

Aktennummer	TRAD
<i>File No.</i>	
Berichtnummer	10
<i>Report No.</i>	

Schiffsname ELIDA
Name of ship

Besichtigungsdetails und Auflagen
Details of survey and observations

Das Schiff wurde am 16. März 2022 am Kai der Museumswerft Greifswald im Wasser im Rahmen einer Zwischenbesichtigung überprüft. Der Eignervertreter, Herr Saal, hat die Besichtigung begleitet und wurde zu allen Punkten angehört. Bei den durchgeführten Riggbesichtigungen war ebenfalls Herr Carsten Burwitz anwesend, Bootsbaumeister mit Werkstatt in der Museumswerft, der den neuen Besanmast sowie die Stütze gebaut hat.

Diese Voranzeige ist als relevanter Bericht für die Beantragung von Fördermitteln zu verwenden, da im letzten Bericht ein Punkt nicht aufgelistet war.

Es wurde festgestellt, daß diverse Forderungen aus der Erneuerungsbesichtigung 2019 noch nicht umgesetzt wurden, da die Auflistung noch nicht vollständig war. Wie schon im Protokoll der schiffbaulichen Beratung erwähnt, muß für eine Verlängerung ein durch die DS genehmigtes Betriebssicherheitshandbuch vorliegen, was bisher nicht der Fall ist. Nach Eingang und Genehmigung können die verlängerten Fristen für die Umstellung von der Richtlinie auf die Verordnung angewendet werden.

1. Besanmast neu gebaut durch Bootsbauer (Carsten Burwitz) der Museumswerft HGW. Auslegung des Mastes durch Ing. Büro Takel-Ing, Hr. Jan Huerkamp (der alte Besan ist beim Segeln gebrochen, der Eignervertreter wurde darüber informiert, daß dieses ein meldepflichtiges Ereignis ist.

Mast im Lackzustand besichtigt, kein Befund.

Hinweis bez. des Mastfundaments: Der neue Mast wird wieder auf die Mastspur des auf MS längslaufenden Tragbalkens auf dem Kajütdeck gestellt, jedoch ist jetzt eine starkwandige verzinkte Rohrstütze auf dem Hauptdeck gelagert.

Großmast 2019 gelegt und durch den Bootsbauer der Museumswerft HGW neu gebaut, Papiere wurden an die DS gegeben. Der Großmast hat achtern/Stb zwei übereinanderliegende, relativ lange Windrisse (nicht tief), die aktuell nicht kritisch sind, jedoch beobachtet werden müssen.

An Deck wurden Baum (gebaut) und Gaffel (Vollholz) des Besan besichtigt, kein Befund.

Blöcke in gutem Zustand, laufendes Gut ist verblichen (im Kern noch tragfähig), spätestens bis zur nächsten Besichtigung auszutauschen.

2. Klüverbaum ist aus einem alten Telegraphenmast hergestellt, kein Befund. Beschläge in Ordnung.

3. Tragbalken auf dem Kajütaufbau ist mit GFK überzogen, dieses ist im Bereich der Mastspur vom Besan auf beiden Seiten gerissen (möglicherweise durch den Mastbruch).

Der Tragbalken selber ist durch den Bootsbauer Carsten Burwitz/Museumswerft HGW geprüft worden, kein Befund.

4. Handlauf an Oberkante des Schanzkleids auf Stb/Höhe Großwanten, hier ist eine Schäftung mit Hakenlasche des Handlaufes beschädigt (vermutlich aufgrund einer Belastung von außen gegen den Handlauf/das Schanzkleid). Einer der horizontal liegenden Bolzen, die die Schäftung zusammenhalten, fehlt.

5. Holz des Brückenaufbaus ist teilweise stark geschädigt. Es sind Spalten vorhanden, die als offen zur See betrachtet werden müssen (Marlspieker ohne Widerstand durch einen Spalt in das Brückeninnere geschoben). Bei der Prüfung der Verblechung im MR fiel eine Stelle der Decke vom MR/Fahrstandboden auf, die komplett naß war.

6. Nach der letzten Besichtigung (schiffbauliche Beratung) wurden die folgenden Reparaturen durch den Bootsbauer Carsten Bugwitz/Museumswerft HGW durchgeführt: Innensteven am Vorsteven neu gebaut (zuzüglich einiger roter Planken), Schanzkleid/Schanzkleidstützen Achterkabine erneuert, Schandeck im Bug- und Heckbereich erneuert, vor der Ankerwinde 2 Decksplanken vor dem Steven erneuert.

