

Norsk Lovtidende.

Utgitt efter offentlig foranstaltning

ifølge lov av 1 april 1876.

Nr. 43

Utgitt 30 oktober.

1909

Fribordsregler og tabeller,

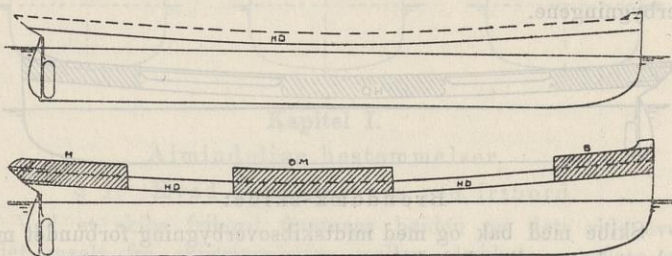
18 septbr.

fastsat ved kgl. resolution av 18 september 1909, (indtat i Lovtidendens 1ste avd. nr. 38, side 614).

Forskjellige skibstypers benævnelse.

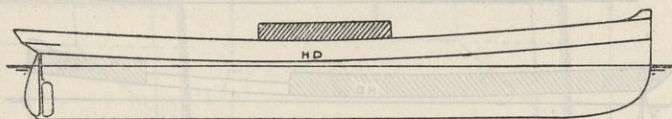
Glatdæk-skibe: (En, to & tre-dækskibe).

Skibe (med ett eller flere dæk) av fuld styrke op til øverste, gjennemgaaende, dæk. — Over dette findes ofte overbygninger som hytte, midtskibsoverbygning, bak. Se efterfølgende figurer.



Spardæk-skibe:

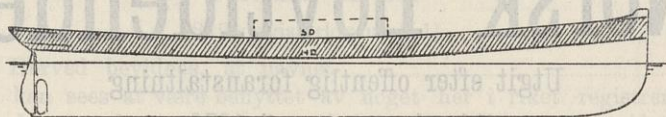
Skibe av lignende art som glatdæk-skibe, men lettere bygget. Det øverste gjennemgaaende dæk kaldes spardæk, — det derunder beliggende er hoveddæk.



Stormdæk-skibe:

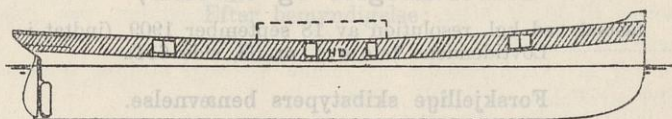
Skibe som til hoveddækket er bygget som glatdæk-skibe, men over dette er av en lettere konstruktion med et gjennemgaaende dæk, stormdækket. (Denne øverste del kan betragtes

18 septbr. som en overbygning, der strækker sig over hele skibets længde). Paa stormdækket findes kun mindre dækshus. Er der aapninger i sideklædningen, maa disse kunne lukkes vandtæt.



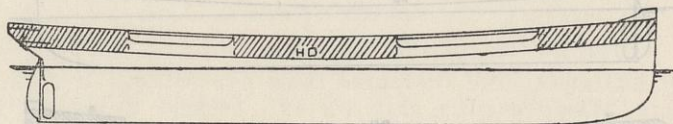
Shelterdæk-skibe:

Skibe av lignende art som stormdæk-skibe, men med aapninger i øverste gennemgaaende dæk (shelterdækket) eller i sideklædningen, som kun er forsynt med midlertidige lukningsmidler.



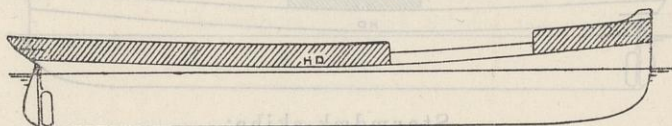
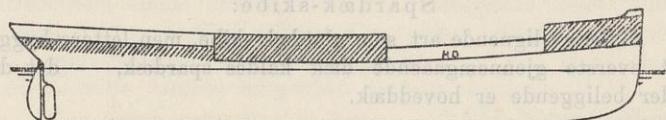
Shadedæk-skibe:

Skibe med hytte, midtskibsoverbygning og bak, ved hvilke overbygningsdækket er helt gennemgaaende, men ikke regnes med til skibets styrkeforbindelser. Sideklædning mangler mellem overbygningene.



