der Amtsgerichte Rheinberg und Mörs) und Xanten (für die Bezirke der Amtsgerichte Xanten, Goch und Cleve), **rechtseitig**, die Amtsgerichte Wiesbaden, Eltville, Rüdesheim, St. Goarshausen, Niederlahnstein (für die Bezirke der Amtsgerichte Niederlahnstein und Braubach), Ehrenbreitstein, Neuwied, Linz, Königswinter (für die Bezirke der Amtsgerichte Königswinter, Honnef und Siegburg und für den rechtsrheinischen Teil des Amtsgerichtsbezirks Bonn), Mülheim-Rhein, Düsseldorf (für die Bezirke der Amtsgerichte Düsseldorf, Opladen, Gerresheim und Ratingen), Duisburg\*), Duisburg-Ruhrort\*), Wesel (für die Bezirke der Amts-

\*) Die Grenze zwischen den Bezirken dieser beiden Gerichte wird durch das rechte Ufer der Ruhr gebildet. Veränderungen dieses Ufers ziehen die Veränderung der Grenze von selbst nach sich.



gerichte Wesel und Dinslaken) und Emmerich (für die Bezirke der Amtsgerichte Emmerich und Rees).

Als Obergerichte, d. h. Berufungsgerichte gegen die Urteile der Gerichte 1. Instanz sind gemäß Art. 38 der rev. Rh.-Sch.-A. (neben der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt) bestimmt in:

**Baden** das Landgericht Mannheim.

**Bayern** das Landgericht Frankenthal,

**Elsass-Lothringen** das Landgericht Straßburg,

**Hessen** das Landgericht Mainz,

**Preussen** das Oberlandesgericht Cöln.

Die Verhandlungen bei den Obergerichten sind wie bei den Gerichten 1. Instanz öffentlich, das Verfahren mündlich. Bei der Zentral-Kommission, die in Abwesenheit der Parteien verhandelt und nach kollegialer Beratung auf Grund der Akten entscheidet, ist das Verfahren ein schriftliches.

In **Niederland** bilden die „Kantonsgerichte“ längs des südlichen Schifffahrtsweges nach Rotterdam: Nymegen, Druten, Tiel, Zalt-Bommel, Geldermalsen, Gorinchem, Sliedrecht und Ridderkerk: längs des nördlichen Schifffahrtsweges nach Rotterdam: Arnhem, Wageningen, Elst, Wijk bij Duurstede, Vianen und Schoonhoven, sowie Utrecht und die „Tribunale“ zu Tiel, Dordrecht, Rotterdam, Arnhem und Utrecht die Gerichte 1. Instanz.

Berufungsgerichte sind die „Tribunale“ zu Tiel, Dordrecht, Rotterdam, Arnhem und Utrecht, sowie die „Gerichtshöfe“ zu Arnhem, s'Gravenhage und Amsterdam.

In 2. Instanz entscheiden die „Tribunale“ bei Berufung gegen die Urteile der „Kantonsgerichte“, die „Gerichtshöfe“, bei Berufung gegen die erstinstanzlichen Urteile der „Tribunale“.

## 50. Rheinschifffahrtsinspektoren.

(Art. 41 — 42 der rev. Rh.-Sch.-A.)

Zur Beaufsichtigung des Rheins gemäß der Bestimmung in Art. 42 der rev. Rh.-Sch.-A. sind „Rheinschifffahrtsinspektoren“ bestellt. Dieselben sind verpflichtet, ihre Bezirke regelmäßig zweimal im Jahr zu bereisen und die hierbei vorgefundenen Mängel zunächst der Regierung des betr. Uferstaates behufs Abstellung zur Kenntnis zu bringen oder wenn sie hierzu ermächtigt sind, selbst abzustellen. Im Falle ihre Anträge erfolglos bleiben, haben sie der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt Anzeige zu erstatten.

Die Rheinschiffahrtsinspektoren sind ferner verpflichtet, die ihnen in Angelegenheiten der Rheinschiffahrt für ihre Bezirke zugehenden Beschwerden zu prüfen und im Falle der Begründung bei der Regierung des betr. Uferstaates wegen Abhilfe vorstellig zu werden. Auch haben die Rheinschiffahrtsinspektoren den an sie von anderen Behörden und von Gerichten ergebenden Ersuchen um Abstattung von Gutachten zu entsprechen.

Bei Zuwiderhandlungen, die bei den außerordentlichen Fahrtrevisionen der Schiffsdampfkessel auf dem Rhein wahrgenommen werden, haben die Rheinschiffahrtsinspektoren von den ihnen mitgeteilten Bestrafungen der Kesselüberwachungsbehörde des Heimatsortes des betr. Bootes Kenntnis zu geben, damit nötigenfalls das Verfahren wegen Patententziehung gemäß Art. 20 Abs. 2 der rev. Rh.-Sch.-A. eingeleitet wird.

Die Rheinschiffahrtsinspektoren der Bezirke 1 a und 1 b, sowie derjenigen des 3. Bezirks prüfen auch die bei ihnen eingehenden Gesuche um Erteilung von Rheinschiffer-Patenten und stellen zuständigen Orts Antrag auf Ausfertigung oder Zurückziehung der Patente. (s. Nr. 43.)

Zur Zeit bestehen am Rhein folgende 4 Aufsichtsbezirke, von denen der erste in 2 Unterbezirke geteilt ist, nämlich:

1. Oberrhein bis zur Mündung der Lauter, Bezirk 1a.

Rheinschiffahrtsinspektor: Der Wasser-Bauinspektor für den Rhein in Straßburg, Regierungs- und Baurat Neumeyer daselbst;

2. Oberrhein, rechtsseitig von der Mündung der Lauter bis zur badisch-hessischen Grenze.

Bezirk 1b.

Rheinschiffahrtsinspektor: Der Vorstand der Rheinbauinspektion Mannheim, Ober-Bauinspektor Kupferschmid daselbst;

3. Von der Mündung der Lauter, linksseitig bis zur Mündung der Nahe, rechtsseitig von der hessisch-badischen Grenze bis km 27,4 unterhalb Rüdesheim, Bezirk 2.

Rheinschiffahrtsinspektor: Der Vorstand der Wasser-Bauinspektion Bingerbrück, Wasser-Bauinspektor Benecke daselbst;

Anmerkung. Nach einer zwischen den am Bezirk 2 beteiligten Ufer-Regierungen von Bayern, Hessen und Preußen getroffenen Vereinbarung wechseln diese Staaten jeweils nach 5 Jahren in der Person des Rheinschiffahrtsinspektors. Der nächste Wechsel tritt am 1. April 1911 ein und ernennt alsdann Bayern den Rheinschiffahrtsinspektor.

4. Preußische Rheinstrecke im Bezirk der Rhein-  
strom-Bauverwaltung (von der Mündung der  
Nahe, bezw. von km 27,4 unterhalb Rüdesheim bis  
zur preußisch-niederländischen Grenze), Bezirk 3.

Rheinschiffahrtsinspektor: Regierungs- und Baurat Düsing  
in Coblenz;

5. Die niederländischen Strecken des konven-  
tionellen Rheins (Waal, Niederrhein und Lek),  
Bezirk 4.

Rheinschiffahrtsinspektor: Leutnant zur See I. Kl. a. D.  
der niederländischen Marine, Jonkheer C. E. Dittlinger in  
Nymegen (Wohnung in s'Gravenhage).

## 51. Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt.

(Art. 43 — 47 der rev. Rh.-Sch.-A. und Schl.-Pr. Ziff. 9.)

Durch Entsendung je eines besonderen Bevollmächtigten  
der 6 Rheinuferstaaten wird die

„Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt“

gebildet, durch welche alle Angelegenheiten, die die Rhein-  
schiffahrt betreffen, gemeinsam beraten werden. Die Zentral-  
Kommission hat ihren ständigen Sitz in Mannheim und  
tritt mindestens einmal jährlich zu einer ordentlichen Sitzung  
(Sitzungssaal im Schloß, Mittelbau) im August zusammen.  
Außerordentliche Sitzungen finden nach Bedarf und auf Antrag  
einer der Ufer-Regierungen statt. Schon seit längeren Jahren  
wird alljährlich eine außerordentliche Sitzung, gewöhnlich im  
Mai, abgehalten, sonstige außerordentliche Sitzungen finden  
nur bei besonderen Anlässen, z. B. bei Prüfung der Entwürfe  
zu neuen Brückenbauten, statt und dann an dem betr. Orte.  
Die laufenden Geschäfte der Zentral-Kommission und die Ver-  
waltung des Archivs derselben werden durch das Sekretariat  
der Kommission (Sekretär ist z. Zt. der Vorstand der Rhein-  
bauinspektion Mannheim) besorgt.

Der Vorsitz in der Zentral-Kommission wechselt unter den  
Bevollmächtigten alljährlich. Zu Beginn der ordentlichen  
Sitzung wird der neue Vorsitzende für das kommende Jahr  
durch das Los bestimmt.

Die der Zentral-Kommission obliegende Tätigkeit ist in  
Art. 45 der rev. Rh.-Sch.-A. näher bezeichnet; hervorzuheben  
ist, daß alljährlich ein Bericht über den Zustand der Rhein-  
schiffahrt zu erstatten ist, — „Jahres-Bericht der Zentral-  
Kommission für die Rheinschiffahrt“ —, der gewöhnlich in  
der Frühjahrssitzung für das vorhergegangene Kalenderjahr  
festgestellt wird und im Monat August erscheint.



Die Beschlüsse der Zentral-Kommission erfolgen nach Stimmenmehrheit, sie werden für die Uferstaaten erst verbindlich, nachdem ihnen die Ufer-Regierungen die Genehmigung erteilt haben.

Was insbesondere die richterliche Tätigkeit der Zentral-Kommission als Berufungsinstanz gegen die Urteile der Rheinschiffahrtsgerichte (s. Nr. 49) anlangt, so ist sie in den letzten Jahren gegen früher außerordentlich gestiegen. Während unter der Wirksamkeit der Rheinschiffahrts-Ordnung von 1831 vom Jahre 1832 ab bis einschl. 1868 63 Fälle und von da bis einschl. 1893 30, im ganzen also 93 Fälle zur Entscheidung gekommen sind, wurde vom Jahre 1894 ab bis einschl. der ordentlichen Sitzung 1908 zusammen in 166 Rechtsstreiten entschieden, in diesen letzten 15 Jahren allein also noch um über  $1\frac{3}{4}$  mal mehr, als in den vorausgegangenen 62 Jahren zusammen.

Die derzeitigen Rheinschiffahrtsbevollmächtigten sind für:

**Baden:** Geheimer Oberregierungsrat im Ministerium des Innern: Wiener in Karlsruhe;

**Bayern:** Ministerialrat im Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Äußeren: Frhr. v. Hirschberg in München;

**Elsass-Lothringen:** Ministerialrat im Ministerium für Elsaß-Lothringen: v. Traut in Straßburg;

**Hessen:** Ministerialrat im Ministerium der Finanzen: Geheimerat Dr. ing. Frhr. v. Biegeleben in Darmstadt;

**Niederland:** Hoofdinspecteur-Generaal van's Ryks Waterstaat a. D.: W. F. Leemans in s'Gravenhage;

**Preussen:** Geheimer Oberregierungsrat im Ministerium für Handel und Gewerbe: von Bartsch in Berlin.

Den Vorsitz bis zum Beginn der ordentlichen Sitzung 1909 führt der Bevollmächtigte für Bayern.

Sekretär der Zentral-Kommission: Der Vorstand der Großh. Badischen Rheinbauinspektion Mannheim, Oberbauinspektor Kupferschmid daselbst.

Ueber die Verhandlungsgegenstände der in der Zeit vom 30. April bis 22. Mai und vom 31. August bis 11. September 1908 stattgehabten Sitzungen liegen (auszugsweise) folgende amtliche Mitteilungen vor:

1. Aus der außerordentlichen Sitzung im April/Mai:

Zur Beschwerde der Gewerkschaft „Deutscher Kaiser“ in Hamborn wegen Versandung der Waal teilte der Bevollmächtigte für Niederland mit, daß seine Regierung die Verbesserung dieses Flußlaufs in Aussicht genommen und zur Herbeiführung der erforderlichen Maßnahmen einen Gesetzentwurf ausgearbeitet habe, der demnächst den Generalstaaten vorgelegt werde.

Die Verhandlungen der technischen Beamten der Rhein-  
uferstaaten über die Revision der gemittelten Niedrig-  
wasserstände haben am 14. und 15. Januar in Wiesbaden  
stattgefunden. Den Vorschlägen dieser technischen Kommission,  
welche in der Hauptsache dahin gehen, daß an Stelle der im  
Jahr 1885 festgesetzten gemittelten Niedrigwasserstände die  
mit + 1,50 m am Pegel zu Cöln gleichwertigen  
Wasserstände treten sollen, haben sämtliche Regierungen  
zugestimmt, diejenigen von Baden, Bayern und Elsaß-Lothringen  
jedoch mit dem Vorbehalt, daß aus den errechneten Wasser-  
ständen für die Fahrwassertiefe auf der Stromstrecke zwischen  
Sondernheim und Straßburg, wo zurzeit erst die Fahrrinne  
ausgebaut werde, bei der Verschiedenheit und Veränderlichkeit  
der Sohlengestaltung und des Wasserspiegels an den einzelnen  
Pegelstellen Folgerungen vorerst nicht abgeleitet werden.

Da diese Angelegenheit zum Abschluß gebracht ist, steht  
der gemeinschaftlichen technischen Strombefahrung  
ein Hindernis nicht mehr im Wege. Es wurde deshalb be-  
schlossen, daß diese Strombefahrung im August\*) stattfinden  
soll. Sie soll sich auf den ganzen Rhein von Rotterdam bis  
Basel erstrecken einschließlich der in Art. 28 Abs. 1 der revi-  
dierten Rheinschiffahrts-Akte erwähnten Wasserstraßen in  
Niederland.

Ueber die von dem Bevollmächtigten für Niederland  
angeregte Anbringung von Tiefgangskalen an den  
Rheinschiffen sind von verschiedenen Regierungen Aeüßerungen  
eingelaufen, eine endgültige Entschlieöung konnte jedoch noch  
nicht getroffen werden.

Das gleiche gilt von dem Antrag der Rheinflößereien wegen  
Aenderung der Vorschriften über Bau, Ausrüstung,  
Bemannung und Untersuchung der Flöße auf dem  
Rhein, von der Anregung des Bevollmächtigten für Baden,  
die Vorschriften für die Untersuchung von Rheinschiffen  
durch Bestimmungen zu ergänzen, in welchen die an die Motor-  
boote zu stellenden Anforderungen näher bezeichnet werden,  
sowie von der Frage der Erlassung von Vorschriften über die  
Verwendung von Kraftmaschinen auf Petroleum-  
kastenschiffen.

Von den Bevollmächtigten für Baden wurde auf die Ge-  
fahren aufmerksam gemacht, die aus der Beförderung von  
Ferrosilicium zu Schiff für das Leben und die Gesundheit  
der Schiffsmannschaft und der mit der Ladung beschäftigten  
Arbeiter entstehen können und angeregt, zur Verhütung dieser  
Gefahren vorzuschreiben, daß der genannte und andere Stoffe,  
die in feuchter Luft giftige und explosionsfähige Gase ent-  
wickeln können, nur dann befördert werden dürfen, wenn sie

\*) Hat im August/September 1908 stattgefunden.



in dichten eisernen Transportgefäßen verpackt sind. Ueber diese Anregung sollen die Aeüßerungen der Regierungen eingeholt werden.

Ueber die Frage, in welcher Weise gemäß Art. 27 der rev. Rheinschiffahrts-Akte die Beaufsichtigung der Hafenanstalten am Rhein und der Gebührenerhebung ausgeübt und die Hafenpolizei gehandhabt wird, sind die Erhebungen zum Abschluß gekommen. Es soll nunmehr erwogen werden, ob es sich empfiehlt, diese Angelegenheit nach einheitlichen Grundsätzen neu zu regeln.

Einem früheren Beschlusse der Zentral-Kommission entsprechend haben die Bevollmächtigten sich gegenseitig Mitteilungen gemacht über die von den Schiffsuntersuchungskommissionen zugelassenen Ausnahmen von der vorgeschriebenen Bemannung der Rheinschiffe. Diese Mitteilungen sollen künftig regelmäßig bis zur außerordentlichen Sitzung gemacht werden; zugleich sollen die Bevollmächtigten sich äußern, falls die zugelassenen Ausnahmen zu Bemerkungen Anlaß geben.

Einigung unter den Regierungen der Uferstaaten ist nunmehr erzielt über die Aenderung der Vorschriften für das Ausweichen der Segelschiffe und die Einführung eines Zeichens für manövrierunfähige Schiffe. Die bezüglichen Vorschriften sollen bei der nächsten Durchsicht der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung erlassen werden.

Von dem Bevollmächtigten für Preußen wurde mitgeteilt, daß seine Regierung beabsichtigt, auf der Rheinstrecke zwischen St. Goar und dem Kammereck statt der beweglichen eine feststehende Wahrschau einzurichten. Bei dieser Gelegenheit könnten die Bestimmungen des § 42 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung, Wahrschau betreffend, die nicht mehr ganz den heutigen Verhältnissen entsprechen und deren Handhabung eine ungleichmäßige ist, einer Durchsicht unterzogen werden.

Von dem Bevollmächtigten für Niederland wurde ferner angeregt, zu prüfen, ob die Bestimmung des § 27 Ziff. 2 Rh.-Sch.P.O., wonach außerhalb der Häfen nie mehr als 3 Schiffe in der Breite des Stromes nebeneinander liegen dürfen, nicht einer klareren Fassung bedürfe.

Auf die Anregung des gleichen Bevollmächtigten sind von den Regierungen der Rheinuferstaaten 3 weitere Schiffs-Klassifikationsgesellschaften als zuständig zur Ausstellung von Klassifikationszeugnissen gemäß § 2 Ziff. 4 der Rh.Sch.P.O. anerkannt worden.

Der Bevollmächtigte für Preußen teilte mit, daß das auf Veranlassung der Zentral-Kommission im Königl. Preußischen Statistischen Landesamt bearbeitete Werk „Schiffahrt und Güterverkehr auf dem Rhein während der Jahre



1891—1906“ voraussichtlich noch in diesem Jahre erscheinen werde. Das Nähere wird seinerzeit durch die Presse bekannt gegeben werden.

Als Berufungsinstanz ist die Zentral-Kommission in 3 Strafsachen und 8 Zivilsachen angegangen worden. In 2 Strafsachen wurden die Urteile des Schöffengerichts als Rheinschiffahrtsgericht aufgehoben und die Angeklagten freigesprochen; in einer Strafsache wurde die Berufung verworfen. Von den 8 Berufungen in Zivilsachen wurden 2 als nicht angebracht erklärt, die übrigen als unbegründet verworfen. Die Streitwerte betragen 250 M, 2500 M, 12 800 M, 14 000 M, 18 000 M, 14 400 M, 1490 M und 1745 M.

## 2. Aus der ordentlichen Sitzung im Herbst:

Mit Bezug auf die Vorstellung der Gewerkschaft Deutscher Kaiser in Hamborn über die Schiffahrtsverhältnisse auf der niederländischen Rheinstrecke teilte der Bevollmächtigte für Niederland mit, daß den Generalstaaten der Niederlande ein Gesetzentwurf vorgelegt sei, der die Verbesserung der Schiffahrtsstraße der Waal bezwecke. Es soll durch Einengung der Strombreite und Einbau von Grundschwelen die Flußsohle in ihrem Bestand festgelegt werden. Die Kosten dieser Maßnahmen sind auf  $3\frac{3}{4}$  Millionen M veranschlagt, welche in etwa 7 Jahren verbaut werden sollen.

Der Bevollmächtigte für Baden teilte bezügl. der früher zur Sprache gebrachten Einbauten an der Eisenbahngitterbrücke zwischen Kehl und Straßburg, durch die die Durchfahrtsöhe für die Schifffahrt beschränkt worden sei, mit, daß die badische Eisenbahnverwaltung im Benehmen mit der Reichseisenbahnverwaltung die Beseitigung dieser Einbauten (einer Laufschiene für einen Fahrstuhl und eines Schutzkastens für ein Telegraphenkabel) bereits in Angriff genommen und die linke und mittlere Brückenöffnung, die zurzeit von der Schifffahrt benützt werden, bereits freigelegt habe.

Weiter machte der Bevollmächtigte für Preußen Mitteilungen über Maßnahmen, die bei den Brückenbauten in Cöln einmal im Interesse der Sicherheit der Bauausführung, sodann aber auch im Interesse der Schifffahrt getroffen worden sind.

Anlässlich eines Rechtsstreits wurde die Frage aufgeworfen, ob es nicht zweckmäßig sei, über die Haftung der Besitzer der Schleppdampfer und Schleppkähne für die im Schlepp- und Bugsierdienst verwendeten Schlepptaue besondere Vorschriften zu erlassen. Die von den Regierungen der Rheinerstaaten angestellten Erhebungen und Erwägungen haben ergeben, daß ein Bedürfnis hierfür nicht bestehe.

Eingehende Erörterungen wurden gepflogen über die Frage, ob und unter welchen Bedingungen die Verwendung von

Kraftmaschinen auf beladenen Kastenschiffen zugelassen werden könne und über die Frage, welche Bestimmungen für die Beförderung von Ferrosilicium zu Schiff zu erlassen seien, um zu verhüten, daß durch Ausströmen giftiger Gase aus dieser Ware das Leben oder die Gesundheit der Schiffsmannschaft und anderer Personen gefährdet werde. Eine Einigung über die Fassung der zu erlassenden Vorschriften wurde bisher noch nicht erzielt.

Weitere Verhandlungsgegenstände waren die Bestimmungen über die Bemannung der Rheinschiffe und für das Ausweichen der Segelschiffe, die obligatorische Anbringung von Tiefgangsskalen an den Rheinschiffen, ferner die Revision der gemittelten Niedrigwasserstände, endlich eine Eingabe des Bürgermeisters von Wesel wegen Ersatzes der Rheinschiffbrücke daselbst durch eine feste Brücke.

