

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die am 22. Oktober 1923 in Lugano unterzeichnete Übereinkunft zwischen der Schweiz und Italien zur Regelung der Schifffahrt auf dem Langensee und dem Luganersee.

(Vom 17. Dezember 1923.)

Am 25. April 1860 war zwischen der Schweiz und dem Königreich Sardinien ein Abkommen über die Schifffahrt auf dem Langensee unterzeichnet worden. Es wurde von der Schweiz am 21. Mai 1903 gekündigt. Gleichzeitig schlug der Bundesrat der italienischen Regierung vor, eine neue Übereinkunft zur Regelung der Schifffahrt auf dem Langensee und dem Luganersee abzuschliessen.

Nachdem der Bundesrat eine zustimmende Antwort erhalten hatte, liess er am 29. September 1905 einen ersten Entwurf für eine Übereinkunft nach Rom gelangen. Im Mai 1907 überreichte die italienische Regierung einen ersten Gegenentwurf, beruhend auf einer Übereinkunft und einem beigeschlossenen internationalen Reglement. Auf einen zweiten schweizerischen Entwurf vom 25. August 1908 folgten am 17. Februar und 6. Mai 1911 Mitteilungen Italiens, die einen zweiten Entwurf für eine Übereinkunft und ein Reglement darstellen. Wir arbeiteten hierauf einen dritten Entwurf aus, der das Datum des 3. November 1913 trägt.

Seit dem Sommer 1914 ruhten die Besprechungen. Am 24. Juli 1922 unterbreitete die italienische Regierung einen dritten Entwurf für eine Übereinkunft und ein beigeschlossenes Reglement. Dieser letztgenannte Vorschlag machte eine gründliche Prüfung notwendig, da er verschiedene neue Bestimmungen enthielt. Am 5. September 1923 setzte das Politische Departement die italienische Gesandtschaft in Bern davon in Kenntnis, welche Auffassung man schweizerischerseits vom letzten italienischen Entwurfe habe, und schlug

gleichzeitig vor, Vertreter der beiden Staaten sollten sich in kurzer Frist in Lugano treffen. Diese Vertreter sind erstmals am 10. Oktober 1923 zusammengetreten. Die Verhandlungen nahmen am 22. gleichen Monats ihren Abschluss mit der Unterzeichnung der Übereinkunft und des beigeschlossenen internationalen Reglements, deren Genehmigung wir Ihnen heute beantragen.

Die Verhandlungen, die zu der vorliegenden internationalen Vereinbarung geführt haben, waren, wenn auch langwierig, so doch stetsfort vom Geiste guten Einvernehmens und gegenseitigen Verständnisses getragen, der sich auch im Laufe der Schlusskonferenz keineswegs verleugnet hat. Das erzielte Ergebnis entspricht den Wünschen und Bedürfnissen beider Vertragsteile und kann demnach als befriedigend bezeichnet werden.

Von den beiden Vereinbarungen bietet die Übereinkunft das grössere Interesse. Sie enthält nicht nur Abmachungen technischer Art, sondern auch Bestimmungen von gewisser politischer Tragweite. Diese klären in der Tat einige seit langem schwebende Fragen ab und setzen einer gewissen Rechtsunsicherheit ein Ende, die ihre Ursache in der Ungenauigkeit der alten Verträge hinsichtlich der Ausübung der Staatshoheit über die zu Unrecht sogenannten «gemischten Gewässer (acque promiscue)» des Luganersee findet. Die Neuordnung der zwischenstaatlichen Beziehungen auf diesem See hat nun dazu geführt, dass zugunsten der beiderseitigen Uferbevölkerung besondere Massnahmen betreffend den Zolldienst und die Ausübung der Fischerei vereinbart worden sind. Überdies ist ein Schiedsverfahren vorgesehen für den Fall, dass zwischen den Parteien Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder Anwendung der Übereinkunft und des beigeschlossenen Reglements entstehen sollten.

Die Artikel der Übereinkunft geben zu nachstehenden Bemerkungen und Erklärungen Anlass:

Artikel 1 stellt den allgemeinen Grundsatz der Freiheit der Schifffahrt auf dem Langensee und dem Luganersee auf, unter Vorbehalt der Bestimmungen der Übereinkunft.

Artikel 2 legt das politische Hoheitsrecht jedes Staates über die Gewässer fest, die einen Teil seines Gebietes ausmachen. Dieser Grundsatz ist namentlich für die Rechtslage auf dem Luganersee wichtig; denn hier sind die gegenüberliegenden Ufer bald beide schweizerisch oder italienisch, bald wieder ist das eine schweizerisch und das andere italienisch, und das italienische Becken von Porlezza ist vom italienischen Becken von Porto Ceresio getrennt durch

die schweizerischen Gewässer des mittleren Seebeckens zwischen Gandria und Morcote, mit Ausnahme der italienischen Gewässer, die die Enklave Campione umspülen und sich bis zur Mitte des Sees erstrecken. Da die italienische Regierung verlangte, durch die schweizerischen Gewässer amtliche Transporte ausführen zu dürfen, musste diese heikle Frage mit besonderer Sorgfalt geregelt werden.

In den mündlichen Verhandlungen erklärte die schweizerische Delegation zunächst, es könne nur die Durchfahrt von Zollschiiffen in Frage kommen, und ein entsprechendes Zugeständnis könne aus zwingenden Gründen nicht auf Schiffe mit militärischer Bestimmung ausgedehnt werden.

Die italienische Delegation bemerkte, es könnte auch der Fall eintreten, Transporte von Polizeibeamten ausführen zu müssen, und bestand darauf, dass unter bestimmten Bedingungen auch dergleichen Transporten die Durchquerung der schweizerischen Gewässer gestattet werde.

Diesem Verlangen konnte nach völliger Abklärung der Frage entprochen werden.

Die Bedingungen, zu denen den italienischen Zoll- und Polizeitransporten die Durchquerung der schweizerischen Gewässer in Ausnahmefällen gestattet wird, sind genau festgelegt. Diese Transporte müssen bei der Zolldirektion in Lugano zuvor angemeldet werden; sie dürfen nur am Tage stattfinden, ohne dass ein Zwischenhalt gemacht und in den schweizerischen Gewässern eine Amtshandlung vorgenommen wird; sie dürfen auf schweizerischem Gebiete nur in Fällen von Havarie oder höherer Gewalt anlegen, und endlich können sie der schweizerischen Zollkontrolle unterworfen werden,

Die italienische Delegation hätte gewünscht, dass sich die Zoll- und Polizeitransporte ganz allgemein durch die schweizerischen Gewässer hindurch von einem Punkte des italienischen Gebietes zu einem andern begeben dürften, was ihnen gestatten sollte, auch in der Enklave Campione zu landen. Dieses Verlangen ist indessen aufgegeben und dafür hinsichtlich des Verkehrs mit Campione vereinbart worden, dass der gegenwärtige Zustand unverändert bestehen bleiben solle, solange die Lage nicht durch ein Sonderabkommen, das zurzeit vorbereitet wird, geregelt worden sei.

Artikel 3 beseitigt den Begriff der «gemischten Gewässer» und legt den Grundsatz fest, dass jede Partei im Besitze der vollen Ausübung ihrer Staatshoheit über die innerhalb ihrer politischen Grenzen liegenden Gewässer stehe, d. h. in denjenigen Teilen des Luganer-sees, wo ein Ufer schweizerisch und das gegenüberliegende Ufer

italienisch ist, bis zu der idealen Mittellinie des Sees, die die Grenze zwischen den beiden Staaten bildet. Diese Regelung ist für die Ausübung des Zolldienstes wichtig; wir werden bei Besprechung des Artikels 18 darauf zurückkommen.

In *Artikel 4* wird bestimmt, dass die Unternehmungen, die der regelmässigen und periodischen Beförderung von Personen und Gütern obliegen, von jedem der beiden Staaten mit einer Konzession ausgerüstet werden müssen, wenn sie deren Häfen oder Landungsstellen bedienen wollen. Diese Vereinbarung steht mit keiner schweizerischen Vorschrift im Widerspruch und schafft eine klare Rechtslage. Es darf darauf aufmerksam gemacht werden, dass die internationalen Schifffahrtsübereinkommen für den Bodensee sowie für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen zwar keine derartigen Bestimmungen enthalten, dass man sie dort aber zu wiederholten Malen vermisst hat. Die Bestimmung, dass sich die Konzessionsurkunde eines jeden Staates nur auf den Verkehr in seinen eigenen Gewässern beziehen kann, bedarf keiner Erläuterung.

Das gleiche gilt für *Artikel 5*.

Das in *Artikel 6* vorgesehene internationale Reglement bildet Gegenstand einiger Bemerkungen, die sich weiter unten vorfinden.

Was die in *Artikel 7* vorgeschriebene Schifffahrtsbewilligung anbetrifft, ohne die kein Schiff in Betrieb gesetzt werden darf, so ist zu bemerken, dass auch die internationalen Schifffahrtsübereinkommen für den Bodensee sowie für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen und für den Genfersee, ebenso wie die schweizerischen Reglemente für die interne Schifffahrt, eine derartige Vorschrift enthalten. Eine Abweichung von den andern internationalen Übereinkommen besteht nur darin, dass gemäss der vorliegenden Übereinkunft der Schiffsbesitzer frei wählen kann, in welchem der beiden Uferstaaten er die Schifffahrtsbewilligung verlangen will, während die Übereinkommen für den Bodensee sowie für den Untersee und Rhein vorschreiben, dass hierfür der Heimatstaat zuständig sei. Wir hätten vorgezogen, wenn bestimmt worden wäre, dass die Bewilligung von demjenigen Staate ausgestellt werden müsse, in dem das Schiff seinen ständigen Liegehafen hat. Ohne Zweifel hätte der Staat, in dem das Schiff seinen ständigen Liegehafen hat, die in der Übereinkunft vorgesehene Aufsicht über das Fahrzeug in wirksamerer Weise ausüben können. Es wäre daher folgerichtiger gewesen, ihm die Ausstellung der Schifffahrtsbewilligungen zu übertragen. Zudem hätte der schweize-

rische Vorschlag auch die Möglichkeit geschaffen, zu verhindern, dass ein Schiffbesitzer sich den Vorschriften und der Aufsicht des einen Landes durch die Anmeldung seines Schiffes beim andern Lande entziehen kann. Die schweizerische Delegation konnte jedoch ihren Standpunkt nicht durchsetzen. Dagegen wurde einem Verlangen der schweizerischen Delegation entsprochen, dahingehend, es sei in das Reglement eine Bestimmung aufzunehmen, wonach in Fällen, wo die Schifffahrtsbewilligung von dem Staate erteilt werde, in dem sich nicht der ständige Liegehafen des Schiffes befindet, dieser Staat seine Aufsichts- und Kontrollobligationen dem andern Staate abtreten könne.

Artikel 8, wonach die Schifffahrtsbewilligung erst nach erfolgter Untersuchung und Erprobung des Schiffes erteilt werden soll, entspricht den Bestimmungen der übrigen internationalen Schifffahrtsübereinkommen.

Nach *Artikel 9* verpflichten sich die beiden Staaten, durch periodische Inspektionen darüber zu wachen, dass die Schiffe in einem die nötige Sicherheit gewährleistenden Zustand erhalten werden.

Zu *Artikel 10, 11* und *12* ist nichts Besonderes zu bemerken.

Die Bestimmungen des *Artikels 13*, wonach jeder Kapitän oder Führer eines Dampf-, Motor- oder Segelschiffes — ausgenommen die in Artikel 25 des Reglements erwähnten Fälle — mit einem Schifferpatent versehen sein muss, ist nicht nur in den internationalen Verordnungen für den Bodensee sowie für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen, sondern mit Bezug auf die Privatschifffahrt auch in allen kantonalen und interkantonalen Schifffahrtsverordnungen enthalten. Das Reglement des Kantons Tessin vom 24. März 1910 sieht indessen dieses Patent nur für die Führer von Motorschiffen vor.

Die Übereinkommen betreffend den Bodensee und den Untersee bestimmen in Abweichung vom vorliegenden, dass das Patent vom Heimatstaate des Bewerbers erteilt werden müsse. Zurzeit sind jedoch Unterhandlungen im Gange, um diese Befugnis dem Wohnsitzstaate zu übertragen. In der vorliegenden Übereinkunft wird, wie für die Schifffahrtsbewilligung der Schiffe, bestimmt, dass das Patent je nach Gutdünken des Bewerbers vom einen oder andern Uferstaat verlangt werden kann. Diese Fassung dürfte den schweizerischen Interessen entsprechen.

