

Der Reichsfahrer ist berechtigt, zu jeder Zeit unter den im Artikel 22 (letzter Absatz) näher festgelegten Bedingungen eine Veränderung des bestehenden Fahrplans anzuordnen. Die angeordnete Veränderung ist dem Unternehmer mindestens drei Monate vor dem Zeitpunkt, zu welchem sie in Kraft treten soll, schriftlich mitzuteilen.

Artikel 5.

Kebere als die schiffplandmäßigen Häfen dürfen, vorbehaltlich beizubehaltender Genehmigung des Reichsfahrers, von den Dampfern nicht angehalten werden. Sind letztere in Folge schlechten Wetters oder eines anderen Umstandes, welcher der Anwendung der gehörigen Sorgfalt nicht zu vermeiden war, gezwungen, dem Fahrplan zuwider einer Notthafen anzukommen, so ist die gesetzlich vorgeschriebene Verankerung, falls sie im Auslande zu bewirken ist, wenn thunlich, vor dem deutschen Konsul oder der sonst zuständigen deutschen Behörde abzugeben.

Artikel 6.

Zur Ausübung der Fahrten auf der Hauptlinie sind mindestens vier neue Dampfer, mit einem Rauminhalt von nicht unter 2200 Registertons brutto ein jeder, und für die Fahrten auf den beiden Nebenlinien mindestens zwei neue Dampfer mit einem Rauminhalt von je wenigstens 500 Registertons brutto einzustellen. Derselben dürfen in ihrer Konstruktion und Einrichtung, namentlich in Bezug auf Sicherheit und Bequemlichkeit für die Reisenden, sowie auch hinsichtlich der Verpflegung, bei auf den bestehenden Linien verkehrenden Postdampfern nicht nachstehen.

Die Dampfer sollen, abgesehen von den für die Schiffsbefahrung und den zur Aufnahme der Post und deren etwaige Begleiter bestimmten Mannschaften, Einrichtungen zur Verödierung von Passagieren verschiedener Klassen haben. Die Räume für die Passagiere müssen in allen Klassen — abgesehen von Deckpassagieren — mit Schlafeinrichtungen und mit den sonst notwendigen Gegenständen ausgestattet sein.

Am Bord der Dampfer der Hauptlinie soll sich ein in Deutschland approbierter Arzt befinden.

Die Dampfer müssen durch Uebersicht in so viel wasserdichte Abtheilungen getheilt sein, daß auch beim Vollaufen von zwei mittleren Abtheilungen ein Sinken des Schiffes nicht erfolgt. Die Uebersicht ist dieser Bedingung entsprechend hoch genug zu liegen; das niedere Schott (Kollisionschott) darf keine Oeffnung haben; die Oeffnungen in den übrigen Schotten müssen leicht und sicher von Oberbord aus geschlossen werden können.

Ferner müssen Rettungsboote und Rettungsmittel in gehöriger Anzahl und Schutzumgübel in einer der Weisheit zu Passagieren und Mannschaften mindestens gleichen Anzahl sich am Bord eines jeden Schiffes befinden.

Artikel 7.

Die in die Fahrt eingehenden Dampfer müssen vor ihrer Einstellung durch vom Reichsfahrer zu ernennende Sachverständige geprüft und als den Anforderungen entsprechend anerkannt sein.

Der Reichsfahrer ist ermächtigt, diese Prüfung während der Vertragsdauer jederzeit wiederholen zu lassen und auf Grund des Ergebnisses ein Schiff für ungeeignet zu erklären. In solchen Fällen ist der Unternehmer verpflichtet, binnen der ihm gestellten Frist das Schiff zurückzugeben und durch ein anderes, geeignetes zu ersetzen.

Die in die Fahrt eingehenden Dampfer dürfen ohne Genehmigung des Reichsfahrers zu Fahrten auf anderen, als den in diesem Vertrage bezeichneten Linien nicht verwendet werden.

Artikel 8.

Die besagte Inbetriebsetzung der Linien neu zu erbauender, sowie alle nach Eröffnung der Linien einzustellenden Dampfer müssen auf deutschen Werften und thauschiff unter Verwendung deutschen Materials nach den vom Reichsfahrer zu genehmigenden Plänen gebaut werden. Die Schiffe sind zur höchsten Klasse beim Germanischen Lloyd zu registriren.

Die an den Dampfern vorzunehmenden größeren Instandsetzungen müssen, soweit thunlich, ebenfalls auf deutschen Werften zur Ausföhrung gelangen.

Der Kohlenbedarf für die Dampfer ist, soweit die Einnahme desselben in deutschen Häfen oder in dem angrenzenden niederländischen oder belgischen Hafen erfolgt, durch deutschen Probakt zu decken. Abweichungen hiervon sind nur mit Genehmigung des Reichsfahrers zulässig.