Sämtliche Regierungen der Rheinuferstaaten haben ihre Zustimmung dazu gegeben, daß auf der Rheinstrecke zwischen St. Goar und dem Kammereck statt der beweglichen eine feststehende Wahrschau, zunächst probeweise, eingerichtet werde. Gleichzeitig sollen die festen Wahrschaupten mit je zwei Mann besetzt werden, die den Dienst abwechselnd besorgen. Der § 42 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung soll eine neue Fassung erhalten, von der der Bevollmächtigte für Preußen einen Entwurf zur Prüfung vorlegt.

Der Bevollmächtigte für Hessen legte den nunmehr festgestellten Jahresbericht der Zentral-Kommission für 1907 vor. Derselbe kann von den Interessenten durch das Sekretariat der Zentral-Kommission in Mannheim bezogen werden.\*) Hinsichtlich der künftigen Gestaltung des Jahresberichts wurde vorbehaltlich der noch ausstehenden Zustimmung der Regierung eines Uferstaats beschlossen, die Tabellen über den Verkehr auf dem Rhein mit den neuen deutschen Bestimmungen über die Statistik des Verkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen durch Einführung des neuen Güterverzeichnisses in Einklang zu bringen.

Der Bevollmächtigte für Preußen teilte mit, daß das Werk „Schiffahrt und Güterverkehr auf dem Rhein während der Jahre 1891—1906“ im Druck sei.

## 52. Rheinschiffahrts-Kommissionen.

Für die der Königl. Preuß. Rheinstrom-Bauverwaltung zu Coblenz unterstehende Rheinstrecke von der Nahemündung bis zur niederländischen Grenze ist seit dem Jahre 1881 als beratende Behörde der Rheinstrom-Bauverwaltung eine „Rheinschiffahrts-Kommission“ gebildet.

\*) Zum Preise von 5 M.



Dieselbe wird von dem Oberpräsidenten der Rheinprovinz als Chef der Rheinstrom-Bauverwaltung geleitet und besteht aus ständigen und nichtständigen Mitgliedern, welche letztere von dem Oberpräsidenten jeweils ernannt werden.

Ständige Mitglieder sind außer dem Chef der Rheinstrom-Bauverwaltung: der Rheinstrom-Baudirektor, der Rheinschiffahrtsinspektor und von jedem der Beteiligten Regierungsbezirke (Wiesbaden, Coblenz, Cöln, Düsseldorf) je ein technischer und ein Verwaltungs-Dezernent, außerdem der Leiter der staatlichen Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen.

Nichtständige Mitglieder sind zur Zeit: Die Vertreter der Schiffsverbände und zwar des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen in Duisburg-Ruhrort und des Partikulier-Schiffer-Verbandes „Jus et Justitia“ in Mannheim, ferner Vertreter sämtlicher Handelskammern am Rhein, der landwirtschaftlichen Vereine, bezw. der Landwirtschaftskammer in Bonn und Deichverbände, Fischereisachverständige, Vertreter des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund in Essen, des Vereins zur Wahrung der gesamten wirtschaftlichen Interessen für Rheinland und Westfalen in Düsseldorf und des Vereins für Industrielle des Regierungsbezirks Cöln.

Die Rheinschiffahrts-Kommission tritt alljährlich einmal, gewöhnlich im Herbst, zu einer Sitzung zusammen, welcher in der Regel eine Befahrung des Stromes vorausgeht.

Gegenstände der Beratung sind die Besprechung aller Umstände, welche auf die Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit des Stromes und auf die Hebung des Verkehrs von Einfluß sind, die Erweiterung und Vermehrung der Häfen, insbesondere auch der Schutzhäfen, die Einführung besonders wünschenswerter Einrichtungen usw.

Von den Regierungen der übrigen Rheinuferstaaten sind seither nur von Hessen im Herbst 1901 und im Sommer 1905 Kommissionen mit gleichen Zielen wie die preußische Rheinschiffahrts-Kommission berufen worden. Diese Kommissionen waren aus Vertretern der Regierung, der beteiligten Verwaltungs- und Strombaubehörden, der größeren Städte, sowie aus Vertretern der Groß- und Kleinschiffahrt, der Handelskammern, der Landwirtschaft usw. zusammengesetzt. Gegenstand der Beratung, welcher eine Befahrung des Stromes vorausging, waren außer der Mitteilung über die zahlreichen in den letzten Jahren zur Ausführung gekommenen Strombauten die Besprechung über wünschenswerte weitere Verbesserungen usw. auf der hessischen Rheinstrecke.



## 53. Deutsch - Holländischer Vertrag über Unfallversicherung.

Zwischen dem Deutschen Reiche und den Niederlanden ist unterm 27. August 1907 nachstehender

### Vertrag

über die Unfallversicherung abgeschlossen worden.

#### Artikel 1.

Auf die nach den Gesetzen beider vertragschließenden Teile der Unfallversicherung unterliegenden Betriebe, welche ihren Sitz in dem Gebiete des einen Teiles haben und ihre Tätigkeit auch in dem Gebiete des anderen Teiles ausüben, finden, vorbehaltlich der in den Artikeln 2 und 3 vorgesehenen Ausnahmen, für die im Gebiet eines jeden Teiles ausgeführten Tätigkeiten ausschließlich die Unfallversicherungsgesetze dieses Teiles Anwendung.

Soweit nach Abs. 1 die aus dem Gebiete des einen Teiles übergreifenden Betriebstätigkeiten der Gesetzgebung des anderen Teiles unterstellt sind, gelten sie als Betrieb im Sinne dieser Gesetzgebung. Weitere Ausführungsbestimmungen zu diesem Vertrage werden von jedem Teile, soweit sie für seine Unfallversicherung erforderlich sind, selbständig getroffen, und zwar auf deutscher Seite durch den Reichskanzler oder die von ihm zu bestimmende Behörde, auf niederländischer Seite durch die je-

#### Artikel 1.

Op de naar de wetten van beide contracteerende Partijen aan de ongevallenverzekering onderworpen ondernemingen, welke binnen het gebied van een der Partijen gevestigd zijn, en haar bedrijf, ook binnen het gebied van de andere Partij uitoefenen, is, behoudens de in de artikelen 2 en 3 gemaakte uitzonderingen, ten aanzien van de binnen het gebied van elk der Partijeo verrichte werkzaamheden, uitsluitend van toepassing de ongevallenwet der Partij, binnen wier gebied de werkzaamheden verricht worden.

Voor zoover tengevolge van de bepaling van het eerste lid werkzaamheden, door een binnen het gebied van een der Partijen gevestigde onderneming binnen het gebied van de andere Partij uitgevoerd, aan de ongevallenwet geving van laatstbedoelde Partij onderworpen zijn, worden die werkzaamheden als een onderneming in den zin dier wetgeving beschouwd. Verdere bepalingen tot uitvoering van dit verdrag worden door elk der beide Partijen, voor zoover die voor hare ongevallenver-

weilig zuständige Stelle. Die hiernach getroffenen Bestimmungen werden sich die beiden Regierungen mitteilen.

### Artikel 2.

Auf Beförderungsbetriebe, welche aus dem einen Lande in das andere übergreifen, finden für den beweglichen (fahrenden) Teil des Betriebs, ohne Rücksicht auf den Umfang der in dem einen und der in dem anderen Lande ausgeführten Betriebstätigkeiten, ausschließlich die Unfallversicherungsgesetze desjenigen Landes Anwendung, in welchem der Betrieb seinen Sitz hat. In dieser Versicherung verbleibt das Personal des fahrenden Teiles, auch soweit es in den übrigen sich in dem anderen Lande vollziehenden Teilen des Beförderungsbetriebs beschäftigt wird.

### Artikel 3.

Bei Betrieben jeder Art bleiben, unbeschadet der Bestimmungen des Artikel 2, ausschließlich die Unfallversicherungsgesetze des Landes, in welchem der Betrieb seinen Sitz hat, für die Gesamtheit der Betriebstätigkeiten im anderen Lande während der ersten sechs Monate ihrer Ausübung hinsichtlich derjenigen Personen in Anwendung, wel-

zekering noodig zijn, zelfstandig vastgesteld, en wel van Duitsche zijde door den Rijkskanselier of de door hem aan te wijzen autoriteit, van Nederlandsche zijde door de daartoe bevoegde macht. De beide Regeeringen zullen de volgens het vorenstaande vastgestelde bepalingen aan elkander mededeelen.

### Artikel 2.

Ten aanzien van transportondernemingen, welke in een der beide landen gevestigd zijn en har bedrijf ook in het andere land uitoefenen, is op het zich bewegend (varend of rijdend) gedeelte der onderneming, onafhankelijk van den omvang der werkzaamheden, in elk der beide landen uitgevoerd, uitsluitend de ongefallenwet van het land, waar de onderneming gevestigd is, van toepassing. Aan deze ongefallenwet blijft het personeel van het varend of rijdend gedeelte onderworpen, ook voor zoover het in de overige in het andere land uitgevoerde werkzaamheden van de transportonderneming werkzaam is.

### Artikel 3.

Onverminderd het bij artikel 2 bepaalde, blijft ten opzichte van alle ondernemingen uitsluitend de ongefallenwet van het land, waar de onderneming gevestigd is, van toepassing op de gezamenlijke werkzaamheden in het andere land gedurende de eerste zes maanden na haar aanvang verricht, doch alleen ten aanzien van die personen, die tot aan bun tewerk-

che bis zur Beschäftigung im anderen Lande in dem der Unfallversicherung des eigenen Landes unterliegenden Teile des Betriebes tätig gewesen sind. Ruht die Ausübung des Betriebs im anderen Lande nicht länger als dreißig Tage, so wird die Zeit des Ruhens in den sechsmonatlichen Zeitraum eingerechnet. Beträgt die Zeit des Ruhens mehr als dreißig Tage, so wird der Lauf des sechsmonatlichen Zeitraums unterbrochen; nach Beendigung der Unterbrechung beginnt ein neuer Lauf von sechs Monaten. Die Zeit vor dem Inkrafttreten des Vertrags kommt bei Anwendung der vorstehenden Bestimmungen nicht in Betracht.

#### Artikel 4.

Im Falle der Anwendung der Unfallversicherungsgesetze des einen Landes finden die Vorschriften dieser Gesetze über die Geltendmachung anderweitiger, infolge des Unfalls nach den Gesetzen dieses Landes begründeten Ansprüche entsprechende Anwendung auf solche Ersatzansprüche, welche infolge eines im anderen Lande eingetretenen Unfalls nach dessen Gesetzen begründet sind.

#### Artikel 5.

Bei der Durchführung der Unfallversicherung leisten sich die zuständigen Verwaltungsstellen zum Zwecke der Feststellung von Tatsachen gegenseitig Beistand.

stelling in het andere land, werkzaam waren in het aan de ongevallenverzekering van het eigen land onderworpen deel der onderneming. Staat de uitoefening van het bedrijf in het andere land niet langer dan dertig dagen stil, dan worden voor de berekening van den termijn van zes maanden de werkzaamheden geacht niet te zijn afgebroken. Staat de uitoefening van het bedrijf gedurende meer dan dertig dagen stil, dan wordt de loop van den termijn van zes maanden gestuit; bij hervatting der werkzaamheden begint een nieuwe termijn van zes maanden te loopen. De tijd vóór het in werking treden van het verdrag blijft bij de toepassing der vorenstaande bepalingen buiten aanmerking.

#### Artikel 4.

Bij toepassing eener ongevallenwet van het eene land zijn de bepalingen dezer wet betreffende het doen gelden van andere, krachtens de wetten van dat land uit een ongeval voortvloeiende aanspraken, analogisch van toepassing op de aanspraken op schadevergoeding, die krachtens de wetten van het andere land uit een in dat land voorgekomen ongeval voortvloeien.

#### Artikel 5.

Bij de uitvoering der ongevallenwetgeving verleenen de bevoegde administratieve autoriteiten elkander wederkeerig bijstand ter vaststelling van feiten.



Wenn die Behörden des einen Landes in einem bei ihnen in einer Unfallversicherungssache anhängigen Verfahren die eidliche Vernehmung im anderen Lande befindlicher Zeugen und Sachverständigen für notwendig erachten, so wird einem entsprechenden, auf diplomatischem Wege mitgeteilten Ersuchen Folge geleistet werden. Die von der Regierung des anderen Landes beauftragte oder auch ohne solchen Auftrag zuständige Behörde wird die Zeugen oder Sachverständigen von Amts wegen laden und nötigenfalls dieselben Zwangsmittel anwenden, wie in einem entsprechenden Verfahren des eigenen Landes.

#### Artikel 6.

Die Vorschriften des einen Landes, nach welchem auf dem Gebiete der Unfallversicherung hinsichtlich der Stempel und Gebühren Befreiungen bestehen, finden entsprechende Anwendung, soweit es sich darum handelt, in diesem Lande die Unfallversicherung des anderen Landes durchzuführen.

#### Artikel 7.

Betriebsunternehmer dürfen zu der Unfallversicherung des einen Landes nicht deshalb mit höheren Beiträgen oder Prämien herangezogen werden, weil der Betrieb seinen Sitz in dem anderen Lande hat.

#### Artikel 8.

Die Bestimmungen der Art. 4 bis 7 gelten für die der Unfall-

Wanneer de rechterlijke autoriteiten van het eene land in een bij haar aanhangig rechtsgeding in zake ongevallenverzekering het noodig achten, dat in het andere land verblijvende getuigen of deskundigen onder eede worden gehoord, zal aan een ter zake langs diplomatieken weg medegedeeld verzoek gevolg worden gegeven. De autoriteit, door de Regeering van het andere land aangewezen of ook zonder zoodanige aanwijzing bevoegd, zal de getuigen of deskundigen ambtshalve oproepen en zoo noodig dezelfde dwangmiddelen aanwenden als in een overeenkomstig geding in haar eigen land gevoerd.

#### Artikel 6.

De in het eene land bestaande voorschriften, volgens welke op het gebied der ongevallenverzekering in zake zegel en andere rechten vrijstellingen worden verleend, zijn analogisch van toepassing, wanneer in dat land de ongevallenwetgeving van het andere land moet worden uitgevoerd.

#### Artikel 7.

Van ondernemers mag niet in een der beiden landen een hoogere bijdrage of premie gevorderd worden, op grond dat hun onderneming in het andere land gevestigd is.

#### Artikel 8.

De bepalingen van de artikelen 4 tot en met 7 gelden

versicherung eines der beiden Länder unterliegenden Betriebe, auch wenn die Voraussetzungen des Artikel 1 nicht vorliegen.

#### Artikel 9.

Die Bestimmungen dieses Vertrags finden entsprechende Anwendung auf diejenigen Beamten des Deutschen Reichs, eines deutschen Bundesstaats oder eines deutschen Kommunalverbandes, welche in unfallversicherungspflichtigen Betrieben beschäftigt sind, für die jedoch an Stelle der deutschen Unfallversicherung eine Unfallfürsorge im Sinne der deutschen Gesetzgebung besteht.

#### Artikel 10.

Soweit es bei der Anwendung der Unfallversicherungsgesetze des einen Landes auf die Berechnung eines in der Währung des anderen Landes ausgedrückten Arbeitsverdienstes ankommt, erfolgt die Umrechnung nach einem allgemein zugrunde zu legenden Mittelwerte, der von jeder der beiden Regierungen für die Anwendung der Gesetze ihres Landes festgestellt wird und der anderen Regierung mitzuteilen ist.

#### Artikel 11.

Dieser Vertrag soll ratifiziert werden und die Ratifikationsurkunden sollen sobald als möglich ausgetauscht werden. Der Vertrag tritt einen Monat nach dem Beginne des auf den

voor ondernemingen, welke aan de ongevallenverzekering van een der beide landen onderworpen zijn, ook indien het geval voorzien bij artikel 1 niet aanwezig is.

#### Artikel 9.

De bepalingen van dit verdrag worden analogisch toegepast op die ambtenaren van het Deutsche Rijk, van een Deutschen Bondsstaat of van een Deutsch „Kommunalverband“, die in een verzekeringsplichtige onderneming werkzaam zijn, doch voor wie in plaats van de Deutsche ongevallenverzekering een „Unfallfürsorge“ in den zin der Deutsche wetgeving geldt.

#### Artikel 10.

Wanneer bij de toepassing der ongevallenwetten van het eene land de berekening van een in de munt van het andere land bepaald arbeidsloon noodzakelijk is, geschiedt de omrekening op den grondslag van een vaste waardeverhouding, die door elk der beide Regierungen voor zoover betreft de toepassing der wetten van haar land, vastgesteld en aan de andere Regeering medegedeeld zal worden.

#### Artikel 11.

Dit verdrag zal worden bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zullen zoo spoedig mogelijk worden uitgewisseld. Het verdrag treedt in werking eene maand na den aanvang

Austausch der Ratifikationsurkunden folgenden Monats in Kraft.

Der Vertrag kann von beiden Teilen jederzeit gekündigt werden und tritt mit dem Ablaufe des auf die Kündigung folgenden Kalenderjahrs außer Kraft.

Verpflichtungen aus Unfällen, welche sich vor dem Inkrafttreten des Vertrags ereignet haben, sind auch weiterhin von demjenigen Versicherungs-träger zu erfüllen, bei welchem der Betriebsteil bisher versichert war. Entsprechend sind auch bei Aufhebung dieses Vertrags die Verpflichtungen aus denjenigen Unfällen, welche sich während der Geltung des Vertrags ereignet haben, von dem bisherigen Versicherungs-träger weiter zu erfüllen.

Der vorstehende Vertrag ist ratifiziert worden und hat nach Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 1. Dezember 1907 die Auswechselung der Ratifikationsurkunden am 30. Nov. 1907 in Berlin stattgefunden.

Auf Grund des Art. 1 Abs. 2 des vorstehenden Vertrags sind vom Stellvertreter des Reichskanzlers die nachstehenden

### **Ausführungsbestimmungen**

unterm 16. Dezember 1907 erlassen worden:

§ 1. Soweit ein Betrieb, der seinen Sitz in den Niederlanden hat, hinsichtlich der nach Deutschland übergreifenden Betriebstätigkeiten den deutschen Unfallversicherungsgesetzen unterstellt ist, jedoch in Deutschland einen besonderen Sitz nicht hat, ist der Unternehmer Mitglied derjenigen Berufsgenossenschaft, welche für Betriebe des Gewerbs-

der maand, volgend op die, waarin de uitwisseling der akten van bekrachtiging plaats heeft.

Dit verdrag kan door elk der beide contracteerende Partijen ten allen tijde opgezegd worden en houdt alsdan op van kracht te zijn aan het einde van het op de opzegging volgend kalender-jaar.

Verplichtingen voortvloeiend uit ongevallen, die plaats vonden vóór het in werking treden van het verdrag, moeten ook verder worden nagekomen door den verzekeringsdrager, bij wien het betrokken deel der onderneming tot dusver verzekerd was. In overeenstemming daarmede zullen bij het eindigen van dit verdrag de verplichtingen, voortvloeiend uit ongevallen, welke plaats vonden terwijl dit verdrag van kracht was, moeten worden nagekomen door den verzekeringsdrager, op wien zij tot op dat oogenblik rustten.



zweigs errichtet ist, zu dem jener Betrieb gehört, sofern die übergreifenden Betriebstätigkeiten im Bezirke der Genossenschaft ausgeübt werden. Die Mitgliedschaft beginnt mit dem Zeitpunkt, in welchem die Betriebstätigkeiten im Inland aufgenommen werden.

§ 2. Bei Unfällen in den Niederlanden, auf welche die deutsche Gesetzgebung Anwendung findet, hat der Betriebsunternehmer die Unfallanzeige (§§ 63, 147 Abs. 2 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes, § 37 Abs. 1, § 45 Abs. 2 des Bau-Unfallversicherungsgesetzes) bei derjenigen Ortspolizeibehörde im Inlande zu erstatten, in deren Bezirke sein Betrieb den Sitz hat. Ereignet sich ein Unfall auf der Reise (§ 68 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes, § 37 Abs. 1 des Bau-Unfallversicherungsgesetzes), so ist die Anzeige an diejenige Ortspolizeibehörde des Inlandes zu richten, in deren Bezirke der erste Aufenthalt nach dem Unfälle genommen wird.

Die Untersuchung des Unfalls (§ 64 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes, § 37 Abs. 1 des Bau-Unfallversicherungsgesetzes) erfolgt durch die im Abs. 1 bezeichnete Ortspolizeibehörde. Auf Antrag Beteiligter (§ 65 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes) kann jedoch die der Ortspolizeibehörde vorgesetzte Behörde die Untersuchung durch eine andere Ortspolizeibehörde herbeiführen.

Für Unfälle in Reichs- und Staatsbetrieben bewendet es bei den Vorschriften im § 63 Abs. 5, § 67, § 68 Abs. 2 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes, § 37 Abs. 1 des Bau-Unfallversicherungsgesetzes.

§ 3. Der Wert der Naturalbezüge, welche den nach deutschem Rechte versicherten Personen in den Niederlanden gewährt werden (§ 6 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes, § 9 des Bau-Unfallversicherungsgesetzes), wird durch die für den Sitz des Betriebs örtlich zuständige untere Verwaltungsbehörde festgesetzt.

§ 4. Liegt der Beschäftigungsort einer der im § 10 Abs. 4 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes (§ 9 des Bau-Unfallversicherungsgesetzes) bezeichneten, nach deutschem Rechte versicherten Personen in den Niederlanden, so ist für die Berechnung des Jahresarbeitsverdienstes der für den Sitz des Betriebs im Inlande festgesetzte ortsübliche Tagelohn gewöhnlicher erwachsener Tagearbeiter maßgebend.

§ 5. Bei Zuwiderhandlungen gegen Unfallverhütungsvorschriften im Auslande fließen die im § 112 Abs. 1 Ziffer 2 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes (§ 40 des Bau-Unfallversicherungsgesetzes) bezeichneten Geldstrafen, wenn der zu ihrer Zahlung Verpflichtete keiner Krankenkasse in Deutschland angehört, in die Kasse der Gemeinde-Krankenversicherung des Betriebssitzes.

Nach Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 29. Jan. 1908 ist in Ausführung der Bestimmung im Artikel 10 des Vertrags zwischen dem Deutschen Reiche und den Niederlanden über Unfallversicherung vom 27. August 1907 der Mittelwert eines Guldens niederländischer Währung auf 1,70 M festgesetzt worden.

