

Denne fil er downloadet fra
Danmarks Tekniske Kulturarv
www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på
www.tekniskkulturarv.dk/about

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*

Skibsmaalings-Instruktion



SKIBSMAALINGS-INSTRUKTION

AF

26. NOVEMBER 1909

SKIBSMÅLINGS-INSTRUKTION

30. NOVEMBER 1903

1927/
297

INDHOLD.

Afdeling I.

Administrative Bestemmelser vedrørende Skibsmåling.

Afsnit A.

Ressortforhold og Forretnings- omraade.

- | | |
|--|----|
| 1. Registrerings- og Skibsmaalings-
Bureauets Forretningsomraade .. | 1. |
| 2. Toldstedernes Udførelse af Skibs-
maalingsforretninger udenfor Kjø-
benhavn | 2. |
| 3. Forretningsforhold mellem Bu-
reauet og Toldstederne udenfor
Kjøbenhavn | 2. |

Afsnit B.

Maaling af Skibe.

- | | |
|--|-----|
| 1. Hvilke Skibe der skulle maales,
og om Afgifter herfor | 3. |
| 2. Maaling af Skibe under Bygning | 5. |
| 3. Udsættelse af Skibes Maaling... | 6. |
| 4. Skibes Maaling skal med visse
Undtagelser ske efter Regel I... | 6. |
| 5. Forholdsregler ved Skibes Maa-
ling | 7. |
| 6. Maalingsbevis, Certifikat m. m... | 9. |
| 7. Omsætning af Tonnagebrøk til
hel Ton | 10. |
| 8. Kendingsmaal | 10. |

Pag.

CONTENTS.

Part I.

Rules relating to the Measure- ment of Ships.

Section A.

Authority and Functions.

- | | |
|--|----|
| 1. The functions of the Registry and
Tonnage Department at Copen-
hagen. | 1. |
| 2. The custom house practice of mea-
suring ships in danish ports except
Copenhagen. | 2. |
| 3. Business relations between the Ton-
nage Department and the custom
houses outside Copenhagen. | 2. |

Section B.

Measurement of Ships.

- | | |
|--|-----|
| 1. Which ships to be measured. Fees
for measurement. | 3. |
| 2. Measurement of ships being built. | 5. |
| 3. Cases in which measurement of
ships may be deferred. | 6. |
| 4. Ships are to be measured under
Rule I, special cases excepted. | 6. |
| 5. Rules to be complied with when
measuring ships. | 7. |
| 6. Formula of measurement and Certi-
ficate &c. | 9. |
| 7. Eliminations of fractions of a ton. | 10. |
| 8. Dimensions for identification. | 10. |

IV

9. Maalte Skibe maa ikke indtage Ladning før Revisionens Fuldførelse	Pag. 11.
10. Indhugning af Netto Tonnage og Registreringsbogstaver	11.
11. Udstedelse af Maalebreve og Nationalitetsbeviser for Fartøjer paa under 20 Registertons Brutto m.m.	11.

Afsnit C. Stempelafgift.

1. For Maalebreve m.m.	12.
2. Ved Udstedelse af nyt Maalebrev	12.
3. Ved Ombytning af et Maalebrev efter Regel II med et efter Regel I	12.
4. For Nationalitets- og Registrerings-Certifikater	13.
5. For nye Maalingsdokumenter, udstedte i Stedet for ældre	13.
6. Kvittering for Stempelafgiftens Betaling	13.

Afdeling II.

Bestemmelse af Brutto Tonnagen.

Afsnit D.

Principet for Skibsmaaling og dens Udførelse.

1. Principet for Skibsmaaling	14.
2. Brutto Register-Tonnage	14.
3. Bestemmelse af Maalingsdækket samt Forhold ved Maalingen m. H. t. Inderklædningen	14.
4. Decimaler ved Beregningen	15.

Afsnit E.

Maaling af Skibe med 1 Dæk.

1. Bestemmelse af Beregningslængden	15.
2. Hvorledes Længden maales	16.
3. Skibes Klasseinddeling og Længdens Deling	18.
4. Afsetning af Tværnittenes Pladser	18.

9. Formula of measurement must be examined of the Tonnage Department before cargo is shipped.	
10. Marking of Nett Tonnage & signal letters.	
11. Issuing of Certificates for crafts &c.	

Section C. Stamp duty.

1. For Certificates &c.	
2. For issuing new Certificate.	
3. For changing a Certificate under Rule II into another under Rule I.	
4. For Nationality and Registry Certificates.	
5. For issuing new Certificates replacing obsolete ones.	
6. Receipt for payment of the Stamp duty.	

Part II.

Rules for ascertaining Gross Tonnage.

Section D.

The Principle for measurement of ships and its performance.

1. The Principle for measurement of ships.	
2. Gross Register Tonnage.	
3. Determination of the tonnage deck and measurement with regard to ceiling.	
4. Decimals in the computation.	

Section E.

Measurement of ships with 1 deck only.

1. Determination of the length for tonnage measurement.	
2. How the length is to be measured.	
3. Classification of ships and division of the length.	
4. Position of the transverse sections.	

5. Maaling af Dæksbjælkens Bugt..	Pag. 19.
6. Dybdernes Maaling	20.
7. Breddernes Maaling.....	21.
8. Utilgængelige Tværsnitsbredder..	23.
9. Utilgængelige Tværnit.....	23.
10. Bredders og Dybders Maaling i mindre Dæksfartøjer	23.

Afsnit F.

Maaling af Skibe med flere Dæk.

1. Maaling af Skibe med 2 Dæk ..	24.
2. Maaling af Skibe med flere end 2 Dæk.....	24.

Afsnit G.

Maaling af Skibe med Bundtanke indrettede til Vandballast.

1. Dobbeltbunds-Vandtanke.....	25.
2. Oplysninger og Tegninger vedrørende Bundtanke.....	27.

Afsnit H.

Maaling af Opbygninger og Luger.

1. Lukkede og fast anbragte Opbygninger	27.
2. Ufuldstændigt lukkede Opbygninger	27.
3. Maaling og Tonnageberegning af Opbygninger	28.
4. Opbygninger m. m., som ikke skulle indbefattes i Brutto Tonnagen	29.
5. Maaling af Luger	30.

Afsnit J.

Maaling af aabne Fartøjer og Baade.

1. Maaling af aabne Fartøjer af og over 5 Registertons Brutto	30.
2. Maaling af aabne Fartøjer (Baade) paa under 5 Registertons Brutto	31.

5. Measurement of round of beam.	19.
6. Measurement of the depths.	20.
7. Measurement of the breadths.	21.
8. Obstructed breadths.	23.
9. Obstructed transverse sections.	23.
10. Measurement of breadths & depths in small crafts.	23.

Section F.

Measurement of ships with 2 or more decks.

1. Measurement of ships with 2 decks.	24.
2. Measurement of ships with more than 2 decks.	24.

Section G.

Measurement of ships with double bottom for water ballast.

1. Double bottom water tanks.	25.
2. Statements & drawings concerning bottom tanks.	27.

Section H.

Measurement of erections and hatchways.

1. Closed-in & permanently constructed erections.	27.
2. Incompletely closed-in erections.	27.
3. Measurement and tonnage computation of erections.	28.
4. Erections &c. not to be included in Gross Tonnage.	29.
5. Measurement of hatchways.	30.

Section J.

Measurement of open crafts.

1. Measurement of open crafts of & above 5 Register Tons Gross.	30.
2. Measurement of open crafts under 5 Register Tons Gross.	31.

Afdeling III.

Bestemmelse af Netto Tonnagen.

Afsnit K.

Fradragsberettigede Rum.

1. Netto Register-Tonnage m. m.	32.
2. Rum til Brug for Skibets Fører.	32.
3. Rum til Ophold eller Brug for Skibsmandskabet.	32.
4. Spiserum (Messer)	33.
5. Baderum	33.
6. Kabys (Kogehus)	34.
7. Gange	34.
8. Sygelukaf	34.
9. Klosetrum for Skibsmandskabet.	34.
10. Navigeringsrum	34.
11. Signalrum	35.
12. Kabelrum	35.
13. Rum til Hjælpemaskineri.	35.
14. Vandballastrum med Undtagelse af Bundtanke	35.
15. Sejlkoje (i Sejlskibe)	36.
16. Maaling og Beregning af fradragsberettigede Rum	36.
17. Paamærkning af fradragsberettigede Rum	37.
18. Forandring af fradragsberettigede Rum	37.
19. Særlige Forholdsregler m. H. t. fradragsberettigede Rum	37.
20. Bødeansvar for uberettiget Brug af fradragsberettigede Rum	37.

Afsnit L.

Indretning og Maaling af Folkerum.

1. Indretning m. m.	38.
2. Vejledning til Bedømmelse af Folkerums Indretning	40.
3. Størrelse af Gulvflade	43.
4. Kubikindhold	44.
5. Højde af Folkerum. Køjers Dimensioner	45.
6. Paamærkning af Folkerum	45.
7. Oplysninger paa Maalingsbeviset ang. Folkerum	46.

Part III.

Determination of Nett Tonnage.

Section K.

Spaces allowed for deduction from Gross Tonnage.

1. Nett Register Tonnage &c.	
2. Spaces for accomodation of the master.	
3. Spaces for accomodation of the crew.	
4. Mess rooms.	
5. Bath rooms.	
6. Galley.	
7. Passages.	
8. Hospital.	
9. Crew's water closets or privies.	
10. Chart room.	
11. Signal room.	
12. Boatwains stores.	
13. Spaces for auxiliary machinery.	
14. Water ballast tanks with exception of bottom tanks.	
15. Store room for sails (in sailing ships).	
16. Measurement & computation of spaces allowed for deduction.	
17. Marking of spaces allowed for deduction.	
18. Alteration of spaces allowed for deduction.	
19. Special rules regarding spaces allowed for deduction.	
20. Penalties for unauthorized use of spaces allowed for deduction.	

Section L.

Fitting & measurement of Crew spaces.

1. Fitting &c.	
2. Guide for inspecting the fitting out of crew spaces.	
3. Floor area.	
4. Cubic capacity.	
5. Height of crew spaces. Dimensions of berths.	
6. Marking of crew spaces.	
7. Statements in the formula of measurement regarding crew spaces.	

VII

8. Dispensation fra Folkerums-Reglementet	Pag. 46.
9. Bortfald af Fradrag for Folkerum under visse Forhold	47.
10. Anmeldelse til Politivægheden i Tilfælde af Overtrædelse af Folkerums-Reglementet	47.

Afsnit M.

Frdrag for Rum til den bevægende Kraft.

1. Maskinrumsfradraget gives efter «British Rule»	47.
2. Maskinrummets Maaling	48.
3. Akseletrummet Maaling	48.
4. Beregning af Fradraget for Rum til den bevægende Kraft	49.
5. Maskinrumsafdelinger overøverste Dæk kunne indbefattes under det egentlige Maskinrum m. m.	49.
6. Fradrag for Rum til Donkeykedel og Maskineri kan gives	50.
7. Bestemmelse af Maskinrumsfradraget for aabne Fartøjer	50.
8. Bestemmelse af Maskinrumsfradraget for Uddybningsskibe o. lign.	51.

Afdeling IV.

Den midlertidige Maalingsmethode (Regel II)	51.
---	-----

Afdeling V.

Maalingens Revision	52.
---------------------------	-----

Afdeling VI.

Særlige Certifikater.

Afsnit N.

Lystfartøjs-Certifikat.

1. Betingelser for Udstedelse af Lystfartøjs-Certifikat	54.
2. Lystfartøjs-Certifikatet skal medføres om Bord	54.
3. Betingelser for Førelse af Yachtflag	55.

8. Dispensation from the regulations for crew spaces.	
9. No deduction allowed if the regulations are not complied with.	
10. Report to the authorities in case the regulations for crew spaces are not complied with.	

Section M.

Deduction of spaces for the propelling power.

1. Engine room deduction is given according to «British Rule».	
2. Measurement of the engine room.	
3. Measurement of the shaft tunnel.	
4. Computation of deduction of spaces for the propelling power.	
5. Spaces above upper deck belonging to the engine room may be included in the measurement of the engine room proper &c.	
6. Deduction for spaces for donkey-boiler & machinery spaces may be allowed.	
7. Deduction for propelling power in open crafts.	
8. Deduction for propelling power in dredgers.	

Part IV.

The temporary mode of measurement (Rule II).	
--	--

Part V.

Revision of measurement.	
--------------------------	--

Part VI.

Special Certificates.

Section N.

Yacht Certificate.

1. Conditions for the issuing of Yacht Certificate.	
2. Yacht Certificate must be kept onboard.	
3. Conditions for flying Yacht ensign.	

VIII

Afsnit O. Suez-Kanal-Certifikat

Afdeling VII.

Anerkendelse af Skibsmaal.

- | | |
|---|-----|
| 1. Overenskomster med fremmede Søstater | 56. |
| 2. Fremmed Skibsmaalets Anerkendelse i danske Havne | 59. |
| 3. Dansk Skibsmaalets Anerkendelse i fremmede Havne | 62. |

Afdeling VIII.

Skibsmaalingsredskaber m. m.

- | | |
|--|-----|
| 1. Reglementerede Maalerredskaber | 63. |
| 2. Tekniske Benævnelser vedrørende Skibsmaalning | 65. |

- | | |
|---------------------|-----|
| Appendiks | 69. |
|---------------------|-----|
- (Tabeller, Tegninger, Skemaer m. m.)

Section O. Suez Canal Certificate.

Part VII.

Acknowledgement of the official tonnage measurement.

- | | |
|--|-----|
| 1. Agreements with foreign sea powers. | 56. |
| 2. Acknowledgement of foreign measurement of ships in danish harbours. | 59. |
| 3. Acknowledgement of danish measurement of ships in foreign harbours. | 62. |

Part VIII.

Measuring apparatus &c.

- | | |
|---|-----|
| 1. Description of measuring apparatus. | 63. |
| 2. Technical terms concerning measurement of ships. | 65. |

- | | |
|-----------|-----|
| Appendix. | 69. |
|-----------|-----|
- (Tables, drawings, formulas &c.)

Afdeling I.

Administrative Bestemmelser vedrørende Skibsmaaling.

Afsnit A.

Ressortforhold og Forretningsomraade.

1.

Ved Kgl. Resolution af 17. December 1908 ere Sager ved-
rørende Skibes Maaling henlagte under Ministeriet for
Handel og Søfart.

Under dette Ministerium har Registrerings- og Skibs-
maalings-Bureauet¹⁾ i Kjøbenhavn foruden i Almindelig-
hed at paase, at de ved Lov om Skibes Maaling af 13. Marts
1867²⁾ givne Bestemmelser overholdes, tillige:

at udføre den i «M. L.» § 9 (jfr. Lov om danske Skibes
Registrering m. m. af 1. April 1892³⁾ § 17) nævnte Revision af
samtlige Skibsmaalingsforretninger i Overensstemmelse med den
i Afdl. V beskrevne Kontrolmethode;

at udføre Skibsmaalingsforretningerne i Kjøbenhavn og
sammes Tolddistrikt, samt efter Omstændighederne, naar sær-
lige Forhold tale derfor, ogsaa udenfor dette Distrikt;

at eftermaale de til Kjøbenhavn ankomne, ved andre
Toldsteder maalte Skibe; naar der ved saadan Eftermaaling
intet er fundet at bemærke, paatrykkes Skibets Maalingsdoku-
ment Bureauets Stempel paa venstre Side af det konge-
lige Vaaben, forefindes der Maalingsfejl, foranlediges disse
berigtigede;

og at instruere Toldvæsenets Tjenestemænd i praktisk
Skibsmaaling.

¹⁾ I det følgende betegnet Bureauet.

²⁾ I det følgende betegnet «M. L.».

³⁾ I det følgende betegnet «R. L.».

2.

Toldsteder-
nes Udførel-
se af Skibs-
maalingsfor-
retninger
udenfor Kjø-
benhavn.

Ved Toldstederne udenfor København udføres Skibsmaalingsforretningerne af Toldopsynet under Toldinspektørens, henholdsvis Toldforvalterens eller Toldoppebørselskontrollørrens Ansvar. Den Tjenestemand, der har foretaget Maalingen, udfører ogsaa Beregningen og bærer Ansvaret for denne. For paa fyldestgørende Maade at kunne udføre Skibsmaalingen, maa vedkommende gøre sig nøje bekendt med «M. L.», den til samme hørende Skibsmaalings-Instruktion¹⁾ og de meddelte administrative Bestemmelser. Særlig med Hensyn til den fuldstændige Maaling (Regel I) af danske Skibe henledes Opmærksomheden paa, at dennes nøjagtige Udførelse er saa meget vigtigere, som enhver saadan Maaling skal have bestandig Gyldighed (jfr. «M. L.» § 14), og Resultatet af samme skal nyde Anerkendelse i fremmede Havne i Henhold til de derom afsluttede Overenskomster (jfr. Afdl. VII). Da tilstrækkelig Dygtighed og fornøden Hurtighed kun kan erhverves ved længere Tids fortsat Øvelse, bør ved Toldstederne, saavidt muligt, stadig de samme Tjenestemænd anvendes ved Skibsmaaling. Der bør dog imidlertid drages Omsorg for, at der under indtræffende Forfald haves andre brugbare Kræfter dertil.

3.

Forretnings-
forhold mel-
lem Bu-
reauet og
Toldsteder-
ne udenfor
Kjøbenhavn.

Toldstederne udenfor København ere pligtige at efterkomme de Meddelelser, som de maatte modtage fra Bureauets Chef i de under ham henlagte Tjenesteanliggender.

I Tilfælde af Tvivl om den rette Fremgangsmaade ved Maalingens praktiske Udførelse i Henhold til «M. L.» og «S. I.» have Toldstederne at søge Oplysning direkte hos Bureauet.

Beretninger, Forespørgsler, Andragender, Paastand om Strafansvar m. v. Skibsmaalingssager vedrørende, der skulle fremsendes til Ministeriet for Handel og Søfart, ville være at sende gennem Bureauet for at forsynes med dettes Erklæring.

Begæring om Tilsendelse eller Forandring af Skibsmaalingsredskaber o. lign. vil være at rette til Bureauet, der ligeledes paa Forlangende tilstiller Toldstederne Eksemplarer af «M. L.» og «S. I.», Blanketter til Maalebrev og Skemaer m. v. Saadanne Begæringes bør indsendes saa betimeligt, at fornøden Beholdning altid haves ved Toldstederne.

¹⁾ I det følgende betegnet «S. I.».

Afsnit B.
Maaling af Skibe.

1.

Maaling eller Ommaaling af Skibe og Baade foretages i følgende Tilfælde:

Hvilke
Skibe der
skulle
maales, og
om Afgifter
herfor.

I. Af nye eller ikke tidligere maalte danske Skibe og Baade — mod Afgift efter «M. L.» § 18, a — med Undtagelse af:

- a. Orlogs- og andre Regeringsskibe, saafremt de ikke benyttes til Fragtfart, hvorunder Fart med Passagerer henhører (jfr. «M. L.» § 1, 1);
- b. Alle Slags Baade, som høre til større Skibes Inventar; samt i Henhold til den ved «M. L.» § 1, sidste Stk. givne Bemyndigelse;
- c. Lægtere, Pramme og Baade, som ikke ere forsynede med nogen bevægende Kraft (Maskineri eller Sejl), eller som kun bevæges ved Aarer; dog kun saafremt de ikke benyttes i Fart udenfor det Tolddistrikt, hvor de ere hjemmehørende¹⁾ (jfr. Skibsregistrerings-Instruktion²⁾, Afdl. III).

II. Af fremmede Skibe og Baade, der her gøre fuldstændig Toldklarering, og som ikke ere forsynede med dansk Maalebrev eller med saadant her ligestillet fremmed Maalingsdokument — mod Afgift efter «M. L.» § 18, a — med Undtagelse af:

- a. Orlogs- og andre Regeringsskibe, som ikke benyttes til Fragtfart, hvorunder Fart med Passagerer henhører (jfr. «M. L.» § 1, 1); samt i Henhold til den ved «M. L.» § 1, sidste Stk. givne Bemyndigelse;
- b. Lystfartøjer, der ikke benyttes til Fragtfart;
- c. Havariskibe, der atter indtage deres hele hertil indbragte Ladning;
- d. Skibe, som i Forbisejling kun udlosse en mindre Del af Ladningen;
- e. Skibe, som alene indkomme for at søge Nød- eller Vinterhavn;

¹⁾ Saafremt slige «ikke-selvbevægende» Fartøjer af Ejer eller Fører begæres maalte, eller de skulle underkastes Toldklarering, foretages dog Maaling, hvorefter der af Bureauet vil blive dem meddelt en Nationalitets- og Maalingsattest mod Betaling af Maalingsafgift og Stempelafgift (jfr. Afsn. C).

²⁾ I det følgende betegnet «R. I.».

f. Skibe, af hvilke kun kommunale Afgifter skulle opkræves.

III. Af danske Skibe, forsynede med dansk Maalingsdokument, naar de efter dettes Udstedelse ere blevne underkastede Ombygning eller Forandring (jfr. «M. L.» §§ 15, 16, 17, 1. Stk. og § 23 samt «R. L.» § 37).

Forefindes Kendingsmaalene (jfr. dette Afsn. Pkt. 8) og Tonnagen under Maalingsdækket uforandret, gives Certifikatet¹⁾, evt. Maalebrevet, Paategning om Resultatet af den foretagne Ommaaling samt om Grunden dertil. Denne sidste Oplysning tilføjes saavel Maalingsbeviset (jfr. dette Afsn. Pkt. 6), som Maalingsanmeldelsen (jfr. dette Afsn. Pkt. 5, I). I saadanne Tilfælde betales dog kun Ommaalingsafgift efter «M. L.» § 18, b efter det Antal Tons, hvormed Skibets afgiftspligtige Tonnage er blevet forøget.

Ere derimod Kendingsmaalene forandrede, skal nyt Certifikat evt. Maalebrev udstedes mod Betaling saavel af den fulde Afgift for Ommaaling efter «M. L.» § 18, b som af Stempelafgiften (jfr. Afsn. C).

IV. Af danske Skibe, forsynede med danske Maalingsdokumenter, naar Reder eller Fører maatte forlange Ommaaling m. v., og Skibet i dette Øjemed ryddeliggøres (jfr. «M. L.» § 17, 1. Stk.). Afgiften beregnes efter «M. L.» § 18, b.

V. Af danske Skibe, forsynede med Nationalitets- og Registrerings-Certifikater, naar de ifølge «R. L.» § 30, 2. Stk. paa budte Mærker ikke længer forefindes. Kendingsmaalene optages da, og saafremt det godtgøres, at Certifikatet virkelig er Skibets, blive Mærkerne at forny uden Betaling af nogen Afgift. Viser det sig derimod, at det fremlagte Certifikat ikke er Skibets, afgives Indberetning derom, og nyt Certifikat udstedes mod Afgiftsbetaling efter «M. L.» § 18, a (jfr. «R. L.» § 45).

VI. Af Skibe, forsynede med gyldige Maalingsdokumenter, naar der haves grundet Formodning om, at de ere undergaaede en eller anden uanmeldt Forandring, og en Eftermaaling, hel eller delvis, derfor formenes nødvendig. Viser det sig ved en saadan, at de formodede Forandringer ikke ere foretagne, kan der ikke paalægges Skibet nogen Maalingsafgift; er derimod det modsatte Tilfældet, forholdes som anført under III.

VII. Af Skibe, forsynede med gyldige Maalingsdokumenter,

¹⁾ I dansk Havn skal Paategning paa Certifikatet angaaende Ændringer foretages af Bureauet, Ændring af Fører dog undtagen (jfr. «R. L.» §§ 44 og 45).

naar en Eftermaaling sker for at berigtige mulig indløbne Fejl ved Maalingen (jfr. «M. L.» § 17, 2. Stk.). Denne Eftermaaling foretages uden Udgift for Skibet, ligesom nyt Certifikat evt. Maalebrev udstedes uden Udgift; dog kan der blive at erlægge en evt. Efterbetaling af for lidet erlagte Maalingsafgifter og Stempelafgifter (jfr. Afsn. C).

Overgaar et Skib fra dansk til fremmed Ejendom, er Ommaaling uforuden, idet Netto Tonnagen efter dets indtagne danske Maalingsdokument skal lægges til Grund for Afgifternes Beregning.

Særlig henledes Toldstedernes Opmærksomhed paa Bestemmelserne i «M. L.» § 16. Findes nogen Forandring foretaget ved Indretningen af de deri nævnte Rum og navnlig af Maskinrummet i Dampskibe eller af Folkerum m. m., hvorved disses Rumindhold er blevet forøget eller formindsket, bør Ommaaling af de paagældende Rum uopholdelig foretages, og den fornødne Berigtigelse af Maalingsdokumentet, evt. Udstedelse af et nyt, foranlediges (jfr. Afsn. K, 18).

Dersom Gods eller Proviant forefindes henstuvet eller føres i et Maskinrum eller i andre Rum, for hvilke Fradrag i Brutto Tonnagen er tilstaaet, bør Indberetning derom straks afgives paa sædvanlig Maade (jfr. «M. L.» § 23 og Afsn. K, 20).

2.

For Skibe, der bygges her i Landet, skal Rummet under Maalingsdækket maales, saa snart dette Dæk er lagt og Inderklædningen anbragt, og inden der i Skibets Indre gøres nogen som helst Indretning, som kan forhindre Optagelsen af de foreskrevne Maal (jfr. «M. L.» §§ 11 og 21).

De øvrige Rum maales, naar Skibets Bygning er saa vidt fremme, at de foreskrevne Maal kunne tages, og i saa god Tid at den færdige Tonnageberegning kan foreligge, før den endelige Registrering af Skibet afsluttes.

Skønt den paagældende Skibsbygmester ifølge «M. L.» § 11 er forpligtet til i Tide at afgive skriftlig Anmeldelse, bør dog vedkommende Tjenestemand stedse selv holde vaagent Øje med Skibes Bygning i det ham underlagte Distrikt, navnlig for Dampskibes Vedkommende af Hensyn til Beregningen af Maskinrumsfradraget (jfr. Afsn. M).

De for fremmed Regning her byggede Skibe fritages for Maaling, naar gyldigt Maalingsdokument, udstedt af Maalings-

Maaling af
Skibe under
Bygning.

autoriteterne i det Land, i hvilket Skibet skal være hjemme-hørende, kan fremlægges, eller naar det paagældende Værft selv har foretaget en Maaling i Overensstemmelse med de her gældende Bestemmelser, og denne er godkendt af Bureauet.

3.

Udsættelse
af Skibes
Maaling.

Skibe, der efter det foranstaaende ere Maaling underkastede her, skulle maales eller ommaales ved det første Toldsted, hvortil de indkomme (jfr. «M. L.» §§ 12, 15 og 16).

Efter derom af Skibets Ejer eller Fører gennem vedkommende Toldkammer til Bureauet indgivet Andragende kunne dog følgende Undtagelser finde Sted:

- I. For et Skib, der kun udlosser en Del af sin Ladning og med Restladningen afgaar til en anden dansk Havn, i hvilken da efter endt Udlosning Maaling efter Regel I skal foretages;
- II. For et Skib, der skal underkastes Ombygning i en anden dansk Havn, i hvilken da efter endt Ombygning Maaling efter Regel I skal foretages;
- III. For et med endnu gyldigt Interims-Nationalitets-Certifikat forsynet Skib, enten naar det kun udlosser en Del af sin Ladning, eller naar dets Ekspedition af særlige Grunde ønskes fremmet hurtigst muligt, idet saadant Certifikats Netto Tonnage da kan lægges til Grund for Afgifternes Beregning.

4.

Skibes Maa-
ling skal
med visse
Undtagelser
ske efter
Regel I.

Ethvert dansk Skib, som ifølge det foranstaaende skal underkastes Maaling eller Ommaaling, enten for at registreres eller til Bestemmelse af Afgifter eller i hvilket som helst andet Øjemed, skal maales efter den fuldstændige Maalingsmethode (Regel I); kun hvor Omstændighederne forhindre at denne anvendes, maa den midlertidige Maalingsmethode (Regel II) komme til Anvendelse (jfr. «M. L.» § 5).

De Tilfælde, i hvilke herefter den midlertidige Maalingsmethode (jfr. Afdl. IV) kan anses tilstedelig, ere følgende:

- I. Naar et Skib er fuldt ladet, eller det har saa megen Ladning inde, at Maaling efter Regel I derved umuliggøres;
- II. Naar et Skibs Lastrum forefindes saa belemret med Gods

- eller Ballast, at Skibets Fører ikke ser sig i Stand til at lade slige Forhindringer bortrydde;
- III. Naar Rummet under Dækket forefindes saaledes indrettet (med Passagerkahytter, Maskineri, Brønd i Fiskerfartøjer o. lign.), at de foreskrevne Maal ikke kunne optages tilstrækkelig nøjagtigt paa de anviste Steder (jfr. dog Afsn. E, 9);
- IV. Naar der for et Skib, som ikke kan ligge tomt, gøres Fordring paa at indtage Ladning eller Ballast, forinden den indbragte Ladning er udlosset, og forudsat Skibet henligger saaledes, at det ikke tilstrækkeligt kan forstøttes.

Ethvert dansk Skib, som efter Omstændighederne er blevet maalt efter Regel II, skal senere, naar de tidligere Hindringer ere blevne fjernede, ommaales efter Regel I (jfr. «M. L.» § 10, 2. Stk., sidste Punktum). For saadan Ommaaling betales Afgift efter «M. L.» § 18, b.

5.

Naar Maaling saavel af danske som af fremmede Skibe ifølge det ovenanførte skal finde Sted, skulle følgende Regler iagttages (jfr. «M. L.» §§ 13 og 21):

Forholds-
regler ved
Skibes
Maaling.

- I. Henimod den Tid, da Ladningen kan forventes udlosset og Lastrummet ryddeliggjort, skal Skibets Fører eller Reder, — Skibsbyggeren for Skib under Bygning — udfylde, underskrive og afsende til det paagældende Toldkammer (i Kjøbenhavn til Bureauet) en Maalingsanmeldelse. Hertil findes ved Toldstederne Blanketter, der tillige indeholde en Underretning for Førerne om, hvad der er at iagttage, naar deres Skibe skulle maales. Anmeldelsen maa besørges afsendt saa betimeligt, at den kan være Toldkamret (evt. Bureauet) i Hænde Dagen forinden Maalingen ønskes foretagen.
- II. Haves tidligere dansk Maalingsdokument, skal dette indleveres samtidig med Anmeldelsen.
- III. Skal Skibet losse og lade samtidig, skal det kun delvis udlosse, eller kan Skibet ikke ligge tomt, gøres derom særlig Bemærkning i Anmeldelsen paa den aabne Plads ovenover Dateringen.
- IV. Føreren er pligtig til at sætte Maalingspersonalet i Stand til uden Vanskelighed at komme til og fra

Borde samt til at opfylde ethvert Forlangende, gaaende ud paa at lette Udførelsen af Maalingen.

- V. Indtræder der efter Anmeldelsens Afsendelse Hindring for Maalingens Udførelse til den opgivne Tid, skal Anmelderen derom betimeligt underrette Toldkamret (evt. Bureauet), og afvente dets Bestemmelse i den Anledning.
- VI. Efter at Anmeldelse er modtagen, skal den paagældende Tjenestemand foretage Maaling saa vidt muligt til den deri opgivne Tid.
- VII. Kan Maaling paa Grund af urigtig Angivelse i Anmeldelsen ikke foretages til den fastsatte Tid, eller der efter Anmeldelsens Afsendelse indtræder ikke betimeligt anmeldte Hindringer for Maalingens Udførelse, bestemmer den paagældende Embedsmand, naar der atter vil kunne gives Møde for at foretage Maaling.
- VIII. Da Anmeldelse skal være Toldkamret i Hænde senest Dagen forinden Maaling ønskes udført, tages der kun Hensyn til senere indløben Anmeldelse, saafremt Tiden tillader det, og saafremt Maaling kan udføres, uden at de i Tide anmeldte Skibes Ekspedition derved opholdes.
- IX. Udenbys Maaling foretages saa hurtigt som Omstændighederne tillade det, senest 48 Timer efter modtagen Anmeldelse. Vedkommende Anmelder skal udrede Befordringsudgifter samt, i Tilfælde af Afstande over $\frac{1}{2}$ Mil, tillige de sædvanlige Diæter til Maalingspersonalet (jfr. «M. L.» § 19).
- X. Ønskes Maaling af et Skib foretagen udenfor den almindelige Ekspeditionstid eller paa Helligdage, skal Anmelderen udrede de sædvanlige Diæter til det for slig Ekspeditions Fremme fornødne Personale, samt forud skriftlig forlange saadan Ekspedition paa Toldkamret (evt. Bureauet).
- XI. Ønskes Maaling foretagen i en fremmed Havn af et der for dansk Regning købt eller bygget Skib, eller af et i saadan Havn beliggende dansk Skib, der kun er forsynet med Interims-Nationalitets-Certifikat, maa det paagældende Skibs Reder eller Fører indgive Andragende derom til Bureauet. Samtlige ved saadan

Maaling foranledigede Udgifter, derunder Diæter til vedkommende Tjenestemænd, er det paagældende Rederi pligtig at udrede (jfr. «R. L.» § 13, 2. Stk.).

- XII. Maalingsanmeldelsen skal for at kunne anvendes som Bilag til Regnskabet være forsynet med den paagældende Embedsmands Paategning om følgende:

Det maalte Skibs Tonnage under Maalingsdækket, Tonnage af lukkede Rum ovenover dette Dæk, Brutto Tonnage, Tonnage af fradragsberettigede Rum og Netto Tonnage; i Tilfælde af Ommaaling, Datum for Skibets tidligere Maalingsdokument, dettes Udstedelsessted og paalydende Netto Tonnage; endvidere en Bemærkning om den beregnede Afgift (jfr. dette Afsn. Pkt. 1), samt om Takst for det anvendte Stempel (jfr. Afsn. C).

6.

Samtlige optagne Maal indføres paa et Maalingsbevis, der tillige er indrettet til, at Tonnageberegningen kan indføres deri, samt til at optage en Beskrivelse (jfr. Afsn. E, 10 og Afdl. VIII, 2) af det paagældende Skib, hvorefter Maalingsdokumentet senere kan udfærdiges. Til yderligere Oplysning er ethvert saadant Bevis forsynet med en Rubrik angaaende Folkerum (jfr. Afsn. L, 7). For Skibe med Motorkraft skal tillige indføres Oplysning om Motorens Art, Skruens Art, Brændselsmateriale, effektiv Hestekraft samt Fabrikantens Navn og Hjemsted.

Maalingsbevis, Certificat m. m.

For danske Skibe af og over 20 Registertons Brutto indsender det Toldkammer, som har udført Maalingen, uopholdelig Maalingsbeviset til Bureauet, for at Beviset der kan underkastes Revision (jfr. «M. L.» § 9 og «R. L.» §§ 15 og 17). Overensstemmende med «M. L.» § 11, 1. Stk., maa Maalingsbevisets Indsendelse til Revision ikke udsættes til Skibet er færdigbygget, men skal ske, saa snart Rummet under Maalingsdækket er blevet maalt, for at evt. indløbne Fejl i Tide kunne blive berigtigede.

For Fartøjer under 20 Registertons Brutto indsendes Maalingsbeviserne samlede ved hver Maanedes Udgang til Bureauet.

Da Maalingsbeviset i Forbindelse med Registreringsbevislighederne danner Grundlaget for Registreringen samt for Udfærdigelsen af Nationalitets- og Registrerings-Cerifikatet

(jfr. «M. L.» § 10 og «R. L.» § 30), maa det udfyldes nøjagtigt og indeholde Oplysning om Dimensioner, Tonnage og Beliggenhed af ethvert særskilt opmaalt Rum, enten indbefattet i, fritaget for Indbefatning i, eller fradraget i Brutto Tonnagen til Bestemmelse af Netto Tonnagen.

Til Indførelse i Nationalitets- og Registrerings-Certifikatet skulle Tonnageangivelserne i Maalingsbeviset tillige anføres i Kubikmeter; saadan Angivelse udfindes ved at multiplicere Tonnagetallet med Faktoren 2,83, medens omvendt Omsætning af Kubikmeter til Tons sker ved at multiplicere Kubikmeter-tallet med Faktoren 0,353.

Til Maalingsbevis benyttes for Tiden 4 Skemaer, nemlig:

- Skema B⁰ for Maaling af store Dampskibe;
- Skema B¹ for Maaling af Dampskibe og Motorskibe;
- Skema B² for Maaling af Sejlskibe;
- Skema B³ for Maaling af alle mindre Skibe.

Ethvert Maalingsbevis gives derhos Paategning om den Maalings- og Stempelafgift, som efter Omstændighederne skal beregnes for det paagældende Maalebrev eller Certifikat.

7.

Omsætning
af Tonnage-
brøk til
hel Ton.

Ved Afgiftsberegning omsættes Netto Register-Tonnagens Brøker til hel Ton ved at 0,50 og derover regnes for 1 Ton, medens Brøker under 0,50 lades ude af Betragtning.

8.

Kendings-
maal.

Til Identificering skal for ethvert dansk Skib¹⁾ følgende Kendingsmaal optages og indføres i Maalingsdokumentet:

Længden paa øverste, faste Dæk fra Forkant af Forstævnen til Agterkant af Agterstævnen;

Bredden²⁾ (største udenbords) mellem Yderfladerne af Yderklædningerne;

¹⁾ For aabne Fartøjer og Baade paa under 5 Registertons Brutto jfr. Afsn. J, 2.

²⁾ For Optagelsen heraf søges først det Sted, hvor Dækket er bredest; dette Sted afmærkes paa begge Skibssidens Lønning. Fra de saaledes afmærkede Steder udstikkes en Opsætningsstang, over hvis Indsnit Lodlinen udlægges. Stangen skydes saa langt ud, at Linen berører det nedenfor liggende yderste Punkt af Yderklædningen. Afstanden paa begge Sider af Skibet fra Lodlinen til Mærket paa Lønningen, tillagt Afstanden mellem disse Mærker, giver da den søgte Bredde, der lettest maales ved Hjælp af Maalebaand.

Dybden¹⁾ midtskibs fra øverste, faste Dæks Underside til Inderklædningen ved Kølsvinet; for Skibe med Dobbeltbund²⁾ til Inderklædningen paa øverste Bund.

For Dampskibe: Længden af Maskinrummet mellem forreste og agterste Maskinrumsskot, altsaa den samlede Længde af de Rum, som ere optagne af Kedler og Maskineri.

9.

Efter at Maalingen er tilendebragt, er der intet til Hinder for, at fremmede Skibe samt danske Fartøjer under 20 Registertons Brutto straks indtage Ladning eller Ballast; dette vil derimod kun undtagelsesvis kunne tilstedes for større danske Skibe, eftersom Vished for, at Maalingsfejl ikke ere indløbne, først kan have, naar Bureauets Attestation for Maalingens Rigtighed foreligger. I ethvert saadant Tilfælde bør derfor vedkommende Reder eller Fører gøres opmærksom paa, at hvis der indtages Ladning eller Ballast i Tiden mellem Maalingen og Attestationen for sammes Rigtighed, sker det paa hans eget Ansvar (jfr. «R. L.» § 17), da der er Mulighed for, at Skibet helt eller delvis skal ommaales.

Maalte Skibe maa ikke indtage Ladning før Revisionens Fuldførelse.

Efter Modtagelsen af ethvert Maalingsbevis skal dette uopholdelig revideres af Bureauet, dels ved Efterberegning dels ved den i Afdl. V foreskrevne Kontrolundersøgelse.

10.

Forinden Nationalitets- og Registrerings-Certifikatet af rette vedkommende udleveres (jfr. Afsn. C), bør samme forvisse sig om, at Tallet, som betegner Skibets Netto Register-Tonnage, og dets Registreringsbogstaver ere mærkede paa Dæksbjælken i Agterkanten af Storlugen eller, hvor saadant ikke kan ske, paa et andet iøjnefaldende Sted (jfr. Afdl. VIII, 1, X).

Indhugning af Netto Tonnage og Registreringsbogstaver.

11.

Med Hensyn til Udstedelse af Maalebrev og Nationalitetsbeviser for Fartøjer under 20 Registertons Brutto, samt af Maalingsattester for Baade under 5 Registertons Brutto, henvises til «R. I.», Afdl. III. Angaaende Stenfiskerfartøjers og Fiskerfartøjers særlige Behandling henvises til «R. I.», Afdl. IV og V.

Udstedelse af Maalebrev, Nationalitetsbeviser m.m.

¹⁾ I Tilfælde af Maaling efter Regel II optages Dybden fra øverste, faste Dæks Overside til Yderklædningen i Bunden (jfr. «M. L.» § 7).

²⁾ Endvidere optages og indføres i Maalingsbeviset Dybden til Yderklædningen i Bunden.

Afsnit C.
Stempelafgift.

1.

For Maale-
breve m. m.

