

Gesetzes- und Verordnungs-Blatt

für das Großherzogtum Baden.

Ausgegeben zu Karlsruhe, Donnerstag den 30. November 1911.

Inhalt.

Bekanntmachung: des Großherzoglichen Ministeriums des Innern: die Einrichtung und das Verfahren der Behörden für die Untersuchung der Rheinschiffe betreffend.

Bekanntmachung.

(Vom 17. November 1911.)

Die Einrichtung und das Verfahren der Behörden für die Untersuchung der Rheinschiffe betreffend.

Nachdem sämtliche Regierungen der deutschen Rheinuferstaaten den von der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt beschlossenen Änderungen der „Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe“ und der „Anweisung für die Schiffsuntersuchungskommissionen hinsichtlich der Festsetzung der Besatzung der den Rhein oberhalb Duisburg befahrenden Rheinschiffe von 15 Tonnen (300 Zentner) oder mehr Tragfähigkeit“ (Bekanntmachungen vom 18. März 1905 und 14. September 1906 Gesetzes- und Verordnungsblatt 1905 Seite 79, 1906 Seite 353) zugestimmt haben, werden diese Änderungen nachstehend mit dem Anfügen veröffentlicht, daß sie am 1. Januar 1912 in Kraft treten.

Karlsruhe, den 17. November 1911.

Großherzogliches Ministerium des Innern.

von Sodman.

Dr. v. Bayer.

Änderungen

der Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe.

Der Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe werden folgende Bestimmungen beigelegt:

1. in § 2 Absatz 2 zu Ziffer 2:

„sowie — nach Bedarf — ein weiterer Sachverständiger, der zur Untersuchung von Motoren in Motorschiffen (vergleiche § 6 am Ende) befähigt ist“;

Gesetzes- und Verordnungsblatt 1911.

89

2. zu § 6 am Ende (als weiterer Abjaß):

„Bei Motorschiffen, d. h. bei Schiffen, deren Motoren mit flüssigen Brennstoffen (Kohöl, Petroleum, Benzin, Naphtha, Spiritus und dergleichen), Sauggas oder Elektrizität betrieben werden, und welche eine Tragfähigkeit von 15 Tonnen (300 Zentner) oder mehr haben, ist festzustellen, ob sie den Anforderungen des Absatzes 1 und 2 sowie des Absatzes 3 Buchstabe b bis d dieses Paragraphen entsprechen; außerdem ist zu prüfen:

- a. ob der Motor und der Treibapparat (Propeller) so beschaffen und angebracht sind, daß sie eine sichere Tätigkeit erwarten lassen, sowie ob die Motorkammer und der Erzeuger des Betriebsstoffes bequem zugänglich ist, gut gelüftet werden kann und hinreichend Raum bietet, so daß die Bedienung des Apparates nicht behindert ist;
- b. ob die nötigen Vorsichtsmaßregeln gegen Feuersgefahr getroffen sind, insbesondere ob die Behälter des Betriebsstoffes und die Rohrleitungen aus entsprechendem Material genügend stark hergestellt und die Lötstellen hart gelötet sind, ob der Zufluß des Betriebsstoffes zum Motor auch von außerhalb der Motorkammer abschließbar ist; bei Sauggasanlagen ferner, ob Vorkehrungen vorgesehen sind, um bei Fehlzündungen oder anderen Störungen den Rücktritt von Explosionsgasen aus der Gasmaschine sowie Explosionen in der Auspuffrohrleitung unschädlich zu machen, ob eine Rohrleitung mit Brennstoffpumpe vorhanden ist, um das Arbeitsgefäß (Tant) aus dem außerhalb der Motorkammer gut geschützt und leicht zugänglich anzubringenden Vorratsgefäß mit dem Betriebsstoff zu füllen und ob der Boden der Motorkammer mit einer zum Auffangen von Tropföl geeigneten Blechverschaltung oder der Motor selbst mit einer ausreichenden Zahl von Leckschalen ausgerüstet ist;
- c. ob der Treibapparat so eingerichtet ist, daß rasch gestoppt und vom Vorwärts- auf Rückwärtsgang umgesteuert werden kann;
- d. ob auf solchen Motorschiffen, die mittels Kohöl, Petroleum, Benzin, Naphtha, Spiritus und dergleichen bewegt werden, in unmittelbarer Nähe der Motorkammer ausreichendes Löschmaterial (Sand und dergleichen) vorhanden ist, um einen ausgebrochenen Brand wirksam bekämpfen zu können;
- e. ob auf solchen Motorschiffen, welche der gewerbmäßigen Personenbeförderung dienen, die erforderlichen Sicherheitseinrichtungen vorhanden sind und eine genügende Zahl von Geräten zur Rettung bereit gehalten werden;
- f. ob im Maschinenraum eine Tafel angeschlagen ist, welche dem den Motor bedienenden Schiffer, Steuermann oder Maschinisten das Rauchen untersagt.

