

Uebereinkommen

zwischen

den Kantonen Zürich, Schwyz und St. Gallen

betreffend

die Regelung der Schifffahrt auf dem Zürichsee.

(Vom 29. Oktober 1898.)

Mit Bezugnahme auf Art. 40 der Verordnung des schweiz. Bundesrates betreffend den Bau und Betrieb von Dampfschiffen u. andern mit Motoren versehenen Schiffen auf den schweizerischen Gewässern vom 18. Februar 1896, welcher Artikel die Kantone verpflichtet, die erforderlichen Vorschriften über Fahrordnung und Schiffspolizei (einschliesslich Signal- und Hafenordnung) zu erlassen, und zwar einheitlich, wenn das gleiche Gewässer mehrere Gebiete berührt, und welcher auch die Durchführung der Bestimmungen über Fahrordnung und Schiffspolizei als Sache der Kantone erklärt,

ferner in der Absicht, auch die Segel- und Ruderschifffahrt auf dem Zürichsee möglichst einheitlich zu regeln,

haben die Kantone Zürich, Schwyz und St. Gallen nachstehende Bestimmungen vereinbart:

A. Häfen und Landungsstellen.

§ 1. Alle Häfen, Haaben, Landungsstege, Brücken- und Dammdurchlässe, welche für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind, sollen jederzeit in gutem benutzbaren Zustande erhalten werden.

§ 2. Die Eigentümer dieser Anstalten haben auch dafür zu sorgen, dass in und bei denselben die erforderlichen Einrichtungen für die ungehinderte und sichere Ein-, An-, Durch- und Abfahrt, für die Befestigung und den Schutz, sowie für die Ein- und Ausladung der Schiffe getroffen werden.

Die Regelung des Unterhaltes der Durchlässe im Seedamm bei Rapperswil bleibt, soweit derselbe nicht in der Pflicht des Eigentümers des Seedamms liegt, der besondern Vereinbarung der Kantone Zürich, Schwyz und St. Gallen vorbehalten.

§ 3. Die öffentlichen Dampfschifflandestellen und Durchlässe sind für die fahrplanmässigen Kursschiffe jederzeit frei zu halten.

Auch dürfen in nächster Nähe derselben andere Schiffe nie so aufgestellt werden, dass das An- und Abfahren der Kursdampfer zu und von den Landungsstegen oder das Passiren der Durchlässe gehemmt wird.

Die Schifflente haben sich diesbezüglich unweigerlich den Weisungen und Anordnungen des Hafens- oder Stationsaufsichtspersonals zu unterziehen.

Das Betreten der Landungsstege bei Ankunft oder Abfahrt der Dampfschiffe ist nur den Angestellten der betreffenden Gesellschaft, dem Post- und Polizeipersonal, sowie solchen Personen, welche das Schiff für die Weiterfahrt benutzen wollen, gestattet, den letztern jedoch erst, nachdem die ankommenden Reisenden ausgestiegen sind und die abgehenden vom Schiffspersonal zum Einsteigen aufgefordert wurden.

§ 4. Die Hafenköpfe, Dampfschifflandestellen und Durchlässe, die dem öffentlichen Verkehr dienen, sind bei Nachtzeit gehörig zu beleuchten und überdies mit starkem rotem Licht zu versehen.

§ 5. An allen öffentlichen Dampfschiffstegen sind bei Nebelwetter, zur Zeit der Kursfahrten, Hornsignale abzugeben.

§ 6. Kahnstationen sind für den regelmässigen Personenverkehr der Dampfschiffe nicht zulässig. Ausnahmsweise ist Kahndienst gestattet, wenn die Landungsbrücken nicht benutzt werden können (Art. 60 Ziffer 3 der Bundesverordnung vom 18. Februar 1896).

B. Ledischiffe, Dampf- und Motorenboote.

a. Bau und Ladefähigkeit, Ausrüstung und Bemannung.

§ 7. Die Untersuchung der Schiffe bezüglich ihrer Beschaffenheit, Ausrüstung, Bemannung, Tragkraft und die Anbringung der zulässigen Eintauchungslinien, sowie die Ausstellung

der Prüfungsurkunden, ist Sache der durch die Kantone zu bezeichnenden Behörden, soweit nicht diesbezügliche Bundesvorschriften vorliegen.

§ 8. Zur Untersuchung von Motorenbooten (Petrol-, Benzin-, Naphta-, Elektro-Motoren und dergleichen), welche nicht unter eidgenössischer Kontrolle stehen, ist ein Maschinentechniker beizuziehen.

§ 9. Das Gesuch um Ausstellung einer Prüfungsurkunde ist vom Eigentümer oder Führer des Schiffes schriftlich an die zuständige Behörde zu richten.

Dasselbe soll folgende Angaben enthalten:

1. Gattung des Schiffes, ob Motoren-, Schlepp- oder Ledischiff;
2. die Dimensionen des Schiffes nach Länge, Breite und Tiefe;
3. Zeit und Ort der Erbauung des Schiffes und Name des Schiffbauers;
4. die Tragkraft des Schiffes;
5. die Zahl der in Aussicht genommenen Bemannung des Schiffes.

§ 10. Der Gesuchsteller hat das zu untersuchende Schiff an den ihm bestimmten Platz zu verbringen und für die zur Vornahme der Untersuchung erforderliche Hülfeleistung zu sorgen.

