

Sammlung des Bundesrechts

Bundesgesetzblatt

Teil III

Stand 1. Februar 1961

Sachgebiet 9
Post- und Fernmeldewesen, Verkehrswesen, Bundeswasserstraßen

14. Lieferung

Inhalt

95 Schifffahrt

951 Seeschifffahrt*

9513 Schiffsbesatzung	Seite		Seite
9513-1 Seemannsgesetz v. 26. 7. 1957	4	9513-11 Erste Verordnung auf Grund des Gesetzes über die Ermächtigung des Reichsarbeitsministers zum Erlaß sozialer Schutzvorschriften für die Besatzung von Seeschiffen und Hochseefischereifahrzeugen v. 14. 2. 1935	144
9513-2 Verordnung über die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffs-offizieren (Schiffsbesetzungsordnung) v. 29. 6. 1931	27		
9513-3 Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Decksdienstes auf Kauffahrteischiffen v. 12. 7. 1960	38	9514 Flaggenrecht	
9513-3-1 Bekanntmachung über die Einführung von Sportseeschiffer- und Sporthochseeschifferprüfungen an den Seefahrtsschulen v. 6. 6. 1934	42	9514-1 Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe (Flaggenrechtsgesetz) v. 8. 2. 1951	148
9513-4 Verordnung über das Verfahren vor den Seemannsämbtern, das Seefahrtbuch, die Musterrolle und die Musterung (Seemanns-amtsverordnung) v. 3. 6. 1959	45	9514-1-1 Erste Durchführungsverordnung zum Flaggenrechtsgesetz (Flaggenzeugnisse) v. 23. 2. 1951	151
9513-5 Bekanntmachung betreffend die Untersuchung von Schiffsleuten auf Tauglichkeit zum Schiffsdienste v. 1. 7. 1905	48	9514-1-2 Zweite Durchführungsverordnung zum Flaggenrechtsgesetz (Flaggenscheine) v. 31. 3. 1951	154
9513-6 Verordnung über die Krankenfürsorge auf Kauffahrteischiffen v. 21. 12. 1956	50	9514-1-3 Dritte Durchführungsverordnung zum Flaggenrechtsgesetz (Grenze der Seefahrt; Anbringung der Schiffsnamen) v. 3. 8. 1951	157
9513-7 Bekanntmachung betreffend die Logis-, Wasch- und Baderäume sowie die Aborte für die Schiffsmannschaft auf Kauffahrteischiffen v. 2. 7. 1905	93	9514-1-4 Vierte Durchführungsverordnung zum Flaggenrechtsgesetz (Postsignalflagge für Seeschiffe) v. 5. 12. 1951	158
9513-8 Prüfungsordnung für die Seeschiffer- und Seesteuermannsprüfungen v. 29. 7. 1931	95	9515 Seelotswesen	
9513-9 Prüfungsordnung für die Schiffingenieur- und Seemaschinenprüfungen v. 26. 3. 1934	114	9515-1 Gesetz über das Seelotswesen v. 13. 10. 1954	160
9513-10 Verordnung über die Untersuchung der Seeleute auf Hör-, Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen v. 9. 4. 1929	142	9515-2 Verordnung über die Seelotsreviere, ihre Grenzen und die Lotsensignale (Allgemeine Lotsordnung) v. 24. 8. 1960	166
		9515-3 Verordnung über die Ausbildung und Prüfung der Seelotsen sowie über die Lotsenausweise (Seelotsenausbildungs- und Ausweisordnung) v. 22. 11. 1955	168
		9515-4 Verordnung über die vertrauensärztliche Untersuchung der Seelotsen (Seelotsenuntersuchungsordnung) v. 5. 3. 1959	170
		9515-5 Verordnung über das Seelotswesen außerhalb der Reviere v. 24. 6. 1959	172

Seeschifffahrt: Die Vorschriften des See-Privatrechts, insbesondere das IV. Buch des Handelsgesetzbuches (Seehandel), sind im Sachgebiet 410 in die Sammlung aufgenommen

	Seite		Seite
9516 Strandung		9517-2	Schiffsvermessungsordnung v. 20. 6. 1888 .. 183 (Nur mit Überschrift aufgenommen)
9516-1	Strandungsordnung v. 17. 5. 1874 174	9518 Beförderung von Frachtstücken	
9516-1-1	Instruktion zur Strandungsordnung v. 24. 11. 1875 179	9518-1	Gesetz über die Gewichtsbezeichnung an schweren, auf Schiffen beförderten Fracht- stücken v. 28. 6. 1933 186
9517 Schiffsvermessung		9519 Nord-Ostsee-Kanal	
9517-1	Gesetz über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zu dem Übereinkommen über ein einheitliches System der Schiffsvermes- sung v. 8. 10. 1957 182	9519-1	Gesetz betreffend die Gebühren für die Benutzung des Kaiser-Wilhelm-Kanals v. 20. 6. 1899 188 (Nur mit Überschrift aufgenommen)

Weitere Vorschriften mit teilweise einschlägigem Inhalt *

315-18	Schiffsregisterordnung v. 19. 12. 1940	810-6	Verordnung über seemännische Heuerstellen v. 8. 11. 1924
403-4	Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken v. 15. 11. 1940	940-5	Verordnung zur Auflösung und Überführung von Verwaltungseinrichtungen der Verkehrs- verwaltung im Vereinigten Wirtschaftsgebiet und in den Ländern Baden, Rheinland-Pfalz und Württemberg-Hohenzollern v. 4. 9. 1951
403-16	Gesetz über die Eintragung von Schiffspfand- rechten in ausländischer Währung v. 26. 1. 1923		Bestimmungen über Fernmeldeanlagen auf fremden Schiffen in deutschen Gewässern v. 8. 6. 1931 RMBI. S. 371
403-17	Zweites Gesetz über die Eintragung von Schiff- pfandrechten in ausländischer Währung v. 29. 3. 1923		Gesetz über Schiffspfandbriefbanken (Schiffs- bankgesetz) v. 8. 4. 1943 I 241
403-18	Drittes Gesetz über die Eintragung von Hypo- theken und Schiffspfandrechten in ausländischer Währung v. 12. 3. 1931		Gesetz über Darlehen zum Bau und Erwerb von Handelsschiffen v. 27. 9. 1950 S. 684
410	Vorschriften des See-Privatrechts, insbesondere das IV. Buch des Handelsgesetzbuches (See- handel)		Schiffsregisterverfügung v. 29. 5. 1951 BAnz. Nr. 109
4101-4	Verordnung zur Vereinfachung des Verfahrens über Verklarungen v. 16. 8. 1944		
Überschrift: Änderungen der Vorschriften sind hier nicht berücksichtigt			

Sachgebiet 9513

Schiffsbesatzung

ERSTER ABSCHNITT
Allgemeine Vorschriften

§ 1*

Geltungsbereich

Die Vorschriften dieses Gesetzes gelten für alle Kauffahrteischiffe, die nach dem Flaggenrechtsgesetz vom 8. Februar 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 79) die Bundesflagge führen.

§ 2

Kapitän und Stellvertreter

(1) Kapitän ist der vom Reeder oder der gemäß § 35 des Gesetzes, betreffend die Organisation der Bundeskonsulate, sowie die Amtsrechte und Pflichten der Bundeskonsuln vom 8. November 1867 (Bundesgesetzbl. S. 137), geändert durch Gesetz vom 14. Mai 1936 (Reichsgesetzbl. I S. 447) bestellte Führer des Schiffs.

(2) Der Kapitän muß Inhaber eines staatlichen Befähigungszeugnisses sein, das ihn zur Führung des Schiffs berechtigt.

(3) Ist ein Kapitän nicht vorhanden oder ist er verhindert, so nimmt der Erste Offizier des Decksdienstes oder der Alleinsteuermann die Pflichten und Befugnisse des Kapitäns wahr.

§ 3

Besatzungsmitglieder

Besatzungsmitglieder im Sinne dieses Gesetzes sind die Schiffsoffiziere (§ 4), die sonstigen Angestellten (§ 5) und die Schiffsleute (§ 6).

§ 4

Schiffsoffiziere

Schiffsoffiziere sind

1. die Angestellten des nautischen oder des technischen Schiffsdienstes, die eines staatlichen Befähigungszeugnisses bedürfen,
2. die Schiffsärzte,
3. die Seefunker, die Inhaber eines Seefunkzeugnisses 1. oder 2. Klasse sind,
4. die Zahlmeister.

§ 5

Sonstige Angestellte

Sonstige Angestellte sind Besatzungsmitglieder, die, ohne Schiffsoffiziere zu sein, nach der seemännischen Verkehrsanschauung als Angestellte angesehen werden, insbesondere wenn sie eine über-

wiegend leitende, beaufsichtigende oder büromäßige Tätigkeit oder eine verantwortliche Tätigkeit ausüben, die besondere Kenntnisse erfordert.

§ 6

Schiffsmann

Schiffsmann ist jedes andere in einem Heuerverhältnis (§§ 23 ff.) stehende Besatzungsmitglied, das nicht Angestellter im Sinne der §§ 4 und 5 ist.

§ 7

**Sonstige im Rahmen des Schiffsbetriebs
an Bord tätige Personen**

(1) Die Vorschriften dieses Gesetzes finden auf sonstige Arbeitnehmer, die, ohne in einem Heuerverhältnis zu stehen, während der Reise im Rahmen des Schiffsbetriebs an Bord tätig sind, sinngemäß Anwendung, soweit in den einzelnen Abschnitten nicht etwas anderes bestimmt ist.

(2) Auf sonstige während der Reise im Rahmen des Schiffsbetriebs an Bord tätige Personen, die keine Arbeitnehmer sind, finden die Vorschriften dieses Gesetzes keine Anwendung mit Ausnahme der Vorschriften des Zweiten und des Fünften Abschnitts und derjenigen des Sechsten Abschnitts, die sich auf die Ordnung an Bord beziehen.

(3) Auf Lotsen finden die Vorschriften dieses Gesetzes mit Ausnahme der Vorschriften des Fünften Abschnitts und derjenigen des Sechsten Abschnitts, die sich auf die Ordnung an Bord beziehen, keine Anwendung.

§ 8

Jugendliche

Jugendliche sind Personen, die das vierzehnte, aber noch nicht das achtzehnte Lebensjahr vollendet haben, und die nicht mehr zum Besuch einer Schule mit Vollunterricht verpflichtet sind. Besatzungsmitglieder, mit Ausnahme der im Maschinendienst Beschäftigten, die das siebzehnte Lebensjahr vollendet und eine durch Rechtsvorschriften geregelte Berufsausbildung abgeschlossen haben, gelten nicht als Jugendliche.

§ 9*

Seemannsämler

Seemannsämler sind

1. im Geltungsbereich des Grundgesetzes die von den Landesregierungen als Seemannsämler eingerichteten Verwaltungsbehörden,
2. außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes die vom Bundesminister des Auswärtigen bestimmten diplomatischen und konsularischen Vertretungen der Bundesrepublik.

§ 10

Abdingbarkeit

Die Vorschriften dieses Gesetzes sind zwingend, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist. Von den Vorschriften des Dritten Abschnitts und des Vierten Abschnitts kann zugunsten des Besatzungsmitglieds abgewichen werden, soweit dieses Gesetz es nicht ausschließt.

ZWEITER ABSCHNITT

Seefahrtbücher und Musterung

§ 11

Seefahrtbuch

(1) Wer auf einem Schiff den Dienst als Besatzungsmitglied (§ 3) oder eine sonstige Tätigkeit (§ 7) ausüben will, muß ein Seefahrtbuch besitzen.

(2) Das Seemannsamt stellt das Seefahrtbuch aus.

(3) Ein neues Seefahrtbuch darf nur ausgestellt werden, wenn das alte Seefahrtbuch vorgelegt oder sein Verlust glaubhaft gemacht wird.

§ 12

Schließung des Seefahrtbuchs

(1) Das Seefahrtbuch ist vom Seemannsamt zu schließen,

1. wenn ein neues Seefahrtbuch ausgestellt wird,
2. wenn Tatsachen bekannt werden, welche die Entziehung eines Reisepasses rechtfertigen.

(2) Im Falle des Absatzes 1 Nr. 2 kann das Seemannsamt die Vorlage des Seefahrtbuchs anordnen.

§ 13

Musterrolle und Musterung

(1) Der Kapitän hat während der Reise eine Urkunde mitzuführen, die über die jeweilige Zusammensetzung der Schiffsbesatzung und über die sonstigen im Rahmen des Schiffsbetriebs an Bord tätigen Personen (§ 7) Auskunft geben muß (Musterrolle).

(2) Die Musterrolle wird vom Seemannsamt vor Antritt der ersten Reise des Schiffs ausgestellt. Sie ist dem Seemannsamt jederzeit auf Verlangen vorzulegen.

(3) Die Musterung ist die Verhandlung vor dem Seemannsamt über die in die Musterrolle (§ 14) einzutragenden Angaben.

§ 14

Inhalt der Musterrolle

Die Musterrolle muß Angaben enthalten über

1. Namen, Flagge, Unterscheidungssignal, Vermessung und Maschinenstärke des Schiffs sowie die für die verschiedenen Fahrtgebiete vorgeschriebene Zahl der Besatzungsmitglieder in den einzelnen Dienstzweigen,

2. Heimat- oder Registerhafen,
3. Vor- und Zunamen, Tag und Ort der Geburt und das Befähigungszeugnis des Kapitäns,
4. Vor- und Zunamen, Tag und Ort der Geburt der einzelnen Besatzungsmitglieder, den Besitz der erforderlichen Befähigungszeugnisse und den festen oder letzten Wohnsitz des Besatzungsmitglieds,
5. das Heuerverhältnis gemäß § 24 Abs. 1 Nr. 2 bis 5,
6. Tag des Dienstantritts und des Dienstendes der einzelnen Besatzungsmitglieder,
7. Vor- und Zunamen, Tag und Ort der Geburt der sonstigen im Rahmen des Schiffsbetriebs an Bord tätigen Personen (§ 7).

Die Jugendlichen sind besonders zu kennzeichnen.

§ 15

Verpflichtung zur Musterung

(1) Der Kapitän ist verpflichtet, eine Musterung zu veranlassen, wenn ein Besatzungsmitglied (§ 3) oder eine sonstige Person (§ 7) den Dienst an Bord antritt (Anmusterung) oder beendet (Abmusterung) oder wenn sich die Dienststellung eines Besatzungsmitglieds nicht nur vorübergehend ändert (Ummusterung).

(2) Der Kapitän hat die An- und die Ummusterung vor dem Beginn oder der Fortsetzung der Reise und die Abmusterung unverzüglich zu veranlassen, wenn dadurch nicht die Reise unzumutbar verzögert wird oder nicht sonstige Hindernisse entgegenstehen. Unterbleibt die rechtzeitige Musterung, so hat der Kapitän die Gründe in das Schiffstagebuch einzutragen; die Musterung ist unverzüglich nachzuholen. Kann die Musterung nicht mehr nachgeholt werden, so hat der Kapitän den Sachverhalt dem Seemannsamt anzuzeigen, das zuerst angegangen werden kann. Das Seemannsamt hat einen Vermerk hierüber in die Musterrolle und die Seefahrtbücher der beteiligten Besatzungsmitglieder einzutragen.

§ 16*

Anwesenheit bei der Musterung und Vorlage des Seefahrtbuchs

(1) Bei der Musterung müssen der Kapitän oder ein bevollmächtigter Vertreter des Kapitäns oder des Reeders sowie die zu musternden Personen anwesend sein. In Ausnahmefällen kann das Seemannsamt auf die Anwesenheit der zu musternden Personen verzichten.

(2) Die zu musternden Personen haben ihr Seefahrtbuch vorzulegen. Die Tatsache der Musterung ist im Seefahrtbuch zu vermerken.

(3) Außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes kann das Seemannsamt in besonderen Fällen auf die Vorlage des Seefahrtbuchs verzichten. In diesen Fällen kann auf Antrag bei der nächsten Musterung im Geltungsbereich des Grundgesetzes der Musterungsvermerk nachgeholt werden.

§ 17

Anmusterung

(1) Bei der Anmusterung ist neben dem Seefahrtbuch das erforderliche Befähigungszeugnis vorzulegen.

(2) Ein Besatzungsmitglied, das nach den Eintragungen im Seefahrtbuch noch angemustert ist, darf erneut erst angemustert werden, wenn die Abmusterung oder die glaubhaft gemachte Beendigung der früheren Beschäftigung vom Seemannsamt im Seefahrtbuch bescheinigt ist.

§ 18

Verwahrung des Seefahrtbuchs

Das Seefahrtbuch ist während der Reise vom Kapitän zu verwahren. Er hat es in begründeten Fällen dem Besatzungsmitglied auf Verlangen auszuhandigen.

§ 19

Abmusterung

Vor der Abmusterung hat der Kapitän oder ein von ihm bevollmächtigter Schiffsoffizier dem Besatzungsmitglied die Art und Dauer des geleisteten Schiffsdienstes, den in § 7 genannten Personen die Dauer ihrer Tätigkeit an Bord im Seefahrtbuch zu bescheinigen. Die Unterschrift des Kapitäns oder des bevollmächtigten Schiffsoffiziers ist vom Seemannsamt zu beglaubigen.

§ 20

Generalmusterung

(1) Sind seit der Ausfertigung der Musterrolle zwei Jahre vergangen, so hat das Seemannsamt auf Antrag des Kapitäns eine der gegenwärtigen Zusammensetzung der Schiffsbesatzung entsprechende neue Musterrolle auszufertigen (Generalmusterung).

(2) Das Seemannsamt kann die Generalmusterung verlangen, wenn die Musterrolle unübersichtlich oder unleserlich geworden ist.

(3) Mit der Ausfertigung der neuen Musterrolle wird die alte ungültig.

§ 21

Einziehen ungültiger Musterrollen

Ungültige Musterrollen sind vom Seemannsamt einzuziehen.

§ 22

Kosten

Die Kosten für die Ausfertigung der Musterrolle und für die Musterung hat der Reeder zu tragen.

DRITTER ABSCHNITT**Heuerverhältnis der Besatzungsmitglieder****ERSTER UNTERABSCHNITT****Begründung und Inhalt des Heuerverhältnisses**

§ 23

Dauer des Heuerverhältnisses

Das Heuerverhältnis wird auf unbestimmte Zeit oder auf bestimmte Zeit, insbesondere auch für eine Reise, begründet.

§ 24

Heuerschein

(1) Der Reeder oder sein Vertreter ist verpflichtet, den wesentlichen Inhalt des Heuerverhältnisses in eine von ihm zu unterzeichnende Urkunde (Heuerschein) aufzunehmen und diese dem Besatzungsmitglied auszuhändigen. Der Heuerschein muß Angaben enthalten insbesondere über

1. Vor- und Zunamen, Tag und Ort der Geburt des Besatzungsmitglieds,
2. Art des vom Besatzungsmitglied zu leistenden Schiffsdienstes,
3. Ort und Tag des Dienstantritts unter Angabe des Schiffs,
4. Fahrtgebiet oder Ziel der Reise,
5. Höhe der Heuer,
6. Dauer des Heuerverhältnisses,
7. Zeitpunkt und Ort der Begründung des Heuerverhältnisses.

Weitere Abreden, insbesondere Nebenabreden, können in den Heuerschein aufgenommen werden.

(2) Die Verpflichtung, einen Heuerschein auszustellen, entfällt, wenn das Heuerverhältnis durch eine schriftliche Vereinbarung begründet wird, welche die in Absatz 1 geforderten Angaben enthält.

§ 25

Dienstantritt

(1) Dem Besatzungsmitglied ist rechtzeitig der Zeitpunkt mitzuteilen, zu dem es sich an Bord einzufinden hat. Dabei ist ihm der Liegeplatz des Schiffs oder ein Meldeort anzugeben.

(2) Kann ein Besatzungsmitglied den Dienst wegen eines unabwendbaren Ereignisses nicht antreten, so hat es dies unverzüglich dem Reeder oder dem Kapitän unter Angabe der Gründe mitzuteilen.

§ 26

Anreisekosten

Befindet sich das Schiff, auf dem das Besatzungsmitglied den Dienst anzutreten hat, an einem anderen Ort als dem, an welchem das Heuerverhältnis begründet worden ist, so hat das Besatzungsmitglied Anspruch auf Ersatz der notwendigen Fahrt- und Gepäckbeförderungskosten sowie auf ein angemessenes Tage- und Übernachtungsgeld. Die gleichen Ansprüche stehen dem Besatzungsmitglied zu, wenn vor dem Dienstantritt Reisen von dem Ort der Begründung des Heuerverhältnisses zu dem Ort der Anmusterung oder einem Meldeort notwendig werden.

§ 27

Schiff der Dienstleistung

(1) Soweit nichts anderes vereinbart ist, sind Schiffsleute auf dem im Heuerschein oder in der schriftlichen Vereinbarung (§ 24 Abs. 2) bezeichneten Schiff, Schiffsoffiziere und sonstige Angestellte auf jedem Schiff des Reeders zum Schiffsdienst verpflichtet.

(2) Die Umsetzung von Schiffsoffizieren und sonstigen Angestellten auf ein anderes Schiff ist zulässig, wenn wichtige betriebliche Gründe sie erfordern und wenn die Maßnahme nicht nur den Zweck haben soll, dem Betroffenen Schaden zuzufügen.

§ 28

Bordanwesenheitspflicht

(1) Das Besatzungsmitglied ist auch während seiner dienstfreien Zeit zur Anwesenheit an Bord verpflichtet, soweit ihm nicht der Kapitän oder der zuständige Vorgesetzte Erlaubnis zum Verlassen des Schiffs erteilt hat. Die Erlaubnis darf dem Besatzungsmitglied nicht verweigert werden, soweit ihm ein Anspruch auf Landgang gemäß § 61 zusteht.

(2) Bei Seegefahr, insbesondere bei drohendem Schiffbruch, darf das Besatzungsmitglied das Schiff ohne Einwilligung des Kapitäns nicht verlassen, solange dieser selbst an Bord bleibt.

§ 29

Dienstleistungspflicht

(1) Das Besatzungsmitglied hat die Schiffsdienste zu verrichten, zu denen es im Rahmen des Heuerverhältnisses verpflichtet ist. Es hat dabei den Anordnungen der zuständigen Vorgesetzten Folge zu leisten.

(2) Über die Verpflichtung in Absatz 1 hinaus hat das Besatzungsmitglied jede Anordnung des Kapitäns zu befolgen, die dazu dienen soll, drohende Gefahr für Menschen, Schiff oder Ladung abzuwenden, einen großen Schaden zu vermeiden, schwere Störungen des Schiffsbetriebs zu verhindern oder öffentlich-rechtliche Vorschriften über die Schiffsicherheit zu erfüllen. In dringenden Fällen gilt das gleiche gegenüber Anordnungen eines an Ort und Stelle befindlichen Vorgesetzten.

(3) Die Vorschriften des Absatzes 2 gelten auch bei drohender Gefahr für andere Schiffe und Menschen.

(4) Bei Schiffbruch ist das Besatzungsmitglied verpflichtet, nach Anordnung des Kapitäns nach besten Kräften für die Rettung von Menschen und ihren Sachen sowie für die Sicherstellung der Schiffsteile, der Ausrüstung und der Ladung zu sorgen und bei der Bergung Hilfe zu leisten.

§ 30

Begriff der Heuer

(1) Die Heuer umfaßt alle auf Grund des Heuerverhältnisses gewährten Vergütungen einschließlich des Anteils an Fracht, Gewinn oder Erlös.

(2) Grundheuer ist das dem Besatzungsmitglied zustehende feste Entgelt. Pauschalvergütungen, deren Höhe sich nach dem Ausmaß der Arbeit, dem Erfolg oder ähnlichen nicht gleichbleibenden Bemessungsgrundlagen richtet, sowie sonstige Zulagen sind nicht als festes Entgelt im Sinne dieser Vorschrift anzusehen.

§ 31

Bemessung und Berechnung der Heuer

Die Grundheuer bemißt sich nach Monaten. Bei Berechnung der Heuer für einzelne Tage wird der Monat zu dreißig Tagen gerechnet.

§ 32

Entstehung des Heueranspruchs

Der Anspruch auf Heuer entsteht mit dem Dienstantritt. Hat sich das Besatzungsmitglied vorher zur Musterung zu stellen oder sonst zur Verfügung des Reeders zu halten, so entsteht der Anspruch auf Heuer schon in diesem Zeitpunkt.

§ 33

Heuer für die Anreisezeit

Für die erforderliche Anreisezeit hat das Besatzungsmitglied neben den Reisekosten (§ 26) Anspruch auf Zahlung der Grundheuer.

§ 34

Fälligkeit der Heuer

(1) Die Grundheuer ist mit dem Ablauf eines jeden Kalendermonats und bei der Beendigung des Heuerverhältnisses fällig.

(2) Die Anteile an Fracht, Gewinn oder Erlös sind zu demselben Zeitpunkt fällig, soweit sie der Höhe nach bis dahin feststehen oder billigerweise festgestellt werden können.

(3) Stehen Anteile an Fracht, Gewinn oder Erlös bei Ablauf des Kalendermonats noch nicht fest oder wird die Heuer für eine Reise berechnet, so kann das Besatzungsmitglied jeweils nach Ablauf des Kalendermonats eine Abschlagszahlung in ungefährer Höhe des bis dahin verdienten Anteils der Heuer verlangen.

§ 35 *

Auszahlung der Heuer

(1) Das Besatzungsmitglied hat nur im Hafen oder auf der Reede Anspruch auf Barauszahlung der Heuer. Soweit außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes zwingende Gründe die Barauszahlung nicht zulassen, hat der Reeder das jeweilige Guthaben auf Wunsch des Besatzungsmitglieds an einen von diesem zu bestimmenden Empfänger im Geltungsbereich des Grundgesetzes zu zahlen.

(2) In einer Gast- oder Schankwirtschaft dürfen Auszahlungen nicht vorgenommen werden.

§ 36

Zielschein

Der Reeder ist auf Verlangen des Besatzungsmitglieds verpflichtet, am fünfzehnten und am letzten Tage eines jeden Monats Abschlagszahlungen bis zu insgesamt fünfundsiebzig vom Hundert der

Nettobezüge des Besatzungsmitglieds an die von diesem bezeichneten Familienangehörigen oder eine andere von ihm bezeichnete Person zu leisten. Er hat dem Besatzungsmitglied hierüber auf Verlangen einen Verpflichtungsschein (Ziehschein) zu erteilen.

§ 37

Abrechnung

(1) Über die Heuer ist zum Ablauf des Kalendermonats und bei der Beendigung des Heuerverhältnisses schriftlich Rechnung zu legen (Abrechnung). An Stelle dieser Abrechnung kann aus betriebsbedingten Gründen, insbesondere auch bei Reisen unter einem Monat, für die einzelne Reise abgerechnet werden. Soweit die Heuer Anteile an Fracht, Gewinn oder Erlös umfaßt, kann eine andere Abrechnungsfrist vereinbart werden.

(2) In der Abrechnung sind vollständige Angaben über die Zusammensetzung der Heuer, die vorgenommenen Abzüge und die Abschlagszahlungen einschließlich der auf Ziehschein geleisteten Beträge zu machen. Bei Auszahlung in fremder Währung ist der zugrunde gelegte Wechselkurs schriftlich anzugeben.

(3) Die Abrechnung ist dem Besatzungsmitglied bei der Auszahlung (§ 35) zu übergeben. Beanstandet das Besatzungsmitglied die Abrechnung, so ist der Grund der Beanstandung auf der Abrechnung zu vermerken.

§ 38

Ergänzung der Schiffsbesatzung und Verteilung der Heuer bei nicht ausreichender Schiffsbesatzung

(1) Wenn sich die Schiffsbesatzung während einer Reise vermindert und nicht zu erwarten ist, daß sich der dadurch entstehende vermehrte Arbeitsanfall im weiteren Verlauf der Reise verringern wird, so ist die Schiffsbesatzung zu ergänzen, soweit es die Umstände gestatten. Solange dies nicht geschieht, ist die während der Reise ersparte Heuer unter diejenigen Besatzungsmitglieder desselben Dienstzweigs, denen durch die Verminderung der Schiffsbesatzung ein vermehrter Arbeitsanfall erwachsen ist, im Verhältnis dieses vermehrten Arbeitsanfalls und der Heuer zu verteilen, soweit die Mehrarbeit nicht bereits durch eine Überstundenvergütung abgegolten wird.

(2) Die Heuerverteilung ist in entsprechender Anwendung des Absatzes 1 auch dann vorzunehmen, wenn ein Schiff ausnahmsweise die Fahrt mit einer Schiffsbesatzung antritt, die unter Berücksichtigung des Arbeitsschutzes nicht als ausreichend anzusehen ist und zu übermäßiger Arbeitsbelastung führt.

ZWEITER UNTERABSCHNITT

Verpflegung; Unterbringung; Krankenfürsorge

§ 39

Verpflegung und Speiserolle

(1) Das Besatzungsmitglied hat von dem Zeitpunkt ab, in dem der Anspruch auf Heuerzahlung entsteht (§ 32), bis zur Beendigung des Heuerverhältnisses Anspruch auf angemessene Verpflegung.

(2) Das Mindestmaß der dem Besatzungsmitglied zu gewährenden Speisen und Getränke regelt die Speiserolle.

(3) Die gewährten Speisen und Getränke dienen dem eigenen Bedarf des Besatzungsmitglieds; sie dürfen insbesondere nicht zur Veräußerung von Bord gebracht werden.

§ 40

Kürzung der Verpflegung bei ungewöhnlich langer Dauer der Reise und bei Unfällen

(1) Der Kapitän ist berechtigt, abweichend von der Speiserolle Speisen und Getränke zu kürzen oder eine Änderung in ihrer Wahl vorzunehmen, wenn bei ungewöhnlich langer Dauer der Reise, infolge von Unfällen oder aus sonstigen unabwendbaren Gründen der Vorrat an Verpflegung nicht ausreichend erscheint.

(2) Der Kapitän hat im Schiffstagebuch Zeitpunkt, Gründe und Umfang der Abweichung von der Speiserolle zu vermerken.

(3) Das Besatzungsmitglied hat Anspruch auf eine den Abweichungen entsprechende Vergütung.

§ 41

Unterbringung

(1) Das Besatzungsmitglied hat von dem Zeitpunkt ab, in dem der Anspruch auf Heuerzahlung entsteht (§ 32), bis zur Beendigung des Heuerverhältnisses Anspruch auf angemessene Unterbringung einschließlich sicherer Aufbewahrung seiner Kleidungsstücke und seiner anderen Gebrauchsgegenstände auf dem Schiff.

(2) Das Besatzungsmitglied ist verpflichtet, die Wohnräume und die Einrichtungsgegenstände pfleglich zu behandeln.

(3) Kann dem Besatzungsmitglied aus besonderen, von ihm nicht zu vertretenden Gründen zeitweilig eine Unterkunft auf dem Schiff nicht gewährt werden, so hat es Anspruch auf eine anderweitige angemessene Unterkunft oder eine angemessene Vergütung.

§ 42 *

Verpflichtung des Reeders zur Krankenfürsorge

(1) Das Besatzungsmitglied hat während seines Aufenthalts an Bord oder außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes im Falle einer Erkrankung oder Verletzung Anspruch auf ausreichende und zweckmäßige Krankenfürsorge auf Kosten des Reeders.

(2) Der Anspruch nach Absatz 1 besteht nicht, wenn das Heuerverhältnis außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes begründet worden ist und das Besatzungsmitglied die Reise wegen einer beim Beginn des Heuerverhältnisses bereits vorhandenen Erkrankung oder Verletzung nicht antritt.

§ 43

Umfang der Krankenfürsorge

Die Krankenfürsorge umfaßt die Heilbehandlung, die Verpflegung und Unterbringung des Kranken oder Verletzten. Zur Heilbehandlung gehört auch die Versorgung mit Arznei- und Heilmitteln.

§ 44 *

Besonderheiten bei der Krankenfürsorge in einem Hafen im Geltungsbereich des Grundgesetzes

(1) Liegt das Schiff in einem Hafen im Geltungsbereich des Grundgesetzes, so hat das Besatzungsmitglied, solange es an Bord bleibt, die Wahl zwischen der Krankenfürsorge auf Kosten des Reeders und der Krankenhilfe des Trägers der Krankenversicherung.

(2) Der Reeder kann das Besatzungsmitglied an den Träger der Krankenversicherung verweisen, wenn ein Schiffsarzt oder ein Vertragsarzt des Reeders nicht zur Verfügung steht oder wenn die Krankheit oder das Verhalten des Kranken das Verbleiben an Bord nicht gestattet oder unzumutbar macht oder wenn der Erfolg der Behandlung gefährdet ist.

§ 45 *

Besonderheiten bei der Krankenfürsorge außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes

(1) Hat das Besatzungsmitglied das Schiff außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes wegen Krankheit oder Verletzung verlassen müssen, so ist der Reeder berechtigt, dem Besatzungsmitglied Heilbehandlung und Verpflegung in einer zumutbaren Krankenanstalt zu gewähren.

(2) Hat das Besatzungsmitglied an dem Ort, an dem es das Schiff verläßt oder in eine Krankenanstalt aufgenommen werden soll, einen eigenen Haushalt oder Familienangehörige, mit denen es in häuslicher Gemeinschaft lebt, so kann die Übernahme in die Krankenanstalt ohne seine Zustimmung nur unter den Voraussetzungen des § 184 Abs. 3 der Reichsversicherungsordnung erfolgen. In den Fällen des § 184 Abs. 3 Nr. 1, 2 und 4 der Reichsversicherungsordnung hat der Reeder, soweit möglich, Krankenanstaltspflege zu gewähren.

(3) In den Fällen der Absätze 1 und 2 hat der Reeder dem Besatzungsmitglied zur Befriedigung notwendiger persönlicher Bedürfnisse ein angemessenes Tagegeld zu zahlen, sofern nicht die Heuer nach § 48 Abs. 1 fortzuzahlen ist.

§ 46

Ruhen des Anspruchs auf Krankenfürsorge auf Kosten des Reeders

Weigert sich das Besatzungsmitglied ohne berechtigten Grund, die angebotene Heilbehandlung oder Krankenanstaltspflege anzunehmen, so ruht der Anspruch auf Krankenfürsorge auf Kosten des Reeders für die Dauer der unberechtigten Weigerung.

§ 44 Abs. 1 u. § 45 Abs. 1: GG 100-1
§ 45 Abs. 2: RVO 820-1

§ 47 *

Ende der Krankenfürsorge auf Kosten des Reeders

(1) Die Krankenfürsorge auf Kosten des Reeders endet, sobald das Besatzungsmitglied an einem Ort im Geltungsbereich des Grundgesetzes das Schiff verläßt; sie ist jedoch, wenn mit der Unterbrechung Gefahr verbunden ist, fortzusetzen, bis der zuständige Träger der Kranken- oder Unfallversicherung mit seinen Leistungen beginnt.

(2) Ist das Besatzungsmitglied außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes zurückgelassen, so endet die Krankenfürsorge auf Kosten des Reeders, wenn das Besatzungsmitglied an einen Ort im Geltungsbereich des Grundgesetzes zurückbefördert oder zurückgekehrt ist, spätestens jedoch mit dem Ablauf der sechszwanzigsten Woche nach Verlassen des Schiffs. Bei Verletzung infolge eines Arbeitsunfalls endet die Krankenfürsorge, sobald der zuständige Träger der Unfallversicherung mit seinen Leistungen beginnt.

§ 48 *

Weiterzahlung der Heuer im Krankheitsfall

(1) Das erkrankte oder verletzte Besatzungsmitglied hat Anspruch auf Weiterzahlung der Heuer mindestens bis zu dem Tage, an welchem es das Schiff verläßt. Darüber hinaus behält ein erkrankter oder verletzter Schiffsoffizier oder sonstiger Angestellter den Anspruch auf Heuerzahlung bis zu einer Gesamtdauer von sechs Wochen, vom Tage des Beginns der Arbeitsunfähigkeit ab gerechnet. Für einen erkrankten oder verletzten Schiffsmann gelten im übrigen unbeschadet des Satzes 1 die Vorschriften über die wirtschaftliche Sicherung der Arbeiter im Krankheitsfalle.

(2) Der Reeder hat einem erkrankten oder verletzten Besatzungsmitglied, das außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes das Schiff verlassen (§ 45) und keinen Anspruch auf Weiterzahlung der Heuer nach Absatz 1 mehr hat, für die Dauer der Arbeitsunfähigkeit oder des Aufenthalts in einer Krankenanstalt außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes und solange es Anspruch auf kostenfreie Krankenfürsorge hat, die Beträge zu zahlen, die dem Besatzungsmitglied nach der Reichsversicherungsordnung zustehen würden, wenn es innerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes erkrankt wäre.

§ 49 *

Rückbeförderung im Krankheitsfall

(1) Ein Besatzungsmitglied, das wegen Krankheit oder Verletzung außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes zurückgelassen ist, kann mit seiner Einwilligung und der des behandelnden Arztes nach Maßgabe des § 72 in den Geltungsbereich des Grundgesetzes zurückbefördert werden. Ist das Besatzungsmitglied außerstande, die Einwilligung zu erteilen oder verweigert es die Einwilligung ohne ausreichenden Grund, so kann sie nach Anhörung eines Arztes durch das Seemannsamt ersetzt werden.

§§ 47 u. 48 Abs. 2: GG 100-1
§ 48 Abs. 2: RVO 820-1
§ 49: GG 100-1

(2) Ein Besatzungsmitglied, das nach Abschluß der Kranken- oder Heilbehandlung außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes nicht an Bord des Schiffs zurückkehren kann, hat Anspruch auf Rückbeförderung nach den Vorschriften der §§ 72 und 74. Soweit dem Besatzungsmitglied nicht ein Heueranspruch auf Grund anderer Vorschriften zusteht, hat es während der Dauer der Rückbeförderung Anspruch auf ein angemessenes Tagegeld zur Befriedigung notwendiger persönlicher Bedürfnisse.

§ 50

Krankheit oder Verletzung durch eigene strafbare Handlung

Hat sich das Besatzungsmitglied die Krankheit oder Verletzung durch eine von ihm vorsätzlich begangene mit Zuchthaus oder Gefängnis bedrohte strafbare Handlung zugezogen, so entfällt der Anspruch auf Krankenfürsorge auf Kosten des Reeders.

§ 51

Regelung bei Streit über die Krankenfürsorge des Reeders

Bei Streit zwischen dem Besatzungsmitglied und dem Reeder über die Krankenfürsorge trifft das Seemannsamt, das zuerst angerufen wird, eine vorläufige Regelung.

§ 52

Sorge für Sachen und Heuerguthaben des erkrankten oder verletzten Besatzungsmitglieds

(1) Muß das Besatzungsmitglied wegen Erkrankung oder Verletzung an Land zurückgelassen werden, so hat der Kapitän, soweit das Besatzungsmitglied nichts anderes bestimmt hat, seine Sachen und sein Heuerguthaben dem Seemannsamt am Ort der Zurücklassung zur Aufbewahrung zu übergeben. Mit Zustimmung des Seemannsamts kann die Übergabe an eine andere geeignete Stelle, insbesondere an die Verwaltung der Krankenanstalt, in welche das Besatzungsmitglied aufgenommen worden ist, erfolgen. Befindet sich am Ort der Zurücklassung kein Seemannsamt, so hat der Kapitän dem Seemannsamt, in dessen Bezirk die Zurücklassung erfolgt, Anzeige über den Verbleib der Sachen und des Heuerguthabens zu machen.

(2) Der Kapitän hat dafür zu sorgen, daß eine Aufstellung über die Sachen und das Heuerguthaben des Besatzungsmitglieds in zwei Stücken angefertigt und dabei die Aufbewahrungsstelle angegeben wird. Diese Aufstellung ist von ihm und einem Besatzungsmitglied zu unterschreiben. Je ein Stück der Aufstellung erhalten die Aufbewahrungsstelle und das zurückgelassene Besatzungsmitglied.

DRITTER UNTERABSCHNITT

Urlaub und Landgang

§ 53

Urlaubsanspruch

(1) Das Besatzungsmitglied hat für jedes Beschäftigungsjahr Anspruch auf bezahlten Urlaub.

(2) Das geltende Urlaubsrecht der Länder findet auf den Urlaubsanspruch des Besatzungsmitglieds nur insoweit Anwendung, als es Vorschriften über die Minstdauer des Urlaubs enthält.

§ 54

Urlaubsdauer

(1) Die Urlaubsdauer muß angemessen sein. Bei ihrer Festsetzung ist insbesondere die Dauer der Beschäftigung bei demselben Reeder zu berücksichtigen.

(2) Jugendlichen ist ein Mindesturlaub von vierundzwanzig Werktagen in jedem Beschäftigungsjahr zu gewähren. Maßgebend ist das Alter bei Beginn des Beschäftigungsjahrs, für welches der Urlaub gewährt wird.

§ 55 *

Urlaubsgewährung

(1) Der Urlaub wird vom Reeder oder vom Kapitän gewährt; dabei sind die Wünsche des Besatzungsmitglieds tunlichst zu berücksichtigen. Der Urlaub ist im Geltungsbereich des Grundgesetzes zu gewähren, soweit nicht auf Verlangen des Besatzungsmitglieds etwas anderes vereinbart wird.

(2) Der Urlaub ist, nach Möglichkeit zusammenhängend, bis zum Schluß des Beschäftigungsjahrs zu gewähren. Wenn betriebliche Gründe, insbesondere längere Reisen des Schiffs es erfordern, kann der Urlaub für zwei Beschäftigungsjahre zusammen gegeben werden.

(3) Dem Besatzungsmitglied muß nach zweijähriger, Jugendlichen, die das sechzehnte Lebensjahr noch nicht vollendet haben, nach einjähriger Abwesenheit vom letzten Hafen im Geltungsbereich des Grundgesetzes auf Verlangen der bis dahin erworbene Urlaub gewährt werden. Diese Fristen können bis zu drei Monaten überschritten werden, wenn das Schiff innerhalb dieser Zeit einen europäischen Hafen anlauft.

(4) Während des Urlaubs darf das Besatzungsmitglied keiner dem Urlaubszweck widersprechenden Erwerbsarbeit nachgehen.

§ 56 *

Heimatururlaub

(1) Wird Heimatururlaub von einem Hafen außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes aus gewährt, so beginnt er mit dem Ablauf des Tages, an dem das Besatzungsmitglied

1. in einem Hafen im Geltungsbereich des Grundgesetzes eintrifft oder
2. die Bundesgrenze auf dem Land- oder Luftwege überschreitet.

(2) Die Reisekosten (§ 26) trägt der Reeder im Falle des Absatzes 1 Nr. 1 bis zu diesem Hafen, im Falle des Absatzes 1 Nr. 2 bis zu dem Heimatort des Besatzungsmitglieds.

(3) Wenn sich das Besatzungsmitglied nach Beendigung des Heimaturlaubs in einem Hafen außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes melden muß, gelten die Vorschriften der Absätze 1 und 2 sinngemäß mit der Maßgabe, daß das Besatzungsmitglied an dem auf den letzten Urlaubstag folgenden Tag nach näherer Weisung des Reeder einen der in Absatz 1 Nr. 1 oder 2 bezeichneten Orte erreichen muß und daß der Reeder die Reisekosten von den in Absatz 2 genannten Orten bis zu dem Meldeort trägt.

§ 57

Urlaubsentgelt

(1) Als Urlaubsentgelt ist dem Besatzungsmitglied die Heuer fortzuzahlen. Für Sachbezüge ist ein angemessener Abgeltungsbetrag zu gewähren.

(2) Für jeden Urlaubstag sowie für jeden in den Urlaub fallenden Sonn- und Feiertag ist ein Dreißigstel der Monatsgrundheuer zu zahlen. Heuerteile, deren Höhe sich nach dem Ausmaß der Arbeit, dem Erfolg oder ähnlichen nicht gleichbleibenden Bemessungsgrundlagen richtet, sind bei der Berechnung des Urlaubsentgelts angemessen zu berücksichtigen.

(3) Das Urlaubsentgelt ist vor dem Urlaubsantritt zu entrichten.

§ 58

Erkrankung während des Urlaubs

Wird ein Besatzungsmitglied während des Urlaubs arbeitsunfähig krank, so werden diese Krankheits-tage auf den Urlaub nicht angerechnet, soweit die Erkrankung durch ärztliches Zeugnis nachgewiesen wird. Ist anzunehmen, daß die Erkrankung über den Ablauf des Urlaubs hinaus fort dauern wird, so ist das Besatzungsmitglied verpflichtet, dies dem Reeder unverzüglich mitzuteilen. Das Besatzungsmitglied hat sich nach Ablauf des ihm bewilligten Urlaubs oder, falls die Erkrankung länger dauert, nach Wiederherstellung der Arbeitsfähigkeit zunächst dem Reeder oder dem Kapitän zur Arbeitsleistung zur Verfügung zu stellen. Der Reeder oder der Kapitän bestimmt den Zeitpunkt, von dem ab der restliche Urlaub gewährt wird; dabei sind die Wünsche des Besatzungsmitglieds tunlichst zu berücksichtigen.

§ 59

Urlaub bei Beendigung des Heuerverhältnisses während des Beschäftigungsjahrs

(1) Endet das Heuerverhältnis des Besatzungsmitglieds vor Ablauf des Beschäftigungsjahrs, so hat das Besatzungsmitglied innerhalb der ersten sechs Monate der Beschäftigung bei demselben Reeder für jeden vollen Beschäftigungsmonat, danach für jeden angefangenen Beschäftigungsmonat Anspruch auf ein Zwölftel des Jahresurlaubs.

(2) Hat das Besatzungsmitglied bereits längeren als den ihm nach Absatz 1 zustehenden Urlaub erhalten, so kann das Urlaubsentgelt nicht zurückgefordert werden.

§ 60

Urlaubsabgeltung

Der Urlaub darf nur abgegolten werden, soweit er wegen Beendigung des Heuerverhältnisses nicht mehr gewährt werden kann und eine Verlängerung des Heuerverhältnisses infolge Eingehens eines neuen Heuer- oder sonstigen Arbeitsverhältnisses nicht möglich ist.

§ 61

Landgang

(1) Das Besatzungsmitglied hat außerhalb der Hafenarbeitszeit Anspruch auf Landgang, soweit die Sicherheit des Schiffs und seine Abfahrtzeit es zulassen.

(2) Der Kapitän ist verpflichtet, dem Besatzungsmitglied in seiner dienstfreien Zeit auch innerhalb der Hafenarbeitszeit Landgang zu gewähren, soweit es der Schiffsbetrieb zuläßt.

(3) Der Kapitän hat, wenn für die Landgänger keine oder keine angemessene Beförderungsmöglichkeit besteht, soweit es zumutbar ist, für eine Verbindung zum Land zu sorgen.

(4) Der Kapitän hat dafür zu sorgen, daß der außerhalb der Hafenarbeitszeit notwendige Wachdienst gleichmäßig auf die Besatzungsmitglieder verteilt wird.

VIERTER UNTERABSCHNITT

Beendigung des Heuerverhältnisses

§ 62

Ordentliche Kündigung

(1) Ist das Heuerverhältnis auf unbestimmte Zeit begründet, so kann es von beiden Teilen nach Maßgabe des § 63 schriftlich gekündigt werden.

(2) Die ordentliche Kündigung gegenüber Schiffs-offizieren und sonstigen Angestellten kann nur vom Reeder ausgesprochen werden.

§ 63 *

Kündigungsfristen

(1) Bei Schiffsleuten beträgt die Frist für die ordentliche Kündigung achtundvierzig Stunden.

(2) Bei Schiffsoffizieren und sonstigen Angestellten beträgt die Kündigungsfrist während der ersten drei Monate ununterbrochener Dienstleistung in dieser Eigenschaft bei demselben Reeder eine Woche. Dauert die erste Reise länger als drei Monate, so kann die Kündigung während der ersten sechs Monate noch in den auf die Beendigung der Reise folgenden drei Tagen mit Wochenfrist ausgesprochen werden. Nach Ablauf der in den Sätzen 1 und 2 bezeichneten Zeiten beträgt die Kündigungsfrist sechs Wochen für den Schluß eines Kalender-vierteljahrs. Die Vorschriften des Gesetzes über die Fristen für die Kündigung von Angestellten vom 9. Juli 1926 (Reichsgesetzbl. I S. 399) bleiben unberührt.

(3) Soweit nicht etwas anderes vereinbart ist, setzt sich das Heuerverhältnis über den Ablauf der Kündigungsfrist bis zur Ankunft des Schiffs in einem Hafen im Geltungsbereich des Grundgesetzes fort, höchstens jedoch auf die Dauer von sechs Monaten. Als Hafen im Sinne dieser Vorschrift gelten auch die Schleusen des Nord-Ostsee-Kanals.

§ 64

Außerordentliche Kündigung gegenüber dem Besatzungsmitglied

(1) Das Heuerverhältnis eines Besatzungsmitglieds kann diesem gegenüber ohne Einhaltung einer Frist gekündigt werden, wenn es

1. für den übernommenen Schiffsdienst aus Gründen, die schon vor der Begründung des Heuerverhältnisses bestanden, untauglich ist, es sei denn, daß dem Reeder diese Gründe zu diesem Zeitpunkt bekannt waren oder den Umständen nach bekannt sein mußten,
2. eine ansteckende Krankheit verschweigt, durch die es andere gefährdet, oder nicht angibt, daß es Dauerausscheider von Erregern des Typhus oder Paratyphus ist,
3. seine Pflichten aus dem Heuerverhältnis beharrlich oder in besonders grober Weise verletzt,
4. eine mit Zuchthaus oder Gefängnis bedrohte strafbare Handlung begeht, die sein weiteres Verbleiben an Bord unzumutbar macht,
5. durch eine von ihm begangene mit Zuchthaus oder Gefängnis bedrohte strafbare Handlung arbeitsunfähig wird.

(2) Der Kapitän ist verpflichtet, die außerordentliche Kündigung und deren Grund unverzüglich in das Schiffstagebuch einzutragen und eine von ihm unterzeichnete Abschrift der Eintragung dem Besatzungsmitglied auszuhändigen.

(3) Wird die fristlose Kündigung auf See ausgesprochen oder bleibt das Besatzungsmitglied nach einer fristlosen Kündigung an Bord, so hat es den bei der Heimschaffung hilfsbedürftiger Seeleute üblichen Verpflegungssatz zu entrichten.

§ 65

Außerordentliche Kündigung gegenüber dem Besatzungsmitglied aus anderen Gründen

(1) Ist die Fortsetzung des Heuerverhältnisses mit dem Schiffsmann aus anderen wichtigen, nicht in § 64 genannten Gründen unzumutbar, so kann ihm ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist gekündigt werden, wenn sich der Reeder zur Zahlung einer Abfindung in Höhe von mindestens einer Monatsgrundheuer verpflichtet.

(2) Auf Schiffsoffiziere und sonstige Angestellte findet Absatz 1 während der Zeit Anwendung, in der nach § 63 Abs. 2 die Kündigung mit Wochenfrist zulässig ist.

§ 66 *

Außerordentliche Kündigung bei Verlust des Schiffs

(1) Geht dem Reeder das Schiff, auf dem das Besatzungsmitglied zur Dienstleistung verpflichtet ist, durch ein unvorhergesehenes Ereignis verloren oder kann die Reise wegen Krieges, sonstiger kriegerischer Ereignisse, Embargo oder Blockade nicht angetreten oder fortgesetzt werden, so kann der Reeder innerhalb angemessener Zeit das Heuerverhältnis ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist kündigen.

(2) Das Besatzungsmitglied hat in den Fällen des Absatzes 1 von dem Zugang der Kündigung ab bis zum Ablauf von zwei Monaten Anspruch auf Zahlung einer Tagesgrundheuer für jeden Tag der tatsächlichen Arbeitslosigkeit. Ist die Rückbeförderung in einen Hafen im Geltungsbereich des Grundgesetzes erst zu einem späteren Zeitpunkt beendet, so ist die Grundheuer bis zu diesem weiterzuzahlen. Ist die Rückbeförderung aus Gründen, die nicht vom Reeder zu vertreten sind, erst später möglich, so ist die Grundheuer bis zum Ablauf von drei Monaten weiterzuzahlen.

(3) Erscheinen die nach Absatz 2 zu zahlenden Heuerbeträge unter Berücksichtigung der sonst dem Besatzungsmitglied zustehenden Kündigungsfristen unangemessen niedrig, so kann eine höhere Abfindung verlangt werden.

(4) Ist es dem Reeder trotz ernsthafter Bemühungen nicht möglich, den Aufenthaltsort des Betroffenen zu ermitteln, und kann er ihm deswegen die Kündigung nicht zugehen lassen, so ist der Reeder berechtigt, durch Niederlegung einer Erklärung bei dem Arbeitsgericht des Registerhafens zu kündigen. Von der Niederlegung einer derartigen Erklärung hat das Gericht die Familienangehörigen des Betroffenen unverzüglich zu benachrichtigen. Erhält der Reeder nachträglich Kenntnis von dem Aufenthaltsort des Betroffenen, so hat er ihm unverzüglich von der Kündigung Kenntnis zu geben.

(5) Im Rahmen dieser Vorschrift ist die Anwendung des § 65 ausgeschlossen.

§ 67

Außerordentliche Kündigung durch das Besatzungsmitglied

Das Besatzungsmitglied kann das Heuerverhältnis ohne Einhaltung einer Frist kündigen,

1. wenn sich der Reeder oder der Kapitän ihm gegenüber einer schweren Pflichtverletzung schuldig macht,
2. wenn der Kapitän es in erheblicher Weise in der Ehre verletzt, es mißhandelt oder seine Mißhandlung durch andere Personen duldet,
3. wenn das Schiff die Flagge wechselt,
4. wenn der Vorschrift des § 55 Abs. 3 zuwider Urlaub nicht gewährt wird,
5. wenn das Schiff einen verseuchten Hafen anlaufen soll oder einen Hafen bei Ausbruch

einer Seuche nicht unverzüglich verläßt und sich daraus schwere gesundheitliche Gefahren für das Besatzungsmitglied ergeben können,

6. wenn das Schiff ein Gebiet befahren soll, in dem es besonderen Gefahren durch bewaffnete Auseinandersetzungen ausgesetzt ist, oder wenn das Schiff ein solches Gebiet nicht unverzüglich verläßt,
7. wenn das Schiff nicht seetüchtig ist, die Aufenthaltsräume für die Besatzung gesundheitsschädlich sind, die für die Schiffsbesatzung mitgenommenen Speisen oder Getränke ungenügend oder verdorben sind oder das Schiff unzureichend bemannt ist; zur fristlosen Kündigung ist das Besatzungsmitglied in diesen Fällen jedoch nur berechtigt, wenn die Mängel in angemessener Frist auf Beschwerde hin nicht abgestellt werden.

Das Kündigungsrecht nach Nummern 5 und 6 entfällt, wenn dem Besatzungsmitglied die Gründe, die zur Kündigung berechtigten, vor Antritt der Reise bekannt waren oder den Umständen nach bekannt sein mußten.

§ 68

Außerordentliche Kündigung durch das Besatzungsmitglied aus weiteren Gründen

Aus anderen wichtigen Gründen kann das Besatzungsmitglied das Heuverhältnis ohne Einhaltung einer Frist nur kündigen, wenn ein Ersatzmann, über dessen Eignung im Zweifel das Seemannsamt entscheidet, ohne besondere Kosten für den Reeder und ohne Aufenthalt für das Schiff an seine Stelle treten kann. Ein wichtiger Grund liegt insbesondere vor, wenn das Besatzungsmitglied beabsichtigt, sich alsbald für eine Fachprüfung in seinem Beruf vorzubereiten, oder wenn es nachweist, daß es eine höhere Stellung im Schiffsdienst erhalten kann.

§ 69 *

Vorläufige Entscheidung des Seemannsamts über die Berechtigung einer außerordentlichen Kündigung

Wird das Heuverhältnis in den Fällen der §§ 64, 65, 67 Nr. 1, 2 und 4 bis 7 oder des § 68 außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes gekündigt, so kann das Seemannsamt, das zuerst angerufen werden kann, eine vorläufige Entscheidung über die Berechtigung der Kündigung treffen.

§ 70

Heueranspruch bei außerordentlicher Kündigung durch das Besatzungsmitglied

In den Fällen des § 67 hat das Besatzungsmitglied vom Zeitpunkt der Kündigung ab Anspruch auf Zahlung der Heuer für einen Monat. Schadenersatzansprüche auf Grund anderer Vorschriften bleiben unberührt.

§ 69: GG 100-1

§ 71 *

Zurücklassung

(1) Unbeschadet der Vorschrift des § 45 darf der Kapitän ohne Einwilligung des Seemannsamts ein Besatzungsmitglied nicht an einem Ort außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes zurücklassen.

(2) Ist im Falle der Zurücklassung eine Hilfsbedürftigkeit des Besatzungsmitglieds zu befürchten, so kann das Seemannsamt die Einwilligung von der Leistung eines Betrags abhängig machen, der den Unterhalt des Besatzungsmitglieds in den auf die Zurücklassung folgenden drei Monaten gewährleistet.

(3) Ist das Besatzungsmitglied mit der Zurücklassung einverstanden und befindet sich am Ort der Zurücklassung kein Seemannsamt, läßt sich auch die Einwilligung eines anderen Seemannsamts ohne Verzögerung der Reise nicht einholen, so kann der Kapitän das Besatzungsmitglied auch ohne Einwilligung des Seemannsamts zurücklassen. In diesem Falle haftet der Reeder für die Kosten einer im Laufe der auf die Zurücklassung folgenden drei Monate eintretenden Hilfsbedürftigkeit des Besatzungsmitglieds.

(4) Bei einem Jugendlichen ist neben seiner Einwilligung auch diejenige seines gesetzlichen Vertreters erforderlich. Ist dieser nicht erreichbar, bedarf es der Einwilligung eines Seemannsamts.

§ 72 *

Rückbeförderungsanspruch

(1) In den Fällen der §§ 49, 65 bis 67 oder wenn ein nicht auf unbestimmte Zeit begründetes Heuverhältnis außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes endet, hat das Besatzungsmitglied Anspruch auf freie Rückbeförderung zu dem Ort im Geltungsbereich des Grundgesetzes, an dem das Heuverhältnis begründet worden ist; eine anderweitige Vereinbarung über einen im Geltungsbereich des Grundgesetzes liegenden Rückbeförderungsort ist zulässig.

(2) Der Anspruch auf freie Rückbeförderung umfaßt angemessene Unterbringung und Verpflegung sowie Beförderung der Sachen.

(3) Der Reeder ist verpflichtet, für eine Rückbeförderungsmöglichkeit zu sorgen. Soweit der Reeder diese Verpflichtung trotz aller ihm billigerweise zuzumutenden Bemühungen nicht erfüllen kann, hat er dem Besatzungsmitglied den Betrag zu zahlen, der für die Rückbeförderung aufzuwenden ist.

(4) Bei Streitigkeiten über die Rückbeförderung trifft das Seemannsamt eine vorläufige Regelung.

§ 73

Heuerzahlung während der Rückbeförderung

In den Fällen der §§ 65 und 67 hat das Besatzungsmitglied während der Dauer der Rückbeförderung Anspruch auf Weiterzahlung der Heuer. Die nach § 65 zu zahlende Abfindung ist darauf nicht anzurechnen.

§ 71 Abs. 1 u. § 72 Abs. 1: GG 100-1

§ 74 *

Fortfall des Rückbeförderungsanspruchs

Die Ansprüche auf Rückbeförderung (§ 72) und Weiterzahlung der Heuer (§ 73) entfallen insoweit, als dem Besatzungsmitglied mit Einwilligung des Seemannsamts eine seiner bisherigen Stellung entsprechende Beschäftigung und Vergütung auf einem Schiff nachgewiesen wird, das die Bundesflagge führt und für einen Hafen im Geltungsbereich des Grundgesetzes oder einen diesem Bereich nahe gelegenen Hafen bestimmt ist.

§ 75 *

Tod des Besatzungsmitglieds

(1) Ist ein Besatzungsmitglied an Bord oder außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes verstorben, so hat der Kapitän für die Bestattung zu sorgen. Wenn die Leiche nicht bis zu einem Hafen im Geltungsbereich des Grundgesetzes mitgenommen werden kann, das Schiff aber zumutbarerweise innerhalb von vierundzwanzig Stunden nach dem Todesfall einen Hafen erreichen kann und gegen die Mitnahme der Leiche keine gesundheitlichen Bedenken bestehen, so ist die Bestattung an Land vorzunehmen. Ist eine Bestattung auf See erforderlich, so ist sie in einer würdigen Form vorzunehmen.

(2) Muß die Bestattung außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes vorgenommen werden, so trägt der Reeder die Kosten.

§ 76 *

Sorge für Sachen und Heuerguthaben eines verstorbenen oder vermißten Besatzungsmitglieds

(1) Der Kapitän hat die Sachen eines verstorbenen oder vermißten Besatzungsmitglieds dem Seemannsamt, das zuerst erreicht wird, oder mit dessen Zustimmung einem anderen Seemannsamt zu übergeben. Die Vorschrift des § 52 Abs. 2 findet sinngemäß Anwendung.

(2) Der Reeder hat das Heuerguthaben eines verstorbenen oder vermißten Besatzungsmitglieds dem für den Heimat- oder Registerhafen im Geltungsbereich des Grundgesetzes zuständigen Seemannsamt zu überweisen.

(3) Das Seemannsamt hat die Sachen und das Heuerguthaben eines verstorbenen oder für tot erklärten Besatzungsmitglieds den Erben auf deren Kosten zu übermitteln.

§ 77

Beendigung des Heuerverhältnisses bei vermutetem Verlust von Schiff und Besatzung

(1) Ist der Verbleib eines Schiffs und seiner Besatzung nicht feststellbar und ist den Umständen nach anzunehmen, daß das Schiff verlorengegangen ist, so gelten die Heuerverhältnisse der Besatzungsmitglieder als beendet, wenn seit der letzten amtlich festgestellten Nachricht über das Schiff ein Monat verstrichen ist.

(2) Wird später der Aufenthalt überlebender Besatzungsmitglieder festgestellt, so sind auf diese

Besatzungsmitglieder die Bestimmungen über Rückbeförderung und Weiterzahlung der Heuer anzuwenden (§§ 72 ff.).

FÜNFTER UNTERABSCHNITT

Anwendung der Vorschriften des Dritten Abschnitts auf den Kapitän und die in § 7 Abs. 1 genannten Personen

§ 78 *

Anwendung der Vorschriften des Dritten Abschnitts auf den Kapitän

(1) Die Vorschriften der §§ 23, 25, 26, 30 bis 37, 39, 40 Abs. 3, §§ 41 bis 47, 48 Abs. 2, §§ 49 bis 60, 63 Abs. 3, §§ 66, 75 bis 77 finden sinngemäß auch auf den Kapitän Anwendung.

(2) Ein erkrankter oder verletzter Kapitän erhält während der Dauer der Arbeitsunfähigkeit, höchstens jedoch bis zu sechsundzwanzig Wochen, die volle Heuer.

(3) Das auf unbestimmte Zeit eingegangene Heuerverhältnis des Kapitäns kann in den ersten beiden Dienstjahren bei demselben Reeder mit einer Kündigungsfrist von sechs Wochen, vom Beginn des dritten Dienstjahrs ab mit einer Kündigungsfrist von drei Monaten, jeweils für den Schluß eines Kalendervierteljahrs, schriftlich gekündigt werden. Die Vorschriften des Gesetzes über die Fristen für die Kündigung von Angestellten vom 9. Juli 1926 (Reichsgesetzbl. I S. 399) bleiben unberührt.

(4) Das Heuerverhältnis des Kapitäns kann von beiden Seiten bei Vorliegen eines wichtigen Grundes ohne Einhaltung einer Frist gekündigt werden. Die außerordentliche Kündigung aus einem nicht vom Reeder zu vertretenden wichtigen Grund ist nur zulässig, wenn der Reeder ohne besondere Kosten und ohne Aufenthalt für das Schiff einen geeigneten Ersatzmann erhalten kann. Im Streitfall kann das Seemannsamt, das zuerst angerufen werden kann, eine vorläufige Entscheidung über die Berechtigung der Kündigung treffen.

(5) In den Fällen der §§ 49 und 66, oder wenn ein nicht auf unbestimmte Zeit begründetes Heuerverhältnis außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes endet oder der Kapitän sein Heuerverhältnis aus einem vom Reeder zu vertretenden wichtigen Grund kündigt, hat der Kapitän die Ansprüche aus den §§ 72 und 73.

(6) Im Falle des § 555 des Handelsgesetzbuchs hat der Kapitän Anspruch auf Heuer, auf Ersatz der Aufwendungen für Verpflegung und Unterkunft sowie auf freie Rückbeförderung nach Maßgabe der §§ 72 und 73.

§ 79

Anwendung der Vorschriften des Dritten Abschnitts auf die in § 7 Abs. 1 genannten Personen

Die Vorschriften des Dritten Abschnitts mit Ausnahme der § 29 Abs. 2, §§ 42 bis 47, 49, 50, 52, 71, 72, 75 und 76 finden auf die in § 7 Abs. 1 genannten Personen keine Anwendung.

§ 78 Abs. 5: GG 100-1

§ 78 Abs. 6: HGB 4100-1

VIERTER ABSCHNITT

Arbeitsschutz

ERSTER UNTERABSCHNITT

Schutz gegen Betriebsgefahren;
gesundheitliche Betreuung

§ 80

Allgemeiner Schutz gegen Betriebsgefahren

(1) Der Reeder ist verpflichtet, den gesamten Schiffsbetrieb und alle Geräte so einzurichten und zu unterhalten und die Beschäftigung sowie den Ablauf der Arbeit so zu regeln, daß die Besatzungsmitglieder gegen See- und Feuergefahren sowie gegen sonstige Gefahren für Leben, Gesundheit und Sittlichkeit so weit geschützt sind, wie die Art des Schiffsbetriebs es gestattet. Die Pflicht zur Unterhaltung der Geräte sowie zur Regelung der Beschäftigung und des Ablaufs der Arbeit trifft auch den Kapitän.

(2) Unabhängig von den auf Grund des § 143 Abs. 1 Nr. 10 erlassenen Vorschriften kann die Arbeitsschutzbehörde im Einzelfall anordnen, welche Vorkehrungen und Maßnahmen zur Durchführung des Absatzes 1 zu treffen sind. Soweit die angeordneten Vorkehrungen und Maßnahmen nicht die Beseitigung einer dringenden, das Leben und die Gesundheit bedrohenden Gefahr bezwecken, muß für die Ausführung eine angemessene Frist gelassen werden.

§ 81 *

Ärztliche Untersuchung

(1) Als Kapitän oder Besatzungsmitglied darf nur beschäftigt werden, wer nach Maßgabe der gemäß § 143 Abs. 1 Nr. 12 und 13 erlassenen Rechtsverordnungen von einem von der Arbeitsschutzbehörde ermächtigten Arzt auf Seediensttauglichkeit untersucht sowie von ihm als seediensttauglich erklärt worden ist und wenn hierüber ein Zeugnis dieses Arztes vorliegt. Wird in dem Zeugnis nur eine beschränkte Seediensttauglichkeit festgestellt, so darf eine Beschäftigung nur nach Maßgabe des Zeugnisses erfolgen.

(2) Die Beschäftigung eines Jugendlichen darf nach Ablauf eines Jahres, gerechnet von der letzten Untersuchung ab, und nach dem Zeitpunkt, für den eine vorzeitige Nachuntersuchung angeordnet ist, nur fortgesetzt werden, wenn er zuvor von einem von der Arbeitsschutzbehörde ermächtigten Arzt nachuntersucht sowie als weiterhin tauglich erklärt worden ist und wenn hierüber ein ärztliches Zeugnis vorliegt. Läuft die Frist für die Nachuntersuchung während einer Reise des Schiffs ab, so verlängert sich die Frist bis zum Ablauf des sechsten Tages nach Rückkehr in den Geltungsbereich des Grundgesetzes.

(3) Ergibt die ärztliche Untersuchung, daß ein Jugendlicher hinter dem seinem Alter entsprechenden Entwicklungsstand zurückgeblieben ist oder werden sonst gesundheitliche Schwächen oder Schäden festgestellt oder lassen sich bei der Untersuchung die Auswirkungen der Berufsarbeit auf die Gesundheit oder Entwicklung des Jugendlichen noch nicht übersehen, so kann der Arzt eine vorzeitige Nachuntersuchung anordnen.

§ 81 Abs. 2: GG 100-1

§ 82

Entscheidung durch die Arbeitsschutzbehörde

(1) Wird in dem ärztlichen Zeugnis festgestellt, daß der Betroffene seedienstuntauglich oder nur beschränkt seediensttauglich ist, so entscheidet die Arbeitsschutzbehörde auf Antrag des Betroffenen, ob und wie weit er an Bord von Schiffen oder in einzelnen Dienstzweigen beschäftigt werden darf. Die Arbeitsschutzbehörde kann Wiederholungen der Untersuchung anordnen.

(2) Die Arbeitsschutzbehörde kann jederzeit die ärztliche Untersuchung eines Jugendlichen anordnen.

§ 83

Einspruchsverfahren

(1) Gegen die Entscheidung der Arbeitsschutzbehörde nach § 82 kann der Betroffene bei der Arbeitsschutzbehörde Einspruch einlegen. Über den Einspruch entscheidet der Einspruchsausschuß. Der Einspruchsausschuß kann Wiederholungen der ärztlichen Untersuchung anordnen.

(2) Der Einspruchsausschuß wird von der Arbeitsschutzbehörde gebildet und besteht aus einem Beamteten des Staates, der die Befähigung zum Richteramt oder zum höheren Verwaltungsdienst haben muß, als Vorsitzendem und zwei Beisitzern, von denen einer ein Arzt und der andere aus der Berufsgruppe des Betroffenen sein muß.

ZWEITER UNTERABSCHNITT

Arbeitszeit

§ 84 *

Seearbeitszeit, Hafenarbeitszeit, Feiertage

(1) Die Vorschriften über die Seearbeitszeit gelten von dem Zeitpunkt ab, in dem das Schiff zum Antritt oder zur Fortsetzung der Reise seinen Liegeplatz im Hafen oder auf der Reede zu verlassen beginnt.

(2) Die Vorschriften über die Hafenarbeitszeit gelten von dem Zeitpunkt ab, in dem das Schiff im Hafen ordnungsgemäß festgemacht oder auf der Reede geankert hat.

(3) Treffen an einem Tage See- und Hafenarbeitszeit zusammen, so ist bei der Berechnung der täglichen Höchstarbeitszeit die an diesem Tage insgesamt geleistete Arbeit zu berücksichtigen.

(4) Feiertage im Sinne der folgenden Arbeitszeitsvorschriften sind innerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes die gesetzlichen Feiertage des Liegeorts, außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes und auf See die Feiertage des Registerhafens.

§ 85

Seearbeitszeit der Besatzungsmitglieder mit
Ausnahme des Verpflegungs-, Bedienungs-
und Krankenpflegepersonals

(1) Die Seearbeitszeit der zum Wachdienst bestimmten Besatzungsmitglieder darf acht Stunden täglich nicht überschreiten. Sie wird nach dem Dreiwachenplan eingeteilt.

§ 84 Abs. 4: GG 100-1

(2) An Werktagen zwischen 18 und 6 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen dürfen die in Absatz 1 genannten Besatzungsmitglieder während der Wache neben dem Wachdienst nur mit gelegentlichen Instandsetzungsarbeiten sowie mit Arbeiten beschäftigt werden, die zur Sicherung des Schiffs und dessen Fahrt, zur Sicherung der Ladung, zum Segeltrocknen oder zum Bootsdienst unbedingt erforderlich sind.

(3) Die Seearbeitszeit der nicht zum Wachdienst bestimmten Besatzungsmitglieder mit Ausnahme des Verpflegungs-, Bedienungs- und Krankenpflegepersonals darf acht Stunden werktäglich nicht überschreiten und muß zwischen 6 und 18 Uhr liegen. An Sonn- und Feiertagen dürfen diese Besatzungsmitglieder nur beschäftigt werden, wenn die Voraussetzungen der §§ 88 oder 89 vorliegen.

§ 86

Hafenarbeitszeit der Besatzungsmitglieder mit Ausnahme des Verpflegungs-, Bedienungs- und Krankenpflegepersonals

(1) Die Hafenarbeitszeit der Besatzungsmitglieder mit Ausnahme des Verpflegungs-, Bedienungs- und Krankenpflegepersonals darf von Montag bis Freitag acht Stunden täglich nicht überschreiten. Am Sonnabend darf die Hafenarbeitszeit fünf Stunden, bei Wachdienst acht Stunden nicht überschreiten. Die Hafenarbeitszeit muß, abgesehen vom Wachdienst, von Montag bis Freitag zwischen 6 und 18 Uhr, am Sonnabend zwischen 6 und 13 Uhr liegen.

(2) An Werktagen außerhalb der in Absatz 1 Satz 3 bestimmten Zeiten sowie an Sonn- und Feiertagen dürfen die in Absatz 1 genannten Besatzungsmitglieder nur mit notwendigem Wachdienst sowie mit unumgänglichen und unaufschiebbaren Arbeiten beschäftigt werden; hierzu gehört auch das Laden und Löschen der Post. An Sonn- und Feiertagen darf die Beschäftigung mit unumgänglichen und unaufschiebbaren Arbeiten fünf Stunden nicht überschreiten.

§ 87

Arbeitszeit des Verpflegungs-, Bedienungs- und Krankenpflegepersonals

(1) Die See- und Hafenarbeitszeit des Verpflegungs-, Bedienungs- und Krankenpflegepersonals darf acht Stunden täglich nicht überschreiten.

(2) Wenn in die Arbeitszeit regelmäßig und in erheblichem Umfang Arbeitsbereitschaft fällt, darf die Arbeitszeit bis zu einer Stunde täglich verlängert werden.

(3) Die Arbeitszeit einschließlich Arbeitsbereitschaft muß auf See zwischen 6 und 20 Uhr, im Hafen und auf der Reede zwischen 6 und 18 Uhr liegen. Diese Zeiträume dürfen in besonderen Fällen für die auf Fahrgastschiffen ausschließlich zur Verpflegung und Bedienung der Fahrgäste bestimmten Besatzungsmitglieder auf Anordnung des Kapitäns und für das Krankenpflegepersonal auf Anordnung des Schiffsarztes oder des Kapitäns überschritten werden. Jedoch muß eine ununterbrochene Freizeit von mindestens acht Stunden gewährt werden.

(4) An Sonn- und Feiertagen darf das Verpflegungs-, Bedienungs- und Krankenpflegepersonal nur mit Arbeiten beschäftigt werden, die zur Verpflegung, Bedienung und Krankenpflege der an Bord befindlichen Personen unbedingt erforderlich sind.

§ 88

Arbeitszeit in Notfällen und bei Rollen- und Segelmanövern

(1) Der Kapitän kann eine Verlängerung der in den §§ 85 bis 87 bestimmten täglichen Arbeitszeit anordnen

1. für Arbeiten zur Erhaltung des Schiffs in Fällen drohender Gefahr sowie zur Rettung von Schiff und Menschen,
2. für Rollenmanöver auf See (Boots-, Schotten- oder Feuerlöschmanöver),
3. für Hilfeleistungen zur Rettung anderer Schiffe oder von Menschen,
4. für Segelmanöver.

(2) In den Fällen des Absatzes 1 finden die Vorschriften der §§ 85 bis 87 über die Lage der Arbeitszeit, die Freizeiten und die Beschäftigungsbeschränkungen keine Anwendung.

§ 89

Arbeitszeitverlängerung in dringenden Fällen

(1) Abgesehen von den Fällen des § 88 kann der Kapitän in sonstigen dringenden Fällen eine Verlängerung der in den §§ 85 bis 87 bestimmten täglichen Arbeitszeit anordnen. Dasselbe gilt bei Wachdienst im Hafen. Mit Mehrarbeit nach Satz 1 darf das Besatzungsmitglied bis zu neunzig Stunden im Monat beschäftigt werden; ist das Schiff in einem Fahrtgebiet eingesetzt, in dem es in kurzer Aufeinanderfolge mehrere Häfen anläuft, so darf das Besatzungsmitglied darüber hinaus bis zu weiteren dreißig Stunden im Monat mit Mehrarbeit beschäftigt werden, soweit es sich um Arbeiten handelt, die im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Ein- und Auslaufen des Schiffs stehen.

(2) Die Beschäftigung eines Besatzungsmitglieds mit Mehrarbeit über die Grenzen des Absatzes 1 Satz 3 hinaus ist nur zulässig, soweit es sich um Arbeiten handelt, die zur Abwendung von Gefahren für die Ladung, zur Verhinderung schwerer Störungen des Schiffsbetriebs oder zur Erfüllung öffentlich-rechtlicher Vorschriften über die Schiffsicherheit erforderlich sind.

(3) In den Fällen der Absätze 1 und 2 finden die Vorschriften der §§ 85 bis 87 über die Lage der Arbeitszeit und die Beschäftigungsbeschränkungen keine Anwendung.

§ 90

Vergütung für Mehr-, Nacht- und Sonntagsarbeit

(1) Wird ein Besatzungsmitglied über die in den §§ 85 bis 87 und 96 bestimmten Grenzen der täglichen Arbeitszeit hinaus mit Mehrarbeit beschäftigt,

so ist ihm, abgesehen von den Fällen des § 88, für jede Stunde eine Vergütung in Höhe von mindestens einem Zweihundertstel der Grundheuer sowie ein angemessener Zuschlag zu zahlen. Ist die Höhe des Zuschlags nicht durch Tarifvertrag festgelegt, so beträgt er für die ersten sechzig Mehrarbeitsstunden des Monats sowie für Mehrarbeit bei Wachdienst im Hafen je ein Viertel, für die folgenden dreißig je die Hälfte eines Zweihundertstels der Grundheuer und für jede weitere Mehrarbeitsstunde ein Zweihundertstel der Grundheuer.

(2) Mehrarbeit, die in den Fällen des § 88 Abs. 1 Nr. 3 geleistet wird, ist, falls es sich um gewerbsmäßige Bergung handelt, angemessen zu vergüten.

(3) Dem Besatzungsmitglied ist, abgesehen vom Wachdienst,

1. bei Sonn- und Feiertagsarbeit, auf See mit Ausnahme der Arbeiten nach § 87 Abs. 4,
2. bei Arbeiten, die im Falle des § 85 Abs. 2 an Werktagen zwischen 18 und 6 Uhr oder im Hafen außerhalb der in § 86 Abs. 1 Satz 3 und § 87 Abs. 3 Satz 1 bestimmten Zeiträume geleistet werden,

für jede Arbeitsstunde ein Zuschlag von mindestens einem Viertel eines Zweihundertstels der Grundheuer zu zahlen; sind Arbeiten zugleich solche nach Nummern 1 und 2, so ist der Zuschlag nur einmal zu zahlen. Sind diese Arbeiten zugleich Mehrarbeit im Sinne des Absatzes 1, so gelten für die Vergütung die im Tarifvertrag oder in Absatz 1 Satz 2 bestimmten Sätze mit der Maßgabe, daß sich der Mindestzuschlag bei Arbeiten nach Nummer 1 jeweils um ein Viertel eines Zweihundertstels der Grundheuer erhöht.

§ 91

Sonn- und Feiertagsausgleich

(1) Dem Besatzungsmitglied ist für jeden Sonn- und Feiertag, an dem sich das Schiff weniger als zwölf Stunden im Hafen befunden hat, ein Ausgleich durch einen arbeitsfreien Werktag zu geben. Dem Verpflegungs-, Bedienungs- und Krankenpflegepersonal sind im Monat mindestens zwei freie Tage zu gewähren.

(2) Der freie Tag ist in einem Hafen zu gewähren, in dem Landgang zulässig und möglich ist. Auf Verlangen des Besatzungsmitglieds kann der freie Tag auch auf See gewährt werden.

(3) Der Ausgleich ist so bald wie möglich zu gewähren. Ist das innerhalb derselben Woche nicht möglich, so soll der freie Tag in einer der folgenden Wochen gegeben werden. Bis zum Urlaubsantritt nicht gewährte arbeitsfreie Tage sind mit dem Urlaub zu verbinden oder, wenn einer Verlängerung des Urlaubs zwingende betriebliche Gründe entgegenstehen, abzugelten.

(4) Auf den arbeitsfreien Tag finden die Vorschriften der §§ 55 Abs. 1 Satz 1 und 57 Abs. 1 und 2 entsprechende Anwendung.

DRITTER UNTERABSCHNITT

Schutz für Frauen

§ 92

Beschäftigung weiblicher Besatzungsmitglieder

(1) Der Kapitän und die sonstigen Vorgesetzten weiblicher Besatzungsmitglieder haben dafür zu sorgen, daß diese nicht mit Arbeiten beschäftigt werden, die ihre körperlichen Kräfte übersteigen.

(2) Unabhängig von den Beschäftigungsverboten in den auf Grund des § 143 Abs. 1 Nr. 8 erlassenen Vorschriften kann die Arbeitsschutzbehörde im Einzelfall die Beschäftigung einer Frau auf einem bestimmten Schiff oder mit bestimmten Arbeiten verbieten oder beschränken, wenn die Beschäftigung auf diesem Schiff oder mit diesen Arbeiten mit besonderen Gefahren für Leben oder Gesundheit verbunden ist.

§ 93

Ruhepausen und Freizeit der weiblichen Besatzungsmitglieder

(1) Weiblichen Besatzungsmitgliedern müssen bei einer zusammenhängenden Arbeitszeit von mehr als viereinhalb Stunden im voraus feststehende Ruhepausen von mindestens einmal einer halben Stunde oder zweimal einer Viertelstunde gewährt werden. Länger als viereinhalb Stunden hintereinander dürfen sie nicht ohne eine Ruhepause von mindestens einer Viertelstunde beschäftigt werden.

(2) Abweichend von § 87 Abs. 3 Satz 3 muß weiblichen Besatzungsmitgliedern eine ununterbrochene Freizeit von mindestens zehn Stunden gewährt werden.

(3) Abweichend von § 89 Abs. 1 Satz 3 dürfen weibliche Besatzungsmitglieder mit Mehrarbeit nur bis zu sechzig Stunden im Monat beschäftigt werden.

(4) Die Vorschriften der Absätze 1 bis 3 gelten nicht, wenn auf Anordnung des Kapitäns Arbeiten nach §§ 88 oder 89 Abs. 2 geleistet werden müssen.

VIERTER UNTERABSCHNITT

Erhöhter Schutz für Jugendliche

§ 94

Beschäftigungsverbote für Jugendliche

(1) Personen, die das vierzehnte Lebensjahr noch nicht vollendet haben, dürfen nicht beschäftigt werden.

(2) Jugendliche, die das fünfzehnte Lebensjahr noch nicht vollendet haben, dürfen nur mit Erlaubnis der Arbeitsschutzbehörde beschäftigt werden. Die Erlaubnis kann erteilt werden, wenn die Beschäftigung für den Jugendlichen Vorteile bringt und in seinem Interesse liegt. Die Erlaubnis ist zu widerrufen, wenn eine dieser Voraussetzungen wegfällt.

(3) Als Kohlenzieher (Trimmer) oder Heizer dürfen Jugendliche nicht beschäftigt werden. Im übrigen dürfen Jugendliche im Maschinendienst nur beschäftigt werden, wenn sie die Abschlußprüfung in einem für den Maschinendienst erforderlichen anerkannten Lehrberuf bestanden haben.

(4) Unabhängig von den Beschäftigungsverboten in den vorstehenden Absätzen und in den auf Grund des § 143 Abs. 1 Nr. 9 erlassenen Vorschriften kann die Arbeitsschutzbehörde im Einzelfall die Beschäftigung eines Jugendlichen auf einem bestimmten Schiff oder mit bestimmten Arbeiten verbieten oder beschränken, wenn die Beschäftigung auf diesem Schiff oder mit diesen Arbeiten mit besonderen Gefahren für Leben oder Gesundheit verbunden ist.

§ 95

Besondere Pflichten des Kapitäns und der sonstigen Vorgesetzten gegenüber Jugendlichen

(1) Der Kapitän und die sonstigen Vorgesetzten von Jugendlichen haben dafür zu sorgen, daß diese nicht mit Arbeiten beschäftigt werden, die ihre körperlichen Kräfte übersteigen.

(2) Der Kapitän hat die erforderlichen Vorkehrungen und Anordnungen zum Schutz von Leben, Gesundheit und Sittlichkeit der Jugendlichen zu treffen. Er hat die Jugendlichen vor Beginn der Beschäftigung über die Unfall- und Gesundheitsgefahren, denen sie bei der Beschäftigung ausgesetzt sind, insbesondere über die Gefahren bei Arbeiten an Maschinen oder gefährlichen Arbeitsstellen, sowie über die Maßnahmen und Einrichtungen zur Abwehr dieser Gefahren und das bei der Verrichtung der Arbeiten erforderliche Verhalten zu belehren oder für entsprechende Belehrungen zu sorgen. Die Belehrungen sind in angemessenen Zeitabständen zu wiederholen.

§ 96 *

Arbeitszeit der Jugendlichen

Für Jugendliche gelten die Vorschriften der §§ 85 bis 87 über die See- und Hafenarbeitszeit mit folgenden Abweichungen:

1. Die tägliche Seearbeitszeit der Jugendlichen unter sechzehn Jahren, mit Ausnahme der im Verpflegungs-, Bedienungs- und Krankenpflegedienst Beschäftigten, darf sieben Stunden, im Wachdienst acht Stunden nicht überschreiten. Die Hafenarbeitszeit dieser Jugendlichen darf von Montag bis Freitag sieben Stunden, am Sonnabend, auch im Wachdienst, fünf Stunden nicht überschreiten.
2. Die See- und Hafenarbeitszeit der im Verpflegungs-, Bedienungs- und Krankenpflegedienst beschäftigten Jugendlichen unter sechzehn Jahren darf sieben Stunden täglich nicht überschreiten. § 87 Abs. 2 findet auf Jugendliche unter sechzehn Jahren keine Anwendung; für Jugendliche über sechzehn Jahre gilt er mit der Einschränkung, daß ihre Arbeitszeit bis zu einer Stunde täglich und drei Stunden wöchentlich verlängert werden kann.
3. Auf Schiffen, die von den Bundesministern für Arbeit und für Verkehr als Schulschiffe anerkannt sind, dürfen Jugendliche über die tägliche Seearbeitszeit hinaus im Wochendurchschnitt bis zu zwei Stunden täglich im Rahmen der Ausbildung nach den Richtlinien für die Aus-

bildung zum Matrosen in der Seeschifffahrt (Anlage 1 der Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Decksdienstes auf Kauffahrteischiffen vom 28. Mai 1956 — Bundesgesetzbl. II S. 591) beschäftigt werden, soweit die dort genannten Kenntnisse und Fertigkeiten nicht im regelmäßigen Schiffsdienst erworben werden können und wenn die Ausbildung unter Aufsicht eines vom Kapitän beauftragten Schiffsoffiziers oder Fachlehrers erfolgt. Dies gilt nicht für Schiffe, auf denen nach § 138 die Einteilung der Arbeitszeit in zwei Wachen vorgenommen wird.

§ 97

Mehrarbeit der Jugendlichen

(1) Jugendliche unter sechzehn Jahren dürfen mit Mehrarbeit nur in den Fällen der §§ 88 und 89 Abs. 2 beschäftigt werden.

(2) Jugendliche über sechzehn Jahre dürfen, abweichend von § 89 Abs. 1 Satz 3 über die in § 96 bestimmten Grenzen der Arbeitszeit hinaus bis zu neun Stunden täglich und vierundfünfzig Stunden wöchentlich beschäftigt werden. Eine längere Beschäftigung ist nur unter den Voraussetzungen der §§ 88 und 89 Abs. 2 zulässig.

(3) Jugendliche dürfen mit Mehrarbeit nur beschäftigt werden, wenn keine erwachsenen Besatzungsmitglieder herangezogen werden können.

(4) Werden Jugendliche nach den §§ 88 und 89 Abs. 2 mit Mehrarbeit beschäftigt, so finden die Vorschriften der §§ 98 und 99 über Ruhepausen und Nachtruhe keine Anwendung.

(5) Für Jugendliche beträgt, abweichend von § 90 Abs. 1, der Zuschlag für jede Mehrarbeitsstunde mindestens ein Viertel eines Zweihundertstels der Grundheuer.

§ 98

Ruhepausen der Jugendlichen

Jugendlichen müssen bei einer zusammenhängenden Arbeitszeit von mehr als viereinhalb Stunden im voraus feststehende Ruhepausen von mindestens einmal einer halben Stunde oder zweimal einer Viertelstunde gewährt werden. Länger als viereinhalb Stunden hintereinander dürfen sie nicht ohne eine Ruhepause von mindestens einer Viertelstunde beschäftigt werden.

§ 99

Nachtruhe der Jugendlichen

Jugendliche dürfen nicht in der Nachtzeit von 20 bis 6 Uhr beschäftigt werden. Dies gilt nicht für die zum Wachdienst bestimmten Jugendlichen. Solange diese Jugendlichen das sechzehnte Lebensjahr nicht vollendet haben, ist ihnen eine tägliche ununterbrochene Nachtruhe von mindestens acht Stunden in der Zeit zwischen 20 und 8 Uhr zu gewähren; zum Wachdienst im Hafen dürfen sie in der Nachtzeit nicht herangezogen werden.

§ 100

Ununterbrochene Freizeit der Jugendlichen

- (1) § 91 findet auf Jugendliche keine Anwendung.
- (2) Jugendlichen ist in jeder Woche, möglichst am Sonntag, eine ununterbrochene Freizeit von mindestens vierundzwanzig Stunden im Anschluß an eine Nachtruhe nach § 99 zu gewähren. Eine Freizeit nach Satz 1 ist auch für jeden Wochenfeiertag zu geben.
- (3) Kann einem zum Wachdienst bestimmten Jugendlichen während einer ganzen Woche auf See die Freizeit nach Absatz 2 aus betrieblichen Gründen nicht gegeben werden, so muß sie in einer der nächsten Wochen nachgewährt werden. Ist das aus betrieblichen Gründen bis zum Beginn des Urlaubs nicht möglich, so verlängert sich der Urlaub um die Zahl der nicht gewährten Freizeiten.

FÜNFTER UNTERABSCHNITT

Durchführung der Arbeitsschutzvorschriften

§ 101

Arbeitszeitrachweise

- (1) Auf jedem Schiff sind Arbeitszeitrachweise zu führen, aus denen gesondert für jedes Besatzungsmitglied zu ersehen sind
1. alle Arbeitszeitverlängerungen unter Angabe der Dauer und des Grundes (§§ 88 und 89),
 2. die zum Ausgleich für Sonn- und Feiertagsarbeit gewährte Freizeit (§ 91),
 3. die Freizeit nach § 100 sowie der Jugendlichen gewährte Urlaub (§ 54 Abs. 2).
- (2) Zur Führung der Arbeitszeitrachweise ist der Kapitän verpflichtet; er kann damit einen Schiffsoffizier oder einen anderen Vorgesetzten beauftragen.
- (3) Dem Besatzungsmitglied ist auf Verlangen Einsicht in die Arbeitszeitrachweise zu gewähren.

§ 102

Überwachung

Die Aufsicht über die Durchführung der Vorschriften dieses Abschnitts wird durch besonderes Gesetz geregelt.

SECHSTER UNTERABSCHNITT

Ausnahmevorschriften

§ 103 *

Arbeitsschutz für die in § 7 Abs. 1 genannten Personen

Die Vorschriften des Ersten bis Fünften Unterabschnitts finden auf die in § 7 Abs. 1 genannten Personen keine Anwendung. Für diese gelten nach

§ 103: Arbeitszeitordnung 8050-1; Kursivdruck jetzt Jugendarbeitsschutzgesetz vgl. 8051-1 u. 8051-1-1

Maßgabe der nach § 143 Abs. 1 Nr. 14 erlassenen Rechtsverordnung die Vorschriften der Arbeitszeitordnung und des *Jugendschutzgesetzes*.

§ 104

Sondervorschriften für Schiffsoffiziere und sonstige Angestellte

- (1) Auf Erste Offiziere des Decksdienstes und Erste Offiziere des Maschinendienstes finden die Vorschriften der §§ 85 bis 87, 89 bis 91, 93 Abs. 2 und § 101 Abs. 1 Nr. 1 keine Anwendung.
- (2) Für die übrigen Schiffsoffiziere (§ 4) und die sonstigen Angestellten (§ 5) können durch Tarifvertrag abweichende Regelungen von den Vorschriften der §§ 85 bis 87, 89 bis 91, 93 Abs. 2 und § 101 Abs. 1 Nr. 1 vereinbart werden.

(3) Bestimmungen in Tarifverträgen nach Absatz 2 bedürfen der Genehmigung. Die für die Erteilung der Genehmigung zuständige Behörde ist der Bundesminister für Arbeit im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, sofern der Geltungsbereich des Tarifvertrags mehrere Länder berührt, andernfalls die oberste Arbeitsbehörde im Einvernehmen mit der obersten Verkehrsbehörde des Landes oder die von ihr bestimmte Stelle. Mit der Genehmigung gelten diese Tarifbestimmungen für alle unter den räumlichen und fachlichen Geltungsbereich des Tarifvertrags fallenden Heuverhältnisse ohne Rücksicht auf die Tarifgebundenheit der Beteiligten.

(4) Die Vorschrift des § 10 findet insoweit keine Anwendung.

FÜNFTER ABSCHNITT

Ordnung an Bord

§ 105

Verhalten an Bord

Die Schiffsbesatzung hat vertrauensvoll und unter gegenseitiger Achtung und Rücksichtnahme zusammenzuarbeiten, um den Schiffsbetrieb zu fördern und Ordnung und Sicherheit an Bord zu erhalten.

§ 106 *

Stellung des Kapitäns

(1) Der Kapitän ist der Vorgesetzte aller Besatzungsmitglieder (§ 3) und der sonstigen an Bord tätigen Personen (§ 7). Ihm steht die oberste Anordnungsbefugnis zu.

(2) Der Kapitän hat für die Erhaltung der Ordnung und Sicherheit an Bord zu sorgen und ist im Rahmen der nachfolgenden Vorschriften und der sonst geltenden Gesetze berechtigt, die dazu notwendigen Maßnahmen zu treffen.

(3) Droht Menschen oder dem Schiff eine unmittelbare Gefahr, so kann der Kapitän die zur Abwendung der Gefahr gegebenen Anordnungen notfalls mit den erforderlichen Zwangsmitteln durchsetzen; die vorübergehende Festnahme ist zulässig. Die Grundrechte des Artikels 2 Abs. 2 Satz 1 und 2 und des

§ 106 Abs. 3: GG 100-1

Artikels 13 Abs. 1 und 2 des Grundgesetzes werden insoweit eingeschränkt. Kommt die Anwendung mehrerer Mittel in Frage, so ist tunlichst das Mittel zu wählen, das den Betroffenen am wenigsten beeinträchtigt.

(4) Die Anwendung körperlicher Gewalt oder die vorübergehende Festnahme sind nur zulässig, wenn andere Mittel von vornherein unzulänglich erscheinen oder sich als unzulänglich erwiesen haben. Sie dürfen nur insoweit und so lange angewendet werden, als die Erfüllung der Aufgaben des Kapitäns im Rahmen der Absätze 2 und 3 dies erfordert.

(5) Der Kapitän kann die Ausübung der sich aus den Absätzen 1 bis 4 ergebenden Befugnisse auf den Ersten Offizier des Decks- und den Ersten Offizier des Maschinendienstes innerhalb ihrer Dienstzweige übertragen, wenn er nicht in der Lage ist, sie selbst auszuüben. Jede Ausübung der Befugnisse ist spätestens innerhalb von vierundzwanzig Stunden dem Kapitän mitzuteilen. Die Übertragung soll den Besatzungsmitgliedern bekanntgegeben werden.

(6) Der Kapitän hat Maßnahmen nach den Absätzen 3 und 4 und die Übertragung der Befugnisse nach Absatz 5 unter Darstellung des Sachverhalts in das Schiffstagebuch einzutragen.

§ 107

Stellung der Schiffsoffiziere und der anderen Vorgesetzten

(1) Die Schiffsoffiziere (§ 4) sind die Vorgesetzten aller Schiffsleute (§ 6) und der sonstigen Angestellten (§ 5), soweit diese nicht Leiter von Dienstzweigen sind.

(2) Leiter von Dienstzweigen sind Vorgesetzte aller in ihrem Dienstzweig beschäftigten Besatzungsmitglieder.

(3) Der Kapitän kann innerhalb der einzelnen Dienstzweige auch andere Besatzungsmitglieder als Vorgesetzte bestimmen. Die Bestimmung ist durch Aushang bekanntzumachen.

(4) Der wachhabende Schiffsoffizier des Maschinendienstes, der Funkoffizier und die sonstigen Angestellten, die Leiter von Dienstzweigen sind, haben die Anordnungen des wachhabenden nautischen Schiffsoffiziers, die im Rahmen des Wachdienstes liegen, in ihrem Dienstbereich durchzuführen.

§ 108

Pflichten des Vorgesetzten

(1) Der Kapitän und die anderen Vorgesetzten haben die ihnen unterstellten Personen gerecht und verständnisvoll zu behandeln und Verstößen gegen die Gesetze und die guten Sitten entgegenzutreten. Sie dürfen die Jugendlichen nicht körperlich züchtigen oder mißhandeln und haben sie vor körperlichen Züchtigungen und Mißhandlungen durch andere Besatzungsmitglieder zu schützen sowie darauf zu achten, daß den Jugendlichen auch während der Freizeit gesundheitliche und sittliche Gefahren nach Möglichkeit ferngehalten werden.

(2) Der Kapitän hat dafür zu sorgen, daß die berufliche Fortbildung der Jugendlichen im Rahmen des Schiffsbetriebs gefördert wird.

§ 109

Pflichten der Besatzungsmitglieder

(1) Die Besatzungsmitglieder sind verpflichtet, die Anordnungen der Vorgesetzten zu befolgen; in den Fällen des § 106 Abs. 2 und 3 sind sie zur Beistandsleistung verpflichtet.

(2) Ein Besatzungsmitglied ist nicht verpflichtet, Anordnungen auszuführen, wenn dadurch eine Straftat oder eine Ordnungswidrigkeit begangen würde.

§ 110

Vermißenanzeige

Wird ein Besatzungsmitglied bei der Abfahrt des Schiffs vermißt, so hat der Kapitän dem Seemannsamt, in dessen Bezirk diese Wahrnehmung zuerst gemacht wird, unverzüglich Anzeige zu erstatten und das Seefahrtbuch des Vermißen zu übermitteln.

§ 111

Anbordbringen von Personen und Gegenständen

(1) Die Besatzungsmitglieder dürfen Personen, die nicht zur Schiffsbesatzung gehören oder nicht im Rahmen des Schiffsbetriebs an Bord tätig sind (§ 7), nicht ohne Erlaubnis an Bord bringen. Die Erlaubnis darf im Hafen nicht verweigert werden, wenn es sich um Familienangehörige des Besatzungsmitglieds handelt und der Schiffsbetrieb nicht gestört wird.

(2) Die Besatzungsmitglieder sind berechtigt, persönliche Bedarfsgegenstände und Verbrauchsgüter in angemessenem Umfang an Bord zu bringen, sofern dadurch nicht gesetzliche Vorschriften verletzt, die Ordnung an Bord beeinträchtigt oder Menschen, Schiff oder Ladung gefährdet werden. Die Mitnahme von anderen Gegenständen, insbesondere von Waffen und Munition, ist nur mit Einwilligung des Kapitäns zulässig. Wird die Einwilligung versagt, so kann sie auf Antrag des Besatzungsmitglieds durch das Seemannsamt ersetzt werden.

(3) Werden Gegenstände entgegen den Vorschriften des Absatzes 2 an Bord gebracht, so kann der Kapitän sie in Verwahrung nehmen oder in anderer Weise sicherstellen. Gefährdet ihr Verbleib die Gesundheit der an Bord befindlichen Personen, das Schiff oder die Ladung oder könnte er das Eingreifen einer Behörde veranlassen, so kann der Kapitän die Beseitigung der Gegenstände verlangen. Kommt das Besatzungsmitglied dem Verlangen nicht nach, so kann der Kapitän die Gegenstände vernichten; in diesem Falle sind die Tatsache und der Grund der Vernichtung in das Schiffstagebuch einzutragen.

