

| Tag | Inhalt: | Seite |
|-----------|--|-------|
| 30. 4. 50 | Verordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße und über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen | 371 |

Verordnung

über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße und über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen.

Vom 30. April 1950.

Auf Grund der §§ 1 und 3 des Gesetzes über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße und über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen vom 21. Juni 1949 (WiGBL. S. 91) in Verbindung mit Artikel 129 Absatz 1 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Arbeit und im Einvernehmen mit den Landesregierungen von Hessen, Württemberg-Baden und Nordrhein-Westfalen für den Bereich des früheren Vereinigten Wirtschaftsgebietes verordnet:

§ 1

Die Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße sowie die internationalen Vorschriften über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen werden in der Fassung der dieser Verordnung beigefügten Anlagen 1 und 2 auf den zum früheren Vereinigten Wirtschaftsgebiet gehörenden Rheinstrecken in Kraft gesetzt.

§ 2

(1) Gemäß Artikel 3 der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße (Anlage 1) werden Schiffsuntersuchungskommissionen bei den Wasser- und Schiffsämtern Mannheim, Heilbronn, Würzburg, Frankfurt/Main, Köln und Duisburg gebildet.

(2) Die bei den Wasser- und Schiffsämtern Mannheim, Heilbronn, Würzburg und Frankfurt/Main bereits bestehenden Schiffsuntersuchungskommissionen setzen ihre Tätigkeit als Untersuchungskommissionen im Sinne des Absatzes 1 fort. Die Schiffsuntersuchungskommissionen bei den Wasser- und Schiffsämtern Köln und Duisburg nehmen ihre Tätigkeit innerhalb von zwei Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung auf.

(3) Die Schiffsuntersuchungskommissionen bei den Hafenverwaltungen in Köln, Düsseldorf, Duisburg und Duisburg-Ruhrort werden mit Wirkung von dem Tage aufgehoben, an dem die Schiffsuntersuchungskommissionen bei den Wasser- und Schiffsämtern in Köln und Duisburg ihre Tätigkeit aufnehmen.

(4) Vorsitzender der Schiffsuntersuchungskommission ist der Leiter des Wasser- und Schiffsamtes. Die Mitglieder der Schiffsuntersuchungskommission und ihre Stellvertreter werden von der zuständigen Wasser- und Schiffsamtsdirektion ernannt.

§ 3

Die gemäß Artikel 54 der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße zu erhebenden Gebühren werden nach der als Anlage 3 beigefügten Gebührenordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße festgesetzt.

§ 4

Zuständige Behörde im Sinne der Artikel 48 und 49 der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße ist das Wasser- und Schiffsamt, in dessen Bezirk das Floß zusammengesetzt wird. Zuständig für die Erteilung des Sonderzeugnisses gemäß Artikel 17 Ziffer 1 der internationalen Vorschriften über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen ist das Wasser- und Schiffsamt Duisburg.

§ 5

(1) Mit dem Tage, an dem die internationalen Vorschriften über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf dem Rhein in Kraft treten, sind im Bereich des früheren Vereinigten Wirtschaftsgebietes die Bestimmungen über die Beförderung von Petroleum und dessen Destillationsprodukten in Kastenschiffen auf dem Rhein, erlassen in

Baden durch Bekanntmachung des Ministers des Innern vom 18. März 1905 (Badisches Gesetz- und Verordnungsblatt S. 106),

Hessen durch Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 4. November 1909 (Reg. Bl. S. 263),

Preußen durch Polizeiverordnung des Ministers für Handel und Gewerbe vom 10. März 1905 (Amtsbl. Wiesbaden S. 120
Amtsbl. Köln S. 81
Amtsbl. Düsseldorf S. 115),

mit allen dazu ergangenen Nachträgen, Ergänzungen und Änderungen nicht mehr anzuwenden.

(2) Die Bestimmungen über die Beförderung gefährlicher, nicht zu den Sprengstoffen gehörender Gegenstände auf dem Rhein, erlassen in

Baden durch Bekanntmachung des Ministers des Innern vom 9. Oktober 1902 (Badisches Gesetz- und Verordnungsblatt S. 338),

Hessen durch Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 27. Februar 1903 (Reg. Bl. S. 67) und vom 22. November 1905 (Reg. Bl. S. 316),

Preußen durch Polizeiverordnung der Regierungspräsidenten

in Wiesbaden vom 9. November 1902 (Amtsbl. Wiesbaden S. 576),

in Köln vom 11. November 1902 (Amtsbl. Köln S. 337),

in Düsseldorf vom 27. Oktober 1902 (Amtsbl. Düsseldorf S. 465),

werden dahin geändert, daß sie keine Anwendung mehr finden auf

a) Rohöle und deren Destillationsprodukte,

b) alle brennbaren Produkte, die aus Teerölen gewonnen werden,

deren Flammpunkt unter oder gleich 100° C bei einem Barometerstand von 760 mm Quecksilbersäule ist, jedoch mit Ausnahme von brennbaren Flüssigkeiten, die in irgendeinem Verhältnis mit Wasser mischbar sind.

§ 6

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Bonn, den 30. April 1950.

Der Bundesminister für Verkehr
Dr. Seebohm.

Anlage 1

Inhaltsverzeichnis siehe am Schluß der Anlage.

Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße.

Artikel 1

Sachlicher Geltungsbereich.

Diese Ordnung über die Erteilung des in Art. 22 der revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 vorgeschriebenen und in § 9 Ziff. 2 der Schifffahrtspolizeiverordnung für das deutsche Rheinstromgebiet vom 18. Januar 1939 erwähnten Schiffsattestes findet Anwendung

1. auf Fahrzeuge folgender Art, mit Ausnahme der Fährschiffe:

- a) See- und Binnenschiffe mit einer Tragfähigkeit von 15 und mehr Tonnen oder, soweit es sich nicht um Fahrzeuge handelt, die zur Güterbeförderung bestimmt sind, mit einer Wasserverdrängung von 15 und mehr Tonnen,
- b) alle See- und Binnenschiffe, die zum Schleppen verwendet werden (Schlepper),
- c) alle schwimmenden Geräte mit mechanischen Vorrichtungen, wie Baggermaschinen, Krane, Hebezeuge, Rammen;

2. auf Flöße.

TEIL I

Fahrzeuge.

Abschnitt 1

Verfahren.

Artikel 2

Schiffsattest.

1. Die in Art. 1 genannten Fahrzeuge müssen ein Schiffsattest besitzen.
2. Andere Fahrzeuge können auf Verlangen des Schiffseigners ein Schiffsattest erhalten.
3. Das Schiffsattest wird nach einer Untersuchung des Fahrzeuges von einer Untersuchungskommission ausgestellt.

Artikel 3

Untersuchungskommissionen.

1. Untersuchungskommissionen werden an geeigneten Hafenplätzen eingesetzt. Die Kommissionen unterstehen der Aufsicht der mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung betrauten Behörden.
2. Die Untersuchungskommissionen bestehen aus einem Vorsitzenden, der den Geschäftsgang leitet, und aus vereidigten Sachverständigen. Als Sachverständige sind in jede Kommission zu berufen:
 - a) ein Hafenbeamter oder ein Beamter der staatlichen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung;
 - b) Schiffbaukundige und Sachverständige, die mit dem Bau von Maschinen oder Motoren zum Antrieb von Schiffen vertraut sind;
 - c) ein oder mehrere Schiffer mit Rheinschifferpatent.

Für jeden als Mitglied einer Kommission bestimmten Sachverständigen wird ein vereidigter Stellvertreter bestellt.
3. Die Schiffseigner können sich nach Wahl, ohne Rücksicht auf die Nationalität des Fahrzeuges, an jede der bestehenden Untersuchungskommissionen wenden.

Artikel 4

Seeschiffe.

1. Bei Fahrzeugen, die zur Ausübung der See- oder Küstenfahrt zugelassen sind (Seeschiffe), wird das Schiffsattest, wenn sie ein solches nicht besitzen, durch ein von einer Behörde oder einer anerkannten Körperschaft ausgestelltes Zeugnis ersetzt, das ihre Tauglichkeit zur See- oder Küstenfahrt bestätigt, unter der Bedingung, daß die Anzahl und das Gewicht ihrer Anker den Angaben der Anlage E entsprechen. Von dieser Bedingung sind bis 31. Dezember 1967 befreit die Seeschiffe, die vor Inkraftsetzung dieser Ordnung schon in Betrieb waren.
2. Bei seegehenden, einem Mitglied eines anerkannten Vereins gehörenden Sportfahrzeugen wird das Schiffsattest, wenn sie ein solches nicht besitzen, durch eine Fahrtauglichkeitsbescheinigung ihres Vereins oder einer hierfür zuständigen amtlichen Stelle ersetzt.

Artikel 5

Anmeldung.

Zur Erlangung des Schiffsattestes hat der Schiffseigner oder sein Vertreter der Untersuchungskommission eine von ihm unterschriebene Anmeldung nach dem Muster Anlage A vorzulegen. Der Anmeldung sind die im Muster aufgeführten Urkunden beizufügen.

Artikel 6

Vorführung des Fahrzeugs
zur ersten Untersuchung.

1. Der Schiffseigner oder sein Vertreter hat das Fahrzeug zur Untersuchung unbefrachtet, gereinigt und ausgerüstet vorzuführen. Er hat bei der Untersuchung die erforderliche Hilfe zu leisten und auf Verlangen einen starken Nachen mit zwei Mann zur Verfügung zu stellen.
2. Der Schiffseigner hat Probefahrten zu machen, wenn die Untersuchungskommission dies aus besonderen Gründen verlangt.

Artikel 7

Ausstellung des Schiffsattestes.

1. Wird das Fahrzeug als fahrtauglich und vollausrüstet befunden, so erteilt die Untersuchungskommission das Schiffsattest nach dem Muster Anlage B. Sie hat Abschrift aller Atteste, die sie ausgestellt hat, aufzubewahren.
2. Lehnt die Untersuchungskommission die Erteilung des Attestes ab, so hat sie dies dem Antragsteller unter Angabe der Gründe mitzuteilen.
3. Bei Tankschiffen, die zur Beförderung derjenigen brennbaren Flüssigkeiten bestimmt sind, die in Art. 1 der dem Haager Abkommen über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen vom 1. Februar 1939 beigefügten Vorschriften genannt sind, muß das Schiffszeugnis, um gültig zu sein, mit dem in Art. 18 der Vorschriften vorgesehenen Vermerk versehen sein.

Artikel 8

Gültigkeitsdauer des Schiffsattestes.

1. Die Gültigkeitsdauer der nach den Vorschriften dieser Ordnung ausgestellten Schiffsatteste beträgt bei Neubauten:
 - a) für Fahrgastschiffe 5 Jahre,
 - b) für Tankschiffe 4 Jahre,
 - c) für andere Fahrzeuge mit eigener Triebkraft 12 Jahre,
 - d) für andere Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft 20 Jahre.
2. Für Fahrzeuge, die vor der ersten Untersuchung schon in Betrieb gewesen sind, wird, unbeschadet der Bestimmungen von Art. 52, die Gültigkeitsdauer von der Untersuchungskommission in jedem einzelnen Fall je nach dem Ergebnis der Untersuchung festgestellt und beträgt:
 - a) für Fahrgastschiffe 3 bis 5 Jahre,
 - b) für Tankschiffe 2 bis 4 Jahre,
 - c) für andere Fahrzeuge mit eigener Triebkraft 6 bis 12 Jahre,

d) für andere Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft 10 bis 20 Jahre.

3. Zur Anwendung der Ziffern 1 und 2 dieses Artikels werden Tankschiffe, die zur Beförderung von Flüssigkeiten bestimmt sind, deren Flammpunkt höher als 100° C liegt und die nicht zu den gefährlichen Gütern gehören, den anderen Fahrzeugen mit oder ohne eigene Triebkraft, je nach Lage des Falles, gleichgestellt.

Artikel 9

Änderung des Schiffsattestes.

1. Mit Ausnahme der in den Artikeln 10, 11, 12, 16 und 52 vorgesehenen Eintragungen kann eine Änderung des Schiffsattestes nur durch die Untersuchungskommission, die das Attest ausgestellt hat, vorgenommen werden.
2. Jede Namensänderung, jeder Eigentumswechsel und jede neue Eichung ist zwecks Änderung des Schiffsattestes der Untersuchungskommission, die das Attest ausgestellt hat, mitzuteilen.

Artikel 10

Sonderuntersuchung.

Nach jeder wesentlichen Veränderung oder Instandsetzung, die auf die Festigkeit des Baues oder die besonderen Merkmale des Fahrzeugs einen Einfluß hat, muß das Fahrzeug, ehe es wieder in Fahrt gesetzt wird, einer Untersuchungskommission zur Sonderuntersuchung vorgeführt werden. Diese kann bei dieser Gelegenheit die Gültigkeitsdauer des Schiffsattestes gemäß Art. 11 Ziff. 2 und 3 verlängern. Sie vermerkt in dem Attest das Ergebnis ihrer Untersuchung und gibt der Untersuchungskommission, die das Attest ausgestellt hat, Abschrift davon.

Artikel 11

Nachuntersuchung.

1. Vor Ablauf der Gültigkeit eines Schiffsattestes muß das Fahrzeug zwecks Verlängerung der Gültigkeit des Schiffsattestes einer Untersuchungskommission zur Nachuntersuchung vorgeführt werden.
2. Ausnahmsweise kann das Schiffsattest auf begründeten Antrag durch die Untersuchungskommission, die das Attest erteilt hat, bis zu höchstens 6 Monaten verlängert werden.
Diese Bewilligung wird schriftlich erteilt und muß sich an Bord des Fahrzeugs befinden.
3. Je nach dem Ergebnis der Nachuntersuchung wird die Gültigkeitsdauer des Schiffsattestes, vom Zeitpunkt dieser Nachuntersuchung ab gerechnet, verlängert:
 - a) für Fahrgastschiffe um 3 bis 5 Jahre,
 - b) für Tankschiffe um 2 bis 4 Jahre,
 - c) für andere Fahrzeuge mit eigener Triebkraft um 6 bis 12 Jahre,
 - d) für andere Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft um 10 bis 20 Jahre.
4. Die Verlängerung der Gültigkeit wird im Schiffsattest vermerkt und ist der Untersuchungskommission, die das Attest ausgestellt hat, mitzuteilen.

5. Zur Anwendung der Ziff. 3 dieses Artikels werden Tankschiffe, die zur Beförderung von brennbaren Flüssigkeiten bestimmt sind, deren Flammpunkt höher als 100° C liegt und die nicht zu den gefährlichen Gütern gehören, den anderen Fahrzeugen mit oder ohne eigene Triebkraft, je nach Lage des Falles, gleichgestellt.

Artikel 12

Untersuchung auf Antrag des Schiffseigners.

1. Auch wenn eine Pflicht zur Sonderuntersuchung (Art. 10) oder zur Nachuntersuchung (Art. 11) nicht vorliegt, kann der Eigentümer eines Fahrzeugs oder sein Vertreter eine neue Untersuchung durch eine Untersuchungskommission verlangen.
2. Dem Schiffseigner oder seinem Vertreter wird auf Antrag ein neues Schiffsattest ausgestellt. In diesem Falle wird das alte Attest eingezogen und mit einem Ungültigkeitsvermerk versehen. Das neue Attest muß einen Hinweis auf das alte Attest enthalten.
3. Wird kein neues Attest ausgestellt, so vermerkt die Untersuchungskommission das Ergebnis der Untersuchung im bestehenden Attest und teilt dies der Behörde mit, die das Attest ausgestellt hat.

Artikel 13

Vorführung des Fahrzeugs zu nachträglichen Untersuchungen.

1. Für die Untersuchungen in den Fällen der Art. 10 bis 12 gelten die Vorschriften des Art. 6.
2. Wenn besondere Gründe vorliegen, kann die Untersuchungskommission die Untersuchung auf Helling verlangen.

Artikel 14

Untersuchung von Amts wegen.

1. Wenn ernste Gründe zu der Annahme berechtigen, daß ein Fahrzeug nicht mehr fahrtauglich ist, so kann die mit der Aufsicht über die Durchführung der Rheinschiffahrtpolizeiverordnung beauftragte Behörde die Untersuchung des Fahrzeugs durch eine Untersuchungskommission veranlassen.
2. Der Schiffseigner trägt nur dann die Kosten der Untersuchung, wenn sich die Annahme der in Ziff. 1 dieses Artikels genannten Behörde bestätigt.
3. Die weitergehenden, auf §§ 9 und 103 der Rheinschiffahrtpolizeiverordnung beruhenden Befugnisse der mit der Durchführung der Rheinschiffahrtpolizeiverordnung beauftragten Behörde werden hierdurch nicht berührt.

Artikel 15

Befreiung von der Untersuchung.

Die Untersuchungskommission kann von den in dieser Ordnung vorgesehenen Untersuchungen eines Fahrzeugs ganz oder teilweise absehen, soweit aus einer Bescheinigung einer durch die Regierungen der Staaten, die Untersuchungskommissionen errichtet haben, anerkannten Körperschaft¹⁾ ersichtlich ist, daß das Fahrzeug den Vorschriften der Art. 21 bis 35 dieser Ordnung entspricht.

¹⁾ Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt wird regelmäßig eine Liste der anerkannten Körperschaften bekanntgeben.

Artikel 16

Zurückbehalten und Einziehen des Attestes.

1. In den Fällen der Art. 10, 11 und 14 kann die Untersuchungskommission das Schiffsattest zurückbehalten, bis die festgestellten Mängel des Fahrzeugs beseitigt sind.

Doch kann auf Antrag des Schiffseigners oder seines Vertreters die Untersuchungskommission die Bedingungen festsetzen, unter denen das Fahrzeug noch eine Fahrt ausführen darf. Sie vermerkt diese im Schiffsattest und gibt Abschrift dieses Vermerks der Untersuchungskommission, welche das Attest ausgestellt hat.

2. Abgesehen vom Falle des Art. 12 kann das Schiffsattest nur von der Untersuchungskommission eingezogen werden, die es ausgestellt hat, und nur für den Fall, daß der Zustand des Fahrzeugs oder seiner Ausrüstung die Sicherheit der Schifffahrt gefährdet.

Artikel 17

Duplikate.

1. Der Verlust eines Schiffsattestes muß der Untersuchungskommission, die es ausgestellt hat, gemeldet werden. Diese kann ein Duplikat des Attestes ausstellen oder eine neue Untersuchung des Fahrzeugs verlangen. Auf dem neuen Attest wird vermerkt, daß das alte Attest verlorengegangen und ungültig ist.
2. Ist ein Schiffsattest unleserlich oder sonst unbrauchbar geworden, so hat der Schiffseigner oder sein Vertreter das Attest der Untersuchungskommission, die es erteilt hat, zur Ausstellung eines Duplikates zurückzugeben.

Artikel 18

Ungültige Atteste.

Ungültig gewordene oder gemäß Art. 12 Ziff. 2 eingezogene Schiffsatteste sind an die Untersuchungskommission zurückzugeben, die sie ausgestellt hat.

Artikel 19

Verzeichnis der Atteste.

Die Untersuchungskommissionen erteilen die Schiffsatteste in laufender Nummernfolge. Sie vermerken die Erteilung in einem Verzeichnis, das mindestens die Angaben von Anlage C enthalten muß sowie die Vermerke über Änderungen, Erneuerungen und Ungültigkeitserklärungen.

Artikel 20

Auskünfte.

Personen, die ein wohlbegründetes Interesse nachweisen, können Einsicht in das Attest eines Fahrzeugs nehmen und auf ihre Kosten beglaubigte Abschriften der Schiffsatteste oder Auszüge aus diesen bei der Untersuchungskommission erhalten

A b s c h n i t t 2

Bau und Ausrüstung.

Artikel 21

Bau der Fahrzeuge im allgemeinen.

Alle Fahrzeuge müssen folgenden Anforderungen genügen:

1. Das Fahrzeug muß wasserdicht, widerstandsfähig und so gebaut sein, daß es eine hinreichende Stabilität aufweist. Die Steuereinrichtung muß zuverlässig sein.

2. Fahrzeuge aus Metall müssen mit wasserdichten Querwänden (Schotten) versehen sein. Jeder durch solche Schotten begrenzte Raum muß für sich jederzeit lenzbar sein.

Diese Querwände können Durchlaßöffnungen haben, deren Gesamtfläche 100 cm² für eine Wand nicht überschreiten darf, vorausgesetzt, daß sie mit Absperrvorrichtungen versehen sind, welche unter jeder Bedingung eine sichere Handhabung gewährleisten und von Deck aus bedient werden können.

3. Die Einrichtungen zum Wassereintritt oder -austritt müssen so angelegt sein, daß sie jeden zufälligen oder unbeabsichtigten Eintritt von Wasser ausschließen.

4. Die Wohnräume für die Besatzung müssen den Anforderungen der Gesundheit und Sicherheit genügen.

5. Zur Verhütung von Unfällen müssen Sicherheitsvorrichtungen an in Bewegung befindlichen Teilen oder an Öffnungen im Deck vorhanden sein.

Artikel 22

Konstruktion der Fahrzeuge mit eigener Triebkraft.

Neben den Vorschriften des Art. 21 müssen alle Fahrzeuge mit eigener Triebkraft noch folgenden Anforderungen genügen:

1. Die Antriebseinrichtung muß rasch gestoppt und umgesteuert werden können.

2. Die Antriebsmaschinen und ihr Zubehör, die Dampfkessel und Sauggasanlagen und ihr Zubehör sowie die Kohlenbunker oder Brennstoffbehälter müssen so angelegt sein, daß jede Gefahr einer Explosion, eines Brandes oder einer Vergiftung vermieden wird. Die Maschinen und ihr Zubehör müssen so eingebaut sein, daß ihr Betrieb keinen nachteiligen Einfluß auf das Fahrzeug ausübt. Nicht mit dem Schiffskörper eine Einheit bildende Brennstoffbehälter müssen so befestigt sein, daß sie ihre Lage nicht verändern können; sie dürfen mit keinem ihrer Teile zur Verstärkung des Schiffskörpers herangezogen werden.

3. Die Räume, in denen sich die Antriebsmaschinen, Dampfkessel oder Sauggasanlagen befinden, müssen groß genug sein, um die Bedienung und die laufende Instandhaltung dieser Anlagen und alle für die Brennstoffzufuhr nötigen Vorrichtungen leicht und ohne Gefahr zu gestatten. Diese Räume müssen Böden aus Metall, aus Beton oder aus Steinfliesen haben und von den übrigen Räumen durch eingebaute, wasserdichte Schotten aus Metall getrennt sein. Liegt der Flammpunkt

des Treibstoffs unter 30° C, so muß die Decke aus feuerfestem Stoff sein. Die Bilgen dieser Räume dürfen mit den anderen Räumen keine Verbindung haben und müssen für sich lenzbar sein. Bei Fahrzeugen aus Holz können die Böden und Querwände dieser Räume aus Holz sein. Doch sind der Boden und, falls der Flammpunkt des Treibstoffs unter 30° C liegt, die Schotten, Bordwände und die Decke feuerfest zu bekleiden.

Diese Räume müssen sich gut lüften lassen; insbesondere muß jede Ansammlung entzündbarer oder schädlicher Gase vermieden werden, und durch die Maschinen entwickelter Rauch muß schnell abziehen können.

Diese Räume sollen durch Oberlichter oder Seitenfenster erhellt werden, um soweit wie möglich die Notwendigkeit einer künstlichen Beleuchtung tagsüber zu vermeiden. Die in diese Räume führenden Leitern und Treppen müssen aus Metall und bequem und sicher zu benutzen sein.

4. Wenn die Antriebsmaschinen nicht von Deck aus gesteuert werden können, so muß eine zuverlässige Befehlsübermittlung zwischen dem Steuerstand und den Maschinenräumen vorhanden sein.

5. Bei Schleppern müssen außerdem die Einrichtungen zum Befestigen und Losmachen der Schlepptrassen eine zuverlässige und gefahrlose Bedienung gewähren. Sie müssen so angebracht sein, daß sie die Steuerfähigkeit und die Stabilität des Schleppers nicht beeinträchtigen.

Artikel 23

Konstruktion der Motorfahrzeuge.

Neben den Vorschriften der Art. 21 und 22 müssen Motorfahrzeuge noch folgenden Anforderungen genügen:

1. Die Treibstoffbehälter und Rohrleitungen müssen widerstandsfähig und dicht sein; die Rohrleitungen müssen eine geschützte Lage haben.

Liegt der Flammpunkt des Treibstoffs unter 30° C, so dürfen im Motorenraum nur Treibstoffbehälter für den Tagesbedarf untergebracht sein. Die Treibstoff führenden Rohrleitungen müssen auch von außerhalb des Aufbewahrungsraums absperrbar sein. Die unter Druck stehenden Rohre für Druckluft, komprimiertes Gas oder flüssigen Treibstoff müssen am Austritt aus dem Behälter mit einem Absperrhahn versehen und auf ihrer ganzen Länge zugänglich sein.

2. Die Pumpen zum Auffüllen des Tagesbehälters mit Treibstoff aus einem Vorratsgefäß dürfen nur diesem Zweck dienen und sind bei Treibstoffen, deren Flammpunkt unter 30° C liegt, außerhalb des Motorenraumes gut geschützt und leicht zugänglich anzubringen.

3. Füllrohr und Luftrohr der Brennstoffbehälter müssen über Deck oder nach Außenbord führen.

Artikel 24

Konstruktion der Tankschiffe.

1. Die Konstruktion der Tankschiffe, die zur Beförderung derjenigen brennbaren Flüssigkeiten bestimmt sind, die in Art. 1 der dem Haager Abkommen über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen vom 1. Februar

1939 beigefügten Vorschriften genannt sind, muß diesen Vorschriften entsprechen.

2. Bei Tankschiffen, die nicht den besonderen Vorschriften über die Beförderung von brennbaren Flüssigkeiten unterworfen sind, bestimmt nötigenfalls die Untersuchungskommission in jedem einzelnen Fall die besonderen Bedingungen, die mit Rücksicht auf die Zweckbestimmung der Schiffe gestellt werden müssen.

Artikel 25

Ausrüstung im allgemeinen.

1. Die Ausrüstung mit Ankern, Ketten und Strängen muß mindestens den Anforderungen der Anlage E entsprechen.
2. An Bord aller Fahrzeuge müssen mindestens vorhanden sein:
 - a) die Lichter, Flaggen, Bälle, Döpper, Pfeifen und sonstigen Geräte, die zum Geben der in der Rheinschiffahrtpolizeiverordnung vorgesehenen Sicht- und Schallzeichen erforderlich sind;
 - b) ein Sprachrohr;
 - c) ein Laufsteg;
 - d) Lenzvorrichtungen mit genügender Leistungsfähigkeit; bei Fahrzeugen unter 50 t Tragfähigkeit können durch die Untersuchungskommissionen Wasserschaufeln als Ersatz zugelassen werden.
Werden zum Lenzen Handpumpen benutzt, so bestimmt die Untersuchungskommission die Anzahl dieser Geräte; für jede Gruppe von drei durch wasserdichte Schotten abgetrennten Räumen muß mindestens eine Pumpe vorhanden sein;
 - e) Reibhölzer oder Fender;
 - f) Schorbäume;
 - g) ein Plakat betreffend die Rettung Ertrinkender und ihre Wiederbelebung.

