

*POLIZEILICHE VERORDNUNG
über das Befahren des Rheins von Basel
bis in die See.*

ERSTE ABTHEILUNG.

Allgemeine Bestimmungen für den ganzen Strom.

Artikel 1.

I. ALLGEMEINE VERBINDLICHKEIT ZUR VERHÜTUNG VON BESCHÄDIGUNG.

1) Jeder Führer eines auf der Fahrt begriffenen oder vor Anker liegenden Segel- oder Dampfschiffes hat seine Aufmerksamkeit darauf zu richten dasz das seiner Leitung anvertraute Schiff weder andere Schiffe oder Schiffbrücken, Fähren, Nachen, Schiffmühlen, Badeanstalten oder sonstige an oder auf dem Rheine befindliche Anlagen beschädige, noch denselben hinderlich oder durch dieselben beschädigt werde.

2) Eine gleiche Verpflichtung liegt den Floszführern ob, desgleichen den zur Beaufsichtigung oder Oeffnung von Schiffbrücken angenommenen Personen sowie den Inhabern von Fähren, Nachen, Schiffmühlen und von sonstigen Anlagen der vorgedachten Art.

Artikel 2.

II. VERHALTEN WÄHREND DER FAHRT.

1) *Im Allgemeinen.*

1) Kein Schiff darf in den Fahrweg

(Kurs) eines anderen, im Fahren begriffenen Schiffs hineinfahren und dasselbe in seinem Laufe stören.

2) An scharfen Strombiegungen, an denen sich keine Wahrschau befindet, musz jedes zu Thal fahrende Dampfschiff mit verminderter Kraft so lange fahren, bis man vom Hintertheile des Schiffs aus in das offene Reck hineinsehen kann.

3) Auf Strecken, wo Schiffe an Bohlwerken oder an festen Werften liegen, oder am Ufer im Ein- oder Ausladen begriffen sind, dürfen die zwischen denselben und dem Thalwege fahrenden Dampfschiffe bei der Thalfahrt und bei Aufschlagen (Wenden) nur mit halber Kraft, bei der Bergfahrt aber nur mit derjenigen Kraft, fahren, welche für den Fortgang und die sichere Steuerung des Schiffes unumgänglich nöthig ist.

Artikel 3.

2) *Vorbeifahren der Schiffe bei einander.*

A. Allgemeine Bestimmungen.

1) Nur da, wo das Fahrwasser so breit ist, dasz dasselbe ohne Zweifel hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt dreier Schiffe gewährt, darf der Führer eines Schiffes es unternemen, an einem andern Schiffe in derselben oder in entgegengesetzter Richtung vorbeizufahren. Bei einer geringeren Breite des Fahrwassers ist das Vorbeifahren nur da gestattet, wo solches, mit Rücksicht auf die besonderen Stromverhältnisse einzelner Stellen, von den Regierungen für zulässig erklärt wird.

2) Wo es an hinlänglichem Raum zum Vorbeifahren mangelt, hat das zu Berg fahrende Schiff, wenn dasselbe voraussichtlich mit einem zu Thal fahrenden in der Enge zusammentreffen könnte, unterhalb der Enge zu halten, bis das Thalschiff durch die letztere gefahren

ist. Befindet sich aber bereits ein Schiff in der Enge, dann musz das andere Schiff so lange vor der Enge halten, bis das erstere dieselbe durchfahren hat.

3) Kein Dampfschiff darf sich einem, in einer Enge vorfahrenden Schiffe auf mehr als zwei Schiffslängen (80 Meter) nähern.

Artikel 4.

B. Vorbeifahren in entgegengesetzter Richtung.

1) Alle Dampfschiffe und mit günstigem Winde segelnde Schiffe, welche in entgegengesetzter Richtung fahrend, einander in eben dieser Richtung begegnen, sollen rechts (Steuerbordseits) ausweichen, so weit dies zur Vermeidung des Aneinanderstoszens erforderlich ist.

