

Fahrt gestellt wird, oder wenn sich auf See die Kompensierung als verbesserungsbedürftig erweist. In letzterem Falle ist auch der Kapitän, sofern er im Besitz des Befähigungszeugnisses zum Kapitän auf großer Fahrt ist, befugt, Nachkompensierungen der Kompassse eines Schiffes vorzunehmen. Über jede Änderung an der Kompensation ist im Schiffstagebuch ein Vermerk zu machen. Bei Nachkompensierungen durch den Kapitän ist unverzüglich eine Anzeige an den Seehydrographischen Dienst und die zuständige Arbeitsschutzinspektion zu geben.

(6) Über die Prüfung und jede Kompensierung ist auf vorgeschriebenem Vordruck eine Bescheinigung auszustellen und an Bord aufzubewahren. Diese Bescheinigungen sind bei Nachprüfungen und Nachkompensierungen unaufgefordert vorzulegen.

II. Aufstellung der Kompassse

(7) Der Regelkompaß — oder der Steuerkompaß, falls nur ein solcher an Bord ist — ist mittschiffs an möglichst erschütterungsfreier Stelle auf festem Unterbau aufzustellen. Er muß für den Wachhabenden leicht und sicher erreichbar sein. Der Aufstellungsort und die Höhe des Kompaßhauses müssen derart sein, daß freie Rundschau zum Peilen vorhanden ist. Steht der Kompaß nicht genügend frei, so sind besondere Peilscheiben an Stellen mit freier Rundschau und leicht erreichbar für den Wachhabenden aufzustellen.

(8) Für eiserne Schiffe und Schiffe, die mit Verwendung von Eisen gebaut sind — z. B. Eisenbetonschiffe —, gelten, soweit sie nach dem 1. Januar 1925 auf Stapel gelegt sind, folgende Vorschriften:

a) Unter Eisen werden hier alle stark magnetisierbaren Eisen- und Stahlsorten — nicht schwach magnetisierbare Nickel- oder Manganstähle — verstanden.

b) Der Regelkompaß — oder der Steuerkompaß, falls nur ein solcher an Bord ist — ist frei vom Einfluß einzelner überwiegender Eisenmassen so aufzustellen, daß das Schiff nur in seiner Gesamtheit als magnetischer Körper auf ihn wirkt. Zu vermeiden sind, soweit es sich nicht um Schiffe handelt, bei denen Brücke und Aufbauten hinten angebracht sind, die Enden des Schiffes sowie die Vor- und Hinterkante eiserner Aufbauten. In der Umgebung des Kompasses dürfen keine unsymmetrisch zur Mittschiffsebene verteilten Eisenmassen vorhanden sein. Auf Schiffen von mehr als 8500 cbm = 3000 Registertons Brutto-Raumgehalt — diese Zahlen gelten als ungefähre, sofern beim Entwurf oder der Ausführung eines Neubaus der Raumgehalt noch nicht genau bekannt ist — soll die Entfernung des Regelkompasses von Schornsteinen, Ladebaumpfosten und Ladebäumen, Rudermaschinen und Winden mindestens 4 m, von beweglichen Eisenmassen, wie Booten, Davits, den Köpfen größerer Lüfter und dergleichen, mindestens 4 m, von eisernen Vertikälwänden, Masten, Deckstützen, Lüftern und dergleichen mindestens 3 m betragen.

c) Diese Mindestentfernungen ermäßigen sich für Schiffe von 8500 -k 2900 cbm = 3000 -k 1000 Brutto-Registertons verhältnismäßig zur Schiffgröße bis auf 50% ihres Wertes bei 2900 cbm Raumgehalt. Im Umkreis von 1,5 m um die Kompaßmitte ist jedes nicht zur Kompensation benötigte Eisen zu ver-

meiden. Geländerstangen und Stützen sind nötigenfalls durch nichtmagnetisches Material zu unterbrechen oder zu ersetzen. Auf Schiffen unter 2900 cbm = 1000 Registertons Brutto-Raumgehalt ist der Kompaß mindestens 1 m von den nächsten Eisenmassen entfernt zu halten. Der Abstand von beweglichen Eisenmassen, wie Lukendeckel, Türen, Ruderpinne, Köpfen von Lüftern, muß so groß sein, daß der Kompaß durch die Bewegung der Eisenmassen nicht beeinflusst wird.

d) Im Interesse der Sicherheit der Schiffsführung empfiehlt es sich, über die vorstehend angegebenen Mindestmaße hinauszugehen, soweit es die Einrichtung und die Bauart des Schiffes zulassen. Falls in Sonderfällen besondere Schwierigkeiten zur Erfüllung dieser Forderungen vorliegen, so ist für eine Abweichung von ihnen zuvor die Genehmigung der Arbeitsschutzinspektion einzuholen.

(9) Bei der Aufstellung des Steuerkompasses und weiterer Kompassse sind die obigen Vorschriften nach Möglichkeit zu befolgen. Der Abstand zweier Kompassse voneinander muß so groß sein, daß die Rose und die Kompensierungseinrichtungen des einen Kompasses mindestens 1,5 m von der Rose und den Kompensierungseinrichtungen des anderen Kompasses entfernt sind. Läßt sich auf kleineren Schiffen die Aufstellung des Steuerkompasses in einem eisernen Ruderhaus nicht vermeiden, so ist er von den Wänden entfernt möglichst in der Mitte des eisenumschlossenen Raumes anzuordnen.

(10) Für alle Kompassse müssen zweckdienliche Einrichtungen zur unveränderlichen und gesicherten Anbringung der üblichen Kompensierungsmittel getroffen sein.

(11) Alle Leitungen für elektrische Licht- und Kraftanlagen, die sich weniger als 5 m von der Kompaßrose entfernt befinden, müssen doppelpolig so verlegt sein, daß Hin- und Rückleitung unmittelbar zusammenliegen.

(12) Auf Schiffen mit Kreiselkompaßanlagen muß mindestens ein mit Peilvorrichtungen versehener Magnetkompaß gebrauchsfertig so aufgestellt sein, wie es die obigen Vorschriften anordnen.

(13) Für die Kompaßaufstellung bei Neubauten ist § 14 zu beachten.

(14) Soweit es die örtlichen Verhältnisse zulassen, ist das Schiff nach dem Stapellauf zur Ausrüstung auf einen dem Baukurs entgegengesetzten Kurs zu legen. Schiffe, die lange im Hafen auf ein und demselben Kurs gelegen haben, werden ebenfalls zweckmäßig einige Zeit vor Wiederaufnahme der Fahrt auf einen entgegengesetzten Kurs gelegt.

§ 134

Sextanten, Oktanten

Sextanten und Oktanten, die sich an Bord befinden oder die neu angeschafft werden, müssen durch eine von dem Seehydrographischen Dienst der Deutschen Demokratischen Republik anerkannte Stelle geprüft und als tauglich befunden sein. Das hierüber erteilte Attest ist an Bord aufzubewahren. Jeder Kapitän und jeder Offizier hat streng darauf zu achten, daß die vorgenannten Instrumente sich in gutem Zustande befinden, und hat sie zu diesem Zwecke während des Gebrauchs nach den in den Seefahrtsschulen gelehrteten Methoden einer fort-