

MINISTERIALBLATT

FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

2. JAHRGANG

DÜSSELDORF, DEN 1. JUNI 1949

NUMMER 43

Inhalt

(Schriftliche Mitteilung der veröffentlichten RdErl. erfolgt nicht.)

A. Innenministerium.

I. Verfassung und Verwaltung: RdErl. 20. 5. 1949, Eheschließungen von und mit Personen nichtdeutscher Staatsangehörigkeit. S. 465.
RdErl. 21. 5. 1949, Zunahme der Trunksucht, Geschlechtskrankheiten und Jugendverwahrlosung. S. 465.

II. Personalangelegenheiten: RdErl. 13. 5. 1949, Umzugskostenrecht; hier: Aufhebung des RdErl. des fr. RMdI. v. 25. 9. 1942. S. 466.

IV. Öffentliche Sicherheit: RdErl. 15. 5. 1949, Änderung des RdErl. v. 8. 3. 1948 — IV A 2 — 3002/47 betr. Einheitliche Bezeichnung für Organe und Dienststellen der Polizei. S. 466.

B. Finanzministerium.

RdErl. 25. 5. 1949, Behandlung von DM-Noten Berliner Ausgabe. S. 467.

C. Wirtschaftsministerium.

D. Verkehrsministerium.

E. Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten.

F. Arbeitsministerium.

RdErl. 21. 5. 1949, Druckgasverordnung. Vorläufige sicherheitstechnische Vorschriften für die Füllung von Fahrzeugbehältern für verflüssigte Gase auf Schienenfahrzeugen (Eisenbahnkesselwagen) und auf Straßenfahrzeugen. S. 467.

G. Sozialministerium.

H. Kultusministerium.

J. Ministerium für Wiederaufbau.

K. Landeskanzlei.

A. Innenministerium

I. Verfassung und Verwaltung

Eheschließungen von und mit Personen nichtdeutscher Staatsangehörigkeit

RdErl. d. Innenministers v. 20. 5. 1949 — Abt. I 18 — 0 — Tgb.-Nr. 1086/49

1. In meinem Erlaß vom 28. Mai 1948 (MBI. NW. S. 231) ist auf Seite 233 bei Ziffer 4a) hinter „lebt“ ein Komma zu setzen und folgender Abschnitt anzufügen:

„(iii) ausgestellt von dem Kommandeur des 53. Civil Mixed Depot in Osnabrück, falls die verdrängte (verschleppte) Person zur Gemischten Zivilen Arbeitsorganisation (CMLO) oder zum Gemischten Zivilen Wachtdienst (CMWS) gehört.“

2. In Ziffer C 3 desselben Erlasses (MBI. NW. S. 234) ist zwischen „IRO“ und „vorlegen“ einzufügen: „oder eine Bescheinigung des Kommandeurs des 53. Civil Mixed Depot in Osnabrück“; hinter: „... Nr. 23 A.“ ist anzufügen: „Nachgeordnete Dienststellen (Außenstellen) des Kommandeurs des 53. Civil Mixed Depot sind zur Ausstellung der in Absatz (iii) bez. Bescheinigungen nicht berechtigt.“

3. Das in dem Erlaß vom 6. Juli 1948 (MBI. NW. S. 307) mitgeteilte Muster einer „Befürwortung“ (Anlage A) gilt nur für Ziffer 4 a) Absätze (i) und (ii) der Legal-Anw. Nr. 23 A (MBI. NW. S. 233).

An die Standesämter und ihre Aufsichtsbehörden.

— MBI. NW. 1949 S. 465.

Zunahme der Trunksucht, Geschlechtskrankheiten und Jugendverwahrlosung

RdErl. d. Innenministers v. 21. 5. 1949 — Abt. I — 108 — 1090/49

Das Anwachsen der Trunksucht, die erschreckende Zunahme von Geschlechtskrankheiten und die um sich greifende Jugendverwahrlosung machen es dringend erforderlich, den Ursachen für diese Erscheinungen nachzugehen und alle Maßnahmen zu ergreifen, um die Gefahrenquellen zu beseitigen.

Als Gefahrenquellen kommen vor allem u. a. auch die hemmungslose Vergnügungssucht, das Schwarzbrennen von Schnaps, das leichtfertige Ausdehnen der Polizeistunde und das Dulden ihrer Übertretung sowie das Dulden der Teilnahme Minderjähriger unter 16 Jahren an Tanzlustbarkeiten in Frage.