Das Schiff muss leer und in allen seinen Teilen, insbesondere auch hinsichtlich der Schiffsschale, zugänglich sein.

§ 11. Auf Verlangen der Untersuchungsbehörde hat der Gesuchsteller eine Probefahrt, nötigenfalls auch eine Probelastung vorzunehmen.

§ 12. Bei der Untersuchung ist protokollarisch festzustellen:

In allen Fällen, ob das Schiff für seinen Zweck genügend stark und dauerhaft gebaut, gut abgedichtet, seiner Bestimmung entsprechend eingerichtet, sowie mit den nötigen Ausrüstungsgegenständen versehen und welche Bemannung erforderlich ist; bei eisernen Schiffen insbesondere, ob die Stärke der Quer- und Längsversteifungen, sowie der Schiffsschale genügend, ob die Vernietung und die Verstemmung der Blechnähte sorgfältig ausgeführt und das Schiff hinreichend mit wasserdichten Schotten versehen ist,

Insbesondere ist auch auf etwaige Abnutzung, begonnene Zerstörung der einzelnen Teile durch Fäulnis oder Rostbildung u. dergl. zu achten.

Bei Benzin-, Petroleum-, Ligroin-Motoren und dergleichen ist darauf zu halten, dass Explosions- und Feuersgefahr möglichst ausgeschlossen ist. Es sollen sich die Reservoirs für das Brennmaterial nicht in unmittelbarer Nähe des Motors befinden und sind die Zuleitungen hart zu löten und in entsprechender Distanz vom Motor mit Abschlüssen zu versehen.

§ 13. Für jedes untersuchte grössere Lastschiff ist eine Prüfungsurkunde auszustellen. (Formular siehe Beilage I.)

Von dieser Urkunde wird ein Doppel beim zuständigen Amte aufbewahrt.

§ 14. Nach jeder wesentlichen Veränderung oder Reparatur des Schiffes ist die Untersuchung zu wiederholen und eine entsprechende Urkunde darüber auszustellen. (Formular siehe Beilage II.)

Bei dem Gesuch auf wiederholte Untersuchung eines Schiffes ist die frühere Prüfungsurkunde vorzulegen und sind die vorgenommenen Veränderungen oder Erneuerungen anzugeben.

§ 15. Jedes Fahrzeug soll in einer von weitem lesbaren Schrift enthalten:

- den Vornamen des Eigentümers (nur mit Anfangsbuchstaben),
- den Geschlechtsnamen desselben (ganz ausgeschrieben),
- den Wohnort desselben (ganz ausgeschrieben),
- die fortlaufende Kontrollnummer, insofern der gleiche Eigentümer mehrere Schiffe besitzt.

Diese Anzeichnungen sollen bei Ledischiffen und Motorenbooten an der Aussenseite am Vorderteil oder bei letzteren an der Motorenkabine rechts und links, bei Ruderbooten, Segelyachten etc. an der Innenseite angebracht werden.

§ 16. Bei allen grössern Lastschiffen ist die Linie der grössten zulässigen Eintauchung festzusetzen.

Kein Schiff darf derart belastet werden, dass es tiefer geht als die Linie, durch welche die grösste zulässige Eintauchung bezeichnet ist.

Bei stattgefunderer Ueberladung ist in den Häfen und Landungsstellen das Auslaufen der Schiffe zu verbieten und sind die Schiffsführer anzuhalten, die Ladung bis zur gestatteten Einsenkung zu vermindern. Die Fehlbaren sind zu bestrafen.

§ 17. Die Linie der grössten zulässigen Eintauchung wird festgesetzt wie folgt:

- a) bei den zur Zeit in Betrieb stehenden Ledischiffen, sofern sie auf die ganze Schiffslänge wasserdicht angebrachte Aufbindladen von mindestens 40 cm Höhe führen, genügt ein Freibord von 3 cm;
- b) Ledischiffe, welche nach Erlass dieser Verordnung neu gebaut oder einer grössern Reparatur unterworfen werden, müssen, sofern sie ebenfalls wasserdicht angebrachte Aufbindladen von mindestens 40 cm haben, ein Freibord von 10 cm erhalten;
- c) bei Prahmen soll das Freibord 30 cm betragen;
- d) kleinere Transportschiffe, ohne wasserdicht angebrachte Aufbindladen, bedürfen eines Freibordes von 20 cm, derartige Fahrzeuge mit wasserdicht angebrachten Aufbindladen 10 cm;
- e) bei Motorenbooten, welche dem privaten Personenverkehr dienen, soll die Linie der grössten zulässigen Eintauchung wenigstens 30 cm unter dem tiefstliegenden Teil des Schiffsrandes liegen.

Die sub a) bis und mit d) vorstehend bezeichneten Dimensionen sollen an der tiefsten Stelle von der äusseren unteren Kante (dem sogenannten äusseren Brahmen) des Schiffes vertikal auf den Wasserspiegel gemessen werden.

§ 18. Die Bestimmung der, der grössten zulässigen Eintauchung entsprechenden Tragkraft geschieht entweder auf Grund eines Eichverfahrens oder nach einer Berechnung, welche von der untersuchenden Behörde auf Grund der Hauptabmessungen des Schiffes: Länge, Breite und der Höhe zwischen der Wasserlinie des leeren Schiffes und der Linie des grössten zulässigen Tiefganges vorgenommen wird.

