

Artikel V

Vorhandene Schiffe

Fahrgastschiffe, deren Kiel vor dem 1. Juli 1931 gelegt ist, brauchen die Anforderungen dieser Verordnung nicht in vollem Umfang zu erfüllen, jedoch sind an ihnen diejenigen Verbesserungen, die bei einer Nachprüfung als praktisch durchführbar und vertretbar festgestellt werden, zur Erzielung größerer Sicherheit vorzunehmen; insbesondere sind sie, soweit es praktisch durchführbar und vertretbar ist, mit den allgemeinen Grundsätzen des § 3 des Anhanges II in Übereinstimmung zu bringen.

Schiffe, deren Kiel vor dem 1. Juli 1931 gelegt ist, die aber erst nach diesem Zeitpunkt zu Fahrgastschiffen umgebaut werden, haben die Anforderungen der Verordnung voll zu erfüllen.

Artikel VI

Erstmalige und spätere Besichtigungen der Schiffe

Fahrgastschiffe müssen hinsichtlich der baulichen Anlagen, der Maschinen, der Ausrüstung, der Kessel und der Funkeinrichtungen

- a) einer Besichtigung vor Indienststellung des Schiffes,
- b) einer regelmäßig innerhalb von 12 Monaten zu wiederholenden Besichtigung,
- c) ergänzenden Besichtigungen aus besonderem Anlaß

unterworfen werden.

Der Senat der Freien Stadt Danzig erläßt Richtlinien für die Durchführung dieser Besichtigungen.

Artikel VII

Aufrechterhaltung des bei der Besichtigung ermittelten Zustandes

Nach der Besichtigung eines Schiffes dürfen Änderungen der baulichen Anlagen, der Maschinen, der Ausrüstung, der Kessel und der Funkeinrichtungen nicht ohne Einverständnis der zuständigen Stellen vorgenommen werden.

Artikel VIII

Ausstellung der Zeugnisse

Auf Grund des Ergebnisses der Besichtigungen wird einem Fahrgastschiff in Auslandsfahrt, das allen Vorschriften über Schotteinteilung, Einrichtung und Ausrüstung entspricht, ein Sicherheitszeugnis für Auslandsfahrt ausgestellt. Soweit Erleichterungen nach Artikel IV Abs. 2 zugestanden sind, wird das Sicherheitszeugnis für beschränkte Auslandsfahrt ausgestellt.

Einem Fahrgastschiff, dessen Kiel nach dem 1. Juli 1931 gelegt ist und für das Ausnahmen zugelassen sind, wird ein Ausnahmezeugnis ausgestellt.

Spätestens nach Ablauf eines Jahres seit dem Inkrafttreten dieser Verordnung soll jedes deutsche Fahrgastschiff in Auslandsfahrt mit einem Zeugnis versehen sein.

Für Fahrgastschiffe in Inlandsfahrt genügt der Fahrterlaubnischein der Unfallgenossenschaft Freie Stadt Danzig.

Artikel IX

Zeugniserteilung an ausländische Schiffe

Auf Ersuchen einer ausländischen Regierung kann einem in einem ausländischen Schiffsregister eingetragenen Fahrgastschiff unter den gleichen Bedingungen wie einem Danziger Schiffe das Sicherheitszeugnis erteilt werden. Das Zeugnis muß die Feststellung enthalten, daß es auf Ersuchen der Regierung des Landes ausgefertigt ist, in dessen Schiffsregister das Schiff eingetragen ist.

Artikel X

Form der Zeugnisse

Die Form der Zeugnisse für Auslandsfahrt muß den Mustern im Anhang III entsprechen. Die Vordrucke müssen sowohl in der Urschrift wie in etwa erteilten beglaubigten Abschriften in lateinischen Buchstaben und in arabischen Ziffern ausgefüllt werden.

Artikel XI

Geltungsdauer der Zeugnisse

Die Zeugnisse dürfen nicht für länger als 12 Monate ausgestellt werden.

Artikel XII

Abweichungen vom Zeugnis

Soweit ein Fahrgastschiff für eine Reise oder einen Teil einer Reise nur eine geringere Anzahl von Rettungsbooten und anderen Rettungsgeräten, als in dem Zeugnis festgestellt ist, mitzuführen braucht, kann ihm ein Ausweis über diese Berechtigung ausgestellt werden.

Dieser Ausweis muß bestätigen, daß unter den obwaltenden Umständen keine Verletzung der Bestimmungen des Anhanges II vorliegt. Der Ausweis ist dem Zeugnis anzuhängen und ersetzt es insoweit, als die Rettungsgeräte in Betracht kommen. Er gilt nur für die einzelne Reise, für die er ausgestellt ist.

Artikel XIII

Durchführung

Für die Zulassung von Ausnahmen, Erleichterungen und Abweichungen, für die Besichtigungen und Prüfungen des Schiffskörpers, der Maschinenanlage und Ausrüstung des Schiffes sowie für die Ausstellung der Zeugnisse und Ausweise auf Grund dieser Verordnung ist die Unfallgenossenschaft Freie Stadt Danzig in Danzig zuständig.

Artikel XIV

Sonstige Vorschriften

Die Vorschriften des Gesetzes über das Auswanderungswesen vom 9. Juni 1897 (Reichsgesetzbl. S. 463), die auf Grund des § 36 dieses Gesetzes erlassene Bekanntmachung, betreffend Vorschriften über Auswandererschiffe vom 14. März 1898 (Reichsgesetzbl. S. 57ff.), die Vorschriften über die Besichtigungen und Prüfungen der Kessel durch die Kesselrevisionsstellen sowie die Befugnis der Unfallgenossenschaft Freie Stadt Danzig, auf Grund der Reichsversicherungsordnung Unfallverhütungsvorschriften zu erlassen, bleiben unberührt.