7. Flansch Abgasrohr an Seite Brückenhaus teilweise stark korrodiert.

Aktennummer	TRAD
<i>File No.</i>	
Berichtnummer	10
<i>Report No.</i>	

Schiffsname ELIDA
Name of ship

Besichtigungsdetails und Auflagen
Details of survey and observations

8. An Bord ist eine Rettungsinsel im Rundcontainer auf Deck vorhanden (12 Pers.), diese ist unter dem Baum in einer nach oben offenen Halterung gelagert (ohne Wasserdruckauslöser). Eine zweite Rettungsinsel ist als Flachpaket (6 Pers.) vorhanden und wird vor Antritt einer jeden Fahrt auf Deck gelagert.
9. Licht der Rettungsringe mit Licht ist zu erneuern (mit Zertifizierung).
10. Kabel der Navigationslampen am Deckshaus sind teilweise ohne Kabelmantel (Adern sichtbar/Isolierband großzügig verwendet, um die Adern zu schützen), Steckdose ist nur mit 2 von 3 Schrauben befestigt, Kabel vom Deckshaus ohne Durchführung zur Steckdose, Kabelmantel des Kabels zur Steckdose beschädigt, Adern sichtbar.
11. Festmachertüren (im Salon Stb/Bb vor Achterkabine) aktuell mit einfachen Scharnieren, ohne Dichtung. Stb ein Holzdrehriegel, Bb ein Bolzenriegel.
12. Die Steckbleche (MR, Logis) sind noch auszusteifen und an der Unterkante zu dichten (z.B. in einem U-Profil), wie in Bericht der schiffbaulichen Beratung vorgegeben und vor Ort besprochen. Das im MR Schacht aufzulegende Blech sollte in der Position gesichert werden (z.B. mit 4 Bolzenriegeln, einer Klemmung hinten und 2 Bolzenriegeln vorne oder ein umlaufendes U-Profil zum Einschieben der Platte) um ein Verrutschen des aufgelegten Blechs zu vermeiden. Die Position der Bleche sollte auf dem Brandschutz und Sicherheitsplan vermerkt werden.
13. Es wurde ein Steckschott mit einer Süllhöhe von 250 mm hinter der Tür zum Aufbau (Salon) an Stb festgestellt.
14. Die Tür vom offenen Deck zum Deckshaus (an Stb) ist rott, ein Brett der Türfüllung ist so locker, daß man ins Innere sehen kann bzw. es frei beweglich ist.
15. Es sind Entwässerungen in Achterkabine/Salon (mit Rückschlagklappe) vorzusehen (auch in Bezug auf die tiefste Stelle des Schiffes im Salon, wegen der Festmachertüren, nicht sicheren Fenster und des erheblichen Einflusses von Wasser im Raum auf die Stabilität/Schwimmlage etc.).
16. Bullauge des Logisaufbaus, achtern Stb vom Lagerraum: Das Bullauge ist mit Spaxschrauben eingesetzt (anstelle der normalen durchgesteckten Bolzen, das ist ein typisches Problem bei den Bullaugen), oben rechts ist der Flansch gebrochen und der Scharnierbolzen des zu öffnenden Fensters ist an der rechten Seite (achtern) abgerissen (steht um einige Zentimeter zur anderen Seite raus).
17. Bullauge vom WC an Bb, hier fehlen Bolzen zur Befestigung des Bullauges in Holz.
18. Über dem Gasherd sind noch diverse Stellen unverblecht.
19. Unterer Balkenweger in Doppelkabine an Stb ist an der Unterseite Rott.
20. Aktuell ist nur das MR Frontschott als Brandschott vorhanden. Das Schott läuft nicht nach unten durch, es reicht nur bis in die Bilge. Entsprechend ist das Schott nicht als gasdicht zu betrachten (Rohrdurchführungen, Kabeldurchführungen. Bei trockener Bilge können Gase vom MR in den Logisbereich übertreten. Demzufolge muß der gesamte Bilgeninhalt als ölhaltige Abwässer entsorgt werden oder das Maschinenraumfrontschott wird nach unten in die Bilge komplett gedichtet. In diesem Fall muß auch mindestens ein weiterer Bilgensor für den Bereich vor dem Maschinenraumfrontschott vorgesehen werden. Es muß erkennbar sein, welche Bilgensor gegebenenfalls ausgelöst hat.
21. Spant an Bb in Vorderkajüte, direkt vor dem Raumschott, ist im oberen Bereich rott, Die Ausdehnung des Schadens ist aufgrund der Balkenweger/Verlattung nicht sichtbar.
22. Es wurde in der vorderen Kammer an Bb ein Balkweger durchgesägt und nicht tragend wieder zusammengefügt (ohne Hakenlasche oder Schloss, Teil des Längsverbandes).
23. Es ist keine festinstallierte Feuerlöschanlage für den MR vorhanden, es wird über ein verschraubtes Rohr von der Brücke in den MR Pulver eingeblasen. Es sind jedoch für diese Anwendung keine extra Feuerlöscher vorhanden, es muß aktuell auf die nächsten erreichbaren Feuerlöscher (Brücke/Gang/Salon) zurückgegriffen werden. Hinweis: Der MR geht ohne Schott in den

Aktennummer	TRAD
<i>File No.</i>	
Berichtnummer	10
<i>Report No.</i>	

Schiffsname ELIDA
Name of ship

Besichtigungsdetails und Auflagen
Details of survey and observations

Rudermaschinenraum über.