§ 19. Bei den für den Personenverkehr bestimmten Schiffen aller Art setzt die untersuchende Behörde fest, welche grösste Zahl von Personen an Bord genommen werden darf. Diese Zahl ist an geeigneter Stelle des Schiffes anzuschreiben.

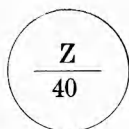
§ 20. Die Bezeichnung der grössten zulässigen Eintauchung geschieht bei Lastschiffen mit eiserner Wandung durch einen aufgemalten Strich von 50 cm Länge und 3 cm Höhe von hervortretender Farbe (weiss oder hellrot auf

dunklem, schwarz auf hellem Grunde), bei den übrigen Lastschiffen durch eine aufgeschraubte und reingehaltene Messingplatte von 30 cm Länge, 3 cm Höhe und wenigstens 5 mm Dicke.

Der untere Rand des Striches bzw. der Messingplatte muss mit der festgesetzten Linie der grössten zulässigen Eintauchung zusammenfallen.

§ 21. Die Freibordbezeichnung ist an beiden Seiten, in der Regel mittschiffs, bei privaten Personen-Motorenbooten und kleinen Privatdampfern am Vorder- und am Hinterschiff, bei nicht mit festem Deck versehenen Lastschiffen (Ledischiffen und Prahmen) da anzubringen, wo das Freibord die geringste Höhe hat.

An leicht sichtbarer Stelle sind innerhalb eines Ringes der Anfangsbuchstabe des Sitzes derjenigen Behörde, welche die Prüfungsurkunde ausstellt, und darunter die Ladefähigkeit des Schiffes in Tonnen in arabischen Ziffern anzubringen, z. B. für Zürich:



§ 22. Die Linie der grössten zulässigen Eintauchung darf erst dann bezeichnet werden, wenn das Schiff durch die Untersuchung in jeder Hinsicht tauglich befunden wurde.

§ 23. Die erstmaligen Untersuchungskosten trägt bei den ohne weiteres als diensttauglich erklärten Lastschiffen (Ledischiffen und Prahmen) ganz, bei nicht ohne weiteres als diensttauglich erklärten derartigen Schiffen und bei den Privat-Motorenbooten zur Hälfte die Aufsichtsbehörde resp. der Staat. Nachuntersuchungen geschehen zu Lasten der Gesuchsteller.

§ 24. Die Kosten für die Aufschriftstafeln, sowie für die Bezeichnung der Eintauchungslinie hat der Schiffseigentümer zu tragen.

§ 25. Als Ausrüstung eines Ledischiffes werden gefordert:

1 Mast mit vollständigem Tau- und Takelwerk, komplette Steuereinrichtung, die erforderlichen Aufbindladen (Anschlagbretter), 1 Kompass mit Beleuchtungseinrichtung, 1 weittönendes Nebelhorn (der Ton soll auf mindestens $\frac{1}{2}$ km Entfernung deutlich hörbar sein), 1 Notflagge von roter Farbe, 2 Laternen nebst Feuerzeug und 4 Lichtern von solcher Beschaffenheit bezw. Stärke, dass das weisse Licht in dunkler Nacht bei klarer Luft auf 2 km sehbar ist, 2 bis 4 Ruder, 4 Stachel, Zange, Beil, Säge, Stiften, Dichtungs- (Schopp-) Material, 4 Anbindstricke, 1 Schöpfkübel (Sasse), 2 Laden (Dille) oder 2 Rettungsringe.

Bei P r a h m e n und andern ausschliesslich für den Schleppdienst verwendeten Schiffen wird verlangt:

1 Nebelhorn, 2 Laternen, 2 Ruder, 2 Schalten, kleines Werkzeug, Schoppmaterial, 2 Anbindseile von gehöriger Stärke, genügende Schleppseile oder Ketten, 1 Pumpe, 2 Laden (Dille) oder 2 Rettungsringe.

Das Mitführen eines Ankers wird empfohlen.

Auf eisernen Schiffen müssen die nötigen Werkzeuge und Materialien vorhanden sein, um einen Leck ohne Zeitverlust bestmöglich stopfen und dichten zu können.

§ 26. Als Ausrüstung eines privaten Motorenbootes werden gefordert:

2 oder 3 Ruder, 1 oder 2 Hacken oder Schalterstangen, Seile, 2 Rettungsringe, 1 helltönendes Nebelhorn, 1 Notpumpe, 1 Schöpfkübel, 1 weisses, 1 rotes und 1 grünes Licht von entsprechender Leuchtkraft, einzeln oder in einem Gehäuse vereinigt, 1 Hecklaterne, 1 Handlaterne, Dichtungsmaterial, 1 Anker samt Seil oder Kette, 1 Kompass mit Beleuchtungseinrichtung, 1 Notflagge von roter Farbe.

§ 27. Als notwendige Bemannung werden verlangt:

Bei Ledischiffen 2 oder 3 Mann, je nach der Grösse des Schiffes und dessen Belastung;

bei kleinern Lastschiffen 1 oder 2 Mann;

bei kleinern Dampf- oder Motorenbooten, die nicht unter eidgenössischer Kontrolle stehen, und dennoch zeitweise eine Anzahl Personen an Bord haben, 1 oder 2 Mann.