§ 112

Beschwerden

(1) Beschwerdet sich ein Besatzungsmitglied bei dem Kapitän über das Verhalten von Vorgesetzten oder anderen Besatzungsmitgliedern, so hat der Kapitän einen gütlichen Ausgleich zu versuchen und, wenn dies nicht gelingt, über die Beschwerde zu entscheiden. Hilft der Kapitän einer gegen ihn selbst gerichteten Beschwerde nicht ab, so hat er sie an den Reeder weiterzuleiten.

(2) Der Kapitän hat die Beschwerde und seine Entscheidung auf Verlangen eines Beteiligten unter Darstellung des Sachverhalts in das Schiffstagebuch einzutragen. Der Beschwerdeführer kann eine Abschrift der Eintragungen verlangen.

§ 113

Beschwerden bei Seeuntüchtigkeit des Schiffs oder mangelhaften Verpflegungsvorräten

Ein Besatzungsmitglied kann sich bei dem Seemannsamt mündlich zur Niederschrift oder schriftlich darüber beschweren, daß das Schiff nicht seetüchtig ist, seine Sicherheitseinrichtungen nicht in ordnungsmäßigem Zustand oder die Verpflegungsvorräte ungenügend oder verdorben sind. Bevor das Besatzungsmitglied das Seemannsamt anruft, hat es den Kapitän davon in Kenntnis zu setzen. Wenn der Kapitän der Beschwerde nicht abhilft, hat das Seemannsamt unverzüglich, erforderlichenfalls unter Hinzuziehung von Sachverständigen, auf Kosten des Reeders eine Untersuchung des Schiffs oder der Vorräte zu veranlassen und das Ergebnis in das Schiffstagebuch einzutragen. Erweist sich die Beschwerde als begründet, so hat das Seemannsamt für geeignete Abhilfe zu sorgen.

SECHSTER ABSCHNITT

Straftaten und Ordnungswidrigkeiten

ERSTER UNTERABSCHNITT

Straftaten

§ 114 *

Entweichen an einem Ort außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes

(1) Ein Besatzungsmitglied, das vorsätzlich an einem Ort außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes von einem Schiff entweicht und dadurch das Auslaufen des Schiffs erheblich verzögert oder erhebliche Kosten verursacht, die zur Abwendung der Verzögerung erforderlich sind, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr bestraft.

(2) Wer in den Fällen des Absatzes 1 die Verzögerung oder die zu ihrer Abwendung erforderlichen Kosten fahrlässig verursacht, wird mit Gefängnis bis zu drei Monaten oder mit Geldstrafe bestraft.

(3) Die Strafverfolgung tritt nur auf Antrag des Reeders oder des Kapitäns ein.

§ 115

Nichtbefolgen dienstlicher Anordnungen

(1) Ein Besatzungsmitglied, das vorsätzlich einer Anordnung eines Vorgesetzten nicht nachkommt und dadurch Menschen, Schiff oder Ladung gefährdet, wird mit Gefängnis bestraft.

(2) Wer im Falle des Absatzes 1 die Gefahr fahrlässig herbeiführt, wird mit Gefängnis bis zu drei Monaten oder mit Geldstrafe bestraft.

§ 114 Abs. 1: GG 100-1

(3) Die Tat ist nur strafbar, wenn die Anordnung dazu dienen soll,

drohende Gefahr für Menschen, für ein Schiff oder dessen Ladung abzuwenden,
einen unverhältnismäßig großen Schaden zu vermeiden,
schwere Störungen des Schiffsbetriebs zu verhindern,
öffentlich-rechtliche Vorschriften über die Schiffssicherheit zu erfüllen oder
Sicherheit oder Ordnung an Bord aufrechtzuerhalten,

und wenn sie rechtmäßig ergangen ist.

(4) Wird die Tat von mehreren Besatzungsmitgliedern auf Verabredung gemeinschaftlich begangen, so ist die Strafe im Falle des Absatzes 1 Gefängnis nicht unter sechs Monaten, im Falle des Absatzes 2 Gefängnis nicht unter drei Monaten.

§ 116

Widerstand

(1) Ein Besatzungsmitglied, das vorsätzlich einem Vorgesetzten bei der Durchführung von Maßnahmen zur Aufrechterhaltung von Sicherheit oder Ordnung an Bord durch Gewalt oder durch Bedrohung mit Gewalt Widerstand leistet oder ihn während der Ausübung seines Dienstes tätlich angreift, wird mit Gefängnis bis zu zwei Jahren bestraft. Die Tat ist nur strafbar, wenn der Vorgesetzte rechtmäßig gehandelt hat. Sind mildernde Umstände vorhanden, so kann auf Geldstrafe erkannt werden.

(2) Absatz 1 gilt auch für den, der die Handlung gegen Besatzungsmitglieder begeht, die zur Unterstützung des Vorgesetzten zugezogen sind.

(3) Wird die Tat von mehreren Besatzungsmitgliedern auf Verabredung gemeinschaftlich begangen, so ist die Strafe Gefängnis nicht unter sechs Monaten.

§ 117

Mißbrauch der Anordnungsbefugnis

Ein Vorgesetzter, der vorsätzlich seine Befugnis, Anordnungen der in § 115 Abs. 3 bezeichneten Art zu treffen, zu rechtswidrigen Anordnungen oder Zumutungen gröblich mißbraucht, wird mit Gefängnis oder mit Geldstrafe bestraft.

§ 118

Unterlassen der Mitnahme oder Ergänzung ausreichender Verpflegung und Heilmittel

(1) Ein Kapitän, der es vorsätzlich unterläßt, ausreichende Verpflegung oder die vorgeschriebenen Arzneimittel oder anderen Hilfsmittel der Krankenfürsorge mitzunehmen oder zu ergänzen, und dadurch vorsätzlich bewirkt, daß der Besatzung die ihr nach der Speiserolle zustehende Verpflegung oder die Krankenfürsorge nicht gewährt werden kann, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr und mit Geldstrafe oder mit einer dieser Strafen bestraft.

(2) Begeht der Kapitän die Tat fahrlässig, so ist die Strafe Gefängnis bis zu sechs Monaten und Geldstrafe oder eine dieser Strafen.

§ 119

**Vorenthalten von Verpflegung
und Abgabe verdorbener Nahrungsmittel**

Ein Kapitän, der vorsätzlich einem Besatzungsmitglied die ihm zustehende Verpflegung vorenthält oder verdorbene Verpflegung verabreicht, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr und mit Geldstrafe oder mit einer dieser Strafen bestraft.

§ 120 *

**Zurücklassung eines Besatzungsmitglieds an einem
Ort außerhalb des Geltungsbereichs des Grund-
gesetzes ohne Einwilligung des Seemannsamts**

Ein Kapitän, der vorsätzlich ein Besatzungsmitglied ohne Einwilligung des Seemannsamts an einem Ort außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes zurückläßt, obwohl die Voraussetzungen der §§ 45 Abs. 1 oder 71 Abs. 3 und 4 nicht vorliegen, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bestraft.

§ 121

Strafbare Verletzung von Arbeitsschutzvorschriften

(1) Ein Kapitän, der vorsätzlich

1. den Vorschriften der §§ 81, 85 bis 87, 89 Abs. 1 Satz 3, § 91 Abs. 1, § 92 Abs. 1, §§ 93, 94 Abs. 1, Abs. 2 Satz 1, Abs. 3, § 95 Abs. 1, §§ 96 bis 100, 138 Abs. 1, 2 und 4 oder § 139,
2. einer Rechtsvorschrift auf Grund des § 143 Abs. 1 Nr. 7 bis 10 oder 14,
3. den auf Grund der §§ 92 Abs. 2 oder 94 Abs. 4 ergangenen Anordnungen der Arbeitsschutzbehörde,
4. den auf Grund des § 80 Abs. 2 ergangenen Anordnungen der Arbeitsschutzbehörde, soweit sie die Unterhaltung der Geräte, die Regelung der Beschäftigung oder des Ablaufs der Arbeit betreffen,

zuwiderhandelt und dadurch die Arbeitskraft oder die Gesundheit eines Besatzungsmitglieds erheblich gefährdet, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr bestraft.

(2) Wer in den Fällen des Absatzes 1 die Gefahr fahrlässig herbeiführt, wird mit Gefängnis bis zu drei Monaten oder mit Geldstrafe bestraft.

§ 122

**Verletzung von Ausrüstungspflichten
durch den Reeder**

(1) Ein Reeder, der vorsätzlich den Kapitän außer Stand setzt, ausreichende Verpflegung oder die vorgeschriebenen Arzneimittel oder anderen Hilfsmittel der Krankenfürsorge mitzunehmen oder zu ergänzen, und dadurch vorsätzlich bewirkt, daß der Besatzung die ihr nach der Speiserolle zustehende Verpflegung oder die Krankenfürsorge nicht gewährt werden kann, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr und mit Geldstrafe oder mit einer dieser Strafen bestraft.

(2) Begeht der Reeder die Tat fahrlässig, so ist die Strafe Gefängnis bis zu sechs Monaten oder Geldstrafe.

§ 120: GG 100-1

§ 123

**Strafbare Verletzung von Arbeitsschutzvorschriften
durch den Reeder**

(1) Ein Reeder, der vorsätzlich Anordnungen der Arbeitsschutzbehörde, die auf Grund des § 80 Abs. 2 ergangen sind und die Einrichtung des Schiffsbetriebs oder die Geräte betreffen, zuwiderhandelt und dadurch die Arbeitskraft oder die Gesundheit eines Besatzungsmitglieds erheblich gefährdet, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr und mit Geldstrafe oder mit einer dieser Strafen bestraft.

(2) Wer in den Fällen des Absatzes 1 die Gefahr fahrlässig herbeiführt, wird mit Gefängnis bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bestraft.

ZWEITER UNTERABSCHNITT

Ordnungswidrigkeiten

§ 124

Ordnungswidrigkeiten des Besatzungsmitglieds

(1) Ordnungswidrig handelt ein Besatzungsmitglied, das

1. vorsätzlich oder fahrlässig im Wachdienst Pflichten verletzt, die der Aufrechterhaltung von Sicherheit oder Ordnung an Bord dienen,
2. vorsätzlich einer Anordnung eines Vorgesetzten nicht nachkommt, wenn die Anordnung den in § 115 Abs. 3 bezeichneten Zwecken dienen soll und rechtmäßig ergangen ist,
3. vorsätzlich oder fahrlässig die Bordanwesenheitspflicht nach § 28 gröblich verletzt,
4. vorsätzlich entgegen § 111 Abs. 1 oder 2 Personen, die nicht zur Schiffsbesatzung gehören oder nicht im Rahmen des Schiffsbetriebs an Bord tätig sind (§ 7), eigenmächtig an Bord zuläßt oder Gegenstände an Bord bringt,
5. vorsätzlich einer Anordnung zuwiderhandelt, die das Seemannsamt nach den Vorschriften der §§ 51, 69 oder 72 Abs. 4 als vorläufige Regelung getroffen hat.

(2) Der Kapitän hat Verletzungen der Dienstpflicht nach Absatz 1 unverzüglich unter Darstellung des Sachverhalts in das Schiffstagebuch einzutragen, dem Besatzungsmitglied von der Eintragung Kenntnis und auf Verlangen eine Abschrift zu geben.

§ 125

Ordnungswidrigkeiten des Kapitäns

Ordnungswidrig handelt ein Kapitän, der

1. den Vorschriften der §§ 13, 15, 16 Abs. 1 und § 19 über die Musterrolle und die Verpflichtungen bei der Musterung,
2. der Vorschrift des § 38 Abs. 1 Satz 1 über die Ergänzung der Schiffsbesatzung,

3. den Vorschriften der §§ 52 und 76 Abs. 1 über die Sorge für die Sachen und das Heuergut haben eines erkrankten, verletzten oder vermißten Besatzungsmitglieds oder für den Nachlaß eines verstorbenen Besatzungsmitglieds,
4. der Vorschrift des § 54 Abs. 2 über den Mindesturlaub der Jugendlichen,
5. der Vorschrift des § 61 über den Landgang,
6. den Vorschriften der §§ 40 Abs. 2, 64 Abs. 2, 111 Abs. 3 Satz 3, 112 Abs. 2 oder 124 Abs. 2 über die Eintragungen in das Schiffstagebuch
7. einer Anordnung, die das Seemannsamt nach den Vorschriften der §§ 51, 69, 72 Abs. 4 oder 78 Abs. 4 als vorläufige Regelung getroffen hat, zuwiderhandelt.

§ 126

Ordnungswidrigkeiten des Kapitäns hinsichtlich des Arbeitsschutzes

Ordnungswidrig handelt ein Kapitän, der, abgesehen von den Fällen des § 121, vorsätzlich oder fahrlässig

1. den Vorschriften der §§ 81, 85 bis 87, 89 Abs. 1 Satz 3, § 91 Abs. 1, § 92 Abs. 1, §§ 93, 94 Abs. 1, Abs. 2 Satz 1, Abs. 3, § 95 Abs. 1, Abs. 2 Satz 2 und 3, §§ 96 bis 101, 138 Abs. 1, 2 und 4 oder § 139,
2. einer Rechtsvorschrift auf Grund des § 143 Abs. 1 Nr. 7 bis 10, 11, 13 oder 14, sofern die Rechtsvorschrift ausdrücklich auf diese Bußgeldvorschrift verweist,
3. den auf Grund des § 92 Abs. 2 oder des § 94 Abs. 4 ergangenen Anordnungen der Arbeitsschutzbehörde, sofern die Anordnung ausdrücklich auf die Bußgeldvorschrift verweist,
4. den auf Grund des § 80 Abs. 2 ergangenen Anordnungen der Arbeitsschutzbehörde, soweit sie die Unterhaltung der Geräte, die Regelung der Beschäftigung oder des Ablaufs der Arbeit betreffen und sofern die Anordnung ausdrücklich auf diese Bußgeldvorschrift verweist,

zuwiderhandelt.

§ 127

Ordnungswidrigkeiten des Reeders

Ordnungswidrig handelt ein Reeder, der einer Rechtsvorschrift auf Grund des § 143 Abs. 1 Nr. 5 über die angemessene Unterbringung zuwiderhandelt, sofern die Rechtsvorschrift ausdrücklich auf diese Bußgeldvorschrift verweist.

§ 128 *

Ahnung von Ordnungswidrigkeiten

- (1) Die Ordnungswidrigkeiten nach den §§ 124 bis 127 können, wenn sie vorsätzlich begangen sind, mit einer Geldbuße bis zu eintausend Deutsche Mark geahndet werden. Sind in den Fällen des § 124 Abs. 1 Nr. 1 oder 3 oder des § 126 die Ordnungs-

widrigkeiten fahrlässig begangen, so können sie mit einer Geldbuße bis zu fünfhundert Deutsche Mark geahndet werden.

- (2) In den Fällen der §§ 124, 125 und 127 ist das Unterwerfungsverfahren nach § 67 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten zulässig.

§ 129

Hemmung der Verjährung bei Ordnungswidrigkeiten

Die Verjährung der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach den §§ 124 bis 126 beginnt mit dem Tage, an dem das Schiff, dessen Besatzung der Betroffene zur Zeit der Begehung angehörte, zuerst einen Hafen erreicht, in dem ein Seemannsamt seinen Sitz hat.

DRITTER UNTERABSCHNITT

Gemeinsame Vorschriften für Straftaten und Ordnungswidrigkeiten

§ 130

Straftaten und Ordnungswidrigkeiten der in § 7 genannten Personen

Die Strafdrohungen der §§ 115 und 116 und die Bußgelddrohung des § 124 gelten auch für die in § 7 genannten Personen.

§ 131

Straftaten und Ordnungswidrigkeiten von Vertretern

- (1) Die Strafdrohungen der §§ 118 bis 121 und die Bußgelddrohungen der §§ 125 und 126 gelten auch für den Stellvertreter des Kapitäns (§ 2 Abs. 3), der an Stelle des Kapitäns handelt oder zu handeln verpflichtet ist.

- (2) Die Strafdrohungen der §§ 122 und 123 und die Bußgelddrohung des § 127 gelten auch für den gesetzlichen Vertreter des Reeders, für die vertretungsberechtigten Gesellschafter von Personengesellschaften und die Mitglieder des zur gesetzlichen Vertretung berufenen Organs von juristischen Personen, welche ein Reedereigenschaft betreiben, und für den Korrespondentreeder.

VIERTER UNTERABSCHNITT

Sondervorschriften für das Verfahren bei Ordnungswidrigkeiten

§ 132 *

Zuständigkeit des Seemannsamts

- (1) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 73 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist das Seemannsamt; es nimmt auch die Befugnisse der obersten Verwaltungsbehörde im Sinne des § 66 Abs. 2 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten wahr.

(2) Örtlich zuständig ist das Seemannsamt des Heimathafens im Geltungsbereich des Grundgesetzes. Hat das Schiff keinen Heimathafen im Geltungsbereich des Grundgesetzes, so ist örtlich zuständig das Seemannsamt des Registerhafens. Örtlich zuständig ist auch das Seemannsamt, in dessen Bezirk die Ordnungswidrigkeit begangen ist, sowie das Seemannsamt, in dessen Bezirk der Hafen liegt, der nach Begehen der Ordnungswidrigkeit zuerst erreicht wird. § 51 Abs. 5 und 6 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten gilt sinngemäß.

§ 133

Antrag auf gerichtliche Entscheidung

(1) Die Frist für den Antrag auf gerichtliche Entscheidung gegen den Bußgeldbescheid und die Frist für den Antrag auf mündliche Verhandlung gelten als gewahrt, wenn der Betroffene den Antrag innerhalb der Frist bei dem Kapitän mündlich zur Niederschrift oder schriftlich stellt.

(2) Der Kapitän hat den Zeitpunkt der Antragstellung unverzüglich in das Schiffstagebuch einzutragen und dem Betroffenen auf Verlangen darüber eine Bescheinigung auszustellen. Die Niederschrift oder der schriftliche Antrag ist unverzüglich dem Seemannsamt, das den Bußgeldbescheid erlassen hat, zu übersenden.

(3) Ist der Kapitän selbst der Antragsteller, so obliegen seinem Stellvertreter (§ 2 Abs. 3) die Aufgaben nach den Absätzen 1 und 2.

§ 134*

Örtliche Zuständigkeit des Amtsgerichts

Hat das Seemannsamt, das den Bußgeldbescheid erlassen hat, seinen Sitz nicht im Geltungsbereich des Grundgesetzes, so ist das Amtsgericht örtlich zuständig, in dessen Bezirk der Heimathafen im Geltungsbereich des Grundgesetzes oder beim Fehlen eines solchen Heimathafens der Registerhafen des Schiffs sich befindet.

§ 135

Einlegung der Rechtsbeschwerde

Für die Einlegung der Rechtsbeschwerde gelten die Vorschriften des § 133 entsprechend.

SIEBENTER ABSCHNITT

Schluß- und Übergangsvorschriften

§ 136

Sondervorschrift für Partenreedereien

Mehrere Partenreedereien, deren Geschäfte von demselben Korrespondentreeder geleitet werden, gelten im Sinne der Vorschriften des Dritten Abschnitts als ein Reeder.

§ 137*

Sondervorschriften für ausländische Besatzungsmitglieder

(1) Soweit in den §§ 49, 72 Abs. 1, §§ 74 und 75 Abs. 1 ein Hafen oder Ort im Geltungsbereich des

§§ 134 u. 137: GG 100-1

Grundgesetzes vorgesehen ist, kann bei Besatzungsmitgliedern, die nicht Deutsche im Sinne des Grundgesetzes sind, ein Hafen oder Ort im Heimatstaat oder letzten Aufenthaltsstaat des Besatzungsmitglieds vereinbart werden.

(2) Im Sinne des § 74 steht für ein Besatzungsmitglied, das nicht Deutscher im Sinne des Grundgesetzes ist, ein Schiff unter der Flagge seines Heimatstaats einem Schiff, das die Bundesflagge führt, gleich.

§ 138

Zwei-Wachen-Schiffe

(1) Auf Schiffen bis zu einem Raumgehalt von eintausend Bruttoregistertonnen in der Fahrt nach der Nord- und Ostsee, der Westküste von Norwegen bis einschließlich Drontheimfjord, nach Großbritannien und Irland sowie nach den Kanal- und atlantischen Häfen von Frankreich, Spanien und Portugal bis ausschließlich Gibraltar sowie für Fischereifahrzeuge und Walfangboote gleicher Größe auch über diese Fahrtgebiete hinaus darf, sofern die Reise länger als zehn Stunden dauert, die Seearbeitszeit des Decks- und Maschinenpersonals, abweichend von § 85 Abs. 1 und § 97 Abs. 2 Satz 2 bis zu zwölf Stunden täglich verlängert und nach dem Zwei-Wachen-System eingeteilt werden. § 85 Abs. 2 und 3 sowie die Vorschriften des Vierten Unterabschnitts des Vierten Abschnitts über den erhöhten Schutz für Jugendliche im übrigen bleiben unberührt.

(2) Dasselbe gilt auf Schiffen, deren Raumgehalt eintausenddreihundertfünfzig Bruttoregistertonnen übersteigt, wenn die Schiffe vor dem 1. Januar 1952 auf Kiel gelegt oder unter der Bundesflagge in Dienst gestellt sind und keine Möglichkeit besteht, die zur Einhaltung der Arbeitszeit nach § 85 Abs. 1 notwendigen Besatzungsmitglieder an Bord unterzubringen.

(3) Von den Vorschriften der Absätze 1 und 2 kann zugunsten des Besatzungsmitglieds abgewichen werden.

(4) Abweichend von § 89 Abs. 1 Satz 3 dürfen die Besatzungsmitglieder auf Schiffen im Sinne der Absätze 1 bis 3 über die in Absatz 1 Satz 1 bestimmten Grenzen hinaus mit Mehrarbeit nur bis zu sechzig Stunden im Monat beschäftigt werden.

(5) Auf Schiffen, auf denen nach den Vorschriften der Absätze 1 bis 3 die Seearbeitszeit verlängert wird, hat das Besatzungsmitglied Anspruch auf einen angemessenen Zuschlag zur Grundheuer. Verlängerungen der Arbeitszeit über die Grenzen des Absatzes 1 Satz 1 oder des Absatzes 3 hinaus sind nach § 90 zu vergüten.

§ 139

Ausnahmen für Bergungsfahrzeuge sowie See- und Bergungsschlepper

(1) Auf die Seearbeitszeit auf Bergungsfahrzeugen (einschließlich Hebefahrzeugen, Sprengfahrzeugen und ähnlichen Schiffen), See- und Bergungsschleppern in der Nord- und Ostseefahrt bis zu 61° nördlicher Breite, im englischen Kanal, im Bristol-Kanal, im St. Georgs-Kanal und in der Irischen See

mit Einschluß der Clydehäfen findet § 138 Abs. 1 Anwendung. Im übrigen gilt § 138 Abs. 2 ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt, in dem diese Fahrzeuge in Dienst gestellt oder auf Kiel gelegt sind, soweit nicht das Einsatzgebiet die Fahrt zwischen europäischen Häfen, nichteuropäischen Häfen des Mittelmeers und des Schwarzen Meers, Häfen der Westafrikaküste nördlich von 12° nördlicher Breite sowie Häfen auf den Kapverdischen und Kanarischen Inseln und auf Madeira überschreitet.

(2) Auf die Seearbeitszeit des Decks- und Maschinenpersonals der Bergungsfahrzeuge, See- und Bergungsschlepper finden die §§ 85 und 87 Abs. 1 keine Anwendung, wenn das Fahrzeug an der Bergungsstätte eingesetzt ist. Die Arbeitszeit kann in diesem Falle vom Kapitän, insbesondere unter Berücksichtigung des Tidenwechsels und der Wetterlage, festgesetzt werden. Die Vorschriften des Vierten Unterabschnitts des Vierten Abschnitts über den erhöhten Schutz für Jugendliche bleiben unberührt.

§ 140

Ausnahmen für Fischerei- und Walfangfahrzeuge

(1) Für die Besatzungsmitglieder der Fischereifahrzeuge, Walfangmuttertschiffe und Walfangboote können durch Tarifvertrag abweichende Regelungen vereinbart werden

1. von den Vorschriften des Dritten Abschnitts,
2. von den Vorschriften der §§ 85, 87, 90, 91, 93 und 96 bis 100 hinsichtlich der Arbeitszeit während des Fangs und seiner Verarbeitung an Bord sowie der Vergütung und des Ausgleichs für Sonntags-, Feiertags- und sonstige Mehrarbeit, sowie von der Vorschrift des § 86, soweit es sich nicht um Anlandungen an Seefischmärkten handelt.

(2) Bestimmungen in Tarifverträgen nach Absatz 1 Nr. 2 bedürfen der Genehmigung. Die für die Erteilung der Genehmigung zuständige Behörde ist der Bundesminister für Arbeit im Einvernehmen mit den Bundesministern für Verkehr und für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, sofern der Geltungsbereich des Tarifvertrags mehrere Länder berührt, andernfalls die oberste Arbeitsbehörde des zuständigen Landes im Einvernehmen mit den obersten Landesbehörden für Verkehr und für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten oder die von ihnen bestimmten Stellen. Mit der Genehmigung gelten Tarifbestimmungen nach Absatz 1 Nr. 2 für alle unter den räumlichen und fachlichen Geltungsbereich des Tarifvertrags fallenden Heuerverhältnisse ohne Rücksicht auf die Tarifgebundenheit der Beteiligten.

(3) Die Vorschrift des § 10 findet insoweit keine Anwendung.

§ 141

Ausnahmen für Fährschiffe, Fördeschiffe und Schiffe des Seebäderverkehrs

Für die Besatzungsmitglieder von Fährschiffen, Fördeschiffen und Schiffen des Seebäderverkehrs gilt § 140 sinngemäß.

§ 142*

Ermächtigung zum Erlaß von Rechtsverordnungen über Schiffsbesetzung, Ausbildung und Befähigungszeugnisse

(1) Die Bundesminister für Arbeit und für Verkehr können, vorbehaltlich der Vorschriften in den Absätzen 2 und 3, durch Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates Bestimmungen erlassen über

1. die Besetzung von Kauffahrteischiffen mit Kapitänen, Schiffsoffizieren, sonstigen Angestellten und Schiffsleuten,
2. deren berufliche und fachliche Ausbildung an Bord und an Land, die Heuerfortzahlung während der Zeit des Berufsschulbesuchs, ihre Eignung in körperlicher, geistiger, moralischer, beruflicher und fachlicher Hinsicht,
3. die erforderlichen Befähigungszeugnisse.

Soweit der Geltungsbereich der Rechtsverordnungen nach Nummer 1 bis 3 die Seefischerei erfaßt, sind sie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten zu erlassen. Soweit die Rechtsverordnungen nach Nummer 2 die Seefunker betreffen, sind sie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen zu erlassen.

(2) Der Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnungen, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedürfen, Bestimmungen erlassen über die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Seefunkern für Zwecke des öffentlichen Seefunkdienstes. Artikel 3 Abs. 2 des Gesetzes über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zum Internationalen Schiffssicherheitsvertrag London 1948 vom 22. Dezember 1953 (Bundesgesetzblatt II S. 603) bleibt unberührt.

(3) Der Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen kann durch Rechtsverordnungen, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedürfen, Bestimmungen über den Erwerb der Befähigungszeugnisse für Seefunker erlassen.

§ 143*

Ermächtigung zum Erlaß von weiteren Rechtsverordnungen

(1) Die Bundesminister für Arbeit und für Verkehr können mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnungen Bestimmungen erlassen über

1. das Verfahren vor den Seemannsämtern,
2. die Einrichtung, die Voraussetzungen der Ausstellung, die Ausstellung, die Schließung und die Kosten des Seefahrtbuchs,
3. das Verfahren bei der Musterung sowie die Einrichtung und Ausfertigung der Musterrolle und die Kosten der Musterung,
4. die Speiserolle, die Menge, Art und Lagerung der an Bord mitzuführenden Versorgungsvorräte,

§ 142 Abs. 2: G v. 22. 12. 1953 9512-2

§ 143 Abs. 1 Nr. 3: Vgl. V v. 9. 10. 1952 BAz. Nr. 203

§ 143 Abs. 1 Nr. 14: Vgl. Fußnote zu § 103

5. die Wohn- und Aufenthaltsräume der Besatzungsmitglieder an Bord sowie die Krankenzimmer, Aborte, Wascheinrichtungen und Küchenräume,
6. die Art und den Umfang der an Bord mitzuführenden Arzneimittel und anderen Hilfsmittel der Krankenfürsorge sowie über die Zahl der Schiffsärzte und des Krankenpflegepersonals,
7. die unter Berücksichtigung des Arbeitsschutzes und zur Vermeidung übermäßiger Arbeitsbelastung als ausreichend anzusehende Schiffsbesatzung,
8. die Arbeiten, welche von Frauen an Bord nicht, beschränkt oder nur unter Auflagen geleistet werden dürfen,
9. die Beschäftigungsverbote und -beschränkungen für Jugendliche auf einzelnen Arten von Schiffen und bei Arbeiten, die mit besonderen Gefahren für Leben, Gesundheit oder Sittlichkeit verbunden sind,
10. die zur Durchführung des Arbeitsschutzes notwendigen Sicherheitsvorschriften,
11. die Form, Ausgestaltung und Aufbewahrung der Arbeitsschutznachweise nach § 101,
12. die Voraussetzungen der Seediensttauglichkeit,
13. die Durchführung ärztlicher Untersuchungen, die Ermächtigung des Arztes (§ 81), den Inhalt und die Geltungsdauer der ärztlichen Zeugnisse, die Aufbewahrung und Einsichtnahme in die ärztlichen Zeugnisse, die Zusammensetzung des Einspruchsausschusses (§ 83) und dessen Verfahren sowie die Gebühren und Kosten, ihre Tragung und Erstattung,
14. die Anwendung der Arbeitszeitordnung und des *Jugendschutzgesetzes* auf die Arbeitszeit der in § 7 Abs. 1 genannten Personen unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Schiffsbetriebs,
15. ergänzende Vorschriften zum Mutterchutz, insbesondere bezüglich der Leistungspflicht des Reeders, im Hinblick auf die besonderen Verhältnisse an Bord von Seeschiffen.

(2) Soweit der Geltungsbereich der Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 4 bis 10 und Nr. 12 die Seefischerei erfaßt, sind sie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten zu erlassen.

§ 144 *

Auslegen von Gesetzen und Rechtsverordnungen

Ein Abdruck dieses Gesetzes, der nach den Vorschriften des § 143 Abs. 1 Nr. 4, 5, 7 bis 10 und 13 bis 15 erlassenen Rechtsverordnungen sowie des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten müssen an geeigneter Stelle an Bord zur Einsicht ausliegen.

§ 145 *

§ 144: OWiG 454-1

§ 145: Änderungs- bzw. Ergänzungsvorschriften

§ 146 *

Anderung von anderen Gesetzen und Verordnungen

(1) bis (11) ...

(12) Soweit in anderen Vorschriften auf Bestimmungen oder Bezeichnungen verwiesen wird, die durch dieses Gesetz geändert werden, treten an ihre Stelle die entsprechenden Bestimmungen oder Bezeichnungen dieses Gesetzes.

§ 147 *

Außerkräfttreten von Gesetzen und Verordnungen

Mit Inkrafttreten des Seemannsgesetzes treten außer Kraft:

1. bis 3. ...

4. die Dienstanweisung betreffend das Strafverfahren vor den Kaiserlichen Konsulaten als Seemannsämler vom 30. Mai 1903 (Zentralblatt für das Deutsche Reich S. 604),

5. bis 10. ...

11. die Disziplinarstrafordnung für Schiffe der Handelsmarine vom 1. August 1941 (Reichsverkehrsblatt A S. 200),

12. das bremische Gesetz betreffend Verwendung von Strafgefangenen gemäß § 132 der Seemannsordnung vom 29. November 1949 (Gesetzblatt der Freien Hansestadt Bremen S. 232),

13. das bremische Gesetz betreffend die Verwendung von nach § 94 der Seemannsordnung verwirkten Heuern vom 16. Oktober 1903 (Gesetzblatt der Freien Hansestadt Bremen S. 95),

14. die bremische Verordnung vom 22. März 1903, betreffend die Ausführung von Bestimmungen der Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 (Gesetzblatt der Freien Hansestadt Bremen S. 15).

§ 148 *

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

§ 149

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. April 1958, die Vorschriften des § 80 Abs. 2, der §§ 81 bis 83, 92 Abs. 2 und des § 94 Abs. 2 und 4 sowie die Vorschriften des Sechsten Abschnitts, soweit sie auf diese Bestimmungen verweisen, treten mit dem besonderen Gesetz nach § 102, spätestens jedoch am 1. Oktober 1958 in Kraft.

§ 146 Abs. 1 bis 11: Aufhebungs- bzw. Änderungsvorschriften

§ 147 Abs. 1 bis 3 u. 5 bis 10: Aufhebungsvorschriften

§ 148: GVBl. Berlin 1957 S. 1087

Verordnung über die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren (Schiffsbesetzungsordnung) *

9513-2

Vom 29. Juni 1931

Reichsgesetzbl. II S. 517

Auf Grund des § 4 der Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 (Reichsgesetzbl. S. 175) sowie des § 31 der Gewerbeordnung für das Deutsche Reich vom 26. Juli 1900 (Reichsgesetzbl. S. 871) wird nach Zustimmung des Reichsrats hiermit verordnet:

I. Einleitende Bestimmungen

§ 1 *

Geltungsbereich

(1) Diese Verordnung findet Anwendung auf Kauffahrteischiffe, die nach dem Flaggenrechtsgesetz vom 8. Februar 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 79) die Bundesflagge führen, sowie auf sonstige Schiffe, die von der See-Berufsgenossenschaft zur Seefahrt zugelassen sind.

(2) Auf Lustfahrzeuge findet sie keine Anwendung.

§ 2

Begriffsbestimmungen

(1) Im Sinne dieser Verordnung bedeuten:

Seeschiffer oder Kapitän: der verantwortliche Führer des Schiffes;

Seesteuermann: der Schiffsoffizier, der zur Unterstützung des Kapitäns in der Führung des Schiffes bestimmt ist;

Seemaschinist: der im Maschinendienst tätige Schiffsoffizier, Leitender Seemaschinist oder Leiter der Maschinenanlage: der für die Leitung der Maschinenanlage verantwortliche Schiffsoffizier, Wachmaschinist: der Schiffsoffizier, der zur Unterstützung des leitenden Seemaschinisten oder des Leiters der Maschinenanlage bestimmt ist;

Fahrgastschiff: ein Schiff, das mehr als zwölf Fahrgäste befördert. Nicht eingerechnet werden in diese Zahl Personen, die infolge höherer Gewalt oder infolge der Verpflichtung des Kapitäns, Schiffbrüchige oder andere Personen aufzunehmen, an Bord sind;

Seeleichter: ein Schiff, das keine eigene Antriebsvorrichtung besitzt;

Schulschiff: ein Schiff, das eine das übliche Maß überschreitende Anzahl von Schiffsjungen zur Ausbildung gegen Entgelt an Bord hat.

(2) Unter der in Pferdestärken (PS) angegebenen Maschinenleistung ist die Wellenleistung zu verstehen.

Überschrift: Die V gilt auch im Saarland gem. § 1 Nr. 35 V v. 28. 11. 1958 I 891

§ 1 Abs. 1: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 1 V v. 24. 3. 1952 II 514; Flaggenrechtsgesetz 9514-1

§ 3 *

Arten der Befähigungszeugnisse

(1) Die Befähigung, als Seeschiffer (Kapitän), Seesteuermann oder Seemaschinist (leitender Seemaschinist, Leiter der Maschinenanlage, Wachmaschinist) zu fahren, wird durch die folgenden Zeugnisse nachgewiesen:

A. Befähigungszeugnisse als Seeschiffer und Seesteuermann außerhalb der Hochseefischerei

Befähigungszeugnis A1 als Seeschiffer auf Küstenfahrt,

Befähigungszeugnis A2 als Seesteuermann auf kleiner Fahrt,

Befähigungszeugnis A3 als Kapitän auf kleiner Fahrt II,

Befähigungszeugnis A4 als Kapitän auf kleiner Fahrt I,

Befähigungszeugnis A5 II als II. Seesteuermann auf großer Fahrt,

Befähigungszeugnis A5 als Seesteuermann auf großer Fahrt,

Befähigungszeugnis A6 als Kapitän auf großer Fahrt.

B. Befähigungszeugnisse als Seeschiffer und Seesteuermann in der Hochseefischerei

Befähigungszeugnis B1 als Seeschiffer in kleiner Hochseefischerei,

Befähigungszeugnis B2 als Seesteuermann in kleiner Hochseefischerei,

Befähigungszeugnis B3 als Kapitän in kleiner Hochseefischerei,

Befähigungszeugnis B4 als Seesteuermann in großer Hochseefischerei,

Befähigungszeugnis B5 als Kapitän in großer Hochseefischerei.

C. Befähigungszeugnisse als Seemaschinist

Befähigungszeugnis C1 als Seemotorführer,

Befähigungszeugnis C2 als Kleinmaschinist,

Befähigungszeugnis C2F als Maschinist in kleiner Hochseefischerei,

Befähigungszeugnis C3 als Seemaschinist II,

Befähigungszeugnis C4 als Seemaschinist I,

Befähigungszeugnis C5 als Schiffsengeieur II,

Befähigungszeugnis C6 als Schiffsengeieur I.

§ 3: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 1 V v. 9. 10. 1956 II 903

(2) Bei den Befähigungszeugnissen C2 und C2F werden Befähigungszeugnisse für Dampfschiffe, die nur für Dampfschiffe gelten, und Befähigungszeugnisse für Motorschiffe, die nur für Motorschiffe gelten, unterschieden.

§ 4

Gültigkeit höherer Befähigungszeugnisse

Innerhalb der Gruppen A, B und C schließt das Befähigungszeugnis der höheren Ziffer die Befugnisse des Befähigungszeugnisses der niederen Ziffer ein, jedoch ein Befähigungszeugnis als Seesteuermann nicht die Befugnisse als Seeschiffer.

§ 5

Trennung von Decks- und Maschinendienst

Der Kapitän und die Seesteuerleute dürfen nicht gleichzeitig Dienst als Seemaschinist tun. Den Dienst als Seemotorführer dürfen sie gleichzeitig wahrnehmen, wenn sie ein Befähigungszeugnis C1 besitzen und wenn die Umsteuerung des Motors vom Steuerstand aus betätigt werden kann.

II. Besetzung der Schiffe mit Ausschluß der in der Seefischerei beschäftigten Fahrzeuge

§ 6

Fahrtgrenzen

Im Sinne dieser Verordnung ist

1. Küstenfahrt: die Fahrt zwischen allen Plätzen des Festlandes vom Kap Grisnez bis zum Aggerkanal mit Einschluß der vorgelagerten Inseln und der Insel Helgoland sowie in den Gewässern zwischen der Linie Skagen-Lysekil und dem Breitenparallel von 57° 30' Nord in der Ostsee;
2. Kleine Fahrt: die Fahrt in der Ostsee, in der Nordsee bis zu 61° nördlicher Breite, im Englischen Kanal, im Bristol-Kanal, im St.-Georgs-Kanal und in der Irischen See mit Einschluß der Clyde-Häfen, soweit diese Fahrt die Grenzen der Küstenfahrt überschreitet;
3. Mittlere Fahrt: die Fahrt zwischen europäischen Häfen, nichteuropäischen Häfen des Mittelmeeres und des Schwarzen Meeres, Häfen der westafrikanischen Küste nördlich von 12° nördlicher Breite sowie Häfen auf den Kapverdischen und Kanarischen Inseln und auf Madeira, soweit diese Fahrt die Grenzen der kleinen Fahrt überschreitet;
4. Große Fahrt: die Fahrt, die die Grenzen der mittleren Fahrt überschreitet.

§ 7*

Besetzung der Schiffe in der Küstenfahrt

- a) Kapitän und Seesteuerleute: In der Küstenfahrt muß der Kapitän besitzen:

1. auf Seeleichtern jeder Größe ein Befähigungszeugnis A1;
2. auf Schiffen von nicht mehr als 600 cbm Bruttoreumgehalt ein Befähigungszeugnis A1, auf Fahrgastschiffen derselben Größe ein Befähigungszeugnis A4;
3. auf Schiffen von mehr als 600, aber nicht mehr als 1500 cbm Bruttoreumgehalt ein Befähigungszeugnis A4, auf Fahrgastschiffen derselben Größe ein Befähigungszeugnis A6;
4. auf allen Schiffen von mehr als 1500 cbm Bruttoreumgehalt ein Befähigungszeugnis A6.

Neben dem Kapitän sind Fahrgastschiffe und Schiffe wie zu 3 und 4 mit einem Seesteuermann zu besetzen.

- b) Leitender Seemaschinist und Wachmaschinenisten: In der Küstenfahrt muß auf Dampf- und Motorschiffen der Leitende Seemaschinist besitzen:

1. auf Schiffen mit Motoren von nicht mehr als 200 PS ein Befähigungszeugnis C1;
2. auf Schiffen mit Motoren von mehr als 200, aber nicht mehr als 400 PS sowie auf Schiffen mit Dampfmaschinen von nicht mehr als 400 PS ein Befähigungszeugnis C2;
3. auf Schiffen mit Maschinen von mehr als 400, aber nicht mehr als 1000 PS ein Befähigungszeugnis C3;
4. auf Schiffen mit Maschinen von mehr als 1000 PS ein Befähigungszeugnis C4.

Neben dem Leitenden Seemaschinisten sind, sofern die Fahrt ohne Unterbrechung länger als zwölf Stunden dauert, zu besetzen:

Schiffe wie zu 2 und 3 mit einem Wachmaschinenisten, der ein Befähigungszeugnis C2 besitzt;

Schiffe wie zu 4 mit einem Wachmaschinenisten, der ein Befähigungszeugnis C3 besitzt.

Auf Segelschiffen mit Maschinenhilfsantrieb muß der Leitende Seemaschinist besitzen:

1. auf Segelschiffen mit Hilfsmotoren von nicht mehr als 200 PS ein Befähigungszeugnis C1;
2. auf Segelschiffen mit Hilfsmotoren von mehr als 200 PS und auf Segelschiffen mit Hilfsdampfmaschinen ein Befähigungszeugnis C2.

Die Landesbehörden können für Fahrten auf Watten, Bodden und Flußmündungen sowie für Fahrten in See auf eine Gesamtentfernung von nicht mehr als fünfzig Seemeilen die Anforderungen an die Besetzung der Schiffe erhöhen, insoweit es die Beschaffenheit der zu befahrenden Gewässer und die Art der Fahrten geboten erscheinen lassen, oder die Anforderungen herabsetzen, wenn dadurch die Sicherheit des Schiffes nicht beeinträchtigt wird.

§ 8*

Besetzung der Schiffe in der kleinen Fahrt

- a) Kapitän und Seesteuerleute: In der kleinen Fahrt muß der Kapitän besitzen:

1. auf Seeleichtern jeder Größe ein Befähigungszeugnis A3;
2. auf Schiffen von nicht mehr als 600 cbm Bruttoreaumgehalt ein Befähigungszeugnis A3, auf Fahrgastschiffen derselben Größe ein Befähigungszeugnis A6;
3. auf Schiffen von mehr als 600, aber nicht mehr als 1500 cbm Bruttoreaumgehalt ein Befähigungszeugnis A4, auf Fahrgastschiffen derselben Größe ein Befähigungszeugnis A6;
4. auf Schiffen von mehr als 1500 cbm Bruttoreaumgehalt ein Befähigungszeugnis A6.

Neben dem Kapitän sind Fahrgastschiffe und Schiffe von mehr als 400 cbm Bruttoreumgehalt mit Ausschluß der Seeleichter mit einem Seesteuermann zu besetzen.

- b) Leitender Seemaschinist und Wachmaschinenisten: In der kleinen Fahrt muß auf Dampf- und Motorschiffen der Leitende Seemaschinist besitzen:

1. auf Schiffen mit Motoren von nicht mehr als 150 PS ein Befähigungszeugnis C1;
2. auf Schiffen mit Motoren von mehr als 150, aber nicht mehr als 300 PS und auf Schiffen mit Dampfmaschinen von nicht mehr als 300 PS ein Befähigungszeugnis C2;
3. auf Schiffen mit Maschinen von mehr als 300, aber nicht mehr als 1000 PS ein Befähigungszeugnis C3;
4. auf Schiffen mit Maschinen von mehr als 1000 PS ein Befähigungszeugnis C4.

Neben dem Leitenden Seemaschinisten sind zu besetzen:

Schiffe wie zu 2 mit einem Wachmaschinenisten, der ein Befähigungszeugnis C2 besitzt;

Schiffe wie zu 3 und 4 mit einem Wachmaschinenisten, der ein Befähigungszeugnis C3 besitzt.

Auf Segelschiffen mit Maschinenhilfsantrieb muß der Leitende Seemaschinist besitzen:

1. auf Segelschiffen mit Hilfsmotoren von nicht mehr als 150 PS ein Befähigungszeugnis C1;
2. auf Segelschiffen mit Hilfsmotoren von mehr als 150, aber nicht mehr als 300 PS und auf Segelschiffen mit Hilfsdampfmaschinen von nicht mehr als 300 PS ein Befähigungszeugnis C2;
3. auf Segelschiffen mit Hilfsmaschinen (Hilfsmotoren oder Hilfsdampfmaschinen) von mehr als 300 PS ein Befähigungszeugnis C3.

§ 9

Besetzung der Schiffe in der mittleren Fahrt

- a) Kapitän und Seesteuerleute: In der mittleren Fahrt muß der Kapitän ein Befähigungszeugnis A6 besitzen.

Neben dem Kapitän sind Schiffe von nicht mehr als 3000 cbm Bruttoreumgehalt mit einem, Schiffe von mehr als 3000 cbm Bruttoreumgehalt sowie Fahrgastschiffe jeder Größe mit zwei Seesteuerleuten zu besetzen.

- b) Leiter der Maschinenanlage und Wachmaschinenisten: In der mittleren Fahrt muß auf Dampf- und Motorschiffen der Leiter der Maschinenanlage besitzen:

1. auf Schiffen mit Maschinen von nicht mehr als 2000 PS ein Befähigungszeugnis C4,
2. auf Schiffen mit Maschinen von mehr als 2000 PS ein Befähigungszeugnis C5.

Neben dem Leiter der Maschinenanlage sind zu besetzen:

Schiffe wie zu 1 mit einem Wachmaschinenisten, der ein Befähigungszeugnis C3 besitzt;

Schiffe wie zu 2 mit zwei Wachmaschinenisten, von denen der eine ein Befähigungszeugnis C4, der andere ein Befähigungszeugnis C3 besitzt.

Auf Segelschiffen mit Maschinenhilfsantrieb muß der Leitende Seemaschinist ein Befähigungszeugnis C3 besitzen.

§ 10*

Besetzung der Schiffe in der großen Fahrt

- a) Kapitän und Seesteuerleute: In der großen Fahrt muß der Kapitän ein Befähigungszeugnis A6 besitzen.

Neben dem Kapitän sind Schiffe von nicht mehr als 2000 cbm Bruttoreumgehalt mit einem, Schiffe von mehr als 2000 cbm Bruttoreumgehalt mit zwei und Fahrgastschiffe jeder Art mit drei Seesteuerleuten zu besetzen.

- b) Leiter der Maschinenanlage und Wachmaschinenisten: In der großen Fahrt muß auf Dampf- und Motorschiffen der Leiter der Maschinenanlage besitzen:

1. auf Schiffen mit Maschinen von nicht mehr als 6000 PS ein Befähigungszeugnis C5;
2. auf Schiffen mit Maschinen von mehr als 6000 PS ein Befähigungszeugnis C6.

Neben dem Leiter der Maschinenanlage sind zu besetzen:

Schiffe wie zu 1 mit zwei Wachmaschinenisten, die ein Befähigungszeugnis C4 besitzen;

Schiffe wie zu 2 mit drei Wachmaschinenisten, von denen zwei ein Befähigungszeugnis C5 und einer ein Befähigungszeugnis C4 besitzen.

Auf Segelschiffen mit Maschinenhilfsantrieb muß der Leiter der Maschinenanlage ein Befähigungszeugnis C4 besitzen.

Neben dem Leiter der Maschinenanlage sind diese Schiffe mit einem Wachmaschinisten zu besetzen, der ein Befähigungszeugnis C3 besitzt.

§ 11 *

Befähigungszeugnisse der Seesteuerleute

(1) Auf Schiffen, auf denen für den Kapitän ein Befähigungszeugnis A6 vorgeschrieben ist, müssen die Seesteuerleute ein Befähigungszeugnis A5II besitzen. Für den Dienst auf Fahrgastschiffen oder als 1. Offizier oder als Alleinsteuerleute ist jedoch der Besitz eines Befähigungszeugnisses A5 erforderlich.

(2) Auf Schiffen, auf denen für den Kapitän ein Befähigungszeugnis A3 oder A4 vorgeschrieben ist, müssen die Seesteuerleute ein Befähigungszeugnis A2 besitzen.

§ 12

Schulschiffe

Schulschiffe sind ohne Rücksicht auf Größe und Fahrtbereich wie Schiffe von mehr als 2000 cbm Bruttoreumgehalt in großer Fahrt zu besetzen.

§ 13

Überzählige Schiffsoffiziere

Werden Schiffe mit mehr Schiffsoffizieren besetzt, als in dieser Verordnung bestimmt ist, so müssen die überzähligen Schiffsoffiziere die Befähigungszeugnisse besitzen, die für die verordnungsmäßigen Schiffsoffiziere vorgeschrieben sind, doch brauchen überzählige Seemaschinisten kein höheres Befähigungszeugnis als das Befähigungszeugnis C3 zu besitzen, wenn auf jeder Wache mindestens ein Wachmaschinist vorhanden ist, der das vorgeschriebene Befähigungszeugnis besitzt.

III. Besetzung der in der Seefischerei beschäftigten Fahrzeuge

§ 14 *

Fischereigrenzen

Im Sinne dieser Verordnung ist

1. Küstenfischerei: die Fischerei,

die von der deutschen Küste aus mit offenen Fahrzeugen jeder Größe oder mit ganz oder teilweise gedeckten Segelfahrzeugen von nicht mehr als 10 m Länge über alles ohne oder mit Maschinenhilfsantrieb betrieben wird.

Inwieweit die Fischerei auf anderen Fischereifahrzeugen unter 50 cbm Bruttoreumgehalt zur Küstenfischerei gehört, bestimmt die zuständige Landesbehörde;

2. Kleine Hochseefischerei: die Fischerei, die in der Ostsee, in der Nordsee bis zu 61° nördlicher Breite, im Englischen Kanal, im Bristol-Kanal, im St.-Georgs-Kanal und in der Irischen See betrieben wird, soweit sie nicht zur Küstenfischerei gehört;

3. Große Hochseefischerei: die Fischerei in allen Meeren, soweit sie nicht unter eine der unter 1 und 2 genannten Klassen fällt.

§ 15

Besetzung der Fahrzeuge in der Küstenfischerei

(1) Der Befähigungsnachweis der Führer von Fahrzeugen in der Küstenfischerei wird durch die Landesbehörden geregelt.

(2) Auf Fahrzeugen mit Hilfsmotoren muß der Führer der Maschinenanlage ein Befähigungszeugnis C1 besitzen.

§ 16 *

Besetzung der Fahrzeuge in der kleinen Hochseefischerei

a) Kapitän und Seesteuerleute: In der kleinen Hochseefischerei muß der Kapitän besitzen:

1. auf Fahrzeugen von nicht mehr als 75 cbm Bruttoreumgehalt ein Befähigungszeugnis B1;
2. auf Fahrzeugen von mehr als 75 cbm Bruttoreumgehalt ein Befähigungszeugnis B3.

Neben dem Kapitän sind Fahrzeuge von mehr als 200 cbm Bruttoreumgehalt mit einem Seesteuermann zu besetzen, der ein Befähigungszeugnis B2 besitzt.

b) Leitender Seemaschinist und Wachmaschinisten: In der kleinen Hochseefischerei muß der Leitende Seemaschinist auf Dampf- und Motorfahrzeugen besitzen:

1. auf Fahrzeugen mit Motoren von nicht mehr als 200 PS ein Befähigungszeugnis C1;
2. auf Fahrzeugen mit Motoren von mehr als 200 PS, aber nicht mehr als 600 PS sowie auf Fahrzeugen mit Dampfmaschinen von nicht mehr als 600 PS ein Befähigungszeugnis C2F;
3. auf Fahrzeugen mit Maschinen von mehr als 600 PS ein Befähigungszeugnis C3.

Neben dem Leitenden Seemaschinisten sind zu besetzen:

Fahrzeuge wie zu 2 mit einem Wachmaschinisten, der ein Befähigungszeugnis C2F besitzt;

Fahrzeuge wie zu 3 mit einem Wachmaschinisten, der ein Befähigungszeugnis C3 besitzt.

Auf Segelfahrzeugen mit Maschinenhilfsantrieb muß der Leitende Seemaschinist besitzen:

§ 11 Abs. 1: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 3 V v. 9. 10. 1956 II 903
§ 14 Nr. 1: I. d. F. d. § 1 Nr. 3 V v. 24. 5. 1938 II 194

§ 16 Buchst. b: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 4 V v. 9. 10. 1956 II 903

1. auf Fahrzeugen mit Hilfsmotoren von nicht mehr als 200 PS ein Befähigungszeugnis C1;
2. auf Fahrzeugen mit Hilfsmotoren von mehr als 200 PS sowie auf Fahrzeugen mit Hilfsdampfmaschinen ein Befähigungszeugnis C2F.

§ 17*

Besetzung der Fahrzeuge in der großen Hochseefischerei

- a) Kapitän und Seesteuerleute: In der großen Hochseefischerei muß der Kapitän ein Befähigungszeugnis B5 besitzen.

Neben dem Kapitän sind die Fahrzeuge mit zwei Seesteuerleuten zu besetzen, die ein Befähigungszeugnis B4 besitzen.

- b) Leitender Seemaschinist und Wachmaschinisten: In der großen Hochseefischerei muß der Leitende Seemaschinist besitzen:

1. auf Fahrzeugen mit Maschinen von nicht mehr als 1000 PS ein Befähigungszeugnis C3;
2. auf Fahrzeugen mit Maschinen von mehr als 1000 PS ein Befähigungszeugnis C4.

Neben dem Leiter der Maschinenanlage sind diese Fahrzeuge mit einem Wachmaschinisten zu besetzen, der ein Befähigungszeugnis C3 besitzt.

§ 18

Fischbeförderungsfahrzeuge

Hochseefischereifahrzeuge, die zur Beförderung von Fischen verwendet werden, unterliegen hinsichtlich der Besetzung mit Kapitänen und Schiffsoffizieren denselben Vorschriften wie die in der Hochseefischerei beschäftigten; jedoch ist auch eine Besetzung nach den Vorschriften für die nicht in der Hochseefischerei beschäftigten Fahrzeuge statthaft.

§ 19

Überzählige Schiffsoffiziere

Werden Hochseefischereifahrzeuge mit mehr Schiffsoffizieren besetzt als in der Verordnung bestimmt ist, so müssen die überzähligen Schiffsoffiziere die Befähigungszeugnisse besitzen, die für die verordnungsmäßigen Schiffsoffiziere vorgeschrieben sind.

IV. Befähigungsnachweis

§ 20*

Bedingungen für die Ausstellung der Befähigungszeugnisse

- (1) Die in § 3 bezeichneten Befähigungszeugnisse werden Deutschen ausgestellt, die

1. das vorgeschriebene Mindestalter erreicht haben,

2. den Nachweis ihrer körperlichen und geistigen Eignung, insbesondere eines ausreichenden Hör-, Seh- und Farbenunterscheidungsvermögens, erbringen,
3. das Bestehen der geforderten Prüfung nachweisen und
4. die geforderte praktische Ausbildung glaubhaft machen.

Das Mindestalter beträgt für den Kapitän und den Seeschiffer auf Küstenfahrt 23 Jahre, für den Seeschiffer in kleiner Hochseefischerei und den Schiffssingenieur 21 Jahre, für den Seesteuermann und den Seemaschinisten 20 Jahre, für den II. Seesteuermann 19 1/2 Jahre und für den Seemotorführer 18 Jahre.

(2) Nach Bestehen der Prüfung zum Schiffssingenieur II wird zunächst das Befähigungszeugnis als Seemaschinist I ausgestellt; die Ausstellung des Befähigungszeugnisses als Schiffssingenieur II erfolgt, wenn die Bedingungen in § 24 Abs. 1 Buchstabe f Nr. 3 erfüllt sind.

(3) Für die Ausstellung eines Befähigungszeugnisses als Seemaschinist wird der Nachweis ausreichenden Farbenunterscheidungsvermögens nicht gefordert.

(4) Die oberste *Reichsbehörde* bestimmt, inwieweit ausländischen Staatsangehörigen Befähigungszeugnisse nach dieser Verordnung erteilt werden können.

§ 21*

Hör-, Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen

Der Nachweis ausreichender geistiger und körperlicher Eignung, insbesondere ausreichenden Hör-, Seh- und Farbenunterscheidungsvermögens wird von der obersten *Reichsbehörde* geregelt.

§ 22*

Praktische Ausbildung der Seeschiffer und Seesteuerleute außerhalb der Fischerei

- (1) An praktischer Ausbildung wird gefordert für die Befähigung zum

- a) Seeschiffer auf Küstenfahrt:
 - eine Vorausbildung von mindestens 3 Monaten an einer anerkannten Schiffsjungenschule,
 - eine Seefahrtzeit als Decksmann von 47 Monaten, von der 12 Monate auf Schiffen außerhalb der Fischerei erworben sein müssen, die als Ausbildungsschiffe für die Küstenfahrt bzw. für die kleine oder große Fahrt anerkannt sind;
- b) Seesteuermann auf kleiner Fahrt:
 - eine Vorausbildung von mindestens 3 Monaten an einer anerkannten Schiffsjungenschule,
 - eine Seefahrtzeit als Decksmann von 47 Monaten, von der mindestens 12 Monate auf Schiffen außerhalb der Fischerei er-

§ 17 Abs. 2: Eingef. durch Art. I Nr. 5 V v. 9. 10. 1956 II 903

§ 20 Abs. 1: I. d. F. d. Art. I Nr. 2 V v. 24. 3. 1952 II 514 u. Art. I Nr. 6 V v. 9. 10. 1956 II 903

§ 20 Abs. 2, 3 u. 4: I. d. F. d. § 1 Nr. 4 V v. 24. 5. 1938 II 194 u. Art. I Nr. 1 V v. 3. 10. 1957 II 1660; Berichtigung 1960 II 2216

§ 21: I. d. F. d. Art. I Nr. 3 V v. 24. 3. 1952 II 514

§ 22: I. d. F. d. Art. I Nr. 4 V v. 24. 3. 1952 II 514, Art. I Nr. 7 V v. 9. 10. 1956 II 903 u. Art. I Nr. 1 V v. 8. 1. 1960 II 147; Übergangsregelung vgl. Art. II V v. 8. 1. 1960 II 147

worben sein müssen, die als Ausbildungsschiffe für die Küstenfahrt bzw. für die kleine oder große Fahrt anerkannt sind;

- c) Kapitän auf kleiner Fahrt II:
eine auf die Zulassung als Seesteuermann auf kleiner oder großer Fahrt folgende Seefahrtszeit von 12 Monaten als Seesteuermann oder Kapitän auf Schiffen und Fahrten, auf denen für diese Stellen der Besitz eines Befähigungszeugnisses A2, A5, B3 oder A1 vorgeschrieben ist;
- d) Kapitän auf kleiner Fahrt I:
eine auf die Zulassung als Steuermann auf kleiner oder großer Fahrt folgende Seefahrtszeit von 24 Monaten als Seesteuermann oder Kapitän auf Schiffen und Fahrten, auf denen für diese Stellen der Besitz eines Befähigungszeugnisses A2, A5, B4 oder A1 vorgeschrieben ist;
- e) Seesteuermann auf großer Fahrt:
eine Vorausbildung von mindestens 3 Monaten auf einer anerkannten Seemannsschule und eine Seefahrtszeit als Decksmann von 47 Monaten auf Schiffen von mehr als 50 cbm Bruttoreaumgehalt, von der 12 Monate als Matrose auf Schiffen von mehr als 600 cbm Bruttoreumgehalt, 10 Monate auf solchen Schiffen außerhalb der Fischerei erworben sein müssen, die als Ausbildungsschiffe für die große Fahrt anerkannt sind. Hierbei wird die Seefahrtszeit auf Segelschiffen bis zu 24 Monaten mit dem 1 $\frac{1}{2}$ -fachen Betrag angerechnet. Seefahrtszeit bei der ehemaligen Kriegsmarine und bei der Bundesmarine ist bis zu 38 Monaten anrechnungsfähig.
- f) Kapitän auf großer Fahrt:
eine auf die Zulassung als Seesteuermann auf großer Fahrt folgende Seefahrtszeit von 24 Monaten als Seesteuermann oder als Kapitän auf Schiffen und Fahrten, auf denen für diese Stellen der Besitz eines Befähigungszeugnisses A5, A4, A2 oder B5 vorgeschrieben ist. Die Seefahrtszeit als Seesteuermann muß jedoch auf Schiffen von mehr als 600 cbm Bruttoreumgehalt erworben sein. Seefahrtszeit in der Küstenfahrt ist anrechnungsfähig.

(2) Vor Vollendung des 15. Lebensjahres zurückgelegte Seefahrtszeiten werden bis zu 6 Monaten und nur insoweit angerechnet, als sie im 15. Lebensjahr auf Segelschiffen erworben worden sind.

(3) Der Bundesminister für Verkehr bestimmt die Schiffe, die für die einzelnen Fahrtbereiche als Ausbildungsschiffe angesehen werden.

(4) Seefahrtszeit auf Seeleichtern, Eisenbahnfähren, Lustfahrzeugen, Küstenfischereifahrzeugen und sonstigen Fahrzeugen, auf denen eine vollkommene seemännische Ausbildung nicht mit Sicherheit erworben werden kann, ist nicht oder nur teilweise anrechnungsfähig. Der Grad der Anrechnungsfähigkeit wird von dem Bundesminister für Verkehr festgesetzt.

(5) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, die gesamte Dauer der praktischen Ausbildung nach Absatz 1 Buchstaben a, b und e auf 40 bis 48 Monate festzusetzen, wenn er im Einzelfall auf Grund von Zeugnissen feststellt, daß das vorgeschriebene Ausbildungsziel in kürzerer Zeit erreicht wird.

§ 23*

Praktische Ausbildung der Seeschiffer und Seesteuerleute in der Seefischerei

(1) An praktischer Ausbildung wird gefordert für die Befähigung zum

- a) Seeschiffer in kleiner Hochseefischerei: eine Seefahrtszeit als Decksmann von fünfzig Monaten, von der zwölf Monate auf Seefischereifahrzeugen erworben sein müssen;
- b) Seesteuermann in kleiner Hochseefischerei: eine Seefahrtszeit als Decksmann von fünfzig Monaten, von der fünfzehn Monate auf Hochseefischereifahrzeugen erworben sein müssen;
- c) Kapitän in kleiner Hochseefischerei: eine auf die Zulassung als Seesteuermann in kleiner oder großer Hochseefischerei folgende Seefahrtszeit von zwölf Monaten als Seesteuermann auf Hochseefischereifahrzeugen;
- d) Seesteuermann in großer Hochseefischerei: wie zu b);
- e) Kapitän in großer Hochseefischerei: eine auf die Zulassung als Seesteuermann in großer Hochseefischerei folgende Seefahrtszeit von vierundzwanzig Monaten als Seesteuermann auf Fahrzeugen in großer Hochseefischerei.

(2) Seefahrtszeit, die vor Vollendung des fünfzehnten Lebensjahres erworben ist, wird nicht angerechnet.

(3) Inwieweit Seefahrtszeit auf Seeleichtern, Eisenbahnfähren, Lustfahrzeugen, Küstenfischereifahrzeugen und sonstigen Fahrzeugen, auf denen eine vollkommene seemännische Ausbildung nicht mit Sicherheit erworben werden kann, angerechnet wird, bestimmt die oberste Reichsbehörde.

§ 24*

Praktische Ausbildung der Seemaschinisten

(1) An praktischer Ausbildung wird gefordert für die Befähigung zum

- a) Seemotorführer: keine Ausbildung;
- b) Kleinmaschinist: eine Seefahrtszeit im Maschinendienst und Werkstättenarbeitszeit von zusammen fünfzig Monaten, darunter mindestens vierundzwanzig Monate

§ 23: I. d. F. d. Nr. 2 V v. 26. 3. 1934 II 159 u. § 1 Nr. 6 V v. 24. 5. 1938 II 194

§ 24 Abs. 1 Buchst. c: Eingef. durch Art. I Nr. 8 V v. 9. 10. 1956 II 903; die bisherigen Buchst. c, d, e u. f sind Buchst. d, e, f u. g geworden

§ 24 Abs. 1 Buchst. e: I. d. F. d. § 1 Nr. 2 V v. 1. 7. 1940 II 144

§ 24 Abs. 1 Buchst. f: I. d. F. d. § 1 Nr. 3 V v. 1. 7. 1940 II 144 u. Art. I Nr. 8 V v. 9. 10. 1956 II 903

§ 24 Abs. 2: I. d. F. d. § 1 Nr. 4 V v. 1. 7. 1940 II 144

§ 24 Abs. 3: I. d. F. d. Nr. 3 V v. 26. 3. 1934 II 159

Seefahrtszeit. Die Fahrtszeit im Maschinendienst auf Binnenschiffen ist bis zu zwölf Monaten auf die Seefahrtszeit anrechnungsfähig. Von der Seefahrtszeit müssen zum Erwerb eines Befähigungszeugnisses für Dampfschiffe zwölf Monate auf Dampfschiffen, zum Erwerb eines Befähigungszeugnisses für Motorschiffe zwölf Monate auf Motorschiffen erworben sein;

c) Maschinist in kleiner Hochseefischerei:

Auf Dampfschiffen:

eine Werkstättenarbeitszeit in einer Dampfmaschinenfabrik oder Dampfmaschinenreparaturwerkstatt sowie eine Seefahrtszeit im Maschinendienst auf Dampfschiffen von zusammen 50 Monaten. Von der Gesamtdienstzeit müssen mindestens 24 Monate als Werkstättenarbeitszeit und mindestens 24 Monate als Seefahrtszeit im Maschinendienst auf Dampfschiffen erworben sein.

Auf Motorschiffen:

eine Werkstättenarbeitszeit in einer Motorenfabrik oder Motorenreparaturwerkstatt sowie eine Seefahrtszeit als Seemotorführer im Maschinendienst auf Motorschiffen von zusammen 50 Monaten. Von der Gesamtdienstzeit müssen mindestens 24 Monate als Werkstättenarbeitszeit und mindestens 24 Monate als Seefahrtszeit nach Zulassung als Seemotorführer im Maschinendienst auf Motorschiffen erworben sein. Die Seefahrtszeit als Kleinmaschinist auf Seedampfschiffen wird bis zu 12 Monaten angerechnet.

Auf die geforderte Werkstätigkeit wird die Tätigkeit als Maschinenschlosser, Dreher, Bauschlosser, Werkzeugmacher und Kraftfahrzeugschlosser bis zu 24 Monaten angerechnet.

d) Seemaschinist II:

1. eine Werkstättenlehre von sechsunddreißig Monaten,
2. eine Seefahrtszeit im Maschinendienst von vierundzwanzig Monaten, darunter zwölf Monate auf Dampfschiffen;

e) Seemaschinist I:

1. eine Werkstättenlehre von sechsunddreißig Monaten,
2. eine auf die Zulassung als Seemaschinist II folgende Seefahrtszeit als Maschinistenassistent oder als Maschinist auf Dampfern und Motorschiffen von vierundzwanzig Monaten. Von der Gesamtseefahrtszeit, die vor oder nach der Zulassung als Seemaschinist II erworben wurde, müssen mindestens zwölf Monate als Maschinistenassistent oder Seemaschinist auf Dampfschiffen zugebracht sein. Die Seefahrtszeit auf Segelschiffen mit Maschinenhilfsantrieb wird nur halb angerechnet.

Auf die Fahrtszeit als Maschinist oder Maschinistenassistent wird die Dienstzeit als Maschinen- oder Motorenwärter bis zu sechs Monaten angerechnet.

Die Dienstzeit als Seemaschinist oder Maschinistenassistent auf Seeschleppern oder Bergungsschiffen, die dienstbereit im Hafen liegen, wird zu 50 vom Hundert ihres Wertes angerechnet;

f) Schiffsingenieur II:

1. eine Werkstättenlehre von sechsunddreißig Monaten,
2. a) eine Seefahrtszeit als Maschinistenassistent auf Dampf- und Motorschiffen außerhalb der Küstenfahrt von vierundzwanzig Monaten, darunter mindestens sechs Monate als Maschinistenassistent auf Dampfschiffen, oder

b) eine auf die Zulassung als Seemaschinist II folgende Seefahrtszeit als Maschinistenassistent oder als Seemaschinist auf Dampf- und Motorschiffen von vierundzwanzig Monaten.

Von der Gesamtseefahrtszeit, die ein Bewerber vor oder nach seiner Zulassung als Seemaschinist II erworben hat, müssen mindestens zwölf Monate als Maschinistenassistent oder als Seemaschinist auf Dampfschiffen zugebracht sein;

3. eine auf die Zulassung als Seemaschinist I (vgl. § 20) folgende Seefahrtszeit als Seemaschinist auf Dampf- und Motorschiffen außerhalb der Küstenfahrt von vierundzwanzig Monaten.

Die Seefahrtszeit auf Segelschiffen mit Maschinenhilfsantrieb wird auf die Seefahrtszeit nach den Ziffern 2a, 2b und 3 nur halb angerechnet;

- g) Schiffsingenieur I: eine auf die Zulassung als Schiffsingenieur II folgende Seefahrtszeit als Seemaschinist auf Dampf- und Motorschiffen in mittlerer und großer Fahrt von vierundzwanzig Monaten.

(2) Seefahrtszeit, die vor Vollendung des fünfzehnten Lebensjahres liegt, wird nicht angerechnet.

(3) Inwieweit Werkstätigkeit und Seefahrtszeit anrechnungsfähig sind, bestimmt die oberste Reichsbehörde.

§ 24 a *

Die für den Erwerb von höheren Befähigungszeugnissen vorgeschriebenen Seefahrtszeiten nach § 22 Abs. 1 Buchstaben c, d und f, nach § 23 Abs. 1 Buchstaben c und e und nach § 24 Abs. 1 Buchstabe e Nr. 2, Buchstabe f Nr. 3 und Buchstabe g müssen auf

§ 24 a: Eingef. durch V v. 3. 10. 1957 II 1660; Buchst. c, d, f u. g ersetzt durch Buchst. c, d u. f gem. Art. I Nr. 2 V v. 8. 1. 1960 II 147; Flaggenrechtsgesetz 9514-1; Übergangsregelung vgl. Art. II V v. 8. 1. 1960 II 147; Berichtigung 1960 II 2216

Schiffen erworben sein, die nach dem Flaggenrechtsgesetz vom 8. Februar 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 79) die Bundesflagge führen.

§ 25 *

Prüfungen

(1) Die Prüfungen zum Seeschiffer, Seesteuermann und Seemaschinisten werden vor staatlichen Prüfungsausschüssen abgelegt.

(2) Die Zulassung zur Prüfung wird bedingt

1. durch den Nachweis der für die Art und den Grad der Prüfung geforderten praktischen Ausbildung;
2. zur Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt, zum Kapitän auf kleiner Fahrt I und zum Kapitän in großer Hochseefischerei durch die Vorlage genügender Aufzeichnungen und Berechnungen eigener nautischer Beobachtungen, die während der Seesteuermannsfahrtzeit angestellt sind;
3. durch den Besuch eines Lehrganges an einer staatlich anerkannten Lehranstalt (Seefahrtsschule oder Schiffsingenieur- und Seemaschinistenschule).

(3) Die Dauer der Lehrzeit beträgt mindestens:

a) an den Seefahrtsschulen:

zur Vorbereitung auf die Prüfung zum

Seesteuermann auf kleiner Fahrt und Seesteuermann in kleiner Hochseefischerei 14 Wochen,

Seesteuermann in großer Hochseefischerei 20 Wochen,

Kapitän auf kleiner Fahrt I 14 Wochen,

Kapitän in großer Hochseefischerei 20 Wochen,

Seesteuermann auf großer Fahrt 60 Wochen, unter Einschluß von 40 Wochen Lehrgangsdauer zur Vorbereitung auf die Prüfung als II. Seesteuermann auf großer Fahrt,

Kapitän auf großer Fahrt 25 Wochen;

b) an den Schiffsingenieur- und Seemaschinistenschulen:

zur Vorbereitung auf die Prüfung zum

Maschinisten in kleiner Hochseefischerei auf Dampf- oder Motorschiffen 8 Wochen,

Seemaschinisten II 20 Wochen,

Seemaschinisten I 20 Wochen,

Schiffsingenieur II 60 Wochen,

Schiffsingenieur I 40 Wochen.

(4) Wird die Prüfung zum Schiffsingenieur II nicht bestanden, so kann Prüflingen, die für die Zulassung als Seemaschinist I ausreichende Kenntnisse nachgewiesen haben, ein Zeugnis über die bestandene Prüfung zum Seemaschinisten I ausgestellt werden.

§ 25 Abs. 3; I. d. F. d. Nr. 4 V v. 26. 3. 1934 II 159, § 1 Nr. 5 V v. 1. 7. 1940 II 144 u. Art. I Nr. 9 V v. 9. 10. 1956 II 903

§ 25 Abs. 4: Eingef. durch Nr. 4 V v. 26. 3. 1934 II 159

(5) Zu den Prüfungen zum Seeschiffer auf Küstenfahrt, zum Seeschiffer in kleiner Hochseefischerei, zum Kleinmaschinisten und zum Seemotorführer werden Bewerber ohne Schulbesuch zugelassen.

(6) Seesteuerleute auf großer Fahrt brauchen zum Erwerb der Befähigungszeugnisse A 1, A 3, A 4, B 3, B 4 und B 5, Seesteuerleute auf kleiner Fahrt zum Erwerb der Befähigungszeugnisse A 1 und A 3, Seesteuerleute in kleiner Hochseefischerei zum Erwerb der Befähigungszeugnisse B 1 und B 3 und Kapitäne in großer Hochseefischerei zum Erwerb des Befähigungszeugnisses A 4 eine Prüfung nicht mehr abzulegen.

§ 26 *

**Ausstellung von Befähigungszeugnissen
an ehemalige Angehörige der Kriegsmarine
und der Luftwaffe**

Für die Ausstellung von Befähigungszeugnissen an ehemalige Angehörige der Kriegsmarine und der Luftwaffe sind die folgenden Abweichungen von den Bestimmungen der §§ 20, 22 und 24 zugelassen:

I. Für die Ausstellung von Befähigungszeugnissen als Seeschiffer und Seesteuermann:

Ehemaligen Angehörigen der Kriegsmarine, die die Steuermannsprüfung oder die Seeoffiziershauptprüfung bestanden haben, wird die Seefahrtzeit in der Kriegsmarine in vollem Umfang auf die Seefahrtzeit gemäß § 22 Abs. 1 Buchstabe e angerechnet, und es brauchen nur sechs Monate auf Segelschiffen erworben zu sein.

Seefahrtzeit als Steuermann oder Seeoffizier in der Kriegsmarine wird ihnen bis zu zwölf Monaten auf die Seefahrtzeit gemäß § 22 Abs. 1 Buchstabe f angerechnet.

II. Für die Ausstellung von Befähigungszeugnissen als Seemaschinist:

a) in bezug auf Werkstätigkeit:

Ehemalige Angehörige der Kriegsmarine, die die Fähnrichsprüfung der Ingenieuroffizierslaufbahn oder die Ingenieuroffiziershauptprüfung bestanden haben, brauchen beim Erwerb der Befähigungszeugnisse C 3 und C 4 nur vierundzwanzig Monate Werkstätigkeit nachzuweisen,

b) in bezug auf Seefahrtzeit:

1. Mannschaftsdienstgraden des Maschinendienstes mit zwölfjähriger Dienstzeit, die eine der Seemaschinistenprüfung II gleichwertige Prüfung in der Kriegsmarine bestanden haben, sowie den Maschinistenmaaten, Obermaschinistenmaaten, Maschinisten (Feldwebeln)

§ 26 Überschrift u. Einleitungssatz: I. d. F. d. § 1 Nr. 7 V v. 24. 5. 1938 II 194

§ 26 Abschn. I u. II: Bezugnahmen auf §§ 22 u. 24 geändert durch Art. I Nr. 3 V v. 3. 10. 1957 II 1660 u. Art. I Nr. 3 V v. 8. 1. 1960 II 147; das Wort „Reichsmarine“ durch das Wort „Kriegsmarine“ ersetzt durch § 1 Nr. 8 V v. 24. 5. 1938 II 194

§ 26 Abschn. I: Übergangsregelung vgl. Art. II V v. 8. 1. 1960 II 147

§ 26 Abschn. II Buchst. b Nr. 1 u. 2: I. d. F. d. § 1 Nr. 8 V v. 26. 3. 1934 II 159 u. § 1 Nr. 7 V v. 1. 7. 1940 II 144

§ 26 Abschn. II Buchst. c Nr. 1: I. d. F. d. § 1 Nr. 7 V v. 24. 5. 1938 II 194

und den Fähnrichen des Marineingenieurwesens mit bestandener Fähnrichsprüfung wird ihre in der Kriegsmarine erworbene Seefahrtzeit auf die Seefahrtzeit gemäß § 24 Abs. 1 Buchstabe d voll, die der Vorschrift des § 24 Abs. 1 Buchstabe d übersteigende Seefahrtzeit auf die Seefahrtzeit gemäß § 24 Abs. 1 Buchstabe e oder gemäß § 24 Abs. 1 Buchstabe f Nr. 2b bis zu zwölf Monaten angerechnet.

2. Ehemaligen Angehörigen der Kriegsmarine, die die Maschinistenprüfung (Oberfeldwebelprüfung) oder eine dieser Prüfung gleichwertige Prüfung in der Kriegsmarine bestanden haben, wird ihre Seefahrtzeit in der Kriegsmarine voll auf die Seefahrtzeit gemäß § 24 Abs. 1 Buchstabe e oder § 24 Abs. 1 Buchstabe f Nr. 2 angerechnet. Die darüber hinausgehende Seefahrtzeit als Wachmaschinist wird ihnen auf die in § 24 Abs. 1 Buchstabe f Nr. 3 nach Zulassung als Seemaschinist I geforderte Seefahrtzeit von vierundzwanzig Monaten bis zu achtzehn Monaten angerechnet.

Ehemaligen Angehörigen der Kriegsmarine, die die Ingenieuroffiziershauptprüfung bestanden haben, wird ihre Seefahrtzeit in der Kriegsmarine voll auf die Seefahrtzeit gemäß § 24 Abs. 1 Buchstabe f Nr. 2a angerechnet.

Die darüber hinausgehende Seefahrtzeit als Wachingenieur wird ihnen auf die in § 24 Abs. 1 Buchstabe f Nr. 3 nach Zulassung als Seemaschinist I geforderte Seefahrtzeit von vierundzwanzig Monaten angerechnet.

3. Ehemaligen Angehörigen der Kriegsmarine, die die Ingenieuroffiziersberufsprüfung bestanden haben, wird die Seefahrtzeit in der Kriegsmarine voll auf die Seefahrtzeit gemäß § 24 Abs. 1 Buchstabe f angerechnet. Die darüber hinausgehende Seefahrtzeit als Wachingenieur wird ihnen bis zu achtzehn Monaten auf die Seefahrtzeit gemäß § 24 Abs. 1 Buchstabe g angerechnet.

c) in bezug auf die Prüfungen:

1. Wer in der Kriegsmarine oder bei der Luftwaffe einen Bootsmotorenlehrgang mit Erfolg besucht hat, braucht die Prüfung zum Seemotorführer nicht abzulegen.
2. Wer die Fähnrichsprüfung der Ingenieuroffizierslaufbahn oder die Maschinistenmaatenprüfung bestanden hat, braucht die Prüfungen zum Seemaschinisten II und die niederen Prüfungen nicht abzulegen.
3. Wer die Maschinistenprüfung bestanden hat, braucht die Prüfung zum Seemaschinisten I und die niederen Prüfungen nicht abzulegen.

4. Wer die Ingenieuroffiziershauptprüfung bestanden hat, braucht die Prüfung zum Schiffsingenieur II und die niederen Prüfungen nicht abzulegen.

5. Wer die Ingenieuroffiziersberufsprüfung bestanden hat, braucht die Prüfung zum Schiffsingenieur I und die niederen Prüfungen nicht abzulegen.

V. Allgemeine Bestimmungen

§ 27 *

Anerkennung der Seefahrt- und der Schiffsingenieur- und Seemaschinistenschulen

Die Anerkennung einer Lehranstalt als Seefahrtsschule oder als Schiffsingenieur- und Seemaschinistenschule wird durch die oberste *Reichsbehörde* ausgesprochen.

§ 28 *

Lehrpläne

Die Lehrpläne für die Lehrgänge an den Seefahrtsschulen und den Schiffsingenieur- und Seemaschinistenschulen werden durch die oberste *Reichsbehörde* festgestellt.

§ 29 *

Einblick in den Unterricht

Die oberste *Reichsbehörde* hat das Recht, durch einen Beauftragten Einblick in den Unterricht der Seefahrtsschulen und der Schiffsingenieur- und Seemaschinistenschulen zu nehmen. Der Beauftragte ist befugt, Unterrichtsfragen mit dem Leiter der Lehranstalt zu erörtern.

§ 29 a *

Die Vorschriften der §§ 27 bis 29 finden auf die Schiffsjungenschulen entsprechende Anwendung.

§ 30 *

Prüfungsausschüsse und Prüfungsordnung

(1) Zur Abnahme der Prüfungen zum Seeschiffer, Seesteuermann und Seemaschinisten werden von den Landeszentralbehörden Prüfungsausschüsse eingesetzt.

(2) Die Zusammensetzung der Prüfungsausschüsse, die Prüfungsgebühren, die für die Zulassung zu den Prüfungen geforderten Ausbildungszeiten (§ 25 Abs. 2 Ziffer 1), der Umfang der Prüfungen sowie das Verfahren bei ihrer Abnahme werden durch eine Prüfungsordnung geregelt, die von der obersten *Reichsbehörde* erlassen wird.

§ 31 *

Beaufsichtigung der Prüfungen

(1) Die oberste *Reichsbehörde* hat das Recht, die Prüfungen zum Seeschiffer, zum Seesteuermann und zum Seemaschinisten durch einen Beauftragten zu beaufsichtigen.

§§ 27, 28 u. 29: I. d. F. d. Nr. 6 u. 7 V v. 26. 3. 1934 II 159

§ 29 a: Eingef. durch Art. 1 Nr. 5 V v. 24. 3. 1952 II 514

§ 30 Abs. 2: I. d. F. d. Nr. 8 V v. 26. 3. 1934 II 159

§ 31 Abs. 3 Nr. 4: I. d. F. d. Nr. 9 V v. 26. 3. 1934 II 159

(2) Der Beauftragte ist befugt, den Prüfungen und den Prüfungsverhandlungen beizuwohnen. Er hat darauf zu achten, daß die für die Prüfungen erlassenen Vorschriften befolgt und gleichwertige Anforderungen an die Prüflinge gestellt werden.

(3) Er ist insbesondere befugt:

1. gegen eine den Vorschriften widersprechende Zulassung eines Prüflings Einspruch zu erheben;
2. die schriftlichen Arbeiten der Prüflinge einzusehen;
3. bei der Prüfung Fragen an die Prüflinge zu stellen sowie Gegenstände zu bezeichnen, aus denen den Prüflingen Fragen vorzulegen sind. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses hat etwaige auf Vertiefung und Verschärfung der Prüfung im Einzelfalle gerichtete, ihm kundgegebene Wünsche des Beauftragten schon während der Prüfung zu erfüllen, sofern nicht sachliche, alsbald geltend zu machende Bedenken dagegen bestehen;
4. gegen die Entscheidungen des Prüfungsausschusses über die Beurteilung der Prüfungsleistungen und den Ausfall der Prüfung Einspruch zu erheben, falls sie mit den bestehenden Vorschriften im Widerspruch stehen. Die Entscheidung über den Einspruch trifft die oberste *Reichsbehörde*.

§ 32*

Ausfertigung der Befähigungszeugnisse

(1) Die Vordrucke für die Befähigungszeugnisse werden von der obersten *Reichsbehörde* festgesetzt.

(2) Die Ausfertigung der Zeugnisse wird von den Landeszentralbehörden geregelt.

(3) Bei der Ausstellung eines Befähigungszeugnisses höheren Grades werden die Befähigungszeugnisse niederen Grades derselben Art eingezogen.

§ 33*

Fachausschüsse

(1) Die oberste *Reichsbehörde* beruft zur Beratung der die Ausbildung der Seeschiffer, Seesteuerleute und Seemaschinen betreffenden und damit zusammenhängenden Fragen Fachausschüsse für das Seefahrtsschulwesen und für das Schiffsingenieur- und Seemaschinistenschulwesen.

(2) Die Fachausschüsse bestehen aus dem Beauftragten der obersten *Reichsbehörde* als Vorsitzenden, Vertretern der Schulen (Seefahrtsschulen oder Schiffsingenieur- und Seemaschinistenschulen), der Reeder, der nautischen oder technischen Schiffsoffiziere. Im übrigen bestimmt die oberste *Reichsbehörde* die Zusammensetzung der Fachausschüsse und regelt ihre Tätigkeit durch eine Geschäftsordnung.

(3) Die obersten *Reichsbehörden* und die Regierungen der Küstenländer können zu den Beratungen der Fachausschüsse Vertreter entsenden.

§ 32 Abs. 1: Vordrucke vgl. RMBl. 1931 S. 519 u. 1934 S. 352
§ 33 Abs. 4: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 6 V v. 24. 3. 1952 II 514

(4) Die Fachausschüsse sind vor der Aufstellung der Lehrpläne für die Lehrgänge an den Schiffsjungenschulen, Seefahrtsschulen und den Schiffsingenieur- und Seemaschinistenschulen sowie vor dem Erlass der Prüfungsordnungen zu hören.

VI. Schluß- und Übergangsbestimmungen

§ 34*

Ausnahmen

Die oberste *Reichsbehörde* kann Ausnahmen von dieser Verordnung zulassen.

§ 35*

§ 36

Verantwortlichkeit des Kapitäns

Unbeschadet der Verpflichtung des Reeders liegt dem Kapitän ob, sein Schiff gemäß dieser Verordnung mit Schiffsoffizieren zu besetzen, soweit es die Umstände gestatten.

§ 37*

Zurücknahme von Befähigungszeugnissen

Die ausstellende Behörde kann das Befähigungszeugnis zurücknehmen,

1. wenn sie durch wesentlich falsche Angaben über die Erfüllung der für die Ausstellung des Befähigungszeugnisses geforderten Bedingungen getäuscht worden ist oder
2. wenn durch das Zeugnis eines Vertrauensarztes der See-Berufsgenossenschaft festgestellt wird, daß der Inhaber die zur Ausübung seines Berufes erforderliche körperliche oder geistige Eignung nicht mehr besitzt.

§ 37a*

Ersatz verlorener Befähigungszeugnisse

(1) Wird glaubhaft gemacht, daß ein im Geltungsbereich dieser Verordnung ausgestelltes Befähigungszeugnis vernichtet oder abhanden gekommen ist, so erteilt die ausstellende Behörde,

1. wenn die Unterlagen für die Ausstellung des Zeugnisses vorhanden sind, eine weitere Ausfertigung,
2. wenn keine Unterlagen mehr vorhanden sind, ein Ersatzbefähigungszeugnis.

(2) Absatz 1 ist entsprechend anzuwenden, wenn das Befähigungszeugnis vor dem 8. Mai 1945 im deutschen Reichsgebiet außerhalb des Geltungsbereiches dieser Verordnung ausgestellt worden ist.

§ 37b*

Glaubhaftmachung

(1) Soweit nach den vorstehenden Vorschriften tatsächliche Behauptungen glaubhaft zu machen sind, können der Antragsteller und von ihm benannte Zeugen zur Versicherung an Eides Statt zugelassen werden.

§ 34: I. d. F. d. Nr. 10 V v. 26. 3. 1934 II 159

§ 35: Aufgeh. durch Nr. 11 V v. 26. 3. 1934 II 159

§§ 37, 37a u. 37b: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 7 u. 8 V v. 24. 3. 1952 II 514

(2) Die Versicherung an Eides Statt ist zu Protokoll der für die Ausstellung der beantragten Urkunde zuständigen Behörde zu erklären oder dieser in gerichtlicher oder notarieller Beurkundung einzureichen.

§ 38

Umtausch älterer Befähigungszeugnisse

(1) Die auf Grund der bisherigen Vorschriften ausgestellten Befähigungszeugnisse werden von der Behörde, die sie ausgestellt hat, gegen Befähigungszeugnisse nach dieser Verordnung umgetauscht. Es werden gleichgestellt:

- das bisherige Befähigungszeugnis als
 - Schiffer auf Küstenfahrt dem Befähigungszeugnis A 1,
 - Steuermann auf kleiner Fahrt dem Befähigungszeugnis A 3,
 - Schiffer auf kleiner Fahrt dem Befähigungszeugnis A 4,
 - Steuermann auf großer Fahrt den Befähigungszeugnissen A 5 und A 4,
 - Schiffer auf großer Fahrt dem Befähigungszeugnis A 6;
- ferner das bisherige Befähigungszeugnis als
 - Schiffer in kleiner Hochseefischerei dem Befähigungszeugnis B 1,
 - Steuermann in mittlerer Hochseefischerei den Befähigungszeugnissen B 3 und B 4,
 - Schiffer in mittlerer Hochseefischerei dem Befähigungszeugnis B 5,
 - Schiffer in großer Hochseefischerei dem Befähigungszeugnis B 5;
- ferner das bisherige Befähigungszeugnis als
 - Kleinmotorführer dem Befähigungszeugnis C 1,
 - Kleinmaschinist für Dampfschiffe dem Befähigungszeugnis C 2 für Dampfschiffe,
 - Kleinmaschinist für Motorschiffe dem Befähigungszeugnis C 2 für Motorschiffe,
 - Seemaschinist III. Klasse für Dampf- und für Motorschiffe dem Befähigungszeugnis C 3,
 - Seemaschinist II. Klasse für Dampf- und für Motorschiffe dem Befähigungszeugnis C 4,
 - Seemaschinist I. Klasse für Dampf- und für Motorschiffe dem Befähigungszeugnis C 5,
 - Schiffsingenieur für Dampf- und für Motorschiffe dem Befähigungszeugnis C 6;

ferner ein Befähigungszeugnis als Maschinist I. Klasse, das vor dem 1. Oktober 1910 erworben ist, dem Befähigungszeugnis C 6 und ein Befähigungszeugnis als Seemaschinist IV. Klasse, das vor dem 1. Oktober 1925 erworben ist, dem Befähigungszeugnis C 3.

(2) Die Gebühren für den Umtausch werden von den Landeszentralbehörden festgesetzt. Sie dürfen 1 Deutsche Mark nicht übersteigen.

(3) Die auf Grund früherer Verordnungen ausgestellten Befähigungszeugnisse verlieren mit dem 31. Dezember 1932 ihre Gültigkeit.

§ 39

Aufrechterhaltung früherer Befugnisse

(1) Inhaber von Befähigungszeugnissen als Schiffer in kleiner Hochseefischerei, die vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung eine Seefahrtzeit von sechsunddreißig Monaten als zweiter Steuermann in der bisherigen mittleren und großen Hochseefischerei zurückgelegt haben, behalten ihre bisherige Befugnis.

(2) Beim Umtausch ihres Befähigungszeugnisses erhalten sie ein Befähigungszeugnis B 1 mit dem Vermerk, daß der Inhaber auch berechtigt ist, den Dienst als zweiter Steuermann auf Hochseefischereifahrzeugen auf Fahrten nördlich von 61° N-Breite zwischen 30° W- und 50° O-Länge von Greenwich auszuüben.

§ 40

Früher erworbene Ansprüche

Die auf Grund früherer Verordnungen erworbenen Ansprüche auf Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Seeschiffer, Seesteuermann und Seemaschinist bleiben bis zum 31. Dezember 1932 mit der Maßgabe bestehen, daß sich der Umfang der Befugnisse künftig nach § 38 dieser Verordnung bestimmt.

§ 41 *

Inkrafttreten

(1) Diese Verordnung tritt am 1. August 1931 in Kraft. ...

(2) bis (4) ...

Der Reichsverkehrsminister

§ 41 Abs. 1 Satz 2 u. Abs. 2 bis 4: Überleitungs- bzw. Aufhebungsvorschriften

9513-3

Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Decksdienstes auf Kauffahrteischiffen*

Vom 12. Juli 1960

Bundesgesetzbl. II S. 1867, in Kraft getreten am 17. Juli 1960 gemäß Art. 3 und 5
Verordnung vom 12. Juli 1960 Bundesgesetzbl. II S. 1865

§ 1*

Im Sinne dieser Verordnung sind

1. Schiffsleute

die Besatzungsmitglieder des Decksdienstes, die zur Ausübung ihres Dienstes kein Befähigungszeugnis nach Maßgabe der Verordnung über die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren (Schiffsbesetzungsordnung) vom 29. Juni 1931 (Reichsgesetzbl. II S. 517) in ihrer jeweils geltenden Fassung benötigen;

2. Kauffahrteischiffe

die dem Erwerb durch die Seefahrt dienenden, die Bundesflagge führenden Seeschiffe mit Ausnahme der Fischereifahrzeuge und der Seeschiffe, die auf Grund des Fahrerlaubnisses der See-Berufsgenossenschaft nur für die Wattfahrt oder beschränkte kleine Küstenfahrt zugelassen sind;

3. Seefahrzeiten

die im Seefahrtbuch bescheinigten anrechnungsfähigen Fahrzeiten sowie die gesetzlichen und tariflichen Urlaubszeiten.

§ 2*

Schiffsleute haben dem Seemannsamt unbeschadet der nach anderen Rechtsvorschriften bestehenden Nachweisverpflichtungen vor der Anmusterung ihre körperliche Eignung nachzuweisen. Der Nachweis ist nach den Vorschriften der Bekanntmachung betreffend die Untersuchung von Schiffsleuten auf Tauglichkeit zum Schiffsdienste vom 1. Juli 1905 (Reichsgesetzbl. S. 561) in der Fassung der Verordnung vom 8. Mai 1929 (Reichsgesetzbl. II S. 387) zu erbringen. Die Vorschriften der Verordnung über die Untersuchung der Seeleute auf Hör-, Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen vom 9. April 1929 (Reichsministerialblatt S. 293) sind entsprechend anzuwenden.

§ 3

(1) Wer erstmalig auf einem Kauffahrteischiff als Schiffsjunge im Decksdienst (Decksjunge) anmustern will, hat den erfolgreichen Abschluß eines dreimonatigen Lehrgangs an einer staatlich anerkannten Seemannsschule nachzuweisen. Aus dem Nachweis muß hervorgehen, daß der Anwärter für die Aufnahme des Dienstes auf einem Kauffahrteischiff

ausreichende seemännische Kenntnisse und Fertigkeiten, insbesondere auf dem Gebiete des Bootsdienstes, des Feuerschutzes und der Unfallverhütung besitzt.

(2) Der Reeder hat zu veranlassen und der Kapitän hat dafür zu sorgen und zu überwachen, daß der Decksjunge unter Beachtung der Richtlinien für die Ausbildung zum Matrosen in der Seeschiffahrt (Anlage 1) ausgebildet wird. Der Decksjunge hat während seiner Ausbildung ein Berichtsbuch zu führen, in dem er nach Tages- oder Wochenabschnitten Angaben über die von ihm erledigten Arbeiten sowie über die erworbenen Kenntnisse und Fertigkeiten zu machen hat. Das Berichtsbuch ist vom Kapitän oder dem mit der Ausbildung beauftragten Schiffsoffizier monatlich und bei Abmusterung des Decksjungen gegenzuzeichnen.

(3) Nach Ablauf von neun Monaten hat der Kapitän dem Decksjungen ein Zeugnis zu erteilen, aus dem zu ersehen ist, ob und in welchem Umfang der Decksjunge die notwendigen Kenntnisse erworben hat.

§ 4

(1) Wer erstmalig auf einem Kauffahrteischiff als Jungmann im Decksdienst anmustern will, hat eine Seefahrzeit als Decksjunge von mindestens neun Monaten auf Kauffahrteischiffen nachzuweisen und ein Zeugnis über die erworbenen Kenntnisse vorzulegen. Der Fahrzeit auf Kauffahrteischiffen wird eine zwölfmonatige Fahrzeit im Decksdienst auf Hochseefischereifahrzeugen gleichgestellt; ein abgeschlossener Lehrgang an einer anerkannten Seemannsschule oder Jungfischerschule ist dabei mit drei Monaten anzurechnen.

(2) Auf die Ausbildung des Jungmannes ist § 3 Abs. 2 entsprechend anzuwenden.

(3) Nach Ablauf von zwölf Monaten hat der Kapitän dem Jungmann ein Zeugnis zu erteilen, aus dem zu ersehen ist, ob und in welchem Umfang der Jungmann die notwendigen Kenntnisse erworben hat.

§ 5

(1) Wer erstmalig auf einem Kauffahrteischiff als Leichtmatrose im Decksdienst anmustern will, hat eine Seefahrzeit von mindestens zwölf Monaten als Jungmann auf Kauffahrteischiffen oder von mindestens vierundzwanzig Monaten auf Hochseefischereifahrzeugen — unter Anrechnung eines dreimonatigen abgeschlossenen Lehrgangs an einer anerkannten Jungfischerschule — nachzuweisen und ein Zeugnis über die erworbenen Kenntnisse vorzulegen.

Überschrift: Verordnet durch BMV u. BMA auf Grund Art. 3 Abs. 1 Nr. 8 G v. 22. 12. 1953 9512-2 u. § 142 Abs. 1 G v. 26. 7. 1957 9513-1; Übergangsregelung vgl. Art. 2 V v. 12. 7. 1960 II 1865; gilt in Berlin, vgl. GVBl. Berlin 1960 S. 823 i. V. m. Art. 4 V v. 12. 7. 1960 II 1865

§ 1: Schiffsbesetzungsordnung 9513-2

§ 2: Bek. v. 1. 7. 1905 9513-5; V v. 9. 4. 1929 9513-10

(2) Auf die Ausbildung des Leichtmatrosen ist § 3 Abs. 2 entsprechend anzuwenden.

(3) Nach Ablauf von zwölf Monaten hat der Kapitän dem Leichtmatrosen ein Zeugnis zu erteilen, aus dem zu ersehen ist, ob und in welchem Umfang der Leichtmatrose die notwendigen Kenntnisse erworben hat.

§ 5a

(1) Die nach dem Heimathafen des Schiffes zuständige Landesbehörde kann nach Anhören der nach § 6 bestimmten zentralen Stelle die Beschäftigung von Decksjungen, Jungmännern und Leichtmatrosen zur Ausbildung auf einem Schiff ganz oder auf Zeit untersagen, wenn der Kapitän die Ausbildungspflichten nach § 3 Abs. 2, § 4 Abs. 2 und § 5 Abs. 2 trotz Abmahnung gröblich verletzt hat, oder wenn Tatsachen vorliegen, die ihn in sittlicher Hinsicht zur Ausbildung von Junggraden ungeeignet erscheinen lassen.

(2) Jedes darum ersuchte Seemannsamt hat Maßnahmen nach Absatz 1 auf dem Titelblatt der Musterrolle einzutragen.