Die Königlich Niederländische Regierung hat in Ausführung derselben Bestimmung den Mittelwert einer Mark deutscher Währung auf 60 Cents festgesetzt.

## 54. Binnenschiffahrts-Statistik.

Der Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 25. Juni 1908 den nachstehend abgedruckten „Bestimmungen, betr. die Statistik des Verkehrs und der Wasserstände auf den deutschen Binnenwasserstraßen“, die Zustimmung mit der Maßgabe erteilt, daß die neuen Vorschriften am 1. Januar 1909 an Stelle der Bestimmungen vom 30. Juni 1881 in Kraft treten.

### Bestimmungen,

betreffend die Statistik des Verkehrs und der Wasserstände auf den deutschen Binnenwasserstraßen.

#### I. Die Anschreibungen.

§ 1. Ueber den Verkehr von Fahrzeugen und Gütern auf den deutschen Binnenwasserstraßen (Strömen, Flüssen, Kanälen, Binnenseen, Häfen und dergl.) sind von den Landesregierungen Erhebungen vorzunehmen. Die Anschreibungen haben stattzufinden:

- a) beim Ein- und Ausgange von Fahrzeugen über die Zollgrenze;
- b) bei der Ankunft von Fahrzeugen in Hafenplätzen, Lösch- und Umschlagstellen, bei den Ausladungen am freien Ufer außerhalb der Häfen und Löschstellen;
- c) beim Durchgange von Fahrzeugen durch die wichtigeren Schleusen;
- d) beim Abgange von Fahrzeugen von den wichtigeren Hafenplätzen, Lösch- und Umschlagstellen.

Welche Schleusen, Hafenplätze, Lösch- und Umschlagstellen zu den wichtigeren zu rechnen sind, bestimmt der Reichskanzler.

An minder wichtigen Hafenplätzen, Lösch- und Umschlagstellen sowie bei den Ausladungen am freien Ufer außerhalb der Häfen und Löschstellen sind nur die zum Zwecke der Aus- oder Umladung angekommenen Fahrzeuge und die aus- oder umgeladenen Güter nachzuweisen.



Ausgeschlossen von der Anschreibung<sup>7</sup> sind die Fahrten von Fahrzeugen, die zum Fischfange, zu Baggerarbeiten und Strombauten oder sonst zu einem anderen Zwecke als zur Vermittelung des Güter- und Personenverkehrs zwischen zwei oder mehreren verschiedenen Uferplätzen ein- und ausgehen, und die Fahrten der Fähranstalten, die Leichterungen im Binnenverkehre sowie die Fahrten der im Seeverkehr angekommenen und abgegangenen Fahrzeuge und die so beförderten Güter, auch wenn der Ort der Ein- und Ausladung der Güter binnenseitig der in den Bestimmungen über die Statistik der Seeschifffahrt vom 27. Juni 1907 angenommenen Grenzlinie liegt. Der Leichterverkehr auf der Unterelbe und der Unterweser gilt im Sinne dieser Bestimmungen als Seeverkehr. Dagegen ist der den Uebergang zwischen See- und Binnenschifffahrt darstellende Verkehr mit seegehenden Fahrzeugen auf dem Rhein (Rhein-Seeverkehr) und dem Dortmund-Ems-Kanal besonders anzuschreiben. Der Ausschluß von der Anschreibung erstreckt sich nicht auf Fahrten von Baggereifahrzeugen, welche Baggergut (Sand, Kies und dergleichen) führen, das Gegenstand des Handels ist.

§ 2. Von jedem<sup>3</sup> ausgeladenen, umgeladenen oder ausgeführten Gut ist der Einladeort, von jedem ausgeführten Gut außerdem der Ausladeort nachzuweisen.

Als Einladeort ist derjenige Ort anzusehen, an dem das Gut in das Fahrzeug gebracht worden ist, und als Ausladeort beim Grenzausgangsverkehre derjenige Ort, wohin das Gut mit dem Fahrzeug unmittelbar, d. h. ohne Umladung, befördert werden soll. Liegt der Einladeort im Deutschen Reiche, so ist die Wasserstraße zu bezeichnen, an der er gelegen ist. Kommt das Fahrzeug aus dem Auslande, so kann an Stelle des Einladeorts das Land treten, in dem der Einladeort liegt; geht das Fahrzeug nach dem Auslande, so kann an Stelle des Ausladeorts das Land angegeben werden, in dem der Ausladeort sich befindet. In beiden Fällen ist bei der Angabe des Landes das Verzeichnis der Verkehrsbezirke (Anl. D) zu berücksichtigen.

Befindet sich das auszuladende oder auszuführende Gut in einem Leichterfahrzeuge, so ist als Einladeort der Ort anzusehen, an dem das Gut in das Hauptfahrzeug (geleichterte Fahrzeug) eingeladen wurde.

Für Flöße als solche gilt als Ausladeort der Ort der Auflösung des Bestandes und als Einladeort der Platz, wo das Floß zusammengebunden worden ist.

§ 3. Ueber jedes nachzuweisende Fahrzeug ist nach Angabe des Schiffsführers eine Zählkarte nach dem Muster 1 oder 2 der Anlage A auszufertigen.

Ueber den Verkehr von Fahrzeugen, die eine häufig wiederkehrende Verbindung zwischen bestimmten Orten unterhalten,



können anstatt der Zählkarten Uebersichten über einen Zeitraum von höchstens drei Monaten nach den in der Anlage A verzeichneten Mustern 3 und 4 aufgestellt werden.

Mit Genehmigung des Reichskanzlers können Aenderungen der Muster für Zählkarten und Uebersichten vorgenommen und an Stelle der Zählkarten beim Durchgangsverkehr an der Zollgrenze Abschriften der Ladungsverzeichnisse oder sonst geeignete Papiere verwendet werden.

§ 4. Findet eine unmittelbare Umladung von Massengütern in ganzen Wagenladungen von der Eisenbahn zur Binnenwasserstraße (Schiff, Floß) und umgekehrt statt, so ist dieser Verkehr von den Organen der Eisenbahnverwaltung noch besonders anzuschreiben. Hierzu sind Listen nach Muster 5a oder 5b der Anlage A zu verwenden. Als eine unmittelbare Umladung ist es auch anzusehen, wenn das Gut vorübergehend auf dem Ufer gelagert hat.

Die Listen sind monatlich abzuschließen und bis zum 20. des folgenden Monats an das Kaiserliche Statistische Amt einzusenden.

In der Zählkarte (Muster 1) oder den an ihre Stelle tretenden Papieren (§ 3 Abs. 3) und in der Uebersicht (Muster 3) ist ferner die unmittelbare Umladung von Massengütern in ganzen Wagenladungen zur oder von der Eisenbahn anzugeben.

Die zu den Massengütern zu rechnenden Güter sind in dem Güterverzeichnis (Anlage B1) durch ein Kreuz (†) kenntlich gemacht und in dem Verzeichnisse der Massengüter (Anlage B2) besonders zusammengestellt.

§ 5. Die Bezeichnung der Güter in den Zählkarten, Uebersichten und Listen hat nach den in dem anliegenden Güterverzeichnis (Anlage B1) aufgeführten Gattungen zu erfolgen. Dabei sind Sammelbenennungen, wie Getreide, Erze, Eisen usw., nicht zulässig, die Waren sind vielmehr bestimmt als Roggen, Gerste, Eisenerze, Kupfererze, Bandeisen usw. zu bezeichnen.

Zur richtigen Anwendung des Güterverzeichnisses dient das vom Kaiserlichen Statistischen Amte dazu herauszugebende Alphabetische Verzeichnis, das die einzelnen Waren nach ihren handelsüblichen oder sonst sprachgebräuchlichen Benennungen in alphabetischer Ordnung aufführt und bei jeder derselben die Nummer des Güterverzeichnisses angibt.

§ 6. Die Angabe der Menge hat nach Gewicht zu erfolgen, mit Ausnahme von lebenden Tieren, die nach Stückzahl zu bezeichnen sind, und zwar auch dann, wenn sie, wie Geflügel, in Körben usw. verpackt befördert werden.

Bei Gütern, die nicht nach Gewicht gehandelt werden und deren Gewicht dem Schiffsführer nicht bekannt ist, ist das Gewicht schätzungsweise anzugeben. Ist die Menge des beförderten harten und weichen Holzes in Festmetern oder in

anderen handelsüblichen Maßen bekannt, so ist sie nach diesen Maßen anzugeben. Bei der Umrechnung in Gewicht ist ein Festmeter anzunehmen:

- bei hartem Holze zu 800 kg,
- bei weichem Holze zu 600 kg.

Das Gewicht ist entweder in Kilogramm oder in ganzen und halben Tonnen anzugeben. Der in Anwendung gebrachte Maßstab ist zu verzeichnen, Bei der Gewichtsangabe in Tonnen ist die Abrundung dergestalt vorzunehmen, daß Gewichtsmengen von weniger als 250 kg unberücksichtigt bleiben, von 250 kg und darüber als 500 kg berechnet werden (z. B. 250 bis 749 kg mit 0,5 t, 3249 kg mit 3 t, 3250 bis 3749 kg mit 3,5 t, 3750 bis 4249 kg mit 4 t).

Bei Fahrzeugen mit einer Gesamtladung von weniger als 500 kg ( $\frac{1}{2}$  t) findet eine Anschreibung der Güter nicht statt. Enthalten anschreibepflichtige Fahrzeuge Güter verschiedener Warengattungen im Sinne des Güterverzeichnisses im Einzelgewichte von weniger als 250 kg, so sind diese Güter mit ihrem Gesamtgewicht als Stückgüter (Sammelgüter) nachzuweisen.

Als Gesamtladung eines Floßes ist der Bestand an Floßholz zuzüglich des Gewichts der beigeladenen Güter zu verzeichnen.

§ 7. An den Durchgangsstellen an der Grenze einschließlich der Grenzen gegen die Zollausschlüsse und Freibezirke haben die Grenzzollstellen, an den Hafenplätzen, Lösch- und Umschlagstellen, am freien Ufer außerhalb der Häfen und Löschstellen sowie an den Durchgangsstellen an den wichtigeren Schleusen statistische Anmeldestellen, die von den Landeszentralbehörden zu bestimmen sind, die Anschreibung für die Statistik vorzunehmen und die Angaben in den Zählkarten erforderlichenfalls durch Vergleichung mit den Frachtbriefen zu prüfen und zu berichtigen.

Wo örtliche Verhältnisse den Anschreibungen besondere Schwierigkeiten entgegensetzen, bleibt dem Reichskanzler im Einvernehmen mit der Landeszentralbehörde eine anderweite Regelung der statistischen Erhebung überlassen.

§ 8. Der Reichskanzler wird ermächtigt, Aenderungen des Güterverzeichnisses, des Verzeichnisses der Massengüter und des Verzeichnisses der Verkehrsbezirke vorzunehmen.

§ 9. Zur Ausführung dieser Bestimmungen werden die Landeszentralbehörden im Einvernehmen mit dem Reichskanzler besondere Vorschriften erlassen.

## II. Die von den Bundesstaaten aufzustellenden Uebersichten.

§ 10. Aus den Zählkarten und Uebersichten (§ 3) sind über den Ausgangsverkehr an den Zollgrenz-Durchgangsstellen, ferner über den Aus- und Umladeverkehr an den Hafenplätzen,



Lösch- und Umschlagstellen sowie am freien Ufer außerhalb der Häfen und Löschstellen nach Verkehrsbezirken der Einladeorte getrennte Nachweisungen nach dem aus Anlage C ersichtlichen Muster 6 aufzustellen, die vierteljährlich abzuschließen und bis zum Schlusse des auf das Vierteljahr folgenden Monats an das Kaiserliche Statistische Amt einzusenden sind.

Den Nachweisungen sind die Zählkarten und Uebersichten beizufügen, die den Vermerk enthalten „zur Eisenbahn“ oder „von der Eisenbahn“.

Ferner sind über den Verkehr an den Zollgrenz-Durchgangsstellen, an den wichtigeren Hafenplätzen, Lösch- und Umschlagstellen sowie an den wichtigeren Schleusen Uebersichten nach Anlage C Muster 7, 8 und 9 anzufertigen, die vierteljährlich abzuschließen und ebenfalls zu dem vorstehend genannten Zeitpunkte dem Kaiserlichen Statistischen Amte zuzustellen sind. Außerdem sind an den genannten Stellen besondere Uebersichten aufzustellen über den Verkehr von Fahrzeugen, die auf dem Rhein und dem Dortmund-Ems-Kanal im Seeverkehr angekommen und abgegangen sind.

Den Uebersichten für das vierte Vierteljahr sind Jahresübersichten beizufügen.

§ 11. Den Landeszentralbehörden bleibt es überlassen, anstatt der sämtliche Güter des Güterverzeichnisses umfassenden Nachweisung (Anlage C Muster 6) mehrere Nachweisungen dieser Art aufzustellen, die je nach den örtlichen Verhältnissen den Verkehr von einem Gut oder von mehreren Gütern enthalten.

§ 12. Werden an den Erhebungsorten regelmäßige Pegelbeobachtungen aufgezeichnet, so sind Uebersichten gemäß Muster 10 der Anlage C einzusenden, in welchen auch Nachrichten über Beginn und Ende der Schifffahrt sowie über außerordentliche, die Schifffahrt hemmende Natur- und andere Ereignisse zu geben sind.

### III. Die Veröffentlichungen.

§ 13. Das Kaiserliche Statistische Amt hat alljährlich eine Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Binnenwasserstraßen in Uebereinstimmung mit der Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen aufzustellen, wobei die in der Anlage D verzeichneten Verkehrsbezirke zu unterscheiden sind. Außerdem ist je eine besondere Uebersicht aufzustellen:

über die Güter, die auf dem Rhein und dem Dortmund-Ems-Kanal auf Schiffen befördert wurden, die im Seeverkehr angekommen und abgegangen sind,

über die im sogenannten gemischten Verkehre — mit teilweiser Benutzung von Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen — bewerkstelligte Beförderung der Massengüter in Wagenladungen.



Ferner sind darzustellen:

1. die Leistung der Binnenwasserstraßen für die Güterbeförderung im ganzen und für etwa 70 Schifffahrtswege im einzelnen, und zwar durch Berechnung der gefahrenen Tonnenkilometer, getrennt nach deutscher und fremden Flaggen, aber ohne Sonderung nach Warengattungen,
2. die im sogenannten gemischten Verkehre für Massengüter in ganzen Wagenladungen auf den Eisenbahnen und Wasserstraßen geleisteten Tonnenkilometer.

Außerdem hat das Kaiserliche Statistische Amt Jahresübersichten über den Verkehr an sämtlichen Zollgrenz-Durchgangsstellen, an den wichtigeren Hafenplätzen, Lösch- und Umschlagstellen sowie an den wichtigeren Schleusen zu veröffentlichen.

Die nach § 12 einzureichenden Uebersichten über die Wasserstände sind vom Kaiserlichen Statistischen Amte in geeigneter Weise zusammenzustellen.

#### **IV. Verkehr des Kaiserlichen Statistischen Amtes mit den Behörden.**

§ 14. Das Kaiserliche Statistische Amt ist befugt, mit den von den Landeszentralbehörden mit der Aufstellung und Ein-sendung der Nachweisungen und Uebersichten (§ 10) betrauten Behörden sowie mit den Eisenbahndirektionen zur Beseitigung von Zweifeln und Aufklärung von Angaben unmittelbar ins Benehmen zu treten und Zählkarten, Uebersichten, Abschriften der Ladungsverzeichnisse usw. (§ 3) einzufordern.

#### **Erläuterungen zur Zählkarte (Anlage A, Muster 1).**

1) Die Unterscheidung, ob Personen-, Güter-, Schlepp-, Tauerei-(Ketten-)Dampfer usw., hat nur an den wichtigeren Hafenplätzen, Lösch- und Umschlagstellen und an den Zollgrenz-Durchgangsstellen zu erfolgen.

2) Die Tragfähigkeit ist in Tonnen zu 1000 kg anzugeben, womöglich nach dem Inhalte der Schiffspapiere, nötigenfalls nach Schätzung (die Tonne zu 1000 kg ist einem Raumgehalte von 2 cbm oder  $\frac{3}{4}$  britischen Registertons gleichzurechnen).

3) Die Bezeichnung der Warengattung hat nach dem Güterverzeichnisse zu erfolgen. Sammelbenennungen, wie Getreide, Erze, Eisen usw., sind nicht zulässig, die Waren sind vielmehr bestimmt als Roggen, Gerste, Eisenerze, Kupfererze, Band-eisen usw. zu bezeichnen. Zur richtigen Anwendung des Güterverzeichnisses dient das Alphabetische Verzeichnis.

4) Die Angabe der Menge hat nach Gewicht zu erfolgen, mit Ausnahme von lebenden Tieren, die nach Stückzahl zu

bezeichnen sind, und zwar auch dann, wenn sie, wie Geflügel, in Körben usw. verpackt befördert werden.

Bei Gütern, die nicht nach Gewicht gehandelt werden und deren Gewicht dem Schiffsführer nicht bekannt ist, ist das Gewicht schätzungsweise anzugeben. Ist die Menge des beförderten harten und weichen Holzes in Festmetern oder in anderen handelsüblichen Maßen bekannt, so ist sie nach diesen Maßen anzugeben. Bei der Umrechnung in Gewicht ist ein Festmeter anzunehmen:

- bei hartem Holze zu 800 kg,
- bei weichem Holze zu 600 kg.

Das Gewicht ist entweder in Kilogramm oder in ganzen und halben Tonnen anzugeben. Der in Anwendung gebrachte Maßstab ist zu verzeichnen. Bei der Gewichtsangabe in Tonnen ist die Abrundung dergestalt vorzunehmen, daß Gewichtsmengen von weniger als 250 kg unberücksichtigt bleiben, von 250 kg und darüber als 500 kg berechnet werden (z. B. 250 bis 749 kg mit 0,5 t, 3249 kg mit 3 t, 3250 bis 3749 kg mit 3,5 t, 3750 bis 4249 kg mit 4 t). Fahrzeuge mit einer Gesamtladung von weniger als 500 kg ( $\frac{1}{2}$  t) bleiben außer Betracht. Enthalten anschreibepflichtige Fahrzeuge Güter verschiedener Warengattungen im Sinne des Güterverzeichnisses im Einzelgewichte von weniger als 250 kg, so sind diese Güter mit ihrem Gesamtgewicht als Stückgüter (Sammelgüter) nachzuweisen. Als Gesamtladung eines Floßes ist der Bestand an Floßholz zuzüglich des Gewichts der beigeladenen Güter zu verzeichnen.

5) Als Einladeort ist derjenige Ort anzusehen, an dem das Gut in das Fahrzeug gebracht worden ist. Befindet sich das auszuladende oder auszuführende Gut in einem Leichterfahrzeuge, so ist als Einladeort der Ort anzusehen, an dem das Gut in das Hauptfahrzeug (geleichterte Fahrzeug) eingeladen wurde. Liegt der Einladeort im Deutschen Reiche, so ist die Wasserstraße zu bezeichnen, an der er gelegen ist. Kommt das Fahrzeug aus dem Auslande, so kann statt des Einladeorts das Land angegeben werden, in dem der Einladeort liegt; bei der Bezeichnung des Landes ist das Verzeichnis der Verkehrsbezirke zu berücksichtigen.

6) Als Ausladeort beim Grenzausgangsverkehr ist derjenige Ort anzusehen, wohin das Gut mit dem Fahrzeug unmittelbar, d. h. ohne Umladung, befördert werden soll. An Stelle des Ausladeorts kann das Land angegeben werden, in dem der Ausladeort sich befindet; bei der Bezeichnung des Landes ist das Verzeichnis der Verkehrsbezirke zu berücksichtigen.

7) Ist am Einladeort eine als Massengut anzusehende Ware von der Eisenbahn in ganzen Wagenladungen unmittelbar in das Fahrzeug umgeladen worden, so ist der Vermerk „von der Eisenbahn“ einzutragen; ist am Ausladeorte von dem Fahrzeug



eine derartige Ware unmittelbar auf die Eisenbahn in ganzen Wagenladungen umgeladen worden, so ist der Vermerk „zur Eisenbahn“ aufzunehmen. Als eine unmittelbare Umladung ist es auch anzusehen, wenn das Gut vorübergehend auf dem Ufer gelagert hat.

### Erläuterungen zur Zählkarte (Anlage A, Muster 2).

<sup>1)</sup> Die Tragfähigkeit ist in Tonnen zu 1000 kg anzugeben, womöglich nach dem Inhalte der Schiffspapiere, nötigenfalls nach Schätzung (die Tonne zu 1000 kg ist einem Raumgehalte von 2 cbm oder  $\frac{3}{4}$  britischen Registertons gleichzurechnen).

<sup>2)</sup> Die Bezeichnung der Warengattung hat nach dem Güterverzeichnis zu erfolgen. Sammelbenennungen, wie Getreide, Erze, Eisen usw., sind nicht zulässig, die Waren sind vielmehr bestimmt als Roggen, Gerste, Eisenerze, Kupfererze, Band-eisen usw. zu bezeichnen. Zur richtigen Anwendung des Güterverzeichnisses dient das Alphabetische Verzeichnis.

<sup>3)</sup> Die Angabe der Menge hat nach Gewicht zu erfolgen, mit Ausnahme von lebenden Tieren, die nach Stückzahl zu bezeichnen sind, und zwar auch dann, wenn sie, wie Geflügel, in Körben usw. verpackt befördert werden.

Bei Gütern, die nicht nach Gewicht gehandelt werden und deren Gewicht dem Schiffsführer nicht bekannt ist, ist das Gewicht schätzungsweise anzugeben. Ist die Menge des beförderten harten und weichen Holzes in Festmetern oder in anderen handelsüblichen Maßen bekannt, so ist sie nach diesen Maßen anzugeben. Bei der Umrechnung in Gewicht ist ein Festmeter anzunehmen:

bei hartem Holze zu 800 kg,  
bei weichem Holze zu 600 kg.

