

## § 63

## Lukensicherung

(1) Zur Abdichtung und Sicherung der Abdeckung von Ladeluken auf dem Wetterdeck müssen außerhalb der Haff- und Boddenfahrt starke doppelte Persenninge genommen werden (innerhalb der Haff- und Boddenfahrt genügt ein Persenning). In großer Fahrt müssen hölzerne Lukendeckel von freiliegenden Luken auf dem Freibordeck durch dreifache Persenninge gesichert werden. Wird die Luke ganz von einer Deckslast (Holz oder Koks) bedeckt, so genügen eine bzw. zwei Persenninge.

(2) Auf Schiffen, bei denen in vermessungstechnisch offenen Aufbauten in kurzer Entfernung von den der See zugänglichen Abschlußschotten ein weiteres Schott oder ein Teilschott mit einem Planken- oder Plattenverschluß oder eine Nische angeordnet ist, brauchen die hinter diesem Teilschott liegenden Luken nicht abgedeckt und verschallt zu werden. Auf anderen Schiffen kann die DSRK auf Antrag im Einzelfall von der Forderung des Verschallens der Luken in vermessungstechnisch offenen Aufbauten Abstand nehmen.

(3) Zur Befestigung der Persenninge müssen mindestens 10 mm dicke stählerne Schalklatten mit Klampen in nicht mehr als 60 cm Abstand verwendet werden. Bei dünneren oder bei hölzernen Schalklatten müssen die Klampen entsprechend enger stehen.

(4) Eine Anzahl Ersatzschalkkeile ist bereitzuhalten.

(5) Zur weiteren Sicherung der Lukenabdeckung sind auf querschiffs liegenden Lukendeckeln Längsriegel und auf längssehiffs liegenden Lukendeckeln Querriegel anzuordnen, deren Form so sein muß, daß sie der See möglichst wenig Angriffsfläche bieten, z. B. Flacheisen oder Stahldraht mit Spannschrauben, Drahtnetze oder Tauzurring. Jede Dekellage ist durch mindestens einen Riegel niederzuhalten. Sind die Lukendeckel über 2,5 m lang, so sind mindestens zwei Riegel über jeder Deckellage erforderlich. Längsriegel, die nicht aus Tauen oder Flacheisen bestehen, müssen in 3 m Abstand noch durch Querriegel niedergehalten werden.

## § 64

## Kaulleitern und Steigeisen

(1) Schiffe von mehr als 3 m Raumtiefe müssen in jeder Luke mit stählernen, übereinander befindlichen Raumleitern versehen sein, die beim Tunnel auf jeder Seite nach unten fortzuführen sind.

(2) In Luken von mehr als 5 m Länge sind auf Schiffen, die mehr als 3 m Raumtiefe haben, zwei Raumleitern einzubauen, die so angebracht werden müssen, daß, wenn Längsschotte aufgestellt sind, sich an jeder Seite vom Schott eine Raumleiter befindet. Raumleitern in Öltanks sind als schräge Leitern mit Geländer herzustellen.

(3) Die Raumleitern müssen mindestens 30 cm breit, ohne einzelne Steigeisen an den Säulen und in einer Flucht ausgeführt sein. Die Sprossen müssen durchweg, auch beim Übergang von einer Leiter zur anderen, in 30 cm Abstand voneinander und in mindestens 12 cm Abstand von festen Bauteilen an-

gebracht sein und aus Quadrateisen, mit einer Kante nach oben, bestehen.

(4) Sind die Lukenstübe höher als 80 cm, so ist außen an den Säulen vor der Raumleiter ein gekröpftes Steigeisen oder ein sonstiger Auftritt ungefähr 70 cm unter Oberkante Luke als Zugang zur Raumleiter anzubringen.

(5) Raumleitern dürfen nicht durch Ladung so verdeckt werden, daß der Ausgang aus dem Laderaum versperrt ist. Die Benutzung von Tauleitern in den Laderäumen ist verboten.

(6) Auf Schiffen von weniger als 3 m Raumtiefe ist die Verwendung hölzerner Raumleitern, die stets gut gesichert sein müssen, zulässig.

(7) Für Teildecks, die nicht von den Raumleitern aus zugänglich sind, sind besondere Leitern anzuordnen.

(8) Wenn die Raumleitern in besonderen Einsteigluken eingebaut werden, müssen die Einsteigluken wenigstens 60X60 cm groß sein.

## § 65

## Prüfung des Ladegeschirrs

(1) Die Ausführung des gesamten Ladegeschirrs einschließlich der Winden, Krane und Ladebäume muß den von der DSRK anerkannten Grundsätzen, insbesondere nach Werkstoff und Bemessung, entsprechen.

(2) Die Zeichnungen des Ladegeschirrs, und zwar der Decksplan, der Takelriß, in dem u. a. auch die Geien angegeben sind, Kräftepläne und Zeichnungen der Lademasten, Ladepfosten und Krane sind in dreifacher Ausfertigung der DSRK zur Prüfung einzureichen, sofern das Fahrzeug später nicht Klasse einer international anerkannten Klassifizierungsgesellschaft erhält.

(3) Das gebrauchsfertige Ladegeschirr und die Krane sind einer Belastungsprüfung durch einen von der DSRK anerkannten Sachverständigen zu unterziehen. Die Belastungsprüfung muß in Gegenwart und unter Verantwortung der Schiffsleitung oder eines Vertreters der Reederei vorgenommen werden. An der Prüfung nicht beteiligte Personen sind fernzuhalten.

(4) Lose Einzelteile, wie Ketten, Ringe, Haken, Schäkel, Wirbel, Blöcke und sämtliche Seile, die bei der Belastungsprüfung nicht mitbelastet worden sind, müssen einer besonderen Belastungsprüfung nach den Grundsätzen der DSRK unterworfen werden, die auf einem vorgeschriebenen Vordruck zu bescheinigen ist.

(5) Die zulässige Belastung muß an allen Hebezeugen und Einzelteilen gut sichtbar und dauerhaft vermerkt sein. Diese Belastung darf nicht überschritten werden.

(6) Über die gesamte Prüfung des Ladegeschirrs stellt die DSRK eine Bescheinigung (Ladegeschirrzugnis) aus, die an Bord mitzuführen ist.

(7) Zur Zusammenfassung aller Bescheinigungen ist an Bord ein Ladegeschirrheft nach dem von der DSRK vorgeschriebenen Vordruck zu führen. In