Artikel XV

Verantwortlichkeit der Kapitäne

Der Kapitän ist neben dem Reeder für die Befolgung der Vorschriften dieser Verordnung verantwortlich, soweit sie sich auf den Schiffsbetrieb beziehen.

Artikel XVI

Strafen

Wer als Reeder vorsätzlich den Vorschriften des Artikels II Abs. 1 zuwiderhandelt, wird mit Gefängnis bis zu 6 Monaten oder mit Geldstrafe bis zu 100 000 G bestraft.

Wer als Kapitän vorsätzlich den Vorschriften des Artikels II Abs. 1 zuwiderhandelt, wird mit Gefängnis bis zu 3 Monaten oder mit Geldstrafe bestraft.

Wer als Reeder oder Kapitän fahrlässig den Vorschriften des Artikels II Abs. 1 zuwiderhandelt, wird mit Geldstrafe bestraft.

Artikel XVII

Inkrafttreten der Verordnung

Der Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung wird durch besondere Verordnung bekanntgegeben.
Danzig, den 25. Februar 1933.

Der Senat der Freien Stadt Danzig

Dr. Ziehm Dr. Biercinski-Reiser

Anhang I

zur Verordnung über Sicherheitseinrichtungen
und Sicherheitszeugnisse für Fahrgastschiffe

Vorschriften

über die Sicherung der Schwimmfähigkeit der Fahrgastschiffe

§ 1

Wasserdichte Unterteilung der Schiffe

1. Fahrgastschiffe sind unter Berücksichtigung ihres Verwendungszwecks mit einer möglichst wirksamen Schotteneinteilung zu versehen. Die an diese Schotteneinteilung zu stellenden Anforderungen sind in den folgenden Paragraphen festgelegt.

2. Der durch Anwendung dieser Vorschriften erzielte Grad der Unterteilung ändert sich mit der Länge des Schiffes und mit dem Dienste, für den es bestimmt ist, in der Weise, daß der höchste Grad der Unterteilung bei den größten Schiffen, die vornehmlich zur Beförderung von Fahrgästen dienen, erreicht wird.

3. Der Grad der Unterteilung für ein Schiff ist nach den §§ 2 bis 6 zu bestimmen.

§ 2

Begriffsbestimmungen

1. Die Schotten-Ladelinie ist die Wasserlinie, die bei der Bestimmung der Schotteinteilung zugrunde gelegt ist.

Die oberste Schotten-Ladelinie entspricht dem größten Tiefgange.

2. Die Länge des Schiffes ist die Länge in Metern, gemessen zwischen Loten in den äußersten Punkten der obersten Schotten-Ladelinie.

3. Die Breite des Schiffes ist die äußerste Breite in Metern über Außenkante Spanten gemessen in Höhe oder unterhalb der obersten Schotten-Ladelinie.

4. Das Schottendeck ist das oberste durchlaufende Deck, bis zu dem alle wasserdichten Querschotte hinaufgeführt sind.

5. Die Tauchgrenze ist eine Linie, die im Abstand von 76 mm unterhalb der verlängerten Oberkante des Schottendecks an der Bordwand parallel zu diesem Deck gedacht ist.

6. Der Tiefgang ist der senkrechte Abstand in Metern von der Oberkante des Kiels mittschiffs bis zu der in Frage kommenden Schotten-Ladelinie.

7. Die Flutbarkeit eines Raumes ist der Bruchteil dieses Raumes in Hundertsteln, welcher durch Wasser eingenommen werden kann.

Falls sich ein Raum über die Tauchgrenze nach oben hinaus erstreckt, so ist sein Inhalt nur bis zur Höhe dieser Grenze zu messen.

8. Der Maschinenraum erstreckt sich von der Oberkante des Kiels bis zur Tauchgrenze zwischen den äußersten wasserdichten Schotten, welche die für die Haupt- und Hilfsantriebsmaschinen sowie die für etwa vorhandene Kessel und alle festen Kohlenbunker vorgesehenen Räume begrenzen.

9. Fahrgasträume sind solche, welche der Unterbringung und dem Gebrauche der Fahrgäste dienen unter Ausschluß von Gepäck-, Post- und Vorratsräumen jeglicher Art.

Bei Anwendung der §§ 4 und 5 sind solche Räume unterhalb der Tauchgrenze, welche für die Unterbringung und den Gebrauch der Mannschaft dienen, als Fahrgasträume zu rechnen.

10. Die Inhalte der Räume sind stets in Kubikmetern auf Mallkanten zu rechnen.

§ 3

Flutbare Länge

1. Bei der Bestimmung der flutbaren Länge für irgendeinen Punkt der Schiffslänge sind Form, Tiefgang und andere Besonderheiten des Schiffes zu berücksichtigen.

2. Bei Schiffen mit durchlaufendem Schottendeck ist die flutbare Länge für einen gegebenen Punkt gleich dem größten Teile der Schiffslänge mit der Mitte in diesem Punkte gelegen, der unter bestimmten, im § 4 festgesetzten Annahmen überflutet werden kann, ohne daß das Schiff tiefer als bis zur Tauchgrenze einsinkt.

3. Bei Schiffen mit nichtdurchlaufendem Schottendeck kann die flutbare Länge für irgendeinen Punkt unter Zugrundelegung einer angenommenen, durchlaufenden Tauchgrenze bestimmt werden, bis zu welcher die Außenhaut des Schiffes sowie die Schotte wasserdicht hochgeführt sind; sowohl Tiefertauchung wie Trimm der Schiffe nach dem Unfall sind hierbei zu berücksichtigen.

§ 4

Flutbarkeit

1. Die im § 3 gegebenen Annahmen gelten für die Flutbarkeit der fraglichen Räume unterhalb der Tauchgrenze.

Bei der Bestimmung der flutbaren Länge wird eine einheitliche mittlere Flutbarkeit für die ganze Länge jedes der drei folgenden Teile des Schiffes unterhalb der Tauchgrenze angenommen:

- für den Maschinenraum, wie er im § 2, 8 gekennzeichnet ist,
- für den Teil vor dem Maschinenraum und
- für den Teil hinter dem Maschinenraume.

