

Wenn diese inneren Öffnungen unterhalb der Tauchgrenze liegen, so müssen die Dedel wasserdicht sein, und außerdem muß in den Schütten ein selbsttätiges Rückschlagventil angebracht sein an leicht zugänglicher Stelle oberhalb der obersten Schotten-Ladelinie. Wenn die Schütten nicht im Gebrauch sind, müssen Dedel und Ventile geschlossen und gesichert werden.

§ 14

Seiten- und andere Öffnungen usw. oberhalb der Tauchgrenze und ihre Verschlüsse

1. Seitenfenster, Eingangs-, Lade- und Kohlenpforten sowie andere Verschlüsse für Öffnungen in der Außenhaut oberhalb der Tauchgrenze müssen von wirksamer Bauart sein und genügend Festigkeit haben. Hierbei ist die Räumlichkeit, in welcher die Verschlüsse angebracht sind, in Betracht zu ziehen sowie die Lage der Verschlüsse über der obersten Schotten-Ladelinie.

2. Das Schottendeck oder ein Deck darüber muß in dem Sinne wetterdicht sein, daß unter gewöhnlichen Seeverhältnissen Wasser nach unten nicht hindurchdringen kann. Alle Öffnungen im frei liegenden Wetterdeck müssen Sülle von genügender Höhe und Festigkeit haben und mit wirksamen Mitteln versehen sein, sie schnell wetterdicht schließen zu können.

3. Wasserpforten und/oder Speigatten sind, wo erforderlich, anzubringen, damit das Wetterdeck unter allen Wetterverhältnissen schnell von überkommendem Wasser befreit werden kann.

§ 15

Bauart und erstmalige Prüfung der wasserdichten Schotte usw.

1. Wasserdichte Schotte, sowohl Längs- wie Querschotte, müssen so gebaut sein, daß sie mit genügender Sicherheit einem Wasserdrucke bis zur Tauchgrenze widerstehen können, gemessen an der Stelle der betreffenden Schotte.

2. Stufen und Nischen in Schotten sind wasserdicht und so stark zu bauen wie die Schotte an den betreffenden Stellen selbst.

Wo Spanten oder Balken durch ein wasserdichtes Deck oder Schott hindurchgehen, ist dieses Deck oder Schott ohne Anwendung von Holz oder Zement wasserdicht zu bauen.

3. Die Prüfung der Haupträume durch Auffüllen mit Wasser wird nicht verlangt. Eine vollständige Prüfung der Schotte ist vorzunehmen, und außerdem sind die Schotte in jedem Falle abzusprühen.

4. Die Vorpiek ist mit einem Wasserdrucke bis zur obersten Schotten-Ladelinie zu prüfen.

5. Doppelböden einschließlich Tunnelkiele (Duct-Kiele) und Innenhaut sind einem Wasserdrucke bis zur Tauchgrenze zu unterwerfen.

6. Tanks, welche zur Aufnahme von Flüssigkeiten bestimmt sind und welche zu der Unterteilung des Schiffes mit herangezogen sind, müssen auf ihre Dichtigkeit mit einer Wassersäule bis zur obersten Schotten-Ladelinie geprüft werden oder mit einer Wassersäule entsprechend $\frac{2}{3}$ der Höhe von der Oberkante des Kieles bis zur Tauchgrenze im Bereich der Tanks, und zwar ist der jeweils größere Wert zugrunde zu legen; in keinem Falle darf die Druckhöhe kleiner als 0,92 m über der Tankdecke sein.

§ 16

Bauart und erstmalige Prüfungen wasserdichter Decks, Schächte usw.

1. Wasserdichte Decks, Schächte, Tunnel, Tunnelkiele (Duct-Kiele) und Lüfter müssen in gleicher Festigkeit ausgeführt werden wie die entsprechenden Teile der wasserdichten Schotte. Ausreichende Mittel, sie wasserdicht zu machen und Öffnungen in ihnen zu verschließen, sind vorzusehen. Wasserdichte Lüftungsrohre und Schächte müssen mindestens bis zur Tauchgrenze hochgeführt werden.

2. Wasserdichte Decks, Schächte, Tunnel und Lüfter sind nach ihrer Fertigstellung durch Absprühen auf ihre Dichtigkeit hin zu prüfen; die Decks können auch durch Überflutung geprüft werden.

§ 17

Bauart und erstmalige Prüfungen wasserdichter Türen, Seitenfenster usw.

1. Muster, Baustoff und Ausführung aller wasserdichten Türen, Seitenfenster, Eingangs-, Lade- und Kohlenpforten, Ventile, Rohrleitungen, Asche- und Abfallschütten, auf welche diese Paragraphen Bezug haben, müssen von anerkannter Art sein.

2. Entweder vor oder nach dem Einbau ist jede wasserdichte Tür vor der Indienststellung des Schiffes mit einer Wassersäule entsprechend einer Druckhöhe bis zur Tauchgrenze zu prüfen.

§ 18

Regelmäßige Schottübungen und Befichtigungen der wasserdichten Türen usw.

1. Auf neuen und vorhandenen Schiffen sind wöchentlich Übungen mit den Vorrichtungen auszuführen, die zum wasserdichten Verschließen der Türen, Seitenfenster, Ventile, Abflußrohre, Asche-

und Abfallshütten dienen. Bei Schiffen, bei denen die Reise länger als eine Woche dauert, muß eine vollständige Übung vor dem Auslaufen abgehalten werden und weitere Übungen wenigstens einmal in der Woche während der Reise; alle wasserdichten Krafttüren und Hängetüren in den Hauptquerschotten, die auf See gebraucht werden, sind jedoch täglich in Betrieb zu setzen.