Den verantwortlichen Stellen wird daher zur Pflicht gemacht, darauf zu achten, daß die Jugendschutzbestimmungen, die für die Polizeistunde und das Abhalten von öffentlichen Tanzlustbarkeiten gegebenen Vorschriften usw. — in enger Auslegung dieser Bestimmungen — beachtet werden. Es wird ihnen weiter zur Pflicht gemacht, dafür zu sorgen, daß Zuwiderhandlungen gegen die bestehenden Bestimmungen unnachlässig geahndet werden.

— MBI. NW. 1949 S. 465.

II. Personalangelegenheiten

Umzugskostenrecht;

hier: Aufhebung des RdErl. des fr. RMdI. vom 25. 9. 1942 — MBI. NW. S. 1876

RdErl. d. Innenministers v. 13. 5. 1949 — II D — 1/5267/49

Mit RdErl. des früheren RMdI. vom 25. September 1942 — MBI. NW. S. 1876 — wurden im Einvernehmen mit dem früheren RFM. und im Benehmen mit den übrigen ehemaligen Reichsministern mit Wirkung vom 1. Januar 1943 die unter A—D des RdErl. genannten Ermächtigungen auf dem Gebiet des Reise- und Umzugskostenrechts, die nach den einschlägigen Vorschriften den obersten Dienstbehörden vorbehalten sind, auf die in dem angezogenen RdErl. näher bezeichneten Behörden übertragen.

Nachdem die durch diesen RdErl. übertragenen Befugnisse auf dem Gebiet des Reisekostenrechts bereits durch meinen RdErl. vom 27. Januar 1947 — II C — 7/5054/47 —, in dem ich die ab 1. Februar 1947 nur noch anzuwendenden Bestimmungen einzeln aufgeführt habe, in Fortfall gekommen sind, setze ich den eingangs bezeichneten RdErl. vom 25. September 1942 im Einvernehmen mit dem Herrn Finanzminister nunmehr mit Wirkung vom 1. Juni 1949 in vollem Umfange außer Kraft.

— MBI. NW. 1949 S. 466.

IV. Öffentliche Sicherheit

Änderung des RdErl. vom 8. 3. 1948 — IV A 2 — 3002/47 (MBI. NW. 1948, S. 113) betr. Einheitliche Bezeichnung für Organe und Dienststellen der Polizei

RdErl. d. Innenministers v. 15. 5. 1949 — IV — A 2 I — 211/49

Die Polizeidienststelle „Wasserschutzpolizei Gruppe Recklinghausen“ in Münster führt ab sofort die Dienststellenbezeichnung „Wasserschutzpolizei Gruppe Westdeutsche Kanäle“ in Münster.

1949 S. 466
aufgeh. d.
1954 S. 1986 Nr. 119

Die Landes-Polizeischule Münster führt ab sofort die Dienststellenbezeichnung „Landes-Polizeischule Carl Severing, Münster“.

Ich bitte den o.a. Runderlaß unter c 2 und c 4 entsprechend zu ändern.

Infolge der Auflösung der Landes-Polizeischule Wuppertal ist in dem o.a. Runderlaß unter c 4 die Dienststellenbezeichnung „Landes-Polizeischule Wuppertal“ zu streichen.

— MBl. NW. 1949 S. 466.

B. Finanzministerium

Behandlung von DM-Noten Berliner Ausgabe

RdErl. d. Finanzministers v. 25. 5. 1949 — I F 7722 I

In Zukunft sind alle bei den Kassen anfallenden „DM-Noten Berliner Ausgabe“ sofort auszusondern und unmittelbar bei einer Zweigstelle der Landeszentralbank oder bei einer Sparkasse gegen nicht gestempelte DM-Noten umzutauschen.

— MBl. NW. 1949 S. 467.

F. Arbeitsministerium

Druckgasverordnung

Vorläufige sicherheitstechnische Vorschriften für die Füllung von Fahrzeugbehältern für verflüssigte Gase auf Schienenfahrzeugen (Eisenbahnkesselwagen) und auf Straßenfahrzeugen

RdErl. d. Arbeitsministers v. 21. 5. 1949 — III 35,5

Die nachstehend wiedergegebene Bekanntmachung des Deutschen Druckgasausschusses für das Vereinigte Wirtschaftsgebiet vom 25. April 1949 — DAG. 16/49 — ist von den Länderregierungen der Westzonen gebilligt worden und dient vorbehaltlich einer späteren endgültigen Regelung dazu, sofort eine sicherheitstechnische Grundlage zu schaffen, Vorkommnisse nach Art der Ludwigshafener Explosionskatastrophe künftig auszuschließen.