2. a) Für Dampfschiffe wird die einheitliche mittlere Flutbarkeit für den Maschinenraum nach der Formel bestimmt:

$$80 + 12,5 \left(\frac{a - c}{v} \right);$$

hierin bedeutet:

a = den Inhalt der Fahrgasträume entsprechend § 2, 9, welche unterhalb der Tauchgrenze, aber innerhalb der Grenzen des Maschinenraums liegen;

c = den Inhalt der Zwischendecksräume unterhalb der Tauchgrenze, aber innerhalb der Grenzen des Maschinenraums, welche für Ladung, Kohle oder Vorräte bestimmt sind;

v = den Gesamteinhalt des Maschinenraums unterhalb der Tauchgrenze.

b) Für Schiffe mit Verbrennungsmotoren ist die einheitliche mittlere Flutbarkeit um 5 größer zu nehmen, als obige Formel ergibt.

c) Falls nachgewiesen wird, daß die mittlere Flutbarkeit nach genauer Rechnung kleiner ist als nach obiger Formel, so kann der errechnete Wert eingesetzt werden. Bei solcher Berechnung ist die Flutbarkeit der Fahrgasträume entsprechend § 2, 9 zu 95, die Flutbarkeit aller Lade-, Kohlen- und Vorratsräume zu 60 und die Flutbarkeit des Doppelbodens, der Öl- und anderer Tanks zu Werten einzusetzen, die in jedem Einzelfalle zu billigen sind.

3. Die einheitliche mittlere Flutbarkeit für den Teil des Schiffes vor (oder hinter) dem Maschinenraume wird nach folgender Formel bestimmt:

$$63 + 35 \frac{a}{v};$$

hierin bedeutet:

a = den Inhalt der Fahrgasträume entsprechend § 2, 9 unterhalb der Tauchgrenze vor (oder hinter) dem Maschinenraum und

v = den Gesamteinhalt des Teiles des Schiffes unterhalb der Tauchgrenze vor (oder hinter) dem Maschinenraume.

4. Falls in einer Zwischendecksabteilung zwischen 2 wasserdichten Querschotten irgendein Raum für Fahrgäste oder Mannschaft liegt, so ist die ganze Zwischendecksabteilung als Fahrgastraum zu bewerten unter Abzug solcher Räume, welche für andere Zwecke gedacht sind und durch feste, stählerne Schotte vom Fahrgastraum abgeschlossen sind. Sind dagegen die fraglichen Fahrgast- oder Mannschaftsräume durch feste, stählerne Schotte begrenzt, so brauchen nur sie als Fahrgasträume gezählt zu werden.

§ 5

Zulässige Länge der Abteilungen

1. **Abteilungsfaktor.** Die größte zulässige Länge einer Abteilung, deren Mitte in irgendeinem Punkte der Schiffslänge liegt, wird aus der flutbaren Länge durch Multiplikation mit dem Abteilungsfaktor abgeleitet.

Dieser Faktor hängt von der Länge des Schiffes ab und ändert sich für eine gegebene Länge mit dem Verwendungszweck, für den das Schiff bestimmt ist. Er nimmt gleichmäßig und fortlaufend ab:

a) in dem Maße, wie die Länge des Schiffes wächst, und

b) von einem Faktor A, gültig für Schiffe, welche vornehmlich der Beförderung von Fracht dienen, bis zu einem Faktor B, gültig für Schiffe, welche vornehmlich der Beförderung von Fahrgästen dienen.

Die Änderung der Faktoren A und B wird durch die Formeln I und II gegeben, in welchen L die Länge des Schiffes bedeutet, entsprechend § 2, 2:

$$A = \frac{58,2}{L-60} + 0,18 \quad \left(\begin{array}{l} L = 131 \text{ m} \\ \text{und darüber} \end{array} \right) \quad \text{I}$$

$$B = \frac{30,3}{L-42} + 0,18 \quad \left(\begin{array}{l} L = 79 \text{ m} \\ \text{und darüber} \end{array} \right) \quad \text{II}$$

2. **Kennzeichen des Verwendungszwecks.** Für ein Schiff von gegebener Länge wird der Abteilungsfaktor durch das Kennzeichen des Verwendungszwecks bestimmt, welches durch die Formeln III und IV gegeben wird;

hierin bedeutet:

Cs = das Kennzeichen des Verwendungszwecks;

L = die Länge des Schiffes nach § 2, 2;

M = den Inhalt des Maschinenraums nach § 2, 8, wobei der Inhalt jedes festen Ölbunkers oberhalb des Doppelbodens vor oder hinter dem Maschinenraume diesem hinzugezählt wird;

P = den Inhalt sämtlicher Fahrgasträume unterhalb der Tauchgrenze nach § 2, 9;

V = den Gesamteinhalt des Schiffes unterhalb der Tauchgrenze;

$P_1 = KN$;

N = die Anzahl der Fahrgäste, welche das Schiff befördern darf;

$K = 0,056 L$.

Wenn der Wert KN größer als die Summe von P und dem Gesamteinhalte der wirklichen Fahrgasträume oberhalb der Tauchgrenze ist, so kann an Stelle von P_1 der kleinere Wert genommen werden, wenn dieser Wert nicht kleiner als $\frac{2}{3} KN$ ist.

Wenn P_1 größer als P ist, so ist

$$C_s = 72 \frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P} \quad \text{III}$$

in anderen Fällen

$$C_s = 72 \frac{M + 2P}{V} \quad \text{IV}$$

Für Schiffe, welche kein durchlaufendes Schottendeck haben, sind die Inhalte bis zu den wirklichen Tauchgrenzen zu rechnen, welche der Bestimmung der flutbaren Längen zugrunde gelegt sind.