Artikel 26

Besondere Ausrüstung.

1. An Bord der Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft über 200 t Tragfähigkeit und an Bord aller Fahrzeuge mit eigener Triebkraft und aller schwimmenden Geräte müssen neben der Ausrüstung nach Art. 25 ferner vorhanden sein:
 - a) ein oder mehrere Leckkleider; diese Leckkleider brauchen auf Fahrzeugen mit eigener Triebkraft, die nach Angaben ihres Schiffsattestes nur zur Fahrt auf kurzen, festgelegten Strecken bestimmt sind, nicht geführt zu werden;
 - b) ein ausreichender Verbandskasten.
2. An Bord der Fahrzeuge mit eigener Triebkraft müssen Feuerlöschgeräte oder eine Feuerlösch-einrichtung vorhanden sein.
3. An Bord der Fahrzeuge, die einen flüssigen Brennstoff verwenden, muß mindestens ein Schaum-Feuerlöschgerät oder ein gleichwertiges Gerät vorhanden sein.

4. An Bord der Motorschiffe, die flüssigen Treibstoff verwenden, dessen Flammpunkt unter 30° C liegt, müssen ferner vorhanden sein:

- a) in unmittelbarer Nähe des Motorenraumes weitere geeignete Feuerlöschmittel (Decken u. dergl.);
- b) im Motorenraum und in den begehbaren Räumen, in denen Treibstoffbehälter sich befinden, Anschläge, wonach das Rauchen verboten ist.

Artikel 27

Rettungsgerät.

1. Es müssen vorhanden sein:
 - a) an Bord der Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft, deren Länge nach dem Eichschein weniger als 40 m beträgt, 1 Rettungsring oder -gürtel, mehr als 40 m beträgt, 2 Rettungsringe oder -gürtel;
 - b) an Bord der Fahrzeuge mit eigener Triebkraft und der schwimmenden Geräte, deren Länge nach dem Eichschein weniger als 70 m beträgt, 2 Rettungsringe oder -gürtel, mehr als 70 m beträgt, 3 Rettungsringe oder -gürtel.

Die in dieser Verordnung vorgesehenen Rettungsringe oder -gürtel müssen eine Tragfähigkeit von mindestens 7 kg haben.

2. Fahrzeuge mit und ohne eigene Triebkraft über 100 t Tragfähigkeit, Schlepper über 50 t Wasserverdrängung und alle schwimmenden Geräte müssen mindestens einen Rettungsnachen mit Fahrgeschirr haben.

Schlepper, die nach Angabe des Schiffsattestes nur zur Fahrt auf kurzen, festgelegten Strecken bestimmt sind, sind von der Mitführung des Nachens befreit, desgleichen Fahrzeuge mit Ziehboot. Fahrzeuge mit Schiebeboot bedürfen eines Rettungsnachens nur dann nicht, wenn die Befestigung des Schiebebootes am Hauptfahrzeug schnell gelöst werden kann

Artikel 28

Fahrgastschiffe.

1. Bei Fahrgastschiffen wird die höchstzulässige Zahl von Fahrgästen nach Anlage D errechnet. Kinder zählen voll als Fahrgäste.
2. Kann der rechnerische Nachweis nicht erbracht werden, daß bei Besetzung mit der höchstzulässigen Zahl von Fahrgästen entsprechend den Vorschriften der Anlage D (die Person zu 75 kg gerechnet) die zulässig tiefste Einsenkung nicht überschritten wird, so ist das Fahrzeug einer Probelastung zu unterwerfen. Wird die Probelastung mit toten Lasten durchgeführt, so entspricht eine Last von 82,5 kg einer Person.
3. Der Antragsteller hat den rechnerischen Nachweis der genügenden Stabilität aufgrund eines Krängungsversuchs zu erbringen.
4. Die nicht zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Teile des Fahrzeugs sind gegen das Betreten Unbefugter durch geeignete Mittel zu

sichern; insbesondere müssen die Zugänge zum Ruderstand und zum Maschinen- oder Motorenraum abgesperrt sein und an auffälliger Stelle den Anschlag tragen: „Zutritt verboten“.

5. Die zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten, nicht geschlossenen Teile des Schiffsdecks müssen mit einem festen Schanzkleid oder einer Reling von mindestens 0,90 m Höhe umgeben sein. Die Reling ist auch in ihrem unteren Teil so zu sichern, daß Kinder nicht hindurchfallen können.
6. Die Verbindungsgänge und -treppen zwischen den für Fahrgäste bestimmten Teilen und Räumen des Fahrzeugs müssen mindestens 0,80 m breit sein. Die Treppen sind zu beiden Seiten mit Handleisten zu versehen. Führt zu einem Teil oder einem Raum nur ein Verbindungsgang, so muß dessen Breite mindestens 1 m betragen. Bei kleineren Fahrzeugen ist auch hier ein Maß von 0,80 m ausreichend, doch müssen in diesem Fall Räume, die mehr als 30 Fahrgäste fassen, einen Notausgang oder eine Notöffnung besitzen.
7. Für mindestens ein Drittel der höchstzulässigen Zahl von Fahrgästen müssen gegen Regen geschützte Aufenthaltsräume vorhanden sein.
8. Alle Wasserzapfstellen in den Wirtschaftsräumen und in den den Fahrgästen zugänglichen Räumen, müssen so eingerichtet sein, daß durch sie Wasser weder aus dem Wasserlauf, noch aus der Maschine entnommen werden kann. Ausgenommen hiervon sind Zapfstellen an Waschbecken, welche die Aufschrift „Kein Trinkwasser“ tragen.
9. Auf jedem Deckteil müssen Rettungsringe oder -gürtel in genügender Zahl griffbereit vorhanden sein. Die Stellen, an denen die Rettungsringe oder -gürtel hängen sollen, sind durch eine Aufschrift kenntlich zu machen.
Die Anzahl der Rettungsringe und eventuell der Rettungsgürtel wird durch die Untersuchungskommission bestimmt. Fahrgastschiffe mit über 50 t Wasserverdrängung müssen mindestens einen Rettungsnachen mit Fahrgeschirr haben.
Die Untersuchungskommission kann diejenigen Fahrzeuge, die nach Angabe des Schiffsattestes nur zur Fahrt auf kurzen, festgelegten Strecken bestimmt sind, von der Mitführung des Rettungsnachens befreien.
10. Auf Fahrgastschiffen, die bis zu 300 Fahrgästen befördern dürfen, muß für je 150 Personen mindestens ein Abort vorhanden sein. Auf größeren Fahrgastschiffen sind für beide Geschlechter getrennte Aborte, und zwar mindestens einer für je 200 Fahrgäste, einzurichten, die Hälfte der Aborte für Männer kann aus Urinoirs bestehen. Die Aborte müssen neuzeitlichen und gesundheitlichen Anforderungen entsprechen.

Artikel 29

Trinkwasserbehälter.

1. Alle Fahrzeuge müssen mit einem oder mehreren Trinkwasserbehältern versehen sein.
2. Die Behälter müssen einen bequemen Gebrauch gestatten und leicht gereinigt werden können.

Festeingebaute Behälter müssen zum Reinigen eine Öffnung mit Deckel, ferner eine geschützte Luftöffnung, einen Zapfhahn oder eine Pumpeneinrichtung und eine Meßvorrichtung zur Feststellung des jeweiligen Inhalts besitzen.

Auf Fahrzeugen mit mehreren Wohnungen muß bei jeder Wohnung mindestens ein Trinkwasserbehälter oder eine Zapfstelle vorhanden sein.

3. Die Trinkwasserbehälter müssen insgesamt ein Fassungsvermögen besitzen, daß für den Schiffsführer, jede Person der vorgeschriebenen Mindestbesatzung und jede weitere Person, für die auf dem Fahrzeug Räume zur dauernden Unterkunft vorgesehen sind, mindestens 100 Liter zur Verfügung stehen.
4. Auf Fahrzeugen, die nach Angabe des Schiffsattestes nur zur Fahrt auf kurzen, festgelegten Strecken bestimmt sind, genügen, je nach der Stärke der vorgeschriebenen Mindestbesatzung, Trinkwasserbehälter von insgesamt 50 bis 100 Liter Fassungsvermögen.

Artikel 30

Einsenkungsmarken.

1. Die Untersuchungskommission stellt die zulässig tiefste Einsenkung fest und bezeichnet sie durch Einsenkungsmarken.
2. Die Einsenkungsmarken sind auf beiden Seiten des Fahrzeugs so anzubringen, daß ihre Unterkante bei der zulässig tiefsten Einsenkung in der Linie des Wasserspiegels liegt. Sie müssen 30 cm lang und 4 cm hoch sein. Die Markenränder sind auf dem Schiffsrumpf unaustilgbar zu bezeichnen. Die Marken müssen je zwei auf jeder Seite annähernd am Ende des ersten und des zweiten Drittels der Länge oder — dies gilt zwingend für Fahrzeuge von mehr als 40 m Länge — je drei auf jeder Seite, und zwar eine in der Mitte der Länge und die beiden anderen je im Abstand von ungefähr einem Sechstel der Länge vom Bug und vom Heck, angebracht sein.
3. Auf den beiden vordersten Marken sind unaustilgbar in 2 bis 2½ cm hohen lateinischen Buchstaben und arabischen Ziffern anzubringen: innerhalb eines Ringes die Erkennungsbuchstaben der Untersuchungskommission und hinter diesem Ring die Ordnungsnummer des Schiffsattestes.
4. Die Unterkante der Einsenkungsmarken muß sich mindestens 30 cm unterhalb des tiefsten Punktes befinden, über dem das Fahrzeug nicht mehr dicht ist; sie darf keinesfalls höher liegen als die Oberkante des Gangbords an seinem niedrigsten Punkte. Öffnungen zur Wasserentnahme oder -einleitung werden hierbei nicht berücksichtigt.
5. Wenn das Fahrzeug gemäß dem am 27. November 1925 in Paris unterzeichneten Übereinkommen über die Eichung der Binnenschiffe geeicht worden ist und die obersten Eichmarken in der gleichen Höhe wie die in dieser Ordnung vorgeschriebenen Einsenkungsmarken liegen, so gelten diese obersten Eichmarken auch als Einsenkungsmarken; ein entsprechender Vermerk wird in das Attest eingetragen, und die Untersuchungskommission

mission bringt neben den vordersten Eichmarken nach dem Bug zu eine Marke an, die die Angabe nach Ziff. 3 dieses Artikels enthält.

6. Aufschriften, die infolge einer Neuuntersuchung ungültig geworden sind, müssen unter Aufsicht der Untersuchungskommission unleserlich gemacht werden.
7. Einsenkungsmarken, die aus irgendeinem Grund undeutlich werden, dürfen nur durch eine Untersuchungskommission ersetzt werden.

Artikel 31

Tiefgangsanzeiger.

1. Die Tiefgangsanzeiger müssen sich am Achterschiff zu beiden Seiten befinden. Die Untersuchungskommission kennzeichnet sie durch unaustilgbare Marken.
2. Die Tiefgangsanzeiger sind nach Dezimetern einzuteilen, ihr Nullpunkt muß in der waagerechten Ebene des tiefsten Punktes des Fahrzeugs liegen.

Die Einteilung ist abwechselnd in heller und dunkler Farbe zu bemalen. Die Zahlen werden neben den Feldern von zwei zu zwei Dezimetern angebracht. Die Bemalung muß mindestens von 1,50 m über dem Nullpunkt bis 0,10 m über die zulässig tiefste Einsenkung reichen.

3. Die beiden hinteren Eichskalen, die in Anwendung des in Art. 30 Ziff. 5 genannten internationalen Übereinkommens angebracht sind, können als Tiefgangsanzeiger dienen, vorausgesetzt, daß sie eine den vorstehenden Vorschriften entsprechende Einteilung tragen; gegebenenfalls sind die Zahlen für den Tiefgang hinzuzufügen.

Artikel 32

Schiebe- und Ziehboote.

1. Das Schiebe- oder Ziehboot ist gleichzeitig mit dem Hauptfahrzeug zur Untersuchung zu stellen.
2. Die Untersuchung erstreckt sich auf den Schiffskörper und die Antriebsmaschine.
3. Bei der Untersuchung ist die Verbindung des Ziehbootes mit dem Hauptfahrzeug oder die Befestigung des Schiebebootes an diesem zu prüfen. Soll die Antriebsmaschine des Schiebebootes vom Hauptfahrzeug aus bedient werden, so muß sie von diesem aus auf Vorwärtsgang und auf Stop gestellt werden können.

Artikel 33

Benutzung von Fahrgast- und Güterschiffen zum Schleppen.

1. Bei Fahrzeugen mit eigener Triebkraft, die ihrer Bauart nach zum Befördern von Fahrgästen oder von Gütern bestimmt sind, daneben aber auch gewöhnlich zum Schleppen von Anhängen hinter sich verwendet werden sollen, hat die Untersuchungskommission zu prüfen, ob das Fahrzeug sich zum Schleppen eignet.
2. Die Einrichtung zum Schleppen muß so angebracht sein, daß durch ihre Benutzung die Sicherheit des Fahrzeugs, der Besatzung und der Ladung nicht gefährdet wird. Die Steuerfähigkeit und

die Stabilität des Fahrzeugs darf durch das Schleppen nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

3. Die Untersuchungskommission vermerkt die Bedingungen, unter denen das Fahrzeug zum Schleppen verwendet werden darf, im Schiffsattest; bei Fahrgastschiffen bestimmt sie insbesondere, daß die Befugnis zum Schleppen nur so lange gilt, als keine Fahrgäste an Bord sind.

Artikel 34

Beförderung von Fahrgästen.

1. Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft sind von der Beförderung von Fahrgästen gegen Entgelt ausgeschlossen.
2. Fahrzeuge mit eigener Triebkraft, die ihrer Bauart nach nicht zur Beförderung von Fahrgästen bestimmt sind, müssen, wenn sie Fahrgäste befördern wollen, folgende Bedingungen erfüllen:
 - a) das Fahrzeug muß sich überhaupt zur Beförderung von Fahrgästen eignen und den allgemeinen Anforderungen über Sicherheit, Bequemlichkeit und räumliche Unterbringung der Fahrgäste entsprechen;
 - b) die höchstzulässige Zahl von Fahrgästen wird nach den gleichen Grundsätzen wie für Fahrgastschiffe ermittelt, die Zahl ist an Bord an auffälliger Stelle und deutlich lesbar anzuschlagen;
 - c) es muß eine genügende Zahl Rettungsringe und -gürtel griffbereit vorhanden sein;
 - d) die Stärke der Deckmannschaft muß mindestens der Besatzung von Fahrgastschiffen entsprechen, die die gleiche Anzahl von Fahrgästen mitführen dürfen;
 - e) die Fahrzeuge dürfen, wenn sie Fahrgäste befördern, keine Schleppfähigkeit ausüben.

Die Bedingungen, unter denen danach Fahrgäste befördert werden dürfen, werden im Schiffsattest vermerkt.

3. Die gelegentliche Beförderung einzelner Personen aus Gefälligkeit, auch wenn hierfür ein die Unkosten der Verpflegung deckendes Entgelt gefordert wird, gilt nicht als Beförderung von Fahrgästen und unterliegt nicht den vorstehenden Beschränkungen.

Artikel 35

Schwimmende Geräte.

Für Bau und Ausrüstung der schwimmenden Geräte gelten die Bestimmungen dieses Abschnitts, soweit sich nicht aus der Bauart und der Zweckbestimmung des Geräts besondere Anordnungen ergeben.

Abschnitt 3

Mindestbesatzung.

Artikel 36

Mindestbesatzung. Allgemeines.

1. Die Mindestbesatzung, die sich gemäß § 15 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung an Bord der auf dem Rhein oberhalb der Spyc'schen Fähre fahren-

den Fahrzeuge befinden muß, wird durch die Untersuchungskommission nach den Vorschriften der Art. 36 bis 44 festgesetzt.

2. In der Mindestbesetzung ist der Schiffsführer (conducteur, schipper, master) nicht einbegriffen.
Zur Besetzung gehören: Matrosen (matelots, matrosen, sailors), Schiffsjungen (mousses, Scheepjongen, cabinboys) Maschinisten (mécaniciens, machinisten, engineers) und Heizer (chauffeurs, stokers, stokers).
3. Matrosen müssen mindestens 17 Jahre alt und mindestens zwei Jahre zur See oder in der Binnenschifffahrt als Angehörige der Deckmannschaft gefahren sein.
4. Schiffsjungen müssen mindestens 14 Jahre alt sein. Besteht die Deckmannschaft nur aus Schiffsjungen,

so muß einer von ihnen mindestens 15 Jahre alt sein und mindestens ein Jahr zur See oder in der Binnenschifffahrt als Angehöriger der Deckmannschaft gefahren sein.

Ist der Schiffsjunge der einzige männliche Gehilfe des Schiffsführers, so muß er mindestens 16 Jahre alt und mindestens zwei Jahre zur See oder in der Binnenschifffahrt als Angehöriger der Deckmannschaft gefahren sein.

5. Gehören zur Besetzung zwei oder mehr Matrosen, so kann einer von ihnen durch zwei Schiffsjungen ersetzt werden.

Artikel 37

Besetzung der Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft.

1. Die Besetzung der Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft muß mindestens betragen:

| Tragfähigkeit in Tonnen | Fahrzeuge, die mit mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der schweren Anker und der Schleppstränge sowie zum Anholen und Absetzen ausgerüstet sind | | Fahrzeuge, die nicht mit mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der schweren Anker und der Schleppstränge sowie zum Anholen und Absetzen ausgerüstet sind | |
|---------------------------|---|--|---|--|
| | oberhalb der Duisburg-Hochfelder Brücke | unterhalb der Duisburg-Hochfelder Brücke | oberhalb der Duisburg-Hochfelder Brücke | unterhalb der Duisburg-Hochfelder Brücke |
| von 15 bis 350 Tonnen | 1 Matrose | 1 Schiffsjunge | 1 Matrose | 1 Schiffsjunge |
| über 350 bis 500 Tonnen | 1 Matrose | 1 Matrose oder 2 Schiffsj. | 1 Matrose | 1 Matrose oder 2 Schiffsj. |
| über 500 bis 750 Tonnen | 1 Matrose | 1 Matrose oder 2 Schiffsj. | 1 Matrose und 1 Schiffsj. | 1 Matrose und 1 Schiffsj. |
| über 750 bis 1000 Tonnen | 1 Matrose und 1 Schiffsj. | 1 Matrose | 2 Matrosen | 2 Matrosen |
| über 1000 bis 1500 Tonnen | 2 Matrosen | 1 Matrose und 1 Schiffsj. | 2 Matrosen und 1 Schiffsj. | 2 Matrosen und 1 Schiffsj. |
| über 1500 bis 2500 Tonnen | 2 Matrosen und 1 Schiffsj. | 2 Matrosen | 3 Matrosen | 3 Matrosen |
| über 2500 bis 3000 Tonnen | 3 Matrosen | 2 Matrosen und 1 Schiffsj. | 3 Matrosen und 1 Schiffsj. | 3 Matrosen und 1 Schiffsj. |
| über 3000 Tonnen | 3 Matrosen und 1 Schiffsj. | 3 Matrosen | 4 Matrosen | 4 Matrosen |

2. Die Untersuchungskommission kann eine stärkere Besetzung für Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft festsetzen:

- a) wenn das Fahrzeug schwerfällig gebaut oder die Ausrüstung schwer zu handhaben oder unzuweckmäßig ist;
- b) wenn das Fahrzeug Großsegel benutzt.

3. Fahrzeuge, die nicht mit mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der schweren Anker und der Schleppstränge sowie zum Anholen und Absetzen ausgerüstet sind, die aber nach Angabe des Schiffsattestes nur zur Fahrt auf kurzen, festgelegten Strecken bestimmt sind, werden den Fahrzeugen mit mechanischen Hilfsmitteln gleichgestellt.

4. Für Fahrten unterhalb der Duisburg-Hochfelder Brücke werden Fahrzeuge, deren Tragfähigkeit

350 t übersteigt, den Fahrzeugen von 15 bis 350 t Tragfähigkeit gleichgestellt, wenn sie bei einem Tiefgang von 1,90 m nicht mehr als 350 t tragen können.

5. Unterhalb der Duisburg-Hochfelder Brücke kann bei Fahrzeugen bis zu 350 t Tragfähigkeit ein Schiffsjunge durch eine schiffahrtskundige, mindestens 20 Jahre alte und körperlich geeignete Frau ersetzt werden, die zur Familie des Schiffsführers gehört (Ehefrau, Schwester oder Tochter). Hierüber muß seitens der zuständigen Behörde des Landes, dessen Staatsangehörigkeit die Frau besitzt, eine Bescheinigung ausgestellt sein. Die Bescheinigung ist an Bord mitzuführen.

6. Benutzt ein Fahrzeug ein Ziehboot, so rechnet die Besetzung des Ziehbootes nicht zur Mindestbesetzung.

Artikel 38

Bemannung der Motorschlepper.

1. Die Besetzung der Motorschlepper muß mindestens betragen:

bei einer Maschinenleistung

| | |
|---------------------------------|--|
| bis 250 PS e. | 1 Matrose 1 Maschinist |
| von 250 bis 400 PS e. | 1 Matrose 1 Schiffsjunge 1 Maschinist |
| von 400 bis 600 PS e. | 2 Matrosen 1 Maschinist |
| von 600 bis 900 PS e. | 2 Matrosen 1 Schiffsjunge 1 Maschinist |
| von 900 bis 1200 PS e. | 3 Matrosen 1 Maschinist |
| von 1200 bis 1500 PS e. | 3 Matrosen 1 Schiffsjunge 2 Maschinisten |
| über 1500 PS e. | 4 Matrosen 2 Maschinisten |

2. Für Motorschlepper, die nicht mit mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der schweren Anker und der Schleppstränge ausgerüstet sind, erhöht sich in der Gruppe von 400 bis 600 PS Bremsleistung die Mindestbesetzung um einen Schiffsjungen.

Artikel 39

Bemannung der Motorgüterboote.

1. Die Besetzung der Motorfahrzeuge, die zur Beförderung von Gütern bestimmt sind, muß mindestens betragen:

bei einer Tragfähigkeit

| | |
|-------------------------------|------------------------------|
| von 15 bis 500 t | 1 Matrose |
| über 500 bis 750 t | 1 Matrose 1 Schiffsjunge |
| über 750 bis 1000 t | 2 Matrosen |
| über 1000 t | 2 Matrosen 1 Schiffsjunge |

2. Die Anzahl der Maschinisten wird, wenn nötig, durch die Untersuchungskommission festgesetzt, welche den Erfordernissen der Bedienung der Maschinen Rechnung tragen soll.

3. Motorfahrzeuge über 1000 t Tragfähigkeit müssen mindestens die gleiche Besetzung haben wie Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft mit gleicher Tragfähigkeit oberhalb der Duisburg-Hochfelder Brücke.

4. Braucht ein Maschinist nicht mitgeführt zu werden, so muß der Schiffsführer oder ein Deckmann mit der Bedienung und Wartung des Motors vertraut sein und mindestens ein weiterer Angehöriger der Besetzung den Motor so weit bedienen können, daß er ihn anzulassen und abzustellen vermag.

Artikel 40

Bemannung der Dampffahrzeuge.

1. Die Besetzung der Dampffahrzeuge muß mindestens betragen:

| Heizfläche ¹⁾ | Schraubenboote | Räderboote |
|--|---|---|
| bis zu 60 m ² | 1 Matrose 1 Maschinist | 1 Matrose 1 Maschinist |
| von 60 bis 120 m ² | 1 Matrose 1 Schiffsjunge 1 Maschinist 1 Heizer | 1 Matrose 1 Schiffsjunge 1 Maschinist 1 Heizer |
| von 120 bis 200 m ² | 2 Matrosen 1 Maschinist 2 Heizer | 2 Matrosen 1 Maschinist 2 Heizer |
| von 200 bis 260 m ² | 2 Matrosen 1 Schiffsjunge 2 Maschinist. 2 Heizer | 4 Matrosen — 2 Maschinist. 2 Heizer |
| von 260 bis 320 m ² | 3 Matrosen 2 Maschinist. 2 Heizer | 5 Matrosen 2 Maschinist. 4 Heizer |
| über 320 m ² | 4 Matrosen 2 Maschinist. 4 Heizer | 5 Matrosen 2 Maschinist. 5 Heizer |

Auf Schleppern mit einer Heizfläche von 60 bis 120 m² ist jedoch der Schiffsjunge nicht obligatorisch.

2. Die Untersuchungskommission kann die in Ziff. 1 dieses Artikels vorgeschriebene Zahl der Heizer, je nach der Lage, der Zahl, der Bauart und der Bedienungsweise der Kessel und namentlich des benutzten Brennstoffes (Schweröl) erhöhen oder herabsetzen.

Sie kann gestatten, daß die Dienste des Heizers und des Maschinisten von derselben Person wahrgenommen werden.

3. Für Fahrzeuge, deren Heizfläche weniger als 60 m² beträgt, wird die Untersuchungskommission bestimmen, ob ein Heizer notwendig ist.

Artikel 41

Bemannung der Fahrgastschiffe.

1. Die Besetzung der Fahrgastschiffe muß mindestens betragen:

| | |
|---|------------------------------|
| bei einer höchstzulässigen Zahl der Fahrgäste bis 50 Personen | 1 Schiffsjunge |
| über 50 bis 200 Personen | 1 Matrose |
| über 200 bis 400 Personen | 1 Matrose 1 Schiffsjunge |
| über 400 bis 600 Personen | 2 Matrosen. |
| über 600 bis 800 Personen | 2 Matrosen 1 Schiffsjunge |
| über 800 bis 1000 Personen | 3 Matrosen |
| über 1000 bis 1200 Personen | 3 Matrosen 1 Schiffsjunge |
| über 1200 bis 2000 Personen | 4 Matrosen 1 Schiffsjunge |
| über 2000 Personen | 5 Matrosen 1 Schiffsjunge |

¹⁾ Fläche der Wasserseite.

2. Auf Fahrgastschiffen, deren höchstzulässige Fahrgastzahl 500 Personen übersteigt, muß ein Angehöriger der Deckmannschaft die Befähigung zum Schiffsführer besitzen.
3. Auf Motorfahrzeugen muß das Maschinenpersonal mindestens einen Maschinisten enthalten, ausgenommen auf Motorfahrgastschiffen, deren höchstzulässige Fahrgastzahl 300 Personen nicht überschreitet, wenn der Motor vom Steuerstand aus betrieben wird.
4. Für Dampffahrgastschiffe setzt die Untersuchungskommission die Anzahl der Maschinisten und Heizer, gemäß den Bestimmungen der Art. 40 und 43 fest.

Artikel 42

Abweichungen von der in Art. 38 bis 41 vorgeschriebenen Mindestbemanning.