2. Die wasserdichten Türen und alle zugehörigen Einrichtungen und Anzeigevorrichtungen sowie alle Ventile, die geschlossen werden müssen, um eine Abteilung wasserdicht zu erhalten, sind während der Fahrt regelmäßig, und zwar mindestens einmal wöchentlich zu besichtigen.

§ 19

Eintragungen in das Schiffstagebuch

1. Hängetüren, losnehmbare Verschlussplatten, Seitenfenster, Eingangs-, Lade- und Kohlenpforten sowie andere Öffnungen, welche den vorstehenden Paragraphen gemäß während der Fahrt geschlossen bleiben müssen, sind bei allen neuen und vorhandenen Schiffen vor dem Auslaufen zu schließen. Die Zeit, zu der diese Vorrichtungen geschlossen worden sind, und die Zeit, zu der sie sofern es die hier niedergelegten Bestimmungen gestatten, geöffnet worden sind, ist in das Schiffstagebuch einzutragen.

2. Ebenso muß über alle nach § 18 erforderlichen Übungen und Besichtigungen eine Eintragung in das Schiffstagebuch gemacht werden; jeder festgestellte Mangel ist dabei besonders zu vermerken.

§ 20

Pumpenanlagen

Dampfer

1. Alle Schiffe sind mit einer genügenden Pumpenanlage auszurüsten, die geeignet ist, bei allen vorkommenden Unglücksfällen — einerlei ob das Schiff auf ebenem Kiel liegt oder Schlagseite hat — jede wasserdichte Abteilung leer zu pumpen oder zu entwässern. Zu diesem Zwecke ist es allgemein notwendig, daß Saugstellen an den Seiten angeordnet werden, ausgenommen in engen Abteilungen an den Schiffsenden. Wo dicke Wegerungen über den Bildungen angebracht sind, müssen Vorkehrungen getroffen werden, damit das Wasser aus der betreffenden Abteilung seinen Weg zu den Saugstellen finden kann. Ausreichende Vorrichtungen, um Kühlräume zu entwässern, sind vorzusehen.

2. Außer der gewöhnlichen, durch die Hauptmaschine angetriebenen Bilgepumpe oder einer gleichwertigen Maschinenraumpumpe sind zwei unabhängig betriebene Kraftbilgepumpen vorzusehen, mit der Ausnahme, daß bei Schiffen unter 91,5 m Länge, deren Kennzeichen des Verwendungszwecks weniger als 30 beträgt, an Stelle einer der beiden unabhängig betriebenen Kraftbilgepumpen entweder zwei wirksame Handpumpen (Kurbeltyp) — eine vorn und eine hinten — oder eine bewegliche Kraftpumpe verwendet werden darf.

Bei einem Kennzeichen des Verwendungszwecks von über 30 muß außerdem stets eine unabhängig betriebene Kraftpumpe eingebaut werden.

Klosett-, Ballast- oder Hafendienstpumpen dürfen als unabhängige Kraftbilgepumpen angesehen werden, wenn sie die nötigen Verbindungen mit der Bilgerohrleitung besitzen.

3. Wenn zwei oder mehr unabhängig betriebene Kraftpumpen vorgeschrieben sind, so ist die Anordnung so zu treffen, daß wenigstens eine dieser Pumpen in allen gewöhnlichen Fällen, in denen auf See Wasser in das Schiff eindringen kann, zur Verfügung steht. Eine dieser Pumpen muß daher eine Notpumpe von einer zuverlässig unter Wasser arbeitenden Art sein. Eine oberhalb des Schotten- decks gelegene Kraftquelle muß für jeden Notfall jederzeit für diese Pumpe verfügbar sein.

4. Wenn angängig, sollen die unabhängig betriebenen Kraftbilgepumpen in gesonderten wasserdichten Abteilungen untergebracht werden, die so eingerichtet oder gelegen sind, daß diese Abteilungen voraussichtlich nicht bei derselben Beschädigung überflutet werden. Wenn die Maschinen und Kessel in zwei oder mehr wasserdichten Abteilungen untergebracht sind, so müssen die zum Lenzdienste verfügbaren Pumpen möglichst über diese Abteilung verteilt werden.

5. Mit Ausnahme der nur für die Abteilungen der Vor- und Hinterpiek vorgesehenen Pumpen muß jede Bilgepumpe — einerlei ob mit Hand oder Kraft betrieben — so angeordnet sein, daß sie Wasser aus jedem Lade- oder Maschinenraume des Schiffes pumpen kann.

6. Jede unabhängig betriebene Kraftpumpe muß so bemessen sein, daß sie fähig ist, das Wasser durch das Hauptbilgerohr mit einer Geschwindigkeit von nicht weniger als 122 m in der Minute zu saugen. Sie muß für die Abteilung, in der sie aufgestellt ist, einen besonderen unmittelbaren Sauganschluß erhalten, dessen Durchmesser nicht kleiner ist als das Hauptbilgerohr. Die unmittelbaren Lenzrohre jeder unabhängig betriebenen Kraftpumpe müssen so eingerichtet sein, daß sie aus jeder Seite des Schiffes saugen können.

7. Hauptumlaufpumpen müssen mit Rückschlagventilen versehene, unmittelbare Sauganschlüsse nach der tiefsten Stelle der Maschinenraumbilge erhalten. Diese Sauganschlüsse müssen mindestens $\frac{2}{3}$ des Durchmessers der Hauptwasserleitung erhalten. Wenn als Brennstoff Kohle genommen wird oder genommen werden kann und kein wasserdichtes Schott zwischen dem Maschinen- und Kesselraume vorhanden ist, so muß ein unmittelbarer Ausguß nach Überbord von wenigstens einer Umlaufpumpe aus vorhanden sein, oder es kann wahlweise ein Umgehungsrohr an dem Umlaufausguß angebracht werden.