Der Deutsche Druckgasausschuß teilt hierzu noch mit:

„Die Berufsgenossenschaft der chemischen Industrie hat die ihr angeschlossenen Füllbetriebe über die notwendigen Maßnahmen in Form einer Anordnung unterrichtet, deren sachlicher Inhalt sich mit den vorliegenden Vorschriften in allen wesentlichen Punkten deckt. Ebenso hat die Reichsbahn in ihrem Bereich die erforderlichen Anweisungen gegeben. Die große Mehrzahl der Füllbetriebe ist demnach auf diesem Wege bereits verständigt, so daß die in den vorläufigen Vorschriften zum Teil festgesetzten kurzen Fristen sachlich keinen Bedenken begegnen.“

Gemäß § 3 der Druckgasverordnung vom 2. Dezember 1935 MBl. Wi. A. 1935 S. 340) tritt die Bekanntmachung für das Land Nordrhein-Westfalen mit ihrer Veröffentlichung in diesem Ministerialblatt in Kraft.

Deutscher Druckgasausschuß
für das Vereinigte Wirtschaftsgebiet.
Tgb.-Nr. DGA. 16/49

Hannover, den 25. April 1949.
Wilhelmstr. 14

Betrifft: Druckgasverordnung.

Vorläufige sicherheitstechnische Vorschriften für die Füllung von Fahrzeugbehältern für verflüssigte Gase auf Schienenfahrzeugen (Eisenbahnkesselwagen) und auf Straßenfahrzeugen.

Das Aufreißen mit verflüssigten Gasen gefüllter Eisenbahnkesselwagen hat in drei Fällen in den Jahren 1943, 1944, und 1948 zu schweren, mit zahlreichen Todesopfern und umfangreichen Sachschäden verbundenen Unfällen geführt. Das Explosionsunglück in der Badischen Anilin- und Sodafabrik Ludwigshafen im Juli 1948 als der in seinen Folgen bei weitem schwerste Unfall dieser Art ist nach dem Ergebnis der amtlichen Untersuchung primär durch

das Aufreißen eines mit 30 t Dimethyläther gefüllten Kesselwagens verursacht worden. Nach den Feststellungen sind die Behälter in allen drei Fällen durch den Druck des sich ausdehnenden flüssigen Gases gesprengt worden. Während in den beiden ersten Fällen eine Überfüllung als Ursache einwandfrei nachgewiesen worden ist, konnte im Falle Ludwigshafen durch die Untersuchung nicht mit Sicherheit geklärt werden, ob die Entstehung des Flüssigkeitsdruckes auf eine Überfüllung oder auf die Erreichung gefährlicher Temperaturgrenzen im Behälter unter dem Einfluß ungewöhnlich hoher Außentemperaturen und langdauernder intensiver Sonnenbestrahlung zurückzuführen ist. Die Unterlagen über die Kontrollwägung des gefüllten Fahrzeuges zeigen eine nur unwesentliche Überschreitung des zulässigen Füllgewichtes. Nach Feststellungen an anderen Fahrzeugen gleicher Bauart muß es aber als möglich angesehen werden, daß als Folge eines Irrtums bei der Bestimmung des Rauminhaltes das zulässige Füllgewicht im Vergleich zum tatsächlich vorhandenen Raum zu hoch festgesetzt worden ist. Unter den in Betracht zu ziehenden Möglichkeiten hat die Annahme, daß eine Überfüllung aus dem angegebenen Grunde und die am Tage des Unfalls und an den vorhergehenden Tagen herrschenden hochsommerlichen Temperaturen zusammenwirkend zur Entstehung des Flüssigkeitsdruckes geführt haben, die größte Wahrscheinlichkeit für sich.