1. Die Untersuchungskommission kann für Fahrzeuge mit eigener Triebkraft eine stärkere Bemanning festsetzen:
 - a) wenn das Fahrzeug schwerfällig gebaut oder unzweckmäßig eingerichtet ist;
 - b) wenn nach Größe, Bauart und Zweckbestimmung des Fahrzeugs anzunehmen ist, daß die Mindestbemanning nach Art. 38 bis 41 nicht unter allen Umständen zur ordnungsmäßigen Bedienung ausreicht, namentlich auf Dampfgüterbooten.
2. Die Bemanning kann durch die Untersuchungskommission bei Schleppern herabgesetzt werden, wenn an Bord besondere Einrichtungen vorhanden sind, die eine wesentlich einfachere Wahrnehmung des Dienstes gestatten als üblich.
3. Für Dampfschlepper mit einer Heizfläche bis zu 45 m² und Motorschlepper, deren Motorstärke-Bremsleistung 125 PS nicht übersteigt, kann die Untersuchungskommission an Stelle des Matrosen einen Schiffsjungen zulassen, sofern das Fahrzeug nach Angabe des Attestes nur zur Fahrt auf kurzen, festgelegten Strecken bestimmt ist.
4. Auf den Motorfahrzeugen, die zur Güterbeförderung bestimmt sind, kann unterhalb der Duisburg-Hochfelder Brücke der Matrose durch einen Schiffsjungen oder eine Frau ersetzt werden, wenn sie bei einem Tiefgang von 1,90 m nicht mehr als 350 t tragen können. Die Bestimmungen des Art. 37 Ziff. 5 finden Anwendung.

Artikel 43

Abweichungen im Maschinistenpersonal.

1. Schlepper, deren Motor vom Steuerstand aus bedient wird, kann die Untersuchungskommission von der Pflicht, einen Maschinisten mitzuführen, befreien, wenn die Motorstärke-Bremsleistung 125 PS nicht überschreitet oder wenn der Schlepper nur zur Fahrt auf kurzen, festgelegten Strecken bestimmt ist und seine Bremsleistung 400 PS nicht überschreitet.
2. Jedoch müssen Fahrzeuge mit Sauggaseinrichtungen in allen Fällen mindestens einen Maschinisten mitführen.

3. Sind die Maschinen eines Dampffahrzeugs in zwei Gruppen geteilt, so daß sie nicht gleichzeitig durch denselben Maschinisten bedient werden können, so muß ein weiterer Maschinist mitgeführt werden.

Artikel 44

Mindestbemanning der schwimmenden Geräte.

Die Untersuchungskommission setzt die für die Fahrt eines schwimmenden Geräts erforderliche Mindestbemanning entsprechend der Größe und Bauart des Geräts fest.

TEIL II

Flöße.

Artikel 45

Zusammensetzung.

1. Flöße müssen so zusammengesetzt sein, daß sie allen Beanspruchungen, denen sie während der Reise ausgesetzt sind, widerstehen können.
2. Für das Verbinden der einzelnen Stämme und Floßteile darf Draht nicht verwendet werden.

Artikel 46

Ausrüstung.

1. Flöße, deren Mindestbemanning mehr als 3 Mann beträgt, müssen mit nachstehenden Gegenständen ausgerüstet sein:

| Mindestbemanning | Große Nachen | Kleine Nachen | Große Seile | Kleine Seile | Anker | Ketten oder Drahtseile |
|------------------|--------------|---------------|-------------|--------------|-------|------------------------|
| 4—8 Mann | — | 1 | — | 2 | 2 | — |
| 9—12 " | 1 | — | 1 | 1 | 4 | 2 |
| 13—16 " | 2 | — | 2 | 1 | 6 | 3 |
| 17—20 " | 2 | — | 2 | 2 | 8 | 4 |
| 21—25 " | 2 | — | 2 | 2 | 9 | 5 |
| 26—30 " | 3 | — | 3 | 2 | 10 | 6 |
| 31—40 " | 3 | 1 | 4 | 2 | 12 | 6 |
| 41—45 " | 3 | 1 | 4 | 3 | 12 | 6 |
| über 45 " | 4 | 2 | 4 | 3 | 12 | 6 |

2. Unter großen Nachen werden Nachen von 2,5 bis 3 t, unter kleinen Nachen solche von 1,5 bis 1,75 t Tragfähigkeit verstanden.
3. Flöße, deren Mindestbemanning nicht mehr als 7 Mann beträgt, dürfen statt des kleinen Nachens ein Dreibord von 8 m Länge und 1 bis 1,40 m oberer Breite führen.
4. Die Wahrschaunachen sind unter den in vorstehendem Verzeichnis aufgeführten Nachen nicht inbegriffen.
5. Große Seile sind Hanfseile mit Drahtseele von wenigstens 150 m Länge und 25 bis 28 mm Durchmesser; kleine Seile sind Hanfseile mit Drahtseele von wenigstens 50 m Länge und 20 bis 22 mm Durchmesser.
6. Die Anker müssen zwischen 40 und 75 kg schwer sein.
7. Die Ketten oder Drahtseile müssen mindestens 30 m Länge haben.

Artikel 47
Untersuchungspflicht.

Flöße, deren Mindestbesatzung gemäß den Vorschriften des Art. 51 mehr als 4 Mann beträgt, müssen vor Anfang der Fahrt untersucht werden. Davon befreit sind Flöße, die aus dem Mainkommend, in die Häfen von Mainz, Schierstein, Frei-Weinheim, Rüdesheim oder Bingen verbracht werden.

Artikel 48
Antrag auf Untersuchung.

Der Eigentümer oder der Floßführer hat die Untersuchung bei der zuständigen Behörde zu beantragen und dabei die zur Ausstellung des Floßzeugnisses erforderlichen Angaben zu machen.

Ist beabsichtigt, Floßteile während der Reise abzusetzen, so sind die Bestimmungsorte und die Größe dieser Teile anzugeben.

Artikel 49
Untersuchung.

Ist das Floß auf Grund der Untersuchung für fahrtauglich befunden, so setzt die zuständige Behörde die Mindestbesatzung und die Ausrüstung fest. Der Floßführer erhält ein Floßzeugnis.

Artikel 50
Nachuntersuchung.

Ein Floß muß nachuntersucht werden, wenn es

- a) so vergrößert wird, daß die Besatzung oder die Ausrüstung vermehrt werden muß,
- b) verkleinert wird und der Floßführer deshalb die Besatzung oder die Ausrüstung verringern will und diese Verringerung nicht bereits im Zeugnis berücksichtigt ist.

Artikel 51
Besatzung der Flöße.

Die Mindestbesatzung beträgt einen Mann auf je 500 m² des Flächeninhalts des Floßes. Übersteigen die zusammengezählten Flächen der die Oberlast bildenden Lagen 25% des Flächeninhalts des Floßes, so ist für den überschießenden Teil ein weiterer Mann für jede angefangenen 500 m² zu rechnen.

Der Floßführer ist in der Mindestbesatzung inbegriffen, nicht dagegen der Wahrschauer.

2. Ein Floß muß mit mindestens 3 Mann besetzt sein, für Flöße unter 1000 m² genügen jedoch 2 Mann auf Fahrten bis zu 50 km.
3. Für geschleppte Flöße genügen:
 - zwischen Mannheim und Bingen die Hälfte,
 - zwischen Bingen und Wesel zwei Drittel und unterhalb Wesel ein Drittel
 der Mindestbesatzung nach Ziff. 1, sofern der Schlepper
 - a) bei einer Mindestbesatzung bis 15 Mann mindestens 90 PS i. oder 70 PS e.;
 - b) bei einer Mindestbesatzung über 15 bis 30 Mann mindestens 150 PS i. oder 120 PS e.;
 - c) bei einer Mindestbesatzung über 30 Mann mindestens 200 PS i. oder 160 PS e. stark ist.

4. Ergeben sich bei der Berechnung nach Ziff. 3 Bruchteile, so werden diese bei $\frac{1}{2}$ und mehr voll, andernfalls nicht berücksichtigt.

5. Für Flöße, welche an beiden Enden durch einen Schlepper bugsiert werden, genügen bei einer Floßbreite bis 50 m 8 Mann, über 50 m 10 Mann. Der hintere Schlepper muß mindestens 100 PS i. oder 80 PS e. stark sein.

TEIL III

Übergangs- und Schlußbestimmungen.

Artikel 52

Gültigkeitsdauer der bisherigen Atteste.

1. Unbeschadet der Anwendung der Bestimmungen von Art. 11 über die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Schiffsatteste, wird die Gültigkeitsdauer der Schiffsatteste, die früheren Vorschriften gemäß ausgestellt worden sind, wie folgt festgesetzt:

- a) für Fahrgastschiffe auf 5 Jahre,
- b) für Tankschiffe auf 4 Jahre,
- c) für andere Fahrzeuge mit eigener Triebkraft auf 12 Jahre,
- d) für andere Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft auf 20 Jahre nach der letzten Untersuchung. Sie erlischt jedoch in keinem Fall vor dem 31. Dezember 1950.

2. Abweichend von den Vorschriften in Ziff. 1 dieses Artikels finden folgende Bestimmungen auf andere Fahrzeuge als Fahrgast- oder Tankschiffe Anwendung:

- a) für Fahrzeuge mit eigener Triebkraft behalten die Atteste, die ausgestellt worden sind in den Jahren
- | ihre Gültigkeit bis zum | |
|-------------------------|-------------------|
| vor 1923 | 31. Dezember 1950 |
| 1924 bis 1926 | " 1951 |
| 1927 bis 1929 | " 1952 |
| 1930 bis 1932 | " 1953 |
| 1933 bis 1935 | " 1954 |
| 1936 bis 1938 | " 1955 |
| 1939 bis 1941 | " 1956 |
| 1942 bis 1943 | " 1957 |
| 1944 bis 1945 | " 1958 |
| 1946 bis 1947 | " 1959 |

- b) für Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft behalten die Atteste, die ausgestellt worden sind in den Jahren
- | ihre Gültigkeit bis zum | |
|-------------------------|-------------------|
| vor 1913 | 31. Dezember 1950 |
| 1914 bis 1915 | " 1951 |
| 1916 bis 1917 | " 1952 |
| 1918 bis 1919 | " 1953 |
| 1920 bis 1921 | " 1954 |
| 1922 bis 1923 | " 1955 |
| 1924 bis 1925 | " 1956 |
| 1926 bis 1927 | " 1957 |
| 1928 bis 1929 | " 1958 |
| 1930 bis 1931 | " 1959 |
| 1932 bis 1933 | " 1960 |
| 1934 bis 1935 | " 1961 |

| | | |
|-------------------------|---|------|
| 1936 bis 1937 | " | 1962 |
| 1938 bis 1939 | " | 1963 |
| 1940 bis 1941 | " | 1964 |
| 1942 bis 1943 | " | 1965 |
| 1944 bis 1945 | " | 1966 |
| 1946 bis 1947 | " | 1967 |

3. Zur Anwendung der Ziff. 1 und 2 dieses Artikels werden Tankschiffe, die zur Beförderung von brennbaren Flüssigkeiten bestimmt sind, deren Flammpunkt höher als 100° C liegt und die nicht zu den gefährlichen Gütern gehören, den anderen Fahrzeugen mit oder ohne eigene Triebkraft, je nach Lage des Falles gleichgestellt.
4. Schiffsatteste, die vor dem Inkrafttreten dieser Ordnung ausgestellt wurden, müssen innerhalb eines Jahres nach ihrem Inkrafttreten einer Untersuchungskommission vorgelegt werden. Diese vermerkt im Attest den Tag des Erlöschens der Gültigkeit und die neue vorgeschriebene Mindestbemanning und gibt Abschrift dieses Vermerks der Untersuchungskommission, welche das Attest ausgestellt hat.

Artikel 53

Abweichungen für Fahrzeuge,
die schon in Betrieb sind.

1. Die Fahrzeuge, die im Besitz eines vor dem Inkrafttreten dieser Ordnung auf Grund der bisherigen Vorschriften ausgestellten Schiffsattestes sind, bleiben den Bestimmungen dieser letzteren unterworfen bis zu ihrer ersten Sonderuntersuchung (Art. 10), Nachuntersuchung (Art. 11) oder freiwilligen Untersuchung (Art. 12).

Von diesem Zeitpunkt an unterliegen sie den Vorschriften dieser Ordnung.

Jedoch bis spätestens 31. Dezember 1967 können sie auf Antrag von folgenden Bestimmungen befreit werden: in diesem Fall wird dies im Schiffsattest vermerkt:

- a) Art. 21 Ziff. 2, wonach jeder durch Schotte begrenzte Raum für sich jederzeit lenzbar sein muß;
- b) Art. 22 Ziff. 2, wonach nicht mit dem Schiffskörper eine Einheit bildende Brennstoffbehälter so befestigt sein müssen, daß sie mit keinem ihrer Teile zur Verstärkung des Schiffskörpers herangezogen werden;
- c) Art. 22 Ziff. 3, wonach auf Fahrzeugen, die flüssigen Treibstoff verwenden, dessen Flammpunkt unter 30° C liegt, die Decke des Motorenraums aus feuerfestem Stoff sein muß, wonach die Bilgen der Räume, in denen sich die Antriebsmaschinen und Dampfkessel oder die Sauggasanlagen befinden, mit den anderen Räumen keine Verbindung haben dürfen und für sich lenzbar sein müssen;
wonach bei Fahrzeugen aus Holz, die flüssigen Treibstoff verwenden, dessen Flammpunkt unter 30° C liegt, die Decke des Motorenraums aus feuerfestem Stoff sein muß;

wonach die Räume, in denen sich die Antriebsmaschinen und Dampfkessel oder die Sauggasanlagen befinden, durch Oberlichter oder Seitenfenster erhellt werden müssen;

- d) Art. 23 Ziff. 3, wonach Füllrohr und Luftrohr der Brennstoffbehälter über Deck oder nach Außenbord führen müssen.

2. Abweichend von Anlage E können bis 31. Dezember 1967 an Stelle der in dieser Anlage erwähnten Erfahrungszahlen 25, 30 und 33 bei Fahrzeugen, die schon vor dem Inkrafttreten dieser Ordnung mit einem Schiffszeugnis versehen waren, folgende Erfahrungszahlen Anwendung finden:

- a) die Erfahrungszahl 21 bei Fahrzeugen ohne eigene Triebkraft, deren Tragfähigkeit 400 t nicht übersteigt, die zur Beförderung von Gütern bestimmt sind, sowie bei zur Beförderung von Gütern bestimmten Fahrzeugen mit eigener Triebkraft;
- b) die Erfahrungszahl 27 bei Fahrzeugen ohne eigene Triebkraft, deren Tragfähigkeit 400 t übersteigt, die zur Güterbeförderung bestimmt sind.

Werden die Erfahrungszahlen 21 und 27 angewendet, so müssen die Fahrzeuge die Anker, Ketten und Stränge in Zahl, Gewicht und Abmessungen nach den bisherigen Vorschriften mitführen.

3. Auf Fahrgastschiffen, deren Schanzkleid oder Reling nicht die im Art. 28 Ziff. 5 vorgeschriebene Höhe von 0,90 m besitzt, müssen diese bis zur nächsten Untersuchung auf das dort vorgeschriebene Maß erhöht werden. Dies braucht jedoch erst innerhalb von 2 Jahren nach dem Inkrafttreten dieser Ordnung zu geschehen.
4. Ungeachtet des Vermerks der neuen Mindestbemanning auf den vor Inkrafttreten dieser Ordnung ausgestellten Schiffsattesten nach Art. 52 Ziff. 4 treten die Bestimmungen der Art. 36—44 für die Fahrzeuge, die mit solchen Schiffsattesten versehen sind, erst am 1. 10. 1950 in Kraft.

Artikel 54

Gebühren.

1. Abgesehen vom Sonderfall des Art. 14 trägt der Eigentümer des Fahrzeugs oder des Floßes die Kosten der Untersuchung und der in dieser Ordnung vorgesehenen Nebenleistungen nach Maßgabe eines besonderen Gebührentarifs. Es soll hinsichtlich der Nationalität der Fahrzeuge oder ihrer Eigentümer kein Unterschied gemacht werden. Die Gebühren werden ermäßigt, wenn eine Untersuchung nicht notwendig war oder nur eine Teiluntersuchung stattgefunden hat.
2. Der Betrag der Kosten wird im Attest vermerkt.
3. Die Untersuchungskommission kann vor der Untersuchung einen Vorschuß in Höhe der voraussichtlichen Gesamtkosten verlangen.

Anlage A**Antrag auf Untersuchung eines Fahrzeugs**

Die Untersuchung des nachstehend beschriebenen Fahrzeugs wird bei der Untersuchungskommission in beantragt.

1. Name und Wohnort des Schiffseigners:
 2. Name des Fahrzeugs:
 3. Ort der Ausstellung und Nummer des Schiffsbriefes:
 4. Kurze Beschreibung des Fahrzeugs¹⁾:
 5. Erbauer:
 6. Ort und Jahr der Erbauung:
 7. Hauptbaustoff²⁾:
 8. Tragfähigkeit³⁾ oder Wasserverdrängung⁴⁾:⁵⁾
 9. Bei Dampfern, Heizfläche⁶⁾:
Bei Motorschiffen, Anzahl der PS e.:³⁾
 10. Stromstrecke, für die das Schiffsattest nachge-
sucht wird:
 11. Das Fahrzeug ist — noch nicht — zuletzt durch⁵⁾
..... untersucht
 12. Das Fahrzeug besitzt eine Bescheinigung der aner-
keinekannten Körperschaft vom
..... und gültig bis
 13. Das Fahrzeug liegt in
 14. Adresse, an welche die Aufforderung der Unter-
suchung zu richten ist:
- Dem Antrag sind folgende Urkunden⁸⁾ beigelegt:
- a) der Schiffsbrief,
 - b) der Eichschein,
 - c) die Urkunden über den — die — Dampfkessel,
 - d) die Urkunden über den — die — Druckluft-
behälter,
 - e) das bisherige Schiffsattest,
 - f) eine Bescheinigung (Klassifikationszeugnis), aus-
gestellt durch die nachfolgende anerkannte Kör-
perschaft:
 - g) (Nur bei Fahrgastschiffen)⁷⁾
-, den 19.....

(Unterschrift des Schiffseigners
oder seines Vertreters)

¹⁾ Schlepper, Fahrgastschiff, Güterschiff, Tankschiff, Seeschiff, schwimmendes Gerät (Angabe der Zweckbestimmung), Schleppkahn, Dampfer oder Motorfahrzeug (Zahl der Motoren), Rad- oder Schraubenantrieb (Zahl der Schrauben); Angabe, ob das Fahrzeug auch zu anderen Zwecken verwendet werden soll, als seiner Bauart entspricht; bei Fahrzeugen ohne eigene Triebkraft, ob mit oder ohne Deck, ob sie Segel, Schiebe- oder Ziehboot haben.

²⁾ Holz, Stahl, gemischt.

³⁾ Wenn nicht geeicht, schätzungsweise

⁴⁾ Bei Schleppern, Fahrgastschiffen und schwimmenden Geräten.

⁵⁾ Nichtzutreffendes streichen

⁶⁾ Fläche der Wasserseite.

⁷⁾ Pläne (Deckpläne, Längenschnitt, Hauptspantquerschnitt), die zur Beurteilung der Größe und der Bauart des Fahrzeugs geeignet sind; Skizzen der zu vermessenden Flächen in für den Eintrag der Ausmaße geeignetem Maßstab.

UntersuchungskommissionAnlage B**Schiffsattest**

Nr.

Name und Wohnort des Schiffseigners:

Name des Fahrzeugs:

Ort und Nummer der Eintragung bzw. Registrierung:

Art des Fahrzeugs:

Erbauer:

Ort und Jahr der Erbauung:

Tragfähigkeit — Wasserverdrängung¹⁾:

Tonnen nach Eichschein²⁾ Nr. vom

19..... des Schiffseichamts

Größte Länge (Steuerruder nicht inbegriffen): m

Größte Breite: m

Höchstzulässige Fahrgastzahl¹⁾:

Maschinenkraft: PS indiziert

..... PS effektiv¹⁾

oder Kesselheizfläche³⁾: m²

Das Fahrzeug ist — nicht¹⁾ — mit mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der schweren Anker und der Schleppstränge sowie zum Anholen und Absetzen ausgerüstet.

Zahl der Laderäume:

Zeichen auf den vorderen Einsenkungsmarken
Eichmarken:

(nach vorn)

Das vorstehend beschriebene Fahrzeug ist auf Grund — eigener Untersuchung — der Bescheinigung der anerkannten Körperschaft¹⁾ vom für tauglich zur Fahrt auf dem Rhein zwischen und mit der nachstehend angegebenen höchstzulässigen Einsenkung, Ausrüstung und Mindestbesatzung befunden worden.

Einsenkungsmarken und Tiefgangsanzeiger

Die höchstzulässige Einsenkungstiefe ist an jeder Seite des Fahrzeugs durch $\frac{\text{zwei}^1)}{\text{drei}}$ Einsenkungsmarken bezeichnet, durch die obersten Eichmarken gekennzeichnet. Zwei Tiefgangsanzeiger sind angebracht¹⁾. Als Tiefgangsanzeiger dienen die hinteren Eichskalen¹⁾; die Zahlen für den Tiefgang sind hinzugefügt¹⁾.

¹⁾ Nichtzutreffendes streichen.

²⁾ In Ermangelung des Eichscheins Angabe der annähernden Tragfähigkeit oder Wasserverdrängung.

³⁾ Fläche der Wasserseite.

Ausrüstung

| Anzahl | Benennung | Länge m | Durchm. oder Stärke mm | Gewicht kg | Bemerkungen |
|--------|--|------------|---------------------------------|---------------|-------------|
| | Anker ¹⁾ | | | | |
| | Buganker | | | | |
| | Notanker | | | | |
| | Heckanker | | | | |
| | Ketten und Tauwerk ¹⁾ | | | | |
| | Bugankerkette | | | | |
| | Ohringskette | | | | |
| | Notankerkette | | | | |
| | Heckankerkette | | | | |
| | Drahtseil | | | | |
| | großer Strang | | | | |
| | kleiner Strang | | | | |
| | Leine | | | | |
| | Treidelleine | | | | |
| | Mehrtaue | | | | |
| | Sonstige Gegenstände ¹⁾ | | | | |
| | Sprachrohr | | | | |
| | Glocke | | | | |
| | Pumpe | | | | |
| | Wasserschaufel | | | | |
| | Deckkleider | | | | |
| | Leckkleider | | | | |
| | Rettungsring | | | | |
| | Rettungsgürtel | | | | |
| | Rettungsnachen mit Fahr- geschirr | | | | |
| | Laufsteg | | | | |
| | Reibhölzer, Fender | | | | |
| | Schorbäume | | | | |
| | Verbandskasten | | | | |
| | Plakat betreffend die Wieder- belebung anscheinend Er- trunkener | | | | |
| | Trinkwasserbehälter mit einem Gesamtfassungsver- mögen von Liter | | | | |

Die Lichter, Flaggen, Bälle und Döpper zur Abgabe der vorgeschriebenen Sichtzeichen waren vorhanden.

Die Schallzeichen werden gegeben durch.....
Zum Feuerlöschen dienen.....

Mindestbesatzung²⁾

| | oberhalb | unterhalb |
|-------------------------|----------------------------------|-----------|
| | der Duisburg-HochfelderBrücke | |
| Matrosen | | |
| Schiffsjungen | | |
| Maschinisten | | |
| Heizer | | |

Besondere Bedingungen

.....

.....

¹⁾ Nichtzutreffendes streichen.
²⁾ Ausgenommen den Schiffsführer mit Rheinschifferpatent.

Die Gültigkeit dieses Schiffsattestes erlischt am.....

.....

....., den 19.....

Die Untersuchungskommission

Stempel Unterschrift

Kosten:

.....

Zusammen.....

Bemerkungen

1. Das Fahrzeug darf auf Grund dieses Attestes nur so lange zur Schifffahrt verwendet werden, als es sich in dem im Attest angegebenen Zustand befindet.
2. Nach jeder wesentlichen Änderung oder Instandsetzung darf das Fahrzeug erst wieder in Fahrt gesetzt werden, nachdem es einer Sonderuntersuchung unterzogen ist.
3. Jede Namensänderung, jeder Eigentumswechsel und jede neue Eichung ist der obengenannten Untersuchungskommission unter Vorlage des Attestes mitzuteilen.
4. Das Attest ist an Bord mitzuführen.

Verlängerung der Gültigkeit des Attestes¹⁾

Bescheinigung der ersten Nachuntersuchung
Nr.

Die Untersuchungskommission in hat das oben bezeichnete Fahrzeug am 19.....¹⁾ nachuntersucht.

Der Untersuchungskommission in wurde eine Bescheinigung der anerkannten Körperschaft vom vorgelegt¹⁾.

Die Untersuchung¹⁾ hat ergeben, daß Bescheinigung

Infolgedessen wird die Gültigkeit dieses Attestes hiermit bis zum verlängert.

....., den 19.....

Die Untersuchungskommission
Stempel Unterschrift

Kosten:

Zusammen

Bescheinigung der zweiten Nachuntersuchung
Nr.

..... zutreffendes streichen.

Bescheinigung der Sonderuntersuchung

Nr.

Die Untersuchungskommission in hat das oben bezeichnete Fahrzeug am einer Sonderuntersuchung unterzogen, nach Ausführung von Änderungen — Instandsetzungen¹⁾; im Laufe der Untersuchung wurde festgestellt, daß

Der Untersuchungskommission in wurde eine Bescheinigung der anerkannten Körperschaft vom vorgelegt.

Danach hat das Fahrzeug folgende Veränderungen — Instandsetzungen¹⁾ — erfahren:

Die Untersuchung¹⁾ hat ergeben, daß Bescheinigung

Infolgedessen wird die Gültigkeitsdauer des Attestes hiermit bis zum verlängert.
....., den 19.....

Die Untersuchungskommission
Stempel Unterschrift

Kosten:

Zusammen

¹⁾ Nichtzutreffendes streichen.

Verzeichnis der Schiffsatteste

Anlage C

Untersuchungskommission

Verzeichnis der Atteste
Jahr 19.....

| Schiffsattest | Des Fahrzeugigners | Schiffsbrief | | Tragfähigkeit oder Wasserverdrängung gemäß Eichschein ¹⁾ | Rheinstrecke | | Eintragungen über Nachuntersuchungen, Sonderuntersuchungen, Einziehen u. Ungültigkeitsklärung des Attestes | Tag des Erlöschens der Gültigkeit | Sonstige Bemerkungen | | | | | |
|---------------------|--------------------|--------------|---------|---|--------------|-----------------|--|-----------------------------------|----------------------|-----------------------|-----|--|-----------------------------------|----------------------|
| | | Name | Wohnort | | Ort | Nr. | | | | Datum des Eichscheins | T | zwischen | und | |
| Nr. Tag Monat | Name des Fahrzeugs | Name | Wohnort | Ort | Nr. | Fahrzeuggattung | Bauart | Datum des Eichscheins | T | zwischen | und | Eintragungen über Nachuntersuchungen, Sonderuntersuchungen, Einziehen u. Ungültigkeitsklärung des Attestes | Tag des Erlöschens der Gültigkeit | Sonstige Bemerkungen |
| | | | | | | | | | | | | | | |

¹⁾ Wenn kein Eichschein vorhanden, die Tragfähigkeit oder die Wasserverdrängung schätzungsweise angeben.