§ 6

Von den Zeugnissen nach § 3 Abs. 3, § 4 Abs. 3 und § 5 Abs. 3 ist eine Durchschrift einer vom Bundesminister für Verkehr bekanntzumachenden zentralen Stelle einzureichen.

§ 7

Wer auf einem Kauffahrteischiff als Matrose anmustern will, hat einen Befähigungsnachweis nach § 9 oder § 11 vorzulegen, durch den das Bestehen der Matrosenprüfung oder eine als gleichwertig anerkannte Ausbildung nachgewiesen wird. Die Vorlage erübrigt sich, wenn im Seefahrtbuch der Besitz eines Befähigungsnachweises nach § 9 Abs. 1, § 9 Abs. 3 oder § 11 bescheinigt ist.

§ 8

(1) Wer die Matrosenprüfung ablegen will, hat nachzuweisen

1. eine mindestens zwölfmonatige Fahrtzeit als Leichtmatrose auf Kauffahrteischiffen oder eine mindestens sechsunddreißigmonatige Fahrtzeit auf Hochseefischereifahrzeugen — unter Anrechnung eines dreimonatigen abgeschlossenen Lehrgangs an einer anerkannten Jungfischerschule —,
2. von den nach Nummer 1 sowie den §§ 4 und 5 erforderlichen Fahrtzeiten auf Kauffahrteischiffen eine Fahrtzeit von mindestens sechs Monaten auf Schiffen bis zu 2000 Bruttoregistertonnen Raumgehalt,
3. eine ausreichende Ausbildung; für den Nachweis sind die nach den §§ 3 bis 5 ausgestellten Zeugnisse und das Seefahrtbuch vorzulegen.

Die Fahrtzeit nach Nummer 2 braucht nicht nachzuweisen, wer gemäß einer zusätzlichen Vereinbarung bei einem Reeder oder einer Reedergruppe im

Rahmen eines besonderen Ausbildungsganges eine mindestens zweijährige Fahrtzeit auf verschiedenen Schiffen oder in verschiedenen Fahrtgebieten erworben hat. Die Vereinbarung und ihre Durchführung müssen von der nach § 6 bestimmten zentralen Stelle anerkannt und überwacht werden.

(2) Bei der Matrosenprüfung ist festzustellen, ob der Leichtmatrose die nach dem Berufsbild des Matrosen in der Seeschifffahrt (Anlage 2) erforderlichen Kenntnisse erworben hat. Die Prüfung im Rettungsboots- und Feuerschutzdienst entfällt, wenn der Leichtmatrose Zeugnisse der See-Berufsgenossenschaft über die Befähigung als Rettungsboots- und Feuerschutzmann vorlegt.

(3) Die Verkehrsbehörden der Küstenländer setzen zur Abnahme der Prüfungen Ausschüsse ein. Die Prüfungsausschüsse bestehen aus drei Mitgliedern, von denen zwei Inhaber eines nautischen Befähigungszeugnisses sein sollen. Die Geschäftsführung für die Matrosenprüfungen kann der nach § 6 bestimmten zentralen Stelle übertragen werden.

§ 9

(1) Nach dem Bestehen der Matrosenprüfung wird dem Matrosen auf Antrag ein Befähigungsnachweis nach dem Muster der Anlage 3 ausgestellt.

(2) Leistet der Leichtmatrose nach der in § 8 Abs. 1 Nr. 1 vorgeschriebenen Fahrtzeit Schiffsdienst in Auslandsfahrt und ist er deshalb verhindert, die Matrosenprüfung abzulegen, so erteilt das Seemannsamt auf Antrag des Kapitäns einmalig einen vorläufigen Befähigungsnachweis nach dem Muster der Anlage 4. Die Geltungsdauer des vorläufigen Befähigungsnachweises ist auf höchstens zwei Jahre zu befristen.

(3) Den nach den Absätzen 1 und 2 vorgesehenen Befähigungsnachweisen werden diejenigen ausländischen Befähigungsnachweise gleichgestellt, die vom Bundesminister für Verkehr durch Bekanntmachung im Verkehrsblatt als gleichwertig anerkannt worden sind.

§ 10

Von den Vorschriften der §§ 3 bis 7 und des § 8 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 (Ausbildungsgang) können nach gemeinsamen Richtlinien der Küstenländer in Einzelfällen Ausnahmen genehmigt werden. Durch solche Ausnahmen darf die Schiffssicherheit nicht gefährdet werden.

§ 11

Schiffsleuten, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung bereits als Matrosen angemustert sind oder gewesen sind, ist auf Antrag ohne Ablegung einer Matrosenprüfung ein Befähigungsnachweis nach dem Muster der Anlage 5 zu erteilen. Den gleichen Befähigungsnachweis erhalten Leichtmatrosen, die bis zum 31. März 1958 die nach § 8 Abs. 1 Nr. 1 erforderliche Fahrtzeit nachweisen; in diesem Falle braucht die Fahrtzeit nicht auf Schiffen erworben zu sein, welche die Bundesflagge führen.

Anlage 1
(zu § 3 Abs. 2 Satz 1)

Richtlinien für die Ausbildung zum Matrosen in der Seeschifffahrt

Kenntnisse und Fertigkeiten	1. Ausbildungsjahr	2. Ausbildungsjahr	3. Ausbildungsjahr
1. Schiffskunde	Zweck und Benennung des Schiffes; Orientierung an Bord; besondere Benennungen und Ausdrücke.	Schiffstypen; Nationalität und Reedereizugehörigkeit.	Größenvorstellung; Kenntnis der Lage und des Zwecks sämtlicher Einrichtungen.
2. Brücken- und Wachdienst	Kompaß nach Strichen und nach Graden; Ausguck; Temperaturmessen; Loggen; Flaggen setzen, dippen und aufziehen.	Steuern nach Kompaß; Land- und Seezeichen; Lichterführung; Bedienung von Lüftern, Telefonen und dergleichen.	Ausweichregeln; Seezeichen; Flaggen- und Schallsignale; Loten mit dem Hand- und Patentlot; Kenntnis und Bedienung des Ruders und des Ankergeschirrs, des Landgangs, der Leinen usw.
3. Ladungsdienst	Laderäume aufklaren und reinigen; Bilgen und Saugkörbe; Garnierungsarbeiten; Raumwache. Auf Tankern: Behandlung flüssiger Ladungen; Tankräume entleeren und reinigen; Reinigen von Rohrleitungen, Pumpen und Ventilen.	Entlüftung der Laderäume; Öffnen und Schließen der Luken; Helfen bei Auf- und Niedergeben der Bäume; Aus- und Einsetzen der Scheerstöcke. Auf Tankern: Behandlung flüssiger Ladungen; Entgasung und Reinigung von Tankräumen.	Selbständiges Arbeiten mit den Winden, Ladebäumen und Scheerstöcken; Lukenschaltern; Schwerkutgeschirr auf- und abtakeln; Tallynehmen.
4. Bootsdienst	Pullen; Wriggen; Kennenlernen des Bootsinventars.	An- und Ablegen mit Booten; Mast- und Segelsetzen.	Auf Tankern: Behandlung, Laden und Löschen flüssiger Ladungen, insbesondere Behandlung der verschiedenen Olladungen. Boote aus- und einsetzen; Ausrüstung der Boote, Segeln; Motorbootfahren; Handhabung der Notsignale; Rettungsbootdienst im Sinne der Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft.
5. Handarbeit	Kenntnis und Behandlung von Werkzeug und Werkstoff; Aufschließen; Belegen; Heißen; Fieren; Knoten und Steke sowie einfache Spleiße.	Blockwerk und Taljen; Spleiße; Takeln und Benähen; Behandlung von Persennungen und Sonnensegeln.	Sämtliche Draht- und Tauwerkspleiße, auch in Festmache- und Schleppleinen; Drahtbündel; Bekleiden; Nähen; Grundfertigkeiten in der Metall- und Holzbearbeitung.
6. Erhaltung und Sauberkeit des Schiffes	Reinigen von Logis und sonstigen Wohnräumen; Backschaft; Farbewaschen; Rostklopfen; Deckwaschen; Aufklaren.	Mennigen und Anstreichen; Labsalben; Holz scheuern, ölen und lacken; Behandlung von Farben und Quästen.	Außenbordsarbeiten; Absetzen; Anrühren und Mischen von Farben, Beiz- und Scheuermitteln; wirtschaftliche Behandlung des Materials.

Kenntnisse und Fertigkeiten	1. Ausbildungsjahr	2. Ausbildungsjahr	3. Ausbildungsjahr
7. Sicherheitsdienst	Unfallsicherung bei der Arbeit, wie Rostschutzbrille, Halteleine, Palstecke, Verhalten an den Luken; Kenntnis der Signale beim Rollenmanöver und der eigenen Station. Auf Tankern: Die besonderen Sicherheitsbestimmungen auf Tankern.	Vertraut machen mit den besonderen Kenntnissen und Arbeiten des Sicherheitsdienstes, z.B. Handhabung der Feuerlöschgeräte, Bedienung der Sicherheitsanlagen usw. Auf Tankern: Die besonderen Sicherheitsbestimmungen auf Tankern; Sicherheitsbestimmungen der wichtigsten Ölhäfen.	Die wichtigen Unfallverhütungsvorschriften, Beherrschung der Rollenmanöver aller Art; Feuerschutzdienst im Sinne der Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft. Auf Tankern: Die besonderen Sicherheitsbestimmungen auf Tankern; Sicherheitsbestimmungen der wichtigsten Ölhäfen.
8. Signaldienst	Grundkenntnisse im Morsen.	Ständige Weiterbildung im Morsen; Grundkenntnisse im Gebrauch der SignalfLAGgen nach dem Internationalen Signalebuch.	Ständige Weiterbildung im Morsen; Gebrauch der SignalfLAGgen nach dem Internationalen Signalebuch.
9.* Kenntnis der wichtigsten Vorschriften und Gesetze	Einführung in die Unfallverhütungsvorschriften und in das Seemannsgesetz.	Einführung in den Tarifvertrag.	Die wichtigsten Bestimmungen des Seemannsgesetzes, des Sozialversicherungsgesetzes sowie aus dem Polizei-, Paß-, Zoll- und Devisenrecht.

Anlage 2 *
(zu § 8 Abs. 2 Satz 1)

Berufsbild des Matrosen in der Seeschifffahrt

I. Arbeitsgebiet:

Sämtliche Arbeiten, die der Matrose für die Indienststellung und Fahrt, für die Beladung und Entloschung, für die Sicherheit und Seetüchtigkeit und für die Instandhaltung und Sauberkeit des Schiffes im Hafen und während der Reise verrichten muß.

II. Kenntnisse und Fertigkeiten, die während der Ausbildung erworben werden sollen:

Schiffskunde: Zweck, Benennung, Bau, Typen, Größenvorstellung, Antriebsmaschinen, Ruder- und Deck-Hilfsmaschinen, Kenntnis der Einrichtungen.

Brücken- und Wachdienst: Kompaß und Steuern, Loggen und Loten, Lichterführung, Fahrtregeln, Flaggen der Seefahrtnationen, Signale, Bedienung der Anker und Leinen, Seezeichen, Wetterkunde.

Ladungsdienst: Raumwache, Behandlung der Ladung, Anschreiben von Ladung, Ladegeschirr, Schwergut, Arbeiten an den Luken und im Raum.

Seemannische Arbeiten: Kenntnis und Behandlung von Werkzeug und Werkstoff, sämtliche Arbeiten mit Tauwerk, Drähten und Ketten, Segelnähen, Reinigen, Scheuern, Ölen, Konservieren und Malen von Holz und Eisen, Behandlung von Farben und Konservierungsmitteln.

Sicherheitsdienst: Aus- und Einsetzen von Booten, Pullen, Wriggen, Segeln, Kenntnis der Sicherheitseinrichtungen und Rettungsgeräte, Arbeiten mit Feuerlösch-, Sauerstoff- und Frischluftgeräten, Kenntnis der Sicherheitsrollen, Schwimmen, Ausrüstung der Boote, Erste Hilfe bei Unglücksfällen, Rettungsboots- und Feuerschutzdienst im Sinne der Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft.

Signaldienst: Nationalflaggen, Internationale SignalfLAGgen, Lichtmorsen, Flaggen an- und abstecken, vorheißten, niederholen und auf-tuchen, Notsignale.

Rechtskunde: Seemannsgesetz, Tarifrecht, Sozialversicherung, Unfall-verhütungsvorschriften, Vorschriften über die Feuerstellen sowie des Zoll-, Paß-, Devisen- und Polizeirechts.

Anlage 1 Nr. 9 u. Anlage 2 Abschn. II Rechtskunde: An Stelle „Seemannsordnung“ jetzt „Seemannsgesetz“ gem. § 146 Abs. 12 Seemannsgesetz 9513-1

Anlage 3*

**Befähigungsnachweis
zum Matrosen in der Seeschifffahrt
(Matrosenbrief)**

Anlage 4*

**Vorläufiger Befähigungsnachweis
zum Matrosen in der Seeschifffahrt**

Anlagen 3 u. 4: Nur mit d. Überschrift abgedruckt gem. § 3 Abs. 2 G v. 10. 7. 1958 114-2; veröffentlicht im Bundesgesetzbl. 1960 II 1871 u. 1872

Anlage 5*

**Befähigungsnachweis
zum Matrosen in der Seeschifffahrt
(Matrosenbrief)**

Anlage 5: Nur mit d. Überschrift abgedruckt gem. § 3 Abs. 2 G v. 10. 7. 1958 114-2; veröffentlicht im Bundesgesetzbl. 1960 II 1873

9513-3-1

**Bekanntmachung
über die Einführung von Sportseeschiffer-
und Sporthochseeschifferprüfungen an den Seefahrtsschulen***

Vom 6. Juni 1934

Reichsministerialbl. S. 447, verk. am 22. 6. 1934

Die Sicherheit der Seefahrt kann durch Sportfahrzeuge gefährdet werden, wenn ihre Führer weder die erforderlichen nautischen oder seemännischen Kenntnisse und Erfahrungen besitzen noch mit den für das Fahrwasser geltenden gesetzlichen und Verwaltungsvorschriften genügend vertraut sind. Um dieser Gefährdung abzuwehren und gleichzeitig für die Wassersportausübenden einen Anreiz zu schaffen, sich bis zu einem gewissen Grade theoretische und praktische Kenntnisse auf dem Gebiet der Schiffsführung, Seemannschaft und Gesetzeskunde zu erwerben und ihre sportliche Ertüchtigung dadurch zu fördern, wird hiermit an den deutschen Seefahrtsschulen für sie die Möglichkeit geschaffen, ihre Eignung zum Sportseeschiffer und Sporthochseeschiffer durch zwei besondere Prüfungen nachzuweisen und über das Ergebnis der Prüfung ein Prüfungszeugnis zu erhalten.

Für die Ablegung der beiden Prüfungen gilt folgendes:

1. Art der Prüfungen

Die Prüfungen werden unterschieden in:

- a) Prüfung zum Sportseeschiffer,
- b) Prüfung zum Sporthochseeschiffer.

2. Zulassungsbedingungen*

- a) Zur Prüfung zum Sportseeschiffer werden Sportschiffer zugelassen, die die *Reichsangehörigkeit* besitzen, das 18. Lebensjahr vollendet haben und im Besitz eines Führerscheins, mindestens für Binnenfahrt, des *Deutschen Wassersportverbandes* sind. Dieser Führerschein ist zugleich der Nachweis genügenden Seh- und Farbenunterscheidungsvermögens.

Überschrift: Nach Ansicht der Länderkommission zur Rechtsbereinigung gem. Art. 123 ff. GG 100-1 kein Bundesrecht

Nr. 2 Buchst. a: I. d. F. d. Nr. 1 Bek. v. 5. 7. 1940 RMBL. S. 182; an die Stelle der „Reichsangehörigkeit“ ist die „deutsche Staatsangehörigkeit“ getreten gem. § 1 V v. 5. 2. 1934 102-2, Art. 116 Abs. 1 GG 100-1; Deutscher Wassersportverband jetzt Deutscher Seglerverband
Nr. 2 Buchst. b: I. d. F. d. Nr. 2 Bek. v. 5. 7. 1940 RMBL. S. 182

- b) Zur Prüfung zum Sporthochseeschiffer werden Sportschiffer zugelassen, die das 21. Lebensjahr vollendet haben und durch Vorlage des Logbuches oder einer anderen glaubhaften Bescheinigung den Nachweis erbracht haben, daß sie auf Sportfahrzeugen mindestens 300 Seemeilen auf See zurückgelegt haben.

3. Prüfungsausschüsse

Die Prüfungen werden an den Seefahrtsschulen abgehalten. Die Prüfungsausschüsse setze ich ein. Sie bestehen aus drei Mitgliedern, und zwar dem Direktor der Seefahrtsschule als Vorsitzenden, einem Lehrer der Seefahrtsschule und einem Sportseefahrerkundigen, der mindestens die Prüfung zum Sportseeschiffer oder die Prüfung zum Steuermann auf kleiner Fahrt für Sportsegler abgelegt hat.

4. Prüfungstermine

Die Prüfungstermine werden vom Vorsitzenden des Prüfungsausschusses angesetzt und mir spätestens 14 Tage vor Beginn der schriftlichen Prüfung mit Angabe der Anzahl der Prüflinge mitgeteilt.

5. Meldung zu den Prüfungen*

Die Meldung zu einer Prüfung ist an den Vorsitzenden des Prüfungsausschusses zu richten. Der Meldung ist beizufügen:

- a) bei der Prüfung zum Sportseeschiffer die Geburtsurkunde, den Nachweis der *Reichsangehörigkeit* und der unter Nummer 2 näher bezeichnete Führerschein;
- b) Bei der Prüfung zum Sporthochseeschiffer:
 1. Von Prüflingen, die ein Zeugnis über die bestandene Prüfung zum Sportseeschiffer

Nr. 5 Buchst. a: An die Stelle der „Reichsangehörigkeit“ ist die „deutsche Staatsangehörigkeit“ getreten gem. § 1 V v. 5. 2. 1934 102-2, Art. 116 Abs. 1 GG 100-1

Nr. 5 Buchst. b: I. d. F. d. Nr. 3 Bek. v. 5. 7. 1940 RMBL. S. 182

oder zum Steuermann auf kleiner Fahrt für Sportsegler besitzen:

Das Zeugnis über die bestandenen vorgenannten Prüfungen, das Logbuch oder eine andere glaubhafte Bescheinigung, denen der Nachweis über die unter 2b für die Zulassung geforderten Reisen zu entnehmen ist.

2. Von Prüflingen, die die unter 1 genannten Prüfungen nicht abgelegt haben:

Die unter a genannten Unterlagen und das Logbuch oder eine andere glaubhafte Bescheinigung, denen der Nachweis über die unter 2b für die Zulassung geforderten Reisen zu entnehmen ist.

6. Zulassung zur Prüfung

Über die Zulassung entscheidet der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, in zweifelhaften Fällen ist meine Entscheidung einzuholen.

7. Prüfungsfächer

Die Prüfungen erstrecken sich auf die Fächer:

1. Nautik,
2. Seemannschaft,
3. Gesetzeskunde.

8. Prüfungsgegenstände *

- a) Bei der Prüfung zum Sportseeschiffer.

Nautik: Einrichtung und Gebrauch der Seekarte. Betonung und Befahrung der Fahrwasser. Der Kompaß und seine Verwendung. Ablenkung und Mißweisung. Bestimmung der Ablenkung nach terrestrischen Beobachtungen. Gebrauch der Steuertafeln. Verwandlung der Kurse. Bestimmung des Schiffsortes nach terrestrischen Standlinien. Bestimmung der Zeit des Hoch- und Niedrigwassers nach Gezeitentafeln. Gezeitenströme. Bestimmungen der Wassertiefe und der Fahrt des Schiffes nach den beim Sportschiffer üblichen Methoden. Aneroidbarometer, Thermometer, Wetterkarten, Sturmwarnungen.

Seemannschaft: Yachttypen, Takelung, bauliche Einrichtung und Instandhaltung der Yachten. Schiffsriss. Schiffsmanöver. Setzen und Bergen der Segel. Manövrieren der Yachten. Ankern. Schleppen und geschleppt werden. Sicherheits- und Rettungswesen. Unfallverhütungsvorschriften der SBG. Raketenapparat. Verhalten bei Unfällen. Notsignale.

Gesetzeskunde: Seestraßenordnung. Seewasserstraßenordnung. Verhalten nach einem Zusammenstoß. Seeamt und Seemannsamt. Schiffszertifikat und Schiffsmeßbrief. Das

Wichtigste über Havarie, Strandungsordnung, Berge- und Hilfslohn sowie über die Zollabfertigung.

- b) Bei der Prüfung zum Sporthochseeschiffer.

Nautik: Wie unter a. Außerdem Besteckrechnung, Koppelpkurs, astronomische Vorkenntnisse, Meridianbreite (obere und untere Kulmination) nach Beobachtungen der Sonne und der anderen Gestirne, Nebenmeridianbreite nach Tafeln, Nordsternbreite, astronomische Standlinie nach der Höhenmethode, Ort aus zwei Höhen mit und ohne Zwischenvermessung und mit zeichnerischer Endlösung.

Sextant oder Oktant und ihre hauptsächlichsten Fehler. Übungen im Beobachten.

Die Beobachtungsuhr und ihre Behandlung. Bestimmung von Stand und Gang nach Zeitsignalen.

Wind und Wetter in Nordsee und Ostsee. Barometer und Thermometer.

Seemannschaft: Wie unter a, aber mit besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse des Sporthochseeschiffers.

Gesetzeskunde: Wie unter a.

9. Prüfungsabschnitte

Die Prüfungen bestehen aus einem schriftlichen, einem praktischen und einem mündlichen Teil.

10. Schriftliche Prüfung *

Die schriftliche Prüfung erstreckt sich auf die Fächer Nautik und Gesetzeskunde.

Für den schriftlichen Teil der Prüfung lasse ich eine Anzahl von Aufgabenvorschlägen entwerfen. Von diesen wähle ich für jede Prüfung so viele aus, als Prüflinge vorhanden sind und schicke sie verschlossen dem Vorsitzenden des Prüfungsausschusses zu, der sie erst unmittelbar vor der Prüfung vor den Augen der Prüflinge öffnen darf. Die einzelnen Aufgabenvorschläge sind den nach dem Alphabet geordneten Prüflingen nach aufsteigenden Nummern zur Bearbeitung zu geben.

Während der schriftlichen Prüfung ist durch stete Aufsicht dafür zu sorgen, daß keine fremde Hilfe und keine unerlaubten Hilfsmittel benutzt werden.

Die Prüfungsarbeiten sind nach näherer Anweisung des Vorsitzenden von zwei Mitgliedern des Prüfungsausschusses unter kurzer Andeutung der gefundenen Fehler zu beurteilen.

Die Aufgabenvorschläge enthalten:

- I. Für die schriftliche Prüfung zum Sportseeschiffer:

1. eine Kartenaufgabe mit Benutzung einer Ablenkungstafel unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse des Sportschiffers,

Nr. 8 Buchst. a Gesetzeskunde: Jetzt Seestraßenordnung v. 22. 12. 1953 9511-2; an Stelle „Seewasserstraßenordnung“ jetzt „Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung“ 9511-1; Strandungsordnung 9516-1
Nr. 8 Buchst. b Abs. 1: I. d. F. d. Nr. 4 Bek. v. 5. 7. 1940 RMBL. S. 182

Nr. 10 Abschn. I Nr. 3 u. Abschn. II Nr. 6: Jetzt Seestraßenordnung v. 22. 12. 1953 9511-2; an Stelle „Seewasserstraßenordnung“ jetzt „Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung“ 9511-1
Nr. 10 Abschn. II Nr. 3: I. d. F. d. Nr. 5 Bek. v. 5. 7. 1940 RMBL. S. 182

2. eine Aufgabe über Gezeiten,
3. eine dreiteilige Aufgabe aus der Gesetzeskunde,
 - a) eine Aufgabe über die Vorschriften der *Seewasserstraßenordnung*,
 - b) eine Aufgabe über das Ausweichen der Schiffe nach der *Seestraßenordnung* und
 - c) eine Aufgabe über die übrigen Vorschriften der *Seestraßenordnung*.

Die Aufgaben sind in längstens drei Stunden zu lösen.

II. In der schriftlichen Prüfung zum Sporthochseeschiffer:

1. eine Kartenaufgabe mit Benutzung einer Ablenkungstafel und einer astronomischen Standlinie,
2. eine Aufgabe zur Bestimmung der Breite (Meridianbreite oder Nebenmeridianbreite aus Beobachtungen der Sonne und Gestirne oder Nordsternbreite),
3. Ort aus zwei Höhen mit oder ohne Versegelung und mit zeichnerischer Endlösung,
4. eine Kompaßaufgabe (Einrichtung und Aufstellung des Kompasses, Bestimmung der Ablenkung aus Zeitazimuten, der Sonne oder Gestirne unter Benutzung einer Azimuttafel, Amplitude),
5. eine weitere Aufgabe aus der Nautik (Koppelkurs oder Gezeitenaufgabe),
6. eine dreiteilige Aufgabe aus der Gesetzeskunde,
 - a) eine Aufgabe über die Vorschriften der *Seewasserstraßenordnung*,
 - b) eine Aufgabe über das Ausweichen der Schiffe nach der *Seestraßenordnung*,
 - c) eine Aufgabe über die übrigen Vorschriften der *Seestraßenordnung*.

Die Aufgaben sind in längstens fünf Stunden zu lösen.

11. Praktische Prüfung

Die praktische Prüfung ist von zwei Mitgliedern des Prüfungsausschusses abzunehmen. Sie erstreckt sich auf die Handhabung der nautischen und meteorologischen Instrumente, die Gegenstand der Prüfung sind.

Gleichzeitig dürfen nur drei Prüflinge geprüft werden.

12. Mündliche Prüfung

Die mündliche Prüfung wird von dem gesamten Ausschuß abgenommen. Sie kann sich auf alle Prüfungsgegenstände erstrecken. Dabei sind die besonderen Bedürfnisse des Prüflings zu berücksichtigen, je nachdem es sich um einen Segelsportschiffer oder um einen Motorsportschiffer handelt.

Jeder Prüfling ist einzeln mindestens eine halbe Stunde lang zu prüfen.

13. Beurteilung der Leistungen in den einzelnen Prüfungsfächern

Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses erteilt nach Anhörung der Ausschußmitglieder jedem Prüfling in jedem Prüfungsfache eines der Urteile „Genügend“ oder „Nicht genügend“. Bei der Feststellung der Urteile sind die Leistungen in allen Prüfungsabschnitten zu berücksichtigen.

14. Urteil über den Gesamtausfall der Prüfungen

Für den Gesamtausfall der Prüfung ist eines der Urteile „Bestanden“ oder „Nicht bestanden“ zu erteilen.

Das Urteil „Bestanden“ darf nur erteilt werden, wenn der Prüfling in keinem Prüfungsfach das Urteil „Nicht genügend“ erhalten hat.

Tritt ein Prüfling während der Prüfung zurück, so gilt die Prüfung als „Nicht bestanden“.

15. Beaufsichtigung der Prüfungen

Ich lasse die Prüfungen durch einen Beauftragten beaufsichtigen, der befugt ist:

1. gegen eine den Vorschriften widersprechende Zulassung eines Prüflings Einspruch zu erheben;
2. die schriftlichen Arbeiten der Prüflinge einzusehen;
3. den Prüfungen und Prüfungsverhandlungen beizuwohnen und Fragen an die Prüflinge zu stellen;
4. gegen die Entscheidungen des Prüfungsausschusses über die Beurteilung der Prüfungsleistungen und den Ausfall der Prüfung Einspruch zu erheben, falls sie mit den Vorschriften in Widerspruch stehen.

16. Prüfungszeugnisse*

Jedem Prüfling, der die Prüfung bestanden hat, ist ein vom Vorsitzenden des Prüfungsausschusses unterzeichnetes Prüfungszeugnis nach den in der Anlage gegebenen Mustern auszuhändigen.

17. Wiederholungsprüfungen

Wer die Prüfung nicht bestanden hat und sie wiederholen will, muß die ganze Prüfung wiederholen. Zwischen der Prüfung und der Wiederholungsprüfung müssen mindestens liegen:

bei der Prüfung zum Sportseeschiffer zwei Monate,
bei der Prüfung zum Hochseesportschiffer drei Monate.

Wer die Prüfung zweimal nicht bestanden hat, kann nur mit meiner Genehmigung zur dritten Prüfung zugelassen werden.

18. Prüfungsniederschrift

Bei jeder Prüfung ist eine von allen Mitgliedern des Prüfungsausschusses zu unterzeichnende Niederschrift anzufertigen, die bei den Ausschußakten ver-

Nr. 16: Muster für Prüfungszeugnisse abgedruckt RMBl. 1934 S. 450

bleibt und von der eine Abschrift mir zu übersenden ist. Vordrucke für die Niederschrift lasse ich anfertigen.

19. Geheimhaltung

Über die Prüfungsaufgaben und den Ausfall ihrer Bearbeitung dürfen bis zum Abschluß der Prüfung, über die Prüfungsverhandlungen auch später keine Mitteilungen gemacht werden.

20. Gebühren

Die Prüfungsgebühren betragen einschließlich etwaiger *Stempel*-, Schreib- und Verwaltungsgebühren:

für die Prüfung zum Sportseeschiffer	10 DM,
für die Prüfung zum Hochseesportseeschiffer	20 DM.

21. Ausnahmen

Ausnahmen von dieser Bekanntmachung bedürfen meiner Genehmigung.

22. ...*

Der Reichsverkehrsminister

Anlage A *

Zeugnis

über die Prüfung zum Sportseeschiffer

Anlage B *

Zeugnis

über die Prüfung zum Sporthochseeschiffer

Nr. 22: Überholte Überleitungsvorschrift

Anlagen A u. B: Nur mit d. Überschrift abgedruckt gem. § 3 Abs. 2 G v. 10. 7. 1958 114-2; veröffentlicht im RMBl. 1934 S. 450

Verordnung über das Verfahren vor den Seemannsämtern, das Seefahrtbuch, die Musterrolle und die Musterung (Seemannsamtverordnung)

9513-4

Vom 3. Juni 1959

Bundesgesetzbl. II S. 687, verk. am 20. 6. 1959

Auf Grund des § 143 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 des Seemannsgesetzes vom 26. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. II S. 713) wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet: *

ERSTER ABSCHNITT

Allgemeine Vorschriften

§ 1 *

Zuständiges Seemannsamt

Soweit sich das zuständige Seemannsamt nicht aus dem Seemannsgesetz ergibt, sind zuständig

1. für Amtshandlungen nach dem Zweiten Abschnitt des Seemannsgesetzes jedes darum ersuchte Seemannsamt, für die Schließung des Seefahrtbuchs nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 jedoch nur ein Seemannsamt, das seinen Sitz im Geltungsbereich des Grundgesetzes hat,
2. für Entscheidungen nach §§ 68, 111 Abs. 2 und § 113 des Seemannsgesetzes das Seemannsamt, das zuerst angerufen wird,
3. für Entscheidungen nach § 71 Abs. 1 und 4 des Seemannsgesetzes das Seemannsamt, in dessen Bezirk das Besatzungsmitglied zurückgelassen werden soll,
4. für Entscheidungen nach § 49 Abs. 1, §§ 72 und 74 des Seemannsgesetzes das Seemannsamt, in dessen Bezirk die Rückbeförderung beginnen soll.

ZWEITER ABSCHNITT

Seefahrtbuch

§ 2 *

Form des Seefahrtbuchs

Seefahrtbücher werden nach dem Muster der Anlage 1 ausgestellt.

§ 3

Verbot der Ausstellung eines Seefahrtbuchs für Personen unter vierzehn Jahren

Für Personen, die das vierzehnte Lebensjahr noch nicht vollendet haben, darf ein Seefahrtbuch nicht ausgestellt werden.

§ 4 *

Voraussetzungen der Ausstellung des Seefahrtbuchs

(1) Bei der Ausstellung des Seefahrtbuchs hat der Bewerber vorzulegen

1. den Nachweis, daß er die Voraussetzungen des Artikels 116 Abs. 1 des Grundgesetzes erfüllt; Bewerber, die nicht Deutsche im Sinne des Artikels 116 Abs. 1 des Grundgesetzes sind, haben vorzulegen
 - a) einen gültigen deutschen Fremdenpaß oder einen gültigen Nationalpaß des Heimatstaats oder ein gültiges Paßersatzpapier und

§ 2: Muster d. Anlage 1 veröffentlicht im Bundesgesetzbl. 1959 Teil II S. 690

§ 4: Seemannsgesetz 9513-1

§ 4: GG 100-1

Einleitungssatz u. § 1: Seemannsgesetz 9513-1

§ 1: GG 100-1

- b) eine gültige deutsche Aufenthaltserlaubnis,
- 2. einen Heuerschein oder eine schriftliche Vereinbarung nach § 24 Abs. 2 des Seemannsgesetzes oder einen sonst geeigneten Nachweis für die Absicht, eine Tätigkeit auf einem Kauffahrteischiff unter der Bundesflagge auszuüben.

(2) Minderjährige Bewerber haben dem Seemannsamt ferner die Einwilligung des gesetzlichen Vertreters zu der Ausstellung des Seefahrtbuchs nachzuweisen. Haben sie das fünfzehnte Lebensjahr noch nicht vollendet, so haben sie außerdem die Erlaubnis der Arbeitsschutzbehörde nach § 94 Abs. 2 des Seemannsgesetzes vorzulegen.

§ 5*

Geltungsdauer des Seefahrtbuchs

(1) Vorbehaltlich des Absatzes 2 wird das Seefahrtbuch ohne Angabe einer Geltungsdauer ausgestellt.

(2) Bei Bewerbern, die nicht Deutsche im Sinne des Artikels 116 Abs. 1 des Grundgesetzes sind, ist die Geltungsdauer des Seefahrtbuchs nach der voraussichtlichen Dauer ihrer Beschäftigung auf Kauffahrteischiffen unter der Bundesflagge zu bemessen; sie darf nicht über den Ablauf der Geltungsdauer der in § 4 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a genannten Ausweise und der dazugehörigen Aufenthaltserlaubnis (§ 4 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b) hinausgehen.

§ 6*

Bescheinigung früherer Fahrt- und Beschäftigungszeiten

Wird nach § 11 Abs. 3 des Seemannsgesetzes ein neues Seefahrtbuch wegen Verlust des alten ausgestellt, so hat das Seemannsamt auf Antrag nachgewiesene frühere Fahrt- oder Beschäftigungszeiten und bisherige Rang- und Dienstverhältnisse in dem neuen Seefahrtbuch zu bescheinigen.

§ 7*

Schließung des Seefahrtbuchs

(1) Ein Seefahrtbuch, das nach § 12 Abs. 1 des Seemannsgesetzes geschlossen wird, ist für die weitere Verwendung als Paßersatz und zur Anmusterung ungültig zu machen. Das Seefahrtbuch ist dem Inhaber zu belassen.

(2) Fallen die Gründe des § 12 Abs. 1 Nr. 2 des Seemannsgesetzes fort, so ist auf Antrag ein neues Seefahrtbuch auszustellen.

§ 8

Gebühr für die Ausstellung eines Seefahrtbuchs

Die Gebühr für die Ausstellung eines Seefahrtbuchs beträgt drei Deutsche Mark.

§ 5 Abs. 2: GG 100-1

§§ 6 u. 7: Seemannsgesetz 9513-1

DRITTER ABSCHNITT Musterung und Musterrolle

§ 9*

Form der Musterrolle

Musterrollen werden nach dem Muster der Anlage 2 ausgestellt.

§ 10*

Ausstellung der Musterrolle

Bei der Ausstellung der Musterrolle sind dem Seemannsamt vorzulegen

1. der Nachweis über das Recht zum Führen der Bundesflagge,
2. der Meßbrief oder eine andere der in § 13 Abs. 1 der Schiffsregisterordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Mai 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 359) aufgeführten Urkunden,
3. der Fahrerlaubnisschein der See-Berufsgenossenschaft.

§ 11

Eintragung des Kapitäns in die Musterrolle

Bei der Eintragung des Kapitäns oder eines Kapitänswechsels in die Musterrolle hat der Kapitän das erforderliche Befähigungszeugnis vorzulegen.

§ 12*

Anmusterung

(1) Bei einer Anmusterung sind vorzulegen

1. die Musterrolle des Schiffs,
2. der Heuerschein oder die schriftliche Vereinbarung nach § 24 Abs. 2 des Seemannsgesetzes,
3. das Seefahrtbuch der anzumusternden Person,
4. bei Schiffsoffizieren das Befähigungszeugnis, bei Schiffsleuten, soweit es für die auszuübende Tätigkeit vorgeschrieben ist, der Nachweis über die Ableistung von Fahrtzeiten und ein Zeugnis über die erworbenen Kenntnisse.

(2) Im Falle des § 15 Abs. 2 des Seemannsgesetzes ist die nachträgliche Anmusterung erst vorzunehmen, wenn die Gründe für das Unterlassen der rechtzeitigen Musterung in das Schiffstagebuch eingetragen sind.

(3) Kann in Ausnahmefällen die Musterrolle nicht vorgelegt werden, so kann die Anmusterung in einer Beilage zur Musterrolle nach dem Muster der Anlage 3 bescheinigt werden. Der Kapitän hat die Beilage unverzüglich der Musterrolle beizufügen.

§ 9: Muster d. Anlage 2 veröffentlicht im Bundesgesetzbl. 1959 Teil II S. 694

§ 10: Schiffsregisterordnung 315-18

§ 12 Abs. 1 Nr. 2 u. Abs. 2: Seemannsgesetz 9513-1

§ 12 Abs. 3: Muster d. Anlage 3 veröffentlicht im Bundesgesetzbl. 1959 Teil II S. 696

§ 13

Ummusterung

Bei einer Ummusterung ist die Berechtigung zur Änderung der Dienststellung des Besatzungsmitglieds nachzuweisen.

§ 14

Generalmusterung

Bei einer Generalmusterung sind §§ 9 bis 12 entsprechend anzuwenden.

VIERTER ABSCHNITT

**Verfahren vor dem Seemannsamt
bei Entscheidungen**

§ 15 *

Allgemeines

Bei den Entscheidungen in den Fällen der §§ 51, 69, 72 Abs. 4 und des § 78 Abs. 4, bei der Entscheidung über die Erteilung oder Versagung der Einwilligung in den Fällen des § 49 Abs. 1 und der §§ 71, 74 und 111 Abs. 2 sowie bei der Entscheidung über die Eignung eines Ersatzmanns nach § 68 und über Beschwerden nach § 113 des Seemannsgesetzes hat das Seemannsamt nach §§ 16 bis 20 zu verfahren.

§ 16 *

Mündliche Verhandlung

Das Seemannsamt entscheidet vorbehaltlich des Satzes 2 auf Grund einer mündlichen Verhandlung. In den Fällen des § 49 Abs. 1, der §§ 68 und 113 des Seemannsgesetzes kann das Seemannsamt von einer mündlichen Verhandlung absehen, wenn sie den Umständen nach nicht möglich oder nicht tunlich ist.

§ 17

Gütlicher Ausgleich

(1) In der mündlichen Verhandlung hat das Seemannsamt eine gütliche Einigung zu versuchen. Zu diesem Zweck ist der Sachverhalt mit den Parteien unter freier Würdigung aller Umstände zu erörtern. Zur Aufklärung des Sachverhalts können Beweise erhoben werden, sofern dies sofort erfolgen kann.

(2) Über einen erzielten Ausgleich ist eine von dem Verhandlungsleiter zu unterschreibende Niederschrift zu fertigen und den Parteien auf Verlangen eine Abschrift auszuhändigen.

§ 18 *

Verfahren zur Vorbereitung der Entscheidung des Seemannsamts

(1) Zur Vorbereitung einer Entscheidung hat das Seemannsamt den Sachverhalt sorgfältig aufzuklären. Soweit erforderlich, sind Zeugen und Sachverständige zu hören und sonstige Beweise zu erheben.

(2) Erscheinen beide Parteien vor dem Seemannsamt, so kann sofort verhandelt werden. Erscheint eine Partei nicht und ist eine mündliche Verhandlung erforderlich, so sind beide Parteien zu einem sofort anberaumten nahen Termin, unter Umständen mündlich oder fernmündlich, durch das Seemannsamt zu laden. Die Ladung muß den Gegenstand der Verhandlung, den Namen des Antragstellers, Ort und Zeit der Verhandlung, die bei Nichterscheinen zu erwartenden Nachteile sowie die Aufforderung enthalten, Beweismittel mitzubringen oder dem Seemannsamt rechtzeitig zu bezeichnen.

(3) Erscheint der Antragsteller ohne genügende Entschuldigung zu diesem Termin nicht, so gilt der Antrag, abgesehen von den Fällen des § 113 des Seemannsgesetzes, als zurückgenommen; erscheint der Antragsgegner ohne genügende Entschuldigung nicht, so kann in seiner Abwesenheit verhandelt werden.

(4) Die Parteien können sich durch jede prozeßfähige Person als Bevollmächtigten vertreten lassen oder eine solche Person als Beistand zuziehen. Das Seemannsamt kann das persönliche Erscheinen der Parteien anordnen.

§ 19 *

Verfahren bei der Aufnahme von Beweisen

(1) Die Parteien sind berechtigt, der Beweisaufnahme beizuwohnen.

(2) Erachtet ein Seemannsamt im Geltungsbereich des Grundgesetzes (§ 9 Nr. 1 des Seemannsgesetzes) die eidliche Vernehmung von Parteien, Zeugen oder Sachverständigen für geboten, so ist das Amtsgericht, in dessen Bezirk die Amtshandlung vorgenommen werden soll, darum zu ersuchen.

(3) Die Seemannsämters außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes (§ 9 Nr. 2 des Seemannsgesetzes) sind befugt, Parteien, Zeugen und Sachverständige zu beeidigen.

(4) Über die Beweisaufnahme ist eine Niederschrift aufzunehmen.

§ 20

Entscheidung des Seemannsamts

(1) Die Entscheidung des Seemannsamts ist den Parteien schriftlich bekanntzugeben und zu begründen; sie ist von dem Verhandlungsleiter zu unterschreiben. Die Entscheidung enthält

1. die Bezeichnung des Seemannsamts und den Namen des Verhandlungsleiters,
2. die Bezeichnung der Parteien und ihrer Bevollmächtigten oder Beistände sowie den Namen des Schiffs,
3. den Wortlaut der Entscheidung,
4. den Tatbestand und die Gründe der Entscheidung,
5. den Tag der Entscheidung,
6. eine Belehrung über die Rechtsbehelfe.

(2) Kann die Entscheidung den Parteien nicht unmittelbar übergeben werden, ist sie durch die Post zuzustellen.

FUNFTER ABSCHNITT

Schluß- und Übergangsvorschriften

§ 21

Aufhebung von Rechtsvorschriften

Mit dem Inkrafttreten dieser Verordnung treten außer Kraft

1. die Bekanntmachung, betreffend die Einrichtung des Seefahrtbuchs und der auf deutschen Kauffahrteischiffen zu führenden Musterrolle vom 20. März 1903 (Zentralblatt für das Deutsche Reich S. 120),
2. die Verordnung, betreffend die Einrichtung und den Preis des Seefahrtbuchs vom 23. Juni 1925 (Reichsministerblatt S. 355),
3. die Verordnungen über Änderungen der Einrichtung des Seefahrtbuchs
 - a) vom 6. August 1928 (Reichsministerialblatt S. 529),
 - b) vom 4. August 1929 (Reichsministerialblatt S. 595),
 - c) vom 18. Februar 1931 (Reichsministerialblatt S. 73),
 - d) vom 7. August 1940 (Reichsministerialblatt S. 201).

§ 22*

Berlin-Klausel

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzblatt I S. 1) in Verbindung mit § 148 des Seemannsgesetzes auch im Land Berlin.

§ 23*

Inkrafttreten

Die Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung, § 4 Abs. 2 Satz 2 jedoch erst gleichzeitig mit dem besonderen Gesetz nach § 102 des Seemannsgesetzes in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr

Der Bundesminister
für Arbeit und Sozialordnung

Anlage 1*

Muster des Seefahrtbuchs

Anlage 2*

Muster der Musterrolle

Anlage 3*

Muster einer Beilage zur Musterrolle

§§ 22 u. 23: Seemannsgesetz 9513-1

§ 22: GVBl. Berlin 1959 S. 750

Anlagen 1 bis 3: Nur mit der Überschrift abgedruckt gem. § 3 Abs. 2
G v. 10. 7. 1958 114-2; veröffentlicht im Bundesgesetzbl. 1959 Teil II
S. 690 bis 696

9513-5

Bekanntmachung betreffend die Untersuchung von Schiffsleuten auf Tauglichkeit zum Schiffsdienste

Vom 1. Juli 1905

Reichsgesetzbl. S. 561

Auf Grund der Bestimmung in § 7 Abs. 4 der Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 (Reichsgesetzbl. S. 175) hat der Bundesrat die nachstehenden Vorschriften über die Untersuchung von Schiffsleuten auf Tauglichkeit zum Schiffsdienst erlassen:

§ 1*

(1) Auf den Kauffahrteischiffen ist für Reisen, welche die Grenzen der kleinen Fahrt überschreiten, die *Schiffsmannschaft* (§ 2 Abs. 3 der Seemannsordnung) vor der Anmusterung einer körperlichen Untersuchung auf ihre Tauglichkeit zum Schiffsdienste zu unterziehen.

(2) Hochseefischereifahrzeuge sind für Reisen in nordeuropäischen Gewässern von den Vorschriften der §§ 1 bis 6 ausgenommen.

§ 2*

(1) Wenn die Anmusterung in einem deutschen Hafen (§ 6 Abs. 2 der Seemannsordnung) stattfindet, ist die Untersuchung durch einen Arzt vorzunehmen. Der Kapitän und der Reeder sind — abgesehen vom Falle des Absatzes 2 — befugt, der Untersuchung persönlich oder durch Stellvertreter beizuwohnen. In außerdeutschen Häfen kann der Kapitän, falls die Zuziehung eines Arztes Schwierigkeiten bereitet, ausnahmsweise die Untersuchung selbst, tunlichst im Beisein eines Beamten des Seemannsamts (§ 5 Abs. 1 a. a. O.), ausführen.

(2) Die Untersuchung weiblicher Angestellter darf nur durch einen Arzt erfolgen. Auf Wunsch des Arztes oder der zu Untersuchenden ist eine andere weibliche Person zuzuziehen.

§ 1 Abs. 1 Kursivdruck: Vgl. jetzt § 3 Seemannsgesetz 9513-1 i. V. m. § 10 dieser Bek.

§ 2 Abs. 1 Kursivdruck: Vgl. jetzt §§ 15 ff. bzw. § 9 Seemannsgesetz 9513-1

§ 3

(1) Das Ergebnis der Untersuchung jeder angemusterten Person ist schriftlich festzustellen; die Aufzeichnung ist zwei Jahre lang, vom Tage der Anmusterung an gerechnet, von dem Reeder aufzubewahren.

(2) Der Reeder hat dem Schiffsmann bei Beendigung des Dienstes auf Verlangen das Untersuchungsergebnis abschriftlich mitzuteilen.

§ 4

Personen, die bei der Untersuchung als untauglich für den zu übernehmenden Dienst (§§ 5, 6) befunden sind, dürfen nicht angemustert werden.

§ 5*

(1) Als Gründe der Untauglichkeit kommen insbesondere in Betracht: allgemeine Körperschwäche, Geisteskrankheiten, Epilepsie und andere schwere Nervenkrankheiten, schwere Herzleiden, unter den übertragbaren Krankheiten namentlich Tuberkulose in ansteckender Form, Syphilis beim Vorhandensein von Geschwüren auf der Haut oder im Munde, Tripper (Gonorrhoe) beim Vorhandensein von Ausfluß, Schanker.

(2) Untauglich für einzelne Zweige des Schiffsdienstes können insbesondere machen: ausgebildete Unterleibsbrüche, umfangreiche Hautgeschwüre, ausgedehnte Narben, insbesondere solche, deren Wiederaufbruch wahrscheinlich ist, Fisteln, große Geschwülste, erhebliche Schwerhörigkeit, Taubheit.

(3) Bei der Untersuchung für den Dienst als Heizer oder Kohlenzieher sind die besonderen Anforderungen dieses Dienstes an die Leistungsfähigkeit und Widerstandskraft zu berücksichtigen; namentlich sind Fettsüchtige und Herzleidende von diesem Dienste fernzuhalten.

§ 6

Von dem Vorhandensein solcher Leiden, welche nach dem Gutachten des untersuchenden Arztes den Untersuchten für den Schiffsdienst im allgemeinen oder für den zu übernehmenden besonderen Dienst als untauglich oder nur als bedingt oder minder tauglich erscheinen lassen, hat der Arzt dem Kapitän oder dem Reeder oder ihren Stellvertretern unverzüglich Mitteilung zu machen.

§ 6a*

(1) Für Reisen in allen Fahrten gelten die folgenden Vorschriften:

Jugendliche, die das achtzehnte Lebensjahr noch nicht vollendet haben, dürfen nur angemustert werden, wenn ihre Gesundheit und körperliche Entwicklung durch den zu übernehmenden Dienst nach dem schriftlichen Zeugnis eines vom Seemannsamt anerkannten

Arztes nicht gefährdet wird. Das Zeugnis gilt für ein Jahr und, falls das Jahr während einer Reise des Schiffes, auf dem der Jugendliche angemustert ist, abläuft, weiter bis zum Ende der Reise. Wenn die zur Herbeiführung des ärztlichen Zeugnisses erforderliche Untersuchung ohne Verzögerung der Reise des Schiffes unausführbar ist, darf das Seemannsamt Jugendliche unter achtzehn Jahren ohne vorausgegangene ärztliche Untersuchung anmustern. In diesem Falle ist die Untersuchung im ersten Hafen, den das Schiff zum Löschen oder Laden anläuft, nachzuholen und der Jugendliche abzumustern, wenn das Zeugnis ergibt, daß der Jugendliche durch den übernommenen Dienst in seiner Gesundheit und körperlichen Entwicklung gefährdet wird. Die Vorschriften dieses Absatzes finden keine Anwendung auf Fischereifahrzeuge und Schiffe, auf denen nur Mitglieder einer und derselben Familie beschäftigt sind.

Jugendliche, die das achtzehnte Lebensjahr noch nicht vollendet haben, dürfen zum Dienste als Kohlenzieher (Trimmer) oder Heizer nicht angemustert werden. Falls aber Kohlenzieher (Trimmer) oder Heizer in einem Hafen benötigt werden, wo nur Jugendliche unter achtzehn Jahren zur Verfügung stehen, so dürfen diese angemustert werden, sofern sie mindestens das sechzehnte Lebensjahr vollendet haben und sofern für jeden fehlenden Kohlenzieher (Trimmer) oder Heizer zwei solcher Jugendlicher eingestellt werden.

(2) Die Vorschriften des vorstehenden Absatzes gelten nicht

für Fischereifahrzeuge,

für Schulschiffe, sofern die Tätigkeit der Jugendlichen auf diesen von der Behörde gestattet ist und von ihr überwacht wird,

für Schiffe, die vorwiegend durch eine andere Triebkraft als Dampf bewegt werden,

für Schiffe, die ausschließlich die Küstenfahrt von Indien und Japan betreiben, sofern die Jugendlichen das sechzehnte Lebensjahr vollendet haben und durch ärztliche Untersuchung für den zu übernehmenden Dienst für geeignet befunden worden sind.

§ 7*

(1) In bezug auf das Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen der Schiffsleute gelten für Reisen in allen Fahrten die folgenden Vorschriften:

(2) Die zum Decksdienste bestimmten Schiffsleute sind vor der ersten Anmusterung im Inlande gemäß den vom Reichskanzler erlassenen Bestimmungen auf Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen zu untersuchen (*Bekanntmachung vom 9. Mai 1904, Zentralblatt für das Deutsche Reich S. 142*).

(3) Nur solche Schiffsleute, welche sich über den Besitz genügenden Seh- und Farbenunterscheidungs-

§ 5 Abs. 3 letzter Satz: Aufgeh. durch § 1 Abschn. I V v. 8. 5. 1929 II 387
§ 6a: I. d. F. d. § 1 Abschn. II V v. 8. 5. 1929 II 387

§ 7 Abs. 2 Kursivdruck: Jetzt V v. 9. 4. 1929 9513-10

vermögens durch eine auf Grund der Untersuchung ihnen erteilte Bescheinigung ausweisen, dürfen zum Ausguckdienste verwendet werden.

(4) Der Kapitän hat hinsichtlich der zum Decksdienste bestimmten Schiffsleute die Bescheinigungen über den Ausfall der Untersuchungen auf Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen vor der Abfahrt aus dem Musterungshafen einer sorgfältigen Durchsicht zu unterziehen.

§ 8

Für die Durchführung dieser Vorschriften hat, unbeschadet der dem Kapitän zufallenden Obliegenheiten, der Reeder zu sorgen.

§ 9

Der Reichskanzler ist ermächtigt, im Einverständnisse mit der Landesregierung Ausnahmen von den vorstehenden Vorschriften zuzulassen.

§ 10*

Auf die Schiffsoffiziere (§ 4 des Seemannsgesetzes) finden diese Vorschriften keine Anwendung.

§ 11

Diese Vorschriften treten am 1. Oktober 1905 in Kraft.

§ 10: An Stelle „§ 2 Abs. 2 Seemannsordnung“ jetzt „§ 4 Seemannsgesetz“ gem. § 146 Abs. 12 Seemannsgesetz 9513-1

Verordnung über die Krankenfürsorge auf Kauffahrteischiffen*

Vom 21. Dezember 1956

Bundesgesetzbl. II S. 2102

Auf Grund des § 56 Abs. 2 in Verbindung mit § 4 und § 7 Abs. 4 der Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 (Reichsgesetzbl. S. 175) und Artikel 129 Abs. 1 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet: *

§ 1*

(1) Die Ausrüstung der Kauffahrteischiffe und ihrer Rettungsboote mit Arznei- und anderen Hilfsmitteln der Krankenfürsorge ist nach den Vorschriften der Anlage Teil A und den Verzeichnissen I bis VIII der Anlage Teil B vorzunehmen.

(2) Für die Ausrüstung hat der Reeder und, soweit sie während der Reise ergänzt werden muß, der Kapitän zu sorgen.

(3) Apothekenpflichtige Arzneimittel sind in Apotheken im Geltungsbereich dieser Verordnung zu beschaffen. Auf Verlangen der Behörde (§ 17) ist der Lieferer nachzuweisen. Die Arzneimittel müssen den Anforderungen des Deutschen Arzneibuchs entsprechen, soweit sie darin aufgeführt sind. In Not- und Ausnahmefällen dürfen Arzneimittel auch außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung beschafft werden.

§ 2

Vor Antritt jeder Reise von mehr als vierwöchiger Dauer, mindestens aber alle 3 Monate, ist die Ausrüstung vom Schiffsarzt, auf Schiffen ohne Schiffsarzt vom Kapitän, auf Sauberkeit, Vollständigkeit, Verschuß der Behälter, Beschriftung und den Zustand der Instrumente zu überprüfen. Der Schiffsarzt hat sich auch von der zweckentsprechenden und ordnungsmäßigen Beschaffenheit der Arz-

nei- und anderen Hilfsmittel zu überzeugen. Verbrauchte oder offensichtlich unbrauchbar gewordene Arznei- und andere Hilfsmittel sind zu ersetzen. Die Ausrüstung der Rettungsboote mit Sanitätskästen und deren Unversehrtheit prüft der Kapitän. Das Ergebnis der Prüfung ist in das Schiffstagebuch, auf Schiffen mit Schiffsarzt in das Gesundheitstagebuch (§ 13 Abs. 2) einzutragen.

§ 3*

(1) Die Ausrüstung ist übersichtlich geordnet und geschützt gegen Verschmutzung, Feuchtigkeit und andere schädliche Einflüsse aufzubewahren, und zwar die Ausrüstung nach den Verzeichnissen I bis III in Arzneikisten, die Ausrüstung nach den Verzeichnissen IV bis VI b in Arzneischränken. Die Ausrüstung ist unter Verschuß zu halten.

(2) Die Arzneischränke sind in einem dafür geeigneten Raum aufzustellen. Auf Schiffen mit mehr als 1500 BRT Raumgehalt ist der Arzneischrank in einem besonderen Raum außerhalb des Krankenzimmers (§ 8) aufzustellen; der Raum ist mit Wascheinrichtung, Steckdose und Untersuchungsbank auszurüsten.

(3) Der Sanitätskasten für Rettungsboote muß von der See-Berufsgenossenschaft zugelassen sein. § 6 Abs. 2 der Schiffssicherheitsverordnung vom 31. Mai 1955 (Bundesgesetzbl. II S. 645) findet entsprechend Anwendung. Der Sanitätskasten ist mit dem Namen des Lieferers und der Angabe des Zeitpunkts der Verpackung zu versehen und von der Behörde zu plombieren. Auf der Außenseite des Kastens ist ein Inhaltsverzeichnis wasserfest anzubringen. Der Kasten ist mit wetterbeständigem Farbüberzug zu versehen.

Überschrift: Gilt auch im Saarland gem. § 1 Nr. 31 V v. 28. 11. 1958 I 891
Einleitungssatz: GG 100-1
§ 1 Abs. 3 Dt. Arzneibuch: Vgl. G v. 22. 3. 1952 2121-3

§ 3 Abs. 3: Schiffssicherheitsverordnung 9512-3

§ 4

(1) Die in den Verzeichnissen III bis VIb mit † oder †† gekennzeichneten Arzneimittel sind bei der Ausrüstung nach Verzeichnis III in einer besonderen Arzneikiste, sonst in einem Giftschränk aufzubewahren und vom Schiffsarzt, auf Schiffen ohne Schiffsarzt vom Kapitän, unter Verschuß zu halten.

(2) Impfstoffe, Seren und andere im Verzeichnis VI besonders bezeichnete Arzneimittel sind in einem verschlossenen Behälter, getrennt von Lebensmitteln, im Kühlschränk oder Kühlraum aufzubewahren.

(3) Außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung beschaffte Arzneimittel sind bis zu einer Überprüfung nach § 15 Abs. 1 in einer besonderen Abteilung der Arzneikiste, des Arzneischränks, des Giftschränks oder des Behälters nach Absatz 2 aufzubewahren.

§ 5*

(1) In den Arzneikisten, Arzneischränken und Giftschränken sind die einzelnen Arzneimittel in geeigneten Behältern aufzubewahren. Glasgefäße sind so zu halten, daß sie bei Seegang nicht zerbrechen können.

(2) Alle Behälter für die einzelnen Arzneimittel sind deutlich und wasserfest zu beschriften, und zwar

1. mit weißer Schrift auf schwarzem Grund bei Mitteln der Tabelle B des Deutschen Arzneibuchs (sogenannte Venena),
2. mit roter Schrift auf weißem Grund bei Mitteln der Tabelle C des Deutschen Arzneibuchs (sogenannte Separanda),
3. mit schwarzer Schrift auf weißem Grund in allen anderen Fällen.

(3) Die Beschriftung muß auch eine Gebrauchsanweisung und etwa gebotene Vorsichtshinweise enthalten. Die Beschriftung muß mit den laufenden Nummern und den Bezeichnungen der Verzeichnisse der Anlage Teil B übereinstimmen.

§ 6

(1) Die Beschriftung der Flaschen, Kruken und anderen Behälter, in denen Arzneimittel an Kranke abgegeben werden, muß eine genaue Gebrauchsanweisung enthalten.

(2) Sämtliche äußerlich anzuwendenden Arzneimittel sind durch einen roten Aufklebezettel mit dem deutlich lesbaren Hinweis „Äußerlich“ zu kennzeichnen. Äußerlich anzuwendende flüssige Arzneimittel dürfen an Kranke nur in sechseckigen Flaschen abgegeben werden.

§ 7*

(1) Arzneimittel, die dem Gesetz über den Verkehr mit Betäubungsmitteln (Opiumgesetz) vom 10. Dezember 1929 (Reichsgesetzbl. I S. 215) in sei-

§ 5 Abs. 2 Dt. Arzneibuch: Vgl. G. v. 22. 3. 1952 2121-3

§ 7 Abs. 1: Opiumgesetz 2121-6

ner jeweils geltenden Fassung unterliegen, sind von der Apotheke bei der Lieferung nach Art und Menge in ein Betäubungsmittelbuch nach dem Muster der Anlage Teil C einzutragen.

(2) Werden diese Arzneimittel angewendet, so sind die Art und Menge, der Name des Kranken, die Art der Erkrankung sowie der Tag und die Stunde der Entnahme in das Betäubungsmittelbuch einzutragen.

(3) Alle Eintragungen in das Betäubungsmittelbuch sind vom Schiffsarzt, bei Schiffen ohne Schiffsarzt vom Kapitän, zu unterschreiben. Die Behörde hat die ordnungsgemäße Führung des Betäubungsmittelbuchs zu überwachen. Bei der jährlichen Prüfung der Ausrüstung ist darüber eine Bescheinigung zu erteilen.

§ 8

(1) Schiffe in der großen Fahrt (§ 18) sind mit einem ruhig gelegenen luftigen, hellen und gut heizbaren Krankenraum auszustatten. Das gleiche gilt für Fischereifahrzeuge in der großen Hochseefischerei, soweit sie mehr als 1500 BRT Raumgehalt, und für Schiffe in der mittleren Fahrt, soweit sie mehr als 1200 BRT Raumgehalt haben oder neben den Räumen für die Besatzung und den Lotsen ein weiterer Aufenthaltsraum vorhanden ist. Innenräume dürfen nicht als Krankenzimmer verwendet werden.

(2) Der Krankenraum muß bei Bedarf sofort zur Verfügung stehen. Er muß leicht zu reinigen und zu desinfizieren sein. Der Eingang zum Krankenraum muß so breit sein, daß ein Kranker liegend hineingetragen werden kann.

(3) Der Krankenraum muß bei Schiffen bis zu 30 Personen an Bord mindestens ein Krankenbett, bei mehr als 30 Personen mindestens 2 Krankenbetten enthalten. Die Krankenbetten müssen mindestens die gleiche Größe, Lage und Ausstattung wie die Kojen des Mannschaftsraums haben. Für jedes Bett müssen mindestens 6 cbm Luftraum vorhanden sein.

(4) Bei einer Höhe des Krankenraums von mindestens 200 cm dürfen die Krankenbetten übereinander angebracht werden. In diesem Fall muß im Krankenraum eine weitere Liegemöglichkeit vorhanden sein, die sich als Bett herrichten läßt. Das obere Bett muß einschließlich des Rahmens abgenommen oder hochgeklappt werden können. Die Abstände zwischen dem unteren und dem oberen Bett müssen mindestens 80 cm und zwischen dem oberen Bett und der Decke des Raums mindestens 100 cm betragen. Die Abstände sind von der Unterkante der Bettrahmen aus zu messen.

(5) Bei Schiffen mit mehr als 75 Personen an Bord ist folgende Anzahl von Krankenzimmern und Krankenbetten vorzusehen:

bis zu 200 Personen:

2 Räume mit insgesamt 4 Krankenbetten,

bis zu 300 Personen:

2 Räume mit insgesamt 6 Krankenbetten,

bis zu 400 Personen:

2 Räume mit insgesamt 8 Krankenbetten,

bis zu 600 Personen:

3 Räume mit insgesamt 10 Krankenbetten,
davon einer als Isolierraum,

bis zu 800 Personen:

5 Räume mit insgesamt 12 Krankenbetten,
davon zwei als Isolierräume und einer als
Raum für Geisteskranke,

bis zu 1000 Personen:

5 Räume mit insgesamt 14 Krankenbetten,
davon zwei als Isolierräume und einer als
Raum für Geisteskranke,

für weitere je 200 Personen bis zu insgesamt
2000 Personen:

2 Krankenbetten,

für weitere je 300 Personen:

2 Krankenbetten.

Kranke, ausgenommen männliche bis zum voll-
endeten 12. und weibliche bis zum vollendeten
10. Lebensjahr, sind getrennt nach Geschlechtern
unterzubringen.

(6) Wird an Bord eine Klimaanlage eingebaut,
sind die Kranken-, Behandlungs- und Operations-
räume der Anlage anzuschließen.

§ 9

(1) Bei jedem Krankenraum ist ein gut lüftbarer
Abort mit Wasserspülung vorzusehen, der bei
Schiffen mit mehr als 75 Personen an Bord un-
mittelbar vom Krankenraum aus zugänglich sein
soll.

(2) Auf Schiffen mit mehr als 75 Personen an
Bord ist bei den Krankenräumen vorzusehen:

bis zu 400 Personen:

1 Baderaum, der unmittelbar von jedem der
beiden Krankenräume aus zugänglich sein
soll,

bis zu 600 Personen:

2 Baderäume, von denen einer unmittelbar
von beiden Krankenräumen, der andere un-
mittelbar vom Isolierraum aus zugänglich
sein sollen,

bis zu 1000 Personen:

3 Baderäume, von denen einer unmittelbar
vom Krankenraum für Frauen, einer unmit-
telbar vom Krankenraum für Männer und einer
unmittelbar von den Isolierräumen aus zu-
gänglich sein sollen,

für weitere je 800 Personen:

1 weiterer Baderaum.

(3) Die Baderäume dürfen innen liegen; sie
müssen gut geheizt und ohne Zugwirkung gut ge-
lüftet werden können. Sie müssen Einrichtungen
für warme und kalte Süßwasserwannenbäder ent-
halten.

§ 10

Schiffe, die nach § 11 mit einem Schiffsarzt zu
besetzen sind, müssen, wenn mit ihrem Bau nach

Inkrafttreten dieser Verordnung begonnen wird,
einen besonderen Operationsraum von mindestens
8,5 qm Bodenfläche haben.

§ 11

Schiffe mit mehr als 75 Personen an Bord sind
bei Reisen in der mittleren und großen Fahrt mit
einem Schiffsarzt zu besetzen, der verpflichtet ist,
die Schiffsbesatzung unentgeltlich zu behandeln.
Der Schiffsarzt muß im Geltungsbereich dieser Ver-
ordnung approbiert sein und über ausreichende
Kenntnisse in der Chirurgie, Gynäkologie sowie, je
nach dem Fahrtgebiet, in Tropenkrankheiten ver-
fügen.

§ 12

Der Schiffsarzt hat sich vor der Anmusterung
rechtzeitig bei der Behörde vorzustellen. Seine Be-
schäftigung ist zu untersagen, wenn er den Voraus-
setzungen des § 11 nicht entspricht oder nach sei-
nem körperlichen Zustand für den zu übernehmen-
den Dienst nicht geeignet ist.

§ 13

(1) Auf Schiffen in der mittleren und großen
Fahrt sowie in der kleinen und großen Hochsee-
fischerei ist vom Schiffsarzt, auf Schiffen ohne Schiffs-
arzt vom Kapitän oder von dem mit der Kranken-
behandlung beauftragten Schiffsoffizier, ein Kran-
kenbuch nach dem Muster der Anlage Teil D zu
führen. Bei fieberhaften Erkrankungen sind Tem-
peraturkurven aufzuzeichnen und dem Krankenbuch
beizufügen.

(2) Der Schiffsarzt hat neben dem Krankenbuch
während der Reise ein Gesundheitstagebuch nach
dem Muster der Anlage Teil E zu führen. In das Ge-
sundheitstagebuch sind ausführliche Angaben über
hygienisch oder sonst ärztlich wichtige Wahrneh-
mungen an Bord und in den Anlaufhäfen sowie
über getroffene Maßnahmen an Bord aufzunehmen.

(3) Nach Abschluß jeder Reise haben der Kapitän
und der Schiffsarzt das Krankenbuch und das Ge-
sundheitstagebuch zu unterschreiben; auf Schiffen
ohne Schiffsarzt hat der Kapitän das Krankenbuch
zu unterschreiben.

§ 14

(1) Der Schiffsarzt hat den Kapitän laufend über
den Gesundheitszustand an Bord des Schiffs zu
unterrichten und ihm auf Verlangen das Gesund-
heitstagebuch vorzulegen.

(2) Nach jeder Reise hat sich der Schiffsarzt un-
verzüglich persönlich bei der Behörde zu melden
und dieser das Gesundheitstagebuch sowie das
Krankenbuch zur Einsicht vorzulegen.

(3) Bei Schiffen ohne Schiffsarzt hat der Kapitän
auf Verlangen der Behörde das Krankenbuch an
Bord vorzulegen.

§ 15

(1) Der Reeder hat die Ausrüstung und die Krankenräume bei Indienststellung eines Schiffs im Geltungsbereich dieser Verordnung und sodann mindestens alle 12 Monate durch die Behörde prüfen zu lassen.

(2) Die Ausrüstung nach den Verzeichnissen III bis VI ist an Bord von einem Arzt zu prüfen; bei einer Ausrüstung nach Verzeichnis V kann, bei einer Ausrüstung nach Verzeichnis VI muß ein Apotheker zugezogen werden.

(3) Über die Prüfung ist nach Beseitigung etwa festgestellter Mängel eine Bescheinigung auszustellen, in der anzugeben ist, nach welchem Verzeichnis geprüft wurde. Die Bescheinigung ist vom Kapitän aufzubewahren und auf Verlangen der Behörde vorzulegen. Die Prüfung ist im Schiffstagebuch zu vermerken.

(4) Wird ein Schiff außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung in Dienst gestellt oder erreicht ein Schiff binnen 12 Monaten keinen Hafen im Geltungsbereich dieser Verordnung, so hat der Kapitän die Ausrüstung im Einvernehmen mit dem Konsul prüfen zu lassen. Die Absätze 2 und 3 sind entsprechend anzuwenden. Die Bescheinigung des Prüfers ist vom Konsul gegenzuzeichnen.

(5) Die Behörde ist berechtigt, sich außerhalb dieser Prüfungen über den Zustand der Ausrüstung zu unterrichten. Gebühren sind dafür nicht zu erheben.

§ 16 *

Die für den Heimathafen des Schiffs zuständige oberste Landesbehörde kann Ausnahmen von den Vorschriften des § 3 Abs. 2, des § 8 Abs. 1 und 5 Satz 2 und des § 10 zulassen.

§ 16: Berichtigung 1957 II 752

§ 17

Behörde im Sinne dieser Verordnung ist die zuständige oberste Landesbehörde. Sie kann ihre Befugnisse einer ihr nachgeordneten Behörde übertragen.

§ 18 *

(1) Die in der Verordnung und den Anlagen genannten Fahrtgrenzen bestimmen sich nach der Verordnung über die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren (Schiffsbesetzungsordnung) vom 29. Juni 1931 (Reichsgesetzblatt II S. 517) in ihrer jeweils geltenden Fassung.

(2) Als tropische Fahrt gilt die Fahrt zwischen den beiden Wendekreisen.

§ 19.

Je ein Abdruck dieser Verordnung, des Teils A der Anlage und des für das Schiff in Frage kommenden Verzeichnisses der Anlage Teil B sind an Bord mitzuführen. Die Abdrucke sind an der Innenseite des Deckels der Arzneikiste oder der Tür des Arzneischranks anzubringen.

§ 20 *

Diese Verordnung gilt auch im Land Berlin, sofern sie im Land Berlin in Kraft gesetzt wird.

§ 21 *

Die Verordnung tritt am 1. April 1957 in Kraft. ...

Der Bundesminister für Verkehr

§ 18 Abs. 1: Schiffsbesetzungsordnung 9513-2

§ 20: GVBl. Berlin 1957 S. 361

§ 21 Satz 2: Aufhebungsvorschrift

Anlage Teil A

Allgemeine Vorschriften über die Ausrüstung

I. Kauffahrteischiffe sind wie folgt auszurüsten:

1. Handelsschiffe

- a) in der Wattfahrt nach Verzeichnis VIII
- b) in der Küsten- und kleinen Fahrt
 - bis zu 10 Personen an Bord nach Verzeichnis I
 - bis zu 18 Personen an Bord nach Verzeichnis II
 - bis zu 30 Personen an Bord nach Verzeichnis III
 - bis zu 75 Personen an Bord nach Verzeichnis IV
 - bis zu 120 Personen an Bord nach Verzeichnis V a
 - über 120 Personen an Bord nach Verzeichnis V b

Fahrzeuge im Verkehr nach Seebädern im Geltungsbereich dieser Verordnung (Seebäddampfer) sowie Fähr- und Förderschiffe sind nach Verzeichnis III auszurüsten.

- c) in der mittleren Fahrt
 - bis zu 25 Personen an Bord nach Verzeichnis IV
 - bis zu 50 Personen an Bord nach Verzeichnis V a
 - bis zu 75 Personen an Bord nach Verzeichnis V b
 - bis zu 200 Personen an Bord nach Verzeichnis VI a
 - über 200 Personen an Bord nach Verzeichnis VI b
- d) in der großen Fahrt
 - bis zu 30 Personen an Bord nach Verzeichnis V a
 - bis zu 75 Personen an Bord nach Verzeichnis V b
 - bis zu 200 Personen an Bord nach Verzeichnis VI a
 - über 200 Personen an Bord nach Verzeichnis VI b

2. Fischereifahrzeuge

- a) in der Küstenfischerei nach Verzeichnis VIII
- b) in der kleinen Hochseefischerei
 - bis zu 8 Personen an Bord nach Verzeichnis I — jedoch einschließlich der in Verzeichnis II lfd. Nrn. 30 und 62 aufgeführten Arzneimittel —
 - über 8 Personen an Bord nach Verzeichnis III
 - Logger nach Verzeichnis II
- c) in der großen Hochseefischerei nach Verzeichnis III

3. Rettungsboote nach Verzeichnis VII.

Rettungsboote haben für je 30 Personen einen Sanitätskasten mitzuführen.

II. Die mit †) und ††) gekennzeichneten Arzneimittel sind nach § 4 Abs. 1 der Verordnung in einer besonderen Arzneikiste (Verzeichnis III) oder in einem Giftschränk (Verzeichnis IV bis VI) aufzubewahren.

III. Die Beschaffung und die Abgabe der mit ††) gekennzeichneten Arzneimittel sind nach § 7 der Verordnung in das Betäubungsmittelbuch einzutragen. Am Ende jeder Reise ist auf jedem Eintragungsblatt ein Abschluß über Zugang, Abgang und Bestand jedes Betäubungsmittels aufzustellen.

**1. Verzeichnisse der Arznei- und anderen Hilfsmittel
der Krankenfürsorge auf Schiffen ohne Schiffsarzt**
(Verzeichnis I bis Vb)

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Menge						Bemerkungen
		Verzeich- nis I	Verzeich- nis II	Verzeich- nis III	Verzeich- nis IV	Verzeich- nis Va	Verzeich- nis Vb	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
a. Innerlich anzuwendende Arzneimittel								
	Bei Erkrankungen der Atmungsorgane							
1†	Expectorans compositum- Tabletten	—	—	30 St.	50 St.	50 St.	100 St.	Auch als Com- pretten „MBK“. Zusammensetzung siehe Anmerkung 2
2	Mixtura solvens-Tabletten	100 St.	100 St.	200 St.	250 St.	300 St.	300 St.	Auch als Com- pretten „MBK“. Zusammensetzung siehe Anmerkung 11
3†	1,1-Diphenyl-1-dimethyl- aminoäthylbutanon (2)-hydrochlorid-Tabletten 0,0075 mit p-Oxyphenylmethyl- aminopropanol-hydro- chlorid	—	—	30 St.	50 St.	50 St.	100 St.	Ticarda-Tabletten, auch Ticarda- Tabletten mit Emetin
4†	Asthatinktur mit Ephedrin (RF Nr. 41)	—	—	—	—	10 g	10 g	Zusammensetzung siehe Anmerkung 3
	Herz- und Kreislaufmittel							
5†	Digitaloid-Gemisch aus Adonis, Convallaria, Oleander und Scilla	—	—	30 g	30 g	60 g	60 g	z. B. Miroton Orig. Pckg zu 30 g
6†	Nitroglyzerin-Zubereitungen	—	—	15 St.	15 St.	15 St.	15 St.	z. B. Nitrolingual Orig. Pckg zu 15 Kapseln
7	Jodkali-Tabletten 0,5	—	—	—	—	100 St.	100 St.	Auch als Com- pretten „MBK“
8	p-Oxyphenyl-äthanol- methylnitartrat flüssig, 10%/ig	—	—	—	25 ccm	25 ccm	50 ccm	z. B. Sympatol liquid. 10%/ig
	Bei Erkrankungen der Ver- dauungsorgane							
9†	Magentabletten	—	—	100 St.	100 St.	200 St.	200 St.	Zusammensetzung siehe Anmerkung 4; können auch als Compretten sto- machicum „MBK“ mitgeführt werden
10	Natriumbikarbonat- Tabletten 1,0	60 St.	120 St.	200 St.	250 St.	500 St.	500 St.	
11	Pfefferminztee-Tabletten 2,0	—	—	25 St.	25 St.	50 St.	50 St.	
12	Kamillenextrakt	—	—	50 g	100 g	100 g	200 g	z. B. Kamillosan- Liquidum
13	Verdünnte Salzsäure	—	—	—	—	100 g	150 g	
14	Kohletabletten 0,25	40 St.	80 St.	160 St.	200 St.	200 St.	250 St.	Auch als Com- pretten „MBK“

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Menge						Bemerkungen
		Verzeich- nis I	Verzeich- nis II	Verzeich- nis III	Verzeich- nis IV	Verzeich- nis Va	Verzeich- nis Vb	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
15	Gerbsäurealbuminat- Tabletten 0,5	—	—	—	—	100 St.	100 St.	z. B. Tannalbin
16††	Opium-Tabletten 0,03	—	—	20 St.	20 St.	40 St.	40 St.	
17	Bittersalz	—	—	—	100 g	250 g	250 g	
18	Rizinusöl	—	—	100 g	250 g	250 g	500 g	
19†	Vegetabilische Abführpillen (DRF Nr. 203)	30 St.	50 St.	100 St.	100 St.	100 St.	120 St.	Zusammensetzung siehe Anmerkung 5
	Bei Erkrankungen der Harnwege							
20	Bärentraubenblätter	—	—	125 g	125 g	125 g	250 g	
	Schmerzbekämpfungsmittel							
21	Azetylsalizylsäure- Tabletten 0,5	20 St.	40 St.	60 St.	100 St.	100 St.	100 St.	Auch als Com- pretten „MBK“. Wissenschaftliche Bezeichnung für Aspirin
22	Dimethylaminophenyl- dimethyl-pyrazolon- Tabletten 0,3	—	—	40 St.	50 St.	50 St.	100 St.	
23†	Antineuralgicum-Tabletten mit Codein	—	—	20 St.	30 St.	50 St.	100 St.	z. B. Gelonida antineuralgica. Zusammensetzung siehe Anmerkung 1; auch Compretten Analgeticum „MBK“
24††	1-Methyl-4-phenylpiperidin- 4-karbonsäureäthylester- hydrochlorid-Tabletten 0,025	—	—	20 St.	20 St.	20 St.	20 St.	
	Beruhigungs- und Schlafmittel							
25	Mixtura nervina-Tabletten	30 St.	100 St.	100 St.	100 St.	100 St.	200 St.	Zusammensetzung siehe Anmerkung 6
26†	N-Methylzyklohexenyl- methyl-barbitursäure- Tabletten 0,25	—	—	—	—	10 St.	20 St.	
* 27†	Kalziumzyklohexenyläthyl- barbiturat	—	—	—	—	10 St.	10 St.	z. B. Phanodorm- Calcium-Tabletten
	Antihistaminika							
28	Antihistamin-Tabletten oder -Dragees	—	—	—	50 St.	50 St.	100 St.	Nur Antihista- minika ohne schlafmachende Nebenwirkung sind mitzuführen: z. B. Avil, Omeril
	Sulfonamide und Antibiotika							
29†	6-(Sulfanilamido)- 2,4-dimethylpyrimidin- Tabletten 0,5	60 St.	120 St.	200 St.	250 St.	400 St.	400 St.	z. B. Aristamid, Elkosin

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Menge						Bemerkungen
		Verzeich- nis I	Verzeich- nis II	Verzeich- nis III	Verzeich- nis IV	Verzeich- nis Va	Verzeich- nis Vb	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
30†	Penicillin, oral, in Tabletten (auch mit Sulfonamiden)	—	20 St.	40 St.	60 St.	—	—	z. B. Oratren, Syncillin forte (1 Tablette = 100 000 I. E. Penicillin)
31†	Antibiotikum mit weitem Anwendungsgebiet in Kapseln	—	—	—	—	2 Orig.Pckg	3 Orig.Pckg	z. B. Achromycin, Aureomycin Orig. Pckg zu 16 Kapseln (1 Kapsel = 250 mg)
32	Vitamine Multi-Vitaminpräparat	—	—	—	—	1 Orig.Pckg	1 Orig.Pckg	z. B. Multibionta Orig. Pckg zu 20 Kapseln
33	Nur für Schiffe, die malaria- gefährdete Häfen anlaufen 7-Clor-4-(4'-diäthylamino- 1'-methyl-butylamino)- chinolin-diphosphat- Tabletten 0,25	—	—	—	500 St.	500 St.	1000 St.	z. B. Resochin- Tabletten. Die mitzuführende Menge ist unter Berücksichtigung des jeweils neue- sten Malariamerk- blatts der SBG zu erhöhen, wenn die Zahl der an Bord befindlichen Per- sonen und die Dauer des Aufent- halts in malaria- gefährdeten Häfen es erfordern
34	Nur für Schiffe in tropischer Fahrt Chinintabletten oder -kapseln 0,25	—	—	—	100 St.	100 St.	100 St.	Auch als Corri- pretten „MBK“
35	N-Diäthylamino-isopentyl- 8-amino-6-methoxychinolin- Tabletten 0,01	—	—	—	45 St.	45 St.	60 St.	z. B. Plasmochin simplex
36	7-Jod-8-oxychinolin-5- sulfosäure (mit Natriumbi- karbonat) Pillen 0,25	—	—	—	45 St.	100 St.	200 St.	z. B. Yatren-Pillen
b. Durch Einspritzung anzuwendende Arzneimittel								
37†	Asthmamittel Einspritzbares Asthmamittel in Ampullen	—	—	—	—	3 St.	6 St.	z. B. Asthmatrin, Asthmolysin
38	Herz- und Kreislaufmittel Pyridin-β-karbonsäure- diäthylamid-Lösung, 25%/ig, in Ampullen zu 1,7 ccm	—	—	—	10 St.	10 St.	10 St.	z. B. Coramin, Cormed
39††	Schmerzbekämpfungsmittel Morphin-Ampullen 0,02	—	—	6 St.	6 St.	10 St.	10 St.	Auch als Amphiolen „MBK“

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Menge						Bemerkungen
		Verzeichnis I	Verzeichnis II	Verzeichnis III	Verzeichnis IV	Verzeichnis Va	Verzeichnis Vb	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
40†	p-Aminobenzoyldiäthylaminoäthanol in Lösung, 2%ig, mit Adrenalin in Ampullen zu 2 ccm	—	—	—	—	20 St.	20 St.	z. B. Novocain „B“ 2%ig, mit Suprarenin
	Antihistaminika							
41	Einspritzbares Antihistaminpräparat in Ampullen	—	—	—	—	10 St.	10 St.	z. B. Antistin, Avil, Soventol
	Antibiotika							
42†	Depot-Penicillin in Trockenform mit Lösungsmittel (wäbrig)	—	—	—	—	20 St.	30 St.	z. B. Aquacillin comp., Duocillin, Novocillin, Novocain-Penicillin aquosum (N-Pc „aqu.“) 1 Orig. Pckg = 400 000 I. E.
	Sonstiges							
43	Sterile physiologische Kochsalzlösung in Ampullen zu 5 ccm	—	—	—	—	20 St.	30 St.	
	Nur für Schiffe in tropischer Fahrt							
44	7-Chlor-4-(4'-diäthylamino-1'-methyl-butylamino)-chinolin-diphosphat Ampullen, 5%ig, zu 5 ccm	—	—	—	5 St.	5 St.	5 St.	Resochin-Ampullen 5%ig
45†	Emetinhydrochlorid 0,03 in Ampullen zu 1 ccm	—	—	—	10 St.	10 St.	20 St.	
	Zur Mitführung empfohlen							
46†	Schlängenserum	Auf Schiffen, auf denen mit Schlangenbissen gerechnet werden muß, z. B. Bananendampfern sero anticrotatico } je Schiff 1 Packung sero antiothropic } sero antiothropic }						Schlängenserum kann bezogen werden z. B. durch: Instituto Butantan, Sao Paulo/Brasilien, Caixa postal 65

c. Äußerlich anzuwendende Arzneimittel

Zur Wundbehandlung und bei Hautkrankheiten								
47	Weingeist	—	—	250 g	500 g	750 g	1500 g	
48	Wundbenzin	100 g	200 g	200 g	200 g	500 g	500 g	
49†	Jodtinktur	2 Tupfflaschen	4 Tupfflaschen	6 Tupfflaschen	50 g	50 g	75 g	
	oder							
49a	Jodtinkturersatz	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	z. B. Dibromol, Dijozol, Jodo-Muc, Kodan-Tinktur, Sepso-Tinktur
50	Wasserstoffsuperoxyd-Tabletten 1,0	—	—	50 St.	50 St.	50 St.	100 St.	z. B. Perhydrit-Tabletten
51	Übermangansaures Kalium	—	—	25 g	50 g	50 g	50 g	

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Menge						Bemerkungen
		Verzeich- nis I	Verzeich- nis II	Verzeich- nis III	Verzeich- nis IV	Verzeich- nis Va	Verzeich- nis Vb	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
52	Borsäurepulver	30 g	60 g	90 g	120 g	200 g	300 g	
53	Borsalbe in Tuben zu 50 g	50 g	100 g	250 g	250 g	250 g	400 g	
54	Lebertransalbe	50 g	50 g	100 g	200 g	250 g	500 g	
55	Sulfoniertes Schieferöl	10 g	10 g	20 g	100 g	100 g	200 g	z. B. Ichthyol, Ammonium sul- foichthyolicum
56	Zinksalbe	—	—	100 g	100 g	100 g	100 g	
57	Zink-Trockenpaste, weich, fettfrei	—	—	—	—	300 g	300 g	z. B. Esiderm Orig. Pckg zu 75 g
58	Arningsche Lösung (DRF Nr. 149)	—	—	—	—	30 g	2×30 g	Zusammensetzung siehe Anmerkung 7
59	Bismutum subgallicum- Streupulver, 10—20%ig	—	—	50 g	50 g	50 g	100 g	z. B. Dermatol
60†	Sulfonamid-Wund-Gel	—	—	50 g	100 g	200 g	200 g	z. B. Aristamid- Gel, Badional-Gel, Orig. Pckg zu 20 u. 50 g
61†	Antibiotischer Wundpuder in Streudosen zu 5 g	—	—	—	—	20 g	30 g	z. B. Penicillin- Wundpuder
62†	Antibiotikumsalbe mit weitem Anwendungsgebiet	—	5 g	5 g	5 g	28 g	56 g	z. B. Aureomycin- Salbe, Orig. Pckg zu 5 und 14,2 g
63	Antihistamin-Salbe, Gelee oder ähnliches	—	—	—	etwa 30 g	etwa 30 g	etwa 30 g	z. B. Antistin- Creme, Avil-Salbe, Soventol-Gelee Orig. Pckg zu 20 bis 30 g
64	Salbe mit Oxypolyäthoxy- dodekan, 4%ig, juckreiz- stillend und anästhesierend	—	—	—	1 Orig.Pckg	1 Orig.Pckg	1 Orig.Pckg	z. B. Thesit-Salbe Orig. Pckg zu 27 g
65	Antimykotische Salbe mit Hexylresorzin	—	—	—	26 g	26 g	52 g	z. B. Mycoderm Orig. Pckg zu 26 g
66	γ-Hexachlorzyklohexan- Emulsion, 0,3%ig	—	—	1 Orig.Pckg	2 Orig.Pckg	2 Orig.Pckg	4 Orig.Pckg	z. B. Jacutin- Emulsion Orig. Pckg zu 100 g
	Bei rheumatischen Erkrankungen							
67	Spiritus saponato-camphor. (Opodeldok)	—	—	200 g	200 g	200 g	400 g	
	Bei Augenerkrankungen							
68	p-Propylaminobenzoessäure- γ-dimethylamino-β-oxypro- pylester-hydrochlorid Lösung, 1%ig,	1 Orig.Pckg	1 Orig.Pckg	1 Orig.Pckg	1 Orig.Pckg	1 Orig.Pckg	1 Orig.Pckg	z. B. Cornecain- Lösung, 1%ig Orig. Pckg zu 25 ccm
69	Augentropfen: Äthoxydiaminoakridin, 0,1%, und Äthylhydrokuprein, 0,5%, in ölgiger Lösung mit Benzoylpseudotropin- karbonsäurepropylester, 2%	1 Orig.Pckg	1 Orig.Pckg	1 Orig.Pckg	2 Orig.Pckg	2 Orig.Pckg	2 Orig.Pckg	z. B. Biseptol comp. Orig. Pckg zu 10 ccm, Flasche mit Pipettenverschluß

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Menge						Bemerkungen
		Verzeich- nis I	Verzeich- nis II	Verzeich- nis III	Verzeich- nis IV	Verzeich- nis Va	Verzeich- nis Vb	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
70	Tetrabrombrenzkatechin- wismut-Augensalbe, 2,5%ig	—	—	2 Orig.Pckg	2 Orig.Pckg	3 Orig.Pckg	3 Orig.Pckg	z. B. Noviform- Salbe, 2,5%ig, Orig. Pckg zu 5 g
	Bei Ohrerkrankungen							
71†	Ohrtropfen mit wasserfreiem Glyzerin, Anästhetikum und Phenazon (DRF Nr. 263)	—	—	etwa 15 g	etwa 15 g	etwa 15 g	etwa 15 g	Zusammensetzung siehe Anmerkung 8; auch Otalgan
	Bei Erkrankungen der Mund- höhle und der Zähne							
72	0-Oxychinolinkaliumsulfat- Tabletten 0,04	75 St.	75 St.	150 St.	150 St.	150 St.	300 St.	z. B. Chinosol- Gurgeltabletten
73	Myrrhentinktur	—	—	—	50 g	50 g	50 g	
74	Kreosot-Spiritus (1 + 1)	—	—	—	10 g	10 g	20 g	Zahntropfen
	Bei Erkrankungen der Harnwege							
75	Kathetergleitmittel, anti- septisch, mit Schleimhaut- anästhetikum	—	—	—	50 ccm	50 ccm	50 ccm	z. B. Hafinol mit Psicain-Neu 0,2 % Orig. Pckg zu 50 ccm
	Bei Erkrankungen des Mastdarms							
76	Hämorrhoidalsalbe in Tuben mit Kanüle	—	—	1 Tube	2 Tuben	2 Tuben	4 Tuben	z. B. Bismolan- Gleitsalbe, Hädensa
77	Hämorrhoidal-Zäpfchen	—	—	1 Orig.Pckg	1 Orig.Pckg	1 Orig.Pckg	1 Orig.Pckg	z. B. Anusol, Lenirenin Orig. Pckg zu 10 bis 12 St.
	Sonstiges							
78	Körperpuder in Blechstreu- büchsen zu 100 g	—	—	1 St.	2 St.	2 St.	3 St.	
79	Formalinfußpuder	—	—	—	100 g	100 g	200 g	
80	Tetrahydronaphthalin, 30%ig, im Gemisch mit Paraffinöl und Azeton	—	—	—	—	100 ccm	200 ccm	z. B. Cuprex, Orig. Pckg zu 50 u. 200 ccm (feuergefährlich)

d. Desinfektionsmittel

81	Fein-Desinfektionsmittel	—	—	100 g	250 g	2000 g	3000 g	z. B. Baktol, Sagrotan
82	Grob-Desinfektionsmittel in verschlossenen Blech- büchsen zu 100 g	—	—	3 St.	4 St.	5 St.	5 St.	z. B. Roh- chloramin
83	Insektizides Spritzmittel, DDT- oder HCH-haltig, in Blechkanistern	—	—	—	—	1000 ccm	2000 ccm	
						Für Schiffe in tropischer Fahrt statt dessen:		
						1000 ccm	2000 ccm	
84	Insektizides Stäubemittel, DDT- oder HCH-haltig	2 × 50 g	2 × 50 g	4 × 50 g	5 × 50 g	500 g	500 g	
85	Insektizide Tabletten zur Raumbeneblung, DDT- oder HCH-haltig	—	—	—	—	60 St.	120 St.	
						Für Schiffe in tropischer Fahrt statt dessen:		
						60 St.	120 St.	240 St.

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Menge						Bemerkungen
		Verzeich- nis I	Verzeich- nis II	Verzeich- nis III	Verzeich- nis IV	Verzeich- nis Va	Verzeich- nis V b	
1	2	3	4	5	6	7	8	9

e. Andere Hilfsmittel zur Krankenpflege

Die Instrumente müssen aus nichtrostendem Chromstahl hergestellt sein.
Sie sind in besonderen Kästen zu verwahren.

86	Verbandmull, 8 cm/5 m, vierfach gelegt in Rollenform in Stabilkartonpackung	—	—	1 Pckg	1 Pckg	2 Pckg	3 Pckg	
87	Verbandmull, 8 cm/5 m, vierfach gelegt Einsatzrolle für Stabilkarton	—	—	2 St.	4 St.	6 St.	12 St.	
88	Verbandmull, 10 cm/1 m, in Zickzackpackung	1 Pckg	2 Pckg	2 Pckg	5 Pckg	6 Pckg	8 Pckg	
89	Mullkompressen, sterile, 15×15 cm, einzeln gepackt	—	—	—	25 St.	100 St.	150 St.	
90	Mullkompressen, sterile, 20×20 cm, einzeln gepackt	—	—	—	25 St.	100 St.	150 St.	
91	Zellstoffmullkompressen, 10 cm/2 m	—	—	—	5 Rollen	5 Rollen	10 Rollen	
92	Mullbinden, 6 cm/4 m, mit fester Kante in Einzelkarton	3 St.	4 St.	5 St.	5 St.	10 St.	20 St.	
93	desgl. 8 cm/4 m	—	4 St.	10 St.	20 St.	20 St.	30 St.	
94	desgl. 10 cm/4 m	2 St.	4 St.	5 St.	10 St.	10 St.	15 St.	
95	desgl. 12 cm/4 m	—	—	—	—	20 St.	20 St.	
96	Flanellbinden, 8 cm/4 m	—	—	2 St.	3 St.	3 St.	6 St.	
97	Idealbinden, 6 cm/4 m, mit fester Kante	—	—	—	1 St.	2 St.	3 St.	
98	desgl. 8 cm/4 m	1 St.	1 St.	2 St.	2 St.	3 St.	4 St.	
99	desgl. 10 cm/4 m	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	2 St.	3 St.	
100	Brandbinden, 10 cm/1 m in Blechhülsen	3 St.	3 St.	5 St.	6 St.	8 St.	12 St.	
101	Sterilisierte Salbenkompressen	1 Pckg	1 Pckg	2 Pckg	2 Pckg	2 Pckg	2 Pckg	z. B. Branolind Pckg zu 12 Kompressen
102	Verbandpäckchen, mittlere	5 St.	5 St.	10 St.	10 St.	10 St.	20 St.	
103	Elastische Pflasterbinden, ganzflächig klebend, 8 cm/2½ m	—	—	—	2 St.	3 St.	6 St.	z. B. Elastoplast A
104	Cambricbinden, 8 cm/4 m	—	—	2 St.	3 St.	5 St.	10 St.	
105	Zinkleimbinden, 10 cm breit	—	—	2 St.	2 St.	3 St.	4 St.	
106	Verbandwatte in Preßrollenform, 6 cm/5 m, in Stabilkartonpackung	—	—	1 St.	1 St.	2 St.	3 St.	
107	Verbandwatte für Stabilkarton, 6 cm/5 m, Einsatzrolle	—	—	5 St.	5 St.	10 St.	12 St.	
108	Verbandwatte in Preßrollenform zu 50 g	2 St.	2 St.	2 St.	3 St.	4 St.	16 St.	
109	Polsterwatte in Preßrollenform zu 100 g	—	—	1 St.	5 St.	5 St.	10 St.	
110	Zellstoff in Preßrollenform zu 100 g	—	1 St.	2 St.	5 St.	5 St.	10 St.	
111	Kautschukheftpflaster, 5 cm, 2½ cm, 1¼ cm/5 m	1 Rolle (5 cm breit)	2 Rollen (5 und 2½ cm breit)	3 Rollen (je 1)	6 Rollen (je 2)	9 Rollen (je 3)	12 Rollen (je 4)	
112	Pflasterwundverband, 4 cm/1 m	1 Pckg	1 Pckg	1 Pckg	1 Pckg	1 Pckg	2 Pckg	112 bis 114 einmal in Sprech- stunden- packung zum Nachfüllen
113	desgl. 6 cm/1 m	1 Pckg	1 Pckg	1 Pckg	1 Pckg	2 Pckg	4 Pckg	
114	desgl. 8 cm/1 m	1 Pckg	1 Pckg	1 Pckg	1 Pckg	1 Pckg	2 Pckg	

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Menge						Bemerkungen
		Verzeich- nis I	Verzeich- nis II	Verzeich- nis III	Verzeich- nis IV	Verzeich- nis Va	Verzeich- nis Vb	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
115	Lederfingerlinge, schwarz, Größe IV—VI	2 St.	3 St.	5 St.	5 St.	10 St.	10 St.	
116	Augenklappen mit Band	1 St.	1 St.	2 St.	2 St.	3 St.	5 St.	
117	Ohrenbinden, dreieckig, nach Hartmann	—	—	—	—	2 St.	3 St.	
118	Arterienabbinder (Gurtaderpresse) 80 cm lang	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	
119	Armtragegurt mit zwei Schlingen	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	2 St.	2 St.	
120	Verbandtücher, schwarz	—	1 St.	1 St.	2 St.	3 St.	3 St.	
121	Handgelenkriemen aus Leder, Größe 18—21	—	—	1 St.	2 St.	2 St.	3 St.	
122	Suspensorien, Größe V, VI, VII	—	—	—	je 1 St.	je 2 St.	je 4 St.	
123	Schienen nach Cramer 10 cm × 100 8 cm × 50	1 St. 1 St.	1 St. 2 St.	2 St. 2 St.	2 St. 3 St.	2 St. 4 St.	3 St. 5 St.	
124	Schiene nach Braun, zusammenlegbar	—	—	—	—	1 St.	1 St.	
125	Schiene nach Volkmann, mit T-Stück, 75 cm lang	—	—	—	—	1 St.	1 St.	
126	Sicherheitsnadeln (in Schachteln), Messing, vernickelt, Größe 2	12 St.	12 St.	12 St.	12 St.	24 St.	36 St.	z. B. Messing- Duplex-Sicher- heitsnadeln vernickelt
127	Billroth-Battist, 1 m	—	—	1 St.	2 St.	2 St.	3 St.	
128	Bettunterlage aus Gummi (Bettstoff)	—	—	—	—	1½ qm	1½ qm	
129	Wärmflasche aus Gummi	—	—	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	
130	1 Irrigator mit 1 Schlauch, 1 Zwischenhahn, 1 Schlauchklemme und 3 Hartgummiansätzen (für Wundspülung und Klistier)	—	—	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	
131	Eisbeutel aus Gummi, Größe 25	—	—	—	—	1 St.	1 St.	
132	Halseisbeutel mit Verschuß, 7 cm/33 cm	—	—	—	—	1 St.	1 St.	
133	Mundspatel aus Holz	—	—	10 St.	10 St.	20 St.	30 St.	
134	Holzstäbchen für Tupfer	—	—	20 St.	20 St.	30 St.	30 St.	
135	Einnehmeglas mit Strich- teilung	—	—	—	5 St.	10 St.	10 St.	
136	Trinkrohr aus Glas	—	—	—	3 St.	3 St.	3 St.	
137	Augenundine	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	
138	Steckbecken mit Deckel	—	—	—	1 St.	1 St.	1 St.	
139	Urinflasche (für Männer)	—	—	—	1 St.	2 St.	2 St.	
140	Weiche Gummikatheter nach Nelaton, Größe 12 und 16	—	—	—	je 1 St.	je 1 St.	je 1 St.	
141	Katheter-Aufbewahrungs- röhre aus Cellophan (mit Gummiverschuß zur Aufnahme von Formalin- Tabletten)	—	—	—	1 St.	1 St.	1 St.	
142	Handwaschbürste	1 St.	1 St.	1 St.	2 St.	2 St.	2 St.	
143	Meßgefäß, 100 ccm	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	
144	Hornlöffel	—	—	—	—	1 St.	1 St.	