Brønddæk-skibe:

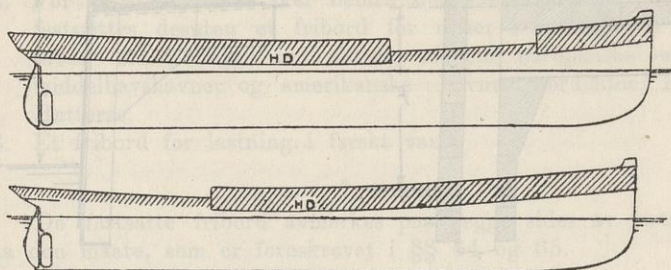
Skibe med bak og med midtskibsoverbygning forbundet med en lang hytte eller halvdæk.



Partielle stormdæk-skibe:

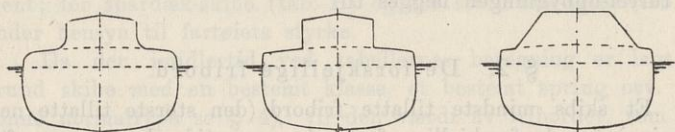
Skibe med halvdæk, der slutter sig til en midtskibsoverbygning, gaaende i et med bakken; og skibe med lang hytte

og midtskibsoverbygning forbundet samt bak; mellem bakken og 18 septbr. midtskibsoverbygningen befinder sig et forhøjet dæk.



Turret-skibe o. lign. typer (trunk-skibe samt selftrimmers).

Skibe med en solid gennemløpende overbygning, der i forbindelse med hoved- eller havne- (harbour-) dækket danner en umiddelbar fortsættelse af ytterklædningen. Overbygningens bredde er mindre end skibets. Disse skibe kan ogsaa ha almindelige overbygninger som hytte, midtskibsoverbygning og bak.



Kapitel I.

Almindelige bestemmelser.

§ 1. Hvad der forstaaes ved fribord.

Ved et skibs fribord forstaaes høiden av dets side over vandet maalt fra skjæringslinjen mellem dækkets overflate og sideklædningens ytterflate midt paa fartøiets længde. (Fig. 1, 2 & 3).

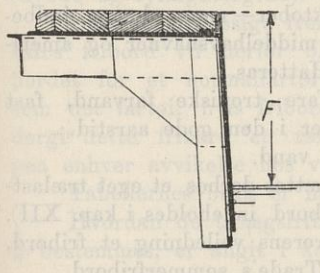


Fig. 1.

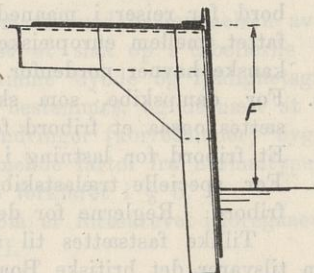


Fig. 2.

18 septbr.

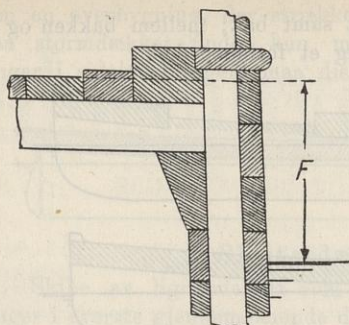


Fig. 3.

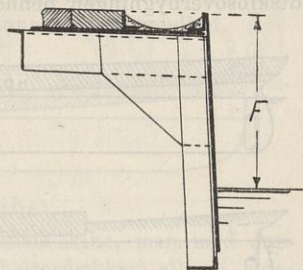


Fig. 4.