8. a) Rohrleitungen von Pumpen, die zum Lenzen von Lade- und Maschinenräumen benötigt werden, müssen von den Rohrleitungen, die zum Auffüllen oder Entleeren solcher Räume bestimmt sind, in denen Wasser oder Öl befördert werden, vollständig getrennt sein.

b) Bleirohre dürfen nicht unter Kohlenbunkern oder Heiz- oder Treiböltanks verwendet werden, auch nicht in Maschinen- und Kesselräumen einschließlich Notorräumen, in denen Sehtanks oder Brennstoffpumpenanlagen untergebracht sind.

9. Die Durchmesser der Bilge-, Haupt und Zweigrohrleitungen im Verhältnis zur Größe des Schiffes und zur Größe der zu entwässernden Abteilungen sind nach den Vorschriften derjenigen Klassifikationsgesellschaft zu bestimmen, die von der Unfallgenossenschaft Freie Stadt Danzig für die Berechnung des Freibordes Danziger Schiffe zugelassen ist.

10. Bilge- und Ballastleitungen müssen so angeordnet sein, daß es ausgeschlossen ist, daß Wasser aus See oder aus Wasserballasttanks in Lade- und Maschinenräume gelangt oder von einer Abteilung in die andere. Besondere Vorkehrungen müssen getroffen werden, die verhindern, daß ein Tieftank, der mit Anschlüssen an die Bilge- und Ballastleitungen versehen ist, unbeabsichtigt voll Wasser läuft, wenn Ladung darin gefahren wird, oder daß er durch die Bilgeleitung entleert wird, wenn er Wasserballast enthält.

11. Vorkehrungen müssen getroffen werden, die verhindern, daß eine Abteilung durch die Bilgesaugleitung voll Wasser läuft, falls diese einen Bruch erleidet oder anderweitig durch Zusammenstoß oder Grundstoß in einer anderen Abteilung beschädigt wird. Wenn das Rohr in der Nähe der Schiffseite oder in einem Tunnelkiel (Duct-Kiel) verlegt ist, so muß in diesem Rohre, und zwar in dem Schiffsraum, in dem die Saugstelle sich befindet, entweder ein Rückschlagventil angebracht sein oder ein niederschraubbares Ventil mit Gestänge für Fernbetätigung von einer Stelle oberhalb des Schottendecks aus.

12. Alle Verteilungskästen, Hähne und Ventile, die zur Bilgeanlage gehören, müssen so angeordnet werden, daß sie unter gewöhnlichen Umständen jederzeit zugänglich sind. Sie müssen so angeordnet sein, daß die Notleerpumpe bei Überflutungen jede Abteilung lenzen kann. Falls nur eine gemeinsame Rohrleitungsanlage für alle Pumpen vorhanden ist, müssen alle zur Bedienung der Saugstellen benötigten Hähne und Ventile von einer Stelle oberhalb des Schottendecks aus bedient werden können. Falls außer der Hauptleeranlage eine Notleeranlage vorgesehen ist, so muß diese unabhängig von der Hauptanlage und so angeordnet sein, daß die Notleerpumpe jede überflutete Abteilung lenzen kann.

Motorschiffe

13. Bilgepumpenanlagen bei Motorschiffen müssen, soweit zugänglich, denjenigen für Dampfer ähnlicher Größe entsprechen, mit Ausnahme der Hauptumlaufpumpen.

§ 21

Maschinenleistung für Rückwärtsgang

Die Leistung der Maschinen für Rückwärtsgang muß ausreichen, um in allen Lagen sichere Handhabung des Schiffes zu gewährleisten.

§ 22

Hilfssteueranlage

Alle Schiffe müssen mit einer Hilfssteueranlage ausgerüstet sein, deren Leistung geringer sein kann als die der Hauptsteueranlage; Dampf- oder irgendein anderer Kraftantrieb wird für die Hilfssteueranlage nicht gefordert, wenn geeignete Vorrichtungen für Handantrieb vorhanden sind. Im Sinne dieser Vorschrift soll eine zweite Hauptsteueranlage mit Kraftantrieb als Hilfssteueranlage anerkannt werden.

§ 23

Stabilitätsprüfung

Alle neuen Fahrgastschiffe müssen nach ihrer Fertigstellung geträgt und die Grundlagen für ihre Stabilitätsverhältnisse bestimmt werden. Dem Kapitän sind Stabilitätsunterlagen auszuhändigen, damit das Schiff sachgemäß gehandhabt werden kann.

Vorschriften über die Ausrüstung der Fahrgastschiffe mit Rettungsmitteln und Feuerstark

§ 1

Einbootungsdeck

Für die Einbootung der Fahrgäste sind auf einem Deck zweckmäßige Einrichtungen zu treffen. Für jedes Davitpaar muß eine geeignete Leiter vorgesehen sein.

§ 2

Zu- und Ausgänge. Notbeleuchtung

1. Die Zu- und Ausgänge der verschiedenen Schiffsräume, Decks usw. müssen zweckmäßig angeordnet sein.

2. Eine allen Anforderungen des Sicherheitsdienstes genügend elektrische oder andere Beleuchtung muß in den verschiedenen Teilen des Schiffes vorgesehen sein, besonders auf den Decks, auf denen die Rettungsboote aufgestellt sind. Auf Schiffen, deren Bootsdeck sich bei dem geringsten Reisetiefgang in See mehr als 9,15 m über der Wasserlinie befindet, müssen die Rettungsboote während des Ausschlingens, während des Zuwasserbringens und unmittelbar nach dem Zuwasserbringen von Deck aus beleuchtet werden können. In dem oberen Teile des Schiffes, und zwar über dem Schottendeck, muß eine unabhängige Lichtquelle vorgesehen sein, die nötigenfalls diese für den Sicherheitsdienst erforderliche Beleuchtungsanlage ausreichend versorgen kann.