Das Gewicht ist entweder in Kilogramm oder in ganzen und halben Tonnen anzugeben. Der in Anwendung gebrachte Maßstab ist zu verzeichnen. Bei der Gewichtsangabe in Tonnen ist die Abrundung dergestalt vorzunehmen, daß Gewichtsmengen von weniger als 250 kg unberücksichtigt bleiben, von 250 kg und darüber als 500 kg berechnet werden (z. B. 250 bis 749 kg mit 0,5 t, 3249 kg mit 3 t, 3250 bis 3749 kg mit 3,5 t, 3750 bis 4249 kg mit 4 t). Fahrzeuge mit einer Gesamtladung von weniger als 500 kg ( $\frac{1}{2}$  t) bleiben außer Betracht. Enthalten anschreibepflichtige Fahrzeuge Güter verschiedener Warengattungen im Sinne des Güterverzeichnisses im Einzelgewichte von weniger als 250 kg, so sind diese Güter mit ihrem Gesamtgewicht als Stückgüter (Sammelgüter) nachzuweisen. Als Gesamtladung eines Floßes ist der Bestand an Floßholz zuzüglich des Gewichts der beigeladenen Güter zu verzeichnen.



### Erläuterungen zur Uebersicht (Anlage A, Muster 3).

An den wichtigeren Hafenplätzen, Lösch- und Umschlagstellen sind die sämtlichen angekommenen Schiffe (auch die leer und in Ballast angekommenen) zu verzeichnen.

<sup>1)</sup> Es ist anzugeben, ob Schiff mit eigener Triebkraft (Dampfschiff oder anderes Motorschiff), und zwar ob: Personen-, Güter-, Schlepp-, Tauerei- (Ketten-) Dampfer usw.; Schiff ohne eigene Triebkraft (Segelschiff, Schleppkahn).

<sup>2)</sup> Die Tragfähigkeit ist in Tonnen zu 1000 kg anzugeben, womöglich nach dem Inhalte der Schiffspapiere, nötigenfalls nach Schätzung (die Tonne zu 1000 kg ist einem Raumgehalte von 2 cbm oder  $\frac{3}{4}$  britischen Registertons gleichzurechnen).

<sup>3)</sup> Die Bezeichnung der Warengattung hat nach dem Güterverzeichnis zu erfolgen. Sammelbenennungen, wie Getreide, Erze, Eisen usw., sind nicht zulässig, die Waren sind vielmehr bestimmt als Roggen, Gerste, Eisenerze, Kupfererze, Band-eisen usw. zu bezeichnen. Zur richtigen Anwendung des Güterverzeichnisses dient das Alphabetische Verzeichnis.

<sup>4)</sup> Die Angabe der Menge hat nach Gewicht zu erfolgen, mit Ausnahme von lebenden Tieren, die nach Stückzahl zu bezeichnen sind, und zwar auch dann, wenn sie, wie Geflügel, in Körben usw. verpackt befördert werden.

Bei Gütern, die nicht nach Gewicht gehandelt werden und deren Gewicht dem Schiffsführer nicht bekannt ist, ist das Gewicht schätzungsweise anzugeben. Ist die Menge des beförderten harten und weichen Holzes in Festmetern oder in anderen handelsüblichen Maßen bekannt, so ist sie nach diesen Maßen anzugeben. Bei der Umrechnung in Gewicht ist ein Festmeter anzunehmen:

bei hartem Holze zu 800 kg,  
bei weichem Holze zu 600 kg.

Das Gewicht ist entweder in Kilogramm oder in ganzen und halben Tonnen anzugeben. Der in Anwendung gebrachte Maßstab ist zu verzeichnen. Bei der Gewichtsangabe in Tonnen ist die Abrundung dergestalt vorzunehmen, daß Gewichtsmengen von weniger als 250 kg unberücksichtigt bleiben, von 250 kg und darüber als 500 kg berechnet werden (z. B. 250 bis 749 kg mit 0,5 t, 3249 kg mit 3 t, 3250 bis 3749 kg mit 3,5 t, 3750 bis 4249 kg mit 4 t). Fahrzeuge mit einer Gesamtladung von weniger als 500 kg ( $\frac{1}{2}$  t) bleiben außer Betracht. Enthalten anschreibepflichtige Fahrzeuge Güter verschiedener Warengattungen im Sinne des Güterverzeichnisses im Einzelgewichte von weniger als 250 kg, so sind diese Güter mit ihrem Gesamtgewicht als Stückgüter (Sammelgüter) nachzuweisen.

<sup>5)</sup> Als Einladeort ist derjenige Ort anzusehen, an dem das Gut in das Fahrzeug gebracht worden ist. Befindet sich das

auszuladende Gut in einem Leichterfahrzeuge, so ist als Einladeort der Ort anzusehen, an dem das Gut in das Hauptfahrzeug (geleichterte Fahrzeug) eingeladen wurde. Liegt der Einladeort im Deutschen Reiche, so ist die Wasserstrasse zu bezeichnen, an der er gelegen ist. Kommt das Fahrzeug aus dem Auslande, so kann statt des Einladeorts das Land angegeben werden, in dem der Einladeort liegt; bei der Bezeichnung des Landes ist das Verzeichnis der Verkehrsbezirke zu berücksichtigen.

6) Ist am Einladeort eine als Massengut anzusehende Ware von der Eisenbahn in ganzen Wagenladungen unmittelbar in das Fahrzeug umgeladen worden, so ist der Vermerk „von der Eisenbahn“ einzutragen; ist am Ausladeorte von dem Fahrzeug eine derartige Ware unmittelbar auf die Eisenbahn in ganzen Wagenladungen umgeladen worden, so ist der Vermerk „zur Eisenbahn“ aufzunehmen. Als eine unmittelbare Umladung ist es auch anzusehen, wenn das Gut vorübergehend auf dem Ufer gelagert hat.

#### **Erläuterungen zur Uebersicht (Anlage A, Muster 4).**

Es sind nicht nur die nach Einnahme von Ladung abgegangenen, sondern die sämtlichen abgegangenen Schiffe — leer, in Ballast, beladen — zu verzeichnen.

1) Es ist anzugeben, ob Schiff mit eigener Triebkraft (Dampfschiff oder anderes Motorschiff), und zwar ob: Personen-, Güter-, Schlepp-, Tauerei-(Ketten-)Dampfer usw.; Schiff ohne eigene Triebkraft (Segelschiff, Schleppkahn).

2) Die Tragfähigkeit ist in Tonnen zu 1000 kg anzugeben, womöglich nach dem Inhalte der Schiffspapiere, nötigenfalls nach Schätzung (die Tonne zu 1000 kg ist einem Rauminhalte von 2 cbm oder  $\frac{3}{4}$  britischen Registertons gleichzurechnen).

3) Die Bezeichnung der Warengattung hat nach dem Güterverzeichnis zu erfolgen. Sammelbenennungen, wie Getreide, Erze, Eisen usw., sind nicht zulässig, die Waren sind vielmehr bestimmt als Roggen, Gerste, Eisenerze, Kupfererze, Band-eisen usw. zu bezeichnen. Zur richtigen Anwendung des Güterverzeichnisses dient das Alphabetische Verzeichnis.

4) Die Angabe der Menge hat nach Gewicht zu erfolgen, mit Ausnahme von lebenden Tieren, die nach Stückzahl zu bezeichnen sind, und zwar auch dann, wenn sie, wie Geflügel, in Körben usw. verpackt befördert werden.

Bei Gütern, die nicht nach Gewicht gehandelt werden und deren Gewicht dem Schiffsführer nicht bekannt ist, ist das Gewicht schätzungsweise anzugeben. Ist die Menge des beförderten harten und weichen Holzes in Festmetern oder in



anderen handelsüblichen Maßen bekannt, so ist sie nach diesen Maßen anzugeben. Bei der Umrechnung in Gewicht ist ein Festmeter anzunehmen:

- bei hartem Holze zu 800 kg,
- bei weichem Holze zu 600 kg.

Das Gewicht ist entweder in Kilogramm oder in ganzen und halben Tonnen anzugeben. Der in Anwendung gebrachte Maßstab ist zu verzeichnen. Bei der Gewichtsangabe in Tonnen ist die Abrundung dergestalt vorzunehmen, daß Gewichtsmengen von weniger als 250 kg unberücksichtigt bleiben, von 250 kg und darüber als 500 kg berechnet werden (z. B. 250 bis 749 kg mit 0,5 t, 3249 kg mit 3 t, 3250 bis 3749 kg mit 3,5 t, 3750 bis 4249 kg mit 4 t). Fahrzeuge mit einer Gesamtladung von weniger als 500 kg ( $\frac{1}{2}$  t) bleiben außer Betracht. Enthalten anschreibepflichtige Fahrzeuge verschiedener Waren-gattungen im Sinne des Güterverzeichnisses im Einzelgewichte von weniger als 250 kg, so sind diese Güter mit ihrem Gewicht als Stückgüter (Sammelmüter) nachzuweisen.

### **Erläuterungen zur Liste (Anlage A, Muster 5a).**

1) Die Bezeichnung der Gattung hat nach dem Güterverzeichnis für die Binnenschiffahrtsstatistik zu erfolgen. Sammelbenennungen, wie Getreide, Erze, Eisen usw., sind nicht zulässig, die Waren sind vielmehr bestimmt als Roggen, Gerste, Eisenerze, Kupfererze, Bandeisen usw. zu bezeichnen. Zur richtigen Anwendung des Güterverzeichnisses dient das Alphabetische Verzeichnis.

2) Das Gewicht ist entweder in Kilogramm oder in ganzen und halben Tonnen anzugeben. Der in Anwendung gebrachte Maßstab ist zu verzeichnen. Bei der Gewichtsangabe in Tonnen ist die Abrundung dergestalt vorzunehmen, daß Gewichtsmengen von weniger als 250 kg unberücksichtigt bleiben, von 250 kg und darüber als 500 kg berechnet werden (z. B. 13 249 kg mit 13 t, 13 250 bis 13 749 kg mit 13,5 t, 13 750 kg bis 14 249 kg mit 14 t).

3) Als Ausladeort ist im Schiffsverkehre derjenige Ort anzusehen, wohin das Gut mit dem Fahrzeuge befördert werden soll. Liegt der Ausladeort im Auslande, so genügt die Angabe des Landes, in dem sich der Ausladeort befindet; bei der Bezeichnung des Landes ist das Verzeichnis der Verkehrsbezirke zu berücksichtigen.

4) Kann der Ausladeort der umgeladenen Güter im Schiffsverkehre nicht angegeben werden, so ist in der Spalte „Bemerkungen“ das Fahrzeug zu bezeichnen, in das die Umladung stattgefunden hat.



### Erläuterungen zur Liste (Anlage A, Muster 5 b).

1) Die Bezeichnung der Gattung hat nach dem Güterverzeichnis für die Binnenschiffahrtsstatistik zu erfolgen. Sammelbenennungen, wie Getreide, Erze, Eisen usw., sind nicht zulässig, die Waren sind vielmehr bestimmt als Roggen, Gerste, Eisenerze, Kupfererze, Bandeseisen usw. zu bezeichnen. Zur richtigen Anwendung des Güterverzeichnisses dient das Alphabetische Verzeichnis.

2) Das Gewicht ist entweder in Kilogramm oder in ganzen und halben Tonnen anzugeben. Der in Anwendung gebrachte Maßstab ist zu verzeichnen. Bei der Gewichtsangabe in Tonnen ist die Abrundung dergestalt vorzunehmen, daß Gewichtsmengen von weniger als 250 kg unberücksichtigt bleiben, von 250 kg und darüber als 500 kg berechnet werden (z. B. 13 249 kg mit 13 t, 13 250 bis 13 749 kg mit 13,5 t, 13 750 bis 14 249 kg mit 14 t).

3) Als Einladeort ist im Schiffsverkehre derjenige Ort anzusehen, an dem das Gut in das Fahrzeug gebracht worden ist. Befand sich das umgeladene Gut in einem Leichterfahrzeuge, so ist als Einladeort der Ort anzusehen, an dem das Gut in das Hauptfahrzeug (geleichterte Fahrzeug) eingeladen wurde. Liegt der Einladeort im Deutschen Reiche, so ist die Wasserstraße zu bezeichnen, an der er gelegen ist. Kommt das Fahrzeug aus dem Auslande, so kann statt des Einladeorts das Land angegeben werden, in dem der Einladeort liegt; bei der Bezeichnung des Landes ist das Verzeichnis der Verkehrsbezirke zu berücksichtigen.

4) Kann der Einladeort der umgeladenen Güter im Schiffsverkehre nicht angegeben werden, so ist in der Spalte „Bemerkungen“ das Fahrzeug zu bezeichnen, aus dem die Umladung stattgefunden hat.

Anlage B 1.

**Güterverzeichnis.**

1. Abfälle von Horn, von Klauen und folgende Abfälle von Häuten: Falzspäne, Schlichtspäne, Stollmehl. Abfälle von Rohstoffen der Papierherstellung, folgende: Hadernstaub, Papierschlamm, Papierfangstoff, Holzstoffabfall, Holzstoffreste.
- † 2. Baumwolle, rohe, Abfälle von Baumwolle, von Baumwollengarn und von Twisten.
- † 3. Bier.
- † 4. Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten und Rollen (Walzblei), Bleidraht, Bleizink, metallische Bleiabfälle, alte Bleikugeln, Bleiröhren, Bleischrot, Bleiwaren.
- † 5. Borke (Gerbrinden), roh, auch gemahlen, Lohe (Gerberlohe), Gerbhölzer, Gerbstoffe und Gerbstoffauszüge (Gerbstoffextrakte).
- † 6 a. Braunkohlen, rohe.
- † 6 b. Braunkohlenbriketts, auch Naßpreßsteine und Braunkohlenkoks.
- † 7 a. Zement.
- † 7 b. Steine, Platten und Fliesen von Zement.
8. Chemikalien und Drogen (mit Ausnahme von Phosphorsäure, Salpetersäure, Salzsäure, Schwefelsäure und der Farben).
9. Dachpappe, Steinpappe, Teerpappe und Dachfilz (Asphaltfilz).
- 10 a. Tierischer Dünger.
- † 10 b. Thomasmehl (gemahlene Thomasschlaken).
- † 10 c. Chilesalpeter.
- † 10 d. Kalisalze zum Düngen.
- † 10 e. Phosphorsaurer Kalk, natürlicher, auch aufgeschlossen (Superphosphat).
- † 10 f. Andere künstliche Düngemittel.
- † 11 a. Roheisen aller Art.
- † 11 b. Luppen von Schweiß Eisen und Schweißstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen), rohe Blöcke von Flußeisen und Flußstahl, auch Stahlknüppel (Billets).
- † 11 c. Eisen- und Stahlbruch (altes Eisen und alter Stahl, alte Eisen- und Stahlmunition, alte Eisenbahn- und Grubenschienen, alte Schwellen, alte Radbandagen und sonstige alte Radteile, ferner Abfälle von Stahl und Eisen, auch Weißblechabfälle).
- † 12 a. Eisen und Stahl in Stäben (gewalzt, geschmiedet oder gezogen), auch geformt (fassoniert) — ausgenommen Draht und die nachstehend besonders genannten Walzwerkserzeugnisse in Stabform (z. B. Eisenbahn-

- schienen) —, ferner Band Eisen, z. B. Achs-, Flach-, Fenster-, Gitter-, Niet-, Quadrat-, Rund-, Schlosser-, Schnitt-, Stangen-, T-, I-, U-, Winkel-, Zaineisen oder -stahl; Hufstäbe. Brücken- und andere Bauteile (Konstruktionsteile) aus gewalzten Platten und Stäben; Form-, (Fasson-) Stücke, grobe, Roststäbe.
- † 12 b. Platten und Bleche aus Eisen oder Eisenlegierungen, geschmiedet oder gewalzt, roh oder weiter bearbeitet, auch verzinkt (Weißblech).
- † 13. Eisenbahnschienen, auch Flach-, Flügel-, Gruben und Rollbahnschienen, sowie Schienenbefestigungsgegenstände, als Laschen, Schienenstühle, Haken, Muttern, Schraubenbolzen, Unterlagsplatten, Weichen und Weichenteile, auch Herzstücke, Herzspitzen und Kreuzungsstücke.
- † 14. Eisenbahnschwellen, eiserne (Lang- und Querschwellen).
15. Eiserne Achsen und Bandagen, Räder und Räderteile, Bremsklötze, sämtlich für Eisenbahnwagen und Lokomotiven bestimmt.
- 16 a. Dampfkessel und Dampffässer, Kondensationsröhren, Gas-, Wasser- und andere Behälter (Reservoirs), auch mit Ausrüstung (Armatür) versehen. Hähne, Ventile, Schieber und ähnliche Ausrüstungs- (Armatür-) Stücke für Dampfkessel, Dampffässer und Behälter (Reservoirs) sowie für Rohrleitungen, alle diese aus Eisen allein oder in Verbindung mit anderen unedlen Metallen.
- 16 b. Maschinen und Maschinenteile, auch wenn nur die Hauptbestandteile aus Eisen oder Stahl bestehen.
- † 17. Eiserne Röhren und Säulen.
- † 18. Eisen- und Stahldraht, auch verzinkt und verkupfert, in Ringen.
- 19 a. Eisen- und Stahlwaren, vorstehend nicht genannt.
- † 19 b. Unedle Metalle (mit Ausnahme von Blei und Eisen) und Waren daraus (Zink siehe Nr. 67).
- † 20. Eisenerz (mit Ausnahme von Schwefelkies).
- † 21 a. Erde, gewöhnliche, auch Gartenerde und Rasenplatten, Kies, Grand, Sand, Mergel, Schlamm, Schlick.
- † 21 b. Ton, auch Chinaclay, Porzellanerde, Kaolin, Pfeifenton, Pfeifenerde, feuerfester Ton, Lehm, auch gebrannt, gemahlen oder geschlämmt, Schamotte- und Dinas-mörtel.
- † 21 c. Farberden (auch Kreide), Amberger Erde, roh, sowie als rohe Farberden verwendbare Abfälle und Neben-erzeugnisse der Industrie; Graphit, roh (in Stücken), gemahlen oder geschlämmt.
- † 21 d. Sonstige Erden und rohe mineralische Stoffe, anderweit nicht genannt oder einbegriffen, wie wasserbindende (hydraulische) Zuschläge, z. Tuff, Traß, Puz-



zolan, Puzzolanerde, Santorin (Santorinerde), Kieselgur (Infusorienerde), Alaunstein, Alaunschiefer, Alaunerde, Talkerde, Walkerde.

- † 22 a<sup>1</sup>. Bleierze (Bleiglanz usw.), Kobalterze, Nickelerze.
- † 22 a<sup>2</sup>. Zinkerze (Blende, Galmei).
- † 22 b. Kupfererze, Kupferstein, auch Abbrände von Kupfererzen.
- † 22 c. Manganerze, Braunstein.
- † 22 d. Schwefelkies.
- † 22 e. Andere Erze.
- † 22 f. Zur Verhüttung bestimmte Schlacken.
- 23. Farbhölzer in Blöcken und Stücken, auch Farbhölzauszüge (Farbhölzextrakte) und Querzitron.
- 24. Fische und Schaltiere.
- † 25. Flachs, Hanf, Hede, Werg und andere pflanzliche Spinnstoffe (mit Ausnahme von Baumwolle und Jute).
- 26. Fleisch, auch Speck.
- 27. Garne und Twiste.
- † 28 a. Weizen und Spelz.
- † 28 b. Roggen.
- † 28 c. Hafer.
- † 28 d. Gerste.
- † 28 e. Anderes Getreide, als: Hirse, Buchweizen, auch Hülsenfrüchte.
- † 28 f. Mais (Kukuruz).
- † 28 g. Malz.
- † 28 h. Lein- und Oelsamen.
- 28 i. Andere Sämereien aller Art.
- † 29. Glas und Glaswaren.
- † 30. Häute, Felle, Leder, Pelzwaren.
- † 31 a. Telegraphenstangen aus europäischen Hölzern.
- † 31 b. Eisenbahnschwellen aus europäischen Hölzern.
- † 31 c. Grubenholz aus europäischen Hölzern.
- † 31 d. Europäisches Holz (Rundholz, ungespalten) zur Herstellung von mechanisch vorbereitetem Holzstoffe (Holzmasse, Holzschliff) oder von chemisch vorbereitetem Holzstoffe (Zellstoff, Cellulose).
- † 31 e<sup>1</sup>. Europäisches Bau- und Nutzholz, vor- und nachstehend nicht genannt, unbearbeitet oder lediglich in der Querichtung mit der Axt oder Säge bearbeitet, mit oder ohne Rinde, auch gedämpft, getränkt (imprägniert) oder sonst auf chemischem Wege behandelt: hart.
- † 31 e<sup>2</sup>. —: weich.
- † 31 f<sup>1</sup>. Europäisches Bau- und Nutzholz, vor und nachstehend nicht genannt, in der Längsrichtung beschlagen oder anderweit mit der Axt vorgearbeitet oder zerkleinert, auch gedämpft, getränkt (imprägniert) oder sonst auf chemischem Wege behandelt; Naben, Felgen, Speichen;

auch gerissene Späne und in anderer Weise als durch Reißen hergestellte Klärspäne: hart.