Har dækket rendesten i borde tænkes dets overflade forlænget parallelt med dæksbjælkerne ut til skibs-siden. (Fig. 4).

Fribordet regnes paa glatdæk-skibe og spardæk-skibe fra øverste dæk, og paa stormdæk-skibe fra hoveddækket. Paa turretskibe regnes det fra hoveddækket, men avmerkes og anføres i fartøiets fribords-certifikat, regnet fra turretdækket, idet høiden av turret-opbygningen lægges til.

§ 2. De forskjellige fribord.

Et skibs mindste tillatte fribord (den største tillatte nedlastning) for de forskjellige farvand og aarstider bestemmes efter de regler og tabeller, som indeholdes i nærværende forskrifter.

For dampskibe bestemmes:

1. Et fribord for reiser i maanedene oktober—mars, begge indbefattet. (Det almindelige vinterfribord).
2. Et fribord for reiser fra europæiske eller middelhavshavner i maanedene april—september, begge indbefattet, eller fra andre egne av jorden i den tilsvarende aarstid. (Det almindelige sommerfribord).
3. For dampskibe av 330 fots længde eller mindre, som skal befare det nordlige Atlanterhav, fastsættes videre et fribord for reiser i maanedene oktober—mars, begge indbefattet, mellem europæiske eller middelhavshavner og amerikanske havner nordenfor Kap Hatteras.
4. For dampskibe, som skal befare tropiske farvand, fast sættes ogsaa et fribord for reiser i den gode aarstid.
5. Et fribord for lastning i ferskt vand.
- (6. For specielle trælastskibe fastsættes derhos et eget trælastfribord. Reglerne for dette fribord indeholdes i kap. XII).

Tillike fastsættes til skibsførerens vejledning et fribord, som tilsvare det britiske Board of Trade's sommerfribord.

For seilskibe bestemmes:

18 septbr.

1. Et fælles sommer- og vinterfribord.
2. For seilskibe, som skal befare det nordlige Atlanterhav, fastsættes desuten et fribord for reiser i maanederne oktober—mars, begge indbefattet, mellem europæiske eller middelhavshavner og amerikanske havner nordenfor Kap Hatteras.
3. Et fribord for lastning i ferskt vand.

*

De fastsatte fribord avmerkes paa begge sider av fartøiet paa den maate, som er foreskrevet i §§ 64 og 65.

§ 3. Forklaring av fribordstabellerne med tilhørende regler.

Tabellerne angir for dampskibe det almindelige vinterfribord og for seilskibe det fælles sommer- og vinterfribord.

Dette fribord er for glatdæk-skibe (tab. A) og for seilskibe (tab. D) fastsat under hensyntagen til fartøiets reservedeplacement; for spardæk-skibe (tab. B) og for stormdæk-skibe (tab. C) under hensyn til fartøiets styrke.

Da der imidlertid ved tabellernes beregning er lagt til grund skibe med en bestemt klasse, et bestemt spring osv. (om denne normaltype se § 4), vil den værdi av fribordet, som findes i tabellene (det ukorrigerte fribord), blot kunne anvendes uforandret i det forholdsvis sjeldne tilfælde, at et skib fyldestgjør samtlige de forutsætninger, tabellerne er bygget paa.

Der er derfor i forbindelse med tabellerne opstillet regler, som angir, hvilken indflydelse paa fribordet — enten i forøkende eller i formindskende retning — der tilkommer de almindeligste av de avvikelser fra tabellernes normaltype, som kan forekomme. Hvilken indflydelse, der skal tilkomme avvikelser, som ikke omhandles i forskriftene avgjøres ved fribordets fastsettelse.

Fribordet angives i tabellerne efter skibets dimensioner (dybde og fyldighetsgrad).