24. Es ist kein Löscher im MR vorhanden.

25. Im MR ist kein Hydrant vorhanden, es kann jedoch vom Hydrant außen jeder Bereich des Schiffes mit einem D-Schlauch erreicht werden.

26. Brandmeldeanlage soll von Deckma installiert worden sein. Nach den Zertifikaten handelt es sich um einen "Selco Alarm Monitor M4200" (auf der Brücke montiert) zu handeln, der mit Deckma Rauchmeldern verdrahtet wurde. Zertifikate von DNV etc. liegen vor. Das Anzeigepanel zeigt den auslösenden Rauchmelder an.

27. Die Verblechung im MR hat noch diverse Lücken/Löcher. Teilweise in der alten Verblechung, teilweise im Bereich der nachgearbeiteten Verblechung.

28. Diverse Kabel enden im Schott oder es sind Rohre/Kabel ohne akzeptable Durchführung durch das MR-Schott geführt (Gas-/Wasserdurchtritt möglich).

29. Es wurden frei verlegte (fliegende) Kabel sowie offene Kabelverbindungen festgestellt.

30. Der untere Teil sowie der obere Teil des Abgasrohres ist akzeptabel verblecht, jedoch fehlt der Teil dazwischen.

31. An der Maschine ist eine Rohrleitung aus dem LKW-Bedarf verbaut. Für diese ist entweder eine Stahlleitung einzubauen oder es ist eine Kopie des Zertifikates der Leitung zur Prüfung durch das Maschinenreferat der Dienststelle Schiffssicherheit einzureichen. Sollte diese Zertifizierung nicht akzeptiert werden können, so ist hier eine Stahlleitung einzubauen.

32. Es wurden mehrere stoffkaschierte Treibstoffleitungen (KFZ-Bedarf) im MR festgestellt (Motor und Heizung sowie Leitungen zw. den Tanks), diese müssen durch Stahlleitungen ersetzt werden.

33. Durchsichtige Plastefilterkappe vom Dieselfilter für Heizung gegen eine für den Schiffsbetrieb zugelassene aus Blech austauschen.

34. Entlüftung der Treibstofftanks über Halbzollrohre, die als Schwanenhals in einem Rezzess an der Seite des Logisaufbaus untergebracht sind. Hier sollte eine Wasserfalle (kleiner Kasten mit einigen kleineren Löchern nach unten) vorgesetzt werden (das Schiff hatte schon Maschinenausfälle und lief deswegen vor dem Darss auf (Bergung per Rettungskreuzer)).

35. Im Maschinenraum sind Säurebatterien ohne eigene Belüftung untergebracht (keine Gel- oder Fliesbatterien).

36. Maschinenalarme und -anzeigen (Öltemperatur/-druck, Kühlwassertemperatur/-druck ist am Fahrstand nur als ein Alarmton vorhanden. Es läßt sich nicht unterscheiden, welcher Alarm anliegt, wenn der Ton ertönt. Anzeigen sind nur im MR vorhanden. Auch der Bilgenalarm wird über diesen Ton ausgelöst. Die Fernanzeigen müssen für Öltemperatur/druck sowie Kühlwassertemperatur müssen auf den Fahrstand geführt werden. Ein Alarmton ist hier ausreichend, jedoch muß ebenfalls ein optischer Alarm (Signallampe) ausgelöst werden. Der Bilgenalarm sollte von den anderen Alarmen getrennt sein.

37. Die Hinweisschilder für Brandschutz/Fluchtwege sind teilweise nicht mehr erkennbar/verblichen etc.

38. Der Sicherheits- und Verschußplan ist verblichen/kaum noch lesbar.

39. Müllaushang in der Nische der Pantry hinter der Brücke, das Plakat ist an zentraler Stelle, für alle Personen an Bord gut sichtbar, aufzuhängen (z.B. im Korridor an Stb zum Salon).

40. Es liegt keine geprüfte Stabilität vor (nur ein ungeprüftes Stabilitätsbuch von Takel Ing, nach dem werden die Kriterien nicht erfüllt). Es fehlt ebenfalls eine Auflistung des beweglichen Festballastest in Bezug auf Position und Gewicht sowie der Sicherung.