- † 31 f<sup>2</sup>. —: weich.
- † 31 g<sup>1</sup>. Europäisches Bau- und Nutzholz, vor- und nachstehend nicht genannt, in der Längsrichtung gesägt oder in anderer Weise vorgerichtet, nicht gehobelt, auch gedämpft, getränkt (imprägniert) oder sonst auf chemischem Wege behandelt; Bretter, Bohlen, Borde; Faßholz (Faßdauben und Faßbodenteile), auch hierfür erkennbar vorgearbeitetes Holz: hart.
- † 31 g<sup>2</sup>. —: weich.
- 31 h. Korb- und Floßweiden, ungeschält oder geschält, auch gefärbt usw., Reifenstäbe, ungeschält und geschält, Faschinen.
- 31 i. Brennholz, Reisig, Späne (Abfallspäne) und andere nur als Brennholz verwertbare Holzabfälle, Holzschwarten (die äußeren Längsabschnitte von Rundholz), nicht über 6 m lang; Heidebesen, Reiserbesen.
- † 31 k. Erika-, Cocos-, Zedern-, Buchsbaum-, Ebenholz-, Mahagoni-, Polisander-, Tiek- und Pockholz, roh oder bearbeitet.
- † 31 l. Andere aus außereuropäischen Ländern stammende Hölzer (ausgenommen Farb- und Gerbhölzer), wie amerikanisches Nußbaumholz, Pappelholz, Pitchpine-, Yellowpineholz.
- † 32. Holzzeugmasse, Holzmehl, feuchtes, auch Sägemehl und Sägespäne, Strohmasse, Strohteigmasse, feuchte.
- 33. Hopfen.
- † 34. Jute.
- † 35. Kaffee, Kaffeeersatzstoffe, Kakao, Tee.
- † 36. Kalk, gebrannter.
- † 37. Kartoffeln.
- 38. Knochen, auch gereinigt und zerkleinert.
- 39. Knochenkohle, Beinschwarz.
- † 40. Lumpen.
- † 41 a. Weizenmehl.
- † 41 b. Roggenmehl.
- † 41 c. Kleie.
- † 41 d. Andere Müllereierzeugnisse.
- † 42 a. Obst, frisches und getrocknetes, Beeren.
- 42 b. Weintrauben.
- 42 c. Küchengewächse (Gemüse, Zwiebeln usw.)
- 42 d. Pflanzen.
- 43. Oele (mit Ausnahme der Mineralöle), Fette, Tran und Talg.
- † 44. Oelkuchen, Oelkuchenschrot und Oelkuchenmehl aller Art, entölte Samen.
- 45. Papier und Pappe, Papierspäne, Strohpappe.

- † 46 a. Erdöl (Petroleum) und andere Mineralöle sowie Mineral-  
ölrückstände, Braunkohlenteeröl.
- † 46 b. Steinkohlenteeröle, Naphthalin.
- † 47. Reis, Reismehl und Reiskleie.
- 48. Röhren von Ton und Zement, auch Drainröhren,
- † 49. Rüben, Zuckerrüben sowie Schnitzel, gedörrte und  
getrocknete, Schnitzabfälle und Köpfe davon, Futter-  
rüben, Zichorienwurzeln, frische und gedörrte.
- 50. Rübensirup, gereinigt und ungereinigt, Melasse.
- 51. Salpetersäure, Salzsäure.
- † 52 a. Salz (Koch-, Speise-, Viehsalz).
- 52 b. Bitter- und Glaubersalz.
- † 53. Schiefer aller Art und Schieferwaren.
- † 54. Schwefelsäure.
- 55 a. Soda, rohe, kalzinierte, kristallisierte.
- 55 b. Soda, kaustische.
- † 56. Weingeist (Spiritus), Branntwein, Essig.
- 57. Stärke sowie Stärkesirup, Stärkezucker, Traubenzucker  
(Glykose), Traubenzuckersirup, Kartoffelmehl.
- 58 a. Alabaster, Marmor, Serpentinsteine, roh, behauen, ge-  
mahlen, auch Waren daraus.
- † 58 b. Andere Steine (ausgenommen Edel- und Halbedel-  
steine), bearbeitete, einfach glatt behauene, auch  
Krippen und Tröge von Stein, Brunnensteine, Mühl-  
steine, zusammengesetzte, Lithographiersteine.
- † 59 a. Gebrannte Mauersteine (Ziegelsteine, Backsteine), Dach-  
ziegel, Pfannen (Dachsteine), Tonsteine, Lehmsteine,  
Schamottesteine, feuerfeste Steine, auch Pflastersteine  
und Boden- (Trottoir-) Platten aus Tonmasse, un-  
verpackt.
- † 59 b. Bau-, Bruch- und Werksteine, roh oder bloß behauen,  
Platten aus Stein (mit Ausnahme von Alabaster,  
Marmor, Serpentinsteine), gesägt oder gespalten, weder  
geschliffen noch gehobelt noch poliert.
- † 59 c. Pflastersteine aller Art, mit Ausnahme derjenigen aus  
Ton (59 a), sonstige zum Wegebau bestimmte Steine.
- 59 d. Polier-, Schleif- und Wetzsteine, Feuersteine, auch  
zum Gebrauche vorgerichtet (Flintensteine), Bimsstein,  
Quarz, Spat, Schmirgel, Speckstein, Strontianit.
- † 60 a. Steinkohlen.
- † 60 b. Steinkohlenbriketts.
- † 60 c. Steinkohlenkoks.
- 61. Tabak, roh, Tabakrippen (Abfälle von Tabakrippen).
- † 62. Teer, Pech, Pechsatz, auch Brauerharz und Kolophonium  
(ausgenommen Terpentin und die zu den Drogen  
gehörenden Harze), Asphalt, reiner, roher, nämlich  
Trinidadasphalt (Trinidaderde), Erdharz, Erdfett, Juden-  
pech, Bergpech, auch Erdwachs, roh (Ozokerit, Retinit,



- Hatchetin), auch Asphaltsteine, Asphalt sand, Asphalt-  
erde, rohe, Asphalt, komprimierter, Asphaltbrei,  
Asphaltkitt, Asphaltmastix, Asphaltzement, Harz.
- † 63. Tonwaren aller Art, Porzellan, Steingut, Fayence,  
Kugeln aus ungebranntem Ton, Schmelztiegel aus  
Graphit und Ton.
- 64 a. Torf, Torfstreu, Torfkohlen (Torfkoks).
- 64 b. Holzkohlen, auch gepulvert, Holzkohlenbriketts.
65. Wein.
- † 66. Wolle aller Art.
- † 67. Zink in Blöcken und Platten (Zinkblech), Zinkbrocken.
- † 68 a. Zucker, roh.
- † 68 b. Verbrauchszucker (raffiniertes Zucker).
69. Stückgüter (Sammelgüter).\*)
- 70 a. Umschließungen, gebrauchte, als: leere Fässer, Kisten,  
Körbe, Säcke.
- 70 b. Farben (mit Ausnahme der Farberden und der Auszüge  
aus Farbhölzern).
- 70 c. Holzwaren und Möbel.
- † 70 d. Heu und Stroh.
- 70 e. Sonstige Güter.
- Vieh.
72. Pferde (auch Fohlen), Esel, Maultiere.
73. Rindvieh (auch Kälber).
74. Schafe (auch Lämmer).
75. Schweine (auch Ferkel).
76. Geflügel und sonstiges Vieh.

## 55. Besondere Bestimmungen über die Befahrung der Rheinstrecke Strassburg-Basel.

Ueber die Befahrung der Rheinstrecke Straßburg-  
Basel sind im Jahre 1906 von den Regierungen in Baden  
und Elsaß-Lothringen nachstehende besondere Vor-  
schriften unter Zustimmung der übrigen Rheinuferstaaten  
gleichmäßig erlassen worden:

1. Der Führer eines jeden den Rhein oberhalb  
Straßburg befahrenden Schiffes (Dampf- oder Segelschiffes)  
muß ein ordnungsgemäß ausgestelltes Schiffer-Patent für die  
betreffende Schiffsgattung wenigstens bis nach Straß-  
burg besitzen oder aber es muß mit der Führung des Schiffes  
ein Steuermann betraut sein, welcher wenigstens ein Steuer-

\*) Als Stückgüter (Sammelgüter) sind nachzuweisen die in anschreibepflichtigen  
Fahrzeugen, das sind Fahrzeuge mit einer Gesamtladung von mehr als 500 kg, ent-  
haltenen Güter verschiedener Warengattungen im Sinne des Güterverzeichnisses im  
Einzelgewichte von weniger als 250 kg (siehe § 6 vorletzter Absatz der Bestimmungen  
betreffend die Statistik des Verkehrs und der Wasserstände auf den deutschen Binnen-  
wasserstrassen).

manns-Patent für die Strecke zwischen Sondernheim und Straßburg besitzt. Außerdem muß aber auf jedem Schiff ein am Oberrhein ansässiger, von den beiderseitigen Rheinbaubehörden für tauglich erklärter Schiffer als Wegweiser auf der Berg- wie auf der Talfahrt eingestellt werden. Vor der in jeder Schifffahrtsperiode erfolgenden erstmaligen Reise, wie auch nach jeder während des Betriebs der Schifffahrt eintretenden stärkeren Anschwellung des Rheins haben die Schiffsführer und die Wegweiser die zu durchzufahrende Strecke zu befahren, Fahrweg und Fahrtiefe zu untersuchen und sich über die vorhandenen Strömungen und insbesondere über die zur Durchfahrt durch die Brücken in Betracht zu ziehenden Verhältnisse zu unterrichten; daß dies geschehen, ist von den Brücken- oder Dammeistern zu bescheinigen.

2. Alle Dampf- und Segelschiffe, die zur Fahrt oberhalb Straßburg benützt werden sollen, auch solche, deren Atteste etwa bereits bis Basel lauten, müssen vor ihrer erstmaligen Fahrt in der Schifffahrtsperiode einer badischen oder elsass-lothringischen Schiffsuntersuchungs-Kommission (Mannheim oder Straßburg) vorgeführt und von dieser hinsichtlich ihrer Tauglichkeit gerade mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse des Oberrheins oberhalb Straßburg untersucht werden. Dabei ist insbesondere die Bauart, Tragfähigkeit, Tiefladelinie und Ausrüstung zu prüfen und weiter zu ermitteln, ob Anker, Ketten, Tauwerk und Rettungsmittel nach ihrem Zustand, nach Zahl, Gewicht, Länge, Stärke u. dergl., sowie ob die Stärke der Besatzung den Anforderungen genügen, die sich aus diesen besonderen Verhältnissen ergeben. Das Ergebnis dieser Untersuchung ist im Attest zu vermerken.

Eine nochmalige Untersuchung der Schiffe, welche den Oberrhein oberhalb Straßburg im Laufe einer Schifffahrtsperiode mehrfach befahren, hinsichtlich ihrer Bauart, Tragfähigkeit und Tiefladelinie bleibt jedoch für den Fall vorbehalten, daß ein solches Schiff im Laufe der Schifffahrtsperiode eine wesentliche Aenderung oder Reparatur erfahren hat. Die Prüfung der nötigen Ausrüstung und Besatzung dagegen muß vor jeder einzelnen Fahrt wiederholt werden.

3. Um den Vollzug der Vorschriften zu 1 und 2 zu sichern, ist ein jedes oberhalb Straßburg zu Berg fahrende Schiff durch den Eigner oder Führer bei dem Kaiserl. Wasser-Bauinspektor für den Rhein zu Straßburg rechtzeitig unter Angabe der Zeit und der näheren Umstände der Fahrt (Ladung, Tiefgang, Höhe des höchsten Festpunktes an Schiff und Schlepper über Wasser, Schleppverhältnisse u. dergl.) anzumelden. Diesem oder einem Beauftragten desselben sind die nach vorstehendem erforderlichen



Nachweise (Patente, Bescheinigungen, Atteste usw.) im Bureau des Dammeisters zu Straßburg-Neudorf behufs Erlangung der Fahrterlaubnis vorzulegen. Genügen die erbrachten Nachweise, so hat der Kaiserl. Wasser-Bauinspektor für den Rhein zu Straßburg oder dessen Beauftragter namens der Regierungen der beiderseitigen Uferstaaten die Erlaubnis zur Fahrt zu erteilen und den beteiligten Rheinbaubehörden beider Staaten hiervon Nachricht zu geben. Schiffer, die diese Erlaubnis nicht besitzen, sind an den Schiffbrücken anzuhalten und nicht durchzulassen.

Die Talfahrten sind unter Angabe etwaiger, namentlich in der Person des Schiffsführers oder Wegweisers eingetretenen Aenderungen dem Wasser-Bauinspektor in Colmar oder einem Beauftragten desselben behufs Erlangung der Fahrterlaubnis anzumelden. Letztere wird von dieser Seite namens der Regierungen der beiderseitigen Staaten unter Benachrichtigung der beiderseitigen Rheinbaubehörden erteilt, wenn die erbrachten Nachweise genügen. Schiffer, die diese Erlaubnis nicht besitzen, sind an den Schiffbrücken anzuhalten und nicht durchzulassen.

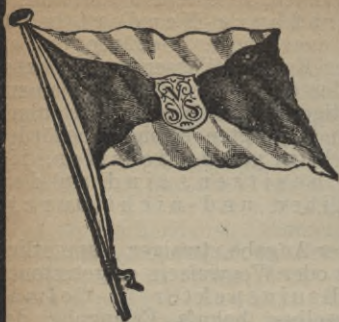
4. Bei der Erteilung der Fahrterlaubnis ist den Schiffseignern und Schiffsführern ausdrücklich zu eröffnen, daß sie, wie dies an sich selbstverständlich sei, für alle durch ihre Versuchsfahrten verursachten Schäden aufzukommen haben. Auch werden dieselben auf die für die Rheinstrecke oberhalb Straßburg in Betracht kommenden besonderen Vorschriften schiffahrts- und brückenpolizeilicher Art hingewiesen.

Zur Durchführung der vorstehenden Maßnahmen sind die zuständigen Behörden der beiden Staaten angewiesen worden.

Weiter sind im Februar 1908 von den Regierungen von Baden und Elsaß-Lothringen noch folgende Vorschriften erlassen worden:

Jedes Schiff, das von der Schweiz aus zu Tal durch die Schiffbrücke bei Leopoldshöhe-Hünigen fahren will, muß vorher an dem linken (elsässischen) Ufer, an der örtlich durch eine Tafel bezeichneten Haltestelle nahe unterhalb der Landesgrenze anlegen und dort liegen bleiben, bis die für die Talfahrt vorgeschriebene Untersuchung durch einen Beamten der elsäß-lothringischen Wasserbauverwaltung stattgefunden hat und die Erlaubnis zur Durchfahrt durch die Schiffbrücke mittels der vorgeschriebenen Signale (§ 18 Ziff. 3 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung von 1905 und §§ 13 und 14 der Brückenordnung für die Schiffbrücken über den Rhein auf der elsässisch-badischen Stromstrecke vom 12. Februar 1908) erteilt ist.





# „Rheinstrom“

Vereinigte Spediteure und  
Schiffer, Rheinschiffahrts-  
Gesellschaft m. b. H.

## Centrale in Mannheim

Eigene Bureaux in:

Frankfurt a. M., Mainz, Duisburg-  
Ruhrt, Rotterdam, Amsterdam  
und Antwerpen.

Agenturen in: Strassburg i. Els., Basel, Zürich und Hamburg

**Schiffspark 187 erstklassige eiserne Schiffe**  
Ladefähigkeit ca. 3 500 000 Ctr. Beförderungs-Quantum  
pro Jahr über 2 000 000 Tonnen.

**Garantie-Kapital Mk. 923 100. Wert der Schiffe über Mk. 9 000 000.**

**Der grösste in einer Firma vereinigte Schiffspark  
auf dem Rheine.**

Verfrachtungen aller grösseren Transporte, speziell Getreide,  
Saaten, Kohlen, Erze, Holz, Steine usw., usw., über den  
Rhein und allen mit demselben in Verbindung stehenden  
Wasserstrassen von und nach allen Plätzen.

**Regelmässige direkte Fahrten von und nach Rotterdam, Amsterdam,  
Antwerpen, Bingen, Mainz-Gustavsburg, Frankfurt a. M., Mannheim-  
Ludwigshafen, Karlsruhe, Kehl-Strassburg i. Els. mit täglichen  
Abfahrten.**

**Schwimmkranen zur schnellen Abfertigung der Schiffe  
an den Seehäfen.**

Dampflichter mit Excavator für Getreide und andere  
Produkte zur raschen Leichterung der Schiffe im Gebirge  
bei eintretendem Kleinwasser, und bei gutem Wasser zur  
prompten Abfertigung der Schiffe in Mannheim nach dem  
Oberrhein, Kehl-Strassburg i. Els.

**Getreidelager nebst Elevator, Elektr. Kranen mit Lager für alle  
Produkte im Rheinauhafen Mannheim.**

**Werftanlagen und Lager, Dampf- und elektrische  
Kranen im Mühlauhafen in Mannheim. Eigene feste  
Ladequais auch in Rotterdam, Amsterdam u. Antwerpen.**

# Verzeichnis

der

## Anzeigen

und

## Bezugsquellen für Waren.



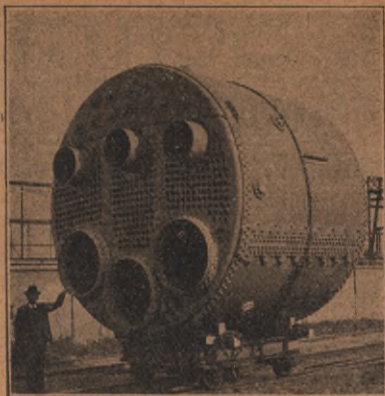
Es wird gebeten, bei Bestellungen und Anfragen  
auf diesen Kalender gefl. Bezug zu nehmen.

1. **Agenturen.** — A. Brinckmann, Duisburg-Ruhrort (s. a. 26). — C. Engelhardt, Duisburg-Ruhrort (s. a. 35). — A. W. Gökus, Rotterdam (s. a. 35). — Anton Meudt, Rotterdam.
2. **Anker.** — Duisburger Ketten-Fabrik H. d'Hone, Duisburg (s. a. 18). — Gebrüder Heuß, Mannheim. — J. D. Theile, Schwerte-Ruhr (s. a. 18).
3. **Baggerei.** — Preußisch-Hessische Dampfbaggerei und -Schlepperei, G. m. b. H., Mainz und Frankfurt a. M.
4. **Banken.** — Duisburg-Ruhrorter Bank, Duisburg, Duisburg-Ruhrort usw.
5. **Briketts.** — Benzenberg und Hengstenberg, Brikettwerk m. b. H., Duisburg-Ruhrort.
6. **Dampfkessel.** — Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, Werk Gustavsburg. — Joh. Schmahl, Mainz-Mombach.
7. **Dichtungsmaterialien.** — Deutsche Asbest-Gesellschaft, G. m. b. H., Duisburg (s. a. 17). — Alexander Sauer, Ruhrort (s. a. 28). — Anton Schmidt & Sohn, Düsseldorf.
8. **Draht- und Hanfseile.** — Gerhard von Eicken, Duisburg-Ruhrort. — Metallwerke Oberspree, G. m. b. H., Berlin. — Westdeutsche Seil-Industrie Paul Stoessel, Osterath bei Düsseldorf.
9. **Drahtseilklemmen für Schleppdampfer.** — Christof Ruthof, Mainz-Kastel u. Regensburg a. d. Donau (s. a. 23 u. 32).
10. **Eisenwaren.** — J. Rustein, Duisburg-Ruhrort.
11. **Experten und Havariekommissäre.** — Herm. Bäcker, Duisburg. — Bernh. Kröll, Mannheim. — Franz Müller, Duisburg-Ruhrort. — Robert Roth, Duisburg.
12. **Farben.** — Jos. Breidenbach Nachf., Mainz. — Heinrich Ditsch, Rheinauhafen. — Bruno Richter, Duisburg (s. a. 25, 38 u. 40).
13. **Flaggen.** — Kaiser's Fahnen-Fabrik, Mainz.
14. **Handels-Lehranstalt.** — Naumann's Handels-Lehranstalt, Duisburg-Marxloh.
15. **Heißdampf-Lokomobilen.** — R. Wolf, Magdeburg-Buckau (s. a. 31).
16. **Ingenieure.** — A. Lukomski, Cöln (s. a. 24). — Technikum Riesa a. d. Elbe.
17. **Isolierungen.** — Deutsche Asbest-Gesellschaft, G. m. b. H., Duisburg (s. a. 7).



18. **Ketten.** — Gebr. Braun & Cie., G. m. b. H., Mannheim-Rheinau.  
— Duisburger Ketten-Fabrik H. d'Hone, Duisburg (s. a. 2).  
— Süddeutsche Ketten-Fabrik, G. m. b. H., Mainz. —  
J. D. Theile, Schwerte, Ruhr (s. a. 2).
19. **Kohlen.** — Hengstenberg & Co., Duisburg-Ruhrort. —  
Mathias Stinnes, Mülheim-Ruhr (s. a. 26). — M. Stromeyer,  
Konstanz (s. a. 21).
20. **Krankenkasse.** — Schifffahrts-Betriebskrankenkasse  
„Sanitas“, Rotterdam.
21. **Lagerhäuser.** — Mainzer Lagerhaus-Gesellschaft, Mainz  
(s. a. 35). — M. Stromeyer, Konstanz (s. a. 19).
22. **Literatur.** — „Der Rhein“, Wochenschrift, Duisburg-  
Ruhrort.
23. **Maschinenfabriken.** — Aktien-Gesellschaft Emscherhütte,  
Duisburg-Ruhrort. — Christof Ruthof, Mainz-Kastel u.  
Regensburg a. d. Donau (s. a. 9 und 32).
24. **Motorboote.** — Carl Meissner, Hamburg (s. a. 31). —  
Sleipner Motoren, Gebr. Körting, A.-G., Filiale Düssel-  
dorf. — A. Lukomski, Cöln (s. a. 16).
25. **Oele.** — A. Gähringer, Duisburg-Hochfeld. — J. W. H.  
Hannesen, Ruhrort. — Anton Lohrum, Ruhrort. — Bruno  
Richter, Duisburg (s. a. 12, 38 u. 40). — Heinr. E. Schmeck,  
Duisburg-Ruhrort.
26. **Reedereien.** — A. Brinckmann, Duisburg-Ruhrort (s. a. 1). —  
Frankfurter Aktien-Gesellschaft für Rhein- und Main-  
Schifffahrt. Frankfurt a. M. [Alfred Altschüler & Co.,  
G. m. b. H., Frankfurt a. M. (s. a. 35)]. — Holland'sche  
Stoomboot Maatschappij, Amsterdam-Rotterdam. —  
A. Kuus, Mainz. — Lehnkering & Co., A.-G., Duisburg. —  
Mathias Stinnes, Mülheim-Ruhr (s. a. 19). — Neue  
Karlsruher Schifffahrts-Aktiengesellschaft, Karlsruhe. —  
Gebr. Page, Mannheim. — Rheinschifffahrts-Aktien-  
gesellschaft vorm. Fendel, Mannheim usw. — „Rhein-  
strom“ Vereinigte Spediteure u. Schiffer, Rheinschifffahrts-  
Gesellschaft m. b. H., Mannheim usw. (s. a. 35). — Ver-  
einigte Frankfurter Reedereien G. m. b. H., Duisburg.
27. **Rheinhäfen.** — Karlsruher Rheinhafen. — Rheinhafen  
Neuss. — Rheinauhafen bei Mannheim, Neue Rheinau-  
Aktien-Gesellschaft, Rheinau. — Rheinhafen Urdingen.
28. **Schiffsbedarf.** — M. Frohmann, Ruhrort. — W. Hohenstein,  
Söhne, Duisburg. — Heinrich Krahen, Duisburg. —  
F. H. Müller, Duisburg. — A. Roelofs, Rotterdam. —  
Alexander Sauer, Ruhrort (s. a. 7). — W. Wolf, Cöln (s. a. 34).
29. **Schiffshebung.** — F. Bohne, Mainz (s. a. 34). — F. W. Engeln,  
Duisburg-Ruhrort.