Gemäss *Artikel 14* bleibt die Aufstellung der nötigen weitem Vorschriften betreffend die Untersuchung und die Erprobung der Schiffe und die Überwachung des Personals jedem Staate überlassen.

Es wird also in dieser Hinsicht keine Einheitlichkeit der Anordnungen herrschen und möglicherweise in beiden Staaten mit verschiedenem Massstabe gemessen werden. Es ist jedoch vereinbart worden, dass die beiden Staaten sich gegenseitig von diesen internen Vorschriften und deren allfälligen Abänderungen Kenntnis geben sollen. Dadurch wird jeder Staat in die Lage versetzt, zu beurteilen, wie im andern die Kontrolle ausgeübt wird, und seine Interessen in dieser Hinsicht zu wahren.

Artikel 15 und 17 geben zu keinen Bemerkungen Anlass.

Artikel 16 enthält eine Bestimmung von allgemeiner Bedeutung, deren Wert keines Nachweises bedarf.

Artikel 18 ordnet den Zolldienst in den zwischen dem schweizerischen und dem italienischen Ufer liegenden Gewässern des westlichen Armes des Luganersees. Bisher hatten sich die beiden Staaten an einen modus vivendi gehalten, wonach die schweizerischen Zollbeamten die vom gegenüberliegenden Ufer kommenden Schiffe erst untersuchten, nachdem sie gelandet hatten; umgekehrt pflegten die italienischen Zollbeamten die vom schweizerischen Ufer kommenden Schiffe erst in einigen Metern Entfernung vom italienischen Ufer anzuhalten und zu untersuchen. Die Schifffahrt erfreute sich demnach in diesem Teile des Sees grosser Freiheit, und es hatte sich die — sehr verbreitete — Meinung gebildet, es bestehe keine eigentliche Gerichtsbarkeit über diese Gewässer, die selbst in amtlichen Urkunden als neutral oder gemeinschaftlich (promiscue) bezeichnet wurden.

Diese Benennung, irrtümlich wie die Schlussfolgerungen, die man zuweilen daraus hat ziehen wollen, beruht vor allem auf dem Umstand, dass schon im 16. Jahrhundert zwischen der Schweiz und dem Herzogtum Mailand ein Meinungsstreit entstanden war über die Ausübung der Gerichtsbarkeit in diesen Gewässern. Im Jahre 1604 erklärte ein Abkommen, die Ausübung der Fischerei sei beiden Staaten gemeinschaftlich, liess aber die Frage der Gerichtsbarkeit in der Schwebe, indem es nur darauf hinwies, dass sie einer besondern Prüfung wert sei. Durch ein Abkommen vom 21. September 1678 wurde vereinbart, dass in diesen Gewässern die Gerichtsbarkeit von jeder Partei im Wechsel je während eines Monats ausgeübt werden solle. Der Vertrag von Varese vom Jahre 1752 nimmt ausdrücklich auf diese beiden Abkommen Bezug, ohne indessen von der Gerichtsbarkeit über die fraglichen Gewässer zu sprechen. Dagegen bestätigte eine Fortsetzung des Reglements von Varese vom 6. August 1754 die Abmachungen von 1678. In Tat und

Wahrheit waren sie aber ausser Gebrauch gekommen, und zwar wohl schon vor Abschluss des Vertrages von Varese, und sind nicht wieder in Kraft gesetzt worden. Der Brauch, von dem oben die Rede war, beruht somit auf keinerlei vertraglicher Bestimmung. Nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, auf die mithin abgestellt werden muss, wird in den Fällen, wo die Gewässer eines Sees zwischen Ufern liegen, die zu zwei verschiedenen Staaten gehören, die Grenze zwischen ihnen von der Mittellinie der Gewässer gebildet und besitzt jeder Staat die Ausübung der Gerichtsbarkeit bis zu dieser Grenzlinie. Der Bundesrat hat dies im Jahre 1896 gegenüber der italienischen Regierung ausdrücklich anerkannt. Diese Erwägungen waren auch für den Artikel 3 der Übereinkunft massgebend.

Die ersten italienischen Vorschläge nahmen folgerichtig in Aussicht, dass jeder Staat den Zolldienst bis zur politischen Grenze ausüben solle.

Bei Annahme einer derartigen Regelung hätte auch die Schweiz die gegenwärtige Übung aufgeben und entsprechende Massnahmen treffen müssen. Diese tiefgreifende Umgestaltung hätte jedoch für beide Teile ernstliche praktische Unzukömmlichkeiten im Gefolge gehabt, die leicht verständlich werden, wenn man bedenkt, wie schmal diese Gewässer — 450 bis 700 Meter — tatsächlich sind. Zollschiffen, die sich an der Grenze der Gewässer bewegen, wäre es in der Tat, vorzüglich in Fällen von Verfolgungen, unmöglich gewesen, Grenzverletzungen und alle damit verknüpften Anstände zu vermeiden.

Ferner musste Rücksicht genommen werden auf die Bedürfnisse und besondern Gewohnheiten der Uferanwohner, namentlich mit Bezug auf die Fischerei, die für einige Dörfer die wichtigste Erwerbsquelle bildet. Wie bekannt, sind die Gewässer des erwähnten Seeteiles hinsichtlich der Fischerei im wahren Sinne des Wortes gemeinschaftlich, und die vorliegende Übereinkunft tastet das Recht der Uferbewohner, nach Belieben an jeder Stelle diesseits oder jenseits der Grenzlinie zu fischen, nicht an. Es musste jedoch vermieden werden, dass diese Befugnis durch gewisse, für die beteiligte Bevölkerung nachteilige Zollmassnahmen illusorisch gemacht werde.

Unsere Delegation war daher bestrebt, eine Regelung zu erlangen, die die Handhabung des Zolldienstes in diesem Seeteil unverändert liess. Die italienische Delegation konnte nicht umhin, deren von der Sorge für die allgemeinen Interessen eingegebene Erwägungen als berechtigt anzuerkennen, und beide Staaten sind demnach dahin übereingekommen, dass die Schiffe in diesen Teilen des Luganersees von den beiderseitigen Zollbeamten nur innerhalb einer Entfernung von nicht mehr als 150 Metern vom Ufer ange-

halten und untersucht werden dürfen, abgesehen vom Golf von Lavena, wo diese Entfernung auf 100 Meter vermindert wird. In der Enge von Lavena darf die Untersuchung der Schiffe nur an Land stattfinden.

Die schweizerische Delegation hat endlich erreicht, dass dem Artikel 18 zugunsten der Fischerei eine besondere Bestimmung beigefügt wurde, wonach die vertragschliessenden Staaten dafür sorgen werden, dass dieses Gewerbe durch den Zolldienst so wenig als möglich behindert werde.

Artikel 19. Im dritten italienischen Entwurfe fand sich zum ersten Male eine Bestimmung für die schiedsgerichtliche Regelung der Streitigkeiten, die hinsichtlich der Anwendung der Übereinkunft und des beigeschlossenen Reglementes zwischen den Parteien entstehen sollten. Die letzten schweizerischen Vorschläge vom 5. November 1923 traten zwar dieser glücklichen Anregung der italienischen Regierung bei, nahmen jedoch ein etwas abweichendes Verfahren in Aussicht. Erst im Laufe der Konferenz von Lugano wurde der endgültige Wortlaut dieses Artikels ausgearbeitet.

Die Entscheidung wird grundsätzlich einem Schiedsgerichte von 5 Mitgliedern anvertraut, das aus je einem Vertreter der Schweiz und Italiens und aus drei nicht den Parteien angehörenden Mitgliedern besteht. Ein besonderes Verfahren ist für den Fall vorgesehen, wo die Parteien sich über die Wahl der drei letztgenannten Schiedsrichter nicht einigen können.

Als eine zweite Möglichkeit ist sodann vereinbart worden, dass die Parteien dahin übereinkommen können, den Streitfall der Kammer des Ständigen Internationalen Gerichtshofes in Haag zu unterbreiten, die berufen ist, in abgekürztem Verfahren zu entscheiden. Ein derartiges Verfahren würde eine rasche Beilegung des Streitfalls ermöglichen und darf daher füglich als eine günstige Lösung betrachtet werden.

Artikel 20 endlich behandelt die Ratifikation, die Inkraftsetzung und die Kündigung der Übereinkunft. Sie kann jederzeit gekündigt werden und tritt ein Jahr nach dem Tage, wo sie von dem einen oder andern der vertragschliessenden Staaten gekündigt worden ist, ausser Kraft.

Das der Übereinkunft beiliegende internationale Reglement wird in Artikel 6 der Übereinkunft vorgesehen. Nach dem Wortlaut dieser Bestimmung und der Artikel 8 und 13 sind in dieses Reglement alle Vereinbarungen über Punkte verwiesen worden, die infolge von Fortschritten der Technik oder aus sonstigen Gründen

häufigen Änderungen unterworfen sind, wie diejenigen betreffend Bau und Ausrüstung der Schiffe, Fahrordnung, Signalgebung, Schifffahrtspolizei usw., sowie gewisse Ausführungsbestimmungen betreffend die Protokolle über Untersuchung und Erprobung der Schiffe, betreffend die Schifffahrtsbewilligungen und die Schifferpatente. Der Wortlaut dieses Reglements findet sich nachstehend als Beilage zur Übereinkunft.

Die Abtrennung dieser ziemlich umständlichen Einzelbestimmungen war schon darum notwendig, damit sie jederzeit leicht abgeändert werden können, ohne dass deshalb die Übereinkunft selbst gekündigt zu werden brauchte. Sie stimmen im grossen ganzen mit denjenigen der internationalen Übereinkommen für den Genfersee, sowie den Bodensee und den Untersee überein und weichen von den Bestimmungen der bundesrätlichen Schifffahrtsverordnung nur unwesentlich ab.

Unter diesen Umständen beehren wir uns, Ihnen zu beantragen, den nachstehenden Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Genehmigung der am 22. Oktober 1923 zwischen der Schweiz und Italien abgeschlossenen Übereinkunft zur Regelung der Schifffahrt auf dem Langensee und dem Luganersee gutzuheissen.

Genehmigen Sie die Versicherung unserer ausgezeichnetsten Hochachtung.

Bern, den 17. Dezember 1923.

Im Namen des schweiz. Bundesrates:

Der Bundespräsident:

Scheurer.

Der Bundeskanzler:

Steiger.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

über

die Genehmigung der am 22. Oktober 1923 zwischen der Schweiz und Italien abgeschlossenen Übereinkunft zur Regelung der Schifffahrt auf dem Langensee und dem Luganersee.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Kenntnisnahme der Übereinkunft vom 22. Oktober 1923 zur Regelung der Schifffahrt auf dem Langensee und dem Luganersee und des beigeschlossenen Reglements,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 17. Dezember 1923,

beschliesst:

1. Die am 22. Oktober 1923 zwischen der Schweiz und Italien abgeschlossene Übereinkunft zur Regelung der Schifffahrt auf dem Langensee und dem Luganersee wird genehmigt.
 2. Der Bundesrat wird mit dem Vollzuge des vorliegenden Beschlusses beauftragt.
-

Übereinkunft
und
Internationales Reglement
betreffend
die Schifffahrt auf dem Langensee und dem Luganersee.
(Vom 22. Oktober 1923.)

Der schweizerische Bundesrat
einerseits und
Die Regierung Seiner Majestät des Königs von Italien
andererseits

haben zum Zwecke, die Schifffahrt auf dem Langensee und dem Luganersee in gemeinschaftlichem Einverständnis zu regeln, zu ihren Vertretern ernannt:

Der schweizerische Bundesrat:

die Herren

Herold Robert, Direktor der Eisenbahnabteilung des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, in Bern;

Tarchini Elvezio, Direktor des 4. Zollkreises; in Lugano;

Stalder, J. Fred., Ingenieur, Stellvertreter des Inspektors der maschinentechnischen Sektion des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, in Bern;

Wylemann Hermann, Kontrollingenieur beim eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement, in Bern;

Rusca Luigi, Ingenieur, in Bellinzona;

Veladini Silvio, in Lugano;

Die Regierung Seiner Majestät des Königs von Italien:

die Herren

Acton Barone Grand'Ufficiale *Enrico*, Generalkonsul Seiner Majestät für den Kanton Tessin;

Crispo Grand'Ufficiale Avvocato *Antonio*, Abteilungschef im Ministerium der öffentlichen Arbeiten;

Bosio Grand'Ufficiale *Augusto*, technischer Oberinspektor der Zölle und indirekten Steuern;

Stoppa Comm. *Luigi*, Sektionschef im Kriegsministerium;

Ferraris Giuseppe, Hafen-Oberstleutnant,

Capialbi Nob. dei Conti Uff. Dott. *Ugo*, Unterpräfekt von Varese;

Abate Ing. Cav. *Carlo*, Hauptinspektor im Generalinspektorat der Eisenbahnen;

Nagel Grand'Ufficiale Ing. *Carlo*, Oberinspektor des Ufficio Speciale der Eisenbahnen, im Ruhestand;

welche nach Austausch und Prüfung ihrer Vollmachten folgende Artikel vereinbart haben:

Übereinkunft.