41. Apotheke ist selbst in Anlehnung an den Standard C1 der MariMedV zusammengestellt und wurde nicht durch eine Apotheke geprüft. Es ist eine dem Standard C1 entsprechende Bordapotheke, geprüft von einer Apotheke, zusammen mit den entsprechenden Nachweisen an Bord zu nehmen.

42. Bergeeinrichtung ist ein Bergesegel sowie ein MOB Boot mit 2 Überlebensanzügen.

43. Es sind 55 Rettungswesten ohne Licht vorhanden, jedoch für alle möglichen Gewichtgruppen (bis 60 kg, normale Erwachsene, Kinder 30-45 kg und Kinder bis 30 kg). Hier ist entweder das Zeugnis an die vorhandenen Westen anzupassen (die Westen sind dann

Aktennummer	TRAD
<i>File No.</i>	
Berichtnummer	10
<i>Report No.</i>	

Schiffsname ELIDA
Name of ship

Besichtigungsdetails und Auflagen
Details of survey and observations

mit zugelassenen Lichtern auszustatten) oder es werden, entsprechend des vorhandenen Zeugnisses, ausreichend Westen für Erwachsene mit Licht angeschafft.

44. Es sind 2 Arbeitssicherheitswesten für die Deckswache sowie die Besatzung des Bereitschaftsbootes an Bord vorhanden.

45. Als Tagessignalscheinwerfer wurden persönliche, handelsübliche LED-Taschenlampe vorgezeigt. Es ist ein zugelassener Tagessignalscheinwerfer an Bord zu nehmen.

46. Es wurde keine aktuelle Funkprüfung durchgeführt. Bis zur Einsendung des erfolgreichen Nachweises der durchgeführten Funkprüfung kann kein weiteres Zeugnis ausgestellt werden (letzte Funkprüfung nach Aktenlage vom 5. Apr. 2016).

47. Es ist ein von der DS genehmigtes Betriebssicherheitshandbuch an Bord zu nehmen, dieses ist auch Vorbedingung für Förderungsanträge.

48. Es liegt nur ein Messbrief für Sportfahrzeuge vor (keine BRZ-Zahl).

49. Verschlüsse sind im historischen Kontext ausreichend wasser- und wetterdicht verschließbar.

50. Die Tanks sind sicher befestigt, haben aber keine Leckölwanne. Entsprechend sind diese regelmäßig bei jeder Bodenbesichtigung zu öffnen und per Ultraschall zu prüfen/protokollieren.

51. Vorrichtung zum Entwässern/leeren der Brennstofftanks ist nicht selbstschließend. Da bei diesen Tätigkeiten immer jemand am Ventil steht, wurde diese Anordnung vom Besichtigter akzeptiert.

52. Peilvorrichtungen der MDO Tanks funktionieren unten per Kugelhahn, oben offen.

53. Der MR hat nur einen Ausstieg, aufgrund der geringen Größe wurde die Anordnung vom Besichtigter akzeptiert.

54. Das Schiff verfügt über eine geschlossene Brücke (Zugang über Korridor von Stb), hat jedoch nur eine Markierungsboje.

55. Es sind 2 Arbeitssicherheitswesten an Bord.

56. Es werden teilweise Abgabennachweise für Müll/öhlhaltige Abfälle/Abwasser im Schiffstagebuch hinterlegt.

Folgende Punkte sind gemäß der ab 14. März 2018 geltenden Neufassung der SchSV (gemäß Artikel 1 der Verordnung zur Änderung der schiffssicherheitsrechtlichen Vorschriften über Bau und Ausrüstung von Traditionsschiffen und anderen Schiffen, die nicht internationalen Schiffssicherheitsregeln unterliegen (BGBl. I S. 237)) zu beachten und noch umzusetzen:

1. Innerhalb eines Jahres:

- Installation eines Ankergeschirr, gem. Kap.2 /R.10 der VO, wie im Schriftwechsel festgeschrieben (Förderantrag kann gestellt werden)
- AIS/ Class "A" installieren (Förderantrag kann gestellt werden)
- Fest eingebaute Feuerlöschanlage gem. FSS Code im Maschinenraum (von außen auslösbar, Förderantrag kann gestellt werden)
- Prinzipschaltplan Bordelektrik ist der DS zur Durchsicht und Ablage einzureichen.
- Bilgenalarmlinien in allen Abteilungen montieren (außer vor dem Kollisionsschott, hier wird es seitens der DS nur empfohlen, Förderantrag kann gestellt werden)

2. Bis zur nächsten Zwischenbesichtigung oder dem 1. Mai 2024 (erstes Datum zählt):

- Geprüftes Stabilitätshandbuch basierend auf einem aktuellen Krängungsversuch (Förderantrag kann gestellt werden)
- Stahlunterkonstruktion unter Treppen (Förderantrag kann gestellt werden)
- Anbringung der Freibordmarke (nach Vorgabe DS, Förderantrag kann gestellt werden))
- Einbau eines Kollisionsschotts (Förderantrag kann gestellt werden)

Besichtigungsbericht
Survey Report

Schiffsname ELIDA
Name of ship
Besichtigungsdatum 16.03.2022
Survey Date

Aktennummer TRAD
File No.
Berichtnummer 10
Report No.