For det stemplede Papir, som ifølge § 70 i Lov af 19. Februar 1861 om Brugen af stemplet Papir skal benyttes til Maalebreve (evt. Maalingsattester) samt til Nationalitets- og Registrerings-Certifikater, skulle Beløbene, samtidig med Betaling af Maalingsafgiften, indbetales direkte til Toldkassen paa det Sted, hvor Maalebrevet eller Certifikatet udleveres, og opføres særskilt i Regnskabet som en Stempelindtægt, for hvilken Afregning med Stempel-Intraderne senere vil finde Sted.

I intet Tilfælde kunne slige Bevisligheder udleveres, forinden Maalings- og Stempelafgiften er betalt.

Ifølge Lov af 21. Marts 1874 (jfr. Bekendtg. Nr. 159 af 1. December s. A.) ere Taksterne for Stempelafgiften til Maalebreve følgende:

30 Øre for Skibe paa ikke over	10 Tons Netto ¹⁾
2 Kr. " " " " " "	40 " "
10 " " " " " "	200 " "
16 " for Skibe paa over	200 " "

2.

Ved Udstedelse af nyt Maalebrev.

I Tilfælde, hvor nyt Maalebrev udstedes i Stedet for et tidligere, uden at ny Stempelafgift skal fordres (jfr. «M. L.» § 17, sidste Punktum), skal Bemærkningen om Stempelafgiftens Betaling overstreges, og i Stedet for skal anføres, at der for det tidligere Maalebrev er betalt den anordnede Stempelafgift, hvilken tillige angives.

3.

Ved Ombytning af et Maalebrev efter Regel II med et efter Regel I.

Et Maalebrev efter Regel I, hvilket for samme Skib udstedes i Stedet for et Maalebrev efter Regel II (jfr. M. L. § 10, 2. Stk.), skal med Hensyn til Stempelafgiften behandles i Overensstemmelse med Reglen i Stempelovens § 19 og altsaa stempelberigtiges som en særskilt Udfærdigelse med Deklarationsstempel (1 Kr.), eller, naar Taksten for selve Maalebrevet er lavere, da dettes Stempelafgift. Angives der i det nye Maalebrev en Tonnage, hvis Anførelse i det hidtidige Maale-

¹⁾ Naar Grænsetonnagen overskrides med en nok saa lille Brøk, skal det højere Stempel benyttes.

brev vilde have medført højere Stempelforpligtelse, skal der anvendes en Stempelafgift til en Takst, svarende til Forskellen mellem den tidligere Stempelafgift og den, der skulde have været indbetalt, hvis den højere Tonnage havde været lagt til Grund, dog saaledes, at Taksten ikke er under 1 Kr., medmindre Skibets ommaalte Tonnage medfører lavere Takst, da i saa Fald denne kan benyttes.

I alle Tilfælde, hvor ovennævnte Deklarationsstempel anvendes, bør der paa Dokumentet anføres Grunden til, at der er anvendt lavere Stempeltakst end den, der svarer til Maalebrevets paalydende Tonnage.

4.

For Nationalitets- og Registrerings-Certifikater, i hvilke Maalebrevet er optaget, skal, ligeledes i Henhold til Stempelovens § 70, betales en Stempelafgift af 1 Kr.; hermed forholdes iøvrigt som med Stempelafgiften for Maalebreve (jfr. «R. L.» §§ 30 og 31).

For Nationalitets- og Registrerings-Certifikater.

5.

Ved Udlevering af Certifikater, Maalebreve, Maalingsattester, samt Nationalitetsbeviser, udstedte i Stedet for inddragne eller bortkomne ældre Dokumenter af lignende Art, skal der i Stempelafgift opkræves:

For nye Maalingsdokumenter, udstedte i Stedet for ældre.

- a. 1 Kr. for nyt Nationalitets- og Registrerings-Certifikat.
- b. 1 Kr. for nyt Maalebrev for Fartøjer under 20 Registertons Brutto og indtil 10 Registertons Netto.
- c. 30 Øre for nyt Maalebrev for Fartøjer af og under 10 Registertons Netto og indtil 5 (inkl.) Registertons Brutto.
- d. 30 Øre for ny Maalingsattest (evt. Maalebrev) for Baade under 5 Registertons Brutto.
- e. 1 Kr. for nyt Nationalitetsbevis.

6.

For Betaling saavel af Stempelafgift som af Maalingsafgift afgiver vedkommende Toldoppebørselsembudsmand Kvittering paa den dertil anviste Plads i Maalebrevet, og dette faar først derved Gyldighed overfor Toldvæsenet ved Ind- og Udklareringer.

Kvittering for Stempelafgiftens Betaling.

Afdeling II.

Bestemmelse af Brutto Tonnagen.

Afsnit D.

Principet for Skibsmåling og dens Udførelse.

1.

Principet
for Skibs-
måling.

Principet i den ved «M. L.» anordnede Skibsmåling er, at Tonnagen af et Skib bestemmes ved indvendig kubisk Udmåling af Skibet efter Moorsoms System (jfr. «M. L.» § 5) og angives i Registertons og Hundrededele af samme. Målingen foretages i dansk Fodmaal og Decimaler indtil 0,05 deraf (Decimaltommer og nærmeste halve Decimaltomme). Ved Beregningen benyttes den saakaldte Simpsons Formel (se Skemaerne), og det udfundne Kubikindhold, divideret med Divisoren 91,59, giver da Skibets Tonnage udtrykt i Registertons, idet 1 Ton er = 91,59 danske Kubikfod = 100 engelske Kubikfod = 2,83 Kubikmeter.

2.

Brutto
Register-
Tonnage.

Brutto Register-Tonnagen udfindes ved at sammenlægge:

- I. Tonnagen af Rummet under Maalingsdækket;
- II. Tonnagen af Rum mellem faste Dæk over Maalingsdækket (Overdæksrum), for saa vidt saadanne Rum forefindes, samt
- III. Tonnagen af lukkede og fast anbragte Opbygninger paa eller over øverste Dæk (jfr. «M. L.» §§ 4, 5 og 6).

3.

Bestem-
melse af
Maalings-
dækkets
Forhold
ved
Maalingen
m. H. t.
Inder-
klædningen.

Ved Maalingsdækket forstaas det øverste, faste Dæk i Skibe med 1 eller 2 Dæk, og det næstnederste, faste Dæk i Skibe med flere end 2 Dæk. Rummene under Maalingsdækket betragtes og maales som et sammenhængende Hele (jfr. «M. L.» § 6).

Maalingen og Beregningen udføres efter Regel I (den fuldstændige Maalingsmethode) paa Grundlag af «M. L.» § 6 som i det følgende angivet (jfr. dog Afsn. B, 4).

Ved Maalingen behandles et Skib enten som havende eller som ikke havende Inderklædning.

Som Inderklædning anses kun den Klædning, der er af en saadan Beskaffenhed og saa fast og umiddelbart forbunden til Indtømmerne (Spanterne) og Bundstokkene, at den utvivlsomt danner en solid Klædning indenbords i almindelig Forstand.

Naar i et Skib, som har delvis Inderklædning, de 2 Bredder i hvert Tværnsnit med 5 Bredder, eller de 3 Bredder i hvert Tværnsnit med 7 Bredder træffe paa Inderklædningen eller falde i Nærheden deraf, skal Skibet maales som havende Inderklædning; i modsat Fald maales det som ikke havende Inderklædning, og samtlige Dybder og Bredder optages da henholdsvis til Bundtømmernes Overkanter og Indtømmernes Inderkanter.

Bestaar den delvise Inderklædning af Ribber, hvis indbyrdes Afstand overstiger 1 Fod, maales Skibet altid som ikke havende Inderklædning.

4.

Ved Beregningen tages intet Hensyn til 3dje Decimal, Decimaler ved Beregningen. naar denne er under 5; er den 5 eller derover, øges det 2det Decimalchiffer med 1. Ved Deling af Beregningslængden for at faa Tværnsnittenes Fællesafstand, og ved Deling af Dybden for at faa Breddernes Fællesafstand, bestemmes dog 3 Decimaler, idet intet Hensyn tages til den 4de.

Afsnit E.

Maaling af Skibe med 1 Dæk.

1.

I Skibe med 1 Dæk maales Længden paa Dækket efter en ret Linje, som tænkes dragen ved dettes Overflade fra Indersiden af Inderklædningen ved Siden af Forstævnen til Indersiden af Inderklædningen agter paa det midtskibs Spejltømmer. Bestemmelse af Beregningslængden (jfr. «M. L.» § 6, A).

Findes ingen Inderklædning — for eller agter — maales Længden mellem Indtømmerne paa de ovenfor nævnte Steder, og et Fradrag, svarende til de manglende Inderklædninger, gives; dette Fradrag bestemmes efter Inderklædningernes Gennemsnitstykkelse. Findes ej heller noget Indtømmer paa disse Steder, maales Længden mellem Yderklædningerne og gives Fradrag af Indtømmernes og Inderklædningernes Gennemsnitstykkelser.

Forefindes svære Krumtømmer (Baand) ved Forstævnen, maales Længden fra Indersiden af nævnte Tømmer og gives Tillæg af dettes Tykkelse.

Længden gives et Fradrag, svarende baade til Forstævnens Fald i Dækkets Tykkelse og til Spejltømmerets Fald saavel i Dækkets Tykkelse som indtil $\frac{1}{3}$ af Dæksbjælkens Bugt agter.

Følgende Tabel vil kunne tjene til Vejledning ved Bestemmelsen af disse Fradrag (jfr. dette Afsn. Pkt. 3).

For Skibe af:	fradrages	
	for:	agter:
1ste Klasse.....	1" à 2"	2" à 3"
2den Klasse.....	2" à 3"	3" à 5"
3dje, 4de og 5te Klasse.....	3" à 4"	5" à 7"

I Skibe med lodret Stævn eller Spejl bortfalder selvfølgelig dette Fradrag.

Den saaledes fundne Længde, Beregningslængden, der indføres i Maalingsbeviset, er Maalingsdækkets Længde i en ret Linje langs med dette Dæks Underside og i Skibets Diametralplan.

2.

Hvorledes
Længden
maales.

Maalingen af Længden AB (se Fig. Ia, Ib, Ic m. fl.) udføres ved Hjælp af de to i Afdl. VIII, 1 nævnte 10 Fods Maalestænger og 120 Fods Linen. Denne Line fastgøres og strammes, saa nær midtskibs som muligt, fra Forstævnen til Agterspejlet i Flugt med Korden til Dækkets Spring, og i saadan Højde over Dækket, at den gaar fri af alle Forhøjninger paa samme. Hvor dette ikke er udførligt som Følge af andre Hindringer, hvorved Bugt eller Knæk i Linen vilde fremkomme, eller naar Opbygningerne have en saadan Højde, at Linen ikke kan naas fra Dækket, flyttes den saa langt ud mod Borde, parallel med Diametralplanet, at den faar en retlinet Flugt.

Saafermt Skibet ligger paa ret Køl (hverken paa Næsen eller paa Hælen), bestemmes paa Linen ved Hjælp af Loddet et Punkt, som ligger lodret over Punktet A paa Dækket. Hvis et fremspringende Bovbaand (se Fig. IX) skulde forhindre Loddets Anvendelse, lægges en Maalestang langs Dækket fra Punktet A agterefter, parallel med den udspændte Line,

og fra et valgt Punkt paa denne i saa lang Afstand agterefter som anses fornødent, loddet ned paa Maalestangen, hvor Maallet mellem Loddet og Punktet A aflæses. Naar derpaa denne Længde afsættes fra det valgte Punkt paa Linen forefter, opnaas den ønskede Overførelse af Punktet A paa Linen. Har man maattet flytte Linen ud mod Borde, anvendes en lignende Fremgangsmaade, men i Stedet for Loddet lægges, fra det valgte Punkt paa Linen, en 5 Fods Maalestang vinkelret mod den langskibs anbragte Maalestang, og Afstanden til Punktet A aflæses.

Efter at Begyndelsespunktet for Længden er blevet bestemt, maaler man fra dette Punkt langs Linen med Maalestængerne ved at omfatte den første Stang og Linen med begge Hænder, medens den anden Stang lægges langs med Linen, saaledes at den berører Enden af den første. Derpaa fastholdes den anden Stang til Linen, den første borttages og lægges paa samme Maade agtenfor den anden Stang; saaledes vedblives vekselvis med Stængerne, indtil man er kommen til det Punkt paa Linen, som ligger lige over det ved Agterspejlet værende Punkt B, hvortil Længden skal maales, og til hvis Overførelse paa Linen ligeledes Loddet eller efter Omstændighederne en 5 Fods Maalestang benyttes.

Hvor Forholdene nødvendiggøre det, maales Længden i flere Dele, enten ved Hjælp af Linen og Maalestænger eller med Maalebaand. I Skibe med kun ringe Spring kan Længden i Stedet for at maales parallel med Korden til Dækkets Spring maales langs Dækkets Overflade.

Har et Skib Forhøjning eller Opbygning agter, bør Længden maales i Dækkets Flugt gennem denne Forhøjning eller Opbygning. Ved nemlig at maale Længden til Spejklædningen agter over Forhøjningen eller Opbygningen, vil Længden paa Grund af Agterskibets Form for Skibe med udfaldende Spejl blive for stor, men for kufdannede Skibe for lille. Hvor Apterling med Skotter o. desl. imidlertid forhindrer Længdens Maaling gennem Forhøjningen eller Opbygningen, kan der maales over samme; dog maa i saa Fald for Skibe med udfaldende Spejl et Fradrag, og for kufdannede Skibe et Tillæg gives i den saaledes maalte Længde. For et Skib med udfaldende Spejl findes Fradraget paa følgende Maade. Man stiller en Maalestang ved Agterspejlet med samme Hældning som dette, og Lodlinen, paa hvilken Forhøjningens eller Opbygningens lod-

rette Højde over Dækket er afmærket, holdes saaledes, at Loddet støder til den nederste Ende af Stangen; den vandrette Afstand fra Mærket paa Linen til Stangen, vil da vise det Stykke, som skal fradrages den til Spejklædningen over Forhøjningen eller Opbygningen maalte Længde (se Fig. IX). Ved kufdannede Skibe anvendes en lignende Fremgangsmaade, men det udfundne Stykke, som angiver Spejlets Fald i Forhøjningens eller Opbygningens Højde, tillægges her Længden.

Maales Skibet, medens det staar paa Stabelen, eller ligger det ikke paa ret Køl, og det i sidste Tilfælde ikke kan bringes til at ligge ret, kan Loddet overhovedet ikke benyttes, og i saa Tilfælde maa de Punkter, som fra Dækket skulle opføres paa Linen, eller som fra denne skulle nedføres paa Dækket eller i Rummet under samme (jfr. dette Afsn., Pkt. 4), afsættes ved Hjælp af Maalestænger, der fra de paagældende Punkter paa Linen eller Dækket stilles i et Plan, vinkelret paa Diametralplanet og paa Kølen eller paa dennes Flugtlinje.

Ved Længdens Maaling i Skibe af indtil 60 Fods Længde, vil, naar Omstændighederne iøvrigt tillade det, Maalebaandet med Fordel kunne anvendes.

3.

Skibes
Klasseind-
deling og
Længdens
Deling.

Efter Størrelsen af den paa ovennævnte Maade fundne Beregningslængde inddeles Skibene i 5 Klasser, og indenfor disse Klasser deles denne Længde i følgende Antal lige store Dele:

Klasse	Skibe med Længde	Længden deles med
1ste	paa 48,56 Fod og derunder	4
2den	over 48,56 > men ikke over 116,53 Fod	6
3dje	> 116,53 > > > 174,80 >	8
4de	> 174,80 > > > 218,51 >	10
5te	> 218,51 >	12

Den med 3 Decimaler beregnede Del af Længden indføres i Skemaet som Tværnsnittenes Fællesafstand.

4.

Afsætning
af Tvær-
snittenes
Pladser (jfr.
«M. L.» § 6,
B og C).

Da den nøjagtige Bestemmelse af Længden er af største Vigtighed, bør denne kontrolleres, forinden der skrives til Afsætning af Tværnsnittenes Pladser. Dette gøres ved at afsætte

Halvdelen af den fundne Beregningslængde fra et af Endepunkterne, afmærke Midtpunktet, og dernæst udmaale den anden Halvdel. Viser der sig Uoverensstemmelser mellem disse Halvdele, ommaales hele Længden. Det saaledes fundne Midtpunkt nedføres derefter i Rummet ved Siden af Kølsvinet, vinkelret paa dette, enten ved Hjælp af Loddet eller — hvis Skibet ikke ligger paa ret Køl — ved Hjælp af Maalestængerne, og de lige store Dele, som Længden ifølge omstaaende Tabel inddeles i, afsættes og afmærkes med Kridt for- og agterefter til Bestemmelse af Tværnittenes Plads.

Falder Midtpunktet ikke lige over en Aabning i Dækket, og dette Punkt saaledes ikke direkte kan nedføres i Rummet, afmaales paa Linen Afstanden til et Punkt i nærmeste Aabnings Kant, dette Punkt nedføres i Skibets Bund, og ved herfra at afsætte den maalte Afstand i modsat Retning finder man det nedførte Midtpunkt og altsaa Pladsen for det midterste Tværnit i Rummet.

Tværsnittene, der optages indbyrdes parallelle og perpendiculart paa Diametralplanet samt paa Kølens Flugtlinje, numereres med Nr. 1, 2, 3, o. s. fr., saaledes at Nr. 1 er ved Længdens forreste Endepunkt, og det sidste Nr. er ved Længdens agterste Endepunkt (se Fig. II, VI, IX og XII). Tværsnittene ved Længdens Endepunkter, altsaa ved Forstævn og Agterspejl, ville, endskønt de betegnes ved det første og sidste Nr., i Virkeligheden — for den almindelige Skibsform — ikke indeholde noget Areal, men kun danne en Linje. I Beregningsskemaet, hvori det første og sidste Tværnit staa opførte, indføres derfor et Nul paa disse Pladser. For særlige Skibsformer, f. Eks. Uddybningsskibe,¹⁾ Pramme o. lign., hvor Forstævnen eller Spejlet eller begge disse ere lodrette og have Bredde, ville Tværsnittene ved Længdens Endepunkter derimod indeholde Arealer, og disse maales da samt behandles som de øvrige Tværnit.

Beregningen af Tværnittenes Arealer og Skibets Tonnage under Maalingsdækket foretages efter «M. L.» § 6 (se Skemaerne)

5.

For at udfinde Dæksbjælkens Bugt (se Fig. III), der bør søges ved hvert Tværnit — for de Tværnits Vedkommende, der have nærlig ens Bredder, behøves følgende kun 1

Maaling af
Dæksbjæl-
kens Bugt.

¹⁾ Se herom Afsnit M, 8, Fodnote 1).

Bugt — tænkes en ret Linje dragen gennem Dæksbjælkens Overkant fra helt i Borde paa den ene Side til samme Sted paa modsat Side. Den perpendikulære Afstand (Højde) fra denne Linje til Dækkets Underside midtskibs er = Bjælkens Bugt. Forefindes nedsvalede Vaterbord, maa den nedsvalede Dels Tykkelse fradrages den fundne Bjælkebugt. Ved Maaling af Dæksbjælkens Bugt benyttes efter Dybdens Størrelse de i Afdl. VIII, 1 nævnte Opsætningsstænger samt Lodlinen. Ringen paa denne lægges over Jernspidsen paa den ene Opsætningsstang, som derpaa anbringes med sin Spids under Dækket i Borde, der hvor Dækkets Underside i jævn Flugt støder til Inderklædningen eller til dennes Flugt. Linen lægges i sit Leje mellem Jernspidserne paa den anden Opsætningsstang, der ligeledes opsættes under Dækket i Borde paa den anden Side, saaledes at Visningen er nøjagtig tværskibs. Linen stivhales derpaa langs den sidstnævnte Opsætningsstang og vil derved komme til at danne Retlinjen under Dækket. Ved den i Afdl. VIII, 1 nævnte Udtræksstang, eller for Dybder over 10 Fod ved de sammesteds under 1 nævnte Maalestænger, maales Bugten paa følgende Maade. Under Linen stilles Stangen eller Stængerne parallelle med Diametralplanet og vertikalt mod Inderklædningen tæt til Kølsvinet; saavel Afstanden fra Dækkets Underside til Bunden som fra den udspændte Lodline til Bunden maales, Forskellen mellem disse Maal er da Dæksbjælkens Bugt.

Kan man ikke komme til at maale Bugten under Maalingsdækket, maales den over dette paa følgende Maade. En Line strækkes tværs og holdes i samme Højde over Dækket ved Siderne; Højderne midtskibs og i Borde optages, Forskellen vil da angive Bugten.

Middeltallet af de fundne Bjælkebugter indføres paa rette Plads i Skemaet og anvendes for alle Tværnittene.

6.

Dybdernes
Maaling
(jfr. «M. L.»
§ 6, B).

Tværnittenes Dybder (se Fig. II, III m. fl. maales ved Hjælp af Stængerne paa hvert af de ifølge dette Afsn. Pkt. 4 afmærkede Pladser i Rummet under Maalingsdækket fra Undersiden af Dækket — eller fra dets Flugt, hvis der findes Afsætninger i det — til Inderklædningen eller, hvis en saadan ikke findes, til Bundtømmernes Overkant ved Siden af Kølsvinet. Falder en eller flere af Dybderne under Luger

e. desl., optages den eller disse saa nær nøjagtig Plads som mulig og korrigeres efter Skibets Spring.

Efter at $\frac{1}{3}$ af Bjælkebugtens Middeltal (jfr. dette Afsn. Pkt. 5) er fradraget Dybderne, indføres de paa Plads i Skemaet, og de deles derpaa i 4 lige store Dele, dersom midterste Dybde er 15,54 Fod eller derunder, men i 6 lige store Dele, dersom denne Dybde er over 15,54 Fod (se Tabel i Appendiks). Disse med 3 Decimaler beregnede Størrelser indføres som Fællesafstanden mellem Bredderne paa Plads i Skemaet.

7.

Tværsnittenes Bredder m n (se Fig. III, IV og V) maa-
les, i Højde med Dybdernes Ende- og Delingspunkter, paral-
lele med hverandre, fra Borde til Borde, mellem Inderklæd-
ningerne. Hvert Maal optages til Middeltykkelsen af den Del
af Inderklædningen, som findes mellem Maalingspunkterne. Den
øverste Bredder betegnes Nr. 1, den næste Nr. 2 o. s. fr., ne-
derste bliver Nr. 5 eller, naar midterste Dybde er over 15,54
Fod, Nr. 7 (se Fig. IV); Bredderne indføres, efterhaanden som
de optages, paa Plads i Skemaet.

Breddernes
Maaling
(jfr. «M.L.»
§ 6, B).

Til Breddernes Afretning benyttes to af Opsætningsstæn-
gerne (se Afdl. VIII, 1, II og III), som i Tværsnittet stilles paa
hver Side af Kølsvinet, saa langt fra hinanden som Bunden
er plan, idet de tillige holdes parallelle med Diametralplanet.
Er Dybden under 8 Fod, bør alle Bredder maales med Stæn-
ger, efter Skibets Størrelse med de i Afdl. VIII, 1, I og IV eller
V nævnte Stænger. For større Dybder maales ligeledes med
Stænger de Bredder, som ikke ligge højere, end at de uden
Vanskelighed kunne naas. Hvor Breddemaalingen sker med
Stænger, afsættes paa Afretningsstængerne med Kridt de Højder,
i hvilke Bredderne (den nederste og øverste undtagne) skulle
optages, idet man tillægger 1 Decimaltomme for Stængernes
Tykkelse. Herved vil disses Underkant, som kommer til at
ligge an mod Inderklædningen, netop være i Flugt med de
rette Højder og saaledes angive det rigtige Maal. Ved at
undersøge om Midten af de med Stænger saaledes maalte Bred-
der viser lige over Midten af Kølsvinet, faar man Vished for, at
Breddemaalene ere rigtigt aflæste. Hvor de øverste Bredder ikke
ved Hjælp af Maalestængerne kunne optages fra Skibets Bund,
benyttes Maalebaandet (jfr. Afdl. VIII, 1). Messingringen, hvis
Yderkant angiver Begyndelsespunktet for Maalebaandets Indde-

ling, lægges over Jernspidsen paa den ene Opsætningsstang, hvorpaa Baandet, i en efter den omtrentlige Bredde afpasset Længde, lægges i sit Leje mellem Jernspidserne paa den anden Opsætningsstang, saaledes at det viser klart og uden Tørn mellem Stængerne. Disse opsættes nu saadan mod Inderklædningerne, at Baandet, naar det er strammet, viser nøjagtigt tværskibs gennem det Dybdemærke paa Stængerne, ved hvilket Bredden skal optages. Opsætningsstangen, gennem hvis Leje Maalebaandet er vist, nedtages, og Breddemaalet aflæses paa det Punkt af Maalebaandet, som hviler i Lejet. Ved Nedtagelsen af Stangen maa det paases, at Baandet og dermed Punktet ikke forrykkes, og Baandet bør derfor fastholdes langs med den nedtagne Stang; skulde det desuagtet være forrykket indefter, vil man, ved at stramme det tilbage til Lejet, finde det rette Punkt, hvortil Breddemaalet skal aflæses.

Øverste Bredde (se Fig. III, IV og V), der burde maales ved det øverste Punkt af Dybden, kan, da den horisontale Retning gennem dette Punkt gaar gennem Dækket, ikke optages paa dette Sted, men den maa enten maales umiddelbart under Dækket langs Retlinjen *ab* eller over Dækket ligesom ved Maaling af Dæksbjælkens Bugt (jfr. dette Afsn. Pkt. 5), og den maalte Bredde korrigeres da, i Fald Siderne ikke ere lodrette. Skulde imidlertid Lugekarme eller langskibs liggende Forstærkninger foranledige, at der bliver Knæk i Baandet, flyttes Opsætningsstængerne saa langt ned, at det gaar frit. Naar denne Bredde saaledes optages under dens rette Plads, maa i Tilfælde af udfaldende Skibssider et Tillæg, og for indfaldende Skibssider et Fradrag gives, alt efter Størrelsen af Hældningen paa Afstanden mellem den rette Plads og den Plads, hvor Bredden er maalt.

Nederste Bredde (se Fig. III og IV) er i ethvert Tilfælde Bredden af Bunden, saa langt som denne findes at være retlinet tværskibs; i fyldige Skibe Afstanden mellem de Steder af Bunden, hvor denne begynder at hæve sig over Horisontalen; i skarpe Skibe i Almindelighed Kølsvinets og Sandbordenes Bredde. Forefindes i fladbundede Skibe en skraatliggende Klædningsplanke paa det Sted, hvor Skibssidens og Bundens Inderklædninger støde sammen, maales nederste Bredde til det Sted, hvor ovennævnte Klædninger vilde støde sammen, hvis en saadan Planke ikke fandtes (se Fig. V).

I de Tværnit, som falde under Afsætninger i Dækket,

lægges dettes Flugt til Grund for Maalingen (se herom Fig. VII, VIII og IX).

Forefindes Afsætninger i Bunden af Skibet, lægges ligeledes Bundklædningens Flugt til Grund for Maalingen. Der tages saaledes intet Hensyn til evt. Opfyldning, men i ethvert Tilfælde skulle Maalene i Tværnittene, efter at Hindringerne ere fjernede, optages til Inderklædningen, eller til Bundtømmerne.

8.

Naar en Bredde i et Tværnsnit ikke kan maales i den rette Dybde, sker Maalingen saa nær derved som muligt, og fornødent Tillæg eller Fradrag gives ligesom for øverste Bredde. Utlægge-
lige Tvær-
snits-
bredder.

Kan saadant Tillæg eller Fradrag ikke nøjagtig bestemmes under Maalingen, indføres den maalte Bredde i Skemaet med Bemærkning om i hvilken Højde over Bunden, Maalet er taget. Beregningen af saadant Tværnsnit udføres da af Bureauet ved Maalingens Revision.

9.

Naar i færdigbyggede Skibe et Tværnsnit falder paa et Sted, hvor Maaling ikke er mulig, optages Tværsnittet paa nærmest tilgængelige Sted, altsaa i Almindelighed paa nærmeste Skot. De her optagne Maal indføres paa sædvanlig Maade i Maalingsbeviset, idet der for hvert Tværnsnit, som ikke er optaget paa rette Plads, angives dets Afstand foranfor eller agtenfor denne Plads. Paa Maalingsbeviset, som indsendes til Revision, udføres i saa Tilfælde kun Beregningen af Tværnittene samt evt. af Opbygningerne, hvorimod den kubiske Beregning og den endelige Tonnageberegning udføres af Bureauet. Utlægge-
lige Tvær-
snit.

10.

Da mindre Dæksfartøjer ofte ved forskellige Indretninger søges bragte ned til en lavere Brutto Tonnage, bør det iagttages, at saavel Bredder som Dybder skulle maales henholdsvis til de virkelige Ind- og Bundtømmere med Fradrag af Inderklædningens Middeltykkelse. Ved at borttage Sandbordsplanken og Luftbordet under Dækket, kan man let undersøge, hvorvidt Inderklædningen er anbragt umiddelbart paa Ind- og Bundtømmerne eller ej. Bredders
og Dybders
Maaling i
mindre
Dæks-
fartøjer.

Som Dæksfartøjer maales ogsaa delvis dækkede Fartøjer,

naar Længden af det eller de faste fra Borde til Borde gaaende Dæk overskrider den halve Beregningslængde, og forudsat at intet af Dækkene ligger dybere under Skandækkets Overkant end $\frac{1}{6}$ af det midterste Tværsnits Dybde, maalt mellem nævnte Overkant og Inderklædningen ved Siden af Kølsvinet; i alle andre Tilfælde maales delvis dækkede Fartøjer som aabne (jfr. Afsn. J).

Paa Maalingsdokumenterne benyttes Betegnelsen Dæksbaad, naar Baaden i hele sin Længde ved Dæk er beskyttet mod Søens Indtrængen, og Halvdæksbaad, naar Længden af det eller de faste Dæk overskrider den halve Beregningslængde, uanset om Halvdæksbaaden er maalt som Dæksbaad eller som aaben Baad (jfr. Afsn. J, Fodnoten).

Afsnit F.

Maaling af Skibe med flere Dæk.

1.

Maaling af I Skibe med 2 Dæk maales Længden paa det øverste Skibe med 2 Dæk. Dæk efter Afsn. E, 1 og 2, den deles efter Pkt. 3, og Tværnittenes Pladser bestemmes efter Pkt. 4. Dybderne bestemmes efter Pkt. 6, men paa Grund af Mellemdækket maales disse i 2 Dele, nemlig fra Mellemdækkets Underside til Inderklædningen ved Siden af Kølsvinet, evt. Bundtømmernes Overkant, og fra øverste Dæks Underside til Oversiden af Mellemdækket (se Fig. IV). Fra Summen af disse Dybder, med Tillæg af Mellemdækkets Tykkelse, drages $\frac{1}{3}$ af øverste Dæksbjælkes Bugt, bestemt efter Pkt. 5, og Bredderne maales efter Pkt. 7, evt. Pkt. 8.

Er Mellemdækket ikke fuldstændigt, anses et Skib dog for at have 2 Dæk, naar den udækkede Del af Mellemdækket ikke overstiger $\frac{1}{3}$ af det Areal, som fremkommer ved at multiplicere Skibets maalte Længde med den største maalte Bredde paa det midterste Tværnit.

2.

Maaling af I Skibe med flere end 2 Dæk betragtes det underste Skibe med flere end 2 Dæk. Mellemdæksrum og Rummet under dette som 1 Rum, og dette maales efter dette Afsn. Pkt. 1, medens øvrige Overdæksrum maales særskilt (jfr. «M. L.» § 6, E). Saadanne Rum over Maalingsdækket (se Fig. VI) maales paa følgende

Maade: Længden A'B' maales langs Skibets Midtlinje paa $\frac{1}{2}$ Højde af Rummet, fra Klædningen ved Siden af Forstævnen til Klædningen paa Spejltømmerne, og deles i det samme Antal lige store Dele som Beregningslængden er delt i (jfr. Tabellen i Afsn. E, 3). Bredderne maales ligeledes paa $\frac{1}{2}$ Højde ved hvert af de afmærkede Delingspunkter samt ved Endepunkterne — Forstævn og Spejl —, de numereres med Nr. 1 ved Forstævnen o. s. v. samt indføres paa Plads i Skemaet. Rummets Middelhøjde søges ved at maale 3 Højder, 1 paa hver $\frac{1}{4}$ af Længden, og tage dissers Middeltal. Dersom det øvre Dæk har større Bugt end det nedre, maales Højderne paa $\frac{1}{4}$ Bredde i Stedet for midtskibs.

Angaaende Tonnageberegningen af Overdæksrum henvises til «M. L.» § 6, E samt til Skemaerne.

Tonnagen af hvert Overdæksrum anføres altid særskilt i Maalingsbeviset.

Afsnit G.

Maaling af Skibe med Bundtanke indrettede til Vandballast.

1.

Dersom et Skib er bygget med dobbelt Bund for Vandballast, og Rummet mellem den ydre og den indre Bund ikke kan benyttes til Opbevaring af Ladning, Skibsforødenheder eller Brændsel, skulle saadanne Vandballasttanke, hvad enten de strække sig over Skibets hele Længde eller kun over en Del deraf, ikke indbefattes i Tonnagen af Rummet under Maalingsdækket. (Andre Vandballasttanke indbefattes derimod i Brutto Tonnagen jfr. Afsn. K, 14).

Maalingen udføres efter Bestemmelserne i foregaaende Afsnit E og F, idet Inderbundens Topflade (evt. dens Inderklædnings Overflade) i saa Henseende maa betragtes som Overkanten af Bundstokkene.

Findes Afsætninger i Inderbunden, skal Beregningslængden deles efter dissers Antal; hvert saadant Parti deles efter Reglerne i Afsn. E, 3, (dersom Længden ikke overskrider 29,1 Fod, deles den kun i 2 Dele) og behandles paa følgende Maade:

Dybderne maales som sædvanligt fra Maalingsdækket eller

Dobbelt-
bunds-
Vandtanke.

dets Flugt til Overfladen af Inderbunden eller evt. til dennes Klædning, og $\frac{1}{3}$ af Maalingsdækkets Bugt fradrages.

For saa vidt Inderbunden er tværskibs horisontal, vil det være tilstrækkeligt indenfor hvert Parti at maale Tværnittene paa sædvanlig Maade (jfr. Afsn. E og F).

1 modsat Fald, altsaa naar Inderbunden stiger udefter, deles hver af Dybderne, saafremt Dybden — $\div \frac{1}{3}$ af Dæksbjælkens Bugt — paa Skibets halve Beregningslængde ikke overstiger 15,54 Fod, i 5 lige store Dele, og Bredderne maales. De numereres fra oven, Nr. 2 og 4 multipliceres med 4, Nr. 3 med 2, og til disses Sum adderes Bredderne Nr. 1 og 5, hvorefter det udkomne multipliceres med $\frac{1}{3}$ af Fællesafstanden mellem Bredderne; Produktet vil da være Arealet af Tværnittets øverste Part. Arealet af dets underste Part mellem øverste Parts 5te Delingspunkt og Inderbunden, finder man ved at dele denne Afstand i 4 lige store Dele, maale de tilsvarende Bredder ved de 3 mellemliggende Delingspunkter og Endepunkterne (øverste Parts Nr. 5 og Inderbundsbredden), udregne Arealet som beskrevet ovenfor, og addere det til det fundne Areal af øverste Part; den fremkomne Sum vil da være Tværnittets hele Areal. Dersom Dybden — $\div \frac{1}{3}$ af Dæksbjælkens Bugt — paa Skibets halve Beregningslængde overstiger 15,54 Fod, deles hver Dybde i 7 lige store Dele i Stedet for i 5, og Bredderne maales som før ved Delings- og Endepunkterne. De numereres fra oven, Nr. 2, 4 og 6 multipliceres med 4, Nr. 3 og 5 med 2, og til disses Sum adderes Bredderne Nr. 1 og 7, hvorefter det udkomne multipliceres med $\frac{1}{3}$ af Fællesafstanden; Produktet vil da være Arealet af Tværnittets øverste Part, som adderes til Arealet af den underste, fundet som ovenfor beskrevet, og den fremkomne Sum vil da være Tværnittets hele Areal.

Beregningen af Kubikindholdet for hvert Parti sker i Henhold til «M. L.» § 6, C, og Summen af Partiernes Tonnage giver da Tonnagen af Rummet under Maalingsdækket¹⁾.

¹⁾ Hvor Maaling af de fornødne Tværnit for de enkelte Partier umuliggøres af Apteringsforhold e. lign., f. Eks. i indførte Skibe, kan — for at undgaa Anvendelsen af Regel II — Maaling foretages ved, at Beregningslængden deles som anført i Afsn. E, 3, og det tilsvarende Antal Tværnit maales henholdsvis efter Afsn. G, 1 og Afsn. E, 6 og 7, eftersom disse Tværnit falde paa Bundtank eller paa Bundstok. Maalene for Tværnittene indsendes særskilt til Bureauet, der udfører Tonnageberegningen, og i Maalingsbeviset vil derfor, foruden de i Afsn. G, 2 anførte Maal, være at opgive Bundstokkenes Højde.

2.

Til Brug ved Revisionen i Bureauet, hvor de nødvendige Beregninger foretages, skal der tilføres Maalingsbeviset følgende Maal.

Oplysninger og Tegninger vedr. Bundtanke.

For Bundtanke, der strække sig over hele Bundens Længde, et passende Antal Dybder — i det mindste forude, midtskibs og agter — maalte i Diametralplanet fra Tankens Topplade til Yderklædningen i Bunden, og med Angivelse af deres Beliggenhed i Forhold til nærmeste Tværsnit. For Skibe, hvis Bundtanke dels ikke strække sig over hele Bundens Længde, dels ere af forskellig Dybde, bør Maalingsbeviset være bilagt med en af det paagældende Værft afgiven Tegning i opgiven Maalestok (Længdesnit og Middelspantstegning) af saadanne Bundtanke, med nøjagtig Angivelse af deres Længde, Bredde og Dybde, hvorved Bureauet sættes i Stand til at foretage Beregningerne af slige Tankes Kubikindhold m. m. For hver enkelt Tank bør endvidere angives Afstanden fra Pladsen for nærmeste Tværsnit.

Ved Indsendelse af Maalingsbeviset til Bureauet skal ovennævnte Tegninger forsynes med vedkommende Embedsmands Attestation for Rigtighed.

Afsnit H.

Maaling af Opbygninger og Luger.

1.

Lukkede og fast anbragte Opbygninger (f. Eks. Lukkede Halvdæk, Hytte, Bak, Ruf o. s. v.) paa eller over øverste Dæk, og fast anbragte Opbygninger, hvad enten dette er et almindeligt Dæk eller et Overdæk, skulle maales og indbefattes i Brutto Tonnagen, for saa vidt de ikke kunne henføres under de i dette Afsn. Pkt. 4 nævnte Rum.

Som saadanne Opbygninger anses Rum, der ere saaledes beskyttede mod Vejrliget og Søen, at de ere skikkede til Førelse enten af Ladning eller af Forraad, eller til Ophold for Mandskab, Passagerer o. s. v.

2.

En Hytte agter (Poop) eller et Brorum (Bridge space) eller anden paa eller over øverste Dæk værende permanent Opbygning, som i Siderne eller i For- og Agterskoterne har en eller flere Aabninger, hvis Bredde og Højde mindst er henholdsvis 2,9 Ufuldstændigt lukkede Opbygninger.

Fod (3 feet) og 3,9 Fod (4 feet), og hvis Tærskel ikke overstiger 1,9 Fod (2 feet), bliver dog ikke at indbefatte i Brutto Tonnagen, undtagen i Tilfælde af, at nævnte Aabninger ere forsynede med Døre eller andre permanente Indretninger, hvorved Rummet kan tillukkes, eller saadant Rum i Virkeligheden er indrettet og benyttet til Ophold eller Bekvemmelighed for Passagerer. En saadan Aabning paa den ene Side af et Skot skal dog ikke anses tilstrækkelig til at bevirke Fritagelse for Indbefatning i Brutto Tonnagen af det derved afskottede Rum, medmindre der desuden forefindes et Antal Lænseporte og Spygatter, anbragte paa hver Side i dette. Anbringelse og Fastgørelse af løse Planker i Aabningerne til Beskyttelse mod Vejrliget og Søens Indtrængen udelukker ikke, at den paagældende Opbygning kan betragtes som et aabent Rum.

For at Rum under et Overdæk med permanent Dæksaabning skal kunne fritages for Indbefatning i Brutto Tonnagen, bør Rummet, naar Dæksaabningen er anbragt agter, mindst have 2 Aabninger i alle tværskibs Skotter foranfor Dæksaabningen, og dennes Dimensioner skal være følgende: Længden ikke mindre end 3,9 (4 feet) klar Aabning, og Bredden mindst lig med agterste Lastluges Bredde paa samme Dæk. Afstanden fra Agterkant af Dæksaabningen til Agterstævnens Agterkant maa desuden ikke være mindre end $\frac{1}{20}$ af Skibets Kendingslængde eller, hvis Dæksaabningen er anbragt forude, ikke mindre end $\frac{1}{5}$ af samme Længde maalt fra Forstævnens Forkant til Dæksaabningens Forkant.