3. Regeln für die Unterteilung

a) Die Unterteilung hinter der Borpiek richtet sich in Schiffen von 131 m Länge und darüber nach dem Faktor A (Formel I), falls das Kennzeichen des Verwendungszwecks 23 oder weniger beträgt; bei einem Kennzeichen des Verwendungszwecks von 123 und darüber richtet sie sich nach dem Faktor B (Formel II). Für Schiffe mit einem Kennzeichen des Verwendungszwecks zwischen 23 und 123 wird der Faktor F durch gradlinige Interpolation zwischen den Faktoren A und B unter Benutzung folgender Formel bestimmt:

$$F = A - \frac{(A-B)(C_s - 23)}{100} \quad \text{V}$$

Wenn der Faktor F kleiner als 0,40 ist und nachgewiesen wird, daß es praktisch unmöglich wäre, diesen Faktor für den Maschinenraum anzuwenden, so kann für diesen Raum ein vergrößerter Faktor gewählt werden, der jedoch nicht größer als 0,40 sein darf.

b) Die Unterteilung hinter der Borpiek von Schiffen unter 131 m Länge, aber nicht unter 79 m Länge bei einem Kennzeichen des Verwendungszwecks von der Größe S:

$$S = \frac{3574 - 25 L}{13} \quad (L \text{ in m})$$

wird durch den Faktor 1,00 geregelt; bei einem Kennzeichen des Verwendungszwecks von 123 und darüber durch den Faktor B (Formel II); bei einem Kennzeichen des Verwendungszwecks zwischen S und 123 durch den Faktor F, welcher durch gradlinige Interpolation zwischen 1,00 und dem Faktor B unter Anwendung der Formel VI erhalten wird:

$$F = 1 - \frac{(1-B)(C_s - S)}{123 - S} \quad \text{VI}$$

c) Die Unterteilung hinter der Borpiek von Schiffen unter 131 m, aber nicht unter 79 m Länge mit einem Kennzeichen des Verwendungszwecks kleiner als S, sowie von allen Schiffen unter 79 m wird unter Anwendung des Faktors 1,00 geregelt. Falls jedoch nachgewiesen wird, daß es praktisch unmöglich ist, für irgendeinen Teil des Schiffes diesen Faktor anzuwenden, so können solche Erleichterungen zugebilligt werden, die unter Beachtung aller Umstände als gerechtfertigt erscheinen.

d) Die Vorschriften des Absatzes c gelten gleichfalls für Schiffe jeglicher Länge, für welche die Zahl der Fahrgäste größer ist als 12, aber nicht größer als der kleinere der beiden folgenden Werte

$$\frac{L^2}{650} \text{ oder } 50$$

§ 6

Besondere Vorschriften für die Unterteilung

1. Eine Abteilung kann die zulässige Länge, welche nach § 5 bestimmt ist, überschreiten, wenn ihre Länge zusammen mit der Länge je einer der beiden benachbarten Abteilungen weder die flutbare Länge noch die doppelte zulässige Länge überschreitet.

Wenn eine der beiden benachbarten Abteilungen im Bereiche des Maschinenraums liegt und die andere außerhalb dieses Raumes, und wenn die mittlere Flutbarkeit dieser Abteilung von der des Maschinenraums abweicht, so ist die Gesamtlänge der beiden Abteilungen unter Berücksichtigung ihrer mittleren Flutbarkeit zu bestimmen.

Falls die beiden benachbarten Abteilungen verschiedene Abteilungs-faktoren haben, so ist die Gesamtlänge der beiden Abteilungen entsprechend festzulegen.

2. In Schiffen von 131 m Länge und darüber ist eines der Hauptquerschotte hinter der Borpiek in einem Abstand vom vorderen Lote anzubringen, der nicht größer ist als die zulässige Länge.

3. Ein Hauptquerschott darf mit einer Nische versehen sein, wenn alle Teile der Nische auf beiden Seiten des Schiffes innerhalb senkrechter Ebenen liegen, welche von der Außenhaut $\frac{1}{5}$ der

Breite des Schiffes entsprechend § 2, 3 entfernt sind; die Entfernung dieser Ebenen ist senkrecht zur Mittschiffsebene in Höhe der obersten Schotten-Ladelinie zu messen.

Jeder Teil der Nische, welcher außerhalb dieser Grenzen liegt, ist als Stufe anzusehen; für diese gelten folgende Bestimmungen.

4. Ein Hauptquerschott darf gestuft werden, falls

- a) die Gesamtlänge der beiden Abteilungen, die durch das fragliche Schott getrennt sind, nicht größer ist als 90 v. H. der flutbaren Länge oder
- b) zusätzliche Unterteilung im Bereiche der Stufen vorgesehen wird, damit dieselbe Sicherheit, welche bei einem ebenen Schotte vorhanden wäre, erreicht wird.

5. Wo ein Hauptquerschott mit Nischen oder Stufen versehen ist, wird für die Bestimmung der Unterteilung ein gleichwertiges, ideelles Schott in Rechnung gestellt.

6. Wenn der Abstand zwischen 2 benachbarten Hauptquerschotten oder zwischen ihren gleichwertigen ideellen Schotten oder zwischen 2 Ebenen, gelegt durch die am nächsten zueinander laufenden, gestuften Teile der Schotte, kleiner ist als $3,05 \text{ m} + 2 \text{ v. H.}$ der Schiffslänge, so ist nur eines dieser Schotte für die Berechnung der Unterteilung des Schiffes entsprechend den Vorschriften nach § 5 anzurechnen.

7. Wenn eine wasserdichte Hauptabteilung örtliche Unterteilungen enthält und nachgewiesen wird, daß nach einer angenommenen seitlichen Beschädigung, welche sich über eine Länge von $3,05 \text{ m} + 2 \text{ v. H.}$ der Schiffslänge erstreckt, die gesamte Hauptabteilung nicht überflutet wird, so kann eine entsprechende Vergrößerung der zulässigen Länge zugestanden werden, welche normalerweise für diese Abteilung sich ergeben würde.