2) Ist der Führer eines Schiffes durch besondere Umstände an der Befolgung dieser Vorschrift gehindert, so hat derselbe die im Artikel 5 vorgeschriebenen Zeichen zu geben.

3) Wenn die Führer zweier, in entgegengesetzter Richtung fahrender Dampfschiffe gleichzeitig zu erkennen geben, dasz sie von der vorstehend zu 1 gegebenen Vorschrift abweichen müssen, so soll das auf dem zu Berg fahrenden Schiffe gegebene Zeichen maszgebend seyn.

Artikel 5.

C. In derselben Richtung.

1) Erreicht ein Dampfschiff ein vorfahrendes bis zu einer Entfernung von zwei Schiffslängen (80 Meter), so darf es sich demselben nicht weiter nähern. Will jedoch der Führer des hintern Schiffes vorbeifahren, so musz derselbe fünf Glockenschläge geben, und eine blaue Flagge (zur Nachtzeit, statt dieser, eine hellbrennende Laterne mit weiszem Glase) auf halbem Mast aufziehen las-

sen. Dasjenige Schiff, welches vorbeifahren will, musz, sobald dieses Zeichen gegeben worden, nach der rechten Seite (Steuerbordseite), das vorfahrende aber nach der linken (Backbordseite) ausweichen.

Schiffer, welche auf den Stromstrecken unterhalb Spyk fahren, müssen zur Nachtzeit die Laterne nicht auf halbem Mast, sondern unter dem Bugspriet anhängen lassen.

2) Sobald das hintere Schiff mit dem vorfahrenden oder mit dem letzten, von diesem geschleppten Schiffe bis auf halbe Schiffslänge auf gleicher Höhe sich befindet, musz das vordere Schiff so lange mit verminderter Kraft fahren, bis jenes erstere vorbeigefahren ist.

3) Wenn ein besser segelndes Schiff ein vorfahrendes erreicht, und der Führer des erstern dem letztern vorbeifahren will, so hat derselbe dies durch Ruf zeitig zu erkennen zu geben. Alsdann hat der Führer des vorfahrenden Schiffes so lange die Segel zu mindern, bis das andere Schiff vorbeigefahren ist.

Artikel 6.

D. Vorschriften in Betreff der Dampfschleppzüge.

1) Die Vorschriften der Art. 1 bis 5 sind von allen Schleppzugführern zu befolgen, sie mögen mit oder ohne Anhang fahren. Insbesondere ist beim Vorbeifahren von Schleppzügen an einander den Art. 4 und 5 zu genügen und es dürfen, auszer in dem Falle eines solchen Vorbeifahrens, Schleppzüge niemals nebeneinander in gleicher Höhe fahren.

2) Alle Dampfschiffe ohne Anhang und alle mit günstigen Winde segelnden Schiffe müssen den Schleppzügen in der Regel ausweichen. Mangelt der hierzu erforderliche Raum, so müssen die Führer des Schleppzuges und der angehängten Schiffe, auch wenn ihnen kein Zei-

chen zum Ausweichen gegeben ist, nach Vorschrift der Art. 4 und 5 ausweichen, und dabei die angehängten Schiffe in Eine Linie hinter einander bringen.

3) Bei allen Vorbeifahrten anderer Schiffe haben die Führer des Schleppzuges und der angehängten Schiffe für das Zusammenziehen des Zuges in der Art zu sorgen, dass die vorbeifahrenden Schiffe den erforderlichen Raum finden.

4) Niemals dürfen mehr als je zwei Schiffe nebeneinander gekuppelt fahren.

Artikel 7.

E. In Betreff der Segelschiffe.

a. Wenn sie vom Ufer aus gezogen werden.