Rederiets skriftlige Begæring om Fritagelse for slige Rums Indbefatning i Brutto Tonnagen skal bilægges med en Beskrivelse over Rummets Indretning og med en Tegning, som udviser, hvor Aabningerne ere anbragte, samt Arten af Lukkemidlerne for Aabningerne. Ved Indsendelsen af Maalingsbeviset til Revision vil derhos denne Tegning være at forsyne med vedkommende Embedsmands Attestation for Rigtighed.

Dimensioner og Tonnage af samtlige aabne, ikke i Brutto Tonnagen indbefattede Rum, anføres paa Certifikatet.

3.

Maaling og
Tonnage-
beregning
af Opbyg-
ninger.

Ved Maaling af Opbygninger — hvortil Maalebaandet med Fordel kan benyttes — maales Længden indvendig paa ca. $\frac{1}{2}$ Højde og paa ca. $\frac{1}{2}$ Bredde af Rummet mellem dets Begrænsninger for og agter, og deles i 2 lige store Dele. Paa

Midten af Længden, samt ved hvert Endepunkt, maales paa $\frac{1}{2}$ Højde en Bredde mellem Rummets Sidebegrænsninger, altsaa 3 Bredder. Rummets Højde maales paa $\frac{1}{2}$ Længde og paa $\frac{1}{2}$ Bredde fra Undersiden af Opbygningens Dæk til Oversiden af øverste Dæk, eller til Undersiden af dettes Forlængelse, naar intet Dæk findes i Opbygningen. Dersom dennes øvre Dæk har større Bjælkebugt end det nedre, maales Højden paa $\frac{1}{4}$ Bredde i Stedet for midtskibs.

I Opbygninger, der gaa fra Borde til Borde, maales 3 Højder, 1 paa hver $\frac{1}{4}$ af Længden. Middeltallet af disse 3 Højder betragtes som Opbygningens Højde. Tonnageberegningen af Opbygninger sker efter «M. L.» § 6, D, 2. Stk. (jfr. iøvrigt Afsn. K, 16).

4.

Fritagne for Indbefatning i Brutto Tonnagen ere Opbygninger m. m., som ikke
følgende Rum paa eller over øverste Dæk: skulle indbefattes i Brutto Tonnagen.

I. Lukkede Rum, som udelukkende ere indrettede for Maskinen eller optagne af Maskineri, for saa vidt de ikke ere større end fornødent for Øjemedet (jfr. Afsn. M, 5).

II. Lysluger, Kapper eller Opbygninger over Nedgange til Kahyt, Folkerum m. m., for saa vidt de ikke ere tjenlige til andet Brug.

III. Styrehus (Rathus), Udkigshus, Rum til Ankringsapparater, for saa vidt Rummene ikke ere større end fornødent for Øjemedet.

IV. Kabysrum (Kogehus) og Rum til Destillationsapparater, for saa vidt Rummene ikke ere større end fornødent til Ly for Kokken under Tilberedningen af Levnedsmidler og for Maskinisten under Beskæftigelsen med Destillation af Vand til Brug for Passagerer og Mandskab.

V. Klosetrum, dersom de ere af rimelig Størrelse, og ikkun forefindes i passende Antal, samt iøvrigt opfylde de Betingelser, som ere stillede for Fradrag af Klosetrum under Dækket (jfr. Afsn. K, 9).

VI. Overbygninger, som paa korte Rejser ere indrettede til og udelukkende benyttes til Ly for Dækspassagerer, der ellers vilde være udsatte for Søens og Vejrligets Paavirkning. Denne Undtagelse kan dog først indrømmes, efter at et derom af det paagældende Skibs Reder eller Fører indgivet Andragende til Ministeriet for Handel og Sø-

fart er blevet bevilget. Over Andragendet, i hvilket der bør gives en saa fuldstændig Beskrivelse af det omhandlede Rum som mulig — om fornødent ledsaget af Tegning — vil vedkommende Embedsmand gennem Bureauet have at afgive Erklæring (jfr. «M. L.» § 6, D, 2).

I Tilfælde af, at et eller flere af de under III, IV og V nævnte Rum ere beliggende i Opbygninger, der gaa fra Borde til Borde, skulle dog slige Rum indbefattes i Maalingen af de paagældende Opbygninger.

5.

Maaling
af Luger.

En Luges Tonnage bestemmes ved at maale en indvendig Længde, en indvendig Bredde samt den største og mindste Højde fra Lugekarmens Overkant — eller fra selve Lugens Overside, hvis denne ikke ligger i Flugt med Karmens Overkant — til Dækkets Overside; Produktet af Længden og Bredden multipliceret med Middeltallet af Højderne viser da Lugens Kubikindhold. Summen af et Skibs samtlige Lugers Kubikindhold omsættes paa sædvanlig Maade til Registertons, og dersom Antallet heraf udgør mere end $\frac{1}{2}$ pCt. af Skibets øvrige Brutto Tonnage, bliver Overskuddet at medregne i Brutto Tonnagen og at opføre i Maalingsbeviset som Tillæg for Luger.

Afsnit J.

Maaling af aabne Fartøjer og Baade.¹⁾

1.

Maaling
af aabne
Fartøjer af
og over 5
Register-
tons
Brutto
(jfr. «M. L.»
§ 6, G).

I aabne Fartøjer af og over 5 Registertons Brutto danner Skandækkets eller Rælingens Overkant den Grænselinje, under hvilken Maalingen sker. Længden maales mellem Stævnens Inderkanter ved Skandækkets Overkant, inddeles som angivet i Afsn. E, 3, og Tværnittenes Pladser bestemmes som almindeligt. Dybden paa hvert Tværnsnit, ogsaa hvor der maatte findes Dæk, optages ved Hjælp af en Line, som strammes tværskibs ved Skandækkets eller Rælingens Overkanter; den maales fra denne Line ned til Bundtømmernes Overkant ved Siden af Kølsvinet med Fradrag af Inderklædningens

¹⁾ Paa Maalingsdokumenterne benyttes Betegnelsen Aaben Baad saavel for aabne Fartøjer og Baade som for saadanne delvis dækkede Fartøjer og Baade, i hvilke Længden af det eller de faste Dæk er mindre end den halve Beregningslængde.

Middeltykkelse. Der tages ved Dybdens Maaling intet Hensyn til, om der forefindes smalle Planker (Gangbord) langs Skandækkets Inderside eller tæt under denne, om endogsaa disse Planker gaa i hele Fartøjets Længde. Ej heller tages der Hensyn til de saakaldte Skvæt gange, selv om de ere fast forbundne med og anbragte ovenpaa Rælingen. Øverste Bredde maales tæt under Skandækket fra Borde til Borde mellem Indtømmerne eller evt. til Inderklædningen, de øvrige Bredder maales som almindeligt (jfr. Afsnit E).

Findes Afsætninger i Skandækket, lægges dettes Flugt til Grund for Maalingen (jfr. Afsn. E, 7), og er Fartøjet forsynet med Opbygninger, hvilke ifølge Afsn. H ere maalingspligtige, lægges den over Skandækket eller Rælingen værende Del af Opbygningernes Tonnage til Tonnagen af Rummet under Skandækkets eller Rælingens Flugt.

2.

For aabne Fartøjer (Baade) paa under 5 Registertons Maaling af Brutto, hvor ligeledes Skandækkets eller Rælingens Overkant danner den Grænselinje, under hvilken Maalingen sker, kan Tonnagen tilnærmelsesvis bestemmes paa følgende Maade. Længden maales mellem Stævnenes Inderkanter ved Skandækkets Overkant; Bredden maales paa $\frac{1}{2}$ Længde tæt under Skandækket mellem Indtømmerne; Dybden maales ligeledes paa $\frac{1}{2}$ Længde fra en ret Linje tværs over Skandækkets Overkanter lodret ned til Yderklædningen i Bunden ved Siden af Kølen. Disse 3 Maal, der tillige ere Kendingsmaal, multipliceres med hverandre, og Produktet divideres med 170; Kvotienten angiver da det Antal Tons, der er Fartøjets Brutto Tonnage. I Tilfælde af at denne er eller overstiger 5.00 Tons, skal Maaling efter den fuldstændige Maalingsmethode anvendes, og det paagældende Fartøjs Tonnage bestemmes da efter denne (jfr. «R. I.» Afdl. III, Afsn. d).

Maaling af
aabne Far-
tøjer (Baade)
paa under
5 Regi-
stertons
Brutto.

Afdeling III.

Bestemmelse af Netto Tonnagen.

Afsnit K.

Fradragsberettigede Rum.

1.

Netto Re-
gister-
Tonnage
m. m.

Netto Register-Tonnagen udfindes ved fra Brutto Tonnagen at drage Tonnagen af de nedennævnte fradragsberettigede Rum; for Dampskibes¹⁾ vedkommende ved tillige at fradrage Tonnagen af det eller de Rum, som optages af eller ere fornødne for den bevægende Kraft (jfr. Afsn. M). Fradrag kan dog ikke gives for noget Rum, som ikke først er indbefattet i Brutto Tonnagen.

De i dette Afsnit under Pktr. 2—15 (inkl.) opførte Rum ere, for saa vidt de ere fast afskottede og iøvrigt opfylde de her nævnte Betingelser, at anse som fradragsberettigede Rum, nemlig:

2.

Rum til
Brug for
Skibets
Fører.

Saadanne Rum — saavel over som under øverste Dæk — der ere til Brug for Skibets Fører (f. Eks. Sovekahyt, Bade- og Klosetrum), for saa vidt de ikke overskride en passende Størrelse, ikke benyttes i Fællesskab med Passagerer og ikke benyttes til Førelse af nogen Slags Varer eller Forraad, som ikke er Førerens personlige Ejendom.

I Tilfælde af, at der i et Skib, som ikke er Passagerskib, ikke findes indrettet noget særligt Sovelukaf for Skibets Fører, eller noget særligt Navigeringsrum (jfr. dette Afsn. Pkt. 10), saaledes at Skibets Kahyt maa benyttes som saadant, kan der indrømmes Fradrag for denne Kahyt, dog kun for saa vidt den ikke overskrider en passende Størrelse.

3.

Rum til
Ophold eller
Brug for
Skibsmans-
skabet.

Saadanne Rum — saavel over som under øverste Dæk — der udelukkende benyttes til Ophold eller Brug for Skibets Mandskab²⁾, for saa vidt hvert saadant Rum opfylder de i Afsn. L stillede Betingelser.

¹⁾ Herunder indbefattet Sejlskibe med Hjelpekraft og Motorskibe.

²⁾ Som henhørende til Skibets Mandskab betragtes saadanne Personer, der ude-

4.

Et over eller under øverste Dæk indrettet Spiserum, for saa vidt det tjener til Brug for Skibets Officerer og Maskinister og ikke overskrider en passende Størrelse. Fradrag kan ogsaa indrømmes i de Tilfælde, hvor Skibets Fører benytter Messen i Fællesskab med de nævnte; dog kan det ikke indrømmes i Passagerskibe, i hvilke der mangler et Spiserum for Passagererne. Spiserum
(Messer).

Et over eller under øverste Dæk indrettet andet Spiserum, for saa vidt det udelukkende tjener til Brug for Skibets Mandskab og ikke overskrider en passende Størrelse.

5.

Et over eller under øverste Dæk indrettet Baderum, for saa vidt det tjener til Brug for Skibets Officerer og Maskinister og ikke overskrider en passende Størrelse. Fradrag kan ogsaa indrømmes i de Tilfælde, hvor Skibets Fører benytter Baderummet i Fællesskab med de nævnte; dog kan det ikke indrømmes i Passagerskibe, i hvilke der mangler et for Passagererne bestemt Baderum. Forefindes desuden Baderum eller Vaskerum, udelukkende til Brug for Skibets Dæksfolk eller Fyrbødere, vil der ogsaa kunne indrømmes Fradrag for saadanne Rum. I «nye»¹⁾ Dampskibe i Fart paa fremmede Verdensdele skal forefindes et særligt Baderum for Mandskabet. Baderum.

lukkende eller overvejende kunne henregnes til Betjening af Skib eller Maskineri (Dæksfolk, Maskinfolk, Skibshaandværkere) eller hvem Besætningens Betjening paahviler (Skibskokke, Opvartere for Skibets Officerer og for Maskinister). Ligeledes betragtes Skibets Læge som henhørende til Skibets Mandskab. Derimod henhøre følgende Personer ikke til Skibets Mandskab: Skibets Fører samt alle Personer, der føre Tilsyn med og varetage Vedligeholdelsen af Ladningen (Superkargo, Bødder o. s. v.) eller som ere til Passagerernes Betjening (Proviantforvaltere, Restauratører, Kokke, Bagere, Slagtere, Opvartere, Opvartersker, Barberer o. s. v.).

1) Ved «nye» Skibe forstaas:

- a) Skibe, der registreres paa eller efter 1. Oktober 1908, med Undtagelse af saadanne Skibe, hvis Bygning for dansk Regning er paabegyndt før 1. Juli 1908, og
- b) tidligere registrerede Skibe, der efter 1. Oktober 1908 underkastes saadanne Ombygninger, at Bestemmelserne i Reglementet for Skibsmandskabets Opholdsrum i danske Skibe af 1. Juli 1908 kunne gennemføres uden uforholdsmæssig stor Ulempe eller Bekostning.

Ved «ældre» Skibe forstaas:

Alle andre Skibe, der falde ind under nævnte Reglement.

Dette Reglement gælder ikke for Orlogsflaadens Skibe og Fartøjer eller for Lystfartøjer og aabne Baade; ej heller gælder det for Pramme, medmindre de ere «selvbevægende» d. v. s. forsynede med Sejl eller med Damp- eller anden Maskinkraft, eller for Fiskerfartøjer, hjemmehørende paa Færøerne.

Ved Dampskibe forstaas ogsaa Sejlskibe med Hjelpekraft og Motorskibe.

6.

Kabys. Et under øverste Dæk indrettet Kabysrum (Kogehus), for saa vidt det ikke er af større Omfang end fornødent til at afgive Ly for den med Tilberedning af Levnedsmidler til Skibets Mandskab beskæftigede Kok.

7.

Gange. Gange, der udelukkende føre til fradragsberettigede Folkerum.

8.

Sygelukaf. Et til Sygelukaf eller Hospital særskilt indrettet Rum, der udelukkende tjener til Brug for Skibets Mandskab.

9.

Klosetrum for Skibsmandskabet. Under øverste Dæk indrettede Klosetrum, udelukkende bestemte til Skibets Mandskab, for saa vidt de ere af passende Antal og Størrelse, forsvarligt byggede og indrettede, samt forsynede med Afgangsrør e. lign. for daarlig Luft.

Dampskibe paa 200 Tons Brutto og derover, samt Sejl-skibe paa 150 Tons Brutto og derover, skulle være forsynede med i Forhold til Mandskabets Antal et eller flere saadanne Klosetter.

I «nye» Skibe af ovennævnte Størrelse kan Fradrag for Klosetrum dog kun tilstaa, naar yderligere følgende Betingelser ere opfyldte:

For hver 10 af Skibets Mandskab, Befalingsmænd ikke indbefattede, skal der være indrettet 1 Kloset; er Mandskabet under 20 Mand, Befalingsmændene indbefattede, ere 2 Klosetter tilstrækkelige; for mindre end 10 Mand, Befalingsmændene indbefattede, kræves kun 1 Kloset. Klosetterne skulle derhos have forsvarligt indrettet og sikret Afløb, samt være saaledes beliggende, at ubehagelig Lugt derfra ikke kan trænge ind i Folkerummene, se iøvrigt Afsn. L, 1 og 2 c.

10.

Navigeringsrum. Et over eller under øverste Dæk indrettet Navigeringsrum (Bestiklukaf), udelukkende bestemt til Opbevaring og Brug af Søkort, Instrumenter o. s. v., for saa vidt saadant Rum ikke overskrider en passende Størrelse.

11.

Rum til Opbevaring af Signaleringsredskaber, Lan- Signalrum.
 terner o. s. v., for saa vidt saadant Rum ikke overskrider en
 passende Størrelse.

12.

Kabelrum, for saa vidt saadant Rum ikke overskrider Kabelrum.
 en passende Størrelse. Foruden det egentlige Kabelrum kan
 der indrømmes Fradrag for et lignende, mindre Rum, i hvilket
 en Del af Baadsmandsgodset haves klart til Brug.

I alle «nye» Dampskibe og i «nye» Sejlskibe paa og over
 300 Tons Brutto maa der ikke være Adgang til Kabelrum fra
 Mandskabets Soverum.

13.

Rum under øverste Dæk optagne af Maskineri og Appa- Rum til
 rater — med dertil hørende Dampkedler — udelukkende be- Hjelpe-
 stemte til Haandtering af Ankringsredskaber, Ror, Spil, Takke- maskineri.
 lage og Pumper.

Derimod kan der ikke indrømmes Fradrag for Rum til
 Ankerkæder, til Indretninger for Indtagelse, Udlosning eller
 Konservering af Ladningen, til Belysning, Opvarmning og
 Ventilation o. s. v. af Passager- og Lastrum, eller for Rum
 til Brug for Passagerer.

14.

Vandballastrum, med Undtagelse af Bundtanke (jfr. Vandbal-
 Afsn. G), for saa vidt saadant Rum ikke kan benyttes til deri lastrum
 at føre Ladning, Skibsfornødenheder eller Brændsel, og der med Und-
 ikke er anden Adgang til Rummet end gennem et lukbart tagelse af
 Mandhul af almindelig Størrelse. Bundtanke.

Til Bestemmelse af Kubikindholdet af Vandballastrum
 foranfor Kollisionsskottet og agtenfor det agterste Skot, saa-
 kaldede For- og Agtertanke (fore and aft peak tanks), skal
 vedkommende paa Maalingsbeviset anføre Afstanden fra det
 Tværskot, der begrænser Rummet, til Pladsen for det nærmeste
 Tværnit, samt i Flugt med Tankskottet maale et Tværnit
 (med 1 Dybde og 3 Bredder) fra Tankens Overflade til Maa-
 lingsdækkets Underside. I Tilfælde af, at Tankskotterne ere
 tilgængelige, maales endvidere i Lastrummet paa disse Skotter
 et Tværnit under Tankens Overflade (med 1 Dybde og 5
 Bredder).

Rederiets skriftlige Begæring om Fradrag for Vandballast-rum skal bilægges med en fuldstændig Plan- og Profiltegning af disse i opgiven Maalestok. Ved Indsendelse af Maalings-beviset til Bureauet, der udfører de fornødne Beregninger, skulle disse Tegninger forsynes med vedkommende Embeds-mands Attestation for Rigtighed.

15.

Sejlkøje
(i Sejlskibe).

Sejlkøje, der udelukkende benyttes til Opbevaring af Reservesejl, Sejldug o. s. v.; endvidere kan der indrømmes Fradrag for et lignende, mindre Rum, i hvilket en Del af Sejlene haves klar til Brug.

Fradraget maa dog ikke overskride $2\frac{1}{2}$ pCt. af Skibets Brutto Tonnage og indrømmes kun Sejlskibe.

16.

Maaling og
Beregning
af fradrags-
berettigede
Rum.

Rum, som begrænses af plane Side- og Endeflader, maales ved paa ca. $\frac{1}{2}$ Højde at optage en indvendig Længde paa $\frac{1}{2}$ Bredder samt en indvendig Bredder paa $\frac{1}{2}$ Længde, desuden optages en Middelhøjde¹⁾ og disse 3 Dimensioner multipliceres med hverandre; Produktet giver da Rummets Kubikindhold.

I Rum, hvis Sidevægge har en Afrunding foroven, maales Bredderne paa $\frac{1}{3}$ af Rundingen opefter fra det Sted, hvor denne støder til Skibssiden, i Stedet for paa $\frac{1}{2}$ Højde (se Fig. XI).

Rum, der delvis begrænses af den krumme Del af Skibssiden, maales og beregnes — med Undtagelse af de i dette Afsn. Pkt. 14 nævnte For- og Agtertanke — paa følgende Maade.

Den indvendige Middellængde maales og deles i 2 lige store Dele. Paa ca. $\frac{1}{2}$ Højde maales 3 indvendige Bredder, 1 ved hvert af den maalte Længdes Endepunkter og 1 paa Midten. Til Summen af begge Endebredder lægges det 4 dobbelte af midterste Bredder, og Totalsummen multipliceres med $\frac{1}{3}$ af Fællesafstanden mellem Bredderne. Produktet er Arealet af det vandrette Middelgennemsnit, og dette multipliceret med Middelhøjden af Rummet giver dettes Kubikindhold.

Ved Rum, hvis Agtervæg dannes af en Hæk med rundt Spejl, maales den agterste Bredder paa ca. $\frac{1}{2}$ Højde af Rum-

¹⁾ Som Middelhøjde, Middelbredder og Middellængde skal Middeltallet af 3 i lige Afstand fra hverandre optagne Højder, Bredder og Længder betragtes.

met ved Rorstævnens Agterkant — i Sejlskibe Agterstævnens Agterkant — og Længden maales paa $\frac{1}{4}$ af denne Bredde.

17.

Over Indgangen til eller i ethvert fradragsberettiget Rum skal der findes en tydelig og holdbar Paamærkning, der angiver Rummets Bestemmelse. Kabelrum og Sejlkøje skulle tillige være mærkede med det Antal Tons, som disse Rum ere maalte til. Mandskabets Soverum mærkes efter Afsn. L, 6.

Paamærkning af fradragsberettigede Rum.

18.

I Tilfælde af, at noget af de Rum, for hvilke Fradrag i Henhold til Bestemmelserne i dette Afsnit er blevet indrømmet, gives anden Benyttelse end oprindelig angivet, og Benyttelsens Art udelukker Fradraget, skal det paagældende Rum indbefattes i Skibets Tonnage. Vedkommende Embedsmand afgør da, om det i dette Øjemed vil være nødvendigt at foranstalte ny Maaling m. v. af Skibet.

Forandring af fradragsberettigede Rum.

19.

Fradrag for de i dette Afsnit anførte Rum kan ikke indrømmes, medmindre der foreligger en af det paagældende Skibs Reder udfærdiget skriftlig Begæring derom (for Vandballastrummenes Vedkommende jfr. desuden dette Afsn. Pkt. 14).

Særlige Forholdsregler m. H. t. fradragsberettigede Rum.

Bureauet kan endvidere forlange at faa tilsendt Tegninger i opgiven Maalestok, udvisende samtlige ovennævnte Rums indbyrdes Beliggenhed og Indretning, og disse Tegninger skulle, til Bekræftelse af deres Rigtighed, forsynes med vedkommende Embedsmands Attestation.

For Skibe, som ere optagne i det danske Skibsregister, indsendes tillige med Ommaalingsforretningen det paagældende Nationalitets- og Registrerings-Certifikat, for at Bureauet kan underkaste det Berigtigelse eller evt. ombytte det med nyt Certifikat.

20.

Dersom noget af de ovennævnte Rum, hvis Tonnage er fradraget i Brutto Tonnagen, benyttes til Ophold eller Brug for Passagerer, eller til Henstuvning af Fragtgods, Proviant eller Skibsfornødenheder, bliver det paagældende Skibs Fører

Bødeansvar for uberettiget Brug af fradragsberettigede Rum.

at drage til Ansvar efter «M. L.» § 23. Toldstederne ville derhos have at indberette herom saavel til vedkommende Politievrighed som til Ministeriet for Handel og Søfart.

Bøder, ikendte ifølge «M. L.», ville i Mangel af Betaling være at afsone i Henhold til Lov af 16. Februar 1866 om Bøders Afsoning udenfor kriminelle Sager. I slige Tilfælde maa dog Skridt til en saadan Afsoning ikke foranlediges, forinden Sagen har været forelagt Ministeriet for Handel og Søfart, og dettes Resolution er erhvervet.

For de af Ministeriet for Handel og Søfart dikterede Bøder for Overtrædelser af «M. L.» kan en Henstand af 4 Uger gives, for at vedkommende i Løbet af denne Tidsfrist kan tage under Overvejelse, hvor vidt Sagen ønskes gjort til Genstand for retslig Paakendelse.

Bødeansvar kan bortfalde, naar Tonnagen efter uanmeldt Ombygning bliver mindre.

Afsnit L.

Indretning og Maaling af Folkerum.

1.

Indretning
m. m.

Fradrag for Rum, der ere bestemte til Ophold eller Brug for Skibsmandskabet — Folkerum — gives (jfr. Afsn. K, 19), hvad enten saadanne Rum ere beliggende over eller under øverste Dæk, kun for saa vidt de opfylde nedenanførte Betingelser for Indretning og Størrelse m. m. i Henhold til Reglement for Skibsmandskabets Opholdsrum i danske Skibe af 1. Juli 1908 (jfr. Lov af 15. Maj 1868 om Folkerum).

Ethvert Folkerum skal være af forsvarlig Bygning, være betryggende beskyttet mod Søen og Vejrliget samt mod Lækage og Uddunstninger fra Klosetter, Ladning eller fra Bundvandet, være tilstrækkeligt lyst, være ordentligt vedligeholdt og renholdt, være godt ventileret og kunne opvarmes tilstrækkeligt m. m. (jfr. dette Afsn. Pkt. 2).

Folkerum maa ikke benyttes til Fragtgods eller indeholde nogen Indretning sigtende til, at Fragtgods e. desl. kan henstaves deri. Soverum skal holdes frit for enhver Slags Varer eller Forraad, som ikke er Mandskabets personlige Ejendom og bestemt til Brug under Rejsen, ligesom Provisioner, fugtige

Klæder og ildelugtende, for Sundheden skadelige Sager ikke maa opbevares deri.

Hvor der ikke findes særskilt Spiserum for Mandskabet, skal der i Folkerummet findes et eller flere Borde af passende Størrelse og Siddeplads for mindst Halvdelen af Mandskabet. I «ældre»¹⁾ Skibe, for saa vidt saadant kan ske uden uforholdsmæssig stor Ulempe eller Bekostning, samt i «nye» Skibe skal der til den til Mandskabet udleverede Proviant indrettes et Skab i umiddelbar Nærhed af det Rum, der tjener som Spiserum for Mandskabet; saafremt der findes et særskilt Spiserum, kan Skabet anbringes i dette.

I «nye» Skibe, hvor et Folkerum støder op til et Klosetrum, bør Skottet mellem dem i Jernskibe være af Jern, men saafremt det er af Træ, skal det være dobbelt med Filt e. lign. mellem Lagene og yderligere tætnet med Lister over Sammenføjningerne.

I «nye» Skibe skal endvidere et Jerndæk over Mandskabets Soverum klædes paa Oversiden med Træ, og Stringerplader klædes paa Undersiden med Træ. Det øvrige Jerndæk — saavel Dæksplader som Dæksbjælker — skal paa Undersiden males med korkblandet Maling e. lign., saafremt det ikke er klædt med Træ. Under større Jerndeale som Pullerter o. lign., der ere befæstede direkte paa Jerndækket, maa ingen Soveplads anbringes, medmindre Dækket er klædt med Træ derunder.

Findes der i «ældre» Skibe, uanset deres Størrelse, Jerndæk over Mandskabets Soverum, skal dette Jerndæk klædes paa Undersiden med Træ, medmindre de ovennævnte for «nye» Skibe gældende Betingelser for saadant Dæk ere opfyldte.

For «nye» Dampskibe, uanset deres Størrelse, samt for «nye» Sejlskibe af og over 300 Tons Brutto, er det tillige bestemt, at der fra Mandskabets Soverum ikke maa være Adgang til Last- eller Kabelrum. I andre Skibe, hvor saadan Adgang er tilladelig, skulle de vedkommende Aabninger kunne lukkes nemt og forsvarligt med Lemme e. lign.

I «nye» Skibe paa 100 Tons Brutto og derover skal Kabysen være anbragt i et særskilt Rum. I andre Skibe, hvor det er tilladeligt, at Kabys er anbragt i Folkerum, skal den være adskilt fra dette ved et solidt Skot, som forhindrer Var-

¹⁾ Se Fodnote ²⁾ Side 33.

meudstraaling fra Kogeindretningen til Folkerummet (jfr. dette Afsn. Pkt. 4).

I Skibe paa 100 Tons Brutto og derover skal et Aftryk i Plakatform af det i dette Afsn. Pkt. 1 nævnte Reglement være anbragt paa et iøjnefaldende Sted i Folkerummet.

For «nye» Dampskibe paa 200 Tons Brutto og derover samt for «nye» Sejlskibe paa 150 Tons Brutto og derover gælde endvidere følgende Bestemmelser:

- I. Hvis et Folkerum støder op til Kabys- Kedel- eller Maskinrum, skal der sørges for en god Isolation mellem Rummene.
- II. Hvis et Folkerum støder op til et Lamperum eller Rum til Opbevaring af Olje, Maling eller andre brandfarlige Stoffer, skulle saadanne Rum have særlig Indgang og i Jernskibe være omgivne af Jernvægge.
- III. Ankerkæder skulle, naar de føres gennem et Folkerum, ledes gennem vandtætte Rør eller Kasser.
- IV. Fyrfolk og Dæksfolk skulle have særskilte Soverum.
- V. Hvis et Klosetrum eller et Bade- og Klosetrum aabner direkte ind til et Folkerum, kan Fradrag i Tonnagen ikke tilstaas, hverken for det ene eller det andet af saaledes beliggende Rum.
- VI. Hvis Klosetter ikke ere forsvarligt byggede og indrettede, eller der ikke er et tilstrækkeligt Antal i Forhold til Mandskabets Størrelse, kan der ikke tilstaas Fradrag i Tonnagen, hverken for Klosetter eller for Folkerum.

2.

Vejledning
til Bedøm-
melse af
Folkerums
Indretning.

Til Vejledning og for at opnaa en ensartet Fremgangsmaade i Bedømmelsen af, hvor vidt et Folkerum opfylder Betingelserne for, at Fradrag kan tilstaas, ere de følgende Punkter a—e affattede; de indeholde en Fremstilling af en hensigtsmæssig Indretning af et Folkerum, men udelukke iøvrigt ikke at Indretning af anden Beskaffenhed, hvorved de tilsigtede Formaal mulig lige saa godt opnaas, kunne anses for fyldestgørende.

a.

Forsvarlig
Bygning.

Folkerum under Dækket ville paa Grund af Beliggenheden i de fleste Tilfælde være tilstrækkelig stærke, og der vil derfor kun være at undersøge, om de ere forfaldne, eller om andre tilfældige Mangler ere opstaaede, samt om deres Beliggenhed i Forhold til Lamperum og Rum

til Opbevaring af Olje, Maling eller andre brandfarlige eller ildelugtende Stoffer medfører alvorlig Ubekvemmelighed eller Fare for Mandskabet.

For Folkerum i Ruf paa Dækket vil det være nødvendigt ogsaa at undersøge Maaden, hvorpaa et saadant er forbundet med eller befæstet til Dækket eller Bjælkerne, saavel som at forvisse sig om, at det er tilstrækkelig stærkt til at modstaa Søens Paavirkning. Befæstelsen vil altid kunne betragtes som forsvarlig, naar Ruffet er anbragt i en fast Karm, og naar dets Sider tillige ere forbundne med Dækket eller Bjælkerne ved Jernknæ e. lign.

b.

Folkerums Gulv, Loft og Vægge skulle være i god Stand og saa tætte, at Lækage ikke findes. Det bør paases, at Nedgangen til Folkerum under Dækket er passende lukket ved en Luge eller Kappe, anbragt forsvarligt paa Karm af tilstrækkelig Højde og Styrke. Dersom Klydsene ere i Folkerummet, skal der findes forsvarlige Foranstaltninger mod Vandets Indtrængen i dette gennem disse. Naar Ankerkæderne gaa fra Dækket gennem et Folkerum underneden, skal der findes et vandtæt Hylster rundt om dem, eller ogsaa skulle Hullerne, hvorigennem de gaa, være forsynede med Hætter eller Laag for at forhindre Vandet fra at komme ind ovenfra.

Foranstaltninger mod Vands Indtrængen.

c.

I Folkerum under Dækket bør Spygatter, hvis saadanne findes, være af en saadan Størrelse og saaledes beliggende, at Vandet med Lethed kan slippe bort, samt saaledes indrettede, at Vædske fra Ladningen eller Bundvandet ikke kunne trænge ind i Folkerum. Ledningen til Sandbordet sker almindeligst ved, at der mellem Yder- og Inderklædningen, langs Spanterne, indsættes Blyrør fra det eller de lavestliggende Hjørner i Lukafet ned til Sandbordet, eller ved at der i færdisbyggede Skibe anbringes saadant Rør, indesluttet i Træhylster. For saa vidt omhandlede Folkerum ved Beliggenhed og Indretning er sikret mod Vandets Indtrængen, vil Spygatters Anbringelse dog ikke være nødvendig.

Afløb for Fugtighed, Isolation m. m.

Skotter og Dæk i Folkerum bør være af en saadan Beskaffenhed og Tykkelse, at de yde tilstrækkelig Beskyttelse mod Kulde, Lækage og Uddunstninger fra Ladningen eller Bundvandet. I Jernskibe skal Skibssiden og Gulvet klædes med Træ, dog kan Gulvet dækkes med et andet isolerende Materiale, f. Eks. Linotol.

Klosetrum og Rum til ildelugtende Sager skulle være adskilte fra Folkerum ved solide og tætte Skotter til Forebyggelse af, at Dunster trænge ind i Folkerum.

Folkerum saavel som Klosetter og Vaskerum skulle holdes vel vedlige med Maling og dagligt rengøres. De maa derhos efter enhver smitsom Sygdom om Bord og under Ophold i Havne, hvor Epidemi hersker, desinficeres grundigt med et anerkendt Desinfektionsmiddel.

d.

For «ældre» Skibes Vedkommende vil tilstrækkelig Ventilation næsten altid være tilstede i Folkerum anbragte paa Dækket, dog kan Ventilation og Opvarmning.

den ikke anses for fyldestgørende, naar saadant Rum alene kan ventileres gennem aabentstaaende Døre, Køjer, Lysluger, Dæksglas e. lign., men det maa ogsaa kunne ventileres paa anden Maade, naar disse ere lukkede. For Folkerum under Dækket er Ventilation derimod vanskeligere at tilvejebringe; den sædvanligste og simpleste Maade, hvorved en tilstrækkelig Ventilation kan anses som opnaaet, bestaar i, at der i hver Ende af Rummet er anbragt et Rør med omdrejende Hætte, saa at den urene Luft undslipper ad det ene Rør, naar den friske Luft kommer ind ad det andet. Af Hensyn til Nødvendigheden af en stadig Luftfornylelse bør der ikke tilstaaes Fradrag for Folkerum under Dækket, naar der ikke er anden Aabning til dem end Nedgangslugen, idet der, naar denne i Søen eller om Natten er tillukket, ikke kan tilgaa frisk Luft; i det mindste maa der derfor være anbragt en Ventil i en af Nedgangskappens Sider, hvis en saadan ikke lader sig anbringe paa et bedre Sted.

For Folkerum i «nye» Skibe skal der findes mindst 2 særlige Luftrør, Ventiler e. lign., det ene for Tilførsel af frisk Luft, det andet for Afgang af uren Luft, eller Rummet maa kunne ventileres paa anden hensigtsmæssig og lige saa fyldestgørende Maade.

Saa vel i «ældre» som i «nye» Skibe maa Luftrør ikke udmunde umiddelbart over en Køje.

Folkerum skulle i koldt Vejr kunne opvarmes tilstrækkeligt. Benyttes Ildovne, skulle de være forsvarligt opstillede. I Røgrøret maa ikke anbringes Spjæld, og saafremt Røghætte er anbragt, maa den ikke ved urigtig Stilling kunne bevirke, at Forbrændingsprodukterne ledes ned i Rummet. Benyttes i «nye» Skibe Ildovne, skulle de være omgivne af en Jernkappe, forsynet med Huller forneden og anbragt i en Afstand fra Ovnen af mindst 1,6 Decimaltomme (5 Centimeter).

e.

Lysforhold. Ethvert Folkerum skal være tilstrækkelig lyst.

I «nye» Skibe maa det, saafremt denne Bestemmelse skal kunne anses opfyldt, være muligt i klart Vejr ved almindeligt Dagslys at læse almindelig Trykskrift overalt i Rummet; Bestemmelsen kan dog ikke kræves strengt overholdt for hele Rummet i Sejlskibe under 300 Tons Brutto.

Lyset skal i alle Skibe tilføres gennem Lysluger, Dæksglas eller Køjer. Lysluger skulle være solidt konstruerede, og hvis de ere anbragte paa en Bak, skal Lyset indlades gennem tykt Glas. Køjer under øverste Dæk i «nye» Skibe skulle være forsynede med indvendige Blændklapper paa Hængsler.

Til Anvendelse i mørkt Vejr og om Natten skal der i alle Skibe findes tilstrækkelig kunstig Belysning. Lamperne i Spise- og Soverum til flere end 2 Mand maa ikke udelukkende være anbragte paa Rummets Vægge; Belysningsbeholdere til Petroleum eller anden Olje, skulle være af Metal, Staalblik e. lign. og være forsvarligt ophængte.

Endvidere skulle Folkerum fyldestgøre de i nedenstaaende Pktr. 3—6 nævnte Fordringer vedrørende Gulvflade, Kubikindhold, Højde m. m. (jfr. Oversigten S. 75).

3.

Maaling og Beregning af Gulvfladen i Folkerum ud- Størrelse af
Gulvflade.
føres efter den i «M. L.» § 6, D, beskrevne Maalings- og Beregningsmethode for det vandrette Middelgennemsnit kun med den Forskel, at Maalene her selvfølgelig optages langs Gulvet. Fra den saaledes udfundne Gulvflade drages Gulvfladen af de særskilte Rum, som, uden at være bestemte til Mandskabets personlige Brug paa Rejsen, maatte findes anbragte i Folkerummet. Forskellen, der viser den virkelige Gulvflade, divideres

i Dampskibe paa og over 200 Tons Brutto og	}	med 15,23
i Sejlskibe " " " 150 " "		

idet der til hver Mand fordres 15,23 Kvadratfod ($1,5 \text{ m}^2$) Gulvflade, og

i Dampskibe under 200 Tons Brutto og	}	med 12,18
i Sejlskibe " 150 " "		

idet der til hver Mand fordres 12,18 Kvadratfod ($1,2 \text{ m}^2$) Gulvflade.

Hvor Divisor 15,23 anvendes, kan Spise-, Bade- og Vaske- rum, som udelukkende benyttes af Mandskabet, medtages i Beregningen; dog skal Soverums Gulvflade være mindst 12,18 Kvadratfod ($1,2 \text{ m}^2$) for hver Mand.

Herfra undtages:

- I. «Ældre» Skibe paa og over 100 Tons Brutto — samt saadanne under 100 Tons Brutto, hvis Folkerum ere anbragte paa Dækket — idet der for disse Skibe kun fordres 11,3 Kvadratfod ($1,11 \text{ m}^2$) til hver Mand; Gulvfladen vil derfor være at dividere med 11,3.
- II. Alle Skibe under 100 Tons Brutto, hvis Folkerum er under øverste Dæk, idet der for disse Skibe kun fordres 5,08 Kvadratfod ($0,5 \text{ m}^2$) for hver Mand; Gulvfladen vil derfor være at dividere med 5,08.

Den udkomne Kvotient angiver det største Antal Mand, som maa benytte Rummet til Ophold, forudsat at det tillige for hver Mand har det i Henhold til efterfølgende Pkt. 4 fastsatte Kubikindhold.

Ved Divisionen for Gulvflade følges den Regel, at dersom første Decimal i Kvotienten bliver 8 eller derover, forhøjes dens hele Tal med 1.

4.

Kubik-
indhold.

Kubikindholdet af et Folkerum maales og beregnes i Henhold til Afsn. K, 16, idet dog deri indbefattes det af Køjer, Borde og Bænke, Skabe, Kister, Ovne o. lign. optagne Rum. Fra dette Kubikindhold drages Kubikindholdet af særskilt afdelte Rum, som, uden at være bestemte til Mandskabets personlige Brug paa Rejsen, maatte findes anbragte i Folkerummet. Det saaledes udfundne Kubikindhold divideres

i Dampskibe paa og over 200 Tons Brutto og	} med 113,21
i Sejlskibe " " " 150 "	

idet der til hver Mand fordres 113,21 Kubikfod ($3,5 \text{ m}^3$), og

i Dampskibe under 200 Tons Brutto og	} med 67,93
i Sejlskibe " 150 "	

idet der til hver Mand fordres 67,93 Kubikfod ($2,1 \text{ m}^3$).

Hvor Divisor 113,21 anvendes, kan Spise-, Bade- og Vaskerum, som udelukkende benyttes af Mandskabet, medtages i Beregningen, dog skal Soverums Kubikindhold være mindst 67,93 Kubikfod ($2,1 \text{ m}^3$) for hver Mand.