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Menge						Bemerkungen
		Verzeich- nis I	Verzeich- nis II	Verzeich- nis III	Verzeich- nis IV	Verzeich- nis Va	Verzeich- nis Vb	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
145	Tropfflasche, 10 ccm	—	—	—	—	1 St.	2 St.	
146	desgl. 20 ccm	—	—	—	—	1 St.	2 St.	
147	desgl. 30 ccm	—	—	—	—	1 St.	2 St.	
* 148	Medizinflaschen, runde u. eckige 10 ccm	—	—	—	—	je 3 St.	je 4 St.	
* 149	desgl. 20 ccm	—	—	—	—	je 3 St.	je 4 St.	
* 150	desgl. 30 ccm	—	—	—	je 3 St.	je 3 St.	je 4 St.	
* 151	desgl. 50 ccm	—	—	—	je 3 St.	je 3 St.	je 4 St.	
* 152	desgl. 100 ccm	—	—	—	—	je 2 St.	je 3 St.	
* 153	desgl. 200 ccm	—	—	—	—	je 2 St.	je 3 St.	
154	Korken, zu den Medizin- flaschen passend	—	—	—	20 St.	30 St.	30 St.	
155	Salbenkruke, 10 g	—	—	—	3 St.	5 St.	10 St.	
156	Tropfpipette (Augenpipette)	2 St.	2 St.	2 St.	2 St.	4 St.	6 St.	
157	Glasstäbchen für Augensalbe	2 St.	2 St.	2 St.	2 St.	3 St.	4 St.	
158	Etiketten, rot, gummiert, mit Aufschrift „Außerlich“	—	—	—	12 St.	25 St.	50 St.	
159	Etiketten, weiß, gummiert	—	—	—	12 St.	25 St.	50 St.	
160	Instrumentenkocher, mindestens 17 cm lang, mit Einsatz, elektrisch oder mit Spiritusbrenner und 500 ccm Brennspritus	—	—	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	
161	Schale, nierenförmig, 24 cm	—	—	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	
162	Rekordspritze, 2 ccm oder Glasspritze mit Metallkonus, in auskochbarem Metall- behälter	—	—	2 St.	2 St.	3 St.	3 St.	
163	desgl. 5 ccm oder Glasspritze mit Metallkonus, in aus- kochbarem Metallbehälter	—	—	—	1 St.	2 St.	2 St.	
164	Injektionskanülen aus Chrom-Nickelstahl, Größe 1 und 2	—	—	je 6 St.	je 6 St.	je 6 St.	je 6 St.	
165	Fieberthermometer in Metallhülse	1 St.	1 St.	1 St.	2 St.	3 St.	4 St.	
166	Instrumentenkasten	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	Größe nach Umfang der Ausrüstung
167	Skalpell	—	—	1 St.	1 St.	2 St.	2 St.	
168	Nagelreiniger	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	
169	Verbandschere	—	—	—	1 St.	1 St.	1 St.	
170	Coopersche Schere	—	—	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	
171	Gerade Schere	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	
172	Metallspatel	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	
173	Anatomische Pinzette	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	
174	Chirurgische Pinzette	—	—	2 St.	2 St.	2 St.	2 St.	
175	Splitterpinzette	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	
176	Hohlmeißel für Augen- fremdkörper	—	—	—	1 St.	1 St.	1 St.	
177	Arterienklemme	—	—	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	
178	Nadelhalter, 14 cm	—	—	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	
179	Wundnadeln, scharfe, mittel- große und kleine	—	—	je 12 St.	je 12 St.	je 12 St.	je 12 St.	
180	Metalldose, durchlöchert, zum Sterilisieren der Wundnadeln	—	—	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	z. B. Acufirm Nr. G 212/12 und B 204/12

Nr. 148 bis 153: Berichtigung 1957 II 752

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Menge						Bemerkungen
		Verzeich- nis I	Verzeich- nis II	Verzeich- nis III	Verzeich- nis IV	Verzeich- nis Va	Verzeich- nis V b	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
181	Chirurgisches Nahtmaterial in steriler gebrauchsfertiger Packung: Katgut: Länge 2,50 m, Stärke 0 und 1 Seide: Länge 2,50 m, Stärke 1 und 2	—	—	je 1 St.	je 1 St.	je 1 St.	je 1 St.	
182	Klammerbesteck nach Michel	—	—	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	
183	Impflanzette, umsteckbar	—	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	Zur Blut- entnahme bei Malaria. Nur für Schiffe in tropischer Fahrt
184	Objektträger	—	10 St.	10 St.	10 St.	40 St.	50 St.	
185	Fließpapier	—	—	—	—	2 Bogen	2 Bogen	
186	Trockenzerstäuber	—	—	—	—	1 St.	1 St.	
187	Flitspritze	—	—	—	—	1 St.	1 St.	
188	Harnröhrenspritze	—	—	—	1 St.	2 St.	2 St.	
189	Krankentransport- Hängematte	1 St.*	1 St.*	1 St.*	1 St.	1 St.	1 St.	* nicht für Logger und Schiffe in der kleinen und großen Hochseefischerei
190	Bruchbänder, rechts- und linksseitig	—	—	—	je 1 St.	je 1 St.	je 1 St.	
f. Bücher, Merkblätter, Formulare								
191	Verordnung über die Kran- kenfürsorge auf Kauffahrtei- schiffen	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	
192	Anleitung zur Gesundheits- pflege auf Kauffahrtei- schiffen	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	
193	Betäubungsmittelbuch	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	1 St.	
194	Krankenzettelbuch	—	1 St.*	1 St.*	1 St.	1 St.	1 St.	* nur auf Schiffen in der kleinen und großen Hochseefischerei
195	Merkblätter für geschlechts- kranke Seeleute auf Schiffen ohne Schiffsarzt	5 St.	10 St.	10 St.	25 St.	50 St.	50 St.	
196	Vordrucke für Fieberkurven	—	5 St.*	5 St.*	10 St.	10 St.	15 St.	* nur auf Schiffen in der kleinen und großen Hochseefischerei

**2. Verzeichnis der Arznei- und anderen Hilfsmittel
der Krankenfürsorge auf Schiffen mit Schiffsarzt**
(Verzeichnis VI a und b)

Lfd. Nr.	Deutsche und lateinische Bezeichnung	Wortgeschützte Bezeichnungen	Menge		Bemerkungen
			Verzeichnis VI a	Verzeichnis VI b	
1	2	3	4	5	6
a) Einfache Arzneimittel und Arzneifertigwaren (Spezialitäten)					
	Bei Erkrankungen der Atmungsorgane				
1	2-(Naphthyl-(1')-methyl)- imidazolin-nitrat Lösung 1:1000	z. B. Privin	1 Orig. Pckg	1 Orig. Pckg	Orig. Pckg zu 20 ccm
2	Brustelixir Elixir e Succo Liquiritiae		500 g	1000 g	
3†	Zusammengesetzte Husten- Tabletten Expectorans comp. Tabletten	Auch als Com- pretten Expec- torans comp. „MBK“	100 St.	250 St.	Zusammensetzung siehe Anmerkung 2
4	Anisöhlhaltige Ammoniak- flüssigkeit Liquor Amonii anisatus		100 g	200 g	
5	Guajacol-Präparat zur Injek- tion Ampullen zu 1 ccm	z. B. Anastil verstärkt	6 St.	12 St.	
6†	Kodeinphosphat Codeinum phosphoricum Tabletten 0,03	Auch als Com- pretten „MBK“	100 St.	200 St.	
* 7††	Dihydrokodeinonbitartrat Dihydrocodeinonum bitartaricum Tabletten 0,01	z. B. Dicodid	20 St.	40 St.	
8†	Asthmamittel zur Injektion Ampullen zu 1 ccm	z. B. Asthmatrin, Asthmolysin	30 St.	50 St.	
9	Kalziumthiosulfat Calcium thiosulfuricum Ampullen, 10%/oig	z. B. Tecesal	20 St.	30 St.	
	Zur Anregung des Atemzentrums				
10†	Lobelin-hydrochlorid Lobelinum hydrochloricum Ampullen 0,01		6 St.	12 St.	
	Herz- und Kreislaufmittel				
11†	Digitoxin Digitoxinum Tabletten 0,1 mg	z. B. Digimerck	70 St.	100 St.	
12†	Digitalis-Tropfen	z. B. Digalen, Digimerck, Digilanid, Digipuratum, Pandigal	100 ccm	100 ccm	
13†	k-Strophanthin k-Strophanthinum Ampullen 0,25 mg	z. B. Kombetin	30 St.	60 St.	
14	Chinidinbase Chinidinum basicum Tabletten 0,2	Auch als Com- pretten „MBK“	20 St.	50 St.	
15†	Amylnitrit Amylium nitrosum, 10%/oig, in alkoholischer Lösung Ampullen zu 1 ccm		10 St.	10 St.	

Lfd. Nr.	Deutsche und lateinische Bezeichnung	Wortgeschützte Bezeichnungen	Menge		Bemerkungen
			Verzeichnis VIa	Verzeichnis VIb	
1	2	3	4	5	6
16†	Nitroglyzerin-Präparat	z. B. Nitrolingual	1 Orig. Pckg	2 Orig. Pckg	Orig. Pckg zu 30 Kapseln
17	Koffeinnatriumbenzoat Coffeinum- Natriumbenzoicum Ampullen 0,25	Auch als Amphiolen „MBK“	10 St.	20 St.	
18	Theobromin-natriumsalizylat Theobrominum- Natriumsalicylicum Tabletten 0,5		100 St.	100 St.	
19†	Theophyllin oder Theophyllin- abkömmlinge (auch mit Lö- sungsvermittler) Ampullen zu 1 bis 2 ccm	z. B. Cordalin, Deriphyllin, DHT, Euphyllin	5 bis 6 St.	10 bis 12 St.	
20†	Quecksilber-Diuretikum mit Theophyllin Ampullen zu 2 ccm	z. B. Salyrgan	10 St.	20 St.	
21	Kaliumjodid Kaliumjodatum Tabletten 0,5	Auch als Com- pretten „MBK“	100 St.	100 St.	
22	Pyridin-β-karbonsäure- diäthylamid, 25%ige Lösung, Ampullen zu 1,7 ccm	z. B. Coramin, Cormed	10 St.	10 St.	
23	desgl. Ampullen zu 5,5 ccm	z. B. Coramin, Cormed	2 St.	2 St.	
24††	1-Phenyl-2-methylamino- propanhydrochlorid Tabletten 0,003	z. B. Isophen, Pervitin	30 St.	30 St.	
25††	desgl. Ampullen 0,015	z. B. Isophen, Pervitin	12 St.	12 St.	
26†	Strychninnitrat Strychninum nitricum Ampullen zu 0,001		20 St.	30 St.	
27	Sterile physiologische Koch- salzlösung Ampullen zu 10 ccm		20 St.	20 St.	
28	Kochsalzlösung Solutio Natrii chlorati, 10%ig, Ampullen zu 10 ccm		10 St.	10 St.	
29	Sterile isotonische Lösung der Salze des Blutserums	z. B. Tutofusin	2 Flaschen	4 Flaschen	Infusionsflasche zu 500 ccm
30	Polyvinylpyrrolidon in physiologischer Salzlösung	z. B. Periston	5 Flaschen	5 Flaschen	Infusionsflasche zu 500 ccm 1 Anstalts-Pckg zu 5 Flaschen
31	Traubenzuckerlösung, 10%ig, Ampullen zu 10 ccm		15 St.	15 St.	Fertige Handels- präparate!
32	desgl., 20%ig, Ampullen zu 10 ccm		30 St.	30 St.	Fertige Handels- präparate!
33	desgl., 50%ig, Ampullen zu 10 ccm		5 St.	5 St.	Fertige Handels- präparate!

Lfd. Nr.	Deutsche und lateinische Bezeichnung	Wortgeschützte Bezeichnungen	Menge		Bemerkungen
			Verzeichnis VIa	Verzeichnis VIb	
1	2	3	4	5	6
	Bei Erkrankungen der Verdauungsorgane				
34	Zusammengesetzte China- tinktur Tinctura Chinae composita		100 g	100 g	
35	Pfefferminzblätter Folia Menthae piperitae		300 g	500 g	
36	Kamillenfluidextrakt Extractum Chamomillae fluidum	Auch als Kamillo- san-Liquidum	300 g	400 g	
37	Natriumbikarbonat Natrium bicarbonicum Tabletten 0,5		1000 St.	1000 St.	
38†	Säurebindendes Magenmittel mit Belladonna, in Pulver- form	z. B. Belladonna- Neutralon, Belladonna- Mucin	300 g	400 g	
39	Verdünnte Salzsäure Acidum hydrochloricum dilutum		200 g	300 g	
40	Verdauungs- Ferment-Präparat	z. B. Arbuz, Combizym, Enzynorm, Festal, Luizym, Pankreon, Panpeptal	etwa 200 St.	etwa 300 St.	
41†	Apomorphinhydrochlorid Apomorphinum hydrochlo- ricum Ampullen zu 0,01		10 St.	10 St.	
42	Medizinische Kohle Carbo medicinalis granuliert		200 g	300 g	
43††	Einfache Opiumtinktur Tinctura Opii simplex		50 g	100 g	
44	Tannin-Eiweiß	z. B. Tannalbin	100 St.	200 St.	
45	Diazetyltannin-Silber-Eiweiß in Substanz	z. B. Targesin	20 g	20 g	
46†	Dimethylkarbaminsäureester des m-Oxy-phenyl-trimethyl- ammonium-methylsulfats Ampullen zu 0,5 mg	z. B. Prostigmin	6 St.	6 St.	Orig. Pckg zu 6 Ampullen
47†	Karbaminoylcholinchlorid Ampullen zu 0,25 mg	z. B. Doryl	10 St.	10 St.	Orig. Pckg zu 10 Ampullen
48	Hypophysenhinterlappen- präparat zur Injektion Ampullen zu 1 ccm (= 3 Voegtlin-Einheiten)	z. B. Hypophysin	10 St.	10 St.	
49†	Atropinsulfat Atropinum sulfuricum Tabletten 0,5 mg	Auch als Com- pretten „MBK“	20 St.	20 St.	
50†	desgl. Ampullen 0,001	Auch als Amphiolen „MBK“	10 St.	20 St.	
51†	Papaverinhydrochlorid Papaverinum hydrochloricum Tabletten 0,04		20 St.	40 St.	

Lfd. Nr.	Deutsche und lateinische Bezeichnung	Wortgeschützte Bezeichnungen	Menge		Bemerkungen
			Verzeichnis VIa	Verzeichnis VIb	
1	2	3	4	5	6
52†	Kombiniertes Eupaverin-Präparat mit Phenyläthylbarbitursäure Zäpfchen	z. B. Eupaco- Suppositorien	20 St.	20 St.	
53	Bittersalz Magnesium sulfuricum		250 g	500 g	
54	Künstliches Karlsbader Salz Sal Carolinum factitium		250 g	500 g	
55	Paraffinölemulsion mit Phenolphthalein	z. B. Agarol, Obstinol	etwa 500 g	etwa 500 g	
56†	Vegetabilische Abführpillen Pilulae laxantes fortes (DRF Nr. 204)	Auch als Daluwal- Compretten „MBK“	200 St.	300 St.	
57	Rizinusöl Oleum ricini		500 g	1000 g	
58	1,8-Dioxyanthrachinon Tabletten 0,15	z. B. Istizin	60 St.	100 St.	
59	Bandwurmmittel mit metallischem Zinn, Zinn- oxyd und Zinnchlorid Tabletten	z. B. Cestodin	3 Orig. Pckg	5 Orig. Pckg	Orig. Pckg zu 15 Tabletten
60†	Emetinhydrochlorid Emetinum hydrochloricum Ampullen zu 0,05		10 St.	10 St.	
61	Hämorrhoidal-Salbe	z. B. Bismolan- Gleitsalbe, Hädensa	3 Tuben	3 Tuben	in Tuben zu 20 g mit Kanüle
62	Hämorrhoidal-Zäpfchen	z. B. Anusol, Bismolan	10 St.	20 St.	
Bei Urogenitalerkrankungen					
63	Bärentraubenblätter Folia Uvae Ursi		300 g	500 g	
64	Kathetergleitmittel mit Schleimhautanästhetikum	z. B. Hafinol mit Psicain-Neu 0,2 %	50 ccm	100 ccm	Orig. Pckg zu 50 ccm
Für Frauenkrankheiten und zur Geburtshilfe <i>Kann auf Schiffen fehlen, die weder für die Beförderung von Fahrgästen eingerichtet sind noch Frauen an Bord haben.</i>					
65†	Halbsynthetisches Sekale- alkaloid Tropfen	z. B. Methergin- Tropfen	2 Orig. Pckg	2 Orig. Pckg	Orig. Pckg zu 10 ccm
66†	desgl. zur Injektion Ampullen zu 1 ccm	z. B. Methergin- Amp.	2 Orig. Pckg	3 Orig. Pckg	Orig. Pckg zu 6 Ampullen
67	Silbernitratlösung, 1 %ig, zum Einträufeln ins Auge Ampullen oder Röhrchen zu 0,5 ccm	z. B. Mova- Argentum nitricum	5 Ampullen	5 Ampullen	Orig. Pckg zu 5 Ampullen

Lfd. Nr.	Deutsche und lateinische Bezeichnung	Wortgeschützte Bezeichnungen	Menge		Bemerkungen
			Verzeichnis VI a	Verzeichnis VI b	
1	2	3	4	5	6
	Bei Stoffwechselkrankheiten				
68†	Kolchizin Colchicinum Tabletten 0,001		50 St.	50 St.	
69†	Insulin (Altinsulin)	Insulin	5 Orig. Pckg	5 Orig. Pckg	Orig. Pckg zu 400 I. E.
70†	Depot-Insulin	Depot-Insulin	5 Orig. Pckg	5 Orig. Pckg	Orig. Pckg zu 400 I. E. Zu Nummern 69 u. 70: In verschlossenem Behälter abgeson- dert von Lebensmit- teln im Kühlschrank oder Kühlraum auf- zubewahren
	Bei Blutkrankheiten				
71	Ferro-Präparat mit Hefe in Kapseln	z. B. Plastulen	2 Orig. Pckg	3 Orig. Pckg	Orig. Pckg zu 30 Kapseln
72	Vitamin B 12- Folsäure-Präparat Tabletten	z. B. Rubrozyt	50 St.	100 St.	Orig. Pckg zu 10 und 20 Tabletten
	Zur Wundbehandlung und bei Hautkrankheiten				
73	Weingeist Spiritus, 90%ig,		1500 g	3000 g	
74	Petroleumbenzin (Wundbenzin) Benzinum Petrolei		1000 g	1500 g	
75†	Jodtinktur Tinctura Jodi		100 g	100 g	
76	Wasserstoffsuperoxyd Hydrogenium peroxydatum Tabletten 1,0	z. B. Perhydrit	100 St.	150 St.	
77†	Sublimatpastillen Pastilli hydrargyri bichlorati 1,0 (mit 0,5 HgCl ₂)		20 St.	40 St.	
78	Silbernitrat (Höllenstein) Argentum nitricum (Stift in einschraubbarem Holzgriff)		1 Ätztstift	1 Ätztstift	Nicht zusammen mit blanken Instrumenten lagern
79	Mastix-Lösung	z. B. Mastisol	60 g	60 g	
80	Blutstillende Tampons	z. B. Tabotamp	3 Orig. Pckg	4 Orig. Pckg	Orig. Pckg zu 30 ccm
81	Physiologisches Blutstillungs- mittel Ampullen zu 10 ccm	z. B. Clauden	1 Orig. Pckg	2 Orig. Pckg	Orig. Pckg zu 5 Ampullen
82†	Antibiotikumsalbe mit weitem Anwendungs- gebiet	z. B. Aureomycin- Salbe	etwa 75 g	etwa 100 g	Orig. Pckg zu 5 g, 14,2 g und 28,4 g
83†	Antibiotischer Wundpuder Streudosen zu 20 g		40 g	60 g	
84†	Puder mit 4-Aminobenzolsulfothio- karbamid und Milchzucker in Streudosen zu 50 g	z. B. Badional-Puder	50 g	50 g	
85†	Sulfonamid-Wund-Gel	z. B. Aristamid-Gel, Badional-Gel	6 St.	10 St.	Tuben zu 50 g
86	Verflüssigtes Phenol Phenolum liquefactum		30 g	30 g	
87	Kaliumpermanganat (Übermangansaures Kalium) Kalium permanganicum		50 g	100 g	

Lfd. Nr.	Deutsche und lateinische Bezeichnung	Wortgeschützte Bezeichnungen	Menge		Bemerkungen
			Verzeichnis VI a	Verzeichnis VI b	
1	2	3	4	5	6
88	Reines Methylviolett, 2%/ig, alkoholisch-wässrige Lösung	z. B. Pyoktanin- lösung	50 g	50 g	
89	2-Athoxy-6,9-diaminoakridin- laktat Tabletten 0,1	z. B. Rivanol	40 St.	60 St.	
90	Perubalsam Balsamum peruvianum		50 g	50 g	
91	Sulfoniertes Schieferöl	z. B. Ichthyol, Ammonium sulfoichthy- olicum	100 g	200 g	
92	Glyzerin Glycerinum		200 g	400 g	
93	Emulgierbare Salbengrundlage, wasser- haltig	z. B. Eucerinum cum aqua	300 g	300 g	
94	Borsäurepulver Acidum boricum pulverisa- tum		300 g	400 g	
95	Borsalbe Unguentum acidi borici		500 g	500 g	
96	Lebertransalbe Unguentum olei Jecoris 25%/ig		100 g	200 g	
97	Weiche Zinkpaste Pasta Zinci mollis		250 g	500 g	
98	Zinktrockenpaste, weich, fettfrei	z. B. Esiderm	10 Orig. Pckg	20 Orig. Pckg	Orig. Pckg zu 30 g
99	Zinktrockenpaste mit Schwefel, 10%/ig	z. B. Esiderm cum Sulfur	2 Orig. Pckg	3 Orig. Pckg	Orig. Pckg zu 30 g
100	Zinköl Oleum Zinci		100 g	200 g	Zincum oxydatum crudum, Oleum Olivarum zu gleichen Teilen
101	Salizylsalbe Unguentum acidi salicylici 2%/ig		100 g	200 g	
102	Arningsche Lösung Solut. Arning (DRF Nr. 149)		100 g	200 g	Zusammensetzung siehe Anmerkung 7
103	Basisches Wismutgallat Bismutum subgallicum Streupulver, 10—20%/ig	z. B. Dermatol	50 g	50 g	Orig. Pckg zu 25 g
104	Salbe mit Oxypolyäthoxy- dodekan, 4%/ig, juckreizstil- lend und anästhesierend	z. B. Thesit-Salbe	2 Orig. Pckg	2 Orig. Pckg	Orig. Pckg zu 27 g
105	Antihistamin-Salbe, -Gelee oder ähnliches	z. B. Antistin- Creme, Avil-Salbe, Soventol-Gelee	etwa 200 g	etwa 300 g	Orig. Pckg zu 20 bis 30 g
106	Antimykotische Salbe mit Hexylresorzin	z. B. Mycoderm	5 Orig. Pckg	10 Orig. Pckg	Orig. Pckg zu 26 g
107	γ-Hexachlorzyklohexan- Emulsion, 0,3%/ig	z. B. Jacutin- Emulsion	3 Orig. Pckg	6 Orig. Pckg	Orig. Pckg zu 100 g

Lfd. Nr.	Deutsche und lateinische Bezeichnung	Wortgeschützte Bezeichnungen	Menge		Bemerkungen
			Verzeichnis VI a	Verzeichnis VI b	
1	2	3	4	5	6
	Bei rheumatischen Erkrankungen				
108	Flüssiger Opodeldok Spiritus saponato-camphoratus		500 g	500 g	
109	Salizylspiritus Spiritus salicylatus		200 g	200 g	
110	Senfspiritus Spiritus Sinapis 2%ig		100 g	100 g	
111	Aminophenazon-Lösung, 20%ig, zur intravenösen Injektion Ampullen zu 10 ccm	z. B. Aneuxol	5 St.	5 St.	
	Bei Augenerkrankungen				
112†	Atropin-Öllösung, 1%ig, steril	z. B. Atropinol	1 Orig. Pckg	2 Orig. Pckg	Orig. Pckg zu 10 ccm, (Tropfflasche)
113†	Physostigmin-Öllösung 1%ig, steril	Physostol	2 Orig. Pckg	2 Orig. Pckg	Orig. Pckg zu 4 ccm, Flasche mit Pipettenverschluß
114	p-Propylaminobenzoessäure- γ-dimethylamin-β-oxypropyl- ester-hydrochlorid Lösung, 3%ig	z. B. Cornecain 3%ig	1 Orig. Pckg	2 Orig. Pckg	Orig. Pckg zu 25 ccm, Flasche mit Pipettenverschluß
115†	Zinksulfat Zincum sulfuricum		30 Pulver zu 0,5 g	30 Pulver zu 0,5 g	
116	Augentropfen: Äthoxydiaminoakridin, 0,1% und Äthylhydrokuprein, 0,5% in öligiger Lösung mit Benzoylpseudotropinkarbon- säurepropylester, 2%	z. B. Biseptol comp.	2 Orig. Pckg	4 Orig. Pckg	Orig. Pckg zu 10 ccm, Flasche mit Pipettenverschluß
117	Tetrabrombrenzkatechin- wismutsalbe, 2,5%ig	z. B. Noviform 2,5%ig	4 Orig. Pckg	6 Orig. Pckg	Orig. Pckg zu 5 g
118†	Augensalbe mit einem Anti- biotikum mit weitem Anwen- dungsgebiet	z. B. Aureomycin- Augensalbe	2 Orig. Pckg	4 Orig. Pckg	Orig. Pckg zu 3,5 g
119†	Cortison und Antibiotikum mit weitem Anwendungsge- biet in öligiger Lösung	z. B. Scheroson ophtalmicum	5 Orig. Pckg	10 Orig. Pckg	Orig. Pckg zu 2 ccm
	Bei Ohrerkrankungen				
120†	Ohrtropfen mit Anästhetikum und Phenazon in wasser- freiem Glycerin (DRF Nr. 263)	z. B. Otalgan, Otopyrin, Otozell	12 g	18 g	Zusammensetzung siehe Anmerkung 8
	Bei Erkrankungen der Mund- höhle und der Zähne				
121	o-Oxychinolinkaliumsulfat Tabletten 0,04	z. B. Chinosol- Gurgel- tabletten	150 St.	300 St.	
122	Myrrhentinktur Tinctura Myrrhae		100 g	100 g	
123	Kreosotspiritus Spiritus Kreosoti (1+1)		20 g	20 g	Zahntropfen

Lfd. Nr.	Deutsche und lateinische Bezeichnung	Wortgeschützte Bezeichnungen	Menge		Bemerkungen
			Verzeichnis VI a	Verzeichnis VI b	
1	2	3	4	5	6
124	Provisorisches Zahnverschlußmittel, flüssig	Fletcher I., flüssig	50 g	50 g	Zusammensetzung siehe Anmerkung 9
125	desgl. Pulver	Fletcher II.-Pulver	50 g	50 g	
126	Präparat zur Pulpendevitali- sation mit 40 % metallischem Arsen	z. B. Causticin- Schwarz	1 Orig. Pckg	1 Orig. Pckg	Zusammensetzung siehe Anmerkung 10
Zur Schmerzbekämpfung und -ausschaltung					
127	Azetylsalizylsäure Acidum acetylosalicylicum Tabletten 0,5	Auch als Com- pretten „MBK“	150 St.	200 St.	Zusammensetzung siehe Anmerkung 1
128	Dimethylaminophenyl- dimethylpyrazolon (Amino- phenazon) Dimethylaminophenyl- dimethylpyrazolon Tabletten 0,3	Auch als Com- pretten „MBK“	100 St.	200 St.	
129†	Antineuralgicum Tabletten mit Codein	z. B. Gelonida antineuralgica. Auch als Compret- ten Analgeticum „MBK“, Remedin	200 St.	200 St.	
130††	Morphinhydrochlorid Morphinum hydrochloricum Ampullen 0,01	Auch als Amphiolen „MBK“	20 St.	40 St.	
131††	Morphinhydrochlorid Morphinum hydrochloricum Ampullen 0,02	Auch als Amphiolen „MBK“	20 St.	40 St.	
132††	Morphinum hydrochloricum 0,02 mit Atropinum sulfuri- cum 0,5 mg Ampullen	Auch als Amphiolen „MBK“	20 St.	40 St.	
133††	Eukodal 0,01 mit Scopolaminhydrobromid 0,5 mg und Ephetonin 0,025 Ampullen	z. B. Scophedal „schwach“	20 St.	30 St.	
134††	1-Methyl-4-phenylpiperidin- 4-karbonsäureäthylester- hydrochlorid Tabletten 0,025	z. B. Dolantin	40 St.	60 St.	
135††	desgl. Ampullen 0,1	z. B. Dolantin	10 St.	20 St.	
136	p-Aminobenzoyl- diäthylaminoäthanol-hydro- chlorid-Lösung, 2%ig, mit Zusatz von Arterenol oder Brenzkatechin-propanol- hydrochlorid	z. B. Novocain- Arterenol-Am- pullen, 2 % zu 2 ccm, Novocain-Cor- basil-Ampullen „B“, 2 % zu 2 ccm	20 St.	20 St.	Zur Leitungs- anaesthesie

Lfd. Nr.	Deutsche und lateinische Bezeichnung	Wortgeschützte Bezeichnungen	Menge		Bemerkungen
			Verzeichnis VI a	Verzeichnis VI b	
1	2	3	4	5	6
137†	p-Aminobenzoyldiäthylamino- äthanol-hydrochlorid-Lösung 1/20/oig, mit Zusatz von Adrenalin	z. B. Novocain- Suprarenin- Ampullen „A“ 1/20/oig zu 5 ccm	20 St.	40 St.	Zur Infiltrations- anaesthesia
138†	Natrium-N-methylzyklo- hexenylmethylbarbiturat Natrium-N-methyl- cyclohexenylmethylbarbitu- ricum Ampullen 0,5	z. B. Evipan- Natrium in Trocken-Am- pullen, 0,5 mit Ampullen zu 5 ccm Aqua redest. steril.	9 St.	15 St.	Orig. Pckg zu 3 Amp. u. Lösungsmittel
139	Äthylchlorid Aether chloratus (in Spritzampullen mit Hebelverschluß)		150 g	200 g	
140	Narkoseäther Aether pro narcosi		8 Fl. zu 50 g	12 Fl. zu 50 g	
	Beruhigungs- und Schlafmittel				
141	Fenchel Fructus Foeniculi		100 g	200 g	
142	Zusammengesetzte Brom- Tabletten Mixtura nervina- Tabletten		250 St.	500 St.	Zusammensetzung siehe Anmerkung 6
143	Bromierte Harnstoff-Abkömmlinge Tabletten	z. B. Adalin, Bromural	40 St.	80 St.	
144†	N-Methylzyklohexenyl- methylbarbitursäure Acidum N-methylcyclohexe- nylmethylbarbituricum Tabletten 0,25	z. B. Evipan	50 St.	100 St.	
145†	Kalziumzyklohexenyläthyl- barbiturat Calcium cyclohexenylaethyl- barbituricum Tabletten 0,2	z. B. Phanodorm- Calcium	20 St.	30 St.	
* 146†	Phenyläthylbarbitursäure Acidum phenyläthylbarbitu- ricum Tabletten 0,1	z. B. Luminal	40 St.	60 St.	
* 147†	desgl. Tabletten 0,015	z. B. Luminaletten	120 St.	240 St.	
148†	desgl. 20/oige Lösung Ampullen zu 1 ccm	z. B. Luminallösung	10 Amp.	10 Amp.	
149	desgl. mit Belladonna- und Sekale- Alkaloiden Tabletten oder Dragees	z. B. Bellasanol, Bellergal	300 St.	500 St.	
150†	Diäthylbarbitursäure Acidum diaethylbarbituricum Tabletten 0,5		10 St.	20 St.	

Lfd. Nr.	Deutsche und lateinische Bezeichnung	Wortgeschützte Bezeichnungen	Menge		Bemerkungen
			Verzeichnis VIa	Verzeichnis VIb	
1	2	3	4	5	6
151†	Scopolaminhydrobromid Scopolaminum hydrobromi- cum Ampullen 0,5 mg		10 St.	20 St.	
	Antihistaminika				
152	Antihistaminicum Ampullen	z. B. Antistin, Avil, Soventol	15 St.	15 St.	
153	desgl. Tabletten	z. B. Antistin, Avil, Omeril, Soventol	60 St.	100 St.	
	Sulfonamide und Antibiotika				
154†	Sulfanilguanidin Tabletten 0,5	z. B. Resulfon	100 St.	200 St.	
155†	6-(Sulfanilamido)-2,4-di- methylpyrimidin Tabletten 0,5	z. B. Aristamid, Elkosin	600 St.	1000 St.	Anstalts-Pckg zu 300 u. 1000 Tabletten
156†	desgl. Ampullen 1,0 zu 3 ccm	z. B. Aristamid, Elkosin	10 St.	10 St.	Orig. Pckg zu 10 Ampullen
157†	4-Aminobenzolsulfothiokar- bamid Ampullen 3,0 zu 6 ccm	z. B. Badional	6 St.	12 St.	
158†	Depot-Penicillin in Trockenform mit wässri- gem Lösungsmittel	z. B. N-Pc „aqua.“, Aquacillin comp., Duocillin	50 Orig. Pckg	100 Orig. Pckg	Orig. Pckg zu 400 000 I. E.
159†	Streptomycin Ampullen oder Flaschen 1,0		40 St.	80 St.	
160†	Antibiotikum mit weitem Anwendungsgebiet Kapseln 0,25	z. B. Achromycin, Aureomycin	3 Orig. Pckg	4 Orig. Pckg	Orig. Pckg zu 16 Kapseln
161†	Chloramphenicol Dragees oder Kapseln 0,25	z. B. Leukomycin, Paraxin	1 Anstalts-Pckg	1 Anstalts-Pckg	Anstalts-Pckg zu 96 bzw. 100 St.
	Salvarsan und Wismutpräparate				
162†	Natriumsalz der m-Diamino-p-dioxyarseno- benzoldimethylsulfoxyl- säure Trockenampullen 0,3 Trockenampullen 0,45 Trockenampullen 0,6	z. B. Neosalvarsan	10 St. 10 St. 10 St.	10 St. 10 St. 10 St.	
163	Wismutpräparate zur Injek- tion	z. B. Bismogenol	2 St.	2 St.	in Flaschen zu 15 ccm
	Vitamine				
164	Vitamin C Ascorbinsäure Ampullen 0,5 in 5 ccm	z. B. Cantan forte, Cebion forte, Redoxon forte	9 St.	15 St.	

Lfd. Nr.	Deutsche und lateinische Bezeichnung	Wortgeschützte Bezeichnungen	Menge		Bemerkungen
			Verzeichnis VI a	Verzeichnis VI b	
1	2	3	4	5	6
165	Vitamin-B-Komplex Dragees	z. B. Polybion	60 St.	100 St.	
	Sonstiges				
166	Destilliertes Wasser Aqua destillata		3000 ccm	5000 ccm	
167	Olivenöl Oleum olivarium		200 g	300 g	
168	Tetrahydronaphthalin, 30%ig, im Gemisch mit Pa- raffinöl und Azeton	z. B. Cuprex	200 ccm	200 ccm	Orig. Pckg zu 50 und 200 ccm
169	Sterilisiertes doppeltdestil- liertes Wasser Aqua bidestillata sterilisata Ampullen zu 10 ccm		40 St.	60 St.	
170	Körperpuder in Blechstreubüchsen zu 100 g		3 St.	4 St.	
171	Formalin-Fußpuder		300 g	400 g	
	Bei Malaria				
172	Chininhydrochlorid Chininum hydrochloricum Tabletten oder Kapseln 0,25	Auch als Com- pretten „MBK“	100 St.	100 St.	
173	7-Chlor-4-(4'-diäthylamino-1'- methylbutylamino)-chinolin- diphosphat Tabletten 0,25	z. B. Resochin	20 St.	30 St.	
	Für Schiffe, die malariegefährdete Häfen anlaufen				
173 a	7-Chlor-4-(4'-diäthylamino-1'- methylbutylamino)-chinolin- diphosphat Tabletten 0,25	z. B. Resochin	500 St.	1000 St.	Die mitzuführende Menge ist unter Berücksichtigung des jeweils neuesten Malaria-merkblatts der SBG zu erhöhen, wenn die Zahl der an Bord befindlichen Personen und die Dauer des Auf- enthalts in malaria- gefährdeten Häfen es erfordern
174	desgl. Ampullen, 5%ig, zu 5 ccm	z. B. Resochin	10 St.	20 St.	
175	N-Diäthylamino-isopenthy- l-8-amino-6-methoxychinolin Tabletten 0,01	z. B. Plasmochin	60 St.	90 St.	
	Nur für Schiffe in tropischer Fahrt				
176	Chlormethoxy-akridyl- amino-diäthyl-amino-propa- nol-dihydrochlorid Dragees 0,1	z. B. Acranil	45 St.	45 St.	
177	Antimon(III)-brenzkatechin- disulfosaures Natrium Ampullen	z. B. Fuadin	1 Kur-Pckg	2 Kur-Pckg	Kur-Pckg für Erwach- sene 1 Amp. zu 3,5 ccm; und 9 Amp. zu 5 ccm
178	7-Jod-8-oxychinolin-5-sulfo- säure (mit Natriumbikarbo- nat) Pillen 0,25	z. B. Yatren	200 St.	200 St.	

Lfd. Nr	Bezeichnung	Menge		Bemerkungen
		Verzeichnis VI a	Verzeichnis VI b	
1	2	3	4	5

b) Seren und Impfstoffe

Sie sind in verschlossenem Behältnis abgesondert von Lebensmitteln
im Kühlschrank oder Kühlraum aufzubewahren.

179	Diphtherie-Serum Behringwerke vom Pferd 1000fach (Fermo-Serum) Nr. VIT 6 ccm = 6000 A. E.	1 Ampulle	2 Ampullen	
180	Diphtherie-Serum Behringwerke vom Pferd 2000fach (Fermo-Serum) Nr. VC 5 ccm = 10 000 A. E.	1 Ampulle	2 Ampullen	
181	Diphtherie-Serum Behringwerke vom Rind 1000fach Nr. VITR 6 ccm = 6000 A. E.	1 Ampulle	2 Ampullen	
182	Diphtherie-Serum Behringwerke vom Rind 1000fach Nr. XTR 10 ccm = 10 000 A. E.	1 Ampulle	2 Ampullen	
183	Tetanus-Serum Behringwerke (Fermo-Serum) Nr. IMM 1,5 ccm = 3000 A. E. = 1500 I. E.	5 Ampullen	5 Ampullen	
184	Tetravaccine „Hoechst“ in Ampullen	12 St.	15 St.	
185	Pockenlymphe Behringwerke (Glyzerin-Emulsion) Röhrchen für 10 Impfungen	10 St.	10 St.	
	Zur Mitführung empfohlen	Auf Schiffen, auf denen mit Schlangenbissen gerechnet wer- den muß, z. B. Bananendampfern		Schlangenserum kann bezogen werden z. B. durch Instituto Bu- tantan, Sao Paulo/ Brasilien, Caixa po- stal 65
186	Schlangen-Serum	sero anticrotatico } je Schiff sero antibothropico } 1 Packung		

c) Desinfektionsmittel

187	Fein-Desinfektionsmittel z. B. Baktol, Sagrotan	2 kg	3 kg	
188	Schmierseife Sapo Kalinus venalis	1 kg	1 kg	
189	Kresolseifenlösung Liquor Cresoli saponatus	10 kg	20 kg	Zur Raum- desinfektion
190	Grob-Desinfektionsmittel in verschlossenen Blechbüchsen zu 100 g, z. B. Rohchloramin	5 St.	10 St.	
191	Insektizides Spritzmittel DDT- oder HCH-haltig in Blechkanistern	1 kg	1 kg	
192	Insektizides Stäubemittel DDT- oder HCH-haltig	1 kg	1 kg	
193	Insektizide Räuchertabletten DDT- oder HCH-haltig	60 St.	120 St.	

d) Andere Hilfsmittel zur Krankenpflege**aa. Apothekengeräte**

194	Mörser mit Pistill	1 St.	1 St.	
195	Meßgefäß, 25 ccm, mit ccm-Einteilung	1 St.	1 St.	
196	Meßgefäß, 100 ccm, mit ccm-Einteilung	1 St.	1 St.	
197	Handwaage mit Gewichten, Tragfähigkeit 10 g	1 St.	1 St.	
	1 Gewicht zu 10,0 g,			
	1 Gewicht zu 5,0 g,			
	2 Gewichte zu 2,0 g,			
	2 Gewichte zu 1,0 g,			
	2 Gewichte zu 0,5 g,			
	2 Gewichte zu 0,2 g,			
	1 Gewicht zu 0,1 g			

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Menge		Bemerkungen
		Verzeichnis VI a	Verzeichnis VI b	
1	2	3	4	5
198	Trichter aus Glas mit 8 ccm Durchmesser	1 St.	1 St.	Können auf Schiffen fehlen, welche weder für die Beförderung von Fahrgästen ein- gerichtet sind, noch Frauen und Kinder an Bord haben
199	Salbenspatel	1 St.	1 St.	
200	Horn- oder Knochenlöffel	2 St.	2 St.	
201	Tropfflasche 10 ccm	8 St.	12 St.	
202	Medizinflaschen, runde und eckige, 10 ccm	je 10 St.	je 20 St.	
203	Medizinflaschen, runde und eckige, 30 ccm	je 10 St.	je 20 St.	
204	Medizinflaschen, runde und eckige, 50 ccm	je 10 St.	je 20 St.	
205	Medizinflaschen, runde und eckige, 100 ccm	je 10 St.	je 20 St.	
206	Medizinflaschen, runde und eckige, 200 ccm	je 20 St.	je 30 St.	
207	Korken, zu den Medizinflaschen passend	200 St.	300 St.	
208	Salbenkruke	6 St.	12 St.	Können auf Schiffen fehlen, welche weder für die Beförderung von Fahrgästen ein- gerichtet sind, noch Frauen und Kinder an Bord haben
209	Milchflasche	3 St.	5 St.	
210	Gummisauger für Milchflasche	5 St.	10 St.	
211	Holz- oder Blechschachteln, sortiert	20 St.	20 St.	
212	Pappschachteln, sortiert	10 St.	10 St.	
213	Zettel, rote, gummiert, mit Aufschrift „Äußerlich“	100 St.	100 St.	
214	Zettel, weiße, gummiert	100 St.	200 St.	
215	Papierbeutel	100 St.	100 St.	
216	Filtrierpapier im Umschlag	2 Bogen	4 Bogen	
217	Lackmus-Papier, rotes und blaues	je 1 Buch	je 1 Buch	
218	Reagenz-Gläser	25 St.	25 St.	

bb. Geräte zur Krankenpflege

219	Krankentransport-Hängematte	1 St.	1 St.	Kann auf Schiffen fehlen, welche weder für die Beförderung von Fahrgästen ein- gerichtet sind noch Frauen an Bord haben
220	Waschschale	2 St.	2 St.	
221	Instrumentenschale, flache, viereckige, von verschiedener Größe	2 St.	2 St.	
222	Schale, nierenförmige	2 St.	3 St.	
223	Halseisbeutel aus Gummi, 7 cm/33 cm	1 St.	1 St.	
224	Eisbeutel aus Gummi, Größe 25	1 St.	2 St.	
225	Bettunterlage aus Gummi (Bettstoff)	1 1/2 qm	2 1/2 qm	
226	Gummilufttring	1 St.	1 St.	
227	Billroth-Battist 1 m	3 St.	4 St.	
228	Einnehmeglas mit Strichteilung	2 St.	4 St.	
229	Trinkrohr aus Glas	4 St.	4 St.	Kann auf Schiffen fehlen, welche weder für die Beförderung von Fahrgästen ein- gerichtet sind noch Frauen an Bord haben
230	Steckbecken mit Deckel	2 St.	2 St.	
231	Irrigator mit 2 Schläuchen, 2 Zwischenhähnen, 2 Schlauchklemmen, 2 Wundspül- und 2 Klistieransätzen	1 St.	2 St.	
232	Urinflasche für Männer	1 St.	2 St.	
233	Urinflasche für Frauen	1 St.	1 St.	
234	Wärmflasche aus Gummi	2 St.	2 St.	
235	Heizkissen, elektrisch, für Schiffspannung passend	1 St.	1 St.	
236	Augen-Undine	2 St.	2 St.	
237	Augenklappe mit Band	5 St.	8 St.	

Lfd. Nr.	Gegenstand	Menge		Bezeichnungen
		Verzeichnis VI a	Verzeichnis VI b	
1	2	3	4	5
238	Ohrenbinde, dreieckig, nach Hartmann	3 St.	5 St.	
239	Suspensorien, Größen V—VII	12 St.	12 St.	
240	Inhalationsapparat für Dampf	1 St.	1 St.	
cc. Ärztliche Geräte und Instrumente				
Die Instrumente müssen aus nichtrostendem Chromstahl hergestellt sein. Sie sind in besonderen Kästen zu verwahren.				
241	Fieberthermometer, geeicht	6 St.	6 St.	
242	Blutdruckmeßapparat	1 St.	1 St.	
243	Holzstethoskop	1 St.	1 St.	
244	Handbürste	3 St.	5 St.	
245	Holzspatel	100 St.	200 St.	
246	Holzstäbchen	100 St.	200 St.	
247	Nagelreiniger	2 St.	3 St.	
248	Abfalleimer mit Deckel und Fuß-Schaltung	1 St.	1 St.	
249	Ärzteward, weiß	2 St.	2 St.	
250	Operationskittel, weiß	3 St.	4 St.	
251	Operationshaube, weiß	3 St.	4 St.	
252	Mundschützer	3 St.	4 St.	
253	Gummischürze für Operation	2 St.	3 St.	
254	Tücher zum Abdecken des Operationsfeldes	6 St.	6 St.	
255	Gummihandschuhe, Größe 2 und 3	8 Paar	8 Paar	
256	Handschuhbehälter	1 St.	1 St.	
257	Gummifingerlinge	1 Dtzd.	1 Dtzd.	In fester Schachtel in Talkum aufzube- wahren
258	Gummikatheter			
	1. nach Nelaton, Größe: Charrière Nr. 10, 12, 16, 18, 22	je 1 St.	je 1 St.	
	2. nach Tiemann, Größe: Charrière Nr. 10, 12, 16, 18, 22	je 1 St.	je 1 St.	
259	Bougie-Katheter, Größe: Charrière Nr. 10, 12	je 1 St.	je 1 St.	
260	Katheter-Aufbewahrungsröhre aus Cellophan (mit Gummiverschluß zur Aufnahme von Formalin- tabletten)	1 St.	1 St.	
261	Metall-Katheter für Männer, Größe: Charrière Nr. 18			
	1. mit Mercier-Krümmung	1 St.	1 St.	
	2. mit s-förmiger Krümmung	1 St.	1 St.	
262	Metall-Katheter für Frauen	1 St.	1 St.	Kann auf Schiffen fehlen, welche weder für die Beförderung von Fahrgästen ein- gerichtet sind, noch Frauen an Bord haben
263	Harnröhren-Spritze	2 St.	2 St.	
264	Plastiktrichter mit Schlauch und Glaszwischenstück zur Magenspülung	je 2 St.	je 2 St.	
265	Darmrohre aus Gummi, sortiert	3 St.	3 St.	
266	Behälter für Darmrohre	1 St.	1 St.	
267	Schlauch nach Esmarch	1 St.	1 St.	
268	Gummibinde zur Blutleere nach Martin, lang	1 St.	1 St.	
269	Bandmaß, 1,5 m lang	1 St.	1 St.	
270	Pulverbläser nach Kabierski	1 St.	1 St.	
271	Narkosebesteck mit Narkosemaske, Mundsperrerr, Zungenzange und Kornzange mit Sperrvorrichtung	1 St.	1 St.	
272	Tropfer für Ätherflasche	1 St.	1 St.	

Lfd. Nr.	Gegenstand	Menge		Bezeichnungen
		Verzeichnis VI a	Verzeichnis VI b	
1	2	3	4	5
273	Rasiermesser mit Hohlschliff	1 St.	1 St.	Die Größe muß auch für Instrumente zur Geburtshilfe passend sein
274	Abziehstein	1 St.	1 St.	
275	Instrumentenkocher, elektrisch mit Einsatz	1 St.	1 St.	
276	Heißluft-Sterilisator, elektrisch	1 St.	1 St.	Zur Sterilisation von Spritzen und einzel- nen Instrumenten
277	Dampf-Sterilisator mit drei Trommeln	1 St.	1 St.	
278	Operationstisch	1 St.	1 St.	
279	Verbandtisch	1 St.	1 St.	
280	Rekordspritze (zur Heißluft-Sterilisation geeignet) oder Glasspritze mit Metallkonus	2 ccm	4 St.	
281	desgl. 5 ccm	2 St.	4 St.	
282	desgl. 10 ccm	2 St.	3 St.	
283	desgl. 20 ccm	2 St.	3 St.	
284	Kanülen aus Chrom-Nickelstahl für subkutane Injektion Nr. 18	1 Dtzd.	1 Dtzd.	
	für intramuskuläre Injektion Nr. 1	1 Dtzd.	1 Dtzd.	
	für intravenöse Injektion Nr. 12	1 Dtzd.	1 Dtzd.	
285	Kanülen aus Chrom-Nickelstahl für Infiltrationsanaesthesie			
	0,8 mm ϕ u. 80 mm lang	2 St.	2 St.	
	0,8 mm ϕ u. 120 mm lang	2 St.	2 St.	
	1,0 mm ϕ u. 80 mm lang	2 St.	2 St.	
	1,2 mm ϕ u. 80 mm lang	2 St.	2 St.	
286	Hohlnadel zur lumbalen und zisternalen Punktion mit Mandrin und Absperrhahn	2 St.	2 St.	
287	Aderlaß-Kanüle nach Strauß	2 St.	2 St.	
288	Infusions-Schlauch mit Konus und Klemme	1 St.	2 St.	
289	Skalpelle, 6 verschiedene Größen und Formen	je 1 St.	je 1 St.	
290	Inzisionsmesser, lanzettförmig, lang, zur Eröffnung von Tonsillarabszessen	1 St.	1 St.	
291	Schere, gerade	2 St.	3 St.	
292	Schere, gebogen, nach Cooper	4 St.	4 St.	
293	Verbandschere	1 St.	1 St.	
294	Gipsschere	1 St.	1 St.	
295	Pinzette, anatomische	3 St.	3 St.	
296	desgl., chirurgische	6 St.	6 St.	
297	Splitterpinzette nach Feilchenfeld	1 St.	1 St.	
298	Hohlsonde	1 St.	1 St.	
299	Knopfsonden, verschiedene Größen	3 St.	3 St.	
300	Kropfsonde nach Kocher	1 St.	1 St.	
301	Myrtenblattsonde	1 St.	1 St.	
302	Tuchklemme	12 St.	12 St.	
303	Arterienklemme nach Kocher	6 St.	10 St.	
304	desgl., lang	3 St.	3 St.	
305	Moskitoklemme nach Halstedt	6 St.	10 St.	
306	desgl., lang	3 St.	3 St.	
307	Peritonealklemme nach Mikulicz	6 St.	6 St.	
308	Klemme nach Spencer-Wells	1 St.	1 St.	
309	Darmklemme, weiche, gebogene	2 St.	2 St.	
310	desgl., gerade	2 St.	2 St.	

Lfd. Nr.	Gegenstand	Menge		Bezeichnungen
		Verzeichnis VI a	Verzeichnis VI b	
1	2	3	4	5
311	Darmklemme, harte, gerade	1 St.	1 St.	
312	Kornzange, halb gebogene, 14,5 cm lang	1 St.	1 St.	
313	desgl. 18,0 cm lang	2 St.	2 St.	
314	Nadelhalter nach Mathieu, mit Schloß, einfach, 14 und 17 cm lang	je 1 St.	je 1 St.	
315	desgl. 17 cm lang, doppelt übersetzt	1 St.	1 St.	
316	Unterbindungsnadel nach Deschamps	1 St.	2 St.	
317	Wundhaken, kleine (Kletterhaken)	2 St.	2 St.	
318	desgl., scharfe, vierzinkige	2 St.	2 St.	
319	desgl., scharfe, zweizinkige	2 St.	2 St.	
320	desgl., stumpfe, nach Roux	1 Satz	1 Satz	
321	Bauchdeckenhalter, selbsthaltender	1 St.	1 St.	
322	Säuglingsbauchdeckenhalter	2 St.	2 St.	Können auf Schiffen fehlen, welche weder für die Beförderung von Fahrgästen ein- gerichtet sind, noch Frauen und Kinder an Bord haben
323	Wundnadeln verschiedener Größen, scharf und rund	48 St.	48 St.	z. B. Acufirm Nr. G 212/9, G 212/8, G 212/ 12, E 320/2, 1 Orig Pckg zu 12 Stück
324	Metalldose, durchlöcherter, zum Sterilisieren der Wundnadeln	1 St.	1 St.	
325	Nahtmaterial (in sterilen, gebrauchsfertigen Packungen)			
	a) Katgut			
	Stärke 0 in Flaschenpackungen zu 25 m	2 St.	2 St.	
	in Packungen zu 2,50 m	4 St.	4 St.	
	Stärke 1 in Flaschenpackungen zu 25 m	2 St.	2 St.	
	in Packungen zu 2,50 m	4 St.	4 St.	
	b) Seide, geflochten			
	Stärke 1 u. 2			
	in Flaschenpackungen zu 25 m	je 1 St.	je 1 St.	
	in Packungen zu 2,50 m	je 2 St.	je 2 St.	
	Stärke 3 in Packungen zu 2,50 m	4 St.	8 St.	
	c) Leinenzwirn			
	Stärke 3 in Flaschenpackungen zu 25 m	1 St.	1 St.	
326	Klammerbesteck nach Michel mit 200 Michelklammern verschiedener Größen	1 St.	1 St.	
327	Scharfe Löffel, doppelseitig, verschiedener Größen	2 St.	3 St.	
328	Amputationsmesser, einseitig schneidend	—	1 St.	
329	desgl., doppelseitig schneidend	1 St.	1 St.	
330	Bogensäge mit auswechselbaren Sägeblättern	1 St.	1 St.	
331	Knochenzange, schneidende, kleine, nach Liston, einfache, 14 cm lang	1 St.	1 St.	
332	Hohlmeißelzange nach Luer, gebogene, einfache	1 St.	1 St.	
333	desgl., doppelt übersetzte	1 St.	1 St.	
334	Knochenhaltezange nach Langenbeck	1 St.	1 St.	
335	Knochenhautschaber (Fingerraspatorium)	1 St.	1 St.	
336	desgl., breiter, blattförmiger	1 St.	1 St.	
337	Schusterraspel	1 St.	1 St.	
338	Blasen-Troikart, gebogener	1 St.	1 St.	

Lfd. Nr.	Gegenstand	Menge		Bemerkungen
		Verzeichnis VI a	Verzeichnis VI b	
1	2	3	4	5
339	Scheidenspeculum nach Simon a) schmales, b) mittelbreites, c) breites	je 1 Satz	je 1 Satz	Können auf Schiffen fehlen, welche weder für die Beförderung von Fahrgästen eingerrichtet sind noch Frauen an Bord haben
340	Kugelzange, lange, nach Schröder	2 St.	2 St.	
341	Dilatoren nach Hegar, aus Metall	1 Satz	1 Satz	
342	Klemm-Pinzette, lange	1 St.	1 St.	
343	Kürette nach Bumm, stumpfe, mittlere	1 St.	1 St.	
344	desgl., scharfe, kleine	1 St.	1 St.	
345	desgl., scharfe, mittlere	1 St.	1 St.	
346	Uterussonde	1 St.	1 St.	
347	Faßzange nach Adler	1 St.	1 St.	
348	Zange zur Geburtshilfe nach Naegele	1 Paar	1 Paar	
349	Tamponadebüchse nach Dührssen mit etwa 7 m langer Tamponade	1 St.	2 St.	
350	Perforatorium	1 St.	1 St.	
351	Glasrohre zur Scheidenspülung	2 St.	2 St.	
352	Augenspiegel mit Lupe	1 St.	1 St.	
353	Hornhautmeißel	1 St.	1 St.	
354	Lidhalter nach Desmarres a) für Erwachsene, b) für Kinder	je 1 St.	je 1 St.	b) Kann auf Schiffen fehlen, welche weder für die Beförderung von Fahrgästen ein- gerichtet sind noch Kinder an Bord haben
355	Augenpipette	6 St.	6 St.	
356	Salbenstäbchen aus Glas	3 St.	4 St.	
357	Stirnreflektor, verstellbarer, mit Fiberband	1 St.	1 St.	
358	Zungenspatel aus Glas	1 St.	1 St.	
359	Kehlkopfspiegel Nr. K 4, 7, 9 und KK 3 und 1 Griff	je 1 St.	je 1 St.	
360	Tracheotomiebesteck mit 3 versilberten Kanülen Kanülengröße: Lichte Weite von 5, 6 1/2, 8 mm	1 St.	1 St.	
361	Nasenspekulum nach Hartmann	1 St.	1 St.	
362	Watteträger, kurzer und langer, mit Gewinde	je 1 St.	je 1 St.	
363	Ohrtrichter nach Siegel	1 Satz	1 Satz	
364	Ohrpinzette, chirurgische (Kniefinzette)	1 St.	1 St.	
365	Parazentesenadel nach Politzer	1 St.	1 St.	
366	Ohrenspritze, in Ganzmetall (100 ccm) mit geradem Ansatz	1 St.	1 St.	
367	Gummiballon nach Politzer mit 1 Olive	1 St.	1 St.	
368	Rachenpinsel	2 St.	4 St.	
369	Zahnzangen, verschiedene	5 St.	8 St.	
370	Wurzelheber	1 St.	2 St.	
371	Mundspiegel	1 St.	1 St.	
372	Zahnpinzette	1 St.	2 St.	
373	Zahnsonde	1 St.	1 St.	
374	Zahnfüllinstrument, doppelendiges	1 St.	1 St.	
375	Exkavator, doppelendiger	2 St.	2 St.	
376	Anreibplatte aus Mattglas	1 St.	1 St.	
377	Anreibespatel	1 St.	1 St.	

Lfd. Nr.	Gegenstand	Menge		Bezeichnung
		Verzeichnis VI a	Verzeichnis VI b	
1	2	3	4	5
378	Wasserspritze zur Zahnbehandlung	1 St.	1 St.	
379	Füllspatel, abgebogener	1 St.	1 St.	
380	Impfanzette, umsteckbare	3 St.	3 St.	
381	Sollux- oder Hexamikronlampe	1 St.	1 St.	
382	Trockenzerstäuber für insektizides Stäubemittel	1 St.	1 St.	
383	Flit-Spritze	1 St.	1 St.	
384	Umhängetasche für Arzt (aus Segeltuch)	1 St.	1 St.	
dd. Verbandmittel				
385	Gipsbinden, einzeln in luftdichtverschlossenen Dosen			
	1. 10 cm breit	20 St.	20 St.	
	2. 20 cm breit	10 St.	10 St.	
386	Verbandwatte in Preßrollenform, 6 cm/5 m in Stablkartonpackung	4 St.	4 St.	
387	Verbandwatte, 6 cm/5 m, Einsatzrolle für Stablkarton	6 St.	12 St.	
388	Verbandwatte in Preßrollenform zu 50 g, davon die Hälfte sterilisiert	10 St.	20 St.	
389	Polsterwatte in Preßrollen zu 100 g	10 St.	15 St.	
390	Zellstoff in Preßrollenform zu 100 g	10 St.	15 St.	
391	Vioformgaze	1 Pckg	2 Pckg	
392	Verbandmull, 8 cm/5 m, vierfach gelegt, in Rollenform in Stablkartonpackung	4 Pckg	4 Pckg	
393	Verbandmull, 8 cm/5 m, Einsatzrolle für Stablkarton, vierfach gelegt	6 Pckg	12 Pckg	
394	Verbandmull, 10 cm/5 m, in Zickzackpackung	10 Pckg	10 Pckg	
395	Mullkompressen, sterile, 15 × 15 cm, einzeln gepackt	150 St.	200 St.	
396	desgl., 20 × 20 cm	150 St.	200 St.	
397	Zellstoffmullkompressen, 10 cm/10 m	5 Rollen	10 Rollen	
398	Mullbinde, 6 cm/4 m, mit fester Kante	20 St.	30 St.	
399	desgl., 8 cm/4 m	80 St.	100 St.	
400	desgl., 10 cm/4 m	30 St.	40 St.	
401	desgl., 12 cm/4 m	10 St.	20 St.	
402	Flanellbinde, 8 cm/4 m	6 St.	6 St.	
403	Elastische Binde, 6 cm/4 m	3 St.	3 St.	
404	desgl., 8 cm/4 m	4 St.	4 St.	
405	desgl., 10 cm/4 m	3 St.	3 St.	
406	Stärkebinden, 8, 10 u. 12 cm breit	je 5 St.	je 5 St.	
407	Brandbinden, 10 cm/1 m in Blechhülle	12 St.	15 St.	
408	Sterilisierte Salbenkompressen	2 Pckg	4 Pckg	z. B. Branolind, Packung zu 12 Kom- pressen
409	desgl., mit Anästheticum	2 Pckg	2 Pckg	z. B. Branolind Spezial
410	Elastische Pflasterbinde, ganzflächig klebend, 8 cm/2 1/2 m	2 St.	4 St.	z. B. Elastoplast A
411	desgl., 10 cm/2 1/2 m	2 St.	4 St.	
412	Cambricbinde, 8 cm/4 m	10 St.	10 St.	
413	Kautschuk-Heftpflaster, 1 1/4, 2 1/2 u. 5 cm/5 m	je 5 Rollen	je 10 Rollen	
414	Pflasterwundverband, 4 cm/1 m	2 Pckg	4 Pckg	Einmal in Sprech- stundenpackung zum Nachfüllen, z. B. Hansaplast
415	desgl., 6 cm/1 m	4 Pckg	6 Pckg	
416	desgl., 8 cm/1 m	2 Pckg	4 Pckg	
417	Lederfingerlinge, schwarze, Größe IV—VI	10 St.	15 St.	
418	Armtragegurte mit 2 Schlingen	2 St.	2 St.	
419	Verbandtuch, schwarzes, 130 × 90 × 90 cm	3 St.	3 St.	
420	Schiene nach Braun, zusammenlegbare	1 St.	1 St.	

Lfd. Nr.	Gegenstand	Menge		Bezeichnung
		Verzeichnis VI a	Verzeichnis VI b	
1	2	3	4	5
421	Schiene nach Volkmann für Unterschenkel, mit T-Stück	1 St.	1 St.	
422	Schiene nach Volkmann für Oberschenkel, mit T-Stück	1 St.	1 St.	
423	Schiene nach Cramer, 8 × 50 cm	4 St.	6 St.	
424	desgl., 10 × 100 cm	6 St.	6 St.	
425	Holzschienen (einschließlich Spaltschienen)	4 St.	6 St.	
426	Pappe	3 Bogen	3 Bogen	
427	Sicherheitsnadeln in Schachteln, Messing, vernickelt, Größe 2	3 Dtzd.	3 Dtzd.	z. B. Messing-Duplex- Sicherheitsnadeln vernickelt

ee. Hilfsmittel zur chemischen und mikroskopischen Untersuchung

(Die Hilfsmittel müssen — soweit es in Betracht kommt — aus nicht oxydierendem Metall hergestellt oder gegen Oxydation geschützt sein)

428	Mikroskop mit Gehäuse und Zubehör	1 St.	1 St.	Mit umlegbarem Stativ, Beleuchtungsvorrichtung nach Abbe, Einrichtung zur Dunkel-feldbeleuchtung, Irisblende, Trieb am Tubus, Mikrometer-schraube, 3 Objektiven (schwach, stark und Oelimmer-sion), 2 Okularen mit 8 bis 10-facher Ver-größerung, Kreuz-tisch und Mikrosko-pierlampe
429	Präpariernadeln, gerade, Nr. 1520	2 St.	2 St.	
430	Mikroskopierpinzette	2 St.	2 St.	
431	Pinzette nach Cornet, breite Form	1 St.	1 St.	
432	Anatomische Pinzetten, 10 cm lang, 12 cm lang	je 1 St.	je 1 St.	
433	Schere nach Cooper	1 St.	1 St.	
434	Schere, gerade, mikroskopische	1 St.	1 St.	
435	Ose aus Platin oder Platinersatz	2 St.	2 St.	
436	Osenhalter nach Kolle	1 St.	1 St.	
437	Hohlgeschliffene Objektivträger	2 St.	2 St.	
438	Gewöhnliche Objektivträger, ungeschliffene, 76 × 26 mm	100 St.	100 St.	
439	Deckgläschen	100 St.	100 St.	
440	Poliertuch	1 St.	1 St.	
441	Baumwollene Putztücher	2 St.	2 St.	
442	Uhrglasschälchen	6 St.	6 St.	
443	Blockschälchen mit Deckel	3 St.	3 St.	
444	Doppelglasschale nach Petri, 10 cm Durchmesser	4 St.	4 St.	
445	Glaspipette, einfache Form, 14 cm lang mit Gummihütchen	6 St.	6 St.	
446	Tropfflasche mit eingeschliffenem Deckelstopfen, weißes Glas, 50 g Inhalt	2 St.	2 St.	
447	Kleiner Glastrichter, 6 cm Durchmesser	2 St.	2 St.	
448	Reagenzglasbürste	2 St.	2 St.	
449	Wassergläser	3 St.	3 St.	
450	Spiritusdruckbrenner	1 St.	1 St.	
451	Spiritus denaturatus (Brennspiritus)	1000 g	1000 g	
452	Fettfarbstifte (blau und rot mit Holzfassung)	2 St.	2 St.	
453	Fließpapier (48 × 60 cm)	20 Bogen	20 Bogen	
454	Weithalsige Gläser für Präparate	6 St.	6 St.	

Lfd. Nr.	Gegenstand	Menge		Bezeichnung	
		Verzeichnis VI a	Verzeichnis VI b		
1	2	3	4	5	
455	Absoluter Alkohol	500 g	500 g	In Tropfflaschen mit Korkstöpsel und an- gehängtem Tropfver- schluß im gemeinsa- men Stativ	
456	Lösung nach Giemsa (Azur-Methylenblau-Eosinlösung)	50 g	50 g		
457	Karbolgentianaviolettlösung	50 g	50 g		
458	Ziel-Neelsen'sche Karbolfuchsinlösung	50 g	50 g		
459	Salpetersäure	30 g	30 g		
460	Salzsäurealkohol	50 g	50 g		
461	Nylander'sche Lösung	50 g	50 g		
462	Jod-Jodkalilösung nach Lugol	50 g	50 g		
463	Azeton-Alkohol (1 + 1)	100 g	100 g		
464	Zedernöl	10 g	10 g		
465	Xylol	100 g	100 g		
466	Burritusche	10 g	10 g		
467	Benzidin-Tabletten „Merck“	50 St.	50 St.		
468	Löffler's Methylenblaulösung	50 g	50 g		
469	Alkoholische Fuchsinlösung	50 g	50 g		
470	Gentianaviolett in Substanz	10 g	10 g		
471	Esbach'sche Lösung	100 g	100 g		
472	Diazoreagenz I	200 g	200 g		
473	Diazoreagenz II	20 g	20 g		
474	Wasserstoffsuperoxydlösung	100 g	100 g		
475	Nitroprussidnatrium	5 g	5 g		
476	Acidum aceticum glaciale	20 g	20 g		
477	Blutsenkungsapparat nach Westergreen für drei Bestimmungen	1 St.	1 St.		
478	3,8%ige Natrium-citricum-Lösung, steril, in Ampullen zu 1 ccm	30 St.	40 St.		
479	Puffersalz nach Weise	20 g.	20 g		
480	Hämoglobinskala nach Talquist mit 2 Pipetten	1 St.	1 St.		
481	Rekord- oder Glasspritze, 2 ccm	1 St.	1 St.		
	desgl., 10 ccm	1 St.	1 St.		
482	Handzentrifuge für 2 Gläser	1 St.	1 St.		
483	Zentrifugengläser	6 St.	6 St.		
484	Albuminimeter nach Esbach in Holzfutteral	1 St.	1 St.		
485	Blutkörperchenzählkammer mit den dazugehörigen Pipetten	1 St.	1 St.		
486	Reagenzglasständer für 12 Gläser	1 St.	1 St.		
487	Gummiballon zum Pipettenreinigen	1 St.	1 St.		
488	Venülen oder Blutversandgefäße, sterile	10 St.	20 St.		
489	Abstrichröhrchen, steril	15 St.	20 St.		
490	Stuhlversandgefäß	15 St.	20 St.		
491	Haarpinsel	2 St.	4 St.		
492	Blutkörperchentestseren zur Blutgruppenbestimmung (Blutgruppe 0, A und B)	je 5 Röhrchen	je 5 Röhrchen		Nach Ablauf der jeweiligen Verwen- dungszeit auswech- seln
493	Reagenz nach Hayem	30 g	30 g		
494	Essigsäure, 1%ige	30 g	30 g		
ff. Röntgeneinrichtung					
495	Röntgengerät mit Zubehör	1 St.	1 St.	Bei mehr als 1000 Personen an Bord	

Lfd. Nr.	Gegenstand	Menge		Bezeichnung
		Verzeichnis VI a	Verzeichnis VI b	
1	2	3	4	5

gg. Bücher, Merkblätter, Formulare

496	Verordnung über die Krankenfürsorge auf Kauffahrteischiffen	1 St.	1 St.	
497	Anleitung zur Gesundheitspflege auf Kauffahrteischiffen	1 St.	1 St.	
498	Betäubungsmittelbuch	1 St.	1 St.	
499	Krankenzettelbuch	1 St.	1 St.	
500	Gesundheitsstagebuch	1 St.	1 St.	
501	Größeres Handbuch über Diagnostik und Therapie, neuere Auflage	1 St.	1 St.	
502	Lehrbuch für Tropenkrankheiten, neuere Auflage	1 St.	1 St.	
503	Merkblätter für geschlechtskranke Seeleute auf Schiffen mit Schiffsarzt	100 St.	100 St.	
504	Vordrucke für Fieberkurven	50 St.	100 St.	

3. Sanitätskasten für Rettungsboote (Verzeichnis VII)

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Menge	Bemerkungen
1	2	3	4
1	Antineuralgicum mit Codein Tabletten	3 × 10 St.	z. B. Gelonida antineuralgica in Tropenpackung, auch als Compretten Analgeticum „MBK“
2	1-Methyl-4-phenylpiperidin- 4-karbonsäureäthylester-hydrochlorid Tabletten 0,025	2 × 10 St.	z. B. Dolantin
3	1-Phenyl-2-methylaminopropan-hydrochlorid Tabletten 0,003	30 St.	z. B. Isophen, Pervitin
4	Jodtinkurersatz in Tupfflaschen zu etwa 4 ccm	5 Fl.	z. B. Dijoazol, Jothion, Kodan-Tinktur
5	Borsalbe in Tuben	3 × 10 g	
6	Mullkompressen, 20-fädig, 20 × 20 cm, einzeln gepackt, steril	10 St.	
7	Verbandmull, 20-fädig, Länge 1 m, Breite 80 cm, auf 10 cm zusammengelegt, in Zickzackpackung	1 m	
8	Kautschukheftpflaster 2½ cm × 5 m	1 Rolle	
9	Pflasterwundverband, elastisch, 6 cm × 1 m	1 m	
10	Verbandtuch, schwarz, dreieckig, 130 × 90 × 90 cm	1 St.	
11	Verbandwatte in Preßrollenform zu 50 g	50 g	
12	Verbandpäckchen (mittlere)	4 St.	
13	Mullbinden mit fester Kante, 8 cm × 4 m in Einzelpackung	4 St.	
14	Schere, gerade, aus nichtrostendem Chromstahl in Poly- äthylenfolienbeutel luftdicht verschlossen, 10,5 cm	1 St.	
15	Sicherheitsnadeln, Gr. II, nichtrostend, in Polyäthylen- folienbeutel luftdicht verschlossen	1 Schachtel mit 12 St.	
16	Schlagader-Abbinder	1 St.	

4. Verbandkasten für Erste Hilfe (Verzeichnis VIII)

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkungen	Menge
1	2	3	4
1	Jodtinkurersatz in Tupf- oder Spritzflasche	20—30 g	z. B. Dijoazol, Jothion, Kodan-Tinktur
2	Keimfreie Verbandpäckchen mittlerer Größe	2 St.	
3	Mullbinden 6 cm × 4 m	2 St.	
4	Kautschukheftpflaster 3 cm × 1 m	1 Rolle	
5	Pflasterwundverband 6 cm × 1 m	1 m	
6	Verbandtuch nach Esmarch	1 St.	
7	Schlagader-Abbinder	1 St.	
8	Lederfingerling, mittlere Größe	1 St.	
9	Sicherheitsnadeln	3 St.	

Anmerkungen
für die zusammengesetzten Arzneimittel
(Verzeichnis I bis VI)

	Verzeichnis	Lfd. Nr.	Zusammensetzung	
Anmerkung 1	I bis V und VI	23 } 129 }	Codeinum phosphoricum Acidum acetylosalicylicum Phenacetinum	0.01 0.25 0.25
Anmerkung 2	I bis V und VI	1 } 3 }	Acidum benzoicum Rad. Ipec. pulv. Codeinum phosphoricum Ol. Menth. pip. q.s.	0.03 0.01 0.01
Anmerkung 3	I bis V	4	Ephedrinum hydrochl. Kalium jodatum Tinctura Lobeliae Tinctura Stramonii	1.0 2.0 10.0 10.0
Anmerkung 4	I bis V	9	Extract. Belladonnae Codeinum phosphoricum Extr. Strychni Natr. bicarbonicum Magnesium-Perhydrol 25% Elaeosacch. Menth. pip. e Sacch. lact.	0.005 0.005 0.0025 0.165 0.165 0.165
Anmerkung 5	I bis V	19	Aloe Tubera Jalapae pulv. Extractum Faecis Glycerinum	0.1 0.05 0.05 q. s.
Anmerkung 6	I bis V und VI	25 } 142 }	Kalium bromatum Natrium bromatum Ammonium bromatum Ammonium valerian. Oleum menth. pip.	0.2 0.2 0.2 0.005 q. s.
Anmerkung 7	I bis V und VI	58 } 102 }	Tumenol-Ammonium Anthrarobin Aether Tinctura Benzoes Äußerlich. Vor Gebrauch zu schütteln	4.0 1.0 10.0 15.0
Anmerkung 8	I bis V und VI	71 } 120 }	Phenazonum Pantocainum Glycerin. anhydr. ad	1.0 0.2 15.0
Anmerkung 9	VI	124	Gummi arabicum Aqua dest. Alcohol. absol. Phenol. liquef. gt.	9.0 18.0 3.0 III
Anmerkung 10	VI	125	Zinc. oxyd. rec. sicc. Zinc. sulf. sicc. Mastix. pulv. subtil.	30.0 4.5 3.0
Anmerkung 11	I bis V	2	Ammonium chloratum Succ. liquirit. Acidum benzoicum Camphora	0.18 0.12 0.008 0.004

Anlage Teil C

Muster

*Heft in festem Einband
mit laufend nummerierten
Seiten im Format DIN A 4*

(Titelblatt)

Betäubungsmittelbuch

(§ 7 der Verordnung über die Krankenfürsorge auf Kauffahrteischiffen
vom 21. Dezember 1956 [Bundesgesetzbl. II S. 2102])

Schiff:

Reeder:

Heimathafen:

Ausrüstung nach Verzeichnis:

Zahl der Rettungsboote:

Zahl der Sanitätskästen:

Beginn der Eintragungen:

(Rückseite des Titelblatts)

Anleitung zum Ausfüllen der Kopfleisten der Blätter des Betäubungsmittelbuchs.

1. Die Blätter sind laufend durchnummerieren.
2. Für jede Zubereitungsform eines Betäubungsmittels ist ein besonderes Blatt zu verwenden.
3. Die Nummer der Verzeichnisse über die Ausrüstung, der Gehalt an wirksamer Substanz und die zulässigen Abgabemengen des Betäubungsmittels sind gemäß nachstehender Zusammenstellung einzutragen.

Lfd. Nr. des Verzeichnisses	BTM	Zubereitung	Gehalt an wirksamer Substanz in g	Einmalige Höchstgabe in g	Höchstabgabemenge je Tag in g	Bemerkungen
7/VI a+b	Dicodid	Tabletten	0,01	0,005—0,01	0,02	Internationaler Freiname: HYDROCODONE
24/I - V b	Dolantin	Tabletten	0,025	0,05 —0,1	0,2	Internationaler Freiname: PETHIDINE
134/VI a+b	Dolantin	Tabletten	0,025	0,05 —0,1	0,2	
135/VI a+b	Dolantin	Ampullen	0,1	0,05 —0,1	0,2	
2/VII	Dolantin	Tabletten	0,025	0,05 —0,1	0,2	
39/1 - V b	Morphium	Ampullen	0,02	0,03	0,1	
130/VI a+b	Morphium	Ampullen	0,01	0,03	0,1	
131/VI a+b	Morphium	Ampullen	0,02	0,03	0,1	
132/VI a+b	Morphium/ Atropin	Ampullen	0,02/0,0005	0,03	0,1	
16/I - V b	Opium	Tabletten	0,03	0,15	0,5	
24/VI a+b	Pervitin Isophen	Tabletten	0,003	0,006	0,012)	Wegen der stark unterschiedlichen Wirkung ist individuell zu dosieren. Durchschnittl. Tagesd.
25/VI a + b	Pervitin Isophen	Ampullen	0,015	0,015		
3/VII	Pervitin Isophen	Tabletten	0,003	0,006	0,012)	
133/VI a+b	Scophedal. „schwach“ (SEE)	Ampullen	0,01 Eukodal	0,03	0,1	
43/VI a+b	Tinct. Opii Tinctur simplex		1‰Morphin.	1,5 ccm	5,0 ccm	

Spalten 4, 5 u. 6: Berichtigung 1957 II 752

Anlage Teil D

Muster

Buch in festem Einband
mit laufend nummerierten
Seiten im Format DIN A 4

(Titelblatt)

Krankenzuch
für Schiffe in der mittleren und großen Fahrt
sowie in der kleinen und großen Hochseefischerei

(§ 13 Abs. 1 der Verordnung über die Krankenfürsorge auf Kauffahrteischiffen
vom 21. Dezember 1956 [Bundesgesetzbl. II S. 2102])

Schiff:

Reeder:

Heimathafen:

Ausrüstung nach Verzeichnis:

Beginn der Eintragungen:

(Linke Innenseite)

Lfd. Nr.	Tag der Krank- meldung	Name, Vorname und Geburtstag des Kranken	Angabe a) bei Besatzung: Dienststellung b) bei Fahrgästen: Schiffsklasse	Krankheitserscheinungen und Befunde (ggf. Fiebertabelle anlegen § 13 Abs. 1 VO) Bezeichnung der Krankheit
1	2	3	4	5

(Rechte Innenseite)

Dauer der Unterbringung im Krankenraum von — bis	Dauer der Dienstunfähigkeit (nur für Besatzung) von — bis	Art der Behandlung und weiterer Verlauf	Tag des Austritts aus der Behandlung (geheilt, gebessert, gestorben, ausgeschifft); bei Besatzg.: dienstfähig, Schonung, dienstunfähig? Bei Unfall: gemeldet und aufgenommen?	Bemerkungen über Desinfektions- und andere Maßnahmen
6	7	8	9	10

Anlage Teil E

Muster

*Buch in festem Einband
mit laufend nummerierten
Seiten im Format DIN A 4*

(Titelblatt)

**Gesundheitstagebuch
für Schiffe mit Schiffsarzt**

(§ 13 Abs. 2 der Verordnung über die Krankenfürsorge auf Kauffahrteischiffen
vom 21. Dezember 1956 [Bundesgesetzbl. II S. 2102])

Schiff:

Reeder:

Heimathafen:

Ausrüstung nach Verzeichnis:

Beginn der Eintragungen:

(Rückseite des Titelblatts)

Das Gesundheitstagebuch für Schiffe mit Schiffsarzt

muß nach § 13 Abs. 2 der Verordnung über die Krankenfürsorge auf Kauffahrteischiffen Angaben enthalten über:

1. hygienisch oder sonst ärztlich wichtige Wahrnehmungen und Maßnahmen an Bord,
2. ärztlich wichtige Wahrnehmungen in den Anlaufhäfen,
3. das Ergebnis der nach § 2 der Verordnung mindestens alle 3 Monate vorzunehmenden Überprüfung der Ausrüstung (§ 1 Abs. 1 der Verordnung).

Darüber hinaus sollen Eintragungen gemacht werden über:

4. den Gesundheitszustand der Besatzung vor der Ausreise,
5. den Zustand der außer der Ausrüstung vorhandenen hygienischen, sanitären und medizinischen Einrichtungen vor oder bei der Ausreise,
6. Zustand, Menge und Herkunftsort des Trinkwassers,
7. die Verpflegung, insbesondere deren zweckmäßige oder unzweckmäßige Zusammenstellung, Klagen der Besatzung über die Verpflegung mit Stellungnahme zu den Gründen,
8. die Zahl der Krankmeldungen und Entlassungen aus der schiffsärztlichen Behandlung (wöchentlich),
9. die Belegung der Krankenräume ggf. des Isolierraums und des Raums für Geisteskranke mit Kranken (wöchentlich),
10. das Auftreten von Infektionskrankheiten mit Angabe der getroffenen Maßnahmen,
11. die schwereren Unfälle an Bord, während der Liegezeiten im Hafen auch an Land.

(Eintragungsblatt)

Tag

Bekanntmachung betreffend die Logis-, Wasch- und Baderäume sowie die Aborte für die Schiffsmannschaft auf Kauffahrteischiffen

9513-7

Vom 2. Juli 1905

Reichsgesetzbl. S. 563

Auf Grund der Bestimmungen in § 56 Abs. 2 der Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 (Reichsgesetzbl. S. 175) hat der Bundesrat die nachstehenden Vorschriften über Größe und Einrichtung der Logisräume sowie über Einrichtung der Wasch- und Baderäume und der Aborte für die Schiffsmannschaft erlassen:

Größe und Einrichtung der Logisräume für die Schiffsmannschaft

§ 1

Für Kauffahrteischiffe von mehr als 400 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt, mit Ausnahme der Hochseefischereifahrzeuge, gelten folgende Vorschriften:

1. Die Größe der Logisräume muß so bemessen sein, daß auf jeden darin untergebrachten Schiffsmann mindestens 3,5 Kubikmeter Luftraum entfallen; bei Räumen, die auf dem obersten Decke liegen, oder für die sonst eine ausgiebige Lüftung unter allen Umständen sichergestellt ist, genügt ein Luftraum von mindestens 3 Kubikmeter auf jeden Schiffsmann. Unter Luftraum ist der Rauminhalt nach Abzug der im Logisraum enthaltenen konstruktiven Schiffsteile zu verstehen.
- An Fußbodenfläche müssen in jedem Logisraum auf jeden darin untergebrachten Schiffsmann mindestens 1,5 Quadratmeter entfallen; diese Fläche darf bis auf 1,25 Quadratmeter herabgehen, sofern für die Inwohner des Logisraums ein besonderer Speiseraum eingerichtet ist. Zur Berechnung der Fläche ist nur bis an die Innenkante der Spanten zu messen. Bei Logisräumen mit schrägen, nach oben ausfallenden Wänden darf an Stelle der Fußbodenfläche der waagerechte Querschnitt des Logis in halber Höhe der Berechnung zu Grunde gelegt werden.
2. Die mittlere lichte Höhe der Logisräume muß mindestens 2 Meter, bei Schiffen von nicht mehr als 2000 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt mindestens 1,80 Meter betragen.
3. Die Logisräume müssen gegen Nässe, üble Gerüche, Wärme benachbarter Räume und sonstige belästigende Einflüsse tunlichst geschützt sein.
4. Zugänge zu Laderäumen dürfen nicht durch Logisräume führen. Vorratsräume mit Ausnahme von Kabelgatts dürfen während der Nachtzeit nur in Notfällen durch Logisräume hindurch betreten werden.
5. Jeder Logisraum muß dem Tageslicht in ausreichendem Maße zugänglich sein. Bei dunklem Wetter und zur Nachtzeit muß er ausreichend künstlich beleuchtet werden.

6. Der mittlere Teil des Logisraums soll tunlichst frei von Schächten, Tunneln, durchgehenden Luftziehern und anderen Leitungen sein.

7. Die Fußböden der Logisräume müssen ein hölzernes Deck haben oder mit einem dichten, leicht rein zu haltenden, schlecht wärmeleitenden Belage versehen sein. Die Wände und Decken der Logisräume müssen mit einem hellen Olfarbenanstriche versehen sein; freiliegende eiserne Decken müssen mit einem das Tropfen verhindernden Schutzbelage bekleidet sein.

8. Jedem Schiffsmann ist eine eigene Kojе zum alleinigen Gebrauche zu gewähren. Doppelkojen ohne Scheidewand sind unzulässig. Die Länge einer Kojе darf nicht unter 1,83 Meter, die Breite nicht unter 0,6 Meter im Lichten betragen.

Der Abstand zwischen dem Fußboden und der unteren Kojе muß mindestens 25 Zentimeter betragen; er darf bis auf 15 Zentimeter herabgehen, wenn drei Kojen übereinanderliegen, die aus Eisen gefertigt und leicht entfernbar sind. Der Abstand zwischen je zwei übereinander befindlichen Kojen sowie derjenige zwischen dem Boden der oberen Kojе und der Decke des Logisraums muß mindestens 75 Zentimeter betragen. Mehr als drei Kojen übereinander sind unzulässig.

Das Kojenzeug ist tunlichst häufig gründlich zu lüften und zu reinigen und, sofern erforderlich, zu desinfizieren.

9. Abgesehen von der natürlichen Lüftung durch Fenster und Türen sind in jedem Logisraum Einrichtungen vorzusehen, durch die auch bei geschlossenen Fenstern eine genügende Erneuerung und Bewegung der Luft ermöglicht wird. Sind Luftzieher vorhanden, so muß ihr unteres Ende so angebracht sein, daß der kalte Luftstrom nicht unmittelbar auf Schlafkojen trifft.

10. Bei kaltem Wetter ist für genügende Erwärmung der Logisräume zu sorgen. Eiserne Ofen sind mit einem mindestens 5 Zentimeter weit abstehenden, abnehmbaren eisernen Mantel, der am Boden einige große Öffnungen hat, zu umgeben. Die Ofen dürfen nicht mit Verstellklappen am Schornstein und die Ofenröhren nicht mit Verschlüssen (Schossen) versehen sein.

11. Die Ausstattung der Logisräume mit Tischen, Bänken, Schränken und dergleichen soll billigen Anforderungen entsprechen. In jedem Logisraum müssen, sofern nicht ein besonderer Eßraum oder eine sonstige Gelegenheit zur Einnahme von Mahlzeiten an einem vom

Schlafraume getrennten Platze vorhanden ist, Tische und Sitzgelegenheiten für mindestens die Hälfte der Belegschaft zur Verfügung stehen. Auch ist in jedem Logisraume mindestens ein Spucktopf aufzustellen, der täglich zu reinigen ist.

12. Über der Tür zu jedem Logisraume muß die zulässige Belegschaftszahl deutlich angegeben sein.
13. Die Logisräume sind in reinlichem Zustande zu erhalten.

§ 2*

Auf Kauffahrteischiffen von nicht mehr als 400 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt sowie auf allen Hochseefischereifahrzeugen soll für die Unterkunft der Schiffsmannschaft entsprechend der Bestimmung in § 41 Abs. 1 des Seemannsgesetzes möglichst gut gesorgt werden.

Einrichtung von Wasch- und Baderäumen für die Schiffsmannschaft

§ 3

Auf jedem Kauffahrteischiff ist der Schiffsmannschaft Gelegenheit zur körperlichen Reinigung und zum Zeugwaschen zu gewähren.

§ 4

Auf allen Dampfern, auf denen die Zahl der Schiffsmannschaft mehr als zwanzig beträgt, muß mindestens ein heller, sauberer Waschraum vorhanden und mit Wascheinrichtungen mindestens derart versehen sein, daß eine solche auf jeden zweiten Mann einer Wachmannschaft entfällt, soweit nicht für einzelne Schiffsleute besondere Wascheinrichtungen vorhanden sind. Der Waschraum muß heizbar sein; jedoch kann auf den nicht mit Dampfheizung versehenen Frachtdampfern von der Durchführung dieser Vorschrift Abstand genommen werden. Die Waschgelegenheit kann mit den Aborten in demselben Raume liegen, sofern dem Schicklichkeitsgefühl durch die Art der Anordnung und durch die Verwahrung der Aborte Rechnung getragen ist.

§ 5

Für die Maschinenmannschaft muß, sofern sie mehr als zehn Personen zählt, ein besonderer Waschraum vorhanden sein, welcher tunlichst so gelegen sein soll, daß ihn die Leute auf dem Wege von den Heiz- und Kohlenräumen erreichen können, ehe sie ihr Logis betreten. Dieser Waschraum muß so groß sein, daß sich mindestens der sechste Teil der Maschinenmannschaft zu gleicher Zeit darin reinigen kann; er muß mit Wasserleitung und mit Brausen (je einer auf etwa vier der sich gleichzeitig reinigenden Leute) und mit einer ausreichenden Anzahl von Waschgefäßen versehen sein. Ferner muß sich in diesem Waschraum eine Einrichtung zur Entnahme von warmem Wasser befinden.

§ 2: An Stelle „§ 55 Abs. 1 Seemannsordnung“ jetzt „§ 41 Abs. 1 Seemannsgesetz“ gem. § 146 Abs. 12 Seemannsgesetz 9513-1

§ 6

Auf allen Dampfern, auf welchen für die Reisenden Warmwasserbrausen vorhanden sind, sind solche Anlagen auch für die Schiffsmannschaft vorzusehen; dabei sind Vorkehrungen zu treffen, um eine Verbrühung der Badenden tunlichst zu verhüten.

§ 7

Auf Dampfern in mittlerer oder großer Fahrt ist der Schiffsmannschaft mindestens zweimal in der Woche Süßwasser für die körperliche Reinigung zur Verfügung zu stellen. Hochseefischereifahrzeuge sind für Reisen in nordeuropäischen Gewässern von dieser Vorschrift ausgenommen.

§ 8

Die Wasch- und Baderäume sind täglich zu reinigen.

Einrichtung der Aborte für die Schiffsmannschaft

§ 9

(1) Auf den Kauffahrteischiffen, mit Ausnahme der Segelschiffe von nicht mehr als 400 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt, müssen Aborte in abgeschlossenen Räumen und Pissoire für die Schiffsmannschaft vorhanden sein; die Pissoire dürfen in den Aborträumen liegen. Bei Seeleichtern genügt ein fester sicherer Abort für die Schiffsmannschaft.

(2) Für die Aufwärter ist, sofern ihre Zahl zehn übersteigt, ein besonderer Abortraum vorzusehen.

§ 10

(1) Die Aborträume müssen in solcher Höhe gelegen sein, daß die Abortsitze sich über Wasser befinden. Von etwa benachbarten Logisräumen müssen die Aborträume durch einen oder mehrere Räume, mindestens aber durch geruchdichte Schotten ohne Türen getrennt sein.

(2) Die Aborträume müssen mit einer sicher wirkenden Abluftvorrichtung versehen und dem Tageslicht ausreichend zugänglich sein. Decken und Wände müssen mit einem hellen Ölfarbenastriche versehen sein. Der Fußboden muß so eingerichtet sein, daß er für Luft und Wasser undurchlässig ist.

§ 11

(1) Die Aborte müssen mit mindestens 50 Zentimeter breiten Sitzen in solcher Zahl versehen sein, daß bei einer Schiffsmannschaft von nicht mehr als einhundert Köpfen auf je fünfundzwanzig Schiffsleute mindestens ein Sitz, bei einer Schiffsmannschaft von mehr als einhundert bis zu zweihundert Köpfen auf je weitere dreiunddreißig Schiffsleute mindestens ein Sitz mehr und bei einer Schiffsmannschaft von mehr als zweihundert Köpfen für je weitere fünfzig Schiffsleute mindestens ein Sitz mehr entfällt.

(2) Von der Einrichtung von Sitzen kann bei den der nichteuropäischen Schiffsmannschaft zum Gebrauche dienenden Aborten abgesehen werden, sofern diese Schiffsleute an die Benutzung solcher Sitze nicht gewöhnt sind.

§ 12

Auf Segelschiffen von nicht mehr als 400 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt muß eine sichere Abort-sitzgelegenheit, die beweglich sein darf, vorhanden sein.

§ 13

Die Aborte und Pissoire sind täglich zu reinigen.

Allgemeine Vorschriften

§ 14

Die in § 1 Nr. 1, 2, 4, 5 Satz 1 enthaltenen Vorschriften sowie die auf die Größe der Kojen und auf die Maße ihrer Abstände bezüglichen Bestimmungen in § 1 Nr. 8, ferner die in §§ 4 bis 6, § 9 Abs. 2, § 10 Abs. 1, § 11 Abs. 1 enthaltenen Vorschriften gelten nur für Schiffe, deren Bau nach dem 1. Oktober 1905 in Auftrag gegeben wird.

§ 15

Für die vorschriftsmäßige Herstellung der in diesen Bestimmungen vorgesehenen Räume und Einrichtungen hat der Reeder, für ihre vorschriftsmäßige Behandlung und Benutzung der Kapitän zu sorgen.

§ 16

Die Anlage, Einrichtung und Instandhaltung der Logisräume sowie der Wasch- und Baderäume und der Aborte für die Schiffsmannschaft unterliegen in deutschen Häfen einer regelmäßigen Beaufsichtigung durch die nach Bestimmung der Landesregierung dafür zuständige Behörde.

§ 17

Der Reichskanzler ist ermächtigt, im Einverständnisse mit der Landesregierung Ausnahmen von den vorstehenden Vorschriften zuzulassen.

§ 18

Diese Vorschriften treten am 1. Januar 1906 in Kraft.

Prüfungsordnung für die Seeschiffer- und Seesteuermannsprüfungen*

9513-8

Vom 29. Juli 1931

Reichsministerialbl. S. 497

Auf Grund des § 30 der Schiffsbesetzungsordnung vom 29. Juni 1931 (Reichsgesetzbl. II S. 517) wird im Einvernehmen mit den Regierungen der Küstenländer hiermit verordnet:*

I. Allgemeine Bestimmungen

§ 1

Arten der Prüfungen¹⁾

Die Prüfungen zum Seeschiffer und Seesteuermann werden unterschieden in

1. Prüfung zum Seeschiffer auf Küstenfahrt und zum Seeschiffer in kleiner Hochseefischerei (Küstenschifferprüfung);
2. Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt und zum Seesteuermann in kleiner Hochseefischerei (Kleinsteuermannsprüfung);
3. Zusatzprüfung zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei;
4. Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt I;

¹⁾ Die Befähigungszeugnisse, die auf Grund der einzelnen Prüfungen ausgestellt werden können, sowie die mit den Befähigungszeugnissen verbundenen Befugnisse sind in der Anlage I zusammengestellt.

Überschrift: Nach Ansicht der Länderkommission zur Rechtsbereinigung gem. Art. 123 ff. GG. 100-1 kein Bundesrecht
Einleitungssatz: Schiffsbesetzungsordnung 9513-2

5. Prüfung zum Kapitän in großer Hochseefischerei;
6. Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt, die in eine Vorprüfung und eine Hauptprüfung zerfällt;
7. Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt.

§ 2*

Lehrgänge der Seefahrtsschulen

(1) Für die Zulassung zu den in § 1 unter 2 bis 7 angeführten Prüfungen ist der Besuch der folgenden Lehrgänge einer Seefahrtsschule erforderlich (§ 25 Abs. 2 Ziff. 3 der Schiffsbesetzungsordnung)

1. eines Lehrganges von mindestens 14 Wochen Dauer für die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt und zum Seesteuermann in kleiner Hochseefischerei (Kleinsteuermannslehrgang);
2. eines Zusatzlehrganges von mindestens 6 Wochen Dauer für die Zusatzprüfung zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei;
3. eines Lehrganges von mindestens 14 Wochen Dauer für die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt I;

§ 2 Abs. 1: Schiffsbesetzungsordnung 9513-2

4. eines Lehrganges von mindestens 20 Wochen Dauer für die Prüfung zum Kapitän in großer Hochseefischerei;
5. eines Lehrganges von mindestens 60 Wochen Dauer für die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt;
6. eines Lehrganges von mindestens 25 Wochen Dauer für die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt.

(2) Die unter 3 und 4 angeführten Lehrgänge können teilweise zusammengelegt werden.

§ 3

Einsetzung der Prüfungsausschüsse

(1) Zur Abnahme der Prüfungen werden von den Landesregierungen an den Seefahrtsschulen Prüfungsausschüsse eingesetzt.

(2) Zur Abnahme der Küstenschifferprüfung können auch an Orten ohne Seefahrtsschule Prüfungsausschüsse eingesetzt werden.

§ 4

Zusammensetzung der Prüfungsausschüsse

(1) Die Prüfungsausschüsse für die Küstenschifferprüfung bestehen aus drei Mitgliedern, und zwar

- a) an den Seefahrtsschulen: aus dem Seefahrtsschuldirektor als Vorsitzenden und zwei Lehrern der Seefahrtsschule, von denen mindestens einer eine praktisch seemännische Ausbildung genossen hat. An die Stelle eines der Lehrer kann ein Seeschiffahrtskundiger treten;

- b) an anderen Orten: aus einem Vorsitzenden und zwei Beisitzenden. Von den Mitgliedern sollen mindestens einer ein Lehrer einer Seefahrtsschule und mindestens zwei Seeschiffahrtskundige sein.

(2) Die Prüfungsausschüsse für die Kleinsteuermannsprüfung, die Zusatzprüfung zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei, die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt I und die Prüfung zum Kapitän in großer Hochseefischerei bestehen aus je drei Mitgliedern, und zwar einem Seefahrtsschuldirektor als Vorsitzenden sowie einem Lehrer der Seefahrtsschule und einem Seeschiffahrtskundigen, der ein Befähigungszeugnis als Kapitän auf großer Fahrt besitzt, als Beisitzenden.

(3) Die Prüfungsausschüsse für die Prüfungen zum Seesteuermann auf großer Fahrt und zum Kapitän auf großer Fahrt bestehen aus fünf Mitgliedern, und zwar dem Seefahrtsschuldirektor als Vorsitzenden sowie drei Lehrern der Seefahrtsschule und einem Seeschiffahrtskundigen, der ein Befähigungszeugnis als Kapitän auf großer Fahrt besitzt, als Beisitzenden. An die Stelle eines Lehrers der Seefahrtsschule kann ein Lehrer einer auswärtigen Seefahrtsschule oder ein Seeschiffahrtskundiger treten.

(4) Der Vorsitzende ist befugt, weitere Lehrer der Seefahrtsschule zur Prüfung in einzelnen Fächern heranzuziehen. Die Prüfung in der Gesundheitspflege muß durch einen Arzt abgehalten werden.

(5) Der Seeschiffahrtskundige soll nicht dem Lehrkörper einer Seefahrtsschule angehören.

(6) Wer einen Prüfling durch Privatunterricht auf die Prüfung vorbereitet hat, darf dem Prüfungsausschuß nicht angehören.