1) Allen vom Ufer aus gezogenen Schiffen darf nur auf der, diesem Ufer entgegengesetzten Seite vorbeigefahren werden. Die gezogenen Schiffe müssen auf das, im Art. 5, Nummer 1 vorgeschriebene Zeichen sich so weit als möglich diesem Ufer nähern.

2) Zwischen einem gezogenen Schiffe und dem Ufer, von welchem aus dasselbe gezogen wird, darf nur von einem zur Personenbeförderung dienenden Dampfschiffe, und zwar nur dann durchgefahren werden, wenn offenbare Gefahr Statt hat, wenn zuvor das Zeichen durch Anruf von dem Dampfschiffe aus gegeben worden, und wenn das gezogene Schiff sich ausserhalb des gewöhnlichen Bergfahrwassers befindet. Der Führer des Segelschiffes muss auf den Anruf sogleich die Leine fallen lassen und das Dampfschiff muss solange als möglich mit stillgestellten Rädern über die Leine forttreiben.

Artikel 8.

b. Wenn sie zu Thal treiben.

1) Einem, ohne Hülfe der Segel zu Thal treibenden Segelschiffe muss jedes Dampfschiff ausweichen. Mangelt es hierzu an Raum, so muss das Segelschiff auf das im Art. 5 vorgeschriebene Zeichen mit Hülfe von Rudern und Anker so weit als möglich zur Seite ausbiegen.

2) Das Quertreiben der Schiffe ist, den Fall höherer Gewalt ausgenommen, untersagt.

Artikel 9.

c. Wenn sie laviren.

Lavirende Schiffe dürfen nicht zwischen einem Dampfschiffe und dem von diesem gehaltenen Ufer fahren. Dieselben müssen daher wenden, bevor sie den Fahrweg (Kurs) eines sich nahenden Dampfschiffes durchkreuzen.

Artikel 10.

F. In Betreff der einzelnen Fahrzeuge.

1) In der Nähe tiefbeladener, so wie aller Fahrzeuge, deren Belastungsfähigkeit weniger als 600 Centner beträgt, müssen die Dampfschiffe, sofern es ohne offenbare Gefahr für dieselben oder für die angehängten Güterschiffe geschehen kann, mit verminderter Kraft vorbeifahren, falls aber sonst für jene Fahrzeuge Gefahr entstände, zeitig stopfen.

2) Die Führer der vorstehend zu 1 genannten kleinen Fahrzeuge dürfen den Gang der Dampfschiffe nicht durch vermeidliche Annäherung stören; dieselben müssen vielmehr aus dem Fahr-

wege (Kurs) des Dampfschiffes sich entfernen.

Artikel 11.

3) *Fahren der Schiffe durch Schiffbrücken und bei Fähren.*

1) Alle Schiffsführer sind zur Befolgung der für Schiffbrücken und Fähren ertheilten besonderen Vorschriften verpflichtet.

2) Die Führer von fliegenden Brücken und Gierponten müssen den in der Fahrt begriffenen Dampf- und Segelschiffen ausweichen, und zwar den Dampfschiffen nach demjenigen Ufer, an welchem die Brücken oder Ponten zur Nachtzeit ihren Landungsplatz haben.

Die fliegende Ponte zu Kaiserswerth musz, wenn sich daselbst Dampfschleppzüge oder Segelschiffe bei kleinem Wasser begegnen, so lange in der Mitte des Stromes halten, bis die Schleppzüge oder Segelschiffe vorbeigefahren sind.

3) Solchen Schiffen, welche von Stellen ober- oder unterhalb einer fliegenden Brücke oder Gierponte abfahren (ablegen), müssen die Führer der letztern den Weg frei machen, und zwar den Dampfschiffen auf das im Art. 5 vorgeschriebene Zeichen, den Segelschiffen auf Anruf oder Aufhissen einer rothen Flagge.

4) Die Dampfschiffe dürfen, sofern nicht die volle Maschinenkraft zu deren sicheren Steuerung durch die Schiffbrücke erforderlich ist, durch eine solche nur mit verminderter Kraft fahren.