Herfra undtages alle «ældre» Skibe, idet der for disse Skibe kun fordres 66 Kubikfod til hver Mand; Kubikindholdet vil derfor være at dividere med 66.

Den udkomne Kvotient angiver det største Antal Mand, som maa benytte Rummet til Ophold, forudsat at det tillige for hver Mand har den i dette Afsn. Pkt. 3 fastsatte Gulvflade.

Ved denne Division følges samme Regel som ved Gulvfladens Division, og den ved disse to Beregninger fundne mindste Kvotient angiver altsaa det største Antal Mand, hvortil Folkerummet kan afgive Plads.

Hvis aabne Sejlkøjer, aabne Kabelrum, aabne Klosetrum, eller aabne Rum til Opbevaring af Skibets Proviant, Brændsel, Kogekar og andre Redskaber findes i et Folkerum, kan Fradrag for dette ikke tilstaas, da det er en Hovedfordring, at et Folkerum skal danne et ved faste Skotter fra alle andre, ikke dertil hørende Rum, adskilt eller afdelt Rum. Dog kan det tilstedes, at der i Skotterne og i Gulvet findes større eller mindre Lemme, for saa vidt de kunne tillukkes tæt og forsvarligt, og Rummet nedenunder er adskilt fra Lastrummet ved et lufttæt Skot (jfr. Afsn. K, 12). Tilstedeværelsen af en Kogeindretning, Madskab eller overhovedet lignende Ind-

retninger til Mandskabets personlige Brug eller Bekvemmelighed paa Rejsen, bør dog ikke medføre, at Fradraget nægtes, forudsat at det fastsatte Kubikindhold efter Fradrag af det Rum, som Kogeindretningen m. v. indtager, er tilstede.

5.

Højden af Folkerum maa ikke være mindre end	Højde af Folkerum.
6,37 Fod (2,0 m) i «nye» Skibe paa og over 700 Tons Brutto og	Køjer Dimensioner.
5,74 Fod (1,8 m) {	i «nye» Dampskibe paa og over 200 Tons Brutto indtil 700 Tons Brutto og
	i «nye» Sejlskibe paa og over 150 Tons Brutto indtil 700 Tons Brutto.

Den maales i Borde eller ved Inderside af Standkøje mellem Gulvets Overside og Dæksbjælkens Underkant, indføres paa Maalingsbeviset, men anvendes ikke i Beregningen af Kubikindholdet.

I alle andre Skibe, som ere over 100 Tons Brutto, bør Højden i Folkerum ikke være mindre, end at en Mand af Middelhøjde kan gaa og staa i oprejst Stilling.

I «nye» Skibe skulle Køjerne, hvoraf ikke flere end 2 maa anbringes over hinanden, have en indvendig Minimumslængde af 5,83 Fod (1,83 m) og en indvendig Minimumsbredde af 1,91 Fod (0,6 m). Køjerne skulle mindst have en Afstand til Gulvet af 0,96 Fod (0,3 m) og en Afstand til Dæksbjælkerne saavel som indbyrdes af 2,89 Fod (0,75 m); disse Afstande maales fra Køjebunden.

Dersom i «ældre» Skibe Standkøjer ere anbragte i 2 Rækker over hinanden, skal Bunden af den nederste være tilstrækkelig hævet over Gulvet, og Bunden af den øverste tilstrækkelig langt fra Bunden af den nederste saavel som fra Dækket.

6.

For at det kan kontrolleres, at der ikke i et Soverum gives Ophold for et større Antal Mand end det, som er udfundet paa den i dette Afsn. Pktr. 3 og 4 angivne Maade, vil det for danske Skibes Vedkommende, forinden Fradrag for saadant Rum gives, være at paase, at der er anbragt 1 Standkøje for hver Mand (Dobbeltkøjer ere ikke tilladte), og at Rummet er mærket med det Antal Mand, for hvilket det ifølge ovenstaaende er indrettet, ved at Ordene «Lukaf for

Paamærkning af Folkerum.

Mand» ere indhuggede i en Loftsbjælke eller, hvor Bjælkerne ere forsynede med Beklædning, i denne. Den samme Paamærkning skal desuden være indhugget eller malet over Døraabningen eller Lugeaabningen til Rummet.

7.

Oplysninger paa Maalingsbeviset ang. Folkerum.

Maalingsbeviset skal ved Indsendelsen til Bureauet indeholde Oplysning:

- I. Om Antallet af Skibets Mandskab og desuden Antallet af den Del deraf, der har Ophold i Folkerummet eller i andre Rum;
- II. Om Bestemmelserne i dette Afsn. Pkt. 6 ang. Paamærkning og om Standkøjernes Antal ere iagttagne;
- III. Om de i Pkt. 2 d nævnte Forhold m. H. t. Ventilation og Opvarmning kunne siges at være fyldestgjorte;
- IV. Om Lyset kommer fra Lysluger, Dæksglas eller Køjer, samt om det efter Bestemmelserne i Pkt. 2 e, kan anses for tilstrækkeligt;
- V. Om Bestemmelserne i Pktr. 1 og 2 ang. Folkerums forsvarelige Bygning, Foranstaltninger mod Vands Indtrængen, Afløb for Fugtighed, samt Sikring mod Lækage og Uddunstninger ere fyldestgjorte;
- VI. Om Folkerummenes Højde efter Pkt. 5 samt om Bestemmelserne ang. Køjer, disses Afstand indbyrdes, til Bjælker og til Gulv, ere opfyldte;
- VII. Om Bestemmelserne i Pktr. 1, 2 c og i Afsn. K, 9 ang. Indretning, Vedligeholdelse og Antal af Klosetter for Mandskab ere fyldestgjorte.

8.

Dispensation fra Folkerums-Reglementet.

Finder et Skibs Reder eller Fører, at vedkommende Embedsmands Formening om, at foregaaende Betingelser ikke ere fyldestgjorte, er urigtig, staar det ham frit for at lade Forholdet bedømme af sagkyndige, af Retten udmeldte Mænd, hvis udtalte Formening da vil være at tage til Følge. Ethvert saadant Tilfælde indberettes til Bureauet.

Ministeriet for Handel og Søfart kan efter Omstændighederne tilstaa Afgivelser fra Folkerums-Reglementets Bestemmelser i følgende Tilfælde. For Dampskibe under 200 Tons Brutto og for Sejlskibe under 150 Tons Brutto saavel som for Skibe, der ere af særlig Bygning eller Materiale, eller byggede til særlige Formaal, samt for «ældre» Skibe. Afgivelser

kunne ogsaa tilstaaes for Skibe, der indkøbes fra Udlandet og oprindelig ikke ere satte i Bygning for dansk Regning.

9.

Fyldestgør et Folkerum ikke længer de for dets Fradrag stillede Betingelser, bortfalder Fradraget. Vedkommende Embedsmænd skulle derfor, naar skriftlig Indsigelse i saa Henseende maatte fremkomme fra Føreren eller fra mindst en Tredjedel af Mandskabet, eller naar de selv finder Anledning til at forvisse sig om, hvor vidt Betingelserne stadig ere tilstede, foretage den fornødne Undersøgelse, og efter dennes Udfald, foranledige den mulig nødvendige Forandring ved en skriftlig Underretning til Rederen eller Føreren, indeholdende Oplysning om de forefundne Mangler.

Bortfald af Fradrag under visse Forhold.

Eftersyn bør finde Sted, ikke blot ved det paagældende Skibs Maaling eller Ommaaling, men ogsaa i ovennævnte Tilfælde saavidt muligt ved Skibets Indklarerer, saaledes at evt., fornødne Forandringer kunne foretages under Skibets Ophold i Havn. Inden dette udklarerer, bør vedkommende Embedsmand forvisse sig om, at Forandringerne ere foretagne.

10.

Ved Skibe, som optages paa Registret, eller som ere blevne underkastede en Ombygning, skal vedkommende Toldsted iagttage, at der, naar Folkerum ikke fyldestgør de i forannævnte Reglement stillede Fordringer, afgives Anmeldelse om det forefundne Forhold til vedkommende Politievrighed (jfr. «M. L.» §§ 15 og 16).

Anmeldelse til Politievrigheden i Tilfælde af Overtrædelse af Folkerums-Reglementet.

I Tilfælde af, at den i dette Afsn. Pkt. 8 nævnte Dispensation foreligger, afgives angaaende de deraf omfattede Fordringer ingen Anmeldelse.

Afsnit M.

Fradrag for Rum til den bevægende Kraft.

1.

For Dampskibe¹⁾, herunder indbefattet Sejlskibe med Hjælpkraft og Motorskibe, skal Fradraget i Brutto Tonnagen for Rum til den bevægende Kraft gives efter den saakaldte

Maskinrumsfradraget gives efter «British Rule».

¹⁾ I Henhold til Lov om Søneringen af 25. Marts 1892, § 19 skulle Redere af Dampskibe afgive Meddelelse om Maskinens Hestekraft til Bureauet. De hertil hørende Blanketter udleveres fra dette. For Skibe med Motorkraft afgives kun de i Afsn. B, 6, 1. Stk. nævnte Oplysninger.

«British Rule» i Overensstemmelse med nedenanførte Regler og «Merchant Shipping Act» 1894 & 1907, Sect. 78 (jfr. «M. L.» §§ 6, F og 8).

2.

Maskin-
rummets
Maaling.

Maskinrummets Maaling sker paa følgende Maade. Middeldybden søges ved at tage Middeltallet af et tilstrækkeligt Antal Dybder, maalte fra Maskinrummets Overflade (Dækkets Underside) til dets Underflade (Inderklædningen eller sammes Flugt). Endvidere maales 3 Bredder paa $\frac{1}{2}$ Dybde mellem Rummets Sidebegrænsninger (Kulkasser eller evt. Skibets Sider), idet 1 Bredde optages ved hver Ende, og 1 Bredde paa $\frac{1}{2}$ Længde, hvorpaa Middeltallet af disse 3 Bredder søges. Ligeledes maales Middellængden af Rummet mellem det forreste og det agterste Skot $\circ$: Grænserne for Rummets Længde, dog med Udelukkelse af saadanne Dele af Længden, som i Virkeligheden ikke optages af eller ere fornødne til Maskineriets nødvendige Betjening. Kulkasser blive altsaa ikke at indbefatte, hvad enten de ligge langskibs eller tværskibs, ej heller særskilt afdelte Lukafer i Maskinrummet. Middellængden, -bredden og -dybden multipliceres med hverandre, og Produktet giver det kubiske Indhold af Maskinrummet.

Saafermt der ovenover det egentlige Maskinrum i Skibe med flere Dæk skulde findes særskilt afdelte Rum indtil øverste Dæks Højde, hvilke Rum (Casing) staa i Forbindelse med Maskinrummet, og som optages af Dele af Maskineriet, eller ere indrettede for Tilgang af Lys og Luft, søges det kubiske Indhold af saadanne Rum ved at multiplicere deres Middellængde, -bredde og -dybde med hverandre, og det udkomne tillægges det egentlige Maskinrums Kubikindhold. Disse særskilt afdelte Rum tages dog kun i Betragtning, for saa vidt de i Virkeligheden udgøre en Del af det egentlige Maskinrum.

Dersom Maskiner og Kedler findes i særskilt afdelte Rum, maales og beregnes hver Afdeling for sig i Overensstemmelse med de ovenfor givne Regler.

3.

Aksel-
rummets
Maaling.

Akselrummet i Skrueskibe anses som hørende til Rum for den bevægende Kraft, og dets Kubikindhold, der udfindes ved at multiplicere Rummets Middellængde,

Middelbredde og Middeldybde med hverandre, lægges til Maskinrummets Kubikindhold. Bestaar Akselrummet af flere Afdelinger, maales hver af disse særskilt.

4.

Det samlede Kubikindhold af Maskin- og Kedelrummet, for Skrueskibe tillige af Akselrummet, omsættes paa sædvanlig Maade til Registertons, og naar dette Antal Tons i Forhold til Skibets Brutto Tonnage udgør:

Beregning af Fradraget for Rum til den bevægende Kraft.

I. for Skrueskibe

- a) over 13 men under 20 pCt. { gives et Fradrag af 32 pCt. af Skibets Brutto Tonnage,
 b) 13 pCt. eller mindre { gives et Fradrag af $1\frac{3}{4}$ Gang Maskin- 20 pCt. eller mere { Kedel- og Akselrummets Tonnage, og

II. for Hjulskibe

- a) over 20 men under 30 pCt. { gives et Fradrag af 37 pCt. af Skibets Brutto Tonnage,
 b) 20 pCt. eller mindre { gives et Fradrag af $1\frac{1}{2}$ Gang Maskin- 30 pCt. eller mere { og Kedelrummets Tonnage.

Fradraget maa dog ikke overstige 55 pCt. af den Tonnage, der bliver til Rest, efter at de Fradrag, der ere hjemlede ved Afsn. K, 2—14 (inkl.), ere fradragne Brutto Tonnagen, idet bemærkes, at Dampskibe, der ere byggede til at bugserer, ikke falde ind under denne Bestemmelse for Begrænsning af Fradraget, saa længe de udelukkende anvendes som Bugserkibe, samt at den anførte Begrænsningsbestemmelse ikke træder i Kraft før den 1. Januar 1914 overfor Skibe, som før den 1. Maj 1907 ere færdigbyggede eller paa-begyndte, eller hvis Byggekontrakt er undertegnet før denne Dato.

5.

Overensstemmende med de tilsvarende engelske Regler kan der indrømmes følgende Modifikation i ovenstaaende Hovedregel.

I Tilfælde af, at Rederiet for et Dampskib, hvis Rum til den bevægende Kraft skulle maales eller ønskes maale til Bestemmelse af Fradraget for disse Rum, maatte indgive skriftlig Begæring til Bureauet om, at den Del af Rummet eller Rummene (Casing), som er beliggende over det egentlige Maskinrum samt over det øverste Dæk, og som er særskilt

Maskinrumsafdelinger over øverste Dæk kunne indbefattes under det egentlige Maskinrum m. m.

afskottet for Maskineriet eller til Adgang for Lys og Luft (jfr. Afsn. H, 4, I), maa blive medindbefattet saavel i Brutto Tonnagen som i Maskinrummets Tonnage, vil saadan Begæring kunne bevilges; dog kun for saa vidt det ved en af vedkommende Embedsmand foretagen Undersøgelse er bleven godtgjort, at den saaledes afskottede Afdeling er af rimelig Størrelse, indrettet paa forsvarlig Maade og ikke kan benyttes i andet Øjemed end til Maskineriet eller til Adgang for Lys og Luft til Hovedmaskinen og Kedlerne.

Længden af nævnte Maskinrumsafdeling maa ikke overstige Længden af Maskin- og Kedelrummet, og Bredden maa ikke overstige Halvdelen af største indenbords Bredder midtskibs. Dersom den (Casing) delvis er dækket med Plade, formindskes dens Længde med den dækkede Dels Længde.

Maaling af de omhandlede Rum foretages efter de i dette Afsn. Pkt. 2, 2. Stk. givne Regler.

Naar Rederiet for et Dampskib, hvis Maskinrums Tonnage falder ind under de i foregaaende Pkt. 4, I b) og II b) nævnte Procentforhold efter «British Rule» (b), maatte indgive skriftlig Andragende om, at den i samme Pkt. I a) og II a) anførte «British Rule» (a) maa bringes i Anvendelse, kan dette ske, for saa vidt Ministeriet for Handel og Søfart maatte finde, at der efter de foreliggende Omstændigheder er tilstrækkelig Anledning til at bevilge saadant Andragende.

6.

Fradrag for
Rum til
Donkey-
kedel og
Maskineri
kan gives.

Et under øverste Dæk værende Rum, som optages af den saakaldte Donkeykedel med Maskineri, kan fradrages i Brutto Tonnagen, saafremt denne Kedel er indrettet til at drive Skibets Lænsepumper, og Rummet er af rimelig Størrelse samt indrettet paa forsvarlig Maade.

Er derimod en saadan Kedel anbragt i selve Maskin- og Kedelrummet eller udenfor dette, uden dog at være egentlig adskilt derfra, skal Donkeyrummet indbefattes under Maskinrumsfradraget. Et særskilt afdelt Rum for saadan Kedel med Maskineri, anbragt paa øverste Dæk, skal ikke indbefattes i Brutto Tonnagen og kan følgelig heller ikke fradrages i samme.

7.

For aabne Dampbaade¹⁾, der maales og behandles efter

Bestem-
melse af
Maskin-
rumsfra-
draget for
aabne Far-
tøjer.

¹⁾ Herunder indbefattet Sejlbaade med Hjelpekraft og Motorbaade.

Reglerne i Afsn. J (jfr. Afsn. E, 10), gives for Maskineriet med Tilbehør i den saaledes fundne Tonnage et Fradrag, hvis Størrelse bestemmes paa følgende Maade. Største Længde af Maskinen med Kedler, Maskinens Middelbredde og Middelhøjde fra Retlinjen over Skandækkets eller Rælingens Overkant til Bundtømmerets eller Vinkeljernets Overkant ved Siden af Kølsvinet, multipliceres med hverandre. Endvidere multipliceres Middellængden, -bredden og -højden af hvert af de forefundne Kulrum (Brændselsbeholdere) med hverandre, og Summen af de saaledes udfundne Kubikindhold, tillagt Maskineriets Kubikindhold, omsættes paa sædvanlig Maade til Registertons; Antallet heraf viser da det Fradrag, der skal gives for Rum til den bevægende Kraft i den udfundne Brutto Tonnage.

8.

For Uddybningsskibe¹⁾ o. lign. Skibe, der maales efter de almindelige Regler i Afsn. E med Iagttagelse af samme Afsn. Pkt. 4, 3. Stk., bemærkes, at dersom Maskinrummet, til hvilket i disse Skibe Kulkasserne henregnes, er indrettet saaledes, at dets Kubikindhold ikke med tilstrækkelig Nøjagtighed kan bestemmes ved Optagelsen af 3 Maal (Middellængde, -bredde og -dybde), eller dersom Maskinrummet ikke er adskilt ved faste Skotter o. desl. fra de øvrige Rum under Dækket, gives der et Fradrag af 25 pCt. i Skibets Brutto Tonnage. I alle andre Tilfælde bestemmes Fradraget efter det af Maskin- og Kedelrum inkl. Kulkasser udmålte Kubikindhold, omsat paa sædvanlig Maade til Registertons.

Bestem-
melse af
Maskin-
rumsfra-
draget for
Uddyb-
ningsskibe
o. lign.

Afdeling IV.

Den midlertidige Maalingsmethode (Regel II).

Ved den midlertidige Maalingsmethodens Anvendelse (jfr. Afsn. B, 4) bliver at maale: en Længde paa øverste Dæk

¹⁾ Forefindes i saadant Skib et aabent Rum, hvori Spandene bevæge sig, opmaales dette Rum med 3 Maal, nemlig paa $\frac{1}{2}$ Dybde en Længde fra Forkanten af Indtømmerne paa Forsiden af det aabne Rum til Indtømmerne agter, ligeledes paa $\frac{1}{2}$ Dybde en Bredde mellem Yderkanterne af de Indtømmere, paa hvilke Klædningen, der begrænser det aabne Rum, findes anbragt, og paa $\frac{1}{2}$ Længde en Dybde fra Dækkets Underside til Klædningen i Bunden. Produktet af disse 3 Maal giver Kubikindholdet, som, omsat til Tons, fradrages den paa sædvanlig Maade fundne Brutto Tonnage.

mellem Stævnenes Inderkanter, en Bredde paa $\frac{1}{2}$ Længde af øverste Dæk mellem Indtømmerne tæt ovenover Vaterbordet og en Dybde fra øverste Dæks Overside lodret ned til Yderklædningen i Bunden ved Siden af Kølen saa nær midtskibs som muligt. I lastede Skibe maales Dybden gennem en Pumpe, og findes denne foranfor eller agtenfor midtskibs, korrigeres Maalet efter Dækkets Spring. Disse 3 Maal multipliceres med hverandre, og Produktet divideres med en af nedenanførte Divisorer, afpassede efter Skibenes Bygningsmaade og Maalingsstedet for Dybden. Kvotienten angiver da det Antal Tons, der med Tillæg af Tonnagen for Opbygninger (jfr. Afsn. H, 1) og med Fradrag af Tonnagen for fradragsberettigede Rum (jfr. Afsn. K og M) skal anses som Skibets midlertidige Tonnage.

For Skruedampskibe anvendes Divisor	150
For Hjuldampskibe " "	160
For Sejlskibe, med Undtagelse af efternævnte, anvendes Divisor	140
For Skibe, der ere kufbyggede saavel agter som for, naar Dybden er maalt midtskibs.....	115
naar Dybden er maalt gennem en af de i Borde staaende Pumper	110
For Skibe, der kun ere kufbyggede agter	120
For fladbundede Fartøjer	135
For Jagter, Kuttere, Slupper, Fiskerkvaser med Brønd, og lignende mindre Dæksfartøjer samt aabne Baade	160 ¹⁾

Afdeling V.

Maalingens Revision.

Enhver af de efter Regel I eller II udførte Maalinger kontrolleres af Bureauet, dels ved Efterberegning af de fra de paagældende Embedsmænd indsendte Maalingsforretninger, og dels ved Konstruktion af de nedenfor beskrevne Undersøgelseskurver. Maalingsforretningerne for danske Skibe blive uopholdelig at indsende til Revision, saa at der tilvejebringes

¹⁾ Aabne Fartøjer (Baade) paa under 5 Registertons Brutto behandles efter Afsn. J, 2.

fuld Sikkerhed for Rigtigheden af Maalingen af ethvert saadant Skib, forinden det sættes i Fart. Findes der ved Revisionen Fejl, anordnes Ommaaling, for at disse kunne foranstaltes rettede.

Konstruktionen af Undersøgelseskurverne foretages paa følgende Maade.

Grundlinjen AB (se Fig. XIII) viser Skibets Beregningslængde afsat efter et passende Størrelsesforhold. Fra lodrette Linjer, oprejste i Delingspunkterne af AB, afsættes dernæst de halve Bredder i de tilsvarende Dybders Delingspunkter, og Kurver trækkes gennem disse Bredders Endepunkter. Kurverne udvise da Tværnittenes Form, og i Fald de have et jævnt Forløb, vise de tillige, at Bredderne ere rigtigt optagne i Skibet, hvorimod kun Tværnittenes Arealkurve kan vise Rigtigheden af Dybderne samt af den arithmetiske Beregning.

Tværnittenes Arealkurve bestemmes paa følgende Maade. De opgivne Arealer af Tværnittene deles med 10, 20 eller 30 efter Størrelsen af det midterste Tværnit. Erfaringen har vist, at naar dette Tværnit er under 300 Kvadratfod, er det for at bringe passende Forhold tilveje hensigtsmæssigt at dele med 10, naar det er mellem 300 og 600 Kvadratfod med 20, og naar det er over 600 med 30. Kvotienterne afsættes da som lineære Størrelser paa Midterlinjerne af Tværnittene, og Kurven, som drages gennem de saaledes bestemte Punkter, danner da Kurven for Tværnittenes Arealer. Ved Kurvens yderste Punkter A og B, hvor Rumindholdet eller Skibets Legeme ophører, blive Tværnittene Nul.

Da alle Tværnittene vise Skibets sande Form, maa den saaledes tegnede Kurve have et jævnt Forløb; følgelig, hvis et eller flere af de opgivne Tværnit er større eller mindre end det efter Kurvens jævne Flugt burde være, henledes Opmærksomheden straks paa Beregningen. Dersom denne findes rigtig, kan deraf slutes, at Dybden er urigtig optagen, hvorfor den vil være at ommaale.

Af denne Kurve for Tværnittene kan tillige Skibslegemets Forhold undersøges. Arealet mellem Kurven og Grundlinjen AB, multipliceret med 10, 20 eller 30 efter det Forhold, hvori Tværnittene reduceredes, fremstiller nemlig Skibets kubiske Indhold, og Arealet af en hvilken som helst Del mellem 2 paa Grundlinjen AB lodrette Linjer fremstiller da, efter at være multipliceret med henholdsvis 10, 20 eller 30

som nævnt i det foregaaende, det kubiske Indhold af den Del af Skibet, som ligger mellem de tilsvarende Tværsnit. Denne Kurve benyttes ogsaa i saadanne Tilfælde, hvor de foreskrevne Tværsnit ikke kunne optages paa de rette Steder, som Følge af Forhindringer af Maskineri e. lign.; den konstrueres da ved Hjælp af andre Tværsnit, optagne i Nærheden (jfr. Afsn. E, 9), hvorefter de foreskrevne Tværsnitsarealer opmaales paa de rette Steder.

Afdeling VI.

Særlige Certifikater.

Afsnit N.

Lystfartøjs-Certifikat.

1.

Betingelser
for Ud-
stedelse af
Lystfartøjs-
Certifikat.

Paa skriftligt Andragende fra Ejeren udfærdiges for danske Lystfartøjer særlige Certifikater for at godtgøre deres Egenskab som saadanne. Andragendet skal indeholde en Forsikring om, at det paagældende Fartøj ikke agtes benyttet til noget som helst Handelsforetagende, Fragt- eller Passagerfart, samt være bilagt med Maalebrev eller Nationalitets- og Registrerings-Certifikat. Andragendet indgives til det Toldkammer, i hvis Distrikt Lystfartøjet er hjemmehørende eller beliggende og indsendes med fornøden Forklaring af Toldkamret til Bureauet, som derefter udsteder Lystfartøjs-Certifikatet og tilsender paagældende Toldkammer dette til Udlevering.

I Henhold til Stempelovens § 70 indbetales derhos en Stempelafgift af 1 Kr., hvorved forholdes som med Stempelafgiften for Maalebrevet.

Ved Ejerskifte ophører Gyldigheden af Certifikatet.

2.

Lystfartøjs-
Certifikatet
skal med-
føres om
Bord.

Saa vel danske Lystfartøjer som fremmede saadanne, hjemmehørende i de Søstater, hvormed Skibsmaalingsoverenskomster ere afsluttede, skulle fremlægge Certifikater eller andre gyldige Bevisligheder, der godtgøre deres Egenskab som Lystfartøjer. De skulle derhos i deres Fart afholde sig fra ethvert som helst Handelsforetagende.

Ere de forannævnte Betingelser ikke fyldestgjorte, gaa Lystfartøjer ind under de i Almindelighed gældende Bestemmelser og blive altsaa samme Behandling underkastede som almindelige Handelsskibe.

Skulde der i noget Tilfælde opstaa Tvivl om et dansk eller fremmed Lystfartøjs Egenskab som saadant, f. Eks. naar Fartøjet findes indrettet med Lastrum o. s. v. ligesom et almindeligt Handelsskib, eller en formel Mangel maatte findes ved Certifikatet, bliver derom gennem Bureauet at indberette til Ministeriet for Handel og Søfart. Indtil Forholdsordre derfra foreligger, handles efter bedste Skøn med største Hensynsfuldhed, saa at alt unødvendigt Ophold for vedkommende undgaas.

3.

Danske Lystfartøjer, der paa Andragende til Marine- ministeriet ifølge sammes Bekendtgørelse af 19. Juni 1866¹⁾ for Førelse af Yachtflag. erholde Tilladelse til at føre et særegent Flag (Splitflag med Bogstaverne Y. F. i Gult i den øverste Firkant nærmest Stangen), ere undtagne fra den almindelige Bestemmelse om Handelsflagets Førelse i «R. L.» § 1, 1. Stk.

Afsnit O.

Suez-Kanal-Certifikat.

For de til Fart gennem Suez-Kanalen bestemte danske Skibe²⁾ udsteder Bureauet paa vedkommende Rederis skriftlige Anmodning særlige Certifikater. Den hertil fornødne delvise Ommaaling af de paagældende Skibe udføres efter modtagen Maalingsanmeldelse ved Foranstaltning af Bureauet, som derpaa afgiftsfrit udfærdiger de omhandlede Certifikater,

¹⁾ Vilkaarene for Tilladelse til at føre det ved Allerhøjeste Resolution af 15. August 1865 approberede Yachtflag ere ifølge ovennævnte Bekendtgørelse følgende:

1. Skibet maa være et Dæksfartøj;
2. Skibet maales, registreres og mærkes i Overensstemmelse med Anordningerne;
3. Yachtflaget medfører ingen som helst Begunstigelser for Skibet med Hensyn til Havne- eller Skibsafgifter, af hvad Art nævnes kan;
4. Tilladelse til at føre Yachtflag er fortabt, naar Skibet ikke ene og udelukkende benyttes til Lystsejlad;
5. Tilladelsen gælder kun, indtil Skibet skifter Ejer;
6. Tilladelsen skal findes om Bord og forevises som Legitimation paa vedkommende Autoritets Forlangende.

²⁾ Ogsaa for Skibe, som bygges her for fremmed Regning, kan Bureauet efter modtaget behørigt stemplet Andragende udstede saadant særligt Certifikat. Dette udstedes dog uden Ansvar overfor det Tilfælde, at Kanalautoriteterne nedlægge Indsigelse mod Certifikatets Benyttelse.

affattede i det engelske Sprog, efter de herom af Direktionen for Suez-Kanal-Kompagniet i «Règlement de Navigation dans le Canal Maritime de Suez» (f. T. seneste Udgave af Juli 1909) udstedte gældende Regler.

Saadant særligt Certifikat vil tilligemed Nationalitets- og Registrerings-Certifikatet være at tilbagelevere Bureauet ved Skibets Udslettelse af det danske Skibsregister.

Afdeling VII.

Anerkendelse af Skibsmaal.

1.

Overenskomster med fremmede Søstater.

Med nedennævnte Søstater, hvis Skibsmaalings-systemer have det samme Princip til Grundlag som det i Danmark gældende System — det Moorsomske —, er i Henhold til «M. L.» § 1, 2) afsluttet Overenskomst om gensidig Anerkendelse af de respektive officielle Skibsmaal.

Stat.	Bekendtgørelsernes Udstedelsessted og Tid.		Benævnelser af udenlandske:	
	Danmark.	Udlandet.	Nationalitetsbevisligheder.	Skibsmaalingsbevisligheder og Skibsmaal.
1. Sverige.	«S. C.» ¹⁾ Nr. 2 af 6/11 95.	«Kungl. Generaltullstyrelsens Kungörelse», dat. Stockholm d. 14/10 95. («Skeppsmättnings-Förordning», Stockholm d. 15/5 74 og 12/11 80).	Nationalitets- og Registrerings-Certifikat.	Mätbref. (Afgiftspligtig [Netto] drægtighed «G. R.» ¹⁾)
2. Det tyske Rige.	«S. C.» Nr. 3 af 27/11 95.	«Bestimmungen über die gegenseitige Anerkennung der Schiffsmessbriefe», dat. «Reichskanzler-Amt», Berlin 11/11 95. («Schiffsvermessungsordnung» vom 5/7 72 og 1/3 95).	Schiffs-Certifikat.	Schiffsmessbrief. (Netto Raumgehalt «B. R.» ¹⁾)

¹⁾ Bogstaverne «S. C.», «G. R.» og «B. R.» betyde henholdsvis Skibsmaalings-Cirkulære, «German Rule» og «British Rule».

Stat.	Bekendtgørelsernes Udstedelsessted og Tid.		Benævnelser af udenlandske:	
	Danmark.	Udlandet.	Nationalitetsbevisligheder.	Skibsmaalingsbevisligheder og Skibsmaal.
3. Amerikas forenede Stater.	«S. C.» Nr. 4 af 4/12 95.	«Circular» dat. «Treasury Department, Bureau of Navigation», Washington d. 28/10 95. (Acts of Congress: 6/5 64, Aug. 1882 og 2/3 95).	Certificate of Registry.	— (Nett or Register Tonnage «B. R.»).
4. Norge.	«S. C.» Nr. 5 af 8/1 96.	Cirk. Nr. 21 dat. «Finants- og Tolddepartementet», Kristiania d. 9/7 95. (Skibsmaalings-Instruktion af 6/11 75 med Tillæg af 14/9 93, 14/7 97 og 11/3 99).	Nationalitetsbevis.	Internationalt Maalebrev. (Netto Drægtighed eller Register-Tonnage «B. R.»).
5. Frankrig.	«S. C.» Nr. 12 af 29/12 06.	Circ. dat. «Direction Générale des Douanes», Paris d. 6/10 06. («Décrets» af 24/12 72 og 7/3 89).	Acte de Francisation.	Certificat de jauge. (tonnage net «B. R.»).
6. Storbritannien og Irland.	«S. C.» Nr. 5 af 8/1 96.	«Order in Council», dat. Windsor d. 21/11 95. (Merchant Shipping Acts, 1854, 1894, Sect. 84). (Instructions and Regulations relating to the Measurement of Ships and Tonnage. «Board of Trade». 1907).	Certificate of British Registry.	Certificate of British Registry. (Nett Register Tonnage «B. R.»).
7. Grækenland.	«S. C.» Nr. 5 af 8/1 96.	«Déclaration» dat. 30. Nov. 14. Dec. 95. («Règlement» dat. «Athènes le 12. Février 78»).	—	Certificat de jauge. (tonnage net «B. R.»).
8. Rusland.	«S. C.» (Nr. 11 af 23/4 02.	Reglement af 15/3 1900.	Patente de Pavillon Russie.	Certificate of Tonnage. (Registered tonnage «B. R.»).
9. Finland.		«Déclaration» dat. St. Petersburg d. 2. April 20. Marts 02.	Nationalitets-Certifikat.	Måtbref. (Netto drægtighed el. Register-ton «B. R.»).

Stat.	Bekendtgørelsernes Udstedelsessted og Tid.		Benævnelser af udenlandske:	
	Danmark.	Udlandet.	Nationalitetsbevisligheder.	Skibsmaalingsbevisligheder og Skibsmaal.
10. Belgien.	«S. C.» Nr. 6, II af ²³ / ₆ 96.	«Déclaration» dat. Bruxelles d. ²¹ / ₇ 84. Note fra den belgiske Gesandt dat. Kjøbenhavn d. ³⁰ / ₄ 96. Skibsmaalingslov af ²⁰ / ₆ 83. («Règlement de Jaugeage» dat. Laeken d. ² / ₁₂ 97).	Lettre de mer.	Certificat de Jaugeage. (tonnage net ou légal «G. R.»).
11. Spanien.	«S. C.» Nr. 7 af ²⁰ / ₇ 96.	Dekreter dat. Madrid d. ² / ₁₂ 74, ¹⁰ / ₆ 96 og ²⁴ / ₉ 1900. «Real Orden» dat. «Ministerio de Marina», Madrid d. ⁸ / ₈ 96 og ²⁵ / ₉ 1900.	Patente Real de navegacion.	Certificado de arqueo. (tonelaje neto «B. R.»).
12. Italien.	«S. C.» Nr. 8 af ⁸ / ₁₂ 96 og Nr. 15 af ¹⁸ / ₁₁ 07.	«Déclaration» dat. Roma d. ¹⁸ / ₇ 07. («Decretos» af ²¹ / ₅ 05).	Atto di Nazionalità.	Certificato di Stazza. (Stazza Netta «B. R.»).
13. Argentina.	«S. C.» Nr. 9 af ¹⁰ / ₂ 97.	Dekret dat. Buenos Aires d. ¹⁹ / ₁₀ 96. (Skibsm.-Dekret af ²² / ₄ 76).	Carte de Mar.	Certificado de arqueo. (tonelaje neto «B. R.»).
14. Nederlandene.	«S. C.» Nr. 10 af ¹⁴ / ₁₁ 01.	«Koninklijk besluit» dat. Het Loo d. ⁹ / ₈ 01. (Skibsmaalings-Dekreter af ³ / ₆ 75 og ¹⁸ / ₉ 99).	Zeebrief.	Meetbrief voor Zeeschepen. (Nederlandsche tonnen «B. R.»).
15. Østerrig-Ungarn.	«S. C.» af ¹⁷ / ₆ 72.	K. K. Marinebestyrelses «Circolare» dat. Triest d. ¹⁶ / ₅ 72. («Schiffsvermessungs-Verordnungen» af ²⁴ / ₅ 71, ¹ / ₁₂ 82 og ²⁴ / ₁ 83).	Certificato di Registro. Patente di Registro.	Certificato di stazatura. Aichungs Certificate. (tonnelaggio netto austro-ungarico «B. R.»).
16. Tyrkiet.	—	Note fra det tyrkiske Udenrigsministerium dat. Konstantinopel d. ²¹ / ₈ 94.	—	— (Turkish Tons. Register Tonnage «B. R.»).
17. Japan.	«S. C.» af ⁴ / ₈ 92.	Bekendtgørelse fra Kommunikations-Ministeriet dat. Tokio d. ¹² / ₁₂ 91. («Règlement de Jaugeage» dat. ²⁴ / ₄ 84).	—	— («B. R.»).

2.

Fremmed Skibsmåls Anerkendelse i danske Havne.

I. I Overensstemmelse med de i ovenstaaende skematiske Oversigt anførte Cirkulærer, skal den i de vedkommende fremmede Maalingsdokumenter anførte Netto Register-Tonnage anerkendes og tages for gyldig i alle Tilfælde, paa samme Maade, i samme Udstrækning og for samme Øjemed, som den i danske Skibes Nationalitets- og Registrerings-Certifikater anførte Netto Register-Tonnage gøres gældende i samtlige Havne i Kongeriget Danmark med Færøerne, paa Island og de dansk-vestindiske Øer, dog for de nedenanførte Staters Skibe under Iagttagelse af følgende Modifikationer:

Sverige.

Da «German Rule» er gældende i denne Stat, skal Fradraget for Rum til den bevægende Kraft bestemmes ved Maaling efter «British Rule», for saa vidt Begæring derom maatte fremkomme; i modsat Fald kunne Afgifterne opkræves efter de nationale Maalingsdokumenters paalydende Netto Register-Tonnage.

I Tilfælde af, at der i et «Appendiks» til svenske Dampskibes Maalebreve findes optagen Netto Register-Tonnagen efter «British Rule», bliver denne Tonnage at tage for gyldig (jfr. «S. C.» Nr. 2 af ⁶/₁₁ 1895).

Belgien.

For belgiske Dampskibe, hvis Certifikater kun udvise Netto Register-Tonnagen efter «German Rule», skal Fradraget for Rum til den bevægende Kraft ogsaa bestemmes efter «British Rule» alene ved Beregning efter de i de belgiske Certifikater særskilt angivne Tonnager af Maskin- Kedel- og Akselrummene, altsaa uden virkelig Maaling og dermed forbundne Omkostninger og Ophold (jfr. «S. C.» Nr. 6, II af ²³/₆ 1896).

Nederlandene.

For Dampskibe, forsynede med «Meetbrieven voor Zeescheepen», udstedte før den 20. Oktober 1899, kunne Førerne begære, at Fradraget for Rum til den bevægende Kraft bestemmes efter de her gældende Regler uden Udgift for Skibet.

Spanien.

For spanske Skibe kunne Førerne eller Consignatairerne begære Fradragene for Folke- og Navigeringsrummene samt Rummene til Dampspil, til Ankerletningsapparater m. m. bestemte efter dansk Skibsmaaling. I saa Tilfælde skal imidlertid til Bestemmelse af Netto Tonnagen disse Fradrag findes ved Beregning efter de i Certifikatet særskilt angivne Tonnager for hine Rum, altsaa uden virkelig Maaling og dermed forbundne Omkostninger og Ophold.

Frankrig.

Franske Skibes Netto Tonnage efter Maalingsdokumenter, udstedte den 1. Juli 1904 eller senere, anerkendes, dog forbeholder de danske Myndigheder sig Ret til ved Afgiftsberegning at foretage Rettelse i Tonnageangivelsen, for saa vidt væsentlige Uoverensstemmelser mellem dansk og fransk Skibsmaaling maatte blive konstaterede.

Italien.

For italienske Skibe, forsynede med Certifikater, udstedte inden d. 10. Februar 1906, ere fremdeles følgende Bestemmelser gældende:

For Skibe, som ere forsynede med særskilt af vedkommende Myndighed udstedt Certifikat (*Certificato constatante la stazza netta secondo le regole inglesi*), der udviser Netto Tonnagen efter de i Danmark samt i England gældende Regler, eller som paa deres nationale Certifikater (*Certificato di Stazza*) have en af de samme Myndigheder given Paategning, der udviser den saaledes bestemte Netto Tonnage (*Stazza Netta*), beregnes de skyldige Afgifter paa Grundlag af den Netto Tonnage, som det særskilte Certifikat eller den nævnte Paategning udviser.

I Mangel af særskilt Certifikat eller af fornævnte Paategning kunne italienske Skibe i danske Havne ikke tilkomme Fradrag for Tonnagen af de Rum, som efter dansk Skibsmaaling — i Modsætning til tidligere italiensk Skibsmaaling — paa Redernes Begæring kunne fradrages i Brutto Tonnagen, medmindre de underkaste sig den til Bestemmelse af slige Rums Tonnage nødvendige Ommaaling. Disse Rum ere de under Afsn. G og Afsn. K, 2, 10, 11, 12, 14 og 15 nævnte, nemlig:

Vandballastrum over Bundstokkene i Skibe med dobbelt Bund,
 Rum til Brug for Skibets Fører,
 Navigeringsrum,
 Signalrum,
 Kabelrum,
 For- og Agtertanke og
 Sejlkoje (for Sejlskibe).