Um in Zukunft alle Möglichkeiten, die zu derartigen Ereignissen führen können, weitgehend auszuschließen, hat der Deutsche Druckgasausschuß für das Vereinigte Wirtschaftsgebiet in seiner ersten Sitzung im Einvernehmen mit den beteiligten Stellen als vorläufige Maßnahmen die nachstehenden ergänzenden Bestimmungen zu den Vorschriften der technischen Grundsätze zur Druckgasverordnung beschlossen. Diese Bestimmungen erstrecken sich auf alle Fahrzeugbehälter für verflüssigte Gase und gelten daher sowohl für Eisenbahnkesselwagen als auch für Behälter auf Straßenfahrzeugen, da für beide Gruppen die Gefahren unter den hier zu Grunde liegenden Gesichtspunkten die gleichen sind. Der Einbau der ergänzenden Vorschriften in die Technischen Grundsätze bleibt einer späteren Regelung vorbehalten, nachdem eine Reihe z. Z. noch offener Fragen, darunter die Frage der unter dem Einfluß der Sonnenbestrahlung in Fahrzeugbehältern auftretenden Temperaturen, geklärt sind.

Die vorläufigen Vorschriften treten mit Zustimmung der Länder mit sofortiger Wirkung in Kraft.

Vorläufige Sicherheitstechnische Vorschriften für die Füllung von Fahrzeugbehältern für verflüssigte Gase auf Schienenfahrzeugen (Eisenbahnkesselwagen) und auf Straßenfahrzeugen

Die folgenden, vom Deutschen Druckgasausschuß des Vereinigten Wirtschaftsgebietes als vorläufige ergänzende Bestimmungen zur Druckgasverordnung beschlossenen Vorschriften gelten für alle Fahrzeugbehälter zur Beförderung verflüssigter Gase, die mit Schienenfahrzeugen (Eisenbahnkesselwagen) oder mit Straßenfahrzeugen fest verbunden sind und während der Füllung und Entleerung fest verbunden bleiben.

1. Rauminhalt der Behälter

Der Rauminhalt jedes Behälters ist unter Aufsicht eines amtlich anerkannten Sachverständigen durch Ausliterung oder durch Wägung einer Wasserfüllung mittels geeichter Geräte zu bestimmen; eine bloße rechnerische Bestimmung aus den Abmessungen des Behälters ist unzulässig. Als Grundlage für die Errechnung des Füllgewichtes ist der auf dem angegebenen Wege ermittelte Rauminhalt nach Abzug von 0,5 % zur Berücksichtigung der Meßfehlergrenzen auf dem Behälterschild einzustempeln (Ergänzung der Ziffer 16 Abs. 1a der Technischen Grundsätze).

Bei allen bereits zugelassenen Fahrzeugbehältern ist der Rauminhalt nach vorstehender Vorschrift unter Aufsicht eines amtlich anerkannten Sachverständigen erneut zu bestimmen und auf dem Behälterschild einzustempeln. Die seit dem Jahre 1939 gebauten Fahrzeugbehälter auf Eisenbahnfahrzeugen (Eisenbahnkesselwagen) sind bei dieser Nachprüfung bevorzugt zu behandeln.

2. Zulässiges Füllgewicht

Das auf dem Behälterschild anzugebende Füllgewicht ist unter Zugrundelegung des nach der vorstehenden Ziffer 1 bestimmten Rauminhaltes den Vorschriften der Ziffer 31 der Technischen Grundsätze entsprechend zu errechnen. Stimmt das errechnete Füllgewicht mit dem zulässigen Ladegewicht des Fahrzeuges nicht überein, so ist jeweils das kleinere Gewicht maßgebend.

Mit Rücksicht auf die noch nicht geklärten Temperaturverhältnisse während der warmen Jahreszeit ist bis auf weiteres bei allen Fahrzeugbehältern in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September das tatsächliche Füllgewicht gegenüber dem auf dem Fahrzeug angegebenen Füllgewicht um 5 % herabzusetzen.

Bei Fahrzeugbehältern, die während des Füllens nicht gewogen werden (vgl. Ziffer 5 c), ist unabhängig von der Jahreszeit das Füllgewicht grundsätzlich um 5 % gegenüber dem angegebenen Füllgewicht herabzusetzen.

3. Füllgut und Anschriften

Fahrzeugbehälter für verflüssigte Gase dürfen nur mit den auf dem Behälterschild bezeichneten Gasen gefüllt werden. Die Füllung mit anderen Stoffen jeglicher Art ist grundsätzlich verboten.