Art. 1.

Die Schifffahrt steht sowohl in den schweizerischen als in den italienischen Gewässern des Langensees und des Luganersees jedermann frei, sofern dabei die Bestimmungen der vorliegenden Übereinkunft beobachtet werden.

Art. 2.

Schiffe, die Militär-, Zoll- und Polizeizwecken dienen, dürfen die politische Grenze nicht überschreiten.

Auf dem Luganersee jedoch dürfen die italienischen Zollschiffe in Ausnahmefällen die politische Grenze überschreiten, um sich vom Becken von Porto Ceresio nach demjenigen von Porlezza und umgekehrt zu begeben. Diese Durchfahrten dürfen aber nur am Tage und ohne Zwischenhalt erfolgen und sind spätestens einen Tag, bevor sie stattfinden sollen, bei der Zolldirektion in Lugano anzu-melden. Diese Transporte können der schweizerischen Zollkontrolle unterworfen werden.

Unter den gleichen Vorbehalten und zu den gleichen Bedingungen wird auch die Überfahrt von italienischen Polizeibeamten auf Zoll- oder gewöhnlichen Schiffen gestattet.

Italienische Zollschiffe und Schiffe, die Transporte von Polizeibeamten ausführen, dürfen in den schweizerischen Gewässern keinerlei

Amtshandlung vornehmen und auf schweizerischem Gebiete nur in Fällen von Havarie oder höherer Gewalt landen.

Die italienischen Polizeibeamten dürfen auch als Passagiere der regelmässigen Kurse der öffentlichen Schiffahrtsbetriebe durch die schweizerischen Hoheitsgewässer fahren, dabei jedoch ihre Reise nicht unterbrechen. Handelt es sich um einen Transport von mehr als sechs Beamten, so muss er gemäss den Bestimmungen dieses Artikels angemeldet werden. In den schweizerischen Gewässern haben die italienischen Beamten ihre Waffen abzulegen und sich jeder Amtshandlung zu enthalten.

Was den Verkehr mit der italienischen Enklave Campione anbelangt, so bleibt der gegenwärtige Zustand unverändert bestehen, solange die beiden vertragschliessenden Teile hierüber keine Sonderabkommen geschlossen haben.

Art. 3.

Jeder der vertragschliessenden Staaten übt die Oberaufsicht über die Schiffahrt in den innerhalb seiner eigenen politischen Grenzen liegenden Gewässern aus.

Art. 4.

Schiffahrtsunternehmungen, die der regelmässigen und periodischen Beförderung von Personen und Gütern obliegen und dabei Häfen der beiden vertragschliessenden Staaten berühren, müssen von jedem der beiden Staaten mit einer Konzessionsurkunde versehen werden, worin die Bestimmungen aufgeführt sind, denen die Schiffahrt von dem die Konzession erteilenden Staate unterstellt wird.

Die Bestimmungen dieser Konzessionsurkunden dürfen weder der vorliegenden Übereinkunft noch dem beigeschlossenen internationalen Reglement widersprechen und können sich nur auf die Fahrten innerhalb der eigenen Gewässer beziehen.

Art. 5.

Jeder Inhaber einer Konzession für einen öffentlichen Schiffahrtsbetrieb ist verpflichtet, den mit der Aufsicht und der Überwachung der Schiffahrt und der Fischerei betrauten Beamten der Regierungen der vertragschliessenden Staaten in der ganzen Ausdehnung seines Betriebes freien Zutritt zu gewähren und sie und ihr Gepäck unentgeltlich zu befördern.

Art. 6.

Die Anforderungen, die an den Bau der Schiffe und deren Ausrüstung gestellt werden, sowie die Vorschriften betreffend die Schifffahrt bilden den Gegenstand eines internationalen Reglements, das von den beiden Staaten in gemeinschaftlichem Einverständnis aufgestellt und der vorliegenden Übereinkunft beigegeben wird.

Art. 7.

Für jedes Fahrzeug hat die zuständige Behörde desjenigen Staates, an dessen Seeufer sein Einschreibehafen liegt, eine Schifffahrtsbewilligung auszustellen.

Für die Schiffe öffentlicher Betriebe soll diese Bewilligung durch eine Urkunde gemäss dem Formular, das dem in Art. 6 erwähnten internationalen Reglement beigelegt ist, erteilt werden.

Für die Schiffe des Privatverkehrs wird die genannte Bewilligung gemäss den in jedem der vertragschliessenden Staaten gültigen Vorschriften erteilt.

Art. 8.

Neue Schiffe und Schiffe, die noch keine Schifffahrtsbewilligung besitzen, werden einer Untersuchung, verbunden mit Stabilitäts- und Fahrproben, unterworfen. Über diese Untersuchungen und Proben soll ein Protokoll aufgenommen werden gemäss den Bestimmungen des beiliegenden Reglements.

Art. 9.

Die schweizerischen und italienischen Behörden werden sich, jede bezüglich der Schiffe, für die sie die Schifffahrtsbewilligung erteilt haben, durch periodische Inspektionen davon überzeugen, dass die Schiffe in einem Zustande erhalten werden, der für die von ihnen ausgeführten Transporte die nötige Sicherheit gewährleistet.

Art. 10.

Das Gesuch um Erteilung einer Schifffahrtsbewilligung ist zu erneuern, wenn das Schiff in seinen Hauptbestandteilen wichtige Umbauten erfahren hat, die eine Änderung der Tragfähigkeit zur Folge haben oder seine Stabilitäts- und Laufverhältnisse ungünstig beeinflussen, oder wenn das Schiff auf einen andern See versetzt wird.

Jeder Eigentumswechsel soll in der Schifffahrtsbewilligung vermerkt werden.

Art. 11.

Die Schifffahrtsbewilligung und die Bescheinigungen über die periodischen Inspektionen des einen vertragschliessenden Staates haben auch in den Gewässern des andern Staates Gültigkeit. Diese Papiere sollen sich immer an Bord befinden.

Im Falle des Entzuges einer Schifffahrtsbewilligung wird der Staat, der sie ausgestellt hat, hiervon den andern Staat innert einer Frist von höchstens einem Monat benachrichtigen.

Art. 12.

Die zuständige Behörde, die die Schifffahrtsbewilligungen ausstellt, entscheidet in jedem Einzelfalle, ob die Bestimmungen des beiliegenden Reglements betreffend den Bau und die Ausrüstung auf diejenigen Schiffe anzuwenden sind, die sich im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Übereinkunft schon im Betriebe befinden.

Art. 13.

Die Behörden der vertragschliessenden Staaten werden über das Schiffspersonal eine Aufsicht ausüben und sich durch geeignete Prüfungen von dessen Befähigung vergewissern.

Jeder Kapitän oder Führer eines Dampf-, Motor- oder Segelschiffes muss im Besitz eines Schifferpatents sein, das von der zuständigen Behörde eines der vertragschliessenden Staaten ausgestellt ist.

Die Bedingungen für die Erteilung und den Entzug des Patents sind im beiliegenden Reglement enthalten.

Art. 14.

Die beiden vertragschliessenden Staaten werden in internen Reglementen die Vorschriften betreffend die Inspektion und die Erprobung der Schiffe und die Aufsicht über das Personal aufstellen.

Sie verpflichten sich ferner, die Frage der nächtlichen Beleuchtung von gefährlichen Punkten in der Nähe der Häfen und Landungsstellen und auf den üblichen Fahrlinien der dem öffentlichen Verkehr dienenden Schiffe durch interne Vorschriften zu regeln.

Die beiden vertragschliessenden Staaten werden sich gegenseitig diese Reglemente und Vorschriften und deren allfällige Abänderungen sowie die internen Polizeireglemente mitteilen, die sie gegebenenfalls

für die auf ihrem Gebiete liegenden Häfen und Reeden aufstellen werden.

Diese Reglemente und Vorschriften dürfen keine Bestimmungen enthalten, die dem beiliegenden Reglement zuwiderlaufen.

Art. 15.

In der Erkenntnis, dass die Schifffahrt unter der Brücke von Melide und in der Enge von Lavena sichergestellt werden sollte, verpflichten sich die beiden vertragschliessenden Staaten, die Unterhandlungen über die Korrektionsarbeiten zur Regulierung des Wasserstandes des Luganersees fortzusetzen.

Art. 16.

Die vertragschliessenden Staaten verpflichten sich, den Zolldienst und die Passkontrolle durch Massnahmen zu ordnen, die eine rasche und ungestörte Abwicklung des Dienstes der öffentlichen Schifffahrtsbetriebe ermöglichen.

Art. 17.

Die Bestimmungen der Gesetze und Reglemente bezüglich des Zolldienstes der beiden Staaten sind für die Schiffe jeder Art und ihr Personal gültig. Vorbehalten bleiben nur die Ausnahmen und besondern Erleichterungen, die sich aus Sonderübereinkommen zwischen den beteiligten Zollverwaltungen und den eine Konzession besitzenden Schifffahrtsunternehmungen ergeben.

Art. 18.

Um den besondern Verhältnissen auf denjenigen Teilen des Luganersees Rechnung zu tragen, die zwischen dem italienischen und dem schweizerischen Ufer liegen, vereinbaren die beiden Staaten, dass die Schiffe in diesen Seeteilen von den beiderseitigen Zollbeamten nur innerhalb einer Entfernung von nicht mehr als 150 Metern vom Ufer angehalten und untersucht werden dürfen, abgesehen vom Golf von Lavena, wo diese Entfernung auf 100 Meter vermindert wird.

In der Enge von Lavena soll die Untersuchung der Schiffe nur an Land stattfinden.

Die vertragschliessenden Staaten werden dafür sorgen, dass die Fischerei durch den Zolldienst so wenig als möglich behindert wird.

Art. 19.

Wenn zwischen den beiden vertragschliessenden Staaten eine Streitigkeit über die Auslegung oder die Anwendung der vorliegenden Übereinkunft oder des beigeschlossenen Reglements entsteht und der Streitfall nicht auf diplomatischem Wege beigelegt werden kann, so soll er einem Schiedsgericht unterbreitet werden.

Dieses Schiedsgericht soll aus je einem von der italienischen und von der schweizerischen Regierung ernannten Vertreter und aus drei weitem Mitgliedern gebildet werden, die weder Staatsangehörige eines der vertragschliessenden Staaten sein, noch auf dem Gebiete der genannten Staaten ihren Wohnsitz haben, noch auch in deren Diensten stehen dürfen. Die vertragschliessenden Teile werden im gemeinschaftlichen Einverständnis diese drei Mitglieder sowie den aus ihrer Mitte zu wählenden Vorsitzenden des Schiedsgerichts bezeichnen.

Wenn innert einer Frist von zwei Monaten von dem Tage an, wo die eine Partei der andern den Namen ihres Vertreters bekanntgegeben hat, eine Einigung der Parteien über die Bildung des Schiedsgerichts nicht erfolgt, so sollen die drei nicht den Parteien angehörenden Mitglieder gemäss den Bestimmungen von Art. 45, Abs. 4, 5 und 6, des Haager Übereinkommens zur friedlichen Beilegung internationaler Streitigkeiten gewählt werden.

Anstatt sich dem vorstehend angegebenen schiedsgerichtlichen Verfahren zu unterziehen, können die vertragschliessenden Teile dahin übereinkommen, den Streitfall entweder der Kammer des Ständigen Internationalen Gerichtshofes im Haag zu unterbreiten, die gemäss den Bestimmungen von Art. 29 des Statuts des Gerichtshofes berufen ist, in abgekürztem Verfahren zu entscheiden, oder aber ihn auf Ansuchen einer der Parteien dem in Plenarsitzung tagenden Gerichtshof selbst vorzulegen.

Art. 20.

Die vorliegende Übereinkunft soll ratifiziert und die Ratifikationen sollen so bald als möglich in Bern ausgetauscht werden.

Sie tritt drei Monate nach Austausch der Ratifikationen in Kraft und bleibt von dem Tag an, wo der eine oder andere der vertragschliessenden Staaten sie kündigt, noch bis zum Ablauf eines Jahres gültig.

Das beiliegende internationale Reglement gelangt von dem Zeitpunkt an zur Anwendung, wo die Übereinkunft in Kraft tritt.