For Maaling af disse Rum betales ingen Afgift.

II. Ved Indklareringen af et af de under I nævnte fremmede Skibe gøres Skibets Fører, evt. gennem den af ham antagne Mægler, opmærksom paa, at han, hvis Skibet ønskes fritaget for Maaling, maa fremlægge dets nationale Maalingsdokument, for at samtlige Afgifter, der rette sig efter Skibsmaalet, kunne beregnes efter den i saadant Dokument anførte Netto Register-Tonnage. I Vægringstilfælde skal Maaling m. v. efter de sædvanlige Regler foretages.

Paa Toldklaringsdokumenterne (Generalangivelsen og Losserullen) gives der en Attestation om det fremlagte fremmede Maalingsdokuments Datum og Udstedelsessted samt om dets paalydende Netto Register-Tonnage, i Lighed med hvad der sker ved danske Skibes Indklarering.

For Københavns Vedkommende skal ethvert med her anerkendt Maalingsdokument forsynet fremmed Dampskib ved dets første Indklarering i Kalenderaaret fremlægge dette Dokument for Bureauet til evt. Revision. Til Efterretning for vedkommende Toldopbeholderskontor afgiver Bureauet derefter en Attest om Skibets Tonnage.

III. Ved Omsætning af fremmed Skibsmaal til dansk Skibsmaal iagttages, at i de Tilfælde, hvor Skibsmaalning ikke finder Sted (jfr. Afsn. B, 1, II a—f), ansættes den danske Netto Register-Tonnage lig med den officielle fremmede Netto Register-Tonnage, saaledes som denne fremgaar af det paagældende Skibs nationale Maalingsdokument, hvilket i dette Øjemed forlanges fremlagt. For svenske og belgiske Dampskibe omsættes dog Netto Tonnagen efter «German Rule» til dansk Netto Tonnage ved Multiplikation med Faktoren 0,85. I Tilfælde af Fremlæggelse af Bevisligheder for Maaling efter «British Rule» tages dennes Netto Tonnage for gyldig.

IV. For partielle Maalinger af Maskinrum m. m. samt af andre fradragsberettigede Rum opkræves ingen Maalingsafgift, og Forretningen foretages iøvrigt uden nogen Udgift for det paagældende Skib.

3.

Dansk Skibsmaals Anerkendelse i fremmede Havne.

Ifølge de i denne Afdelings Pkt. 1 nævnte fremmede Staters Bekendtgørelser m. m. ere Skibe, førende det danske Flag og forsynede med Nationalitets- og Registrerings-Certifikater, fritagne for Maaling m. v. i de paagældende Staters Havne, idet den i saadanne Certifikater anførte Netto Register-Tonnage anerkendes og tages for gyldig i alle Tilfælde, paa samme Maade, i samme Udstrækning og for samme Øjemed, som de respektive Staters officielle Skibsmaal gøres gældende i deres Havne, dog med følgende Modifikationer i de nedennævnte Stater:

Sverige.

Danske Dampskibe, forsynede med nationalt Maalebrev eller Nationalitets- og Registrerings-Certifikat, udstedt efter d. 31. Marts 1895, ere fritagne for Ommaaling, for saa vidt Skibets afgiftspligtige Tonnage efter «German Rule» findes angivet i saadant Maalebrev eller Certifikat (jfr. dog Kungl. Generaltullstyrelsens Kungörelse af $7/3$ 1904). I Tilfælde af, at Netto Tonnagen ikke findes angiven efter den anførte Regel, underkastes Skibet en delvis Ommaaling til Bestemmelse af Maskinrumsfradraget efter de i Sverige gældende Regler.

Frankrig.

Danske Skibes Netto Register-Tonnage efter Nationalitets- og Registrerings-Certifikat, udstedt d. 1. April 1895 eller senere, anerkendes, dog forbeholder de franske Myndigheder sig Ret til ved Afgiftsberegningen at foretage Rettelse i Tonnageangivelsen, for saa vidt væsentlige Uoverensstemmelser mellem fransk og dansk Skibsmaaling maatte blive konstaterede. Bekendtgørelserne af 24. Maj 1873, Art. II og af 22. Juni 1904, Art. I give de franske Autoriteter Hjemmel til at medregne i Skibes Tonnage Rumindholdet af Hytte, Bak, Ruf og andre faste eller

lukkede Rum, i hvilke der kan anbringes Ladning eller Levnedsmidler, eller som endog kunne tjene som Opholdsrum for Mandskab eller Passagerer.

Afdeling VIII.

Skibsmaalingsredskaber m. m.

1.

Reglementerede Maaleredskaber.

De for Skibes Maaling m. v. reglementerede Redskaber ere følgende:

- I. To 10 Fods Maalestænger, inddelte i dansk Fodmaal samt i hele og halve Decimaltommer, og hvis Endeflader, der maale 1 Kvadrat-Decimaltomme, ere forsynede med Metalbeslag.

Anm. Disse Stænger benyttes til Længde- og Dybdemaaling i større Skibe samt til Breddemaaling ogsaa i mindre Skibe.

- II. To 10 Fods Stænger, inddelte og indrettede som de under I nævnte, kun at der i hver af Stængernes ene Beslag findes henholdsvis en kort Jernspids med Indsnit til Anbringelse af Lodlinen eller Maalebaandet og to korte Jernspidser med Indsnit og Leje, hvori Lodlinen eller Maalebaandet kan vandre.

- III. To 5 Fods Stænger, inddelte og indrettede ganske som de under II nævnte 10 Fods Stænger.

Anm. De under II og III nævnte Stænger benyttes til at hæve og udstramme Lodlinen eller Maalebaandet mellem de Punkter, hvor Maalet skal tages, samt til at afmærke Højderne, paa hvilke Bredderne skulle maales.

- IV. En 5 Fods Maalestang, forsynet med en Udtræksstang, inddelt som ovenfor nævnt. Begge Stænger have tilsammen en Længde af 10 Fod, og, naar Udtræksstangen er nedskudt, er Længden 5,1 Fod.

- V. En 3 Fods Maalestang, ligeledes forsynet med en paa samme Maade inddelt Udtræksstang. Begge Stænger have tilsammen en Længde af 6 Fod, og, naar Udtræksstangen er nedskudt, er Længden 3,1 Fod.

Anm. De under IV og V nævnte Udtræksstænger benyttes til Dybde- og Breddemaaling i mindre Skibe.

VI. En 2 Fods Maalestok, indrettet til at sammenfoldes paa Midten.

Anm. Naar Stængerne ikke benyttes, bør de for ikke at krummes henlægges saaledes, at de have Understøttelse paa hele Længden.

VII. Et 60 Fods Maalebaand i et Læderhylster. I Baandets Yderende er der anbragt en lille Messingring, som passer over Jernspidsen i den første af de ovenfor under II og III nævnte Stænger.

Anm. Da Maalebaandet ved fortsat Brug rækker sig, bør det, forinden det benyttes, eftermaales ved for hver 10 Fod at udstrammes langs med en 10 Fods Maalestang. Der-som Baandet under en Maaling er blevet fugtigt, bør det aftørres, forinden det oprulles. Det bør opbevares paa et tørt Sted med nogenlunde ens Temperatur.

VIII. En 120 Fods Line, der oprulles paa en Trærulle og benyttes til Længdens Maaling.

IX. En 50 Fods smækker Line med Lod og Messingrulle. Omtrent 6 Tommer fra Loddet er paa Linen fastgjort en lille Messingring til at lægge over Jernspidsen i den første af de ovenfor under II og III nævnte Stænger.

X. Endvidere følgende Modeller til Brug ved Indhugning af Registreringsbogstaver og Tonnage:

- a) Plader med Tallene fra 0 til 8 (Tallet 6 benyttes tillige som 9) i to Størrelser.
- b) En Plade med Tallet 100.
- c) En Plade med Mærket «Tons».
- d) Det fornødne Antal Plader med samtlige Registreringsbogstaver.

Ovennævnte Redskaber, som alene maa benyttes ved Skibes Maaling, og hvormed ethvert Toldsted, hvor saadan Forretning forefalder, skal være forsynet, faas fra Bureauet; dog behøve de Toldsteder, hvor Maaling af større Skibe ikke forekommer, ikke at være forsynede med de under II nævnte Stænger. Med de under Xd) nævnte Plader ville kun de som Registreringskontorer fungerende Toldkamre blive forsynede.

Samtlige Maalingsredskaber skulle af Bureauet, forinden de udleveres til Toldstederne, prøves til Konstatering af deres Overensstemmelse med det danske lovligt justerede Maal.

Tekniske Benævnelser vedrørende Skibsmaalning.

Diametralplan. Et vertikalt Plan lagt langs kibs gennem Skibets Midtlinje.

Køl. Det Rettømmer, i Jernskibe den Platjernsskinne eller Plade, anbragt midt under Skibets Bund, hvorpaa Indtømmerne, i Jernskibe Spanterne, ere befæstede, og som forer For- og Agterstævn med hinanden.

Forstævn. Det Krumtømmer, i Jernskibe den Platjernsskinne, som gaar fra Kølens Forende opefter, og hvortil den forreste Del af Skibets Yderklædning er befæstet.

Agterstævn. Det Rettømmer, i Jernskibe den Jernramme, som staar paa Kølens Agterende, og paa hvis Agterkant Roret er anbragt.

Kølsvin. Det midt i Skibet liggende Tømmer, som er fastgjort ovenpaa Kølen, i Jernskibe den tilsvarende Plade eller Vinkeljernsdrager ovenpaa Bundstokkene.

Indtømmer, i Jernskibe Spanter. De tværs paa Kølen staaende Krumtømmer, i Jernskibe Vinkeljern, til hvilke Skibets Inder- og Yderklædning er befæstet, og hvis nederste Del, som omtrent naar til Kimmingen, kaldes Bundtømmer. I Jernskibe kaldes de til Spanterne fæstede Plader for Bundstokke.

Vaterbord. De i Borde liggende sværere, i Almindelighed med Spygatter forsynede, Dæksplanker; de kaldes nedsvalede, naar deres Underside ligger under de øvrige Dæksplankers Underside. I Jernskibe kaldes de tilsvarende Forstærkningsplader Stringerplader.

Dæksbjælker. De tværskibs fra Borde til Borde gaaende krumme Bjælker, paa hvilke Dæksplankerne ere befæstede.

Dæksknæer. De vinkeldannede Knæer, som forbinde Dæksbjælkerne med Indtømmerne. I Jernskibe kaldes de Knæplader.

Forskib eller Bov. Formen af denne kan enten være skarp som i klipper- eller kutterbyggede Skibe, middelfyl- dig som i Skibe af almindelig Bygningsform, eller fyldig som i kufdannede Skibe og lignende Lastskibe. Forstævnen kan enten være glat — udfaldende eller lodretstaaende — eller forsynet med Gallion og Gallionsfigur. Forefindes sidstnævnte, beskrives den nærmere som: kvindelig, mand-

lig, Hel-, Halv- eller Brystfigur, Vaabenskjold, Krølle o. s. v.

Agterskib. Formen af dette kan enten være spidsgattet $\circ$: spidst tilløbende agter som i Dæksbaade og aabne Baade, eller platgattet $\circ$: med et mere eller mindre agterover hældende Spejl, udenpaa hvilket Roret findes anbragt, eller rundgattet som i kufdannede Skibe, eller hækbygget $\circ$: med Udbygning agtenfor Agterstævnen som i Skibe af almindelig Bygningsform. Udbygningen (Hækken) kan enten have fladt eller rundt Spejl.

Inderklædning eller Foring.⁷ Den Plankeklædning, som er befæstet paa Ind- og Bundtømmerne, i Jernskibe paa Spanter og Bundstokke. Den øverste Del af Inderklædningen under Dækket, der i Almindelighed er til at udtage eller forsynet med Lufthuller, benævnes Luftbordet.

Katspor og Baand. Svære Krumtømmer, som tjene til en stærkere Forbinding, og som undertiden findes anbragte navnlig i Boven ovenpaa Inderklædningen.

Yderklædning. Den paa Indtømmernes Yderkant anbragte Plankeklædning, i Jernskibe Pladeklædning. Ligge Plankerne eller Pladerne Kant mod Kant, saaledes at de danne en jævn Flade, kaldes Skibet kravelbygget, i Mod-sætning til klinkbygget.

Pumpesod. Et Hylster udenom Pumperør.

Luger (Hatchways). Aabninger i Dækket, gennem hvilke haves Adgang til Lastrum, Folkelukaf, Kabelrum m. m. Lugekarme ere paa Dækket staaende Rammer, over hvilke Lemmene lægges.

Sandbord. De Planker som ere nedlagte paa begge Sider af Kølsvinet, saaledes at de kunne optages, naar Bunden mellem den nederste Del af Indtømmerne skal renses.

Skotter (Bulkheads). De Vægge, som adskille Kahytter, Folkerum, Maskinrum, Lastrum m. v.

Gangbord. De indvendig langs Siderne løbende Planker, som tjene til Passage fra for til agter i delvis dækkede Fartøjer.

Mellemdæk. Det under Maalingsdækket paa Mellemdæksbjælkerne befæstede Dæk.

Hytte (Poop), Brorum (Bridge space) eller Bak (Forecastle). Opbygninger, som gaa fra Borde til Borde, ere dæ -

kede med faste Dæk og have en Højde af ca. 7 Fod. En lignende Opbygning, som er i Forbindelse med Rummet under Dækket og i Almindelighed kun er 2 à 4 Fod høj, kaldes Halvdæk (Break).

Ruf (Round house). Opbygning paa Dækket, som ikke staar i Forbindelse med Skibets Sider. En saadan Opbygning, som staar i Forbindelse med Rummet under Dækket, benævnes Halvruf; Højden er da i Almindelighed kun 2 à 4 Fod.

I Maalingsbeviser og Maalebreve benyttes følgende Betegnelser.

For Bygningsmaterialet:

Eg, naar saavel Indtømmerne som Yder- og Inderklædningerne ere helt af denne Træsart;

Fyr, naar saavel Indtømmerne som Yder- og Inderklædningerne ere helt af denne Træsart;

Eg og Fyr, naar de ovennævnte Dele af Skibet bestaa af begge disse Træsarter, men Egematerialet dog udgør den overvejende Part;

Fyr og Eg, naar det blandede Forhold er saaledes, at Fyrrematerialet er det overvejende.

Er der til de ovennævnte Dele af et Skib benyttet andre Træsarter saasom Teak, Bøg, Alm o. s. v., bør disse Træsarter ligeledes nævnes.

Jern eller Staal, naar saavel Spanter som Yderklædning bestaa heraf;

Jern og Træ, naar disse Materialier findes benyttede til de ovenfor nævnte Dele i et eller andet blandet Forhold.

For Skibets Art¹⁾:

Enten Skrogets Bygningsmaade, f. Eks. Kuf, Evert, Kvase, for større Skibes Vedkommende tillige Angivelse af om Skibet er indrettet med fuldstændigt Overdæk (Spar deck) o: et solidt bygget fra for til agter gaaende Dæk, som danner et brudt eller ubrudt Rum over Hoveddækket, eller med ufuldstændigt Overdæk (Awning deck, Hurricane deck), eller med aabent

¹⁾ Skibe med Maskinkraft (Damp- eller Motorkraft) betegnes «Dampskib» eller «Motorskib». Sejlskibe med Maskinkraft (Damp- eller Motorkraft) betegnes ved det paagældende Skibs Benævnelse efterfulgt af «med Hjælpekrue», f. Eks. Skonnert med Hjælpekrue o. s. v.

Rum (Well) mellem Bak og Brorum eller med aabent
 Rum (Well) mellem Bak og forlænget Poop;
 eller Skibets Takling, f. Eks. Barkskib, Brig, Skonnert, Galease,
 Slup o. s. v.;

eller saavel Bygningsmaade som Takling f. Eks. Skonnertkuf, Jagtgalease o. s. v.

Denne Skibsmaalings-Instruktion, som er udstedt i Henhold til Lov af 13. Marts 1867 angaaende Skibes Maaling og Lov af 15. Maj 1868 angaaende Folkerum, træder i Kraft den 1. Januar 1910 og samtidig ophæves Instruktion om Skibes Maaling af 7. September 1867 og tilhørende Tillæg Nr. 1 af 1. September 1901.

Ministeriet for Handel og Søfart den 26. November 1909.

W. Weimann.

G. Busck-Nielsen,
 fg.

APPENDIKS

APPENDIX

Tabel

over

$\frac{1}{4}$ af Dybder fra 2,00 til 22,00 Fod og $\frac{1}{3}$ af Fællesafstandene
mellem Bredderne.

Dybden	$\frac{1}{4}$ Dybde	$\frac{1}{3}$ af Fælles- afst. mellem Bred.	Dybden	$\frac{1}{4}$ Dybde	$\frac{1}{3}$ af Fælles- afst. mellem Bred.	Dybden	$\frac{1}{4}$ Dybde	$\frac{1}{3}$ af Fælles- afst. mellem Bred.	Dybden	$\frac{1}{4}$ Dybde	$\frac{1}{3}$ af Fælles- afst. mellem Bred.
2.			3.			4.			5.		
2,00	0,500	0,17	3,00	0,750	0,25	4,00	1,000	0,33	5,00	1,250	0,42
2,05	0,512	0,17	3,05	0,762	0,25	4,05	1,012	0,34	5,05	1,262	0,42
2,10	0,525	0,18	3,10	0,775	0,26	4,10	1,025	0,34	5,10	1,275	0,43
2,15	0,537	0,18	3,15	0,787	0,26	4,15	1,037	0,35	5,15	1,287	0,43
2,20	0,550	0,18	3,20	0,800	0,27	4,20	1,050	0,35	5,20	1,300	0,43
2,25	0,562	0,19	3,25	0,812	0,27	4,25	1,062	0,35	5,25	1,312	0,44
2,30	0,575	0,19	3,30	0,825	0,28	4,30	1,075	0,36	5,30	1,325	0,44
2,35	0,587	0,20	3,35	0,837	0,28	4,35	1,087	0,36	5,35	1,337	0,45
2,40	0,600	0,20	3,40	0,850	0,28	4,40	1,100	0,37	5,40	1,350	0,45
2,45	0,612	0,20	3,45	0,862	0,29	4,45	1,112	0,37	5,45	1,362	0,45
2,50	0,625	0,21	3,50	0,875	0,29	4,50	1,125	0,38	5,50	1,375	0,46
2,55	0,637	0,21	3,55	0,887	0,30	4,55	1,137	0,38	5,55	1,387	0,46
2,60	0,650	0,22	3,60	0,900	0,30	4,60	1,150	0,38	5,60	1,400	0,47
2,65	0,662	0,22	3,65	0,912	0,30	4,65	1,162	0,39	5,65	1,412	0,47
2,70	0,675	0,23	3,70	0,925	0,31	4,70	1,175	0,39	5,70	1,425	0,48
2,75	0,687	0,23	3,75	0,937	0,31	4,75	1,187	0,40	5,75	1,437	0,48
2,80	0,700	0,23	3,80	0,950	0,32	4,80	1,200	0,40	5,80	1,450	0,48
2,85	0,712	0,24	3,85	0,962	0,32	4,85	1,212	0,40	5,85	1,462	0,49
2,90	0,725	0,24	3,90	0,975	0,33	4,90	1,225	0,41	5,90	1,475	0,49
2,95	0,737	0,25	3,95	0,987	0,33	4,95	1,237	0,41	5,95	1,487	0,50
6.			7.			8.			9.		
6,00	1,500	0,50	7,00	1,750	0,58	8,00	2,000	0,67	9,00	2,250	0,75
6,05	1,512	0,50	7,05	1,762	0,59	8,05	2,012	0,67	9,05	2,262	0,75
6,10	1,525	0,51	7,10	1,775	0,59	8,10	2,025	0,68	9,10	2,275	0,76
6,15	1,537	0,51	7,15	1,787	0,60	8,15	2,037	0,68	9,15	2,287	0,76
6,20	1,550	0,52	7,20	1,800	0,60	8,20	2,050	0,68	9,20	2,300	0,77
6,25	1,562	0,52	7,25	1,812	0,60	8,25	2,062	0,69	9,25	2,312	0,77
6,30	1,575	0,53	7,30	1,825	0,61	8,30	2,075	0,69	9,30	2,325	0,78
6,35	1,587	0,53	7,35	1,837	0,61	8,35	2,087	0,70	9,35	2,337	0,78
6,40	1,600	0,53	7,40	1,850	0,62	8,40	2,100	0,70	9,40	2,350	0,78
6,45	1,612	0,54	7,45	1,862	0,62	8,45	2,112	0,70	9,45	2,362	0,79
6,50	1,625	0,54	7,50	1,875	0,63	8,50	2,125	0,71	9,50	2,375	0,79
6,55	1,637	0,55	7,55	1,887	0,63	8,55	2,137	0,71	9,55	2,387	0,80
6,60	1,650	0,55	7,60	1,900	0,63	8,60	2,150	0,72	9,60	2,400	0,80
6,65	1,662	0,55	7,65	1,912	0,64	8,65	2,162	0,72	9,65	2,412	0,80
6,70	1,675	0,56	7,70	1,925	0,64	8,70	2,175	0,73	9,70	2,425	0,81
6,75	1,687	0,56	7,75	1,937	0,65	8,75	2,187	0,73	9,75	2,437	0,81
6,80	1,700	0,57	7,80	1,950	0,65	8,80	2,200	0,73	9,80	2,450	0,82
6,85	1,712	0,57	7,85	1,962	0,65	8,85	2,212	0,74	9,85	2,462	0,82
6,90	1,725	0,58	7,90	1,975	0,66	8,90	2,225	0,74	9,90	2,475	0,83
6,95	1,737	0,58	7,95	1,987	0,66	8,95	2,237	0,75	9,95	2,487	0,83

(Fortsættes næste Side).

10.			11.			12.			13.		
10,00	2,500	0,83	11,00	2,750	0,92	12,00	3,000	1,00	13,00	3,250	1,08
10,05	2,512	0,84	11,05	2,762	0,92	12,05	3,012	1,00	13,05	3,262	1,09
10,10	2,525	0,84	11,10	2,775	0,93	12,10	3,025	1,01	13,10	3,275	1,09
10,15	2,537	0,85	11,15	2,787	0,93	12,15	3,037	1,01	13,15	3,287	1,10
10,20	2,550	0,85	11,20	2,800	0,93	12,20	3,050	1,02	13,20	3,300	1,10
10,25	2,562	0,85	11,25	2,812	0,94	12,25	3,062	1,02	13,25	3,312	1,10
10,30	2,575	0,86	11,30	2,825	0,94	12,30	3,075	1,03	13,30	3,325	1,11
10,35	2,587	0,86	11,35	2,837	0,95	12,35	3,087	1,03	13,35	3,337	1,11
10,40	2,600	0,87	11,40	2,850	0,95	12,40	3,100	1,03	13,40	3,350	1,12
10,45	2,612	0,87	11,45	2,862	0,95	12,45	3,112	1,04	13,45	3,362	1,12
10,50	2,625	0,88	11,50	2,875	0,96	12,50	3,125	1,04	13,50	3,375	1,13
10,55	2,637	0,88	11,55	2,887	0,96	12,55	3,137	1,05	13,55	3,387	1,13
10,60	2,650	0,88	11,60	2,900	0,97	12,60	3,150	1,05	13,60	3,400	1,13
10,65	2,662	0,89	11,65	2,912	0,97	12,65	3,162	1,05	13,65	3,412	1,14
10,70	2,675	0,89	11,70	2,925	0,98	12,70	3,175	1,06	13,70	3,425	1,14
10,75	2,687	0,90	11,75	2,937	0,98	12,75	3,187	1,06	13,75	3,437	1,15
10,80	2,700	0,90	11,80	2,950	0,98	12,80	3,200	1,07	13,80	3,450	1,15
10,85	2,712	0,90	11,85	2,962	0,99	12,85	3,212	1,07	13,85	3,462	1,15
10,90	2,725	0,91	11,90	2,975	0,99	12,90	3,225	1,08	13,90	3,475	1,16
10,95	2,737	0,91	11,95	2,987	1,00	12,95	3,237	1,08	13,95	3,487	1,16
14.			15.			16.			17.		
14,00	3,500	1,17	15,00	3,750	1,25	16,00	4,000	1,33	17,00	4,250	1,42
14,05	3,512	1,17	15,05	3,762	1,25	16,05	4,012	1,34	17,05	4,262	1,42
14,10	3,525	1,18	15,10	3,775	1,26	16,10	4,025	1,34	17,10	4,275	1,43
14,15	3,537	1,18	15,15	3,787	1,26	16,15	4,037	1,35	17,15	4,287	1,43
14,20	3,550	1,18	15,20	3,800	1,27	16,20	4,050	1,35	17,20	4,300	1,43
14,25	3,562	1,19	15,25	3,812	1,27	16,25	4,062	1,35	17,25	4,312	1,44
14,30	3,575	1,19	15,30	3,825	1,28	16,30	4,075	1,36	17,30	4,325	1,44
14,35	3,587	1,20	15,35	3,837	1,28	16,35	4,087	1,36	17,35	4,337	1,45
14,40	3,600	1,20	15,40	3,850	1,28	16,40	4,100	1,37	17,40	4,350	1,45
14,45	3,612	1,20	15,45	3,862	1,29	16,45	4,112	1,37	17,45	4,362	1,45
14,50	3,625	1,21	15,50	3,875	1,29	16,53	4,125	1,38	17,50	4,375	1,46
14,55	3,637	1,21	15,55	3,887	1,30	16,55	4,137	1,38	17,55	4,387	1,46
14,60	3,650	1,22	15,60	3,900	1,30	16,60	4,150	1,38	17,60	4,400	1,47
14,65	3,662	1,22	15,65	3,912	1,30	16,65	4,162	1,39	17,65	4,412	1,47
14,70	3,675	1,23	15,70	3,925	1,31	16,70	4,175	1,39	17,70	4,425	1,48
14,75	3,687	1,23	15,75	3,937	1,31	16,75	4,187	1,40	17,75	4,437	1,48
14,80	3,700	1,23	15,80	3,950	1,32	16,80	4,200	1,40	17,80	4,450	1,48
14,85	3,712	1,24	15,85	3,962	1,32	16,85	4,212	1,40	17,85	4,462	1,49
14,90	3,725	1,24	15,90	3,975	1,33	16,90	4,225	1,41	17,90	4,475	1,49
14,95	3,737	1,25	15,95	3,987	1,33	16,95	4,237	1,41	17,95	4,487	1,50
18.			19.			20.			21.		
18,00	4,500	1,50	19,00	4,750	1,58	20,00	5,000	1,67	21,00	5,250	1,75
18,05	4,512	1,50	19,05	4,762	1,59	20,05	5,012	1,67	21,05	5,262	1,75
18,10	4,525	1,51	19,10	4,775	1,59	20,10	5,025	1,68	21,10	5,275	1,76
18,15	4,537	1,51	19,15	4,787	1,60	20,15	5,037	1,68	21,15	5,287	1,76
18,20	4,550	1,52	19,20	4,800	1,60	20,20	5,050	1,68	21,20	5,300	1,77
18,25	4,562	1,52	19,25	4,812	1,60	20,25	5,062	1,69	21,25	5,312	1,77
18,30	4,575	1,53	19,30	4,825	1,61	20,30	5,075	1,69	21,30	5,325	1,78
18,35	4,587	1,53	19,35	4,837	1,61	20,35	5,087	1,70	21,35	5,337	1,78
18,40	4,600	1,53	19,40	4,850	1,62	20,40	5,100	1,70	21,40	5,350	1,78
18,45	4,612	1,54	19,45	4,862	1,62	20,45	5,112	1,70	21,45	5,362	1,79
18,50	4,625	1,54	19,50	4,875	1,63	20,50	5,125	1,71	21,50	5,375	1,79
18,55	4,637	1,55	19,55	4,887	1,63	20,55	5,137	1,71	21,55	5,387	1,80
18,60	4,650	1,55	19,60	4,900	1,63	20,60	5,150	1,72	21,60	5,400	1,80
18,65	4,662	1,55	19,65	4,912	1,64	20,65	5,162	1,72	21,65	5,412	1,80
18,70	4,675	1,56	19,70	4,925	1,64	20,70	5,175	1,73	21,70	5,425	1,81
18,75	4,687	1,56	19,75	4,937	1,65	20,75	5,187	1,73	21,75	5,437	1,81
18,80	4,700	1,57	19,80	4,950	1,65	20,80	5,200	1,73	21,80	5,450	1,82
18,85	4,712	1,57	19,85	4,962	1,65	20,85	5,212	1,74	21,85	5,462	1,82
18,90	4,725	1,58	19,90	4,975	1,66	20,90	5,225	1,74	21,90	5,475	1,83
18,95	4,737	1,58	19,95	4,987	1,66	20,95	5,237	1,75	21,95	5,487	1,83

Tabel

over

$\frac{1}{6}$ af Dybder fra 15,00 til 27,00 Fod og $\frac{1}{3}$ af Fælles-afstandene mellem Bredderne.

Dybden	$\frac{1}{6}$ Dybde	$\frac{1}{3}$ af Fælles- afst. mellem Bred.	Dybden	$\frac{1}{6}$ Dybde	$\frac{1}{3}$ af Fælles- afst. mellem Bred.	Dybden	$\frac{1}{6}$ Dybde	$\frac{1}{3}$ af Fælles- afst. mellem Bred.
15.			16.			17.		
15,00	2,500	0,83	16,00	2,666	0,89	17,00	2,833	0,94
15,05	2,508	0,84	16,05	2,675	0,89	17,05	2,841	0,95
15,10	2,516	0,84	16,10	2,683	0,89	17,10	2,850	0,95
15,15	2,525	0,84	16,15	2,691	0,90	17,15	2,858	0,95
15,20	2,533	0,84	16,20	2,700	0,90	17,20	2,866	0,96
15,25	2,541	0,85	16,25	2,708	0,90	17,25	2,875	0,96
15,30	2,550	0,85	16,30	2,716	0,91	17,30	2,883	0,96
15,35	2,558	0,85	16,35	2,725	0,91	17,35	2,891	0,96
15,40	2,566	0,86	16,40	2,733	0,91	17,40	2,900	0,97
15,45	2,575	0,86	16,45	2,741	0,91	17,45	2,908	0,97
15,50	2,583	0,86	16,50	2,750	0,92	17,50	2,916	0,97
15,55	2,591	0,86	16,55	2,758	0,92	17,55	2,925	0,98
15,60	2,600	0,87	16,60	2,766	0,92	17,60	2,933	0,98
15,65	2,608	0,87	16,65	2,775	0,93	17,65	2,941	0,98
15,70	2,616	0,87	16,70	2,783	0,93	17,70	2,950	0,98
15,75	2,625	0,88	16,75	2,791	0,93	17,75	2,958	0,99
15,80	2,633	0,88	16,80	2,800	0,93	17,80	2,966	0,99
15,85	2,641	0,88	16,85	2,808	0,94	17,85	2,975	0,99
15,90	2,650	0,88	16,90	2,816	0,94	17,90	2,983	0,99
15,95	2,658	0,89	16,95	2,825	0,94	17,95	2,991	1,00
18.			19.			20.		
18,00	3,000	1,00	19,00	3,166	1,06	20,00	3,333	1,11
18,05	3,008	1,00	19,05	3,175	1,06	20,05	3,341	1,11
18,10	3,016	1,01	19,10	3,183	1,06	20,10	3,350	1,12
18,15	3,025	1,01	19,15	3,191	1,06	20,15	3,358	1,12
18,20	3,033	1,01	19,20	3,200	1,07	20,20	3,366	1,12
18,25	3,041	1,01	19,25	3,208	1,07	20,25	3,375	1,13
18,30	3,050	1,02	19,30	3,216	1,07	20,30	3,383	1,13
18,35	3,058	1,02	19,35	3,225	1,08	20,35	3,391	1,13
18,40	3,066	1,02	19,40	3,233	1,08	20,40	3,400	1,13
18,45	3,075	1,03	19,45	3,241	1,08	20,45	3,408	1,14
18,50	3,083	1,03	19,50	3,250	1,08	20,50	3,416	1,14
18,55	3,091	1,03	19,55	3,258	1,09	20,55	3,425	1,14
18,60	3,100	1,03	19,60	3,266	1,09	20,60	3,433	1,14
18,65	3,108	1,04	19,65	3,275	1,09	20,65	3,441	1,15
18,70	3,116	1,04	19,70	3,283	1,09	20,70	3,450	1,15
18,75	3,125	1,04	19,75	3,291	1,10	20,75	3,458	1,15
18,80	3,133	1,04	19,80	3,300	1,10	20,80	3,466	1,16
18,85	3,141	1,05	19,85	3,308	1,10	20,85	3,475	1,16
18,90	3,150	1,05	19,90	3,316	1,11	20,90	3,483	1,16
18,95	3,158	1,05	19,95	3,325	1,11	20,95	3,491	1,16

Dybden	$\frac{1}{6}$ Dybde	$\frac{1}{3}$ af Fælles- afst. mellem Bred.	Dybden	$\frac{1}{6}$ Dybde	$\frac{1}{3}$ af Fælles- afst. mellem Bred.	Dybden	$\frac{1}{6}$ Dybde	$\frac{1}{3}$ af Fælles- afst. mellem Bred.
21.			22.			23.		
21,00	3,500	1,17	22,00	3,666	1,22	23,00	3,833	1,28
21,05	3,508	1,17	22,05	3,675	1,23	23,05	3,841	1,28
21,10	3,516	1,17	22,10	3,683	1,23	23,10	3,850	1,28
21,15	3,525	1,18	22,15	3,691	1,23	23,15	3,858	1,29
21,20	3,533	1,18	22,20	3,700	1,23	23,20	3,866	1,29
21,25	3,541	1,18	22,25	3,708	1,24	23,25	3,875	1,29
21,30	3,550	1,18	22,30	3,716	1,24	23,30	3,883	1,29
21,35	3,558	1,19	22,35	3,725	1,24	23,35	3,891	1,30
21,40	3,566	1,19	22,40	3,733	1,24	23,40	3,900	1,30
21,45	3,575	1,19	22,45	3,741	1,25	23,45	3,908	1,30
21,50	3,583	1,19	22,50	3,750	1,25	23,50	3,916	1,31
21,55	3,591	1,20	22,55	3,758	1,25	23,55	3,925	1,31
21,60	3,600	1,20	22,60	3,766	1,26	23,60	3,933	1,31
21,65	3,608	1,20	22,65	3,775	1,26	23,65	3,941	1,31
21,70	3,616	1,21	22,70	3,783	1,26	23,70	3,950	1,32
21,75	3,625	1,21	22,75	3,791	1,26	23,75	3,958	1,32
21,80	3,633	1,21	22,80	3,800	1,27	23,80	3,966	1,32
21,85	3,641	1,21	22,85	3,808	1,27	23,85	3,975	1,33
21,90	3,650	1,22	22,90	3,816	1,27	23,90	3,983	1,33
21,95	3,658	1,22	22,95	3,825	1,28	23,95	3,991	1,33
24.			25.			26.		
24,00	4,000	1,33	25,00	4,166	1,39	26,00	4,333	1,44
24,05	4,008	1,34	25,05	4,175	1,39	26,05	4,341	1,45
24,10	4,016	1,34	25,10	4,183	1,39	26,10	4,350	1,45
24,15	4,025	1,34	25,15	4,191	1,40	26,15	4,358	1,45
24,20	4,033	1,34	25,20	4,200	1,40	26,20	4,366	1,46
24,25	4,041	1,35	25,25	4,208	1,40	26,25	4,375	1,46
24,30	4,050	1,35	25,30	4,216	1,41	26,30	4,383	1,46
24,35	4,058	1,35	25,35	4,225	1,41	26,35	4,391	1,46
24,40	4,066	1,36	25,40	4,233	1,41	26,40	4,400	1,47
24,45	4,075	1,36	25,45	4,241	1,41	26,45	4,408	1,47
24,50	4,083	1,36	25,50	4,250	1,42	26,50	4,416	1,47
24,55	4,091	1,36	25,55	4,258	1,42	26,55	4,425	1,48
24,60	4,100	1,37	25,60	4,266	1,42	26,60	4,433	1,48
24,65	4,108	1,37	25,65	4,275	1,43	26,65	4,441	1,48
24,70	4,116	1,37	25,70	4,283	1,43	26,70	4,450	1,48
24,75	4,125	1,38	25,75	4,291	1,43	26,75	4,458	1,49
24,80	4,133	1,38	25,80	4,300	1,43	26,80	4,466	1,49
24,85	4,141	1,38	25,85	4,308	1,44	26,85	4,475	1,49
24,90	4,150	1,38	25,90	4,316	1,44	26,90	4,483	1,49
24,95	4,158	1,39	25,95	4,325	1,44	26,95	4,491	1,50

Oversigt

over

Fordringer til Gulvflade og Kubikindhold pr. Mand, til Højde og til Klosetters Antal

i Henhold til

Reglement for Skibsmandskabets Opholdsrum i danske Skibe af 1. Juli 1908.

	„Ældre“ ¹⁾ Skibe				„Nye“ ¹⁾ Skibe			
	Divisor for Gulv- flade pr. Mand	Divisor for Kubik- indhold pr. Mand	Højde af Folkerum fra Gulv til Dæks- bjælkens Underkant	Antal Klosetter for Mandskabet	Divisor for Gulv- flade pr. Mand	Divisor for Kubik- indhold pr. Mand	Højde af Folkerum fra Gulv til Dæks- bjælkens Underkant	Antal Klosetter for Mandskabet /0
Dampskibe ¹⁾ og Sejlskibe paa 700 Tons Brutto og derover	11,3 ²⁾	66	Højden bør være saa stor, at en Mand af Middelhøjde	Et eller flere Klosetter efter Mandskabets Størrelse	15,23 ⁴⁾	113,21 ⁴⁾	6,37	{ For hver Mand (ekskl. Befalmd.) 1 Kloset; under 20 Mand (inkl. Befalmd.) 2 Klo- setter; under 10 Mand (inkl. Be- falmd.) 1 Kloset ⁵⁾
Dampskibe paa og over 200 T.Br. } indtil Sejlskibe " 150 " } 700 T.Br.			Middelhøjde				5,74	
Dampskibe under 200 Tons Brutto Sejlskibe " 150 "			kan gaa og staa i oprejst Stillings ³⁾		12,18 ²⁾	67,93	Højden bør være saa stor, at en Mand af Middelhøjde kan gaa og staa i oprejst Stillings ³⁾	

¹⁾ Se Fodnote 1) S. 33.

²⁾ For Dampskibe og Sejlskibe under 100 Tons Brutto med Folkerum under øverste Dæk regnes dog kun 5,08 Kvadratfod Gulvflade pr. Mand.

³⁾ Gælder ikke for Skibe af og under 100 Tons Brutto.

⁴⁾ Hvor Divisorerne 15,23 og 113,21 anvendes, kan Spise-, Bade- og Vaskerum, som udelukkende benyttes af Mandskabet, medtages i Beregningen; dog skal Soverum have mindst 12,18 Kvadratfod og 67,93 Kubikfod for hver Mand.

⁵⁾ Ere Fordringerne til Antal, Beliggenhed i Forhold til Folkerum (og Indretning) af Klosetter ikke opfyldte, kan Fradrag ikke tilstaas, hverken for Folkerum eller Klosetter.

Fig. I^a

fremstiller Agterparten af et Træskib med 2 Dæk af 5^{te}, største, Klasse (3: med Længde af over 218,51 Fod), og viser Punkterne, mellem hvilke Maalingsdækkets Længde skal maales. Da Skibet har fladt Spejl, støder Linjen, trukken gennem $\frac{1}{3}$ af Dækbjælkens Bugt, mod Inderklædningen noget under Maalingsdækkets Underside i Punktet *a*, hvorfra Længden, som skal benyttes i Tonnageberegningen, Beregningslængden, skal maales.

Fig. I^b

fremstiller Forparten af samme Skib og viser Punkterne, hvorfra Maalingsdækkets Længde skal maales, hvorved bemærkes, at Linjen trukken gennem $\frac{1}{3}$ af Dæksbjælkens Bugt støder an mod Inderklædningen tæt under Maalingsdækkets Underside og saaledes falder sammen dermed; hvilket hidrører fra, at Skibets Bredde ophører paa dette Sted, saa at altsaa ingen Dæksbjælkebugt forefindes, hvorfor heller intet bliver at fradrage for denne Bugt.

Fig. I^c

fremstiller Agterparten m. v. af samme Skib i større Maalestok.