Es dürfen überall nur solche Personen verwendet werden, welche im Besitze der für den Betrieb nötigen Fachkenntnisse sind.

b. Beleuchtung der Schiffe.

§ 28. Die mit Dampf- oder anderen Motoren versehenen Schiffe, welche dem gewerbsmässigen Personen- oder Gütertransport dienen (kurzweg Dampfschiffe genannt) sind nach Art. 28 der eidg. Verordnung vom 18. Februar 1896 mit folgenden Signallaternen zu versehen: 1 Vorlampe mit weissem, 2 Seitenlampen mit rotem bezw. grünem und 1 Hecklampe mit blauem Licht.

Die Seitenlichter müssen so beschaffen sein, dass sie nach vorn und nach der äussern Seite leuchten, und so angebracht werden, dass sie annähernd die Breite des Schiffes darstellen. Ausserdem müssen diese beiden Seitenlichter von der Innenbordseite mit Schirmen versehen sein, welche soweit vor den Lichtern hinausragen, dass diese nicht über den Bug von der andern Seite gesehen werden können.

Das Dampfschiff, wenn es in Fahrt ist, hat also zu führen:

Am Buge, und zwar mindestens 3,5 Meter über dem Hauptdecke, ein helles weisses Licht, an der rechten Seite ein grünes Licht, an der linken Seite ein rotes Licht, am Heck ein blaues Licht.

Unter die gleiche Bestimmung fallen die kleinern Motorenboote aller Art, nur kann bei diesen das Buglicht niedriger angebracht werden und auch mit den Seitenlichtern in einem Gehäuse vereinigt werden.

§ 29. Ledischiffe und Güterschleppschiffe haben zu führen:

Wenn sie selbständig fahren, am Bug (Grat) ein weisses Licht;

wenn sie im Anhang eines Dampfschiffes sich befinden, ausserdem noch am Heck (an der Wanne) ein weisses Licht.

Dieselbe Bestimmung gilt für geschleppte Flösse.

§ 30. In nächster Nähe der Landungsstege liegende Lastschiffe haben zur Kurszeit der Dampfboote ein helles weisses Licht aufzustecken.

§ 31. Die Lichter müssen bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang geführt werden und sollen in dunkler Nacht bei klarer Luft sichtbar sein:

Bei Dampfschiffen: das Licht am Bug auf 5 km, die Seitenlichter auf 3 km, das Hecklicht auf 0,5 km;

bei kleinern, langsamer fahrenden Dampf- und Motorbooten: das Licht am Bug 3 km, die Seitenlichter 2 km, das Hecklicht 0,5 km.;

bei Ledi- und Güterschleppschiffen: das weisse Licht auf 2 km.

c. Fahrordnung.

§ 32. Kein Schiff soll in den Kurs eines andern auf der Fahrt begriffenen Fahrzeuges einfahren, so dass es solches in seinem Laufe stört.

§ 33. Wenn zwei Dampfschiffe in entgegengesetzter Richtung sich begegnen, so hat jedes von ihnen rechts auszuweichen.

Das Ausweichen nach links ist nur gestattet, wenn wegen Untiefen oder allzugrosser Nähe des Ufers oder dritter Schiffe ein Ausweichen nach rechts nicht möglich ist.

§ 34. Wenn ein Dampfschiff die Fahrlinie eines andern zu durchschneiden hat, so sollen beide Schiffe schon auf mindestens 300 Meter vor dem Kreuzungspunkte langsam fahren und es hat dasjenige Schiff, welches durch Rechtsausweichen hinter dem andern durchfahren kann, diese Schwenkung zu vollziehen, das andere fährt geradeaus.

§ 35. Wenn ein Dampfschiff und ein Lastschiff (Ledischiff) in solcher Richtung fahren, dass für sie die Gefahr des Zusammenstosses entsteht, so muss das Dampfschiff dem Lastschiffe aus dem Wege gehen, event. anhalten.

§ 36. Jedes Dampf- oder Lastschiff, welches ein anderes Schiff überholt, ist verpflichtet, diesem letzteren auszuweichen, d. h. sich seewärts, beziehungsweise auf offenem See rechts in ausreichender Entfernung vom andern zu halten.

§ 37. Bei stürmischer Witterung haben sich die Dampfschiffe, soweit es ihnen möglich ist, von beladenen Lastschiffen derart entfernt zu halten und nötigenfalls die Maschinen abzustellen, dass für die Lastschiffe beim Vorüberfahren durch den Wellenschlag keine Gefahr entsteht.

§ 38. Jedes Dampfschiff, welches einem andern Schiffe in gefahrdrohender Weise nahekommmt, muss die Fahrgeschwindigkeit

vermindern oder, wenn nötig, stoppen und rückwärts fahren. Tritt dieser Fall bei zwei Dampfschiffen ein, so hat dasjenige, welches die Gefahr zuerst wahrnimmt, das andere durch Abgabe des Alarmsignales mit der Dampfpeife auf die drohende Gefahr aufmerksam zu machen. Das Signal soll von dem anderen Dampfschiffe sofort erwidert werden.

In gleicher Weise hat ein Dampfschiff, wenn es sich in gefahrdrohender Weise einem Ledischiff, Fischerkahn, einer Gondel u. dgl. nähert, diese Fahrzeuge durch das Alarmsignal mit der Dampfpeife auf die Gefahr aufmerksam zu machen, eventuell zu stoppen.