Nr	Fehlercode (Deficiency code)	Beschreibung des Mangels (Description of Deficiency)	Schweregrad	Mangelbehebung bis (Rectification date)
1	Schiffbau	Das laufende Gut ist verblichen (im Kern noch tragfähig), spätestens bis zur Erneuerungsbesichtigung auszutauschen.!!	;	01.05.2024
2	Schiffbau	Tragbalken auf dem Kajütaufbau ist mit GFK überzogen, dieses ist im Bereich der Mastspur vom Besan auf beiden Seiten gerissen. Durch eine Fachfirma instandzusetzen.!!	;	16.03.2022
3	Schiffbau	Handlauf an Oberkante des Schanzkleids auf Stb/Höhe Großwanken, hier ist eine Schäftung mit Hakenlasche des Handlaufes beschädigt. Einer der horizontal liegenden Bolzen, die die Laschung zusammenhalten, fehlt. Durch eine Fachfirma instandzusetzen.!!	;	16.03.2022
4	Schiffbau	Holz des Brückenaufbaus ist teilweise stark geschädigt. Es sind Spalten vorhanden, die als offen zur See betrachtet werden müssen (Marlspieker ohne Widerstand durch einen Spalt in das Brückeninnere geschoben). Bei der Prüfung der Verblechung im MR fiel eine Stelle der Decke vom MR/Fahrstandboden auf, die komplett naß war. Die Struktur der Brücke ist instandzusetzen, daß mindestens Wetterdichtigkeit erreicht wird.!!	;	16.03.2022
5	Maschine	Flansch Abgasrohr an Seite Brückenhaus teilweise stark korrodiert. Demontieren, Farbe und Korrosionsprodukte entfernen und dem Zweck entsprechend konservieren oder austauschen.!!	;	16.06.2022
6	Deck	Ankerusrüstung ist noch nicht verändert, wie in der letzten VA und e-Mails gefordert/abgesprochen. Entsprechend anpassen.!!	;	01.05.2023
7	Rettungsmittel	Licht der Rettungsringe mit Licht ist zu erneuern (mit Zertifizierung).!!	;	16.03.2022
8	Nautik1	Gesamte Elektrik außen ist instandzusetzen, bei Durchführungen sind zugelassene Kabeldurchführungen zu verwenden. Kabel sind fachgerecht zu verlegen/sichern, Komponenten (z.B. Steckdosen) nach Herstellervorgaben zu befestigen. Bei neuen Komponenten sind geeignete (zertifizierte) Teile/Materialien auszuwählen, Kopien der Zertifikate sind an Bord vorzuhalten.!!	;	16.03.2022
9	Freibord	Festmachertüren (im Salon Stb/Bb vor Achterkabine) aktuell mit einfachen Scharnieren, ohne Dichtung. Stb ein Holzdrehriegel, Bb ein Bolzenriegel. Die Türen sind mindestens mit umlaufender Dichtung und 2 Bolzenriegeln ausrüsten.!!	;	16.06.2022
10	Brandschutz	Die Steckbleche (MR, Logis) sind noch auszusteifen, wie in Bericht der schiffbaulichen Beratung vorgegeben und vor Ort besprochen. Das im MR Schacht aufzulegende Blech sollte in der Position gesichert werden (z.B. mit 4 Bolzenriegeln, einer Klemmung hinten und 2 Bolzenriegeln vorne oder einem umlaufenden U-Profil zum Einschieben der Platte) um ein Verrutschen des aufgelegten Blechs zu vermeiden. Die Position der Bleche sollte auf dem Brandschutz und Sicherheitsplan vermerkt werden.!!	;	16.03.2022
11	Freibord	Die Tür vom offenen Deck zum Deckshaus (an Stb) ist rott, ein Brett der Türfüllung ist so locker, daß man ins Innere sehen kann. Die Tür ist komplett instandzusetzen, da diese ein relevanter Schutz gegen eindringendes Wasser/grüne See in die Aufbau darstellt.!!	;	16.03.2022

Der Dienststelle Schiffssicherheit ist unverzüglich schriftlich über die Mängelabstellung zu berichten (posteingang.schiffssicherheit@bg-verkehr.de).