3. Die Ausgänge aus den für die Fahrgäste und Mannschaften bestimmten Haupträumen müssen dauernd durch Notlampen beleuchtet sein. Im Falle des Versagens der Hauptlichtmaschine muß es möglich sein, diese Notlampen aus der unabhängigen Lichtquelle zu speisen.

§ 3

Rettungsboote und Rettungsgeräte

Alle Rettungsboote und Rettungsgeräte müssen im Notfall sofort verwendbar und ausreichend sein.

1. Als sofort verwendbar gelten die Rettungsboote und Rettungsgeräte, wenn:

- a) sie auch unter ungünstigen Bedingungen von Schlagsseite und Trimmelage sicher und schnell zu Wasser gebracht werden können;
- b) die Fahrgäste schnell und in guter Ordnung eingebootet werden können;
- c) die Anordnung eines jeden Bootes und Rettungsgerätes derartig ist, daß die Handhabung anderer Boote und Rettungsgeräte nicht behindert wird.

2. Als ausreichend gilt die Ausrüstung mit Rettungsbooten und Rettungsgeräten, wenn:

- a) abgesehen von der unter b) folgenden Bestimmung Bootsraum für alle Personen an Bord und darüber hinaus Rettungsgeräte für 25 v. H. der Personen an Bord vorhanden sind;
- b) auf Fahrgastschiffen, die sich auf ihrer Reise nie weiter als 200 Seemeilen von Land entfernen (beschränkte Auslandsfahrt), Boote entsprechend § 5 an Bord und darüber hinaus so viele Rettungsgeräte vorgesehen sind, daß die Boote und die Rettungsgeräte zusammen in Übereinstimmung mit § 4 Rettungsmöglichkeit für alle Personen an Bord bieten. Zusätzlich müssen Rettungsgeräte für 10 v. H. der an Bord befindlichen Personen vorhanden sein.
- c) Auf jedem Schiffe sind aber nur soviel Boote erforderlich, wie zur Unterbringung aller Personen an Bord genügen.

§ 4

Anzahl der Davits, Boote, Rettungsflöße usw.

1. Die Zahl der Davitpaare richtet sich nach der Schiffslänge und ergibt sich aus Spalte A der Tabelle im § 5; eine größere Zahl von Davitpaaren als die Zahl der Boote, die zur Unterbringung aller Personen an Bord erforderlich sind, ist nicht erforderlich.

In jedem Davitpaare muß ein Boot der Gattung I (s. § 7) hängen. Wenn diese in den Davits hängenden Boote nicht zur Unterbringung aller Personen an Bord ausreichen, müssen zusätzliche Rettungsboote einer der Normalarten vorgesehen werden. Zunächst muß von diesen zusätzlichen Rettungsbooten je eines unter jedem der in Davits hängenden Boote, dann der Rest innenbords aufgestellt werden. Wenn jedoch Rettungsflöße im Notfalle leichter verwendbar und auch in anderer Beziehung wirksamer erscheinen als diese Rettungsboote, kann die Mitführung von Rettungsflößen unter der Voraussetzung gestattet werden, daß der Gesamttraumgehalt der Boote auf dem Schiffe wenigstens den in Spalte C der Tabelle im § 5 geforderten Mindesttraumgehalt erreicht.

Wenn es praktisch nicht durchführbar oder nicht vertretbar ist, auf einem Schiffe die in Spalte A der Tabelle im § 5 geforderte Anzahl von Davitpaaren aufzustellen, kann in Ausnahmefällen eine geringere Zahl von Davitpaaren zugelassen werden; diese Zahl darf jedoch niemals kleiner sein als die in Spalte B der Tabelle angeführte, und der Gesamttraumgehalt der Boote auf dem Schiffe muß wenigstens den nach Spalte C der Tabelle erforderlichen Mindesttraumgehalt erreichen.

2. Für Schiffe in beschränkter Auslandsfahrt wird die Zahl der Davitpaare je nach der Schiffslänge aus Spalte A der Tabelle im § 5 bestimmt. In jedem Davitpaare muß ein Boot der Gattung I hängen. Wenn diese in Davits hängenden Boote nicht den in Spalte D der Tabelle im § 5 festgesetzten Mindesttraumgehalt haben oder nicht zur Unterbringung aller an Bord befindlichen Personen ausreichen, so müssen zusätzlich so viele Rettungsboote von einer der Normalarten, anerkannte Rettungsflöße oder andere anerkannte Rettungsgeräte vorgesehen werden, daß dieser Gesamtrettungsraum für alle an Bord ausreicht.

Wenn es praktisch nicht durchführbar oder nicht vertretbar erscheint, auf einem Schiffe in beschränkter Auslandsfahrt die nach Spalte A der Tabelle im § 5 erforderliche Zahl Davitpaare aufzustellen, so kann in Ausnahmefällen eine geringere Zahl von Davitpaaren zugelassen werden; diese Zahl darf jedoch niemals kleiner sein als die in Spalte B der Tabelle festgesetzte Mindestzahl, und der Gesamttraumgehalt der Boote muß wenigstens den in Spalte D geforderten Mindesttraumgehalt erreichen.

§ 5

Tabelle für Davits und Rettungsbootsraum

Die folgende Tabelle bestimmt je nach der Schiffslänge:

- die Mindestzahl der erforderlichen Davitpaare, in denen nach § 4 je ein Boot der Gattung I hängen muß,
- die kleinere Zahl der Davitpaare, die ausnahmsweise nach § 4 zugelassen werden kann,
- den erforderlichen Mindesttraumgehalt der Rettungsboote unter Davits einschließlich der nach § 4 zusätzlich erforderlichen Boote,
- den Mindesttraumgehalt der Rettungsboote für ein Schiff in beschränkter Auslandsfahrt.