5) Zur Nachtzeit musz der Schiffsführer die Absicht, durch die Brücke zu fahren, mittelst eines Böllerschusses zu erkennen geben, und, bis die Signallaternen auf der Brücke aufgezo-gen sind, vor derselben warten.

Artikel 12.

4) *Anhalten der Dampfschiffe zur Personenbeförderung.*

1) Soll ein Personen-Dampfschiff an eine Landungsbrücke anfahren, so ist vorher mit der Glocke zu läuten. Soll dasselbe an einer Nachenstation anhalten, so ist das Zeichen bei Tage durch Aufhissen einer Flagge, bei Nacht durch Aufhissen einer hellbrennenden Laterne mit weiszem Glase zu geben. Gleicher Zeichen hat der Nachenführer, welcher an das Dampfschiff anfahren will, sich zu bedienen.

2) Bei Annäherung eines Nachens müssen die Räder des Dampfschiffes so zeitig still gestellt und bei der Abfahrt desselben so spät wieder in Umgang gesetzt werden, dasz der Nachen keine gefährliche Schwankungen erleidet.

3) Die Nachenführer haben die eingestiegenen Personen aufzufordern, sich sogleich niederzusetzen.

4) Der Nachen musz von zwei starken, schiffkundigen Männern von gutem Rufe geführt werden, in gutem Zustande, vollständig ausgerüstet, und mit der Bezeichnung seiner erlaubten Einsenkungstiefe versehen seyn.

5) Die Ortsbehörde hat darauf zu halten, dasz den vorstehend zu 4 gedachten Erfordernissen stets genügt werde, nach Umständen sogleich Abhülfe anzuordnen und der Dampfschiffahrts-Verwaltung Mittheilung zu machen.

6) Niemand darf, ohne den unter 4 erwähnten Erfordernissen genügt zu haben, Personen oder Güter zu einem Dampfschiffe bringen oder von demselben abholen.

7) Die Führer von Dampfschiffe dürfen beim Abfahren von Landungsbrücken kein anderes, im Fahren begriffenes

Schiff in seinem Fortgange hindern. Die Führer der zu Berg fahrenden Dampfschiffe sind verpflichtet, Thalschiffe in ihrer Wendung bei der An- und Abfahrt nicht zu stören. Wenn die Führer nahe hintereinander zu Thal fahrender Dampfschiffe aufdrehen wollen, so darf das zuletzt fahrende Schiff das vorfahrende in seiner Wendung nicht hindern.

Artikel 13.

5) *Verhalten während des Fahrens zur Nachtzeit und bei Nebel.*

1) Jedes Schiff, welches in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang fährt, musz

a) auf der Stromstrecke oberhalb Spyk auf der Bergfahrt mit zwei über einander angebrachten hellbrennenden Laternen am Maste, oder in Ermangelung des Mastes, am Kamine, auf der Thalfahrt auszerdem mit einer dritten Laterne unter dem Bugspriet versehen seyn. Eine der am Maste oder Kamine befindlichen Laternen musz bei Dampfschiffen, an welche Schiffe oder Kähne angehängt sind, von grüner, bei anderen Dampfschiffen von rother Farbe, die übrigen Laternen können dagegen weisz seyn. Geschleppte Fahrzeuge sind nur mit Einer weiszen Laterne am Maste zu versehen;

b) auf den Stromstrecken unterhalb Spyk mit zwei hellbrennenden Laternen versehen seyn, einer von rothem Glase am hinteren Maste, oder, in Ermangelung desselben, am Flaggenstocke, und einer von grünem Glase am vorderen Maste. Geschleppte Fahrzeuge sind nur mit Einer hellbrennenden Laterne von weiszem Glase am Maste zu versehen.

2) Schleppezüge dürfen zur Nachtzeit

nur bei Mond- oder Sternenhelle fahren.