§ 5

Festsetzung der Prüfungstermine

Die Prüfungstermine werden von dem Vorsitzenden des Prüfungsausschusses angesetzt und dem *Reichsbeauftragten* für das Seefahrtsschulwesen rechtzeitig mitgeteilt.

§ 6

Meldung zu den Prüfungen

Die Meldung zu einer Prüfung ist an den Vorsitzenden des Prüfungsausschusses zu richten. Der Meldung ist beizufügen:

1. Die Geburtsurkunde, soweit nicht aus der Vorlage eines niederen Befähigungszeugnisses Zeit und Ort der Geburt einwandfrei nachgewiesen wird;
2. die niederen Befähigungszeugnisse, die der Prüfling etwa erworben hat;
3. die Nachweise über die für die Zulassung zur Prüfung geforderte Seefahrtszeit;
4. die Aufzeichnungen und Berechnungen eigener, während der Seefahrtszeit angestellter Beobachtungen, falls diese für die Zulassung zur Prüfung gefordert werden;
5. die Zeugnisse über die Untersuchung auf Hör-, Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen. Die Untersuchung darf nicht mehr als vierundzwanzig Monate vor der Meldung zur Prüfung stattgefunden haben.

§ 7

Zulassung zur Prüfung

(1) Über die Zulassung zur Prüfung entscheidet der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, in zweifelhaften Fällen nach Benehmen mit dem *Reichsbeauftragten* für das Seefahrtsschulwesen.

(2) Überschreiten die Schulversäumnisse eines Prüflings während des vorgeschriebenen Lehrganges die festgesetzte Grenze, so darf er nicht zur Prüfung zugelassen werden. Liegen besondere Gründe vor, so kann ihn der Vorsitzende im Einvernehmen mit dem *Reichsbeauftragten* für das Seefahrtsschulwesen auch bei längeren Versäumnissen zulassen.

§ 8

Prüfungsgegenstände

(1) Die Küstenschifferprüfung kann sich auf alle in Anlage II angegebenen Gegenstände erstrecken.

(2) Die übrigen Prüfungen können sich auf alle Gegenstände erstrecken, die in den von den Landesregierungen erlassenen Lehrplänen für die entsprechenden Lehrgänge aufgeführt sind (siehe Anlage III).

(3) Die Prüfungsfächer werden in Hauptfächer und Nebenfächer unterschieden.

§ 9

Prüfungsabschnitte

Die Prüfungen zerfallen in eine schriftliche, eine praktische und eine mündliche. Die mündliche Prüfung bildet den Schluß. Bei der Zusatzprüfung zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei und der Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt findet keine praktische Prüfung statt.

§ 10

Schriftliche Prüfung

(1) Für den schriftlichen Teil der Küstenschifferprüfung läßt die oberste *Reichsbehörde* eine größere Anzahl Aufgaben entwerfen. Aus diesen wählt der *Reichsbeauftragte* die in der Prüfung zu stellenden Aufgaben aus.

(2) Für die in dem schriftlichen Teil der übrigen Prüfungen zu stellenden Aufgaben reicht der Vorsitzende des Prüfungsausschusses dem *Reichsbeauftragten* spätestens 14 Tage vor der schriftlichen Prüfung für jedes Fach mindestens drei von der Seefahrtsschule aufzustellende Vorschläge ein. Der *Reichsbeauftragte* wählt aus diesen die Prüfungsaufgaben aus und gibt sie verschlossen dem Vorsitzenden des Prüfungsausschusses zurück, der sie erst unmittelbar vor der schriftlichen Prüfung vor den Augen der Prüflinge öffnet.

(3) Hält der *Reichsbeauftragte* die eingereichten Aufgabenvorschläge für ungeeignet, so kann er sie unter Angabe der Gründe zurückweisen und neue Aufgaben einfordern.

(4) Für jedes Fach der schriftlichen Prüfung sind so viele Aufgaben zu stellen, wie von einem normalen Schüler in der für die Lösung festgesetzten Zeit gelöst werden können. Soweit nicht Aufgaben besonderer Art vorgeschrieben sind, sollen die Aufgaben in den drei Aufgabenvorschlägen aus verschiedenen Gebieten des Faches genommen werden. Neben diesen „Hauptaufgaben“ sollen die Vorschläge noch eine Reihe von „Zusatzaufgaben“ enthalten, um besseren Schülern Gelegenheit zu geben, ihre umfassenderen Kenntnisse und ihre größere Gewandtheit zu beweisen. Der *Reichsbeauftragte* ist befugt, den eingereichten Zusatzaufgaben weitere hinzuzufügen. Die Zusatzaufgaben sind innerhalb der für die schriftliche Prüfung festgesetzten Frist nach der Lösung der Hauptaufgaben zu bearbeiten.

(5) Während der schriftlichen Prüfung ist durch stete Aufsicht und durch Absonderung der Prüflinge voneinander dafür zu sorgen, daß sie keine fremde Hilfe und keine unerlaubten Hilfsmittel benutzen.

(6) Die Zeit des Beginns und der Beendigung der schriftlichen Prüfungsarbeiten ist aufzuzeichnen.

(7) Die Prüfungsarbeiten sind nach näherer Anweisung des Vorsitzenden von mindestens zwei Mitgliedern des Prüfungsausschusses unter kurzer Andeutung der gefundenen Fehler einzeln schriftlich zu beurteilen.

(8) Bei der Vor- und Hauptprüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt und bei der Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt sind die schriftlichen Prüfungsarbeiten nach Durchsicht und Beurteilung unverzüglich dem *Reichsbeauftragten* zur Kenntnisnahme zuzusenden. Dieser wird sie rechtzeitig vor Beginn der mündlichen Prüfung zurückgeben.

§ 11*

Praktische Prüfung

(1) Die praktische Prüfung wird nach näherer Angabe des Vorsitzenden von zwei Mitgliedern des Prüfungsausschusses abgehalten.

(2) Sie erstreckt sich auf die Handhabung der nautischen und meteorologischen Instrumente, auf das Licht- und Funkmorsen und auf das Winkern nach dem deutschen (Marine-) Verfahren, soweit diese Prüfungsgegenstand sind.

(3) Bei der Prüfung über die Handhabung der nautischen und meteorologischen Instrumente dürfen nicht mehr als drei Prüflinge gleichzeitig geprüft werden.

§ 12

Mündliche Prüfung

(1) Die mündliche Prüfung wird vor dem gesamten Prüfungsausschuß abgelegt. Sie kann sich auf alle Prüfungsgegenstände erstrecken. Besonders eingehend ist in den Fächern zu prüfen, in denen die Leistungen in der Schule, der schriftlichen oder der praktischen Prüfung nicht oder nicht voll genügten.

(2) Gleichzeitig dürfen nicht mehr als drei Prüflinge geprüft werden.

(3) Der Prüfungsausschuß kann bei Prüflingen, die in den Hauptfächern voll genügt haben, auf die mündliche Prüfung in einzelnen Nebenfächern verzichten, falls die Schulleistungen mindestens als genügend beurteilt sind; doch muß in jedem Fach mindestens eine Abteilung geprüft werden.

(4) Ergibt sich bei der mündlichen Prüfung, daß ein Prüfling das Urteil „Bestanden“ nicht mehr erreichen kann, so kann seine Prüfung abgebrochen werden.

(5) Die mündlichen Prüfungen in der Gesundheitspflege und in der Schiffsmaschinenkunde können zeitlich von der sonstigen Prüfung getrennt werden. In diesem Falle bestehen die Prüfungsausschüsse aus dem Vorsitzenden, dem entsprechenden Fachlehrer und einem weiteren Mitglied des Prüfungsausschusses für die sonstige Prüfung.

§ 13*

Beurteilung der Leistungen in den einzelnen Fächern

(1) Jeder Prüfling erhält auf Grund der Beratung des Prüfungsausschusses in jedem Prüfungsfach:

a) in der Küstenschifferprüfung eines der Urteile „Ausreichend“ oder „Ungenügend“,

§ 11 Abs. 2 u. 3: I. d. F. d. Nr. 1 V v. 1. 7. 1940 RMBl. S. 174

§ 13 Abs. 1: I. d. F. d. Nr. 2 V v. 1. 7. 1940 RMBl. S. 174

§ 13 Abs. 4: Jetzt Seestraßenordnung v. 22. 12. 1953 9511-2; an Stelle „Seewasserstraßenordnung“ jetzt „Seeschiffahrtstraßen-Ordnung“ 9511-1

- b) in den übrigen Prüfungen eines der Urteile „Sehr gut (1)“, „Gut (2)“, „Befriedigend (3)“, „Ausreichend (4)“, „Mangelhaft (5)“, „Ungenügend (6)“.

Im Zweifelsfall entscheidet der Vorsitzende. Zwischenstufen sind nicht statthaft, auch nicht bei den in der Niederschrift vorgesehenen Einzelurteilen eines Prüfungsfaches.

(2) Bei der Feststellung der Urteile sind die Leistungen in allen Prüfungsabschnitten sowie die Schulleistungen zu berücksichtigen. In zweifelhaften Fällen sind die Prüfungsleistungen höher zu bewerten als die Schulleistungen.

(3) Zur Beurteilung der Fertigkeit in der deutschen Sprache können die Aufsätze aus den anderen Fächern mit herangezogen werden.

(4) Wenn die Leistungen eines Prüflings in der Handhabung des Spiegelinstrumentes oder in einer wichtigen Methode der terrestrischen oder astronomischen Ortsbestimmung auf See oder in der Kompaßlehre nicht genügen, so muß ihm im Fache Nautik das Urteil „Nicht genügend“ erteilt werden. Dasselbe gilt für das Fach Gesetzeskunde, wenn die Leistungen eines Prüflings in der Seestraßenordnung oder in der *Seewasserstraßenordnung* nicht genügen.

§ 14

Urteile über die Schulleistungen

(1) Gleichzeitig mit den Vorschlägen für die Aufgaben der schriftlichen Prüfung hat der Vorsitzende des Prüfungsausschusses dem *Reichsbeauftragten* ein Verzeichnis der zur Prüfung zugelassenen Prüflinge und die Urteile über ihre Schulleistungen einzureichen.

(2) Endgültig sind die Urteile über die Schulleistungen spätestens vor Beginn der schriftlichen Prüfung festzulegen.

(3) Die während der Schulzeit angefertigten schriftlichen Klassenarbeiten der Prüflinge sowie die Aufzeichnungen und Berechnungen eigener Beobachtungen sind bei der mündlichen Prüfung vorzulegen.

§ 15*

Urteile über den Gesamtausfall der Prüfungen

(1) In der Küstenschifferprüfung, in der Zusatzprüfung zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei und in der Vorprüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt ist für den Gesamtausfall eines der Urteile „Bestanden“ oder „Nicht bestanden“, bei den übrigen Prüfungen eines der Urteile „Mit Auszeichnung bestanden“, „Gut bestanden“, „Befriedigend bestanden“, „Bestanden“ oder „Nicht bestanden“ zu erteilen.

(2) Das Gesamturteil „Nicht bestanden“ muß erteilt werden, wenn der Prüfling in einem Hauptfach „Mangelhaft“ oder „Ungenügend“ oder wenn er

- a) in der Küstenschifferprüfung, der Kleinsteuermannsprüfung, der Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt I und in der Prü-

fung zum Kapitän in großer Hochseefischerei in zwei Nebenfächern das Urteil „Ungenügend“,

- b) in der Zusatzprüfung zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei im Nebenfach das Urteil „Ungenügend“,

- c) in der Vor- und Hauptprüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt und in der Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt in zwei Nebenfächern das Urteil „Ungenügend“ oder in einem Nebenfach „Ungenügend“ und in zwei anderen „Mangelhaft“ oder in drei Nebenfächern „Mangelhaft“ erhalten hat.

(3) Das Gesamturteil „Befriedigend bestanden“ darf nur erteilt werden, wenn der Prüfling mindestens in zwei Hauptfächern, darunter in Nautik, und mindestens in der Hälfte der übrigen Fächer ein besseres Urteil als „Ausreichend“ und in keinem Fach das Urteil „Mangelhaft“ erhalten hat.

(4) Das Gesamturteil „Gut bestanden“ darf nur erteilt werden, wenn der Prüfling in mindestens zwei Hauptfächern, darunter in Nautik, und mindestens in der Hälfte der übrigen Fächer eines der Urteile „Sehr gut“ oder „Gut“ und in keinem Fach das Urteil „Mangelhaft“ erhalten hat.

(5) Das Gesamturteil „Mit Auszeichnung bestanden“ darf nur erteilt werden, wenn der Prüfling in mindestens drei Hauptfächern, darunter in Nautik, und in der Hälfte der übrigen Fächer das Urteil „Sehr gut“ und in keinem Fach das Urteil „Mangelhaft“ erhalten hat.

§ 16

Prüfungszeugnisse

Jedem Prüfling, der die Prüfung bestanden hat, ist ein vom Vorsitzenden des Prüfungsausschusses ausgefertigtes Prüfungszeugnis auszuhändigen.

§ 17

Erteilung eines niederen Prüfungszeugnisses bei nicht bestandener Prüfung

Einem Prüfling, der die Prüfung nicht bestanden hat, dessen Prüfungsleistungen aber den Anforderungen einer niederen Prüfung genügen, kann auf Antrag durch Beschluß des Prüfungsausschusses das Prüfungszeugnis für eine niedere Prüfung ausgestellt werden, falls er die Zulassungsbedingungen für diese Prüfung erfüllt hat.

§ 18*

Wiederholungsprüfungen

(1) Wer die Prüfung nicht bestanden hat, muß die ganze Prüfung wiederholen. Dies gilt nicht, wenn die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt wegen mangelhafter oder ungenügender Leistungen im Hauptfach „Signalwesen“ nicht bestanden wurde. In diesem Falle braucht die Prüfung nur in diesem Fach wiederholt zu werden, und zwar kann sie frühestens nach einem Monat vor dem Vorsitzen-

den des Prüfungsausschusses und einem Fachlehrer wiederholt werden. Besteht ein Prüfling auch diese Wiederholungsprüfung im Signalwesen nicht, so ist die Entscheidung der obersten *Reichsbehörde* einzuholen.

(2) Zwischen der Prüfung und der Wiederholungsprüfung müssen mindestens liegen

bei der Küstenschifferprüfung ein Monat,

bei der Kleinsteuermannsprüfung, der Zusatzprüfung zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei sowie den Prüfungen zum Kapitän auf kleiner Fahrt I und zum Kapitän in großer Hochseefischerei zwei Monate,

bei der Vor- und Hauptprüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt und der Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt drei Monate,

bei den Teilprüfungen für ehemalige Angehörige der Marine (§§ 58 und 63) jedoch nur ein Monat.

(3) Wer die Prüfung zweimal nicht bestanden hat, kann sie nur mit Genehmigung der obersten *Reichsbehörde* noch einmal wiederholen.

(4) Prüflinge, welche die Prüfung zwar bestanden, in der Gesundheitspflege aber das Urteil „Nicht genügend“ erhalten haben, können in diesem Fach die Prüfung nach einem Monat wiederholen. Das in der Nachprüfung erworbene Urteil ist auf dem Prüfungszeugnis zu vermerken.

§ 19

Zurückgetretene Prüflinge

(1) Tritt ein Prüfling während der Prüfung zurück, so gilt die Prüfung als „Nicht bestanden“.

(2) Tritt ein Prüfling infolge Erkrankung oder aus einem ähnlichen Anlaß von der Prüfung zurück, so können die Fristen des § 18 Abs. 2 von dem Prüfungsausschuß abgekürzt werden. War die schriftliche Prüfung beendet, so kann ihm auf Beschluß des Prüfungsausschusses die Wiederholung der schriftlichen Prüfung erlassen werden. Dieser Beschluß ist dem Prüfling sofort mitzuteilen.

§ 20

Unerlaubte Hilfe

(1) Prüflinge, die fremde Hilfe oder unerlaubte Hilfsmittel benutzen oder sonstige Täuschungsversuche machen, werden von der Prüfung ausgeschlossen und zu einer neuen Prüfung erst nach sechs Monaten wieder zugelassen. Derselbe Nachteil trifft Prüflinge, die ihren Mitprüflingen helfen oder unerlaubte Hilfe verschaffen.

(2) Die Prüflinge sind vor der schriftlichen Prüfung auf diese Bestimmungen hinzuweisen.

§ 21

Prüfungsniederschrift

(1) Über jede Prüfung ist eine von allen Mitgliedern des Prüfungsausschusses zu unterzeichnende Niederschrift aufzunehmen, die bei den Ausschlußakten verbleibt.

(2) Der Niederschrift ist für jeden Prüfling ein von einem Ausschlußmitglied zu beglaubigender Auszug aus den Nachweisen über die Erfüllung der Zulassungsbedingungen sowie eine Zusammenstellung der Ergebnisse der Prüfung einschließlich der in den einzelnen Fächern erteilten Urteile beizufügen.

§ 22

Geheimhaltung

Über die Prüfungsaufgaben und den Ausfall ihrer Bearbeitung dürfen bis zum Abschluß der Prüfung, über die Prüfungsverhandlungen auch später keine Mitteilungen gemacht werden.

II. Bestimmungen für die einzelnen Prüfungen

A. Küstenschifferprüfung

§ 23 *

Zulassung

(1) Zur Küstenschifferprüfung werden nur Seeleute deutscher Staatsangehörigkeit zugelassen, die

1. das dreiundzwanzigste Lebensjahr vollendet haben, wenn sie das Befähigungszeugnis A 1 erwerben wollen,

das einundzwanzigste Lebensjahr vollendet haben, wenn sie das Befähigungszeugnis B 1 erwerben wollen;

2. nachweisen, daß sie nach Ablauf des fünfzehnten Lebensjahrs eine Seefahrtzeit als Decksmann von fünfzig Monaten zurückgelegt haben.

(2) Von der geforderten Seefahrtzeit müssen zwölf Monate entweder auf Segelschiffen außerhalb der Fischerei oder auf Seefischereifahrzeugen erworben sein. Seefahrtzeit auf Seeleichtern, Eisenbahnfähren und Lustfahrzeugen ist insgesamt nur bis zu 18 Monaten anrechnungsfähig.

§ 24

Prüfungsfächer

Die Prüfung zum Küstenschiffer erstreckt sich auf die Fächer

1. Deutsche Sprache,
2. Rechnen,
3. Nautik,
4. Seemannschaft,
5. Gesetzeskunde.

Die fettgedruckten Fächer sind Hauptfächer.

§ 25

Schriftliche Prüfung

(1) Die schriftliche Prüfung erstreckt sich auf die Fächer: Deutsche Sprache, Rechnen und Nautik.

(2) Die Prüflinge erhalten als Aufgabe in der deutschen Sprache einen kleinen Geschäftsaufsatz (Bestellung, kleine Mitteilung u. a.) aus der künftigen Berufstätigkeit, als Aufgabe im Rechnen eine

einfache Rechenaufgabe aus der Berufstätigkeit und als Aufgabe in der Nautik eine Kartenaufgabe mit Benutzung einer Ablenkungstafel. Siehe auch § 10 Abs. 1.

(3) Die Aufgaben sind zusammen in längstens drei Stunden zu lösen. Die Aufgabe in der Nautik soll zuerst gelöst werden.

§ 26

Praktische Prüfung

In der praktischen Prüfung ist das Peilen mit dem Kompaß, das Ablesen des Aneroidbarometers und das Ablesen des Thermometers zu prüfen.

B. Kleinsteuermannsprüfung

§ 27*

Zulassung

(1) Zur Kleinsteuermannsprüfung werden nur Seelute deutscher Staatsangehörigkeit zugelassen, die

1. das zwanzigste Lebensjahr vollendet haben,
2. nachweisen, daß sie nach Ablauf des fünfzehnten Lebensjahrs eine Seefahrtzeit als Decksmann von fünfzig Monaten zurückgelegt haben, von der fünfzehn Monate entweder auf Segelschiffen außerhalb der Fischerei oder auf Hochseefischereifahrzeugen erworben sein müssen,
3. einen Kleinsteuermannslehrgang an einer Seefahrtsschule besucht haben.

(2) Auf die unter Ziffer 2 aufgeführte Seefahrtzeit wird die Seefahrtzeit auf Seeleichtern, Eisenbahnfahrtschiffen, Luftfahrzeugen und sonstigen Fahrzeugen, auf denen eine vollkommene seemännische Ausbildung nicht mit Sicherheit erworben werden kann, nur bis zu zwölf Monaten angerechnet.

(3) Der unter Ziffer 3 aufgeführte Lehrgang gilt nur dann als besucht, wenn die Schulversäumnisse nicht mehr als neun Unterrichtstage betragen. Siehe auch § 7.

§ 28

Prüfungsfächer

(1) Die Kleinsteuermannsprüfung erstreckt sich auf die Fächer

1. Deutsche Sprache,
2. Mathematik,
3. **Nautik**,
4. **Seemannschaft**,
5. **Gesetzeskunde**,
6. Gesundheitspflege.

(2) Die fettgedruckten Fächer sind Hauptfächer.

§ 29

Schriftliche Prüfung

(1) Die schriftliche Prüfung erstreckt sich auf die Fächer: Deutsche Sprache, Mathematik, **Nautik** und **Gesetzeskunde**.

(2) Als Hauptaufgaben (§ 10) sind zu stellen: In der

- a) **Deutschen Sprache**: ein Aufsatz aus der künftigen Berufstätigkeit. — Arbeitszeit eine Stunde;
- b) **Mathematik**: eine oder mehrere Rechenaufgaben aus der Berufstätigkeit und eine einfache zeichnerische Aufgabe. — Arbeitszeit eine Stunde;
- c) **Nautik**: eine Kartenaufgabe mit Benutzung einer Ablenkungstafel, eine Meridianbreite und wenigstens noch eine Aufgabe aus den übrigen Gebieten der Nautik. — Arbeitszeit zwei Stunden;
- d) **Gesetzeskunde**: eine Aufgabe über das Ausweichen der Schiffe, eine Aufgabe über die Führung des Schiffstagebuchs und wenigstens noch eine Aufgabe aus den übrigen Gebieten der Gesetzeskunde. — Arbeitszeit zwei Stunden.

§ 30

Praktische Prüfung

Die praktische Prüfung erstreckt sich auf das Winkelmessen mittels des Spiegelinstruments, das Peilen mit dem Kompaß, das Ablesen des Aneroidbarometers und des Thermometers sowie auf das Lichtmorsen.

§ 31

Mündliche Prüfung

Die mündliche Prüfung soll spätestens zehn Tage nach der schriftlichen Prüfung abgehalten werden.

C. Zusatzprüfung zum Steuermann in großer Hochseefischerei

§ 32

Zulassung

Zur Zusatzprüfung zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei wird nur zugelassen, wer

1. die Kleinsteuermannsprüfung bestanden hat,
2. von der bei der Zulassung zur Kleinsteuermannsprüfung nachgewiesenen Seefahrtzeit fünfzehn Monate auf Hochseefischereifahrzeugen erworben hat,
3. einen Zusatzlehrgang zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei einer Seefahrtsschule besucht hat. Dieser Lehrgang gilt nur dann als besucht, wenn die Schulversäumnisse im Kleinsteuermanns- und Zusatzlehrgang zusammen nicht mehr als zwölf Unterrichtstage betragen. Siehe auch § 7.

§ 33

Prüfungsfächer

(1) Die Zusatzprüfung zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei erstreckt sich auf die Fächer

1. **Nautik**,
2. **Seemannschaft**,
3. Funkmorsen.

(2) Die fettgedruckten Fächer sind Hauptfächer.

§ 34

Schriftliche Prüfung

- (1) Die schriftliche Prüfung erstreckt sich nur auf das Fach Nautik.
- (2) Als Hauptaufgaben (§ 10) sind zu stellen in der Nautik: eine Kartenaufgabe mit Verwendung von Standlinien, eine Aufgabe aus der Kompaßlehre und mindestens noch eine Aufgabe aus den übrigen Gebieten der Nautik. — Arbeitszeit drei Stunden.

§ 35

Mündliche Prüfung

Die mündliche Prüfung soll spätestens drei Tage nach der schriftlichen Prüfung abgehalten werden.

§ 36

Beurteilung

Bei der Erteilung der Urteile „Gut bestanden“ und „Mit Auszeichnung bestanden“ sind die Urteile im Zeugnis über die Kleinsteuermannsprüfung mit zu berücksichtigen. Siehe auch § 15.

D. Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt I

§ 37

Zulassung

Zur Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt I werden nur Seeleute deutscher Staatsangehörigkeit zugelassen, die

1. das dreiundzwanzigste Lebensjahr vollendet haben,
2. nachweisen, daß sie nach der Zulassung als Seesteuermann auf kleiner Fahrt eine Seefahrtzeit von vierundzwanzig Monaten zurückgelegt haben, und zwar als Seesteuermann oder Kapitän auf Schiffen und Fahrten, auf denen für diese Stellen der Besitz eines Befähigungszeugnisses A2 oder A1 vorgeschrieben ist,
3. genügende Aufzeichnungen und Berechnungen eigener nautischer Beobachtungen, die während der Steuermannsfahrtzeit angestellt sind, vorgelegt haben,
4. einen Lehrgang zum Kapitän auf kleiner Fahrt I einer Seefahrtsschule besucht haben. Dieser Lehrgang gilt nur dann als besucht, wenn die Schulversäumnisse nicht mehr als neun Unterrichtstage betragen. Siehe auch § 7.

§ 38

Prüfungsfächer

- (1) Die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt I erstreckt sich auf die Fächer
1. Deutsche Sprache,
 2. Mathematik,
 3. **Nautik**,
 4. **Seemannschaft**,
 5. **Gesetzeskunde**,
 6. Gesundheitspflege.
- (2) Die fettgedruckten Fächer sind Hauptfächer.

§ 39*

Schriftliche Prüfung

- (1) Die schriftliche Prüfung erstreckt sich auf die Fächer: Deutsche Sprache, Mathematik, Nautik und Gesetzeskunde.
- (2) Als Hauptaufgaben (§ 10) sind zu stellen in der Deutschen Sprache: als Aufsatz ein Bericht. — Arbeitszeit eine Stunde;
- Mathematik: eine oder mehrere Rechenaufgaben aus der Berufstätigkeit und eine oder mehrere zeichnerische Aufgaben. — Arbeitszeit zwei Stunden;
- Nautik: eine Kartenaufgabe aus dem Gebiet der kleinen Fahrt mit Benutzung einer Ablenkungstafel und mit Verwendung einer astronomischen Standlinie, eine Chronometerlänge, eine Bestimmung der Fehlweisung und der Ablenkung der Kompassse durch eine Amplitude oder ein Zeitazimut und wenigstens noch zwei Aufgaben aus den übrigen Gebieten der Nautik. — Arbeitszeit drei Stunden;
- Gesetzeskunde: zwei Aufgaben über die Seestraßenordnung, davon eine über das Ausweichen der Schiffe, eine Aufgabe über die Führung des Schiffstagebuchs, eine Aufgabe über das Seemannsgesetz und wenigstens noch zwei Aufgaben aus den übrigen Gebieten der Gesetzeskunde. — Arbeitszeit drei Stunden.

§ 40

Praktische Prüfung

Die praktische Prüfung erstreckt sich auf das Winkelmessen mittels des Spiegelinstrumentes, die Untersuchung der Spiegelstellung des Spiegelinstrumentes, das Peilen mit dem Kompaß und das Ablesen des Aneroidbarometers und des Thermometers sowie auf das Lichtmorsen.

§ 41

Mündliche Prüfung

Die mündliche Prüfung soll spätestens zehn Tage nach der schriftlichen Prüfung abgehalten werden.

E. Prüfung zum Kapitän in großer Hochseefischerei

§ 42

Zulassung

Zur Prüfung zum Kapitän in großer Hochseefischerei werden nur Seeleute deutscher Staatsangehörigkeit zugelassen, die

1. das dreiundzwanzigste Lebensjahr vollendet haben,
2. nachweisen, daß sie nach der Zulassung zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei eine

§ 39 Abs. 2 Gesetzeskunde: Jetzt Seestraßenordnung v. 22. 12. 1953 9511-2; an Stelle „Seemannsordnung“ jetzt „Seemannsgesetz“ gem. § 146 Abs. 12 Seemannsgesetz 9513-1

Seefahrtzeit von vierundzwanzig Monaten als Seesteuermann auf Fahrzeugen in der großen Hochseefischerei zurückgelegt haben,

3. genügende Aufzeichnungen und Berechnungen eigener nautischer Beobachtungen, die während der Steuermannsfahrtzeit angestellt sind, vorgelegt haben,
4. einen Lehrgang zum Kapitän in großer Hochseefischerei einer Seefahrtsschule besucht haben. Dieser Lehrgang gilt nur dann als besucht, wenn die Schulversäumnisse nicht mehr als zwölf Unterrichtstage betragen. Siehe auch § 7.

§ 43

Prüfungsfächer

(1) Die Prüfung zum Kapitän in großer Hochseefischerei erstreckt sich auf die Fächer

1. Deutsche Sprache,
2. Mathematik,
3. **Nautik**,
4. **Seemannschaft**,
5. **Gesetzeskunde**,
6. Gesundheitspflege.

(2) Die fettgedruckten Fächer sind Hauptfächer.

§ 44 *

Schriftliche Prüfung

(1) Die schriftliche Prüfung erstreckt sich auf die Fächer: Deutsche Sprache, Mathematik, Nautik und Gesetzeskunde.

(2) Als Hauptaufgaben (§ 10) sind zu stellen in der Deutschen Sprache: als Aufsatz ein Bericht. — Arbeitszeit eine Stunde;

Mathematik: eine oder mehrere Rechenaufgaben aus der Berufstätigkeit und eine oder mehrere zeichnerische Aufgaben. — Arbeitszeit zwei Stunden;

Nautik: eine Kartenaufgabe aus dem Gebiet der großen Hochseefischerei mit Benutzung einer Ablenkungstafel und mit Verwendung einer astronomischen Standlinie, eine Chronometerlänge, eine Bestimmung der Fehlweisung und der Ablenkung der Kompass durch eine Amplitude oder ein Zeitazimut, eine Aufgabe aus der Kompaßlehre und wenigstens noch eine Aufgabe aus den übrigen Gebieten der Nautik. — Arbeitszeit drei Stunden;

Gesetzeskunde: zwei Aufgaben über die Seestraßenordnung, davon eine über das Ausweichen der Schiffe, eine Aufgabe über die Führung des Tagebuchs eines Hochseefischereifahrzeugs, eine Aufgabe über das Seemannsgesetz und wenigstens noch zwei Aufgaben aus den übrigen Gebieten der Gesetzeskunde. — Arbeitszeit drei Stunden.

§ 44 Abs. 2 Gesetzeskunde: Jetzt Seestraßenordnung v. 22. 12. 1953 9511-2; anstelle „Seemannsordnung“ jetzt „Seemannsgesetz“ gem. § 146 Abs. 12 Seemannsgesetz 9513-1

§ 45

Praktische Prüfung

Die praktische Prüfung erstreckt sich auf das Winkelmessen mittels des Spiegelinstrumentes, die Untersuchung und Berichtigung der Spiegelstellung des Spiegelinstrumentes, das Peilen mit dem Kompaß, das Ablesen des Aneroidbarometers und des Thermometers sowie auf das Lichtmorsen.

§ 46

Mündliche Prüfung

Die mündliche Prüfung soll spätestens zehn Tage nach der schriftlichen Prüfung abgehalten werden.

F. Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt

§ 47

Vor- und Hauptprüfung

(1) Die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt zerfällt in zwei zeitlich getrennte Prüfungen, eine Vorprüfung und eine Hauptprüfung.

(2) Die Vorprüfung wird vor einem Prüfungsausschuß, der aus dem Seefahrtsschuldirektor als Vorsitzenden und zwei Lehrern der Seefahrtsschule als Beisitzenden gebildet wird, abgelegt.

§ 48

Zulassung zur Vorprüfung

(1) Die Zulassung zur Vorprüfung wird bedingt durch den Besuch des ersten Semesters (der Vorklasse) eines Lehrgangs zum Seesteuermann auf großer Fahrt einer Seefahrtsschule.

(2) Die Vorklasse gilt nur dann als besucht, wenn die Schulversäumnisse nicht mehr als zwölf Unterrichtstage betragen, doch sind bei Schülern der Vorklasse, die die Reife der Obersekunda einer höheren Schule nachweisen, Schulversäumnisse bis zu dreißig Unterrichtstagen zulässig. Siehe auch § 7.

§ 49

Prüfungsfächer der Vorprüfung

(1) Die Vorprüfung erstreckt sich auf die Fächer

1. Deutsche Sprache,
2. **Mathematik**,
3. Physik,
4. Gesetzeskunde,
5. Geographie.

(2) Mathematik ist Hauptfach.

§ 50

Schriftliche Vorprüfung

(1) Die schriftliche Vorprüfung erstreckt sich auf die Fächer: Deutsche Sprache und Mathematik.

(2) Als Hauptaufgaben (§ 10) sind zu stellen in der Deutschen Sprache: ein Aufsatz. — Arbeitszeit zwei Stunden;

Mathematik: je eine oder mehrere Aufgaben aus der Arithmetik, der Planimetrie, der Stereometrie und der ebenen Trigonometrie. — Arbeitszeit vier Stunden.

§ 51

Mündliche Prüfung

Die mündliche Vorprüfung soll etwa vierzehn Tage nach der schriftlichen Prüfung abgehalten werden.

§ 52

Beurteilung der Vorprüfung

(1) Wer in der Mathematik oder in mehr als zwei der übrigen Fächer das Urteil „Nicht genügend“ erhalten hat, hat die Prüfung nicht bestanden. Alle übrigen erhalten das Urteil „Bestanden“.

(2) Die in der Vorprüfung erteilten Urteile in den einzelnen Fächern sind bei der Festsetzung der Urteile in der Hauptprüfung zu berücksichtigen.

§ 53

Zulassung zur Hauptprüfung

(1) Zur Hauptprüfung werden nur Seeleute deutscher Staatsangehörigkeit zugelassen, die

1. nachweisen, daß sie nach Ablauf des fünfzehnten Lebensjahrs eine Seefahrtzeit als Decksmann von fünfzig Monaten auf Schiffen von mehr als 50 cbm Bruttoreumgehalt zurückgelegt haben, von der achtzehn Monate als Vollmatrose und zwanzig Monate auf Segelschiffen erworben sein müssen,
2. die Vorprüfung bestanden haben,
3. nach dem Bestehen der Vorprüfung die Hauptklasse eines Lehrgangs zum Seesteuermann auf großer Fahrt (zweites und drittes Semester) einer Seefahrtsschule besucht haben.

(2) Auf die unter Ziffer 1 aufgeführte Seefahrtzeit wird die Seefahrtzeit in der Reichsmarine nur bis zu vierundzwanzig Monaten, die Seefahrtzeit auf Seeleichtern, Eisenbahnfährschiffen, Lustfahrzeugen und sonstigen Fahrzeugen, auf denen eine vollkommene seemännische Ausbildung nicht mit Sicherheit erworben werden kann, überhaupt nicht angerechnet. Seefahrtzeit auf Segelschiffen nach vollendetem fünfzehnten Lebensjahr, die zwanzig Monate übersteigt, wird, sofern sie als Vollmatrose erworben ist, auf die Seefahrtzeit, nicht aber auf die Vollmatrosenzeit doppelt bis zum Höchstbetrag von sechs Monaten angerechnet. Seefahrt auf Segelschiffen, die im fünfzehnten Lebensjahr erworben ist, wird bis zu sechs Monaten auf die Segelschiffsfahrtzeit, nicht aber auf die Gesamtseefahrtzeit angerechnet.

(3) Der unter Ziffer 3 aufgeführte Lehrgang gilt nur dann als besucht, wenn der Eintritt in ihn spätestens sechs Monate nach dem Bestehen der Vor-

prüfung erfolgt ist und wenn die Schulversäumnisse im Semester nicht mehr als zwölf Unterrichtstage betragen. Siehe auch § 7.

§ 54*

Prüfungsfächer der Hauptprüfung

(1) Die Hauptprüfung erstreckt sich auf die Fächer:

1. Deutsche Sprache,
2. Englische Sprache,
3. Mathematik,
4. Physik,
5. Nautik,
6. Seemannschaft,
7. Gesetzeskunde,
8. Signalwesen,
9. Gesundheitspflege.

(2) Die fettgedruckten Fächer sind Hauptfächer.

§ 55

Schriftliche Hauptprüfung

(1) Die schriftliche Hauptprüfung erstreckt sich auf die Fächer: Physik, Nautik, Seemannschaft und Gesetzeskunde. Die schriftlichen Arbeiten dienen gleichzeitig zur Beurteilung in der deutschen Sprache.

(2) Als Hauptaufgaben (§ 10) sind zu stellen in der

Physik: eine oder mehrere Aufgaben aus dem Lehrstoff in diesem Fach. — Arbeitszeit zwei Stunden;

Nautik:

- I. eine Kartenaufgabe mit Benutzung einer Ablenkungstafel und mit Verwendung von astronomischen Standlinien. — Arbeitszeit zwei Stunden;
- II. eine Aufgabe über die Ortsbestimmung aus zwei Gestirnhöhen, eine Aufgabe aus der Kompaßlehre und mindestens noch drei Aufgaben aus den übrigen Gebieten der Nautik. — Arbeitszeit vier Stunden;

Seemannschaft: eine oder mehrere Aufgaben aus dem Lehrstoff in diesem Fach. — Arbeitszeit zwei Stunden;

Gesetzeskunde: eine Aufgabe über das Ausweichen der Schiffe, eine Aufgabe über die Führung des Schiffstagebuchs und eine oder mehrere Aufgaben aus den übrigen Gebieten der Gesetzeskunde. — Arbeitszeit drei Stunden.

§ 56*

Praktische Hauptprüfung

Die praktische Prüfung erstreckt sich auf das Winkelmessen mittels des Spiegelinstrumentes, die Untersuchung des Spiegelinstrumentes auf Fehler,

§ 54 Abs. 1 Nr. 8, § 56: I. d. F. d. Nr. 7 bzw. 8 V v. 1. 7. 1940 RMBl. S. 174

die Berichtigung der Stellung der Spiegel des Spiegelinstrumentes, das Peilen mit dem Kompaß und der Peilscheibe, das Funkpeilen, das Quecksilber- und Aneroidbarometer und das Thermometer sowie das Licht- und Funkmorsen und das Winkern nach dem deutschen (Marine-) Verfahren.

§ 57

Mündliche Prüfung

Die mündliche Hauptprüfung soll etwa vierzehn Tage nach der schriftlichen Prüfung abgehalten werden.

§ 58

Ehemalige Angehörige der Reichsmarine

(1) Ehemaligen Angehörigen der Reichsmarine, die die Steuermannsprüfung oder die Seeoffiziershauptprüfung bestanden haben, wird bei der Zulassung zur Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt die Seefahrtzeit in der Reichsmarine in vollem Umfang angerechnet; auch brauchen sie nur sechs Monate Seefahrtzeit auf Segelschiffen nachzuweisen.

(2) Sie werden nur einer Teilprüfung in den Fächern: „Gesetzeskunde“ und „Gesundheitspflege“ unterzogen. Für sie ist auch Gesundheitspflege Hauptfach.

(3) Zu dieser Teilprüfung werden Bewerber ohne vorherige Ablegung der Vorprüfung und ohne Besuch eines Lehrganges zum Seesteuermann auf großer Fahrt zugelassen.

(4) Die Teilprüfung wird von einem Prüfungsausschuß abgenommen, der aus dem Vorsitzenden und zwei Lehrern der Seefahrtsschule unter Zuziehung eines Arztes gebildet wird.

G. Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt

§ 59

Zulassung

(1) Zur Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt werden nur Seeleute deutscher Staatsangehörigkeit zugelassen, die

1. nachweisen, daß sie nach der Zulassung zum Seesteuermann auf großer Fahrt eine Seefahrtzeit von vierundzwanzig Monaten als Seesteuermann oder Kapitän zurückgelegt haben, und zwar auf Schiffen und Fahrten, auf denen für diese Stellen der Besitz eines Befähigungszeugnisses A 5, A 4, A 2 oder B 5 vorgeschrieben ist. Die Fahrtzeit als Seesteuermann muß jedoch auf Schiffen von mehr als 1000 cbm Bruttoreaumgehalt erworben sein;
2. genügende Aufzeichnungen und Berechnungen eigener nautischer Beobachtungen, die während der Steuermannsfahrtzeit angestellt sind, vorgelegt haben;
3. einen Lehrgang zum Kapitän auf großer Fahrt einer Seefahrtsschule besucht haben.

(2) Auf die unter Ziffer 1 aufgeführte Seefahrtzeit wird die Seefahrtzeit in der Küstenfahrt nur bis zu zwölf Monaten angerechnet.

(3) Der unter Ziffer 3 aufgeführte Lehrgang gilt nur dann als besucht, wenn die Schulversäumnisse nicht mehr als fünfzehn Unterrichtstage betragen. Siehe auch § 7.

§ 60

Prüfungsfächer

(1) Die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt erstreckt sich auf die Fächer

1. Englische Sprache,
2. Physik,
3. **Nautik,**
4. **Seemannschaft,**
5. **Gesetzeskunde,**
6. Wetterkunde,
7. Schiffskunde,
8. Schiffsmaschinenkunde,
9. Gesundheitspflege.

(2) Die fettgedruckten Fächer sind Hauptfächer.

§ 61 *

Schriftliche Prüfung

(1) Die schriftliche Prüfung erstreckt sich auf die Fächer: Englische Sprache, Nautik, Seemannschaft, Gesetzeskunde und Wetterkunde.

(2) Als Hauptaufgaben (§ 10) sind zu stellen in der

Englischen Sprache: eine freie Übersetzung aus dem Deutschen ins Englische (Benutzung eines Wörterbuchs gestattet). — Arbeitszeit zwei Stunden;

Nautik: eine Kartenaufgabe, eine Aufgabe aus der Kompaßlehre und mindestens zwei weitere Aufgaben aus den übrigen Gebieten der Nautik. — Arbeitszeit vier Stunden;

Seemannschaft: eine oder mehrere Aufgaben aus dem Lehrstoff in diesem Fach. — Arbeitszeit zwei Stunden;

Gesetzeskunde: je eine Aufgabe aus der Seestraßenordnung, der Seewasserstraßenordnung, dem Seemannsgesetz, dem privaten See- und Handelsrecht und wenigstens noch eine Aufgabe aus den übrigen Gebieten der Gesetzeskunde. — Arbeitszeit vier Stunden;

Wetterkunde: eine oder mehrere Aufgaben aus dem Lehrstoff in diesem Fach. — Arbeitszeit zwei Stunden.

§ 62

Mündliche Prüfung

Die mündliche Prüfung soll etwa vierzehn Tage nach der schriftlichen Prüfung abgehalten werden.

§ 61 Abs. 2 Gesetzeskunde: Jetzt Seestraßenordnung v. 22. 12. 1953 9511-2; an Stelle „Seewasserstraßenordnung“ jetzt „Seeschiffahrtstraßen-Ordnung“ 9511-1; an Stelle „Seemannsordnung“ jetzt „Seemannsgesetz“ gem. § 146 Abs. 12 Seemannsgesetz 9513-1

§ 63

Ehemalige Angehörige der Reichsmarine

(1) Ehemaligen Angehörigen der Reichsmarine, die die Steuermannsprüfung oder die Seeoffiziershauptprüfung bestanden haben, wird bei der Zulassung zur Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt die Seefahrtszeit als Steuermann oder Seeoffizier in der Reichsmarine bis zu zwölf Monaten auf die Seefahrtszeit angerechnet.

(2) Ehemalige Angehörige der Reichsmarine, die die Seeoffiziershauptprüfung bestanden haben, werden nur einer Teilprüfung in den Fächern „Gesetzeskunde“ und „Gesundheitspflege“ unterzogen. Für sie ist auch „Gesundheitspflege“ Hauptfach.

(3) Zu dieser Teilprüfung werden Bewerber ohne Besuch eines Lehrganges zum Kapitän auf großer Fahrt zugelassen.

(4) Die Teilprüfung wird von einem Prüfungsausschuß abgenommen, der aus dem Vorsitzenden und zwei Lehrern der Seefahrtsschule unter Zuziehung eines Arztes gebildet wird.

III. Schlußbestimmungen

§ 64*

Prüfungsgebühren

Die Prüfungsgebühren betragen einschließlich etwaiger Stempel-, Schreib- und Verwaltungsgebühren für die

Küstenschifferprüfung	5 DM,
Kleinsteuermannsprüfung	15 DM,

§ 64: Für Hamburg aufgeh. durch § 36 Abs. 2 Buchst. a Schulgeld- u. Gebührenordnung v. 13. 1. 1953 Hamburgisches GVBl. S. 1

Zusatzprüfung zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei	10 DM,
Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt I	15 DM,
Prüfung zum Kapitän in großer Hochseefischerei	15 DM,
Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt	20 DM,
Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt	30 DM.

Für Teilprüfungen für ehemalige Angehörige der Reichsmarine nach §§ 58 und 63 sind 15 DM, für die Nachprüfung in der Gesundheitspflege nach § 18 Abs. 4 5 DM Gebühren zu entrichten.

Die Prüfungsgebühren sind vor Beginn der Prüfung einzuzahlen.

§ 65

Ausnahmen

Die oberste *Reichsbehörde* kann im Einvernehmen mit den beteiligten Landesregierungen Ausnahmen von dieser Prüfungsordnung zulassen.

§ 66*

Vordrucke

Die Vordrucke für die Prüfungszeugnisse werden von der obersten *Reichsbehörde* festgestellt.

§ 67

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. August 1931 in Kraft.

Der Reichsverkehrsminister

§ 66: Vordrucke vgl. RMBL 1931 S. 515 u. 1940 S. 176

Anlage I*

A. Übersicht über die Befähigungszeugnisse, die nach dem Bestehen der einzelnen Prüfungen zum Seeschiffer und Seesteuermann ausgestellt werden können

Seeleute, die eine Prüfung zum Seeschiffer oder Seesteuermann bestanden haben und hinreichendes Hör-, Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen besitzen, können die in der folgenden Zusammenstellung angegebenen Befähigungszeugnisse erhalten.

Art der Prüfung	Befähigungszeugnis	Bedingungen für die Ausstellung
Küstenschifferprüfung	A 1	12 Monate Seefahrtzeit auf Segelschiffen außerhalb der Küstenfischerei.
	B 1	12 Monate Seefahrtzeit auf Seefischereifahrzeugen.
Kleinsteuermannsprüfung	A 1	Vollendetes 23. Lebensjahr und 12 Monate Seefahrtzeit auf Segelschiffen außerhalb der Küstenfischerei.
	A 2	15 Monate Seefahrtzeit auf Segelschiffen außerhalb der Küstenfischerei.
	A 3	Nach Ausstellung des Befähigungszeugnisses A 2 12 Monate Seefahrtzeit als Seesteuermann oder Kapitän (Schiffsbesetzungsordnung § 22 Buchstabe c). Vollendetes 23. Lebensjahr.
	B 1	Vollendetes 23. Lebensjahr und 12 Monate Seefahrtzeit auf Seefischereifahrzeugen.
	B 2	15 Monate Seefahrtzeit auf Hochseefischereifahrzeugen.
	B 3	Nach Ausstellung des Befähigungszeugnisses B 2 12 Monate Seefahrtzeit als Seesteuermann (Schiffsbesetzungsordnung § 23 Buchstabe c). Vollendetes 23. Lebensjahr.
Zusatzprüfung zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei.	B 4	—
Prüfung zum Kapitän in kleiner Fahrt I.	A 4	—
Prüfung zum Kapitän in großer Hochseefischerei.	B 5	—
Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt.	A 1	Vollendetes 23. Lebensjahr.
	A 3	Nach Ausstellung des Befähigungszeugnisses A 2 oder A 5 12 Monate Seefahrtzeit als Seesteuermann oder Kapitän (Schiffsbesetzungsordnung § 22 Buchstabe c). Vollendetes 23. Lebensjahr.
	A 4	Nach Ausstellung des Befähigungszeugnisses A 2 oder A 5 24 Monate Seefahrtzeit als Seesteuermann oder Kapitän (Schiffsbesetzungsordnung § 22 Buchstabe d). Vollendetes 23. Lebensjahr.
	A 5	—
	B 1	Vollendetes 23. Lebensjahr und 12 Monate Seefahrtzeit auf Seefischereifahrzeugen.
	B 4	15 Monate Seefahrtzeit auf Hochseefischereifahrzeugen.
	B 3	Nach Ausstellung des Befähigungszeugnisses B 2 oder B 4 12 Monate Seefahrtzeit als Seesteuermann (Schiffsbesetzungsordnung § 23 Buchstabe c). Vollendetes 23. Lebensjahr.
	B 5	Nach Ausstellung des Befähigungszeugnisses B 4 24 Monate Seefahrtzeit als Steuermann in der großen Hochseefischerei. Vollendetes 23. Lebensjahr.
Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt.	A 6	—

B. Übersicht über die Befugnisse, die mit den einzelnen Befähigungszeugnissen als Seeschiffer oder Seesteuermann verbunden sind

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Inhaber eines Befähigungszeugnisses A 1 ist befugt, <ol style="list-style-type: none"> a) Seeleichter jeder Größe in der Küstenfahrt zu führen; b) Schiffe von nicht mehr als 600 cbm Bruttoreaumgehalt mit Ausschluß der Fahrgastschiffe in der Küstenfahrt zu führen. 2. Der Inhaber eines Befähigungszeugnisses A 2 ist befugt, <ol style="list-style-type: none"> a) auf Fahrgastschiffen von nicht mehr als 600 cbm Bruttoreumgehalt in der Küstenfahrt den Steuermannsdienst zu verrichten; b) auf Schiffen von nicht mehr als 1 500 cbm Bruttoreumgehalt mit Ausschluß der Fahrgastschiffe in der Küstenfahrt und in der kleinen Fahrt den Steuermannsdienst zu verrichten. 3. Der Inhaber eines Befähigungszeugnisses A 3 ist befugt, <ol style="list-style-type: none"> a) Seeleichter jeder Größe in der Küstenfahrt und in der kleinen Fahrt zu führen; b) Schiffe von nicht mehr als 600 cbm Bruttoreumgehalt mit Ausschluß der Fahrgastschiffe in der Küstenfahrt und in der kleinen Fahrt zu führen; c) auf Fahrgastschiffen von nicht mehr als 600 cbm Bruttoreumgehalt in der Küstenfahrt den Steuermannsdienst zu verrichten; d) auf Schiffen von nicht mehr als 1 500 cbm Bruttoreumgehalt mit Ausschluß der Fahrgastschiffe in der Küstenfahrt und in der kleinen Fahrt den Steuermannsdienst zu verrichten. 4. Der Inhaber eines Befähigungszeugnisses A 4 ist befugt, <ol style="list-style-type: none"> a) Seeleichter jeder Größe in der Küstenfahrt und in der kleinen Fahrt zu führen; | <ol style="list-style-type: none"> b) Fahrgastschiffe von nicht mehr als 600 cbm Bruttoreumgehalt in der Küstenfahrt zu führen und auf ihnen den Steuermannsdienst zu verrichten; c) Schiffe von nicht mehr als 1 500 cbm Bruttoreumgehalt mit Ausschluß der Fahrgastschiffe in der Küstenfahrt und in der kleinen Fahrt zu führen und auf ihnen den Steuermannsdienst zu verrichten. <ol style="list-style-type: none"> 5. Der Inhaber eines Befähigungszeugnisses A 5 ist befugt, auf Schiffen jeder Größe in allen Fahrten den Steuermannsdienst zu verrichten. 6. Der Inhaber eines Befähigungszeugnisses A 6 ist befugt, Schiffe jeder Größe in allen Fahrten zu führen und auf ihnen den Steuermannsdienst zu verrichten. <hr style="width: 10%; margin: 10px auto;"/> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Inhaber eines Befähigungszeugnisses B 1 ist befugt, Fahrzeuge von nicht mehr als 75 cbm Bruttoreumgehalt in der kleinen Hochseefischerei zu führen. 2. Der Inhaber eines Befähigungszeugnisses B 2 ist befugt, auf Fahrzeugen in der kleinen Hochseefischerei den Steuermannsdienst zu verrichten. 3. Der Inhaber eines Befähigungszeugnisses B 3 ist befugt, Fahrzeuge in der kleinen Hochseefischerei zu führen und auf ihnen den Steuermannsdienst zu verrichten. 4. Der Inhaber eines Befähigungszeugnisses B 4 ist befugt, auf Fahrzeugen in der kleinen und in der großen Hochseefischerei den Steuermannsdienst zu verrichten. 5. Der Inhaber eines Befähigungszeugnisses B 5 ist befugt, Fahrzeuge in der kleinen und in der großen Hochseefischerei zu führen und auf ihnen den Steuermannsdienst zu verrichten. |
|--|---|

Anlage II*

Prüfungsgegenstände der Küstenschifferprüfung

- | | |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Deutsche Sprache. Fähigkeit, sich schriftlich und mündlich verständlich auszudrücken. Einfache Geschäftsaufsätze aus der Berufstätigkeit. 2. Rechnen. Bürgerliches Rechnen aus der Berufstätigkeit. 3. Nautik. Gebrauch der Seekarten mit besonderer Berücksichtigung der Küstenschiffahrt. Befeuern und Betonung der Küsten. Bestimmung der Zeit des Hoch- und Niedrigwassers nach Gezeitentafeln. Der Kompaß und seine Verwendung. Mißweisung und Ablenkung. Steuertafeln. | <ol style="list-style-type: none"> 4. Seemannschaft. Schiffsmanöver. Übernahmen, Stauen und Löschen der Ladung. Verhalten bei Schiffsunfällen. Rettungsmaßregeln. Notsignale. Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft. Instandhaltung der Schiffe. Sturmwarnungen. 5. Gesetzeskunde. Seestraßenordnung, Seewasserstraßenordnung, Verhalten nach einem Zusammenstoß. Tagebuchführung. Das Wichtigste aus dem Seemannsgesetz sowie über das Seeamt, Unfallanzeigen, Schiffs- und Ladepapiere, Haverei, Berge- und Hilfslohn. |
|---|--|

Anlage II Nr. 5: Vgl. Fußnote zu § 61 Abs. 2

Anlage III

Die Regierungen der Küstenländer haben für ihre Seefahrtsschulen die folgenden gleichlautenden Lehrpläne erlassen.

Lehrpläne für die Seefahrtsschulen

I. Lehrplan für den Kleinsteuermannslehrgang*

(Dauer 14 Wochen)

1. Deutsche Sprache

(3 × 14 = 42 Stunden)

Rechtschreibung, Wortlehre und Satzlehre an der Hand von Diktaten und Aufsätzen. Geschäftsaufsätze.

2. Mathematik

(3 × 14 = 42 Stunden)

- a) Rechnen: Die vier Grundrechnungsarten mit ganzen und gebrochenen Zahlen (gemeine Brüche und Dezimalbrüche). Addition und Subtraktion positiver und negativer Zahlen. Rechenaufgaben aus der Berufstätigkeit.
- b) Geometrie: Längen-, Flächen- und Raummaße; Winkelmaße. Die wichtigsten Eigenschaften des Dreiecks, des Parallelogramms und des Kreises. Einfache zeichnerische Aufgaben. Kugel und ebene Kugeln.

3. Nautik

(12 × 14 = 168 Stunden)

Besteckrechnung (ohne Koppelkurs). Einrichtung und Gebrauch der Seekarte, mit besonderer Berücksichtigung der Küstenschifffahrt. Leuchtfeuerverzeichnisse und Segelhandbücher. Betonung und Befahrung der Fahrwasser.

Astronomische Vorkenntnisse. Breitenbestimmung aus Kimmabständen der Sonne und Fixsterne im oberen Meridian. Bestimmung der Kompaßablenkung durch Amplituden und Zeitazimute (Azimutafeln). Bestimmung der Zeit des Hoch- und Niedrigwassers nach Gezeitentafeln.

Kompaßlehre, und zwar Grundzüge des Schiffsmagnetismus: Kompaßablenkung und ihre Bestimmung; Führung des Ablenkungstagebuchs. Trocken- und Schwimmkompaß.

Das Lot. Hand- und Patentlogge. Das Spiegelinstrument (Oktant oder Sextant) und seine hauptsächlichsten Fehler. Übungen im Beobachten.

Wetterkunde, und zwar Aneroidbarometer; Thermometer; Wetterkarte; Sturmwarnung.

4. Seemannschaft

(4 × 14 = 56 Stunden)

- a) Eigentliche Seemannschaft: Schiffstypen Laufendes und stehendes Gut; Anker und Anker-spill; Blöcke und Taljen.

Manövrieren mit Dampf- und Segelschiffen.

Anlage III Abschn. I Nr. 4 Buchst. b: Aufgeh. durch Nr. 9a V v. 1. 7. 1940 RMBl. S. 174; Buchst. c ist jetzt Buchst. b
 Anlage III Abschn. I Nr. 5: Vgl. Fußnote zu § 61 Abs. 2
 Anlage III Abschn. I Nr. 6 Kursivdruck: Jetzt Anleitung zur Gesundheitspflege auf Kaufahrtschiffen, herausgegeben vom Bundesgesundheitsamt u. der Seeverbündgenossenschaft
 Anlage III Abschn. I Nr. 7: I. d. F. d. Nr. 9b V v. 1. 7. 1940 RMBl. S. 174

Aussetzen und Einholen der Netze beim Fischen. *)

Ladungsdienst, und zwar Einnehmen, Stauen und Löschen von Ladungen jeder Art, Ballast, Ladegeschirr.

Rettungswesen, und zwar Handhabung von Rettungsbooten; Raketenapparat; Feuer im Schiff; Mann über Bord.

Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft.

- b) Schiffskunde: Die wichtigsten Teile und Verbände des Schiffskörpers. Die Raumaufteilung kleinerer Seeschiffe. Rudergeschirr. Reinigen und Konservieren der Schiffe.

5. Gesetzeskunde

(6 × 14 = 84 Stunden)

Seestraßenordnung mit Nebengesetzen; Seewasserstraßenordnung. Führung des Schiffstagebuchs. Die wichtigsten Bestimmungen des Seemannsgesetzes und der Sozialversicherung. Seeamt. Schiffs-, Besatzungs- und Ladungspapiere. Wichtiges über das Ladungsgeschäft.

6. Gesundheitspflege

(2 × 14 = 28 Stunden)

Im Umfang des vom Reichsgesundheitsamt herausgegebenen *Leitfadens für die erste Hilfeleistung an Bord von Seefischereifahrzeugen*.

7. Signalwesen

- a) Funkentelegraphie (2 × 14 = 28 Stunden, nur für Schüler, die den Zusatzlehrgang zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei besuchen wollen).

Übungen im Funkmorsen,

- b) übriges Signalwesen und Verhalten des Handelschiffsoffiziers im Kriege (2 × 14 = 28 Stunden).

Internationales Signalebuch, Übungen im Lichtmorsen und im Winkern nach dem deutschen (Marine-) Verfahren.

II. Lehrplan für den Zusatzlehrgang zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei

(Dauer 6 Wochen)

1. Nautik

(18 × 6 = 108 Stunden)

Koppelkurs; Genaue Bestimmungen des Abstandes von der Küste.

Erweiterung der astronomischen Vorkenntnisse. Ortsbestimmungen aus Kimmabständen der Sonne und der Fixsterne, insbesondere Breitenbestimmung

*) Nur für die den Lehrgang besuchenden Hochseefischer.

aus einer Höhe im unteren Meridian, Nebenmeridianbreite, Nordsternbreite, Chronometerlänge, astronomische Standlinie und ihre Verwendung.

Kompaßlehre, und zwar die Grundlagen der Ablenkungslehre. Aufstellen einer Ablenkungstafel. Ablenkungskurve.

Chronometer und seine Behandlung, Bestimmung des Standes und des Ganges nach Zeitsignalen.

Thomsonsche Lotmaschine.

Funkpeiler. Das Wichtigste über seine Einrichtung und Gebrauch; Übungen im Peilen (ohne Seitenbestimmung); Funkbeschildigung, Zielfahrten.

2. Seemannschaft

(5 × 6 = 30 Stunden)

Fischerei-Seemannschaft. Die Fanggeräte; ihr Ausbringen und Einholen sowie ihre Instandhaltung. Schiffsmanöver vor ausgebrachtem Netz. Besondere Seeunfälle der Fischdampfer.

Biologie der Seefische. Fischfangplätze.

3. Funkentelegraphie

(7 × 6 = 42 Stunden)

Übungen im Funkmorsen.

III. Lehrplan für den Lehrgang zum Kapitän auf kleiner Fahrt I*

(Dauer 14 Wochen)

1. Deutsche Sprache

(3 × 14 = 42 Stunden)

Übungen in der Anfertigung von Aufsätzen und Berichten aus der Berufstätigkeit, insbesondere von Berichten und Eingaben an Behörden, Reedereien u. a.

2. Mathematik

(3 × 14 = 42 Stunden)

Wiederholung und Erweiterung des Lehrstoffs des Kleinsteuermannslehrganges. Einfache Inhaltsberechnungen von Flächen und Körpern.

3. Nautik

(10 × 14 = 140 Stunden)

Wiederholung des Lehrstoffs des Kleinsteuermannslehrganges. Ferner Koppelkurs.

Erweiterung der astronomischen Vorkenntnisse. Astronomische Ortsbestimmung aus Kimmabständen der Sonne, der Fixsterne, insbesondere Breitenbestimmung aus einem Kimmabstande eines Fixsternes im unteren Meridian, Nordsternbreite, Chronometerlänge, astronomische Standlinie und ihre Verwendung.

Bestimmung von Gezeitenströmungen.

Kompaßlehre, und zwar: Die Grundlagen der Ablenkungslehre. Bestimmung der Kompaßablenkung. Ablenkungstagebuch. Aufstellen einer Ablenkungstafel.

Anlage III Abschn. III Nr. 5: Vgl. Fußnote zu § 61 Abs. 2

Spiegelinstrument: Untersuchung der Spiegelstellung. Übungen im Beobachten.

Chronometer und seine Behandlung; Bestimmung des Standes und des Ganges nach Zeitsignalen.

Wetterkunde: Wind und Wetter an den nordwesteuropäischen Küsten.

4. Seemannschaft

(4 × 14 = 56 Stunden)

a) Eigentliche Seemannschaft: Manövrieren mit Dampfern und Segelschiffen bei jedem Wetter.

Ladungsdienst, und zwar Übernehmen, Stauen und Löschen von Ladungen jeder Art, Beaufsichtigung des Übernehmens und Löschens. Ballast. Ladegeschirr.

Sicherheits- und Rettungswesen, und zwar Handhabung eines Rettungsbootes, Raketenapparat. Verhalten bei Schiffsunfällen.

Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft.

b) Signalwesen: Übungen im Lichtmorsen (Ziel 15 Zeichen in der Minute). Übungen im Signalisieren mit Flaggen.

c) Schiffskunde: Schiffstypen. Die wichtigsten Schiffsverbände. Reinigen und Konservieren des Schiffes. Das Wichtigste über die Klassifikation.

Das Wichtigste über Dampfkessel, Dampfmaschine und Olmaschine.

5. Gesetzeskunde

(9 × 14 = 126 Stunden)

Seestraßenordnung mit Nebengesetzen, Seewasserstraßenordnung, Führung des Schiffstagebuchs. Seemannsgesetz und Tarifverträge sowie die wichtigsten Bestimmungen der Sozialversicherungen. Seeamt. Ein- und Ausklarieren. Verklärung. Haverei. Bergung und Hilfeleistung. Das Wichtigste über das Ladungsgeschäft und das Seefrachtgeschäft.

6. Gesundheitspflege

(1 × 14 = 14 Stunden)

Wiederholung des Lehrstoffs des Kleinsteuermannslehrganges.

IV. Lehrplan für den Lehrgang zum Kapitän in großer Hochseefischerei*

(Dauer 20 Wochen)

1. Deutsche Sprache

(3 × 20 = 60 Stunden)

Übungen in der Anfertigung von Aufsätzen und Berichten aus der Berufstätigkeit, insbesondere von Berichten und Eingaben an Behörden, Reedereien u. a.

Anlage III Abschn. IV Nr. 5: Vgl. Fußnote zu § 61 Abs. 2

2. Mathematik

(3 × 20 = 60 Stunden)

Wiederholung und Erweiterung des Lehrstoffs des Kleinsteuermannslehrganges. Übung der Raumanschauung durch zeichnerische Aufgaben. Einfache Inhaltsberechnungen von Flächen und Körpern.

3. Nautik

(14 × 20 = 280 Stunden)

Wiederholung des Lehrstoffs des Kleinsteuermannslehrganges und des Zusatzlehrganges zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei. Erweiterung des Lehrstoffs in der terrastrischen Navigation durch genaue Abstandsbestimmungen und Stromschiffahrt in der astronomischen Navigation durch Verwendung des Mondes und der Planeten. Bestimmung der Gezeitenströme.

Erweiterte Kompaßlehre mit besonderer Berücksichtigung des Verhaltens der Kompassse in hohen Breiten.

Spiegelinstrument: Untersuchung der Spiegelstellung. Übungen im Beobachten.

Der Funkpeiler und seine Bedienung. Verwendung von Funkpeilungen.

Wetterkunde: Das Wetter an den nordwesteuropäischen Küsten und im Nordatlantischen Ozean. Führung des meteorologischen Tagebuchs.

Meeresströmungen des Nordatlantischen Ozeans.

4. Seemannschaft

(4 × 20 = 80 Stunden)

- a) Eigentliche Seemannschaft: Manövrieren mit Schiffen, insbesondere mit fischenden Dampfern, bei jedem Wetter.

Aussetzen und Einholen der Netze. Verstauen und Löschen des Fanges. Ladegeschrir.

Sicherheits- und Rettungswesen, insbesondere Handhabung eines Rettungsboots und Verwendung des Raketenapparats. Verhalten bei Schiffsunfällen unter besonderer Berücksichtigung der Unfälle von Fischdampfern.

Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft.

- b) Signalwesen: Übungen im Lichtmorsen (Ziel 20 Zeichen in der Minute). Übungen im Signalisieren mit Flaggen.

- c) Schiffskunde: Schiffstypen. Die wichtigsten Schiffsverbände. Die Raumaufteilung der Fischdampfer. Reinigen und Konservieren der Fischdampfer. Das Wichtigste über die Klassifikation.

Das Wichtigste über Dampfkessel, Dampfmaschine und Ölmaschine sowie über Anker- und Ladewinden.

5. Gesetzeskunde

(5 × 20 = 100 Stunden)

Seestraßenordnung mit Nebengesetzen. Seewasserstraßenordnung. Führung des Schiffstagebuchs. Seemannsgesetz und Tarifverträge sowie

die wichtigsten Bestimmungen der Sozialversicherungen. Seeamt. Ein- und Ausklarieren. Verklarung. Haverei. Bergung und Hilfeleistung.

6. Gesundheitspflege

(1 × 20 = 20 Stunden)

Wiederholung und Erweiterung des Lehrstoffs des Kleinsteuermannslehrganges.

V. Lehrplan für den Lehrgang zum Seesteuermann auf großer Fahrt *

(Dauer 3 Semester zu je 20 Wochen)

A. I. Semester (Vorklasse)**1. Deutsche Sprache**

(1 × 20 = 20 Stunden)

Übungen in der deutschen Sprache an der Hand von Aufsätzen und Vorträgen.

2. Englische Sprache

(4 × 20 = 80 Stunden)

Englische Formenlehre und Grammatik unter Beschränkung auf das Wichtigste. Einfache Übersetzungen aus dem Englischen ins Deutsche und umgekehrt. Sprechübungen.

3. Mathematik

(16 × 20 = 320 Stunden)

- a) Arithmetik: Die vier Grundrechnungsarten mit positiven und negativen bestimmten und allgemeinen Zahlen. Gleichungen ersten Grades mit einer und zwei Unbekannten. Potenzen mit ganzzahligen positiven und negativen Exponenten. Wurzeln. Potenzen mit gebrochenen Exponenten. Logarithmen.
- b) Planimetrie: Dreieckslehre. Geometrische Orte und ihre Verwendung zur Lösung einfacher Konstruktionsaufgaben. Parallelogramm. Trapez. Kreis. Ähnlichkeit der Figuren. Inhalt ebener Figuren. Simpsonsche Regel. Rechtwinklige Koordinaten. Funktionsbegriff. Graphische Darstellung von Funktionen und ihre Verwendung zur Lösung von Gleichungen. Ellipse. Parabel. Hyperbel.
- c) Stereometrie: Linien und Ebenen im Raume. Räumliche Ecke. Zeichnungen in Parallelprojektion. Kugel. Berechnung von Körpern. Simpsonsche Regel.
- d) Ebene Trigonometrie: Die trigonometrischen Funktionen und ihre Beziehungen zueinander. Berechnung der Stücke geradliniger Figuren.

4. Physik

(3 × 20 = 60 Stunden)

- a) Statik fester Körper: Zusammensetzung und Zerlegung der Kräfte. Arbeit und Leistung. Drehmoment. Gleichgewichtsarten. Einfache Maschinen. Spezifisches Gewicht.

- b) Wärmelehre: Temperatur und Thermometer; Ausdehnung durch Wärme. Wärmemessung und spezifische Wärme. Änderung des Aggregatzustandes durch Wärme. Wärmequellen und Ausbreitung der Wärme.
- c) Lehre vom Licht: Ausbreitung des Lichts. Lichtstärke und Beleuchtungsstärke. Reflexion. Brechung und totale Reflexion. Planparallele Platte, Prisma und Linse. Farbenzerstreuung und achromatische Linse. Auge. Optische Instrumente. Optische Erscheinungen in der Luft-hülle.

5. Seemannschaft

(1 × 20 = 20 Stunden)

Eigentliche Seemannschaft: Tauwerk, Ketten, Blockwerk, Taljen. Laufendes und stehendes Gut. Anker und Ankergeschirr. Handlogge. Handlot.

Die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft.

Arten der Segelschiffe. Wirkung des Windes auf die Segel. Manövrieren mit Segelschiffen.

6. Gesetzeskunde

(2 × 20 = 40 Stunden)

Staatsbürgerkunde. Soziale Gesetzgebung.

7. Geographie

(2 × 20 = 40 Stunden)

Küsten und Handelsgeographie.

8. Signalwesen

- a) Funkentelegraphie (4 × 20 = 80 Stunden).
Übungen im Funkmorsen,
- b) übriges Signalwesen (2 × 20 = 40 Stunden).
Das Internationale Signalfach und sein Gebrauch, Übungen im Lichtmorsen und im Win-kern nach dem deutschen (Marine-)Verfahren.

B. II. und III. Semester (Hauptklasse)*

1. Deutsche Sprache

(1 × 40 Stunden)

Aufsätze und Vorträge.

2. Englische Sprache

(4 × 40 = 160 Stunden)

Formenlehre und Grammatik. Übungen im Übersetzen. Sprechübungen. Seemannische technische Fachausdrücke.

Anlage III Abschn. VB Nr. 6 u. 9: I. d. F. d. Nr. 9 c V v. 1. 7. 1940 RMBI. S. 174

Anlage III Abschn. VB Nr. 7: Vgl. Fußnote zu § 61 Abs. 2

Anlage III Abschn. VB Nr. 6 Buchst. a Kursivdruck: Jetzt V über gefährliche Seefrachtgüter 9512-6

Anlage III Abschn. VB Nr. 8 Kursivdruck: Jetzt Anleitung zur Gesundheitspflege auf Kauffahrtsschiffen, herausgegeben vom Bundesgesundheitsamt u. d. Seeburgergenossenschaft

3. Mathematik

(3 × 20 + 1 × 20 = 80 Stunden)

Sphärische Trigonometrie, und zwar Berechnung der Seiten und Winkel rechtwinkliger sphärischer Dreiecke. Berechnung schiefwinkliger sphärischer Dreiecke in den für die Nautik wichtigen Fällen. Großkreisberechnung.

Frishaltung der mathematischen Kenntnisse.

4. Physik

(5 × 20 + 4 × 20 = 180 Stunden)

- a) Statik der Flüssigkeiten: Hydraulische Maschinen; kommunizierende Gefäße; Schwere-druck in einer Flüssigkeit; archimedisches Prinzip und seine Anwendung; Schwimmen der Körper.
- b) Statik der Gase: Luftdruck-Barometer. Zustandsgleichung der Gase. Adiabatische Kompression und Expansion. Heber, Luft- und Flüssigkeitspumpen.
- c) Dynamik: Gleichförmige und beschleunigte geradlinige Bewegung. Trägheitsgesetz. Reibung und Widerstand. Energie; Zentralbewegung, Pendel. Drehbewegung. Trägheitsmoment, Kreiselgesetze. Schwingungen und Wellenlehre. Resonanz.
- d) Lehre vom Schall: Entstehung, Ausbreitung und Reflexion. Ton. Akustische Apparate.
- e) Magnetismus: Grundgesetz des Magnetismus. Magnetisches Moment. Magnetisches Feld. Induktion. Erdmagnetismus.
- f) Elektrizität: Reibungselektrizität, Influenz, Coulombsches Gesetz; Spannung und Kapazität, Kondensatoren.

Der elektrische Strom, Galvanische Elemente. Wirkungen des Stroms. Elektromagnetismus. Das Ohmsche Gesetz. Meßgeräte für Stromstärke und Spannung. Sicherungen. Elektrische Leistung und Arbeit. Induktion. Wechselstrom.

Telephon und Mikrophon. Akkumulator und seine Behandlung. Dynamomaschinen. Elektromotoren. Transformatoren.

Elektrische Schwingungen. Elektronenröhren und ihre Verwendung; Arten und Empfang von Hochfrequenzschwingungen.

Wetterkunde: Wiederholung und Ergänzung der Wärmelehre. Die meteorologischen Elemente, Winde, Wolken und Niederschläge. Wetterkarten. Seeobs-Telegramme. Gesetze der Luftströmungen, die wichtigsten Windgebiete der Erde.

5. Nautik

(11 × 20 + 12 × 20 = 460 Stunden)

Besteckrechnung und Koppelkurs. Einrichtung und Gebrauch der Seekarte, der Feuerbücher u. dgl. Befeuerung und Betonung der Fahrwasser. Küstennavigation. Stromschiffahrt. Vergrößerte Breite. Merkatorprojektion. Segeln im Großkreis.

Astronomische Vorkenntnisse. Astronomische Ortsbestimmung aus Kimmabständen der Gestirne, insbesondere Meridianbreite, Zeitbestimmung, astronomische Standlinie, Chronometerlänge, Nebenmeridianbreite, Nordsternbreite, Ort aus zwei und mehr Höhen. Genauigkeit der Ortsbestimmung. Bestimmung der Kompaßablenkung durch Zeitazimute und Amplituden.

Bestimmung der Zeit und Höhe des Hoch- und Niedrigwassers. Gezeitenströme. Lotungsbeschilderung.

Magnetkompaß: Bestimmung der Kompaßablenkung. Ablenkungskurve. Schiffsmagnetismus. Ablenkungsformel. Berechnung der Ablenkungskoeffizienten. Ihre Veränderung mit der Breite. Berechnung der Ablenkungstafel aus den Koeffizienten. Krängungsfehler. Kompensation der Kompass. Einrichtung und wichtige Eigenschaften der gebräuchlichen Kompass.

Kreiselkompaß: Grundzüge seiner Einrichtung. Tochterrosen. Wartung der Anlage. Fahrtfehler.

Sextant: Bestimmung und Beseitigung des Indexfehlers und der Fehler der Spiegelstellung. Übungen im Beobachten.

Chronometer: Einrichtung und Behandlung. Bestimmung des Standes und Ganges aus Zeitsignalen und Gestirnhöhen.

Logge: Einrichtung und Gebrauch der Instrumente zur Bestimmung der Fahrt.

Lot: Einrichtung und Gebrauch der Instrumente zur Bestimmung der Wassertiefe.

Funkpeiler: Einrichtung und Gebrauch. Nautischer Funkdienst. Übungen im Peilen und in der Seitenbestimmung. Hilfsantennenbedarf und Funkbeschilderung sowie Kurven ihres Verlaufs. Verwandlung der Funkseitenpeilung in loxodromische Peilung. Zuverlässigkeit der Funkpeilungen.

Unterwasserschallsignale und ihre Verwendung zur Ortsbestimmung in Verbindung mit Funksignalen.

6. Seemannschaft

(3 × 40 = 120 Stunden)

- a) **Eigentliche Seemannschaft:** Manövrieren mit Dampfschiffen bei jedem Wetter, Schleppen und Geschlepptwerden.

Ladungsdienst: Übernehmen, Stauen und Löschen von Ladungen jeder Art und deren Beaufsichtigung durch die Schiffsoffiziere. Ladungsverteilung und See-Eigenschaften des Schiffes, Stauplan. Funktionen des Ladungsoffiziers.

Sicherheits- und Rettungswesen: Handhabung von Rettungsbooten, Raketenapparate und Rettungsgeschütz. Feuer im Schiff. Mann über Bord. Maßnahmen bei Frostgefahr, Reinigen von Tanks.

Ausgasen. Verhalten bei sonstigen Schiffsunfällen.

Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft und Seefrachtordnung.

- b) **Schiffskunde:** Schiffstypen. Die wichtigsten baulichen Einrichtungen der Seeschiffe. Konservierung des Schiffes.

- c) **Schiffsmaschinenkunde:** Dampfkessel und seine Armaturen. Grundzüge der Wirkungsweise der verschiedenen Maschinen (Kolbendampfmaschine, Turbine, Ölmaschine). Einrichtung der Kolbendampfmaschine.

Lade- und Ankerwinden. Pumpen. Bedienung der Bootsmotoren.

7. Gesetzeskunde

(2 × 20 + 3 × 20 = 100 Stunden)

Seestraßenordnung mit Nebengesetzen, Seewasserstraßenordnung. Führung des Schiffstagebuchs, Seemannsgesetz, Tarifvertrag und Kündigungsschutz. See-Berufsgenossenschaft. Verklarung. Untersuchung von Seeunfällen. Schiffs-, Besatzungs- und Ladepapiere. Überblick über das Ladungsgeschäft.

8. Gesundheitspflege

(1 × 20 + 2 × 20 = 60 Stunden)

Im Umfang der vom Reichsgesundheitsamt herausgegebenen „Anleitung zur Gesundheitspflege auf deutschen Kauffahrteischiffen“.

9. Signalwesen

- a) **Funkentelegraphie** (3 × 40 = 120 Stunden).

Übungen im Funkmorsen,

- b) übriges Signalwesen und Verhalten des Handelsschiffsoffiziers im Kriege (2 × 40 = 80 Stunden).

Das Internationale Signalbuch und sein Gebrauch, Übungen im Lichtmorsen und im Winkern nach dem deutschen (Marine-) Verfahren.

VI. Lehrplan für den Lehrgang zum Kapitän auf großer Fahrt*

1. Englische Sprache

(4 × 25 = 100 Stunden)

Übersetzungen aus dem Englischen ins Deutsche und umgekehrt. Sprechübungen. Abfassung kurzer englischer Schriftstücke vorgeschriebenen Inhalts.

2. Physik

(4 × 25 = 100 Stunden)

Erweiterung und Vertiefung des Lehrstoffs des Lehrganges zum Seesteuermann auf großer Fahrt auf den für die Schiffsführung wichtigen Gebieten.

3. Nautik

(7 × 25 = 175 Stunden)

Auffrischung der mathematischen Kenntnisse, soweit sie für das Verständnis der Nautik erforderlich sind.

Anlage III Abschn. VI Nr. 4 Kursivdruck: Jetzt V über gefährliche Seefrachtgüter 9512-6

Anlage III Abschn. VI. Nr. 5 Buchst. a: Strandungsortung 9516-1; im übrigen vgl. Fußnote zu § 61 Abs. 2

Anlage III Abschn. VI Nr. 10: Eingef. durch Nr. 9 d V v. 1. 7. 1940 RMBI. S. 174

Ausbau des Lehrstoffs des Lehrganges zum Seesteuermann auf großer Fahrt, insbesondere der Lehre vom Magnet- und Kreiselkompaß, vom Funkpeiler und anderen neueren Hilfsmitteln der Navigation.

4. Seemannschaft

(2 × 25 = 50 Stunden)

Das Manövrieren mit Dampfern bei jedem Wetter. Die Schraube und ihre Wirkung.

Sicherheits- und Rettungswesen.

Ladungsdienst, insbesondere Trimm. Ladegeschirr.

Wiederholung der Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft und der *Seefrachtordnung*.

5. Gesetzeskunde

(6 × 25 = 150 Stunden)

- a) Öffentliches Recht: Seestraßenordnung, *Seewasserstraßenordnung*, Führung des Schifftagebuchs. Seemannsgesetz*). Nebengesetze des Seemannsgesetzes einschließlich Mitnahme heimzuschaffender Seeleute und Krankenfürsorge. Soziale Gesetzgebung. Flaggenführung und Registrierung. Ein- und Ausklarieren. Vorschriften über Beförderung von Reisenden und Auswanderern. Strandungsordnung. Die für den Seemann wichtigen strafrechtlichen Vorschriften. Kapitän- und Bordtelegraphie.
- b) Privates Recht: Privatrechtliche Grundbegriffe. Wechsel-, Scheck- und Bankverkehr. Seefrachtgeschäft. Haverei. Bergung und Hilfeleistung. Seeversicherung. Schiedsgerichtsbarkeit.

6. Wetterkunde

(2 × 25 = 50 Stunden)

Die meteorologischen Elemente. Wind, Wolken und Niederschläge, Luftdruckverteilung. Buys-Balotsches Gesetz. Hoch- und Tiefdruckgebiete. Planetarisches Windsystem. Land- und Seewinde. Monsune. Lokale Stürme. Die tropischen Wirbelstürme und das Manövrieren in ihnen. Die Stürme der gemäßigten Zonen, ihre Entstehung, ihr Aufbau und ihr Verlauf.

Öffentlicher Wetterdienst. Sturmwarnungen. Eismeldungsdienst. Wetterkarten. Meteorologisches Tagebuch. Obs- und Seeobsdienst. Entschlüsseln und Verschlüsseln von Wettermeldungen. Entwerfen von Wetterkarten für den Bordgebrauch nach Funkwetter- und Seeobsmeldungen. Wettervorhersage.

Die wichtigsten Meeresströmungen.

7. Schiffskunde

(2 × 25 = 50 Stunden)

- a) Schiffbau: Baustoffe, Risse, Hauptabmessungen, Verbände. Maße. Volligkeitsgrade. Doppelböden. Wasserdichte Schotten. Peil-, Füll-,

*) In Verbindung damit Tarifverträge.

Lenz- und Lüftungsanlagen. Ruder und Rudergeschirr. Sicherheitseinrichtungen. Ladegeschirr. Docken. Schiffswiderstand und Maschinenleistung.

Schiffsvermessung. Schiffsklassifikation. Freibordvorschriften.

- b) Stabilität: Form- und Gewichtsschwerpunkt. Metazentrum. Anfangsstabilität. Momentenrechnung. Stabilität für größere Neigung. Hebelarmkurven. Kurvenblätter der Werft. Einfluß von Reiseverbrauch. Schlagseite. Leck und lose Flüssigkeiten. Die See-Eigenschaften der Schiffe mit Rücksicht auf ihre Stabilität.
- c) Trimm: Tiefgangsberechnung (Trimm und Tauchung). Längsmetazentrum. Herstellung der Trimmunterlagen. Trimmänderung; Trimmprogramm. An- und Vonbordgehen von Gewichten.

8. Schiffsmaschinenkunde

(2 × 25 = 50 Stunden)

- a) Dampfkessel: Materialienkunde. Feuerrohr- und Wasserrohrkessel. Künstlicher Zug und Luftvorwärmung. Überhitzer. Kohle-, Öl- und Kohlestaubfeuerung. Abgaskessel. Kesselbetrieb und Hilfsmaschinen für den Kesselbetrieb.
- b) Kolbendampfmaschine: Wirkung des Dampfes. Volldruck- und Expansionsmaschine, Steuerung und Umsteuerung, Armaturen und Apparate. Kondensationsanlage. Hilfsmaschinen für den Betrieb der Hauptmaschine, Wellenleitung, Propeller und Gegenpropeller. Indikatordiagramm und Maschinenleistung.
- c) Dampfturbine: Arbeitsweise des Dampfes in der Turbine. Aktions- und Reaktionsturbine. Beschaufelungssysteme. Mechanische und hydraulische Getriebe. Rückwärtsturbine. Abdampfturbinensysteme. Leistungsbestimmung.
- d) Ölmaschinen: Arbeitsweise der Explosions- und Verbrennungsmaschinen. Dieselmachine. Einzelteile und Aufbau des Motors. Steuerung und Umsteuerung. Getriebe. Indiziervorrichtung und Diagramme.
- e) Hilfsmaschinen: Rudermaschinen, Lade- und Ankerwinden; Kühlanlage. Heizungsanlage. Lichtmaschinen. Pumpen.

9. Gesundheitspflege

(1 × 25 = 25 Stunden)

Wiederholung des Lehrstoffs des Lehrganges zum Seesteuermann auf großer Fahrt unter besonderer Berücksichtigung der Hygiene, des Verhaltens in verseuchten Häfen, der Arzneimittel und der Ernährung.

10. Signalwesen und Verhalten des Handelsschiffsoffiziers im Kriege

(2 × 25 = 50 Stunden)

Wiederholung und Ausbau der im Steuermannslehrgang erworbenen Kenntnisse.

Zusammenstellung der Anzahl der in den einzelnen Lehrgängen zu erteilenden Wochenstunden*

Fächer	Kleinsteuer-manns-lehrgang	Zusatz-lehrgang zum See-steuer-mann in großer Hochsee-fischerei	Lehrgang zum					
			Kapitän auf kleiner Fahrt I	Kapitän in großer Hochsee-fischerei	Seesteuermann auf großer Fahrt			Kapitän auf großer Fahrt
					I. Semester	II. Semester	III. Semester	
Deutsche Sprache	3	—	3	3	1	1	1	—
Englische Sprache	—	—	—	—	4	4	4	4
Mathematik	3	—	3	3	16	3	1	—
Physik	—	—	—	—	3	5	4	4
Nautik	12	18	10	14	—	11	12	7
Seemannschaft	4	5	4	4	1	3	3	2
Gesetzeskunde	6	—	9	5	2	2	3	6
Wetterkunde	—	—	—	—	—	—	—	2
Schiffskunde	—	—	—	—	—	—	—	2
Schiffsmaschinenkunde	—	—	—	—	—	—	—	2
Geographie	—	—	—	—	2	—	—	—
Gesundheitspflege	2	—	1	1	—	1	2	1
Funkentelegraphie	2*)	7	—	—	4	3	3	—
Übriges Signalwesen und Verhalten des Handelsschiffsoffiziers im Kriege	2	—	—	—	2	2	2	2
Zusammen	34	30	30	30	35	35	35	32

*) Nur für Schüler, die den Zusatzlehrgang zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei besuchen wollen.

Anlage III Zusammenstellung: I. d. F. d. Nr. 9 e V v. 1. 7. 1940 S. 174

9513-9 Prüfungsordnung für die Schiffsingenieur- und Seemaschinistenprüfungen*

Vom 26. März 1934

Reichsministerialbl. S. 323, verk. am 13. 4. 1934

Auf Grund des § 30 der Schiffsbesetzungsordnung vom 29. Juni 1931 (Reichsgesetzbl. II S. 517) in der Fassung der Verordnung vom 26. März 1934 (Reichsgesetzbl. II S. 159) wird hiermit verordnet:*

I. Allgemeine Bestimmungen

§ 1*

Arten der Prüfungen

Die Prüfungen zum Schiffsingenieur und Seemaschinisten werden unterschieden in

1. Prüfung zum Seemotorführer,
2. Prüfung zum Kleinmaschinisten
 - a) für Dampfschiffe,
 - b) für Motorschiffe,
3. Prüfung zum Seemaschinisten II,
- 3a. Prüfung zum Seemaschinisten I,
4. Prüfung zum Schiffsingenieur II,
5. Prüfung zum Schiffsingenieur I.

Überschrift: Nach Ansicht der Länderkommission zur Rechtsbereinigung gem. Art. 123 ff. GG 100-1 kein Bundesrecht

Einleitungssatz: Schiffsbesetzungsordnung 9513-2

§ 1 Nr. 3 a: Eingef. durch § 1 Nr. 1 V v. 1. 7. 1940 RMBL. S. 177

§ 2*

Lehrgänge der Schiffsingenieur- und Seemaschinistenschulen

(1) Für die Zulassung zu den in § 1 unter 3 bis 5 angeführten Prüfungen ist der Besuch der folgenden Lehrgänge einer Schiffsingenieur- oder Seemaschinistenschule erforderlich (§ 25 Abs. 2 Ziffer 3 der Schiffsbesetzungsordnung):

1. eines Lehrganges von mindestens 20 Wochen Dauer zum Seemaschinisten II,
- 1a. eines Lehrganges von mindestens 20 Wochen Dauer zum Seemaschinisten I,
2. eines Lehrganges von mindestens 60 Wochen Dauer zum Schiffsingenieur II,
3. eines Lehrganges von mindestens 40 Wochen Dauer zum Schiffsingenieur I.

(2) Die vorgenannten Lehrgänge sind getrennt zu führen. Eine Zusammenlegung des Unterrichts verschiedener Klassen ist auch für einzelne Lehrfächer nicht zugelassen.

§ 2 Abs. 1: Schiffsbesetzungsordnung 9513-2

§ 2 Abs. 1 Nr. 1 a, § 2 Abs. 3: Eingef. durch § 1 Nr. 2 bzw. 3 V v. 1. 7. 1940 RMBL. S. 177

(3) Seemaschinisten I, die einen Lehrgang zum Seemaschinisten I mit gutem Erfolg besucht haben, wird bei späterem Besuch eines Lehrganges zum Schiffingenieur II das erste Halbjahr des vorgeschriebenen Unterrichts erlassen, wenn sie durch eine Aufnahmeprüfung die für das zweite Halbjahr eines Lehrganges zum Schiffingenieur II erforderlichen Vorkenntnisse nachweisen.

(4) Absolventen maschinentechnischer Lehranstalten, die in die vom Reichministerium des Innern herausgegebene Reichsliste der (höheren) technischen Lehranstalten, deren Reifezeugnisse zum Eintritt in die Laufbahnen des gehobenen mittleren technischen Dienstes berechtigen, eingetragen sind, wird bei dem Besuch des Lehrganges zum Schiffingenieur II das erste Halbjahr des vorgeschriebenen Unterrichts erlassen.

§ 3

Einsetzung der Prüfungsausschüsse

(1) Zur Abnahme der Prüfungen, mit Ausnahme der Prüfung zum Seemotorführer, werden an den Schiffingenieur- und Seemaschinistenschulen Prüfungsausschüsse eingesetzt.

(2) Zur Abnahme der Prüfung zum Kleinmaschinisten können auch an Orten ohne Schiffingenieur- und Seemaschinistenschulen Prüfungsausschüsse eingesetzt werden.

(3) Zur Abnahme der Prüfung zum Seemotorführer werden einzelne sachverständige Maschinentechniker bestimmt.

§ 4*

Zusammensetzung der Prüfungsausschüsse

(1) Die Prüfungsausschüsse für die Prüfung zum Kleinmaschinisten bestehen aus zwei Mitgliedern, und zwar

1. an den Schiffingenieur- und Seemaschinistenschulen: aus dem Leiter der Schule als Vorsitzenden und einem Schiffsmaschinentechniker, der mindestens das Befähigungszeugnis als Schiffingenieur II besitzt. Ist der Leiter der Schule nicht technisch gebildet, so ist der Prüfungsausschuß durch ein weiteres technisch gebildetes Mitglied zu ergänzen;
2. an anderen Orten: aus einem sachverständigen Vorsitzenden und einem Schiffsmaschinentechniker, der mindestens das Befähigungszeugnis als Schiffingenieur II besitzt.

(2) Die Prüfungsausschüsse für die Prüfung zum Seemaschinisten II bestehen aus drei Mitgliedern, und zwar dem Leiter der Seemaschinistenschule als Vorsitzenden, einem technisch gebildeten Lehrer der Schule und einem Schiffsmaschinentechniker, der entweder mindestens im Besitz des Befähigungszeugnisses als Schiffingenieur II oder im Reedereibetrieb leitend tätig ist. Ist der Leiter der Schule nicht technisch gebildet, so ist der Prüfungsausschuß durch ein weiteres technisch gebildetes Mitglied zu ergänzen.

§ 4 Abs. 3: Eingef. durch § 1 Nr. 4 V v. 1. 7. 1940 RMBl. S. 177

(3) Die Prüfungsausschüsse für die Prüfungen zum Seemaschinisten I bestehen aus drei Mitgliedern, und zwar dem Leiter der Seemaschinistenschule als Vorsitzenden, einem technisch gebildeten Lehrer der Seemaschinistenschule, der möglichst Erfahrungen im schiffsmaschinentechnischen Bordbetrieb hat, und einem Schiffsmaschinentechniker, der entweder im Besitz des Befähigungszeugnisses als Schiffingenieur I oder im Reedereibetrieb leitend tätig ist.

(4) Die Prüfungsausschüsse für die Prüfungen zum Schiffingenieur II und I bestehen aus fünf Mitgliedern, und zwar dem Leiter der Schiffingenieurschule als Vorsitzenden, zwei technisch gebildeten Lehrern der Schule und zwei Schiffsmaschinentechnikern, die entweder im Besitz des Befähigungszeugnisses als Schiffingenieur I oder im Reedereibetrieb leitend tätig sind. Von den Lehrern soll möglichst einer Erfahrung im schiffsmaschinentechnischen Bordbetrieb haben.

(5) Die Prüfungen sollen von den Mitgliedern des Prüfungsausschusses abgenommen werden. Soweit es zur Durchführung der Prüfungen erforderlich ist, ist der Vorsitzende befugt, weitere Lehrer der Schiffingenieur- und Seemaschinistenschule zu den Prüfungen in einzelnen Fächern heranzuziehen.

(6) An die Stelle eines Lehrers der Schiffingenieur- und Seemaschinistenschule als Mitglied des Prüfungsausschusses kann der Lehrer einer auswärtigen Schiffingenieur- und Seemaschinistenschule treten.

(7) Wer einen Prüfling durch Privatunterricht auf die Prüfung vorbereitet hat, darf bei der Prüfung nicht mitwirken.

§ 5

Festsetzung der Prüfungstermine

Die Prüfungstermine werden von dem Vorsitzenden des Prüfungsausschusses angesetzt und dem Reichsbeauftragten für das Schiffingenieur- und Seemaschinistenschulwesen rechtzeitig mitgeteilt.

§ 6

Meldung zu den Prüfungen

Die Meldung zu einer Prüfung ist an den Vorsitzenden des Prüfungsausschusses zu richten. Der Meldung sind beizufügen:

1. die Geburtsurkunde, soweit nicht aus der Vorlage eines niederen Befähigungszeugnisses Zeit und Ort der Geburt einwandfrei nachgewiesen wird;
2. die niederen Befähigungszeugnisse, die der Prüfling etwa erworben hat;
3. die Nachweise über die für die Zulassung zur Prüfung geforderte Werkstättenarbeitszeit oder Werkstättenlehre;
4. die Nachweise über die für die Zulassung zur Prüfung geforderte Seefahrtzeit;
5. die Zeugnisse über die Untersuchung auf Hör- und Sehvermögen. Die Untersuchung darf nicht mehr als vierundzwanzig Monate vor der Meldung zur Prüfung stattgefunden haben.

§ 7 *

Werkstättentätigkeit

- (1) ...
- (2) Die Anrechnung von Seefahrtzeit auf Werkstättentätigkeit ist nicht zulässig.
- (3) Im Ausland erworbene Werkstättentätigkeit kann nur mit Genehmigung der obersten *Reichsbehörde* angerechnet werden.

§ 8

Seefahrtzeit

- (1) Für die Kennzeichnung der Seefahrtzeit gilt bei Maschinenanlagen mit gemischtem Betrieb die Art der Hauptantriebsmaschine.
- (2) Die Anrechnung von Werkstättentätigkeit auf Seefahrtzeit ist nicht zulässig.

§ 9

Zulassung zur Prüfung

- (1) Über die Zulassung zur Prüfung entscheidet der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, in zweifelhaften Fällen nach Benehmen mit dem *Reichsbeauftragten* für das Schiffsingenieur- und Seemaschinistenschulwesen.
- (2) Überschreiten die Schulversäumnisse eines Prüflings während des vorgeschriebenen Lehrganges 10 vom Hundert der vorgeschriebenen Unterrichtsdauer, so darf er nicht zur Prüfung zugelassen werden. Liegen besondere Gründe vor, so kann ihn der Vorsitzende im Einvernehmen mit dem *Reichsbeauftragten* für das Schiffsingenieur- und Seemaschinistenschulwesen auch bei längeren Versäumnissen zulassen.

§ 10

Prüfungsgegenstände

- (1) Die Prüfungen zum Seemotorführer und zum Kleinmaschinisten können sich auf alle in Anlage II angegebenen Gegenstände erstrecken.
- (2) Die übrigen Prüfungen können sich auf alle Gegenstände erstrecken, die in den Lehrplänen für die entsprechenden Lehrgänge aufgeführt sind (siehe Anlage III).
- (3) Die Prüfungsfächer werden nach ihrer Bedeutung für die Beurteilung des Prüflings in Gruppen (A, B, C) zusammengefaßt.

§ 11 *

Prüfungsabschnitte

- (1) Die Prüfungen bestehen
 - aus einer praktischen und einer mündlichen Prüfung bei den Prüfungen zum Seemotorführer und zum Kleinmaschinisten,
 - aus einer schriftlichen, einer praktischen und einer mündlichen Prüfung bei den Prüfungen zum Seemaschinisten II und I und zum Schiffsingenieur II,

aus einer schriftlichen und einer mündlichen Prüfung bei der Prüfung zum Schiffsingenieur I.

- (2) Die mündliche Prüfung bildet den Schluß.

§ 12

Schriftliche Prüfung

(1) Für die in dem schriftlichen Teil der Prüfungen zu stellenden Aufgaben reicht der Vorsitzende des Prüfungsausschusses dem *Reichsbeauftragten* spätestens 14 Tage vor der schriftlichen Prüfung für jedes Fach mindestens drei von der Schiffsingenieur- oder Seemaschinistenschule aufzustellende Vorschläge ein. Die zugelassenen Hilfsmittel sind bei den einzelnen Vorschlägen anzugeben. Der *Reichsbeauftragte* wählt aus diesen die Prüfungsaufgaben aus und gibt sie verschlossen dem Vorsitzenden des Prüfungsausschusses zurück, der sie erst unmittelbar vor der schriftlichen Prüfung vor den Augen der Prüflinge öffnet.

(2) Hält der *Reichsbeauftragte* die eingereichten Aufgabenvorschläge für ungeeignet, so kann er sie unter Angabe der Gründe zurückweisen und neue Aufgaben einfordern.

(3) Für jedes Fach der schriftlichen Prüfung, mit Ausnahme der sprachlichen Prüfungsfächer, sind „Hauptaufgaben“ und „Zusatzaufgaben“ zu stellen. Der Umfang der gestellten Hauptaufgaben soll so sein, daß sie von einem Durchschnittsprüfling in der für das Prüfungsfach festgesetzten Zeit gelöst werden können. Die Zusatzaufgaben haben den Zweck, besseren Schülern Gelegenheit zu geben, ihre umfassenderen Kenntnisse und ihre größere Gewandtheit zu beweisen. Der *Reichsbeauftragte* ist befugt, an Stelle von Zusatzaufgaben, die ihm ungeeignet erscheinen, andere Zusatzaufgaben zu stellen. Die für das einzelne Fach festgesetzte Prüfungsfrist darf nicht überschritten werden.

(4) In besonderen Fällen kann auf die Stellung von Zusatzaufgaben verzichtet werden, wenn die Hauptaufgaben so gestellt sind, daß sie den Zweck der Zusatzaufgaben miterfüllen.

(5) Während der schriftlichen Prüfung ist durch stete Aufsicht und durch Absonderung der Prüflinge voneinander dafür zu sorgen, daß sie keine fremde Hilfe und keine unerlaubten Hilfsmittel benutzen.