Es kann jederzeit von den vertragschliessenden Staaten im gemeinschaftlichen Einverständnis abgeändert werden, ohne dass deshalb die Übereinkunft gekündigt werden müsste.

Zu Urkund dessen haben die Vertreter je ein Exemplar der vorliegenden Übereinkunft und des beigeschlossenen Internationalen Reglements in französischer und in italienischer Sprache unterzeichnet, wobei darüber Einverständnis besteht, dass im Falle von Abweichungen der französische Wortlaut massgebend ist.

So geschehen in doppelter Ausfertigung in Lugano, den zweiundzwanzigsten Oktober neunzehnhundertunddreiundzwanzig.

Unterschriften:

E. Acton.
Antonio Crispo.
Bosio.
Luigi Stoppa.
G. Ferraris.
Capialbi.
Ing. C. Abate.
C. Nagel.

Herold.
Tarchini.
J. Fred. Stalder.
H. Wylemann.
L. Rusca.
S. Veladini.

**Internationales Reglement,
das der Übereinkunft vom 22. Oktober 1923 zwischen
Italien und der Schweiz betreffend die Schifffahrt auf dem
Langensee und dem Luganersee angehängt ist.**

Bemerkungen.

In diesem Reglement versteht man unter:

- «Schiff»: jedes zum Transport von Personen oder Gütern bestimmte Fahrzeug, welches auch immer seine Bauart und sein Displacement sei;
- «Dampfer»: jedes Fahrzeug mit mechanischem Antrieb, gleichgültig welche Art sein Antrieb ist;
- «Dampfschiff»: im besondern, ein durch eine Dampfmaschine angetriebenes Schiff;
- «Motorschiff»: ein durch irgendeinen Motor, ausgenommen die Dampfmaschine, angetriebenes Schiff;
- «Segelschiff»: jedes mit Segeln versehene Fahrzeug.

Erstes Kapitel.

Schiffahrtsbewilligung.

Art. 1.

1. Die im Artikel 7 der Übereinkunft vorgesehene Schifffahrtsbewilligung soll erst nach einer Untersuchung des Schiffes erteilt werden.

2. Über diese Untersuchung soll ein Protokoll gefertigt werden, in dem ausdrücklich festzustellen ist, dass das Schiff allen im gegenwärtigen Reglement enthaltenen Bedingungen entspricht.

Zweites Kapitel.

Bau der Schiffe.

A. Schiffskörper.

Art. 2.

Die Schiffsschalen sollen aus gutem Material und nach den Regeln der Schiffbaukunst erstellt und so unterhalten werden, dass volle Gewähr für die nötige Festigkeit und Sicherheit vorhanden ist.

Art. 3.

1. Die Wasserlinie bei voller Ladung muss an den Seiten der Schiffsschale entweder durch gut sichtbare Metallplatten oder durch Pegel bezeichnet sein.

2. Das Freibord bei voller Ladung ist bei Schiffen mit Öffnungen in den Seiten (Lukenfenster, gewöhnliche Fenster usw.) vom tiefsten Punkt derselben und bei Schiffen, deren Schale keine Öffnungen in den Seiten hat, von Oberkante Schale bis zu Tiefladewasserlinie zu messen; bei kleinen Schiffen ohne festes Deck von Oberkante Schanndeck oder Waschbord, wenn dieses rings um das Schiff herum dicht und fest aufgepasst ist.

3. Das so gemessene Freibord soll mindestens betragen:

- a. für Schiffe mit festem Deck: 40 cm;
es kann auf 30 cm vermindert werden, wenn das Displacement bei voller Ladung nicht grösser ist als:
40 Tonnen bei Personenschiffen, 80 Tonnen bei Güterschiffen;
- b. für Schiffe ohne festes Deck: 50 cm;
es kann auf 40 cm vermindert werden, wenn das Displacement bei voller Ladung nicht grösser ist als:
10 Tonnen bei Personenschiffen, 20 Tonnen bei Güterschiffen.

4. Segel- und Ruderschiffe unterliegen den Bestimmungen dieses Artikels nicht.

Art. 4.

Die Blechstärke der eisernen oder stählernen Schiffsschalen soll den Baunormen entsprechen, die in dem Lande gelten, dessen Aufsicht das Schiff unterstellt ist.

Art. 5.

1. Personenschiffe mit eiserner oder stählerner Schale, deren Displacement bei voller Ladung mehr als 25 Tonnen beträgt, müssen in ihrer Länge in mindestens vier Räume geteilt sein durch drei wasserdichte, eiserne Querwände, von denen eine vorn, in einer Entfernung vom Vordersteven, die zwischen dem achten und dem vierzehnten Teil der Gesamtlänge des Schiffes liegt, und die zwei andern an den Enden des Maschinenraumes anzubringen sind. Diese Querwände, deren Zahl je nach der Länge des Schiffes vermehrt werden kann, erhalten in ihrem untern Teil eine Öffnung für den Durchfluss des Wassers, welche, im Bedarfsfall, vom Hauptdeck oder vom Fussboden des unmittelbar darüber befindlichen Lokals aus, wasserdicht soll abgeschlossen werden können. Ausser der vorstehend erwähnten Öffnung darf in der vordern Querwand keine angebracht werden, und wenn eine der übrigen Querwände eine Türe enthält, so muss dieselbe vom Hauptdeck aus mittels einer geeigneten Vorrichtung geschlossen werden können.

2. Bei den Schraubenschiffen muss die hintere Querwand bei der Durchführung der Motorwelle dicht sein.

3. Ebenso müssen die Öffnungen in den Querwänden zur Durchführung der Rohr- und Steuerleitungen wasserdicht gemacht werden.

4. Die Querwände müssen derart versteift sein, dass sie dem Wasserdruck widerstehen können.

5. In jedem der Abteile muss der Fussboden auf eine Breite von 60 cm und auf wenigstens $\frac{2}{3}$ seiner Länge leicht ausgehoben werden können.

Art. 6.

Im Falle, wo das Steuer mittels eines Rades betätigt wird, muss sich das Schiff nach der gleichen Seite drehen wie der obere Teil dieses Rades. Das Steuer soll übrigens im Bedarfsfall auch mittels des Nothebels betätigt werden können.

Art. 7.

Bei jedem Dampfer, dessen Displacement bei voller Ladung grösser als 50 Tonnen ist, muss das Steuerrad über dem mittlern oder dem vordern Teil des Schiffes angebracht sein.

Art. 8.

Das Deck der Personenschiffe, ausgenommen diejenigen, die nur Sportzwecken dienen, muss mit einem Geländer von wenigstens 90 cm Höhe versehen sein.

Die Luken, welche vom Deck nach den darunter liegenden Räumen führen, sowie die Oberlichter des Maschinenraumes und der Decks müssen mit Geländern von gleicher Höhe oder mit Gittern versehen sein, um Unfälle zu verhüten.

Art. 9.

Der Name oder die Nummer des Schiffes, welche in der Schiffsfahrtsbewilligung aufgeführt sind, müssen in gut lesbaren Schriftzeichen von wenigstens 8 cm Höhe auf jeder Seite der Schale angeschrieben sein.

Art. 10.

1. Die Raddampfer müssen unter den Radkasten mit eisernen Schutzstangen versehen sein, die nicht höher als 40 cm über der Wasserlinie des leeren Schiffes angebracht sein dürfen.

2. Notausgänge sind anzubringen für die unter dem Hauptdeck befindlichen Kajüten sowie für den Maschinen- und Kesselraum; für letztere zwei jedoch nur dann, wenn sie getrennt sind und wenn sich das Personal zwischen einer Querwand und den Kesseln oder der Maschine aufhalten muss.

3. Diese Ausgänge sollen auf das Hauptdeck oder auf das Oberdeck ausmünden und leicht zugänglich sein. Ihre Abschlussdeckel sollen sich ohne Mühe abheben lassen, ferner sind sie auf Deck mit einem nach einer Seite zu öffnenden Geländer zu umgeben.

4. Rechteckige Öffnungen der Notausgänge sollen mindestens 60 auf 50 cm messen und runde Öffnungen mindestens 50 cm Durchmesser aufweisen.

5. Wenn es die Umstände erheischen, können die massgebenden Behörden eines jeden Staates Ausnahmen von den Bestimmungen dieses Artikels gewähren.

Art. 11.

Die für den Personentransport bestimmten Schiffe von mehr als 60 Personen Tragfähigkeit müssen mit festem Deck versehen sein.

B. Kessel, Maschinen und Hilfsapparate.

Art. 12.

Kessel und Maschinen sollen mit Sorgfalt und so unterhalten werden, dass jede Gewähr für genügende Festigkeit und Sicherheit vorhanden ist.

Art. 13.

Die Kessel sind entsprechend den Vorschriften der Regierung, deren Kontrolle das Schiff unterstellt ist, periodischen Untersuchungen zu unterziehen.

Art. 14.

1. Jeder Kessel ist mit folgenden Apparaten zu versehen:
- a. zwei Sicherheitsventilen, welche abblasen, sobald der Normaldruck erreicht ist. Jedes dieser Ventile soll imstande sein, für sich allein (allenfalls bei entsprechender Entlastung aber bei jedem Feuerungsgrad) den Dampfdruck im Kessel fortwährend auf einer Höhe zu erhalten, welche den Normaldruck nicht übersteigt;
 - b. zwei Wasserstandsapparaten, wovon einer wenigstens der gewöhnliche mit Glasrohr sein soll. Eine auffallende Linie oder ein neben dem Glas angebrachter Zeiger soll den niedrigst zulässigen Wasserstand des Kessels angeben;
 - c. ein vom Heizerstand aus gut sichtbares Manometer mit Kontrollhahn und -flansch. Am Manometer ist eine Marke anzubringen, welche den höchstzulässigen Betriebsdruck angibt. Wenn dieses Manometer vom Deck aus nicht sichtbar ist, so muss für jeden Kessel oder jede Kesselgruppe auf Deck oder an einer vom Deck aus sichtbaren Stelle ein zweites gleichwertiges Manometer angebracht werden.

2. Jede Wand, die mit der einen Fläche den Flammen ausgesetzt ist, soll auf der andern Fläche vom Wasser berührt sein. Wenn der Kessel unter Feuer ist, muss der Wasserstand unter allen Umständen auf einer Höhe erhalten bleiben, die wenigstens 10 cm über dem Punkt liegt, für welchen die vorstehend genannte Bedingung nicht mehr erfüllt wäre. Diese Grenze ist durch den in Ziffer b des ersten Absatzes erwähnten Wasserstandszeiger kenntlich gemacht. Bei Schwankungen des Schiffes nimmt man für diese Höhe den Durchschnittswert der beobachteten Höhen an.

3. Die Bestimmungen dieses Artikels finden auf die vom Kessel getrennten Überhitzer keine Anwendung.

Art. 15.

1. Jeder Kessel und jede Gruppe von Kesseln ist mit zwei von einander unabhängigen Speiseapparaten zu versehen, von denen jeder imstande sein muss, das beim grössten Bedarf nötige Wasser zu liefern.

2. Einer dieser Apparate muss von der Maschine unabhängig sein.

3. Bei der Einmündung jeder Speiseleitung in den Kessel muss ein Rückschlagventil mit Absperrvorrichtung angebracht sein.

4. Die Speiseleitungen müssen ebenfalls voneinander unabhängig und so angeordnet sein, dass die beiden Apparate gleichzeitig benützt werden können.

5. Wenn sich mehrere Kessel auf einem Schiff befinden, so muss sich die Speisung auch dann für jeden Kessel direkt vollziehen, wenn sie unten miteinander verbunden sind.

Art. 16.

1. Alle Dampfentnahmerohre müssen beim Anschluss an den Kessel mit einem Absperrventil versehen sein, welches die vollständige Abstellung der Dampfzuleitung ermöglichen muss. Diese Ventile sollen vom Deck aus betätigt werden können, ohne aber dem Publikum zugänglich zu sein.

2. Die Rohrleitungen, Ventile und Hahnen, welche eine Verbindung mit Aussenbord herstellen, sind an der Schale mittels Unterslagsringen zu befestigen. Von dieser Bestimmung sind die Leitungen von weniger als 50 mm innerem Durchmesser ausgenommen, welche oberhalb der Freibordlinie ausmünden. Die Leitungen, welche unterhalb der Tiefladewasserlinie ausmünden, müssen in einem an der Schale befestigten Hahn enden.

Art. 17.