Eingetragene Schiffslänge	A	B	C	D	Eingetragene Schiffslänge	A	B	C	D
	Mindestzahl der Davitpaare	Ausnahmsweise zulässige geringere Zahl der Davitpaare	Mindesttraumgehalt der Rettungsboote	Mindesttraumgehalt der Rettungsboote		Mindestzahl der Davitpaare	Ausnahmsweise zulässige geringere Zahl der Davitpaare	Mindesttraumgehalt der Rettungsboote	Mindesttraumgehalt der Rettungsboote
Meter			Kubikmeter	Kubikmeter	Meter			Kubikmeter	Kubikmeter
31 und unter 37	2	2	28	11	133 und unter 140	12	9	408	170
37 " " 43	2	2	35	17	140 " " 149	14	10	451	185
43 " " 49	2	2	44	24	149 " " 159	14	10	490	201
49 " " 53	3	3	53	33	159 " " 168	16	12	530	217
53 " " 58	3	3	68	37	168 " " 177	16	12	576	
58 " " 63	4	4	78	41	177 " " 186	18	13	620	
63 " " 67	4	4	94	45	186 " " 195	18	13	671	
67 " " 70	5	4	110	48	195 " " 204	20	14	717	
70 " " 75	5	4	129	52	204 " " 213	20	14	766	
75 " " 78	6	5	144	60	213 " " 223	22	15	808	
78 " " 82	6	5	160	68	223 " " 232	22	15	854	
82 " " 87	7	5	175	76	232 " " 241	24	17	908	
87 " " 91	7	5	196	85	241 " " 250	24	17	972	
91 " " 96	8	6	214	94	250 " " 261	26	18	1 031	
96 " " 101	8	6	235	105	261 " " 271	26	18	1 097	
101 " " 107	9	7	255	116	271 " " 282	28	19	1 160	
107 " " 113	9	7	273	125	282 " " 293	28	19	1 242	
113 " " 119	10	7	301	133	293 " " 303	30	20	1 312	
119 " " 125	10	7	331	144	303 " " 314	30	20	1 380	
125 " " 133	12	9	370	156					

Bemerkung zu A und B. — Wenn die Schiffslänge 314 m überschreitet, so wird die Mindestanzahl der Davitpaare von der Unfallgenossenschaft Freie Stadt Danzig besonders bestimmt.

Bemerkung zu C und D. — Für den Gebrauch dieser Tabelle wird der Inhalt eines Bootes der Gattung II durch Multiplikation der zulässigen Personenzahl mit 0,283 Kubikmetern ermittelt.

Bemerkung zu D. — Wenn die Schiffslänge unter 31 m oder über 168 m liegt, so bestimmt die Unfallgenossenschaft den Raumgehalt der Rettungsboote.

Aufstellung und Handhabung der Boote und Rettungsflöße

1. Unter Wahrung der Bedingungen des § 4 dürfen die Rettungsboote übereinander aufgestellt werden; die Aufstellung der Boote ineinander ist nur zulässig, wenn die besonderen hierfür aufgestellten Bedingungen erfüllt sind; eine Aufstellung, die das Anheben der Boote vor dem Zuwasserlassen erforderlich macht, ist jedoch nur gestattet, wenn hierfür Kraftantrieb vorgesehen wird.

2. Die zur Ergänzung der in Davits hängenden und der unter diesen aufgestellten Boote zusätzlich erforderlichen Rettungsboote und Rettungsflöße dürfen quer auf einem Deck, einer Brücke oder einer Poop aufgestellt werden; sie müssen so befestigt werden, daß die größte Aussicht besteht, daß sie frei vom Schiffe aufschwimmen, wenn keine Zeit ist, sie zu Wasser zu bringen.

3. Eine möglichst große Anzahl dieser unter 2. erwähnten zusätzlichen Boote muß mittels zugelassener Hilfsmittel von einer Decksseite zu der anderen geschafft und so von jeder Schiffsseite aus zu Wasser gebracht werden können.

4. Es dürfen nur dann auf mehr als einem Deck Boote aufgestellt werden, wenn alle Maßnahmen getroffen sind, die eine Beeinträchtigung der Boote auf dem tieferen Deck durch die auf dem Deck darüber befindlichen Boote ausschließen.

5. Die Aufstellung von Booten am Bug der Schiffe und an Stellen, wo sie beim Zuwasserbringen in gefährliche Nähe der Schrauben kommen würden, ist nicht statthaft.

6. Die Davits müssen von zugelassener Form sein; sie müssen über ein oder mehrere Decks so verteilt werden, daß die Boote unter ihnen sicher und ohne Behinderung durch die Betätigung irgendeines anderen Davitpaares ausgelegt werden können.

7. Die Davits, Blöcke, Falle und alles andere Geschirr müssen so stark sein, daß die Boote mit der vollen Belegungsstärke und der vollen Ausrüstung bei einer Schlagsseite von 15 Grad nach beiden Seiten sicher zu Wasser gebracht werden können. Die Falle müssen bei dem geringsten Reisetiefgang in See und bei einer Schlagsseite von 15 Grad noch bis zu dem Wasserspiegel reichen.

8. Die Davits müssen mit Vorrichtungen von ausreichender Stärke versehen sein, die das Ausschwingen der mit voller Ausrüstung und Besatzung, aber nicht mit Fahrgästen belasteten Boote sicherstellen, und zwar gegen die größte Schlagsseite, bei der ein Zuwasserlassen der Boote noch möglich ist.

9. Die Falle der in den Davits hängenden Boote müssen fest und gebrauchsfertig gefahren werden; es müssen Vorkehrungen für ein schnelles, aber nicht notwendigerweise gleichzeitiges Lösen der Falle von den Booten getroffen werden.