3) Bei nebligem Wetter müssen alle Dampfschiffe mit verminderter Kraft fahren und deren Führer ununterbrochen die Glocke läuten lassen. Wird der Nebel so dicht, dasz keines der Ufer mehr gesehen werden kann, so müssen die Dampfschiffe festgelegt werden.

4) Zur Nachtzeit darf beim Vorbeifahren niemals von der im Art. 4, Nummer 1 bezeichneten Richtung abgewichen werden.

Artikel 14.

6) *Verhalten bei hohem Wasserstande.*

1) Bei einem Wasserstande von mehr als 16 Fusz (5 Meter) über den mittleren Wasserstand an der Abfahrtsstation ist die Fahrt von Dampfschiffen untersagt.

2) Bei einer Wasserhöhe von einschliesslich 13 Fusz (4,08 Meter) bis einschliesslich 16 Fusz (5 Meter) über den mittleren Wasserstand an der Abfahrtsstation dürfen Dampfschiffe zur Nachtzeit überhaupt nicht, bei Tage nur in der Mitte des Stromes fahren; jedoch ist die zum Verkehr nothwendige Annäherung an die einzelnen Stationen gestattet. Die zu Thal fahrenden Dampfschiffe dürfen bei dem vorstehend zu 2 gedachten Wasserstande mit nicht grösserer Kraft fahren, als zur sicheren Steuerung des Schiffes nöthig ist.

3) Bei einem Wasserstande von einschliesslich 9 Fusz (2,825 Meter) bis zu 13 Fusz (4,08 Meter) über den mittleren Wasserstand an der Abfahrtsstation müssen die Dampfschiffe zu Thal in der Mitte des Stromes, zu Berg in einer Entfernung von mindestens zwei Schiffslängen (80 Meter) vom gewöhnlichen Uferlande fahren.

4) Auf der Stromstrecke oberhalb der Lauter kommen die vorstehenden (Nr. 1—3) Bestimmungen nicht zur Anwendung. Es ist auf dieser Strecke bei einem Wasserstande von mehr als 3.50 Meter (11 Fusz) über dem Nullpunct des Straszburger Pegels die Fahrt von Dampfschiffen untersagt.

5) Die Pegelstände, welche für die anderen einzelnen Strecken maßgebend seyn sollen, werden von den Regierungen nach dem Speyerer, Mannheimer, Mainzer, Cauber, Coblenzer, Cölner, Düsseldorfer und Emmericher Pegel bekannt gemacht werden. Was die Niederländischen Wasserstände betrifft, so wird der wagerechte Wasserstand gebildet

für die Waal und Mervede.

nach dem Pegel von Nymwegen nach der Mittelangabe zu 2,88 Metres über dem Nullpunct,

nach dem Pegel von Bommel nach der Mittelangabe zu 0,15 Metres über dem Nullpunct,

nach dem Pegel von Dortrecht nach der Mittelangabe zu 1,09 Metres unter dem Nullpunct während der Ebbe;

für den Niederrhein und den Leck

nach dem Pegel von Arnheim mit 2,04 Metres über dem Nullpunct,

nach dem Pegel von Vianen mit 0,98 Metres über dem Nullpunct,

nach dem Pegel von Krimpen mit 4,32 Metres unter dem Nullpunct während der Ebbe.

Artikel 15.

7) Verhalten beim Festfahren und Versinken.

1) Ist ein Schiff oder Flosz irgendwo im Strome festgefahren, so hat dessen Führer an einer geeigneten, mindestens eine Stunde stromaufwärts gelegenen Stelle eine Wahrschau aufzustellen, welche andern Schiff- oder Floszführern zuruft, dasz und wo ein Schiff oder Flosz festgefahren ist. Diese Wahrschau musz daselbst so lange verweilen, bis sie durch eine zweite Wahrschau benachrichtigt ist, dasz jenes Schiff oder Flosz wieder flott geworden, oder dasz, auf die, der Polizeibehörde sofort zu machende Anzeige, eine öffentliche Bekanntmachung erfolgt ist.