Anlage D

Berechnung der höchstzulässigen Zahl der Fahrgäste

- I. Der Berechnung der höchstzulässigen Zahl der Fahrgäste sind die Flächen und Räume des Fahrzeugs zugrunde zu legen, die regelmäßig zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmt sind. Räume, die von den Fahrgästen im allgemeinen nicht aufgesucht werden oder schlechte Zugangsmöglichkeiten haben, sind in die Berechnung nicht einzubeziehen.
- II. Die Flächen und Räume sind durch Messung zu ermitteln. Abzuziehen sind Treppen, Verbindungsgänge und Flächen, die zeitweilig oder dauernd dem Schiffsbetrieb dienen, auch wenn ihr Betreten durch die Fahrgäste nicht verboten ist. Hierzu gehören z. B. auch Flächen, die von Ausrüstungsstücken dauernd beansprucht werden, und Flächen unter Rettungsbooten, sofern diese nicht so hoch angebracht sind, daß die Fahrgäste sich darunter aufhalten können. Aufbauten, deren Oberflächen als Sitzplätze benutzt werden können, sind in die Berechnung mit einzubeziehen.
- III. Auf den Quadratmeter des ermittelten Flächeninhalts werden bis zu zwei und eine halbe Person gerechnet.
- IV. Abweichend von III können bis zu drei Personen je m² zugelassen werden,
 - a) bei Fahrgastschiffen ohne Wirtschaftsbetrieb für Fahrten bis zu 50 km, wenn deren höchstzulässige Fahrgastzahl 250 nicht übersteigt;
 - b) bei Fahrzeugen, die neben der Beförderung von Fahrgästen auch zur Güterbeförderung bestimmt sind.

Anlage E

Zahl, Abmessungen und Gewicht der Anker, Ankerketten und Stränge

I. Fahrzeuge die zur Güterbeförderung bestimmt sind:

A. Anker.

1. Buganker.

Alle Fahrzeuge müssen einen Buganker führen, dessen Gewicht (G) in kg aus dem Produkt des größten eingetauchten Querschnitts (Q) in m² und einer Erfahrungszahl (Z), die für ein Fahrzeug, dessen Tragfähigkeit 400 t nicht übersteigt, 25, für ein Fahrzeug, dessen Tragfähigkeit zwischen 400 und 650 t liegt, 30 und für ein Fahrzeug von mehr als 650 t Tragfähigkeit 33 beträgt, zu berechnen ist.

$$G = Q \times Z.$$

Die Fläche des größten eingetauchten Querschnitts berechnet sich aus dem Produkt der größten Breite des Fahrzeugs, gemessen in Metern zwischen den äußeren Kanten der Schiffshaut und der größten Einsenkungstiefe in Metern.

Auf Räderbooten umfaßt die Breite auch die Räder.

2. Notanker (Voranker).

Alle Fahrzeuge müssen einen Notanker (Voranker) führen, dessen Gewicht, ermittelt nach Ziff. 1, mindestens 80% des Gewichts des Bugankers beträgt.

3. Heckanker.

a) Fahrzeuge mit eigener Triebkraft müssen einen Heckanker führen, dessen Gewicht, ermittelt nach Ziff. 1, 50% des Gewichts des Bugankers beträgt.

b) Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft müssen einen oder zwei Heckanker führen, deren Zahl und Einzelgewicht, in Prozenten berechnet vom Gewicht (G) des in Ziff. 1 beschriebenen Bugankers, nachstehender Tabelle entsprechen müssen:

| Tragkraft des Fahrzeugs | Anzahl der Heckanker | Gewicht jedes Ankers in % von (G) |
|-------------------------|----------------------|-----------------------------------|
| Unter 400 t | 1 | 50% |
| Von 400—650 t | 1 | 60% |
| Von 650—1000 t | 1 | 70% |
| Über 1000 t | 2 | 50% |

B. Ankerketten.

1. Die Ketten der beiden Voranker müssen eine Länge haben, die diejenige des Fahrzeugs um 10 m überschreitet. Sie müssen aber mindestens 40 m lang sein.

2. Die Kette eines Heckankers soll eine Länge von 70% der Länge einer Vorankerkette, wie oben vorgeschrieben, haben, aber von mindestens 40 m.

3. Die Ohringskette soll um 5 m länger als die Ankerkette sein.

4. Das Gewicht einer Ankerkette soll pro Meter 2,25% des Gewichts ihres Ankers, ermittelt gemäß Buchst. A, betragen.

5. Das Gewicht einer Ohringskette soll pro Meter 0,75% des Gewichts ihres Ankers, ermittelt gemäß Buchst. A, betragen.

6. Anstatt Ankerketten können Stränge aus galvanisiertem Stahldraht benutzt werden, deren Umfang viermal den Durchmesser der vorgeschriebenen Ankerkette betragen soll.

7. Die Untersuchungskommission bestimmt die Zahl, die Länge und den Umfang der Stahlstränge.

Der große Strang muß 150 m lang sein und einen Umfang von 70 mm haben, jedoch auf Fahrzeugen von weniger als 300 t Tragfähigkeit genügt ein Strang von 100 m Länge und 57 mm Umfang.

II. Für die Schlepper, Fahrgastschiffe und für schwimmende Geräte bestimmt die Untersuchungskommission in jedem einzelnen Falle die Zahl, das Gewicht und die Abmessungen der Anker, Ketten und Stränge gemäß den hauptsächlichsten Größen und besonderen Merkmalen der Fahrzeug

Inhaltsverzeichnis zu Anlage 1.

| | Seite | | Seite |
|--|-------|---|-------|
| Art. 1 Sachlicher Geltungsbereich | 372 | Art. 32 Schiebe- und Ziehboote | 378 |
| TEIL I | | | |
| Fahrzeuge | | | |
| Abschnitt 1 | | | |
| Verfahren | | | |
| Art. 2 Schiffsattest | 372 | Art. 33 Benutzung von Fahrgast- und Güter- | 378 |
| „ 3 Untersuchungskommissionen | 372 | schiffen zum Schleppen | 378 |
| „ 4 Seeschiffe | 372 | „ 34 Beförderung von Fahrgästen | 378 |
| „ 5 Anmeldung | 373 | „ 35 Schwimmende Geräte | 378 |
| „ 6 Vorführung des Fahrzeugs zur ersten | 373 | Abschnitt 3 | |
| Untersuchung | 373 | Mindestbemanning | |
| „ 7 Ausstellung des Schiffsattestes | 373 | Art. 36 Mindestbemanning, Allgemeines | 378 |
| „ 8 Gültigkeitsdauer des Schiffsattestes | 373 | „ 37 Bemanning der Fahrzeuge ohne eigene | 379 |
| „ 9 Änderung des Schiffsattestes | 373 | Triebkraft | 379 |
| „ 10 Sonderuntersuchung | 373 | „ 38 Bemanning der Motorschlepper | 380 |
| „ 11 Nachuntersuchung | 373 | „ 39 Bemanning der Motorgüterboote | 380 |
| „ 12 Untersuchung auf Antrag des Schiffs- | 374 | „ 40 Bemanning der Dampffahrzeuge | 380 |
| eigners | 374 | „ 41 Bemanning der Fahrgastschiffe | 380 |
| „ 13 Vorführung des Fahrzeugs zu nachträg- | 374 | „ 42 Abweichungen von der in Art. 38 bis 41 | 381 |
| lichen Untersuchungen | 374 | vorgeschriebenen Mindestbemanning | 381 |
| „ 14 Untersuchung von Amts wegen | 374 | „ 43 Abweichungen im Maschinistenpersonal | 381 |
| „ 15 Befreiung von der Untersuchung | 374 | „ 44 Bemanning der schwimmenden Geräte | 381 |
| „ 16 Zurückbehalten und Einziehen des | 374 | TEIL II | |
| Attestes | 374 | Flöße | |
| „ 17 Duplikate | 374 | Art. 45 Zusammensetzung | 381 |
| „ 18 Ungültige Atteste | 374 | „ 46 Ausrüstung | 381 |
| „ 19 Verzeichnis der Atteste | 374 | „ 47 Untersuchungspflicht | 382 |
| „ 20 Auskünfte | 374 | „ 48 Antrag auf Untersuchung | 382 |
| Abschnitt 2 | | | |
| Bau und Ausrüstung | | | |
| Art. 21 Bau der Fahrzeuge im allgemeinen | 375 | „ 49 Untersuchung | 382 |
| „ 22 Konstruktion der Fahrzeuge mit eigener | 375 | „ 50 Nachuntersuchung | 382 |
| Triebkraft | 375 | „ 51 Bemanning der Flöße | 382 |
| „ 23 Konstruktion der Motorfahrzeuge | 375 | TEIL III | |
| „ 24 Konstruktion der Tankschiffe | 375 | Übergangs- und Schlußbestimmungen | |
| „ 25 Ausrüstung im allgemeinen | 376 | Art. 52 Gültigkeitsdauer der bisherigen Atteste | 382 |
| „ 26 Besondere Ausrüstung | 376 | „ 53 Abweichungen für Fahrzeuge, die schon | 383 |
| „ 27 Rettungsgerät | 376 | in Betrieb sind | 383 |
| „ 28 Fahrgastschiffe | 376 | „ 54 Gebühren | 383 |
| „ 29 Trinkwasserbehälter | 377 | Anlagen | |
| „ 30 Einsenkungsmarken | 377 | Anlage A Antrag auf Untersuchung eines Fahr- | 384 |
| „ 31 Tiefgangsanzeiger | 378 | zeugs | 384 |
| | | Anlage B Schiffsattest | 384 |
| | | Anlage C Verzeichnis der Schiffsatteste | 386 |
| | | Anlage D Berechnung der höchstzulässigen | 387 |
| | | Zahl der Fahrgäste | 387 |
| | | Anlage E Zahl, Abmessungen und Gewicht der | 387 |
| | | Anker, Ankerketten und Stränge | 387 |

Anlage 2

Inhaltsverzeichnis siehe am Schluß der Anlage.

**Internationale Vorschriften
über die Beförderung brennbarer
Flüssigkeiten auf Binnenwasser-
straßen.**

TEIL I**Allgemeine Bestimmungen.**

Erster Abschnitt. Gefahrenklasseneinteilung und Anwendungsbereich.

Artikel 1

Begriffsbestimmungen.

Im Sinne dieser Vorschriften gelten als:

a) brennbare Flüssigkeiten:

Kohlenwasserstoffe und flüssige Brennstoffe, die bei einem Barometerstand von 760 mm Quecksilbersäule einen Flammpunkt von höchstens 100° C haben.

Flüssige Brennstoffe im Sinne des vorstehenden Absatzes sind diejenigen Flüssigkeiten, deren Verwendung zur Erzeugung von Wärme, Licht oder Kraft durch Verbrennung üblich ist.

Diese Vorschriften finden keine Anwendung auf brennbare Flüssigkeiten, die mit Wasser in jedem Verhältnis mischbar sind;

b) Beförderung:

Die Beförderung im eigentlichen Sinne, die Einlagerung¹⁾, das Laden oder Löschen von brennbaren Flüssigkeiten als Ladung in Binnenschiffen auf Binnenwasserstraßen.

Artikel 2

Einteilung in Gefahrenklassen.

1. Die im Artikel 1 unter a) aufgeführten brennbaren Flüssigkeiten werden im Sinne dieser Vorschriften in 4 Gefahrenklassen eingeteilt:

a) Sonderklasse, als KO bezeichnet, umfaßt diejenigen Flüssigkeiten, deren Dampfspannung bei 37,8° C einen Wert übersteigt, der für bestimmte Gebiete jeweils durch die örtlich zuständige Behörde festgesetzt worden ist.

Dieser Wert muß in jedem Fall über 600 mm Quecksilbersäule liegen.

Die Dampfspannung wird nach der Methode und mit dem Apparat von Reid gemessen²⁾;

b) Gefahrenklasse 1, als K 1 bezeichnet, umfaßt die Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt von höchstens 21° C³⁾;

c) Gefahrenklasse 2, als K 2 bezeichnet, umfaßt die Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 21° C bis 55° C einschließlich;

d) Gefahrenklasse 3, als K 3 bezeichnet, umfaßt die Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 55° C bis 100° C einschließlich.

¹⁾ Diese Vorschriften finden keine Anwendung auf bleibend festgemachte schwimmende Lager, welche den Vorschriften jeder örtlich zuständigen Behörde unterworfen bleiben.

²⁾ Proceedings of the American Society for Testing Materials, Vol. 31, 808, 1931.

³⁾ Die Grenze von 21° C ist festgesetzt in Übereinstimmung mit dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (I. U. G.).

2. Der Flammpunkt wird für einen Barometerstand von 760 mm Quecksilbersäule, und zwar in jedem Lande mit den Apparaten und nach den Methoden bestimmt, die in diesem Lande vorgeschrieben sind.

3. Brennbare Flüssigkeiten, wie Benzol oder gewisse Arten von white spirit (Test- und Lackbenzine), die unter gewöhnlichen Temperaturen in den Tanks mit Luft explosive Gemische entwickeln, müssen ferner mit Z bezeichnet werden.

Artikel 3

Weitergeltung der Einreihung in eine Gefahrenklasse.

Die Einreihung einer Flüssigkeit in eine bestimmte Gefahrenklasse, die in dem Versendungsland mit Hilfe der dort vorgeschriebenen Methoden und Apparate vorgenommen worden ist, bleibt während ihrer Beförderung auf dem Gebiete eines anderen Landes gültig, es sei denn, daß bei einer dort vorgenommenen Nachprüfung nach einer anderen Methode und mit andern Apparaten der Flammpunkt um mehr als 10 v. H. von den für die betreffende Gefahrenklasse festgesetzten Grenzen abweicht.

Artikel 4

Nachweis der Art der Ladung.

Der Absender oder sein Beauftragter hat bei der Abladung die Art und Menge der beförderten brennbaren Flüssigkeiten sowie ihre Gefahrenklasse dem Artikel 2 entsprechend in einem besonderen Nachweis anzugeben. Der Nachweis ist an Bord mitzuführen.

Artikel 5

Beförderungsarten.

Brennbare Flüssigkeiten dürfen als Massengut oder als Stückgut befördert werden.

Die Beförderung als Massengut erfolgt in Tanks.

Die Beförderung als Stückgut erfolgt in Behältern (Fässern, Kanistern, Kannen und dergleichen).

Artikel 6

Beförderung von KO.

KO darf nur in widerstandsfähigen, gasdicht verschlossenen Tanks oder Behältern befördert werden, deren Ausführung den für den Verladeort geltenden besonderen Anforderungen entsprechen muß. Ist die Verladung an einem Ort erfolgt, wo diese Vorschriften nicht gelten, so müssen die Tanks und Behälter den besonderen Anforderungen des Landes entsprechen, in welchem diese Vorschriften gelten und in welches das Schiff auf seiner Reise zuerst gelangt.

Die Beförderung richtet sich im übrigen nach den Anforderungen der jeweils örtlich zuständigen Behörden.

Artikel 7

Ladung verschiedener Gefahrenklassen und „errechnete Menge“.

Wenn eine Ladung aus Flüssigkeiten verschiedener der im Artikel 2 vorgesehenen Gefahrenklassen K 1, K 2 oder K 3 besteht, müssen folgende Bestimmungen beachtet werden:

- a) die für die Flüssigkeiten mit dem niedrigsten Flammpunkt festgesetzten Bestimmungen sind anzuwenden;
- b) die „errechnete Menge“ im Sinne dieser Vorschriften wird ermittelt, indem man zu der beförderten Raummenge von K 1 $\frac{1}{8}$ der beförderten Raummenge von K 2 und $\frac{1}{60}$ derjenigen von K 3 hinzuzählt.

Artikel 8
Anwendungsbereich.

1. Diese Vorschriften finden Anwendung auf die Beförderung mit Schiffen nachstehender Arten:
 - a) Tankschiffe, deren Tanks einen Teil des Schiffskörpers bilden oder von ihm unabhängig sind, und die K 1, K 2 oder K 3 befördern;
 - b) Schiffe, die für die Beförderung von K 1, K 2 oder K 3 als Stückgut besonders gebaut und eingerichtet sind;
 - c) Schiffe, die K 1, K 2 oder K 3 als Stückgut befördern, aber für diesen Zweck nicht besonders gebaut und eingerichtet sind und Reisende nicht befördern;
 - d) Schiffe, die K 1, K 2 oder K 3 als Stückgut befördern, aber für diesen Zweck nicht besonders gebaut und eingerichtet sind und Reisende befördern.
2. Die zuständigen Behörden können die in Nr. 1 c und d erwähnten Beförderungsarten auf bestimmten Wasserstraßen ausschließen.
3. Diese Vorschriften finden wie folgt Anwendung:
 - a) auf Schiffe gemäß Nr. 1 a: Teil I, Teil II, Kapitel I und II; Teil III, Kapitel I; und Teil IV;
 - b) auf Schiffe gemäß Nr. 1 b: Teil I, Teil II, Kapitel I und III; Teil III, Kapitel I; und Teil IV;
 - c) auf Schiffe gemäß Nr. 1 c: Teil I, Abschnitt 1 und 2; und Teil III, Kapitel II, Abschnitt 15;
 - d) auf Schiffe gemäß Nr. 1 d: Teil I, Abschnitt 1 und 2; und Teil III, Kapitel II, Abschnitt 16.

Artikel 9
Beschränkung des Anwendungsbereichs.

Diese Vorschriften finden keine Anwendung auf die Beförderung von Mengen von K 1, K 2 oder K 3, die eine „errechnete Menge“ von 200 Litern K 1 nicht übersteigen. Dies gilt für K 1 und K 2 Z, nur wenn es als Stückgut auf Deck befördert wird.

Artikel 10
Verbotene Beförderung.

1. K 1 oder K 2 Z als Stückgut dürfen unter Deck nur auf den in Artikel 8 Nr. 1 a und b genannten Schiffen befördert werden;
2. K 1, K 2 oder K 3 als Stückgut in „errechneten Mengen“ von mehr als 5000 Litern K 1 dürfen nur auf den in Artikel 8 Nr. 1 a und b genannten Schiffen befördert werden;
3. K 1, K 2 oder K 3 in „errechneten Mengen“ von mehr als 5000 Litern K 1 dürfen nicht auf den in Artikel 8 Nr. 1 c genannten Schiffen befördert werden;

4. K 1, K 2 oder K 3 in „errechneten Mengen“ von mehr als 1000 Litern K 1 dürfen nicht auf den in Artikel 8 Nr. 1 d genannten Schiffen befördert werden;
5. Reisende dürfen auf Tankschiffen und auf solchen Schiffen, die für die Beförderung von K 1, K 2 oder K 3 als Stückgut besonders gebaut und eingerichtet sind, nicht befördert werden.

Artikel 11
Ausnahme für kleine Schiffe in beschränkten Bezirken.

Diese Vorschriften finden keine Anwendung auf eine Beförderung mit Schiffen, die durch die zuständige Behörde nur für beschränkte Bezirke zugelassen sind und nicht mehr als 125 t Stückgut einschließlich Verpackung an Bord haben oder, soweit sie Massengut befördern, keine höhere Tragfähigkeit als 50 t haben. Diese Beförderungsarten unterliegen den besonderen Sicherheitsvorschriften, die in dem betreffenden Lande für solche Beförderungen gelten.

Zweiter Abschnitt. Tanks und Behälter.

Artikel 12
Anforderungen an Tanks und Behälter.

1. K 1, K 2 oder K 3 müssen befördert werden:
 - a) in Tanks, die den Bestimmungen des Teils II, Kapitel II entsprechen, oder
 - b) in widerstandsfähigen geschlossenen Behältern, die keine Flüssigkeit, und wenn sie K 1 enthalten, auch kein Gas entweichen lassen. Die Behälter für K 1 und K 2 Z müssen aus Metall bestehen. Für die übrigen brennbaren Flüssigkeiten dürfen Behälter aus Metall oder eisenbereifte Holzfässer verwendet werden.
2. Weißblechbehälter, die K 1 oder K 2 Z enthalten, müssen in festen Holzkisten oder Lattenverschlüssen befördert werden.
3. Behälter oder Kisten, die K 1 oder K 2 Z enthalten, müssen durch einen leuchtend roten Streifen gekennzeichnet sein.

Artikel 13
Ausschluß von Holzfässern.

Die zuständige Behörde kann für bestimmte Wasserstraßen die Beförderung von K 2 in Holzfässern ausschließen.

Artikel 14
Verstauung.

Behälter, die Flüssigkeit enthalten, müssen so verstaut werden, daß eine Öffnung immer nach oben gerichtet ist.

Artikel 15
Leere Tanks, Laderäume und Behälter.

1. Die für Schiffe, die K 1 oder K 2 befördern, geltenden Bestimmungen finden so lange Anwendung, als die Schiffe nicht frei von gefährlichen Gasen sind.
2. Die für die Beförderung von Behältern mit K 1 und K 2 geltenden Bestimmungen finden auch Anwendung auf leere Behälter, die zuletzt solche Flüssigkeiten enthalten haben.

Die Bestimmungen des Artikels 12 Nr. 2 und des Artikels 14 finden jedoch auf die Beförderung leerer Behälter keine Anwendung. Ferner findet die Bestimmung des Artikels 12 Nr. 1 b erster Absatz keine Anwendung auf beschädigte Behälter, die keine Reste brennbarer Flüssigkeiten (auch nicht in Dampfform) mehr enthalten.

Dritter Abschnitt. Sonderzeugnis.

Artikel 16 Sonderzeugnis.

Alle in Artikel 8 Nr. 1 a und b genannten Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 15 t und darüber müssen ein Sonderzeugnis besitzen, das bescheinigt, daß Bauart, Einrichtung und Ausrüstung des Schiffes diesen Vorschriften entsprechen.

Artikel 17 Ausstellung des Sonderzeugnisses.

1. Das Sonderzeugnis wird von der zuständigen Behörde ausgestellt, nachdem eine Untersuchung gemäß Artikel 19 vorausgegangen ist.
2. Das Sonderzeugnis muß sich stets an Bord befinden und auf Verlangen der örtlich zuständigen Behörde jederzeit vorgezeigt werden.
3. Das Sonderzeugnis muß dem in der Anlage I dieser Vorschriften festgestellten Muster entsprechen.

Artikel 18 Vermerk auf dem Schiffszeugnis.

Soweit auf Grund besonderer Vorschriften auf einzelnen Wasserstraßen ein Schiffszeugnis verlangt wird, kann die Behörde, die das Schiffszeugnis für ein Schiff der in Artikel 8 Nr. 1 a und b genannten Art ausgestellt hat, entweder bei Vorlage des im Artikel 16 genannten Sonderzeugnisses, falls das Schiff schon ein solches besitzt, oder nach Untersuchung gemäß Artikel 19 auf das Schiffszeugnis einen Vermerk setzen, der bezeugt, daß Bauart, Einrichtung und Ausrüstung des Schiffes diesen Vorschriften entsprechen. Dieser Vermerk gilt als gleichwertig mit dem oben unter Artikel 16 genannten Sonderzeugnis.

Artikel 19 Schiffsuntersuchung.

Die in den Artikeln 17 und 18 vorgesehene Schiffsuntersuchung muß durch einen Sachverständigen vorgenommen werden. Der Sachverständige wird bestimmt, wenn die Untersuchung auf Grund des Artikels 17 stattfindet, von der für die Ausstellung des Sonderzeugnisses zuständigen Behörde, wenn die Untersuchung auf Grund des Artikels 18 stattfindet, von der für die Ausstellung des Vermerks zuständigen Behörde. In beiden Fällen kann der Sachverständige auch von einer Klassifikationsgesellschaft bestimmt werden, die hierfür von der Behörde anerkannt ist.

Der Sachverständige hat sich zu vergewissern, daß diese Vorschriften befolgt sind.

Artikel 20 Gültigkeitsdauer des Sonderzeugnisses.

1. Das Sonderzeugnis bleibt 4 Jahre gültig. Die zuständige Behörde kann in besonderen Fällen

eine kürzere Gültigkeitsdauer festsetzen. Die Gültigkeitsdauer wird im Zeugnis vermerkt.

Die Behörde, die das Zeugnis ausgestellt hat, kann auf Antrag eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer bewilligen, die höchstens ein Jahr betragen darf; doch muß das Schiff mindestens dreimal während eines Zeitraums von 13 Jahren untersucht werden.

2. Wenn der Schiffskörper, die Einrichtung oder die Ausrüstung des Schiffes Änderungen erfahren haben, die geeignet sind die Sicherheit zu beeinträchtigen, oder im Falle einer Havarie, welche die Sicherheit berührt, muß das Schiff unverzüglich einer wiederholten Untersuchung unterzogen werden. Gegebenenfalls ist das Sonderzeugnis mit einer Eintragung zu versehen, die bezeugt, daß das Schiff diesen Vorschriften wieder entspricht.
3. Das Sonderzeugnis kann nur zurückgenommen werden, wenn Bauart, Einrichtung oder Ausrüstung des Schiffes nicht mehr diesen Vorschriften entsprechen. Die Behörde, die das Sonderzeugnis ausgestellt hat, ist allein berechtigt, es zurückzunehmen.

Vierter Abschnitt. Verschiedenes.

Artikel 21 Gleichwertigkeit.

Wo in diesen Vorschriften irgendeine bestimmte Bauart, Einrichtung oder Vorrichtung angeordnet ist, kann die zuständige Behörde an ihrer Stelle jede andere Bauart, Einrichtung oder Vorrichtung unter der Voraussetzung zulassen, daß sie sich vergewissert hat, daß die Bauart, Einrichtung oder Vorrichtung, die als Ersatz dienen soll, mindestens ebenso wirksam ist wie die in diesen Vorschriften angeordnete.

Artikel 22 Ausnahmen für Versuche.

Einzelne Schiffe, die mit neuen technischen Einrichtungen abweichend von diesen Vorschriften versehen sind, können von der zuständigen Behörde für ihr Gebiet zu Versuchszwecken zugelassen werden.

TEIL II

Bau und Einrichtung von Tankschiffen und von Schiffen, die für die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten als Stückgut besonders gebaut und eingerichtet sind.

Kapitel I

Allgemeine Bestimmungen.

Fünfter Abschnitt. Kennzeichen.

Artikel 23

Streifen, Tafel, Licht.

1. Jedes Schiff muß mit einem hellblauen Streifen versehen sein, der mindestens 20 cm breit ist und in Höhe des Decks um den Schiffskörper herumläuft.
2. Jedes Schiff muß ausgerüstet sein:
 - a) mit einer blauen rechteckigen Tafel, die mindestens 50 cm hoch und breit ist und auf beiden Seiten ein weißes mindestens 35 cm hohes F trägt. Die Tafel ist längsschiffs so auf-

- zustellen, daß sie von beiden Schiffsseiten deutlich gesehen werden kann;
- b) mit einem hellvioletten Licht, das bei Nacht in einem Umkreis von 200 m sichtbar ist. Dieses Licht muß in einer Höhe von wenigstens 2 m über dem Deck gesetzt sein.

Sechster Abschnitt. Maschinen, die an sich ungefährlich sind.

Artikel 24

Verschiedene Maschinen, die an sich ungefährlich sind.