Bei Eisenbahnkesselwagen werden als bahnamtliche Aufschrift des Ladegutes auf beiden Seiten des Wagens die zugelassene Gasart (z. B. Ammoniak) und das zulässige Ladegewicht (= Füllgewicht) mit Farbe dauerhaft und deutlich lesbar aufschabloniert. An Kesselwagen, die zur wahlweisen Füllung für mehrere Gase zugelassen sind, darf an der Stelle dieser Aufschrift erkennbar nur das jeweilig gefüllte Gas mit dem zugehörigen Ladegewicht erscheinen. Diese Bestimmungen gelten sinngemäß auch für Behälter auf Straßenfahrzeugen.

Die Anschriften über Ladegut, Ladegewicht und Leergewicht sind von einem amtlich anerkannten Sachverständigen zu bestimmen, Änderungen der Aufschriften bedürfen der Zustimmung des Sachverständigen. Abgesehen von den grundsätzlich anzeigepflichtigen Reparaturen an den Wandungen der Behälter sind alle Änderungen am Fahrzeug, die mit einer Änderung des Leergewichtes verbunden sind, dem Sachverständigen anzuzeigen.

Das Leergewicht aller im Betrieb befindlichen Eisenbahnkesselwagen ist bahnamtlich erneut nachzuprüfen. Bei Straßenfahrzeugen hat diese Nachprüfung durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen zu erfolgen.

Auf Grund der vorstehenden Bestimmungen erforderliche Änderungen der Anschriften an in Betrieb befindlichen Eisenbahnkesselwagen sind nach einer mit dem Reichsbahnzentralamt getroffenen Vereinbarung bis zum 15. Mai 1949, an in Betrieb befindlichen Straßenfahrzeugen bis zum 1. Juli 1949 durchzuführen.

4. Schutz gegen Sonnenbestrahlung

Alle Fahrzeugbehälter müssen, sofern sie nicht mit einer geschlossenen Isolierung versehen sind, mit einem geeigneten Schutz gegen unmittelbare Sonnenbestrahlung ausgerüstet sein, der so auszubilden ist, daß der Raum zwischen Abdeckung und Behälter genügend durchlüftet wird. Allseitige Verkleidung müssen zu diesem Zweck mit ausreichenden Entlüftungsöffnungen versehen sein. Geschlossene Holzverkleidungen an in Betrieb befindlichen Eisenbahnkesselwagen müssen bis zum 15. Mai 1949 entsprechend geändert werden.

Die Behälter bzw. ihre Schutzverkleidung sind mit einem dauerhaften wärmeabstrahlendem Anstrich zu versehen, der bei Bedarf zu erneuern ist.

5. Füllung der Behälter

a) Entleerung der Behälter und Feststellung des Leergewichtes des Fahrzeuges vor der Füllung

Vor jeder Füllung ist festzustellen, mit welchem Ladegut der Behälter gefüllt war, es sei denn, daß kein Zweifel über die Art des bisherigen Ladegutes möglich ist, oder daß der Behälter einer gründlichen Reinigung unterworfen worden ist.

Vor der Feststellung des Leergewichtes ist der Behälter völlig zu entleeren und zu entspannen. Die

Füllbetriebe müssen mit den zu einer gefahrlosen Entleerung und Entspannung notwendigen Einrichtungen ausgerüstet sein. Der mit der Füllung Beauftragte hat sich von der Entleerung und Entspannung persönlich zu überzeugen.

Nach der Entleerung und Entspannung ist das Fahrzeug zur Feststellung seines Leergewichts zu wiegen. Zeigt die Waage eine Abweichung des Leergewichts von mehr als $\pm 2\%$ von dem auf dem Fahrzeug angegebenen Leergewicht, so ist der für den Füllbetrieb zuständige Sachverständige zu unterrichten. Der Sachverständige veranlaßt erforderlichenfalls die Berichtigung der Leergewichtsangabe und verständigt den Eigentümer des Fahrzeuges. Bei Eisenbahnkesselwagen obliegt die Benachrichtigung der Reichsbahn über Änderungen des Leergewichts und über sonstige Maßnahmen in diesem Zusammenhang dem Eigentümer des Fahrzeuges.

b) Betriebsvorschriften für die Füllung

Gemäß Ziffer 31 Abs. 4 der Technischen Grundsätze sind Fahrzeugbehälter im Interesse einer sicheren Einhaltung der zulässigen Füllgrenzen während des Füllens zu wiegen. Bei gleichzeitiger Füllung mehrerer Fahrzeuge an einer Füllstelle genügt es, wenn nach vorangegangener Vorfüllung ohne Waage lediglich die Fertigfüllung auf der Waage erfolgt. An den Füllstellen z. Z. fehlende Waagen sind bis zum 31. Dezember 1949 zu beschaffen.