Ship Safety Division has to be informed about rectification as soon as possible (posteingang.schiffssicherheit@bg-verkehr.de).

Besichtigungsbericht
Survey Report

Schiffsname ELIDA

Name of ship

Besichtigungsdatum 16.03.2022

Survey Date

Aktennummer TRAD

File No.

Berichtnummer 10

Report No.

12	Schiffbau	Entwässerungen in Achterkabine/Salon (mit Rückschlagklappe) (auch in Bezug auf die tiefste Stelle des Schiffes im Salon, wegen der Festmachertüren, nicht sicheren Fenster und des erheblichen Einflusses von Wasser im Raum auf die Stabilität/Schwimmlage etc.);!!	;	16.06.2022
13	Freibord	Alle Bullaugen sind mit entspr. Bolzen/vollständiger Bolzenzahl anstelle der Spaxschrauben korrekt zu befestigen, der gebrochene Flansch (Bullauge im Logis achtern Stb) ist instanzzusetzen oder das Bullauge ist zu tauschen und der Scharnierbolzen ist zu tauschen.;!!	;	16.03.2022
14	Brandschutz	Über dem Gasherd sind noch diverse Stellen unverblecht. Entsprechend nacharbeiten.;!!	;	16.03.2022
15	Schiffbau	Unterer Balkenweger in Doppelkabine ist an der Unterseite Rott. Durch Fachfirma tragend für Längskräfte instandsetzen.;!!	;	16.09.2022
16	Schiffbau	Kollisionsschott fehlt. Entsprechend schiffbaulicher Beratung vom 8. März 2021 umzusetzen.;!!	;	01.05.2025
17	Brandschutz	Aktuell ist das Schott nicht als gasdicht zu betrachten (Rohrdurchführungen, Kabeldurchführungen. Bei trockener Bilge können Gase vom MR in den Logisbereich übertreten. Entsprechend sollte das Maschinenraumfrontschott wasserdicht bis komplett nach unten in die Bilge fachgerecht durchgeführt werden. In dem Fall ist ein weiterer Bilgensenor für die Abteilung vor dem MR nachzurüsten, in dem Fall muß am Fahrstand erkennbar sein, welche Bilgensenor gegebenenfalls ausgelöst hat. Alternativ muß der gesamte Bilgeninhalt des Schiffes als ölhaltige Abwässer entsorgt werden. ;!!	;	16.03.2022
18	Schiffbau	Spant an Bb in Vorderkajüte, direkt vor dem Raumschott, ist im oberen Bereich rott, Die Ausdehnung des Schadens ist aufgrund der Balkenweger/Verlattung nicht sichtbar. Durch eine Fachfirma zu prüfen und instanzzusetzen. ;!!	;	16.09.2022
19	Schiffbau	Balkenwegerreparatur ohne Hakenlasche im vorderen Kammer/Bb ohne Hakenlasche (stumpf ohne Schloss). Der Balkenweger ist durch eine Fachfirma mit Hakenlasche instandsetzen (Teil des Längsverbandes, muß Kräfte in Längsrichtung übernehmen können);!!	;	16.09.2022
20	Brandschutz	Es ist keine festinstallierte Feuerlöschanlage für den MR vorhanden, es wird über ein verschraubtes Rohr von der Brücke in den MR Pulver eingeblasen. Es sind jedoch für diese Anwendung keine extra Feuerlöscher vorhanden, es muß auf die nächsten Feuerlöscher (Brücke/Gang/Salon) zurückgegriffen werden. Es ist entweder eine festinstallierte Feuerlöschanlage zu installieren oder mindestens eine Düse, die mit fest angeschlossenen Feuerlöschern von ausreichender Kapazität mit einem geeigneten Löschmittel in ausreichender Menge (für Maschinenraum/Rudermaschinenraum) versorgt wird. Dieses ist durch eine Fachfirma prüfen und ggf. montieren zu lassen und der DS einzureichen.;!!	;	01.05.2023
21	Brandschutz	Es ist ein Handlöscher im MR nachzurüsten, der Brandschutz- und Sicherheitsplan ist entsprechend anzupassen. ;!!	;	16.03.2022

Der Dienststelle Schiffssicherheit ist unverzüglich schriftlich über die Mängelabstellung zu berichten (posteingang.schiffssicherheit@bg-verkehr.de).

Ship Safety Division has to be informed about rectification as soon as possible (posteingang.schiffssicherheit@bg-verkehr.de).

Besichtigungsbericht
Survey Report

Schiffsname ELIDA

Name of ship

Besichtigungsdatum 16.03.2022

Survey Date

Aktennummer TRAD

File No.

Berichtnummer 10

Report No.