Für die Wegschaffung des Kielwassers müssen die Maschinen der Dampfschiffe mit folgenden Vorrichtungen ausgerüstet sein:

- a. einer Lenzpumpe, die durch die Maschinen selbst in Bewegung gesetzt wird;
- b. einem Rohr mit Hahn, welches die Herstellung einer Verbindung zwischen der Schale und dem Kondensator ermöglicht, in der Weise, dass aus letzterem eine wirkliche Lenzpumpe entsteht;
- c. einer im Maschinenraum für die Füllung der Kessel aufgestellten Handpumpe, welche vermöge einer besondern Rohrleitung ebenfalls als Lenzpumpe oder Feuerspritze dienen kann;
- d. einem Dampfejektor von genügenden Abmessungen mit nach allen Räumen der Schiffsschale führenden Saugleitungen.

Art. 18.

Die elektrischen Einrichtungen sollen den in jedem Lande geltenden Vorschriften betreffend die Erstellung und die Instandhaltung der elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen entsprechen.

Art. 19.

Die Motorschiffe sind den Bestimmungen des vorstehenden Artikels, soweit anwendbar, ebenfalls unterworfen und ferner den folgenden besondern Vorschriften:

- a. der Motor soll so gebaut sein, dass das Schiff die Geschwindigkeit verändern und auch rückwärts fahren kann;
- b. die Motoren, welche mit leicht entzündbaren Stoffen, wie Benzin, betrieben werden, sind mit elektrischer Zündung auszurüsten;
- c. auf Motorschiffen, die ausnahmsweise dem Personentransport dienen, dürfen sich die Personen nur dann in der Nähe des Motors oder in der Motorkabine aufhalten, wenn derselbe mit einer Verschalung umgeben ist;
- d. Sauggasanlagen dürfen nur auf eisernen oder speziell hierfür eingerichteten hölzernen Schiffen erstellt worden; der Generator ist, wenn immer möglich, in einem vom Motor getrennten, leicht ventilierbaren Raum aufzustellen;
- e. die Behälter für den flüssigen Brennstoff sollen vollständig dicht und so gebaut sein, dass unbedingte Sicherheit gegen Feuersgefahr gewährt ist. Sie sind so weit wie möglich vom Motor weg aufzustellen, am zweckmässigsten unter dem Vorderdeck, und sollen leicht zugänglich sein;
- f. die Speiseleitungen zum Motor müssen unmittelbar an den Behältern mit Absperrventilen oder Hahnen versehen sein;
- g. die Brennstoffzuleitungen, welche offen sein müssen, solange der Motor in Betrieb ist, sollen jederzeit leicht zugänglich sein;
- h. die Leitungen und die Behälter sollen wenigstens einem Drucke von 2 Atmosphären widerstehen können. Zinnlötungen oder Flanschverbindungen sind nicht gestattet;
- i. es soll eine Einrichtung vorhanden sein, um die Zuleitung der entzündbaren Flüssigkeit zum Motor aus einiger Entfernung abstellen zu können;

- k. die Auspuffleitungen von Explosionsmotoren sind mit wirk-
samen Schalldämpfern zu versehen und so über Bord zu führen,
dass der Lärm des Motors die Wahrnehmung der akustischen
Signale nicht verhindert. Diese Leitungen sind durch eine
Umhüllung zu isolieren und, falls sie in der Nähe von hölzernen
Schiffsteilen durchgehen, auf wirksame Weise zu kühlen;
- l. alle Motorschiffe müssen mit einer Handlenzpumpe zur Ent-
fernung des Kielwassers ausgerüstet sein. Schiffe, deren De-
placement bei voller Ladung mehr als 15 Tonnén beträgt,
sollen mit einer zweiten, vom Motor angetriebenen Pumpe ver-
sehen sein.

Drittes Kapitel.

Geräte und Apparate.

Art. 20.

1. Die nachstehend angeführten Geräte müssen sich stets in gutem
Zustand an Bord der Dampfer von mehr als 50 Tonnén schwerem
Displacement befinden:

- a. ein Boot von hinreichenden Abmessungen, so aufgehängt, dass
es rasch ins Wasser gelassen werden kann; es muss mit mindestens
zwei Paar Rudern, einem Haken und einem Rettungsring aus-
gerüstet sein. Dieses Boot kann aus Holz oder Eisen erstellt
sein und soll mit Luftkasten oder ähnlichen Einrichtungen ver-
sehen sein, die ermöglichen, es selbst dann schwimmfähig zu
erhalten, wenn es voll Wasser ist. Wenn das Schiff ein schweres
Displacement von mehr als 175 Tonnén hat, muss es mit zwei
Booten versehen sein;
- b. mindestens ein Anker mit Kette oder Drahtseil von genügender
Länge; der Anker muss so angeordnet sein, dass er leicht und
rasch ausgeworfen werden kann;
- c. eine Ankerwinde;
- d. eine Signalglocke, auf dem Vorderschiff angebracht;
- e. die folgenden akustischen Signalmittel:

auf den Dampfschiffen eine Dampfpfeife und ein Nebel-
horn. Die erstere muss auf 2 km und das letztere mindestens
auf 500 m hörbar sein;

auf den Motorschiffen, deren stündliche Geschwindigkeit
15 km übersteigt, ein Druckluftapparat (Pfeife, Sirene oder
Horn), dessen Ton auf mindestens 2 km hörbar sein muss;
auf den Schiffen, die mit einer geringeren stündlichen Geschwin-
digkeit fahren, genügt das gewöhnliche Nebelhorn;

- f. ein Kompass von richtigen Abmessungen, dessen Windrose von genügendem Durchmesser und von 0 bis 360 Grad eingeteilt sein soll. Der Kompass soll in einem besonders dafür eingerichteten Gehäuse aufgestellt sein und nachts beleuchtet werden können. Dem Kompass muss ein Buch beigegeben sein, das die für die verschiedenen Dienste, welche das Schiff auszuführen hat, nötigen Aufzeichnungen enthält;
- g. die zur Übermittlung der Befehle des Kapitäns und des Steuer-
manns an den Maschinisten erforderlichen Sprachrohre;
- h. die vorschriftsmässigen Signallichter gemäss den im fünften
Kapitel dieses Reglements enthaltenen Bestimmungen;
- i. eine bewegliche Überbordleiter, die so erstellt sein soll, dass
sie aussenbords aufgehängt werden kann;
- k. zwei Schaltenstangen oder Haken von genügender Grösse;
- l. das für die Schiffsmanöver nötige Seilwerk;
- m. Rettungsringe: 1 für kleine Boote bis zu 10 Personen Trag-
fähigkeit, 2 für Boote von 10 bis 50 Personen Tragfähigkeit
und eine verhältnismässig grössere Anzahl für die grössern
Schiffe;
 mindestens die doppelte Zahl von Rettungsjacken;
 diese Geräte müssen an verschiedenen Stellen des Schiffes
 verteilt, gut sichtbar und von den Reisenden leicht erreichbar
 sein;
- n. eine Verbandkiste, der Sonderanleitungen über den Gebrauch
der Heilmittel und zur Hilfeleistung in Ertrinkungsfällen bei-
gegeben sind;
- o. Apparate zur Abgabe von Notsignalen, nämlich: eine besondere
Flagge (rot) für das Tagsignal und Blickfeuer von grüner und
roter Farbe für das Nachtsignal;
- p. Sandsäcke mit Brettern und Spriessen, um Lecke stopfen zu
können;
- q. eine Decke, die gewöhnlich zum Decken der Güter dient und
die mit Hilfe von Stricken aussen gegen die Schale angebracht
werden kann, um Lecke zu stopfen, die von innen nicht zugäng-
lich sind;
- r. eine hinreichende Zahl von beweglichen Tischen und Bänken.
Diese müssen sich auf den Decks befinden, schwimmfähig sein
und den Reisenden im Falle von Seenot als Rettungsmittel
dienen können;
- s. die nötigen Einrichtungen und Geräte, um einen an Bord aus-
gebrochenen Brand wirksam bekämpfen zu können.

2. Für die Dampfer, deren schweres Deplacement 50 Tonnen nicht überschreitet, werden die in den Buchstaben *a, c, d, i, q, r* des ersten Absatzes aufgezählten Geräte und Apparate nicht verlangt. Diese Schiffe müssen aber mindestens vier Ruder an Bord haben.

3. Die Motorschiffe müssen Anleitungen über die Arbeitsweise und den Unterhalt des Motors an Bord haben, diese Anleitungen sollen in der Nähe des Motors angeschlagen sein.

4. Für die Segelschiffe, deren schweres Deplacement mehr als 50 Tonnen beträgt, werden die in den Buchstaben *d, g, i, p, r, s* des ersten Absatzes aufgezählten Geräte nicht verlangt. Als akustisches Signalmittel haben sie ein Nebelhorn mitzuführen.

5. Segelschiffe, deren schweres Deplacement 50 Tonnen oder weniger beträgt und die Ruderschiffe müssen nur mit einem Nebelhorn oder einer Taschenpfeife und einer genügenden Zahl von Rudern, sowie mit einem Schöpfeimer versehen sein. Auch haben sie die im fünften Kapitel vorgeschriebenen Lichter zu führen.

Art. 21.

1. Sämtliche Räume eines für den Personentransport bestimmten Schiffes sind mit Beleuchtungseinrichtungen zu versehen, welche jederzeit betriebsbereit sein sollen. Schiffe, die mit elektrischer Beleuchtung versehen sind, müssen eine hinreichende Ersatzbeleuchtung haben.

2. Wenn die Beleuchtung vermittels Petrol geschieht, so müssen die Lampen, selbst wenn sie nicht angezündet sind, gut an den Wänden befestigt oder an den Decken aufgehängt sein. Die Verwendung von Petrol für die tragbaren Lampen, die auf den Tischen oder auf dem Deck aufgestellt werden, ist nicht gestattet, mit Ausnahme jedoch der Sicherheitslaternen. Die an Bord eines Schiffes aufzubewahrende Petrolmenge darf 10 Liter nicht übersteigen und muss in einem sichern metallenen Gefäß und an einer vor dem Feuer geschützten Stelle aufbewahrt sein.

3. Bei Acetylenbeleuchtung müssen die Apparate und Leitungen den jeweiligen internen Vorschriften eines jeden Landes entsprechen. In diesem Falle muss das Schiff mit einer hinreichenden Ersatzbeleuchtung versehen sein.

4. Die Behälter der Öl- oder Petrollampen müssen metallene sein.

Art. 22.

Im Maschinenraum sollen die erforderlichen Werkzeuge, Ersatzbestandteile und Betriebsmaterialien für die Instandstellung der

Maschinen und der Kessel, sowie für dringende Ausbesserungen im Falle von Schäden vorhanden sein.

Art. 23.

Die Schiffsangestellten sollen die Betriebsweise eines jeden Hilfsapparates kennen und sich derselben praktisch zu bedienen wissen.

Viertes Kapitel.

Personal — Berechtigung zur Schifffahrt — Betriebsdienst — Fahrpläne — Beschwerden — Polizei.

Art. 24.

1. Die Bemannung eines Dampfers soll aus folgenden Angestellten bestehen:

- a. einem Kapitän oder Schiffsführer, Kommandant des Schiffes, welcher als solcher die Oberaufsicht über alle andern Angestellten hat. Er ist für den Dampfer verantwortlich;
- b. einem Steuermann, der die Manöver leitet und dafür verantwortlich ist im Falle, dass der Kapitän oder Schiffsführer diesen Dienst nicht selbst versieht;
- c. eine hinreichende Zahl von Matrosen, von denen einer imstande sein muss, das Steuer zu führen;
die Zahl der Matrosen soll in der Betriebsbewilligung angeführt sein;
- d. einem Maschinisten und gegebenenfalls einem Untermaschinisten und den für den Maschinendienst nötigen Heizern. Der Untermaschinist oder einer der Heizer muss im Bedarfsfalle den Maschinisten ersetzen können.

2. Für die Schiffe mit einem begrenzten Displacement (die Grenzen werden in den internen Reglementen eines jeden der vertragschliessenden Staaten festgesetzt) kann der Dienst des Kapitäns oder Schiffsführers und des Steuermanns einem einzigen Manne übertragen werden, wenn der Kommandostand für diesen Zweck angeordnet und eingerichtet ist.

3. Auf den kleinen Motorbooten der verschiedenen Bauarten kann der Dienst des Schiffsführers und des Maschinisten von einem einzigen Mann versehen werden.

4. Der gleiche Angestellte kann nicht gleichzeitig Steuermann und Kassier sein.

5. Der Dienst des Kapitäns oder Schiffsführers, des Steuermanns und des Maschinisten darf gemäss den besondern Vorschriften eines jeden der vertragschliessenden Staaten nur solchen Angestellten anvertraut werden, deren Befähigung durch Prüfungen oder durch erworbene Titel nachgewiesen worden ist.