(6) Die Zeit des Beginns und der Beendigung der schriftlichen Prüfungsarbeiten ist auf den Arbeiten zu vermerken.

(7) Die Prüfungsarbeiten sind nach näherer Anweisung des Vorsitzenden von mindestens zwei Mitgliedern des Prüfungsausschusses unter kurzer Andeutung der gefundenen Fehler einzeln schriftlich zu beurteilen.

(8) Die Prüfungsarbeiten sind dem *Reichsbeauftragten* auf dessen Wunsch einzusenden, soweit dieses mit der Durchführung der Prüfungen vereinbar ist. Dieser wird sie rechtzeitig vor Beginn der mündlichen Prüfung zurückgeben.

§ 7 Abs. 1: Aufgeh. durch § 1 Nr. 5 V v. 1. 7. 1940 RMBl. S. 177
 § 11 Abs. 1: I. d. F. d. § 1 Nr. 6 V v. 1. 7. 1940 RMBl. S. 177

§ 13

Praktische Prüfung

(1) Die praktische Prüfung soll an einer betriebsfertigen Bordanlage abgenommen werden. Ist die Durchführung der Prüfung in dieser Art nicht möglich, so kann sie in Ausnahmefällen an Betriebsanlagen der Schule abgenommen werden, falls geeignete Anlagen dieser Art vorhanden sind.

(2) Bei der Prüfung zum Schiffsingenieur II kann die Teilnahme an der praktischen Prüfung auf den Vorsitzenden und zwei Mitglieder des Ausschusses beschränkt werden, die von dem Vorsitzenden bestimmt werden.

(3) Die praktische Prüfung erstreckt sich auf alle Lehrgegenstände des Faches Maschinenbetriebslehre.

(4) Gleichzeitig dürfen nicht mehr als drei Prüflinge geprüft werden.

§ 14

Mündliche Prüfung

(1) Die mündliche Prüfung wird vor dem gesamten Prüfungsausschuß abgelegt. Sie kann sich auf alle Prüfungsgegenstände erstrecken. Besonders eingehend ist in den Fächern zu prüfen, in denen die Leistungen in der Schule, in der schriftlichen oder in der praktischen Prüfung nicht oder nicht voll genügten.

(2) Gleichzeitig dürfen nicht mehr als drei Prüflinge geprüft werden.

(3) Der Prüfungsausschuß kann sich bei Prüflingen, bei denen Zweifel über ihre Leistungen nicht bestehen, auf die Prüfung einzelner Lehrgebiete beschränken, falls die Schulleistungen mindestens als „Genügend“ beurteilt sind.

(4) Ergibt sich bei der mündlichen Prüfung, daß ein Prüfling das Urteil „Bestanden“ nicht mehr erreichen kann, so kann seine Prüfung abgebrochen werden.

§ 15

Beurteilung der Schulleistungen

(1) Vor Beginn der schriftlichen Prüfung sind die Schulleistungen der Prüflinge festzulegen.

(2) Die während der Schulzeit angefertigten schriftlichen Arbeiten der Prüflinge, die Skizzen, Zeichnungen, Übungsarbeiten und Unterrichtshefte sind vor Beginn der mündlichen Prüfung auszulegen.

§ 16*

Beurteilung der Leistungen in den einzelnen Fächern

(1) Jeder Prüfling erhält auf Grund der Beratung des Prüfungsausschusses in jedem Prüfungsfache:

bei den Prüfungen zum Seemotorführer und zum Kleinmaschinisten eines der Urteile „Ausreichend“ oder „Ungenügend“,

bei den übrigen Prüfungen eines der Urteile „Sehr gut“, „Gut“, „Befriedigend“, „Ausreichend“, „Mangelhaft“ oder „Ungenügend“.

(2) Bei der Feststellung der Urteile sind die Leistungen in allen Prüfungsabschnitten sowie die Schulleistungen, soweit solche vorliegen, zu berücksichtigen. In zweifelhaften Fällen soll der Gesamteindruck des Prüflings entscheidend sein, den er bei dem Prüfungsausschuß erweckt hat.

(3) Zur Beurteilung der Fertigkeit in der deutschen Sprache können die Aufsätze aus den anderen Fächern mit herangezogen werden.

§ 17*

Urteile über den Gesamtausfall der Prüfungen

(1) Bei den Prüfungen zum Seemotorführer und zum Kleinmaschinisten ist für den Gesamtausfall eines der Urteile „Bestanden“ oder „Nicht bestanden“, bei den übrigen Prüfungen eines der Urteile „Mit Auszeichnung bestanden“, „Gut bestanden“, „Befriedigend bestanden“, „Bestanden“ oder „Nicht bestanden“ zu erteilen.

(2) Das Gesamturteil „Bestanden“ darf nur erteilt werden, wenn der Prüfling

bei den Prüfungen zum Seemotorführer und zum Kleinmaschinisten:

in den Prüfungsfächern der Gruppe A mindestens das Urteil „Ausreichend“ und in nicht mehr als einem Fach der Gruppe B das Urteil „Ungenügend“ erhalten hat,

bei den Prüfungen zum Seemaschinisten II und zum Seemaschinisten I:

in den Prüfungsfächern der Gruppen A und B mindestens das Urteil „Ausreichend“ und in den Prüfungsfächern der Gruppe C in nicht mehr als zwei Prüfungsfächern das Urteil „Mangelhaft“ oder in nicht mehr als einem Prüfungsfach das Urteil „Ungenügend“ erhalten hat,

bei den Schiffsingenieurprüfungen:

in allen Prüfungsfächern mindestens das Urteil „Ausreichend“ erhalten hat.

(3) Das Gesamturteil „Befriedigend bestanden“ darf nur erteilt werden, wenn der Prüfling in den Prüfungsfächern der Gruppen A und B mindestens das Urteil „Befriedigend“ erhalten hat.

(4) Das Gesamturteil „Gut bestanden“ darf nur erteilt werden, wenn der Prüfling in den Prüfungsfächern der Gruppe A und in mindestens zwei Prüfungsfächern der Gruppe B das Urteil „Sehr gut“ oder „Gut“, in den übrigen Prüfungsfächern durchschnittlich das Urteil „Befriedigend“ erhalten hat.

(5) Das Gesamturteil „Mit Auszeichnung bestanden“ darf nur erteilt werden, wenn der Prüfling in den Prüfungsfächern der Gruppe A und in mindestens zwei Prüfungsfächern der Gruppe B das Urteil „Sehr gut“, in den übrigen Prüfungsfächern durchschnittlich das Urteil „Gut“ erhalten hat.

§ 18

Prüfungszeugnisse

Jedem Prüfling, der die Prüfung bestanden hat, ist ein vom Vorsitzenden des Prüfungsausschusses ausgefertigtes Prüfungszeugnis auszuhändigen.

§ 19*

Erteilung eines niederen Prüfungszeugnisses bei nicht bestandener Prüfung

(1) Einem Prüfling, der die Prüfung nicht bestanden hat, dessen Prüfungsleistungen aber den Anforderungen einer niederen Prüfung genügen, kann auf Antrag nach Beratung des Prüfungsausschusses das Prüfungszeugnis für eine niedrigere Prüfung ausgestellt werden, falls er die Zulassungsbedingungen für diese Prüfung erfüllt hat.

(2) Bei der Schiffsingenieur-II-Prüfung darf jedoch die Ausstellung eines Zeugnisses über die bestandene Prüfung zum Seemaschinisten I nur erfolgen, wenn der Prüfling in dem Prüfungsfach „Maschinenbetriebslehre“ zumindest das Urteil „Ausreichend“, in den übrigen Prüfungsfächern der Gruppe A nicht mehr als zwei Urteile „Mangelhaft“ und in keinem der Prüfungsfächer das Urteil „Ungenügend“ erhalten hat. Auf diesem Zeugnis muß deutlich vermerkt werden, daß kein Anspruch auf eine spätere Zulassung als Schiffsingenieur II besteht.

§ 20*

Wiederholungsprüfungen

(1) Prüflinge, die die Prüfung zum Seemotorführer, Kleinmaschinisten, Seemaschinisten II oder Seemaschinisten I nicht bestanden haben und sie wiederholen wollen, müssen die ganze Prüfung wiederholen.

(2) Zwischen der Prüfung und der Wiederholungsprüfung müssen bei diesen Prüfungen mindestens drei Monate liegen.

(3) Prüflinge, deren Gesamtleistungen bei den Prüfungen zum Schiffsingenieur II oder Schiffsingenieur I in drei oder weniger Prüfungsfächern der Gruppen „B“ und „C“ „Mangelhaft“ oder „Ungenügend“ beurteilt sind, brauchen die Prüfung nur in den betreffenden Prüfungsfächern zu wiederholen.

(4) Diese Wiederholung kann erst nach Ablauf eines Schulhalbjahres an derselben Anstalt und nur einmal geschehen. Im Fall des Bestehens der Prüfung darf für den Gesamtausfall der Prüfung nur das Urteil „Bestanden“ erteilt werden.

(5) Prüflinge, deren Gesamtleistungen in einem Prüfungsfach der Gruppe A mit „Mangelhaft“ oder „Ungenügend“ oder in mehr als drei Prüfungsfächern der Gruppen „B“ und „C“ mit „Mangelhaft“ oder „Ungenügend“ beurteilt sind, können zur Wiederholung der Prüfung nur dann zugelassen werden, wenn sie das letzte Halbjahr des zugehörigen Lehrganges noch einmal besucht haben.

(6) Wer die Prüfung zweimal nicht bestanden hat, kann sie nur mit Genehmigung der obersten Reichsbehörde noch einmal wiederholen.

§ 21

Zurückgetretene Prüflinge

(1) Tritt ein Prüfling während der Prüfung zurück, so gilt die Prüfung als „Nicht bestanden“.

(2) Tritt ein Prüfling infolge Erkrankung oder aus einem ähnlichen Anlaß von der Prüfung zurück, so kann die Frist des § 20 Abs. 2 von dem Prüfungsausschuß abgekürzt werden. War die schriftliche Prüfung beendet, so kann ihm auf Beschluß des Prüfungsausschusses die Wiederholung der schriftlichen Prüfung erlassen werden. Dieser Beschluß ist dem Prüfling sofort mitzuteilen.

§ 22

Unerlaubte Hilfe

(1) Prüflinge, die fremde Hilfe oder unerlaubte Hilfsmittel benutzen oder sonstige Täuschungsversuche machen, werden von der Prüfung ausgeschlossen und zu einer neuen Prüfung erst nach sechs Monaten wieder zugelassen. Derselbe Nachteil trifft Prüflinge, die ihren Mitprüflingen helfen oder unerlaubte Hilfe verschaffen. Die Prüflinge sind vor der schriftlichen Prüfung auf diese Bestimmung eindringlich hinzuweisen.

(2) In Fällen, wo nur ein Verdacht auf unerlaubte Hilfe besteht, sind den Prüflingen neue Aufgaben zu stellen, die aus den vorgeschlagenen zu entnehmen sind. Ebenso kann mit Prüflingen verfahren werden, die durch Krankheit verhindert waren, die Prüfung gleichzeitig mit den anderen Prüflingen zu machen.

§ 23

Prüfungsniederschrift

(1) Über jede Prüfung ist eine von allen Mitgliedern des Prüfungsausschusses zu unterzeichnende Niederschrift aufzunehmen, die bei den Ausschlußakten verbleibt.

(2) Der Niederschrift ist für jeden Prüfling ein von einem Ausschlußmitglied zu beglaubigender Auszug aus den Nachweisen über die Erfüllung der Zulassungsbedingungen sowie eine Zusammenstellung der Ergebnisse der Prüfung einschließlich der in den einzelnen Fächern erteilten Urteile und der Gesamturteile beizufügen.

§ 24

Geheimhaltung

Über die Prüfungsaufgaben und den Ausfall ihrer Bearbeitung dürfen bis zum Abschluß der Prüfung, über die Prüfungsverhandlungen auch später keine Mitteilung gemacht werden.

II. Bestimmungen für die einzelnen Prüfungen

A. Prüfung zum Seemotorführer

§ 25*

Zulassung

Zur Prüfung zum Seemotorführer werden nur *Reichsangehörige* zugelassen, die das achtzehnte Lebensjahr vollendet haben.

§ 26

Prüfungsfächer

(1) Die Prüfung zum Seemotorführer erstreckt sich auf die Fächer

1. Ölmaschinenkunde und Ölmaschinenbetrieb,
2. Betriebsstoffkunde,
3. Gesetzeskunde.

(2) Das Fach der Ziffer 1 gehört zur Gruppe A und die Fächer der Ziffern 2 und 3 zur Gruppe B.

B. Prüfung zum Kleinmaschinenisten

§ 27*

Zulassung

I. Prüfung für Dampfschiffe

Zur Prüfung zum Kleinmaschinenisten werden nur *Reichsangehörige* zugelassen, die

1. das zwanzigste Lebensjahr vollendet haben,
2. eine Seefahrtzeit im Maschinendienst und Werkstättenarbeitszeit von zusammen fünfzig Monaten, darunter vierundzwanzig Monate Seefahrtzeit, nachweisen. Von der Seefahrtzeit müssen zwölf Monate auf Seedampfschiffen zugebracht sein. Die Fahrtzeit im Maschinendienst auf Binnenschiffen ist bis zu zwölf Monaten auf die Seefahrtzeit anrechnungsfähig.

Seefahrtzeit, die vor dem fünfzehnten Lebensjahr liegt, wird nicht angerechnet.

Auf die Werkstättenarbeitszeit wird die Tätigkeit in mechanischen Werkstätten, wie z. B. als Dreher, Werkzeugschlosser usw., ferner die Tätigkeit als Bauschlosser, Schmied, Kesselschmied und Kupferschmied sowie die Beschäftigung mit Instandsetzungsarbeiten an Maschinenanlagen auf nicht in Fahrt befindlichen Schiffen voll angerechnet.

Auf die Seefahrtzeit im Maschinendienst wird

die Tätigkeit als Heizer, Schmierer und Kesselschmied voll angerechnet,

die Dienstzeit auf Feuerschiffen zu 25 vom Hundert ihres Betrages bis zum Höchstbetrag von 12 Monaten,

§§ 25 u. 27 Satz 1: An die Stelle der „Reichsangehörigkeit“ ist die „deutsche Staatsangehörigkeit“ getreten gem. § 1 V v. 5. 2. 1934 102-2, Artikel 116 Abs. 1 GG 100-1

§ 27 Nr. 2: I. d. F. d. § 1 Nr. 8 V v. 1. 7. 1940 RMBl. S. 177

die Dienstzeit auf selbstfahrenden Baggern zu 50 vom Hundert ihres Betrages bis zum Höchstbetrag von 12 Monaten, die Dienstzeit auf Seeschleppern und Bergungsschiffen, die betriebsbereit im Hafen liegen, zu 50 vom Hundert ihres Betrages.

II. Prüfung für Motorschiffe

Es gelten die gleichen Zulassungsbedingungen zur Prüfung wie zu I mit der Änderung, daß von der vorgeschriebenen Seefahrtzeit mindestens zwölf Monate auf Motorschiffen zugebracht sein müssen.

§ 28

Prüfungsfächer

(1) Die Prüfung zum Kleinmaschinenisten erstreckt sich auf die Fächer

I. für die Prüfung für Dampfschiffe

1. Dampfmaschinenkunde und Dampfmaschinenbetrieb,
2. Elektrotechnik,
3. Betriebsstoffkunde,
4. Gesetzeskunde.

II. für die Prüfung für Motorschiffe

1. Ölmaschinenkunde und Ölmaschinenbetrieb,
2. Elektrotechnik,
3. Betriebsstoffkunde,
4. Gesetzeskunde.

(2) Die Fächer der Ziffer 1 gehören zur Gruppe A, die der Ziffern 2 bis 4 zur Gruppe B.

C. Prüfung zum Seemaschinenisten II

§ 29*

Zulassung

Zur Prüfung zum Seemaschinenisten II werden nur *Reichsangehörige* zugelassen, die

1. eine sechsunddreißigmonatige Werkstättenlehre nachweisen in Maschinenfabriken, Maschinenschlossereien, Dampfmaschinen- und Motorreparaturwerkstätten sowie Lehrwerkstätten dieser Industrie. Das Lehrzeugnis ist vorzulegen.

Hierbei werden eine Sonderausbildung in den mechanischen Werkstätten dieser Industrie, wie z. B. als Dreher, Werkzeugschlosser usw., ferner die Lehrzeit als Bauschlosser, Schmied, Kessel- und Kupferschmied bis zu vierundzwanzig Monaten angerechnet.

Die Zeit der Beschäftigung mit Instandsetzungsarbeiten an Maschinenanlagen auf nicht in Fahrt befindlichen Schiffen ist nur bis zu zwölf Monaten anrechnungsfähig.

§ 29 Satz 1: An die Stelle der „Reichsangehörigkeit“ ist die „deutsche Staatsangehörigkeit“ getreten gem. § 1 V v. 5. 2. 1934 102-2, Artikel 116 Abs. 1 GG 100-1

§ 29 Nr. 1: I. d. F. d. § 1 Nr. 9 V v. 1. 7. 1940 RMBl. S. 177

§ 29 Nr. 1 letzter Absatz: Überholte Überleitungsvorschrift

2. eine Seefahrtzeit im Maschinendienst von vierundzwanzig Monaten, davon zwölf Monate auf Dampfschiffen, nachweisen. Die Seefahrtzeit auf Segelschiffen mit Maschinenhilfsantrieb wird voll angerechnet.

Auf die Seefahrtzeit im Maschinendienst wird die Tätigkeit als Heizer, Schmierer und Kesselschmied voll angerechnet,

die Dienstzeit auf Feuerschiffen zu 25 vom Hundert ihres Betrages bis zum Höchstbetrag von 12 Monaten,

die Dienstzeit auf selbstfahrenden Baggern zu 50 vom Hundert ihres Betrages bis zum Höchstbetrag von 12 Monaten,

die Dienstzeit auf Seeschleppern und Bergungsschiffen, die betriebsbereit im Hafen liegen, zu 50 vom Hundert ihres Betrages,

3. einen Lehrgang zum Seemaschinen II an einer Seemaschinistenschule besucht haben.

§ 30

Prüfungsfächer

(1) Die Prüfung zum Seemaschinen II erstreckt sich auf die Fächer

1. Schiffsmaschinenanlagen einschließlich Hilfsanlagen,
2. Maschinenbetriebslehre,
3. Wärmewirtschaft,
4. Elektrotechnik,
5. Skizzieren von Maschinenteilen,
6. Gesetzeskunde,
7. Deutsch,
8. Rechnen,
9. Stoffkunde.

(2) Die Fächer der Ziffern 1 und 2 gehören zur Gruppe A, die der Ziffern 3 bis 6 zur Gruppe B und die der Ziffern 7 bis 9 zur Gruppe C.

§ 31

Schriftliche Prüfung

(1) Die schriftliche Prüfung erstreckt sich auf die Fächer: Deutsch, Rechnen und Skizzieren von Maschinenteilen. Die Aufgaben für Skizzieren werden durch das Los an die Prüflinge verteilt.

(2) Die Prüflinge erhalten

als Aufgabe in der deutschen Sprache einen Aufsatz über Betriebsvorgänge, deren Beurteilung von dem Leiter einer Maschinenanlage bis zu 1000 PS gefordert werden muß;

als Aufgabe im Rechnen mehrere Aufgaben aus Gebieten, die der Prüfling beherrschen muß, um die von der Reederei geforderten Betriebsberichte auszufüllen.

(3) Die Aufgaben sind zusammen in längstens vier Stunden zu lösen. Die Aufgabe im Deutschen soll zuerst, anschließend die Aufgabe im Rechnen gelöst werden, und zuletzt ist die Skizze eines Maschinenteils anzufertigen.

C 1. Prüfung zum Seemaschinen I*

§ 31 a *

Zulassung

Zur Prüfung zum Seemaschinen I werden nur Reichsangehörige zugelassen, die

1. nachweisen, daß sie eine mindestens sechsunddreißigmonatige Werkstättenlehre erworben haben in Maschinenfabriken, Maschinenschlossereien, Dampfmaschinen- und Motorreparaturwerkstätten sowie Lehrwerkstätten dieser Industrie. Das Lehrzeugnis ist vorzulegen.

Hierauf wird eine Sonderausbildung in den mechanischen Werkstätten dieser Industrie, wie z. B. als Dreher, Werkzeugschlosser, Elektromaschinenschlosser, Mechaniker usw., ferner die Lehrzeit als Bauschlosser, Schmied, Kessel- und Kupferschmied bis zu vierundzwanzig Monaten angerechnet.

Die Zeit der Beschäftigung mit Instandsetzungsarbeiten an Maschinenanlagen auf nicht in Fahrt befindlichen Schiffen ist nur bis zu zwölf Monaten anrechnungsfähig;

2. eine auf die Zulassung als Seemaschinist II folgende Seefahrtzeit als Maschinistenassistent oder als Seemaschinist auf Dampf- und Motorschiffen von vierundzwanzig Monaten nachweisen. Von der Gesamtfahrtzeit, die vor oder nach der Zulassung zum Seemaschinen II erworben wurde, müssen mindestens zwölf Monate im Maschinendienst als Maschinistenassistent oder Seemaschinist auf Dampfschiffen zugebracht sein. Die Seefahrtzeit auf Segelschiffen mit Maschinenhilfsantrieb wird nur halb angerechnet.

Auf die Seefahrtzeit als Seemaschinist oder als Maschinistenassistent wird:

die Dienstzeit als Maschinen- oder Motorenwärter nur bis zu sechs Monaten,

die Dienstzeit als Seemaschinist oder Maschinistenassistent auf Seeschleppern und Bergungsschiffen, die dienstbereit im Hafen liegen, zu 50 vom Hundert angerechnet;

3. einen Lehrgang zum Seemaschinen I an einer Seemaschinistenschule besucht haben.

§ 31 b

Prüfungsfächer

Die Prüfung zum Seemaschinen I erstreckt sich auf die Fächer:

1. Schiffsmaschinenanlagen einschließlich Hilfsmaschinen,
2. Maschinenbetriebslehre,
3. Wärmewirtschaft,
4. Elektrowirtschaft,

Abschnitt C1: Eingef. durch § 1 Nr. 10 V v. 1. 7. 1940 RMBl. S. 177
§ 31 a Satz 1: An die Stelle der „Reichsangehörigkeit“ ist die „deutsche Staatsangehörigkeit“ getreten gem. § 1 V v. 5. 2. 1934 102-2, Artikel 116 Abs. 1 GG 100-1

5. Mathematik,
6. Mechanik und Festigkeitslehre,
7. Stoffkunde,
8. Physik,
9. Maschinenzeichnen,
10. Deutsch,
11. Staatsbürger- und Gesetzeskunde.

Die Fächer der Ziffern 1 bis 4 gehören zur Gruppe A, die der Ziffern 5 bis 8 zur Gruppe B und die der Ziffern 9 bis 11 zur Gruppe C.

§ 31 c

Schriftliche Prüfung

(1) Die schriftliche Prüfung erstreckt sich auf die Fächer: Schiffsmaschinenanlagen, Wärmewirtschaft, Elektrotechnik, Mathematik, Mechanik und Festigkeitslehre, Deutsch.

(2) Die Prüflinge erhalten als Aufgabe in

Schiffsmaschinenanlagen:

eine oder mehrere Aufgaben über Dampfkessel und Maschinen. Die Aufgaben sollen möglichst Fälle umfassen, die im Bordbetrieb zu Störungen, Abänderungsvorschlägen usw. Anlaß geben oder Havariefälle betreffen — Arbeitszeit vier Stunden;

Wärmewirtschaft:

eine oder mehrere kleine Aufgaben über Kessel, Vorwärmer, Kondensatoren oder dergleichen, die erkennen lassen, daß der Prüfling mit wärmetechnischen Vorgängen vertraut ist — Arbeitszeit drei Stunden;

Elektrotechnik:

eine oder mehrere Aufgaben über Grundgesetze oder E-Maschinen oder elektrische Anlagen und Geräte — Arbeitszeit drei Stunden;

Mathematik:

einfache Aufgaben aus der Algebra sowie eine Aufgabe aus der Planimetrie und Stereometrie. — Die Aufgaben sollen sich möglichst auf praktische Anwendungen erstrecken — Arbeitszeit zwei Stunden;

Mechanik und Festigkeitslehre:

eine oder mehrere Aufgaben einfachster Art aus der Mechanik und Festigkeitslehre oder eine gemischte Aufgabe aus beiden Gebieten — Arbeitszeit zwei Stunden;

Deutsch:

einen Bericht über Betriebsstörungen oder Betriebsvorkommnisse an Bord oder einen Aufsatz aus dem Stoffgebiet der Unterrichtsfächer: Schiffsmaschinenanlagen und Maschinenbetriebslehre — Arbeitszeit zwei Stunden.

D. Prüfung zum Schiffsingenieur II

§ 32*

Zulassung

I. für Anwärter, die noch kein Befähigungszugzeugnis als Seemaschinist II besitzen

Zur Prüfung zum Schiffsingenieur II werden nur Reichsangehörige zugelassen, die

1. eine sechsendreißigmonatige Werkstättenlehre nachweisen in Dampfmaschinenbau- oder Olmotorbauwerkstätten, in Maschinenfabriken, die den Dampfmaschinen und Olmotoren im Aufbau ähnliche Maschinen herstellen, wie Pumpen, Kolbengebläse, Kompressoren und Kältemaschinen, und in Werkstätten, die Schiffs- und Schiffhilfsmaschinen regelmäßig wiederherstellen. Das Lehrzeugnis ist vorzulegen.

Hierauf wird die Werkstättenlehre in Maschinenfabriken, Maschinenschlossereien, Dampfmaschinen- und Motorreparaturwerkstätten sowie Lehrwerkstätten dieser Industrie zu zwei Dritteln bis zum Höchstbetrag von vierundzwanzig Monaten angerechnet.

Eine Sonderausbildung in den mechanischen Werkstätten dieser Industrie, wie z. B. als Dreher, Werkzeugschlosser usw., ferner die Lehrzeit als Bauschlosser, Schmied, Kessel- und Kupferschmied wird zu einem Drittel bis zum Höchstbetrag von insgesamt zwölf Monaten angerechnet. Die Beschäftigung mit Instandsetzungsarbeiten an Maschinenanlagen auf nicht in Fahrt befindlichen Schiffen ist nicht anrechnungsfähig.

Für Inhaber des Reifezeugnisses einer neunklassigen höheren Lehranstalt genügt der Nachweis einer vierundzwanzigmonatigen Werkstätigkeit nach Ziffer 1 Abs. 1, worauf die Tätigkeit in Maschinenfabriken, Maschinenschlossereien, Dampfmaschinen- und Motorreparaturwerkstätten sowie Lehrwerkstätten dieser Industrie zu zwei Dritteln bis zum Höchstbetrag von sechzehn Monaten angerechnet wird;

2. eine Seefahrtzeit als Maschinistenassistent auf Dampf- und Motorschiffen außerhalb der Küstenfahrt von dreißig Monaten, darunter zwölf Monate auf Dampfschiffen, nachweisen. Die Seefahrtzeit auf Segelschiffen mit Maschinenhilfsantrieb wird nur halb angerechnet.

Auf die Seefahrtzeit als Maschinistenassistent wird

die Tätigkeit als Heizer, Schmierer und Kesselschmied nur bis zu sechs Monaten angerechnet,

die Dienstzeit als Maschinistenassistent auf Seeschleppern und Bergungsschiffen, die betriebsbereit im Hafen liegen, zu 50 vom Hundert ihres Betrages;

§ 32 Abschn. I u. II Satz 1: An die Stelle der „Reichsangehörigkeit“ ist die „deutsche Staatsangehörigkeit“ getreten gem. § 1 V v. 5. 2. 1934 102-2, Artikel 116 Abs. 1 GG 100-1

§ 32 Abschn. I u. II Nr. 1: I. d. F. d. § 1 Nr. 11 bzw. 12 V v. 1. 7. 1940 RMBl. S. 177

§ 32 Abschn. II letzter Absatz: Überholte Überleitungsvorschrift

3. den Lehrgang zum Schiffsingenieur II an einer Schiffsingenieurschule besucht haben.

II. für Anwärter, die ein Befähigungszeugnis als Seemaschinist II besitzen

Zur Prüfung zum Schiffsingenieur II werden nur Reichsangehörige zugelassen, die

1. nachweisen, daß sie eine mindestens sechsunddreißigmonatige Werkstättenlehre erworben haben in Maschinenfabriken, Maschinen Schlossereien, Dampfmaschinen- und Motorreparaturwerkstätten sowie Lehrwerkstätten dieser Industrie. Das Lehrzeugnis ist vorzulegen.

Hierauf wird eine Sonderausbildung in den mechanischen Werkstätten dieser Industrie, wie z. B. als Dreher, Werkzeugschlosser usw., ferner die Lehrzeit als Bauschlosser, Schmied, Kessel- und Kupferschmied zu einem Drittel bis zum Höchstbetrag von insgesamt zwölf Monaten angerechnet. Die Beschäftigung mit Instandsetzungsarbeiten an Maschinenanlagen auf nicht in Fahrt befindlichen Schiffen ist nicht anrechnungsfähig;

2. eine auf die Zulassung als Seemaschinist II folgende Seefahrtzeit als Maschinistenassistent oder als Seemaschinist auf Dampf- und Motorschiffen von vierundzwanzig Monaten nachweisen. Von der Gesamtseefahrtzeit, die vor und nach der Zulassung als Seemaschinist II erworben wurde, müssen mindestens zwölf Monate als Maschinistenassistent oder als Seemaschinist auf Dampfschiffen zugebracht sein. Die Seefahrtzeit auf Segelschiffen mit Maschinenhilfsantrieb wird nur halb angerechnet.
3. den Lehrgang zum Schiffsingenieur II an einer Schiffsingenieurschule besucht haben.

§ 33

Prüfungsfächer

(1) Die Prüfung zum Schiffsingenieur II erstreckt sich auf die Fächer:

1. Schiffsmaschinenanlagen einschließlich Hilfsanlagen,
2. Maschinenbetriebslehre,
3. Wärmewirtschaft,
4. Elektrotechnik,
5. Technische Berichte,
6. Mathematik,
7. Mechanik,
8. Stoffkunde,
9. Maschinenteile,
10. Festigkeitslehre,
11. Schiffbau,
12. Englisch,
13. Gesetzes- und Wirtschaftskunde.

(2) Die Fächer der Ziffern 1 bis 4 gehören zur Gruppe A, die der Ziffern 5 bis 10 zur Gruppe B und die der Ziffern 11 bis 13 zur Gruppe C.

§ 34

Schriftliche Prüfung

(1) Die schriftliche Prüfung erstreckt sich auf die Fächer: Schiffsmaschinenanlagen, Wärmewirtschaft, Elektrotechnik, Technische Berichte, Mathematik, Mechanik, Festigkeitslehre.

(2) Die Prüflinge erhalten als Aufgabe in

Schiffsmaschinenanlagen:

eine oder mehrere Aufgaben über Dampfkessel und Maschinen. Die Aufgaben sollen möglichst Fälle umfassen, die im Bordbetrieb zu Störungen, Abänderungsvorschlägen usw. Anlaß geben oder Havariefälle betreffen. Es darf nur eine der Aufgaben rein beschreibender Art sein — Arbeitszeit fünf Stunden;

Wärmewirtschaft:

die Auswertung und Aufstellung der Wärmebilanz von größeren Maschinen- oder Kesselversuchen nach gegebenen Versuchswerten oder Wärmeschaltbildern oder mehrere kleinere Aufgaben über Kondensatoren, Verdampfer, Kälteanlagen oder dergleichen, die erkennen lassen, daß der Prüfling wärmetechnische Betriebsvorgänge richtig beurteilen kann — Arbeitszeit fünf Stunden;

Elektrotechnik:

eine rechnerische Aufgabe und eine größere Aufgabe über den Betrieb von elektrischen Maschinen und Anlagen oder mehrere kleinere Aufgaben aus dem gleichen Gebiet — Arbeitszeit vier Stunden;

Technische Berichte:

einen Bericht über umfangreichere Betriebsstörungen oder Betriebsvorkommnisse an Bord, einen Antrag, betreffend Abänderungen oder dergleichen an die Reederei, oder einen Aufsatz aus dem Stoffgebiet der Unterrichtsfächer: Schiffsmaschinenanlagen einschließlich Hilfsanlagen, Maschinenbetriebslehre oder Wärmewirtschaft — Arbeitszeit eineinhalb Stunden;

Mathematik:

vier Aufgaben, von denen eine Aufgabe aus der Algebra und eine Aufgabe aus dem Gebiet der graphischen Darstellungen sein soll. Die Aufgaben sollen sich möglichst auf praktische Anwendungen erstrecken — Arbeitszeit drei Stunden;

Mechanik:

zwei umfangreichere oder mehrere kleinere Aufgaben. Die eine der Aufgaben muß Vorgänge aus dem Gebiet der Bewegungslehre enthalten — Arbeitszeit drei Stunden;

Festigkeitslehre:

eine größere oder mehrere kleinere Aufgaben, betreffend Nachprüfung der Beanspruchungen oder Berechnung der Hauptabmessungen eines im Lehrfach Maschinenteile behandelten Maschinenteils — Arbeitszeit drei Stunden.

E. Prüfung zum Schiffsingenieur I

§ 35*

Zulassung

Zur Prüfung zum Schiffsingenieur I werden nur *Reichsangehörige* zugelassen, die

1. als Schiffsingenieure II zugelassen sind,
2. den Lehrgang zum Schiffsingenieur I an einer Schiffsingenieurschule besucht haben.

§ 36

Prüfungsfächer

(1) Die Prüfung zum Schiffsingenieur I erstreckt sich auf die Fächer:

1. Schiffsmaschinenanlagen,
2. Schiffshilfsmaschinen,
3. Wirtschaftliche Betriebsführung,
4. Elektrotechnik,
5. Technische Berichte,
6. Mathematik und Mechanik,
7. Stoffkunde,
8. Maschinenteile,
9. Schiffbau,
10. Englisch,
11. Gesetzes- und Wirtschaftskunde.

(2) Die Fächer der Ziffern 1 bis 4 gehören zur Gruppe A, die der Ziffern 5 bis 8 zur Gruppe B und die der Ziffern 9 bis 11 zur Gruppe C.

§ 37

Schriftliche Prüfung

(1) Die schriftliche Prüfung erstreckt sich auf die Fächer: Schiffsmaschinenanlagen, Schiffshilfsmaschinen, Wirtschaftliche Betriebsführung, Elektrotechnik, Technische Berichte, Mathematik und Mechanik, Maschinenteile, Englisch.

(2) Die Prüflinge erhalten als Aufgabe in

Schiffsmaschinenanlagen:

eine oder mehrere Aufgaben über Dampfkessel oder Maschinen. Die Aufgabe soll möglichst dem praktischen Bordbetrieb entnommen und so gestellt sein, daß sie die eigene Urteilsfähigkeit des Prüflings erkennen läßt — Arbeitszeit fünf Stunden;

Schiffshilfsmaschinen:

eine Aufgabe über Bestimmung der Hauptabmessungen einer Hilfsmaschine oder eines Hilfsapparates oder Nachprüfung der Leistung einer Hilfsmaschine bei gegebenen Abmessungen oder eine Aufgabe beschreibender Art über Betriebsvorgänge bei Hilfsmaschinen oder Hilfsanlagen — Arbeitszeit drei Stunden;

Wirtschaftliche Betriebsführung:

eine umfangreiche Aufgabe über Schiffsmaschinenanlagen, die dem Prüfling Gelegenheit gibt, von sich aus Beanstandungen von Fehlern, Abänderungsvorschläge usw.

§ 35: An die Stelle der „Reichsangehörigkeit“ ist die „deutsche Staatsangehörigkeit“ getreten gem. § 1 V v. 5. 2. 1934 102-2, Artikel 116 Abs. 1 GG 100-1

vorzubringen, oder mehrere kleinere Aufgaben, betreffend Aufstellung oder Nachprüfung von Versuchsberichten, Größenbemessung von Wärmeaustauschgeräten und dergleichen — Arbeitszeit fünf Stunden;

Elektrotechnik:

eine größere Aufgabe über den Betrieb elektrischer Zentralanlagen oder elektrischer Hilfsmaschinen oder anderer elektrischer Bordeinrichtungen, oder mehrere kleinere Aufgaben. Die Aufgabe soll möglichst dem Bordbetrieb entnommen und so gestellt sein, daß sie die eigene Urteilsfähigkeit des Prüflings erkennen läßt — Arbeitszeit vier Stunden;

Technische Berichte:

die Erstattung eines Berichtes über größere Havariefälle, Betriebsstörungen, Bauangelegenheiten oder einen Antrag an die Reederei, betreffend Änderungen, umfangreichere Reparaturen oder dergleichen, der eingehend zu begründen ist — Arbeitszeit zwei Stunden;

Mathematik und Mechanik:

eine Aufgabe aus der niederen Mathematik, zwei Aufgaben aus der Infinitesimalrechnung, davon eine in Anwendung auf die Mechanik — Arbeitszeit drei Stunden;

Maschinenteile:

eine oder mehrere Aufgaben, betreffend Nachrechnung von gegebenen Maschinenteilen, bei denen mehrere Beanspruchungen gleichzeitig auftreten, oder Notreparaturen — Arbeitszeit drei Stunden;

Englisch:

die Übersetzung eines schwierigen englischen Textes ins Deutsche — Arbeitszeit zwei Stunden.

III. Schlußbestimmungen

§ 38*

Prüfungsgebühren

Die Prüfungsgebühren betragen einschließlich etwaiger *Stempel*-, Schreib- und Verwaltungsgebühren

für die Prüfung zum Seemotorführer	10 DM,
für die Prüfung zum Kleinmaschinisten	10 DM,
für die Prüfung zum Seemaschinisten II	20 DM,
für die Prüfung zum Seemaschinisten I	25 DM,
für die Prüfung zum Schiffsingenieur II	35 DM,
für die Prüfung zum Schiffsingenieur I	40 DM.

Die Prüfungsgebühren sind vor Beginn der Prüfung einzuzahlen.

§ 38: I. d. F. d. § 1 Nr. 13 V v. 1. 7. 1940 RMBL. S. 177

§ 39

Ausnahmen

Die oberste *Reichsbehörde* kann Ausnahmen von dieser Prüfungsordnung zulassen.

§ 40 *

Vordrucke

Die Vordrucke für die Prüfungszeugnisse werden von der obersten *Reichsbehörde* festgestellt.

§ 40: Vordrucke vgl. RMBI. 1934 S. 348 u. 1940 S. 182

§ 41 *

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt mit dem Tage der Verkündung an die Stelle der „Prüfungsordnung für die Schiffingenieur- und Seemaschinenprüfungen“ vom 12. August 1931 (Reichsministerialbl. S. 587).

Der Reichsverkehrsminister

§ 41: I. d. F. d. § 1 Nr. 14 V v. 1. 7. 1940 RMBI. S. 177

Anlage I

Übersicht über die Befugnisse, die mit den einzelnen Befähigungszeugnissen als Schiffingenieur und Seemaschinist verbunden sind

1. Der Inhaber eines Befähigungszeugnisses C 1 ist befugt, Maschinen zu leiten
 - in der Küstenfahrt und in der kleinen Fahrt: auf Schiffen mit Motoren und auf Segelschiffen mit Hilfsmotoren von nicht mehr als 150 PS;
 - in der Seefischerei:
 - in der Küstenfischerei: auf Fahrzeugen mit Hilfsmotoren,
 - in der kleinen Hochseefischerei: auf Fahrzeugen mit Motoren und auf Segelfahrzeugen mit Hilfsmotoren von nicht mehr als 150 PS.
2. Der Inhaber eines Befähigungszeugnisses C 2 für Dampfschiffe ist befugt,
 - a) als leitender Seemaschinist tätig zu sein
 - in der Küstenfahrt: auf Dampfschiffen mit Maschinen von nicht mehr als 300 PS und auf Segelschiffen mit Hilfsdampfmaschinen;
 - in der Seefischerei: in der kleinen Hochseefischerei: auf Dampffahrzeugen mit Maschinen von nicht mehr als 300 PS und auf Segelfahrzeugen mit Hilfsdampfmaschinen;
 - b) als Wachmaschinist tätig zu sein
 - in der Küstenfahrt: auf Dampfschiffen mit Maschinen von nicht mehr als 1000 PS;
 - in der Seefischerei: in der kleinen Hochseefischerei: auf Dampffahrzeugen mit Maschinen von nicht mehr als 300 PS.
3. Der Inhaber eines Befähigungszeugnisses C 2 für Motorschiffe ist befugt,
 - a) als leitender Seemaschinist tätig zu sein
 - in der Küstenfahrt: auf Motorschiffen mit Maschinen von nicht mehr als 300 PS und auf Segelschiffen mit Hilfsmotoren;
 - in der kleinen Fahrt: auf Schiffen mit Motoren und auf Segelschiffen mit Hilfsmotoren von nicht mehr als 150 PS;
 - in der Seefischerei: in der Küstenfischerei: auf Fahrzeugen mit Hilfsmotoren,
 - in der kleinen Hochseefischerei: auf Motorfahrzeugen mit Maschinen von nicht mehr als 300 PS und auf Segelfahrzeugen mit Hilfsmotoren;
4. Der Inhaber eines Befähigungszeugnisses C 3 ist befugt,
 - a) als leitender Seemaschinist tätig zu sein
 - in der Küstenfahrt und in der kleinen Fahrt: auf Dampf- und Motorschiffen mit Maschinen von nicht mehr als 1000 PS und auf Segelschiffen mit Maschinenhilfsantrieb;
 - in der mittleren Fahrt: auf Segelschiffen mit Maschinenhilfsantrieb;
 - in der Seefischerei: auf Dampf- und Motorschiffen mit Maschinen von nicht mehr als 1000 PS und auf Segelschiffen mit Maschinenhilfsantrieb;
 - b) als Wachmaschinist tätig zu sein
 - in der Küstenfahrt und in der kleinen Fahrt: auf Schiffen mit Maschinen jeder Leistung;
 - in der mittleren Fahrt: auf Schiffen mit Maschinen jeder Leistung, soweit nicht auf Schiffen mit Maschinen von mehr als 2000 PS ein Befähigungszeugnis C 4 vorgeschrieben ist;
 - in der großen Fahrt: auf Segelschiffen mit Maschinenhilfsantrieb;
 - in der Seefischerei: auf Schiffen mit Maschinen jeder Leistung.

5. Der Inhaber eines Befähigungszeugnisses C 4 ist befugt,
 - a) als Leiter der Maschinenanlage tätig zu sein
 - in der Küstenfahrt und in der kleinen Fahrt: auf Schiffen mit Maschinen jeder Leistung;
 - in der mittleren Fahrt: auf Dampf- und Motorschiffen mit Maschinen von nicht mehr als 2000 PS und auf Segelschiffen mit Maschinenhilfsantrieb;
 - in der großen Fahrt: auf Segelschiffen mit Maschinenhilfsantrieb;
 - in der Seefischerei: auf Schiffen mit Maschinen jeder Leistung;
 - b) als Wachmaschinist tätig zu sein
 - in der Küstenfahrt, kleinen und mittleren Fahrt: auf Schiffen mit Maschinen jeder Leistung;
 - in der großen Fahrt: auf Dampf- und Motorschiffen mit Maschinen jeder Leistung,
6. Der Inhaber eines Befähigungszeugnisses C 5 ist befugt,
 - a) als Leiter der Maschinenanlage tätig zu sein
 - in allen Fahrten: auf Dampf- und Motorschiffen mit Maschinen von nicht mehr als 6000 PS und auf Segelschiffen mit Maschinenhilfsantrieb;
 - b) als Wachmaschinist tätig zu sein
 - in allen Fahrten: auf Schiffen mit Maschinen jeder Leistung.
7. Der Inhaber eines Befähigungszeugnisses C 6 ist befugt,
 - als Leiter der Maschinenanlage und als Wachmaschinist auf Schiffen mit Maschinen jeder Leistung in allen Fahrten tätig zu sein.

Anlage II

Prüfungsgegenstände für die Prüfung zum Seemotorführer

1 a. Ölmaschinenkunde

Arbeitsverfahren von Vergaser-, Glühkopf- und Dieselmotoren. Viertakt und Zweitakt. Aufbau der Motoren und Zweck der wichtigsten Einzelteile: Gehäuse, Zylinder, Deckel, Kolben, Kurbelgetriebe, Ventile, Vergaser, Zündung, Brennstoffpumpe, Brennstoffdüse, Regler, Anlaßvorrichtung, Kühlung, Schmierung, Umsteuerung, Kupplung, Drucklager, Propeller, Lenzpumpe.

1 b. Ölmaschinenbetrieb

Ingangsetzen und Abstellen des Motors. Einwandfreier Betrieb: Einstellung von Luft, Brennstoff und Zündung, Bedienung der Kühlung und Schmierung. Manöver. Kenntnis der häufigsten Störungen und ihre Beseitigung. Vorbeugende Maßnahmen. Behandlung des Motors bei Frostgefahr und bei längerem Aufliegen des Schiffes.

2. Betriebsstoffkunde

Arten und Eigenschaften der flüssigen Motoren-brennstoffe. Unterbringung und Behandlung der Brennstoffe. Feuergefährlichkeit. Maßnahmen und Mittel für den Fall eines Brandes. Arten und Eigenschaften der Schmieröle.

3. Gesetzeskunde

Die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft und die Polizeiverordnungen des Küstenbezirks über Sicherheitseinrichtungen beim Einbau und Betrieb von Schiffsmotorenanlagen.

Prüfungsgegenstände für die Prüfung zum Kleinmaschinenisten

A. Prüfung für Dampfschiffe

1. Dampfmaschinenkunde und Dampfmaschinenbetrieb

a. Kessel

Schiffskessel: Zweck, Aufbau und Herstellung. Einzelteile des Kessels, Feuerungsanlagen und deren Teile. Natürlicher und künstlicher Zug. Einrichtungen zur Regelung des Zuges. Überhitzer. Äußere und innere Ausrüstung des Kessels. Kessel-fundament.

b. Kesselbetrieb

Herrichten des Kessels zum Gebrauch. Anheizen und Dampfaufmachen. Bedienung und Behandlung der Feuer. Prüfen der Kesselausrüstung. Durchblasen der Wasserstände. Messen des Salzgehaltes. Verhalten bei hohem Salzgehalt. Salzabblasen. Einfluß ölhaltigen Speisewassers. Zweck des Soda-zusatzes. Verhalten beim Überkochen der Kessel. Verhalten bei Wassermangel. Verhalten bei Maschinenmanövern. Unterdampfliegen. Außerbetriebsetzen der Kessel bei kürzeren und längeren

Betriebspausen. Zinkschutzplatten. Anfressungen. Reinigung und Instandhaltung der Kessel. Herichten der Kessel zur Vornahme der Revision und Druckprobe.

c. Maschine

Einfach- und Mehrfach-Expansionsmaschinen mit Auspuff und Kondensation. Arbeitsweise des Dampfes in der Maschine. Zweck des Schiebers. Der Muschelschieber. Äußere Steuerung. Einstellen der Maschine auf Totpunkt und des Schiebers auf bestimmte Voreröffnung. Umsteuerung von Stephenson und Klug. Einzelteile: Dampfzylinder und Ausrüstung, Kolben und Kolbenstange, Stopfbüchsen, übertragende Maschinenteile, Drucklager, Wellenleitung, Stevenrohr, Propeller, Einspritz- und Oberflächenkondensator. Zweck und Wirkungsweise der Luftpumpen, Speisepumpen, Kühlwasserpumpen und der Lenzpumpen. Speisewasservorwärmer.

d. Maschinenbetrieb

Untersuchung der Maschine auf ihre Brauchbarkeit vor der Inbetriebnahme. Anwärmen, Entwässern und Anstellen der Rohrleitungen und der Maschine. Herumschlagen der Maschine. Beobachtungen im Betrieb. Verhalten bei Manövern. Verhalten bei Wasserschlag. Behandlung warm gelaufener Lager und Stopfbüchsen. Übergabe und Übernahme der Wache. Abstellen der Maschine. Konservieren für längere Liegezeit. Anstellen und Behandlung der Hilfsmaschinen. Injektoren und Ejektoren. Ursachen für Versagen der Lenzpumpen. Verhalten bei Frost.

e. Instandhaltungsarbeiten und kleinere Reparaturen

a) Kessel:

Instandhaltungsarbeiten am Kessel und an den Armaturen. Einschleifen von Ventilen und Hähnen. Verpackungsarbeiten. Einziehen von Rohrankern, Nachwalzen von Heizrohren. Nachstemmen von Nähten und Nieten.

b) Maschine:

Instandhaltungsarbeiten an der Maschine. Überholen von Dampfkolben und Schiebern. Nachpassen von Lagern und Gleitflächen. Überholung der Kupplungen und Kupplungsbolzen. Verpackungsarbeiten. Instandhaltungsarbeiten an den Hilfsmaschinen und Rohrleitungen.

2. Elektrotechnik

Behandlung der an Bord vorkommenden elektrischen Anlagen, z. B. Anstellen von Generatoren und Motoren, Wartung der Kollektoren, Wartung der Schalttafeln, Schalter, Anlaufwiderstände usw., Ein- und Ausschalten des Leitungsnetzes. Auffinden und Beseitigen von Kurzschluß. Zweck und Erneuern der Sicherungen. Auswechseln der Beleuchtungskörper.

3. Betriebsstoffkunde

Steinkohlen: Beurteilung der Kohle nach dem Aussehen und nach dem Verhalten auf dem Rost. Unterbringung und Behandlung der Kohle an Bord. Verhalten der Kohle bei längerer Lagerung.

Die wichtigsten Schmiermittel. Anforderung an die Güte der Schmiermittel. Beurteilung der Schmieröle nach dem Aussehen und nach der Zähflüssigkeit (Viskosität). Fließprobe. Die verschiedenen Packungstoffe, ihre Verwendung, Behandlung und Aufbewahrung.

4. Gesetzeskunde

Die gesetzlichen Bestimmungen über die Prüfung und Revision der Schiffsdampfkessel. Die Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft, soweit sie auf Kessel und Maschine Bezug haben.

B. Prüfung für Motorschiffe

1 a. Ölmaschinenkunde

Arbeitsvorgang bei der Vier- und Zweitaktölmaschine. Arbeitsweise der Glühkopfmachine, der Dieselmachines mit Druckluft- und mit Oldruckeinspritzung. Steuerungsorgane von Viertaktmaschinen: Einlaß-, Auslaß- und Brennstoffventil. Antrieb der Steuerung. Nocken und Nockenwelle. Steuerorgane von Zweitaktmaschinen. Spülverfahren. Spülluftpumpen. Kurbelkastenspülung. Brennstoffeinspritzung. Arten der Brennstoffeinspritzung und Brennstoffzerstäubung. Ausführung der Brennstoffventile. Störungen an den Brennstoffventilen. Brennstoffpumpen und Regelung der Brennstoffförderung bei Dieselmachines mit Druckluft- und mit Oldruckeinspritzung. Anlaßvorrichtungen. Umsteuerung: Umsteuerung durch Wendeschraube oder Wendegetriebe. Umsteuerungsvorrichtungen bei direkter Umsteuerung des Motors. Arbeitsweise des Kompressors. Kühl- und Schmiervorrichtungen.

1 b. Ölmaschinenbetrieb

Überwachung und Kontrolle des Treiböltanks. Klarmachen des Motors. Überholung und Prüfung aller Ventile im Zylinderdeckel auf Leichtgängigkeit, Dichtheit und Rollenlose. Überholen der Einblaseluftpumpe, der Brennstoffpumpe und Brennstoffleitungen. Überholen der Anlaßluftanlage und der Spülvorrichtungen. Kontrolle der Schmieröl- und Kühlvorrichtungen. Überholen der Umsteuerungsvorrichtungen. Das Anlassen von Motoren. Behandlung und Überwachung des Motors während des Betriebs. Einfluß undichter Ventile auf die Verbrennung und die Betriebssicherheit. Kontrolle der Verbrennung durch Beobachten des Auspuffs. Einfluß undichter Kolben, ungenügenden Einblasedrucks und ungenügender Spülung auf die Betriebssicherheit.

Außerbetriebsetzung und Überholungsarbeiten. Einschleifen von Ventilen. Einstellen der Steuerung.

2. Elektrotechnik

Behandlung der an Bord vorkommenden elektrischen Anlagen, z. B. Anstellen von Generatoren und Motoren, Wartung der Kollektoren, Wartung der Schalttafel, Schalter, Anlaßwiderstände usw., Ein- und Ausschalten des Leitungsnetzes. Auffinden und Beseitigen von Kurzschluß. Zweck und Erneuern der Sicherungen. Auswechseln der Leuchtungskörper.

3. Betriebsstoffkunde

Anforderungen an Motorentreiböl. Rohe Untersuchung von Treibölen auf Wasser- und Säuregehalt sowie auf mechanische Verunreinigung. Nachteile eines hohen Schwefelgehalts im Treiböl. Be-

griff von Flammpunkt und Zündpunkt. Gefährlichkeit von Seewasserbeimengungen zum Treiböl. Sicherheitsmaßnahmen bei der Unterbringung von Treiböl. Gefährlichkeit von Leckölmengen, Verhalten bei Feuer, Feuerlöscher und deren Handhabung. Dieselmotorenzylinderöl. Lagerschmieröl. Beurteilung der Schmieröle nach dem Aussehen und nach der Zähflüssigkeit. Fließprobe. Die verschiedenen Packungstoffe, ihre Verwendung, Behandlung und Aufbewahrung.

4. Gesetzeskunde

Vorschriften des G.L. für Motoren unter 300 PS. Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft.

Anlage III

Lehrpläne für die Schiffingenieur- und Seemaschinistenschulen

I. Lehrplan für den Lehrgang zum Seemaschinisten II (Dauer 20 Wochen)

1. Deutsch

Grundregeln der Rechtschreibung, Grammatik und Zeichensetzung.

Diktate und leichte Aufsätze technischen Inhalts.

Kurze Berichte und Meldungen an die Reederei.

Führung des Maschinentagebuches und der vorgeschriebenen Betriebsberichte.

2. Rechnen

Die vier Grundrechnungsarten mit ganzen und gebrochenen Zahlen. Anwendung auf Beispiele aus dem Berufsleben. Dreisatzrechnung. Prozentrechnung. Berechnung einfacher Flächen und Körper. Einfache Gewichtsbestimmungen.

3. Stoffkunde

Die wichtigsten Metalle für den Kessel- und Maschinenbau. Eisen, Stahl, Kupfer, Messing, Bronze, Lagermetall. Feste und flüssige Brennstoffe, ihre Unterbringung und Behandlung an Bord (Feuerlöscher). Schmiermittel für Zylinder und Lager. Einfachste Untersuchungsarten zu ihrer Beurteilung. Packungstoffe. Untersuchung des Speisewassers auf Salzgehalt und Säure. Rostbildung und Rostschutz.

4. Skizzieren

Zeichnen einfachster Maschinen- und Kesselteile mit Maßeintragung für die Werkstattherstellung.

5. Schiffsmaschinenanlagen (bis 1000 PS)

Beschreibende Maschinenlehre:

- a) Kessel: Arten der Schiffskessel, Benennung und Zweck der einzelnen Kesselteile. Überhitzer. Feuerungsanlagen für feste und flüssige

Brennstoffe. Künstlicher und natürlicher Zug. Aufstellung der Kessel. Äußere und innere Armaturen.

- b) Dampfkolbenmaschinen: Aufbau, Einzelteile und Ausrüstung der Dampfmaschinen, Arbeitsweise des Dampfes in Ein- und Mehrfach-Expansionsmaschinen. Das Indikator- und Diagramm. Einfache Schiebersteuerung und Lentz-Ventilsteuerung. Umsteuerung von Stephenson und Klug. Kondensatoren. Drucklager. Wellenleitung. Stevenrohr. Propeller. Hilfsmaschinen und Hilfseinrichtungen für den Kessel- und Maschinenbetrieb. Rohrleitungen. Druckminderventile. Beziehungen zwischen Schiffsgeschwindigkeit, Maschinendrehzahl und Kohlenverbrauch.
- c) Dampfturbinen: Aufbau, Einzelteile und Ausrüstung von Turbinen. Bauliche Anordnung der Abdampfturbine. Steuervorgänge beim Ein- und Ausschalten von Abdampfturbinen. Sicherheitsregler. Vakuumbrecher. Schmierölversorgung von Turbinenanlagen.
- d) Ölmaschinen (bis 1000 PS): Arbeitsvorgang bei der Viertakt- und Zweitaktölmaschine. Aufbau von Glühkopfmotoren. Aufbau von Dieselmotoren mit und ohne Lufteinstritzung. Steuerorgane von Viertaktmaschinen: Einlaß-, Auslaß- und Brennstoffventil. Steuerungsantrieb. Nocken und Nockenwelle. Steuerorgane von Zweitaktmaschinen. Spülverfahren, Spülluftpumpen, Pleuellkastenreinigung. Arten der Brennstoffeinspritzung und Brennstoffzerstäubung. Ausführung der Brennstoffventile. Störungen an den Brennstoffventilen. Brennstoffpumpen und Regeln der Brennstoffförderung bei Motoren mit und ohne Lufteinstritzung. Anlaß- und Umsteuervorrichtungen. Arbeitsweise des Kompressors. Kühl- und Schmiervorrichtungen.

6. Maschinenbetriebslehre

- a) Kesselbetrieb: Inbetriebsetzung von Kesselanlagen: Überholen der Heizfläche, der Feuerungsanlage und der Armaturen. Füllen. Anheizen. Entlüften. Wartung der Kessel im Betriebe: Behandlung der Überhitzer. Speisung. Überkochen und Übersäumen. Verhalten bei Manövern, bei Wassermangel und bei zu hohem Salzgehalt. Außerbetriebsetzung der Kesselanlage bei kürzeren und bei längeren Betriebspausen. Behandlung des Speisewassers. Anfreßungen. Instandhaltungsarbeiten im Hafen. Vorbereitungen für die gesetzlichen Revisionen. Beseitigung kleinerer Kesselschäden und Notmaßnahmen. Sicherheitsmaßnahmen bei Arbeiten in Ölbunkern.
- b) Dampfmaschinenbetrieb: Inbetriebsetzung der Kolbenmaschinen: Überholen der Kolben, Schieber und Stopfbuchsen. Überholen der Lager, der Schmier- und Kühlvorrichtungen sowie der Dreh- und Umsteuervorrichtungen. Überholen der angehängten Pumpen. Inbetriebsetzen der Kondensationsanlage. Anwärmen, Entwässern und Entlüften. Maschinenprobe. Verhalten bei Manövern. Störungen während des Betriebes: Heißlaufen von Lagern, Kolbenstangen, Gleitbahnen usw. Wasserschlag. Undichte Kolben und Schieber. Maßnahmen bei Niederbrüchen von Zylindern, Kolben und Schiebern sowie Gestängeteilen. Maßnahmen bei Ausfall der für den Betrieb der Hauptmaschine erforderlichen Hilfsmaschinen. Störungen an der Kondensationsanlage. Behandlung und Wartung der Hilfsmaschinenanlage. Außerbetriebsetzung der Kolbenmaschinen. Arbeiten im Hafen. Ausrichten von Maschinenteilen. Überholungsarbeiten im Dock. Revisionen.
- c) Turbinenbetrieb: Inbetriebsetzung von Turbinen: Überholen der Lager und Schmiervorrichtungen. Kontrolle der Lager der Turbinenläufer und des Getriebes. Prüfen der Schnellschluß- und Sicherheitsregler. Inbetriebsetzung der Kondensationsanlage. Anwärmen und Entwässern. Beobachtung während des Betriebes. Verhalten bei Manövern. Betriebsstörungen: Verhalten bei Havarien. Außerbetriebsetzung und Konservierung.
- d) Ölmaschinenbetrieb: Klarmachen des Motors nach kürzeren bzw. längeren Betriebsunterbrechungen. Prüfung der Steuerorgane und der Steuerung. Überholen und Einstellen der Ventile. Überwachung des Triebwerks. Sicherheitsmaßnahmen beim Befahren des Kurbelraumes. Kontrolle der Treiböl- und Kühlwasserversorgung, der Preßluftanlage einschließlich der Kompressoren sowie der Manöviereinrichtung.

Inbetriebnahme des Motors und seine Behandlung während des Betriebes. Wartung und Kontrolle in bezug auf Betriebssicherheit. Störungen im Betriebe. Ihr Einfluß auf die Betriebssicherheit und Beseitigung der Störungen. Indizieren des Motors.

Arbeiten: Überholungs- und Instandhaltungsarbeiten für kurze Hafenliegezeiten.

Außerbetriebsetzung für vorübergehende Fahrtunterbrechung.

Größere Überholungsarbeiten.

Außerbetriebsetzung für längere Zeit.

Behandlung und Instandhaltung von Reserveteilen.

7. Wärmewirtschaft

Bedienung und Behandlung der Feuer. Regelung der Luftzufuhr. Vollkommene und unvollkommene Verbrennung. Verhalten gashaltiger und gasarmer Kohle. Kopffeuer und Flachfeuer. Halten der Feuer bei natürlichem und künstlichem Zug. Einfluß der Feuerbedienung auf die Ausnutzung der Kohle. Kontrolle der Feuerführung.

Nutzen der Überhitzung.

Nutzen der Speisewasservorwärmung.

8. Elektrotechnik

Die Wirkungen des elektrischen Stromes. Elektrische Maßeinheiten. Strom- und Spannungsmesser, Aufbau und Wirkungsweise des Gleichstromnebenschlußgenerators. Betrieb und Behandlung des Generators. Aufbau und Wirkungsweise der Motoren. Betrieb und Behandlung der Motoren. Der elektrische Hilfsmaschinenantrieb. Einfache Schaltungen. Kontrolle und Instandhaltung des Stromnetzes.

9. Gesetzeskunde

Die gesetzlichen Bestimmungen über Genehmigung, Prüfung und Revision der Schiffsdampfkessel. Die Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft, soweit sie auf Kessel und Maschine Bezug haben. Wichtige Vorschriften der Klassifikationsgesellschaften.

Ia. Lehrplan für den Lehrgang zum Seemaschinisten I*

(Dauer 20 Wochen)

1. Deutsch, Staatsbürger- und Gesetzeskunde

a) Deutsch:

Satzlehre, Diktate, Aufsätze, Technische Aufsätze und Berichte.

b) ... Gesetzeskunde:

...

Gesetzliche Bestimmungen über Schiffsdampfkessel. Unfallverhütungsvorschriften. Verhalten bei Unfällen. Vorschriften der Klassifikationsgesellschaften. Verhalten bei Maschinen- und Schiffshavarien. Seeamt und Reichsoberseeamt.

Anlage III Abschn. Ia: Eingef. durch § 1 Nr. 15 V v. 1. 7. 1940 RMBl. S. 177
Abschn. Ia Nr. 1 Buchst. b: Ausgelassene Textteile betreffen überholte Einrichtungen

2. Mathematik

a) Arithmetik:

Überschlagsrechnung. Gebrauch des Rechenschiebers. Rechnen mit Tafelwerten. Interpolieren.

Einfaches Buchstabenrechnen. Einfache Gleichungen I. Grades mit einer Unbekannten.

Einfache Potenzen und Wurzeln. Graphische Darstellung von Versuchs- und Betriebswerten.

b) Planimetrie:

Die wichtigsten Lehrsätze von Winkeln, geradlinig begrenzten Flächen und vom Kreis. Inhalt von krummlinig begrenzten Flächen. Trapezformel. Simpsonsche Regel.

c) Stereometrie:

Oberfläche und Inhalt, Würfel, Quader, Prisma (Zylinder), Pyramide (Kegel). Gewichtsbestimmung von Maschinenteilen. Bunkerberechnung.

3. Physik

Allgemeine Eigenschaften der Körper. Gewicht. Spezifisches Gewicht. Luftdruck, Barometer, Manometer, Absoluter Druck. Gesetz von Mariotte.

Temperatur. Ausdehnung der Körper durch die Wärme. Gesetz von Gay-Lussac. Wärmemenge. Heizwert von Brennstoffen. Beziehungen zwischen Wärme und Arbeit. Umwandlungswärme, Sieden bei hohem und niedrigem Druck. Überhitzungswärme, Ausbreitung der Wärme. Fortpflanzung des Druckes in Flüssigkeiten. Flüssigkeitsdruck. Auftrieb. Satz von Archimedes mit Anwendungen. Ausfluß des Wassers aus Gefäßen. Bewegung und Druckabnahme des Wassers in Rohrleitungen.

Übungen: Bestimmung des spezifischen Gewichtes von Körpern. Eichn eines Manometers. Bestimmung der Wärmeausdehnungszahl und spezifischen Wärme eines Stoffes, des Wasservertes eines Gefäßes, der Verdampfungswärme von Wasser, des mechanischen Wärmeäquivalents.

4. Mechanik und Festigkeitslehre

a) Mechanik:

Statik (graphisch), Kräfte in der Ebene. Zusammensetzung, Zerlegung und Gleichgewicht der Kräfte.

Bewegungslehre. Gleichförmige und ungleichförmige Bewegung auf gerader und kreisrunder Bahn.

Dynamik. Masse, Massenkraft. Arbeit, Leistung, Wirkungsgrad.

b) Festigkeitslehre:

Allgemeine Grundbegriffe. Zug, Druck, Biegung. Zweck, Herstellung und Nachprüfung der Beanspruchung einfachster Maschinenteile (Niet, Schraube, Zapfen, Welle, Lager).

5. Stoffkunde

Feste und flüssige Brennstoffe, Heizwert. Schmiermittel und Schmiermittelpflege. Speisewasser, Speisewasserpflege und -untersuchung.

Metallkunde: Stahl, Gußeisen. Die wichtigsten Nichteisenmetalle (Kupfer, Kupferlegierungen, Leichtmetalle).

6. Maschinenzeichnen

Regeln für die Anfertigung von Werkstattzeichnungen nach Aufnahmeskizzen von Maschinenteilen.

7. Maschinenbetriebslehre

a) Kesselbetrieb:

Inbetriebsetzung von Kesselanlagen. Wartung während des Betriebes. Verhalten bei Manövern und Wassermangel. Außerbetriebsetzung von Kesselanlagen bei kürzeren und längeren Betriebspausen. Vorbereitung der Kesselanlage für die gesetzlichen Revisionen. Kesselschäden und Kesselreparaturen. Speisewasserpflege und Zusatzwassererzeugung.

b) Dampfmaschinenbetrieb:

Überholen und Inbetriebsetzen von Dampfmaschinenanlagen. Wartung während des Betriebes. Störungen während des Betriebes. Maßnahmen bei Niederbrüchen. Überholungsarbeiten und Instandsetzungsarbeiten im Hafen. Überholungsarbeiten im Dock.

Überholen und Inbetriebsetzen von Abdampfturbinenanlagen. Wartung derselben während des Betriebes. Verhalten bei Betriebsstörung. Behandlung der Kondensationsanlage.

c) Dieselmotorenbetrieb:

Überholen und Inbetriebsetzen von Dieselmotorenanlagen. Wartung während des Betriebes, Maßnahmen bei Betriebsstörungen. Indikatorische Untersuchung der Dieselmotoren.

8. Schiffsmaschinenanlagen

a) Kessel:

Arten der Schiffskessel, Feuerungsanlagen für feste und flüssige Brennstoffe, Herstellung der Kesselteile und deren Zusammenbau. Beanspruchung der Kesselteile. Einfluß der Blechtemperaturen auf das Verhalten der Kesselbaustoffe. Kenngrößen der Kesselanlage.

b) Dampfmaschinen:

Kolbenmaschinen. Das p,v-Diagramm, Einfluß des schädlichen Raumes, der Kompression, des Gegendruckes und der Drosselung.

Steuerungen. Die Schieberarten und das Schieberdiagramm. Ventilsteuerung von Lentz. Einstellen der Steuerung auf richtige Dampfverteilung.

Umsteuerungen. Kulissen und Lenkersteuerungen. Gesamtleistung und Verteilung der Leistung in Mehrfach-Expansionsmaschinen. Füllungs- und Drosselregelung. Beziehungen zwischen Schiffsgeschwindigkeit, Maschinenleistung und Brennstoffverbrauch.

Die Kondensationsanlage. Wellenleitung und Propeller.

Turbinen. Zweck und bauliche Anordnung der Abdampfturbine. Arbeitsweise des Dampfes in der Turbine bei Gleich- und Überdruckbeschauelung. Turbinendrucklager. Stopfbuchsen, Übersetzungsgetriebe. Schmierölanlage.

c) Dieselmotoren:

Verbrennungsvorgänge im Dieselmotor und ihr Einfluß auf Leistung, Betriebssicherheit und Wirtschaftlichkeit. Steuerorgane und Steuerpunkte. Nocken und Nockenwellen. Brennstoffpumpen nebst Antrieb und Regelung. Anlaß- und Umsteuervorrichtungen.

Hilfsmaschinen und Apparate für den Motorenbetrieb.

d) Hilfsmaschinen:

Pumpen, Wirkungsweise und Betriebseigenschaften.

Arbeitsweise der Kühlmaschine.

Kühlanlagen, Einrichtung, Wartung und Instandhaltung.

9. Wärmewirtschaft

Eigenschaften der Gase und Dämpfe. Dampftabellen. Feuerungstechnik: Brennstoffe und Verbrennung. Wärmeübertragung: Wärmeübergang, Wärmestrahlung, Wärmedurchgang.

Wärme- und Kälteschutz.

Wärmeausnutzung in Dampfkesselanlagen. Verluste. Wirkungsgrad. Einfluß von Überhitzung und Speisewasservorwärmung. Energieumsetzung in der Dampfmaschine, Verluste, Wirkungsgrad.

Abwärmeverwertung für Speisewasservorwärmung.

Übungen: Die wichtigsten Meßgeräte für den Kessel- und Maschinenbetrieb, ihre Wirkungsweise und Handhabung. Feuerführung.

10. Elektrotechnik

Gesetz von Ohm. Elektrische Leistung und Arbeit.

Gesetz von Joule. Akkumulator, Magnetfeld, Stromleiter im Magnetfeld, Spannungserzeugung durch Bewegung und durch Ändern des Kraftflusses. Gleichstromgenerator: Aufbau, Fremderregung, Selbsterregung.

Nebenschluß- und Verbundgenerator. Wendepole. Betriebseigenschaften. Gleichstrommotor: Anlaßvorgang. Haupt-, Nebenschluß- und Verbundmotoren. Wendepole. Ändern der Drehrichtung. Regeln der Drehzahl. Elektrische Bremsung. Bordanlagen.

Vorschriften. Wahl- und Parallelbetrieb der Gleichstromgeneratoren. Sicherheitsschaltung. Anlagen mit Akkumulatoren. Behandlung elektrischer Maschinen. Das Leitungsnetz und seine Überwachung.

Übungen: Nachprüfen von Meßgeräten. Messen von Widerständen. Isolationsmessung. Inbetriebsetzen von Generatoren und Motoren.

II. Lehrplan für den Lehrgang zum Schiffssingenieur II

(Dauer 60 Wochen)

1. Technische Berichte

Sprachenlehre, Diktate und Aufsätze allgemeinen Inhalts.

Technische Aufsätze und Berichte über größere Betriebsvorkommnisse.

2. Englisch

Grundzüge der Sprachlehre. Übersetzungsübungen aus dem Englischen ins Deutsche. Sprach- und Leseübungen. Einfache schriftliche Übungen.

3. Mathematik

a) Arithmetik: Überschlagsrechnung. Gebrauch des Rechenschiebers. Rechnen nach Tabellen und Kurven. Interpolieren. Buchstabenrechnung. Die sieben Grundrechnungsarten. Erklärung des Rechenschiebers. Gleichungen ersten Grades mit einer und zwei Unbekannten.

Der Funktionsbegriff. Zeichnerische Lösung von Gleichungen. Darstellung von Versuchs- und Tafelwerten.

Exponentialgleichungen. Gleichungen zweiten Grades. Zeichnerische Lösung von Gleichungen beliebigen Grades. Arithmetische und geometrische Reihen.

b) Planimetrie: Die wichtigsten Lehrsätze von Winkeln, geradlinig begrenzten Flächen und vom Kreis. Ähnlichkeitssätze. Inhalt und Teilung von krummlinig begrenzten Flächen. Trapezformel. Simpsonsche Regel. Gebrauch des Planimeters.

c) Stereometrie: Oberfläche und Inhalt von Würfeln, Quader, Prisma (Zylinder), Pyramide (Kegel), Pyramidenstumpf (Kegelstumpf), Kugel und von Kugelteilen; Guldinsche Regel. Gewichts Berechnung von Maschinenteilen. Bunkerberechnung.

d) Trigonometrie: Die trigonometrischen Funktionen. Berechnung von rechtwinkligen Dreiecken und von Kreisteilen. Größen im Einheitskreis. Winkel im Bogenmaß. Sinussatz. Kosinussatz.

Funktionswerte für alle Quadranten. Gonometrische Formeln von Winkelsummen.

e) Kurvenlehre im Hinblick auf technische Anwendungen:

Gerade. Parabel. Hyperbel. Polytrope. Sinuslinie.

4. Mechanik und Festigkeitslehre

a) Mechanik:

Bewegungslehre (zeichnerisch und rechnerisch): Gleichförmige Bewegung. Gleichförmig beschleunigte Bewegung. Die Geschwindigkeit als gerichtete Größe. Zusammensetzen und Zerlegen von Geschwindigkeiten. Geschwindigkeitsdreieck. Absolute und relative Geschwindigkeit.

Kraft, Gewicht, Masse: Das dynamische Grundgesetz. Das Trägheitsgesetz. Das Gesetz der Wechselwirkung.
Arbeit und Leistung.

Energie: Energie der Lage und Energie der Bewegung. Gesetz von der Erhaltung der Energie.

Statik (zeichnerisch und rechnerisch): Kräfte in der Ebene. Zusammensetzung, Zerlegung und Gleichgewicht der Kräfte. Kräfte im Kurbeltrieb. Drehkräfte am Hebel. Statisches Moment. Kräftepaar. Stützkkräfte. Begriff des Schwerpunktes. Schwerpunkte einfachster geometrischer Flächen und Körper. Standfestigkeit und Kippmoment. Allgemeine Gleichgewichtsbedingungen.

Reibung: Gleitende und rollende Reibung. Lagerreibung. Bremsen. Arbeitsverluste. Wirkungsgrad.

Einfache Maschinen mit Berücksichtigung der Reibung bei gegebenem Wirkungsgrad.

Gesetze der Kreisbewegung. Vergleich der Gesetze für die Kreisbewegung mit den Gesetzen für die geradlinige Bewegung. Satz vom Antrieb bei geradliniger Bewegung und bei der Kreisbewegung. Zeichnerische Darstellung der Bewegungsverhältnisse beim Kurbelbetrieb.

Erklärung der Massenwirkungen der hin und her gehenden und der umlaufenden Teile von Kolbenmaschinen und Turbinen und ihr Ausgleich.

Mechanik flüssiger Körper: Hydrostatischer Druck, Druck- oder Pressungshöhe, Auftrieb, Stabilität, Ausflußgeschwindigkeit, Ausflußzahl und Ausflußmenge. Kontinuitätsgleichung. Umsetzung von Druckenergie in Strömungsenergie, Geschwindigkeitshöhe, Druckgleichung. Rohrreibung, Rohrreibungswiderstände und Druckverlust.

b) Festigkeitslehre:

Allgemeine Grundbegriffe: Spannung, Dehnung, Proportionalitätsgrenze, Streckgrenze, Bruchfestigkeit, Spannungsdiagramm, Elastizitätsmaß, Schiebung oder Gleitung, Schubspannung, Gleitmaß.

Zug-, Druck- und Schubfestigkeit mit einfachen Anwendungsbeispielen. Wärme- und Schrumpfspannungen.

Biegezugfestigkeit: Einfache Herleitung der Grundgleichung, Biegemoment. Begriff des Trägheits- und Widerstandsmomentes. Tafelwerte. Die wichtigsten Belastungsfälle. Momenten- und Schubkraftflächen.

Verdrehungsfestigkeit: Festigkeitsgleichung für Verdrehung — Verdrehungswinkel. Begriff des polaren Trägheits- und Widerstandsmomentes, Tafelwerte.

Knickfestigkeit: Angabe und Anwendung der einfachsten Knickformeln.

Einfache Fälle der zusammengesetzten Festigkeit.

5. Physik

Allgemeine Eigenschaften der Körper. Gewicht, spezifisches Gewicht. Fortpflanzung des Druckes in Flüssigkeiten. Hydrostatischer Druck. Auftrieb. Prinzip des Archimedes. Aräometer.

Ausfluß und Bewegung des Wassers in Rohrleitungen. Aerostatischer Druck. Barometer. Manometer. Absoluter Druck. Gesetz von Mariotte.

Wärmelehre: Temperatur. Ausdehnung der Körper durch die Wärme. Gesetz von Gay-Lussac. Wärmemenge. Heizwert von Brennstoffen. Beziehung zwischen Wärme und Arbeit. Verdampfungswärme. Sieden bei niedrigen und hohen Drücken.

Übungen: Bestimmung des spezifischen Gewichtes von festen, flüssigen und gasförmigen Körpern. Eichn von Manometern.

Wärmelehre: Bestimmung der Wärmeausdehnungszahl von Körpern. Bestimmung der spezifischen Wärme von festen und flüssigen Körpern. Bestimmung des Wasserwertes eines Gefäßes. Bestimmung der Verdampfungswärme des Wassers. Bestimmung des mechanischen Wärmeäquivalents. Sieden bei niedrigen und hohen Drücken.

6. Stoffkunde

Grundbegriffe der Chemie und ihrer Arbeitsverfahren: Chemische Zeichen, chemische Verbindungen und ihre Gesetze. Säuren, Basen, Salze. Wertigkeit, Normallösungen.

Grundlagen der Verbrennung: Verbrennung und Verbrennungsprodukte von C, H und S. Die für den Schiffsbetrieb wichtigsten festen Brennstoffe und ihre Kennzeichnung. Anforderungen an eine brauchbare Schiffskesselkohle. Probenahme zur Prüfung. Mischung verschiedener Kohlenarten. Selbstentzündung, Maßnahmen zu deren Verhütung und Bekämpfung. Verhalten der Kohle in der Feuerung. Chemische Rechnungsgrundlagen der Verbrennung. Gesetz von Avogadro in Anwendung auf die Verbrennung und die Verbrennungsprodukte.

Brennöl: Erdöl und seine Destillate. Steinkohlenteeröle. Chemischer Aufbau der Öle in Zusammenhang mit den Brenneigenschaften. Zündpunkt. Treibölreinigung. Verbrennungsvorgang, Nachverbrennung. Sicherheitsmaßnahmen. Ölbrände, ihre Verhütung und Bekämpfung, Feuerlöschgeräte.

Schmiermittel: Arten und Eigenschaften der Schmieröle. Anforderungen für einen einzelnen Verwendungszweck. Altern der Umlauföle, Auffrischen von Schmieröl. Treiböl im Schmieröl. Sonstige Schmiermittel, ihre Vor- und Nachteile.

Speisewasser: Die im Rohwasser gelösten Stoffe und absorbierten Gase. Härte, Rückstandsbildung beim Verdampfen. Kondensat als Speisewasser. Aufbereitung des Rohwassers, Sodazusatz. Entlüften und Entölen des Speisewassers.

Veränderungen des Kesselwassers während des Betriebes und ihr Einfluß auf das Kesselmaterial. Maßnahmen zur Bekämpfung von Korrosionen im Kessel.

Metalle: Überblick über die Herstellung und den Aufbau der wichtigsten Eisensorten. Das Fe₃C-Diagramm in einfachster Form. Lunker, Seigerungen, Gasblasen, Doppelungen und ihr Einfluß auf das Material. Einfluß der Warm- und Kaltbearbeitung, insbesondere auf den Kesselbaustoff. Das Wesentliche über die für den Schiffsbetrieb wichtigen Nichteisenmetalle. Lagermetalle.

Festigkeitseigenschaften der Metalle bei verschiedenen Beanspruchungen und die Verfahren zu ihrer Ermittlung. Einfluß von Bearbeitung, Zeit, Temperatur und Art der Beanspruchung auf die Werkstoffeigenschaften. Einfluß von Kerben. Überlastungsbruch und Dauerbruch. Gefügebilder verschiedener Metalle und ihre Eigenarten. Einführung in das Wesen der elektrischen und Gasschmelzschweißung.

Korrosionen, Erosionen und Schutzmaßnahmen.

Wärmeschutzmassen: Aufbau, Eigenschaften, Verwendung.

Übungen:

Kohlenuntersuchungen: Feuchtigkeit, Asche, Koksasbeute. Verbrennungswärme und Heizwert von Brennstoffen. Ermittlung des Verbrennlichen in Kesselasche.

Öluntersuchungen: Spez. Gewicht, Wasser, Viskosität, Flammpunkt, Brennpunkt.

Nachweis von Mineralsäuren. Tropfpunkt von Schmierfetten.

Einfache Eignungsprüfungen für Öle und Schmiermittel an Bord.

Speisewasser: Bestimmung der bleibenden und vorübergehenden Härte verschiedener Wasserarten. Abdampf- und Glührückstand. Kohlensäure und Sauerstoff im Wasser. Bestimmung des Wirkungsgrades von Soda. Enthärtungsversuch. Bestimmung der Alkalität und der Natronzahl von Kesselwasser. Ölbestimmung im Wasser.

Materialuntersuchungen: Einfache Festigkeitsprüfungen, einfache makroskopische und mikroskopische Prüfungen.

7. Darstellende Geometrie und Maschinenzeichnen

a) Darstellende Geometrie:

Vortrag:

Arten der Projektion.

Projektion von Punkten, Linien und Flächen.

Konstruktion der wahren Größe einer Geraden und von Flächen.

Zeichnerische Übungen:

Darstellung einfacher Körper in den verschiedenen Lagen.

Ebene Durchschnitte der Körper (Prisma, Kegel und Zylinder), parallel, senkrecht oder winklig zu einer Projektionsebene.

Wahre Größe der Schnittflächen.

Mantelabwicklungen.

Umdrehungskörper, in der Hauptsache Drehkurven an Stangenköpfen, Muttern usw.

Einfache Durchdringungen an Beispielen aus der Praxis.

Schraubenlinie, Darstellung von Gewinde.

b) Maschinenzeichnen:

Vortrag:

Zweck der Skizze und der Werkstattzeichnung.

Regeln für die Anfertigung von Werkstattzeichnungen (Normen und Passungen).

Zeichnerische Übungen:

Skizzieren und Zeichnen einfacher Maschinenteile.

Übungen im Lesen von Werkstattzeichnungen.

Aufnahmeskizzen und Anfertigung der Werkstattzeichnung nach den Skizzen.

8. Maschinenteile

Die Maschinenteile sind zu behandeln nach: Zweck und Beanspruchung, Herstellung (Werkstofffragen, Fertigung, Normung, Passung), Anforderungen des Betriebes und Forderungen des Gesetzgebers und der Klassifikationsgesellschaften.

Nietverbindungen: Herstellung, Nachprüfen und Berechnen der Abmessungen.

Schraubenverbindungen: Gewindearten, Kräftespiel, Befestigungs- und Bewegungsschrauben, Schlüssel, Sicherungen gegen Lösen. Zusätzliche Belastung durch Vorspannung und Betriebseinflüsse.

Keilverbindungen: Arten, Kräftespiel. Zusätzliche Belastungen durch Vorspannung und Betriebseinflüsse.

Lager- und Gleitbahnen: Nachprüfen der Abmessungen von Lagern und Gleitbahnen, Schmierung und Schmiernuten, vollkommene Schmierung, Reibungsarbeit und Reibungswärme, Wärmeableitung, Druckverteilung.

Zapfen, Achsen und Wellen: Nachprüfen der Abmessungen nach Betriebsanforderungen und Vorschriften der Klassifikationsgesellschaften. Einfluß von Bohrungen, Nuten und Querschnittsänderungen auf die Festigkeit.

Kupplungen: Arten der im Bordbetrieb verwendeten Kupplungen, Kräfte und Beanspruchungen. Montageforderungen und Montageeinflüsse.

Grundbegriffe der Verzahnung: Die Beispiele sind ausgeführten Anlagen zu entnehmen (aus Zeichnungen herauszuskizzieren oder nach Bordaufnahmen).

Zeichnerische Übungen: Anfertigung von Werkstattzeichnungen einfacher Maschinenteile aus den angeführten Gebieten.

9. Schiffsmaschinenanlagen einschließlich Hilfsmaschinen

a) Kessel:

Arten der Schiffskessel, Benennung und Zweck der einzelnen Kesselteile. Feuerungsanlagen für feste und flüssige Brennstoffe. Zugerzeugungsanlagen für natürlichen und künstlichen Zug. Luftvorwärmer: Zweck und bauliche Anordnung. Überhitzer: Zweck und bauliche Anordnung. Ausrüstungsteile: Äußere und innere Ausrüstungsteile. Anordnung der Rohrleitungen am Kessel.

Herstellung der Kesselteile und deren Zusammenbau. Sachgemäße und fehlerhafte Kesselarbeit. Beanspruchung der Kesselteile unter normalen Druck- und Temperaturverhältnissen. Rost- und Feuerraumbelastung, Wärmebeanspruchung und Dampferzeugungsfähigkeit der Heizflächen, Strahlungs- und Berührungsheizflächen. Zulässige Belastung des Dampfraumes bei Zylinder- und Wasserrohrkesseln für höheren und niederen Druck. Speichervermögen von Zylinder- und Wasserrohrkesseln. Einfluß der Blechtemperaturen auf das Verhalten der Kesselbaustoffe. Vor- und Nachteile der verschiedenen Schiffskesselarten.

b) Dampfkolbenmaschinen:

Aufbau, Einzelteile und Ausrüstung der Dampfmaschinen.

Arbeitsweise der Volldruckmaschinen. Darstellung der Dampfarbeit im p,v-Diagramm. Das theoretische Diagramm der einzylindrigen Expansionsmaschine für Satt- und Heißdampf. Das Dampfmaschinen-Diagramm mit schädlichem Raum, unvollkommener Expansion und Kompression. Zweck der Voreinströmung. Vorausströmung und Kompression. Einfluß des schädlichen Raumes. Maschinenleistung.

Arbeitsverluste durch Drosselung des Eintrittsdampfes zwischen Kessel und Zylinder sowie durch Drosselung des Austrittsdampfes zwischen Zylinder und Kondensator. Einfluß erhöhten Gegendruckes. Zweck und Vorteile der Mehrfachexpansion. Das theoretische Diagramm der Mehrfachexpansionsmaschinen. Begriff des Völligkeitsgrades. Bestimmung des Völligkeitsgrades aus dem auf dem N.D.-Zylinder bezogenen mittleren indizierten Druck.

Leistungsverteilung und Gesamtleistung von Mehrfachexpansionsmaschinen. Leistungsregelung durch Füllungsänderung und Drosseln des Eintrittsdampfes. Leistungsverteilung bei Ausfall einzelner Zylinder. Einfluß der Kurbelfolge.

Kräfteverlauf und Massenwirkungen im Getriebe. Einfluß der Leistungsverteilung auf das Drehmoment der Maschine.

Gesichtspunkte für die Berechnung der Maschinenabmessungen.

Steuerungen: Der einfache Muschelschieber mit und ohne Überdeckungen. Das Müller-Reuleaux-Schieberdiagramm unter Berücksichtigung der endlichen Pleuelstangenlänge. Einfluß der Überdeckungen, der Exzentrizität und des Voreilwinkels auf die Dampfperioden.

Penn- und Trickschieber und ihre Schieberdiagramme. Stephenson'sche Umsteuerung: Resultierende Schieberbewegung beim Ein- und Auslegen der Kulissee. Bestimmung der Steuerungslage für gegebene Füllung. Ventilsteuerung und Ventilerhebungsdiagramme.

Umsteuerungen: Umsteuerung von Volldruckmaschinen. Stephenson'sche Kulissensteuerung mit offener und gekreuzter Stangenanordnung. Klug-Steuerung. Einfluß des Einlegens der Steuerung auf die Dampfperioden. Arbeitsweise und Regulierung der Ventilsteuerung.

Kondensation: Wesen und Zweck der Kondensation. Gleich- und Gegenstromprinzip.

Theoretisch möglicher und tatsächlicher Kondensatordruck. Einfluß von Undichtheiten. Zweckmäßiger Kondensatordruck bei Kolbenmaschinen. Ursache und Nachteile der Unterkühlung. Regelung der Kühlwasser- und Luftpumpenleistung bei verschiedenen Betriebsverhältnissen.

c) Dampfturbinen:

Vergleich der Arbeitsweise von Kolbenmaschinen und Dampfturbinen. Energieumsetzung in der Turbine. Wesen der Druck- und Geschwindigkeitsabstufung. Schematische Darstellung des Druck- und Geschwindigkeitsverlaufs in vielstufigen Turbinen. Aufbau, Einzelteile, Ausrüstung und Anordnung der Dampfturbinen. Übersetzungsgetriebe. Zweck und bauliche Anordnung der Abdampfturbine. Die Steuervorgänge beim Ein- und Ausschalten von Abdampfturbinen. Einfluß des Kondensatordruckes auf die Leistung von Turbinen.

Spalt- und Stopfbuchsenverluste. Ventilations- und Reibungsverluste. Mechanische Verluste. Vor- und Nachteile der Füllungs- und Drosselregulierung.

Schmierölversorgung von Turbinenanlagen.

d) Schiffsdieselmotoren:

Treiböle: Verhalten im Betrieb. Unterbringung der Treiböle an Bord, Bunker- und Tankausrüstung. Vorschriften des Gesetzgebers und Versicherers. Treibölanlage. Vorwärmung. Treibölsäuberung.

Arbeitsverfahren: Druck-Volumendiagramme und Arbeitsverfahren der Vier- und Zweitaktdieselmotoren.

Aufbau: Bauliche Gestaltung der Dieselmotoren. Tauchkolben- und Kreuzkopfmotoren. Einfach- und doppeltwirkende Dieselmotoren. Beschreibung der hauptsächlichsten Typen.

Steuerungsteile der Viertaktdieselmotoren: Einlaß-, Auslaß-, Anlaß- und Brennstoffventile. Ausführung, Anforderungen und Beanspruchungen. Anordnung im Zylinderdeckel.

Steuerorgane und Spülverfahren der Zweitaktdieselmotoren: Anforderungen an die Spülung. Spülung und Betriebssicherheit. Die verschiedenen Spülverfahren. Güte der Spülung, Vor- und Nachteile, Spül- und Stromfadenverlauf bei den einzelnen Ausführungen, Höhe der Spül- und Auslaßschlitze im Zusammenhang mit der Drehzahl und dem Spülluftdruck. Spülwirkung und Spülluftdruck.

Steuerung und Steuerungsantrieb: Grundlagen für die Wahl der Steuerpunkte. Zusammenhang zwischen Steuerpunkten und Betriebssicherheit. Steuerpunkte für Einlaß, Auslaß, Spülung, Anlaß und Brennstoff. Zusammenhang zwischen Lage der Steuerpunkte und der Drehzahl. Steuerungsdiagramm. Nocken und Nockenwellen, Ventilhebelwellen und Nockenwellenantrieb.

Brennstoffeinspritzung: Arten der Brennstoffeinspritzung und Ausführung der Brennstoffventile. Gemischbildung, Gemischfeinheit, Zündverzögerung, Verbrennung. Betriebssicherheit. Einfluß des Kompressionsdruckes, des Einblasedruckes und der Zerstäubung auf die Verbrennung. Einfluß der Brennstoffeinführung auf die Form des Verbrennungsraumes.

Brennstoffpumpen: Brennstoffpumpen bei Maschinen mit und ohne Lufteinspritzung. Brennstoffförderung. Brennstoffpumpenantrieb. Brennstoff- und Einblasedruckregelung, Brennstoffpumpendiagramme. Leistungsregelung: Ihr Zusammenhang mit der Brennstoff- und Einblasedruckregelung. Zusammenhang zwischen Drehzahl und Voreinspritzung.

Zündfolge und Zündabstand: Zusammenhang mit Gleichgang, Brennstoffförderung und Betriebssicherheit.

Anlaß und Umsteuervorrichtungen: Direkte und indirekte Umsteuerung, Anforderungen, Gesamt- und Gruppenanlassung.

Anlassen nur mit Druckluft, Anlaßdruck, Anlaßluftverbrauch.

Anlassen mit Druckluft und Brennstoff. Zwangsläufig und selbsttätig gesteuerte Anlaßventile.

Zusammenhang von Manövrierfähigkeit, Sicherheit des Anspringens und Anlaßdruck.

Maschinenleistung: Maschinenleistung, Zylinderleistung und Beanspruchung des Werkstoffes.

Diagramme: Das Indikatordiagramm und seine Bedeutung für die Beurteilung der Maschinen.

Der mittlere indizierte Druck. Indizierte und effektive Leistung. Luftpumpendiagramme.

Kühlung und Schmierung: Ölkühlung, Seewasserkühlung, Frischwasserkühlung, Kühlung und Betriebssicherheit, Rückkühlung, Ölabscheidung, Beschreibung und Behandlung der Schmierölanlage.

Hilfsmaschinen und Apparate: Spülluftpumpen und Spülgebläse. Spülluftdruck und Spülpumpenleistung. Spülluftaufnehmer. Einblaseluftpumpen und Preßluftanlage, Beschreibung und Behandlung der Preßluftanlage. Brennstoffförderpumpen.

e) Propeller und Wellenleitung:

Geometrische Grundlagen. Steigungsdreieck. Unveränderliche und veränderliche Steigung. Slip. Propellerwirkungsgrad. Indizierter und effektiver Propellerschub. Drucklager. Wellenleitung. Stevenrohr.

Veränderung der Schraubensteigung. Einfluß der Schraubensteigung auf Betriebsdrehzahl, Wirtschaftlichkeit der Anlage, Drehschwingungen und Schiffsschwingungen. Einfluß der Propellerabmessungen auf Manövrierfähigkeit und indizierten mittleren Druck, insbesondere bei Olmotoren. Übersetzungsgetriebe.

f) Hilfsanlagen:

Wirkungsweise der Kolbenpumpen. Zweck von Druck- und Saugwindkesseln. Wirkungsweise der Kreiselpumpen und Ventilatoren. Betriebseigenschaften der Kolben und Kreiselpumpen. Telemotoranlage. Der Arbeitsvorgang der ein- und zweistufigen Kühlmaschine. Betriebsstörungen an Kühlmaschinen. Kühlanlagen mit unmittelbarer und mittelbarer Kühlung. Kühlung mit ruhender und bewegter Luft.

g) Schiff und Maschine:

Beziehungen zwischen Maschinenleistung, Kohlenverbrauch, Drehzahl und Schiffsgeschwindigkeit, Aktionsradius.

Bestimmung der Geschwindigkeitsexponenten und der Kohlenverbräuche pro Seemeile für verschiedene Geschwindigkeiten und Tiefgänge. Wirtschaftlichste Geschwindigkeit.

10. Maschinenbetriebslehre

a) Kesselbetrieb:

Inbetriebsetzung von Kesselanlagen: Überholen der Heizfläche, der Feuerungsanlage und der Ausrüstung. Füllen. Anheizen. Entlüften. Wartung der Kessel im Betriebe: Praktische Feuerungstechnik für Kohle- und Ölfeuerung. Speisung, Überkochen, Übersäumen. Einfluß innerer und äußerer Verschmutzung der Kessel- und Überhitzerheizflächen. Verhalten bei Manövern und bei Wassermangel. Außerbetriebsetzung der Kesselanlage bei kürzeren und bei längeren Betriebspausen. Vorschriften über den Betrieb von Kessel-, Überhitzer- und Feuerungsanlagen. Vorbereitungen für die gesetzlichen Revisionen.

Überholung der Kesselanlage bei der Übernahme. Speisewasserpflge, Speisewasserkreislauf. Zusatzwassererzeugung. Verdampferbetrieb. Entölen des Speisewassers. Sodazusatz. Gefahren übermäßigen Sodazusatzes. Kessel-schäden, Kesselreparaturen und Notmaßnahmen.

b) Dampfmaschinenbetrieb:

Inbetriebsetzung der Kolbenmaschinen: Überholen der Kolben, Schieber und Stopfbuchsen. Überholen der Lager der Schmier- und Kühlvorrichtungen sowie der Dreh- und Umsteuerungsvorrichtungen. Überholen der angehängten Pumpen. Inbetriebsetzen der Kondensationsanlage. Anwärmen, Entwässern und Entlüften. Maschinenprobe. Verhalten bei Manövern. Störungen während des Betriebes: Heißlaufen von Lagern, Kolbenstangen, Gleitbahnen usw.; Wassersschlag. Undichte Kolben und Schieber. Maßnahmen bei Niederbrüchen von Zylindern, Kolben und Schiebern und von Gestängeteilen, Propellerschäden. Maßnahmen bei Ausfall der für den Betrieb der Hauptmaschine erforderlichen Hilfsmaschinen. Störungen an der Kondensationsanlage. Behandlung und Wartung der Hilfsmaschinenanlage, insbesondere der Kühlmaschinen. Außerbetriebsetzung der Kolben-

maschinen. Überholungs- und Instandsetzungsarbeiten im Hafen. Ausrichten von Maschinenteilen. Überholungsarbeiten im Dock. Nachprüfen der Propellersteigung. Überholen und Auswechseln der Propellerwelle.

Verhalten bei größeren Havarien. Kurbelwellenbrüche, Wellenbrüche und Beschädigung des Propellers.

Überholung der Maschinenanlage bei der Übernahme.

Übernahme, Lagerung und Behandlung von Brennstoffen.

c) Turbinenbetrieb:

Inbetriebsetzung von Turbinen: Überholen der Lager- und Schmiervorrichtungen. Kontrolle der Lage der Turbinenläufer und des Getriebes. Prüfen der Schnellschluß- und Sicherheitsregler. Inbetriebsetzung der Kondensationsanlage. Anwärmen und Entwässern. Beobachtung während des Betriebes. Verhalten bei Manövern. Betriebsstörungen: Verhalten bei Havarien. Not-schaltungen. Außerbetriebsetzung und Konservierung.

Aufnehmen und Überholen der Turbinenläufer, Lager, Drucklager und Wellendichtungen. Kontrolle der Schaufelspiele und Einstellung der Drucklager. Verhalten bei Brennstoffmangel.

d) Rohrleitungen:

Zudampfleitungen, Abdampfleitungen, Warm- und Kalt-Seewasserleitungen, Schmierölleitungen, Lenz- und Ballastleitungen mit Ausrüstung.

Heizöl-Betriebs- und Umpumpleitungen. Entlüftungs- und Überlaufleitungen für die Heizölbunker. Heizleitungen für die Brennstoffbunker.

Deckwaschleitung, Feuerlöscheinrichtungen. Schottenschließvorrichtung. Trinkwasserleitungen.

Bedienung dieser Rohrleitungen mit ihrer Ausrüstung und mit ihren angeschlossenen Maschinen und Hilfsgeräten.

Gesichtspunkte für die zweckmäßigste Verlegung der in den Schiffsmaschinenanlagen vorkommenden Rohrleitungen. Notwendige und wünschenswerte Schaltungsmöglichkeiten bei Rohrleitungen.

e) Olmaschinenbetrieb:

Klarmachen des Motors nach kürzeren bzw. längeren Betriebsunterbrechungen. Prüfung der Steuerteile und der Steuerung. Kontrolle des Triebwerks. Sicherheitsmaßnahmen beim Befahren des Kurbelraumes. Kontrolle der Treiböl-anlage, der Schmieröl- und Kühlwasserversorgung, der Preßluftanlage einschließlich Kompressoren sowie der Manövriereinrichtung. Inbetriebnahme des Motors und Behandlung desselben während des Betriebes. Wartung und Kontrolle in bezug auf Betriebssicherheit. Störungen im Betriebe. Ihr Einfluß auf die Betriebssicherheit und Beseitigung derselben.

Indikatorische Untersuchung der Maschine: Notwendigkeit der regelmäßigen Untersuchung.