Das Last-(Ledi-)Schiff, sollte es die Gefahr früher bemerken, als das sich nähernde Dampfschiff, ist ebenfalls verpflichtet, durch das Alarmsignal mit dem Nebelhorn die Aufmerksamkeit des Dampfschiffes wachzurufen.

Bei Nebelwetter und Schneegestöber ist das Schleppen von Flössen untersagt.

§ 39. Sobald ein Dampfschiff die Nebelsignale eines andern Schiffes hört und aus der Richtung und Stärke derselben, sowie aus der Art der Signale hervorgeht, dass sich das andere Schiff in solcher Stellung befindet, welche ein Ausweichen erfordert, so hat es vor allem die Fahrgeschwindigkeit zu mässigen und nötigenfalls die Maschine ganz abzustellen

Erst nach erlangter Kenntnis über die gegenseitige Stellung der beiden Schiffe zu einander darf unter vorsichtigster Anwendung des Steuers und der Maschinenkraft das Ausweichmanöver durchgeführt werden.

§ 40. Die Annäherungen an die Stationen und die Wegfahrt von denselben haben die Dampfschiffe mit verringerter Kraft zu bewerkstelligen.

Ueber das Verhalten beim kursmässigen Zusammentreffen zweier oder mehrerer Dampfschiffe auf einer Station haben die Dampfschiff-Gesellschaften sich untereinander zu verständigen und entsprechende Bestimmungen in ihre Fahrordnungen aufzunehmen.

§ 41. Wenn ein Dampfschiff während der Fahrt manövrirunfähig wird, so soll dasselbe den in gefahrdrohender Weise sich nähernden Schiffen diesen Umstand durch Alarmsignale bekannt geben,

§ 42. Für die regelmässigen Dampfschiffahrten sind von den zuständigen Verwaltungen Kursvorschriften einzuführen.

§ 43. Die Dampfschiffe sind gehalten, den in Not geratenen Schiffen zu Hülfe zu eilen und dieselben wo möglich ins Schlepptau zu nehmen.

Auch andere Schiffsführer sind zu gegenseitiger Hülfeleistung in Notfällen verpflichtet, gleichviel ob sie sich auf dem See oder am Ufer befinden.

Bei Eintreten eines Unglücksfalles ist der Schiffsführer verpflichtet, hievon schleunigst benachbarte Orte und Schiffe zu benachrichtigen (Notsignale).

d. Signalordnung.

§ 44. Die einschlägigen Signale (Nebel-, Manövrir-, Alarm- und Notsignale) sind im Anhang (Beilage III) enthalten.

Dabei gelten folgende Grundsätze:

Die Nebelsignale sind von den Dampfschiffen jederzeit mit der Dampfpfeife zu geben; bei den Motorenbooten genügt zur Abgabe der Signale eines der vorgeschriebenen akustischen Signalmittel (Pfeife oder Horn).

Bei unsichtigem Wetter (Nebel, Schneegestöber u. dergl.) und zwar sowohl bei Tag als bei Nacht gibt jedes Dampfschiff in Fahrt mit seiner Dampfpfeife in der Minute mindestens drei langgezogene Piffe in gleichen Zwischenpausen.

In den Hafengebieten sind Manövrirsignale auf das Notwendigste zu beschränken.

§ 45. Jedes Lastschiff in selbständiger Fahrt muss bei unsichtigem Wetter mit dem Nebelhorn in der Minute mindestens einen langgezogenen Ton abgeben.

Diese Fahrzeuge sollen, so lange die Nebelsignale der Dampfschiffe in Hörweite sind, kurze Töne mit dem Nebelhorn in rascher Aufeinanderfolge abgeben. Letzteres hat auch von Fischerschiffen zu geschehen.

§ 46. Fahrzeuge, die geschleppt werden, haben, so lange sie sich in der Hörweite der Nebelsignale kreuzender oder begegnender Schiffe befinden, und ebenso, wenn sie sich einer anzulaufenden Hafeneinfahrt oder einer Landungsstelle nähern, in der Minute mindestens einen langgezogenen Ton mit dem Nebelhorn abzugeben.

§ 47. Bei Annäherung eines Dampfers an die Anlandestege haben in der Nähe befindliche Lastschiffe bei Nebelwetter ihren Standort mit dem Horn kundzugeben.

§ 48. Die übrigen auf dem Zürichsee verkehrenden Schiffe aller Art haben bei unsichtigem Wetter (Nebel, Schneegestöber u. dergl.) ihren Standort stets durch entsprechende Hornsignale zu markiren.

§ 49. Schwimmende Maschinen bei Wasserbauten, samt den zugehörigen Fahrzeugen, haben bei Nebel und Schneegestöber ihren Standort ebenfalls durch Hornsignale bekannt zu geben und sind bei Nacht angemessen zu beleuchten.

C. Kleinere Boote.

§ 50. Die Beaufsichtigung von kleinen Booten aller Art (Ruderschiffen, Segelyachten, kleinen Motorenbooten für den Privatgebrauch u. dergl.) ist Sache der Gemeindebehörden, welche innert dem Rahmen der allgemeinen Schifffahrtsordnung besondere sicherheitspolizeiliche Vorschriften erlassen, die der zuständigen Oberbehörde zur Genehmigung vorzulegen sind.