Art. 25.

1. Das in Art. 13 der Übereinkunft vorgesehene Patent zur Führung eines Schiffes wird nur gegen Vorweisung eines Zeugnisses über eine Tätigkeit von genügender Dauer auf einem Schiff gleicher Bauart, wie desjenigen, für welches das Patent verlangt wird, erteilt, und unter der Bedingung des Bestehens einer Prüfung oder des Besitzes eines Titels, aus denen sich die Befähigung des Erwerbers ergibt.

2. Das Patent ist persönlich und wird im Falle von Missbrauch oder Zuwiderhandlungen seitens des Inhabers gegen die Bestimmungen des Übereinkommens, des vorliegenden Reglements oder der internen Reglemente der vertragschliessenden Staaten, von den zuständigen Behörden zurückgezogen, wenn die Zuwiderhandlung die Sicherheit der Schifffahrt gefährdet. Das Patent wird auch zurückgezogen, wenn der Inhaber alters- oder krankheitshalber oder aus andern Gründen unfähig geworden sein sollte, ein Schiff zu führen.

3. Ein Patent ist nicht erforderlich für die Führer von kleinen Segelschiffen und von mit Motoren von höchstens 3 PS versehenen Booten, sowie für diejenigen der Motorboote und Segelschiffe, die nur vorübergehend zu sportlichen Zwecken benützt werden.

4. Die ergänzenden Vorschriften werden in den internen Reglementen eines jeden der vertragschliessenden Staaten festgelegt.

Art. 26.

1. Jeder Angestellte eines Schiffes soll befähigt sein, den ihm anvertrauten Posten zu versehen.

2. Jede Person, der die Ausübung ihres Berufes durch Ausstellung eines Fähigkeitszeugnisses bewilligt worden ist, muss das Patent stets bei sich haben und es auf Verlangen der Beamten der zuständigen Behörden eines jeden Uferstaates vorweisen.

Art. 27.

Nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Reglements dürfen für den Dienst an Bord der Schiffe nur noch Leute eingestellt werden, die des Schwimmens kundig sind.

Art. 28.

Ausgenommen im Falle höherer Gewalt müssen die einen öffentlichen Dienst versehenen Schiffe ihre Fahrpläne genau einhalten und dürfen nicht von ihrer gewöhnlichen Fahrlinie abweichen.

Art. 29.

Es ist strengstens untersagt, die Schiffe so zu beladen, dass die in der Betriebsbewilligung angegebene Freibordlinie bei voller Ladung überschritten wird und, insbesondere auf Schiffen, die Personen befördern, eine grössere Zahl von Reisenden zu nehmen, als gestattet ist.

Art. 30.

1. Die Kapitäne und Schiffsführer der einen öffentlichen Dienst ausführenden Schiffe können die Aufnahme von betrunkenen oder sich unanständig aufführenden Personen verweigern. Sie können die Passagiere, die auf den Schiffen Händel herbeiführen, beleidigende Äusserungen tun oder sich unanständig aufführen, bei der ersten Landungsstelle an Land setzen.

2. Die Kapitäne und Schiffsführer dürfen keine Personen an Bord nehmen, die cholera- oder pestverdächtig sind. Wenn sie erst nach der Abfahrt von der Gegenwart solcher Kranken unterrichtet werden, so müssen sie sie an der nächsten Station ausschiffen unter Mitteilung an die zuständigen Behörden. In diesem Falle sind auf dem Schiffe die erforderlichen gesundheitspolizeilichen Massnahmen zu treffen.

3. Die Kapitäne und Schiffsführer von in öffentlichem Dienst stehenden Schiffen werden von beobachteten Zuwiderhandlungen gegen das vorstehende Schiffsreglement und gegen die internen Schiffsreglemente eines jeden Staates Anzeige machen. Sie sind deshalb ins Handgelübde zu nehmen.

Sie werden ihre Anzeigen den zuständigen Behörden desjenigen Staates übermitteln, in welchem die Zuwiderhandlung stattgefunden hat.

Art. 31.

An Bord eines jeden einen öffentlichen Dienst ausführenden Schiffes soll ein mit nummerierten Seiten versehenes Buch zur Aufnahme der Beschwerden der Reisenden aufgelegt sein. Dasselbe muss auf erstes Verlangen vorgelegt werden. Der Kapitän oder Schiffsführer kann seine Bemerkungen oder die Vorkommnisse, deren

Besccheinigung durch die Passagiere ihm als wichtig erscheint, ebenfalls in diesem Buch eintragen. Die Schiffsahrtsunternehmung ist verpflichtet, die im Beschwerdebuch eingetragenen Bemerkungen so schnell als möglich schriftlich zu beantworten.

Art. 32.

1. Auf jedem einen öffentlichen Dienst versehenen Schiff müssen an einer allen Reisenden zugänglichen Stelle angeschlagen sein:

- a. der Fahrplan und der Tarif;
- b. ein Auszug aus dem vorliegenden Reglement enthaltend die Artikel 28, 29, 30, 31;
- c. die Anzahl der Reisenden, die das Schiff befördern darf;
- d. eine Anzeige über das Vorhandensein eines Beschwerdebuches an Bord.

2. Je ein Exemplar des vorliegenden Reglements sowie der internen Reglemente eines jeden der vertragschliessenden Staaten soll sich stets an Bord befinden.

Fünftes Kapitel.

Lichter — Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen — Nebelsignale.

I. Allgemeine Bestimmungen.

Art. 33.

1. In den nachfolgenden Vorschriften wird jedes Schiff, das nur mit Hilfe seiner Segel fährt, als Segelschiff betrachtet, selbst dann, wenn es mit einem Motor ausgerüstet ist. Wenn es von seinem Motor Gebrauch macht, wird es als Dampfer betrachtet, ob es von seinen Segeln Gebrauch mache oder nicht.

2. Ein Segelschiff mit beigesetzten Segeln wird als Segelschiff betrachtet, auch wenn es gleichzeitig von seinen Rudern Gebrauch macht.

3. Ein Schiff wird im Sinne dieses Reglements als in Fahrt betrachtet, wenn es nicht verankert oder nicht auf irgendeine Weise verhindert ist, sich fortzubewegen.

II. Lichter.

Art. 34.

1. Die Vorschriften betreffend die Signallichter — siehe die dem vorliegenden Reglement angehängte Tabelle der Signallichter — müssen jederzeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang beachtet werden. Während dieser Zeit dürfen keine andern Lichter geführt werden, die zu Verwechslungen mit den vorgeschriebenen Signallichtern Anlass geben könnten.

2. Das in den nachfolgenden Bestimmungen in bezug auf die Lichter angeführte Wort «sichtbar» bedeutet: sichtbar in dunkler Nacht bei klarer Luft.

A. Schiffe in Fahrt.

Art. 35.

Jedes bei Nacht fahrende Schiff muss folgende Signallichter führen:

1. *Dampfer:*

- a. am Bug, in einer Höhe von mindestens 2 Meter über dem Hauptdeck, ein sehr starkes weisses Licht, so eingerichtet und angeordnet, dass es gleichmässig über einen Bogen des Horizontes von 225 Graden, und zwar von 112,5 Graden von einer zur Schiffslängsachse parallelen Linie von vorn nach jeder Seite hin sichtbar ist;
- b. auf Steuerbord ein grünes Licht, so eingerichtet und angeordnet, dass es gleichmässig über einen Bogen des Horizontes von 112,5° nach vorn und nach aussen von einer zur Schiffslängsachse parallelen Linie aus sichtbar ist;
- c. auf Backbord ein rotes Licht, so eingerichtet und angeordnet, dass es gleichmässig über einen Bogen des Horizontes von 112,5 ° nach vorn und nach aussen von einer zur Schiffslängsachse parallelen Linie aus sichtbar ist;
- d. am Heck ein weisses Licht, das den hintern Teil des Schiffes sichtbar machen soll und das gleichmässig über einen Bogen des Horizontes von 135° nach hinten sichtbar sein soll.

Die Seitenlichter müssen so angebracht sein, dass sie annähernd die grösste Breite des Schiffes angeben und weder durch Gegenstände noch Personen verdeckt werden können. Ausserdem müssen diese Lichter an den Innenseiten mit einem zur Längsachse des Schiffes parallelen Schirm versehen sein, welcher so weit nach vorn verlängert

ist, dass ihr Licht nur über den vorgeschriebenen horizontalen Bogen leuchtet und von einem am Bug auf der andern Seite aufgestellten Beobachter nicht gesehen werden kann.

Auf den Dampfern, deren Deplacement bei voller Ladung 10 Tonnen nicht übersteigt, können die unter Buchstabe *b* und *c* vorgesehenen Lichter in der Längsachse des Schiffes unmittelbar nebeneinander angebracht werden.

2. *Segelschiffe:*

Die für die Dampfer vorgeschriebenen, mit Ausnahme des weissen Buglichtes, das sie nie führen sollen.

3. *Ruderschiffe:*

Die Ruderschiffe haben vorn ein weisses Licht zu führen, das so angeordnet sein muss, dass es über den ganzen Horizont sichtbar ist.

4. *Schlepper:*

Jeder Dampfer, der ein anderes Schiff schleppt, muss neben seinen gewöhnlichen Lichtern vorn in der gleichen vertikalen Linie ein zweites weisses Licht führen, das mindestens ein Meter über dem andern angebracht sein soll. Wenn er mehr als ein Schiff schleppt und wenn die Länge des geschleppten Zuges 150 Meter übersteigt, so muss er ein drittes Licht über den beiden andern tragen.

Jedes dieser Lichter muss die gleiche Lichtstärke haben und gleich angebracht sein wie das in Absatz 1 des Buchstabens *a* angeführte weisse Licht.

5. *Geschleppte Schiffe:*

Jedes geschleppte Schiff muss in einer bestimmten Höhe ein weisses, über den ganzen Horizont sichtbares Licht führen.

B. Stillliegende, aufgefahrene oder verankerte Schiffe.

Art. 36.

1. Die Schiffe jeder Art, und von beliebigem Deplacement, die verankert oder im offenen See stilliegen, müssen ein helles weisses, über den ganzen Horizont sichtbares Licht tragen.

2. Die Fischerkähne, die bei den Netzen stilliegen und mit dem Fischen beschäftigt sind, müssen stets ein brennendes, weisses Licht bereit halten und es rechtzeitig zeigen, um Zusammenstösse zu verhüten.

Art. 37.

1. Jedes aufgefahrene oder nicht manövrierfähige Schiff soll nachts ein weisses, über den ganzen Horizont sichtbares Licht tragen. Tags müssen die Dampfer eine weisse Flagge hissen, die Segelschiffe die Segel einziehen und die Ruderschiffe ein oder mehrere Ruder hochheben.

2. Die in diesem Artikel angeführten Lichter und Signale müssen von den andern Schiffen als Signale angesehen werden, die angeben, dass derjenige, der sie zeigt, steuerunfähig ist und daher nicht manövrieren kann, um ihnen auszuweichen.

Art. 38.

Die Lastschiffe, welche nachts in der Nähe von Landungsstegen mit dem Bug landwärts stilliegen, müssen am Heck ein weisses, über den ganzen Horizont sichtbares Licht tragen.

Art. 39.

Die Flösse müssen nachts auf jedem der vier am weitesten vorspringenden Punkte ein weisses, über den ganzen Horizont und auf mindestens zwei Kilometer sichtbares Licht führen.

Art. 40.

Die in Art. 35 angeführten Lichter müssen auf folgende Entfernungen sichtbar sein:

Bei den Dampfern, deren Geschwindigkeit mehr als 15 Kilometer in der Stunde beträgt:

das Buglicht und die Seitenlichter auf 3 km;
das Hecklicht auf 1 km.

Bei den Dampfern, deren Geschwindigkeit 15 km oder weniger beträgt:

das Buglicht und die Seitenlichter auf 2 km;
das Hecklicht auf 1 km.

Bei den Segelschiffen:

die Seitenlichter auf 2 km;
das Hecklicht auf 1 km.

Bei den Ruderschiffen und den geschleppten Schiffen auf 2 km.

Art. 41.

Die zum Bezeichnen der Fahrrinne oder von gefährlichen Punkten bestimmten Bojen und Baaken, welche sich im offenen Gewässer oder in der Nähe von Landungsstegen befinden, müssen nachts vermittle eines grünen Lichtes beleuchtet werden.

Art. 42.

Die ausgespannten Netze und im allgemeinen alle befestigten oder schwimmenden Fischergeräte, welche sich im offenen Gewässer befinden, müssen vermittle weissen Bojen gekennzeichnet und nachts mit einem weissen, über den ganzen Horizont sichtbaren Licht beleuchtet werden.