Einfluß der Indiziervorrichtung und des Indikators auf das Diagramm. Beurteilung von Spezial- und Störungsdiagrammen. Regeldiagramme.

Instandsetzung, Einstellung und Prüfung des Einblasedruckreglers, des Hauptanlaß- und Anlaßdruckminderventils, der Brennstoffventile, der Steuerventile für Anlaß- und Umsteuervorrichtung.

Motorschäden und ihre Beseitigung. Ausfall von Arbeitszylindern.

Arbeiten: Überholungs- und Instandhaltungsarbeiten für kurze Hafenliegezeiten.

Außerbetriebsetzung für vorübergehende Fahrtunterbrechung.

Größere Überholungsarbeiten.

Außerbetriebsetzung für längere Zeit.

Behandlung und Instandhaltung von Reserve-teilen.

Behandlung der Kühl-, Schmieröl- und Preßluftanlagen.

11. Wärmewirtschaft

a) Wärmetechnische Grundbegriffe:

Temperatur, Temperatureinheit. Wärmeeinheit. Spezifische Wärme. Wärmemengen bei Erwärmung und Abkühlung eines Körpers. Mischung und Mischungstemperatur. Aggregatzustände. Änderung des Aggregatzustandes. Schmelz- und Verdampfungswärme. Zustandsgrößen; Überdruck, Unterdruck, absoluter Druck, spezifisches Gewicht, spezifisches Volumen, absolute Temperatur.

Gase: Die Gasgesetze von Boyle-Mariotte und Gay-Lussac. Die allgemeine Zustandsgleichung der Gase. Zustandsgleichung für Gasgemische. Teildruck in Gas- und Dampf-Luft-Gemischen. Spezifische Wärme der Gase und das mechanische Wärmeäquivalent.

Dämpfe: Begriffe: Sattdampf, Naßdampf und Heißdampf. Beziehungen zwischen Druck, Volumen und Temperatur, Flüssigkeitswärme, innere und äußere Verdampfungswärme, Überhitzungswärme, Gesamtwärme, Wärmehalt, innere Energie. Kritischer Zustand. Gebrauch der Dampftafeln und der Mollier-Dampftafel. Darstellung der Drosselung in der Dampftafel.

Feuerungstechnische Grundlagen: Beurteilung der Brennstoffe nach dem Heizwert und ihrem Verhalten in der Feuerung. Wasser und Asche als Ballaststoffe. Einfachste Erklärung der Verbrennungsvorgänge. Luftbedarf und Abgasvolumen in Abhängigkeit vom Heizwert (ohne Eingehen auf die chemischen Verbrennungsgleichungen). Notwendigkeit des Luftüberschusses bei festen und flüssigen Brennstoffen. Vollkommene Verbrennung. Unvollkommene Verbrennung infolge Luftmangels oder zu starker Abkühlung. Abgasanalyse. Gebrauch des Bunte-Diagramms zur Prüfung von Abgasanalysen. Bestimmung des Luftüberschusses. Rauchgaszusammensetzung in Abhängigkeit vom Luftüberschuß.

Zustandsänderungen: Zeichnerische Darstellung der Zustandsänderungen von Gasen und

Dämpfen im p,v- und J,S-Diagramm. Zustandsänderungen bei gleichbleibendem Raum, Druck und gleichbleibender Temperatur. Adiabatische und polytropische Zustandsänderung. Drosselung.

Umsetzung von Druck- in Strömungsenergie. Umsetzung von Strömungsenergie in mechanische Arbeit nach dem Gleich- und Überdruckprinzip. Wirkungsgrad am Radumfang.

Wärmeübertragung: Erklärung der Wärmeübertragung. Einfache rechnerische Behandlung des Wärmeüberganges in Wärmeaustauschgeräten, wie Vorwärmer, Kühler, Kessel und Überhitzer. Wärmeschutz.

b) Angewandte Wärmewirtschaft:

Wärmeumsetzung in Dampfkesselanlagen. Verluste in den Kesselanlagen: Feuerungsverluste und eigentliche Kesselverluste. Feuerungs- und Heizflächenwirkungsgrad. Kesselwirkungsgrad. Betriebs- und Normalverdampfungszahl. Angenäherte Bestimmung der Einzelverluste. Überwachung des Kesselbetriebes durch Bestimmung der Verluste. Einfluß der Überhitzung. Ausnutzung der Abgaswärme durch Luft- und Speisewasservorwärmer. Einfluß der Speisewasservorwärmung durch den Abdampf der Hilfsmaschinen.

Einfluß der Überhitzung sowie der Luft- und Speisewasservorwärmung auf Dampfleistung, Kesselwirkungsgrad und Kesselgröße.

Energieumsetzung in Dampfkraftmaschinen: Absolute Raumänderungsarbeit, Volldruckarbeit, Expansionsarbeit und nutzbare Arbeitsfläche. Theoretisch mögliche Arbeit im wärmedichten Zylinder bei vollkommener Expansion. Theoretisches Wärmegefälle in der Dampfinsel. Theoretisch thermischer Wirkungsgrad. Bestimmung des theoretischen Dampfverbrauches mit Hilfe der Dampfinsel. Tatsächlicher Arbeitsprozeß. Indizierte Nutzleistung und gemessener spezifischer Dampfverbrauch. Indizierter thermischer Wirkungsgrad und Gütegrad der Maschine. Nutzleistung an der Welle und mechanischer Wirkungsgrad. Thermischer Wirkungsgrad, bezogen auf Wellenleistung. Wirtschaftlicher Wirkungsgrad. Wärmeverluste bei Kondensations- und Auspuffmaschinen. Gegendruckmaschinen. Einfluß des Eintrittsdrucks und der Überhitzung auf den Dampfverbrauch. Günstigster Kondensatordruck. Steigerung des Dampfverbrauches bei erhöhtem Gegendruck.

Einfluß des Drosselns auf den Dampfverbrauch. Darstellung des Arbeitsprozesses bei mehrstufiger Expansion in der Dampfinsel. Einfluß der Gefälleverteilung. Abdampfturbine. Erklärung des Anzapfverfahrens. Darstellung des Anzapfvorganges in der Dampfinsel mit Mengendiagramm.

Wärmeverbrauch für die Nutzleistung bei Abdampfverwertung. Einfluß der Speisewasservorwärmung durch Abdampf bzw. durch Anzapfdampf auf die Wirtschaftlichkeit der Gesamtanlage. Einfache Darstellung der verschiedenen Verfahren im Wärmeflußdiagramm.

Rohrleitungen: Druckverluste in Überhitzern, Ventilen und Rohrleitungen. Einfluß der Druck- und Wärmeverluste auf die Wirtschaftlichkeit des Maschinenbetriebes. Wirtschaftlichkeit der Isolierung.

Olmaschinen: Darstellung der Energieumsetzung in Dieselmotoren im p,v-Diagramm. Verlauf der Ausdehnung und Verdichtung im wärmedichten und gekühlten Zylinder. Einfluß von Temperatur und Druck der angesaugten Verbrennungsluft auf die Zylinderleistung. Theoretisch mögliche und tatsächliche Arbeit. Verdichtungs- und Volldruckverhältnis. Theoretisch thermischer Wirkungsgrad. Indizierter thermischer Wirkungsgrad. Gütegrad. Wirtschaftlicher Wirkungsgrad. Abgasverlust. Kühlwasserverlust. Mechanische Verluste. Wärmebilanz.

Kältemaschinen: Eigenschaften der wichtigen Kältdämpfe. Arbeitsvorgang der Kältemaschinen und seine Darstellung im J, p-Diagramm. Die Arbeitsweise der CO₂-Maschine im überkritischen Druckgebiet.

c) Übungen:

Die wichtigsten Meßinstrumente für die Betriebsüberwachung, ihre Wirkungsweise und ihr Gebrauch. Handhabung des Indikators. Aufnehmen von normalen und fehlerhaften Dampfmaschinenendiagrammen bei falscher Schieberstellung, übertrieben eingelegerter Steuerung, zu hohem Gegendruck, undichten Schiebern und Kolben, zu schwacher Indikatorfeder, falschem Indikatorantrieb, fehlerhaften Indikatoranschlüssen. Ziehen der Eintritts-, der Gegendruck- und der Atmosphärenlinie.

Aufnahmen von Olmaschinenendiagrammen: Normale Diagramme mit verschiedener Belastung und verschiedenem Einblasedruck, versetzte und gezogene Diagramme. Schwachfederdiagramme. Kompressionsdiagramme. Anfahrtdiagramme. Leerlaufdiagramme.

Geräte zur Wasser- und Dampfmesung, ihre Wirkungsweise und Behandlung. Eichen von Düsen.

Kesselversuche: Feststellung der Abgasverluste eines Kessels bei richtiger und falscher Feuerführung. Untersuchung einer Kesselanlage.

Dampfmaschinenversuche: Bestimmung der Maschinenleistung und des Dampfverbrauches. Feststellung der günstigsten Leistungsverteilung bei Mehrzylindermaschinen.

Leistungsversuche an Dampfmaschinen mit Abdampfverwertung und Zwischendampfentnahme.

Bestimmung des Brennstoffverbrauches und der Verluste einer Olmaschine.

d) Betriebsführung:

Rechnerische Behandlung des Wärmeflusses und der Energieumsetzung in Kessel- und Maschinenanlagen. Einfache Wärmeschaltbilder von Schiffsmaschinenanlagen.

12. Elektrotechnik

a) Grundlagen:

Spannung und Strom. Wirkungen des elektrischen Stromes. Das Ohmsche Gesetz. Stromverzweigung. Elektrische Leistung und Arbeit. Das Joulesche Gesetz. Thermoelektrizität. Akkumulator. Magnetfeld. Stromleiter im Magnetfeld (Motorprinzip). Spannungserzeugung durch Bewegung und durch Änderung des Kraftflusses (Generatorprinzip).

b) Generatoren und Motoren:

Aufbau des Gleichstromgenerators. Fremderregung. Selbsterregung. Die verschiedenen Arten der selbsterregenden Generatoren. Regelung der Spannung. Der Gleichstrommotor. Anlassen. Regelung der Drehzahl. Änderung des Drehsinns. Wirkungsgrad elektrischer Maschinen.

Wahl- und Parallelbetrieb der Generatoren. Sicherheitsschaltungen. Generator in Verbindung mit einer Akkumulatorenbatterie.

Anlaß- und Steuergeräte für Motoren. Halb- und Vollastanlasser. Anlasser mit Nullspannungs- und Überstromauslösung. Schaltwalzengerät. Schütze. Schützensteuerung. Lenardschaltung. Bremsung der Motoren.

Behandlung elektrischer Maschinen. Die E-Anlage auf Schiffen. Besprechung ausgeführter Anlagen.

c) Übungen:

Nachprüfen der Grundgesetze. Nachprüfen von Meßgeräten. Messen von Widerständen.

Aufnahme der Kennlinien der verschiedenen Generatoren. Bestimmung des Wirkungsgrades von Generatoren und Motoren.

13. Schiffbau

Einteilung der Schiffe nach Zweck, Antrieb, Gewässer.

Schiffstypen: Glatdeck, Quarterdeck, Volldecker, Schiff mit Freibord, Turm- und Kofferdecker, Selbsttrimmer.

Klassifikation: Sinn und Zweck der Klassifikationsgesellschaften, Befugnisse.

Seeberufsgenossenschaft, Board of Trade.

Maße des Schiffskörpers.

Schiffbauliche Grundbegriffe: Verdrängung, Tragfähigkeit, Raumgehalt, Schwerpunkte, Auftrieb, Schwimmfähigkeit, Wasserlinie usw.

Gesamtaufbau des Schiffes, Anteile der Hauptgewichte an der Verdrängung, deutsches Maß, englisches Maß.

Bezeichnung der Bauteile.

Bauteile des Unterschliffes und deren Verbindung. Unterbringung von Brennstoffen (Heizöl und Kohle), Speise- und Trinkwasser. Kofferdämme, Leerzellen, Tankprüfung. Maschinen- und Kesselfundamente. Vor- und Hintersteven, Ruder, Sternbuchse, Wellenböcke. Das wichtigste der Ausrüstung und Einrichtung: Anker-, Lade- und Rudereinrichtung.

14. Gesetzeskunde *

Gesetzliche Bestimmungen über Schiffsdampfkessel, Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft. Verhalten bei Unfällen. Seekrankenkasse.

Vorschriften der Klassifikationsgesellschaften. Verhalten bei Maschinen- und Schiffshavarien. Seeamt und Oberseeamt. Reichsversicherungsgesetz. Versicherungsgesetz für Angestellte. Arbeitsrecht.

III. Lehrplan für den Lehrgang zum Schiffsingenieur I

(Dauer 40 Wochen)

1. Technische Berichte

Übungen im Erstellen von ausführlichen Berichten über Bau und Betrieb von Maschinenanlagen.

Übungen im freien Vortrag unter Berücksichtigung des in den technischen Unterrichtsfächern gebotenen Übungsstoffes.

2. Englisch

Übersetzungsübungen aus schwierigeren englischen technischen Aufsätzen.

3. Mathematik

Der binomische Satz $(1 + d)^n \sim 1 + n \cdot d$. Die Zahl e. Der natürliche Logarithmus. Zusammenhang zwischen natürlichen und Briggschen Logarithmen. Zeichnerische Darstellung der wichtigsten Funktionen. Begriff des Differentialquotienten. Der Differentialquotient von $y = x^n$, $y = \sin x$, $y = \cos x$, $y = e^x$, $y = \ln x$. Differentiationsregeln. Der zweite Differentialquotient. Hoch- und Tiefwerte. Geschwindigkeit und Beschleunigung als Differentialquotienten. Kolbenweg, Kolbengeschwindigkeit, Kolbenbeschleunigung. Begriff des Integrals. Berechnung des Inhalts von Flächen und Körpern. Schwerpunktsberechnung. Berechnung von Trägheitsmomenten. Arbeitsvermögen umlaufender Körper. Ausflußmenge. Zeichnerische Differentiation und Integration.

4. Mechanik

Bewegungsverhältnisse beim Kurbelbetrieb. Massenwirkungen der hin und her gehenden und der umlaufenden Teile bei Kolbenmaschinen und Turbinen. Ausgleich der Massenwirkungen in Maschinen. Ungleichförmigkeit der Drehbewegung. Ausgleich durch Schwungmassen. Einfache Erklärung von Schwingungserscheinungen in Maschinenanlagen. Schiffsschwingungen. Die Grundbegriffe und Grundgesetze der für Kraftmaschinen gebräuchlichen Regler.

5. Stoffkunde

Brennstoffe: Überblick über Lagerung, Eigenarten und wirtschaftliche Bedeutung der wichtigsten

Kohlen- und Olvorkommen für die Schifffahrt. Speisewasserpfege unter besonderer Berücksichtigung der Speisung von Hochdruckkesseln.

Metalle: Vorgänge beim Erstarren und Schmelzen. Haltepunkte, thermische Analyse. Das Fe_3C -Diagramm. Gefügeänderungen bei Warm- und Kaltbearbeitung mit besonderer Berücksichtigung der Kesselbaustoffe. Beanspruchung des Materials durch den Betrieb. Nietlochriss. Rekristallisation, Alterung. Härten, Vergüten, Überhitzen, Verbrennen. Schwingungsbrüche. Veredelung des Gußeisens, Perlitguß. Einfluß von Gießtemperatur und Abkühlungsgeschwindigkeit auf die Korngröße, insbesondere bei Lagermetallen. Korrosionen, Erosionen und Schutzmaßnahmen. Grundlagen der Werkstoffprüfung.

Übungen: Physikalische und chemische Prüfung von festen und flüssigen Brennstoffen sowie von Schmierölen in Hinblick auf ihre Verwendbarkeit an Bord. Eingehende Eignungsprüfung verschiedener Wasserarten als Kesselspeisewasser. Physikalische Prüfung von Stahl und Eisen verschiedener Vorbehandlung. C- und S-Bestimmung der gleichen Proben. Metallographische Prüfung und Aufnahme der Gefügebilder. Elementbildung, Korrosionsversuche und Prüfung der Schutzmaßnahmen. Elektrische und Gasschmelzschweißung mit Versuchen.

6. Maschinenteile

Behandlung der wichtigsten Einzelteile von Schiffsmaschinenanlagen nach ihrem Zweck, ihrer Herstellung (Werkstofffragen, Fertigung, Normung, Passung) und Beanspruchung unter Berücksichtigung der Betriebseinflüsse und der Werkstoffeigenschaften sowie der Forderungen des Gesetzgebers und der Klassifikationsgesellschaften.

Das Stoffgebiet soll umfassen:

Zylinder, Kolben und Kolbenliderung, Getriebeteile, Zahngetriebe, Lager, Kurbelwelle, Drucklager, Stevenrohr, Propeller und Kessel. Maschinenschäden und Wiederherstellung mit Bordmitteln.

Übungsarbeiten: Entwurfsskizzen und Werkstattzeichnungen von einfachen Maschinenteilen, wie Kolben, Kreuzkopf, Pleuelstange, Lager usw., sowie Entwurf eines kleinen Kessels.

7. Schiffsmaschinenanlagen

a) Kessel:

Bestimmung der Hauptabmessungen von Kesselanlagen. Allgemeine Gesichtspunkte über die Gestaltung der Feuerräume und Anordnung der Heizflächen bei neueren Wasserrohrkesseln. Einfluß der Vor- und Nachheizflächen auf Dampferzeugungsfähigkeit. Dampfgüte, Überhitzung und Wasserumlauf. Hochdruckkessel. Abgaskessel. Bauüberwachung.

b) Dampfkolbenmaschinen:

Bestimmung der Hauptabmessungen von Dampfkolbenmaschinen mit Hilfe des theoretischen Diagramms und des Völligkeitsgrades. Einfluß der Kurbelfolge und der Aufnehmergröße auf die Diagramme. Das Tangentialdruckdiagramm. Ein-

fluß der Kompression und der Massenkräfte. Einfluß der Leistungsverteilung auf die Gleichförmigkeit des Drehmomentes. Massenausgleich der Maschinen. Die Schieberdiagramme und ihre Anwendung auf die Untersuchung vorhandener Steuerungen einschließlich der Lentz-Ventilsteuerung, Kräftewirkungen bei Ventilsteuerungen. Die Untersuchung der Steuerverhältnisse bei den gebräuchlichsten Umsteuerungen. Bestimmung der Schieberabmessungen der gebräuchlichsten Schieberarten. Bauüberwachung in der Werkstatt und während der Bordmontage.

c) Dampfturbinen:

Arbeitsweise und Aufbau von Dampfturbinen. Druckabstufung und Geschwindigkeitsabstufung. Das Curtis-Rad. Kleinturbinen mit C-Rädern. Verhalten der C-Räder bei Teillasten. Mehrstufige Gleichdruckturbinen und Darstellung des Arbeitsprozesses im J, S-Diagramm. Füllungs- und Drosselregelung. Vielstufige Überdruckturbinen (Parsonsturbinen) und Darstellung des Arbeitsvorganges im J, S-Diagramm. Der Axialschub bei Überdruckturbinen. Ausgleichkolben. Die gemischten Turbinensysteme. Die Verluste in Gleich- und Überdruckturbinen. Mittel zur Verringerung der Verluste. Leistung am Radumfang, indizierte und effektive Leistung. Gesichtspunkte für die Berechnung von Turbinen. Anzapf- und Abdampfturbinen. Allgemeiner Aufbau neuerer Schiffsturbinenanlagen. Turbineneinzelteile, deren bauliche Durchbildung und Beanspruchung im Betriebe.

Schwingungserscheinungen bei Turbinen. Schäden an Turbinenanlagen, deren Ursachen und mögliche Verhütung. Fahren mit beschädigter Turbine. Verhalten bei Brennstoffmangel auf Turbinenschiffen. Verhalten von Schiffsturbinen in schwerem Wetter.

Bauüberwachung in der Werkstatt und während der Bordmontage.

d) Kondensation:

Gesichtspunkte für die bauliche Anordnung und Größenmessungen von Kondensationsanlagen für Kolbenmaschinen- und Turbinenanlagen. Hilfsmaschinen für die Kondensationsanlage. Einfluß von Strömungswiderständen auf die Leistung der Kühlwasserpumpe.

e) Rohrleitung:

Eingehende Behandlung aller auf Dampfschiffen vorkommenden Rohrleitungen nebst zugehörigen Ausrüstungsteilen hinsichtlich zweckmäßiger und übersichtlicher Verlegung, Betriebssicherheit und Wirtschaftlichkeit.

f) Ölmaschinen:

Wärmebeanspruchung bei Schiffsölmaschinen in Abhängigkeit von Leistung und Arbeitsverfahren. Ihre Größe und die Maßnahmen zu ihrer Beherrschung.

Die verschiedenen Verfahren der Brennstoffeinspritzung bei Dieselmotoren mit und ohne Luftverstäubung. Brennstoffpumpen, Brennstoffregelung. Zerstäubung und Gemischbildung und ihr Zusammenhang mit der Betriebssicherheit.

Mittel zur Leistungserhöhung. Aufladeverfahren, Schnellauf und Übersetzungsgetriebe.

Schwingungserscheinungen und Massenausgleich bei Dieselmotoren.

Grundlegende Gesichtspunkte für die Berechnung der Hauptabmessungen.

Untersuchung der Haupt- und Hilfsmotoren an Hand der Indikatordiagramme.

Untersuchung und Auswertung von Störungsdiagrammen.

Größere Überholungsarbeiten an Ölmaschinenanlagen.

Motorschäden und ihre Behebung.

Störungen an Kühl-, Schmieröl- und Preßluftanlagen.

g) Propeller:

Grundgesetze der Propulsion, Leitflächen. Propellerschäden.

8. Schiffshilfsmaschinen

a) Winden:

Grundlegende Gesichtspunkte für die Berechnung der Hauptabmessungen von Winden, Ankerwinden und Rudermaschinen.

b) Kolbenpumpen:

Die Wirkungsweise der Kolbenpumpen einschließlich der Vorgänge in den Saug- und Druckleitungen. Zweck und Größe der Windkessel. Berechnung der Pumpenabmessungen. Wirkungsgrade. Arbeitsbedarf.

c) Kreislumpen:

Die Energieumsetzung in Kreislumpen. Schaufel- und Gehäuseform. Spaltverluste. Bestimmung der Hauptabmessungen. Ausgleich des Axialschubes. Kenngrößen. Wirkungsgrade. Arbeitsbedarf.

d) Kompressoren:

Arbeitsweise einstufiger und mehrstufiger Kompressoren. Zwischenkühlung. Volumetrischer Wirkungsgrad. Einfluß des Ansaugdruckes auf die Liefermenge. Bestimmung der Hauptabmessungen. Arbeitsbedarf.

e) Kältemaschinen-Anlagen:

Die Darstellung des Arbeitsprozesses für einstufige und Verbund-Kältemaschinen im J, P-Diagramm. Nasser und trockener Kompressorvorgang. Der Kälteprozeß der CO₂-Maschine bei hohen Seewassertemperaturen. Flüssigkeitsunterkühlung. Bestimmung der Hauptabmessungen des Kompressors. Unregelmäßigkeiten während des Betriebes. Überholungsarbeiten an Kältemaschinen. Allgemeine Gesichtspunkte für die Einrichtung von Schiffskühlanlagen.

f) Gebläse:

Bestimmung der Hauptabmessungen und des Arbeitsbedarfs.

g) Hilfseinrichtungen:

Verdampfer, Vorwärmer, Kühler, Geräte für die Sicherheit des Schiffsbetriebs.

9. Wirtschaftlichkeit des Schiffsmaschinenbetriebs

a) Wärmetechnische Grundlagen:

Die Veränderlichkeit der spez. Wärme von Gasen und Dämpfen. Molekularwärme von Gasen. Die Raumverhältnisse bei der Verbrennung. Die Bestimmung des Luftbedarfes und des trockenen und feuchten Abgasvolumens. Luftüberschuß bei vollkommener und unvollkommener Verbrennung. Das J, t-Diagramm der Verbrennung. Mechanisches Wärmeäquivalent und der 1. Hauptsatz. Die rechnerische Behandlung der Zustandsänderungen von Gasen und Dämpfen. Der Carnot-Prozeß. Der 2. Hauptsatz. Das Wärmediagramm und das J, S-Diagramm für Gase und Dämpfe.

Strömung von Dämpfen in Leitelementen unter Berücksichtigung der Verluste. Umsetzung von Strömungsenergie in mechanische Energie in einer Gleichdruck- und Überdruckstufe unter Berücksichtigung der Verluste. Wirkungsgrad am Radumfang.

b) Angewandte Wärmewirtschaft:

Kessel: Grundlegende feuerungstechnische Betrachtungen für die Auswahl und Eignung der verschiedenen Feuerungsanlagen. Eingehende Behandlung der Wärmeumsetzung in der Kesselanlage. Die einzelnen Verlustquellen, ihre Ursachen sowie die baulichen und betrieblichen Mittel zu ihrer Einschränkung. Gesichtspunkte für die Größenbestimmung von Überhitzern und Vorwärmer-Heizflächen zur Luft- und Speisewasservorwärmung. Wirtschaftliche Fortleitung des Dampfes.

Dampfmaschinen: Der theoretische und der tatsächliche Arbeitsvorgang und seine Darstellung für Mehrzylindermaschinen im J, S-Diagramm. Einfluß der unvollkommenen Expansion, der schädlichen Flächen, des schädlichen Raumes und der Kompression auf den Dampfverbrauch. Einfluß der Leistungsverteilung auf den Gütegrad. Die Verbesserung des Dampfverbrauches durch Steigerung des Druckes und der Temperatur. Die Verwertung des Abdampfüberschusses im ND-Teil von Kolbenmaschinen. Kupplung von Kraft- und Heizbetrieb. Mehrstufige Anzapfung zwecks Speisewasservorwärmung.

Einfluß des Hilfsmaschinenbetriebes auf die Gesamtwirtschaftlichkeit:

Antrieb der Hilfsmaschinen von der Hauptmaschine. Dampf-Einzelantrieb der Hilfsmaschinen und Schaltung der Hilfsmaschinen. Dampfelektrischer Antrieb der Hilfsmaschinen. Dieselelektrischer Antrieb der Hilfsmaschinen.

Dampfturbinen: Die Darstellung des Arbeitsvorganges mehrstufiger Turbinen im J, S-Diagramm nach Versuchswerten. Der Einfluß des Eintrittsdruckes, der Überhitzung und

des Kondensator-Gegendruckes auf den Wirkungsgrad. Der Austrittsverlust in Abhängigkeit vom Kondensatordruck. Einfluß der Dampfnässe in der ND-Turbine. Einführung von Abdampfüberschuß in die ND-Turbine. Mehrstufige Anzapfung von Turbinen. Günstigster Anzapfdruck. Hilfsturbinen als Anzapf- und Gegendruckturbinen.

Olmachines: Abwärmeverwertung auf Motorschiffen: Abgaskessel, Abgasturbinen, Dampf — elektrischer Hilfsmaschinenbetrieb, Abwärmeverwertung für Heizung usw.

c) Übungen:

Beurteilung der Geräte und Meßinstrumente für die Betriebskontrolle auf ihre Meßgenauigkeit. Einfluß von Beobachtungsfehlern auf das Versuchsergebnis.

Eingehende Untersuchung einer Kesselanlage. Abhängigkeit des Kesselwirkungsgrades von der Belastung.

Untersuchung von Dampfmaschinenanlagen. Abhängigkeit des Dampfverbrauches von Eintrittsspannung, Überhitzung, Gegendruck und Belastung. Versuche mit Zwischendampfentnahme und Gegendruckheizbetrieb. Untersuchung eines Kondensators oder Vorwärmers. Untersuchung eines Olmotors. Abhängigkeit des Wirkungsgrades von Belastung und Einblasedruck.

Untersuchung einer Kältemaschinenanlage.

Kritische Betrachtung aller Versuchsergebnisse.

d) Betriebsführung:

Wärmeschaltpläne für Schiffsmaschinenanlagen, eingehende rechnerische Behandlung des Wärmeflusses in Maschinen- und Kesselanlagen, einschließlich aller Hilfsanlagen. Der Schiffswiderstand bei verschiedenen Geschwindigkeiten und Tiefgängen sowie bei verschiedenen Wetterverhältnissen und sein Einfluß auf die Betriebskosten. Wärmewirtschaftliche Betriebsüberwachung und Betriebsstatistik großer Schiffsmaschinenanlagen. Gegenüberstellung der verschiedenen Schiffsantriebe.

10. Elektrotechnik

a) Generatoren:

Ankerwicklungen in elementarer Behandlung. Kompensationswicklung. Turbodynamos. Magnetbauarten. Erregermaschine. Wirkungsgrad aus den Verlusten und mit geeichter Hilfsmaschine.

Verhalten der Doppelschlußmaschinen im Parallelbetrieb. Verteilung der Belastung. Ausgleichsleitung.

b) Motoren:

Motoren für Dauerbetrieb, kurzzeitigen Betrieb und aussetzenden Betrieb. Erwärmung.

Ermittlung des Wirkungsgrades aus den Einzelverlusten, mit geeichter Hilfsmaschine und durch mechanische Abbremsung.

Nachlaufbremsung von Nebenschluß-, Hauptschluß- und Doppelschlußmotoren. Stromrückgewinnung beim Senken im Ladewindenbetrieb. Drehzahl beim Senken. Einfluß der Hauptschlußwicklung und von Senkbremswiderständen.

c) Bordanlage und Bordbetrieb:

Die Hauptschaltanlage. Selbstschalter mit Zeiteinstellung. Betriebstechnische Vorteile und Nachteile der Wahl- und Parallelschaltung. Eingehende Behandlung der Sicherheitsschaltungen für Parallelbetrieb. Leonardbetrieb.

Elektrische Hilfsmaschinen (Ladewinden, Ankerwinden, Bootswinden, Spills). Kontroller- und Schützensteuerung mit allen Hilfsgeräten (Stromwächter, Überstromauslöser, Senkreis, Feldverstärkungsrelais, Arbeitsregler, Bremslüfter). Rudermaschinen, Ruderlageanzeiger.

Störungen an elektrischen Maschinen und Geräten.

d) Grundgesetze des Wechselstromes:

Frequenz, Frequenzmesser. Effektivwerte von Spannung und Strom. Leistungsfaktor. Leistungsmessung.

Transformator.

Drehstrom. Drehstrommotoren. Umformer. Einankerumformer. Wechselstromkommandoapparate.

Elektrische Hilfsapparate.

e) Übungen:

Wirkungsgradbestimmung elektrischer Maschinen nach dem Einzelverlustverfahren mit geeichter Hilfsmaschine und mittels Bremsverfahren. Vergleich der verschiedenen Verfahren.

Untersuchungen an Nebenschluß- und Doppelschlußgeneratoren in Parallelschaltung.

Versuche über elektrische Bremsung an Motoren.

Untersuchung von Nebenschluß- und Doppelschlußmotoren.

Stromrückgewinnung. Drehzahl. Einfluß von Widerständen im Ankerkreis.

Einstellen von elektromagnetischen Schaltgeräten.

11. Schiffbau

Klassifikation, Vermessung, Freibord, Schotten-einteilung. Verdrängung, Auftrieb, Völligkeitsgrade, Grundzüge der Berechnung, Lastenmaßstab, Schwerpunkte, Stabilität, quer und längs. Verschieben, Zufügen und Wegnehmen von Gewichten. Lose Ladung und Wasser im Schiff. Wasserballast. Krängungsversuch. Antrieb und Widerstand. Admiralitätsformel. Schleppversuche. Strömung.

12. Wirtschafts- und Gesetzeskunde

Grundzüge der Seeversicherung, das Recht der großen Haverei. Grundzüge der Staats- und Wirtschaftslehre.

IV. Zusammenstellung der Anzahl der in den einzelnen Lehrgängen
zu erteilenden Wochenstunden*

Fächer	Lehrgang zum						
	Seemaschinenisten		Schiffsingenieur II			Schiffsingenieur I	
	II	I	1. Semester	2. Semester	3. Semester	1. Semester	2. Semester
Schiffsmaschinenanlagen	14	16	6	11	14	13	13
Schiffshilfsmaschinen							
Maschinenbetriebslehre							
Wärmewirtschaft	3	3	4	4	6	—	—
Wirtschaftliche Betriebsführung ..	—	—	—	—	—	6	6
Elektrotechnik	4	3	4	4	4	4	4
Deutsch-Technische Berichte	5	2	2	2	2	2	2
Gesetzes-, Staatsbürgerkunde							
Englisch							
Rechnen	6	—	—	—	—	4	4
Mathematik	—	4	8	4	2		
Mechanik	—	4	4	3	2		
Festigkeitslehre	—	—	—	4	—	—	—
Physik	—	2	2	—	—	—	—
Stoffkunde	2	2	2	2	2	2	2
Skizzieren von Maschinenteilen ..	4	—	—	—	—	—	—
Maschinenzeichnen und dar- stellende Geometrie	—	2	6	2	—	—	—
Maschinenteile	—	—	—	—	4	6	6
Schiffbau	—	—	—	—	2	1	1

Anlage III Abschn. IV Zusammenstellung: I. d. F. d. § 1 Nr. 16 V v. 1. 7. 1940 RMBI. S. 177

Verordnung über die Untersuchung der Seeleute auf Hör-, Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen

Vom 9. April 1929

Reichsministerialbl. S. 293

Auf Grund des § 13 der Verordnung über den Befähigungsnachweis der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen vom 25. Juli 1925 (Reichsgesetzbl. II S. 714) wird folgendes verordnet:

A. Allgemeines

§ 1

Die erste Untersuchung auf Hör-, Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen ist durch einen Vertrauensarzt der See-Berufsgenossenschaft oder den zuständigen Medizinalbeamten vorzunehmen. An Orten mit Seefahrtsschulen kann sie auch durch einen von der zuständigen Landesregierung für diese Zwecke bezeichneten Arzt vorgenommen werden.

Die ersten Untersuchungen können zusammen oder getrennt vorgenommen werden.

§ 2

Ein Seemann, der bei einer der ersten Untersuchungen den Anforderungen nicht genügt, kann eine zweite Untersuchung verlangen.

Die zweite Untersuchung wird durch einen Untersuchungsausschuß vorgenommen.

Die Untersuchungsausschüsse werden von den Landesregierungen eingesetzt. Sie bestehen je aus einem Arzt, der mit der Untersuchung und Behandlung des zu untersuchenden Sinnesorgans vertraut sein muß, und zwei Sachverständigen aus Seeschiffahrtskreisen.

Die von der See-Berufsgenossenschaft zu gleichen Zwecken eingesetzten und in gleicher Weise zusammengesetzten Untersuchungsausschüsse sind zur Vornahme der zweiten Untersuchung ebenfalls berechtigt.

§ 3

Hat der Seemann bei der zweiten Untersuchung den Anforderungen nicht genügt, so kann er nach Ablauf von zwei Monaten eine Wiederholung der zweiten Untersuchung vor demselben oder einem anderen Ausschuß verlangen. Das Ergebnis der wiederholten Untersuchung ist endgültig.

§ 4

Über den Ausfall jeder Untersuchung erhält der untersuchte Seemann eine Bescheinigung. Diese Bescheinigung muß den Vor- und Zunamen des Seemanns, Geburtsort und Geburtsdatum, Ort, Tag und Ergebnis der Untersuchung sowie die Angabe enthalten, daß die Untersuchung nach den Vorschriften dieser Verordnung vorgenommen und mit welchem Erfolg jedes Ohr oder jedes Auge einzeln geprüft worden ist. Hat die Untersuchung

auf Farbenunterscheidungsvermögen unvollständige Farbenblindheit (§ 17) ergeben, so ist der Teil der Untersuchung, dessen Ausfall nicht genügt, in der Bescheinigung anzugeben. Die Bescheinigung ist von dem Untersuchenden oder dem Untersuchungsausschuß zu vollziehen und in dessen Gegenwart von dem Untersuchten mit seiner Unterschrift zu versehen.

Eine zweite Ausfertigung der erteilten Bescheinigungen ist der See-Berufsgenossenschaft in Hamburg zuzuleiten.

Bei jeder späteren Untersuchung soll die Bescheinigung über die zuletzt vorangegangene Untersuchung von dem Seemann vorgelegt und von der untersuchenden Stelle zurückbehalten werden. In dringenden Fällen kann die Untersuchung ohne Vorlegung dieser Bescheinigung vorgenommen werden; jedoch ist dann ein entsprechender Vermerk auf die zweite, an die See-Berufsgenossenschaft zu sendende Ausfertigung der erteilten Bescheinigung zu setzen.

B. Verfahren bei der Untersuchung auf Hörvermögen

§ 5

Jedes Ohr ist einzeln mit Flüstersprache zu prüfen. Das nicht untersuchte Ohr ist durch einen in den Gehörgang tief eingedrückten Wattebausch und durch Druck der Ohrenknorpellecke (tragus) gegen den Ohreingang fest zu schließen. Der Prüfling steht in fünf Meter Entfernung vom Arzt so, daß er diesem den Rücken zukehrt. Die Zahlen und einzelnen Worte sind langsam und deutlich vor- und sofort vom Prüfling nachzusprechen. Wird Flüstersprache auf fünf Meter nicht verstanden, so hat sich der Arzt dem Prüfling so weit zu nähern, bis dieser die Zahlen und Worte richtig hört. Die größte Entfernung, in der die vorgesprochenen Zahlen und Worte verstanden werden, ist als Hörweite zu bezeichnen.

§ 6

Das Ergebnis der ersten Untersuchung gilt als genügend, wenn Flüstersprache auf jedem Ohr in fünf Meter Entfernung verstanden wird.

§ 7

Die zweite Untersuchung geschieht nach demselben Verfahren. Das Ergebnis gilt als genügend, wenn Flüstersprache auf jedem Ohr in fünf Meter Entfernung verstanden wird. Außerdem hat der dem Ausschuß angehörende Arzt eine Untersuchung der Ohren mittels des Ohrenspiegels oder anderer

ihm geeignet erscheinender Hilfsmittel vorzunehmen, sofern er dies zur Feststellung der Hörleistung für wünschenswert erachtet.

Das gleiche gilt von der wiederholten zweiten Untersuchung.

C. Verfahren bei der Untersuchung auf Sehvermögen

§ 8

Die erste Untersuchung auf Sehvermögen geschieht nach dem Snellenschen Verfahren unter Benutzung von Sehprobetafeln.

Die einzelnen Reihen der den Tafeln begedruckten Zahlen geben die Entfernung (in Metern) an, in der sie von einem mit regelrechtem Sehvermögen ausgestatteten Auge gelesen werden.

Die Sehleistung wird durch einen Bruch ausgedrückt, dessen Zähler den Abstand des Untersuchten von den Tafeln in Metern angibt und dessen Nenner die Zahl derjenigen Reihe bildet, in der die kleinsten in diesem Abstand noch bequem gelesenen Buchstaben oder Ziffern stehen.

Liest z. B. jemand bei sechs Meter Abstand die mit 6 bezeichnete Reihe, so ist seine Sehleistung $\frac{6}{6} = 1$, mithin hat er regelrechtes Sehvermögen; vermag jemand bei sechs Meter Abstand nicht die mit 6 bezeichnete, wohl aber die mit 8 bezeichnete Reihe zu lesen, so ist seine Sehleistung $\frac{6}{8} = \frac{3}{4}$; liest er erst die mit 9 bezeichnete Reihe, so beträgt seine Sehleistung $\frac{6}{9} = \frac{2}{3}$ usw.

§ 9

Die Untersuchung ist bei hellem Tageslicht oder, wenn dieses fehlt, bei entsprechender künstlicher Beleuchtung vorzunehmen.

Jeder Prüfling ist für sich zu untersuchen. Andere Prüflinge sollen nicht zugegen sein.

Jedes Auge ist einzeln zu prüfen. Auf völligen Abschluß des nicht untersuchten Auges ist besondere Sorgfalt zu verwenden. Wird ungleiche Sehschärfe der Augen angegeben oder vermutet, so ist das Auge mit der geringeren Sehschärfe zuerst zu untersuchen.

Die Tafeln sollen zunächst für den Prüfling nicht sichtbar sein. Erst wenn das eine Auge bereits verdeckt ist, sind sie in Kopfhöhe tunlichst an der dem Fenster gegenüberliegenden Wand des Untersuchungsraums aufzuhängen. Der Seemann hat sich so aufzustellen, daß er von den Tafeln je nach ihrer Einrichtung fünf oder sechs Meter entfernt ist; diese Entfernung muß genau abgemessen und kenntlich gemacht werden.

Der Seemann darf bei der Untersuchung weder eine Brille noch sonstige Gläser tragen.

§ 10

Der Untersuchende fordert den Seemann auf, die ihm zu bezeichnenden Buchstaben und Ziffern laut zu lesen. Er läßt ihn zunächst solche Zeichen lesen, welche von einer mit regelrechtem Sehvermögen ausgestatteten Person noch in größerem als dem

vorhandenen Abstand erkannt werden müssen; werden diese gelesen, so geht der Untersuchende zu kleineren, andernfalls zu größeren Zeichen über.

Die kleinsten noch bequem gelesenen Zeichen dienen zur Bestimmung des Bruches, welcher die Sehleistung (§ 8 Abs. 3) angibt.

§ 11

Das Ergebnis der ersten Untersuchung gilt als genügend, wenn die Sehleistung des schlechteren Auges mindestens $\frac{1}{2}$ ist.

§ 12

Die zweite Untersuchung geschieht nach demselben Verfahren. Das Ergebnis gilt als genügend, wenn die Sehleistung des schlechteren Auges mindestens $\frac{1}{2}$ beträgt. Außerdem hat der dem Ausschluß angehörende Arzt (§ 2 Abs. 3) eine Untersuchung der Augen mittels des Augenspiegels oder anderer ihm geeignet erscheinender Hilfsmittel vorzunehmen, sofern er dies zur Feststellung der Sehleistung für wünschenswert erachtet.

Das gleiche gilt von der wiederholten zweiten Untersuchung.

D. Verfahren bei der Untersuchung auf Farbenunterscheidungsvermögen

§ 13

Die erste Untersuchung auf Farbenunterscheidungsvermögen geschieht nach dem Holmgreenschen Verfahren unter Benutzung einer Sammlung verschiedenfarbiger Wollbündel. Diese Sammlung soll stets mehr als 120 verschieden gefärbte Wollbündel enthalten, in welchen alle Farben, von jeder Farbe mehrere Töne und von diesen Tönen mehrere Schattierungen vertreten sind. Die Farben grün und grau, ganz besonders aber rosa, blau und violett, hellbraun, gelb und rot sollen in einer größeren Anzahl von Tönen und Schattierungen vorhanden sein.

§ 14

Die Untersuchung ist bei hellem Tageslicht mit sorgfältig gesäuberten Händen vorzunehmen. Wollbündel, deren Farbenton nicht mehr deutlich erkennbar ist, sind vorher auszuschneiden.

§ 15

Der Untersuchende macht zunächst den Seemann mit dem Verfahren bekannt. Zu diesem Zwecke nimmt er, unter den Augen des Seemanns, das hellste der grün gefärbten Bündel, welches als „Probe I“ bezeichnet ist, aus der nicht geordneten Sammlung heraus und legt es auf dem Tisch, auf dem sich die Sammlung befindet, beiseite. Dann legt er aus der Sammlung rasch nacheinander mehrere ähnlich getönte Wollbündel von gleicher Farbe hinzu.

Sodann mengt der Untersuchende, ohne daß der Seemann zusehen darf, sämtliche Wollbündel wieder sorgsam durcheinander, legt nochmals das als „Probe I“ bezeichnete hellgrüne Wollbündel heraus und fordert nun den Seemann auf, zu dieser Probe acht Wollbündel von ähnlichen Farbentönen ohne

zu langes Suchen und Vergleichen rasch nacheinander hinzulegen, wobei darauf aufmerksam zu machen ist, daß auch die hellen und dunklen Schattierungen der gleichen Farbe hinzugelegt werden dürfen. Nach Auswahl der acht Wollbündel prüft er sie auf ihren Farbenton. Danach mengt der Untersuchende die ausgewählten Bündel, ohne daß der Seemann zusehen darf, mit den übrigen Bündeln sorgsam durcheinander und nimmt sodann das als „Probe II“ bezeichnete rosafarbene Wollbündel heraus. Der Seemann hat in gleicher Weise wie vorhin zu dieser Probe acht Wollbündel von ähnlichen Farbtönen rasch nacheinander hinzulegen, die vom Untersuchenden auf ihren Farbenton geprüft werden.

Das Ergebnis jeder Untersuchung gilt als genügend, wenn die ausgewählten Wollbündel sämtlich von der Farbe der Probe sind.

§ 16

Wird das Heraussuchen der Farbenbündel von dem zu Untersuchenden zögernd oder langsam vorgenommen, oder werden zu den rein grünen Bündeln auch solche von olivgrau-grüner oder zu den roten solche von braun-roter Schattierung gelegt, so ist die Untersuchung durch die Prüfung nach dem Verfahren von Nagel-Vierling oder Stilling zu ergänzen.

§ 17

Hat der Seemann die beiden gestellten Forderungen erfüllt, so hat er genügendes Farbenunterscheidungsvermögen.

Hat er in dem ersten Teil der Untersuchung nicht genügt, so ist er als „unvollständig farbenblind (grünblind)“, hat er in dem zweiten Teil nicht genügt, so ist er als „unvollständig farbenblind (rotblind)“, hat er in beiden Teilen nicht genügt, so ist er als „farbenblind“ zu bezeichnen.

§ 18

Die zweite Untersuchung geschieht nach demselben Verfahren wie die erste Untersuchung, kann aber auch mit dem Anomaloskop vorgenommen werden.

Das gleiche gilt von der wiederholten zweiten Untersuchung.

§ 19

Die vorstehende Verordnung tritt mit dem 1. Juli 1929 an die Stelle der Bekanntmachung, betreffend die Untersuchung der Seeleute auf Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen, vom 9. Mai 1904 (Zentralbl. für das Deutsche Reich S. 142), die zu dem gleichen Zeitpunkt außer Kraft gesetzt wird.

Der Reichsverkehrsminister

9513-11

Erste Verordnung auf Grund des Gesetzes über die Ermächtigung des Reichsarbeitsministers zum Erlaß sozialer Schutzvorschriften für die Besatzung von Seeschiffen und Hochseefischereifahrzeugen

Vom 14. Februar 1935

Reichsgesetzbl. II S. 115, verk. am 23. 2. 1935

Auf Grund des Gesetzes über die Ermächtigung des Reichsarbeitsministers zum Erlaß sozialer Schutzvorschriften für die Besatzung von Seeschiffen und Hochseefischereifahrzeugen vom 13. Dezember 1934 (Reichsgesetzbl. II S. 1396) wird im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsminister für die deutschen Fracht- und Fahrgastschiffe folgendes verordnet:

§ 1*

Die Vorschriften dieser Verordnung finden Anwendung auf den Reeder und die Besatzungen (§ 481 des Handelsgesetzbuches) der deutschen Fracht- und Fahrgastschiffe mit einem Bruttoreaumegehalt von 50 Tonnen und darüber. Der Reichsarbeitsminister kann im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsminister Ausnahmen zulassen.

§ 1: HGB 4100-1

§ 2

(1) Auf jedem Schiff muß für die Zubereitung der Verpflegung eine fachlich und seemännisch erfahrene Person zur Verfügung stehen.

(2) Beträgt die Besatzung mehr als fünfzehn Mann, so muß außer der in Absatz 1 genannten Person ein Kochjunge oder ein Meßraumsteward vorhanden sein.

(3) Bei einer Besatzung von mehr als fünfundzwanzig Mann muß neben den nach den Absätzen 1 und 2 vorgeschriebenen Personen ein Kochmaat vorhanden sein.

§ 3

Der Reeder ist verpflichtet, für die ordnungsmäßige Ausrüstung des Schiffes mit Verpflegung zu sorgen. Er darf die Durchführung der Verpflegung

(ausgenommen die Schiffe des *Ostpreußen-Seedienstes* und des *Seebädderdienstes* der Nord- und Ostsee) dem Kapitän oder anderen Personen weder auf eigene Rechnung noch gegen Zahlung fester Sätze überlassen.

§ 4

(1) Der Kapitän hat für die ordnungsmäßige Verwaltung und Verwendung der Verpflegung sowie dafür zu sorgen, daß die ausgegebene Verpflegung nur für die empfangsberechtigten Personen zum eigenen Verbrauch an Bord verwandt wird.

(2) Die Verfügung über diejenigen Vorräte, die über die Anforderungen der Speiserolle hinaus an Bord sind, steht dem Reeder ausschließlich zu.

§ 5

(1) Der Kapitän ist verpflichtet, die Art und Zubereitung der Verpflegung zu überwachen, Beschwerden der Besatzungsmitglieder über die Verpflegung unverzüglich nachzuprüfen und ihnen im Falle ihrer Berechtigung abzuhefen.

(2) Ist der Kapitän nicht in der Lage, einer berechtigten Beschwerde abzuhefen, so hat er unverzüglich den Reeder zu unterrichten. Der Reeder hat alsbald die erforderlichen Maßnahmen, die nach Lage der Verhältnisse möglich sind, zu treffen.

(3) Der Kapitän hat jede über die Verpflegung vorgetragene Beschwerde, das Ergebnis seiner Untersuchung und die zur Abhilfe etwa getroffenen Maßnahmen in das Schiffstagebuch einzutragen.

§ 6*

(1) Für die Unterkunftsräume und die hygienischen Einrichtungen der Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 400 Kubikmetern und darüber behält es bei der Bekanntmachung, betreffend die Logis-, Wasch- und Baderäume sowie die Aborte für die Schiffsmannschaften auf Kauffahrteischiffen, vom 2. Juli 1905 (Reichsgesetzbl. S. 563) sein Bewenden. Auch auf Schiffen mit einem Bruttoreumgehalt bis zu 400 Kubikmetern müssen die genannten Räum-

§ 6 Abs. 1 u. 3: Bek. v. 2. 7. 1905 9513-7
§ 6 Abs. 1: Berichtigung 1935 II 176

lichkeiten und Einrichtungen, solange das Schiff im Dienst steht oder Besatzungsmitglieder auf ihm berbergt werden, in einem den besonderen Verhältnissen des Schiffes entsprechenden, baulich und gesundheitlich einwandfreien Zustand sein.

(2) Der Kapitän ist verpflichtet, den Zustand der in Absatz 1 genannten Räumlichkeiten und Einrichtungen zu überwachen und für Ordnung und Reinlichkeit zu sorgen. Mißständen hat er sofort abzuhefen. Ist er zur Abhilfe nicht in der Lage, so hat er dem Reeder in dringenden Fällen sofort, sonst unverzüglich nach der Rückkehr in den Heimat-hafen Mitteilung zu machen. Der Reeder hat alsbald die erforderlichen Maßnahmen, die nach Lage der Verhältnisse möglich sind, zu treffen.

(3) Den Mitgliedern der Besatzung muß unbeschadet der besonderen Vorschriften in der Bekanntmachung vom 2. Juli 1905 in jeder Woche mindestens einmal Gelegenheit gegeben werden, die Unterkunftsräume und hygienischen Einrichtungen gründlich zu reinigen. In regelmäßigen Zeitabschnitten sind die genannten Räume und Einrichtungen einer besonderen Desinfektion zu unterziehen.

§ 7*

(1) Handelt der Reeder oder der Kapitän den ihnen in dieser Verordnung auferlegten Pflichten vorsätzlich zuwider, so werden sie mit Geldstrafe bestraft. In besonders schweren Fällen kann an Stelle oder neben der Geldstrafe auf Gefängnis erkannt werden. ...

(2) Durch die Vorschriften des Absatzes 1 werden die Strafvorschriften der §§ 118, 119, 120, 121 Abs. 1 Nr. 2 und des § 122 des Seemannsgesetzes nicht berührt.

§ 8

Diese Verordnung tritt mit dem Tage der Verkündung in Kraft.

Der Reichsarbeitsminister

§ 7 Abs. 1 Satz 3: Gegenstandslos (überholte Einrichtung)
§ 7 Abs. 2: An Stelle „§§ 113 u. 117 Seemannsordnung“ jetzt „§§ 118, 119, 120, 121 Abs. 1 Nr. 2 u. § 122 Seemannsgesetz“ gem. § 146 Abs. 12 Seemannsgesetz 9513-1

Sachgebiet 9514

Flaggenrecht

Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe (Flaggenrechtsgesetz)*

Vom 8. Februar 1951

Bundesgesetzbl. I S. 79, verk. am 9. 2. 1951

ERSTER ABSCHNITT

Flaggenrecht der Seeschiffe

1. Recht zur Führung der Bundesflagge

§ 1*

(1) Die Bundesflagge haben alle Kauffahrteischiffe und sonstigen zur Seefahrt bestimmten Schiffe (Seeschiffe) zu führen, deren Eigentümer Deutsche sind und ihren Wohnsitz im Geltungsbereich des Grundgesetzes haben.

(2) Deutschen mit Wohnsitz im Geltungsbereich des Grundgesetzes werden gleichgeachtet Offene Handelsgesellschaften, Kommanditgesellschaften und juristische Personen, die ihren Sitz in diesem Bereich haben, und zwar

- a) Offene Handelsgesellschaften und Kommanditgesellschaften, wenn die Mehrheit sowohl der persönlich haftenden als auch der zur Geschäftsführung und Vertretung berechtigten Gesellschafter aus Deutschen besteht und außerdem nach dem Gesellschaftsvertrag die deutschen Gesellschafter die Mehrheit der Stimmen haben,
- b) juristische Personen, wenn Deutsche im Vorstand oder in der Geschäftsführung die Mehrheit haben.

§ 2*

(1) Die Bundesflagge dürfen Seeschiffe führen, deren Eigentümer Deutsche ohne Wohnsitz im Geltungsbereich des Grundgesetzes sind.

(2) Das gleiche gilt für Seeschiffe im Eigentum von Partenreedereien und Erbgemeinschaften, wenn wenigstens

- a) bei Partenreedereien die Mehrheit der Parten im Eigentum von Deutschen steht und die Korrespondentreeder Deutsche sind und ihren Wohnsitz oder Sitz im Geltungsbereich des Grundgesetzes haben,
- b) bei Erbgemeinschaften Deutsche zu mehr als der Hälfte am Nachlaß beteiligt sind und zur Vertretung ausschließlich Deutsche bevollmächtigt sind, die ihren Wohnsitz oder Sitz im Geltungsbereich des Grundgesetzes haben.

2. Ausweis über das Recht zur Führung der Bundesflagge

§ 3*

(1) Das Recht zur Führung der Bundesflagge (§§ 1 und 2) wird durch das Schiffszertifikat nachgewiesen. Vor der Erteilung des Zertifikates darf das Recht nicht ausgeübt werden.

Überschrift: In Berlin am 4. 6. 1953 in Kraft getreten gem. Art. III G v. 26. 5. 1953 GVBl. Berlin S. 334

§§ 1 u. 2: GG 100-1

§ 3 Abs. 3: Flaggenzeugnisse vgl. 1. DV zum Flaggenrechtsgesetz 9514-1-1

(2) Das Schiffszertifikat oder ein von dem Registergericht beglaubigter Auszug aus dem Zertifikat ist während der Reise stets an Bord des Schiffes mitzuführen.

(3) Entsteht das Recht zur Führung der Bundesflagge bei einem Seeschiff, das sich im Ausland befindet, so kann das Schiffszertifikat durch ein Flaggenzeugnis ersetzt werden. Das Flaggenzeugnis hat nur für die Dauer eines Jahres seit dem Tage der Ausstellung, darüber hinaus nur für die Dauer einer durch höhere Gewalt verlängerten Reise Gültigkeit. Die Bundesregierung regelt die Ausstellung und die Einrichtung des Flaggenzeugnisses.

§ 4*

(1) Seeschiffe im Eigentum und öffentlichen Dienst des Bundes, eines zum Bund gehörigen Landes oder einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft oder Anstalt mit Sitz im Geltungsbereich des Grundgesetzes weisen sich durch eine Flaggenbescheinigung aus.

(2) § 3 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 gilt entsprechend.

(3) Der Bundesminister für Verkehr regelt die Ausstellung und die Einrichtung der Flaggenbescheinigung.

§ 5

Seeschiffe, deren Bruttoreaumgehalt fünfzig Kubikmeter nicht übersteigt, bedürfen eines Ausweises über das Recht zur Führung der Bundesflagge nur in den Fällen des § 2.

3. Verbot anderer Nationalflaggen; Ausnahmen

§ 6

(1) Seeschiffe, welche die Bundesflagge nach § 1 zu führen haben, dürfen als Nationalflagge andere Flaggen nicht führen. Das gleiche gilt für Seeschiffe, welche die Bundesflagge nach § 2 führen dürfen und für die ein Schiffszertifikat (§ 3 Abs. 1) oder ein Flaggenzeugnis (§ 3 Abs. 3) ausgestellt ist.

(2) Unberührt bleiben Vorschriften über die Führung von Dienstflaggen an Stelle oder neben der Bundesflagge durch Seeschiffe im öffentlichen Dienst.

§ 7*

(1) Wird ein Seeschiff einem Ausrüster, der nicht Deutscher ist oder seinen Wohnsitz oder Sitz nicht im Geltungsbereich des Grundgesetzes hat, auf mindestens ein Jahr zur Bereederung in eigenem Namen überlassen, so kann auf Antrag des Eigentümers der Bundesminister für Verkehr für be-

§ 4 Abs. 1: GG 100-1

§ 4 Abs. 3: Flaggenbescheinigung vgl. Verwaltungsanordnungen v. 27. 4. 1951 BAnz. Nr. 83 u. 23. 1. 1961 BAnz. Nr. 20

§ 7 Abs. 1: GG 100-1

stimmte Zeit, höchstens jedoch für die Dauer von zwei Jahren gestatten, daß das Schiff an Stelle der Bundesflagge eine andere Nationalflagge führt, deren Führung nach dem maßgeblichen ausländischen Recht erlaubt ist.

(2) Die Genehmigung wird auf Antrag, oder wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung weggefallen sind, zurückgenommen. Der Wegfall dieser Voraussetzungen ist vom Eigentümer, bei Partenreedereien auch vom Korrespondentreeeder, unverzüglich dem Bundesminister für Verkehr anzuzeigen.

(3) Bei Seeschiffen, für die ein Schiffszertifikat oder ein Flaggenzeugnis erteilt ist, wird die Genehmigung erst mit der Eintragung eines entsprechenden Vermerks in das Zertifikat oder das Flaggenzeugnis, die Rücknahme der Genehmigung (Absatz 2) mit der Löschung dieses Vermerks wirksam.

(4) Solange die Genehmigung wirksam ist, darf das Recht zur Führung der Bundesflagge nicht ausgeübt werden.

4. Flaggenführung und Schiffsname

§ 8

(1) Die Bundesflagge ist in der im Seeverkehr für Seeschiffe der betreffenden Gattung üblichen Art und Weise zu führen. An der Stelle, wo die Bundesflagge gesetzt ist oder regelmäßig gesetzt wird, dürfen andere Flaggen nur zum Signalgeben gesetzt werden.

(2) Die Bundesflagge ist beim Einlaufen in einen Hafen und beim Auslaufen zu zeigen.

§ 9*

(1) Ein Seeschiff, für das ein Schiffszertifikat oder ein Flaggenzeugnis erteilt ist, muß seinen Namen an jeder Seite des Bugs und seinen Namen sowie den Namen des Heimathafens oder, wenn es keinen oder keinen Heimathafen im Geltungsbereich des Grundgesetzes hat, den Namen des Registerhafens am Heck in gut sichtbaren und festangebrachten Schriftzeichen führen.

(2) Der Name eines Seeschiffes, für das ein Schiffszertifikat oder ein Flaggenzeugnis erteilt ist, darf nur mit Genehmigung des Bundesministers für Verkehr geändert werden.

5. Verleihung der Befugnis zur Führung der Bundesflagge

§ 10*

Einem Seeschiff, das im Geltungsbereich des Grundgesetzes erbaut worden ist und nicht bereits nach den Vorschriften der §§ 1 bis 5 die Bundesflagge zu führen hat oder führen darf, kann der Bundesminister für Verkehr die Befugnis hierzu für die erste Überführungsreise in einen anderen Hafen verleihen.

§ 11

(1) Für Seeschiffe, die nicht nach den Vorschriften der §§ 1 bis 10 die Bundesflagge führen, kann der Bundesminister für Verkehr einem Ausrüster die

Befugnis zur Führung der Bundesflagge auf bestimmte Zeit, höchstens jedoch für die Dauer von zwei Jahren verleihen, wenn

- a) der Ausrüster zu dem Personenkreis des § 1 gehört,
- b) ihm das Schiff zur Bereederung in eigenem Namen für mindestens ein Jahr überlassen ist,
- c) das Schiff gemäß den Vorschriften des Bundesrechts mit Kapitän und Schiffsoffizieren besetzt wird,
- d) der Eigentümer dem Flaggenwechsel zustimmt,
- e) nicht fremdes Recht der Führung der Bundesflagge entgegensteht.

(2) Die Verleihung wird auf Antrag, oder wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung weggefallen sind, zurückgenommen. Der Wegfall dieser Voraussetzungen ist vom Ausrüster unverzüglich dem Bundesminister für Verkehr anzuzeigen.

§ 12*

(1) Die Befugnis zur Führung der Bundesflagge wird in den Fällen der §§ 10 und 11 durch einen Flaggenschein nachgewiesen, aus dem die für die Unterscheidung des Seeschiffes wesentlichen Merkmale und der Name des Eigentümers sowie in Fällen des § 11 der Name des Ausrüsters und die Dauer des Nutzungsrechts des Ausrüsters hervorgehen müssen.

(2) Seeschiffe, für die gemäß § 11 Flaggenscheine ausgestellt sind, werden für die Dauer der Befugnis zur Führung der Bundesflagge in ein Verzeichnis der gecharterten Schiffe eingetragen.

(3) Die Einrichtung des Verzeichnisses und des Flaggenscheins sowie die Ausstellung und Einziehung der Flaggenscheine regelt der Bundesminister für Verkehr.

§ 13

Die Vorschriften des § 3 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 über die Ausweispflicht, des § 6 über das Verbot der Führung anderer Nationalflaggen und der §§ 8 und 9 Abs. 1 über die Art der Flaggen- und Namensführung finden auf Seeschiffe, für welche die Befugnis zur Führung der Bundesflagge verliehen ist (§§ 10 und 11), entsprechende Anwendung. Jedoch ist am Heck der Name des vom Eigentümer bestimmten Heimathafens zu führen.

ZWEITER ABSCHNITT

Flaggenführung der Binnenschiffe

§ 14

(1) Binnenschiffe dürfen als deutsche Nationalflagge nur die Bundesflagge führen. Flaggen deutscher Länder oder andere deutsche Heimatflaggen dürfen nur neben der Bundesflagge gesetzt werden.

(2) § 6 Abs. 2 und § 8 Abs. 1 finden entsprechende Anwendung.

§ 12 Abs. 3: Flaggenscheine vgl. 2. DV zum Flaggenrechtsgesetz 9514-1-2

DRITTER ABSCHNITT

Strafbestimmungen

§ 15

(1) Führt ein Seeschiff entgegen der Vorschrift des § 6 oder des § 13 eine andere Nationalflagge als die Bundesflagge, so wird der Kapitän mit Gefängnis bis zu 6 Monaten und mit Geldstrafe oder mit einer dieser beiden Strafen bestraft.

(2) Die gleiche Strafe trifft den Kapitän eines Seeschiffes, das unbefugt die Bundesflagge oder eine Dienstflagge führt.

§ 16

(1) Mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Deutsche Mark oder mit Haft wird der Kapitän eines Seeschiffes bestraft, das

1. die durch dieses Gesetz vorgeschriebenen Urkunden nicht an Bord hat,
2. die Bundesflagge entgegen der Vorschrift des § 8 Abs. 2 oder des § 13 nicht zeigt oder
3. nicht gemäß § 9 Abs. 1 oder § 13 bezeichnet ist.

(2) Die gleiche Strafe trifft

1. den Kapitän oder Schiffer, der die Vorschriften des § 8 Abs. 1, des § 13 oder des § 14 Abs. 2 über die Art und Weise der Flaggenführung oder die zur Durchführung dieser Bestimmungen ergangenen Rechtsvorschriften (§ 22 Abs. 1 Nr. 2) verletzt,
2. den Schiffer, der die Vorschriften des § 14 Abs. 1 verletzt,
3. den, der die in § 7 Abs. 2 oder § 11 Abs. 2 vorgeschriebene Anzeige nicht unverzüglich erstattet.

§ 17

Strafbar ist nur, wer vorsätzlich oder fahrlässig gehandelt hat.

§ 18*

(1) Seeschiffe, für welche die Befugnis zur Führung der Bundesflagge verliehen ist, stehen hinsichtlich der in diesem Abschnitt bezeichneten strafbaren Handlungen deutschen Schiffen im Sinne des § 5 des Strafgesetzbuches gleich.

(2) Die in § 15 Abs. 2 bezeichnete Handlung ist auch dann strafbar, wenn sie von einem Ausländer außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes begangen ist.

VIERTER ABSCHNITT

Übergangs- und Schlußbestimmungen

§ 19*

In welcher Weise Seeschiffe, die im Auftrage der Deutschen Bundespost die Post befördern, neben der Bundesflagge oder einer Dienstflagge noch

durch eine Signalflagge zu kennzeichnen sind, bestimmt der Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr.

§ 20*

Das Gesetz, betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe, vom 22. Juni 1899 (Reichsgesetzbl. S. 319), das Gesetz zur Abänderung dieses Gesetzes vom 29. Mai 1901 (Reichsgesetzbl. S. 184) und die Verordnung über die Flaggenführung der Schiffe vom 17. Januar 1936 (Reichsgesetzbl. I S. 15) werden aufgehoben.

§ 21

(1) Soweit in anderen Rechtsvorschriften auf die in § 20 bezeichneten Vorschriften verwiesen ist, treten die entsprechenden Vorschriften dieses Gesetzes an deren Stelle.

(2) Auf Seeschiffe im Sinne des § 4 finden die Vorschriften des öffentlichen Rechts des Bundes, die für Kauffahrteischiffe erlassen sind, keine Anwendung; das gleiche gilt für Seeschiffe im öffentlichen Dienst, für welche die Befugnis zur Führung der Bundesflagge nach § 11 verliehen ist. Der Bundesminister für Verkehr kann jedoch anordnen, daß solche Seeschiffe den Vorschriften des Bundesrechts über die Rechtsverhältnisse der Schiffsbesatzung auf Kauffahrteischiffen unterliegen, wenn sie regelmäßig die Grenzen der Seefahrt um mehr als 50 Seemeilen überschreiten oder für längere Zeiträume als eine Woche auf See bleiben.

(3) Auf Kauffahrteischiffe, für welche die Befugnis zur Führung der Bundesflagge nach § 11 verliehen ist, finden die in Absatz 2 Satz 1 bezeichneten Vorschriften des örtlichen Rechts des Bundes nur insoweit Anwendung, als sie betreffen:

- a) die Rechtsverhältnisse der Schiffsbesatzung,
- b) die Besetzung des Schiffes mit Kapitän, Schiffsoffizieren und Mannschaften,
- c) die Sicherung der Seefahrt und die Schiffsicherheit, soweit nicht das Recht des Heimatstaates strengere Anforderungen enthält,
- d) die Verpflichtung zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute,
- e) die Verpflichtungen gegenüber den konsularischen Vertretungen im Ausland,
- f) die Stellung des Kapitäns als Standesbeamter und Nachlaßverwalter.

§ 22*

(1) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt,

1. die Grenzen der Seefahrt im Sinne dieses Gesetzes und die Art und Weise zu bestimmen, wie die Anbringung der Namen am Schiff auszuführen ist,

§ 18 Abs. 1: StGB 450-2

§ 18 Abs. 2: GG 100-1

§ 19: Vgl. 4. DV zum Flaggenrechtsgesetz 9514-1-4

§ 20: Aufhebungsbestimmung; abgedruckt im Hinblick auf § 21 Abs. 1

§ 22 Abs. 1: Vgl. 3. DV zum Flaggenrechtsgesetz 9514-1-3

§ 22 Abs. 2: Schiffsregisterordnung 315-18

2. im Einvernehmen mit dem Bundesminister des Innern die Art und Weise der Flaggenführung im Sinne von § 8 Abs. 1, § 13 und § 14 Abs. 2 zu bestimmen.

(2) Der Bundesminister der Justiz wird ermächtigt, die Vorschriften der Schiffsregisterordnung vom 19. Dezember 1940 (Reichsgesetzbl. I S. 1591) insoweit zu ändern, als es zu deren Anpassung an die Vorschriften dieses Gesetzes erforderlich ist,

und die Schiffsregisterordnung in neuer Fassung bekanntzugeben.

§ 23*

Der Wohnsitz oder Sitz in Berlin (West) kann dem Wohnsitz oder Sitz im Geltungsbereich des Grundgesetzes durch die Gesetzgebung von Berlin (West) gleichgestellt werden.

§ 23: GG 100-1; Art. I G v. 26. 5. 1953 GVBl. Berlin S. 334

Erste Durchführungsverordnung zum Flaggenrechtsgesetz (Flaggenzeugnisse)*

9514-1-1

Vom 23. Februar 1951

Bundesgesetzbl. II S. 19, verk. am 6. 3. 1951

Auf Grund von § 3 Abs. 3 des Flaggenrechtsgesetzes vom 8. Februar 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 79) wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet: *

§ 1

Ein Flaggenzeugnis kann als Ersatz des Schiffszertifikates ausgestellt werden, wenn das Recht zur Führung der Bundesflagge bei einem Seeschiff während des Aufenthalts im Ausland entsteht.

§ 2*

(1) Das Flaggenzeugnis wird auf Antrag des Eigentümers ausgestellt.

(2) Gehört der Antragsteller zu den Personen, deren Seeschiffe die Bundesflagge zu führen haben (§ 1 des Gesetzes), so wird das Flaggenzeugnis von dem Konsulat, in dessen Bezirk sich das Schiff zur Zeit der Entstehung des Rechts zur Führung der Bundesflagge befindet, oder von dem für die Eintragung des Schiffes zuständigen Schiffsregistergericht (§ 4 der Schiffsregisterordnung vom 19. Dezember 1940 — Reichsgesetzbl. I S. 1591) ausgestellt.

(3) Gehört der Antragsteller zu den Personen, deren Seeschiffe die Bundesflagge führen dürfen (§ 2 des Gesetzes), so wird das Flaggenzeugnis von dem für die Eintragung zuständigen Schiffsregistergericht ausgestellt. Der Antrag kann in diesem Fall nur in Verbindung mit der Anmeldung des Schiffes zur Eintragung in das Schiffsregister gestellt werden.

§ 3

(1) In dem Antrag auf Ausstellung eines Flaggenzeugnisses sind anzugeben:

1. der Name des Schiffes;
2. die Gattung und der Hauptbaustoff;
3. der Bauort und das Jahr des Stapellaufs, es sei denn, daß dies nur mit besonderen Schwierigkeiten zu ermitteln ist;

4. die Nationalflagge, die das Schiff zuletzt geführt hat;
5. das Schiffsregister, in dem das Schiff eingetragen ist oder zuletzt eingetragen war, im zweiten Falle auch der Zeitpunkt der Löschung;
6. die Ergebnisse der amtlichen Vermessung;
7. der Heimathafen;
8. der Name und der Wohnsitz (Sitz) des Antragstellers,
bei einer Reederei: die Mitreeder und die Größe der Schiffsparten,
bei einer offenen Handelsgesellschaft: die Gesellschafter,
bei einer Kommanditgesellschaft oder Kommanditgesellschaft auf Aktien: die persönlich haftenden Gesellschafter;
9. die den Erwerb des Eigentums begründenden Tatsachen;
10. die das Recht zur Führung der Bundesflagge begründenden Tatsachen.

(2) Die in Absatz 1 Nr. 3, 4, 5, 7, 8 und 9 bezeichneten Angaben sind glaubhaft zu machen. Der Meßbrief oder die entsprechende Urkunde einer ausländischen Vermessungsbehörde (Absatz 1 Nr. 6) oder eine beglaubigte Abschrift dieser Urkunde ist vorzulegen. Die in Absatz 1 Nr. 10 bezeichneten Tatsachen sind nachzuweisen.

§ 4*

(1) Das Flaggenzeugnis darf nur ausgestellt werden, wenn die Seetüchtigkeit des Schiffes durch einen Fahrterlaubnisschein der See-Berufsgenossenschaft in Hamburg nachgewiesen ist. Die See-Berufsgenossenschaft darf den Fahrterlaubnisschein auch auf Grund einer Besichtigung durch Besichtiger einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft erteilen.

Überschrift: In Berlin am 4. 6. 1953 in Kraft getreten, vgl. GVBl. Berlin 1953 S. 1225

Überschrift u. Einleitungssatz: Flaggenrechtsgesetz 9514-1
§ 2 Abs. 2: Schiffsregisterordnung 315-18

§ 4 Abs. 3 Kursivdruck: Vgl. jetzt § 11 Schiffssicherheitsverordnung 9512-3

(2) Wird die Ausstellung des Flaggenzeugnisses gemäß § 2 Abs. 2 bei dem Konsulat beantragt, so kann die Seetüchtigkeit des Schiffes in Eilfällen auch durch das Gutachten einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nachgewiesen werden. In diesem Fall darf das Flaggenzeugnis erst nach Erfüllung der Bedingungen und nur unter den Auflagen und mit den zeitlichen und örtlichen Beschränkungen ausgestellt werden, die nach dem Gutachten erforderlich sind.

(3) Für ein Schiff mit Einrichtungen für mehr als 12 Fahrgäste darf das Flaggenzeugnis erst nach Erteilung des Sicherheitszeugnisses im Sinne von Artikel 8 der Verordnung über Sicherheitseinrichtungen und Sicherheitszeugnisse für Fahrgastschiffe vom 25. Dezember 1932 (Reichsgesetzbl. II S. 243) ausgestellt werden.

§ 5

Das Flaggenzeugnis wird für bestimmte Zeit, höchstens jedoch auf die Dauer eines Jahres seit dem Tage der Ausstellung, oder für die einmalige Überführung des Schiffes in einen Hafen des Bundesgebietes ausgestellt.

§ 6

(1) Das Flaggenzeugnis wird nach dem Muster im Anhang ausgestellt. Die Vordrucke werden in der Urschrift und in beglaubigten Abschriften in lateinischen Buchstaben und in arabischen Ziffern ausgefüllt.

(2) Auflagen und Beschränkungen im Sinne von § 4 Abs. 2 werden auf der Rückseite des Flaggenzeugnisses vermerkt. Die Vorderseite enthält einen Hinweis auf diesen Vermerk.

§ 7

Die ausstellende Behörde übersendet eine beglaubigte Abschrift des Flaggenzeugnisses der See-Berufsgenossenschaft in Hamburg und außerdem,

soweit das Flaggenzeugnis vom Konsulat ausgestellt ist, dem für die Eintragung des Schiffes zuständigen Schiffsregistergericht.

§ 8

Ist das Flaggenzeugnis für bestimmte Zeit ausgestellt, so bleibt es nach Ablauf dieser Zeit im Falle einer durch höhere Gewalt verlängerten Reise bis zur Beendigung der Reise gültig. Der Grund und die Dauer der Verlängerung der Reise müssen durch Eintragung im Schiffstagebuch nachgewiesen werden.

§ 9

Der Eigentümer hat das Flaggenzeugnis dem für die Eintragung des Schiffes zuständigen Schiffsregistergericht unverzüglich zur Unbrauchbarmachung einzureichen, wenn

1. das Schiffszertifikat erteilt ist,
2. das Schiff das Recht zur Führung der Bundesflagge verliert oder
3. die Anmeldung des Schiffes zur Eintragung in das Seeschiffsregister zurückgenommen wird.

§ 10

Die Verpflichtung des Reeders, das Schiff während des nächsten Aufenthalts in einem Hafen des Bundesgebietes den vorgeschriebenen Besichtigungen und Prüfungen zu stellen, bleibt unberührt.

§ 11

Diese Verordnung tritt mit Ausnahme der Vorschriften, durch die Zuständigkeiten der Konsulate begründet werden, am Tage nach ihrer Verkündung, im übrigen am 1. April 1951 in Kraft.

Der Bundeskanzler

Der Bundesminister für Verkehr

(Bundesadler)

Bundesrepublik Deutschland

Flaggenzeugnis

Hierdurch wird bezeugt, daß das nachstehend bezeichnete Schiff nach § . . . des Flaggenrechts-gesetzes vom 8. Februar 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 79) das Recht hat, die Bundesflagge der Bundes-republik Deutschland zu führen, und daß ihm alle Rechte, Eigenschaften und Privilegien eines deut-schen Schiffes zustehen.

1. Name des Schiffes:
2. Unterscheidungssignal:
3. Gattung:
4. Jahr des Stapellaufs, Bauort:
5. Heimathafen:
6. I. Ergebnisse der amtlichen Vermessung:
 - a) Länge:
 - b) Breite:
 - c) Tiefe:
 - d) Größte Länge des Maschinenraums:

Kubikmeter:	Registertonnen:
e) Bruttoreumgehalt:	
f) Nettoreumgehalt:	

 - g) Meßbrief:

II. Maschinenleistung:

Dieses Zeugnis gilt unter den auf der Rückseite vermerkten Auflagen und Beschränkungen für die Dauer der Überführung des Schiffes nach/ bis zum, darüber hinaus nur für die Dauer einer durch höhere Gewalt verlängerten Reise.

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

(Siegel)

Ausstellende Behörde
(Unterschrift)

Zweite Durchführungsverordnung zum Flaggenrechtsgesetz (Flaggenscheine)*

Vom 31. März 1951

Bundesgesetzbl. II S. 65, verk. am 11. 4. 1951

Auf Grund des § 12 Abs. 3 des Flaggenrechtsgesetzes vom 8. Februar 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 79) wird verordnet:*

§ 1*

Der Antrag auf Verleihung der Befugnis zur Führung der Bundesflagge ist

1. für ein Seeschiff, das im Geltungsbereich des Grundgesetzes erbaut ist (§ 10 des Gesetzes), von dem Inhaber der Schiffswerft oder dem Eigentümer,
 2. für ein Seeschiff, das einem deutschen Ausrüster zur Bereederung überlassen ist (§ 11 des Gesetzes), von diesem
- zu stellen.

§ 2

Der Antrag ist im Falle des § 1 Nr. 1 bei der für den Bauort des Schiffes, im Falle des § 1 Nr. 2 bei der für den Wohnsitz (Sitz) des Ausrüsters örtlich zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion oder Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (Schifffahrtsbehörde) einzureichen; liegt der Bauort des Schiffes oder der Wohnsitz (Sitz) des Ausrüsters außerhalb der Länder Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein, so ist die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg zuständig.

§ 3

- (1) In dem Antrag sind anzugeben:
 1. der Name des Schiffes;
 2. die Gattung und der Hauptbaustoff;
 3. der Bauort und das Jahr des Stapellaufs;
 4. der Name und der Wohnsitz (Sitz) des Eigentümers;
 5. die Ergebnisse der amtlichen Vermessung.
- (2) Ferner sind anzugeben:
 1. im Falle des § 1 Nr. 1 der Hafen, in den das Schiff übergeführt werden soll;
 2. im Falle des § 1 Nr. 2:
 - a) der Hafen, von dem aus die Seefahrt unter der Bundesflagge betrieben werden soll (künftiger Heimathafen);
 - b) die Nationalflagge, die das Schiff im Zeitpunkt der Antragstellung führt oder zuletzt geführt hat;
 - c) das Schiffsregister, in dem das Schiff eingetragen ist oder zuletzt eingetragen war;

- d) der Name und der Wohnsitz (Sitz) des Ausrüsters;
- e) die das Nutzungsrecht des Ausrüsters begründenden Tatsachen und die Dauer dieses Rechts;
- f) die Tatsachen, aus denen sich ergibt, daß der Ausrüster im Sinne des § 1 des Gesetzes Deutscher ist oder einem Deutschen gleichachtet wird.

§ 4*

(1) Die in § 3 Abs. 1 Nr. 3, 4 und Abs. 2 Nr. 2 Buchstaben a bis d bezeichneten Angaben sind glaubhaft zu machen. Der Antragsteller kann zur Versicherung an Eides Statt zugelassen werden.

(2) Der Meßbrief oder die entsprechende Urkunde einer ausländischen Vermessungsbehörde (§ 3 Abs. 1 Nr. 5) oder eine öffentlich beglaubigte Abschrift dieser Urkunde ist vorzulegen.

(3) Die Seetüchtigkeit des Schiffes und die in § 3 Abs. 2 Nr. 2 Buchstaben e, f bezeichneten Tatsachen sind nachzuweisen. Auf den Nachweis der Seetüchtigkeit ist § 4 Abs. 1, 3 der Ersten Durchführungsverordnung zum Flaggenrechtsgesetz vom 23. Februar 1951 (Bundesgesetzbl. II S. 19) entsprechend anzuwenden.

(4) Im Falle des § 1 Nr. 2 sind vorzulegen:

1. die öffentlich beglaubigte Erklärung des Eigentümers, daß er dem Flaggenwechsel für die Dauer des Nutzungsrechts des Ausrüsters zustimmt;
2. die Bestätigung der fachlich zuständigen Behörde oder eines Konsulats des Staates, dessen Recht das Schiff im Zeitpunkt der Antragstellung unterliegt, daß dieses Recht der Führung der Bundesflagge nicht entgegensteht.

§ 5

Die Schifffahrtsbehörde hat einen Antrag, dem nach den gesetzlichen Bestimmungen nicht entsprochen werden kann, abzulehnen. Die übrigen Anträge legt sie dem Bundesminister für Verkehr zur Entscheidung vor.

§ 6

(1) Der Antragsteller erhält im Falle der Verleihung der Befugnis zur Führung der Bundesflagge als urkundlichen Nachweis den Flaggenschein. Die Schifffahrtsbehörde stellt den Flaggenschein nach dem Muster im Anhang aus, teilt dem Schiff ein

Überschrift: In Berlin am 4. 6. 1953 in Kraft getreten, vgl. GVBl. Berlin 1953 S. 1225

Überschrift u. Einleitungssatz: Flaggenrechtsgesetz 9514-1

§ 1: GG 100-1

§ 4 Abs. 3: 1. DV zum Flaggenrechtsgesetz 9514-1-1

Unterscheidungssignal zu und trägt im Falle des § 1 Nr. 2 das Schiff in das Verzeichnis der gecharterten Schiffe ein.

(2) Das Verzeichnis ist bei den Schiffsverkehrsbehörden nach dem vom Bundesminister für Verkehr bestimmten Muster einzurichten.

(3) Die Vordrucke für den Flaggenschein werden in der Urschrift und in beglaubigten Abschriften in lateinischen Buchstaben und in arabischen Ziffern ausgefüllt.

§ 7

(1) Der Flaggenschein wird im Falle des § 1 Nr. 1 für die Dauer der ersten Überführung in einen anderen Hafen, im Falle des § 1 Nr. 2 für die Dauer der Befugnis zur Führung der Bundesflagge ausgestellt.

(2) Wird die Befugnis zur Führung der Bundesflagge auf späteren Antrag für einen weiteren Zeitraum verliehen, so kann dies auf dem Flaggenschein vermerkt werden. Der Ausstellung eines neuen Flaggenscheins bedarf es in diesem Falle nicht.

§ 8

Die Schiffsverkehrsbehörde übersendet eine beglaubigte Abschrift des Flaggenscheins der See-Berufsgenossenschaft in Hamburg.

§ 9*

(1) Im Falle des § 1 Nr. 2 hat der Ausrüster Veränderungen der in § 3 Abs. 1 Nr. 1, 2, 4, 5 Abs. 2 Nr. 2 Buchstaben a, d bis f bezeichneten Tatsachen unverzüglich zur Eintragung in das Verzeichnis bei der Schiffsverkehrsbehörde anzumelden; der Ausrüster genügt damit zugleich seiner Anzeigepflicht nach § 11 Abs. 2 Satz 2 des Flaggenrechtsgesetzes. Jede Eintragung in das Verzeichnis ist so bald als tunlich auf dem Flaggenschein zu vermerken.

(2) Sind nach der Anmeldung die Voraussetzungen für die Verleihung der Befugnis zur Führung der Bundesflagge weggefallen, so hat die Schiffsverkehrsbehörde die Rücknahme der Verleihung durch den Bundesminister für Verkehr herbeizuführen.

(3) Geht das Schiff unter und ist es als endgültig verloren anzusehen oder wird es ausbesserungsunfähig, so hat der Ausrüster dies unverzüglich der Schiffsverkehrsbehörde anzumelden.

(4) Für die Anmeldung gilt § 4 Abs. 1 bis 3 entsprechend.

§ 9 Abs. 1: Flaggenrechtsgesetz 9514-1

§ 10

Die Eintragung des Schiffes im Verzeichnis wird gelöscht, wenn die Befugnis zur Führung der Bundesflagge durch Zeitablauf weggefallen ist, wenn der Bundesminister für Verkehr die Verleihung zurückgenommen hat oder wenn eine der in § 9 Abs. 3 bezeichneten Tatsachen angemeldet wird.

§ 11

(1) Nach Wegfall der Befugnis zur Führung der Bundesflagge und in den Fällen des § 9 ist der Flaggenschein so bald als tunlich der Schiffsverkehrsbehörde einzureichen. Zur Einreichung verpflichtet ist auch der Kapitän, sobald sich das Schiff in einem Hafen des Bundesgebietes befindet.

(2) In den Fällen des § 10 ist der Flaggenschein von der Schiffsverkehrsbehörde unbrauchbar zu machen oder, falls er nicht eingereicht und seine Vernichtung nicht glaubhaft gemacht wird, auf Kosten des Ausrüsters öffentlich für ungültig zu erklären. Die Erklärung ist der in § 4 Abs. 4 Nr. 2 bezeichneten Behörde mitzuteilen.

§ 12*

(1) Für die Eintragung des Schiffes in das Verzeichnis der gecharterten Schiffe, für die Eintragung von Veränderungen, die das Schiff betreffen, für die Ausstellung des Flaggenscheins und für den Vermerk von Veränderungen auf dem Flaggenschein werden Gebühren erhoben. § 77 Abs. 1, 5 der Kostenordnung vom 25. November 1935 (Reichsgesetzbl. I S. 1371) in der Fassung des Artikels 11 der Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken vom 21. Dezember 1940 (Reichsgesetzblatt I S. 1609) ist entsprechend anzuwenden.

(2) Für die Löschung der Eintragung des Schiffes wird eine Gebühr nicht erhoben.

§ 13

Die Verpflichtung des Antragstellers, das Schiff den vorgeschriebenen Besichtigungen und Prüfungen zu stellen, bleibt unberührt.

§ 14

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr

§ 12: Kursivdruck jetzt § 84 KostO v. 26. 7. 1957 I 861, 960 361-1

Anhang

(Bundesadler)

Bundesrepublik Deutschland

Flaggenschein

Hierdurch wird bezeugt, daß dem nachstehend bezeichneten Schiff nach § .. des Flaggenrechts-gesetzes die Befugnis verliehen ist, die Bundesflagge der Bundesrepublik Deutschland zu führen.

1. Name des Schiffes:
 2. Unterscheidungssignal:
 3. Gattung:
 4. Jahr des Stapellaufs, Bauort:
 5. Heimathafen *):
 6. I. Ergebnisse der amtlichen Vermessung:
 - a) Länge:
 - b) Breite:
 - c) Tiefe:
 - d) Größte Länge des Maschinenraums:
- | | Kubikmeter | Registertonnen |
|----------------------------|------------|----------------|
| e) Bruttoreumgehalt: | | |
| f) Nettoreumgehalt: | | |
| g) Meßbrief: | | |

- II. Maschinenleistung:
7. Eigentümer:
8. Ausrüster *):
9. Dauer des Nutzungsrechts des Ausrüsters *):

Dieses Zeugnis gilt für die Dauer der Überführung des Schiffes von nach bis zum **)

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

Siegel

Ausstellende Behörde
(Unterschrift)

*) Nur in Fällen des § 11 des Gesetzes auszufüllen.

**) Unzutreffendes ist zu streichen.

9514-1-3

**Dritte Durchführungsverordnung
zum Flaggenrechtsgesetz
(Grenze der Seefahrt; Anbringung der Schiffsnamen)***

Vom 3. August 1951

Bundesgesetzbl. II S. 155, verk. am 14. 8. 1951

Auf Grund von § 22 Abs. 1 Nr. 1 des Flaggenrechtsgesetzes vom 8. Februar 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 79) wird verordnet: *

§ 1 *

(1) Seefahrt im Sinne des Flaggenrechtsgesetzes ist die Schifffahrt seewärts der in den Absätzen 2 und 3 festgelegten Grenze.

(2) Die Grenze der Seefahrt verläuft

1. bei der Emsmündung auf der Verbindungslinie zwischen den Leuchttürmen Delfzyl und Knock,
2. bei der Jade auf der Verbindungslinie zwischen dem Oberfeuer Schillighörn und dem Kirchturm Langwarden,
3. bei der Wesermündung auf der Verbindungslinie zwischen den Kirchtürmen Langwarden und Kappel,
4. bei der Elbmündung auf der Verbindungslinie von der Kugelbake bei Döse zur nordwestlichen Spitze des Hohen Ufers (Dieksand),
5. bei der Meldorfer Bucht auf der Verbindungslinie von der nordwestlichen Spitze des Hohen Ufers (Dieksand) zum Westmolenkopf Büsum,
6. bei der Eidermündung auf dem durch Kating Kirche gelegten Längengrad,
7. bei der Flensburger Förde auf der Verbindungslinie zwischen dem Kekenis-Leuchtturm und Birknack,
8. bei der Schleimündung auf einer Linie über die Molenköpfe Schleimünde,

9. bei der Eckernförder Bucht auf der Verbindungslinie von Boknis-Eck zur Nordostspitze des Festlandes bei Dänisch-Nienhof,
10. bei der Kieler Förde auf der Verbindungslinie zwischen dem Leuchtturm Bülk und dem Marine-Ehrenmal Laboe,
11. bei der Trave auf der Verbindungslinie der beiden äußeren Molenköpfe bei Travemünde.

(3) Im übrigen wird die Grenze der Seefahrt durch die Festland- und Inselküste bei mittlerem Hochwasser, bei an der Küste gelegenen Häfen durch die Verbindungslinie der Molenköpfe und bei den in Absatz 2 nicht aufgeführten Flußmündungen durch die Verbindungslinien der äußeren Uferausläufe bestimmt.

§ 2 *

Die nach § 9 des Flaggenrechtsgesetzes von Schiffen zu führenden Namen sind in lateinischer Druckschrift von solcher Größe deutlich erkennbar anzubringen, daß

1. die Höhe der kleinsten Buchstaben mindestens 10 cm,
2. die Breite der die Buchstaben bildenden Grundstriche mindestens $\frac{1}{5}$ der Höhe der Buchstaben beträgt.

§ 3

Die Bekanntmachung vom 10. November 1899 betreffend Ausführungsbestimmungen zum § 25 des Flaggenrechtsgesetzes vom 22. Juni 1899 (Zentralblatt für das Deutsche Reich S. 380) wird aufgehoben, soweit sie nicht bereits außer Kraft getreten ist.

Der Bundesminister für Verkehr

Überschrift: In Berlin am 4. 6. 1953 in Kraft getreten, vgl. GVBl. Berlin 1953 S. 1225
Überschrift, Einleitungssatz u. § 1 Abs. 1: Flaggenrechtsgesetz 9514-1

§ 2: Flaggenrechtsgesetz 9514-1

9514-1-4

Vierte Durchführungsverordnung zum Flaggenrechtsgesetz (Postsignalflagge für Seeschiffe)*

Vom 5. Dezember 1951

Bundesgesetzbl. II 1952 S. 403, verk. am 3. 3. 1952

Auf Grund des § 19 des Flaggenrechtsgesetzes vom 8. Februar 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 79) wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr verordnet: *

§ 1 *

(1) Seeschiffe, die nach den §§ 3, 4 und 13 des Flaggenrechtsgesetzes das Recht oder die Befugnis zur Führung der Bundesflagge ausüben, führen, solange sie im Auftrage der Deutschen Bundespost die Post befördern und an Bord haben, neben der Bundesflagge oder der Bundesdienstflagge die Postsignalflagge für Seeschiffe im Vortopp.

(2) Dies gilt nicht für Seeschiffe, die die Bundespostflagge führen.

§ 2

(1) Die Postsignalflagge für Seeschiffe ist eine dreieckige goldfarbene Flagge (Stander), deren

Überschrift: In Berlin am 4. 6. 1953 in Kraft getreten, vgl. GVBl. Berlin 1953 S. 1225
Überschrift, Einleitungssatz u. § 1 Abs. 1: Flaggenrechtsgesetz 9514-1

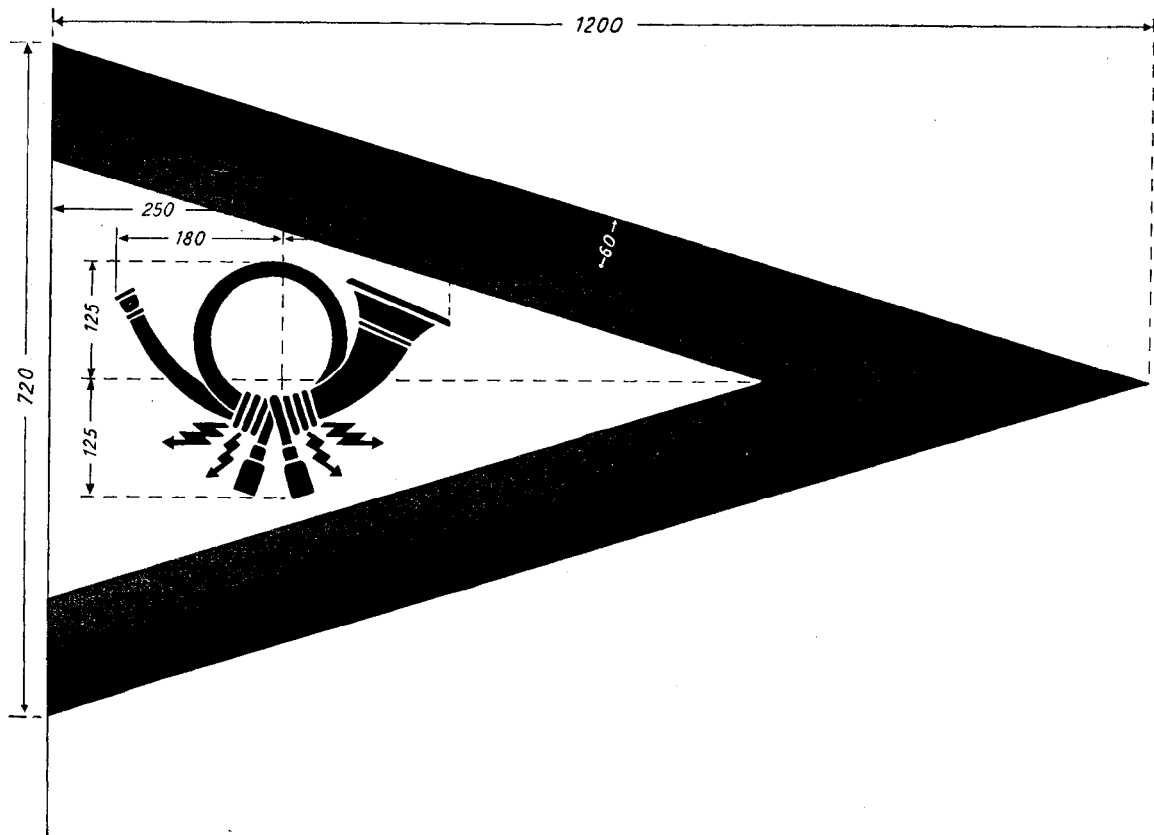
Höhe zur Länge sich wie 3:5 verhält. Die beiden Längsseiten sind mit je einem schwarzen (außen) und roten (innen) Randstreifen versehen; die Breite jedes Streifens beträgt $\frac{1}{12}$ der Höhe der Flagge. In dem goldfarbenen Feld befindet sich ein schwarzes Posthorn, dessen Mundstück nach dem Liek zeigt, dessen senkrechte Mittelachse um $\frac{1}{2,88}$ der Höhe des Standers vom Liek entfernt ist und dessen waagerechte Mittelachse auf der waagerechten Mittelachse der Flagge liegt. Die größte Länge des Posthorns entspricht der halben Höhe der Flagge, die größte Höhe des Posthorns verhält sich zur Höhe des Standers wie 1:2,88.

(2) Für die Gestaltung ist das beigelegte Muster maßgebend.

§ 3

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

**Der Bundesminister
für das Post- und Fernmeldewesen**



Sachgebiet 9515

Seelotswesen

ERSTER ABSCHNITT

Allgemeine Bestimmungen

§ 1

(1) Seelotse im Sinne dieses Gesetzes ist, wer nach behördlicher Zulassung auf See oder auf Seeschiffahrtstraßen außerhalb der Häfen berufsmäßig Schiffe als orts- und schiffahrtkundiger Berater geleitet. Der Seelotse gehört nicht zur Schiffsbesatzung.

(2) Seeschiffahrtstraße im Sinne von Absatz 1 Satz 1 ist auch der Nord-Ostsee-Kanal.

§ 2

Reviere im Sinne dieses Gesetzes sind Fahrtstrecken, für die zur Sicherheit der Schifffahrt die Bereitstellung einheitlicher ständiger Lotsendienste angeordnet ist.

§ 3

(1) Die Aufsicht über das Seelotswesen sowie die Einrichtung und Unterhaltung des Seelotswesens in den Revieren sind Aufgaben des Bundes.

(2) Der Bundesminister für Verkehr bestimmt nachgeordnete Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes als Aufsichtsbehörden.

§ 4

Die Selbstverwaltung des Seelotswesens in den Revieren obliegt den Lotsenbruderschaften und der Bundeslotsenkammer.

§ 5

Auf das Seelotswesen der Reviere, in denen noch Bedienstete des Bundes als Seelotsen eingesetzt werden, finden die Vorschriften der §§ 4, 7 Satz 2, der §§ 9, 14, 16 bis 25, 31 bis 45, 46 Abs. 1 bis 3, der §§ 47 bis 53, 56 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 und des § 57 keine Anwendung und die Vorschriften der §§ 6, 10 bis 13 und 15 nur sinngemäß Anwendung. Die allgemeinen Rechtsvorschriften für Bedienstete des Bundes bleiben unberührt.

ZWEITER ABSCHNITT

Lotswesen der Reviere

1. Allgemeine Revierordnung

§ 6

(1) Der Bundesminister für Verkehr bestimmt im Rahmen dieses Gesetzes und nach Anhörung der Küstenländer sowie der Bundeslotsenkammer durch

1. Lotsordnungen

- a) die Reviere und ihre Grenzen,
- b) die Verwaltung und Ordnung der Reviere,

- c) die Voraussetzungen, unter denen Schiffe beim Befahren des Reviers zur Annahme eines Lotsen verpflichtet sind;

2. Lotstarifordnungen

- a) die Voraussetzungen der Gebührenpflicht,
- b) die Höhe der Gebühren für die Lotseinrichtungen des Bundes (Lotsgebühren) und der Entgelte für die Leistungen der Seelotsen (Lotsgelder).

(2) Die Lotsordnungen und Lotstarifordnungen sind Rechtsverordnungen. Die Lotstarifordnungen bedürfen, soweit sie die Gebühren für die Lotseneinrichtungen des Bundes betreffen, der Zustimmung des Bundesministers der Finanzen. Der Bundesminister für Verkehr kann die Ermächtigung nach Absatz 1 Nr. 1 Buchstaben b und c durch Rechtsverordnung auf die Aufsichtsbehörde übertragen. Die in diesem Absatz genannten Rechtsverordnungen bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates.