Den regelmæssige fremgangsmaate ved bestemmelsen av et skibs fribord vil derfor bli: først at slaa op i tabellerne fribordet for et normalfartøi av samme dybde og fyldighetsgrad som det fartøi, hvis fribord skal bestemmes, og dernæst at undergi dette fribord en række ændringer (korrektioner) bygget paa enhver avvikelse hos vedkommende fartøi fra normaltypen.

Tabellernes bruk er nærmere forklaret i § 5.

Hvordan de tillægsfribord, som er foreskrevet i foregaaende § bestemmes, er angit i kap. VIII.

18 septbr

§ 4. Tabellernes normaltype.

Ved tabellernes beregning er der gaat ut fra fartøier:

- Av jern eller staal (tabel D er dog tillike beregnet for træ- og kompositskibe).
- Som har høieste klasse i Det norske Veritas eller en anden anerkjendt besigtelsesinstitution eller er av tilsvarende styrke, og som fyldestgjør Veritas's regler av 1908 for skibe med almindelige lave spanter og bundstokker.
- Hvis øverste dæk (dog paa stormdæk-skibe hoveddækket) er av træ eller klædt med træ og som ikke har nogen overbygning paa dette dæk.
- Videre er der gaat ut fra et visst forhold mellem fartøienes længde og dybde samt mellem bredden og dybden.

Forholdet mellem længden og dybden er lik 10 for seilskibe og 12 for dampskibe. Paa dampskibe med stormdæk er denne dybde regnet til hoveddækket, paa dampskibe med spardæk til et spardæk beliggende i 7 fots høide over hoveddækket.

- Forholdet mellem bredden og dybden er saaledes, at fartøiet vil besidde tilstrækkelig stabilitet nedlastet til sit dyplastemerke med en ensartet ladning, som fylder rummene.
- Det normale spring.

Endvidere er det forutsat, at fartøiet har spring med et regulært forløp og av en bestemt størrelse.

Regulært ansees springets forløp at være, naar springet maalt i en avstand fra begge ender av $\frac{1}{8}$ av skibets længde er lik 55 % av springet ved enderne; i en avstand av $\frac{1}{4}$ er lik 26 % og i en avstand av $\frac{3}{8}$ fra begge ender er lik 7 % av springet ved enderne. Springet maales fra en horisontal linje gjennom dækkets skjæringslinje med skibets siden midt paa skibets længde. (Fig. 5).

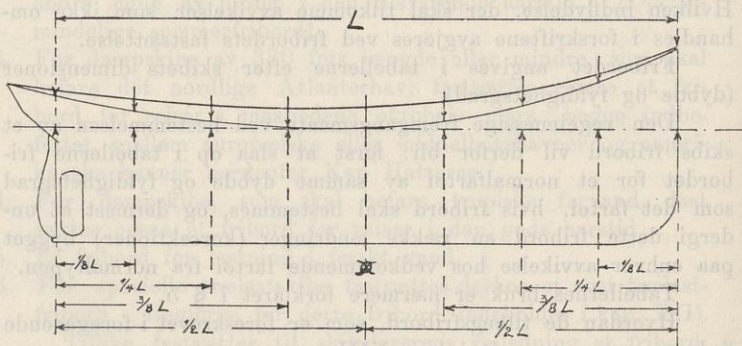


Fig. 5.

Skibets længde maales paa den maate, som er foreskrevet 18 septbr. i § 5.

Størrelsen av det midlere spring, hvorpaa tabellene er grundet, det normale midlere spring, findes uttrykt i tommer ved nedenstaaende formler, i hvilke L betegner skibets længde uttrykt i fot. (Om maalings-stederne for de forskjellige skibstyper se forøvrig under »Korrektion for spring« § 8).

I. Springet maalt ved skibets stevner:

$$S = 0,1 L + 10.$$

II. Springet maalt ved punkter beliggende i en avstand av $\frac{1}{8}$ av skibets længde fra begge stevner:

$$S = 0,06 L + 6.$$

III. Springet maalt ved agterstevnen og ved $\frac{1}{8}$ av skibets længde fra forstevnen:

$$S = 0,07 L + 7.$$

g. Den normale bjelkebugt.