30. **Schiffspumpen.** — Wwe. Joh. Schumacher, Cöln (s. a. 36).
31. **Schiffsschrauben.** — Carl Meissner, Hamburg (s. a. 24). — R. Wolf, Magdeburg-Buckau (s. a. 15).
32. **Schiffswerften und Maschinenfabriken.** — Maschinenfabrik „Delftshafen“, Delftshafen (Holland). — T. van Duijvendijk, Lekkerkerk (Holland). — Fritz Lünemann, Duisburg-Ruhrort. — Naamlooze Vennootschap Scheepswerf vorh. Wed. A. van Duijvendijk, Papendrecht (Holland). — Christof Ruthof, Mainz-Kastel u. Regensburg a. d. Donau (s. a. 9 u. 23). — Gebrüder Sachsenberg, G. m. b. H., Roßlau a. d. Elbe; Filiale: Köln-Deutz am Mülheimer Hafen.
33. **Seilerwaren.** — A. Diemer, Mainz.
34. **Segeltuch.** — Franz Bohne, Mainz (s. a. 29). — Gerhard Höfken, Duisburg. — W. Wolf, Cöln (s. a. 28).
35. **Spediteure und Makler.** — Alfred Altschüler & Co., G. m. b. H., Frankfurt a. M. und Würzburg (s. a. 26). — Heinrich Becker, Antwerpen. — Paul Capit, Nancy. — C. W. H. van Dam & Co., Rotterdam. — W. van Driel, Rotterdam und Duisburg-Ruhrort. — C. Engelhardt, Duisburg-Ruhrort (s. a. 1). — Falk & Fey, Mainz usw. — Heinr. Ferkinghoff jr. II., Waltrop. — Gerhard Franzen, Duisburg-Ruhrort. — Theod. Fügen, Ludwigshafen und Mannheim. — A. W. Gökus, Rotterdam (s. a. 1). — Grisar & Marsily, Antwerpen und Brügge (Zeebrügge). — Joh. Ph. Gruber, Straßburg i. E. — C. W. Hahn, Mainz. — Heinsius & Co., Feijenoord-Rotterdam. — Gebrüder Kröll, Mannheim usw. — Lersch & Kruse, Mannheim-Ludwigshafen. — Otto Leuteritz, M.-Gladbach. — Eugen Lutz, Mannheim und Ludwigshafen. — Philippsen & Bonnekamp, Duisburg-Ruhrort. — Rhein- und See-Speditions-Gesellschaft m. b. H., Cöln, Mainz usw. — „Rheinstrom“, Vereinigte Spediteure und Schiffer, Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H., Mannheim usw. (s. a. 26). — Carl Sander, Speyer. — Gebr. Scheuer, Amsterdam, Rotterdam usw. — Gebr. van Uden, Duisburg. — Uedemann & Bachhaus, Duisburg-Ruhrort.
36. **Stahl-Böller.** — Wwe. Joh. Schumacher, Cöln (s. a. 30).
37. **Stadt Bamberg.**
38. **Verbandkästen.** — Bruno Richter, Duisburg (s. a. 12, 25 u. 40).
39. **Versicherungs-Gesellschaften.** — Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft, Hamburg. — Oberrheinische Versicherungs-Gesellschaft, Mannheim.
40. **Weine.** — G. Friedrich Kehl, Nierstein a. Rh. — Bruno Richter, Duisburg (s. a. 12, 25 u. 38).



Schiffskessel für Dampfer „Haniel II.“  
der Firma Franz Haniel & Co., Ruhrort.  
236 qm Heizfläche. : 12 Atm. Überdruck.  
Mit eingebautem Überhitzer.

## Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg Werk Gustavsburg.

**Abteilung: Dampfkesselbau.**

**Spezialität: Schiffskessel jeder Größe.**

Landkessel, Zweiflammenrohrkessel,  
Kombinierte Kessel, Batteriekessel,  
Wasserrohrkessel, Behälter u. s. w.  
=== Hydraulische Nietung. ===

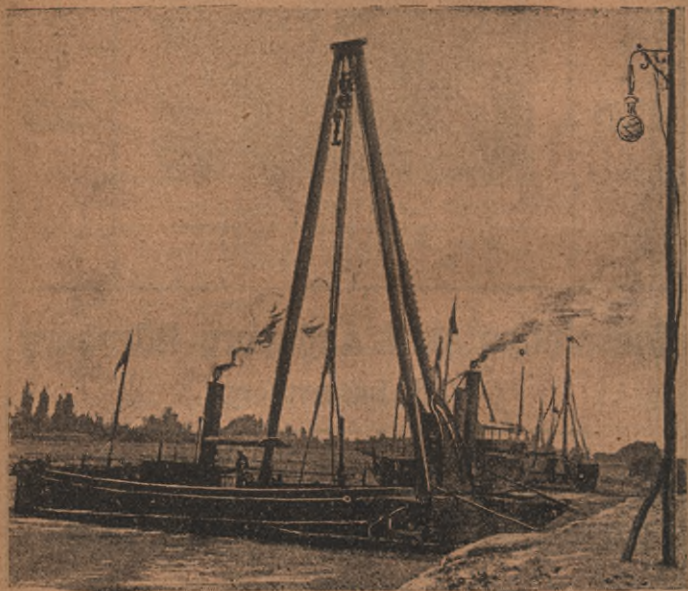
**Verstemmen durch Preßluft-Werkzeuge.  
Spezialmaschinen für alle Arbeitsvorgänge.**



# Joh. Schmahl

Mainz - Mombach, Flosshafen

Maschinenfabrik · Eisengiesserei · Kesselschmiede



Schwimmender Scheerenkran von 30 000 Kilo Tragkraft.

## Schiffskessel in erstklassiger Ausführung.

Reparatur an Booten, Schiffs-Maschinen und -Kesseln.

Autogene Schweissung von Schiffskesseln an Bord.

Lieferung und Ausdrehen von Schiffsschrauben.

Ruderrahmen bis zu den grössten Abmessungen.

Roststäbe in Guss- und Schmiedeeisen.

**Reichhaltiges Modellager. ▽ Prompte Bedienung.**

# Metallwerke Oberspree

G. m. b. H.

Berlin W. 8, Taubenstraße 21.

## Drahtseile

in jeder Konstruktion und für alle Zwecke

speziell für die Schifffahrt,

wie laufendes Gut, stehendes Gut,  
Schlepptrassen etc., ferner für

Aufzüge, Winden, Transmissionen, Seil-  
bahnen, Blitzableiter, Dampfplüge etc.

Metallgewebe.

Bleche, endlose Bänder, Drähte.

Nahtlose Rohre

Stangen, rund und nach jedem Profil.

Zierleisten, Treppen-, Winkel-,  
Belag- und Geländerschienen etc.

aus Messing, Munk- und Yellowmetall, Tombach, Kupfer,  
Aluminium, Phosphor- und Aluminiumbronzen,  
Spreemetall etc.

Metallguß, Metall-Preßteile.

Telegramm-Adresse:

Fernsprecher:

»Spreemetall«

Amt 1a, 5615, 5635 u. 5636.

# Süddeutsche Ketten-Fabrik, Mainz

Gesellschaft mit beschränkter Haftung  
(vorm. Seb. Schlink Sohn, gegründet 1811)

Qualitätsketten aller Art.

Aelteste Spezialfabrik für geprüfte

**Schiffs-, Kran- und Förderketten.**

Last- und Schlingketten mit Haken und Ringen.

Kettenräder jeder Grösse und Ausführung.

Schiffs-Anker.

Verladegerätschaften. Schiffsartikel usw.

Reparaturen werden prompt und billigst ausgeführt.

---

## A. DIEMER

(Inhaber: A. MACH)

Seilerwaren aller Art

speziell für Schiffsausrüstungen

**MAINZ**, Seilergasse Nr. 6.

---

---

## Heinr. Ferkinghoff jr. II.

Spedition, Fracht u. Möbeltransportgeschäft.

Spediteur der Königl. Berginspektion 4, Waltrop.

---

---



# Hollandsche Stoomboot Maatschappij

## Amsterdam=Rotterdam

Regelmässige Dampferlinien:

Amsterdam—London 4 mal wöchentlich

Amsterdam—Hull 3 „ „

Amsterdam—Bristol—Swansea wöchentlich

Amsterdam—Plymouth—Fowey 14täglich.

Durchfrachtsätze und Durchkonnossemente  
von und nach allen Rheinhäfen. ~~~~~

### HEINRICH BECKER, ANTWERPEN

25, rue Everdy, Telegr. - Adr.: „Beckerhein“,  
gegr. 1859, auch in Bremen, Hamburg und  
Bremerhaven. Spedition, Kommission,  
Baumwollspedition, Versicherung, Inkasso.

## Gebr. Scheuer Schiffsmäkler und Spediteure.

Amsterdam, Zaandam, Rotterdam, Harlingen.

# Grisar & Marsily, Antwerpen und Brügge (Zeebrügge).

## Schiffsmakler, Schiffsagenten, Rheder, Spediteure.

Gegründet 1811.

### Agenten folgender Linien:

- Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Kosmos“.** Direkte, regelmässige Verbindung zwischen Antwerpen und Chile, Peru, Ecuador, Zentral-Amerika, Mexiko und Kalifornien.
- Kirsten-Linie.** Wöchentliche Verbindung zwischen Antwerpen, Hamburg und vice versa. Durchfrachtverkehr nach Berlin, Breslau, Leipzig, Dresden, Magdeburg, Kiel, Lübeck und allen Plätzen im Innern Deutschlands.
- Bismarck-Linie.** Regelmässige Abfahrten via Hamburg nach Malmoe, Landskrona, Helsingborg, Halmstad etc.
- Trelleborgs Angfartyg's Nya A/B:** via Hamburg nach Malmoe, Trelleborg, Ystad, Åhus, Karlshavn, Ronneby Redd, Karlskrona, Oskarshamm und Westervik. Direkte Konnossemente von Antwerpen.
- Wilson's & North Eastern Railway Shipping Co. Ltd:** Drei Dampfer wöchentlich zwischen Antwerpen und Hull und vice versa. Direkte Konnossemente nach allen Städten im Innern Grossbritanniens.
- Thos. Wilson's Sons & Co., Ltd.** Direkte Konnossemente von Antwerpen via Hull nach Schweden, Russland, Italien etc.
- North Eastern Railway Co., Ltd.** Transporte in Verbindung mit der Dampferlinie nach Hull.
- Houston-Linie** nach Süd-Afrika und vom La Plata.
- Hamburg-Amerika-Linie und Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft:** Gemeinschaftlicher monatlicher Dampferdienst von Antwerpen nach Para und Manaos und via Hamburg nach Maranh, Ceara und Parnahyba und umgekehrt.
- Philadelphia und Reading Railway Co. und Lehigh Valley Railroad Co.** Billiger Durchfrachtendienst nach Nord-Amerika via Philadelphia.
- Expeditionen nach allen Weltteilen. Musternahme und Verwiegen von Wolle, Baumwolle und anderer Produkte für die Textilbranche (Spezialität).

---




# Bamberg

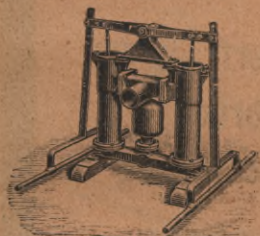
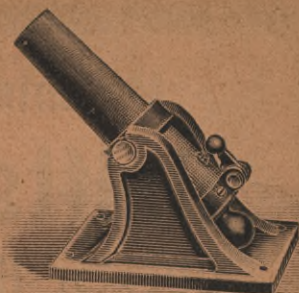
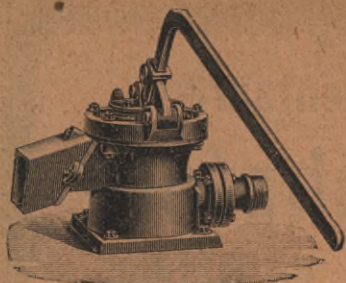
242 m über dem Meere, 46 000 Einwohner, in herrlicher Lage an der Mündung der Regnitz in den Main, terrassenförmig an den Hängen des Steigerwaldes auf 7 Hügeln aufgebaut, prächtige walddreiche Umgebung mit grossartigen Schloss- und Klosterbauten; bedeutender Eisenbahnknotenpunkt, vorzügliche Eisenbahnverbindung

nach allen Richtungen, Schnellzugsstation der Strecke München-Berlin, hat günstige Wasser-, Gas- und Elektrizitätsverhältnisse, erhält demnächst Anschluss an die Kettenschleppschiffahrt mit einer Hafenanlage in Bamberg als Umschlags- und Endstation (mit den Arbeiten wird noch im Jahre 1908 begonnen), hat gute höhere Schulen und viel Militär, besitzt geordnete sanitäre Verhältnisse mit den modernsten Einrichtungen. Gemeindeumlagen und Wohnungspreise sind mässig. Im Bamberg sind grössere Fabriken (meh. Baumwollspinnerei und Weberei, mech. Seilerwarenfabrik, Färbereien, Ziegeleien etc.), Brauereien, Malzfabriken, bedeutender Platz für Gärtnerei, Vieh- und Hopfenhandel, es besitzt grossen Export an Gartenprodukten; zur Förderung industrieller Unternehmungen stellt die Stadtgemeinde bedeutende Bauländereien mit Anschluss an Industriegeleise, an das städtische Gas- und Elektrizitätswerk zu den günstigsten Bedingungen zur Verfügung. In nächster Nähe von Bamberg befinden sich die bedeutenden Erzfelder der Gewerkschaft „Wittelsbach“. — Gute und billige Arbeitskräfte, günstiger Bezug von Materialien, besonders von Hausteinen und von Holz, Filiale der k. Bank- und Reichsbanknebenstelle. Bedeutende Wasserkräfte für industrielle Unternehmungen vorhanden.

Auskünfte erteilt bereitwilligst der Stadtmagistrat.

---





**Schiffs-Pumpen  
Stahl-Böller . . .**  
**Wwe. Joh. Schumacher**  
Maschinen- und Armaturenfabrik  
Metallgiesserei  
**Köln.**

**W. WOLF**

Holzmarkt No. 71

**CÖLN**

Telephon No. 641

**Fabrik**

wasserdicht imprägnierter

**Schiffszelte, Bootsdecken**

**Persennige**

Zoll-Verschluss und Rettungskleider

**Sonnenzelte**

Schiffs-Segel, Marine-Schiffsflaggen

**Waggon- u. Güterdecken**

Kesselanzüge, Regenröcke und  
Südwester, Schlafdecken.

Hierzu Preisliste No. 1.

**Lager**

in englischen geprüften

**Schiffs- und Kranketten**

Ankerwinden und Flaschenzüge

**Hanf- und Drahttauwerk**

Anker — Bojen — Laternen  
Rettungsringe — Schwimmgürtel

**Schiffsartikel aller Art**

Werg und Putzwolle

**Holz- und Kohlenteer**

Peoh und Blak Varnish  
Oele und Fette

Hierzu Preisliste No. 3.

Zu Festlichkeiten empfehle meine

**Restaurationszelte, Fest- und Ausstellungshallen**

beliebiger Grösse und Konstruktion, kauf- und mietweise.



**Maschinenfabrik**  
**„Delftshafen“**

**Direktor H. de Ridder**

Vorhaven 203—207 **Schiffsbauwerft** Telephon Nr. 224

**Maschinenfabrik**  
**Dampfkessel-Verfertigung**

**Schleppdampfer**

**Güterdampfer :: Personendampfer**  
**Bagger-Material und Fischereifahrzeuge**

Vorzüglich für Reparaturen geeignete

**Querhelling**

:: von 80 Meter Länge ::

**Fester Kran von 50 t und schwimmender**  
**∴ Kran von 20 t Tragfähigkeit ∴**

**Vertreter Ant. Meudt, Rotterdam**

**Gr. Draaisteeg 12. Telephon 4082.**

# Duisburger Ketten-Fabrik

H. d'Hone

Duisburg a. Rh.

SPEZIALITÄT:

**Anker**

und

**Schiffsketten**

nach den

Vorschriften

der Kaiserlichen Marine

von 5—85 mm Stärke.



**Eigene hydraulische  
Prüfungsmaschine.**

**Reparaturen  
prompt und billig.**







**A. Lukomski** Zivil-  
Ingenieur

**Cöln a. Rh., Rolandstr. Nr. 1**  
**Spezialist für Bootsmotoren.**

*Beeidigter Sachverständiger für das  
gesamte Boots- und Bootsmotoren-  
wesen im Landgerichtsbezirk Cöln.*

**Konstruktion u. Bau von**  
**Motor- u. Segelbooten**  
**aller Art.**

*12jährige Erfahrung auf genanntem  
Gebiete. — Feinste Referenzen.*

**Herm. Bäcker, Duisburg**

**Experte, Havariekommissar**  
**vereidigter Dispacheur. ::**

**Decken-, Zelte- und Segelmacherei.**  
**Bürstenfabrikation.**

**Gerhard Höfken, Duisburg**

**Hafen- u. Unterstraßen-Ecke u. Essenbergerstraße 7.**  
**Fernsprecher 1281.**

**Spezialgeschäft u. Handlung in Schiffs-Bedarfs-Artikeln.**

*Anfertigung wasserdichter*

**Wagen- und Lagerdecken.**

*Pferdedecken, Ölrückle, Kesselanzüge.  
Fahnen und Flaggen aus Marineflaggentuch.*

**Lager in allen Sorten Segeltuch.**

*Lieferung ganzer Schiffsausrüstungen und  
Takelagen.*

**Lager in Tauwerk**

*aus Hanf, Manila, Baumwolle, Stahl und  
Eisendraht.*

*Flaschenzüge, Schiffsblöcke.  
Ketten, Schaufeln und Forken. Laternen.*

**Spezialität:**

*Bürstenwaren für Schiffs- u. Industriezwecke*

**En gros- und Detail-Verkauf**

*in Farbwaren, Teer, Pech, Karbolineum, Maschinen-Zylinderöl, consist. Fett, Putz-  
wolle, Petroleum, Seife, Maschinenhanf, Schiffswerg, Schiffsmoos etc.*

# W. Hohenstein Söhne

## DUISBURG



Tauwerk-Fabrik und  
erstes Spezial-Geschäft  
für Schiffs-Ausrüstungen.

Gegründet 1842.

Telephon Nr. 517.

Reichsbank-Girokonto.

Telegr--Adr.: Hohenstein Söhne.

Man verlange unsere illustrierte Preisliste über Schiffsbedarfsartikel.

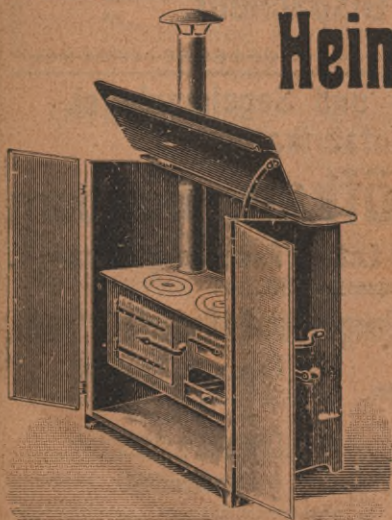
# Heinr. Krahn

## Duisburg, Marientor.

Spezialfabrikation  
von

## Schiffsherden und Kombüsen.

Lieferung ganzer  
: Einrichtungen :  
frei an Bord u. Werft.



# Behnkering & Cie.

:: Aktien-Gesellschaft. ::

**Stammhaus: Duisburg.**

Zweigniederlassungen: Mannheim, Hagen i. W.,  
Emden, Münster i. W., Dortmund.

Schiffahrt auf dem Rhein und  
auf dem Dortmund-Ems-Kanal.

**Getreidespeicher mit Elevatoren**  

---

**in Duisburg und Münster i. W.**

---

Lagerhäuser in Duisburg, Hagen i. W.,  
Emden und Dortmund.

Dampfkranen und elektrische Kranen  
in Duisburg, Mannheim, Emden und Dortmund.

Sammelladungsverkehr in Hagen i. W.

==== **Erz-Import.** ====



# **F. F. Müller, Duisburg**

**Inhaber: Alphonse Carlier.**

**Gegründet 1840.**

**Hafenstrasse Nr. 24-26.**

## **Schiffsbedürfnisse**

**und**

## **Industrie-Bedarfsartikel.**

Semper primus



# Eine moderne Handels-behranstalt

von Wert und Bedeutung für die praktische kaufmännische  
Erwerbstätigkeit lässt mit dem theoretischen Unterrichte

eine wirkliche kaufmännische Geschäftspraxis Hand in Hand gehen.

„Ein“ Jahres-Lehrgang in dem unterzeichneten, auf dem Grund und Boden des praktischen Lebens aufgebauten „Duisburger Kaufmännischen Fach-Institute“ ersetzt in zahlreichen Fällen die 3jährige kaufmännische Lehre (Lehrzeugnis).

Eigenes Schulhaus. 21 Schulräume einschl. 5 Geschäfts-Kontoren.

41 Schreibmaschinen. 11 Lehrer.

Referenzen von Behörden, Theologen, Juristen, Pädagogen, Kaufleuten u. a., m.  
Prospekte kostenfrei.