2) An Stellen, wo ein Schiff festgefahren oder gesunken ist, soll jedes Dampfschiff mit halber Kraft vorbeifahren.

3) An den Stellen, wo Schiffe gesunken sind, werden die erforderlichen Sicherheitszeichen durch die Ortsbehörde aufgestellt werden.

Artikel 16.

III. VERHALTEN WÄHREND DES STILLLIEGENS.

1) Auszerhalb den Häfen dürfen am Leinpfadufer nie mehr als drei Schiffe in der Breite des Stromes nebeneinander liegen. Beim Vorbeifahren der vom Ufer aus gezogenen Schiffe musz auf stillliegenden Segelschiffen, wenn es angeht, der Mast niedergelegt, sonst aber musz so weit vom Ufer abgelegt werden, dasz das Zugseil unter den Schiffen durchgeführt werden kann. Bei Durchleitung des Seils musz die Bemannung des stilllie-

genden Schiffes behülflich seyn.

2) Alle Flosze, welche am Leinpfadufer liegen, müssen mit vollständigen Seilleitungen versehen seyn. Auch dürfen diese Flosze, sofern sie nicht auf der Reise begriffen sind, nicht über 250 Fusz (78,46 Meter) weit in den Strom reichen. Der Flöszer ist verbunden, die Zangen (Bindehölzer) gleichmäszig mit dem Flosze abzuschneiden und die Anker so zu setzen, dasz sie der Schifffahrt nicht hinderlich sind. Die Floszmannschaft musz die Schiffe, welche das Flosz nicht umsäumen können, an demselben vorbei fortziehen.

3) Sind Schiffe oder Flosze bei nebligem Wetter an Stellen vor Anker gegangen, an welchen diesz nicht zu geschehen pfllegt, so ist auf den Dampfschiffen alle fünf Minuten die Glocke anzuschlagen, von anderen Schiffen und von Floszen aus eben so oft durch das Sprachrohr zu rufen.

4) Alle Schiffe, welche bei Nacht auf dem Strome in der Nähe des Fahrwassers oder auszerhalb der Häfen in der Nähe der Landungsbrücken für Dampfschiffe, oder an Stellen liegen, an welchen sonst keine Schiffe anzulegen pfllegen, müssen mit einer hellbrennenden Laterne am Maste an der Seite des Fahrwassers oder an einer sonstigen erhöhten Stelle und zwar dergestalt versehen seyn, dasz die Laternen von beiden Seiten aus, zu Berg und zu Thal, wahrgenommen werden können. In ähnlicher Weise sind zur Nachtzeit auch die Rheinmühlen und sonstigen im Rheine befindlichen Anlagen mit einer Laterne zu versehen. Wo mehrere Mühlen in einer Reihe aufgestellt sind, genügt die

Anbringung einer Laterne auf den äusseren Mühlen an der, dem Fahrwasser zugekehrten Seite. Auf Floszen, welche vor Anker liegen, müssen zur Nachtzeit an jeder der beiden, dem Fahrwasser zugekehrten Ecken, auf einer hohen, weit sichtbaren Stelle, zwei Laternen nebeneinander aufgerichtet werden.

Artikel 17.

IV. BESTIMMUNGEN IN BETREFF DER FLIEGENDEN BRÜCKEN, GIERPONTEN UND SONSTIGEN ANLAGEN.

1) Bei der Bestimmung des Ufers, an welchem fliegenden Brücken oder Gierponten zur Nachtzeit ihren Landungsplatz haben sollen, ist darauf Rücksicht zu nehmen, dasz ihre Anker- und Buchtachen nebst der Gierkette oder dem Seile nicht das Fahrwasser versperren.