Ved beregning av tabel A og D er det forutsat, at skibet har en bjelkebugt, hvis størrelse er lik $\frac{1}{4}$ tomme for hver fot av midtskibsbjelkens længde.

§ 5. Tabellernes bruk.

Det ukorrigerte fribord er i tabellerne angit efter vedkommende skibs dybde i ridset og tonnagekoefficient.

Disse maa derfor bestemmes, inden tabellerne kan benyttes.

A. Ved dybden i ridset forstaaes den lodrette avstand fra overkant av øverste dæks bjelke i borde til overkant kjøl, — paa træ- og kompositskibe til underkant av spundingen.

Avstanden maales midt paa længden av fartøiets vandlinje dyplastet. Paa spar- og stormdæk-skibe maales den ikke fra øverste dæk, men fra hoveddækket.

Har fartøiet trædæk av større tykkelse end vanlig, forøkes ved tabellernes anvendelse dybden i ridset med dette overskud av tykkelse.

Paa den anden side formindskes for enkelte fartøier dybden i ridset, nemlig for glatdæk-skibe, hvis øverste dæk er av jern uten træbelæg, og hvis overbygningers samlede længde — i tilfælde — er mindre end $\frac{4}{10}$ av fartøiets længde. Formindskelsen er lik tykkelsen av et vanlig trædæk. (For tilfælde overbygningenes længde er større, se § 16).

For seilskibe av jern eller staal, hvis bundreis overstiger $1\frac{1}{2}$ tomme pr. fot av den halve bredde, kan dybden i ridset reduceres med halvparten av overskuddet. Hvad et fartøis

18 septbr. bundreis maatte overstige $2\frac{1}{2}$ tomme pr. fot av den halve bredde, tages dog ikke i betragtning herunder.

Naar fartøiets bund saaledes som paa enkelte træ- og komposit-skibe er hul i tversnit, eller kjølgangen er tykkere end bundklædningen forøvrig, maales dybden i ridset fra skjæringslinjen mellem kjølen og den flate del av bunden forlænget ind til denne.

Ligger fartøiets dybde i ridset mellem to i tabellerne angivne værdier findes det tilsvarende fribord ved interpolation.

- B. Tonnagekoefficienten bestemmes for glatdæk-skibe og spardæk-skibe ved at dividere fartøiets rumindhold under øverste dæk (o: 100 ganger dets brutto register tonnage under dette dæk efter maalebrevet) med produktet av længden, bredden og dybden i rummet.

Ved stormdæk-skibe anvendes paa samme maate tonnagen og dybden i rummet under hoveddækket.

- Længden maales paa dyplastelinjen fra forkant av forstevnen til agterkant av agterstevnen (paa dampskibe til agterkant av rorstevnen). Overalt hvor der i disse forskrifter tales om fartøiets længde, menes hermed længden maalt paa denne maate.
- Bredden er den største bredde utenpaa klædningen, saaledes som angit i maalebrevet.
- Dybden i rummet er ligeledes angit i maalebrevet. Den maales paa skibets halve længde fra overkant dækshjelke midtskibs til overkant garnering paa seilskibe — og til overkant av bundstokken eller top av dobbeltbundens plateklædning paa dampskibe.

Tabellerne er beregnet for skibe med almindelige lave spanter, almindelige lave bundstokker, spring osv., saaledes som angit i § 4.

Forsaavidt spantenes dybde, bundstokkenes højde, det midlere spring osv. for det betræffende fartøi avviker fra den type, der ligger til grund for tabellerne, kan en eller flere av de ovennævnte faktorer ved tonnagekoefficientens beregning bli at korrigere.

- Er saaledes summen av ytterklædningens tykkelse, spantets dybde og garneringens tykkelse større end summen av disses normale dimensioner, maa bredden formindskes med det dobbelte av differencen (b i nedenstaaende formel).