III. Vorschriften zur Vermeidung von Zusammenstössen.

Art. 43.

1. Wenn man vermutet, dass die Gefahr eines Zusammenstosses besteht, muss man, wenn es die Umstände gestatten, die Lage des sich nähernden Schiffes fortwährend feststellen.

2. Wenn sich die gegenseitige Lage der Schiffe nicht merkbar verändert, muss man annehmen, dass die Gefahr des Zusammenstosses besteht und entsprechend manövrieren.

3. Die von den Schiffen bei unsichtigem Wetter, Nebel und Schneegestöber oder für die Manöver zu gebenden akustischen Signale müssen den in der dem vorliegenden Reglement beigegebenen Tabelle der Signale angeführten genau entsprechen.

Art. 44.

1. Wenn ein Dampfschiff an einer Landungsstelle anfahren will, gibt es seine Anfahrt durch die Glocke oder einen langen Pfiff bekannt. Die Abfahrt von der Station wird durch einen langen Pfiff angezeigt.

2. Die Motorschiffe geben diese Zeichen vermittle der Pfeife oder des Nebelhorns.

Art. 45.

1. Wenn zwei auf der gleichen oder ungefähr gleichen Linie, aber in entgegengesetzter Richtung fahrende Dampfer sich kreuzen, so weicht jeder von ihnen rechts aus, so dass er den andern links vorbeifahren lässt.

2. Im Augenblick der Kreuzung müssen die beiden Schiffe mindestens fünfmal die Breite des grössern der Schiffe voneinander entfernt sein. Einige Minuten vor der Kreuzung gibt jedes der Schiffe einen kurzen Pfiff. Auf dieses Signal, das als Achtungssignal für das Personal dient, begibt sich jeder Mann an seinen Posten und bleibt dort bis nach vollzogener Kreuzung.

3. Von diesem Artikel darf keine Ausnahme gemacht werden, ausser in Fällen höherer Gewalt, wenn eines der Schiffe, aus irgendeinem Grunde, Nähe des Ufers, Fischerkähne, bei ausgesetzten Netzen, nicht nach rechts ausweichen kann.

In solchem Falle wird der Dampfer seinen Gang verlangsamen und, wenn nötig, seine Maschinen abstellen; der andere muss manövrieren, um ihm auszuweichen. Derjenige Dampfer, der nicht manövrieren kann, macht den andern hierauf aufmerksam, indem er das vorgeschriebene Alarmsignal (mehrmals zu wiederholende kurze Pfliffe, oder Töne mit dem Nebelhorn) abgibt.

Art. 46.

Wenn die Kreuzung in der Nähe eines Landungssteiges stattfindet, so kann die Entfernung auf zwei Schiffsbreiten vermindert werden; in diesem Falle verlangsamen beide Schiffe ihren Gang und nehmen ihre normale Geschwindigkeit erst nach der Kreuzung wieder auf.

Art. 47.

Ein in Fahrt befindlicher Dampfer, der auf seiner Linie einem beliebigen Schiff begegnet, muss durch die nachfolgend angeführten Signale rechtzeitig das Manöver angeben, das er ausführen wird:

- ein kurzer Pfiff: ich komme nach Steuerbord,
- zwei kurze Pfliffe: ich komme nach Backbord,
- drei kurze Pfliffe: ich fahre rückwärts,
- zwei lange Pfliffe: ich setze meine Fahrt fort.

Art. 48.

Wenn zwei auf senkrechten oder ungefähr senkrechten Linien fahrende Schiffe sich so kreuzen, dass ein Zusammenstoss zu befürchten ist, so muss derjenige Dampfer, der den andern rechts von sich gewahrt, diesem letztern die Fahrlinie freilassen, indem er in geeigneter Weise manövriert, sei es durch Ausweichen nach rechts, um hinter dem andern durchzufahren, insofern das Ufer oder andere Hinder-

nisse dies ermöglichen, oder durch Abstellen der Maschine oder auch durch Rückwärtsfahren. Er gibt das Signal, welches für das von ihm beabsichtigte Manöver vorgeschrieben ist.

Der andere Dampfer, setzt seine Fahrt fort.

Art. 49.

1. Wenn ein Schiff beobachtet, dass es sich einem andern in gefahrbringender Weise genähert hat, so muss es sofort mit seiner Signalpfeife oder dem Nebelhorn das Alarmsignal abgeben (siehe Beilage A). Dieses Alarmsignal muss sogleich vom andern Schiff wiederholt werden.

2. Wenn es sich um zwei Dampfer handelt, so muss jeder von ihnen, indem er das vorgeschriebene Signal abgibt, sofort anhalten und, wenn nötig, rückwärts fahren.

3. Wenn es sich um einen Dampfer und ein Segelschiff oder Ruderschiff handelt, so muss der Dampfer dem Segelschiff oder Ruderschiff die Fahrlinie freilassen, indem er, wenn nötig, sogar die Maschinen abstellt oder rückwärts fährt.

Art. 50.

Wenn ein Dampfer einem andern Schiff, das sich auf der gleichen Fahrlinie befindet wie er, vorfahren will, soll er zu gegebener Zeit und bevor er das nötige Manöver ausführt, folgendes Signal abgeben: ein langer Pfiff, darauffolgend ein kurzer Pfiff und ein langer Pfiff.

Das überholte Schiff muss seinen Kurs beibehalten.

Art 51.

1. Jeder Dampfer, der auf seiner Fahrlinie einem Schiff begegnet, das sich nicht frei bewegen kann (verankertes Schiff, mit dem Aussetzen oder Einziehen der Netze beschäftigtes Schiff, Segelschiff bei vollständiger Windstille, schleppender Dampfer), muss manövrieren, um ihm auszuweichen.

2. Unter allen Umständen muss ein Dampfer sich von den nicht mit festem Deck versehenen, vollbeladenen Schiffen und den schwer beladenen Ruderschiffen fernhalten.

3. Gegebenenfalls verlangsamt der Dampfer seine Fahrt, oder stellt seine Maschine ab, um die aus seinem Wellenschlag sich ergebende Gefahr abzuwenden.

Art. 52.

1. Wenn ein Schiff sich in Not befindet und von andern Schiffen oder vom Lande her Hilfe verlangt, so muss es gleichzeitig oder abwechselnd folgende Signale abgeben:

tags wird es eine quadratische rote Flagge zeigen und in kurzen Zwischenräumen lange Piffe oder Töne mit dem Nebelhorn oder der Glocke abgeben (siehe Beilage A);

nachts wird es, neben den oben angegebenen akustischen Signalen, in kurzen Zwischenräumen Blickfeuer abbrennen (siehe Art. 20, lit. o).

2. Die einem in Not befindlichen Schiff zu Hilfe eilenden Schiffe müssen das Notsignal mit dem Alarmsignal beantworten.

Art. 53.

Es ist einem jeden Schiff untersagt, sich einem in Fahrt befindlichen Dampfer zu nähern, sei es, um sich in seine Wellen zu begeben, sei es, um mit ihm in Verbindung zu treten, ausgenommen in Fällen dringender Notwendigkeit. In diesem Falle muss das betreffende Schiff das in Fahrt befindliche Schiff durch Abgabe des Alarmsignals zum voraus aufmerksam machen.

Art. 54.

1. Es ist einem jeden Schiff untersagt, während den Durchfahrtszeiten der einen öffentlichen Dienst versehenen Dampfer sich in deren gewöhnliche Fahrlinie zu begeben.

Diese Vorschrift muss hauptsächlich nachts, bei Nebelwetter oder Schneegestöber, sowie bei der Einfahrt in die Häfen, in den Häfen selbst und in der Umgebung der Landungsstege beachtet werden.

2. Wenn die Schiffe in privatem Dienst das Alarmsignal eines in öffentlichem, regelmässigem Dienst stehenden Schiffes hören, müssen sie sich von der Fahrlinie dieses Schiffes entfernen oder, wenn nötig, anhalten und dessen Durchfahrt abwarten.

3. Den Fischern ist es untersagt, ihre Netze auf den gewöhnlichen Fahrlinien der oben angeführten Dampfer, sowie in der Nähe der Landungsstege auszusetzen.

Art. 55.

Wenn zwei Segelschiffe Fahrlinien befolgen, die sie einander nähern, so dass die Gefahr eines Zusammenstosses entsteht, so muss

das eine sich von der Fahrlinie des andern nach folgenden Regeln entfernen:

- a. das Schiff, welches mit Seitenwind segelt, muss demjenigen ausweichen, welches in der Windrichtung segelt;
- b. das Schiff, welches mit gestreckten Backbordschnüren in der Windrichtung segelt, muss demjenigen ausweichen, welches mit gestreckten Steuerbordschnüren in der Windrichtung segelt;
- c. wenn die beiden Schiffe mit Seitenwind segeln, aber mit verschiedener Stellung der Schnüre, so muss dasjenige Schiff, welches den Wind von Backbord hat, demjenigen ausweichen, das ihn von Steuerbord erhält;
- d. wenn die beiden Schiffe mit Seitenwind segeln und den Wind von der gleichen Bordseite haben, so muss das vor dem Wind fahrende demjenigen ausweichen, welches unter dem Wind ist;
- e. das Schiff, das mit vollem Wind in Kielrichtung segelt, muss dem andern Schiff ausweichen.

Art. 56.

1. Dasjenige Schiff, dem ein anderes Schiff die Fahrlinie freilassen muss, muss seine eigene Fahrlinie und seine Geschwindigkeit beibehalten.

2. Wenn ein Schiff wegen Nebel oder aus irgendeinem Grunde sich so nahe bei einem andern befindet, dass ein Zusammenstoss durch das alleinige Manöver desjenigen Schiffes, das die Durchfahrt freilassen soll, nicht mehr verhindert werden kann, so muss das andere Schiff ebenfalls die nötigen Manöver ausführen, um einen Zusammenstoss zu verhindern.

Art. 57.

Jedes Schiff, das gemäss den Bestimmungen dieses Reglements die Fahrlinie einem andern Schiff freilassen muss, soll, wenn die Verhältnisse es gestatten, es vermeiden, vor dem andern durchzufahren.

Art. 58.

1. Für die Durchfahrt unter den Brücken von Melide und Bissone sind die inländischen Vorschriften der Schweiz massgebend.

2. In der See-Enge von Lavena haben bei der Durchfahrt die nach Ponte-Tresa gehenden Schiffe den Vorrang vor den von diesem Ort kommenden; die Schiffe in privatem Dienst müssen aber den einen öffentlichen Dienst ausführenden Dampfern den Durchgang stets frei lassen.

IV. Signale bei Nebelwetter.

A. Schiffe in Fahrt.

Art. 59.

Jedes bei Nebel, unsichtigem Wetter oder Schneegestöber fahrende Schiff muss von Minute zu Minute folgende Signale abgeben:

- a. Dampfer mit einer Geschwindigkeit von 15 km/st und mehr fahrend: zwei lange Pfliffe;
- b. Dampfer mit einer Geschwindigkeit von weniger als 15 km/st fahrend: ein langer Pfliff oder Ton mit dem Nebelhorn;
- c. Segelschiffe und Ruderschiffe: ein langer Ton mit dem Nebelhorn oder Pfliff mit der Taschenpfeife;
- d. Schlepper: ein langer Pfliff und zwei darauffolgende kurze Pfliffe.

B. Stillliegende, aufgefahrene oder verankerte Schiffe.

Art. 60.

Jedes stillliegende, aufgefahrene oder auf offenem Gewässer verankerte Schiff muss, vermittelt seines Signalapparates, bei den in Art. 59 angeführten atmosphärischen Verhältnissen und wenn es ihm unmöglich ist, zu manövrieren, um einem andern Schiff, das sich ihm nähert, auszuweichen, von Minute zu Minute drei lange Töne abgeben.

Art. 61.

1. Jedes bei den in Art. 59 angeführten Verhältnissen fahrende Schiff muss die nötigen Vorsichtsmassregeln treffen und allen im betreffenden Augenblick vorkommenden Verhältnissen sorgfältig Rechnung tragen.

2. Jeder Dampfer, der die Nebelsignale eines andern Schiffes hört, dessen Lage er nicht kennt, muss, soweit es die Umstände erlauben, seine Maschine abstellen, um besser hören und diese Signale besser verstehen zu können; hierauf soll er mit Vorsicht weiterfahren, bis kein Zusammenstoss mehr zu befürchten ist.

Art. 62.

1. Bei den in Art. 59 angeführten atmosphärischen Verhältnissen müssen die Kreuzungen der den öffentlichen Dienst versehenen Dampfer vorzugsweise in den Häfen oder an den Landungsstellen stattfinden. Zu diesem Zwecke müssen die Schifffahrtsunternehmen für jede Fahrplanperiode die Kreuzungsstationen bestimmen.