## Naumann's Handels-Lehranstalt

zu Duisburg und Marxloh

mit angeschl. 5 Geschäfts-Kontoren der eingetragenen Handels-Firma,  
Duisburg, Königsstrasse 53. Fernsprecher 1021.

Der Vorsteher: Johannes Naumann, Kaufmann u. beeidigter Bücher-Revisor.

205 S.

## Bruno Richter, Duisburg

Fernsprecher 1290

Schwanenstrasse 14

Weinhandlung

**Cognac, Rum, Punsch**

==== **Liköre, Branntweine** ====

Verbandskästen.

## Robert Roth :: Duisburg

Experte, vereidigter Dispacheur

:: und Eichaufnehmer ::

==== **Telephon 1439.** ====

# Gebr. van Uden

Telegramm-Adresse:

VANUDEN

## Duisburg

Telephon No. 467

und 2181

Rotterdam - Amsterdam - Zaandam - Antwerpen

Rheder und Schiffsmakler

See- und Rheintransport-Übernahme

: Getreide- und Saaten-Spedition :

Lagerplätze — Elektrischer Kranenbetrieb

Adresse für Gütersendungen: Station Duisburg Hafen.

Magazin No. 103/107 Dammquai.

---

## Vereinigte Frankfurter Rhedereien

Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Dampfschleppschiffahrt u. Transport-Übernahmen

Zentrale Duisburg.

Filiale: Homberg a. Rh.

Telegramm-Aufschrift: Rhedereien.

Fernsprecher: Duisburg No. 15 u. 452. Homberg No. 1157.

Reichsbank-Giro-Konto.

---

## Bruno Richter, Duisburg

Fernsprecher 1290

Schwaneastrasse 14

**Maschinen- u. Cylinder-Oele**

Leinöl, Mennige

==== **Farben, Lacke, Pinsel** ====

**Verbandskästen.**



# A. Gähringer

Marineöle

Maschinenöle

Zylinderöle

Turbinenöle

Schiffsbodenöle

Asphaltlacke

Fabrik

techn. Oele, Fette

Direkter Import russisch.  
u. amerikan. Maschinen-  
und Zylinderöle

**Duisburg-Hochfeld**

Fernsprecher 283

Erste Bezugsquelle für  
Händler.

Konsist.  
aschinenfette

Kurbelfette

Kammfette

Seilfette

Wagenfette

Flockengrafit

## Benzenberg & Hengstenberg



Brikettwerk m. b. H.



**Duisburg - Ruhrort**

Fernsprecher No. 1026.

Telegramm-Adresse: „Brikettwerk“.

## Herstellung von Koks- u. Anthrazitbriketts

vermittels des patent. Bindemittels Zellpech.

Die Koks- u. Anthrazitbriketts ersetzen vollständig den besten Hütten- und Giessereikoks, während die Anthrazitbriketts wegen ihrer Konsistenz im Feuer den besten Ersatz für die Naturprodukte Nuss II und III bilden.

# **Aktien - Gesellschaft Emscherhütte**

Eisengiesserei und Maschinenfabrik vorm. Heinr. Horlohe

## **Duisburg-Ruhrort.**

**Roststäbe**, sehr feuerbeständig, mit stahlharter Feuerbahn.

**Schiffsschrauben, Dampfzylinder** und sonstige **Gußstücke** aller

Art, roh und bearbeitet.

**Anschweißen** von **Schiffsschrauben** und Uebernahme sonstiger

**Schweißarbeiten.**

**Schiffsmaschinen-Reparaturen** und sonstige **Reparaturen.**

Billige Preise. — Prompte und gute Bedienung.

# A. Brinckmann

## Duisburg-Ruhrort

Telegr.-Adr.: BRINCKMANN, Telephon Nr. 13 u. 779.

Reederei und Schleppagentur für Berg- und Talfahrt

Schnellste und billigste Beförderung.

Vertretung des Bochumer Gussstahlvereins für Schiffsglocken.

Lieferung von Roststäben.

# Franz Müller, Duisburg- Ruhrort

Telephon 779 ◀◀▶▶ Dammstrasse 27.

**Vereideter Sachverständiger**

für Schraubenbootmaschinen,

empfehlte sich bei vorkommenden Havarien etc.

# Gerhard von Eicken Duisburg = Ruhrort

Drahtseile für alle Verwendungszwecke,  
besonders für Schleppschiffahrt, Brücken,  
Fähren, Aufzüge, Kräne, Flaschenzüge,  
:: Bogenlampen etc. ::

Geteertes und ungeteertes

Jhanf = und Manila = Tauwerk

Jhanf-, Manila- und Baumwoll-Transmissionseile.



# F. W. Engeln, Duisburg-Ruhrort

Unternehmer in Schiffshebungen,

Auspumpen und Entladen havariierter Schiffe,  
sowie sonstiger Bergungsarbeiten.

Schiffs-, See-, Fluß- und Landtransportversicherung.

Vereideter Dispacheur und Experte.

---

## W. van Driel, Rotterdam.

Telegramm-Adresse: „Fiat“.

Telephon No. 1958.

## Willem van Driel, Duisburg-Ruhrort.

Telegramm-Adresse: „Fiat“.

Telephon No. 143.

Reeder, Schiffsmakler, Transport-Unternehmer.

————— Eigener Rheinschleppdienst. —————

Grosser Schiffspark für Massentransporte.

Transportübernahme von Massengütern von und nach allen Richtungen.

Spezialität: Verfrachtungen grösserer Transporte von Rotterdam nach den Ruhrhäfen.

---

## C. Engelhardt, Duisburg-Ruhrort

Antwerpen

## Spedition :: Schifffahrt :: Lagerung

**Eigener Kranbetrieb.**

Vertretung: Dampfschiffahrts-Gesellschaft Neptun  
direkter Rhein-Seedampfer-Verkehr Nord- und Ostsee.

Verkehre: nach Belgien und Holland.

**Niederlassung:** Antwerpen, rue de Londres 25.

---

## Gerhard Franzen \* D.-Ruhrort

Schleppschifffahrt und Schiffsbefrachtung,

Spedition, Assekuranz,

Bergwerks- und Hüttenprodukte.

Telegr.-Adresse: „Franzen Ruhrort“. Telephon No. 72.

# Fritz Lünemann

Maschinen = Fabrik und Schiffswerft  
Duisburg = Ruhrort.

Bank-Konto : Duisburg = Ruhrorter Bank, Duisburg = Ruhrort.

Bahnstation für Stückgut : Duisburg = Ruhrort.

Telegramm-Adresse : Lünemann, Duisburg = Ruhrort.

==== Fernsprechanschluß No. 526. ====

Fabrikation und Reparaturen von  
**Schiffsmaschinen aller Art.**

**Kompl. Baggermaschinen u. Hilfsmaschinen**  
für den Schiffahrtsbetrieb.

**Schiffsschrauben** in Eisen und Stahl, eigenes System, langjährige Spezialität. Für geringe Fahrtiefe meine patentamtlich geschützten Glockenschrauben. D. R. G. No. 277 991. ::

**Zylinderschmierpumpen** besonders kräftig, eig. Konstruktion.

**Sauggasanlagen** speziell für den Schiffahrtsbetrieb mit patentamtlich geschütztem Wendegetriebe. D. R. G. No. 263 895 und 266 783. Bis zu 600 P. S. ausgeführt. ::

**SchmierVorrichtungen** für in Gasmaschinenkolben gelagert. Kreuzkopfpapfen D. R. G. No. 311 208. ::

**Metall = Stopfbüchsen = Packungen** für alle Dampfgrade. ::

**D. R. P. Entlastete Dampfkolben.**

**3 Dampferaufzüge** für Heben von Schrauben-Dampfern jeder Größe. ::

**Ausbohren von Zylindern** an Ort und Stelle ohne Demontage des Zylinders. ::

# Hengstenberg & Co.

Duisburg-Ruhrort.

Kohlen und Koks en gros

Reederei.

## Philippsen & Bonnekamp, Duisburg-Ruhrort

Speditions- und Schiffahrtsgeschäft

Telegraphaufschrift: Bonnekamp. — Fernsprecher 765.

Vertreter der Firma **De Leeuw & Philippsen, Antwerpen u. Rotterdam**

Gegründet 1863.

**Transportübernahme von Massengütern von und nach allen Richtungen.**

Regelmäßige Dampfer-Verbindungen nach Kopenhagen, Aarhus und anderen dänischen Plätzen, Stettin, Neufahrwasser, Danzig und Königsberg, Libau, Riga, Windau, St. Petersburg (Reval), Tunis, Piraeus, Smyrna, Saloniki, Konstantinopel und anderen Häfen des Mittelländischen, Schwarzen und Asowschen Meeres.

Befrachtungen von Dampfern und Seglern.

**„Rhein“**, Verlagsgesellschaft m. b. H.,  
in Duisburg-Ruhrort.

**„Der Rhein“**

Wochenschrift für die Rheinschiffahrt und ihre Beziehungen.

Organ des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrts-  
interessen, Duisburg-Ruhrort.

Abonnementspreis pro Jahr für 52 Nummern Inland M. 16.—, Ausland M. 18.60.

**Vorzügliches, vornehmes Insertions-Organ.**

In unserem Verlage ist erschienen:

**Führer durch die Ruhrhäfen.**

Preis M. 1.20.

Praktisches Handbuch, mit vorzüglichen Kartenbeilagen.

In Vorbereitung:

**Führer durch die Industrie und die Hafenanlagen in  
Mannheim, Rheinau und Ludwigshafen.**

Preis M. 2.—. Erscheint Dezember 1908.



# Sleipner-Motoren

## Gebr. Körting, Aktiengesellschaft

### Siliale Düsseldorf



Offenes Boot mit 20 P. S.-Motor  
Länge 11 Meter, Breite 2 Meter  
Geschwindigkeit 19,2 km.



Kajütboot mit 10 P. S.-Motor  
Länge 9 Meter, Breite 1,75 Meter  
Geschwindigkeit 17 km.

### Segelboot

mit 3 P. S.-Hilfsmotor und  
Drehflügel-schraube.

Befonders geeignet für  
Sahrten in itrömendem  
Gewässer.

### Körtings

### Sleipner- Motoren

für sämt-  
liche Brenn-  
stoffe von  
1 bis 500  
P. S.

für Renn-,  
Luxus- und  
Sahrboote,  
sowie als  
Hilfs-  
maschinen

für Segelschiffe. — Unerreichte Betriebsicherheit; daher von der Marine  
für Unterseeboote bevorzugt. — Motorische Einrichtungen für Schlepp-,  
Last- und Kanalschiffe; letztere mit heb- und senkbarer Schraube  
(D. R. P. angem.) System Lukomski.



Körtings Sleipner-Motoren für Luft-Sahrzeuge.

# Heinr. E. Schmeck

Duisburg-Ruhrort V.



## Oel-Import



Maschinen-Zylinderöle, Marineöle, Heissdampföle.

Fernsprecher 20.

**Putzwolle.**

Fernsprecher 20.

## Hedermann & Backhaus

**Duisburg-Ruhrort**

Telegramm-Adresse: H. B.

Fernsprecher No. 166.

### Spedition ♦ Schiffahrt.

Transporte zu festen Uebernahmen von und nach allen Richtungen.

Kohlen-Verladungen per Kipper, Dampfkran oder Britsche. Geräumige Lagerplätze für Kohlen.

**Alfred Altschüler & Co., G. m. b. H.**

Frankfurt a. M.

Würzburg.

Reederei - Spedition - Lagerung - Rollfuhrwerk.

General-Agentur der Frankfurter Aktien-Gesellschaft für Rhein- und Mainschiffahrt.

Eigene Schiffsverkehre nach allen Main- und Mittelrhein-Stationen, Sammelverkehre nach allen Richtungen.

**Frankfurter Aktien-Gesellschaft  
für Rhein- und Main-Schiffahrt**

Frankfurt a. M.

Frankfurt a. M.

**Prompte Schiffsverkehre**  
zwischen Frankfurt a. M. und Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen.

Durchfrachten nach allen bedeutend. Hafenplätzen erteilt die General-Agentur:

**Alfred Altschüler & Co., G. m. b. H., Frankfurt a. M.**

# Gummi und Asbest

zu Dichtungen aller Art

Stopfbüchsenpackungen, Gummiklappen  
für Schiffsmaschinen

Abnehmbare Asbest-Ummantelungen  
für Schiffskessel

empfehlen in vorzüglich bewährter Ausführung

**Anton Schmidt & Sohn, Düsseldorf.**

**MEISSNER PROPELLER**

**U MOTORBOOTBAU**

o Specialfabrik o

**CARL MEISSNER**

**HAMBURG 27.**



## Karlsruher Rheinhafen.

**Wir offerieren**

mit Bahnanschluss versehene, an die Hafenufer und fertige Strassen grenzende

**Lagerplätze**

für Kohlen, Holz und andere Massengüter, ferner mit Bahnanschluss versehene

**Fabrikbauplätze**

mit oder ohne Uferfront. — In unserm Betriebe befinden sich:

**Zwei Werfthallen (mit Zollniederlage),**

**Ein Getreidespeicher,**

welcher 120 000 Sack Schwerfrucht fasst und mit den neuesten Einrichtungen  
(Auslade- und Reinigungs-Anlagen, Schrotmühle zum denaturieren von Gerste)  
versehen ist. Lagerung von verzolltem und unverzolltem Getreide.

**Achtzehn Kranen (stärkster Kran 5 t)**

davon 9 Portal- und 1 Schwimmkran in städtischem Besitz und 8 Kranen von  
Privatfirmen betrieben.

**Geeignetster Umschlagsplatz**

für Sendungen nach und von dem mittleren Baden, Mittel- und Süd-Württemberg,  
Süd-Bayern und günstig gelegen für Sendungen nach Südbaden u. der Schweiz. Der  
Hafenverkehr ist von 134 000 t im Jahre 1901 auf 626 726 t im Jahre 1905 gestiegen.

Billigste Umschlags- und Lagerspesen.

Eisenbahn- und Zollabfertigungsstelle.

**Städt. Hafenamts Karlsruhe.**



**M. Stromeyer, Lagerhaus-  
Gesellschaft**  
**Kohlengroßhandlung — Schifffahrt.**  
**Konstanz, Baden.** Telephon  
No. 26. u. 485.  
Gegründet  
1887.

Niederlassungen:

**Kreuzlingen, Schweiz** **Karlsruhe, Baden** **Duisburg a. Rhein**  
Telephon-No. 26 u. 485 Telephon-No. 405. Telephon-No. 280.

**Stuttgart-Cannstatt**

**Mannheim**

Telephon-No. 24

Vertretungen:

Telephon-No. 1963

**Ransart, Belgien** **Freiburg, Breisgau** **Solothurn, Schweiz**  
Telephon-No. 649 Telephon-No. 291 Telephon-No. 178

**Mainz**

**Zürich**

**Mülhausen i. Els.**

Telephon-No. 2105

Telephon-No. 7355

Telephon-No. 1301.

Telegr.-Adresse: **Stromeyer Lagerhaus. — Reichsbank-Giro-Konto.**

Direkter Bezug von der Ruhr, Wurmrevier, Saar, Belgien  
und Böhmen. — Lieferungen ab Zeche und ab unseren  
Lagerplätzen Mannheim-Rheinau, Karlsruhe, Konstanz,  
Petershausen, Gustavsburg, Kreuzlingen (Schweiz).

---

**Scheepsbouwwerf,**

**T. van Duijvendijk**

**LEKKERKERK a. d. Lek, Holland,**  
met uitmuntende Dwarshelling.

SPECIALE INRICHTING

voor het bouwen, ophalen, schoonmaken en repareeren van

❖ **Ijzeren Rijnschepen** ❖

**Tjalken, Aken, Boeiers, Klippers, Booten,**  
**Jachten, Dwarshelling lang 85 Meter.**

Telegram adres:

**Duijvendijk-Lekkerkerk.**

**Theod. Fügen** Inh. J. Fügen  
und G. Jäger  
**Spedition o Schiffahrt o Lagerung**  
**Ludwigshafen a. Rhein und Mannheim.**  
Telephon Nr. 5 und 213 in Ludwigshafen.

Fernsprecher 1086.

Telegr.-Ad.: Bohne Taucher Mainz.

**F. Bohne, Mainz, Rheinstrasse 67**  
Hebungs- und Taucher-Unternehmer.

Uebernahme von

**Schiffshebungen, Felsensprengungen**  
**und allen Taucherarbeiten.**

Ausgestattet mit den neuesten Apparaten.  
Elektrisches Licht unter Wasser.

Lokomobilen, Zentrifugalpumpen, Hebewerkzeuge.

Eigene Schiffe mit Dampfpumpen Leistung **8000** Liter  
pro Minute, und ~~~~

**Dampfhebekranen** zum Ueberschlagen und Lichten,  
sowie Vermietung derselben.

**Jos. Breidenbach Nachf.**

Telephon Nr. 157 **MAINZ** Löhrstrasse 2. u. 4.

**Spezialität:** Farben, Lacke, Pinsel, Maschinenöl, consist. Fett,  
Schiffsbodenanstrichöl, Schiffsteer, Putzwolle etc.  
in nur prima Qualitäten zu den billigsten Preisen.

# FALK & FEY

München                      MAINZ                      Germersheim

Boppstrasse 22 \* Telephon 1327.

Spedition \* Möbeltransport \* Lagerung.

## Franz Bohne, Mainz

Rheinstrasse 67

vis-à-vis der Stadthalle und Lagerhalle 1 am Rheinufer.

Fabrik von Segeln und Flaggen jeder Art

Wasserdicht präparierte Zelte, Wagen- und Waggon-Decken,  
Wasserdichte Anzüge.

**Technisches Maschinen-Geschäft**

Lager in Schiffs- und Bau-Artikeln etc., Hanf- und Drahtseilen,  
Schiffs- und Krakenketten, Flaschenzügen und Hebewerkzeugen,  
Teer und Pech.

**Fischerei-Artikel.**

.. Uebernahme vollständiger Schiffs-Ausrüstungen. ..

Transmissionsseile, Gummischläuche und Verdrichtungen.

**Oele aller Art.**

Hauptlager und Vertretung von Felten & Guilleaume, Carlswerk, Drahtseilfabrik,  
..... Mühlheim a. Rh., Felten & Guilleaume, Hanfseilfabrik, Cöln. ....

INTERNATIONALE  
TRANSPORT-VERMITTLUNG  
**C. W. Halm, Mainz**

Telegramme: HALM MAINZ.

Fernsprecher 240.

Schiffahrts- und Speditions-Agentur  
Schiffs-Befrachtungen. Assekuranz.

Tarif- und Reklamations-Bureau.

Vertretungen aller Art. Kommission.

## Schiffsflaggen

aller Art,

**Stander mit Inschriften**

liefert preiswürdig

**Kaiser's Fahnen-Fabrik**

MAINZ, Acker 3, am Schillerplatz

— Telephon 684. —



**A. Kuus,** Schleppschiffahrt

==== **Mainz** =====

Fernsprecher: Nr. 362.

Telegrammadresse: Kuus Mainz.

**Schlepp- u. Bugsierdienst**  
für Rhein und Main.

**Mainzer Lagerhaus - Gesellschaft**

Gegründet  
1877.

**Mainz.**

Telephon  
Nr. 14 u. 145.

**Lagerung • Spedition**

**Trockene, luftige Schüttböden**

◆◆◆◆◆◆ **Oelkeller** ◆◆◆◆◆◆

**Einlagerung von Gütern aller Art**

in

**Mainz - Zollhafen :: Mainz - Güterbahnhof**

—— **Kastel und Gustavsburg.** ——

---

---

# Preußisch-Heffische Dampfbaggerei und -Schlepperei, G. m. b. H.

Mainz

Frankfurt a. M.

Lieferung von gewaschenen Kieselsteinen  
Kies und Sand in allen Quantitäten.

Übernahme von Transporten, Leichterungen  
sowie Auffüllungs-Arbeiten.

---

3 eigene schwimmende Dampfkränen,  
4 Schraubenboote, 3 Dampfbagger, 22 Transportschiffe.

---

---

## Rhein- u. See-Speditions-Gesellschaft m. b. H.

Generalvertretung der

Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft in Cöln für Mainz-  
Gustavsburg, Frankfurt a. M., Mannheim-Ludwigshafen,  
Nürnberg, Würzburg, Rotterdam, Antwerpen, London.

### Regelmäßige Dampfer- und Schiffs-Verkehre.

Uebernahme von Massen-Transporten u. Speditionen aller Art.

#### Ueberseeische Transport-Ausführungen,

insbesondere Durchgangs-Verkehre nach und von Nord- und  
Ostsee, England, Amerika etc.

#### Mainschiffahrt — Donauverkehr.

Wagenladungsverkehre nach und von allen Richtungen des  
In- und Auslandes.

Eigene Getreideentlader (Excavatoren) in Gustavsburg.

Eilverkehr nach England. — Zollabfertigung.

Lagerung. — Assekuranz. — Kommission. — Rollfuhrwerk.

Fernsprecher in Mainz No. 866, 867, 868 Hauptbureau.

„ „ „ No. 789 Mittelrheinverkehr.

# Nord-Deutsche Versicherungs- Gesellschaft in Hamburg.

Aktienkapital Mk. 10 000 000.

Eine der ältesten und bedeutendsten Versicherungs-  
Gesellschaften Deutschlands, versichert Güter aller  
Art gegen die Gefahren zur See, auf Flüssen und  
Binnengewässern, sowie gegen die Gefahren des Land-  
transportes, ferner Postwertsendungen — Valoren —,  
letztere besser und wesentlich billiger als bei der Post.

Ferner übernimmt die Gesellschaft gegen mäßige Prämien die Ver-  
sicherung von Fahrzeugen aller Art, wie Kähne, Dampfer, Bagger usw.  
sowie Feuer-, Einbruchs-, und Wasserleitungs-Versicherungen bei Ge-  
währung kulanter Bedingungen und unter Garantie prompter Schaden-  
Regulierung.

**General-Repräsentanz**

**J. Kerschgens**, vorm. C. Mihr & Co.

Mannheim, Luisenring 43.

Telefon 703

Telegr.-Adr.: Kerschgens Mannheim.

Reichsbank-  
Giro-Konto.