1. Auf Schiffen, die für die Beförderung von K 1 oder K 2 bestimmt sind, müssen die Maschinen, in denen keine Verbrennung stattfindet und bei denen nicht die Gefahr besteht, daß einer ihrer Teile rotglühend wird oder daß Funken entstehen, unter Deck vor dem vorderen oder hinter dem hinteren Kofferdamm oder auf Deck aufgestellt werden. Jedoch müssen Ladepumpen und andere Maschinen oder Apparate, die K 1 oder K 2 oder gefährliche Dämpfe enthalten können, auf Deck zwischen dem vorderen und dem hinteren Kofferdamm aufgestellt werden.
2. Auf Schiffen, die für die Beförderung von K 1 oder K 2 bestimmt sind und die eine Seitenhöhe bis zum Deck von mehr als 3 m haben, ist die Aufstellung der in diesem Artikel erwähnten Maschinen unter Deck zwischen den Kofferdämmen erlaubt, wenn diese Maschinen die Ladepumpen antreiben.
3. Elektrische Maschinen und Apparate fallen nicht unter die Bestimmungen dieses Abschnitts und müssen nach den Bestimmungen des neunten Abschnitts aufgestellt werden.

Siebenter Abschnitt. Dampfkessel.

Artikel 25

Dampfkessel.

1. Auf Schiffen, die K 1 oder K 2 befördern, ist die Benutzung von Dampfkesseln verboten.
Wenn solche Kessel aufgestellt sind, kann die zuständige Behörde sie versiegeln.
2. Die Schornsteine müssen mit geeigneten Funkenfängern versehen sein.

Artikel 26

Kohlenbunker.

Die Kohlenbunker und Kohlenkästen dürfen keine gemeinsame Wand mit einem Tank oder einem Kofferdamm haben.

Achter Abschnitt. Verbrennungsmotoren.

Artikel 27

Zugelassene Arten von Verbrennungsmotoren.

1. Für die Durchführung dieser Vorschriften gelten Explosionsmotoren als Verbrennungsmotoren.
2. Es ist verboten, solche Verbrennungsmotoren aufzustellen:
 - a) die mit K 1 betrieben oder auch nur angelassen werden;
 - b) zu deren Anlassen oder Betrieb offenes Feuer oder eine Lampe oder ein glühender Körper nötig ist.

3. An Bord von Schiffen, die für die Beförderung von K 1 oder K 2 bestimmt sind, sind nur solche Verbrennungsmotoren zugelassen, bei denen zum Anlassen und zum Betrieb ausschließlich K 3 als Brennstoff verwendet wird und keiner ihrer äußeren Teile bis zur Rotglut erwärmt wird.

Artikel 28

Aufstellung der Verbrennungsmotoren für den Schiffsantrieb.

Die Verbrennungsmotoren zum Antrieb des Schiffes müssen in einem Motorraum aufgestellt werden, der hinter den Tanks und den Kofferdämmen liegt.

Artikel 29

Aufstellung der Verbrennungsmotoren für den Antrieb der Hilfsmaschinen.

1. Auf Schiffen, die für die Beförderung von K 1 oder K 2 bestimmt sind, muß jeder Verbrennungsmotor, der Ladepumpen antreibt oder der während des Ladens, des Löschens und der Entgasung benutzt wird, in einem Raum aufgestellt werden, der vor dem vorderen oder hinter dem hinteren Kofferdamm liegt.

Die Anordnung des Antriebs der Hilfsmaschinen muß derartig sein, daß sie das Eindringen von gefährlichen Dämpfen in den Maschinenraum unmöglich macht, es sei denn, daß die Aufstellung dieser Motoren diese Maßnahme überflüssig macht.

Der Eingang zu einem Verbrennungsmotorraum muß, wenn möglich, von den Tanks und den Laderäumen abgewandt und entfernt sein.

Der Antrieb der Hilfsmaschinen muß so beschaffen sein, daß keine Funken durch Reibung entstehen können.

2. Auf Schiffen, die für die Beförderung von K 1 oder K 2 bestimmt sind, müssen die Verbrennungsmotoren zum Antrieb der Hilfsmaschinen, die während des Ladens, des Löschens oder der Entgasung niemals benutzt werden dürfen, entweder vor dem vorderen oder hinter dem hinteren Kofferdamm aufgestellt werden.
3. Auf Schiffen, die für die Beförderung von K 3 bestimmt sind, müssen die Verbrennungsmotoren zum Antrieb der Hilfsmaschinen entweder unter Deck vor dem vorderen oder hinter dem hinteren Kofferdamm oder zwischen zwei Kofferdämmen oder auf Deck aufgestellt werden.

Auf Schiffen, deren Tragfähigkeit 150 t nicht überschreitet, müssen die Motoren, wenn Kofferdämme nicht vorhanden sind, entweder unter Deck vor oder hinter sämtlichen Tanks oder auf Deck aufgestellt werden.

Artikel 30

Aufbewahrung des Brennstoffs.

1. Der Brennstoff muß in fest mit dem Schiffskörper verbundenen oder durch eine Abteilung des Schiffes gebildeten Behältern eingeschlossen sein. Diese Behälter müssen von den Tanks durch einen Kofferdamm getrennt oder auf Deck vor dem vorderen oder hinter dem hinteren Kofferdamm aufgestellt sein. Die Bestimmungen in Artikel 69 Nr. 3 c bleiben hierdurch unberührt.

2. Die Einrichtung muß so ausgeführt werden, daß der in den Behältern aufbewahrte Brennstoff im Fall von unrichtiger Bedienung, Überlaufen, Leckagen in der Rohrleitung, Bruch der Ölstandsanzeiger sich im Schiff nicht ausbreiten kann.

Es sind Einrichtungen vorzusehen, die verhindern, daß sich der Brennstoff beim üblichen Füllbetrieb über das Deck ergießt.

3. Die Öffnungen der Überlauf- und Luftrohre oberhalb des Decks müssen mit Flammendurchschlagsicherungen versehen sein, die gegen Beschädigungen gut geschützt sind.

4. Auf Schiffen, die für die Beförderung von K 3 bestimmt sind, dürfen die Brennstoffbehälter nicht unmittelbar an den Tanks liegen, wenn der Brennstoff K 2 ist.

Artikel 31

Brennstoffleitungen.

1. Die Brennstoffleitungen müssen aus Kupferrohren oder Stahlrohren in möglichst großen Längen ohne Schweißung hergestellt werden.
2. Jedes Rohr, durch das Brennstoff aus einem Behälter zufällig austreten kann, muß durch einen unmittelbar am Behälter angeordneten Abschlußhahn gesichert sein, der von Deck aus bedient werden kann. An diesen Stellen des Decks muß eine Anzeigevorrichtung die Stellung des Hahns kenntlich machen und die Feststellung, ob der Hahn geöffnet oder geschlossen ist, ermöglichen. Diese Bestimmungen gelten nicht für die Entwässerungsrohre.

Artikel 32

Auspuffrohre der Verbrennungsmotoren.

1. Die Auspuffgase der Verbrennungsmotoren müssen restlos nach außenbords abgeführt werden. Sämtliche Teile der Rohrleitungen für den Auspuff müssen entweder vor dem vorderen oder hinter dem hinteren Kofferdamm liegen. Alle zweckentsprechenden Einrichtungen zur Verhinderung des Eindringens der Gase in die Wohnräume müssen getroffen werden.
2. Die Auspuffrohre müssen, soweit wie nötig, isoliert oder gekühlt werden, damit ihre Metalloberflächen unter keinen Umständen rotglühend werden können und damit sie sich im üblichen Betriebe und außerhalb des Motorraums außen auf nicht mehr als 80° C erwärmen können.
3. Die Motoren müssen mit einer Einrichtung versehen sein, die das völlige Ablöschen und die Abkühlung der Gase am freien Ende des Auspuffes sicherstellt.
4. Auf Schiffen, die für die Beförderung von K 1 oder K 2 bestimmt sind, müssen die Auspuffgase unter allen Umständen, insbesondere auch bei der Durchfahrt unter Bauwerken, nach außenbords abgeleitet werden, und zwar entweder unter Deck oder in einer Höhe von wenigstens 3,50 m über Deck. Die Auspuffgase der Motoren, die im Hinterschiff aufgestellt sind, müssen nach hinten abgeführt werden, wenn der Auspuff unter Deck erfolgt.

5. Auf Schiffen, die für die Beförderung von K 3 bestimmt sind, dürfen die Auspuffrohre der Motoren entgegen den Bestimmungen der Nr. 1 dieses Artikels an den Stellen des Schiffes angeordnet werden, an denen die Aufstellung der Motoren nach Artikel 29 Nr. 3 zulässig ist.

Neunter Abschnitt. Elektrische Anlagen.

A. Allgemeines.

Artikel 33

Übersichtsplan über die elektrischen Anlagen.

1. Auf Schiffen, die mit elektrischen Einrichtungen versehen sind, muß ein Übersichtsplan über die Einrichtungen auf einer gut lesbaren und leicht zugänglichen Tafel eingesehen werden können. Dieser Plan muß folgende Angaben enthalten:
 - a) Stromart und Spannung (gegebenenfalls die Frequenz);
 - b) Stromquelle, Aufstellung und wichtigste Kennzeichen der Generatoren, der Akkumulatoren und der Transformatoren;
 - c) Verteilungsschema, enthaltend:
 - aa) die Anordnung der Leiter mit Angabe ihrer Ausführungsart und ihrer Kupferquerschnitte;
 - bb) die Anordnung der Sicherungen, der Hauptschalter, der Abzweigdosen und der Schalter mit Angabe ihrer höchstzulässigen Belastung;
 - d) Aufstellung der Motoren, Verteilung der Lampen und der übrigen Apparate mit Angabe ihrer besonderen Kennzeichen.
2. Aus dem Plan müssen erkennbar sein die Einrichtungen, die sich befinden:
 - a) unter Deck zwischen den äußeren Kofferdämmen (rote Farbe);
 - b) auf Deck zwischen den äußeren Kofferdämmen (hellrote Farbe);
 - c) auf Deck vor dem vorderen Kofferdamm und hinter dem hinteren Kofferdamm (gelbe Farbe);
 - d) unter Deck vor dem vorderen Kofferdamm und hinter dem hinteren Kofferdamm (hellgrüne Farbe).

Die Angaben, die sich auf Einrichtungen beziehen, die beim Laden, Löschen oder Entgasen gebraucht werden dürfen, sind durch Unterstreichen oder kräftige Buchstaben hervorzuheben.

Artikel 34

Allgemeines.

Die elektrische Anlage muß hinsichtlich der verwendeten Baustoffe und der allgemeinen Anordnung so entworfen und ausgeführt sein, daß sie jede mögliche Sicherheit bietet.

Diese Bedingung gilt insbesondere als erfüllt, wenn die Anlage den von der zuständigen Behörde anerkannten Normen für die Ausführung derartiger Anlagen entspricht, sofern sie mit diesen Vorschriften nicht in Widerspruch stehen.

Die Anlage muß dauernd in gutem Zustand erhalten werden.

Artikel 35
Spannung.

1. Die an Bord zulässigen Höchstspannungen betragen für Gleichstrom und einphasigen Wechselstrom 127 Volt und für zwei- und dreiphasigen Wechselstrom 220 Volt. Diese Grenzwerte dürfen auf 220 bzw. 380 Volt erhöht werden, und zwar ausschließlich bei der Speisung der Elektromotoren, wenn das Schiff vom Lande aus versorgt werden soll oder wenn sich an Bord ein oder mehrere Generatoren, Transformatoren oder Elektromotoren von einer Leistung von mehr als je 25 Kilovoltampere befinden.

Die Angaben über die Spannung beziehen sich bei Wechselstrom auf die Betriebsspannung.

2. An den Schiffskörper dürfen nur angeschlossen werden:
 - a) einer der Pole einer Gleichstromanlage von höchstens 42 Volt Spannung zwischen zwei Leitern;
 - b) der Sternpunkt oder die Mitte der Sekundärwicklung fest eingebauter Transformatoren von höchstens 72 Volt Spannung zwischen zwei Phasen.

Der Schiffskörper darf nicht als Rückleiter benutzt werden.

Artikel 36
Anschluß an das Landnetz.

Wenn die elektrische Anlage des Schiffes vom Lande aus gespeist wird, muß die Speiseleitung aus einem oder mehreren biegsamen Kupferdrahtkabeln bestehen, die mit Kautschuk isoliert und durch eine doppelte Umwicklung aus Kautschuk geschützt sind. Derartige Leitungen müssen in ihrem Aufbau und ihrer Ausführung von der zuständigen Behörde oder einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft zugelassen sein.

Die Kabel müssen an Bord dauernd an ortsfeste Klammern fest angeschlossen sein, und die Steckdosen müssen sich an Land befinden.

Die Speiseleitungen müssen genügend lang sein, und es müssen alle erforderlichen Maßnahmen getroffen sein, um zu verhüten, daß die Speiseleitungen und ihre Anschlüsse auf Zug beansprucht werden.

Artikel 37
Außerstromsetzung.

Die Anlage einschließlich der Null- und Mittelleiter muß als Ganzes abgeschaltet werden können.

Artikel 38
Sicherung.

Die elektrische Anlage muß allpolig gesichert werden.

Artikel 39
Erdung.

1. Die betriebsmäßig nicht spannungsführenden Metallteile der Maschinen, Apparate oder der elektrischen Leitungen, die von einem Strom von mehr als 20 Ampere durchflossen werden, wie Gehäuse, Schutzhüllen oder Unterlagen, sind

wirksam zu erden, wenn die Möglichkeit besteht, daß sie zufälligerweise infolge eines Isolationsfehlers unter Spannung gesetzt werden können.

2. Die Erdung ist nicht erforderlich, wenn die Anlage nur von Strom von einer Spannung von nicht mehr als 42 Volt zwischen Leiter und Erde durchflossen wird. Auf Schiffen, die für die Beförderung von K 1 oder K 2 bestimmt sind, ist die Erdung in Pumpenräumen in geschlossenen, an Laderäume oder an Tanks angrenzenden Räumen und auf Deck jedoch immer erforderlich.
3. Bei nicht ortsfesten Apparaten muß eine Ader des mehradrigen biegsamen Anschlußkabels zur Erdung benutzt werden; diese Ader muß an den Erdungskontakt des Steckers angeschlossen sein.
4. Die Erdung kann durch eine Verbindung mit dem Schiffskörper hergestellt werden.

Artikel 40
Elektrische Anlagen in Tanks, Kofferdämmen und Laderäumen.

In den Tanks, den Kofferdämmen und in den für die Beförderung von K 1 oder K 2 als Stückgut bestimmten Laderäumen dürfen Lampen oder andere elektrische Apparate nicht angebracht werden.

Artikel 41
Akkumulatoren.

1. Akkumulatorenbatterien mit einer Leistung von mehr als 200 Amperestunden oder mit einer Spannung von mehr als 42 Volt müssen in einem besonderen gutgelüfteten Raum oder in einem geschlossenen, mit einer Einrichtung zur Abführung der Gase ins Freie versehenen Metallkasten aufgestellt werden.

Auf allen Schiffen, die für die Beförderung von K 1 oder K 2 bestimmt sind, müssen die Akkumulatoren entweder vor dem vorderen oder hinter dem hinteren Kofferdamm aufgestellt werden.

2. Die Akkumulatorenbatterien müssen so eingerichtet sein, daß bei einer Neigung von 40° keine Flüssigkeit auslaufen kann, und so aufgestellt werden, daß sie gegen herabfallende Gegenstände geschützt sind.

Artikel 42
Schalt- und Verteilungseinrichtungen.

1. Schalttafeln, Schalter, Sicherungen, Abzweigdosen und Steckdosen müssen in besonderen geschlossenen Metallkästen untergebracht sein, es sei denn, daß sie schon durch ihre Bauart genügend gegen Beschädigung gesichert sind.

Der Einbau in besondere geschlossene Metallkästen ist nicht erforderlich für Schalter, Steckdosen und Abzweigdosen in den Wohnräumen.

2. Die Schalter müssen ihre Schaltstellung anzeigen. Schalter für weniger als 10 Ampere in Wohnräumen sind von dieser Vorschrift ausgenommen.
3. Alle Schalter und Steckdosen, die zu zweipoligen bzw. ein- oder mehrpoligen Systemen gehören, müssen beide Pole bzw. alle Phasen abschalten. Bei den Schaltern der Lampen in den Wohnräumen kann hiervon abgesehen werden.

Artikel 43 Widerstände.

1. Die Anlaßwiderstände müssen als Olanlaßwiderstände ausgeführt werden. Luftgekühlte Widerstände sind zulässig, wenn sie in technischer Hinsicht und vom Standpunkt der Sicherheit mindestens gleichwertig sind.
2. Auf Schiffen, die für die Beförderung von K 1 oder K 2 bestimmt sind, müssen die Olanlaßwiderstände so gebaut werden, daß die Temperatur des Öls an der Oberfläche 100° C nicht übersteigt.
3. Luftgekühlte Widerstände müssen in staubdichten Metallschränken eingeschlossen und so eingerichtet sein, daß ihre Außentemperatur 100° C nicht übersteigt.

Auf Schiffen, die für die Beförderung von K 1 oder K 2 bestimmt sind:

- a) darf die Temperatur des Materials der Widerstände 200° C nicht überschreiten;
 - b) dürfen in Pumpenräumen und in geschlossenen, an Laderäume oder Tanks angrenzenden Räumen nur explosionsgeschützte Widerstände verwendet werden.
4. Die Verwendung von Wasserwiderständen ist verboten.

Artikel 44 Heizeinrichtungen.

1. Elektrische Heizeinrichtungen müssen fest eingebaut sein.
2. Elektrische Heizeinrichtungen müssen so gebaut sein, daß die Temperatur ihrer Umhüllung 100° C nicht übersteigt.
3. Auf Schiffen, die für die Beförderung von K 1 oder K 2 bestimmt sind, dürfen elektrische Heizeinrichtungen in Pumpenräumen und unter Deck zwischen den äußeren Kofferdämmen nicht aufgestellt werden.

Artikel 45 Beleuchtung.

1. Es dürfen nur Glühlampen verwendet werden.
2. Alle Lampen und ihre Fassungen mit Ausnahme derjenigen in den Wohnräumen und der in Nr. 3 erwähnten Lampen müssen in gasdichten Überlocken eingeschlossen und gegen Stöße gesichert sein.
Im Innern der Pumpenräume von Schiffen, die für die Beförderung von K 1 oder K 2 bestimmt sind, dürfen nur explosionsgeschützte Lampen verwendet werden.
3. Es sind nur folgende Arten tragbarer Lampen zugelassen:
 - a) tragbare Lampen mit Trockenbatterien mit einer Höchstspannung von 6 Volt in einer von der zuständigen Behörde oder einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft zugelassene Ausführung;
 - b) explosionsgeschützte tragbare Lampen mit eigener Stromquelle oder ähnliche von der zuständigen Behörde zugelassene Lampen;
 - c) nur in dem Maschinenraum gasdicht verschlossene Handlampen mit biegsamem, mit

Kautschuk isoliertem Kabel, die von der zuständigen Behörde oder einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft zugelassen sind;

- d) in den Wohnräumen, außer den vorstehend unter a bis c erwähnten Lampen, Stehlampen ohne eigenen Schalter;
- e) Signal- und Schiffslichter, wenn sie in widerstandsfähigen Laternen aufgestellt sind und durch feste oder biegsame Leitungen mit Steckdosen gespeist werden, die den Vorschriften der Artikel 46 und 49 entsprechen.

Artikel 46 Elektrische Leitungen.

1. Der Einbau elektrischer Leitungen in Tanks oder Kofferdämme ist verboten.
2. Feste Leitungen müssen aus isoliertem Draht oder Kabel mit Bleimantel bestehen und, außer in Wohnräumen, armiert oder mit Stahldraht umspinnen und gegen Eindringen von Feuchtigkeit geschützt sein oder in gleichwertiger Ausführung hergestellt werden. Auf Deck, in den Laderäumen, und wo es sonst nötig ist, sind die elektrischen Leitungen gegen Beschädigungen zu schützen.
3. Als bewegliche Leitungen dürfen nur biegsame Kabel, die mit Kautschuk isoliert sind, verwendet werden. Sie müssen durch eine doppelte Lage aus Kautschuk oder auf eine andere von der zuständigen Behörde oder einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft zugelassene Art geschützt sein.
In den Wohnräumen dürfen nur biegsame, durch Kautschuk isolierte Leitungen verwendet werden.
Biegsame Kabel mit Metallumhüllung oder -bewehrung dürfen nicht verwendet werden.
Es ist verboten, bewegliche Leitungen mit Hilfe von Steckkontakten zu verlängern.
4. Kabel müssen an Abzweigdosen, Schaltern oder an Steckdosen, Verbindungsdosen für Laternen, Lampen und ähnlichen Einrichtungen so abgeschlossen werden, daß die Anschlüsse gegen das Eindringen von Feuchtigkeit und Dämpfen geschützt sind. Diese Vorschrift findet keine Anwendung auf elektrische Anlagen in Wohnräumen.

B. Zusätzliche Bestimmungen für Schiffe, die für die Beförderung von K 1 oder K 2 bestimmt sind.

Artikel 47 Anwendung.

Die zusätzlichen Bestimmungen der Artikel 48 bis 53 finden Anwendung auf Schiffe die für die Beförderung von K 1 oder K 2 bestimmt sind.

Artikel 48 Temperatur der Wicklungen.

Die Querschnitte der Wicklungen und der Leitungen der Maschinen und der Transformatoren

müssen so berechnet sein, daß ihre Temperaturerhöhung im normalen Betrieb um 10° C unter der Temperaturerhöhung bleibt, die für den normalen Betrieb in nicht explosionsgefährdeten Räumen zugelassen ist.

Diese Vorschrift findet keine Anwendung auf Wicklungen und auf Leitungen, die so geschützt sind, daß sie auch bei größter Temperaturerhöhung eine Explosion nicht hervorrufen können.

Artikel 49

Art und Aufstellung der zugelassenen elektrischen Einrichtungen.

1. Auf Deck gelten folgende Bestimmungen:

a) Es sind nur folgende elektrische Einrichtungen zugelassen:

- aa) Maschinen und sonstige elektrische Einrichtungen in explosionsgeschützter Bauart;
- bb) Kurzschlußmotoren in offener Ausführung, sofern sie gehörig gegen Witterungseinflüsse geschützt sind, Apparate unter Öl und alle anderen Maschinen und Apparate, die den folgenden Sicherheitsvorschriften genügen.

Alle Teile dieser Maschinen und Apparate, die im gewöhnlichen Betrieb Funken erzeugen oder leicht Funken erzeugen können, wie Kollektoren, Schleifringe, Schalter, Kontaktbahnen von Widerständen und Schmelzsicherungen, müssen so gebaut und eingeschlossen sein, daß eine Entzündung von explosiven Dämpfen durch Funken ausgeschlossen ist. Die Maschinen müssen außerdem einen vergrößerten Zwischenraum zwischen Läufer und Ständer und Rollenlager oder schwerschmelzbare Lager haben.

b) Die Vorschriften unter a finden keine Anwendung:

- aa) auf Lampenfassungen und vollständig eingeschlossene Schalter, die auf Deck im Freien angebracht sind und ausschließlich zu Beleuchtungszwecken benutzt werden;
- bb) auf Steckdosen für Signal- und Schiffslichter, die sich auf Deck im Freien befinden, sofern diese Steckdosen mit einer Vorrichtung versehen sind, die das Lösen der Verbindung durch einfachen Zug am Kabel verhindert. Den Steckdosen müssen allpolige Abschalter vorgeschaltet sein. Durch Anschlag ist vorzuschreiben, daß die Steckdosen vor dem Einstecken oder dem Herausziehen des Steckers abzuschalten sind;
- cc) auf elektrische Einrichtungen zur Beleuchtung und Heizung der Wohnräume.

2. Unter Deck gelten folgende Bestimmungen:

- a) auf Schiffen mit einer Seitenhöhe bis zum Deck von mehr als 3 m (vgl. Art. 70 Nr. 1 b) dürfen zwischen den Kofferdämmen in den Ladepumpenräumen nur explosionsgeschützte Motoren und Apparate aufgestellt werden;

b) unbeschadet entgegenstehender Bestimmungen dieser Vorschriften dürfen vor dem vorderen und hinter dem hinteren Kofferdamm sowohl Apparate, die den Vorschriften der Nr. 1 a entsprechen, als auch allgemein gebräuchliche Apparate in bewährter Ausführung aufgestellt werden.

Artikel 50

Apparate, die während des Ladens, Löschens und Entgasens gebraucht werden.

1. Jede Maschine und jede sonstige elektrische Einrichtung, die während des Ladens, Löschens und Entgasens gebraucht werden soll, muß den Vorschriften des Artikels 49 Nr. 1 a entsprechen.

Dies gilt nicht für die Lampen und sonstigen Einrichtungen der Beleuchtungsanlage, die außerhalb der Ladepumpenräume aufgestellt sind. Diese Lampen und Einrichtungen müssen in allen Fällen den sonstigen Bestimmungen dieser Vorschriften entsprechen.

2. Die elektrischen Maschinen und Apparate, deren Benutzung während des Ladens, Löschens und Entgasens erlaubt ist, müssen mit gelber Farbe kenntlich gemacht sein. Diese Erlaubnis muß in gut lesbarer Schrift, wenn nötig in mehreren Sprachen, angeschlagen sein.

Die Maschinen und Apparate, deren Benutzung während des Ladens, Löschens und Entgasens verboten ist, müssen in roter Farbe kenntlich gemacht sein.

Artikel 51

Anschlußvorrichtungen.

In den Pumpenräumen müssen für den Anschluß der Leitung an elektrische Motoren und Apparate Vorrichtungen verwendet werden, die das Eindringen von Feuchtigkeit und Dämpfen verhindern.

Artikel 52

Glühlampen und Fassungen.

1. In Tanks, Kofferdämmen, Laderäumen, Pumpenräumen und den geschlossenen, an Laderäume oder Tanks angrenzenden Räumen dürfen als tragbare Lampen nur die in Artikel 45 Nr. 3 a und b genannten Lampen benutzt werden.

2. Pumpenräume und solche geschlossene Räume, die an Laderäume angrenzen, dürfen durch feste Glühlampen beleuchtet werden, wenn die Beleuchtungsanlage in explosionsgeschützter Bauart ausgeführt ist und die die Fassungen einschließenden Überglocken gegen Beschädigungen durch Stöße geschützt sind. Diese Schutzvorrichtung darf nur vermittle besonderer Werkzeuge (Schlüssel oder Magnete und dergleichen) entfernt werden können. Die Fassungen müssen so gebaut sein, daß keine Explosion eintreten kann, wenn die Lampe sich lösen sollte.

3. Wenn die in Nr. 2 erwähnten Räume durch Lampen beleuchtet werden, die in Gehäusen außerhalb dieser Räume angebracht sind, so müssen diese Gehäuse von den Räumen durch ein fest angebrachtes starkes Glas gasdicht abgeschlossen sein.

Artikel 53

Elektrische Lautsignale.

Mit Ausnahme der Leitungen müssen sich alle Teile der elektrischen Lautsignale vor dem vorderen oder hinter dem hinteren Kofferdamm befinden.