§ 51. Zur gewerbmässigen Verwendung von kleinern Schiffen (Gondeln, Schaluppen, Segler, Kaiks, Skiffs, Kanoes etc.) zum Personentransport bedarf es einer gemeindrätlichen Konzession.

Dieselbe darf nur an Personen erteilt werden, welche gut beleumdet und im Besitze der nötigen Fachkenntnis und der zum Gewerbebetrieb erforderlichen Gerätschaften sind.

Die nähern Konzessionsbedingungen und allfällige Gebühren werden von den Gemeindebehörden festgesetzt.

Die Konzession verpflichtet den Inhaber zur genauen Beobachtung der bestehenden schifffahrtspolizeilichen Vorschriften. Sie kann, falls diesen Vorschriften nicht oder ungenügend nachgekommen wird, durch Entscheid der zuständigen Gemeindebehörde ohne Entschädigung entzogen werden.

§ 52. Den Konzessionsinhabern werden von der Gemeinde Standorte angewiesen. An andern als den ihnen zugeteilten Orten dürfen sie nicht stationiren.

§ 53. Als Kahnführer dürfen nur körperlich geeignete, mit der Handhabung von Schiff und Geschirr vertraute, des

Schwimmens kundige, zuverlässige und unbescholtene Leute verwendet werden.

§ 54. Kein für den Personentransport bestimmtes Schiff darf dem Gebrauche übergeben werden, bevor dasselbe auf seine Seetüchtigkeit und Tragkraft durch Sachkundige, welche die Gemeindebehörden bezeichnen, untersucht und gut befunden worden ist.

Schiff und Geschirr sind stets in reinlichem, brauchbarem und sicherem Zustande zu halten.

§ 55. Bei Untersuchung der Boote ist festzustellen, ob das Schiff für seinen Zweck genügend stark und dauerhaft gebaut, gut abgedichtet und seiner Bestimmung entsprechend eingerichtet und ausgerüstet ist. Bei den durch Motoren getriebenen Booten hat überdies eine Prüfung der gesamten Maschinenanlage zu erfolgen.

§ 56. An jedem für den gewerbsmässigen Personentransport bestimmten Schiffe ist der Name des Eigentümers, die fortlaufende Nummerirung und die Tragkraft (Zahl der aufzunehmenden Personen) an leicht sichtbarer Stelle und deutlich anzubringen (vide §§ 15 u. 19 dieser Verordnung). Die Ueberlastung der Boote ist strenge untersagt.

§ 57. Das Ausleihen eines Schiffes an Betrunkene oder des Fahrens Unkundige (Kinder oder Erwachsene) ist untersagt.

Boote, deren Führung und Handhabung besondere Kenntnisse und Fertigkeiten erheischen (z. B. Kaiks, Skiffs, Kanoes, Segelyachten) dürfen nur an Sachkundige ausgemietet werden.

§ 58. Die Kahnführer sind zu gegenseitiger Hülfeleistung verpflichtet, gleichviel ob sie sich auf dem See oder am Ufer befinden.

§ 59. Segel-, Ruder-, Fischerboote u. dergl. haben des Nachts ein weisses, nach allen Seiten hell leuchtendes Licht zu führen.

§ 60. Ruderboote, Segelyachten, kleine Motorenboote u. drgl. haben den einen fahrplanmässigen Kurs ausführenden Dampfschiffen auszuweichen und dürfen weder in ihr Fahrwasser fahren noch in allzugeringer Entfernung ihre Fahrlinie durchkreuzen; ausgenommen sind die Fälle, in welchen bei starkem Wind ein rechtzeitiges Ausweichen der Segelyachten gegenüber den Dampfbooten nicht wohl möglich ist.

Segel- und Ruderschiffe aller Art sollen bei dunkler Nacht und insbesondere bei Nebelwetter oder Schneegestöber die veröffentlichte Route der Dampfschiffe möglichst meiden.

Auch sollen dieselben den an den Landungsstellen an- oder abfahrenden Dampfschiffen auf entsprechende Entfernung aus dem Wege gehen.

Das absichtliche Fahren in die durch Dampfschiffe verursachten Wellen ist strengstens untersagt.

§ 61. Für die Abhaltung nautischer Feste (Regatten, Gondelkorso u. dergl.) haben die ausführenden Organe diejenigen speziellen Vorschriften aufzustellen, welche zu einer geordneten Durchführung erforderlich sind, und dieselben der Ortspolizei zur Genehmigung vorzulegen.

D. Schlussbestimmungen.

§ 62. Die Schiffsführer sind verpflichtet, die Hafen- und Steganlagen bestmöglich zu schonen und vor Beschädigung zu schützen; ebenso hat jeder Führer eines auf der Fahrt oder im Hafen befindlichen Schiffes darauf zu achten, dass das seiner Leitung anvertraute Fahrzeug weder andere Schiffe beschädigt, noch vermöge seiner Aufstellung Beschädigungen ausgesetzt ist.

§ 63. Dem Personal von mit Dampf betriebenen Schiffen ist untersagt, die bei der Feuerung sich bildenden Schlacken während der Landung und in den Häfen in den See zu werfen.

Während der Fahrt dürfen die Schlacken nur an denjenigen Stellen ausgeworfen werden, an welchen sie den Betrieb der Fischerei nicht schädigen.