10. Wenn mehrere Boote von dem gleichen Davitpaare bedient werden, müssen bei Verwendung von Hanftauen für jedes Boot besondere Falle vorgesehen werden; wo dagegen Stahlkraftfalle in Gebrauch sind, die durch mechanische Vorrichtungen eingeholt werden können, brauchen besondere Falle nicht vorgesehen zu werden. Das zur Anwendung kommende Geschirr muß das Zuwasserbringen der Boote in schneller Reihenfolge sicherstellen.

Wo mechanische Hilfsmittel zum Einholen der Falle vorhanden sind, muß außerdem geeignetes, von Hand zu bedienendes Geschirr dafür vorgesehen sein.

11. Die unter 7., 8. und 10. aufgeführten Bestimmungen über die Festigkeitsanforderungen an die Davits und die Ausschwenkvorrichtungen gelten nicht für Schiffe in beschränkter Auslandsfahrt, wenn deren Bootsdeckshöhe über Wasser bei dem geringsten Reisetiefgang in See 4,5 m nicht überschreitet.

§ 7

Normale Bootsarten

Die normalen Boote werden wie folgt eingeteilt:

Gattung I.

Offene Boote mit festen Seitenwänden und

- a) mit nur innerer Schwimmvorrichtung;
- b) mit innerer und äußerer Schwimmvorrichtung.

Gattung II.

- a) Offene Boote mit innerer und äußerer Schwimmvorrichtung und mit zusammenklappbaren, oberen Seitenwänden;
- b) gedeckte Boote mit festem oder zusammenklappbarem, wasserdichtem Schanzkleide.

Nicht zugelassen sind:

Boote, deren Schwimmfähigkeit von der vorherigen Zurichtung eines der wichtigsten Teile des Rumpfes abhängt;

Boote, deren Raumgehalt kleiner als 3,5 cbm ist;

Boote, deren Gewicht mit voller Belegungsstärke und voller Ausrüstung 20300 kg überschreitet.

§ 8

Rettungsboote der Gattung I

Die Rettungsboote der Gattung I müssen einen mittleren Sprung von mindestens 4 v. H. ihrer Länge haben.

Die Art der Anbringung der Luftkästen in den Rettungsbooten der Gattung I muß auch unter widrigen Wetterbedingungen bei voller Beladung genügende Stabilität gewährleisten.

In Booten für 100 und mehr Personen muß der Inhalt der Schwimmvorrichtungen den besonderen Grundsätzen für den Bau großer Rettungsboote entsprechen.

Außerdem gelten folgende Bestimmungen für:

a) Rettungsboote mit nur innerer Schwimmvorrichtung

Die Schwimmvorrichtung für ein Holzboot dieser Art muß aus wasserdichten Luftkästen bestehen, deren Gesamtvolumen auf mindestens 10 v. H. seines Raumgehalts zu bemessen ist.

Die Schwimmfähigkeit eines Metallboots dieser Art darf nach entsprechender Inhaltsvergrößerung der wasserdichten Luftkästen nicht geringer sein als die für ein Holzboot gleichen Raumgehalts.

b) Rettungsboote mit innerer und äußerer Schwimmvorrichtung

Die innere Schwimmvorrichtung für ein Holzboot dieser Art muß aus wasserdichten Luftkästen bestehen, deren Gesamtvolumen auf mindestens 7½ v. H. seines Raumgehalts zu bemessen ist.

Die äußere Schwimmvorrichtung darf aus Kork oder jedem anderen gleichwertigen Stoffe bestehen, nicht aber aus Binsen, Kork in Spänen oder korngroßen Stücken oder anderen losen Abfallstoffen, und nicht aus Vorrichtungen, die durch Luft aufgeblasen werden müssen.

Bei Verwendung von Kork muß der Inhalt der Schwimmvorrichtung mindestens $\frac{33}{1000}$ des Raumgehalts eines Holzboots betragen. Bei Verwendung anderer Stoffe müssen Inhalt und Anordnung der äußeren Schwimmvorrichtungen mindestens die gleiche Schwimmfähigkeit und Stabilität gewährleisten wie bei der Verwendung von Kork.

Die Schwimmfähigkeit eines Metallboots darf nach entsprechender Vergrößerung des Inhaltes der wasserdichten Luftkästen und äußeren Schwimmvorrichtungen nicht geringer sein als die für ein Holzboot gleichen Inhaltes.

§ 9

Boote der Gattung II

Die Boote der Gattung II müssen folgenden Bedingungen entsprechen:

a) Offene Boote mit innerer und äußerer Schwimmvorrichtung — obere Seitenwände zusammenklappbar

Boote dieser Art müssen mit wasserdichten Luftkästen und außerdem mit äußerer Schwimmvorrichtung versehen sein, deren Gesamtvolumen für jede in dem Boote unterzubringende Person mindestens betragen soll:

	Kubik- dezimeter
Luftkästen	43
äußere Schwimmvorrichtung (aus Kork)	6

Die äußere Schwimmvorrichtung darf aus Kork oder jedem anderen gleichwertigen Stoffe bestehen, nicht aber aus Binsen, Kork in Spänen oder korngroßen Stücken oder anderen losen Abfallstoffen, und nicht aus Vorrichtungen, die durch Luft aufgeblasen werden müssen.

Bei Verwendung anderer Stoffe als Kork müssen Inhalt und Anordnung der äußeren Schwimmvorrichtung mindestens die gleiche Schwimmfähigkeit und Stabilität des Bootes gewährleisten wie bei Verwendung von Kork.

Die innere und äußere Schwimmvorrichtung für ein Metallboot dieser Art müssen mindestens die gleiche Schwimmfähigkeit wie für ein Holzboot ergeben.

Der Mindestfreibord der beladenen Boote dieser Art ist abhängig von der Bootslänge und wird mittschiffs an der Seite gemessen als senkrechter Abstand der Oberkante des festen Bootsteils vom Wasserspiegel.