Das tragende Volumen an der unbeschädigten Seite darf in diesem Falle nicht größer eingesetzt werden als das an der beschädigten Seite.

8. Wenn ein wasserdichtes Deck, eine Innenhaut oder ein Längsschott (wasserdicht oder nicht wasserdicht) angewendet werden sollen, so muß nachgewiesen werden, daß die Sicherheit des Schiffes in keiner Weise verringert wird, wobei besonders die möglicherweise eintretende frängende Wirkung beim Überfluten im Bereiche solcher Einbauten zu berücksichtigen ist.

§ 7

Feststellung, Anmarkung und Eintragung der Schotten-Ladelinien

1. Um den vorgeschriebenen Grad der Unterteilung festzuhalten, wird die Ladelinie in Übereinstimmung mit dem zugebilligten Schottentiefgange festgestellt und an der Außenhaut angemarkt. Falls ein Schiff in einigen Räumen wahlweise Fahrgäste bzw. Ladung fahren kann, so können auf Wunsch des Reeders eine oder mehrere zusätzliche Ladelinien festgestellt und angemarkt werden in Übereinstimmung mit den Schottentiefgängen, welche für die wechselnden Fahrtbedingungen zugebilligt sind. Der Freibord, der jeder erteilten Schotten-Ladelinie entspricht, sowie die Fahrtbedingungen, für welche dieser Freibord erteilt ist, sind deutlich im Sicherheitszeugnis anzugeben.

Sie erhalten die Bezeichnung C. 1 für den Fall, welcher dem reinen Fahrgastschiff entspricht, und C. 2, C. 3 usw. für andere Ladungsbedingungen.

2. Der diesen Ladelinien entsprechende Freibord ist an derselben Stelle und von derselben Deckslinie aus zu messen wie die Freiborde, welche den allgemeinen Freibordvorschriften entsprechen.

3. In keinem Falle darf irgendeine Schotten-Ladelinien-Marke höher liegen als die oberste Ladelinie in Seewasser, wie sie durch die Festigkeit des Schiffes bzw. durch die allgemeinen Freibordvorschriften gegeben ist.

4. Ein Schiff darf ungeachtet der Lage der Schotten-Ladelinien-Marke in keinem Falle derartig beladen sein, daß die Freibordmarke überschritten wird, welche der Jahreszeit und Fahrt entspricht, wie sie auf Grund der allgemeinen Freibordvorschriften festgelegt sind.

§ 8

Piekl- und Maschinenraumschotte, Wellentunnel usw.

1. Auf allen Schiffen ist ein Vorpiekl- oder Kollisionschott, welches wasserdicht bis zum Schottendeck hochzuführen ist, in einem Abstand von mindestens 5 v. H. der Schiffslänge und von nicht mehr als $3,05 \text{ m} + 5 \text{ v. H.}$ der Schiffslänge vom vorderen Lote anzuordnen.

Falls das Schiff einen langen, vorderen Aufbau hat, ist das Vorpieklschott wetterdicht bis zum Deck über dem Schottendeck hochzuführen. Diese Hochführung braucht nicht genau über dem unteren Schotte zu liegen, sofern sie mindestens 5. v. H. der Schiffslänge vom vorderen Lote entfernt liegt und der Teil des Schottendecks, welcher die Stufe bildet, wetterdicht ausgeführt ist.

2. Außerdem sind anzubringen und wasserdicht bis zum Schottendeck hochzuführen ein Hinterpieklschott und Schotte, welche den Maschinenraum nach § 2, 8 von den Voderäumen und Fahrgasträumen

vorn und hinten trennen; das Hinterpiekshott darf jedoch unterhalb des Schottendecks aufhören, wenn der Sicherheitsgrad der Unterteilung des Schiffes hierdurch nicht verringert wird.

3. Steventrohre sind auf jeden Fall in wasserdichten Räumen zu verlegen. Die Wellenstopfbuchse muß innerhalb eines wasserdichten Tunnels oder eines anderen Raumes liegen, derart, daß bei einem Leck durch die Stopfbuchse die Tauchgrenze nicht überschritten wird.

§ 9

Doppelböden

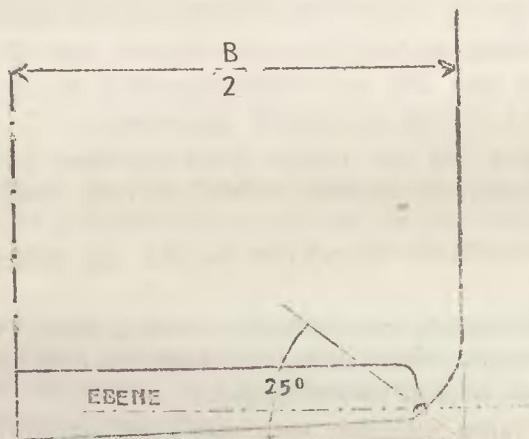
1. Schiffe von wenigstens 61 m und weniger als 76 m Länge sind mit einem Doppelboden zu versehen, der sich mindestens vom Maschinenraume bis an das Vorpiekshott oder so nahe an dieses Schott erstreckt wie angängig.

2. Schiffe von wenigstens 76 m und weniger als 100 m Länge sind wenigstens außerhalb des Maschinenraums mit einem Doppelboden zu versehen, der vorn und hinten bis an die Piekshotte oder so nahe an sie herangeführt wird wie angängig.

3. Schiffe von 100 m Länge und darüber sind mittschiffs mit einem Doppelboden zu versehen, der bis an die Piekshotte oder so nahe an sie herangeführt wird wie angängig.