Zehnter Abschnitt. Heizung, Beleuchtung,
Rauchverbot und Feuerlöscher.

Artikel 54

Anwendung.

Die Vorschriften dieses Abschnitts finden Anwendung auf Schiffe, die für die Beförderung von K 1 oder K 2 bestimmt sind.

Artikel 55

Heizung.

1. Als Heizeinrichtungen sind außer den im neunten Abschnitt erwähnten elektrischen Einrichtungen Dampf- oder Warmwasserheizungen zugelassen.
2. Außerdem sind, jedoch nur in Wohnräumen und Küchen, zugelassen:

- a) Kohlenöfen, auf einer Blechplatte mit aufgebogenen Rändern befestigt und so aufgestellt, daß weder brennende Kohlen noch Schlacken oder heiße Asche über das Blech hinausfallen können. Sie müssen so eingerichtet sein, daß sie schnell und vollständig ausgelöscht werden können. Der feste Teil des Schornsteins muß mindestens 1 m über das Deck hinausreichen und mit einem Funkenfänger versehen sein;
- b) mit K 2 oder K 3 geheizte Heizeinrichtungen, die nicht unter Druck stehen und so gebaut sind, daß der Brennstoffbehälter nicht herausgenommen und, während der Apparat im Betrieb ist, nicht gefüllt werden kann. Diese Heizeinrichtungen müssen ohne Zuhilfenahme anderer flüssiger Brennstoffe in Betrieb gesetzt werden können.

Diese Einrichtungen müssen in einem Metallbehälter befestigt sein, der gegebenenfalls den gesamten Brennstoff des Apparates aufnehmen kann.

Die Heizeinrichtungen einschließlich des umgebenden Metallbehälters müssen sicher befestigt sein.

Heizeinrichtungen, die K 2 verbrauchen, müssen mit Dochten brennen.

Artikel 56

Beleuchtung.

Für die Beleuchtung an Bord sind nur folgende Einrichtungen zugelassen:

- a) elektrische Beleuchtungsanlagen entsprechend den Vorschriften des neunten Abschnitts;
- b) in den Wohnräumen, Küchen und Antriebsmaschinenräumen, Petroleum- (K 2) Lampen mit Brennstoffbehältern aus Metall ohne besondere Einfüllöffnung, die so gebaut sind, daß bei Bruch einer Lötstelle weder die Lampe herabfallen noch der Brennstoffbehälter sich öffnen oder entleeren kann.

Die Lampen müssen mit Dochten brennen und derart angebracht und eingerichtet sein, daß der

Brennstoffbehälter nicht von der Lampe abgenommen, nicht entfernt, noch während des Brennens gefüllt werden kann.

Die Lampen müssen ohne Zuhilfenahme anderer Brennstoffe in Betrieb gesetzt werden können.

Jede Lampe muß mit einer Rauchkappe aus Metall versehen sein. Wenn die Lampe sich unter einem mit Holz verschalten Deck befindet, muß die Verschalung außerdem durch einen Blechschirm geschützt sein, der durch einen Luftraum von der Verschalung getrennt ist.

Artikel 57

Schiffslichter.

In den Schiffslichtern dürfen nur benützt werden:

- a) elektrische Lampen, die den Vorschriften des neunten Abschnitts entsprechen;
- b) Petroleumlampen, die den Vorschriften des Artikels 56 unter b entsprechen und in widerstandsfähigen Laternen so aufgestellt sind, daß sie nicht umfallen können.

Artikel 58

Verbot des Rauchens und des Gebrauchs
von Feuer und ungeschütztem Licht.

1. Das Rauchverbot muß an Deck in augenfälliger, gut lesbarer Schrift angebracht sein. Der Anschlag muß in den Sprachen der Länder abgefaßt sein, durch die das Schiff fahren soll.
2. In der Nähe der Zugänge zu Stellen, an denen das Rauchen und der Gebrauch von Feuer oder ungeschütztem Licht nicht immer erlaubt ist, muß darauf hingewiesen werden, unter welchen Umständen das Verbot in Kraft tritt.
3. In den Wohnräumen müssen Aschenbecher vorhanden sein.

Artikel 59

Feuerlöscheinrichtungen.

Auf jedem Schiff müssen mindestens vorhanden sein:

- a) im Vorschiff und ebenso im Hinterschiff in der Nähe der Zugänge zu den Wohnräumen und den Diensträumen je zwei Feuerlöscheinrichtungen, von denen eine aus zwei Eimern mit gewölbtem Boden oder in ähnlicher Ausführung bestehen darf. Die Eimer müssen je vier bis sechs Liter fassen und mit einem ausreichend langen Seil versehen sein;
- b) eine weitere Feuerlöscheinrichtung in jedem Kesselraum und in jedem Raum für Verbrennungsmotoren und für Ladepumpen;
- c) wenn die elektrische Anlage des Schiffes eine Spannung von mehr als 50 Volt verwendet, eine Sonderfeuerlöscheinrichtung einer nichtleitenden Flüssigkeit.

Mindestens zwei der unter a und b aufgeführten Feuerlöscheinrichtungen müssen zum Löschen brennender Flüssigkeiten geeignet sein.

Feuerlöscheinrichtungen mit Flüssigkeiten, die gegen Frost empfindlich sind, müssen in geeigneter Weise geschützt werden.

Artikel 60

Kennzeichnung der Feuerlöscheinrichtungen.

Die Stellen, an denen die Feuerlöscheinrichtungen angebracht sind, oder diese Einrichtungen selbst müssen rot angestrichen sein.

Kapitel II

Besondere Bestimmungen für Tankschiffe.

Elfter Abschnitt. Bau und Einrichtung.

Artikel 61

Allgemeines.

Soweit nicht in diesen Vorschriften gegenteilige Bestimmungen enthalten sind, müssen Bauart, Festigkeit, Raumeinteilung, Einrichtung und Ausrüstung der Schiffe den Vorschriften entsprechen, die durch eine von der zuständigen Behörde anerkannte Klassifikationsgesellschaft für ihre höchste Klasse erlassen sind, oder sie müssen gleichwertig sein.

Artikel 62

Aufbauten.

Auf Schiffen, die für die Beförderung von K 1 oder K 2 bestimmt sind, müssen Aufbauten, die als Küche oder als Wohnung für die Besatzung dienen, vor dem vorderen oder hinter dem hinteren Kofferdamm liegen.

In Ausnahmefällen dürfen diese Aufbauten auf die Kofferdämme und im Bedarfsfall sogar auf die Tanks hinaufreichen, aber nur unter der Bedingung, daß ihre Fußböden aus Blech und gasdicht hergestellt und so hoch über den Decken der Kofferdämme oder den Tanks angeordnet werden, daß ein Zwischenraum entsteht, der den freien Durchgang des Wassers gestattet und die Möglichkeit der Instandhaltung gewährleistet. Die Türen und Öffnungen müssen so angelegt sein, daß gefährliche Dämpfe, die nicht genügend durch Luft verdünnt sind, nicht ohne weiteres in die Aufbauten eindringen können.

Artikel 63

Werkstoffe.

1. Die Schiffe müssen aus Stahl gebaut sein. Der Schiffskörper und die Tanks müssen aus Siemens-Martin-Stahl bestehen. Auf Schiffen mit vom Schiffskörper unabhängigen Tanks gilt diese letztere Bestimmung nur für den Bau der Tanks.
2. Die Verwendung von Holz im Schiff ist, soweit wie möglich, zu vermeiden. Sie ist grundsätzlich beschränkt auf:
 - a) Wallschienen, Ruder, Masten, Flaggenstöcke, Lademasten und Bugspriet;
 - b) Tischlerarbeiten und Verkleidungen der Wohnräume, der Küchen, der Vorratsräume, Möbel und Wirtschaftsgegenstände;
 - c) Grätings in den Pumpenräumen;
 - d) Fensterrahmen, abnehmbare Teile des Steuerhauses, Deckbelag im Hinterschiff, Grätings für die Trossen, abnehmbare Oberlichter, Gegenstände des Inventars, Boote und Bootsklampen;
 - e) Verkeilung der vom Schiffskörper unabhängigen Tanks;
 - f) Schutzkästen für Akkumulatoren.

3. Die Teile aus Holz, die sich in der Nähe von Heizungs- und Beleuchtungskörpern befinden, müssen vor Erwärmung wirksam geschützt sein. Ofenrohre müssen durch das Holz der Wegerungen, Trennungswände und Wandverkleidungen in Blechhülsen geführt werden, die genügenden Durchzug der Luft oder wirksame Isolierung sicherstellen.

Artikel 64

Länge und Inhalt der Tanks.

1. Die Länge eines Tanks darf 10 m nicht überschreiten.
2. Der Inhalt eines Tanks, mit Einschluß des Ausdehnungsschachtes und der Luke, darf nicht mehr als 200 cbm betragen.

Artikel 65

Prüfung der Tanks und der Kofferdämme.

1. Auf Schiffen, die für die Beförderung von K 1 oder K 2 bestimmt sind:
 - a) sind die Tanks unter dem Druck einer Wassersäule zu prüfen, deren Höhe über dem Deck 1,0 m oder über der Decke des Ausdehnungsschachtes, wenn sie höher als 0,5 m über dem Deck liegt, 0,5 m beträgt;
 - b) sind die Kofferdämme unter dem Druck einer Wassersäule zu prüfen, deren Höhe über dem Deck 1,50 m beträgt;
 - c) ist das an dem Tank liegende Kofferdamm-schott von beiden Seiten zu prüfen. Diese letzte Vorschrift gilt nicht für Schiffe mit Tanks, die vom Schiffskörper unabhängig sind.
2. Auf Schiffen, die für die Beförderung von K 3 bestimmt sind, müssen die Tanks und die Kofferdämme nach den in Nr. 1 a und b dieses Artikels festgelegten Bedingungen geprüft werden.

Artikel 66

Öffnungen der Tanks.

1. Öffnungen der Tanks, die nicht durch aufgenietete, aufgeschweißte oder gleichwertig befestigte Metallstücke endgültig dicht verschlossen sind, müssen oberhalb des höchsten Standes der Flüssigkeit und mindestens 0,30 m oberhalb der Bordlinie des Decks angeordnet werden. Ausnahmen von dieser Bestimmung dürfen nur bei den Öffnungen zur Feststellung des Tankinhalts, die von der Zollbehörde vorgeschrieben werden, und bei den Austrittsöffnungen der kleinen Rohre für die Trocknung und Entgasung gemacht werden. Diese Öffnungen dürfen in den Decken des Tanks angeordnet werden, müssen aber stets mit widerstandsfähigen Verschlüssen aus Metall versehen sein.
2. Die Verschlussvorrichtungen der obengenannten Öffnungen müssen wasserdicht und auf Schiffen, die für die Beförderung von K 1 oder K 2 bestimmt sind, gasdicht sein. Ausgenommen von dieser Bestimmung sind die Öffnungen für den Druckausgleich, z. B. Ausgleichsventile und ähnliche Einrichtungen.

3. Darüber hinaus gelten für die Schiffe, die für die Beförderung von K 1 oder K 2 bestimmt sind, folgende Vorschriften:

- a) die Betätigung der Verschlüsse der verschiedenen Öffnungen der Tanks darf nicht die Gefahr bringen, daß Funken entstehen, es sei denn, daß diese Verschlüsse stets erst nach der Entgasung geöffnet werden;
- b) die Verschlüsse der Öffnungen, die zur Beobachtung der Vorgänge beim Laden, beim Löschen und bei der Feststellung des Tankinhaltes dienen, müssen so eingerichtet sein, daß sie die Dauer des Öffnens soviel wie möglich beschränken;
- c) die Schaugläser müssen mindestens 15 mm dick und mit Metallblenden versehen sein.

Artikel 67 Füllmarke.

Im Innern eines jeden Tanks ist eine Marke anzubringen, die den Stand der Flüssigkeit bei der Füllung des Tanks auf 98,5 v. H. seines Inhalts, einschließlich des Inhalts des etwa vorhandenen Ausdehnungsschachtes und der Luke, bezeichnet.

Artikel 68 Sicherheitsvorrichtungen gegen Über- und Unterdruck.

1. Jeder Tank muß mit der Außenluft durch eine oder mehrere Vorrichtungen zum Druckausgleich in Verbindung stehen, die genügen, um gefährlichen Über- oder Unterdruck in den Tanks sowohl während der Reise als auch beim Laden oder Löschen zu verhüten.

Wenn eine gemeinsame Sammelleitung besteht, die die Gase aus mehreren Tanks durch dieselbe Druckausgleichsvorrichtung abführt und wenn in dieser Leitung Abschlußvorrichtungen (Ventile, Hähne oder dergleichen) vorhanden sind, müssen diese Vorrichtungen erkennen lassen, ob sie geöffnet oder geschlossen sind.

Die Vorrichtungen zum Druckausgleich müssen mit Flammendurchschlagsicherungen versehen sein. Jedoch werden diese Sicherungen auf Schiffen, die ausschließlich für die Beförderung von K 3 bestimmt sind, nicht gefordert.

Wenn auf einem Schiff eine gemeinsame Gassammelleitung besteht, die gestattet, nach dem Gaspindelverfahren zu laden oder zu löschen, so muß diese Leitung mit einem oder mit mehreren Sicherheitsventilen ausgestattet sein, damit gefährlicher Über- oder Unterdruck vermieden wird.

2. Auf Schiffen, die für die Beförderung von K 1 Z oder K 2 Z bestimmt sind und die mit einer Gassammelleitung ausgestattet sind, darf ein Tank, der für die Beförderung dieser Flüssigkeiten bestimmt ist, nur dann mit einem anderen Tank durch diese Gassammelleitung in Verbindung stehen, wenn eine Flammendurchschlagsicherung oder ein Verschuß zwischen beiden vorhanden ist. Die Verschlüsse müssen stets ermöglichen, die Tanks, welche bestimmt sind, K 1 Z oder K 2 Z zu enthalten, von den zur Aufnahme von K 1, K 2 oder K 3 bestimmten Tanks zu trennen.

Artikel 69

Oldichte Schotte und Kofferdämme.

1. Die Begrenzungsschotte der Tanks und Kofferdämme dürfen genietet oder geschweißt werden. Sie müssen vollständig öldicht sein.

2. Auf Schiffen, die für die Beförderung von K 1 oder K 2 bestimmt sind, müssen die nachstehenden Vorschriften befolgt werden:

a) die Tanks — und auf Schiffen, deren Seitenhöhe bis zum Deck mehr als 3 m beträgt, auch die Pumpenräume, die unter Deck liegen — müssen von allen Abteilungen unter Deck durch Kofferdämme getrennt werden, deren Breite mindestens 50 cm beträgt.

Diese Breite darf auf Schiffen, deren Tragfähigkeit 150 t nicht überschreitet, auf 40 cm verringert werden;

b) wenn die Tanks vom Schiffskörper unabhängig sind, darf das Kofferdammeschott, das an den Tanks liegt, durch eine öldichte, mindestens 50 cm hohe Bodenwrange ersetzt werden, die im Abstand von mindestens 40 cm von dem anderen Schott stehen muß.

Diese Erleichterung gilt nicht für Kofferdämme, die die Tanks vom Motorraum trennen;

c) die Kofferdammeschotte dürfen weder Löcher noch Durchführungen erhalten.

Diese Vorschrift gilt auch für Tankschotte mit Ausnahme der Schotte auf Schiffen mit einer Seitenhöhe bis zum Deck von mehr als 3 m, auf denen der Pumpenraum unter Deck zwischen Kofferdämmen liegt;

d) die Kofferdämme dürfen nicht für irgendeinen Zweck eingerichtet sein; die Bestimmung in Artikel 79 Nr. 3 bleibt hiervon unberührt;

e) die Kofferdämme müssen mit einem Wassereinlaßventil ausgerüstet sein, das unter der Leichtladelinie liegt und von Deck aus betätigt werden kann;

f) die Kofferdämme müssen außer durch den Wassereinlaß durch eine besondere Pumpe auf Deck sehr schnell mit Wasser gefüllt und durch diese Pumpe und eine im Kofferdamm fest eingebaute Rohrleitung entleert werden können. Die Pumpe darf eine tragbare Handpumpe sein;

g) die Rohrleitungen zum Füllen und Entleeren der Kofferdämme dürfen nicht in Verbindung mit irgendeiner anderen Rohrleitung des Schiffes stehen;

h) die Verschlüsse der Kofferdämme müssen öldicht sein.

3. Auf Schiffen, die für die Beförderung von K 3 bestimmt sind, müssen die nachstehenden Vorschriften befolgt werden:

a) die Tanks müssen von den Wohnräumen, dem Motorraum und dem Kesselraum, die unter Deck liegen, durch Kofferdämme getrennt werden, die je mindestens 50 cm breit sind.

Diese Kofferdämme sind auf Schiffen, deren Tragfähigkeit 150 t nicht überschreitet, nicht erforderlich;

- b) wenn die Tanks vom Schiffskörper unabhängig sind, darf der Raum, in dem die Tanks aufgestellt sind, von den Räumen, die anderen Zwecken dienen sollen, durch ein einziges Schott getrennt werden, das weder Öffnungen noch Durchführungen erhalten darf und das im Abstand von mindestens 40 cm vom nächsten Tank stehen muß.

Dieser Abstand darf auf Schiffen, deren Tragfähigkeit 50 t nicht überschreitet, verringert werden;

- c) die Kofferdämme dürfen als Laderaum für die Beförderung von K 3 als Stückgut oder als Pumpenraum oder als Brennstoffbunker, jedoch ausschließlich für K 3, eingerichtet werden;
- d) in den Schotten eines Kofferdammes dürfen Durchführungen nur angeordnet werden, wenn der Kofferdamm als Pumpenraum oder als Brennstoffbunker eingerichtet wird. Die Durchbrechungen müssen auf das allernotwendigste Maß beschränkt werden und müssen so angeordnet werden, daß die Dichtigkeit des Schottes gesichert bleibt.

Jedes Rohr, das durch ein Kofferdammsschott hindurchgeführt ist, muß an diesem Schott eine Abschlußvorrichtung haben;

- e) die Tankschotte dürfen Durchführungen nur erhalten, wenn ein Pumpenraum unter Deck vorhanden ist, und zwar nur für die Rohrleitung der Pumpen.

Artikel 70

Aufstellung der Ladepumpen; Füll- und Löschrohrleitungen.

1. a) Auf Schiffen, die für die Beförderung von K 1 oder K 2 bestimmt sind, müssen die Ladepumpen sowie die Füll- und Löschrohrleitungen auf Deck zwischen den Kofferdämmen angeordnet werden.
- b) Auf Schiffen, die für die Beförderung von K 1 oder K 2 bestimmt sind, dürfen, wenn die Schiffe eine Seitenhöhe bis zum Deck von mehr als 3 m haben, die Pumpen in einem Pumpenraum unter Deck aufgestellt werden, der zwischen zwei Kofferdämmen liegt. Nur in diesem Fall dürfen die Löschrohrleitungen am Boden des Schiffes verlegt werden.
2. Auf Schiffen, die für die Beförderung von K 1 oder K 2 bestimmt sind, müssen die Füll- und Löschrohrleitungen von allen Rohrleitungen, die vor dem vorderen oder hinter dem hinteren Kofferdamm liegen, unabhängig sein.
3. Die Füll- und Löschrohrleitungen müssen in metallischer Verbindung mit dem Schiffskörper stehen, damit Unfälle infolge von statischer Elektrizität vermieden werden. Die Füllrohre müssen bis zum Boden der Tanks reichen.
4. Die Ventile und andere Abschlußvorrichtungen der Füll- und Löschrohrleitungen müssen, soweit wie möglich, anzeigen, ob sie geöffnet oder geschlossen sind.

Artikel 71

Belüftung und Entlüftung.

1. Auf Schiffen, die für die Beförderung von K 1 oder K 2 bestimmt sind, sind die nachstehenden Vorschriften zu befolgen:

- a) die Tanks dürfen nur durch die im Artikel 68 erwähnten Einrichtungen mit der Außenluft in Verbindung stehen;
- b) die Kofferdämme müssen:
 - aa) entweder durch zwei große Lüfter gut entlüftet werden, die mit Flammendurchschlagsicherungen versehen sind und von denen der eine bis auf den Boden des Kofferdammes und mindestens 2,50 m über Deck reicht und einen Saugkopf hat oder
 - bb) gasdicht verschlossen sein. Die Anordnung von Schwanenhälsen oder Pilzlüftern ist jedoch gestattet, wenn sie mit Flammendurchschlagsicherungen versehen sind, die gut gegen Beschädigungen geschützt sind;
- c) die Deckanlage der Schiffe mit vom Schiffskörper unabhängigen Tanks ist so auszuführen, daß um die Tanks nur so kleine Zwischenräume bleiben, wie sie für die Bauausführung gerade noch notwendig sind. Diese Zwischenräume müssen durch Vorrichtungen geschlossen werden, die nachgiebig und so ausgeführt sind, daß sie den Austritt der Gase erschweren und verhindern, daß Regen oder Spülwasser oder etwa aus einem Tank übergelaufene Flüssigkeit in den Schiffsraum eindringt.

Die Schiffsräume müssen durch Schwanenhäse oder Pilzlüfter auf Deck gelüftet werden. Diese müssen mit Flammendurchschlagsicherungen versehen sein, die gut gegen Beschädigungen geschützt sind. Alle Öffnungen in diesen Deckanlagen sind mit dichten Verschlusvorrichtungen zu versehen;

- d) die Pumpenräume müssen gründlich und wirksam gelüftet werden, und zwar, wenn sie auf Deck liegen, durch eine gründliche, natürliche Lüftung, oder, wenn sie unter Deck liegen, durch weite Lüfter, von denen mindestens einer bis zum Boden des Pumpenraumes reicht und einen Saugkopf haben muß;
 - e) bei der allgemeinen Anlage der Entlüftung sind die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, damit gefährliche Dämpfe, die aus den Vorrichtungen für die Be- und Entlüftung entweichen, nicht in die Öffnungen der Wohnräume, Maschinenräume und anderer Räume für den Schiffsbetrieb eindringen können, bevor sie genügend mit Luft verdünnt sind.
2. Auf Schiffen, die für die Beförderung von K 3 bestimmt sind, müssen nachfolgende Vorschriften befolgt werden:
 - a) die Tanks dürfen nur durch die in Artikel 68 erwähnten Einrichtungen gelüftet werden;
 - b) die Kofferdämme müssen, wenn sie nicht für andere Zwecke verwendet werden, entweder durch Lüfter gelüftet oder verschlossen und auf Deck mit einfachen Schwanenhälsen oder mit Pilzlüftern ausgerüstet werden;

- c) die Deckanlage der Schiffe mit vom Schiffskörper unabhängigen Tanks ist so auszuführen, daß um die Tanks nur kleine Zwischenräume bleiben, wie sie für die Bauausführung gerade noch notwendig sind. Diese Zwischenräume und andere Öffnungen müssen so ausgeführt sein, daß Regen oder Spülwasser oder etwa aus einem Tank übergelaufene Flüssigkeit nicht in den Schiffsraum eindringen kann. Die Schiffsräume müssen durch Lüfter oder durch einfache Schwannenhälse oder Pilzlüfter auf Deck gelüftet werden.
3. Auf allen Schiffen müssen die Maschinenräume, die Wohnräume und alle anderen von der Mannschaft benutzten Räume sowohl unter Deck als auf Deck gründlich be- oder entlüftet werden.

Artikel 72

Laderäume für Stückgutbeförderung.

Wenn auf Tankschiffen Laderäume für Stückgutbeförderung eingerichtet werden, müssen diese Laderäume den Vorschriften des Kapitels III entsprechen.

Kapitel III

Besondere Bestimmungen für Schiffe, die für die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten als Stückgut besonders gebaut und eingerichtet sind.

Zwölfter Abschnitt. Bau und Einrichtung.

Artikel 73

Allgemeines.

Soweit nicht in diesen Vorschriften gegenteilige Bestimmungen enthalten sind, müssen Bauart, Festigkeit, Raumeinteilung, Einrichtung und Ausrüstung der Schiffe den Vorschriften entsprechen, die durch eine von der zuständigen Behörde anerkannte Klassifikationsgesellschaft für ihre höchste Klasse erlassen sind, oder sie müssen ihnen gleichwertig sein.

Artikel 74

Aufbauten.

Auf Schiffen, die für die Beförderung von K 1 oder K 2 bestimmt sind, müssen die Aufbauten, die als Küche oder als Wohnung für die Besatzung dienen, vor dem vorderen oder hinter dem hinteren Kofferdamm liegen.

In Ausnahmefällen dürfen diese Aufbauten auf die Kofferdämme und im Bedarfsfall sogar auf die Laderäume hinaufreichen, aber nur unter der Bedingung, daß ihre Fußböden aus Blech und gasdicht hergestellt und so hoch über den Decken der Kofferdämme oder der Laderäume angeordnet sind, daß ein genügender Zwischenraum entsteht, der den freien Durchgang des Wassers gestattet und die Möglichkeit der Instandhaltung gewährleistet.

Artikel 75

Werkstoffe.

1. Die Schiffe müssen aus Stahl hergestellt sein.
2. Die Verwendung von Holz im Schiff ist, soweit wie möglich, zu vermeiden.
Sie ist grundsätzlich beschränkt auf:
 - a) Verkleidung und Wegerung der Laderäume;

- b) Wallschienen, Ruder, Masten, Flaggenstöcke, Lademasten und Bugspriet;
- c) Tischlerarbeiten und Verkleidungen der Wohnräume, der Küchen, der Vorratsräume, Möbel und Wirtschaftsgegenstände;
- d) Lukendeckel und Deckgrätings;
- e) Fensterrahmen, abnehmbare Teile des Steuerhauses, Deckbelag im Hinterschiff, Grätings für die Trossen, abnehmbare Oberlichter, Gegenstände des Inventars, Boote und Bootsklappen;
- f) Schutzkästen für Akkumulatoren.

3. Die Teile aus Holz, die sich in der Nähe von Heizungs- und Beleuchtungskörpern befinden, müssen vor Erwärmung wirksam geschützt sein. Ofenrohre müssen durch das Holz der Wegerungen, Trennungswände und Wandverkleidungen in Blechhülsen geführt werden, die genügend Durchzug der Luft oder wirksame Isolierung sichern.

Artikel 76

Laderäume, Einrichtungen für Lüftung, Wassereinlaß.

1. Jeder Laderaum eines Schiffes, das für die Beförderung von K 1 oder K 2 bestimmt ist, muß durch große Lüfter, die mit Flammendurchschlagsicherungen ausgerüstet sind, gut entlüftet werden. Einige dieser Lüfter müssen bis auf den Boden des Laderaums und mindestens 2,50 m über Deck reichen und mit Saugköpfen versehen sein. Indessen werden für Schiffe, die auf Wasserstraßen mit geringer lichter Höhe verkehren sollen, Lüfter von geringerer Höhe zugelassen.
2. Jeder Laderaum eines Schiffes, das für die Beförderung von K 1 oder K 2 bestimmt ist, muß mit einem Wassereinlaßventil ausgerüstet sein, das unter der Leichtladelinie liegt und vom Deck aus zu bedienen ist.

Artikel 77

Oldichte Schotte und Kofferdämme.