2. Wenn die Kreuzungen infolge ausnahmsweiser Umstände nicht in den Häfen oder an den Landungsstellen stattfinden können, so müssen die nachfolgend angeführten Bestimmungen beobachtet werden:

Wenn der Dampfer an einem Ort ankommt, an welchem gemäss Fahrplan eine Kreuzung stattfinden soll, so wird er grösste Vorsicht walten lassen, indem er seine Geschwindigkeit verlangsamt und bei Gelegenheit selbst die Maschine abstellt, um besser hören zu können.

Sobald er die Stellung des andern Schiffes erkannt und sich darüber vergewissert hat, dass es in genügender Entfernung von ihm durchfährt, gibt er das vorschriftsmässige Kreuzungssignal (siehe Art. 47) und setzt hierauf seine Fahrt mit normaler Geschwindigkeit fort.

Wenn die beiden Dampfer gegeneinander zu fahren scheinen, müssen die Maschinen sofort abgestellt und dürfen erst dann wieder in Gang gesetzt werden, wenn die gegenseitige Stellung der Schiffe genau festgelegt worden ist.

Art. 63.

Nachts sowie bei den in Art. 59 angeführten atmosphärischen Verhältnissen muss der Kapitän oder Schiffsführer eine Vorwache auf dem Deck aufstellen und das Personal des Decks und der Maschine so verteilen, dass die Überwachung gesichert ist.

Art. 64.

Die Schiffahrtsgesellschaften können obige Vorschriften durch besondere Anleitungen, die die besondern Fälle noch berücksichtigen, ergänzen. Diese Anleitungen dürfen aber niemals Bestimmungen enthalten, die denjenigen des vorstehenden Reglementes widersprechen.

Sechstes Kapitel.

Häfen und Landungsstellen.

Art. 65.

1. Jede einem öffentlichen Verkehr dienende Landungsstelle muss nachts an ihrem Ende mit einer gut sichtbaren Laterne mit starker Flamme ausgerüstet sein, die den Landungsplatz beleuchtet und gegen den See hin ein rotes, mindestens auf 2 km sichtbares Licht wirft.

2. Dieses Licht muss vom Sonnenuntergang bis zu der von der zuständigen Behörde des betreffenden Staates festgesetzten Stunde angezündet sein.

3. In der Nähe der Landungsstellen dürfen sich keine Lichter befinden, die Irrtümer in der zu befolgenden Fahrlinie verursachen könnten.

Art. 66.

Jede Landungsstelle muss mit einem besondern Instrument zur Abgabe von akustischen Signalen bei Nebelwetter versehen sein (siehe Tabelle der Signale).

Dieses Instrument soll einige Augenblicke vor der Anfahrt eines den öffentlichen Dienst versehenden Schiffes und bis zu dessen Ankunft bedient werden.

Art. 67.

Die beiden vertragschliessenden Staaten werden die nötigen Anweisungen erteilen, damit die Umgebung der Landungsstellen für die An- und Wegfahrt der einen öffentlichen Dienst ausführenden Dampfer freigehalten werden.

Art. 68.

Im Interesse der Fischerei ist es den Dampfschiffen verboten, ihre Schlacken in einer Entfernung vom Ufer auszuwerfen, wo die Tiefe weniger als fünfzig Meter beträgt.

Siebentes Kapitel.

Nautische Feste.

Art. 69.

Ohne Bewilligung der zuständigen Behörde darf kein nautisches Fest abgehalten werden.

Bei der Anordnung von solchen Festen soll alles vermieden werden, was den dem öffentlichen Verkehr dienenden Schiffen hinderlich sein könnte.

Achtes Kapitel.

Strafbestimmungen.

Art. 70.

Jede Zuwiderhandlung gegen dieses Reglement kann zu einer Klage oder zu einer Protokollaufnahme Anlass geben, welche der

Behörde desjenigen Ortes zu übermitteln sind, wo die Zuwiderhandlung stattgefunden hat.

Die Zuwiderhandlungen werden gemäss den im betreffenden Uferstaat in Kraft befindlichen Gesetzen bestraft.

Neuntes Kapitel.

Schlussbestimmungen.

Art. 71.

Die Besitzer der zu Erwerbszwecken dienenden Dampfer und die Schiffsvermieter müssen sich in den Grenzen der im betreffenden Staat bestehenden Vorschriften gegen die Folgen der Haftpflicht versichern.

Art. 72.

Im Falle, dass Schiffe ihren Einschreibehafen in einem der beiden vertragschliessenden Staaten haben, normalerweise aber in den Gewässern des andern Staates fahren und stationieren, können die zuständigen Behörden des Staates, der die Betriebsbewilligung erteilt hat, ihre Obliegenheiten betreffend die in diesem Reglement vorgesehene Überwachung und Kontrolle den zuständigen Behörden des andern Staates übertragen.

Art. 73.

Über alles, was im vorliegenden internationalen Reglement nicht behandelt ist, sind die Bestimmungen eines jeden Staates und der lokalen Behörden massgebend, insofern sie denjenigen des vorliegenden Reglementes nicht widersprechen.

Geschehen in Lugano, am 22. Oktober 1923.

E. Acton.
Antonio Crispo.
Bosio.
Luigi Stoppa.
H. Ferraris.
Capialdi.
Ing. C. Abate.
C. Nagel.

Herold.
Tarchini.
J. Fred. Stalder.
H. Wylemann.
L. Rusca.
S. Veladini.

Tabelle der Signale.

Beilage A.

Nummer des Signale	Signale	Ausführung der Signale	Artikel des Reglements	
A. Akustische Signale für die Manöver, Alarm- und Notsignale.				
1	Ankunftssignal der Dampfer	—	Ein Glockenschlag oder ein langer Pfiff	44
2	Abfahrtsignal der Dampfer	—	Ein langer Pfiff	44
3	Kursänderungssignale:			
	Ich komme nach Steuerbord	U	Ein kurzer Pfiff	} 47
	Ich komme nach Backbord	U U	Zwei kurze Piffe	
	Ich fahre nach rückwärts	U U U	Drei kurze Piffe	
	Ich setze meine Fahrt fort	— —	Zwei lange Piffe	
4	Überholungssignal, von demjenigen Schiff zu geben, das ein anderes überholen will	— U —	Ein langer, ein kurzer und ein langer Pfiff	50
5	Alarmsignal	U U U U	Wiederholte kurze Piffe oder Töne mit dem Nebelhorn	45-49 u. 52-53
6	Notsignal, zu geben, um Hilfe zu verlangen	— — — — — — — —	Lange Piffe oder Töne mit dem Nebelhorn oder der Signalglocke in kurzen Zwischenräumen u. gleichzeitig oder abwechselungsweise, tags: Zeigen einer roten Flagge, nachts: Abbrennen von Blickfeuern	} 52
B. Akustische Signale bei unsichtigem Wetter, Nebel und Schneegestöber.				
7	Dampfer mit 15 km/st und mehr fahrend	— —	Zwei lange Piffe, oder, falls keine Piffe vorhanden, Töne mit dem Nebelhorn	59
8	Dampfer mit weniger als 15 km/st fahrend	—	Ein langer Pfiff oder Ton mit dem Nebelhorn	59
9	Schlepper in Fahrt	— U U	Ein langer Pfiff mit darauf folgenden zwei kurzen Piffen	59
10	Segelschiffe u. Ruderschiffe in Fahrt	—	Ein langer Ton mit dem Nebelhorn oder Pfiff mit der Taschenpfeife	59
11	Stillliegende, aufgefahrene oder verankerte Schiffe	— — —	Drei lange Piffe, Töne mit der Sirene, dem Nebelhorn, der Glocke oder Piffe mit der Taschenpfeife	60
12	Häfen und Landungsstellen; von den Brückenwärtern zu gebendes Signal	— — — —	Vier lange Töne mit dem Nebelhorn oder viermaliges Läuten der Stationsglocke	60

Bemerkungen: Die Motorschiffe geben die Signale mit der Drückluftpfeife oder mit dem Nebelhorn. Jedes Schiff, dem ein Signal gegeben worden ist, hat dieses mit dem für das von ihm in Aussicht genommene Manöver vorgesehenen Signal zu beantworten.

Die Signale 7-11 müssen von Minute zu Minute, das Signal 12 alle zwei Minuten gegeben werden.

Ausführung der Signale: Bestimmungen betreffend die Dauer der Signale sowie der Pausen zwischen zwei Tönen und zwischen zwei zu wiederholenden Signalen: die kurzen Piffe oder Töne sollen eine Sekunde dauern, die langen Piffe oder Töne sollen fünf Sekunden dauern, die Pause zwischen zwei Signaltönen soll eine halbe Sekunde dauern, die Pause zwischen zwei zu wiederholenden Signalen soll mindestens zwei Sekunden dauern.

Tabelle der Signallichter.

Bezeichnung der Schiffe	Schiffe in Fahrt	Verankerte Schiffe	Aufgefahrene Schiffe	Artikel des Reglements
1. Dampfer	Ein weisses Licht am Bug, die beiden Seitenlichter rot und grün und ein weisses Licht achterseits (Auf den Dampfern, deren schweres Deplacement 10 Tonnen nicht übersteigt, können die Seitenlichter nebeneinander in der Längsachse des Schiffes angebracht werden.)	Ein über den ganzen Horizont sichtbares weisses Licht	Ein über den ganzen Horizont sichtbares weisses Licht	35 36 37
2. Segelschiffe	Die Seitenlichter rot und grün und ein weisses Licht achterseits	id.	id.	35 36 37
3. Ruderschiffe	Ein über den ganzen Horizont sichtbares weisses Licht	id.	id.	35 36 37
4. Schlepper	Vorn zwei oder drei übereinander angebrachte weisse Lichter, die Seitenlichter rot und grün und das weisse Licht achterseits	id.	id.	35 36 37
5. Geschleppte Schiffe	Ein über den ganzen Horizont sichtbares weisses Licht	id.	id.	35 36 37
6. Flösse	Vier weisse, über den ganzen Horizont sichtbare Lichter	Vier weisse, über den ganzen Horizont sichtbare Lichter	Vier weisse, über den ganzen Horizont sichtbare Lichter	39

Bemerkung. Die bei den Netzen verankerten Fischerboote, die mit Fischen beschäftigt sind, müssen stets eine brennende Laterne mit weissem Licht bereithalten und sie rechtzeitig zeigen, um Zusammenstösse zu verhindern (Art. 36).

Betriebsbewilligung für Schiffe im öffentlichen Dienst.

Der
 erklärt hiermit, dass das
 genannt
 eingeschrieben im Hafen von unter Nr.,
 Eigentum de
 der im Übereinkommen zwischen Italien und der Schweiz betreffend die
 Schifffahrt auf dem Langensee und dem Luganersee vorgeschriebenen Unter-
 suchung unterworfen worden ist, gemäss dem Protokoll Nr. vom
 und aufbewahrt von

es kann für den Transport von
 auf dem verwendet werden.

Das *Displacement* des Schiffes beträgt { Tonnen leer,
 „ beladen.

Die *höchstzulässige Zahl von Reisenden*, welche das Schiff befördern
 darf, beträgt

Die *höchstzulässige Belastung* ist gleich Tonnen.

Die *Wasserlinie bei voller* { die Pegel bei
Ladung geht durch { die *Unterkante* der Platten.

Das *Freibord* des Schiffes bei voller Ladung beträgt cm
 Das Schiff ist mit einem Motor von P.S. versehen

Die *Bemannung* des Schiffes soll, mit Ausnahme des Kassen- oder
 Bureaudienstes, folgende sein:

Kapitän oder Schiffsführer;	
Steuermann;	Maschinist;
Untersteuermann;	Untermaschinist;
Matrosen;	Heizer.

Kurze Beschreibung des Schiffes:

Ausrüstung:

Besondere Bemerkungen:

Besitzerwechsel:

Die vorliegende Betriebsbewilligung ist gültig, solange sich das Schiff
 in vollkommen gutem Zustande befindet und keine wesentliche Änderung
 seiner Bauart oder seiner Hauptbestandteile vorgenommen wird.

....., den 192.....

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die am 22. Oktober 1923
in Lugano unterzeichnete Übereinkunft zwischen der Schweiz und Italien zur Regelung der
Schifffahrt auf dem Langensee und dem Luganersee. (Vom 17. Dezember 1923.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1923
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	1803
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.12.1923
Date	
Data	
Seite	482-528
Page	
Pagina	
Ref. No	10 028 915

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.