4. Wenn ein Doppelboden vorgeschrieben ist, so muß er sich nach den Schiffsseiten hin in einer solchen Weise erstrecken, daß die Bilgen des Schiffes geschützt sind.

Ein solcher Schutz gilt dann als ausreichend, wenn der Schnittpunkt der Unterkante der Randplatte mit der Außenhaut nirgends tiefer liegt als in einer waagerechten Ebene durch den Schnittpunkt des Hauptspantes mit einem Strahl, der unter dem Winkel von 25 Grad im Abstand der halben Schiffsbreite von der Mittellinie des Schiffes aus an die Grundlinie angetragen ist (vgl. die Skizze).



5. Brunnen im Doppelboden in Verbindung mit der Lenzeinrichtung dürfen sich weder tiefer nach unten erstrecken als nötig, noch sollen sie weniger als 457 mm von der Außenhaut oder von der inneren Kante der Randplatte aus entfernt liegen. Ein Brunnen, welcher sich bis an die Außenhaut erstreckt, ist jedoch am hinteren Ende des Wellentunnels von Schraubenschiffen erlaubt.

§ 10

Ausgänge aus wasserdichten Abteilungen

1. In Fahrgast- und Mannschaftsräumen ist jede wasserdichte Abteilung mit einem Ausgang zu versehen, der es den Bewohnern ermöglicht, auf das offene Deck zu gelangen.

2. Jeder Maschinenraum, Heizraum und Wellentunnel sowie jede andere Arbeitsstelle ist mit einer Einrichtung zu versehen, die es der Mannschaft ohne Benutzung der wasserdichten Türen ermöglicht, zu entkommen.

§ 11

Feuerschotte

1. Alle Schiffe sind über dem Schottendeck mit Feuerschotten zu versehen, die von einer bis zur anderen Seite des Schiffes durchlaufen und sachgemäß angeordnet werden müssen.

2. Diese Schotte sind aus Metall oder einem anderen feuerfesten Stoffe herzustellen und müssen für eine Stunde wirksam der Ausbreitung von Feuer widerstehen können bis zu einem Wärmegrade von 815° C.

3. Stufen und Nischen sowie die Verschlussmittel in diesen Schotten sind feuersicher und flammdicht auszuführen.

4. Der mittlere Abstand zweier benachbarter Feuerschotte darf in jedem Aufbau im allgemeinen nicht größer als 40 m sein.

§ 12

Öffnungen in wasserdichten Schotten und ihre Verschlüsse

1. Die Anzahl der Öffnungen in den wasserdichten Schotten ist so gering zu halten, wie es Aufbau und gute Handhabung des Schiffes zulassen; ausreichende Mittel, diese Öffnungen zu schließen, sind vorzusehen.

2. a) Wenn Rohre, Ausgüsse, elektrische Kabel usw. durch wasserdichte Schotte geführt werden, so ist Vorsorge zu treffen, daß die Wasserdichtigkeit der Schotte gesichert bleibt.

b) Schlußenschieber sind in wasserdichten Schotten nicht erlaubt.

3. a) Türen, Mannlöcher und Zugangsöffnungen sind nicht erlaubt:

i) im Kollisionsschott unterhalb der Tauchgrenze;

ii) in wasserdichten Querschotten, die einen Laderaum von einem benachbarten Laderaum oder von einem festen Bunker oder Hilfsbunker trennen; Ausnahmen behandelt Absatz 7.

b) Das Kollisionsschott darf unterhalb der Tauchgrenze durch höchstens ein Rohr zum Fluten und Lenzen der Vorpieß durchbrochen werden, wenn dieses mit einem Niederschraubventil ausgerüstet ist, das von einer Stelle oberhalb des Schottendecks aus bedient wird, dessen Ventilkasten innerhalb der Vorpieß am Kollisionsschott angebracht ist.

4. a) Zwischen festen Bunkern und Hilfsbunkern angebrachte wasserdichte Türen müssen immer zugänglich sein, mit Ausnahme der unter 9. b) behandelten Zwischendecks-Bunkertüren.

b) Ausreichende Vorkehrungen, wie Schirme oder andere geeignete Vorrichtungen, sind anzuordnen, damit Kohle das Schließen der wasserdichten Bunkertüren nicht verhindert.

5. Im Bereich des Maschinenraums darf außer den Bunker- und Wellentunneltüren in jedem Hauptquerschotte nicht mehr als eine Tür zu Verbindungszwecken angebracht werden.

Die Sülle dieser Türen sind so hoch wie möglich anzuordnen.

6. a) Als wasserdichte Türen sind nur folgende Arten zugelassen: Hängetüren, Schiebetüren und gleichwertige Türen anderer Bauart; Plattentüren, welche nur durch Bolzen gesichert sind, sind nicht zugelassen.

b) Eine Hängetür muß mit Riegeln ausgestattet sein, die von beiden Seiten des Schottes bedient werden können.

c) Eine Schiebetür darf waagrecht oder senkrechten Antrieb haben; wenn nur Handantrieb gefordert wird, so muß dieser Antrieb sowohl an der Tür selbst als auch von einer zugänglichen Stelle oberhalb des Schottendecks aus betätigt werden können.

d) Falls eine Tür durch Fallen geschlossen wird oder durch die Wirkung eines Fallgewichts, so müssen sachgemäße Vorkehrungen getroffen sein, um die Geschwindigkeit der Fallbewegung zu regeln, und der Antrieb ist so zu bauen, daß die Tür sowohl am Orte als auch von einer zugänglichen Stelle oberhalb des Schottendecks aus bedient werden kann. Handantrieb ist außerdem vorzusehen für Betätigung an der Tür selbst und von einer Stelle oberhalb des Schottendecks aus; dieser Antrieb für die Tür ist so auszuführen, daß, wenn der Antrieb ausgeschaltet ist, um die Tür fallen zu lassen, er sowohl von der oberen wie von der unteren Bedienungsstelle aus schnell wiedereingeschaltet werden kann.