Auch dem Personal aller andern Schiffe ist untersagt, innerhalb der Häfen, Haaben, Landungsstellen oder in deren nächster Umgebung schwimmende oder sinkende Gegenstände (wie Stroh, Holz, Sand, Steinschroppen u. dergl.) auszuwerfen.

§ 64. Das gesamte Schiffsmaterial unterliegt einer jährlich mindestens einmal stattfindenden Kontrolle durch die Gemeindebehörden.

Mindestens alle drei Jahre findet von Seite der kantonalen Aufsichtsbehörden direkt oder durch einen Experten ebenfalls eine Kontrolle über den Vollzug der Vorschriften dieses Uebereinkommens in den Gemeinden statt.

Die an diesem Uebereinkommen beteiligten Kantone können diese Kontrolle auch durch ein gemeinsames Aufsichtsorgan ausüben lassen.

§ 65. Die Nichtbefolgung oder Uebertretung der Vorschriften dieses Uebereinkommens wird, sofern nicht das Strafgesetz zur Anwendung kommt, mit Busse von 1 bis 100 Franken geahndet, welche Busse im Rückfalle bis auf 150 Franken erhöht werden kann.

Kein Schiffsführer soll infolge einer gegen ihn oder gegen seine Mannschaft eingeleiteten Untersuchung, sofern es sich nur um eine *p o l i z e i l i c h* strafbare und bloss mit einer Geldstrafe zu ahndende Uebertretung handelt, an der Fortsetzung seiner Fahrt gehindert werden, wenn derselbe für Strafe, Kosten und Schadenersatz angemessene Kautionsleistung geleistet hat.

§ 66. Uebertretungen der Vorschriften betreffend die Schifffahrt im Vertragsgebiete werden ohne Rücksicht auf das Territorium, auf welchem die Uebertretung verübt wurde, von der zuständigen Behörde des Wohnortes des Fehlbaren beurteilt. Behufs nötig werdender Feststellung des Vergehens kann letztere Amtshandlungen auf dem Gebiete desjenigen Kantons vornehmen, auf dem das Vergehen verübt wurde.

§ 67. Wenn ein Bestrafter seinen Wohnsitz auf das Gebiet eines andern beteiligten Kantons verlegt, so soll das Urteil von dem letztern vollzogen werden, gleich als wenn es durch die eigenen Behörden gesprochen worden wäre.

§ 68. Die Regierungen der vertragschliessenden Kantone verpflichten sich, von allen Bestrafungen wegen Uebertretungen der Vorschriften betreffend Schifffahrt im Vertragsgebiete sich gegenseitig Mitteilung zu machen.

§ 69. Dieses Uebereinkommen tritt nach Annahme durch die beteiligten Kantone am 1. März 1899 auf die Dauer von 6 Jahren in Kraft.

Die beteiligten Kantone werden im Laufe des 6. Jahres nach dem Inkrafttreten sich darüber schlüssig machen, ob dasselbe unverändert in Kraft bleiben oder aber einer Revision unterzogen werden soll.

A n h a n g.

Beilage I.

P r ü f u n g s u r k u n d e.

Das { dem } zu
 { der }

gehörige { hölzerne } . . . schiff { genannt *)
 { eiserne } bezeichnet mit Nummer . .

von einer Ladefähigkeit von Tonnen ist in allen
 seinen Teilen und Zubehörden untersucht, mit der grössten
 zulässigen Eintauchung in nachfolgend aufgeführter Weise be-
 zeichnet und mit der in folgendem Verzeichnis angeführten Be-
 mannung und Ausrüstung versehen für die Zürichseeschifffahrt
 tauglich befunden worden.

Auf Grund dieser Urkunde darf dieses Fahrzeug zur Zürich-
 seeschifffahrt so lange benützt werden, als es sich in dem er-
 wählten Zustande befindet und bis eine wesentliche Aenderung
 oder Erneuerung wichtiger Schiffsteile vorgenommen wird.

Urkundlich unter amtlicher Vollziehung und Besiegelung.
 den ..^{ten}

Z u l ä s s i g e E i n t a u c h u n g.

Die im beladenen Zustand zulässige Eintauchung des
 Schiffes ist von jeder Seite desselben mittschiffs mit
 aufgemalten Strichen von 50 cm Länge und 3 cm Breite
 einer Messingplatte von 30 cm Länge und 3 cm Höhe *)
 bezeichnet worden.

Die Linie der grössten zulässigen Eintauchung reicht bis
 zum untern Rand der Striche bzw. Platte. Das Freibord beträgt
 hiernach (Angabe des Masses an den Stellen der Freibord-
 zeichen):

Die Höhe der wasserdicht anzubringenden Aufbindladen
 beträgt . . . em.

*) Das nicht Zutreffende ist zu streichen.

B e m a n n u n g.

Zur sichern Fahrt des Schiffes muss sich die nachbezeichnete Besatzung auf demselben befinden:
.
.

A u s r ü s t u n g.

Wenn das Schiff in Fahrt ist, müssen auf demselben vorhanden sein: (folgt Verzeichnis).

Bei zum Personenverkehr bestimmten Schiffen:

Die grösste Zahl von Personen, welche an Bord genommen werden darf, beträgt:

Beilage II.