Fahrzeugbehälter sind aus geeichten Vorratsbehältern zu füllen.

Druckausgleichsleitungen (Pendelleitungen) sind so zu bemessen, daß ein schneller Druckausgleich stattfindet.

Zur Überwachung der Druckverhältnisse beim Füllen empfiehlt sich der Einbau eines Manometers in die Fülleitung.

c) Feststellung des Füllungsgrades bei einer Füllung ohne Waage

In Betrieben, die über Waagen an den Füllstellen z. Z. nicht verfügen, ist die Füllung durch geeignete Kontrollverfahren zu überwachen, welche die Einhaltung der zulässigen volumetrischen Füllgrenze mit der erforderlichen Genauigkeit sicherstellen. Die Eignung des Verfahrens ist dem zuständigen Sachverständigen nachzuweisen.

Der Berechnung des zulässigen Füllvolumens ist das spezifische Gewicht bei der jeweiligen Temperatur des einzufüllenden Gases zu Grunde zu legen.

Das Füllen ohne Waage entgegen den Bestimmungen der Ziffer 31 Abs. 4 der Technischen Grundsätze bedarf einer schriftlichen Ausnahmegenehmigung durch das zuständige Gewerbeaufsichtsamt (vgl. Ziffer 9).

d) Kontrollwägung

Nach der Füllung ist jedes Fahrzeug auf einer zweiten Waage der in Ziffer 31 Abs. 4 der Technischen Grundsätze vorgeschriebenen Prüfwägung (Kontrollwägung) zu unterziehen. Auf die Kontrollwägung darf in keinem Falle verzichtet werden.

Gefüllte Fahrzeuge, insbesondere die ohne gleichzeitige Wägung gefüllten Fahrzeuge, sind der Kontrollwägung nach abgeschlossener Füllung mit jeder nur möglichen Beschleunigung zuzuführen.

Die Kontrollwägung muß unter verantwortlicher Aufsicht eines zuverlässigen Betriebsangehörigen erfolgen. Bei der Kontrollwägung muß das Kontrollbuch (vgl. Ziffer 5 e) vorliegen. Wird eine Überfüllung festgestellt, so ist das Fahrzeug mit der größtmöglichen Beschleunigung dem Füllbetrieb unter dessen gleichzeitiger umgehender Benachrichtigung zur sofortigen Entleerung auf das zulässige Gewicht wieder zuzustellen. Im Anschluß daran ist das Fahrzeug einer erneuten Kontrollwägung zu unterziehen.

Alle Füllbetriebe müssen über die zu einer schnellen und gefahrlosen Entleerung überfüllter Fahrzeugbehälter notwendigen Einrichtungen verfügen.

e) Führung eines Kontrollbuchs

Über Füllen und Kontrollwägung ist laufend ein Kontrollbuch nach dem anliegenden Muster und der zu-

gehörigen Anweisung zu führen. Für jede Gasart ist ein gesondertes Kontrollbuch anzulegen.

Das Kontrollbuch und die zugehörigen Wiegekarten sind nach der Kontrollwägung dem Leiter des Füllbetriebes zur Zeichnung vorzulegen. Mit seiner Zeichnung bescheinigt der Betriebsleiter die ordnungsmäßige Füllung des Fahrzeuges.

Die vorgeschriebenen Unterlagen sind sorgfältig aufzubewahren und amtlichen Aufsichtsstellen auf Verlangen jederzeit vorzulegen. Abgeschlossene Kontrollbücher dürfen frühestens zwei Jahre nach der letzten Eintragung vernichtet werden.

6. Abstellung gefüllter Behälterfahrzeuge

Gefüllte Behälterfahrzeuge sollen, soweit es irgend möglich ist, innerhalb bebauter Anlagen nicht länger bleiben, als es Beförderung, Wägung oder Entleerung erfordern.

Die Benutzung der Fahrzeugbehälter als Vorrats- oder Betriebslagerbehälter ist unzulässig.