# Bernhard Kröll

Beeidigter Dispacheur,

Experte und Havarie-Kommissar

sowie

beeidigtes Mitglied der Grossh. Badischen  
:: Schiffs - Untersuchungs - Kommission ::

Telephon 2314.

**Mannheim**

L 15. Nr. 19.

empfiehlt sich bei vorkommenden Havarien mit Taxa-  
tionen von Schäden und Schiffen, sowie zur Auf-  
stellung von Dispachen nach Massgabe der gesetzlichen  
∴ Bestimmungen des Binnenschiffahrts-Gesetzes. ∴



Gegründet  
1881.

# Gebrüder Kröll

Telefon  
Nr. 255.

Mannheim, Ludwigshafen und Karlsruhe.

**Spedition, eigene Schifffahrt  
Güterbestätterei u. Lagerung**

Billigste Uebernahmen für Massentransporte nach und von allen  
Plätzen des Rheines, Holland und Belgien.

---

## EUG. LUTZ

Mannheim und Ludwigshafen a. Rh.  
Filiale: Karlsruhe i. Baden.

**Güter-Umschlag**

in Rheinau, Kehl und Straßburg i. Els.

Schifffahrt, **Spedition**, Lagerung, Kohlen en gros.

---

## Gebr. Page, Mannheim.

Telegramm-Adresse:  
**Gebr. Page.**

Fernsprecher No. 878 u. 851.



9 Schlepp-Dampfer.

Regelmäßige Fahrt

**Mannheim - Karlsruhe**  
und zurück.

**Lokal-Schleppdienst** und Uebernahme von Schlepp-Trans-  
porten nach dem Ober- und Mittelrhein.

# Rheinschiffahrt-Aktiengesellschaft vorm. Fendel.

Regelmässiger Ellschleppverkehr mit 7 Radschleppdampfern, 10 Schraubenschleppdampfern, 4 Güterschraubendampfern (von je 1300 tons Tragkraft), 73 Kähne: 82000 tons Ladefähigkeit, ca. 35 Mietkähne: 35000 tons Ladefähigkeit.

Antwerpen—Mannheim—Ludwigshafen—Karlsruhe—Kehl—Strassburg—Basel

Rotterdam — " " " " " " " " " " " "

Ruhrort—Köln—Düsseldorf—Mannh.—Ludwigshafen—Karlsruhe—Kehl—Strassbg.—Basel

Mannheim—Ludwigshafen—Karlsruhe—Kehl—Strassburg—Basel

} und  
vice  
versa.

Ausserdem in Verbindung mit der **Hamburg—Amerika—Linie** einen regelmässigen Durchgangs-Verkehr **Hamburg—Mannheim—Ludwigshafen—Karlsruhe—Kehl—Strassburg—Basel** und vice versa.

Fassungsvermögen der Getreidelagerhäuser Silo und Schuppen in Mannheim, Ludwigshafen und Strassburg **1,2 Millionen Sack** à 100 kg.

**Ausgedehnte Werftanlagen** an denselben Plätzen (8 elektrische und 3 Dampfkranen) sowie auch in Antwerpen, Rotterdam, Ruhrort, Köln und Düsseldorf setzen die Firma in Stand, den weitgehendsten Anforderungen bezügl. **Transport, Spedition und Lagerung** gerecht zu werden.

**Niederlassungen in Strassburg** unter der Firma: Strassburger Schiffahrts-Gesellschaft m. b. H., in **Karlsruhe** unter der Firma: Neue Karlsruher Schiffahrts-Aktien-Gesellschaft, in **Ruhrort** unter der obigen Firma.

Vertretungen: **Rotterdam, Antwerpen:** Müller & Co.; **Hamburg, Bremen:** J. H. Grell; **Düsseldorf:** Hugo Daniels; **Köln:** Albert Heimann; **Mainz:** Konrad Jung.

## Neue Karlsruher

## Schiffahrts-Aktiengesellschaft, Karlsruhe.

Schiffahrt = Spedition = Lagerung  
Versicherung.

6. Friedrich Kehl, Pflersheim a. Rh.

◇◇◇◇◇◇ im Schloß ◇◇◇◇◇◇

empfehlte seine selbstgezogenen reinen

## Pflersheimer Originalweine

Preisliste zu Diensten.

# Mannheimer Original-Anker

fabriziert als Spezialität die



Schiffswerft und  
Ankerfabrik

**Gebrüder Heuss**

Mannheim-Industriehafen.

Weitere Spezialität:

Steven, Ruder, Strahl-  
eisen für Radschau-  
feln  
überhaupt

**Schmiedestücke**

für Maschinen- und  
Schiffsbau.

## Schiffs- und Anker-Reparaturen.

Motorboot zum Abholen von zu reparierenden Ankern etc.  
zur Verfügung.

## Großes Anker- und Kettenlager.

Schnelle Bedienung.

Telephon Nr. 632.

Hydraulische Anker- und Kettenprüfungs-Maschine.

## Heinrich Ditsch, Rheinauhafen

im Hause des Gasthauses zum Schiff

in nächster Nähe des Hafenamtes

empfiehlt:

Alle Sorten Farben, trocken und in Oel. Leinöl, Firnis und Sikativ, alle Sorten Lacke für Innen- und Aussen-Anstrich, alle Sorten Lackfarben, sowie weisse Email- und Japanlack, Schmieröl, Maschinenöl, Cylinderöl, Baum-, Hak- und Gerüststangen.

Spezialität: **Sämtliche Schiffsbedarfsartikel.**

Durch direkten Bezug aus nur bestrenommierten Farb- und Lackfabriken etc. bin ich in der Lage, meine verehrliche Kundschaft mit nur Ia. Ware bei billigsten Preisen zu bedienen.



# Lersch & Kruse

Spedition  $\diamond$  Schifffahrt  $\diamond$  Lagerung  
Mannheim-Ludwigshafen a. Rh.

Telefon No. 121, 707, 813

Vertreter der Rhein- u. Seeschiffahrts-Gesellschaft Köln  
Güter-Schnelldampferdienst zwischen Mannheim-Köln-Ruhrort und vice-versa. Direkter Dienst mit Rheinseedampfern zwischen Köln u. London.

## Schleppkahnverladungen

Anschluss an die zwischen Köln und Hamburg, Köln und St. Petersburg verkehrenden Rheinseedampfer.

## Grosse trockene Lager- und Kellerräume

Werft- und Verladehallen mit elektrischen Kranen und Aufzügen. Zollabfertigung.

Spezial-Dienst nach Italien und dem Orient, sowie nach Süd-Frankreich und Spanien.

Transport-Uebernahme nach und von allen Richtungen.

Unter gleicher Firma in ISERLOHN, HAGEN I. W., CHIASSO, COMO.



## Geprüfte Schiffs-, Kranen- und Bergwerks-Ketten

## Schiffsanker und Schiffsreparaturen.

Sämtliche Verlade-Werkzeuge.

Alle Sorten

Kettenräder, Notglieder,  
Kettenschlösser etc.



==== Kettenfabrik ====

**Gebr. Braun & Co., G. m. b. H.,  
Mannheim - Rheinau.**

# Otto Leuteritz, M.-Gladbach

Spedition ◦ Kommission ◦ Rollfuhrwerk ◦ Assekuranz

Telephon No. 232.

Transport-Uebernahme nach allen Richtungen.

Spezialität: Internationaler Verkehr.

## Vertreter der Newyork and Continental Line

(Regelmäßiger wöchentlicher Dampferdienst New-York-Rotterdam/Hamburg vice versa).

## Agentur der Hull & Barnsley Railway Company

Durchfracht-Uebernahme nach und von allen englischen Plätzen.

## Hauptagentur der Norddeutsch. Versicherungs-Gesellschaft in Hamburg

See-, Fluß- und Land-Transporte.

## Agentur der Leipziger Feuer-Versicher.-Anstalt in Leipzig.

## Internationaler Gepäcktransport-Verband

Geschäftsstelle M.-Gladbach.

---

# PAUL CAPIT

Spediteur, Entrepoteire und Zoll-Agent

## Internationaler Spezial-Transport-Dienst für alle Linien

Preise nach Vereinbarung für alle Länder.

Zoll-Agenturen in:

**Pagny-sur-Moselle**  
**Petit Croix** (Territ<sup>e</sup> de Belfort)  
**Delle** (Territ<sup>e</sup> de Belfort)  
**Novéant** (Lothringen)  
**Montreux-Vieux** (Ober-Elsaß)  
**Boncourt** (Schweiz).

Zweiggeschäfte in:

**Ecouvies** (Meuse)  
**Batilly, Moncel, Arnaville** (Canal)  
**Longwy, Igney-Avrincourt**  
**Audun-le-Roman** (Meurthe-et-Moselle)  
**Givet** (Ardennes).

## Neue Docke und Lagerhäuser von Nancy

mit Gleisanschluss vom Bahnhof St. Georg zum Rhein-Marne-Canal.

Geräumige Lagerräume und gewölbte Keller,  
versehen mit elektrischen Hebeapparaten.

## Spezial-Magazine für Oele und Petrol-Essenzen.

Rollfuhren-, Zoll-, Regie-, Oktroi- und Garantie-Abfertigungen.

— Schiffsbefrachtungen. Barvorschüsse auf Waren. —

# Rheinhafen Neuss

Vorzüglich gelegene Plätze mit Wasser- und  
Bahnanschluß.

Speditionsplätze, Lagerräume im städt. Lagerhause.



Fünf elektrische Krane mit Greiferbetrieb.

== Dampfkran. ==

**Brückenkran mit 40 m Ausladung**

(Inbetriebnahme Mai 1908).



== Getreide-Elevatoren. ==

**Städtischer Schleppdampfer**

Zollhafen, Einfuhrstelle für ausländische Fleisch- u. Fettwaren.



**Kleinbahn der Stadt Neuss (Heerdt-  
Neuss-Grimlinghausen) u. Hafenbahn**



2500 Morgen Fabrik-Terrain für alle Industrieen geeignet  
wird kauf- und mietweise unter günstigen Bedingungen  
abgegeben.



**Zentrale Lage**

Direkte Schnellzugverbindungen nach Düsseldorf (12 Min.),  
Duisburg (32 Min.), Crefeld (20 Min.), M.-Gladbach (17 Min.),  
Cöln (33 Min.). Straßenbahn- und Rheinfähr-Verkehr nach  
Düsseldorf.

Reichsbank, Schaaffhausen'sche Bank, Rh.-W. Diskonto-Gesellschaft, Handels-  
kammer, Produktenbörse, Hauptsteueramt, Rheinschiffahrtsgericht.

Auskunft bereitwilligst durch das

**Städt. Hafen- und Bahnamt.**





**WESTDEUTSCHE  
SEIL-INDUSTRIE**

**PAUL STOESSEL**

**OSTERATH**

**BEI**

**DÜSSELDORF**

**FERTIGT**

**DRAHTSEILE**

**ALLER ART**



Naamlooze

Vennootschap Scheepswerf

voorheen Wed. A. van Duijvendijk

Papendrecht

bei Dordrecht (Holland)

**Querschlepphelling**

von 100 m Länge, mechanisch eingerichtet


für Rhein-, Dampf-, Baggerschiffe

u. s. w.

Reparaturen schnell u. billig

Telegrammadresse: Dwarshelling Papendrecht

Fernsprecher: Internat. Nr. 3  
Intercom. Nr. 3





Neue Rheinau-Aktien-Gesellschaft, Rheinau (Baden).

Endstation der regelmässigen Rheinschiffahrt. Bedeutendster Kohlenstapelplatz d. Oberrheins. Wegen bevorzugter Lage bevorz. Frachtverhältnisse. Leistungsfähiges Elektrizitätswerk, Wasserwerk, Kanalisation für Haus- u. Fabrik-Abwasser; mässige Steuern. Gute Wohngelegenheit für Arbeiter. Ansiedlung auch kolonieweise möglich.

Hafenumschlag 1898 = 109 380 T., 1907 = 1 797 000 T. Besonders günstig. Niederlassungsort für industrielle Werke und Lagerbetriebe kleineren bis grössten Stils. Gelände, mit und ohne Wasserfront und Bahnanschluss verkauft.

## E. W. H. van Dam & Co., Rotterdam

Getreidespediteure und Schiffsmäkler

Fernsprechnummer 1169, 3415, 4531. Telegramm-Adresse „Damco“.

### Getreidetransporte

nach allen Rheinstationen und der Schweiz.

Agentur der Neue Karlsruher Schiffahrts-Akt.-Ges., Karlsruhe.

Regelmässiger Dienst Rotterdam - Mannheim (Karlsruhe) Strassburg vice versa mit den neuen 1300 Tons grossen Doppelschrauben-Güterdampfern „Max Honsell“, „Erbgrossherzog von Baden“, „Prinz Max“ und „Prinz Bertold“, in Verbindung mit der Rheinschiffahrts-Aktiengesellschaft vorm. Fendel, Mannheim.

## A. W. Gökus

Burgemeester  
Hoffmanplein 59.

Telefoon Interc 1452. Telegr.-Adress: Gökus Rotterdam.

Schiff-Befrachtung — Commission.  
Schlepp-Agent für In- und Ausland.



Staatliche Oberaufsicht

# Ingenieur- und Techniker-Kurse

Abt. A.

Hoch- und Tiefbau.

Abt. B.

Allgemeiner Maschinenbau, Elektro-  
technik, Schiffsmaschinenbau. : : :

Abt. C.

See- und Flußschiffbau.

# Technikum Riesa

Höh. Techn. Lehr.-Anst.

a. d. Elbe.

„Ministeriell bestätigte, vom Stadtrat  
ernannte Prüfungskommission.“

In den 7 Semestern seit Anstaltsgründung legten  
134 Kandidaten die Abgangsprüfungen ab und  
erhielten als Gesamtnote: 8 Auszeichnung;  
30 sehr gut; 61 gut; 35 bestanden.

Semesterbeginn: April und Oktober.

Schulgeld: 1. und 2. Semester je 100 M.; 3. bis 6. Semester  
je 130 M. (einschliesslich Laboratorienbenutzung).

Programme, Lehrpläne und Auskünfte  
kostenlos durch Direktor

E. Bormann.

Königl. Sächs. Ministerium d. I.

Techniker-Kurs: 4 Semester.

Ingenieur-Kurs: 6 Semester.

# Anton Meudt

Gr. Draaisteeg 12      **Rotterdam**      Telephon 4082.

## Agentur und Commissionsgeschäft

---

Versicherungs-, Schifffahrts- und  
Transportwesen, wie Casco Wrak-, Haft-  
pflicht-, Lebens-, Unfallversicherung etc.

---

Schiffsneubau, Reparaturen,  
Kaufvermittlung, Gutachten etc.

---

Uebernahme nach oder von fremden  
Häfen zu liefernden Schiffen, Booten und  
Baggermaterial.

---

Transport-Uebernahme und Befrachtung.

---

Hypotheken.

---

**Schifffahrts-Betriebskrankenkasse „SANITAS“**  
**Rotterdam.**

Erste Internationale Krankenkasse speziell  
für Versicherung von Schiffspersonal.  
Anmeldungen können jederzeit getätigt werden.

**Der Vorstand.**

Vorsitzender: **Pet. Becker.**      Geschäftsführer: **Anton Meudt.**

# Fa.: HEINSIUS & Co.

Prins Hendriklaan 8.

FEIJENOORD-ROTTERDAM.

Internal. Telephon Nr. 1954

Telegr.-Adress: HEINSIUS-FEIJENOORD

## MAKLER

in Schiffen für Binnen- und grosse Fahrt.

Spezielle Vermittlung für Neubau.

Hypothekenbesorgung auf Schiffe mit Abzahlung.

Casco-Versicherung und Befrachtungsbureau

geöffnet vormittags von 10—12 Uhr und abends von 6—9 Uhr.

## A. Roelofs :: Rotterdam

Maaskade W. Z. 36. Telephon 2394.

Schiffsmaterialien und  
Maschinenkammerbedarf.

## M. Frohmann :: Ruhrort

Schiffs- und Maschinen-

:: Bedarfs-Artikel ::

## J. W. H. Hannesen

Ruhrort.

Oele und Petroleum.



# Anton Lohrum

## Ruhrort.

Lager in allen Sorten Maschinenölen  
Rüböl, Cylinderöl  
sowie sämtliche Schiffsbedürfnisse.

---

# Alexander Sauer

Fernsprecher  
259.

Ruhrort  
Dammstrasse 1 b.

Telegr.-Adr.  
Sauer Ruhrort

Spezial-Geschäft und Lager in sämtlichen technischen Betriebsmaterialien für die Schifffahrt, wie:

Dichtungsplatten und Packungen, Vulkanfiber- und Gummiklappen, Gummi-, Asbest- und Asbestkautschukfabrikate, Dichtungsringe aus Kupfer mit Asbest, Maschinen- und Zylinderöle, Maschinenfette, Flockengraphit, Schmierapparate für Oel und Fett, Schmierkannen, Oelkannen, Putzwolle, Wasserstandsgläser und Schutzhülsen, Schläuche für alle Zwecke, Schutzbrillen, Kesselanzüge etc., Sämtliche Sorten Kessel-Armaturen, Ventile, Hähne, Röhren-  
:: reiniger etc. etc. ::

---

Feinste Referenzen aus den Kreisen der Schifffahrt.  
∴ Offerten und Kataloge stehen zu Diensten. ∴

---



Geprüfte Schiffs-, Anker-,  
Elevator-, kalibrierte  
Ketten etc., Schäkel,

Wirbel, Ösen, Knebel, Anker überhaupt  
Schmiedestücke in jeder Ausführung.

## J. D. Theile, Schwerte-Ruhr 10

Geegründet 1819. ☉ Prämiert Düsseldorf 1902.

# Carl Sander o Speyer

*Spedition, Schiffsbefrachtung und Assekuranz*

*Vertreter des Deutschen Lloyd*

*Transport-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft  
in Berlin.*

**Joh. Ph. Gruber, Straßburg i. E.**

**Umschlag in Kehl und Straßburg.**

**Rhein- u. Kanal-Befrachtungen.**

## Uerdingen a. Rhein.

Prachtvolle Rheinlage,

2,8 km ausgebautes Rheinwerft mit 1,2 km Werftbahn,  
Rhein- und Seedampferverbindung bedeutender  
Umschlagsverkehr, Dampfkranen, Lagerhallen,  
große Getreidespeicher, billige Baugrundstücke in gesunder  
Lage, Kanalisation, Gas- und Wasserwerk, Schlachthof,  
städtische Milchanstalt, höhere Schulen, Stadtbad mit  
Schwimmhalle, Stadtpark und Rheinanlagen.

==== Straßenbahnen nach Krefeld und Düsseldorf. ====

95% Gemeindeeinkommensteuer.

1,4 vom Tausend des gemeinen Wertes der Liegenschaften  
als Grundsteuer.

# R. WOLF, Magdeburg - Buckau.

## Schiffsschrauben

mit schmiedeeisernen Flügeln und Gußstahl-  
naben von 700 mm an aufwärts für

(Buckauer Schrauben)

Flußdampfer mit geringem Tiefgang.

Größte Haltbarkeit. Erhöhte Schleppfähigkeit. Geringerer Kraftbedarf,  
somit Kohlenersparnis. Leichte Auswechslung beschädigter Flügel.  
Glänzende Zeugnisse! Zahlreiche Nachbestellungen!

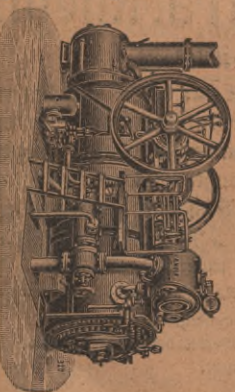


Fahrbare und feststehende  
Satteldampf- u. Patent-

## Heißdampf - Lokomobilen

von 10—600 Pferdestärken.

Wirtschaftlichste und bewährteste Antriebsmaschinen für  
Schiffswerften, Förderanlagen, Verladestationen, Bagger,  
elektr. Belenchtungs- u. Kraftübertragungs-Anlagen etc.





# Math. Stines

Kohlen-Großhandlung  
== und Reederei ==

MÜLHEIM (Ruhr).

Zweigniederlassung: Mannheim. □ Vertretungen: Duisburg, Duisburg-Ruhrort, Hagen, Mainz, Gustavsburg, Frankfurt a. M., Offenbach a. M., Karlsruhe, Kehl, Rotterdam.

12 Rad- und 9 Schraubenboote. □ 85 eiserne Schleppkähne.  
Kohlenmagazine mit Klippern und Sieberai in Duisburg und Duisburg-Ruhrort.

Eigene Hafen- und Verladeanlage in Gustavsburg.  
Brikett-Fabriken in Gustavsburg und Mannheim.

Elektrische Verladebrücken mit Kranen und Siebereien in Mannheim, Karlsruhe und Kehl. Kohlenmagazine daselbst, sowie in Frankfurt a. M. und Offenbach a. M.

# Schiffswert Gebrüder Sachsenberg

Aktiengesellschaft

## Rosslau a. d. Elbe



### Filiale: Köln-Deutz, am Mülheimer Hafen.

### Schiffs-Neubauten aller Art.

Schnellste Ausführung von Reparaturen da Quer- und Längsaufzug mit elektrischem Betriebe vorhanden

Vollständiger Ersatz für Dock, da schneller und nicht teurer.

**Uferkran von 40 Tonnen** gestattet bequemes Einsetzen v. Kesseln und Auswechseln von Schrauben.

**Bibel**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej

**Dampfer:**

Kannengießer  
L. Günther 7.  
Gebr. Fendel  
Stadt Strassburg  
Joh. Küppers  
Joh. Knippsch  
Wischerman  
Rührer 5 u.  
Hugo Stanzas 2 u. 3.  
Rzab, Karcher & Co., 6 u. 7



100000297122

Deutschland  
Gutenberg  
Parcelval  
Rheingold  
Eiberfeld  
Ernst Ludwig  
Loreley  
Staut Bonn  
Vorwärts  
Hoffnung

Kaiserin Auguste Victoria

Unbauten: Haniel I, II, V und VI, Moguntia, Niederrhein III.

Spezialität: Wasserräder, Einbau von Uebernutzung.