U r k u n d e ü b e r f e r n e r e U n t e r s u c h u n g.

Das vorstehend benannte Schiff ist heute nach vorgenommener

Aenderung } auf Antrag des
Erneuerung von }

. zu
in allen seinen Teilen und Zubehörden untersucht worden.

Es hat sich ergeben, dass
.
.
.
.
.

. den ten

(Bezeichnung der Behörde und Unterschrift.)

Signalordnung für den Zürichsee. Beilage III.

1. **Nebelsignal** der Dampfschiffe in Fahrt:

In der Minute mindestens drei langgezogene Pfliffe in gleichen Zwischenpausen.

2. **Nebelsignal** der übrigen Schiffe in Fahrt ausser Hörweite von Dampfschiffsignalen:

In der Minute ein langgestreckter Ton mit dem Nebelhorn.

3. **Nebelsignal** dieser Schiffe (Motoren- und Ruderschiffe etc.) in Hörweite von Nebelsignalen der Dampfschiffe:

Kurze Töne in rascher Aufeinanderfolge mit dem Nebelhorn.

o o o o o o

4. **Nebelsignal** der Brückenwärter und Nebelwächter:

Läuten mit der Stationsglocke mit entsprechenden Zwischenpausen.

5. **Erkennungssignal:**

Zwei kurze, rasch aufeinanderfolgende Pfliffe mit der Dampfpeife.

o o

Ist von jedem Dampfschiff mit dem Erkennungssignal zu beantworten.

Dieses Signal ist auch von den Dampfschiffen vor jedem Anlanden, resp. bei Nebel zu geben, sobald das Nebelsignal einer Landungsstation vernommen wird.

6. **Abfahrtssignal** der Dampfschiffe:

Ein kurzer Pfliff o.

Ist vor jeder Abfahrt zu geben.

7. **Kursänderungssignal nach rechts:** (Ich richte meinen Kurs nach rechts:)

Ein langer Pfliff. ———

8. **Kursänderungssignal nach links:** (Ich richte meinen Kurs nach links:)

Zwei lange Pfliffe. ——— ———

9. **Signal für Halt und Rückwärts:** (Ich stoppe oder ich gehe zurück:)

Ein langgezogener, ein kurzer und ein langgezogener Pfliff.

o

10. **Alarmsignal:**

Kurze, rasch aufeinanderfolgende Pfliffe in einfacher Reihenfolge (bei Dampfschiffen), bzw. Töne mit dem Nebelhorn (bei anderen Schiffen).

o o o o o o o

Ist mit dem gleichen Signal mit Dampfpeife bzw. Nebelhorn zu beantworten.

11. **Notsignal:**

Kurze, rasch aufeinanderfolgende Pfliffe oder Glockenschläge in mehrfacher Reihenfolge (bei Dampfschiffen) oder Töne mit dem Nebelhorn (bei andern Schiffen). Eventuell Abfeuern von Kanonenschüssen.

Ist zu geben um Hülfe zu verlangen, wenn das eigene Schiff in Gefahr ist.

Vorstehendes Uebereinkommen (nebst Anhang) wurde in heutiger Schlusskonferenz bereinigt und soll nunmehr zur Genehmigung an die zuständigen Kantonsbehörden weitergeleitet werden.

Zürich, den 29. Oktober 1898.

Der Delegirte des Kantons Zürich:
N ä g e l i, Regierungsrat.

Der Delegirte des Kantons Schwyz:
V. S c h w a n d e r, Regierungsrat.

Der Delegirte des Kantons St. Gallen:
J. K e e l, Regierungsrat.

Vorstehendes Uebereinkommen wurde vom Regierungsrate des Kantons Zürich am 24. November 1898 und vom Kantonsrate am 27. Dezember 1898 angenommen mit dem Vorbehalte der Annahme desselben in der Volksabstimmung.

Zürich, den 29. Dezember 1898.

Im Namen des Regierungsrates:

Der Präsident:
N ä g e l i.

Der Staatsschreiber:
S t ü s s i.

Vorstehendes Uebereinkommen wurde vom Regierungsrate des Kantons Schwyz am 8. November 1898, und vom Kantonsrate am 30. November 1898 mit dem Vorbehalte des fakultativen

334 Uebereinkommen zwischen den Kantonen Zürich, Schwyz und
St. Gallen betr. Regelung der Schifffahrt auf dem Zürichsee.

Referendums angenommen, von welch letzterem aber kein Ge-
brauch gemacht worden ist.

Schwyz, den 10. Februar 1899.

Namens des Regierungsrates:

Der Landammann:

R. von Reding-Biberegg.

Der Kanzleidirektor:

M. Ochsner.

Vorstehendes Uebereinkommen wurde am 5. November 1898
vom Regierungsrate und am 21. November 1898 vom Grossen
Rate des Kantons St. Gallen genehmigt und ist damit laut
Art. 55 Ziff. 6 der Kantonsverfassung vom 16. November 1890,
unter Vorbehalt der Guttheissung desselben durch die ver-
fassungsmässigen Instanzen der Kantone Zürich und Schwyz,
für den Kanton St. Gallen in Rechtskraft getreten.

St. Gallen, den 24. Februar 1899.

Der Landammann:

Ruckstuhl.

Im Namen des Regierungsrates:

Der Staatsschreiber:

Müller.