§ 7

Bei der Festsetzung der Lotsgebühren ist auf das öffentliche Interesse an der Förderung des Verkehrs und die Deckung der öffentlichen Ausgaben für Lotszwecke Bedacht zu nehmen. Bei der Festsetzung der Lotsgelder ist darauf zu achten, daß die Seelotsen bei normaler Inanspruchnahme ein der Vorbildung und Verantwortung ihres Berufes entsprechendes Einkommen haben, und daß eine ausreichende Versorgung für den Fall des Alters, der Berufsunfähigkeit und des Todes ermöglicht werden kann.

§ 8 *

Die Lotsgebühren und Lotsgelder werden nach näherer Bestimmung der Lotstarifordnung von Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes oder von der Lotsenbruderschaft eingezogen. Sie werden nach den Vorschriften des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes beigeschrieben.

2. Bestallung der Seelotsen

§ 9

Wer den Beruf eines Seelotsen in einem Revier ausüben will, bedarf einer Bestallung.

§ 10

(1) Anträge auf Bestallung als Seelotse sind an die für das Revier zuständige Aufsichtsbehörde zu richten.

(2) Die Aufsichtsbehörde führt für jedes Revier eine Liste der Bewerber. In die Liste werden nur Deutsche aufgenommen, die das Befähigungszeugnis als Kapitän auf großer Fahrt besitzen. Die Aufnahme

in die Liste ist dem Bewerber zu bestätigen und der Lotsenbrüderschaft mitzuteilen.

(3) Für Reviere, auf denen Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt von mehr als 600 cbm im allgemeinen nicht verkehren, können die Lotsordnungen von der Vorschrift des Absatzes 2 Satz 2 Erleichterungen zulassen.

§ 11

(1) Die Eintragung in die Bewerberliste gewährt keinen Rechtsanspruch auf eine spätere Bestallung und keinen Rang für eine spätere Auswahl.

(2) Jeder Bewerber hat von dem auf die Eintragung folgenden Kalenderjahr ab alljährlich bis zum 31. Dezember der Aufsichtsbehörde, welche die Bewerberliste führt, schriftlich anzuzeigen, ob er sein Bewerbungsgesuch aufrechterhält.

§ 12

(1) Die Aufsichtsbehörde wählt im Benehmen mit der Lotsenbrüderschaft die erforderliche Anzahl von Lotsenanwärtern aus der Bewerberliste aus.

(2) Als Lotsenanwärter darf nur ausgewählt und verwendet werden, wer

1. die Voraussetzungen des § 10 Abs. 2 und 3 noch erfüllt;
2. nach dem Erwerb des erforderlichen Befähigungszeugnisses mindestens sechs Jahre Bordstellungen als Kapitän oder nautischer Schiffsoffizier innegehabt hat;
3. durch ein vertrauensärztliches Zeugnis der See-Berufsgenossenschaft nachweist, daß er geistig und körperlich für den Seelotsenberuf geeignet ist, insbesondere das volle Hör-, Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen hat;
4. nach seiner Lebensführung die Gewähr dafür bietet, daß er die für den Seelotsenberuf erforderliche Zuverlässigkeit besitzt.

§ 13

Der Anwärter hat sich der für das Revier vorgeschriebenen Ausbildung und nach deren Abschluß einer Prüfung durch die Aufsichtsbehörde zu unterziehen.

§ 14

(1) Nach Abschluß der Ausbildung und bestandener Prüfung ist der Anwärter von der Aufsichtsbehörde zum Seelotsen zu bestellen. Er erhält über die Bestallung als Seelotse eine von der Aufsichtsbehörde ausgefertigte Urkunde. Die Urkunde enthält

1. einen Hinweis auf dieses Gesetz,
2. den Namen, das Geburtsdatum und den Geburtsort des Seelotsen,
3. die Bezeichnung des Reviers, für das er bestellt ist.

Die Bestallung wird mit der Aushändigung der Urkunde wirksam.

(2) Bei der Aushändigung der Urkunde ist der Seelotse auf die gewissenhafte Ausübung seines Berufes zu verpflichten.

§ 15

Die Lotsordnung kann vorsehen, daß der Seelotse nach seiner ersten Bestallung für eine Übergangszeit nur Schiffe bestimmter Art und Größe lotsen darf.

§ 16

Der Seelotse hat sich auf Verlangen der Aufsichtsbehörde der Untersuchung durch einen Vertrauensarzt der See-Berufsgenossenschaft zu unterziehen und den Untersuchungsbefund der Aufsichtsbehörde vorzulegen.

§ 17

(1) Die Bestallung ist zu widerrufen, wenn sie durch Zwang, arglistige Täuschung oder Bestechung herbeigeführt wurde.

(2) Die Bestallung ist zurückzunehmen, wenn

1. durch ein vertrauensärztliches Zeugnis der See-Berufsgenossenschaft festgestellt wird, daß der Seelotse infolge eines körperlichen Gebrechens oder wegen Schwäche seiner geistigen Kräfte dauernd unfähig ist, seinen Beruf ordnungsmäßig auszuüben;
2. dem Seelotsen durch den unanfechtbar gewordenen Spruch eines Seeamtes das Befähigungszeugnis entzogen wird, dessen Besitz Voraussetzung für die Bestallung war;
3. der Seelotse die ihm obliegenden Pflichten wiederholt oder gröblich verletzt und dadurch ungeeignet erscheint, seinen Beruf weiterhin auszuüben.

§ 18

(1) Ist auf Grund von Handlungen oder Unterlassungen des Seelotsen, die Gegenstand einer seeamtlichen Untersuchung oder eines Strafverfahrens sind, oder auf Grund des Gesundheitszustandes des Seelotsen die Annahme gerechtfertigt, daß der Seelotse die Sicherheit des Verkehrs durch die weitere Tätigkeit gefährdet, so ist ihm die Berufsausübung vorläufig zu untersagen, bis durch den unanfechtbar gewordenen Spruch eines Seeamtes, das rechtskräftige Urteil eines Gerichtes oder ein vertrauensärztliches Zeugnis der See-Berufsgenossenschaft geklärt ist, ob die Voraussetzungen des § 17 Abs. 2 erfüllt sind.

(2) Wird in dem vertrauensärztlichen Zeugnis der See-Berufsgenossenschaft festgestellt, daß der Seelotse nur vorübergehend außerstande ist, seinen Beruf ordnungsmäßig auszuüben, so ist die vorläufige Untersagung aufzuheben, sobald durch vertrauensärztliches Zeugnis bescheinigt wird, daß der Hinderungsgrund nicht mehr besteht.

§ 19

Der Widerruf und die Zurücknahme der Bestallung sowie die vorläufige Untersagung der Berufsausübung werden von der Aufsichtsbehörde verfügt. Vor der Verfügung ist der Seelotse, im Falle der Zurücknahme der Bestallung auch die Bundeslotsenkammer zu hören. Die Verfügung ist mit Gründen zu versehen und dem Seelotsen zuzustellen.

§ 20

Im Falle der Zurücknahme der Bestallung nach § 17 Abs. 2 kann die Aufsichtsbehörde, jedoch frühestens nach Ablauf eines Jahres, eine erneute Bestallung vornehmen, wenn die Annahme begründet ist, daß der Seelotse künftig den Anforderungen seines Berufes genügen wird.

§ 21

(1) Die Bestallung erlischt mit dem Ende des Monats, in dem der Seelotse das fünfundsechzigste Lebensjahr vollendet.

(2) Weist der Seelotse seine ausreichende körperliche und geistige Leistungsfähigkeit durch ein vertrauensärztliches Zeugnis der See-Berufsgenossenschaft nach, so kann die Aufsichtsbehörde auf Antrag des Seelotsen die Dauer der Bestallung um jeweils ein Jahr verlängern, jedoch längstens bis zum Ende des Monats, in dem der Seelotse das siebzigste Lebensjahr vollendet.

§ 22

(1) Wird ein Revier aufgehoben, so sind die für dieses Revier geltenden Bestallungen zurückzunehmen und dafür auf Antrag Erlaubnisse nach § 49 zu erteilen.

(2) Werden mehrere Reviere zu einem Revier vereinigt, so gelten die für die einzelnen Reviere erteilten Bestallungen für das neue Revier.

§ 23

(1) Der Seelotse kann auf die Rechte aus der Bestallung verzichten.

(2) Der Verzicht ist der Aufsichtsbehörde gegenüber schriftlich zu erklären. Er wird, falls die Aufsichtsbehörde nicht einem früheren Zeitpunkt zustimmt, mit Ablauf des dritten Monats wirksam, der auf die Abgabe der Erklärung folgt.

§ 24

Wird die Bestallung widerrufen oder nach § 17 Abs. 2 Nr. 2 oder 3 zurückgenommen, so hat die Aufsichtsbehörde die Bestallungsurkunde einzuziehen. Bei der Zurücknahme nach § 17 Abs. 2 Nr. 1 oder § 22 Abs. 1, beim Erlöschen nach § 21 oder beim Verzicht auf die Bestallung ist die Bestallungsurkunde der Aufsichtsbehörde vorzulegen und von dieser mit einem Vermerk über den Grund des Erlöschens zu versehen.

3. Rechtsstellung und Pflichten der Seelotsen

§ 25

(1) Der für ein Revier bestellte Seelotse übt seine Tätigkeit als freien, nicht gewerblichen Beruf aus.

(2) Der Seelotse führt die Lotsung in eigener Verantwortung durch. Im übrigen unterliegt er der Aufsicht nach Maßgabe dieses Gesetzes.

§ 26

Der Seelotse hat sich durch sein Verhalten innerhalb und außerhalb seines Dienstes der Achtung und des Vertrauens würdig zu erweisen, die sein Beruf erfordert.

§ 27

(1) Der Seelotse berät den Kapitän bei der Führung des Schiffes.

(2) Für die Führung des Schiffes bleibt der Kapitän auch dann verantwortlich, wenn er selbständige Anordnungen des Seelotsen hinsichtlich der Führung des Schiffes zuläßt.

§ 28

(1) Der Seelotse hat seine Lotstätigkeit so lange auszuüben, bis er abgelöst oder vom Kapitän entlassen wird oder das Schiff den Bestimmungsort oder die Grenze des Reviers erreicht.

(2) Auf Schiffen, die nach der Lotsordnung zur Annahme eines Seelotsen verpflichtet sind, darf der Kapitän den Lotsen nicht entlassen, bevor das Schiff die Reviergrenze erreicht hat.

(3) Kann der Seelotse beim Verlassen des Reviers nicht ausgeholt werden, so ist er zu weiterer Lotstätigkeit nicht verpflichtet, jedoch auf Anforderung des Kapitäns berechtigt.

§ 29

(1) Der Seelotse hat seine für die Lotstätigkeit notwendigen Kenntnisse laufend zu ergänzen.

(2) Der Seelotse hat sich bei der Lotstätigkeit der technischen Hilfsmittel zu bedienen, deren Anwendung durch die seemännische Praxis, durch Weisungen der Aufsichtsbehörde oder durch die besonderen Umstände des Falles geboten ist. Er hat die Einrichtungen des Lotswesens pfleglich zu behandeln.

§ 30

Der Seelotse hat der Aufsichtsbehörde und der Lotsenbrüderschaft jede Beobachtung, welche die Sicherheit der Schifffahrt betrifft, unverzüglich mitzuteilen; insbesondere hat er über jeden Unfall eines von ihm geloteten Schiffes zu berichten und auf Verlangen weitere Auskünfte zu geben. Veränderungen oder Störungen an den Seezeichen hat er unverzüglich der zuständigen Bezirksbehörde der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes anzuzeigen.

4. Lotsenbrüderschaften

§ 31

(1) Die für ein Revier bestellten Seelotsen bilden eine Lotsenbrüderschaft. Die Lotsenbrüderschaft ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechts.

(2) Die Lotsenbrüderschaft hat die ihr durch Gesetz übertragenen Aufgaben zu erfüllen. Sie hat im Rahmen ihrer Selbstverwaltung die Belange des Reviers zu wahren und zu fördern.

§ 32

(1) Der Lotsenbrüderschaft obliegt es insbesondere,

1. die Erfüllung der Berufspflichten zu überwachen;
2. die Ausbildung und Fortbildung der Seelotsen zu fördern;

3. durch eine Börtordnung die Dienstfolge zu regeln;
4. Bestimmungen über den inneren Dienstbetrieb zu treffen;
5. auf Antrag bei Streitigkeiten zwischen Mitgliedern zu vermitteln;
6. Maßnahmen zu treffen, die eine ausreichende Versorgung der Seelotsen und ihrer Hinterbliebenen für den Fall des Alters, der Berufsunfähigkeit und des Todes gewährleisten, und die Durchführung dieser Maßnahmen zu überwachen;
7. die Aufsichtsbehörde bei der Erfüllung ihrer Aufgaben auf dem Gebiet des Seelotswesens zu beraten und durch die notwendige Berichterstattung zu unterstützen;
8. die Lotsgelder für Rechnung der Seelotsen einzunehmen;
9. von den eingenommenen Lotsgeldern die nach § 39 notwendigen Beträge, die Leistungen für die Versorgung der Seelotsen und im Falle des § 33 Abs. 2 die Beiträge für die Rücklage einzubehalten sowie den Rest der Lotsgelder nach Maßgabe einer Verteilungsordnung an die Seelotsen zu verteilen.

(2) Die Börtordnung bedarf der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

(3) Die Verteilungsordnung hat die Anteile des Seelotsen für den Fall einer Erkrankung oder einer vorläufigen Untersagung der Berufsausübung zu regeln. Sie kann dabei von der sonst vorgesehenen Verteilung abweichen.

§ 33

(1) Nach näherer Bestimmung der Lotsordnung kann der Lotsenbrüderschaft mit deren Zustimmung ferner die Vorhaltung oder der Betrieb von Lotseinrichtungen (feste und schwimmende Lotsenstationen, Versetz- und Zubringerfahrzeuge) übertragen werden.

(2) Ist der Lotsenbrüderschaft die Vorhaltung von Lotseinrichtungen übertragen, so kann die Lotsordnung Bestimmungen über die Bildung einer Rücklage treffen, die zur Deckung der damit verbundenen außerordentlichen Aufwendungen und zur Erneuerung der Lotseinrichtungen dient. Beschaffen die Seelotsen in diesem Falle Lotseinrichtungen aus eigenen Mitteln, so können sie sich zum Erwerb der Einrichtungen in einer besonderen juristischen Person zusammenschließen.

§ 34

(1) Der Sitz und die Verfassung der Lotsenbrüderschaft werden im Rahmen der folgenden Vorschriften durch die Satzung bestimmt.

(2) Die Satzung wird von den Mitgliedern durch mündliche oder schriftliche Erklärung beschlossen. Zu dem Beschluß ist eine Mehrheit von zwei Dritteln der Mitglieder erforderlich. Die Satzung bedarf der Genehmigung der Aufsichtsbehörde. Sie ist im Verkehrsblatt zu veröffentlichen.

(3) Kommt eine genehmigungsfähige Satzung nicht zustande, so kann die Aufsichtsbehörde nach Ablauf einer von ihr gesetzten Frist eine vorläufige Satzung in Kraft setzen.

§ 35

(1) Organe der Lotsenbrüderschaft sind der Ältermann und die Mitgliederversammlung.

(2) Die Satzung kann vorsehen, daß neben dem Ältermann für bestimmte Aufgabengebiete besondere Beauftragte zu bestellen sind.

§ 36

(1) Der Ältermann vertritt die Lotsenbrüderschaft gerichtlich und außergerichtlich. Der Umfang seiner Vertretungsmacht kann durch die Satzung mit Wirkung gegen Dritte beschränkt werden.

(2) Der Ältermann und sein Stellvertreter werden durch die Mitgliederversammlung auf die Dauer von drei Jahren gewählt.

(3) Die Wahl bedarf der Bestätigung durch die Aufsichtsbehörde. Die Bestätigung kann nur aus wichtigem Grund versagt werden.

(4) Ist ein Ältermann noch nicht gewählt, so ist in dringenden Fällen für die Zeit bis zur Behebung des Mangels von der Aufsichtsbehörde ein Ältermann zu bestellen.

(5) Die Aufsichtsbehörde und die Mitgliederversammlung können im gegenseitigen Einvernehmen den Ältermann aus wichtigem Grund vorzeitig abberufen. Kommt ein Einvernehmen nicht zustande, so entscheidet der Bundesminister für Verkehr nach Anhörung der Bundeslotsenkammer.

§ 37

Die Angelegenheiten der Lotsenbrüderschaft werden, soweit sie nicht vom Ältermann oder einem anderen satzungsmäßig berufenen Vertreter zu besorgen sind, durch Beschluß der Mitglieder geordnet.

§ 38

Ein Mitglied ist nicht stimmberechtigt, wenn der Beschluß die Vornahme eines Rechtsgeschäftes mit ihm oder die Einleitung oder Erledigung eines Rechtsstreites zwischen ihm und der Lotsenbrüderschaft betrifft.

§ 39

Die Verwaltungsausgaben der Lotsenbrüderschaft und die etwaigen Kosten der für die Berufsausübung ihrer Mitglieder erforderlichen Lotseinrichtungen werden von den Mitgliedern anteilmäßig getragen.

§ 40 *

Werden bestehende Reviere vereinigt oder aufgehoben, so entscheidet der Bundesminister für Verkehr nach Anhörung der Bundeslotsenkammer durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates über die Vereinigung oder Auflösung der Lotsenbrüderschaften. Die Rechtsverordnung regelt auch die Einzelheiten der Vereinigung. Im Falle der Auflösung sind die Vorschriften der §§ 48 bis 53 des Bürgerlichen Gesetzbuchs auf die Abwicklung entsprechend anzuwenden.

5. Bundeslotsenkammer

§ 41

(1) Die Lotsenbrüderschaften bilden die Bundeslotsenkammer. Die Bundeslotsenkammer ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechts; ihren Sitz bestimmt die Mitgliederversammlung.

(2) Der Bundesminister für Verkehr führt die Aufsicht über die Bundeslotsenkammer.

§ 42

(1) Die Bundeslotsenkammer hat die ihr durch Gesetz übertragenen Aufgaben zu erfüllen.

(2) Der Bundeslotsenkammer obliegt es insbesondere,

1. in Fragen, welche die Gesamtheit der Lotsenbrüderschaften angehen, deren Auffassung zu ermitteln;
2. die Gesamtheit der Lotsenbrüderschaften gegenüber Behörden und Organisationen zu vertreten;
3. an der Gesetzgebung, soweit das Seelotswesen berührt wird, gutachtlich mitzuarbeiten;
4. Gutachten zu erstatten, die eine Verwaltungsbehörde oder ein Gericht in Angelegenheiten des Lotswesens anfordert;
5. auf Antrag bei Streitigkeiten zwischen Lotsenbrüderschaften oder Mitgliedern verschiedener Brüderschaften zu vermitteln.

§ 43

Die Verfassung der Bundeslotsenkammer wird im Rahmen der folgenden Vorschriften durch die Satzung bestimmt. Die Vorschriften des § 34 Abs. 2 und 3 sind entsprechend anzuwenden.

§ 44

(1) Organe der Bundeslotsenkammer sind der Vorsitzende und die Mitgliederversammlung.

(2) Die Lotsenbrüderschaften werden in der Mitgliederversammlung durch ihre Ältermänner vertreten. Jede Brüderschaft hat mindestens eine Stimme; Brüderschaften mit mehr als einhundert Mitgliedern haben zwei Stimmen.

(3) Die Satzung kann vorsehen, daß neben dem Vorsitzenden für bestimmte Angelegenheiten besondere Beauftragte zu bestellen sind.

§ 45

(1) Der Vorsitzende der Bundeslotsenkammer und sein Stellvertreter werden aus der Reihe der Seelotsen von der Mitgliederversammlung auf die Dauer von drei Jahren gewählt. Sie können von der Mitgliederversammlung vorzeitig nur aus wichtigem Grund abberufen werden.

(2) Die Wahl bedarf der Bestätigung durch den Bundesminister für Verkehr. Nur aus wichtigem Grund kann die Bestätigung versagt oder vorzeitig widerrufen werden.

(3) Die Vorschriften des § 36 Abs. 1 und 4 sind auf die Bundeslotsenkammer sinngemäß mit der Maßgabe anzuwenden, daß an die Stelle der Aufsichtsbehörde der Bundesminister für Verkehr tritt.

§ 46

(1) Die Angelegenheiten der Bundeslotsenkammer werden, soweit sie nicht vom Vorsitzenden oder einem anderen satzungsmäßig berufenen Vertreter zu besorgen sind, durch Beschluß der Mitglieder geordnet.

(2) Der Vorsitzende ist in der Mitgliederversammlung stimmberechtigt. Bei Stimmengleichheit gibt seine Stimme den Ausschlag.

(3) Die Vorschriften des § 38 sind auf die Mitglieder der Bundeslotsenkammer sinngemäß anzuwenden.

(4) Bei Beratungen, die gemeinsame Angelegenheiten aller Reviere oder des gesamten Lotswesens zum Gegenstand haben, müssen auch die im Dienst des Bundes stehenden Seelotsen stimmberechtigt vertreten sein. Die Zahl der Vertreter wird vom Bundesminister für Verkehr bestimmt. Dabei ist die Zahl der im Dienst des Bundes stehenden Seelotsen und der Reviere, für die sie eingesetzt sind, zu berücksichtigen. Die Vertreter werden von den im Dienst des Bundes stehenden Seelotsen mit einfacher Stimmenmehrheit für die Dauer von drei Jahren gewählt.

§ 47

Die Mitgliederversammlung stellt den Betrag fest, der zur Deckung des persönlichen und sachlichen Bedarfs erforderlich ist. Die Lotsenbrüderschaften haben im Verhältnis ihrer Mitgliederzahl die hierfür erforderlichen Beiträge zu leisten.

6. Aufsichtsmaßnahmen

§ 48

(1) Die Aufsichtsbehörde kann die Lotsenbrüderschaft zur Erfüllung ihrer Aufgaben unter Fristsetzung anhalten. Nach fruchtlosem Ablauf der Frist kann sie auf Kosten der Lotsenbrüderschaft die Aufgaben selbst durchführen oder die Durchführung Dritten übertragen.

(2) Der Beschluß über die zu treffenden Maßnahmen ist zu begründen und der Lotsenbrüderschaft zuzustellen.

DRITTER ABSCHNITT

Lotswesen außerhalb der Reviere

§ 49

Der Erlaubnis bedarf, wer über See oder auf einer Seeschiffahrtstraße, die nicht zu den Lotsrevieren gehört, die Tätigkeit eines Seelotsen gewerbsmäßig ausüben will.

§ 50

(1) Die Erlaubnis wird von der Aufsichtsbehörde erteilt, wenn der Antragsteller die Voraussetzungen des § 12 Abs. 2 erfüllt und die erforderliche Kenntnis

der Fahrtstrecken oder Seegebiete, auf denen er sein Gewerbe ausüben will, in einer vor der Aufsichtsbehörde abzulegenden Prüfung nachweist.

(2) Für einzelne Fahrtgebiete kann der Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates an den Grad des Befähigungszeugnisses geringere Anforderungen stellen.

§ 51

Die Vorschriften der §§ 16 bis 18, 20, 23 Abs. 1 und des § 24 sind auf die Erlaubnis, die Vorschriften der §§ 26, 27 und 29 auf die Pflichten des Seelotsen anzuwenden. Die Vorschriften des § 14 Abs. 1, der §§ 19, 28 Abs. 1 und des § 30 sind sinngemäß anzuwenden.

§ 52

Vereinbarungen von Seelotsen, durch die das Lotswesen bestimmter Fahrtgebiete geordnet wird, bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

§ 53

Der Bundesminister für Verkehr kann durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Höhe der Entgelte für die Leistungen der Seelotsen im Sinne dieses Abschnitts von seiner Genehmigung abhängig machen oder selbst festsetzen.

VIERTER ABSCHNITT

Zu widerhandlungen

§ 54

(1) Wer als Schiffsführer der auf Grund einer Lotsordnung bestehenden Verpflichtung zur Annahme eines Lotsen nicht nachkommt, wird mit Gefängnis bis zu drei Monaten oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) Ebenso wird bestraft, wer auf einem Schiff, dessen Führer zur Annahme eines Seelotsen verpflichtet ist, die beratende Tätigkeit des Seelotsen behindert.

§ 55

Wer unbefugt auf Revieren die Tätigkeit eines Seelotsen ausübt, wird mit Gefängnis bis zu drei Monaten oder mit Geldstrafe bestraft. Wird die Tat fahrlässig begangen, so ist auf Geldstrafe zu erkennen.

§ 56*

(1) Ordnungswidrig handelt, wer

1. das Gewerbe eines Seelotsen im Sinne des Dritten Abschnitts der Vorschrift des § 49 zuwider ohne Erlaubnis betreibt;
2. als Seelotse vorsätzlich oder fahrlässig den ihm nach der Börtordnung obliegenden Dienst nicht wahrnimmt oder entgegen der Vorschrift des § 28 vorzeitig beendet;
3. als Seelotse die nach § 30 vorgeschriebenen Mitteilungen oder Anzeigen unterläßt;

4. als Seelotse andere als die nach § 53 genehmigten oder festgesetzten Entgelte fordert;
5. der nach § 58 Nr. 4 erlassenen Lotsensignalarordnung zuwiderhandelt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße geahndet werden.

(3) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 73 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist die Aufsichtsbehörde. Die Befugnisse der obersten Verwaltungsbehörde nach § 66 Abs. 2 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten werden vom Bundesminister für Verkehr wahrgenommen.

FÜNFTER ABSCHNITT

Übergangs- und Schlußbestimmungen

§ 57

(1) Nach den bisherigen Vorschriften erteilte Genehmigungen zur Ausübung des Lotsenberufes gelten für Fahrtstrecken, die nach diesem Gesetz zu Revieren bestimmt werden, als Bestellungen, im übrigen als Erlaubnisse im Sinne des Dritten Abschnitts fort.

(2) Hat der Seelotse das siebenzigste Lebensjahr bereits vollendet, so erlischt die Bestellung mit Ablauf des dritten Monats, der auf das Inkrafttreten dieses Gesetzes folgt.

§ 58

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates Vorschriften zu erlassen über

1. die Lotsenausweise;
2. die Anforderungen an die nach diesem Gesetz vorgeschriebenen vertrauensärztlichen Untersuchungen;
3. den Umfang der vorgeschriebenen Ausbildung und Prüfungen sowie das Verfahren bei Abnahme der Prüfungen;
4. die Signale, mit denen die Schiffsführung einen Seelotsen anfordern kann.

§ 59*

§ 60

Bis zum Erlaß von Lots- und Lotstarifordnungen nach § 6 bleiben die Vorschriften über das Lotswesen der einzelnen Reviere in Kraft, soweit sie nicht diesem Gesetz widersprechen.

§ 61*

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund der in diesem Gesetz enthaltenen Ermächtigungen erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

§ 62

Dieses Gesetz tritt einen Monat nach seiner Verkündung in Kraft.

§ 59: Änderungsvorschriften

§ 61: GVBl. Berlin 1954 S. 849

§ 56 Abs. 3: OWiG 454-1

9515-2

**Verordnung
über die Seelotsreviere, ihre Grenzen und die Lotsensignale
(Allgemeine Lotsordnung) ***

Vom 24. August 1960

Bundesgesetzbl. II S. 2200, in Kraft getreten am 1. September 1960 gemäß Art. II und IV
Verordnung vom 24. August 1960 Bundesgesetzbl. II S. 2198

§ 1 *

Seelotsreviere

Im Geltungsbereich des Gesetzes über das Seelotswesen werden die Seelotsreviere Ems, Weser I, Weser II/Jade, Elbe, Nord-Ostsee-Kanal I, Nord-Ostsee-Kanal II/Kieler Förde, Flensburger Förde und Trave gebildet.

§ 2

Grenzen der Seelotsreviere

(1) Das Seelotsrevier Ems umfaßt alle Fahrtstrecken auf der Ems zwischen Papenburg und der Außenstation des Lotsendampfers bei der Ansteuerungstonne „Westerems“.

(2) Das Seelotsrevier Weser I umfaßt alle Fahrtstrecken auf der Weser zwischen Bremen und Bremerhaven. Das Seelotsrevier Weser II/Jade umfaßt alle Fahrtstrecken auf der Weser zwischen Bremerhaven und der Außenstation des Lotsendampfers bei Feuerschiff „Weser“ oder der Ansteuerungstonne „Alte Weser“ und auf der Jade zwischen Wilhelmshaven und der Außenstation des Lotsendampfers bei Feuerschiff „Weser“.

(3) Das Seelotsrevier Elbe umfaßt alle Fahrtstrecken auf der Elbe zwischen Hamburg und der Außenstation der Lotsendampfer bei Feuerschiff „Elbe 1“ sowie die Fahrtstrecke von den Schleusen Brunsbüttelkoog zur äußeren Grenze der Reede des Nord-Ostsee-Kanals.

(4) Das Seelotsrevier Nord-Ostsee-Kanal I umfaßt alle Fahrtstrecken zwischen den Schleusen Brunsbüttelkoog und Nübbel sowie die Fahrtstrecke von der äußeren Grenze der Reede des Nord-Ostsee-Kanals zu den Schleusen Brunsbüttelkoog. Das Seelotsrevier Nord-Ostsee-Kanal II/Kieler Förde umfaßt alle Fahrtstrecken zwischen Nübbel und dem Feuerschiff „Kiel“ sowie alle übrigen Fahrtstrecken auf der Kieler Förde.

(5) Das Seelotsrevier Flensburger Förde umfaßt alle Fahrtstrecken auf der Flensburger Förde zwischen Flensburg und der Tonne 7 des Zwangsweges 8.

(6) Das Seelotsrevier Trave umfaßt alle Fahrtstrecken zwischen Lübeck und der Ansteuerungstonne „Lübeck A“ vor Travemünde.

§ 3

Aufsichtsbehörden

(1) Aufsichtsbehörden für das Seelotswesen der Reviere sind

1. die Wasser- und Schiffahrtsdirektion Aurich für die Ems,
2. die Wasser- und Schiffahrtsdirektion Bremen für die Weser und Jade,
3. die Wasser- und Schiffahrtsdirektion Hamburg für die Elbe,
4. die Wasser- und Schiffahrtsdirektion Kiel für den Nord-Ostsee-Kanal, die Kieler Förde, die Flensburger Förde und die Trave.

(2) Für die Lotsen, die außerhalb der Reviere über See lotsen (Überseelotsen), sind Aufsichtsbehörden für das Gebiet der Nordsee die Wasser- und Schiffahrtsdirektion Hamburg, für das Gebiet der Ostsee die Wasser- und Schiffahrtsdirektion Kiel.

(3) Für das übrige Seelotswesen außerhalb der Reviere ist Aufsichtsbehörde die jeweils örtlich zuständige Wasser- und Schiffahrtsdirektion.

§ 4

Ermächtigung der Mittelbehörden zum Erlass von Lotsordnungen

Die Aufsichtsbehörden werden ermächtigt, für ihren örtlichen Zuständigkeitsbereich

1. die Verwaltung und Ordnung der Reviere und
2. die Voraussetzungen, unter denen Schiffe zur Annahme eines Lotsen verpflichtet sind,

durch besondere Lotsordnungen zu regeln.

§ 5

Übergangszeit für neubestallte Lotsen

(1) Nach seiner ersten Bestallung darf ein Seelotse auf den nachstehenden Revieren während einer Übergangszeit nur Schiffe bestimmter Größe lotsen, und zwar

1. auf dem Seelotsrevier Ems
im ersten Jahr Schiffe bis zu 4 000 BRT,
im zweiten Jahr Schiffe bis zu 10 000 BRT;
2. auf dem Seelotsrevier Weser I
im ersten Jahr Schiffe bis zu 2 000 BRT,
im zweiten Jahr Schiffe bis zu 4 500 BRT;
3. auf dem Seelotsrevier Weser II/Jade
im ersten Jahr Schiffe bis zu 4 000 BRT,
im zweiten Jahr Schiffe bis zu 10 000 BRT;
4. auf dem Seelotsrevier Elbe
im ersten Jahr Schiffe bis zu 3 000 BRT,
im folgenden halben Jahr
Schiffe bis zu 6 000 BRT,
im darauffolgenden halben Jahr
Schiffe bis zu 10 000 BRT;

Uberschrift: Verordnet durch BMV auf Grund § 6 Abs. 1 Nr. 1 u. § 58 Nr. 4 G über d. Seelotswesen 9515-1; gilt in Berlin, vgl. Art. III V v. 24. 8. 1960 II 2198 u. GVBl. Berlin 1960 S. 948

§ 1: G über d. Seelotswesen 9515-1

5. auf den Seelotsrevieren Nord-Ostsee-Kanal I und Nord-Ostsee-Kanal II/Kieler Förde im ersten Vierteljahr
Schiffe bis zu 1 000 BRT,
im zweiten Vierteljahr
Schiffe bis zu 2 000 BRT,
im dritten Vierteljahr
Schiffe bis zu 3 000 BRT,
im vierten Vierteljahr
Schiffe bis zu 5 000 BRT,
im folgenden halben Jahr
Schiffe bis zu 7 500 BRT,
im darauffolgenden halben Jahr
Schiffe bis zu 10 000 BRT;
6. auf dem Seelotsrevier Trave im ersten Vierteljahr
Schiffe bis zu 2 000 BRT.

(2) Die Aufsichtsbehörden können im Rahmen der Ermächtigung des § 4 für Schiffe über 10 000 BRT weitere Übergangszeiten vorschreiben, soweit es die örtlichen Besonderheiten des Reviers im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt erfordern.

§ 6

Führung der Börtliste

(1) Die Lotsenbrüderschaften haben nach näherer Bestimmung der Börtordnung Bört- und Schiffslisten zu führen. In diese sind einzutragen

1. der Beginn der Lotsung,
2. das Ziel der Lotsung,
3. das Ende der Lotsung,
4. der Antritt und die Beendigung der zur Lotsung erforderlichen An- und Abmarschwege des Lotsen,
5. die Dauer erforderlicher Wartezeiten.

(2) Die Bört- und Schiffslisten sind der Aufsichtsbehörde auf Anforderung vorzulegen.

§ 7

Anforderungssignale für Seelotsen

(1) Als Signale zur Anforderung eines Seelotsen dienen vorbehaltlich der §§ 8 und 9

1. bei Tage
 - a) die am Vormast geheißte, mit einem weißen Streifen von $\frac{1}{8}$ der Flaggenbreite umgebene Bundesflagge (Lotsenflagge) oder
 - b) die Flagge „G“ des Internationalen Signalbuches oder
 - c) das Signal „PT“ des Internationalen Signalbuches;
2. bei Nacht und bei unsichtigem Wetter
 - a) Blaufeuer, die alle fünfzehn Minuten abgebrannt werden, oder
 - b) ein unmittelbar über der Reeling in Zwischenräumen von kurzer Dauer gezeigtes helles weißes Licht, das jedesmal ungefähr eine Minute lang sichtbar ist, oder
 - c) die als Schall- oder Blinksignale gegebenen Morsesignale „G“ (G = — — — ·) oder „PT“ (PT = · — — — ·, —).

(2) Führer von Fahrzeugen, die auf den Außenstationen einen Seelotsen anfordern wollen, sollen die voraussichtliche Ankunftszeit zwölf Stunden vorher anmelden (ETA-Meldung).

§ 8

Besonderes Anforderungssignal für die Jade

Zur Anforderung eines Seelotsen für die Jade (nach Wilhelmshaven) bei der Station des Lotsendampfers bei Feuerschiff „Weser“ dienen

1. bei Tage das allgemeine Anforderungssignal für Seelotsen (§ 7) und die darunter gesetzte Flagge „J“ des Internationalen Signalbuches,
2. bei Nacht und bei unsichtigem Wetter das als Schall- oder Blinksignal gegebene Morsesignal „J“ (J = · — — —).

§ 9

Besondere Anforderungssignale für die Ems, Weser, Elbe und den Nord-Ostsee-Kanal

(1) Soll ein Seelotse

vor dem Hafen Emden

für die Fahrt nach der Außenstation des Lotsendampfers,

auf der Reede vor Bremerhaven

für die Fahrt nach der Außenstation des Lotsendampfers,

auf der Reede vor Brunsbüttelkoog

für die Fahrt nach der Außenstation des Lotsendampfers

angefordert werden, so dient als Signal

1. bei Tage das allgemeine Anforderungssignal für Seelotsen nach § 7 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a oder b,
2. bei Nacht und bei unsichtigem Wetter das als Schall- oder Blinksignal gegebene Morsesignal „— — — — ·“.

(2) Soll ein Seelotse

auf der Reede vor Bremerhaven

für die Fahrt nach einem niedersächsischen Hafen im Wesergebiet,

auf den Reeden vor Brunsbüttelkoog und Kiel-Holtensau

für die Fahrtstrecken des Nord-Ostsee-Kanals

angefordert werden, so dient als Signal

1. bei Tage das allgemeine Anforderungssignal für Seelotsen nach § 7 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe c,
2. bei Nacht und bei unsichtigem Wetter das als Schall- oder Blinksignal gegebene Morsesignal „— — — — ·“ sowie für die Fahrtstrecken des Nord-Ostsee-Kanals zusätzlich zwei, an der der Kanalmündung zugekehrten Seite des Bugs, mindestens einen Meter voneinander entfernt, nebeneinander gesetzte weiße Lichter.

(3) Soll ein Seelotse

vor dem Hafen Emden

für die Fahrt nach Weener, Leer oder Papenburg,

auf der Reede vor Bremerhaven
für die Fahrt nach den stadtbremischen Häfen
in Bremen,
auf der Reede vor Brunsbüttelkoog
für die Fahrt nach Hamburg

angefordert werden, so dient als Signal

1. bei Tage das allgemeine Anforderungssignal für Seelotsen nach § 7 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a oder b,
2. bei Nacht und bei unsichtigem Wetter das als Schall- oder Blinksignal gegebene Morse-signal „— — — — —“.

§ 10

Signal für das Absetzen eines Seelotsen

Als Signal zum Absetzen eines Seelotsen dienen

1. bei Tage die halbgeheißte Flagge „G“ des Internationalen Signalbuches,

2. bei Nacht und bei unsichtigem Wetter das als Schall- oder Blinksignal gegebene Morsesignal „O“ (O = — — — — —).

§ 11 *

Außerkräfttreten von Vorschriften

(1) ...

(2) Bis zum Erlass der Lotsordnungen nach § 4 bleiben die örtlichen Vorschriften über das Seelotswesen der einzelnen Reviere in Kraft, soweit sie nicht dieser Verordnung widersprechen.

§ 12 *

Ordnungswidrigkeiten

Zu widerhandlungen gegen die §§ 7 bis 10 sind Ordnungswidrigkeiten im Sinne des § 56 Abs. 1 Nr. 5 des Gesetzes über das Seelotswesen.

§ 11 Abs. 1: Aufhebungsvorschrift

§ 12: G über d. Seelotswesen 9515-1

9515-3

Verordnung über die Ausbildung und Prüfung der Seelotsen sowie über die Lotsenausweise (Seelotsenausbildungs- und Ausweisordnung)*

Vom 22. November 1955

Bundesgesetzbl. II S. 922

Auf Grund des § 58 Nr. 1 und 3 des Gesetzes über das Seelotswesen vom 13. Oktober 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1035) wird verordnet: *

I. Ausbildung

§ 1 *

(1) Die Ausbildung der Lotsenanwärter (§ 13 des Gesetzes über das Seelotswesen) obliegt der Lotsenbrüderschaft des Seelotsreviers, für das die Anwärter ausgewählt worden sind; die Aufsichtsbehörde überwacht die Ausbildung.

(2) Die Ausbildung der Anwärter für Reviere, in denen Bedienstete des Bundes als Seelotsen eingesetzt sind, obliegt der Aufsichtsbehörde.

§ 2

(1) Die Dauer der Ausbildung beträgt sechs Monate.

(2) Die Ausbildung soll den Anwärtern die für den Lotsdienst erforderlichen theoretischen und praktischen Kenntnisse vermitteln.

(3) Erforderlich sind insbesondere Kenntnisse über

1. das Lotsrevier mit seinen Besonderheiten und Schwierigkeiten,
2. die Handhabung des Lotsdienstes in dem Revier, die Bedienung der funktechnischen Hilfsmittel für Navigation und Nachrichtenübermittlung, insbesondere Radar und Sprechfunk, den Wachdienst,

3. die Organisation der Verwaltung, die Verkehrsregelung in dem Revier, die für das Lotswesen und die Schifffahrt wichtigen Bestimmungen, und

4. die nächstgelegenen Reviere.

§ 3

Für die theoretische Ausbildung ist wöchentlich mindestens eine Stunde Unterricht vorzusehen. Der Unterricht wird durch den Ältermann der Lotsenbrüderschaft oder durch einen von ihm bestellten Ausbildungsleiter und durch einen Beauftragten der Aufsichtsbehörde erteilt.

§ 4

(1) Die praktischen Kenntnisse sind den Anwärtern durch Mitfahren während der Lotsungen in dem Revier zu vermitteln und durch zeitweiligen Einsatz auf Lotsenversetz- und Zubringerfahrzeugen zu vervollständigen. Zum selbständigen Lotsen oder zur Ausübung einer selbständigen Tätigkeit mit eigener Verantwortung dürfen die Lotsenanwärter nicht herangezogen werden.

(2) Der praktischen Ausbildung ist folgender Zeitplan zugrunde zu legen:

1. fünf Monate Mitfahren in dem Revier (einschließlich der nächstgelegenen Lotsreviere) auf Schiffen, die durch Seelotsen beraten werden, und Einsatz im praktischen Dienst auf Lotsenversetz- und Zubringerfahrzeugen;

Überschrift: Gilt im Saarland gem. § 1 Nr. 23 V v. 28. 11. 1958 I 891
Einleitungssatz u. § 1: G über d. Seelotswesen 9515-1

2. ein halber Monat Wachdienst unter Aufsicht erfahrener Lotsen;
3. ein halber Monat Einsatz bei den Verkehrseinrichtungen des Reviers nach Weisung der Aufsichtsbehörde.

(3) Unterbrechungen durch Krankheit von insgesamt acht Tagen Dauer können auf die Ausbildungszeit angerechnet werden, wenn der Ältermann bestätigt, daß dadurch die Erreichung des Ausbildungszieles nicht gefährdet wird.

§ 5

Die Lotsenanwärter haben nach Richtlinien der Aufsichtsbehörden über den Verlauf der theoretischen und praktischen Ausbildung ein Ausbildungsbuch zu führen, aus dem der Ablauf der Ausbildung lückenlos ersichtlich sein muß. Die Eintragungen der Lotsenanwärter sind von den ausbildenden Stellen und Personen am Ende eines jeden Ausbildungsabschnittes zu bestätigen. Nach Beendigung der Ausbildung ist das Buch bei der Lotsenbrüderschaft abzugeben.

§ 6

Die Lotsenanwärter haben die Kosten der Ausbildung selbst zu tragen; sie haben während der Ausbildungszeit keinen Anspruch auf Entlohnung. Die Gewährung von Ausbildungsbeihilfen liegt im Ermessen der Lotsenbrüderschaft.

§ 7

Der Bundesminister für Verkehr kann in begründeten Ausnahmefällen die Ausbildungszeit verkürzen.

II. Prüfung

§ 8

(1) Nach Abschluß der Ausbildung meldet die Lotsenbrüderschaft die Anwärter unter Vorlage des Ausbildungsbuches bei der Aufsichtsbehörde zur Prüfung an.

(2) Die Aufsichtsbehörde setzt den Prüfungstermin fest, unterrichtet die Anwärter und beruft den Prüfungsausschuß ein.

§ 9

(1) Der Prüfungsausschuß für die Prüfung zum freiberuflichen Lotsen besteht aus fünf Mitgliedern. Vorsitzender ist der Seeverkehrsdezernent der Aufsichtsbehörde. Beisitzer sind der Vorstand des zuständigen Wasser- und Schiffsamtes bzw. Kanalammtes, der nautische Sachbearbeiter des zuständigen Wasser- und Schiffsamtes bzw. Kanalammtes, der Ältermann der zuständigen Lotsenbrüderschaft und ein Seelotse des jeweiligen Reviers.

(2) Der Prüfungsausschuß für Reviere, in denen Bedienstete des Bundes als Seelotsen eingesetzt sind, besteht aus drei Mitgliedern. Vorsitzender ist der Seeverkehrsdezernent der Aufsichtsbehörde. Beisitzer sind der Vorstand oder nautische Sachbearbeiter des zuständigen Wasser- und Schiffsamtes und der Leiter der Lotsenstation.

§ 10

Die Prüfung erstreckt sich auf folgende Gebiete:

1. Kurse, Distanzen und Seezeichen des Reviers und der nächstgelegenen Lotsreviere sowie deren Ansteuerung;
2. Stromverhältnisse, Gezeiten, Wassertiefen und meteorologische Verhältnisse des Reviers;
3. funktechnische Hilfsmittel für Navigation und Nachrichtenübermittlung, insbesondere Radar und Sprechfunk;
4. Schiffsmanöver bei jedem Wetter;
5. verkehrs-, schiffahrts-, gesundheitspolizeiliche und zollamtliche Bestimmungen;
6. Organisation und Rechtsgrundlagen des Lotswesens;
7. Grundzüge des Aufbaues der Verkehrsverwaltung, der Organisation und des Ablaufes des Verkehrs in dem Revier;
8. Verhalten bei Verkehrsunfällen.

Schriftliche Arbeiten werden nicht gefordert.

§ 11

(1) Die Beratung im Prüfungsausschuß ist geheim. Die Entscheidung erfolgt mit Stimmenmehrheit.

(2) Das Gesamtergebnis der Prüfung ist mit „Bestanden“ oder „Nicht bestanden“ zu bewerten.

(3) Das Ergebnis der Prüfung ist dem Anwärter im Anschluß an die Beratung bekanntzugeben.

§ 12

Besteht ein Anwärter die Prüfung nicht, so hat der Prüfungsausschuß darüber zu beschließen, welcher Teil der theoretischen oder praktischen Ausbildung nachzuholen und wann die Prüfung zu wiederholen ist. Die Ausbildung darf höchstens um weitere sechs Monate verlängert werden. Die Prüfung kann frühestens nach zwei Monaten wiederholt werden; eine weitere Wiederholung ist nur in begründeten Ausnahmefällen mit Genehmigung des Bundesministers für Verkehr zulässig.

§ 13

Jedem Lotsenanwärter, der die Prüfung bestanden hat, ist ein von dem Vorsitzenden des Prüfungsausschusses ausgefertigtes Prüfungszeugnis auszuhändigen.

§ 14

(1) Über jede Prüfung ist eine Niederschrift aufzustellen.

(2) Die von den Mitgliedern des Prüfungsausschusses unterzeichnete Niederschrift ist der Aufsichtsbehörde einzureichen und bei dieser aufzubewahren.

§ 15

Für die Prüfung wird eine Gebühr von 30 Deutsche Mark erhoben; sie ist vor der Prüfung über die Lotsenbrüderschaft an die Aufsichtsbehörde zu zahlen.

III. Lotsenausweise**§ 16***

(1) Die zuständige Aufsichtsbehörde stellt für die Lotsenanwärter des Reviers einen Lotsenanwärterausweis nach dem Muster der Anlage A und für die Lotsen einen Lotsenausweis nach dem Muster der Anlage B aus. Die Lotsenanwärterausweise sind bei der Bestallung in Lotsenausweise umzutauschen.

(2) Die Lotsenanwärter und die Lotsen haben den Ausweis auf Verlangen der Schiffsführung jederzeit vorzulegen.

(3) Vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung ausgegebene Lotsenausweise und Lotsenschilder verlieren ihre Gültigkeit.

IV. Übergangsbestimmung**§ 17**

In die Ausbildung sowie die Prüfung der Anwärter für das Seelotsenrevier Weser II sind die Fahrstrecken auf der Seeschiffahrtstraße der Jade einzubeziehen.

§ 16 Abs. 1: Anlagen A und B veröffentlicht im Bundesgesetzbl. 1955 Teil II S. 924/925

V. Schlußbestimmung**§ 18***

Diese Verordnung gilt gemäß § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 61 des Gesetzes über das Seelotswesen auch im Land Berlin.

§ 19

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1956 in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr

Anlage A*

Seelotsenanwärterausweis

Anlage B*

Seelotsenausweis

§ 18: GVBl. Berlin 1955 S. 1025

Anlagen A u. B: Nur mit d. Überschrift abgedruckt gem. § 3 Abs. 2 G v. 10. 7. 1958 114-2; veröffentlicht im Bundesgesetzbl. 1955 Teil II S. 924 u. 925

9515-4

Verordnung über die vertrauensärztliche Untersuchung der Seelotsen (Seelotsenuntersuchungsordnung)

Vom 5. März 1959

Bundesgesetzbl. II S. 202

Auf Grund des § 58 Nr. 2 des Gesetzes über das Seelotswesen vom 13. Oktober 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1035) wird verordnet:*

§ 1

(1) Die geistige und körperliche Eignung für den Seelotsenberuf, insbesondere das erforderliche Hör-, Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen, wird durch ein vertrauensärztliches Zeugnis der See-Berufsgenossenschaft nachgewiesen.

(2) Das Zeugnis wird auf Grund einer Untersuchung durch einen Vertrauensarzt der See-Berufsgenossenschaft erteilt.

§ 2

Der vertrauensärztlichen Untersuchung haben sich zu unterziehen:

1. Seelotsenbewerber vor der Auswahl zum Lotsenanwärter,
2. Seelotsen
 - a) bei Vollendung des fünfundvierzigsten, fünfzigsten, fünfundfünfzigsten, sechzigsten, dreiundsechzigsten und fünfundsiechzigsten Lebensjahres und sodann jährlich bis zum Erlöschen der Bestallung,

- b) wenn es die Aufsichtsbehörde aus besonderen Gründen verlangt.

Die Untersuchung bei Vollendung des fünfundvierzigsten, fünfundfünfzigsten und sechzigsten Lebensjahres beschränkt sich auf die Untersuchung des Hör-, Seh- und Farbenunterscheidungsvermögens.

§ 3

(1) Die Untersuchungen nach § 2 Abs. 1 sind vom Bewerber oder Seelotsen zu beantragen. Der Antrag ist an einen für den Bereich der Aufsichtsbehörde zuständigen Vertrauensarzt der See-Berufsgenossenschaft zu richten. Zuständig sind

1. für den Aufsichtsbereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Aurich
die Vertrauensärzte in Emden und Wilhelmshaven;
2. für den Aufsichtsbereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen
die Vertrauensärzte in Bremen und Bremerhaven;
3. für den Aufsichtsbereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg
die Vertrauensärzte in Hamburg, Cuxhaven und Brunsbüttelkoog;

Einleitungssatz: G über d. Seelotswesen 9515-1

4. für den Aufsichtsbereich der Wasser- und Schifffahrsdirektion Kiel
die Vertrauensärzte in Kiel, Brunsbüttelkoog und Travemünde.

(2) Der Vertrauensarzt hat die Untersuchung möglichst umgehend durchzuführen; er kann sie, insbesondere auf Antrag, einem anderen nach Absatz 1 zuständigen Vertrauensarzt übertragen.

§ 4

Das erforderliche Hörvermögen ist als vorhanden anzusehen, wenn auf dem jeweils dem Untersucher abgewandten Ohr Flüstersprache auf fünf Meter Entfernung verstanden wird.

§ 5

(1) Das Sehvermögen der Augen ist ohne Glas zu prüfen.

(2) Seelotsenbewerber bis zur Vollendung des fünfundvierzigsten Lebensjahres haben das erforderliche Sehvermögen, wenn

1. die Sehkraft des einen Auges 6/6 und die des anderen Auges mindestens 6/8 beträgt,
2. keine Übersichtigkeit von mehr als plus 2 Dioptrien vorhanden ist und
3. keine Nachtblindheit vorliegt.

(3) Seelotsen haben das erforderliche Sehvermögen, wenn die Sehkraft beider Augen mindestens 6/12 beträgt. Das gilt auch für Seelotsenbewerber vom fünfundvierzigsten Lebensjahr an.

(4) Für die vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung bestellten Seelotsen, die am 1. Juni 1929 zu den Schiffsleuten des Decksdienstes gehört haben, ist das erforderliche Sehvermögen als vorhanden anzusehen, wenn die Sehkraft des einen Auges mindestens 6/12 und die des anderen Auges mindestens 6/24 beträgt.

§ 6

(1) Das Farbenunterscheidungsvermögen ist mit dem Anomaloskop zu prüfen.

(2) Bei der Untersuchung der vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung bereits bestellten Lotsen ist das Farbenunterscheidungsvermögen bei natürlichem Licht nach den Farbtafeln von Stilling (letzte Auflage) und nach einem weiteren Farbtafelverfahren (Ishihara oder Boström-Kugelberg) zu prüfen. Seelotsen, die vor dem 1. Juli 1942 nur nach dem Holmgreenschen Verfahren auf Farbenunterscheidungsvermögen untersucht wurden, sind weiter nach diesem Verfahren zu untersuchen.

(3) Das erforderliche Farbenunterscheidungsvermögen ist vorhanden, wenn

1. bei der Untersuchung mit dem Anomaloskop ein Anomalquotient von 0,7 bis 1,4 erreicht wird oder
2. die gezeigten Farbtafeln schnell und richtig erkannt werden.

§ 7

(1) Das vertrauensärztliche Zeugnis hat das Ergebnis der Untersuchung zusammenzufassen und ein abschließendes Urteil darüber zu enthalten, ob

und inwieweit der Untersuchte zum Lotsenberuf tauglich ist. Ist der Untersuchte zum Lotsenberuf untauglich, so ist die Untauglichkeit zu begründen.

(2) Der Vertrauensarzt der See-Berufsgenossenschaft hat das ärztliche Zeugnis in zweifacher Ausfertigung auszustellen. Die erste Ausfertigung ist dem Untersuchten auszuhändigen; die zweite ist unmittelbar der Aufsichtsbehörde zu übersenden und dort zu den Personalakten des Untersuchten zu nehmen.

§ 8*

(1) Erhebt der Untersuchte gegen eine durch das Zeugnis verursachte ablehnende Entscheidung der Aufsichtsbehörde *Einspruch* oder verlangt die Aufsichtsbehörde vor Erlaß eines Verwaltungsaktes unter Angabe bestimmter Gründe eine weitere Untersuchung, so ist die Untersuchung durch einen bei der See-Berufsgenossenschaft gebildeten Ärzteausschuß zu wiederholen.

(2) Der Ausschuß besteht aus einem Vertrauensarzt der See-Berufsgenossenschaft und zwei Ärzten, von denen je einer auf Vorschlag der zuständigen Aufsichtsbehörde und der Bundeslotsenkammer vom Bundesminister für Verkehr berufen werden. Der Vorsitz obliegt dem Vertrauensarzt der See-Berufsgenossenschaft. Kein Ausschußmitglied darf an der ersten Untersuchung beteiligt gewesen sein.

(3) Der Arzt, der die erste Untersuchung durchgeführt hat, hat dem Ausschuß eine schriftliche Begründung seines Untersuchungsergebnisses vorzulegen.

(4) Der Ärzteausschuß beschließt das Ergebnis der Untersuchung mit Stimmenmehrheit. Die Beratungen des Ausschusses sind geheim.

(5) Für das über die Untersuchung auszustellende Zeugnis gelten die Vorschriften des § 7 entsprechend.

§ 9*

Die Kosten der Untersuchungen trägt der Untersuchte, die Kosten der Untersuchung nach § 8 jedoch nur dann, wenn ein von ihm erhobener *Einspruch* nach der Untersuchung zurückgewiesen wird.

§ 10

Für Seelotsen außerhalb der Seelotsenreviere gelten die vorstehenden Vorschriften entsprechend. Die zuständigen Aufsichtsbehörden können insoweit in Einzelfällen befristete Ausnahmen zulassen, wenn die Schiffssicherheit dadurch nicht gefährdet wird.

§ 11*

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 61 des Gesetzes über das Seelotsenwesen auch im Land Berlin.

§ 12

Diese Verordnung tritt am 1. April 1959 in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr

§ 8 Abs. 1 u. § 9: Kursivdruck jetzt Widerspruch gem. § 77 Abs. 1 i. V. m. §§ 68 ff. VwGO 340-1

§ 11: GVBl. Berlin 1959 S. 504

9515-5

Verordnung über das Seelotswesen außerhalb der Reviere

Vom 24. Juni 1959

Bundesgesetzbl. II S. 718

Auf Grund des § 50 Abs. 2 und der §§ 53 und 58 Nr. 1 des Gesetzes über das Seelotswesen vom 13. Oktober 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1035) wird verordnet:*

§ 1*

Abweichend von § 10 Abs. 2 Satz 2 des Gesetzes über das Seelotswesen werden auf den nachstehend aufgeführten Fahrtgebieten folgende Anforderungen an den Grad des Befähigungszeugnisses gestellt:

1. Für die Fahrt über die Watten
Befähigungszeugnis A1 oder B1;
2. für die Fahrt zwischen den Häfen der ostfriesischen Küste und den Inseln Langeoog und Wangerooge, für die Fahrt zwischen Varel und Wilhelmshaven sowie für die Fahrt auf der Lesum und Hunte
Befähigungszeugnis A1 oder B1;
3. für die Fahrt durch das Norderneyer Seegatt, für die Fahrt auf der Oste, Stör, Krückau, Pinnau, Schwinge, Hever, Eider sowie zwischen der schleswig-holsteinischen Westküste und Helgoland
Befähigungszeugnis A3;
4. für die Fahrt auf der Schlei, dem Fehmarn Sund sowie zwischen der Ansteuerungstonne „Neustadt“ und dem Hafen Neustadt in Holstein
Befähigungszeugnis A3;
5. ...

§ 2*

(1) Entgelte für Leistungen der Seelotsen außerhalb der Reviere (Dritter Abschnitt des Gesetzes über das Seelotswesen) bedürfen, soweit sie nicht im Verordnungswege festgesetzt werden, der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr.

(2) Die Genehmigung kann widerrufen oder eingeschränkt werden, wenn sich die für ihre Erteilung maßgeblichen tatsächlichen Verhältnisse geändert haben oder das Vorhandensein der tatsächlichen Verhältnisse auf Grund unrichtiger oder irreführender Angaben der Beteiligten irrig angenommen worden ist.

Einleitungssatz, §§ 1 u. 2: G über d. Seelotswesen 9515-1
§ 1 Nr. 5: Aufgeh. gem. Art. 1 V v. 24. 8. 1960 II 2197

§ 3

Der Bundesminister für Verkehr kann, wenn die Schiffssicherheit nicht gefährdet wird, in Einzelfällen zeitlich begrenzte Ausnahmen von den Bestimmungen des § 1 zulassen.

§ 4*

(1) Die zuständige Aufsichtsbehörde stellt für die Seelotsen außerhalb der Seelotsreviere einen Lotsenausweis nach dem Muster der Anlage aus.

(2) Die Lotsen haben den Ausweis der Schiffsführung auf Verlangen jederzeit vorzulegen.

(3) Vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung ausgegebene Lotsenausweise verlieren ihre Gültigkeit.

§ 5*

Wer ein anderes als das nach § 2 genehmigte Entgelt fordert, handelt ordnungswidrig im Sinne des § 56 Abs. 1 Nr. 4 des Gesetzes über das Seelotswesen. Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße geahndet werden.

§ 6*

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 61 des Gesetzes über das Seelotswesen auch im Land Berlin.

§ 7

(1) Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1959 in Kraft.

(2) Bestehende Anordnungen über die Höhe der Entgelte für das Lotswesen außerhalb der Reviere treten am 1. Dezember 1959 außer Kraft, wenn sie nicht vorher nach § 2 dieser Verordnung genehmigt werden.

Der Bundesminister für Verkehr

Anlage*
(zu § 4)

Ausweis für Seelotsen außerhalb der Seelotsreviere

§ 4 Abs. 1: Muster der Anlage veröffentlicht im Bundesgesetzbl. 1959 Teil II S. 719

§§ 5 u. 6: G über d. Seelotswesen 9515-1

§ 6: GVBl. Berlin 1959 S. 1151

Anlage: Nur mit d. Überschrift abgedruckt gem. § 3 Abs. 2 G v. 10. 7. 1958 114-2; veröffentlicht im Bundesgesetzbl. 1959 Teil II S. 719

Sachgebiet 9516

Strandung

Vom 17. Mai 1874

Reichsgesetzbl. S. 73

I. Abschnitt

Von den Strandbehörden

§ 1

(1) Die Verwaltung der Strandungsangelegenheiten wird durch Strandämter geführt.

(2) Den Strandämtern werden Strandvögte untergeordnet. Letztere haben insbesondere diejenigen Maßregeln zu leiten, welche zum Zwecke der Bergung oder Hilfsleistung zu ergreifen sind.

§ 2

(1) Die Organisation der Strandämter, die Abgrenzung ihrer Bezirke, die Anstellung der Strandbeamten, die Regelung des Verhältnisses der Strandvögte zu den Strandämtern und die Bestimmung der Behörden, welche die Aufsicht über diese Ämter und Beamten zu führen haben, sowie die Feststellung der Dienstbezüge der Strandbeamten steht den Landesregierungen nach Maßgabe der Landesgesetze zu.

(2) Der Vorsteher eines Strandamts kann für den ihm überwiesenen Bezirk oder einen Teil desselben zugleich zum Strandvogt bestellt werden.

§ 3

Die Obergewalt über die Verwaltung der Strandungsangelegenheiten steht dem Reiche zu.

II. Abschnitt

Von dem Verfahren bei Bergung und Hilfsleistung in Seenot

§ 4

Wer ein auf den Strand geratenes oder sonst unweit desselben in Seenot befindliches Schiff wahrnimmt, hat hiervon sofort dem zuständigen Strandvogt oder der nächsten Gemeindebehörde Anzeige zu machen. Der Überbringer der ersten Anzeige hat Anspruch auf eine angemessene Vergütung.

§ 5

Die Gemeindebehörde hat unverzüglich für die Mitteilung der Nachricht an den Strandvogt zu sorgen. Die Gemeinden sind verpflichtet, hierzu gegen eine den ortsüblichen Sätzen entsprechende Vergütung einen Boten und die nötigen Beförderungsmittel (Pferd, Gespann, Boot) zu stellen.

§ 6

(1) Der Strandvogt hat unverzüglich nach Empfang der Nachricht (§ 5) sich an Ort und Stelle zu begeben und daselbst die zur Aufrechterhaltung der

Ordnung sowie zur Bergung oder Hilfsleistung erforderlichen Anordnungen zu treffen. Auch hat er für schleunigste Benachrichtigung des Strandamts sowie des nächsten Zollbeamten Sorge zu tragen, bis zur Ankunft des letzteren aber das Zollinteresse selbst wahrzunehmen.

(2) Bis zum Erscheinen des Strandvogs sind die Strand-Unterbeamten und in deren Ermangelung die nächste Gemeindebehörde zu den erforderlichen Anordnungen berufen.

§ 7

(1) Wider den Willen des Schiffers dürfen Maßregeln zum Zwecke der Bergung oder Hilfsleistung nicht ergriffen werden. Insbesondere darf wider den Willen des Schiffers weder an das Schiff angelegt, noch dasselbe betreten werden. Ist das Schiff von der Schiffsbesatzung verlassen, so bedarf es zum Anlegen an dasselbe oder zum Betreten desselben, sofern nicht dringende Gefahr im Verzuge liegt, der Erlaubnis des Strandvogs.

(2) Auf die Tätigkeit der Vereine zur Rettung Schiffbrüchiger finden diese Bestimmungen keine Anwendung.

§ 8*

Der Schiffer ist befugt, dem Strandvogt die Leitung des Verfahrens jederzeit wieder abzunehmen, sobald er für die etwa bereits entstandenen Bergungs- und Hilfskosten, einschließlich des Bergungs- und Hilfslohnes (*Artikel 753 des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs*), die von dem Vorsteher des Strandamtes oder dem Strandvogt erforderlich befundene Sicherheit bestellt hat.

§ 9*

(1) Die Verpflichtung, den polizeilichen Aufforderungen zur Hilfe Folge zu leisten, bestimmt sich nach § 360 Nr. 10 des Strafgesetzbuchs mit der Maßgabe, daß als „Polizeibehörde“ im Sinne dieser Vorschrift auch der Strandvogt gilt.

(2) Während der Seenot ist der Strandvogt befugt, zur Rettung von Menschenleben die erforderlichen Fahrzeuge und Gerätschaften, sowie jeden außerhalb der öffentlichen Wege zum Strande führenden Zugang auch ohne Einwilligung der Verfügungsberechtigten in Anspruch zu nehmen. Der hieraus entstehende wirkliche Schaden ist zu vergüten. Wer der Anordnung des Strandvogs nicht Folge leistet, wird mit der in § 360 Nr. 10 a. a. O. angedrohten Strafe belegt.

(3) Die Fahrzeuge und Gerätschaften der Vereine zur Rettung Schiffbrüchiger dürfen nur, insoweit die Vereinsmannschaft nicht selbst einschreitet, zur Rettung von Menschenleben in Anspruch genommen werden.

* 8 Kursivdruck: Vgl. jetzt § 751 HGB 4100-1

§ 9 Abs. 1 u. 2: § 360 Nr. 10 StGB aufgeh. durch Art. 9 G v. 28. 6. 1935 I 839; vgl. jetzt § 330 c StGB 450-2

Überschrift: Auf der Insel Helgoland in Kraft getreten am 1. 8. 1895 gem. V v. 20. 7. 1895 S. 421

§ 10*

Die in den §§ 4, 5 und 9 bezeichneten Vergütungen gehören zu den in *Artikel 745 Abs. 2 des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs* bestimmten Bergungs- und Hilfskosten. Dieselben werden nach Maßgabe der Bestimmungen des fünften Abschnitts festgesetzt und sind, wenn anderweit die Befriedigung nicht zu erreichen ist, aus Staatsmitteln zu leisten. Auf Verlangen sind sie aus diesen vor- schußweise zu zahlen.

§ 11

Der Strandvogt hat vor allem für die Rettung der Personen zu sorgen. Im Falle der Bergung hat er zunächst die Schiffs- und Ladungspapiere, insbesondere das Schiffsjournal an sich zu nehmen, das letztere sobald als möglich mit dem Datum und seiner Unterschrift abzuschließen und demnächst sämtliche Papiere dem Schiffer zurückzugeben.

§ 12*

(1) Ohne Genehmigung des Schiffers darf nichts aus dem Schiffe fortgeschafft werden. Auch hat zunächst der Schiffer darüber Bestimmungen zu treffen, wohin die fortgeschafften Gegenstände sowie das Schiff selbst zu bringen sind. Sowohl jene Genehmigung als auch diese Bestimmung steht dem Strandvogt zu, wenn derselbe die Leitung des Verfahrens übernommen hatte. In Ermangelung einer Bestimmung des Schiffers oder des Strandvogts muß das Geborgene, sofern keine Hindernisse entgegenstehen, nach dem zunächst erreichbaren deutschen Hafen oder Landungsplätze gebracht und sofort der nächsten Polizeibehörde oder dem Strandvogt angezeigt werden.

(2) Die aus dem Schiffe fortgeschafften Gegenstände sind, sobald dies tunlich, zu verzeichnen.

§ 13

Werden einzelne Stücke der Ladung oder des Schiffs oder sonstige Gegenstände, welche auf dem Schiffe sich befunden, oder zu demselben gehört haben, an das Land getrieben, so hat derjenige, welcher dieselben birgt, dies sofort einem der mitwirkenden Beamten anzuzeigen und auf Erfordern die Sachen abzuliefern.

§ 14

(1) Der Strandvogt hat dem nächsten Steuerbeamten von der Bergung sofort Nachricht zu geben und bis zur Ankunft desselben das steuerfiskalische Interesse wahrzunehmen.

(2) Die geborgenen Gegenstände werden von dem Strandamt und dem Zollbeamten gemeinschaftlich in Gewahrsam genommen.

§ 15

Das Strandamt hat mit Zuziehung des Schiffers und des Zollbeamten ein Inventarium der geborgenen Gegenstände unter Angabe der etwa vor-

handenen Marken und Nummern und mit Benutzung der vorläufigen Verzeichnisse (§ 12) aufzunehmen, dabei auch überall den Wert und die Menge zu vermerken, soweit dieselben sich aus vorhandenen Schriftstücken ergeben oder anderweit ohne Verletzung der Verpackung festzustellen sind. Das Inventarium ist von dem Zollbeamten und dem Schiffer zu unterschreiben, die Einsicht desselben oder die Fertigung einer Abschrift ist auch anderen Beteiligten zu gestatten.

§ 16*

Die geborgenen Gegenstände sind dem Schiffer, in Ermangelung desselben demjenigen, welcher sonst seine Empfangsberechtigung nachweist, auszuliefern. Die Auslieferung darf jedoch, mit Ausnahme der für das augenblickliche Bedürfnis der Mannschaft und Passagiere erforderlichen Gegenstände, erst nach Bezahlung oder Sicherstellung der Bergungskosten einschließlich des Bergelohns (*Artikel 753 des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs*) und nach erfolgter zollamtlicher Abfertigung geschehen.

§ 17

Behufs Übernahme der Vertretung der Beteiligten in Bergungs- und Hilfsleistungsfällen können von den Landesregierungen an geeigneten Orten ein für allemal Sachverständige bestellt werden. Dieselben sind in den einzelnen Fällen den Beteiligten von dem Strandamt namhaft zu machen. Die Wahl anderer Vertreter ist hierdurch nicht ausgeschlossen.

§ 18

Leichtverderbliche und solche Gegenstände, deren Aufbewahrung mit Gefahr oder unverhältnismäßigen Kosten verbunden sein würde, können von dem Strandamt öffentlich verkauft werden, jedoch bei Anwesenheit des Empfangsberechtigten nur mit Zustimmung desselben oder nach fruchtlos an ihn ergangener Aufforderung, die Gegenstände gemäß § 16 in Empfang zu nehmen.

§ 19

Entstehen Zweifel oder Streitigkeiten über die Empfangsberechtigung, oder sind die Empfangsberechtigten nicht alsbald zu ermitteln, so hat das Strandamt die betreffenden Gegenstände oder deren Erlös (§ 18) in Verwahrung zu nehmen, und demnächst nach den Bestimmungen des IV. Abschnitts zu verfahren.

III. Abschnitt

Von Seeauswurf und strandtriftigen Gegenständen, sowie von versunkenen und seetriftigen Gegenständen

§ 20*

Wenn außer dem Falle der Seenot eines Schiffes besitzlos gewordene Gegenstände von der See auf den Strand geworfen oder gegen denselben getrieben, und vom Strande aus geborgen werden, so

§ 10 Kursivdruck: Vgl. jetzt § 746 HGB 4100-1

§ 12: I. d. F. d. Art. 2 G v. 7. 1. 1913 S. 90

§ 16 Kursivdruck: Vgl. jetzt § 751 HGB 4100-1

§ 20: I. d. F. d. Art. 2 G v. 7. 1. 1913 S. 90; Kursivdruck jetzt Buch IV 8. Abschnitt des HGB 4100-1

haben auch in diesen Fällen die Berger Anspruch auf Bergelohn nach den Vorschriften des *Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs*, Buch V. Titel 9. Sie sind verpflichtet, von den geborgenen Gegenständen der nächsten Polizeibehörde oder dem Strandvogt sofort Anzeige zu machen und dieselben zur Verfügung zu stellen.

§ 21

(1) Denselben Anspruch und dieselbe Verpflichtung haben die Berger, wenn versunkene Schiffstrümmer oder sonstige Gegenstände vom Meeresgrunde heraufgebracht, oder wenn ein verlassenes Schiff oder sonstige besitzlos gewordene Gegenstände, in offener See treibend, von einem Fahrzeuge geborgen werden.

(2) Die Verpflichtung tritt in diesem Falle ein, sobald das bergende Fahrzeug nach der Bergung an der deutschen Küste anlegt oder vor Anker geht, fällt aber fort, wenn das Fahrzeug inzwischen an einer fremden Küste angelegt hat, oder vor Anker gegangen ist, und die Berger dort die geborgenen Gegenstände dem Eigentümer oder einer Behörde zur Verfügung gestellt haben.

§ 22

Welche Gewässer bei Anwendung der §§ 20 und 21 der See gleichzustellen sind, bestimmen die Landesregierungen.

§ 23

(1) Das Strandamt hat den Berger über die Zeit, den Ort und die Umstände der Bergung sowie über den beanspruchten Lohn zu hören und für die angemessene Aufbewahrung der Gegenstände zu sorgen, auch dem nächsten Zollbeamten Nachricht zu geben. Die Bestimmungen der §§ 14, 15 und 18 finden auch hier Anwendung.

(2) Kann der Empfangsberechtigte alsbald ermittelt werden, so ist nach der Vorschrift des § 16, andernfalls nach den Vorschriften des IV. Abschnitts, zu verfahren.

§ 24

(1) Die Landesregierungen sind ermächtigt, Anmeldestellen einzurichten, welchen die Strandämter jede Bergung in den Fällen der §§ 20 und 21 mitzuteilen haben. Auf diesen Anmeldestellen ist ein Fundverzeichnis über die geborgenen Gegenstände und den Ort ihrer Aufbewahrung zu führen und zur Einsicht für jedermann auszulegen. Ein Auszug aus dem Verzeichnis wird in angemessenen Fristen bekanntgemacht.

(2) Die Bestimmungen des § 23 finden auch da Anwendung, wo Anmeldestellen bestehen.

§ 25*

(1) Wird die Schifffahrt dadurch beeinträchtigt, daß in einem Fahrwasser, auf einer Reede oder in einem Hafen ein Schiff oder Wrack hilflos treibt, oder gestrandet oder gesunken ist, oder Anker

oder sonstige Gegenstände auf den Grund geraten, so ist die Behörde befugt, die Beseitigung des Hindernisses zu veranlassen.

(2) Sobald die Behörde eingeschritten und dies öffentlich erkennbar oder den Beteiligten bekanntgemacht ist, darf ohne Genehmigung der Behörde das Hindernis nicht mehr beseitigt und von dem Schiffe oder Wracke nichts mehr fortgeschafft werden.

(3) Zur Deckung der Kosten der Beseitigung kann die Behörde die beseitigten Gegenstände öffentlich verkaufen, soweit nicht Sicherheit gestellt wird. Dieses Recht erstreckt sich im Falle der Beseitigung eines Schiffes oder Wrackes auch auf alle Gegenstände, welche zur Zeit des Einschreitens der Behörde auf dem Schiffe oder Wracke vorhanden waren mit Ausnahme der Habe der Schiffsbesatzung, des Reiseguts der Reisenden und der Post. Gegenstände, welche dem Reiche oder einem Bundesstaate gehören, sind zunächst der zuständigen Verwaltung gegen Erstattung des Wertes zur Verfügung zu stellen. Mit dem nach Abzug der Beseitigungskosten etwa verbleibenden Überschusse des Erlöses ist nach den §§ 16, 19 zu verfahren. Nach fruchtlosem Aufgebotsverfahren (§ 26) fällt der Überschuß der Seemannskasse oder in Ermangelung einer solchen der Armenkasse am Sitze der Behörde zu.

(4) Wird durch einen der in Absatz 1 bezeichneten Vorgänge die Gefahr einer Beeinträchtigung der Schifffahrt herbeigeführt, so ist der Schiffer, in dessen Ermangelung oder Verhinderung sein Stellvertreter, verpflichtet, dem nächsten Strandamt unverzüglich Anzeige zu erstatten.

IV. Abschnitt

Von dem Aufgebotsverfahren in Bergungssachen und dem Rechte auf herrenlose geborgene Gegenstände

§ 26

(1) Behufs der Ermittlung des Empfangsberechtigten hat das Strandamt, sofern sich genügender Anlaß dazu bietet, geeignete Vorverhandlungen einzuleiten. Dem dadurch ermittelten Berechtigten sind die geborgenen Gegenstände nach Maßgabe des § 16 auszuliefern.

(2) Wenn sich kein Anlaß zu Vorverhandlungen bietet, oder durch dieselben der Empfangsberechtigte nicht ermittelt wird, so tritt das Aufgebotsverfahren (§§ 27 ff.) ein.

§ 27

(1) Im Aufgebotsverfahren werden alle unbekannten Berechtigten aufgefordert, bis zu einem bestimmten Termine bei dem Strandamte ihre Ansprüche anzuzeigen, widrigenfalls dieselben bei der Verfügung über die geborgenen Gegenstände unberücksichtigt bleiben würden.

(2) Der Termin ist auf vier Wochen bis neun Monate zu bestimmen. Das Aufgebot wird durch Aushang (Anschlag) an der Amtsstelle sowie nach dem Ermessen des Strandamtes durch eine oder

mehrere Anzeigen in öffentlichen Blättern und Anschlag an Börsen und anderen geeigneten Orten bekanntgemacht. Zur Ersparung von Kosten kann das Aufgebot so lange ausgesetzt werden, bis eine angemessene Zahl von Gegenständen angesammelt ist.

(3) Ein Ausschlußbescheid wird nicht erlassen.

§ 28

(1) Diejenigen Gegenstände, auf welche ein Anspruch nicht angezeigt ist, werden nach Ablauf des Termins den nach § 35 Berechtigten gegen Erlegung der Bergungskosten, zu welchen in den Fällen des ersten Absatzes des § 35 auch der Bergelohn gehört, nach erfolgter zollamtlicher Abfertigung ausgeliefert.

(2) Der Empfänger ist, wenn versäumte Ansprüche später geltend gemacht werden, nur insoweit, als er sich dann im Besitze der Sache noch befindet oder durch den aus derselben gelösten Wert noch bereichert ist, dem Berechtigten zur Entschädigung verpflichtet. In den Fällen des zweiten Absatzes des § 35 behält der Berger auch den noch in seinem Besitze befindlichen Vorteil, insoweit dieser den Bergelohn nicht übersteigt.

§ 29

(1) Sind dagegen Ansprüche angezeigt, so fordert das Strandamt die nach § 35 Berechtigten auf, sich binnen einer bestimmten Frist zu erklären, ob sie diese Ansprüche anerkennen wollen oder nicht, widrigenfalls dieselben für anerkannt erachtet werden würden.

(2) Wenn innerhalb dieser Frist ein Widerspruch seitens der Aufgeforderten nicht erfolgt, so ist die Auslieferung der Gegenstände an diejenigen, welcher den Anspruch angezeigt hat, gemäß § 16 zu bewirken, und zwar, falls das Strandamt den Anspruch für nachgewiesen erachtet, sofort, anderenfalls erst nach Ablauf des Aufgebotstermins, sofern auch bis dahin weitere Ansprüche nicht angemeldet werden.

(3) Wenn dagegen ein Widerspruch von einem der Aufgeforderten innerhalb der Erklärungsfrist erfolgt, so sind die angezeigten Ansprüche gegen denselben im Wege der Klage auszuführen.

§ 30

(1) Wenn die Berechtigung zum Empfang streitig, und von keinem der nach § 35 Berechtigten ein Widerspruch erhoben ist, so bestimmt das Strandamt denjenigen, gegen welchen die sonst angezeigten Ansprüche im Wege der Klage auszuführen sind.

(2) Diesem steht auch die Befugnis zu, gegen Leistung der vom Strandamte zu bestimmenden Sicherheit die Auslieferung der geborgenen Gegenstände zu verlangen.

§ 31

Zur Anstellung der Klage (§ 29 Abs. 3 und § 30), welche bei dem für den Ort des Strandamts zuständigen Gerichte zu erheben ist, bestimmt das Strandamt eine angemessene Ausschlußfrist.

§ 32

Im Falle des § 30 hat das Strandamt auf Antrag dafür zu sorgen, daß die nach Abschnitt V dieses Gesetzes festgestellten Ansprüche aus der bestellten Sicherheit oder durch den Verkauf der geborgenen Gegenstände befriedigt werden.

§ 33

Streitigkeiten über die Empfangsberechtigung werden im Prozeßwege erledigt.

§ 34*

Die Kosten der Vorverhandlungen und des Aufgebotsverfahrens gehören zu den in Artikel 745 Abs. 2 des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs bestimmten Bergungskosten.

§ 35*

(1) Wenn der Empfangsberechtigte auch durch das Aufgebotsverfahren nicht ermittelt wird, so werden Gegenstände, welche in Seenot vom Strande aus geborgen sind (§§ 4 bis 19), desgleichen Seeauswurf und strandtriftige Güter (§ 20), dem Landesfiskus überwiesen.

(2) Unter gleicher Voraussetzung werden versunkene und seetriftige Gegenstände (§ 21) dem Berger überwiesen.

(3) Die Anteile mehrerer Mithberechtigter im Falle des Artikels 751 des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs bestimmen sich auch in Beziehung auf diesen Anspruch nach den dort vorgeschriebenen Grundsätzen. Wer die ihm nach § 21 obliegende Anzeige unterläßt, geht dieses Anspruchs zu Gunsten der Seemannskasse des Orts, wo das Strandamt seinen Sitz hat, und in Ermangelung einer solchen, zu Gunsten der Ortsarmenkasse verlustig.

(4) Ob und in welcher Weise diejenigen zu entschädigen sind, welchen nach den bisherigen Bestimmungen die in den vorstehenden Absätzen der Staatskasse und dem Berger überwiesenen Ansprüche zugestanden haben, bestimmen die Landesgesetze.

V. Abschnitt

Von der Festsetzung der Bergungs- und Hilfskosten

§ 36

Wer Berge- oder Hilfslohn oder die Erstattung sonstiger Bergungs- oder Hilfskosten verlangt, hat in Ermangelung einer gütlichen Einigung seine Ansprüche bei dem Strandamt anzumelden.

§ 37

Das Strandamt hat nach Anhörung der Beteiligten, soweit dieselben anwesend sind, eine Berechnung der aufgestellten Forderungen zu entwerfen und mit seinen gutachtlichen Bemerkungen der Aufsichtsbehörde einzureichen.

§ 34 Kursivdruck: Vgl. jetzt § 746 HGB 4100-1

§ 35 Abs. 3 Kursivdruck: Vgl. jetzt § 749 HGB 4100-1

§ 38 *

(1) Die Aufsichtsbehörde hat die angemeldeten Ansprüche nach den Bestimmungen des *Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs*, Buch V Titel 9, zu prüfen und durch Bescheid festzusetzen. Jedem Beteiligten ist der Bescheid zu Protokoll bekanntzumachen oder eine Ausfertigung desselben zuzustellen.

(2) Die Zustellung ist gültig, wenn sie unter Beobachtung der für Zustellungen in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten vorgeschriebenen Formen erfolgt. Die vereideten Verwaltungsbeamten haben dabei die Glaubwürdigkeit der Gerichtsbeamten.

§ 39

(1) Gegen den Bescheid der Aufsichtsbehörde findet nur der Rechtsweg statt.

(2) Die Partei, welche sich durch den Bescheid beschwert fühlt, hat binnen einer Ausschußfrist von 14 Tagen — vom Tage nach der Bekanntmachung oder Behändigung des Bescheides (§ 38) an gerechnet — die Klage bei dem für den Ort des Strandamts zuständigen Gerichte anzubringen. Das Gericht kann aus Gründen, die in der Sache selbst liegen, diese Frist angemessen verlängern.

(3) Durch rechtzeitige Erhebung der Klage verliert der Bescheid zwischen den Prozeßparteien seine Kraft.

§ 40

Den Landesregierungen steht es zu, die in § 38 der Aufsichtsbehörde zugewiesenen Obliegenheiten dem Strandamt zu übertragen.

§ 41

(1) Die Erhebung der festgesetzten Beträge und die Verteilung derselben unter die Berechtigten erfolgt in der Regel durch das Strandamt.

(2) Der Vorsteher des Strandamts hat auch in dem Falle keinen Anspruch auf Berge- oder Hilfslohn, wenn er zugleich zum Strandvogt bestellt ist.

VI. Abschnitt

Allgemeine Bestimmungen

§ 42

Schiffer im Sinne dieses Gesetzes ist der Führer des Schiffs (Schiffskapitän), in Ermangelung oder Verhinderung desselben dessen Stellvertreter.

§ 38 Abs. 1 Kursivdruck: Vgl. jetzt Buch IV Abschnitt 8 HGB 4100-1

§ 43 *

Wer den Vorschriften der §§ 4, 7 Abs. 1, § 12 Abs. 1, §§ 13, 20, 21, 25 Abs. 2, 4 zuwiderhandelt, wird, sofern nicht nach allgemeinen Strafgesetzen eine höhere Strafe verwirkt ist, mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Deutsche Mark oder mit Haft bestraft.

§ 44 *

Die Bestimmungen des Gesetzes betreffend die Errichtung eines obersten Gerichtshofes für Handels-sachen vom 12. Juni 1869 sowie die Ergänzungen desselben werden auf diejenigen bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten ausgedehnt, in welchen durch Klage oder Widerklage ein Anspruch aus Rechtsverhältnissen geltend gemacht wird, welche auf die Bergung außer dem Falle der Seenot sich beziehen.

§ 45 *

Soweit das zur Betonnung verwendete Gerät an Tonnen, Ketten und sonstigem Zubehör, einschließlich unbemannter Feuerschiffe, im Eigentume des Reichs steht, kann die Reichsregierung, soweit das Gerät im Eigentum eines Landes steht, kann die Landesregierung für die Bergung im voraus bestimmte Vergütungssätze als Bergelohn festsetzen. Diese Vergütungssätze gelten ohne Rücksicht darauf, ob die Bergung innerhalb oder außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer und ob sie im Gebiete des einen oder des anderen Landes erfolgt. Sofern in Staatsverträgen besondere Bestimmungen getroffen sind, bleiben diese maßgebend.

§ 46

Die in diesem Gesetz vorgeschriebene Mitwirkung der Zollbehörde findet in den Zollausschlüssen nicht statt.

§ 47

Die Bestimmungen der Staatsverträge über die den Konsuln fremder Staaten in Bergungsfällen zustehenden Rechte werden durch dieses Gesetz nicht berührt.

§ 48

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1875 in Kraft.

§ 43: I. d. F. d. Art. 2 G v. 30. 12. 1901 Reichsgesetzbl. 1902 S. 1

§ 44: G v. 12. 6. 1869 S. 201 gegenstandslos durch Errichtung des Reichsgerichts (§ 14 EGGVG v. 27. 1. 1877 S. 77)

§ 45: I. d. F. d. G v. 19. 7. 1924 I 667

Instruktion zur Strandungsordnung

9516-1-1

Vom 24. November 1875

Zentralbl. S. 750, verk. am 26. 11. 1875

Auf Grund des Artikels 7 Nr. 2 der Reichsverfassung hat der Bundesrat die nachstehende Instruktion zur Strandungsordnung vom 17. Mai 1874 (Reichsgesetzbl. S. 73) erlassen: *

§ 1

Wenn ein Schiff vor der deutschen Küste oder in deutschen Gewässern in Seenot gerät, sind die Strandvögte der benachbarten Bezirke gleichmäßig verpflichtet, die erforderlichen Vorkehrungen zur Rettung von Menschenleben sowie zur Bergung und Hilfsleistung zu treffen. Die Leitung des Verfahrens steht für die ganze Dauer desselben demjenigen Strandvogt zu, welcher zuerst das Schiff betritt.

Die Fürsorge für die geborgenen Gegenstände liegt der Strandbehörde ob, in deren Bezirk dieselben gelandet werden.

§ 2

Solange ein Schiff sich in Seenot befindet, ist es dem Strandvogt unbedingt verboten, mit dem Schiffer einen Vertrag über die Höhe des Berge- oder Hilfslohns abzuschließen.

§ 3*

Der Wertbetrag der Sicherheitsbestellung, welche im Falle des § 8 der Strandungsordnung vom 17. Mai 1874 zu beanspruchen ist, darf vom Strandvogt höchstens auf den dritten Teil des Werts der unter seiner Leitung geborgenen Gegenstände bemessen werden.

Einleitungssatz u. § 3: Strandungsordnung 9516-1

Wird die Sicherheit durch Hinterlegung von Geldern oder Wertpapieren bestellt, so sind dieselben unverzüglich an das Strandamt abzuliefern.

§ 4

Die Polizeibehörden sind verpflichtet, den Strandbehörden auf Verlangen in allen Maßregeln ohne Verzug Beistand zu leisten, welche im Falle einer Seenot zur Rettung von Menschenleben sowie zur Bergung oder Hilfsleistung dienlich sind.

§ 5

Den Reedern und Versicherern eines in Seenot geratenen Schiffes sowie den Absendern, Empfängern und Versicherern der Ladung desselben steht es frei, sich an der Bergung oder Hilfsleistung durch Gestellung von Fahrzeugen, Mannschaften usw. zu beteiligen. Sie haben dabei jedoch den Anordnungen des Strandvogts Folge zu leisten, welcher ungeeignete oder seinen Anweisungen zuwiderhandelnde Personen von der Beteiligung auszuschließen berechtigt ist.

§ 6

Strandet ein fremdes Schiff an der deutschen Küste, so hat das Strandamt dem für seinen Bezirk bestellten Konsul des Heimatlandes des Schiffes sofort Nachricht zu geben. Ist für den Bezirk ein Konsul dieses Landes nicht bestellt, so ist die Mitteilung an den nächsten im Reiche zugelassenen Konsul des Landes zu richten.

Der Reichskanzler

Sachgebiet 9517

Schiffsvermessung

9517-1

Gesetz
über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland
zu dem Übereinkommen über ein einheitliches System
der Schiffsvermessung

Vom 8. Oktober 1957

Bundesgesetzbl. II S. 1469

Artikel 1*

Dem Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zu dem am 10. Juni 1947 in Oslo unterzeichneten Übereinkommen über ein einheitliches System der Schiffsvermessung wird mit der Maßgabe zugestimmt, daß die Bundesrepublik Deutschland sich vorbehält, den Artikel 75 und die Beispiele zu Artikel 83 in Teil IV der Anlage zu dem Übereinkommen nach Maßgabe der anliegenden Empfehlungen I bis III der Tagung der Schiffsvermessungssachverständigen in Paris vom 14. bis 26. Juni 1954 anzuwenden. Das Übereinkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2*

Die Vorschriften des Übereinkommens in der durch Artikel 1 geänderten Fassung und der Artikel 3 bis 5 dieses Gesetzes gelten für Seeschiffe, die nach dem Flaggenrechtsgesetz vom 8. Februar 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 79) die Bundesflagge führen, sowie für die zur Seefahrt zugelassenen Binnenschiffe, welche die in § 1 der Dritten Durchführungsverordnung zum Flaggenrechtsgesetz vom 3. August 1951 (Bundesgesetzbl. II S. 155) festgelegten Grenzen der Seefahrt überschreiten und nach Häfen außerhalb des deutschen Hoheitsgebietes verkehren.

Artikel 3

(1) Die Schiffsvermessung ist Aufgabe des Bundes. Sie wird von dem Bundesamt für Schiffsvermessung ausgeübt.

(2) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnungen das Verfahren der Schiffsvermessung und die Mitwirkung der Schiffseigentümer zu regeln sowie die Gebühren der Schiffsvermessung festzusetzen. Die Rechtsverordnungen bedürfen der Zustimmung des Bundesrates und, soweit sie die Gebühren der Schiffsvermessung betreffen, der Zustimmung des Bundesministers der Finanzen.

Artikel 4*

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig einer nach Artikel 3 Abs. 2 ergangenen

Art. 1 u. 2: Übereinkommen über ein einheitliches System der Schiffsvermessung veröffentlicht im Bundesgesetzbl. 1957 Teil II S. 1471 u. 1958 Teil II S. 67

Art. 2: Flaggenrechtsgesetz 9514-1; 3. DV zum Flaggenrechtsgesetz 9514-1-3

Art. 4: OWiG 454-1

Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung auf diese Bußgeldbestimmung verweist.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann, wenn sie vorsätzlich begangen ist, mit einer Geldbuße bis zu 20 000 Deutsche Mark, wenn sie fahrlässig begangen ist, mit einer Geldbuße bis zu 5 000 Deutsche Mark geahndet werden.

(3) Die Verfolgung der Ordnungswidrigkeit verjährt in einem Jahr.

(4) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 73 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist der Bundesminister für Verkehr.

Artikel 5*

(1) Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1).

(2) Dieses Gesetz gilt im Saarland vom Ende der Übergangszeit nach Artikel 3 des Saarvertrages vom 27. Oktober 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 1587) an.

Artikel 6*

(1) Dieses Gesetz tritt am 1. September 1957 in Kraft.

(2) ...

(3) Die Schiffsvermessungsordnung in der Fassung der Bekanntmachungen vom 1. März 1895 (Reichsgesetzbl. S. 160), vom 22. Mai 1899 (Reichsgesetzbl. S. 310), vom 7. Mai 1906 (Zentralblatt für das Deutsche Reich S. 564), vom 12. April 1908 (Reichsgesetzbl. S. 149) und vom 11. Dezember 1913 (Reichsgesetzbl. S. 780) tritt außer Kraft, sobald die zu ihrem Ersatz bestimmten, auf Grund von Artikel 3 Abs. 2 zu erlassenden Rechtsverordnungen in Kraft treten.

(4) Der Tag, an dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 15 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Art. 5: GVBl. Berlin 1957 S. 1791

Art. 6 Abs. 2: Aufhebungsvorschrift

Art. 6 Abs. 4: In Kraft getreten am 7. 6. 1958 gem. Bek. v. 12. 5. 1958 II 128

Schiffsvermessungsordnung*

9517-2

Vom 20. Juni 1888

Reichsgesetzbl. S. 190

Neufassung auf Grund des Art. IV Bekanntmachung vom 1. 3. 1895 S. 153
durch Bekanntmachung vom 1. 3. 1895 S. 160

Änderungen: a) Bekanntmachung vom 22. 5. 1899 S. 310
b) Bekanntmachung vom 12. 4. 1908 S. 149
c) Bekanntmachung vom 11. 12. 1913 S. 780

Überschrift: Mit Rücksicht auf die bevorstehende Neuregelung nur mit der Überschrift in die Sammlung aufgenommen gem. § 3 Abs. 2
G v. 10. 7. 1958 114-2

Sachgebiet 9518

Beförderung von Frachtstücken

9518-1

Gesetz
über die Gewichtsbezeichnung an schweren,
auf Schiffen beförderten Frachtstücken

Vom 28. Juni 1933

Reichsgesetzbl. I S. 412, verk. am 30. 6. 1933

§ 1 *

Verpflichtung

(1) Frachtstücke oder andere Gegenstände von mindestens 1000 Kilogramm Rohgewicht, die im Geltungsbereich dieses Gesetzes aufgegeben werden und zur Beförderung zur See oder auf Binnenwasserstraßen bestimmt sind, müssen an sichtbarer Stelle mit einer dauerhaften, deutlichen Angabe ihres Rohgewichtes in Kilogramm versehen sein.

(2) Verpflichtet zur Anbringung der Gewichtsbezeichnung ist der Absender.

(3) Das Gewicht ist durch Wiegen festzustellen; stehen dem besondere Schwierigkeiten entgegen, so ist das Gewicht zu errechnen oder möglichst genau zu schätzen. Die Gewichtsbezeichnung ist spätestens vor der Verladung auf ein Schiff anzubringen. Annähernde Gewichtsangaben sind als solche kenntlich zu machen. Ist der Gegenstand bereits mit einer Gewichtsbezeichnung versehen, so ist der Absender zum Nachwiegen nur dann verpflichtet, wenn die Gewichtsangabe unglaublich erscheint.

§ 2 *

§ 3 *

Überwachung, Zwangs- und Strafvorschriften

(1) Die Aufsicht über die Durchführung dieses Gesetzes liegt den für die Hafen- oder Schifffahrts-

polizei zuständigen Behörden ob. Der § 139b Abs. 1, 2 und 4 der Gewerbeordnung findet entsprechende Anwendung.

(2) Sind Gegenstände der in § 1 Abs. 1 genannten Art entgegen den Vorschriften nicht bezeichnet, so kann die für die Hafen- oder Schifffahrtspolizei zuständige Behörde das Wiegen und das Anbringen der vorgeschriebenen Gewichtsbezeichnung selbst ausführen lassen, sofern die Gegenstände zur Ausführung aus dem Geltungsbereich dieses Gesetzes bestimmt sind oder anzunehmen ist, daß bei ihrer weiteren Behandlung das Fehlen der Gewichtsbezeichnung Gefahren für die Arbeitnehmer herbeiführen kann. Die Kosten der nachträglichen Wiegung und Gewichtsbezeichnung sind von dem Verpflichteten zu tragen; ihre Einziehung regelt sich nach den landesrechtlichen Bestimmungen über die Beitreibung öffentlicher Abgaben.

(3) Wer der Verpflichtung aus § 1 zur Anbringung der Gewichtsbezeichnung zuwiderhandelt, wird mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Deutsche Mark bestraft.

§ 4

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt einen Monat nach der Verkündung in Kraft.

§ 1 Abs. 1: I. d. F. d. G v. 22. 9. 1958 I 669

§ 2: Aufgeh. durch G v. 22. 9. 1958 I 669

§ 3 Abs. 1: GewO 7100-1

§ 3 Abs. 2: I. d. F. d. G v. 22. 9. 1958 I 669

Sachgebiet 9519

Nord-Ostsee-Kanal

9519-1

Gesetz
betreffend die Gebühren für die Benutzung
des Kaiser-Wilhelm-Kanals *

Vom 20. Juni 1899

Reichsgesetzbl. S. 315

Neufassung auf Grund des Art. III des am 1.10.1922 in Kraft getretenen Gesetzes vom 5.11.1922 II 783, in der Bekanntmachung vom 14.11.1922 II 783.

Überschrift: Mit Rücksicht auf die bevorstehende Neuregelung nur mit der Überschrift in die Sammlung aufgenommen gem. § 3 Abs. 2 G v. 10. 7. 1958 114-2

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	= Absatz	GVBl.	= Gesetz- und Verordnungsblatt
Abschn.	= Abschnitt	HGB	= Handelsgesetzbuch
Art.	= Artikel	i. d. F.	= in der Fassung
aufgeh.	= aufgehoben	i. V. m.	= in Verbindung mit
AVG	= Angestelltenversicherungsgesetz	KostO	= Kostenordnung
BAnz.	= Bundesanzeiger	Nr.	= Nummer
Bek.	= Bekanntmachung	OWiG	= Gesetz über Ordnungswidrigkeiten
BGB	= Bürgerliches Gesetzbuch	Reichsgesetzbl.	= Reichsgesetzblatt
BMA	= Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung	RMBL. — Reichsministerialbl. —	= Reichsministerialblatt
BMV	= Bundesminister für Verkehr	RVO	= Reichsversicherungsordnung
Buchst.	= Buchstabe	S.	= Seite
Bundesgesetzbl.	= Bundesgesetzblatt	Schiffsbesetzungsordnung	= Verordnung über die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren
bzw.	= beziehungsweise	SSV — Schiffsicherheitsverordnung —	= Verordnung über Sicherheitseinrichtungen für Fahrgast- und Frachtschiffe
d.	= der, die, das, des, dem, den	StGB	= Strafgesetzbuch
dt.	= deutsch	u.	= und
DV	= Durchführungsverordnung	V	= Verordnung
EGGVG	= Einführungsgesetz zum Gerichtsverfassungsgesetz	v.	= vom, von
eingef.	= eingefügt	verk.	= verkündet
ff.	= folgende	vgl.	= vergleiche
Flaggenrechtsgesetz	= Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe	VwGO	= Verwaltungsgerichtsordnung
G	= Gesetz	VwVG	= Verwaltungsvollstreckungsgesetz
gem.	= gemäß	Zentralbl.	= Zentralblatt
GewO	= Gewerbeordnung		
GG	= Grundgesetz		

Herausgeber: Der Bundesminister der Justiz — Verlag: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH., Bonn/Köln — Druck: Bundesdruckerei Berlin
Laufender Bezug im Abonnement für alle Rechtsgebiete nur durch den Verlag. Bezugspreis pro Blatt (2 Seiten) DM 0,05
einschließlich Versandkosten
Einzelhefte von allen Rechtsgebieten DM 0,07 pro Blatt zuzüglich Versandgebühren, gegen Voreinsendung des erforderlichen Betrages
auf Postscheckkonto „Sammlung des Bundesrechts, Bundesgesetzblatt Teil III“ Köln 11 28 oder nach Zahlung auf Grund einer Vorausrechnung
Preis dieser Ausgabe DM 6,72 zuzüglich Versandgebühren DM 0,35