e) Wenn eine Tür durch Kraftantrieb von einer Zentralstelle aus bedient wird, so ist der Antrieb so einzurichten, daß die Tür durch ihn auch am Orte bedient werden kann. Es ist Vorsorge zu treffen, daß solche Tür sich von selbst wieder schließt, wenn sie, nachdem sie von der Zentralstelle geschlossen war, am Orte wieder geöffnet wurde, und daß jede Tür am Orte geschlossen gehalten werden kann und ein Öffnen der Tür von der Zentralstelle aus verhindert bleibt. Krafttüren sind mit Handantrieb zu versehen, der sowohl an der Tür selbst wie von einer zugänglichen Stelle oberhalb des Schottendecks aus bedienbar ist.

f) An allen Bedienungsstellen, außer an den Türen selbst, sind für alle Türarten Anzeigevorrichtungen anzubringen, die angeben, ob die Türen geöffnet oder geschlossen sind.

7. a) Wasserdichte Hängetüren in Fahrgast-, Mannschafts- und Arbeitsräumen sind nur über einem Deck erlaubt, dessen Unterkante an seinem tiefsten Punkte an der Schiffsseite wenigstens 2,13 m über der obersten Schotten-Ladelinie liegt; sie sind nicht erlaubt in derartigen Räumen unterhalb eines solchen Decks.

b) Wasserdichte Hängetüren von genügend starker Bauart dürfen in Zwischendeckschotten zugelassen werden, die zwei Laderäume voneinander trennen, wenn sie in solcher Höhe liegen, in welcher Laderäume in der Außenhaut entsprechend § 13, 11 zugelassen sind. Diese Türen müssen vor der Ausreise geschlossen und dürfen während der Reise nicht geöffnet werden. Das Öffnen solcher Türen im Hafen sowie das Schließen vor dem Auslaufen des Schiffes aus dem Hafen ist im Schiffstagebuch zu vermerken. Die Anbringung solcher Türen ist von der Versicherung des Reeders abhängig, daß sie durchaus notwendig sind. Ihre Anzahl und Anordnung ist genau zu prüfen.

8. Alle anderen wasserdichten Türen müssen Schiebetüren sein.

9. a) Wenn wasserdichte Türen (mit Ausnahme der Tunneltüren), die zeitweise auf See geöffnet werden, in den wasserdichten Hauptquerschotten angebracht sind und ihre Sülle unter der obersten Schotten-Ladelinie haben, so gelten die folgenden Bestimmungen:

- I. Wenn die Zahl dieser Türen größer als 5 ist, so müssen alle diese wasserdichten Schiebetüren mit Kraftantrieb versehen sein und gleichzeitig von einer Stelle auf der Brücke des Schiffes aus geschlossen werden können; dem gleichzeitigen Schließen dieser Türen muß ein warnendes Schallsignal vorangehen.
- II. Wenn die Anzahl dieser Türen nicht größer als 5 ist:
 - i) brauchen bei einem Kennzeichen des Verwendungszwecks von nicht über 30 alle diese wasserdichten Schiebetüren nur Handantrieb zu erhalten;
 - ii) dürfen bei einem Kennzeichen des Verwendungszwecks von über 30, aber nicht über 60, alle wasserdichten Schiebetüren entweder als Falltüren mit Auslösevorrichtung und Handantrieb am Ort und von einer Stelle über dem Schottendeck aus oder aber als Krafttüren ausgebildet werden;
 - iii) müssen bei einem Kennzeichen des Verwendungszwecks über 60 alle wasserdichten Schiebetüren als Krafttüren ausgebildet sein.

b) Wenn zwischen den Bunkern des Zwischendecks unter dem Schottendeck wasserdichte Türen vorhanden sind, die zum Trimmen der Kohle gelegentlich auf See offen sein müssen, so müssen diese Türen Kraftantrieb erhalten. Das Öffnen und Schließen dieser Türen ist im Schiffstagebuch zu vermerken.

c) Kraftantrieb ist gleichfalls für die Türen erforderlich, die am Durchtritt von Kanälen für die Kühlanlagen der Laderäume angebracht sind, wenn die Kanäle durch mehr als ein wasserdichtes Hauptquerschott führen, und wenn die Türsülle weniger als 2,13 m über der obersten Schotten-Ladelinie liegen.

10. Losnehmbare Platten dürfen nur im Maschinenraum angewendet werden. Diese Platten müssen stets vor Antritt der Reise festgemacht sein und dürfen während der Fahrt nur im Falle dringender Notwendigkeit entfernt werden. Auf die Wiederherstellung der Wasserdichtigkeit der Verbindung ist die nötige Sorgfalt zu verwenden.

11. Alle wasserdichten Türen müssen während der Fahrt geschlossen sein. Von dieser Vorschrift darf nur abgewichen werden, wenn die Anforderungen des Schiffsdienstes dies notwendig machen; jede offene Türe muß unverzüglich geschlossen werden können.

12. Wenn Kanäle oder Tunnel als Zugänge von Mannschaftsräumen zum Kesselraume, für Rohrleitungen oder zu irgendeinem anderen Zweck durch wasserdichte Hauptquerschotte geführt werden, so müssen sie wasserdicht und in Übereinstimmung mit § 16 ausgeführt werden. An wenigstens einem Ende dieser Tunnel oder Kanäle muß, falls sie auf See als Durchgänge benutzt werden, ein Zugangsschacht vorhanden sein, der wasserdicht hinaufgeführt wird mit Einsteigmöglichkeit oberhalb der Tauchgrenze. Der Zugang zum anderen Ende der Kanäle oder des Tunnels kann durch eine wasserdichte Tür gehen, wie sie für die betreffende Stelle vorgeschrieben ist. Solche Kanäle und Tunnel dürfen nicht durch das erste Querschott hinter dem Kollisionsschotte hindurchgehen.