7. Betriebsaufsicht

Die verantwortliche Aufsicht über die Durchführung der Vorschriften der Druckgasverordnung und der Technischen Grundsätze sowie der vorliegenden ergänzenden Vorschriften obliegt den Leitern der Füllbetriebe.

Die Leiter der Füllbetriebe sind verpflichtet, das Betriebspersonal über die genannten Vorschriften und ihre sicherheitstechnische Bedeutung sowie über alle sonstigen zur Unfallverhütung erforderlichen Maßnahmen eingehend zu unterrichten.

8. Anzeige und Überwachung der Füllbetriebe

Alle Betriebe, in denen Fahrzeugbehälter für verflüssigte Gase gefüllt werden, sind zum Zwecke der Überwachung dem zuständigen Gewerbeaufsichtsamt unter Angabe der abgefüllten Gase und des Füllverfahrens umgehend schriftlich anzuzeigen. Zur Anzeige ist die Leitung des Betriebes verpflichtet. Die Anzeige ist in zweifacher Ausfertigung zu erstatten, von denen eine Ausfertigung für den zuständigen Sachverständigen bestimmt ist.

9. Ausnahmen

In begründeten Einzelfällen kann das zuständige Gewerbeaufsichtsamt Ausnahmen von den Ziffern 5 und 6 Abs. 2 der vorstehenden Vorschriften zulassen, soweit

nicht Ausnahmen ausdrücklich ausgeschlossen sind. Die Ausnahme setzt voraus, daß dem Zweck der Bestimmungen in anderer Weise genügt wird. Vor der Erteilung sind in der Regel der zuständige Sachverständige und die Berufsgenossenschaft sowie in Zweifelsfällen der Deutsche Druckgasausschuß für das Vereinigte Wirtschaftsgebiet gutachtlich zu hören.

Die Bekanntmachung des früheren Deutschen Druckgasausschusses vom 13. Oktober 1944 — DGA. 351/44 — (RWMBI. S. 309) über das Füllen von Fahrzeugbehältern ohne Wägung während des Füllens wird hiermit aufgehoben.

Muster für Kontrollbuch
Titelseite.

Kontrollbuch für die Füllung von Fahrzeugbehältern für verflüssigte Gase

Füllgut:

Anweisung zur Führung des Kontrollbuches:

1. Gut lesbar schreiben. Nicht radieren oder überschreiben.
2. Für jede Gasart ist ein gesondertes Buch zu führen.
3. Als Kennzeichen in Spalte 1 ist bei Eisenbahnkesselwagen das bahnamtliche Kennzeichen, bei Straßenfahrzeugen das verkehrsamtliche Zulassungskennzeichen des Fahrzeuges oder ein sonstiges eindeutiges Kennzeichen einzutragen.
4. Weicht das vor der Füllung festgestellte Leergewicht (Spalte 4) um mehr als $\pm 2\%$ von dem angeschriebenen Leergewicht (Spalte 2) ab, so darf der Wagen nicht gefüllt werden. Der zuständige Sachverständige ist in diesem Fall zu benachrichtigen.
5. Bei Füllung ohne Waage ist in Spalte 9 das aus dem eingefüllten Volumen errechnete Gewicht einzutragen.
6. Überschreitet das bei der Kontrollwägung festgestellte Bruttogewicht (Spalte 10) das errechnete zulässige Bruttogewicht (Spalte 8), ist der Wagen ohne Verzug dem Füllbetrieb unter dessen gleichzeitiger Benachrichtigung zur sofortigen Entleerung wieder zuzustellen.
7. Eine etwaige Überfüllung ist in Spalte 13 zu vermerken. Der Wagen ist neu einzutragen mit entsprechendem Hinweis in Spalte 13.

Anlage

Muster für Kontrollbuch

(linke Seite)

Kennzeichen des Fahrzeuges	Fahrzeug-Anschriften		Vor der Füllung		Füllung	
	zulässiges Füllgewicht	Leergewicht (Tara)	festgestelltes Leergewicht (Tara)	Tag der Wägung	Tag der Füllung	Name des Füllers
1	2	3	4	5	6	7

(rechte Seite)

Füllung		Kontrollwägung			Bemerkungen	Zeichen des Betriebsleiters
Bruttogewicht errechnet Sp. 2+4	gewogen	Bruttogewicht	Tag der Wägung	Name des Wägers		
8	9	10	11	12	13	14

— MBl. NW. 1949 S. 467.