

(2) An allen Heizölzellen usw. sind Luftrohre von genügender Weite anzuordnen, welche über das freie Deck hinausführen. Werden Luftrohre verschiedener Tanks vereinigt, so ist jedes Rohr mit einem Absperrorgan zu versehen, das für gewöhnlich in geöffnetem Zustand plombiert ist. Es genügt auch ein kombinierter Loch- und Blindflansch.

(3) Wo zwei oder mehrere Heizöltanks usw. mit einer gemeinsamen Leitung verbunden sind, ist der der inneren Revision unterworfenen Heizöltank usw., falls einer der übrigen Tanks im Gebrauch ist, zum Schutze der untersuchenden Personen von jeder der gemeinsamen Rohrleitungen in augenfälliger wirksamer Weise durch geeignete Einrichtungen zu trennen. Heizöltanks usw. dürfen erst nach ausreichender Lüftung befahren werden. Sie dürfen mit offenem Licht nicht betreten werden, bevor durch Sicherheitslampen festgestellt ist, daß explosive Gase nicht vorhanden sind. Alle in der Druckleitung liegenden Ölvorwärmer, Reiniger usw. sind vor dem Einbau in das Schiff oder vor der Inbetriebsetzung auf ihre Betriebssicherheit zu überprüfen und in ihren einzelnen Teilen einer Wasserdruckprobe zu unterwerfen, wie sie § 33 für druckfähige Apparate verlangt.

(4) Peilrohre und sonstige Vorrichtungen zum Erkennen des Ölstandes sind so einzurichten, daß ein Austreten von Öl oder Gasen ausgeschlossen ist. Peilrohre dürfen nicht in die Räume der Mannschaft oder Fahrgäste münden.

(5) Die Schaulöcher und die Öffnungen für das Einbringen der Zündfackeln in den Feuerungsvorlagen sind durch verschiebbare oder drehbare Klappen zu verschließen. Für diese Zündfackeln sind Löschrohre an geeigneter Stelle anzubringen.

(8) Um die richtige Reihenfolge der Handhabung der öl- und Luftabsperrvorrichtungen beim An- und Abstellen der Ölbrenner von ölbeheizten Kesseln zu gewährleisten, sind diese Vorrichtungen so zu verriegeln, daß beim Anstellen des Ölbrenners die Ölzufuhr erst angestellt werden kann, nachdem die Luftzufuhr geöffnet worden ist und daß beim Abstellen des Ölbrenners die Luftzufuhr erst abgestellt werden kann, nachdem die Ölzufuhr geschlossen worden ist.

(7) Auswechselbare Ölbrenner sind mit ihrer Befestigungsvorrichtung so zu verblocken, daß der Ölbrenner erst herausgenommen werden kann, nachdem das Schnellschlußventil geschlossen worden ist.

§ 29

Dampfrohrleitungen

(1) Falls in Dampfrohrleitungen Wassersäcke vorhanden sind, die nicht durch Absperrventile am Kessel, an der Maschine oder durch andere Ventile entwässert werden können, müssen zur Verhütung von Wasserschlägen besondere Entwässerungsvorrichtungen vorgesehen werden, die ein Entwässern auch während des Betriebes ermöglichen.

(2) Beim Anstellen einer Dampfrohrleitung ist das Absperrorgan zur Vermeidung gefährlicher Wasserschläge langsam zu öffnen.

(3) Überhitzer müssen stets an der tiefsten Stelle eine Entwässerungsmöglichkeit haben.

(4) Ferner sind Einrichtungen vorzusehen, um die Rohre bei Frostgefahr entwässern zu können.

(5) Beim Einbauen der Dampfrohre ist die Niet-, Löt- oder Schweißnaht nicht nach unten, sondern nach oben zu legen, soweit dies nicht durch andere Rücksichten verhindert wird. Kupferrohre von 10 cm Ø und darüber, bei welchen das Produkt aus Durchmesser in cm und Dampfdruck in kg/cm² die Zahl 125 erreicht oder überschreitet, sind, soweit sie nicht frei über Deck liegen, nicht zulässig.

(6) Die einzelnen Teile der Zudampfrohrleitungen der Haupt- und Hilfsmaschinen, soweit sie nicht frei über Deck liegen, sind vor der Montage hydraulisch zu prüfen. Kupferrohre sind mit dem doppelten, flußeiserne Rohre mit dem dreifachen Betriebsdruck der Kessel zu prüfen. Diese Probe ist — mit Ausnahme der Zudampfrohre der Hilfsmaschinen bis zu 40 mm Innendurchmesser bei Schiffen unter 1000 Brutto-Register-tonnen und bis zu 76 mm Innendurchmesser bei Schiffen von 1000 Brutto-Register-tonnen und darüber — in der Höhe des für den Kessel vorgeschriebenen Probedrucks innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Zeit zu wiederholen. Die über die Druckproben erteilten Bescheinigungen sind an Bord aufzubewahren.

(7) Kupferrohre, die unmittelbar auf elektrolytischem Wege hergestellt sind, dürfen nicht zur Verwendung gelangen.

(8) In allen Dampfrohrleitungen sind Vorrichtungen anzubringen, welche die Expansion und Kontraktion ohne wesentliche Anstrengung der Rohre zulassen und die mit den nötigen Sicherungen gegen Herauspressen der Rohre aus Stopfbuchsen durch den Dampfdruck versehen sind.

§ 30

Bunker

(1) Bei Kohlenbunkern ist auf hinreichende Oberflächenventilation hinzuwirken. Es sind entweder zwei Ventilatoren oder Abzugsrohre, die mit ihrem unteren Ende in die Decke eingefügt sind und nicht in die Kohlen hineinragen, anzubringen. Diese Rohre sind ebenso wie die Bunkerluken so lange als möglich, unbedingt aber während der Kohleneinnahme und in den ersten Tagen der Reise, wenn das Wetter es gestattet, offen zu halten.

(2) Kohlen in Reservebunkern, d. h. in solchen des Laderaumes, die vorübergehend als Bunker benutzt werden, sind wie Kohlenladung zu behandeln. Jedoch mit der Maßgabe, daß die Ventilatoren und Luken geschlossen werden, sobald die Bunkertüren zum Heizraum geöffnet werden, vorausgesetzt, daß genügend Zeit zum Abzug der Kohlengase verstrichen ist.

(3) Kohlenbunker sind, wo erforderlich, mit eisernen Leitern zu versehen. Sie dürfen mit offenem Licht nicht betreten werden.

§ 31

Bunkerluken

(1) Wenn Kohlen aus einem Zwischendeckraum durch Bunkerlöcher in einen darunterliegenden Raum getrimmt werden müssen, so ist oberhalb der Bunkerlöcher eine Kette mit ihren Enden so am Deck zu befestigen, daß sie in einer Bucht bis 'Am