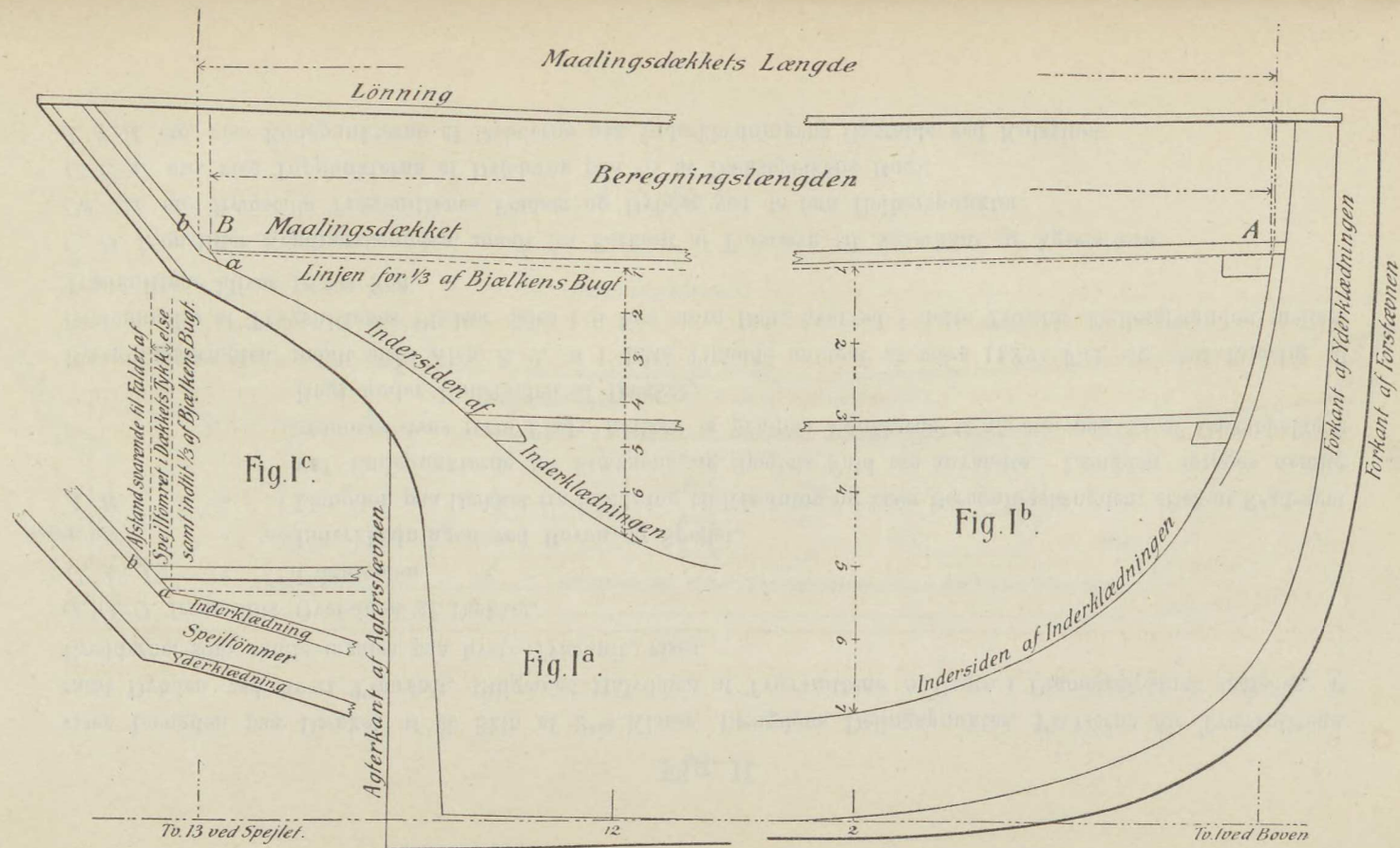


Fig. II

viser Længden paa Dækket af et Skib af 2^{den} Klasse, Længdens Delingspunkter, Pladserne for Tværnittene, samt Dybden ved hvert Tværnsnit, tilligemed Halvdelen af Tværnittene nedlagte i Diametralplanet saaledes, at Bredderne, som skulle maales paa hvert Tværnsnit, vises.

O. O. O. fremstiller Oversiden af Dækket.

U. U. U. " Undersiden "

a. a. " Inderklædningen ved Boven og Spejlet.

A. B. " Længden paa Dækket fra Klædning til Klædning og viser Beregningslængden, efter at Fradraget ved Endepunkterne for Stævnsens og Spejlets Fald ere anvendte. Længden optages nemlig ovenover dens rette Plads, hvilken er gennem Punkterne *C. C.* etc. paa $\frac{1}{3}$ af Dæksbjælkens Bugt under Undersiden af Dækket.

Beregningslængden, maalt efter Afsn. E, 2, er i dette Tilfælde antaget at være 112,75 Fod, og skal følgelig til Bestemmelse af Tværnittenes Pladser deles i 6 lige store Dele, hvorved i dette Tilfælde Fællesafstanden mellem Tværnittene bliver 18,792 Fod.

C. D. fremstiller Kendingslængden, maalt fra Forkant af Forstævn til Agterkant af Agterstævn.

Cd. Cd. etc. fremstille Tværnittenes Pladser og Dybder ved de fem Delingspunkter.

C. C. C. etc. vise Toppunkterne af Dybderne paa $\frac{1}{3}$ af Dæksbjælkens Bugt.

d. d. d. etc. vise Endepunkterne af Dybderne paa Inderklædningens Overside ved Kølsvinet.

Fig. II.

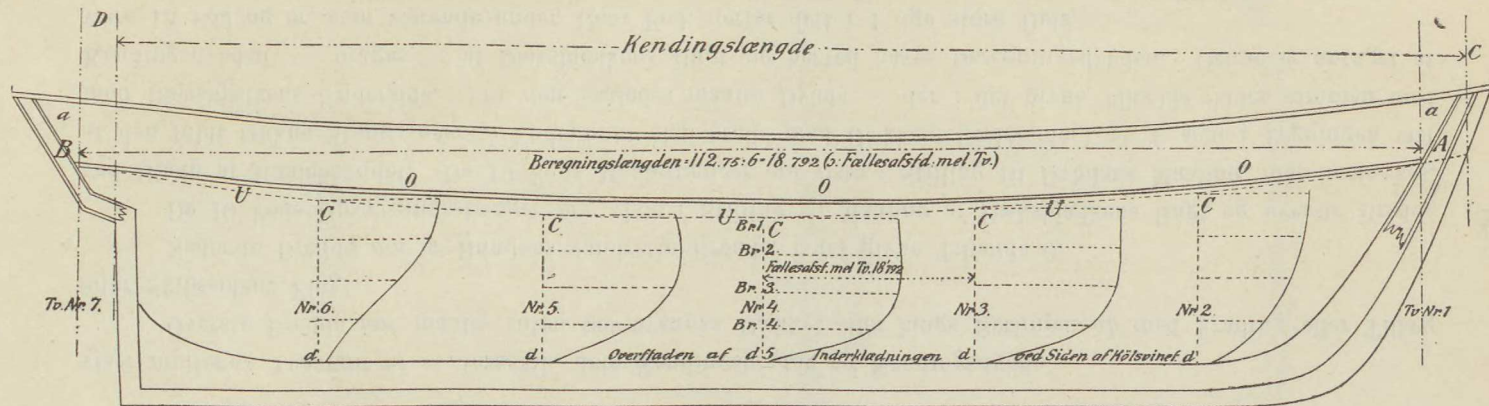


Fig. III

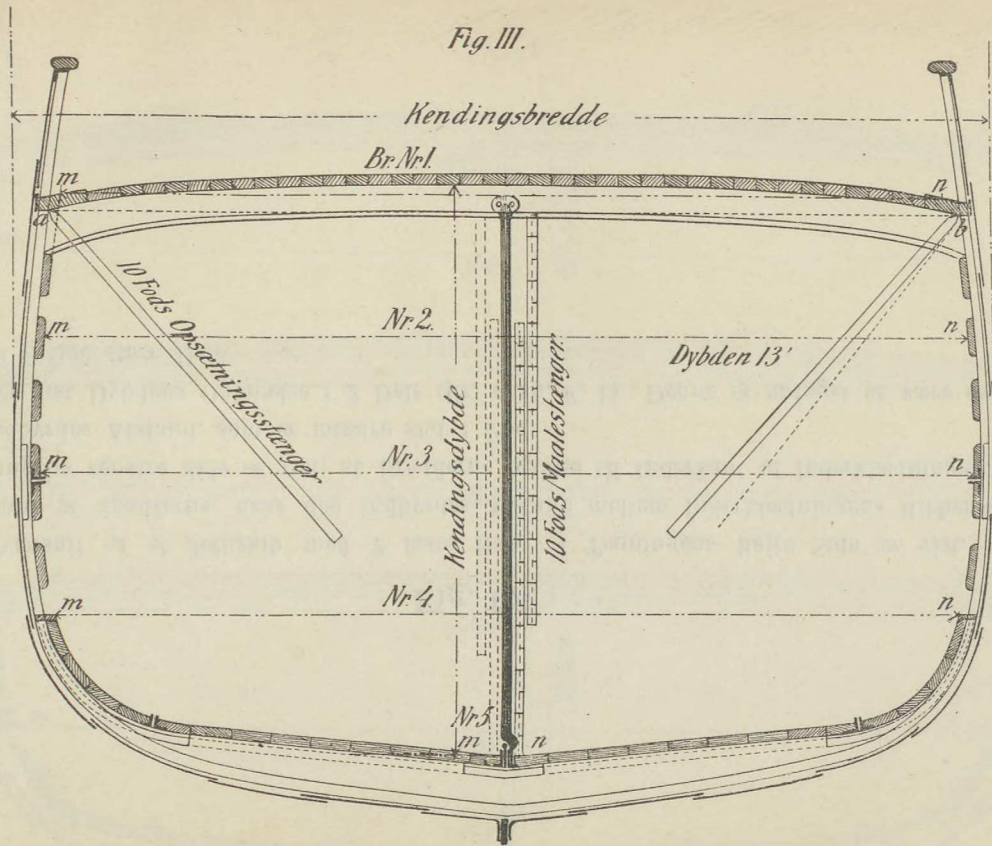
viser midterste Tværsnit af et Jernskib, dets Kendingsbredde og Kendingsdybde.

Øverste Bredde *mn* maales enten tæt ovenpaa Dækket eller langs Retlinjen *ab* med Fradrag eller Tillæg efter Skibssidens Flugt.

Nederste Bredde *mn* er Bundens vandrette Bredde, i det givne Tilfælde 0.

De 10 Fods Opsætningsstænger ere viste i Stilling til Maaling af Dæksbjælkens Bugt og øverste Bredde ved Hjælp af Maalebaandet. De 10 Fods Maalestænger ere viste i Stilling til Dybdens Maaling, idet bemærkes, at den fuldt trukne Stangs øverste Endepunkt skal støde mod Dækkets Underside i St. f. som i Tegningen vist mod Dæksbjælkens Underside. Fra den saaledes maalte Dybde — der i det givne Tilfælde falder sammen med Kendingsdybden — drages $\frac{1}{3}$ af Dæksbjælkens Bugt og herved have Beregningsdybden. Denne er antaget at være 13 Fod og er, som værende under 15,54 Fod, derfor delt i 4 lige store Dele.

Fig. III.



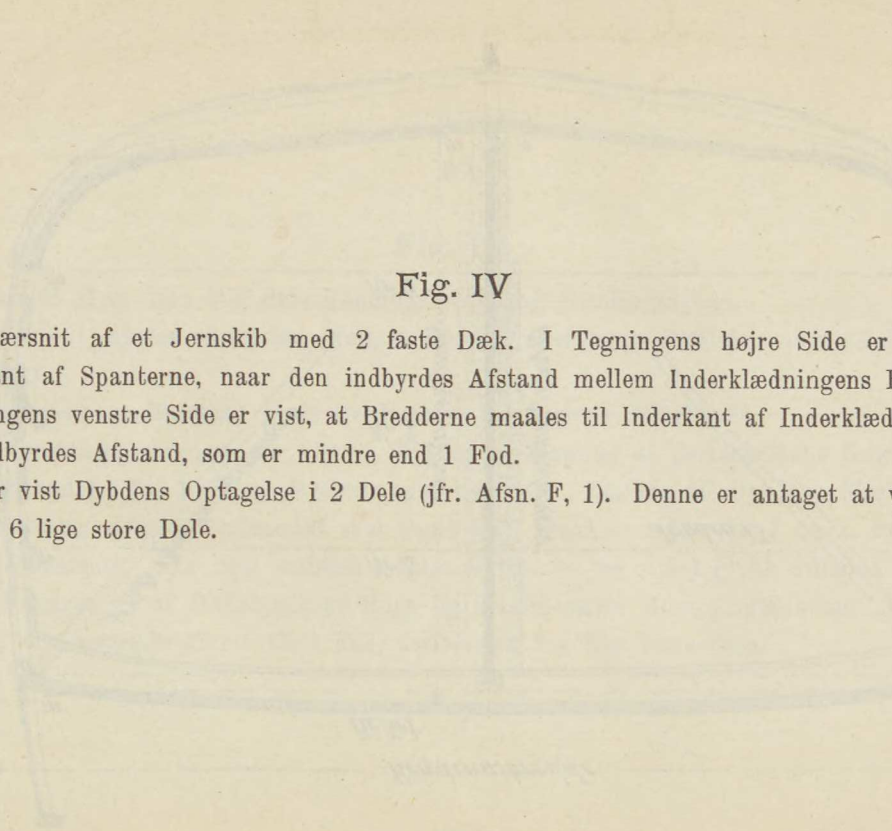
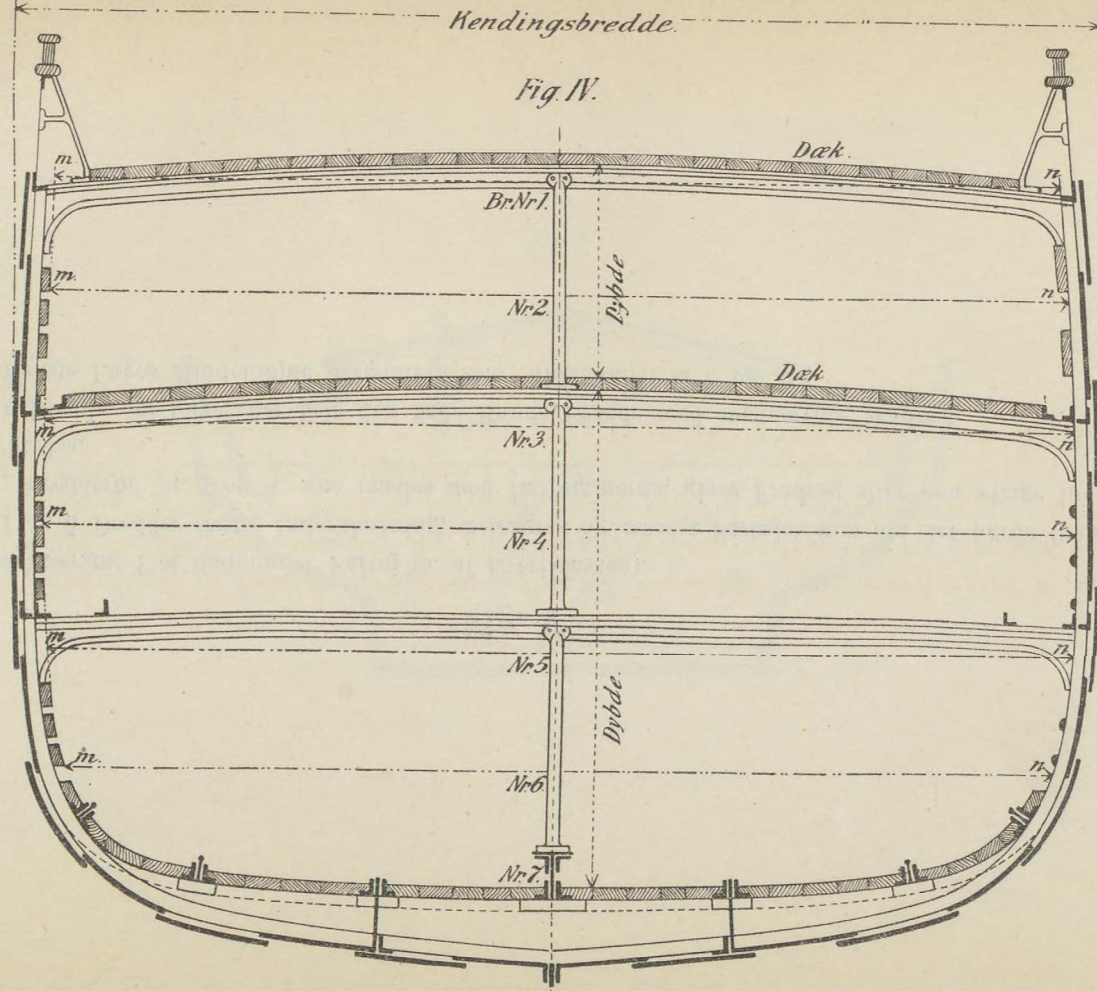


Fig. IV

viser midterste Tværsnit af et Jernskib med 2 faste Dæk. I Tegningens højre Side er vist, at Bredderne maales til Inderkant af Spanterne, naar den indbyrdes Afstand mellem Inderklædningens Ribber er større end 1 Fod; og i Tegningens venstre Side er vist, at Bredderne maales til Inderkant af Inderklædningen, naar dennes Ribber have en indbyrdes Afstand, som er mindre end 1 Fod.

Endvidere er vist Dybdens Optagelse i 2 Dele (jfr. Afsn. F, 1). Denne er antaget at være over 15,54 Fod og er derfor delt i 6 lige store Dele.

Ribbers Afstand mindre end 1 Fod.



Kendingsbredde.

Fig. IV.

Ribbers Afstand større end 1 Fod.

Fig. V

viser midterste Tværsnit i et fladbundet Fartøj (c: af Evertklassen).

Da 2 af de 5 Bredder træffe Inderklædning, betragtes og maales Fartøjet som om det havde fuldstændig Inderklædning; Bredderne Nr. 3 og 4, som maales mod Indtømmerne, gives Fradrag efter den øvrige Inderklædnings Middeltykkelse.

Nederste Bredde *mn* bliver her hele den flade Bunds Bredde med ovennævnte Fradrag.

Den ophøjede Luges Middelhøjde bestemmes som Middeltallet af *h* og *H*.

Fig. V.

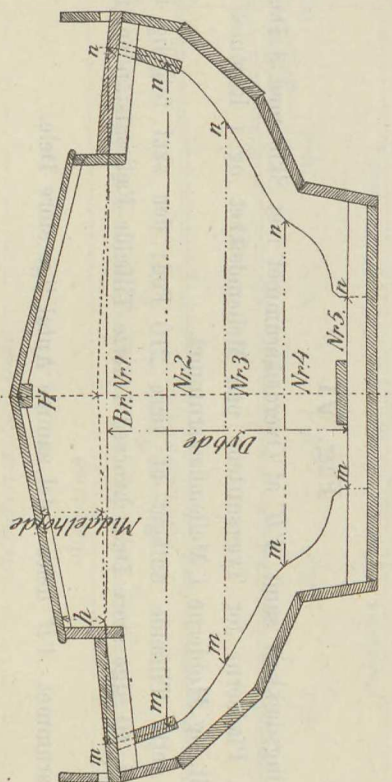


Fig. VI

viser Længden AB af Maalingsdækket, samt $A'B'$ af Overdæksrummet i et Skib med 3 Dæk og af 4^{de} Klasse; Længdernes Delingspunkter, Pladserne for Tværnittene paa Mellemdækket og i Rummet under dette, samt Dybderne ved hvert Tværnit, og Højderne i Mellemdæksrummet.

Længden AB er i dette Tilfælde antaget at være 210 Fod; den skal følgelig til Bestemmelsen af Tværnittenes Pladser deles i 10 lige store Dele, hvorved i dette Tilfælde Fællesafstanden mellem Tværnittene bliver 21,0 Fod.

Længden af Overdæksrummet $A'B'$ deles i det samme Antal lige store Dele.

Fig VI.

Kendingslangde

Lønning

Øverste Deck

Beregningsslangde

Maalingsdækket

Nr. 10

Nr. 9

Nr. 8

Nr. 7

Nr. 6

Nr. 5

Nr. 4

Nr. 3

Nr. 2

Nr. 1

Overfladen af Inderskæbningen ved Siden af Hølsounet

med Tr.

Fæltet Afstet.

h₀

d

c

B

A

h₀

h₀

h₀

h₀

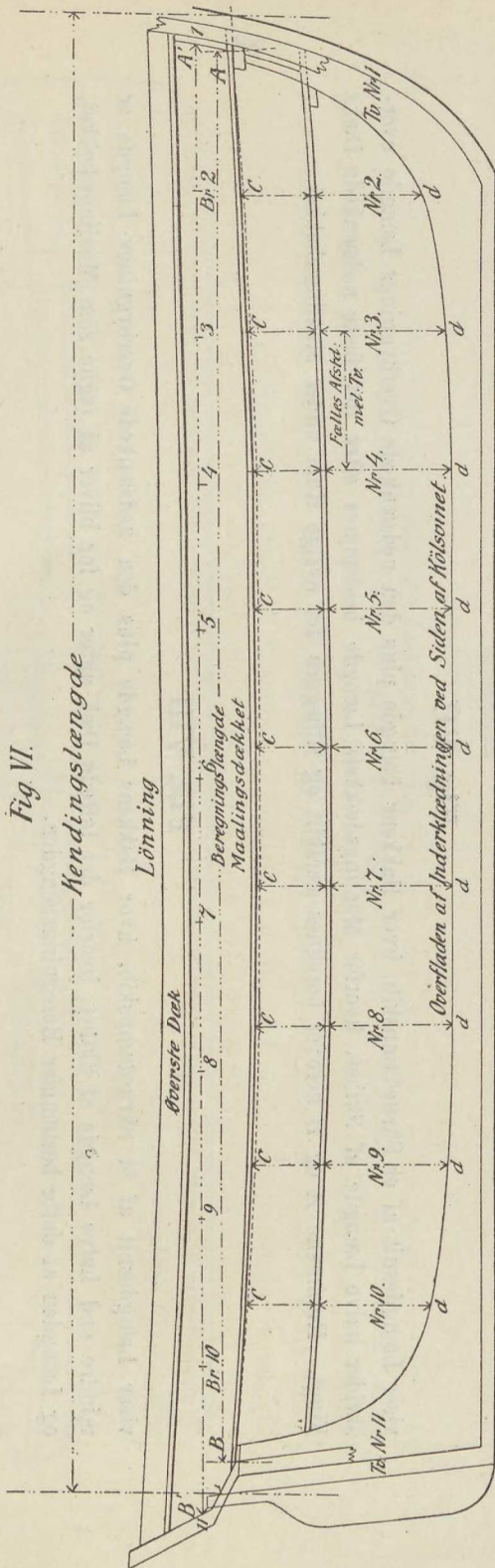


Fig. VII

viser Længdesnit af et Skruedampskib, hvor Bakkens Længde plus den nedsænkede Overbygning's Længde overskrider halve Længde af Skibet, hvorfor Maalingsdækkets Længde bestemmes efter det faste nedsænkede Dæks Flugt. Rummene *A* og *B* herover beregnes særskilt og tillægges det øvrige Rum under Maalingsdækket.

88

Fig. VIII

viser Længdesnit af et Skruedampskib, hvor Bakkens Længde plus den nedsænkede Overbygning's Længde er mindre end halve Længde af Skibet, hvorfor det løftede Dæk agter og for bliver at regne som Maalingsdækket, og Længden af dette bestemmer Beregningslængden.

Fig. VII.

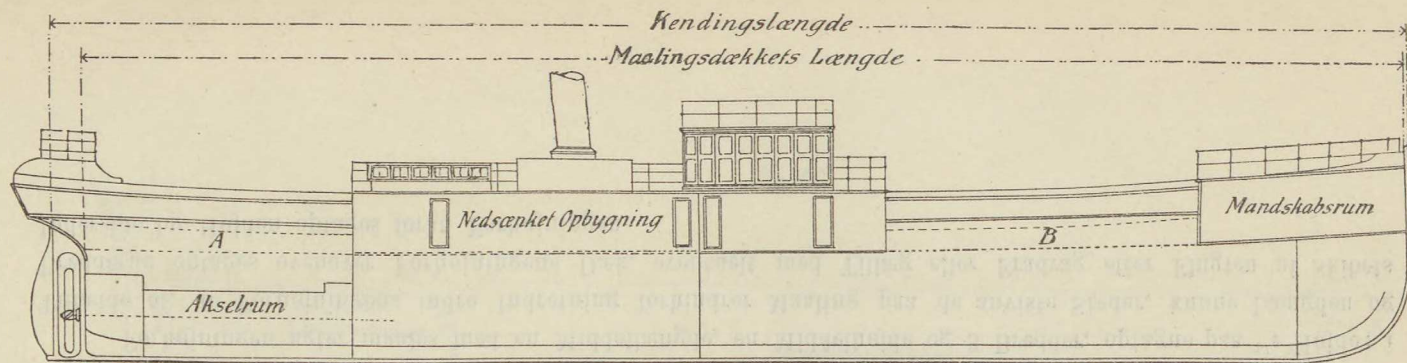


Fig. VIII.

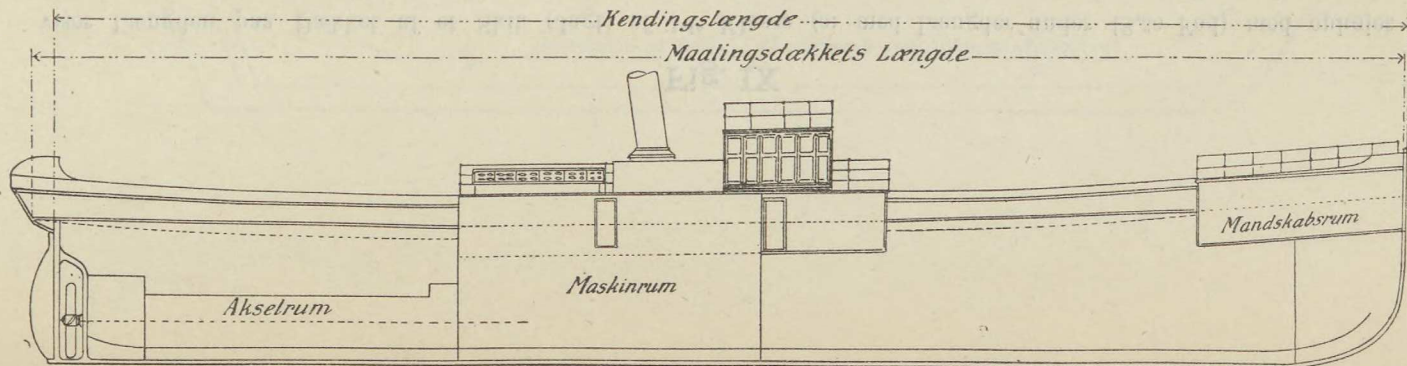


Fig. IX

viser Længden paa Dækket af et Skib (Jagt) af 1^{ste} Klasse (3: med Længder under 48,56 Fod) med ophøjet Kahyt agter; Længdens Delingspunkter, Pladserne for Tværnittene, samt Dybderne ved hvert Tværnit.

Længden $A'F$ er maalt ovenover det ophøjede Kahytsdæk; Stykket FE ($= x$), som skal fradrages den saaledes maalte Længde for at frembringe Længden AB (i Fig. betegnet Maalingsdækket i St. f. Maalingsdækkets Længde), udfindes ved den i Afsn. E, 2 anviste Fremgangsmaade.

Forhøjningen agter maales med en Middellængde, en Middelhøjde og 3 Bredder, optagne paa $\frac{1}{2}$ Højde; i Tilfælde af, at Forhøjningens indre Indretning forhindrer Maaling paa de anviste Steder, kunne Længden og Bredderne optages ovenover Forhøjningens Dæk, eventuelt med Tillæg eller Fradrag efter Flugten af Skibets Inderside og Højden optages foran Forhøjningen.

Fig. IX.

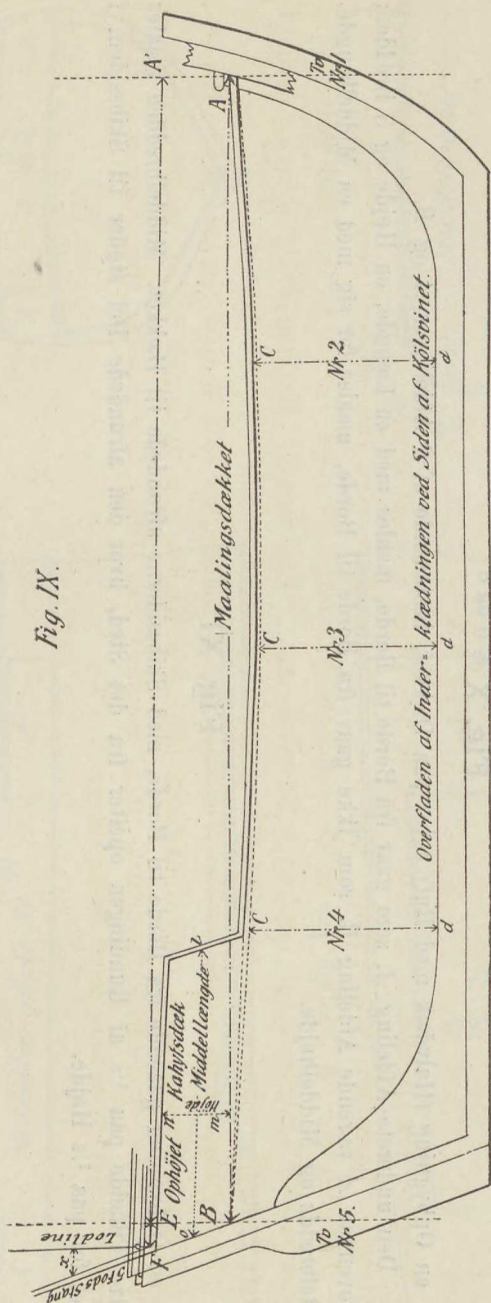


Fig. X ^{a, b og c}

viser en Opbygning (Halvdæk med Ruf) agter paa Dækket, bestaaende af 2 Afdelinger *A* og *B*.

Den underste Afdeling *A*, som gaar fra Borde til Borde, maales med en Længde, en Højde og 3 Bredder; den ovenpaa *A* værende Afdeling *B*, som ikke gaar fra Borde til Borde, maales for sig med en Middellængde, Middelbredde og Middelhøjde.

Fig. XI

viser en Opbygning gaaende fra Borde til Borde, med Skibssiderne afrundede til Dækket. Middelbredden maales i dette Tilfælde paa $\frac{1}{3}$ af Rundingen opefter fra det Sted, hvor den afrundede Del støder til Skibssiden, i Stedet for paa $\frac{1}{2}$ Højde.

Fig X a

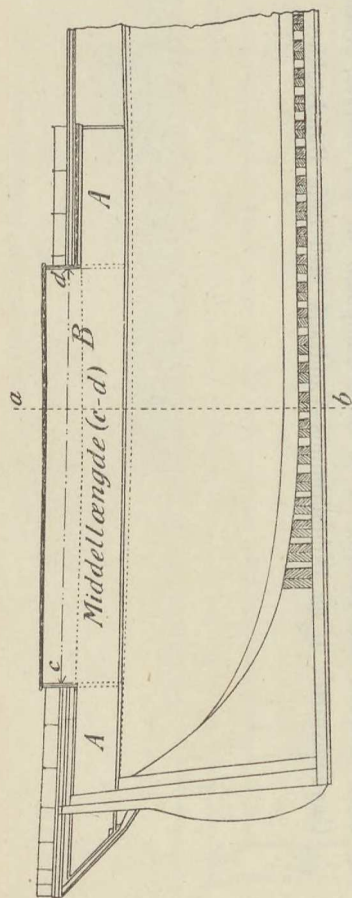


Fig X c.

Sektion a-b

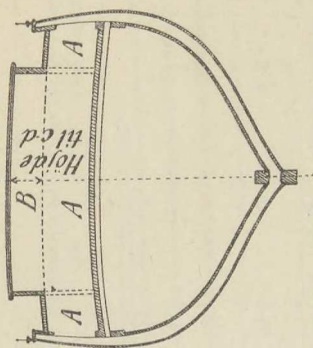


Fig X b.

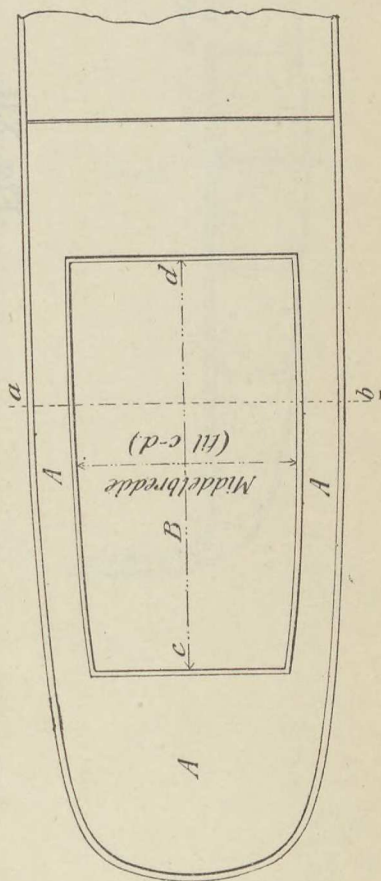
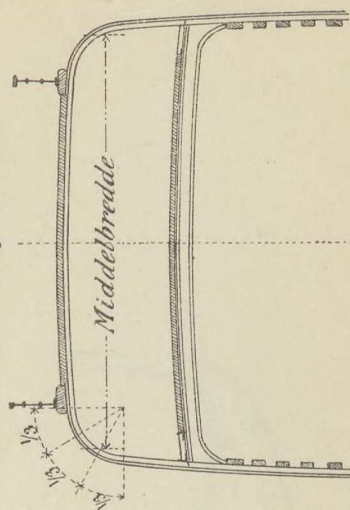


Fig XI.



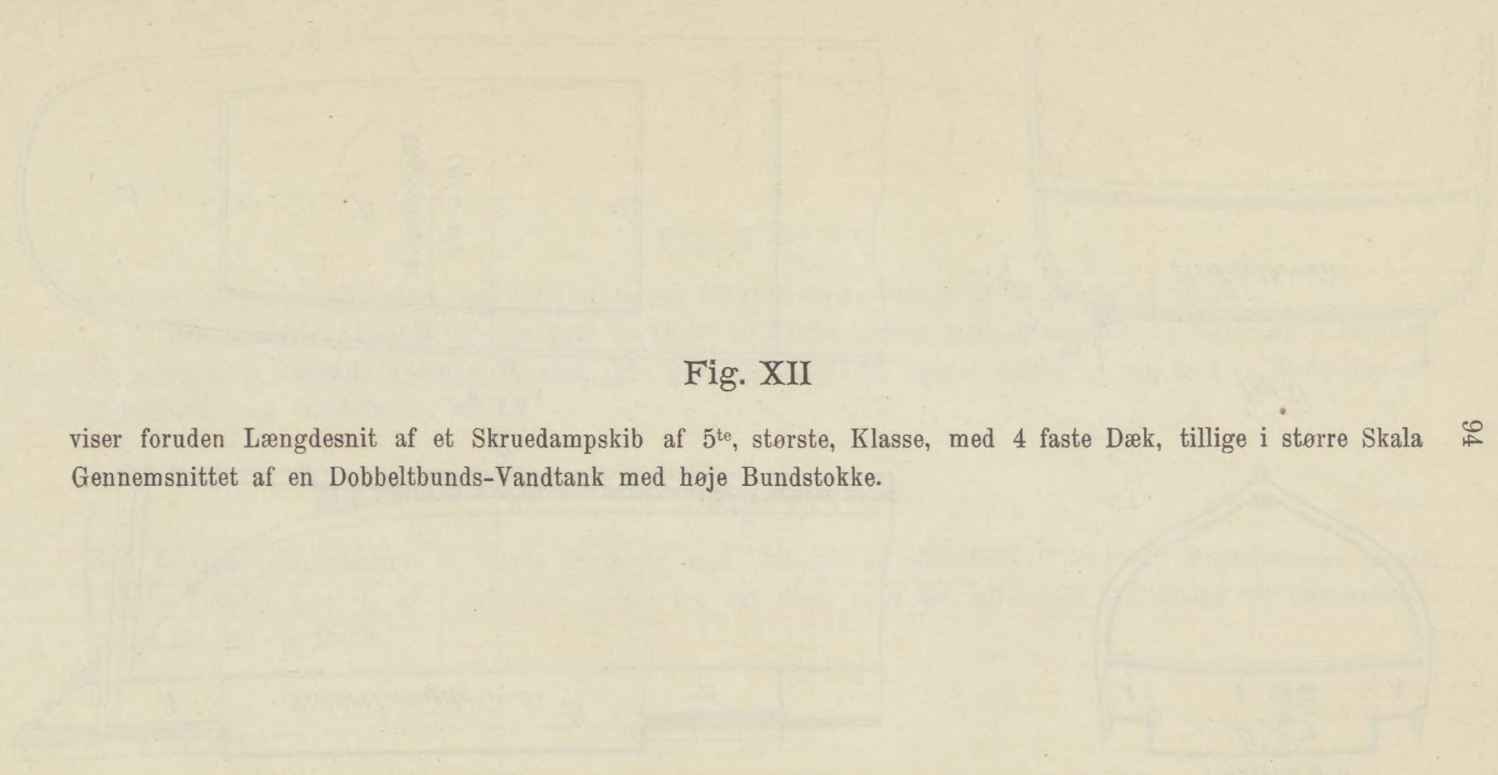


Fig. XII

viser foruden Længdesnit af et Skruedampskib af 5^{te}, største, Klasse, med 4 faste Dæk, tillige i større Skala 94
Gennemsnittet af en Dobbeltbunds-Vandtank med høje Bundstokke.

Fig. XII.

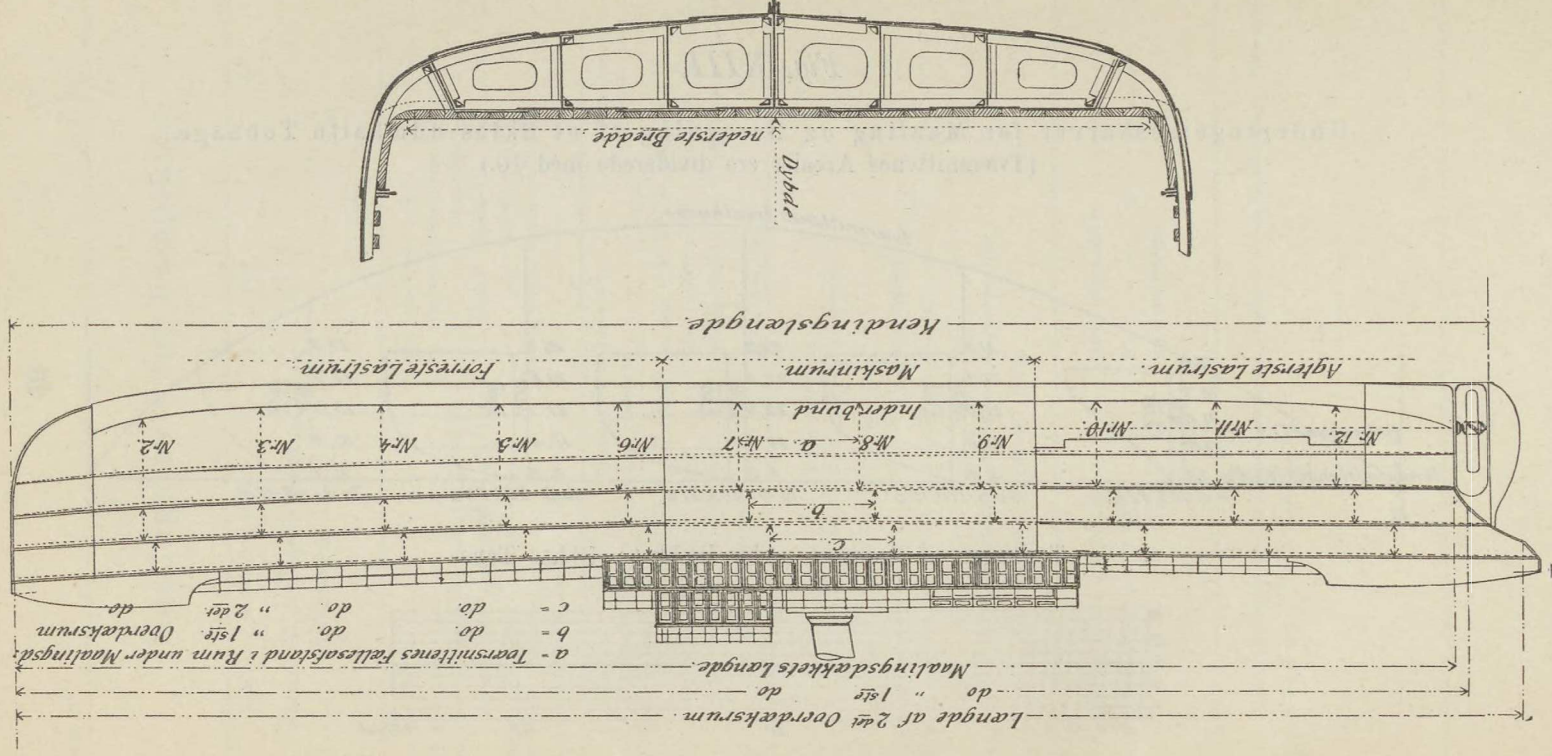
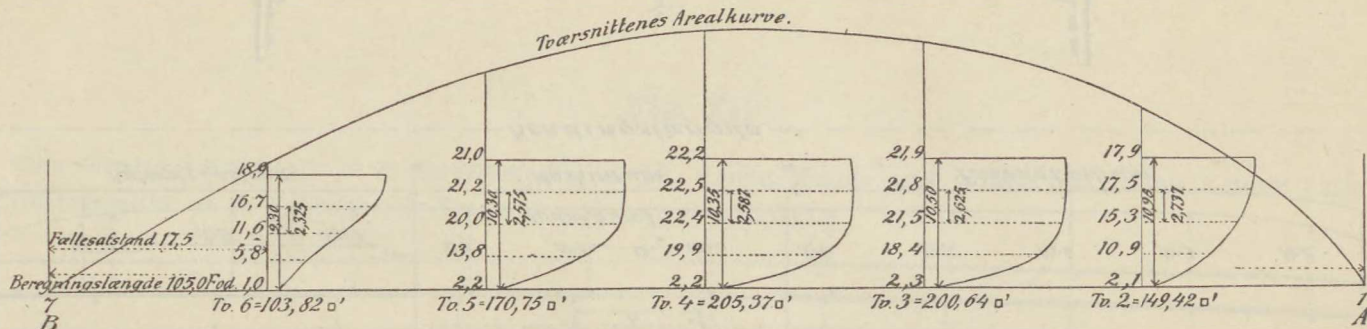
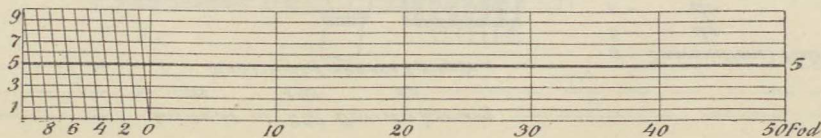


Fig. XIII.