22	Brandschutz	Die Verblechung im MR ist zu vervollständigen (es dürfen keine Löcher in der Verblechung und kein Holz von den Decks sowie der längs- und Querschotte sichtbar sein).;!!	;	16.03.2022
23	Brandschutz	Diverse Kabel enden im Schott oder es sind Rohre/Kabel ohne akzeptable Durchführung durch das Schott/die Decks geführt. Rohr- und Kabeldurchführungen durch das Schott fachgerecht herstellen wasserdicht/ brandgeschützt, Kopien der Zertifikate vorhalten).;!!	;	16.03.2022
24	Maschine	Elektrische Verkabelung grundsätzlich instandsetzen (keine offenen Kabelverbindungen, Kabelstränge fachgerecht zusammenführen und befestigen/sichern, keine frei fliegenden Leitungen etc.);!!	;	16.03.2022
25	Maschine	Der untere Teil sowie der obere Teil des Abgasrohres ist akzeptabel verblecht, jedoch fehlt der Teil dazwischen. Verblechung des Abgasrohres komplettieren, daß Flüssigkeiten sicher nach außen/unten abgeleitet werden.;!!	;	16.03.2022
26	Maschine	An der Maschine ist eine Rohrleitung aus dem LKW-Bedarf verbaut. Für diese ist entweder eine Stahlleitung einzubauen oder es ist eine Kopie des Zertifikates der Leitung zur Prüfung durch das Maschinenreferat der Dienststelle Schiffssicherheit einzureichen. Sollte diese Zertifizierung nicht akzeptiert werden können, so ist hier eine Stahlleitung einzubauen.;!!	;	16.03.2022
27	Maschine	Alle stoffkaschierten Treibstoffleitungen (KFZ-Bedarf) an Bord (egal ob Heizung oder Motor) sind durch Stahlleitungen zu ersetzen.;!!	;	16.03.2022
28	Maschine	Durchsichtige Plastefilterkappe vom Dieselfilter für Heizung gegen eine für den Schiffsbetrieb zugelassene aus Blech austauschen.;!!	;	16.03.2022
29	Maschine	Im Maschinenraum sind Säurebatterien ohne eigene Belüftung untergebracht (keine Gel- oder Fliesbatterien). Entweder sind die Säurebatterien gegen wartungsfreie Batterien zu ersetzen oder alle Säurebatterien müssen in einem dichten Kasten untergebracht werden, der sicher und nur zum offenen Deck entlüftet. Es ist sicherzustellen, daß die Notbatterien außerhalb des MR oder zum MR gehörigen Räumen untergebracht sind.;!!	;	16.03.2022
30	Maschine	Die Fernanzeigen müssen für Öltemperatur/druck sowie Kühlwassertemperatur müssen auf den Fahrstand geführt werden. Ein Alarmton ist hier ausreichend, jedoch muß ebenfalls ein optischer Alarm (Signallampe) ausgelöst werden. Der Bilgenalarm sollte von den anderen Alarmen getrennt sein. Sollten mehrere Bilgenalarme in verschiedenen Abteilungen vorhanden sein, muß erkennbar sein, in welcher Abteilung der Bilgenalarm ausgelöst wurde.;!!	;	01.05.2023
31	Brandschutz	Die Hinweisschilder für Brandschutz/Fluchtwege sind teilweise nicht mehr erkennbar/verblichen etc. Die Schilder sind zu erneuern.;!!	;	16.03.2022
32	Brandschutz	Der Sicherheits- und Verschußplan ist verblichen/kaum noch lesbar. Der Plan ist zu erneuern.;!!	;	16.03.2022
33	MARPOL V	Müllaushang in der Nische der Pantry hinter der Brücke. Das Müllbehandlungsplakat ist an zentraler Stelle aufzuhängen (z.B. im Korridor an Stb zum Salon).;!!	;	16.03.2022
34	Schiffbau	Es liegt im Gegensatz zur Forderung der letzten Erneuerungsbesichtigung keine geprüfte Stabilität vor (nur ein ungeprüftes Stabilitätsbuch von Takel Ing, nach dem werden die Kriterien nicht erfüllt). Es fehlt ebenfalls eine Auflistung des beweglichen Festballastest in Bezug auf Position und Gewicht sowie der Sicherung.;!!	;	01.05.2024

Der Dienststelle Schiffssicherheit ist unverzüglich schriftlich über die Mängelabstellung zu berichten (posteingang.schiffssicherheit@bg-verkehr.de).

Ship Safety Division has to be informed about rectification as soon as possible (posteingang.schiffssicherheit@bg-verkehr.de).

Besichtigungsbericht
Survey Report

Schiffsname ELIDA

Name of ship

Besichtigungsdatum 16.03.2022

Survey Date

Aktennummer TRAD

File No.

Berichtnummer 10

Report No.