Der Freibord in Frischwasser darf nicht kleiner sein als:

Bootslänge Meter	Mindest- Freibord Millimeter
7 _{,90}	200
8 _{,50}	225
9 _{,15}	250

Der Freibord für Boote von dazwischenliegender Länge wird durch Interpolation ermittelt.

Die zusammenklappbaren Seitenwände müssen wasserdicht sein.

b) Gedeckte Boote mit festem oder zusammenklappbarem Schanzkleid

1. Gedeckte Boote mit einem Welldeck. Bei Booten dieser Art muß die Deckfläche des Welldecks mindestens 30 v. H. der gesamten Deckfläche betragen. Die Höhe des Welldecks über der Ladelinie muß an jeder Stelle mindestens $\frac{1}{2}$ v. H. der Bootslänge betragen; an den Enden des Welldecks muß dieses Höhenmaß $1\frac{1}{2}$ v. H. der Bootslängen erreichen.

Der Freibord eines Bootes dieser Art muß einen Restauftrieb von mindestens 35 v. H. gewährleisten.

2. Gedeckte Glattdeckboote. — Der Mindestfreibord der Boote dieser Art ist allein von der Bootstiefe abhängig. Der senkrechte Abstand mittschiffs an der Seite von der Oberkante des Decks bis zu der Unterkante des Kielganges ist die Bootstiefe. Bei beladenem Boote ist der Freibord von der Oberkante des Decks an der Seite mittschiffs bis zum Wasserspiegel zu messen.

Der Freibord in Frischwasser darf die folgenden Werte nicht unterschreiten, die ohne Korrektur für Boote mit einem mittleren Sprunge von 3 v. H. ihrer Länge gelten:

Bootstiefe Millimeter	Mindest- Freibord Millimeter
310	70
460	95
610	130
760	165

Für Zwischenwerte ist der Freibord durch Interpolation zu ermitteln.

Ist der Sprung kleiner als der oben angeführte Normalsprung, so vergrößert sich der Mindestfreibord gegenüber den Tabellenwerten um $\frac{1}{7}$ des Unterschieds zwischen dem Normalsprung und dem Mittel aus dem vorhandenen Sprunge, gemessen an dem Vor- und Hintersteven; für einen größeren Sprung als den normalen und für eine Decksbucht ist eine Freibordverminderung nicht zulässig.

3. Alle gedeckten Boote müssen mit geeigneten Vorrichtungen versehen sein, um das Deck vom Wasser zu befreien.

§ 10

Motorboote

Alle zu den Rettungsmitteln eines Schiffes gehörenden Motorboote, gleichgültig ob sie nach § 20 Ziff. 2 erforderlich sind oder nicht, müssen folgenden Bedingungen entsprechen:

- sie müssen den Anforderungen an ein Rettungsboot der Gattung I genügen; geeignete Vorrichtungen müssen das schnelle Zuwasserbringen gewährleisten;
- sie müssen ausreichend mit Brennstoff versehen sein und jederzeit betriebsbereit gehalten werden;
- der Motor mit Zubehör muß zweckentsprechend umschlossen sein, so daß die Betriebsfähigkeit auch unter widrigen Wetterbedingungen gesichert ist; es müssen Vorkehrungen für den Rückwärtsgang getroffen sein;
- die Geschwindigkeit in vollbeladenem Zustand muß in ruhigem Wasser mindestens 6 Knoten betragen.

Der Inhalt der inneren und, wo vorhanden, der äußeren Schwimmvorrichtungen muß vergrößert werden zum Ausgleich des Unterschieds zwischen dem Gewicht der Motor-, Scheinwerfer- und Funktelegraphenanlage nebst Zubehör und dem Gewicht der Personen, die an Stelle dieser Anlagen im Boote sonst noch Raum haben würden.

Bauart der Boote

Alle Boote müssen einwandfrei gebaut sein; Form und Abmessungen müssen ausreichende Stabilität im Seegang gewährleisten; sie müssen mit der vollen Belegungsstärke und der vollen Ausrüstung genügend Freibord aufweisen.

Jedes Boot muß ausreichende Festigkeit besitzen, um mit der vollen Belegungsstärke und der vollen Ausrüstung sicher zu Wasser gebracht werden zu können.

Rettungsflöße

Rettungsflöße werden nur zugelassen, wenn sie folgenden Bedingungen entsprechen:

- a) Baustoff und Bauart müssen genehmigt sein;
- b) Brauchbarkeit und Stabilität müssen gewährleistet sein unabhängig davon, auf welcher Seite das Floß schwimmt;
- c) das Rettungsfloß muß mit einem festen oder zusammenklappbaren Schanzkleid aus Holz, Segeltuch oder anderem brauchbaren Stoff auf beiden Seiten versehen sein;
- d) es muß eine außen ringsherum laufende, fest angebrachte Sicherheitsleine haben;
- e) es muß so stark sein, daß es ohne Schaden von Deck aus in das Wasser hinabgelassen oder hinabgeworfen werden kann. Wenn es zum Abwerfen bestimmt ist, müssen Größe und Gewicht so sein, daß es leicht gehandhabt werden kann;
- f) es darf nicht weniger als 85 cbdm an Luftkästen oder gleichwertigen Schwimmvorrichtungen für jede aufzunehmende Person haben;
- g) die Deckfläche muß mindestens 0,372 qm für jede aufzunehmende Person betragen; das Floß muß seine Insassen völlig über Wasser tragen;
- h) die Luftkästen oder gleichwertigen Schwimmvorrichtungen müssen möglichst dicht an den Seitenwänden angebracht, ihre Wirksamkeit darf nicht vom Aufblasen mit Luft abhängig sein.