1. Die Begrenzungsschotte der Laderäume dürfen genietet oder geschweißt werden. Sie müssen vollständig öldicht sein und dürfen weder Öffnungen noch Durchführungen erhalten.
2. Auf Schiffen, die für die Beförderung von K 1 oder K 2 bestimmt sind, müssen die nachstehenden Vorschriften befolgt werden:

- a) Laderäume, die für die Beförderung von K 1 oder K 2 bestimmt sind, müssen von allen anderen Abteilungen unter Deck durch Kofferdämme getrennt werden, die eine Breite von mindestens 50 cm haben.

Diese Breite darf auf Schiffen, deren Tragfähigkeit 150 t nicht überschreitet, auf 40 cm verringert werden;

- b) die Kofferdämme dürfen nicht zur Benutzung für irgendwelche Zwecke eingerichtet sein;
- c) die Kofferdämme müssen ein Wassereinlaßventil in der Außenhaut haben, das unter der Leichtladelinie liegt und von Deck aus zu bedienen ist;

- d) die Kofferdämme müssen:
- aa) entweder durch zwei große Lüfter gut gelüftet werden, die mit Flammendurchschlagsicherungen versehen sind und von denen der eine bis auf den Boden des Kofferdammes und mindestens 2.50 m über Deck reicht und einen Saugkopf hat oder
 - bb) dicht verschlossen sein. Die Aufstellung von Schwanenhälsen oder Pilzlüftern ist gestattet, wenn sie mit Flammendurchschlagsicherungen versehen sind, die gut gegen Beschädigungen geschützt sind.
- e) die Kofferdämme müssen außer durch den Wassereinlaß durch eine besondere Pumpe auf Deck sehr schnell mit Wasser gefüllt und durch diese Pumpe und eine im Kofferdamm fest eingebaute Rohrleitung entleert werden können. Die Pumpe darf eine tragbare Handpumpe sein;
- f) die Rohrleitungen zum Füllen und zum Entleeren der Kofferdämme dürfen nicht mit irgendeiner anderen Rohrleitung des Schiffes in Verbindung stehen;
- g) die Verschlüsse der Kofferdämme müssen öldicht sein.

TEIL III

Betriebsvorschriften.

Kapitel I

Bestimmungen über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Tankschiffen und als Stückgut auf Schiffen, die hierfür besonders gebaut und eingerichtet sind.

Dreizehnter Abschnitt. Verschiedenes.

Artikel 78

Dampfkessel.

Auf Schiffen, die K 1 oder K 2 befördern, dürfen Dampfkessel nicht benutzt werden. Wenn solche Kessel an Bord sind, kann die zuständige Behörde sie versiegeln.

Artikel 79

Benutzung der Kofferdämme.

1. Die Kofferdämme von Schiffen, die K 1 oder K 2 befördern, dürfen nicht als Vorrats- oder Laderäume dienen.
2. Die Kofferdämme von Schiffen, die K 3 befördern, dürfen zur Beförderung von K 3 in Stückgütern, als Pumpenraum oder als Vorratsraum für Betriebsstoff aber nur für K 3 benutzt werden.
3. Die zuständige Behörde darf Tankschiffen die K 1, K 2 oder K 3 befördern, wenn ihre Tragfähigkeit kleiner als 300 t ist und sie nur im Inlande verkehren, gestatten, als Ladung in den Kofferdämmen Flüssigkeiten zu befördern, deren Flammpunkt über 55° C liegt.

Artikel 80

Verschuß der Tanks und Kofferdämme.

- Auf Schiffen, die K 1 oder K 2 befördern, müssen:
- a) die Tanks stets geschlossen bleiben vorbehaltlich der gemäß Artikel 103 von den örtlich zuständigen Behörden erlassenen besonderen Bestimmungen;

- b) die Kofferdämme soviel wie möglich geschlossen gehalten werden.

Artikel 81

Abschluß von Rohrleitungen.

1. Auf Schiffen, die K 1 oder K 2 befördern, müssen die Abschlußvorrichtungen der Rohrleitungen für das Laden und Löschen geschlossen sein, solange die Tanks nicht frei von gefährlichen Gasen sind.
2. Auf Schiffen, die K 1 Z oder K 2 Z befördern und eine Gassammelleitung haben, darf kein Tank, der eine dieser Flüssigkeiten enthält, mit irgendeinem anderen Tank durch die Sammelleitung verbunden sein, es sei denn, daß eine Flammendurchschlagsicherung eingeschaltet ist.

Die Abschlußvorrichtungen zur Trennung der Tanks, die K 1 Z oder K 2 Z enthalten, von den Tanks, die K 1, K 2 oder K 3 enthalten, müssen während der Reise sowie beim Laden und Löschen geschlossen sein.

Diese Vorschriften gelten auch für leere Tanks, die K 1 Z oder K 2 Z enthalten haben, solange die Tanks nicht frei von gefährlichen Gasen sind.

Artikel 82

Nachprüfung der Kofferdämme.

Auf Schiffen, die K 1 oder K 2 befördern, sind Kofferdämme, die nicht gefüllt sind, mindestens einmal täglich durch einfache Besichtigung auf ihre Dichtigkeit zu prüfen.

Sobald sich zeigt, daß ein Kofferdammenschott, das nach diesen Vorschriften öldicht sein muß, dieser Bestimmung nicht mehr entspricht, muß der Kofferdamm, falls einer der benachbarten Tanks Ladung enthält, mit Wasser gefüllt gehalten werden, bis das Schott instandgesetzt ist.

Artikel 83

Verbot der Verbindung von Rohrleitungsgruppen.

Auf Schiffen, die K 1 oder K 2 befördern, darf keine Verbindung zwischen zwei der folgenden Rohrleitungsgruppen hergestellt werden:

- a) Rohrleitungsgruppe für Laden und Löschen;
- b) Rohrleitungsgruppe der Kofferdämme;
- c) Rohrleitungsgruppe vor dem vorderen oder hinter dem hinteren Kofferdamm.

Artikel 84

Tag und Nachtbezeichnung des Schiffes.

1. Alle beladenen Schiffe müssen führen:
 - a) am Tage die im Artikel 23 Nr. 2 a vorgeschriebene Tafel;
 - b) bei Nacht das im Artikel 23 Nr. 2 b vorgeschriebene Licht. Das Licht muß in einer Höhe von mindestens 2 m über Deck gesetzt sein.
2. Für Beginn und Ende von „Tag“ und „Nacht“ im Sinne dieses Artikels sind die jeweiligen örtlichen Vorschriften für die übrigen optischen Zeichen, die das Schiff führen muß, maßgebend.

3. Die örtlich zuständige Behörde kann anordnen, daß an bestimmten Orten besonderer Art die vorstehend vorgeschriebenen Zeichen nicht geführt zu werden brauchen.

Artikel 85

Feuer und ungeschütztes Licht.

1. Auf Schiffen, die K 1 oder K 2 befördern, ist, unbeschadet anderweitig vorgeschriebener besonderer Verbote, ungeschütztes Licht oder Feuer nur in folgenden Fällen erlaubt:
 - a) in geschlossenen Räumen vor dem vorderen oder hinter dem hinteren Kofferdamm;
 - b) in den ordnungsmäßig an Bord befindlichen Laternen für die Signal- und Schiffslichter.
2. Auf Schiffen, die K 1 oder K 2 befördern, darf ungeschütztes Licht nur in geschlossenen Räumen, die vor dem vorderen oder hinter dem hinteren Kofferdamm liegen, angezündet werden.
3. An Bord von Schiffen, die K 3 befördern, ist Feuer oder ungeschütztes Licht in Tanks, Laderäumen, Kofferdämmen und in unter Deck gelegenen Pumpenräumen verboten.

Artikel 86

Elektrische Lampen.

1. Auf Schiffen, die K 1 oder K 2 befördern, dürfen die elektrischen Glühlampen nur eingeschraubt oder ausgeschraubt werden, wenn die Fassungen nicht unter Spannung stehen.
2. Auf Schiffen, die K 1, K 2 oder K 3 befördern, dürfen in den Tanks, Laderäumen, Kofferdämmen und Pumpenräumen nur solche Lampen verwendet werden, die den Bestimmungen des Artikels 45 Nr. 3 a und b entsprechen.

Artikel 87

Benutzung der Steckdosen auf Deck.

Auf Schiffen, die K 1 oder K 2 befördern, ist es verboten, die Steckdosen an Deck zu anderen Zwecken zu benutzen als zum Anschluß der Signal- und Schiffslichter.

Es ist verboten, die Stecker für diese Lichter anzuschließen oder zu lösen, bevor die Steckdosen spannungslos gemacht sind. Nach der Einschaltung muß die Verriegelung sofort geschlossen werden.

Artikel 88

Eisenbeschlagenes Schuhzeug.

Auf Tankschiffen, die K 1 oder K 2 befördern, ist das Betreten der Tanks und Kofferdämme durch Personen, die eisenbeschlagenes Schuhzeug tragen, verboten, es sei denn, daß dieses gegen die Entstehung von Funken wirksam geschützt ist.

Artikel 89

Rauchverbot.

Auf Schiffen, die K 1 oder K 2 befördern, ist das Rauchen nur in den Wohnräumen erlaubt. Anderweitig vorgeschriebene besondere Verbote bleiben unberührt.

Artikel 90

Putzwolle und Putzlappen.

Putzwolle und Putzlappen müssen in verschlossenen Kisten oder Kästen aus nichtbrennbarem Material aufbewahrt werden.

Artikel 91

Jährliche Besichtigung der Feuerlöscheinrichtungen.

Die Eigentümer von Schiffen, die K 1, K 2 oder K 3 befördern, sind verpflichtet, die Feuerlöscheinrichtungen einmal jährlich besichtigen und prüfen zu lassen, um festzustellen, daß sie sich in gutem Zustand befinden und zum sofortigen Gebrauch bereit sind. Diese Prüfung ist in einer besonderen Liste zu vermerken, die an Bord aufzubewahren und von dem jeweiligen Besichtigter durch Unterschrift zu bestätigen ist.

Artikel 92

Verbot der Mitbeförderung gefährlicher Stoffe.

Sprengstoffe und andere explosionsgefährliche Stoffe einschließlich des Kalziumkarbids und anderer Stoffe, die bei Berührung mit Wasser brennbare Gase entwickeln, selbstentzündliche und leichtentzündliche Stoffe dürfen nicht gleichzeitig mit K 1, K 2 oder K 3 befördert werden.

Artikel 93

Benutzung der Tanks und Laderäume.

1. Auf Schiffen, die K 1 oder K 2 befördern, dürfen in den Tanks nur Flüssigkeiten als Massengut befördert werden.
2. Auf Schiffen, die K 1 oder K 2 befördern, dürfen außer diesen Flüssigkeiten und ihrer Verpackung in den Laderäumen nur K 3 und Stückgüter befördert werden, die entweder aus dem Betrieb des Reeders, Schiffers, Befrachters oder Ladungseigentümers stammen oder für deren Betrieb bestimmt sind. Diese Stückgüter dürfen unter allen Umständen nicht gefährlicher sein als Stückgüter von K 1, und sie müssen so verstaut sein, daß von ihnen keine Beschädigung der an Bord befindlichen Stückgüter von K 1, K 2 oder K 3 zu befürchten ist.

Artikel 94

Außerhalb von Tanks und Laderäumen zugelassene Ladung.

1. Auf Schiffen, die K 1 befördern, dürfen unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 79 Nr. 3 außerhalb des Tanks und der Laderäume nur folgende Ladungen befördert werden:
 - a) geringe Mengen von K 1, K 2 oder K 3, nicht über 100 Liter insgesamt, in Versandstücken, vorausgesetzt, daß sie in einem Pumpenraum oberhalb des Decks oder an einem geeigneten luftigen Platz auf Deck zwischen den Kofferdämmen untergebracht sind;
 - b) eine geringe Menge nicht leicht entzündlicher Gegenstände für den Betrieb des Reeders, Schiffers, Befrachters oder Ladungseigentümers.
2. Auf Schiffen, die K 2 befördern, dürfen unbeschadet des Artikels 79 Nr. 3 außerhalb der Tanks und Laderäume nur folgende Ladungen befördert werden:
 - a) K 1 in höchstens 5 Versandstücken und in einer Menge von insgesamt nicht mehr als 400 Litern, wenn sie an einem geeigneten, luftigen

Platz auf Deck zwischen den Kofferdämmen untergebracht sind;

- b) K 2 oder K 3 in höchstens 10 Versandstücken und in einer Menge von insgesamt höchstens 1000 Litern, wenn diese Flüssigkeiten in Metallfässern enthalten und zwischen den Kofferdämmen untergebracht sind;
- c) andere Flüssigkeiten, deren Flammpunkt höher liegt als 100° C, in Versandstücken;
- d) eine geringe Menge nicht leicht entzündlicher Gegenstände für den Betrieb des Reeders, Schiffers, Befrachters oder Ladungseigentümers.

Artikel 95

Beiladung von K 1 oder K 2 auf Schiffen, die K 3 befördern.

Auf Schiffen, die K 3 befördern, darf K 1 oder K 2 in Versandstücken nur in geringen Mengen, nicht über 100 Liter insgesamt, befördert werden, wenn sie auf Deck an einer geeigneten luftigen Stelle in gehöriger Entfernung von den Wohnräumen, Schornsteinen und Heizanlagen untergebracht sind.

Artikel 96

Vorrat an flüssigem Brennstoff.

Auf Schiffen, die K 1 oder K 2 befördern, darf der Vorrat an flüssigem Brennstoff (K 3) außerhalb der Bunker nicht das Fassungsvermögen der Bunker und in keinem Falle eine Menge von 600 Litern überschreiten.

Der Brennstoff muß in Metallfässern, und zwar unter Deck vor dem vorderen oder hinter dem hinteren Kofferdamm oder auf Deck verstaut werden.

Vierzehnter Abschnitt. Laden, Löschen und Stilliegen.

Artikel 97

Höchstgrenze der Füllung.

Beim Laden dürfen die Tanks nicht über die Füllmarke hinaus gefüllt werden.

Artikel 98

Fülleitung als Lade- und Löscherät.

1. Das Laden und Löschen muß mit der fest eingebauten Rohrleitung des Schiffes ausgeführt werden, es sei denn, daß dies praktisch unmöglich ist.

In diesem Ausnahmefall muß eine bewegliche Rohrleitung benutzt werden. Diese muß:

- a) bis zum Boden der Tanks hinunterreichen;
 - b) mit dem Schiffskörper leitend verbunden sein zur Vermeidung von Unfällen infolge elektrischer Aufladung;
 - c) so eingerichtet sein, daß Funken nicht entstehen können.
2. Auf Schiffen, die K 1 oder K 2 befördern, dürfen die Rohrleitungen zum Laden und Löschen nicht durch starre oder biegsame Leitungen verlängert werden, die über den vorderen oder den hinteren Kofferdamm hinausreichen.

Artikel 99

Verbot gleichzeitigen Ladens und Löschens verschiedener Güter.

Während des Ladens und Löschens von K 1 oder K 2 als Massengut darf irgend etwas anderes als Flüssigkeiten in losem Zustand (Massengut) nicht geladen oder gelöscht werden.

Artikel 100

Verbot von Feuer und Licht während des Ladens usw.

Es ist verboten, während des Ladens, Löschens und Entgasens von K 1 oder K 2 auf den Schiffen:

- a) Feuer oder ungeschütztes Licht zu halten;
- b) elektrische Handlampen oder tragbare elektrische Lampen aus den Wohnräumen zu benutzen;
- c) die elektrischen Heizapparate zu benutzen;
- d) an irgendeiner Stelle des Schiffes zu rauchen.

Artikel 101

Elektrische Apparate.

Während des Ladens, Löschens und Entgasens von Schiffen, die K 1 oder K 2 befördern, dürfen nur solche Maschinen oder elektrische Apparate benutzt werden, die gelb bezeichnet sind und eine Aufschrift tragen, daß ihre Benutzung erlaubt ist.

Artikel 102

Festmachen.

1. Zum Festmachen von Schiffen, die K 1, K 2 oder K 3 befördern, dürfen keine anderen Mittel als Stahltrossen oder Ketten benutzt werden, die mit einer Einrichtung versehen sind, welche ein sofortiges Loswerfen gestattet.
2. Die Schiffe müssen an Land so festgemacht sein, daß weder in den elektrischen Speisekabeln noch in den zum Laden und Löschen bestimmten Schlauchleitungen Zugbeanspruchungen auftreten können.

Artikel 103

Verhalten während des Stilliegens.

Der Erlaß weiterer Bestimmungen, die beim Laden, Löschen und Entgasen sowie beim sonstigen Verhalten während des Aufenthalts zu befolgen sind, bleibt unbeschadet dieser Vorschriften den örtlich zuständigen Behörden vorbehalten.

Kapitel II

Bestimmungen über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten als Stückgut auf Schiffen, die hierfür nicht besonders gebaut und eingerichtet sind.

Fünfzehnter Abschnitt.

Schiffe, die keine Reisenden befördern.

Artikel 104

Beförderung von K 1 oder K 2 Z.

Bei der Beförderung von K 1 oder K 2 Z sind folgende Bestimmungen zu beachten:

- a) Versandstücke mit K 1 oder K 2 Z dürfen nur auf Deck in gehöriger Entfernung von Küchen, Schornsteinen, Feuer und ungeschütztem Licht

sowie von Sprengstoffen oder anderen explosionsgefährlichen Stoffen einschließlich des Kalziumkarbids und anderer Stoffe, die bei Berührung mit Wasser brennbare Gase entwickeln, von selbstentzündlichen oder leicht brennbaren Stoffen untergebracht werden;

- b) Versandstücke mit K 1 oder K 2 Z dürfen nicht dicht abgedeckt werden;
- c) in der Nähe von Versandstücken mit K 1 oder K 2 Z darf nicht geraucht werden.

Artikel 105

Beförderung von K 2 oder K 3.

1. Es ist verboten, K 2 oder K 3 in Laderäumen unterzubringen, in denen sich Sprengstoffe oder andere explosionsgefährliche Stoffe einschließlich des Kalziumkarbids und anderer Stoffe, die bei Berührung mit Wasser brennbare Gase entwickeln, selbstentzündliche oder leicht brennbare Stoffe befinden.
2. In Laderäumen, in denen sich K 2 oder K 3 befinden, darf nicht geraucht werden.

Artikel 106

Feuerlöscheinrichtungen.

In der Nähe der Stellen, wo K 1 oder K 2 in Versandstücken verstaut sind, müssen mindestens zwei Feuerlöscheinrichtungen aufgestellt sein, von denen eine aus zwei Eimern mit gewölbtem Boden oder in ähnlicher Ausführung bestehen darf. Die Eimer müssen je 4 bis 6 Liter fassen und mit einem ausreichend langen Seil versehen sein.

Die Stellen, an denen die Feuerlöscheinrichtungen angebracht sind, oder diese selbst müssen rot angestrichen sein. Die Feuerlöscheinrichtungen müssen einmal jährlich besichtigt und geprüft werden, um festzustellen, ob sie sich in gutem Zustand befinden und zum sofortigen Gebrauch bereit sind.

Sechzehnter Abschnitt.

Schiffe, die Reisende befördern.

Artikel 107

Beförderung von K 1 und K 2 Z.

Bei der Beförderung von K 1 oder K 2 Z sind folgende Vorschriften zu beachten:

- a) Versandstücke mit K 1 oder K 2 Z dürfen nur auf Deck in ausreichender Entfernung von Küchen, Schornsteinen, von Feuer und ungeschütztem Licht und selbstentzündlichen oder leicht brennbaren Stoffen untergebracht werden;
- b) Versandstücke mit K 1 oder K 2 Z dürfen nicht dicht abgedeckt werden;
- c) die der Verstauung von Versandstücken mit K 1 oder K 2 Z dienenden Teile des Decks müssen von den anderen Teilen des Decks durch auf Deck aufgenietete Winkelleisen oder ein anderes wirksames Mittel abgetrennt sein, damit verhütet wird, daß etwa aus den Behältern ausgetretene Flüssigkeiten sich über andere Teile des Decks ausbreiten;
- d) in der Nähe von Versandstücken mit K 1 oder K 2 Z darf nicht geraucht werden. In der Nähe der abgetrennten Teile des Decks muß ein

Schild angebracht sein, das in gut lesbarer Schrift von mindestens 5 cm Höhe die Aufschrift trägt:

BENZIN

ZUTRITT VERBOTEN

RAUCHEN VERBOTEN

Die Aufschrift ist in den Sprachen der Länder abzufassen, in denen das Schiff verkehrt.

Artikel 108

Beförderung von K 2 oder K 3.

1. K 2 oder K 3 darf nicht in den Laderäumen untergebracht werden, in denen sich Sprengstoffe oder andere explosionsgefährliche Stoffe einschließlich des Kalziumkarbids und anderer Stoffe, die bei Berührung mit Wasser brennbare Gase entwickeln, selbstentzündliche oder leicht brennbare Stoffe befinden.
2. In Laderäumen, in denen sich K 2 oder K 3 befindet, darf nicht geraucht werden.
3. Das Betreten von Laderäumen, in denen sich K 2 oder K 3 befindet, ist den Reisenden verboten.

Artikel 109

Feuerlöscheinrichtungen.

In der Nähe der Stellen, wo K 1 oder K 2 in Versandstücken verstaut ist, müssen zwei Feuerlöscheinrichtungen aufgestellt sein, von denen eine aus zwei Eimern mit gewölbtem Boden oder in ähnlicher Ausführung bestehen darf. Die Eimer müssen je 4 bis 6 Liter fassen und mit einem ausreichend langen Seil versehen sein.

Die Stellen, an denen die Feuerlöscheinrichtungen angebracht sind, oder diese selbst müssen rot angestrichen sein. Die Feuerlöscheinrichtungen müssen einmal jährlich besichtigt und geprüft werden, um festzustellen, ob sie sich in gutem Zustand befinden und zum sofortigen Gebrauch bereit sind.

TEIL IV

Übergangsbestimmungen.

Artikel 110

Anwendungsbereich.

Die Bestimmungen des Teils IV finden Anwendung auf Schiffe der im Artikel 8 Nr. 1a und b bezeichneten Art, die

- a) beim Inkrafttreten dieser Vorschriften als Schiffe im Sinne des Artikels 8 Nr. 1 a und b verwendet werden und an diesem Zeitpunkt auf Grund der geltenden Bestimmungen zum Verkehr zugelassen sind;
- b) sich beim Inkrafttreten dieser Vorschriften in Bau oder im Umbau befinden.

Artikel 111

Ausnahmen.

Die Behörden, die das im Artikel 16 vorgesehene Sonderzeugnis und den im Artikel 18 vorgesehenen Vermerk ausstellen, können für ein Schiff der im Artikel 110 bezeichneten Art, das nicht vollständig den Bestimmungen des Teils II entspricht, Ausnahmen bewilligen, wenn dargetan ist, daß die

Anwendung dieser Vorschriften weder angebracht noch durchführbar ist, jedoch unter der Voraussetzung, daß die Sicherheit genügend gewährleistet ist.

Als Richtlinien für die Bewilligung dieser Ausnahmen gelten die Angaben der Anlage II.

Artikel 112

Fristen und Nachprüfung.

Bei der Untersuchung, die der erstmaligen Ausstellung des Sonderzeugnisses oder der erstmaligen Ausstellung des Vermerks vorangeht, müssen die Ausnahmen sowie die Fristen, für die diese Ausnahmen zugelassen sind, festgesetzt werden.

Die Ausnahmen und Fristen sind in einem Anhang zu dem Sonderzeugnis oder dem Vermerk aufzuführen.

Bei den Untersuchungen, die den Erneuerungen des Sonderzeugnisses oder des Vermerks vorangehen — in der Anlage II als 2. und 3. Untersuchung bezeichnet —, muß festgestellt werden, ob die Änderungen, für deren Ausführung bei der erstmaligen Untersuchung Fristen zugelassen wurden, ausgeführt worden sind. Diese Feststellung muß in einem Anhang zum Sonderzeugnis oder zum Vermerk eingetragen werden.

Artikel 113

Erneuerung alter Teile.

Wenn auf einem Schiffe der in Artikel 110 bezeichneten Art ein Bauteil, eine Einrichtung oder eine Vorrichtung, für die eine Ausnahme bewilligt worden ist, zu ersetzen ist, so muß dieser Ersatz zu jeder Zeit den Vorschriften des Teils II entsprechen, es sei denn, daß anerkannt wurde, daß dies unmöglich ist.

Anlage I

Nr.
(Amtliche Kennzeichen)

1)

Sonderzeugnis (Muster A)

Für Tankschiffe und Schiffe, die für die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten als Stückgut besonders gebaut und eingerichtet sind.

Ausgefertigt auf Grund der Internationalen Vorschriften über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen, Anlage zum Abkommen von Den Haag vom 1. Februar 1939.

Name, Vorname und Wohnort

des Schiffseigners

Registerzeichen des Schiffes 2)

Name des Schiffes

Registerhafen (Heimatort) 2)

Schiffsgattung und Antriebsmittel 3)

Bauort und -jahr

Ort und Jahr des Umbaues für

die Beförderung brennbarer

Flüssigkeiten 2)

1) Name des Landes, dessen Behörde das Zeugnis ausfertigt hat.

2) Zutreffendes ausfüllen Nichtzutreffendes durchstreichen.

3) Z. B. Motortankschiff, Dampfschiff, für die Beförderung von K 3 als Stückgut besonders gebaut und eingerichtet.

Größe Tragfähigkeit in Tonnen

.....lt. Eichschein Nr. des Schiffseichamts
in vom 19.....

Durch dieses Zeugnis wird bescheinigt, daß das Schiff nach den oben genannten Vorschriften untersucht worden ist, und daß es diesen Vorschriften genügt.

Das Schiff darf zur Beförderung von K 1, K 2 und K 3 als Massengut und als Stückgut verwendet werden. 1)

Dieses Zeugnis ist gültig bis zum 19.....

Ort und Datum

Name der Behörde und Unterschrift 2)

Verlängert bis zum 19..... 3) und 4)

Ort und Datum

Name der Behörde und Unterschrift 2)

Da das obengenannte Schiff den Vorschriften vollständig genügt, ist dieses Zeugnis mit Gültigkeit bis zum 19..... erneuert worden.

Ort und Datum

Unterschrift 5)

Verlängert bis zum 19..... 4)

Ort und Datum

Name der Behörde und Unterschrift.

Da das obengenannte Schiff den Vorschriften vollständig genügt, ist dieses Zeugnis mit Gültigkeit bis zum 19..... erneuert worden.

Ort und Datum

Unterschrift 5)

Verlängert bis zum 19..... 4)

Ort und Datum

Name der Behörde und Unterschrift.

Da das obengenannte Schiff den Vorschriften vollständig genügt, ist dieses Zeugnis mit Gültigkeit bis zum 19..... erneuert worden.

Ort und Datum

Unterschrift 5)

Verlängert bis zum 19..... 4)

Ort und Datum

Name der Behörde und Unterschrift.

Kurze Übersicht über die Einrichtung des Schiffes.