35	Deck	Apothek ist selbst in Anlehnung an den Standard C1 zusammengestellt und wurde nicht durch eine Apotheke geprüft. Es ist eine dem Standard MariMedV / C1 entsprechende Bordapotheke, geprüft von einer Apotheke, zusammen mit den entsprechenden Nachweisen an Bord zu nehmen.;!!	;	16.03.2022
36	Rettungsmittel	Es sind 55 Rettungswesten ohne Licht vorhanden, jedoch für alle möglichen Gewichtsgruppen (bis 60 kg, normale Erwachsene, Kinder 30-45 kg und Kinder bis 30 kg). Es sind entweder 55 Rettungswesten mit Licht für Erwachsene anzuschaffen oder das Zeugnis muß bez. der Personenzahlen an die vorhandenen Westen angepaßt werden. Im zweiten Fall hat der Eigner die genauen Zahlen an die DS zu geben und es sind Lichter für die vorhandenen Westen anzuschaffen.;!!	;	16.03.2022
37	Nautik1	Als Tagessignalscheinwerfer wurden handelsübliche LED-Taschenlampen vorgezeigt. Es ist ein zugelassener Tagessignalscheinwerfer an Bord zu nehmen.;!!	;	16.03.2022
38	Zertifikate	Es wurde keine Funkprüfung durchgeführt Die Funkprüfung ist durchzuführen und das Protokoll/Zertifikat der Prüfung bei der DS einzureichen (Bis zur Einsendung des durchgeführten Funkprüfung kann kein weiteres Zeugnis ausgestellt werden).;!!	;	16.03.2022
39	ISM Allgemein	An Bord ist ein durch die DS genehmigtes Betriebssicherheitssystem vorzuhalten.;!!	;	16.03.2022
40	Freibord	Es ist eine Freibordmarke nach Vorgabe der DS bezogen auf Form und Position anzubringen. Die Freibordbekanntgabe erfolgt nach dem Erhalt einer geprüften Stabilitätsunterlage.		01.05.2024
41	Nautik1	Es ist ein AIS A Gerät an Bord zu installieren.		01.05.2023
42	Maschine	Es ist ein Prinzipschaltplan der Bordelektrik in elektronischer Form an die DS zur Durchsicht zu geben.		16.03.2022
43	Maschine	Es sind Bilgenalarne in allen Abteilungen nachzurüsten (außer vor dem Kollisionsschott, hier wirdes nur empfohlen).		01.05.2023
44	Brandschutz	Unter den Treppen sind Stahlunterkonstruktionen anzubringen (sofern diese nicht aus Stahl sind).		01.05.2024
45	Maschine	Es sind oben und unten an den Peilvorrichtungen der Brennstofftanks selbstschließende Ventile anzubringen. Das Sichtrohr muß aus formfesten/bruchsicherem Material sein.		16.09.2022
46	Brandschutz	Die Brandmeldeanlage ist zu prüfen, Kopie des Protokolls der Fachfirma ist einzureichen.		16.03.2022
47	Brandschutz	Es ist ein weiterer Schaumlöcher an Bord zu nehmen (je 10m Schiffslänge 1 Schaumlöcher). Hierfür kann ein ABC Pulverlöcher gegen einen Schaumlöcher getauscht werden.		16.06.2022
48	Rettungsmittel	Aufgrund der geschlossenen Brücke sind 2 zusätzliche Rettungsringe mit Rauch an Bord zu nehmen.		01.05.2023
49	Rettungsmittel	Es sind ausreichend Arbeitssicherheitswesten für die Deckswache sowie die Besatzung des Bereitschaftsbootes an Bord zu nehmen.		16.06.2022

Der Dienststelle Schiffssicherheit ist unverzüglich schriftlich über die Mängelabstellung zu berichten (posteingang.schiffssicherheit@bg-verkehr.de).

Ship Safety Division has to be informed about rectification as soon as possible (posteingang.schiffssicherheit@bg-verkehr.de).

Besichtigungsbericht
Survey Report

Schiffsname ELIDA
Name of ship
Besichtigungsdatum 16.03.2022
Survey Date

Aktennummer TRAD
File No.
Berichtnummer 10
Report No.

50	MARPOL V	Es müssen an Bord Nachweise/Abgabedokumentationen für alle ölhaltige Abfälle, Abwässer sowie Schiffsmüll vorgehalten werden.		16.03.2022
----	----------	--	--	------------

Der Dienststelle Schiffssicherheit ist unverzüglich schriftlich über die Mängelabstellung zu berichten (posteingang.schiffssicherheit@bg-verkehr.de).
Ship Safety Division has to be informed about rectification as soon as possible (posteingang.schiffssicherheit@bg-verkehr.de).