Rettungsgeräte

Rettungsgeräte, wie tragfähige Decksitze, tragfähige Deckstühle oder andere tragfähige Geräte, werden hinsichtlich der Tragkraft als ausreichend angesehen für eine Personenzahl, die durch Teilung der Anzahl von Kilogrammen, welche das Gerät an Eisen in Frischwasser trägt, durch 14,5 erhalten wird; Geräte, deren Tragkraft auf Luft beruht, dürfen nicht erst im Notfall vor dem Gebrauch aufgeblasen werden müssen.

Die für ein Gerät zulässige Personenzahl ist die kleinere derjenigen beiden Zahlen, die man nach dem oben angeführten Verfahren oder durch Teilung des Umfanges in Zentimetern durch 30,5 erhält.

Derartige zugelassene Rettungsgeräte müssen folgenden Bedingungen genügen:

1. Baustoffe und Arbeitsausführung müssen einwandfrei sein.
2. Brauchbarkeit und Stabilität müssen gewährleistet sein, unabhängig davon, auf welcher Seite sie schwimmen.
3. Sie müssen von solcher Größe, Festigkeit und solchem Gewicht sein, daß sie ohne mechanische Hilfsmittel gehandhabt werden können und, wenn nötig, ohne Schaden von dem Deck hinabgeworfen werden können, auf dem sie sich befinden.
4. Die Luftkästen oder gleichwertigen Schwimmvorrichtungen müssen möglichst dicht an den Seiten des Rettungsgeräts angebracht sein.
5. Sie müssen mit einer außen ringsherum laufenden, fest angebrachten Sicherheitsleine versehen sein.

Raumgehalt der Rettungsboote der Gattung I

Der Raumgehalt der Rettungsboote der Gattung I wird nach der Stirling- (Simpson-) Regel oder nach einer die gleiche Genauigkeit ergebenden Berechnungsweise bestimmt. Der Raumgehalt eines Spiegelboots wird so berechnet, als ob das Boot hinten scharf gebaut wäre.

Die Berechnungsweise bestimmt die Unfallgenossenschaft Freie Stadt Danzig; sie kann auch die Berechnung des Raumgehalts aus dem mit 0,6 multiplizierten Produkt der drei Größenabmessungen zulassen.

Der Reeder kann in jedem Falle verlangen, daß der Raumgehalt des Rettungsboots durch genaue Messung festgestellt wird.

Der Raumgehalt eines Motorboots wird aus dem Bruttorealm durch Abzug des von der Motoranlage und gegebenenfalls von der Funktelegraphen- und Scheinwerferanlage nebst Zubehör eingenommenen Raumes abgeleitet.

§ 15

Deckfläche der Boote der Gattung II

1. Die Deckfläche eines gedeckten Bootes wird nach der folgenden oder irgendeiner anderen die gleiche Genauigkeit erzielenden Berechnungsweise bestimmt. Dieselbe Regel ist anzuwenden für die Bestimmung der innerhalb des festen Unterteils liegenden Flächen eines Bootes der Gattung II. a).

2. Als Deckfläche eines Rettungsboots in Quadratmetern gilt die nach der folgenden Formel berechnete:

$$\text{Deckfläche} = \frac{l}{12} (2a + 1,5b + 4c + 1,5d + 2e)$$

l bezeichnet die Länge in Metern, gemessen zwischen den Schnittpunkten der Außenfläche der Bepflanzung mit dem Vor- und Achtersteven.

a, b, c, d, e bezeichnen die waagerechten Breiten in Metern zwischen den Außenflächen der Bepflanzung an den Punkten, die durch Teilung der Länge l in 4 gleiche Teile und durch Halbierung der äußeren Viertellängen erhalten werden. (a und e bezeichnen die Breiten an den Endpunkten, c die Breite in der Mitte der Länge und b und d die Breite in den Zwischenpunkten.)

§ 16

Bezeichnung an den Booten, Rettungsflößen und Rettungsgeräten

Die Abmessungen des Bootes und die Zahl der Personen, die es aufnehmen darf, sind an dem Boote in dauerhaften und leicht lesbaren Zeichen anzubringen.

An den Rettungsflößen und Rettungsgeräten ist die Personenzahl in der gleichen Weise anzuzeigen.

Diese Bezeichnungen müssen von der Unfallgenossenschaft Freie Stadt Danzig besonders genehmigt werden.

§ 17

Fassungsvermögen der Boote

1. Die Personenzahl, die ein Boot einer der Normalarten aufnehmen kann, ist gleich der größten Gesamtzahl, die aus dem Raumgehalt in Kubikmetern oder aus der Oberfläche in Quadratmetern dadurch gefunden wird, daß diese durch die hierunter für jede Gattung angegebenen Normalzahlen der Raumgehalts- oder Oberflächeneinheit je nach dem Falle geteilt werden.

2. Als Normalwerte für die Raumgehalts- und Oberflächeneinheit gelten zur Bestimmung der Personenzahl folgende:

Raumgehaltseinheiten	
	Kubikmeter
Offene Boote der Gattung I. a)	0,283
Offene Boote der Gattung I. b)	0,255
Oberflächeneinheiten	
	Quadratmeter
Gattung II	0,325

3. An Stelle der Zahl 0,325 kann eine kleinere zugelassen werden, wenn durch Versuch nachgewiesen ist, daß die Zahl der Sitzplätze in dem fraglichen gedeckten Boote größer ist als diejenige, die sich bei Anwendung der obigen Zahl ergibt; jedoch darf der an Stelle von 0,325 angenommene Wert niemals geringer sein als 0,280.

§ 18

Grenzen des Fassungsvermögens

An keinem Boote darf eine größere Personenzahl angezeigt werden als die nach den vorgeschriebenen Rechnungsarten ermittelte.

Diese Zahl muß vermindert werden:

1. wenn sie größer ist als die Zahl der Personen, für die angemessene Sitzplätze vorhanden sind. Diese letzte Zahl muß so bestimmt werden, daß keine Person beim Sitzen die Handhabung der Riemen stört;