2) Zur Nachtzeit ist auf den fliegenden Brücken und Gierponten an einer erhabenen Stelle, desgleichen auf dem ersten Ankernachen eine hellbrennende Laterne vom Inhaber zu halten.

3) Sollten besondere Umstände zur Nachtzeit es erforderlich machen, dasz fliegende Brücken oder Gierponten an einem andern als dem für sie vorgeschriebenen Landungsplatz liegen, so musz bei Annäherung eines Dampfschiffes die Glocke auf der Brücke oder Ponte so lange dauernd geläutet werden bis vom Dampfschiffe aus durch Glockenschläge die Wahrnehmung zu erkennen gegeben und die Geschwindigkeit des Dampfschiffes vermindert ist. Die Brücke oder Ponte musz dann sogleich das Fahrwasser frei machen.

4) Am Leinpfadufer befindliche Badeanstalten oder sonstige Anlagen oder Gegenstände, welche den Leinzug hindern, müssen von den Inhabern mit vollständigen Seilleitungen versehen werden.

ZWEITE ABTEILUNG.

Besondere Bestimmungen.

Artikel 18.

I. WAHRSCHAU.

Zur Sicherheit der Schifffahrt werden an folgenden Stellen Wahrschaustationen errichtet:

- 1) am Bingerloche,
- 2) an der Wirbelay und zwar auf der Ecke derselben,
- 3) am Kammereck,
- 4) am Ochsenthurm,
- 5) an der Bank bei St. Goar,
- 6) bei einem Wasserstande des Andernacher Pegels unter 10 Fusz (3,14 Meter), am Engerschen Grunde,
- 7) bei einem Wasserstande des Bonner Pegels unter 11 Fusz (3,45 Meter), in der Rheindorfer Kehle.

Für diese Wahrschauen wird von allen, an den vorbezeichneten Punkten vorbeifahrenden Schiffen und Flößen, zur Deckung der Kosten, ein mäßiges Entgelt erhoben. In Betreff dieses Entgelts und des Wahrschaudienstes werden besondere Bestimmungen erlassen werden. Jeder Schiffs- und Floszfürer hat die ihm durch die letzteren aufzuerlegenden Verbindlichkeiten pünktlich zu erfüllen.

Artikel 19.

II. BESONDERE BESTIMMUNGEN.

- 1) *Für die Stromstrecke von St. Goar bis Bingen.*
 - 1) Auf der Stromstrecke zwischen St. Goar und Bingen darf niemals ein Schiff an den Radkasten eines Dampfschleppschiffes genommen werden.
 - 2) In der Bergfahrt auf der gedachten

Strecke müssen die, einem Schleppschiffe angehängten Fahrzeuge in Einer Linie hinter einander gehalten werden.

3) Einem zu Berg fahrenden Schleppschiffe dürfen auf der zu 1 bezeichneten Strecke höchstens drei Schiffe angehängt werden, jedoch nur dann, wenn die Ladungsfähigkeit aller drei zusammen 250 Last (10,000 Centner) oder weniger beträgt. Beläuft sich die Ladungsfähigkeit höher, so dürfen nur zwei Schiffe in das Schlepptau genommen werden.

4) Einem zu Thal fahrenden Schleppschiffe dürfen auf der zu 1 bezeichneten Strecke höchstens vier Schiffe angehängt werden.

Artikel 20.

2) *Für die Rheindurchstiche.*

Rheindurchstiche dürfen erst dann befahren werden, wenn die Schifffahrt durch dieselbe von der zuständigen Behörde mittelst öffentlicher Bekanntmachung für eröffnet erklärt seyn wird.

STRAFBESTIMMUNG.

Artikel 21.

Die Uebertretungen der in gegenwärtiger Verordnung gegebenen Vorschriften werden in jedem Uferstaate nach den daselbst speciell bestehenden und zu erlassenden, oder mit anderen Uferstaaten zu vereinbarenden und gemeinschaftlich zu erlassenden Gesetzen geahndet.