3. als § 11 a:

„Auf Motorschiffe finden hinsichtlich der Bestimmung der Einseitung und Anbringung der Einseitungsklammern, der Festsetzung der Tragfähigkeit und der Ausrüstung sowie der Feststellung der größtzulässigen Anzahl von Fahrgästen die Vorschriften der §§ 7, 8, 9 und 11 entsprechende Anwendung“.

Eine Verstärkung der Deckmannschaft (Matrosen und Schiffsjungen) kann verlangt werden bei Dampfern von schwerfälliger oder unzuweckmäßiger Form oder Einrichtung sowie ferner, wenn nach Größe, Bauart und Zweckbestimmung des Dampfers anzunehmen ist, daß die vorgeschriebene Bemannung zur ordnungsmäßigen Bedienung des Dampfers nicht in allen Fällen ausreicht.

Eine Verminderung der Deckmannschaft (Matrosen und Schiffsjungen) oder der Ersatz eines Matrosen durch einen Schiffsjungen darf in Betracht kommen bei Dampfern, welche mit außerordentlichen mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der Anker und Schleppstränge u. s. w. ausgerüstet sind. Bei Raddampfern von über 320 qm Heizfläche darf jedoch die Deckmannschaft keinesfalls weiter als auf fünf Matrosen herabgemindert werden.

Auf dem Rhein oberhalb Mannheim darf bei Schrauben- und Raddampfern von 120 bis 200 qm Heizfläche ein das Ruder bedienender patentierter Steuermann (Lots) in die Bemannung eingerechnet werden.

Bei Güter- und Personendampfern ist eine Herabsetzung der Bemannung und zwar sowohl des Maschinenpersonals wie der Deckmannschaft nicht zulässig."

4. hinter b mit Buchstaben c. folgenden Zusatz:

„c. Für Motorschiffe.

Für Motorschiffe finden die für Schiffe von 15 Tonnen (300 Zentnern) oder mehr Tragfähigkeit geltenden Vorschriften mit der Maßgabe Anwendung, daß bei Motorbooten, deren Motor mit einem flüssigen Brennstoff (Kohöl, Petroleum, Benzin, Naphta, Spiritus und dergleichen) betrieben wird, von der Einstellung eines besonderen Maschinisten für die Bedienung des Motors abgesehen werden kann, wenn es die Verhältnisse der zu befahrenden Stromtrecke als angängig erscheinen lassen und die Einrichtungen zur Bedienung des Motors und Steuers vom Führerstand aus so einfach zu handhaben sind, daß die Achtjamkeit des Schiffsführers auf die Vorgänge vorans dadurch nicht abgezogen wird. In allen anderen Fällen und insbesondere bei Motorbooten mit Sauggasbetrieb ist für die Bedienung des Motors ein Maschinist vorzuschreiben.

Falls dem Boot ein besonderer Maschinist nicht beizugeben und die regelmäßige Bedienung des Motors dem Schiffsführer übertragen ist, muß der Führer mit dem Bau, der Wirkungsweise und der Bedienung des Motors gründlich vertraut und im übrigen zuverlässig sein. Außerdem muß ein Matrose mit der Handhabung des Motors soweit vertraut sein, daß er ihn in Notfällen anlassen und abstellen kann."