Undersøgelseskurver for Maaling og Beregning af et Skibs udmaalte Tonnage.
(Tværsnittenes Arealer ere dividerede med 10.)



Tonnagen af Rummet under Dækket: 164,56 Tons.



Maalingsbevis for Dampskibe.

Skibets Navn, Art, Takling og Hjemsted.	Reder.	Forer.
<i>Frederik VIII, Skruedampskib København</i>	<i>N.N.</i>	<i>N.N.</i>

Antal Dæk *3*
 Antal Master *2*
 Beskr. af Forekabet *skarp Bør med glat, lodret Skov*
 " Agterskibet *høkkbygget med rundt Spejl*
 Bygget paa *Stink* af *Staal*
 Inderklædning *ufuldstændig*
 Opbygningers Antal over Maalingdekket *6*

Antal vandt. Tværskotter (B. H.) *5*
 " Vandballastrum (Deep Tanks) *1*
 " (Double Bottom Tanks) *1* i *4* Afsl.
 " Tons D.W. i Højtanke D.T. *163* i F.P.T. *28*
 " Bundtanke D.B.T. *145* " A.P.T. *16*
 Ladning (carrying capacity) *675 Tons*

Skorsten. (Antal og Beskr. af Mærket.)	Oplysninger vedr. Maskineriet m. m. ifølge Rederiets Meddelelse dat:		1) Bygningssted og Aar. 2) Bygmeisterens Navn og Hjemsted.
<i>1</i> <i>Sørl med rødt, hvidt rødt Bænd</i>	Art: <i>Triple Exp. Mask.</i> Nom. HK.: <i>613</i> Indic. HK.: <i>3600</i> Cylindrenes Antal: <i>3</i>	Cyls. Diam.: <i>31", 53", 84"</i> Slagets Længde: <i>55"</i> Kulbeholdn. i Kulrum: <i>175</i> T. *) Angives i engelske Tommer.	Skib ad. 1) <i>Glasgow 1909</i> do. ad. 2) <i>Alfred, København & Son</i> Maskineri ad. 1) <i>Glasgow 1909</i> do. ad. 2) <i>Alfred, København & Son</i> <i>Glasgow</i>
Elektrisk Lys: <i>Ja</i>			

Kendingsmaal.

	Fed.	Tiendedele.
Længde paa øverste, faste Dæk fra Forkant af Forstævne til Agterkant af Agterstævne.....	<i>262</i>	<i>9</i>
Bredde (sterste udenbords) mellem Yderfadene af Yderklædningerne.....	<i>35</i>	<i>6</i>
Dybde midtskibs, fra øverste, faste Dæks Underside til Inderklædningen ved Kølsvinet.....	<i>22</i>	<i>2</i>
Længde af Maskinrummet mellem det forreste og det agterste Maskinrumsskot.....	<i>77</i>	<i>7</i>
For Skibe med Dobbeltbund:		
Dybde midtskibs, fra øverste, faste Dæks Underside til Inderklædningen paa øverste Bund.....		
(Dybde fra øverste, faste Dæks Underside til Yderklædningen i Banden).....	<i>24</i>	<i>1</i>

For Maaling er at betale à *8/3* pr. Ton *111* Kr. *83* Øre.

For det lovbestemte Stempelpapir er at betales:

1) til Maalebrevet *16* . *00* .
 2) " Certifikatet *1* . *00* .

Skibet er tidligere maalt til _____ efter _____
 dat. _____
 som hermed vedlægges.

Undertegnede bevidner herved, at det ovenfor nævnte Skib, i Henhold til de i saa Henseende gældende Bestemmelser, er
 maalt samt beregnet til *671,11* Registrations Netto.

_____ den _____ 19____

Rummet under Maalingsdækket.																			
Beregningenslængde = 255,9 : 12 = 21,325										Fællesafstanden mellem Tversnittene = 0,7 Dæksbjelkenes Bøgt = 0,7 af do. = 0,233									
Dybder	Tversnit 1.	Tversnit 2.	Tversnit 3.	Tversnit 4.	Tversnit 5.	Tversnit 6.	Tversnit 7.	Tversnit 8.	Tversnit 9.										
4		17,9	16,6	15,5	14,7	14,5	14,3	14,3	14,3										
Fællesafst. mell. Bred.		4,475	4,150	3,875	3,675	3,625	3,575	3,575	3,575										
Bred. Højde. Kbh.	Rt. Fr.	Bred. Prod.	Bred. Prod.	Bred. Prod.	Bred. Prod.	Bred. Prod.	Bred. Prod.	Bred. Prod.	Bred. Prod.	Bred. Prod.	Bred. Prod.	Bred. Prod.	Bred. Prod.	Bred. Prod.	Bred. Prod.	Bred. Prod.	Bred. Prod.		
1	1	15,95	15,95	25,10	25,10	30,30	30,30	32,90	32,90	34,10	34,10	34,35	34,35	34,25	34,25	33,75	33,75		
2	4	14,15	56,60	23,60	94,40	23,75	119,00	32,90	131,60	34,20	136,80	34,95	137,80	34,35	137,40	33,80	135,20		
3	2	0	12,20	24,40	21,90	43,80	23,80	57,60	32,60	65,20	34,10	68,20	34,95	68,90	34,30	68,60	33,30		
4	4		9,65	38,60	19,40	77,60	26,60	106,40	31,00	124,00	33,40	138,60	33,95	135,80	33,45	133,80	31,45		
5	1		4,35	4,35	8,00	8,00	14,00	14,00	19,00	19,00	22,00	22,00	23,00	23,00	22,00	22,00	18,00		
6																			
7																			
Sum	.....	.....	139,90	.....	248,90	.....	327,30	.....	372,70	.....	394,70	.....	399,85	.....	396,05	.....	379,35		
½ Fællesafst. mell. Bred.	.....	.....	1,49	.....	1,38	.....	1,29	.....	1,23	.....	1,21	.....	1,19	.....	1,19	.....	1,19		
Fladeindhold.			205,451		343,482		422,217		458,420		477,590		475,120		471,300		451,430		
	Tv. 1.	Tv. 2.	Tv. 3.		Tv. 4.		Tv. 5.		Tv. 6.		Tv. 7.		Tv. 8.		Tv. 9.				
Overdækarum.		Ruf paa Overdæk				Ruf paa Overdæk				Ruf paa Overdæk				Ruf paa Overdæk				Tonnageberegning af Rummet under Maalingsdækket.	
Længde = 260,7		Længde = 30,0 : 2				Længde = 18,0 : 2				Længde = 30,6 : 2				Længde = 24,0 : 2					
12 - 21,325 = 12		Fællesafst. mell. Bred. = 15,0				Fællesafst. mell. Bred. = 9,0				Fællesafst. mell. Bred. = 15,3				Fællesafst. mell. Bred. = 12,0					
Rt. Fr.	Mph.	Bred.	Prod.	Rt. Fr.	Mph.	Bred.	Prod.	Rt. Fr.	Mph.	Bred.	Prod.	Rt. Fr.	Mph.	Bred.	Prod.	Rt. Fr.	Mph.		
1	1		0	1	1	17,6	17,6	12,8	12,8	0	0	23,0	23,0	1	1		0		
2	4	18,40	73,60	2	4	17,8	71,2	13,2	52,8	18,1	72,4	19,2	76,8	2	4	208,45	833,80		
3	2	26,80	53,60	3	1	18,0	18,0	13,6	13,6	25,2	25,2	11,8	11,8	3	2	343,48	686,96		
4	4	31,05	124,20	Sum = 106,8				Sum = 79,2				Sum = 97,6				Sum = 111,6			
5	2	33,20	66,40	½ Fællesafst. mell. Bred. = 5,0				½ Fællesafst. mell. Bred. = 3,0				½ Fællesafst. mell. Bred. = 5,1				½ Fællesafst. mell. Bred. = 4,0			
6	4	34,00	136,00	Fladeinh. = 534,0				Fladeinh. = 237,6				Fladeinh. = 497,76				Fladeinh. = 448,4			
7	2	34,15	68,30	Bøgt = 6,7				Bøgt = 6,7				Bøgt = 3,25				Bøgt = 3,3			
8	4	34,10	136,40	Kubikinh. = 3577,8				Kubikinh. = 1591,92				Kubikinh. = 1617,72				Kubikinh. = 1473,12			
9	2	33,60	67,20	91,30 = 39,06 Ts.				91,30 = 17,38 Ts.				91,30 = 17,66 Ts.				91,30 = 16,08 Ts.			
10	4	32,50	130,00																
11	2	30,60	61,20																
12	4	25,60	102,40																
13	1	5,00	5,00																
Sum	= 1024,30															Sum = 12823,42			
½ Fællesafst. mellem Bredderne.	= 7,24															½ Fællesafst. mellem Tversnittene = 7,11			
Fladeindh.	= 7415,93															91174,52			
Middelhøjde	= 7,72															- D.B.T. 2618,76			
Kubikindh.	= 53394,70															Kubikindh. = 88555,76			
91,30 = 592,98 Tons.																	91,30 = 966,87 Tons.		
Andre Opbygninger.																			

Andre Opbygninger.

Ruf til

Førers Louverum = 8,0 . 12,5 . 6,4 = 640,00 . 6,99 Tons

Navigeringsrum = 6,4 . 12,5 . 6,4 = 512,00 . 5,59

d. Maskin- Kedel- og Akselrum (British Rule).

Maskinrum.

$$29,2 \times 33,4 \times 13,2 = \dots 12873,70$$

Kedelrum.

$$40,8 \times 34,4 \times 14,3 = \dots 20070,34$$

Rum for Donkeykedel.

$$7,2 \times 8,5 \times 14,4 = \dots 881,28$$

Gang fra Kedelrumtil Maskinrum.

$$7,7 \times 4,0 \times 14,3 = \dots 440,44$$

Maskinrum i Overdak.

$$33,7 \times 13,1 \times 7,2 = \dots 3178,58$$

Kedelrum i Overdak.

$$40,8 \times 18,1 \times 7,2 = \dots 3848,26$$

Rum over Donkeykedeli Overdak.

$$1,95 \times 2,9 \times 2,9 = \dots 22,07$$

Akselrummet.

$$10,65 \times 6,25 \times 9,7 = \dots 645,63$$

$$23,5 \times 5,00 \times 7,3 = \dots 857,75$$

$$34,0 \times 5,00 \times 7,6 = \dots 1292,00$$

$$13,6 \times 7,8 \times 6,5 = \dots 689,52$$

$$44799,57 = 489,13 \text{ Tons}$$

$$= 29,42 \text{ pft af B.T.}$$

$$\text{Trædrag} = 489,13 \text{ Tons} \times \frac{3}{4} = 855,98 \text{ Tons}$$

Da Trædraget for Rum til den Bevægende Kraft, i Henhold til Instruktionsens Afsn. M. Art. 4, ikke maa overskride 55 pft af den Tonnage, der bliver til Rest, efter at de Trædrag der ere lygmålede ved Instruktionsens Afsn. K, ere fradragne Brutto Tonnagen, bliver Trædraget for Rum til den Bevægende Kraft at ansætte til 55 pft af 1491,35 Tons = 820,24 Tons

Rum paa øverste Dæk, som ikke ere indbefattede i Brutto Tonnagen.

Tons

$$\text{Maskinrum } 69,5 \times 13,1 \times 6,8 = \dots 6191,06 \dots 67,60$$

$$\text{Lyolager } 19,4 \times 8,75 \times 2,0 = \dots 339,50 \dots 371$$

$$\text{Nedgangekapper } \left\{ \begin{array}{l} 2,8 \times 6,3 \times 6,8 = 162,79 \\ 2,4 \times 6,3 \times 6,8 = 145,66 \end{array} \right\} 308,45 \dots 3,37$$

$$\text{do. } \left\{ \begin{array}{l} 16,4 \times 2,7 \times 6,8 = 117,50 \\ 2,7 \times 2,1 \times 6,8 = 38,56 \end{array} \right\} 156,06 \dots 1,70$$

$$\text{Styrehus } 6,85 \times 10,65 \times 6,8 = 496,06 \dots 5,42$$

$$\text{Kabye } 6,0 \times 13,1 \times 6,8 = 534,48 \dots 5,84$$

$$\text{w c. } 2,2 \times 4,7 \times 6,8 = 70,31 \dots 154$$

$$\text{do. } 2,2 \times 4,7 \times 6,8 = 70,31$$

Ufuldstændigt lukkede Obygninger.		Tonnage efter Regel I	
		Tons	Kubikmeter (1 Ton = 2.521.88)
Rummet under Maalingedækket.....		966,87	2736,24
Rum over Maalingedækket.	Overdæksrum.....	Partial Awning deck Awning deck..... Spar deck.....	592,98 1678,13
	Obygning midtakke (Bræum).....	Bridge space.....	
	Halvdæk.....	Quarter deck (Raised) Break.....	
	Hytte.....	Poop.....	16,08 45,51
	Bak.....	Forecastle.....	17,66 49,98
	Ruf.....	Round House.....	39,06 110,54
	Sideruf.....	" ".....	17,38 49,19
	Navigeringsruf.....	Side House..... Chart House.....	12,58 35,60
	Tilleg for Lager.....	Excess of Hatchways	
Brutto Register-Tonnage.....		1662,61	4705,19
Fradrageberettigede Rum:		Tons	
a. Rum til Brug for Skibets Fører.			
Bøxerum.....		6,99	
Baderum og W.C.....		2,76	9,75
b. Rum til Ophold eller Brug for Skibets Mandskab.			
Dæksfolk.....		11,84	30,6
Frydbedere.....		26,73	70,8
1 ^{ste} Styrmand.....		5,28	
2 ^{de} " do.....		3,22	
3 ^{de} " do.....		3,22	
1 ^{ste} Maskinmester.....		4,81	
2 ^{de} " do.....		4,34	
3 ^{de} " do.....		3,42	
Maskinassistent.....		3,42	
Overfyrbøder.....		4,89	
Bæddemønsterværelse.....		7,30	
Køke og Bølling.....		7,30	
Kornmølle.....		4,84	
Kasse for Officerer.....		1,10	
2 Mæsk - Mønstre.....		26,12	
W.C. - Officerer.....		0,77	
2 " Mønstre.....		1,92	135,89
c. Rum til Navigering eller Skibets Brug.			
Navigeringsrum.....		5,59	
Signalrum.....		1,77	
Kabelrum.....		5,00	
Vandkølletrum.....		13,26	25,62
d. Rum til den bevægende Kraft.			
Maskin-Køle- og Oliepumpe rum.....		149,13	484,67
= 489,13 Tons x 29,42 pct af Brutto Tonnage.....		820,24	2321,28
Fradragsbygning 21,55 pct af 1491,35 Tons.....		671,11	1899,24
Netto Register-Tonnage.....		671,11	1899,24
Maalt og beregnet den.....		19 af	
Revideret den.....		19 af	

Tillægsskema

angaaende Folkerum m. m.

Skibets Navn, Art. Takling og Hjemsted.	Reder.
"Frederik VIII", Skruedampskib Kjøbenhavn	N. N.

Oplysninger angaaende Anvendelse og Indretning af Rum til Ophold eller Brug for Mandskabet.

Efter Opgivende udgør Mandskabet ialt 29 Mand, hvoraf 19 Mand i 6 Rukaber forude

4 Mand i 4 Rukaber midtskibs	6 Mand i 5 Rukaber agter	Mand i
Mand i	Mand i	Mand i

Anvendes de udelukkende til Brug for Mandskabet? Ja

Findes 1 Standkøje for hver Mand? Ja

Hvorledes ere Rummene paamærkede? Daksfolk "Rukaf for 6 Mand", Trykbødere "Rukaf for 9 Mand",
 7 Officerstamre 2 "Rukaf for 1 Mand", 5 Rukaber for Mandskab 2 "Rukaf for
 1 Mand, 1 Rukaf for Mandskab "Rukaf for 2 Mand".

Ere de vel vedligeholdte med Maling og renholdte? Ja

Ere de forsvarligt ventilerede og hvorledes? Ja, ved Luftløb og Ventiler i Overensstemmelse med Instruktionen.

Kunne de opvarmes og hvorved? Ja, ved Dampvarmeledning

Modtage de tilstrækkeligt Lys og hvorved? Ja, ved Kopper og Skylight

Ere de af forsvarlig Bygning og Indretning? Ja

Ere de holdte fri for Fugtighed og Uddunstninger og hvorledes? Ja, ved Spyggatter og solide, lattede Skotter.

Er Indretning og Anbringelse af Standkøjer i Overensstemmelse med Instruksen? Ja

Ere Klosetrum og Klosetter i Overensstemmelse med Instruksen? Ja

Anm. I Tilfælde af forefundne Mangler beskrives disse her:

b. Rum til Ophold for Skibets Mandskab.

Rummets Højde til Dækket = 10,4				Rummets Højde til Dækket = 10,4			
Dæksfolk.				Fyrhødere.			
Antal Køjer 6				Antal Køjer: 9			
Rummets Kubikindhold				Rummets Kubikindhold			
Guirflade.				Guirflade.			
Målelængde paa 3 Højde = 12,0				Målelængde paa 3 Højde = 11,5			
: 2 = 6,0 = Fælsskilt mellem Rum				: 2 = 5,75 = Fælsskilt mellem Rum			
Br. Nr.	Mph.	Bred.	Procent	Br. Nr.	Mph.	Bred.	Procent
1	1	7,25	7,25	1	1	8,50	8,50
2	4	8,75	35,00	2	4	13,70	54,90
3	1	9,90	9,90	3	1	17,60	17,60
Sum = 52,15				Sum = 80,9			
+ Fælsskilt mellem Rum = 2,0				+ Fælsskilt mellem Rum = 1,92			
Fælsskilt = 10,4,3				Fælsskilt = 15,5,33			
Målelængde = 10,4				Målelængde = 10,40			
Kubikindhold = 1084,72				Kubikindhold = 1615,43			
91,59 = 11,84 Tm.				91,50 = 20,73 Tm.			
113,21 = 9,6				113,21 = 16,76			
: 9 (Rum i Fælsskilt for hver Rum betragtes 6 Rum)				: 16 (Rum i Fælsskilt for hver Rum betragtes 9 Rum)			

b. Særskilte Rum til Ophold for Skibets Officerer m. m.

	Paa Gulvet.				Paa 3 Højde.				Højde til Dæksbja Underk.
	Middel-længde.	Middel-bredde.	Flade-indhold.	Antal Mand.	Middel-længde.	Middel-bredde.	Kubik-indhold.	Antal Mand.	
Løge									
1ste Styrmand i Overdæk	8,4	6,5	54,6	3	8,4	8,0	7,2 483,84	4	5,28 6,7
2den do. " " " "	6,4	5,0	32,0	2	6,4	6,4	7,2 294,91	2	3,22 6,7
3dje do. " " " "	6,4	5,0	32,0	2	6,4	6,4	7,2 294,91	2	3,22 6,7
1ste Maskinmester i Ruff	7,2	9,0	64,8	4	7,2	9,0	6,8 440,64	4	4,81 6,4
2den do. i Overdæk	6,9	6,6	45,54	3	6,9	8,0	7,2 397,44	3	4,34 6,7
3dje do. " " " "	6,4	5,4	34,56	2	6,4	6,8	7,2 313,34	2	3,42 6,7
Maskinmester " "	6,4	5,4	34,56	2	6,4	6,8	7,2 313,34	2	3,42 6,7
Overlyftbøder . Bak	6,0	6,1	36,6	2	6,0	7,1	10,4 443,04	4	4,84 9,9
Baadsmand " " " "	6,0	6,1	36,6	2	6,0	7,1	10,4 443,04	4	4,84 9,9
Tønmersmand " " " "	6,0	6,1	36,6	2	6,0	7,1	10,4 443,04	4	4,84 9,9
Bovmester " " " "	6,0	6,1	36,6	2	6,0	7,1	10,4 443,04	4	4,84 9,9
Kok i Overdæk	6,2	4,5	27,9	2	6,2	7,7	7,0 334,18	3	3,65 6,5
Lærling (2) " " " "	6,2	4,5	27,9	2	6,2	7,7	7,0 334,18	3	3,65 6,5

b. Rum til Brug for Skibets Mandskab.						
	Middel længde	Middel- bredde	Flaeindhold	Middel- højde	Kabikindhold	Tons
Messe f. Off. i Højde	18,2	10,7	141,24	7,2	1016,93	11,10
" " agter Gulv	13,2	10,7	141,24			
do. for Dækst. forude	10,0	9,2	92,00	10,4	956,8	10,45
" "	10,0	9,2	92,00			
do. for Strib."	15,0	9,2	138,00	10,4	1435,2	15,67
" "	15,0	9,2	138,00			
Baderum } i Højde	6,2	5,5	34,10	7,2	245,52	2,48
f. Off. agter }	6,2	5,3	32,86			
Gulv						
Baderum } i Højde	6,2	5,5	34,10	7,2	245,52	2,48
do do. }	6,2	5,3	32,86			
Gulv						
do. f. Kanderst. forude	6,0	5,4	32,40	10,4	336,96	3,68
" "	6,0	5,4	32,40			
Vaskerum... i Højde						
" "						
do.						
W.C. f. Off. i Bagagte	2,2	4,7	10,34	6,8	70,31	0,77
do. f. Handst. i Bagst. forude	2,85	4,3	12,26	7,2	88,27	0,96
do.	2,85	4,3	12,26	7,2	88,27	0,96
do.						
Kabyss.....						

Anmerkninger.

c. Rum til Navigering eller Skibets Brug.						
	Middel- længde	Middel- bredde	Flae- indbold	Middel- højde	Kubik- indbold	Tons
Navigeringsrum i Ruff paa Ø.D.	6,4	12,5	80,0	6,4	512,0	5,59
Signalrum... Forude u. D.	5,0	4,5	22,5	7,2	162,0	1,77

a. Rum til Brug for Skibets Førere.

Soverum i Ruff paa Ø. D.
 $8,0 \times 12,5 = 6,4 = 640,00$
 $= 6,99 \text{ Tons}$

Baderum og W.C.
 $6,5 \times 5,4 \times 7,2 = 252,72$
 $= 2,76 \text{ Tons}$

c. Kabelrum.				d. Sejlkøje (kun for Sejlskibe).			
Middellængde = 13,1 : 2 = 6,55 = fælleslængde varl. Bro.				Middellængde = : 2 = fælleslængde varl. Bro.			
Nr. Nr.	Ugik.	Bredde paa i Skøjle.	Produkt.	Nr. Nr.	Ugik.	Bredde paa i Skøjle.	Produkt.
1	1	0	0	1	1		
2	4	5,0	20,0	2	4		
3	1	9,8	9,8	3	1		
Sum = 29,8				Sum =			
i fælleslængde mell. Bro. j = 2,18				i fælleslængde mell. Bro. j =			
Flatskift = 64,96				Flatskift =			
Middellængde = 7,05				Middellængde =			
Kubiklængde = 457,97				Kubiklængde =			
91.25 = 5,00 Tons.				91.25 = Tons.			

Vandballastrum.

F.P.T.		A.P.T.		D.B.T.		D.B.T.	
Tørresnit paa Agterskottet		Tørresnit paa Tørskottet		i Tørresten		under Maskinrummet	
D = 10,3	Middellængde 39,99	D = 13,0	Middellængde 46,98	Br. 0	Br. 28,1		
: 4 = 2,575	× L 19,1	: 4 = 3,25	× L 9,6	- 6,0	- 24,5		
10,6	10,6 763,81	15,8	15,8 451,01	- 7,8	- 20,0		
9,4	37,6	9,8	39,2	- 15,3	72,6		
8,0	16,0 = 8,34 Tons	6,1	12,2 = 4,92 Tons	- 20,5	: 3 = 24,2 Middellængde		
6,3	25,2	4,2	16,8	- 25,0	× L = 29,0		
3,6	3,6	3,0	3,0	- 28,4	701,8		
	93,0		87,0	105,0	× H 1,2		
½ FA 0,86		½ FA 1,08		: 7 = 15,0 Middellængde	842,16		
79,98		93,96		× H 98,7			
				1480,5			
				× H 1,2			
				1776,6			

Undertegnede bevidner herved, at ovennævnte Rum ere maaltte efter de for disse Rum gældende Bestemmelser.

den 19

Maalt og beregnet den 19 af

Revideret den 19 af

Skema B¹.

Regs. Bogst.:

Maalingsbevis for Dampskibe og Motorskibe

med Beregningslængde over 48,56 Fod.

Skibets Navn, Art, Tøilning og Hjemsted.	Reeder.	Farer.
<i>Tromad, Hviddampskib Hjstebenhavn</i>	<i>N. N.</i>	<i>N. N.</i>
Antal Dæk <i>1</i>	Antal vandt. Tværskotter (B. H.) <i>4</i>	
Antal Master <i>2</i>	Vandballastrum (Deep Tanks) <i>-</i>	
Beskr. af Forskibet <i>Sharp Bow, glat lodret Stern</i>	(Double Bottom Tanks) <i>- i - Afd.</i>	
Agterskibet <i>Spidsstøt</i>	Tons D.W. i D.T. <i>-</i>	i F.P.T. <i>-</i>
Bygget paa <i>Klink</i> af <i>Saal</i>	D.B.T. <i>-</i>	i A.P.T. <i>-</i>
Inderklædning <i>fuldstændig</i>	Ladning (carrying capacity) <i>-</i>	
Opbygningers Antal over Maalingsdækket <i>3</i>		

Skorsten. (Antal og Beskr. af Mærket)	Oplysninger vedr. Maskineriet m.m. Ifølge Rederiets Meddelelse dat. <i>-</i>		Bygningens Navn og Hjemsted.
<i>1. gul med sort Top</i>	Art: <i>Triple Exp. Mask.</i>	Gyls. Diam.: <i>11 3/4, 18 3/4, 29 1/2</i>	Skib ad. ¹⁾
	Nom. HK.: <i>43</i>	Slagets Længde: <i>23 1/2</i>	do. ad. ²⁾
	Inde. HK.: <i>110</i>	Kulbeholdn. i Kulrum: <i>10 T.</i>	Maskineri ad. ¹⁾
Elektrisk Lys: <i>ja</i>	Cylindrenes Antal: <i>3</i>	²⁾ Angives i engelske Tommer.	do. ad. ²⁾

Kendingsmaal.

	Fod.	Tiendedele.
Længde paa øverste, faste Dæk fra Forkant af Forstævnet til Agterkant af Agterstævnet	<i>117</i>	<i>0</i>
Bredde (største udenbords) mellem Yderfladerne af Yderklædningerne	<i>16 1/2</i>	<i>0</i>
Dybde midtskibs, fra øverste, faste Dæks Underside til Inderklædningen ved Kølsvinet	<i>6</i>	<i>5</i>
Længde af Maskinrummet mellem det forreste og det agterste Maskinrumskot	<i>28</i>	<i>8</i>

For Skibe med Dobbeltbund:

Dybde midtskibs, fra øverste, faste Dæks Underside til Yderklædningen i Bunden		
(Dybde fra øverste, faste Dæks Underside til Yderklædningen i Bunden)		

Oplysninger angaaende Anvendelse og Indretning af Rum til Ophold eller Brug for Mandskabet.

Efter Opsigende udgør Mandskabet i alt *4* Mand, hvoraf *2* Mand i *Kukaf u. 2. forude*
1 Mand i *Kukaf i Kyllhus (Maskinrummet)* *1* Mand i *Kukaf u. 2. agter*

Anvendes de udelukkende til Brug for Mandskabet? *ja*

Findes 1 Standkøje for hver Mand? *ja*

Hvorledes ere Rummene paamærkede? *Kukaf for 2 Mand, Maskinrumskammer, Styrmandskammer*

Ere de vel vedligeholdte med Maling og renholdte? *ja*

Ere de forvarligt ventilerede og hvoriledes? *ja - ved 2 Ventilér i hvert Rum*

Kunne de opvarmes og hvorved? *ja - ved Dampvarmeledning*

Modtage de tilstrækkeligt Lys og hvorved? *ja - ved Løgger*

Ere de af forvarligt Bygning og Indretning? *ja*

Ere de holdte fri for Fugtighed og Uddunstninger og hvoriledes? *ja, ved Spyggatter og ved solide og lattede Skotter*

Er Indretning og Anbringelse af Standkøje i Overensstemmelse med Instruksen? *ja*

Ere Klosetrum og Klosetter i Overensstemmelse med Instruksen? *ja*

ANM. I Tilfælde af forefundne Mangler beskrives disse her:

For Maaling er at betale å <i>8 1/2</i> pr. Ton <i>8</i> Kr. <i>660</i> re.	Skibet er tidligere maalt til _____ efter _____
For det lovbestemte Stempelpapir er at betale:	dat. _____
¹⁾ til Maalebrevet <i>10</i> . <i>00</i>	som hermed vedlægges.
²⁾ . Certifikat <i>1</i> . <i>00</i>	

Undertegnede bevidner herved, at det ovenfor nævnte Skib, i Henhold til de i saa Henseende gældende Bestemmelser, er maalt samt beregnet til *51,96* Registrertons Netto.

den

19

Bredde over Kyllhusene 26,3 Fod.

Rummet under Maalingedekket

Beregningslængde = 116,6	: 8	= 14,575	— { Følleaaftanden mellem Tværsnitene.	Dækajalkens Bøgt ½ af do. do. = 0,3 = 0,1					
	Tværsnit 1.	Tværsnit 2.	Tværsnit 3.	Tværsnit 4.	Tværsnit 5.	Tværsnit 6.	Tværsnit 7.	Tværsnit 8.	Tværsnit 9.
Dybder. 4		7,0	6,8	6,5	6,4	6,5	6,8	7,0	
Fællesindhold med Brd.		1,750	1,700	1,625	1,600	1,625	1,700	1,750	
Brd. Nr. Multiplikationsfaktorer.	Nr. Pr.	Brd. Prod.	Brd. Prod.	Brd. Prod.	Brd. Prod.	Brd. Prod.	Brd. Prod.	Brd. Prod.	Brd. Prod.
1 1		6,60 6,60	10,60 10,60	15,50 15,50	15,80 15,80	15,50 15,50	19,60 19,60	6,60 6,60	
2 4		6,40 25,60	10,20 40,80	15,50 62,00	15,80 63,20	15,50 62,00	10,20 40,80	6,40 25,60	
3 2 0		5,60 11,20	9,60 19,20	15,50 31,00	15,80 31,60	15,50 31,00	9,60 19,20	5,60 11,20	0
4 4		4,50 18,00	8,40 33,60	15,50 62,00	15,80 63,20	15,50 62,00	8,40 33,60	4,50 18,00	
5 1		3,40 3,40	5,80 5,80	14,70 14,70	15,50 15,50	14,70 14,70	5,80 5,80	3,40 3,40	
6									
7									
Sum i Følleanst. med. Brd.)	.....	64,80	110,00	185,20	189,30	185,20	110,00	64,80	.....
	.....	0,58	0,57	0,54	0,53	0,54	0,57	0,58	.....
Flede-Indhold.		37,584	62,700	100,008	100,329	100,008	62,700	37,584	
		7,7 f. l.	8,7 f.				7,7 f. d.		
		87,75					87,75		
		Tv. 1.	Tv. 2.	Tv. 3.	Tv. 4.	Tv. 5.	Tv. 6.	Tv. 7.	Tv. 8.

a. Rum til Brug for Skibets Fører.

b. Særskilte Rum til Ophold for Skibets Officerer m.m.

Sovekahyt u. Dagter
7,3 x 8,0 x 6,1 = 356,24 Kubf.
= 3,8; 1/2 ton

	Middel-længde.	Middel-bredden.	Flede-indhold.	Antal Mand.	Middelhøjde.	Købik-indhold.	Antal Mand.	Tons.	Højde til Dækajal Underk.
Længe.....									
Iste Styrmand 2 1/2 tønner	6,1	4,7	23,67	2	6,0	172,02	2	1,88	5,6
Anden Styrmand ..									
Adje Styrmand ...									
Iste Maskinmester. 2 tønner	6,1	5,8	35,38	3	6,6	233,51	3	2,55	6,2
Anden Maskinmester									
Adje Maskinmester.									
Boardsmand									
Twarmormand									
Hovmester									
Kok									
Lærning									

b. Rum til Ophold for Skibets Mandskab.

2 Mand	Rum for Dæksfolk.	Funde
Rummets Kvikkindhold. Højde til Dækajals Underk. = 5,2 Antal Køjer: 2		Gulvflade.
Kviklængde pas i Høje = 7,4 : 2 = 3,7 = Følleanst. med. Brd.		Længde = 7,4 : 2 = 3,7 Følleanst. med. Brd.
Brd. No. Mjsh. Brd. Produkt Andre Rum.	Brd. No. Mjsh. Brd. Produkt	
1 1 7,0 7,0	1 1 5,0 5,0	
2 4 6,1 24,4	2 4 4,0 16,0	
3 1 5,0 5,0	3 1 3,0 3,0	
Sum = 36,4 (i Følleanst.) med. Brd.) = 1,23	Sum = 24,0 (i Følleanst.) med. Brd.) = 1,23	
Fledeinh. = 44,77 Kviklængde = 5,5	Fledeinh. = Protag =	
Gulvflade = 29,52	Gulvflade = 29,52	
: 12,18 = 2	: 12,18 = 2	
Kviklængde = 24,24		
: 91,40 = 67,93		
= 2,69 Tons.	= 3 (Rum i Følleanst. til Gulvfladeinh.)	
	Dermed skal Rum i Følleanst. med. Brd. i Rum- køjer for hver Rum indføres: 2 Rum.	

Rum for Fyrbødere.

[illegible]

		Tonnage efter Regel I.	
		Tons.	Kubikmeter. (1 Ton = 2.831.68)
Rummet under Maalingsdækket		87,68	248,13
Rum over Maalingsdækket.	Overdækarum	Partial Awning Deck Awning Deck	
	Opbygning midtstakke (Brorum)	Spar Deck	
	Halvdæk	Bridge Space	
	Hytte	Quarter Deck (Raised) Break	
	Bak	Poop	
	Ruf	Forecastle	
	Sideruf . 2. Hjulhus	Round House	19,88 56,26
	Navigationaruf	Side Houses	4,13 11,69
	Maskinruf	Chart House	10,99 31,10
	Tilleg for Luger	Right and air space	
Excess of Hatchways			
Brutto Register-Tonnage		122,68	347,13
Fradragsberettigede Rum:		Tons.	
a. Rum til Brug for Skibets Fører.			
Bøvekahyt		3,89	
b. Rum til Ophold eller Brug for Skibets Mandskab.			
Folketurm		2,68	
Maskinmester		2,50	
Styrmand		1,88	7,11 11,00 31,13
c. Rum til Navigering eller Skibets Brug.			
d. Rum til den bevægende Kraft.			
Maskin- og Kedelrum ekskl. Kulrum		111,68	316,05
39,81 Tons = 32,4 pct. af Br. Ton.			
Fradrag 39,81 Tons = 1/2 =		59,72	169,01
Netto Register-Tonnage		57,96	147,04
Maalt og beregnet den		19	af
Revideret den		19	af

d. Maskin- Kedel- og Akselrum.
(British Rule).

Kedelrum

$$7,6 \times 10,2 \times 6,4 = 496,13$$

Kedel og Maskinrum

$$21,2 \times 15,8 \times 6,4 = 2143,74$$

$$2639,87 = 28,32 T.$$

Maskinruf

afg. Roderende Beg.

$$8,3 \times 7,2 \times 6,5 = 388,44$$

$$9,9 \times 9,6 \times 6,5 = 617,76$$

$$1006,20 = 10,99$$

$$\text{Tæt } 39,81 T.$$

Rum paa øverste Dæk, som ikke ere indbefattede
i Brutto Tonnagen.

Tons.

Maskinruf

Lysluger

Nedgangskapper

Styrehus

Kabys i Hjulhus $8,6 \times 5,7 \times 6,6 = 324,88$

W. C. i $3,0 \times 5,5 \times 6,6 = 108,90$

W. C. i $2,2 \times 5,4 \times 6,6 = 78,41$

3,66

1,19

0,86

Skema B².

Regs. Bogst.:

Maalingsbevis for Sejlskibe

med Beregningslængde over 48,56 Fod.

Skibets Navn, Art, Takling og Hjemsted.	Reder.	Fører.
"Kronprins Christian", Barkskib Kjøbenhavn	N. N.	N. N.
Antal Dæk = 1	Antal vandt. Tværskotter (B.H.)	
Antal Master 3	• Vandballastrum (Deep Tanks)	
Beskr. af Forskibet <i>midtefyldig Bor med udf. Skærgaffel</i>	• (Double Bottom Tanks) i Afdl.	
• Agterskibet <i>plætgattet</i>	• Tons D.W. i Højtanke D.T. i F.P.T.	
Bygget paa <i>Kraen</i> af <i>Eg og Tj</i>	• Bundtanke D.B.T. • A.P.T.	
Inderkledning <i>fuldstændig</i>	Ladning (carrying capacity)	
Opbygningers Antal over Maalingsdækket 1		

Kendingsmaal.

	Fod.	Tiendedele.
Længde paa øverste, faste Dæk fra Forkant af Forstævn til Agterkant af Agterstævn	194	0
Brodde (største udenbords) mellem Yderfladerne af Yderklædningerne	30	5
Dybde midtskibs, fra øverste, faste Dæks Underside til Inderkledningen ved Kølsvinet	17	2
For Skibe med Dobbeltbund:		
Dybde midtskibs, fra øverste, faste Dæks Underside til Inderkledningen paa øverste Bund		
(Dybde fra øverste, faste Dæks Underside til Yderklædningen i Bunden)		

Oplysninger angaaende Anvendelse og Indretning af Rum til Ophold eller Brug for Mandskabet.

Efter Opgivende udgør Mandskabet ialt 20 Mand, hvoraf Mand i *Folkerrummet*,
 Mand i Mand i
 Anvendes de udelukkende til Brug for Mandskabet? *Ja*
 Findes i Standkøje for hver Mand? *Ja*
 Hvorledes ere Rummene paamærkede? *"Bukaf for 20 Mand"*

Ere de vel vedligeholdte med Maling og renholdte? *Ja*
 Ere de forsvarligt ventilerede og hvorledes? *Ja - ved 2 Rulkrøer*
 Kunne de opvarmes og hvorved? *Ja - ved Fildovn*
 Modtage de tilstrækkelig Lys og hvorved? *Ja - ved Køjer*
 Ere de af forsvarlig Bygning og Indretning? *Ja*
 Ere de holdte fri for Fugtighed og Uddunstninger og hvorledes? *Ja - ved Spyggatter og ved solide og lalte Skotter*
 Er Indretning og Anbringelse af Standkøje i Overensstemmelse med Instruksen? *Ja*
 Ere Klosetrum og Klosetter i Overensstemmelse med Instruksen? *Ja*
 Anm. i Tilfælde af forefundne Mangler beskrives disse her:

For Maaling er at betale A *8/3* pr. Ton 156 Kr. 50 Øre

For det lovbestemte Stempelpapir er at betale:

1) til Maalebrevet 16 . 00 .