Wenn Tunnel oder Kanäle für künstlichen Zug durch wasserdichte Hauptquerschotte führen, so ist auf sachgemäße Bauart besonders zu achten.

§ 13

Öffnungen in der Außenhaut unterhalb der Tauchgrenze und ihre Verschlüsse

1. Die Anordnung und die Wirksamkeit der Schließenrichtungen für Öffnungen in der Außenhaut müssen sich nach Lage und Zweck richten und in jedem Falle sachgemäß ausgeführt werden.

2. a) Seitenfenster in einem Zwischendeck, deren Unterkanten tiefer liegen als eine Linie parallel zur Seite des Schottendecks, mit ihrem tiefsten Punkte $2\frac{1}{2}$ v. H. der Schiffsbreite über der obersten Schotten-Ladelinie, müssen als feste Fenster ausgeführt werden.

b) Die nicht unter Absatz a) fallenden Seitenfenster in einem Zwischendeck, deren Unterkanten unter einer Linie liegen, parallel zur Seite des Schottendecks mit ihrem tiefsten Punkte 3,66 m + $2\frac{1}{2}$ v. S. der Schiffsbreite über der obersten Schotten-Ladelinie müssen so gebaut sein, daß niemand sie ohne Zustimmung des Kapitäns öffnen kann.

c) Alle übrigen Seitenfenster können von gewöhnlicher Bauart zum Öffnen sein.

d) Die unter Absatz b) fallenden Seitenfenster in einem Zwischendeck, deren Unterkanten jedoch unter einer Linie liegen, parallel zur Seite des Schottendecks mit ihrem tiefsten Punkte 1,37 m + $2\frac{1}{2}$ v. S. der Schiffsbreite über der Ladelinie, auf welcher das Schiff bei seiner Ausreise von irgendeinem Hafen fährt, sind wasserdicht mit einem Schlüssel zu verschließen, bevor das Schiff den Hafen verläßt, und dürfen während der Reise nicht geöffnet werden.

Im Schiffstagebuch ist die Zeit zu vermerken, wann solche Fenster im Hafen geöffnet und wann sie vor Antritt der Reise geschlossen worden sind.

Der mittlere Grenztiefgang, bei welchem solche Seitenfenster, deren Unterkanten oberhalb der in diesem Absatz genannten Linien liegen, unter Verantwortung des Kapitäns auf See geöffnet werden dürfen, kann gegebenenfalls festgesetzt werden. In tropischen Gewässern darf dieser Grenztiefgang bei gutem Wetter um 0,305 m vergrößert werden.

3. Wirksame, innere Hängeblenden, die leicht und sicher wasserdicht geschlossen werden können, sind für alle Seitenfenster vorzusehen:

- a) die von festem Typ sein müssen;
- b) die innerhalb einer Länge gleich $\frac{1}{8}$ der Schiffslänge vom vorderen Vot angebracht sind;
- c) die in einer Lage nach Abf. 2b) angebracht sind;
- d) die während der Reise nicht zugänglich sind;
- e) die in Räumen für Seeleute und Heizer liegen;
- f) die in Räumen für Zwischendecksfahrgäste liegen.

4. Andere als im vorhergehenden Absatz genannte Seitenfenster unterhalb des Schottendecks sind mit wirksamen Innenblenden zu versehen, die aber losnehmbar und in der Nähe der Seitenfenster verstaubar sein dürfen.

5. Seitenfenster, welche während der Reise nicht zugänglich sind, sind mit ihren Blenden zu schließen und zu sichern, ehe das Schiff in See geht.

6. In den Räumen, die ausschließlich der Beförderung von Kohlen und Ladung dienen, darf kein Seitenfenster angebracht sein.

7. Seitenfenster mit selbsttätiger Lüftung dürfen ohne ausdrückliche Genehmigung in der Außenhaut unterhalb der Tauchgrenze nicht angebracht werden.

8. Einlässe und Abflußrohre in der Außenhaut sind so anzuordnen, daß jeder zufällige Eintritt von Wasser in das Schiff verhindert wird.

9. Die Anzahl der Speigatten, Abflußrohre und anderer ähnlicher Öffnungen in der Außenhaut muß auf ein Mindestmaß herabgesetzt werden, sei es dadurch, daß eine möglichst große Anzahl von Abflußrohren in eine Ausgüßöffnung mündet, sei es in anderer zufriedenstellender Weise.

10. Die durch die Außenhaut geführten Abflußrohre, deren innere Öffnungen sich unterhalb der Tauchgrenze befinden, sind mit wirksamen und zugänglichen Vorrichtungen zu versehen, die das Wasser verhindern, in das Schiff einzudringen. Man kann entweder ein selbsttätiges Rückschlagventil anwenden, welches von einer Stelle oberhalb des Schottendecks aus geschlossen werden kann, oder zwei derartige Ventile ohne einen solchen Antrieb, wenn das obere dieser Ventile über der obersten Schotten-Ladelinie liegt und immer während des Betriebs zugänglich ist.

Wenn ein Ventil mit Antrieb von einer Stelle oberhalb des Schottendecks aus angewendet wird, so muß diese Stelle immer leicht zugänglich sein, und es muß eine Vorrichtung vorhanden sein, die anzeigt, ob das Ventil geöffnet oder geschlossen ist.

11. Eingangs-, Lade- und Kohlenpforten unterhalb der Tauchgrenze sind genügend stark zu bauen; sie müssen vor dem Auslaufen wirksam wasserdicht geschlossen werden und dürfen während der Fahrt nicht geöffnet werden.

Auf Lade- und Kohlenpforten, die teilweise oder ganz unter der obersten Schotten-Ladelinie liegen, ist besonders zu achten.

12. Die inneren Öffnungen von Asche- und Abfallschütten sind mit wirksamen Dedeln zu versehen.