I. Das Schiff ist eingerichtet:

- zum Laden und Löschen mit Bordpumpe....
Die Pumpe..... an Deck dauernd aufgestellt
und angetrieben durch:

| | |
|----------------------------|---|
|Verbrennungsmotor(en) | } unter Deck. auf Deck. in einem bes. Raum, im Freien. |
|Elektromotor(en) | |
|Dampfmaschine(n) | |

- Zum Laden und Löschen mit am Lande befindlichen Pumpen.

II. Das Schiff ist eingerichtet zur Entnahme von Wechselstrom

Gleich

Perioden von Volt phasig
von Land.

1) Nichtzutreffendes durchstreichen.

2) Name der das Zeugnis ausfertigenden Behörde.

3) Die Verlängerung der Gültigkeitsdauer beträgt höchstens 1 Jahr.

4) Die Verlängerung kann auch durch ein besonderes Schriftstück der zuständigen Behörde bescheinigt werden.

5) Name der Behörde.

III. Das Schiff hat folgende Heizeinrichtungen:

-Kohlenöfen in
-mit K 2 heizbare Ofen in
-mit K 3 heizbare Ofen in
-elektrische Ofen in

IV. Das Schiff ist eingerichtet für elektrische / Petroleum- Beleuchtung.

Nr.
(Amtliche Kennzeichen)

Sonderzeugnis
(Muster B)²⁾

Für Tankschiffe und Schiffe, die für die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten als Stückgut besonders gebaut und eingerichtet sind.

Ausgefertigt auf Grund der Internationalen Vorschriften über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen, Anlage zum Abkommen von Den Haag vom 1. Februar 1939.

Name, Vorname und Wohnort des Schiffseigners

- Registerzeichen des Schiffes³⁾
- Name des Schiffes
- Registerhafen (Heimatort)³⁾
- Schiffsgattung und Antriebsmittel⁴⁾
- Bauort und -jahr
- Ort und Jahr des Umbaus für die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten³⁾
- Größte Tragfähigkeit in Tonnen
- laut Eichschein Nr. des Schiffseich-
amts in vom 19.....

Durch dieses Zeugnis wird bescheinigt, daß das Schiff nach den obengenannten Vorschriften untersucht worden ist und daß es diesen Vorschriften genügt.

Das Schiff darf zur Beförderung von K 1, K 2 und K 3 als Massengut und als Stückgut verwendet werden⁵⁾.

Dieses Zeugnis ist gültig bis zum 19.....
Ort und Datum

Name der Behörde und Unterschrift⁶⁾

Verlängert bis zum 19.....⁷⁾ und⁸⁾
Ort und Datum

Name der Behörde und Unterschrift⁶⁾

Da das obengenannte Schiff den Vorschriften vollständig genügt, ist dieses Zeugnis mit Gültigkeit bis zum 19..... erneuert worden.

Ort und Datum

Unterschrift⁹⁾

Verlängert bis zum 19.....⁸⁾

Ort und Datum

Name der Behörde und Unterschrift.

1) Name des Landes, dessen Behörde das Zeugnis ausfertigt hat.
 2) Für die in den Artikeln 21, 22, 110 der Vorschriften genannten Schiffe.
 3) Zutreffendes ausfüllen. Nichtzutreffendes durchstreichen.
 4) Z. B. Motortankschiff; Dampfschiff, für die Beförderung von K 1 als Stückgut besonders gebaut und eingerichtet.
 5) Nichtzutreffendes durchstreichen.
 6) Name der das Zeugnis ausfertigenden Behörde.
 7) Die Verlängerung der Gültigkeitsdauer beträgt höchstens 1 Jahr
 8) Die Verlängerung kann auch durch ein besonderes Schriftstück der zuständigen Behörde bescheinigt werden.
 9) Name der Behörde.

Da das obengenannte Schiff den Vorschriften vollständig genügt, ist dieses Zeugnis mit Gültigkeit bis zum 19..... erneuert worden.

Ort und Datum

Unterschrift⁹⁾

Verlängert bis zum 19.....⁸⁾

Ort und Datum

Name der Behörde und Unterschrift.

Da das obengenannte Schiff den Vorschriften vollständig genügt, ist dieses Zeugnis mit Gültigkeit bis zum 19..... erneuert worden.

Ort und Datum

Unterschrift⁹⁾

Verlängert bis zum 19.....⁸⁾

Ort und Datum

Name der Behörde und Unterschrift.

Kurze Übersicht über die Einrichtung des Schiffes.

I. Das Schiff ist eingerichtet:

1. zum Laden und Löschen mit Bord-
pumpe..... Die Pumpe an Deck
dauernd aufgestellt und angetrieben
durch:

- Verbrennungsmotor(en) | unter Deck.
- Elektromotor(en) | auf Deck.
- Dampfmaschine(n) | in einem bes. Raum
im Freien.

2. Zum Laden und Löschen mit am Lande befindlichen Pumpen.

II. Das Schiff ist eingerichtet zur Entnahme von Wechselstrom.....

Gleich
Perioden von Voltphasig von Land.

III. Das Schiff hat folgende Heizeinrichtungen:

- Kohlenöfen in
- mit K 2 heizbare Ofen in
- mit K 3 heizbare Ofen in
- elektrische Ofen in

IV. Das Schiff ist elektrische / Petroleum- Beleuchtung.

Dem obengenannten Schiff sind die nachfolgenden Ausnahmen von den Vorschriften bewilligt worden.

A) Unbefristete Ausnahmen.

.....

B) Ausnahmen mit Gültigkeit bis zur dritten Untersuchung.

.....

C) Ausnahmen mit Gültigkeit bis zur zweiten Untersuchung.

.....

Ort und Datum

(Name der Behörde und Unterschrift)

⁸⁾ Die Verlängerung kann auch durch ein besonderes Schriftstück der zuständigen Behörde bescheinigt werden.
⁹⁾ Name der Behörde.

Es wird bescheinigt, daß die notwendigen Abänderungen an dem obengenannten Schiff vorgenommen sind, so daß die unter C bewilligten Ausnahmen erloschen sind.

Ort und Datum
(Name der Behörde und Unterschrift)

Es wird bescheinigt, daß die notwendigen Abänderungen an dem obengenannten Schiff vorgenommen sind, so daß die unter B bewilligten Ausnahmen erloschen sind.

Ort und Datum
(Name der Behörde und Unterschrift)

Fahrtbeschränkungen
(Auf Grund des Artikels 22)

Das obengenannte Schiff darf nur auf verkehren.

Anlage II:

Übergangsbestimmungen für die im Artikel 110
bezeichneten Schiffe.

Die folgenden Ausnahmen dürfen zugelassen werden.

Die längste Frist, für die eine Ausnahme zugestanden werden kann, ist in der dritten Spalte der untenstehenden Liste durch die laufende Nummer derjenigen der im Artikel 112 erwähnten Untersuchungen bezeichnet, bei der die Ausführung der Abänderung festzustellen ist, für die eine Frist bewilligt wird.

Die Buchstaben D. A. geben an, daß Ausnahmen für die Lebensdauer des Schiffes bewilligt werden können.

Die Fristangabe „2“ in der dritten Spalte bedeutet, daß die erforderliche Änderung, wenn möglich, bei der ersten Entgasung des Schiffes, spätestens jedoch bis zur zweiten Untersuchung, ausgeführt werden muß.

| Laufende Nummer der Ausnahme | Artikel und Nummer des Teils II, auf die verwiesen wird | Ausnahmen für die Lebensdauer des Schiffes oder längste zugestandene Fristen | Bemerkungen |
|------------------------------|---|--|---|
| 1 | 24 Nr. 1 | D.A. | Gilt nur für die Aufstellung der Ladepumpen und die Anordnung ihrer Rohrleitungen über den Kofferdämmen. |
| 2 | 26 | 3 | Gilt nur für Kohlenbunker, die unmittelbar an einem Kofferdamm liegen. |
| 3 | 27 Nr. 2a | 2 | Gilt nur für Motoren, die mit K 1 betrieben werden, wenn sie auf Deck vor dem vorderen oder hinter dem hinteren Kofferdamm stehen und Hilfsmaschinen antreiben, die während des Ladens, Löschens und Entgasens nicht benutzt werden. |
| 3a | 27 Nr. 2b | D.A. | Gilt nur für Motoren, zu deren Anlassen oder Betrieb offenes Feuer oder eine Lampe oder ein glühender Körper nötig ist, auf Schiffen, die für die Beförderung von K 3 bestimmt sind. Jedoch ist keine örtlich zuständige Behörde verpflichtet, solche Schiffe in ihrem Gebiet zuzulassen. |
| 4 | 27 Nr. 3 | 3 | Gilt nur für Motoren, die mit K 2 betrieben werden. |
| 5 | 29 Nr. 3 | D.A. | Gilt nur für Motoren, die mit K 3 betrieben werden und in einem Raum unmittelbar neben den Tanks stehen. |
| 6 | 30 Nr. 1 | 2 | Gilt nur für Behälter von K 1 für die bei der Ausnahme 3 erwähnten Motoren. |
| 7 | 30 Nr. 1 | D.A. | Gilt nur für Behälter von K 3 unmittelbar neben den Tanks. |
| 8 | 31 Nr. 1 | D.A. | |
| 9 | 31 Nr. 2 | 2 | |
| 10 | 36 | 2 | Es darf nur auf eine Kautschukumwicklung verzichtet werden. |
| 11 | 42 Nr. 1 | 3 | |
| 12 | 42 Nr. 2 | 3 | |
| 13 | 46 Nr. 2 | 3 | Gilt nur für Leitungen, die in dichten Rohren verlegt sind. |
| 14 | 48 | D.A. | |
| 15 | 49 Nr. 1 | 2 | Gilt nur für Schiffe, die für die Beförderung von K 2 bestimmt sind und kein K 2 Z befördern dürfen. Soweit die bisherigen Vorschriften der örtlich zuständigen Behörden solche Schiffe nicht zulassen, soll es ihnen auch weiterhin gestattet sein, diese Schiffe nicht zuzulassen. |
| 16 | 50 Nr. 1 | 2 | Vorbehalt wie bei Ausnahme 15. |
| 17 | 52 Nr. 2 | 2 | Gilt nur für Einrichtungen, die dicht sind. Jedoch ist es jeder örtlich zuständigen Behörde gestattet, Schiffe, welche diese Übergangsbestimmung gebrauchen, auf ihrem Gebiet nicht zuzulassen, soweit solche Schiffe nach ihren Vorschriften verboten sind. |
| 18 | 55 Nr. 2a | D.A. | Gilt nur für die Höhe des festen Schornsteinteils, die in jedem Fall mindestens 0,85 m betragen soll. |

| Laufende Nummer der Ausnahme | Artikel und Nummer des Teils II, auf die verwiesen wird | Ausnahmen für die Lebensdauer des Schiffes oder längste zugestandene Fristen | Bemerkungen |
|------------------------------|---|--|--|
| 19 | 55 Nr. 2b | 2 | Gilt nur für Apparate, in denen K 2 verwendet wird. |
| 20 | 61 Abs. 1 | D.A. | |
| 21 | 62 | 3 | |
| 22 | 63 Nr. 1 | D.A. | |
| 23 | 63 Nr. 2 | D.A. | |
| 24 | 64 Nr. 1 | D.A. | |
| 25 | 65 Nr. 1a | D.A. | |
| 26 | 65 Nr. 1 b und c | D.A. | Gilt nur für Schiffe, deren Kofferdämme bis zur Höhe von mindestens 1 m mit Wasser gefüllt sind. |
| 27 | 65 Nr. 2 | D.A. | |
| 28 | 66 | 2 | |
| 29 | 67 | 2 | |
| 30 | 68 | 2 | Gilt nicht für Schiffe, die K 1 Z oder K 2 Z befördern. |
| 31 | 69 Nr. 1 | D.A. | Gilt nur für die inneren Tankschotte. |
| 32 | 69 Nr. 1 | 3 | Gilt nur für die Oldichtigkeit der Kofferdämme. Die Kofferdämme müssen bis zur Höhe von mindestens 1 m mit Wasser gefüllt sein, solange ihre Dichtigkeit nicht durch eine Wasserdruckprobe nach Artikel 65 Nr. 1 b oder durch Füllung mit Petroleum bis zum Deck festgestellt ist. |
| 33 | 69 Nr. 2a | D.A. | Gilt nur für die Breite des Kofferdamms. |
| 34 | 69 Nr. 2c | D.A. | Gilt nur für Löschrohrleitungen auf Schiffen, auf denen diese Leitungen am Boden eingebaut sind. |
| 35 | 69 Nr. 2 e und f | 2 | Gilt nur, wenn Mittel zu sehr schnellem Füllen an Bord zur Verfügung stehen. |
| 36 | 69 Nr. 2h | 2 | |
| 37 | 69 Nr. 3a | D.A. | Gilt nur für die Breite des Kofferdamms. |
| 38 | 69 Nr. 3e | D.A. | Vorbehalt wie bei Ausnahme 34. |
| 39 | 70 Nr. 1a | D.A. | Vorbehalt wie bei den Ausnahmen 1 und 34. |
| 40 | 70 Nr. 4 | D.A. | |
| 41 | 71 Nr. 1 b und c | 2 | Gilt nur für Vorrichtungen, die Sicherungen aus Drahtgaze statt der Flammendurchschlagsicherungen haben. |
| 42 | 71 Nr. 1b | 2 | Gilt nur für Verschlüsse mit eingefetteten Packungen. |
| 43 | 71 Nr. 2 b und c | 2 | |
| 44 | 73 | D.A. | |
| 45 | 74 | 3 | |
| 46 | 75 Nr. 1 | D.A. | |
| 47 | 75 Nr. 2 | D.A. | |
| 48 | 76 Nr. 1 | 2 | Vorbehalt wie bei Ausnahme 41. |
| 49 | 76 Nr. 2 | 2 | |
| 50 | 77 Nr. 1 | 2 | Gilt nur für wasserdichte Schotte. |
| 51 | 77 Nr. 2a | 2 | Gilt nur für Laderäume, die von anderen Abteilungen durch ein einziges öldichtes Schott getrennt sind. |
| 52 | 77 Nr. 2a | D.A. | Vorbehalt wie bei Ausnahme 33. |
| 53 | 77 Nr. 2c | 2 | |
| 54 | 77 Nr. 2d | 2 | Vorbehalt wie bei Ausnahme 41. |
| 55 | 77 Nr. 2e | 2 | Vorbehalt wie bei Ausnahme 35. |
| 56 | 77 Nr. 2g | 2 | |

INHALT

| | Seite | | Seite |
|--|-------|---|-------|
| TEIL I | | | |
| Allgemeine Bestimmungen | 389 | Kapitel III. Besondere Bestimmungen für Schiffe, die für die Beförderung brennbarer Flüssig- keiten als Stückgut besonders gebaut und eingerrichtet sind | 401 |
| Erster Abschnitt. Gefahrenklasseneinteilung und Anwendungsbereich | 389 | Zwölfter Abschnitt. Bau und Einrichtung | 401 |
| Zweiter Abschnitt. Tanks und Behälter | 390 | Teil III | |
| Dritter Abschnitt. Sonderzeugnis | 391 | Betriebsvorschriften | 402 |
| Vierter Abschnitt. Verschiedenes | 391 | Kapitel I. Bestimmungen über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Tankschiffen und als Stückgut auf Schiffen, die hierfür besonders gebaut und eingerichtet sind | 402 |
| Teil II | | Dreizehnter Abschnitt. Verschiedenes | 402 |
| Bau und Einrichtung von Tankschiffen und von Schiffen, die für die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten als Stückgut besonders gebaut und eingerichtet sind | 391 | Vierzehnter Abschnitt. Laden, Löschen und Stilliegen | 404 |
| Kapitel I. Allgemeine Bestimmungen | 391 | Kapitel II. Bestimmungen über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten als Stückgut auf Schiffen, die hierfür nicht besonders gebaut und eingerichtet sind | 404 |
| Fünfter Abschnitt. Kennzeichen | 391 | Fünfzehnter Abschnitt. Schiffe, die keine Rei- sende befördern | 404 |
| Sechster Abschnitt. Maschinen, die an sich un- gefährlich sind | 392 | Sechzehnter Abschnitt. Schiffe, die Reisende befördern | 405 |
| Siebenter Abschnitt. Dampfkessel | 392 | Teil IV | |
| Achter Abschnitt. Verbrennungsmotoren | 392 | Übergangsbestimmungen | 405 |
| Neunter Abschnitt. Elektrische Anlagen | 393 | Anlage I. | 406 |
| A. Allgemeines | 393 | Sonderzeugnis, Muster A | 406 |
| B. Zusätzliche Bestimmungen für Schiffe, die für die Beförderung von K 1 oder K 2 bestimmt sind | 395 | Sonderzeugnis, Muster B | 407 |
| Zehnter Abschnitt. Heizung, Beleuchtung, Rauchverbot und Feuerlöscher | 397 | Anlage II. Übergangsbestimmungen für die im Artikel 110 bezeichneten Schiffe | 408 |
| Kapitel II. Besondere Bestimmungen für Tank- schiffe | 398 | | |
| Elfter Abschnitt. Bau und Einrichtung | 398 | | |

Anlage 3

Gebührenordnung
für die Untersuchung der
Rheinschiffe und -flöße.

1. Die Kosten der Untersuchung hat der Eigentümer des der Untersuchung unterliegenden Fahrzeugs nach Maßgabe des Art. 54 Ziff. 1 der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße zu tragen.
 2. Die Kosten setzen sich zusammen aus:
 - a) den Gebühren der Untersuchungskommission,
 - b) den Reisekosten der Sachverständigen und der mit der Untersuchung beauftragten Beamten,
 - c) den Kosten für die Anbringung der Einsenkungsmarken und des Tiefgangsanzeigers,
 - d) den Ausstellungskosten des Schiffsattestes.
 3. Vor der Untersuchung kann ein Vorschuß in Höhe der mutmaßlichen Kosten erhoben werden.
 4. Die Kosten werden im Schiffsattest vermerkt.
 5. Die zu 2a) genannten Gebühren betragen im einzelnen:

| | |
|--|---------|
| a) für die erste Untersuchung eines Fahrzeugs nach Art. 6, | |
| für die Sonderuntersuchung nach Art. 10, | |
| für die Untersuchung auf Antrag des Schiffseigners nach Art. 12 Ziff. 1, | |
| für die Untersuchung von Amts wegen nach Art. 14 Ziff. 1 | |
| bei Fahrzeugen ohne eigene Triebkraft | |
| bis 200 t Tragfähigkeit | 15,— DM |
| über 200 t Tragfähigkeit | 30,— DM |
| bei Fahrzeugen mit eigener Triebkraft | |
| bis zu 40 m ² Kesselheizfläche | 40,— DM |
| über 40 m ² Kesselheizfläche | 50,— DM |
| bei Motorfahrzeugen | |
| bis zu 20 PS | 40,— DM |
| über 20 PS | 50,— DM |
| bei schwimmenden Geräten | 50,— DM |
 - b) für eine neue Untersuchung bei Verlust des Zeugnisses nach Art. 17 Ziff. 1:
1/5 der unter a) genannten Gebühr;
 - c) für Nachuntersuchungen nach Art. 11 Ziff. 1 und von Seeschiffen für eine angesetzte oder angefangene Untersuchung, die nicht durchgeführt werden konnte, und für Teiluntersuchungen
2/5—4/5 der unter a) genannten Gebühr je nach dem Umfang der Untersuchung;
 - d) für die Befreiung von der Untersuchung nach Art. 15, für die Verlängerung des Schiffsattestes nach Art. 11 Ziff. 2:
1/5 der zu a) genannten Gebühr;
- e) für die Festsetzung der Mindestbemanning und Eintragung des Vermerks über die Gültigkeitsdauer des Schiffsattestes nach Art. 52 Ziff. 4:
3,— bis 10,— DM je nach Größe des Fahrzeugs;
 - f) für die Bewilligung einer Ausnahme und Eintragung eines Vermerks im Schiffsattest nach Art. 53 Ziff. 1:
3,— bis 10,— DM je nach Größe des Fahrzeugs;
 - g) für die Bezeichnung der Einsenkungsmarken nach Art. 30:
2,— DM,
für die Festsetzung der Tiefgangsanzeiger nach Art. 31:
2,— DM.
6. Es werden ferner erhoben:

| | |
|--|---------|
| für die Anbringung des Tiefgangsanzeigers | 3,50 DM |
| für die Anbringung oder Erneuerung der Einsenkungsmarken | |
| für zwei Marken | 5,— DM |
| für vier Marken | 7,50 DM |
| für sechs Marken | 9,50 DM |
| für die Ausstellung des Schiffsattestes (Art. 7) | 3,— DM |
| für die Ausfertigung einer Zweitschrift des Schiffsattestes nach Art. 17 Ziff. 1 und 2 | 1,— DM |
| für die Anfertigung von Abschriften von Schiffsattesten oder von Auszügen hieraus | 1,— DM |
| für die Änderung des Schiffsattestes nach Art. 9 Ziff. 2 | 1,— DM |
| für die Ausfertigung eines Sonderzeugnisses nach Art. 16 oder Fertigung eines Vermerks nach Art. 18 der Vorschriften über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten | 3,— DM |
 7. Die Gebühren für Floßuntersuchungen betragen:
 - a) für die 1. Untersuchung nach Art. 47 (einschließlich Festsetzung der Mindestbemanning und Ausstellung des Floßzeugnisses) 10,— DM
 - b) für die Nachuntersuchung nach Art. 50 (einschließl. Neufestsetzung der Mindestbemanning und Eintragung der Veränderungen im Floßzeugnis) 5,— DM
 8. Reisekosten sind nach den staatlichen Sätzen zu berechnen.

Die amtlichen Veröffentlichungsorgane der Bundesrepublik Deutschland

Es wird darauf hingewiesen, daß zurzeit die folgenden amtlichen Veröffentlichungsorgane der Bundesrepublik Deutschland erscheinen:

Bundesgesetzblatt

Erscheinungsweise nach Bedarf. 1/4jährlich 3.— DM. Einzelnummer —.30 DM je angefangene 24 Seiten.

Bundesanzeiger

Erscheinungsweise 5× wöchentlich (Dienstag—Sonnabend), 3.20 DM monatlich. Einzelnummer —.20 DM.

Ministerialblatt des Bundesministers der Finanzen

Erscheinungsweise 2× monatlich. Ausgabe A 2seitig bedruckt. 1/4jährlich 2.40 DM. Einzelnummer —.40 DM je angefangene 24 Seiten.

Ausgabe B 1seitig bedruckt. 1/4jährlich 3.20 DM. Einzelnummer —.50 DM je angefangene 24 Seiten.

Bundeszollblatt

Erscheinungsweise nach Bedarf. Ausgabe A 2seitig bedruckt. 1/4jährlich 2.40 DM. Einzelnummer —.40 DM. Ausgabe B. 1seitig bedruckt. 1/4jährlich 3.20 DM. Einzelnummer —.50 DM.

Ministerialblatt des Bundesministers für Wirtschaft

Erscheinungsweise 2× monatlich. 1/4jährlich 3.— DM. Einzelnummer —.50 DM. Die Bezugsbedingungen entsprechen den bisherigen des Teils I; Teil II kommt in Fortfall.

Ministerialblatt des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten

Erscheinungsweise 2× monatlich. 2.80 DM 1/4jährlich. Einzelnummer —.40 DM.

Vorstehende Veröffentlichungsorgane erscheinen im Verlag des Bundesanzeigers. Lautender Bezug nur durch die Post. Nachlieferungen von Einzelnummern nur gegen Voreinsendung des Betrages auf Postscheckkonto Nr. 83 400 Köln durch die Vertriebsabteilung des Bundesanzeigers Köln/Rh. 1, Postfach.

Gemeinsames Ministerialblatt

des Bundesministers des Innern, des Bundesministers für Angelegenheiten der Vertriebenen, des Bundesministers für Wohnungsbau, des Bundesministers für gesamtdeutsche Fragen, des Bundesministers für Angelegenheiten des Bundesgebietes.

Herausgegeben vom Bundesministerium des Innern. Verlag: Carl Heymanns Verlag Köln Deichmannhaus. Erscheinungsweise nach Bedarf (etwa wöchentlich 1×); Ausgabe A 2seitig bedruckt. 1/4jährlich 2.40 DM; Ausgabe B. 1seitig bedruckt. 1/4jährlich 2.80 DM.

Bundesarbeitsblatt

Erscheinungsweise 1× monatlich. 1/4jährlich 3.— DM. Herausgegeben vom Bundesministerium für Arbeit. Verlag: Forkel-Verlag Stuttgart-Dezerloch Jahnstraße 84.

Verkehrsblatt

- Amtsblatt des Bundesverkehrsministeriums der Bundesrepublik Deutschland -

Erscheinungsweise 2× monatlich. 1/4jährlich 3.60 DM. Erscheint im Verlag: Verkehrs- und Wirtschafts-Verlag GmbH. Dortmund.

Amtsblatt des Bundesministeriums für das Post- und Fernmeldewesen

Erscheinungsweise wöchentlich 1- bis 2×. 1/4jährlich 2.— DM. Herausgegeben vom Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen Bonn und Frankfurt am Main.

Handausgabe der „Steuerliche Richtlinien zum D-Markbilanzgesetz“

Herausgegeben vom Bundesminister der Finanzen
enthaltend:

D-Markbilanzgesetz

(Gesetz über die Eröffnungsbilanz in Deutscher Mark und die Kapitalneufestsetzung vom 21. August 1949),

Steuerliche Richtlinien zum D-Markbilanzgesetz

(Verwaltungsanordnung betreffend steuerliche Richtlinien zum D-Markbilanzgesetz vom 21. August 1949 Vom 6. Juli 1950),

Gutachten des Obersten Finanzgerichtshofes in München

Vom 26. Juni 1950. Zu §§ 45 und 73 des D-Markbilanzgesetzes.

Umfang: 60 Seiten DIN A 5, broschiert. — Preis: 0,90 DM zuzüglich 0,10 DM Porto. — Versand erfolgt per Nachnahme oder gegen Voreinsendung des Betrages auf Postscheckkonto: Bundesanzeiger Köln 834 00.

VERLAG DES BUNDESANZEIGERS, KÖLN 1, POSTFACH

Handausgabe der Einkommensteuer-Richtlinien

Herausgegeben vom Bundesminister der Finanzen

enthaltend:

Veranlagungsgesetz II/1948 und 1949

(Gesetz zur Durchführung der Einkommensteuer-Veranlagungen für die Veranlagungszeiträume vom 21. Juni 1948 bis 31. Dezember 1948 II. Halbjahr 1948 und das Kalenderjahr 1949 vom 23. März 1950)

und

Einkommensteuer-Richtlinien II/1948 und 1949

(Verwaltungsanordnung betreffend Einkommensteuer-Richtlinien für die Zeit vom 21. Juni 1948 bis 31. Dezember 1948 und für das Kalenderjahr 1949 vom 5. Juli 1950)

Umfang: 94 Seiten DIN A 4, broschiert. — Preis: 1,80 DM zuzüglich 0,20 DM Porto. — Versand erfolgt per Nachnahme oder gegen Voreinsendung des Betrages auf Postscheckkonto Bundesanzeiger Köln 83 400.

Verlag des Bundesanzeigers, Köln/Rh. 1, Postfach