2) • Certifikatet 1 . 00 .

Skibet er tidligere maalt til

efter

dat. som hermed vedlægges.

Skibet er nybygget af:

i Aar:

Undertegnede bevidner herved, at det ovenfor nævnte Skib, i Henhold til de i saa Henseende gældende Bestemmelser, er
 maalt samt beregnet til 939,41 Registrertens Netto.

den

19

[illegible]

								Tonnageberegning af Rummet under Maalingsdækket.		Overdaksrum.				Opbygning maalt med 3 Bredder.				
Tværsnit 10.		Tværsnit 11.		Tværsnit 12.		Tværsnit 13.		Tonnage Maalingsdækket.	Tonnage Plads-Indhold.	Produkt.	Længde = 201,0 10 = 20,1 = 1 Fællesafst. (mell. Bred.				Længde = 2 = = 1 Fællesafst. (mell. Bred.			
Bred.	Produkt.	Bred.	Produkt.	Bred.	Produkt.	Bred.	Produkt.				Bred. Nr.	Mph.	Bred.	Produkt.	Bred. Nr.	Mph.	Bredde paa 1 H.	Prod.
17,50								1	1	0	1	1	2,0	2,0	1	1		
2,916								2	4	185,34	741,36	2	4	20,0	80,0	2	4	
21,50	21,50							3	2	923,30	646,60	3	2	25,0	50,0	3	1	
19,85	79,40							4	4	384,31	1537,24	4	4	26,8	107,2	Sum =		
15,80	31,60							5	2	423,79	847,58	5	2	27,6	55,2	1 Fællesafst. (mell. Bred.) =		
11,00	44,00	0						6	4	420,37	1681,48	6	4	27,7	110,8	Fladeindh. =		
7,00	14,00							7	2	416,14	832,28	7	2	27,0	54,0	Højde =		
3,90	15,60							8	4	394,44	1577,96	8	4	26,2	104,8			
2,00	2,00							9	2	328,14	656,38	9	2	24,8	49,6			
208,10								10	4	201,86	807,44	10	4	22,5	90,0			
997								11	1	0		11	1	0	0			
201,857								12				12				Kubikindh. =		
								13				13						
Tv. 10.								Tv. 11.		Tv. 12.		Tv. 13.		91,00 =		Tons.		
Luger.								Sum = 9328,32		Sum = 703,6		1 Fællesafst. mellem Bredder. = 6,7		Fladeindh. = 4714,12		Middelhøjde = 6,2		
								1 Fællesafst. mellem Tværsnittene = 6,52		Kubikindh. = 60820,65		Kubikindh. = 29227,5		91,00 = 319,11 Tons.				
								91,00 = 664,05 Tons.										

b. Rum til Ophold for Skibets Mandekab.									
Rumets Kubikindh.					Guirrhade				
Højde til Dækst. Underk = 6,1									
Antal Køjer 20									
Middelengde paa 1 Højde = 22,3					Længde = 22,3				
= 11,15 = Fællesafst. mell. Bred.					= 11,15 = Fællesafst. mell. Bred.				
Guirrhade af særskilt afdelte Rum.									
Bred. Nr.	Mph.	Bred.	Prod.	Andre Rum	Bred. Nr.	Mph.	Bred.	Prod.	
1	1	192	192	WE	1	1	19,0	19,0	6,0 x 3,0 x 18,00
2	4	16,5	66,0	6,0 x 3,0 x 6,7	2	4	16,2	64,8	
3	1	12,6	12,6	= 120,60	3	1	12,1	12,1	
Sum = 978					Sum = 95,9				
1 Fællesafst. mell. Bred. = 3,72					1 Fællesafst. mell. Bred. = 3,72				
Fladeindh. = 363,82					Fladeindh. = 356,75				
Middelhøjde = 6,7					Præsting = 18,00				
2437,59					Guirrhade = 338,75				
÷ 120,60					15,23				
Kubikindh. = 231,699					22,1 Mand i Forhold til Guirrhadeindhold.				
91,00 = 25,3 Tons					Særeste Antal Mand i Folketallet, foruden 1 Standkøje for hver Mand foreskrevet 20 Mand.				

c. Rum til Navigering eller Skibets Brug.						
	Middel-længde.	Middel-bredde.	Fladeindh.	Middel-højde.	Kubikindh.	Tons.
Navigeringsrum						
Signalrum						

Skema B^o.

Maalingsbevis for Skibe (Damp- Motor- og Sejlskibe)

med Beregningslængde af 48.56 Fod og derunder.

Skibets Navn, Art Takling og Hjemsted.	Reder.	Fører.
"Haabet" Jagt med Hjælpskruer Hjælpehavn	N.N.	N.N.
Helt Dæk (Antal) 1	Beskr. af Agterskibet pløjat	
Delvis (Udstækning)	Bygget paa Klink af Eg og Tjør	
Antal Master 1	Inderklædning fuldstændig	
Beskr. af Forskibet middelstødig Bør med glat Skov		

Kendingsmaal.

	Fod.	Tiendedels.
Længde paa øverste faste Dæk fra Forkant af Forstævn til Agterkant af Agterstævn	44	3
Bredde (største udenbords) mellem Yderfladerne af Yderklædningerne	14	2
Dybde midtskibs, fra øverste, faste Dæks Underside til Inderklædningen ved Kølsvinet	6	5

Oplysninger angaaende Anvendelse og Indretning af Rum til Ophold eller Brug for Mandskabet.

Efter Opgivende udger Mandskabet ialt 2 Mand, hvoraf 1 Mand i Folketrummet

Anvendes de udelukkende til Brug for Mandskabet? Ja

Findes i Standkøje for hver Mand? Ja

Hvorledes ere Rummene paamærkede? Lukaf for 2 Mand

Ere de vel vedligeholdte med Maling og reholdte? Ja

Ere de forsvarligt ventilerede og hvorledes? Ja ved 2 Ventilatorer

Kunne de opvarmes og hvorved? Ja ved Fjeld

Modtage de tilstrækkeligt Lys og hvorved? Ja ved Glas i Dækket

Ere de af forsvarlig Bygning og Indretning? Ja

Ere de holdte fri for Fugtighed og Uddunstninger og hvorledes? Ja ved Spjættet og solide, tætte Skotter

Er Indretning og Anbringelse af Standkøje i Overensstemmelse med Instruksen? Ja

Ere Klosetrum og Klosetter i Overensstemmelse med Instruksen?

Anm. I Tilfælde af forefundne Mangler beskrives disse her:

Oplysninger ang. Motoren.

1) Motorens Art. 4 Takts, 2) Skruens Art. 2 Bladet, omstørbart, 3) Brandsele materialer. Petroleum.

4) Effektive Hestekræfter. 16 5) Fabrikantens Navn og Hjemsted. Fabrikken Vulkan, Randers.

For Maaling er at betale à 8/3 pr. Ton 3 Kr. 50 Øre	Skibet er tidligere maalt til	efter
For det lovbestemte Stempelpapir er at betale:	dat.	som hermed vedlægges.
1) til Maalebrevet 2 . 00 .	Skibet er nybygget af: N.N.	
2) . Certifikatet	i. Hjælpehavn	Aar: 1909

Undertegnede bevidner herved, at det ovenfor nævnte Skib, i Henhold til de i saa Henseende gældende Bestemmelser, er maalt samt beregnet til 20.96 Registertons Netto

den 19

Rummet under Maalingesdekkeet.										Bun over Maalingesdekkeet:		a. Maskinrum.							
Beregningenslængde = $44,7$: $4 = 11,175$ = { Føllesafst : mell. Tværns					Dæksbjs. Bugt = $0,15$: af do. do. = $0,05$					Tonnageberegning af Rummet under Maalingesdekkeet.		Halvbruf agter over Maskinrum Ophugning maalt med 3 Bredder.		Maskinrum skibet Brandsildelsh					
Tværnit 1		Tværnit 2		Tværnit 3		Tværnit 4		Tværnit 5		Længde (pas i Bøjle) = $5,6$: $2,8$ { Føllesafst : mell. Bredd									
Dyldet 4		6,55		6,40		6,15													
Føllesafst. mell. Bredd.		1,637		1,600		1,537													
Bred. Nr.	Spj. Nr.	Bred.	Pro- dukt.	Bred.	Pro- dukt.	Bred.	Pro- dukt.	Bred.	Pro- dukt.	Bred.	Pro- dukt.	Bred. Nr.	Spj. Nr.	Bred.	Pro- dukt.				
1	1	13,70	13,70	13,40	13,40	12,40	12,40			1	1	4,8	4,8						
2	4	13,50	54,00	13,40	33,60	12,20	48,80			2	4	4,6	18,4						
3	2	13,00	26,00	13,10	26,20	10,80	21,60	0		3	2	4,2	4,2						
4	4	11,00	44,00	11,10	44,40	5,90	23,60			4	4	5,457	218,28						
5	1	1,90	1,90	1,90	0,60	0,60				5	1	0							
Sum			139,60		139,50		107,00			Sum			27,4						
{ Føllesafst. mell. Bredder }			0,55		0,53		0,51			{ Føllesafst. mell. Bredd }			0,93						
Føle udhelt			76,780		73,935		54,570			Flasker mell. Bredd			23,48						
		Tv. 1.	Tv. 2	Tv. 3	Tv. 4	Tv. 5				Skideth			1,00						
b. Folkerum.										Kubikindh = $2511,33$ 91,20 = $27,42$ Tons.		Kubikindh = $25,48$ 91,20 = $0,28$ Tons.		56 x 10,0 x 3,70 = $207,2$ 56 x 10,0 x 1,90 = $106,4$ 313,6 + Halvbruf agter 25,48 339,08 = 3,70 Tons					
Rommets Kubikinhold Højde til Dæksbjs. Underk = $4,5$ Antal Køjer: 2					Gulvflade														
Middelenslængde pas i Bøjle = $5,1$: $2 = 2,55$ = Føllesafst. mell. Bredd.					Længde = $3,8$: 2 = $1,9$ { Føllesafst. : mell. Bredd.					Gulvflade af særskilt afdelte Rum.									
Bred. Nr.	Spj. Nr.	Bred.	Produkt.	Andre Rum	Bred. Nr.	Spj. Nr.	Bred.	Produkt.											
1	1	5,2	5,2		1	1	1,2	1,2											
2	4	8,8	35,2		2	4	2,7	10,8											
3	1	10,2	10,2		3	1	4,0	4,0											
Sum			50,6		Sum			16,0											
{ Føllesafst. mell. Bredd. }			0,85		{ Føllesafst. mell. Bredd. }			0,63											
Flask. p. i. R.			43,01		Flasker mell. Bredd														
Udelt Højde			4,7		Flasker mell. Bredd														
Kubikindh = $202,15$ 91,20 = $2,21$ Tons.			67,93		Gulvflade = $10,08$ 5,08 : 2 { Maalt i Føllesafst. : Gulvfladeinh.														
					Maalt i Føllesafst. i Skideth for hver Maalt ferdende: 2 Maalt.														
Luger.					c. Kabelrum m. m.														
$11,5 \times 9,8 \times 1,7 = 191,59$ Kubf. = $2,09$ Tons = 2 pct. af $27,70 = 0,14$ Tilleg for Luge = $1,95$ Tons																			
a. Rum til Brug for Skibets Fører.					d. Sejlkøje.														
Maalt og beregnet den 19 af										Revideret den 19 af									

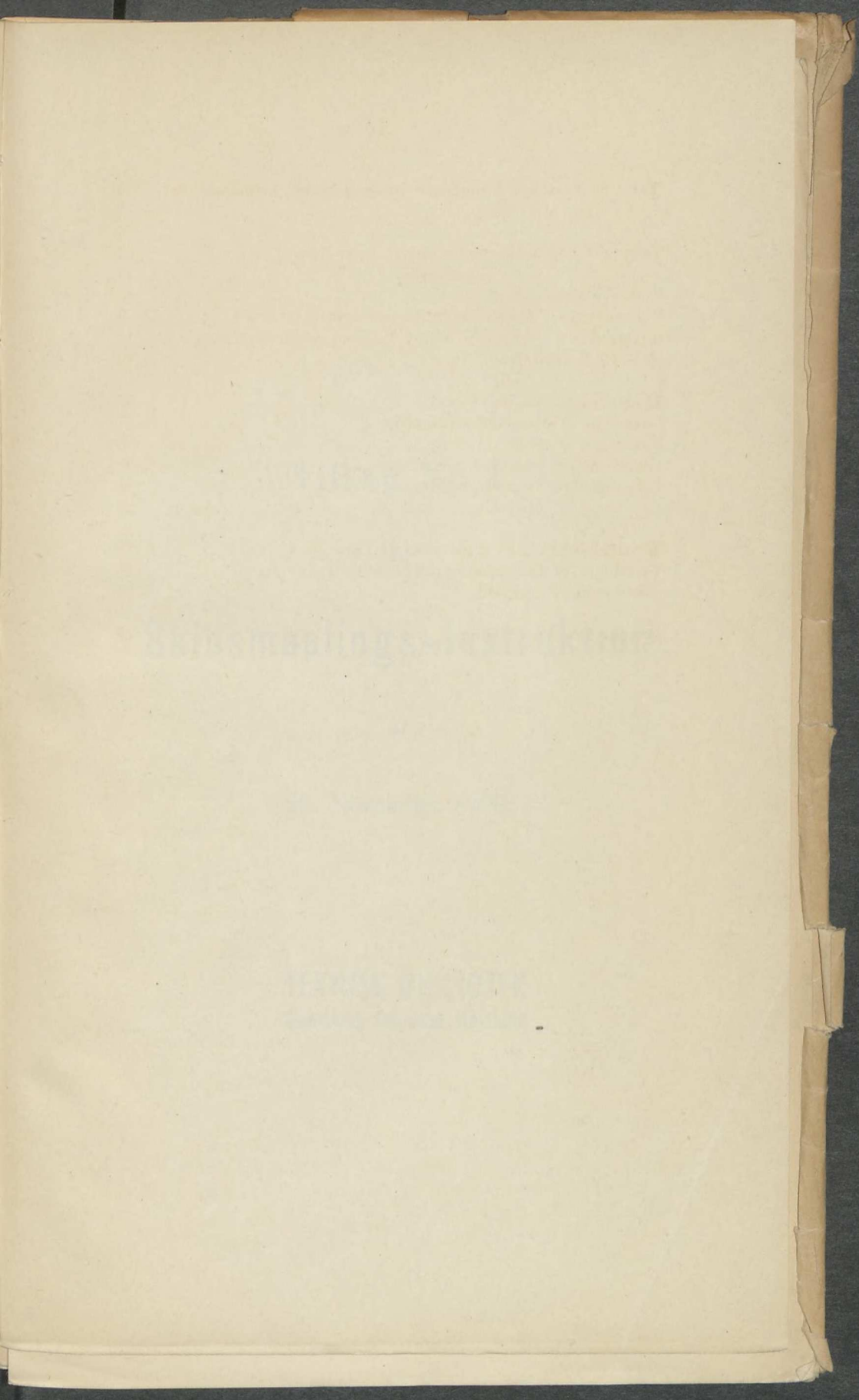
Alfabetisk Indeks.

	Pag.
A fgift for Maaling	3
Afløb for Fugtighed i Folkerum	41
Afsætning af Tværnsnittenes Pladser	18
Akselrums Maaling	48
Anerkendelse af Skibsmaal	56
Anmeldelse til Maaling	7, 9
Appendiks	69
 B aderum	 33
Begæring om Fradrag for fradragsberettigede Rum	37
Beregningslængden	15
Beskrivelse af et Skib i Maalingsbeviset	9
Betingelser for Førelse af Yachtflag	55
» » Udstedelse af Lystfartøjs-Certifikat	54
Bortfald af Fradrag for Folkerum under visse Forhold	47
Bredders Maaling	21
» » i mindre Dæksfartøjer	23
Brutto Register-Tonnage	14
Bureauets Forretningsomraade	1
Bødeansvar for uberettiget Brug af fradragsberettigede Rum ..	37
 D ansk Skibsmaals Anerkendelse i fremmede Havne	 62
Decimaler ved Tonnageberegning	15
Definition af Mandskab	32
» » «nye» Skibe	33
» » «ældre» »	33
Dispensation fra Folkerums-Reglementet	46
Dybders Maaling	20
» » i mindre Dæksfartøjer	23
Dæksbjælkens Bugt	19
 E ftermaaling i Kjøbenhavn af Skibe maalte i Provinserne ...	 1
 F olkerums Indretning	 38
Forandring af fradragsberettigede Rum	37
Forholdsregler ved Skibes Maaling	7
Forretningsforhold mellem Bureauet og Toldstederne	2

	Pag.
Fradragsberettigede Rum	32
» Rums Maaling	36
Fradrag for Rum til den bevægende Kraft («British Rule») ...	47
» » Maskinrum i aabne Fartøjer	50
» » Rum til Donkeykedel og Maskineri	50
Fremmed Skibsmåls Anerkendelse i danske Havne	59
Fritagelse for Indbefatning i Brutto Tonnagen for visse Rum ..	29
» » Maaling af fremmede Skibe	3, 5
G ange til fradragsberettigede Folkerum	34
Gulvflade i Folkerum	43
H indringer for Maalingens Udførelse	8
Hvilke danske Skibe der skulle maales	3
» fremmede » » » »	3
Hvorledes Længden maales	16
Hvornaar Maaling skal finde Sted	5
» Regel II maa komme til Anvendelse	6
Højde af Folkerum	45
I nderklædning	14
Indhugning af Netto Tonnage og Registreringsbogstaver	11
K abelrum	35
Kabysrum	34
Kendingsmaal	10, 31
Klasseinddeling af Skibe (Tabel)	18
Klosetrum for Skibsmandskabet	34
Kubikindhold af Folkerum	44
Kubikmeter til Tons	10
Kvittering for Stempelafgiftens Betaling	13
Køjers Dimensioner (i Folkerum)	45
L ugers Maaling	30
Lukkede Opygninger	27
Lysforhold i Folkerum	42
Lys- og Luftrum over øverste Dæk (Casing)	49
Lystfartøjs-Certifikat	54
Længdens Deling	18
M aaleredskaber	63
Maaling efter Regel I (den fuldstændige Maalingsmethode) ...	6, 14
» » Regel II (den midlertidige Maalingsmethode) ...	51
Maaling af danske Skibe i fremmed Havn	8
» » fremmede » » dansk »	3, 5
» » Skibe under Bygning	5
» » » med 1 Dæk	15
» » » flere Dæk	24
» » » Bundtanke	25
» » » aabne Fartøjer og Baade	30

Maaling af ikke-selvbevægende Fartøjer (se Fodnote)	Pag. 3
Maalingsbeviset	9, 23 27, 35, 46, 67
Maalingens Revision	9, 52
Maalingsdæk (Definition)	14
Maalte Skibe maa ikke indtage Ladning før Revisionens Fuldførelse	11
Maskinrumsafdelinger over øverste Dæk	49
Maskinrumsfradrag efter «British Rule»	47
Maskinrums Maaling	48
Meddelelse om Maskinens Hestekraft (se Fodnote)	47
Navigeringsrum	34
Nederste Breddes Maaling	22
Netto Register-Tonnage	32
O mbytning af et Maalebrev efter Regel II med et efter Regel I	12
Ommaaling af danske Skibe	3
Omsætning af Tonnagebrøk til hel Ton ved Afgiftsberegning ..	10
Omsætning af Kubikmeter til Tons	10
Omsætning af Tons til Kubikmeter	10
Opbygningers Maaling	28
Opbygninger, som ikke skulle indbefattes i Brutto Tonnagen ..	29
Opvarmning af Folkerum	41
Overbygninger til Ly for Dækspassagerer	29
Overdæksrums Maaling	24
Overenskomster med fremmede Søstater	56
Oversigt over Fordringer vedrørende Mandskabets Opholdsrum ..	75
P aamærkning af fradragsberettigede Rum	37
» » Folkerum	45
Principet for Skibsmaaling	14
R egel I Maaling	6, 14
Regel II »	51
Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauets Forretningsomraade ..	1
Reglementerede Maaleredskaber	63
Revision af Maalingen	9, 52
Rum til Brug for Skibets Fører	32
» » Ophold eller Brug for Skibsmandskabet	32, 38
» » Hjælpemaskineri	35
» fritagne for Indbefatning i Brutto Tonnagen	29
S ejlkøje	36
Signalrum	35
Spiserum (Messer)	33
Stempelafgift for Maalingsbevisligheder	12
Suez-Kanal-Certifikat	55
Sygelukaf	34

	Pag.
T abel for Fradrag i Længden af Rummet under Maalingsdækket	16
» » $\frac{1}{4}$ af Dybder.....	71
» » $\frac{1}{6}$ » »	73
Tegninger angaaende fradragsberettigede Rum	37
» » Bundtanke	27
Tekniske Benævnelser	65
Toldstedernes Udførelse af Skibsmaalingsforretninger	2
Tonnagebrøks Omsætning til hel Ton ved Afgiftsberegning ...	10
Tons til Kubikmeter	10
U ddybningsskibes Maaling	51
Udstedelse af Maalingsbevisligheder	11
Udsættelse af Skibes Maaling	6
Ufuldstændigt lukkede Opbygninger	27
Utilgængelige Tværsnitsbredder	23
» Tværnit	23
V andballastrum med Undtagelse af Bundtanke.....	35
Vejledning til Bedømmelse af Folkerums Indretning	40
Ventilation af Folkerum	41
Ø verste Breddes Maaling.....	22



Tillæg Nr. 1

til

Skibsmaalings-Instruktion

af

26. November 1909.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Tilleg Nr. 1

af

Skipsmalings-instruktion

af

30. November 1909

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Fra og med den 1. Oktober 1911 ville følgende Ændringer i Skibsmaalings-Instruktion af 26. November 1909 være at iagttage:

Side 12. Afsnit C, Punkt 1, Linje 1—2. „§ 70 i Lov af 19. Februar 1861“ rettes til: § 123 i Lov af 13. Maj 1911.

Sammesteds, Linje 3. Efter „evt. Maalingsattester“ indsættes: og Nationalitetsbeviser.

Sammesteds, Linje 11—12. „Ifølge Lov af 21. Marts 1874 (jfr. Bekendtg. Nr. 159 af 1. December s. A.)“ rettes til: Efter ovenanførte Bestemmelse i Stempeloven.

Sammesteds, Linje 14. „30 Øre“ rettes til: 50 Øre.

Side 12. Afsnit C, Punkt 3, Linje 4. „§ 19“ rettes til: § 9.

Side 13. Punkt 4, Linje 3. „§ 70“ rettes til: § 123.

Side 13. Punkt 5, c og d. „30 Øre“ rettes til: 50 Øre.

Side 25. Afsnit G, Punkt 1, Linje 1. Til „dobbelt Bund“ knyttes følgende Anmærkning: Naar den dobbelte Bund er bygget efter Cellesystemet, kan Spørgsmaalet om Tankens Anvendelighed til Opbevaring af Ladning, Skibsfornödenheder eller Brændsel betragtes som bortfaldet.

Side 29. Punkt 4, VI, sidste Linje. Efter „indgivet“ tilføjes: , ustempet.

Side 51. Linje 1. Efter „Afsn. J“ indsættes: samt for delvis dækkede saadanne, hvis Maskin-

rum er udækket, uanset at de maales som Dæksfartøjer.

Side 52. Linje 1—2. „ $1\frac{1}{2}$ Længde af øverste Dæk“ rettes til: Midten af denne Længde.

Side 54. Afsnit N, Punkt 1, Linje 12. „§ 70“ rettes til: § 123.

Side 58. Nr. 11. Spanien, Kol. 3. Udlandet. Efter „^{25/9} 1900“ tilføjes: „Reglamento de arquesos para los buques mercantes“, dat. Madrid ^{15/12} 1909.

Ministeriet for Handel og Søfart, den 29. September 1911.

O. B. Muns.

Gustav Arendrup,
kst. Fm.

Tillæg Nr. 2

til

Skibsmaalings-Instruktion

af

26. November 1909.

TEKNISK BIBLIOTEK

Danmarks tekniske Højskole

Содержание
и указатель

Всего страниц 100

10

Список литературы

10

Всего 100

I Henhold til Bekendtgørelse fra Ministeriet for Handel og Søfart af 14. April 1913 ville fra og med den 1. Maj s. A. følgende Ændringer i den Toldstederne i December Maaned 1909 tilstillede Skibsmaalings-Instruktion af 26. November 1909 være at iagttage:

Side 28. Linje 28. Efter „Tonnagen skal“ tilføjes: foruden at indeholde Erklæring om, at omhandlede Rum ikke ville blive benyttede til Ophold eller Bekvemmelighed for Passagerer.

Side 32. Fodnote 1) „Hjælpekraft“ rettes til: Hjælpe-maskinkraft.

Side 33. Punkt 5, Fodnote 1) Teksten udgaar og i Stedet for indsættes:

Ved Udtrykket „nye“ Skibe forstaas alle Skibe, der ikke omfattes af nedenstaaende Udtryk „ældre“ Skibe.

Ved Udtrykket „ældre“ Skibe forstaas Skibe registrerede før 1. Oktober 1908 samt — uanset Tidspunktet for Registreringen — Skibe, hvis Bygning for dansk Regning var paabegyndt før 1. Juli 1908, i begge Tilfælde, medmindre Skibene efter 30. September 1908 ere underkastede saadanne Ombygninger, at de i Reglement angaaende Skibsmandskabets Forplejning og Opholdsrum om Bord af 25. Februar 1913, dettes Afsnit II, givne Bestemmelser efter vedkommende Myndigheders Skøn kunne gennemføres uden uforholdsmæssig stor Ulempe eller Bekostning.

Ovennævnte Reglement gælder ikke for Orlogsflaadens Skibe og Fartøjer eller for Fiskerfartøjer, hjemmehørende paa Færøerne.

Bestemmelserne i dets Afsnit II ere ikke gældende for Lystfartøjer og aabne Baade

og ejheller for Pramme, medmindre de ere „selvbevægende“ d. v. s. forsynede med Sejl eller med Damp- eller anden Maskinkraft.

Side 35. Punkt 12, Stykke 2, Linje 1. Efter „Sejlskibe“ tilføjes: med og uden Hjælpemaskinkraft.

Sammesteds, Linje 2. „300“ rettes til: 400.

Side 38. Afsnit L, Punkt 1, Linje 6—8. „Reglement for Skibsmandskabets Opholdsrum i danske Skibe af 1. Juli 1908 (jfr. Lov af 15. Maj 1868 om Folkerum)“ rettes til: „Reglement angaaende Skibsmandskabets Forplejning og Opholdsrum om Bord af 25. Februar 1913, (jfr. Lov af 15. Maj 1868 om Folkerum og Sølov af 1. April 1892 § 45.)

Side 39. Linje 31. Efter „Sejlskibe“ tilføjes: med og uden Hjælpemaskinkraft.

Sammesteds, „300“ rettes til: 400.

Side 45. Punkt 5, Linje 2. „6,37 Fod (2,0 m)“ rettes til: 6,0 Fod (1,88 m).

Side 46. Punkt 8, Stykke 2, Linje 2—3. „Folkerums-Reglementets Bestemmelser“ rettes til: Bestemmelserne i Afsnit II af Reglement angaaende Skibsmandskabets Forplejning og Opholdsrum om Bord.

Side 50. Punkt 7, Fodnote 1) „Hjælpekraft“ rettes til: Hjælpemaskinkraft.

Side 56. Linje 3. „Juli 1909“ rettes til: Januar 1913.

Side 75. Linje 5. „Reglement for Skibsmandskabets Opholdsrum i danske Skibe af 1. Juli 1908“ rettes til: Reglement angaaende Skibsmandskabets Forplejning og Opholdsrum om Bord af 25. Februar 1913.

Sammesteds, næstsidsste Rubrik „6,37“ rettes til: 6,0.

Ministeriet for Handel og Søfart i April 1913.

Tillæg Nr. 3

til

Skibsmaalings-Instruktion

af

26. November 1909.

TEKNISK BIBLIOTEK

Danmarks tekniske Højskole

I Henhold til Bekendtgørelse fra Ministeriet for Handel og Søfart af 7. October 1913 vil fra og med den 1. November d. A. følgende Ændringer i den Toldstederne i December Maaned 1909 tilstillede Skibsmaalings-Instruktion af 26. November 1909 være at iagttage:

Side 15, Linje 14. Som nyt Stykke tilføjes: Er Tykkelsen af Inderklædning (herunder Isolation i Kølerum) mindre end 0,25 Fod, indgaar den ved Maaling af Bredder og Dybder med sin virkelige Tykkelse; er den derimod større end 0,25 Fod, indgaar den kun med denne Værdi.

Side 20, Punkt 6, Linje 7: Efter »Kølsvinet« tilføjes: (jfr. Afsnit D, 3).

Side 21, Punkt 7, Linje 3—4: Efter »Inderklædningerne« tilføjes: (jfr. Afsnit D, 3).

Side 24, Linje 10—11: Efter »Beregningslængde« tilføjes: (jfr. dette Afsnit, Punkt 1, sidste Stykke).

2 Side 28, Linje 11: Efter »dette« tilføjes: Huller, Hængsler, Øjebolte eller lign. maa ikke findes i Skotter rundt Aabningerne, dog maa der ved disse være anbragt U-jern (Channel bars).

Samme Steds, Linje 15—26 udgaar og i Stedet for indsættes: For at Rum under et Overdæk (Shelterdæk) skal kunne betragtes som *aabent* Rum og kunne fritages for Indbefatning i Brutto Tonnagen, skal det være forsynet med en eller flere permanente Tonnageaabninger i Dækket foroven, en Lænseport af rimelig Størrelse i hver Skibsside udfor hver Tonnageaabning, samt et

paa passende Maade fordelt tilstrækkeligt Antal Spygatter af mindst 0,3 Fod ($3\frac{1}{2}$ inches) Diameter. Tonnageaabningen, hvis Længde ikke maa være mindre end 3,9 Fod (4 feet) klar Aabning, hvis Bredde ikke maa være mindre end agterste Lastluges Bredde paa samme Dæk, og hvis Karm ikke maa overskride 0,95 Fod (12 inches) i Højde over Dækket, maa ikke være forsynet med permanente Indretninger, hvorved Rummet kan tillukkes, eller med Midler til Skalkning; og saafremt Lemme anvendes som Lukkemiddel, maa disse kun fastgøres med Tovsurringer paa Undersiden. Er Tonnageaabningen anbragt agter, maa Afstanden fra Agterkant af Tonnageaabningen til Agterstævnens Agterkant ikke være mindre end $\frac{1}{20}$ af Skibets Kendingslængde, og er Tonnageaabningen anbragt forude, maa Afstanden fra dens Forkant til Forstævnens Forkant ikke være mindre end $\frac{1}{5}$ af nævnte Længde. For saa vidt der inde i Rummet findes Tværskotter, skal der i hvert af disse være i det mindste to Aabninger, en paa hver Side, og disse skal være mindst 2,9 Fod (3 feet) brede, 3,9 Fod (4 feet) høje; forefindes Tærskel, maa denne ikke være over 1,9 Fod (2 feet) høj.

Side 29, Punkt 4, IV, Linje 1: Efter »(Kogehus)« tilføjes indenfor Parentesen: Bageri.

Side 30, Linje 8—9: »indbefattes i Maalingen af de paagældende Opbygninger« rettes til: maales for at kunne uddrages af de paagældende Opbygningers Tonnage.

Side 32, Punkt 2, Linje 9—10: »eller noget særligt Navigeringsrum (jfr. dette Afsn., Pkt. 10)« udgaar.

Side 34. Til Punkt 10 føjes som nyt Stykke: I mindre Skibe, hvor Kahytten eller Salonen er det eneste som Navigeringsrum anvendelige Rum, kan indtil Halvdelen af Kahyttens Tonnage indrømmes som Fradrag, dog maa dette ikke overskride 3 Tons.

Side 35, Punkt 12: Efter første Stykke indføjes som nyt Stykke: Fradraget kan som Regel ikke indrømmes med mere end indtil 1 pCt. af Skibets Brutto Tonnage for Skibe paa og over 1,000 Tons Brutto, dog kan det ikke overskride 75 Tons, hvor stort Skibet end er.

For Skibe paa 500—1,000 Tons Brutto kan det som Regel indrømmes med indtil ca. 10 Tons og for Skibe paa 150—500 Tons Brutto med indtil 2 pCt. af Skibets Brutto Tonnage. For Skibe paa 100—150 Tons Brutto kan det som Regel indrømmes med indtil ca. 3 Tons og for Skibe paa under 100 Tons Brutto med indtil 3 pCt. af Skibets Brutto Tonnage.

Side 49, Punkt 5, Linje 8: Efter »(Casing)« tilføjes indenfor Parentesen: Halvruf over Motorrum i Smaafartøjer.

Ministeriet for Handel og Søfart i Oktober 1913.

Tillæg Nr. 4

til

Skibsmaalings-Instruktion

af

26. November 1909.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Side VIII, Linie 2 udgaar: „Suez-Kanal-Certifikat.....
55 Suez Canal Certificate“ og i Stedet for indsættes: *Suez-
og Panama-Kanal-Certifikater..... 55 Suez- and Panama
Canal Certificates.*

Side 1, Punkt 1, Linie 2 udgaar: „Ministeriet for Handel
og Søfart“ og i Stedet for indsættes: *Handelsministeriet.*

Side 2, Punkt 3, Linie 9 udgaar: „Ministeriet for Handel
og Søfart“ og i Stedet for indsættes: *Handelsministeriet.*

Side 4, Linie 15 efter „Kendingsmaalene“ tilføjes: *og
Tonnagen under Maalingsdækket.*

Side 9, Punkt 6, Linie 7, efter „skal“ tilføjes: *saavidt
muligt.*

Side 9, Punkt 6, Linie 9 udgaar: „effektiv“ og i Stedet
for indsættes: *indiceret.*

Side 12, Punkt 1, Linie 1—2 udgaar: „§ 70 i Lov af
19. Februar 1861“ og i Stedet for indsættes: *§ 123 i Lov af
1. April 1922.*

Sammesteds, Linie 3 efter „(evt. Maalingsattester)“ ind-
sættes: *og Nationalitetsbeviser.*

Sammesteds, Linie 11—12. „Ifølge Lov af 21. Marts 1874
(jfr. Bekendtgørelse Nr. 159 af 1. December s. A.)“ rettes
til: *Efter ovenanførte Bestemmelse i Stempeloven.*

Side 12, Punkt 1, Linie 14 udgaar:

30 Øre	} og i Stedet for indsættes	{	1 Kr.
2 Kr.			4 -
10 -			20 -
16 -			30 -

Side 12, Punkt 3, Linje 4 „§ 19“ rettes til: *§ 9, jfr. § 109.*

Sammesteds, Linie 6, „(1 Kr.)“ rettes til: *(2 Kr.).*

Side 13, Punkt 4, Linie 3, „§ 70“ rettes til: *§ 123 og
„1 Kr.“ rettes til: 2 Kr.*

Side 13, Punkt 5, Linie 5 udgaar:

a. 1 Kr.	} og i Stedet for indsættes	a. 2 Kr.
b. 1 -		b. 2 -
c. 30 Øre		c. 1 -
d. 30 -		d. 1 -
e. 1 Kr.		e. 2 -
		f. 2 Kr. for nyt Lyst- fartøjscertifikat.
		g. 2 Kr. for ny Nationa- litets- og Maalings- attest.

Side 14, Punkt 2, efter III, tilføjes: *IV. Tonnagen af Tillæg for Luger.*

Side 29, Punkt 4, VI, Linie 6, udgaar „Ministeriet for Handel og Søfart“ og i Stedet for indsættes: *Handelsministeriet.*

Side 34, Punkt 9, Linie 16 udgaar: „derhos have forsvareligt indrettet og sikret Afløb samt være saaledes beliggende, at ubehagelig Lugt derfra ikke kan trænge ind i Folkerummene, se iøvrigt Afsn. L, 1 og 2 c“ og i Stedet for indsættes: *være forsvareligt byggede og indrettede samt være saaledes beliggende, at ubehagelig Lugt derfra ikke kan trænge ind i Folkerummene, se iøvrigt Afsnit L, 1 og 2 c. For saa vidt Afløb forefindes, skal saadant ligeledes være forsvareligt indrettet og sikret.*

Side 35, Punkt 12, Linie 1 udgaar: „saadant Rum ikke overskrider en passende Størrelse“ og i Stedet for indsættes: *det udelukkende benyttes til Opbevaring af Baadsmændsgods, Tøvværk o. lign.*

Side 38, Linie 3, 8 og 10 udgaar: „Ministeriet for Handel og Søfart“ og i Stedet for indsættes: *Handelsministeriet.*

Side 46, Punkt 7 efter VII tilføjes: *VIII. For Skibe over 50 Tons Brutto, Bæreevne i Tons Dødvægt.*

Side 46, Punkt 8, Linie 7 udgaar: „Ministeriet for Handel og Søfart“ og i Stedet for indsættes: *Handelsministeriet.*

Side 47, Punkt 1 udgaar: Henvisning ¹⁾ til Fodnoten samt denne.

Side 48, Punkt 2, Linie 14 efter „Kulkasser“ tilføjes i Parentes: *(Brændselsbeholdere).*

Side 49, Punkt 4, Linie 21 udgaar: „samt at den anførte Begrænsningsbestemmelse ikke træder i Kraft før den 1. Januar

1914 overfør Skibe, som før den 1. Maj 1907 er færdigbyggede eller paabegyndte, eller hvis Byggekontrakt er undertegnet før denne Dato.“

Side 50, Linie 22 udgaar: „Ministeriet for Handel og Søfart“ og i Stedet for indsættes: *Handelsministeriet*.

Side 54, Punkt 1, Linie 12 udgaar: „I Henhold til Stempelovens § 70 indbetales derhos en Stempelafgift af 1 Kr.“ og i Stedet for indsættes: *I Henhold til Stempelovens § 123 indbetales derhos en Stempelafgift af 2 Kr.*

Side 55, Afsnit O udgaar: Overskriften „Suez-Kanal-Certifikat“ og i Stedet for indsættes: *Suez- og Panama-Kanal-Certifikater*.

Side 55, Afsnit O, Linie 1 udgaar: „Suez-Kanalen“ og i Stedet for indsættes: *Suez- og Panama-Kanalerne*.

Side 56, Linie 3, udgaar: „Juli 1909“ og i Stedet for indsættes: *Januar 1922*.

Side 56, Linie 4 efter „gældende Regler“ tilføjes: samt „*Rules for the Measurement and Vessels for the Panama-Canal of 1914*“.

Side 56, Linie 5 udgaar: „Saadant særligt Certifikat vil“ og i Stedet for indsættes: *Saadanne særlige Certifikater vil*.

Side 58, under „17. Japan“ udgaar i Spalte Nr. 2 „S. C. af 4/3 92“ og i Stedet for indsættes: *Tillæg Nr. 4 af November 1922*; i Spalte Nr. 3 udgaar: „Bekendtgørelse fra Kommunikations Ministeriet dateret Tokio d. 12/12 91“ og i Stedet indsættes: *Note dat. Tokio d. 23/5 22*.

Side 58, nederst, efter „17. Japan“ tilføjes i Spalte Nr. 1: *18. Estland*, i Spalte Nr. 2 indsættes: *Tillæg Nr. 4 af November 1922*“, i Spalte Nr. 3 indsættes: *Verbalnote dateret Stockholm den 7. April 1922* og i Spalte 5 indsættes: („B. R.“).

Side 117, under P tilføjes: *Panama-Kanal-Certifikat*
.....55.

I Tillæg Nr. 1 af 29. September 1911 udgaar:

Side 12, Afsnit C, Punkt 1, Linie 1—2 „§ 70 i Lov af 19. Februar 1861“ rettes til: *§ 123 i Lov af 13. Maj 1911*.

Sammesteds, Linie 3. Efter „evt. Maalingsattester“ indsættes: og *Nationalitetsbeviser*.

Sammesteds, Linie 11—12 „Ifølge Lov af 21. Marts 1874 (jfr. Bekendtgørelse Nr. 159 af 1. December s. A.)“ rettes til: *Efter ovenanførte Bestemmelse i Stempeloven*.

Sammesteds, Linie 14 „30 Øre“ rettes til: 50 Øre.
Side 12, Afsnit C, Punkt 3, Linie 4 „§ 19“ rettes til: § 9.
Side 13, Punkt 4, Linie 3 „§ 70“ rettes til: § 123.
Side 13, Punkt 5, c og d „30 Øre“ rettes til: 50 Øre.

I Tillæg Nr. 2 af April 1913 udgaar:

Side 56, Linie 3 „Juli 1909“ rettes til: *Januar 1913.*

Handelsministeriet i November 1922.

Jørgen Christensen.

Emil Krogh.