Indtræffer det motsatte, f. eks. ved at fartøiet ikke har sidegarnering, i hvilket tilfælde tonnagen under dæk er maalt til spantene, maa derimot bredden

forøkes med det dobbelte av den derved fremkomne 18 septbr. difference (b).

Saaframt fartøiets midlere spring, maalt ved skibets stevner, er større eller mindre end tabellerne forutsætter, maa dybden i rummet henholdsvis forøkes eller formindskes med en tredjedel av forskjellen (s).

Videre blir paa dampskibe, dersom tykkelsen av garneringen i bunden er over det normale, dybden i rummet at formindskes med forskjellen i tykkelse (t).

Med de her anførte korrektioner kan tonnagekoefficienten beregnes efter følgende formel:

$$I. \quad K = \frac{100 T}{L (B \mp 2b) (D - t \pm \frac{s}{3})},$$

hvor

T, L, B og D betegner henholdsvis fartøiets tonnage, længde, bredde og dybde i rummet som foran difinert og hvor b, s og t betegner en forskjel som foran angit.

(Anm. Tonnagekoefficienten for seilskibe av træ er (i tabel D) kun beregnet for skibe bygget av haarde træsorter. Den forskriftmæssige sidetykkelse for saadant materiale maa derfor lægges til grund ved beregning av b i ovenstaaende formel, ogsaa hvor det fartøi, hvis koefficient skal bestemmes, er av gran eller furu).

2. Har fartøiet almindelige bundstokker, hvis høide avviker fra det normale, maa fartøiets underdæktonnage og dybden i rummet utregnes saaledes, at man erholder de værdier, som vilde være fremkommet, om fartøiet var konstruert med bundstokker av normal høide. Underdæktonnagen vil da kunne bli forøket eller formindsket med en viss værdi (T_1) og likeledes dybden i rummet med en viss værdi (d), hvorved ovenstaaende formel vil anta følgende form:

$$II. \quad K = \frac{100 (T \pm T_1)}{L (B \mp 2b) (D - t \pm \frac{s}{3} \pm d)}.$$

3. Har et fartøi gjennemgaaende dobbelt bund, kan koefficienten bestemmes ved at utregne underdæktonnagen og dybden i rummet etc. som antydnet for skibe med almindelige bundstokker av avvikende høide. Man kan imidlertid ogsaa anvende en anden fremgangsmaate.

18 septbr.

Er saaledes fartøiet bygget med en gjennemgaaende dobbelt bund av forskriftsmæssig høide, kan koefficienten først bestemmes efter formel I og den derigjennem fundne værdi reduceres med 0,02.

Ved anvendelse av denne metode vil, naar dobbeltbunden i lasterummene ikke er forsynt med trægarnering, dybden i rummet maatte forøkes med den vanlige trægarneringstykkelse. Formelen for koefficientens beregning vil saaledes bli:

$$\text{III.} \quad K = \frac{100 T}{L (B \mp 2b) (D \mp t \pm \frac{s}{3})} - 0,02.$$

4. Er et fartøi bygget med partiel dobbelt bund av forskriftsmæssig høide, kan man ved bestemmelsen av tonnagekoefficienten enten anvende den i 1 eller den i 3 foreskrevne freimgangsmåate, naar man kun indfører den nødvendige korrektion for den partielle dobbeltbund:

Efter en av nedenstaaende formeler, som skal gi samme resultat, kan da tonnagekoefficienten findes:

$$\text{IV a.} \quad K = \frac{100 (T + T_2)}{L (B \mp 2b) (D - t \pm \frac{s}{3})},$$

hvor

T_2 er tonnagen av den del av den partielle dobbeltbund, der ligger over bundstokker av forskriftsmæssig høide; T , L , B , b , D , t , og s betegner det samme som tidligere. (Se fig. 6).

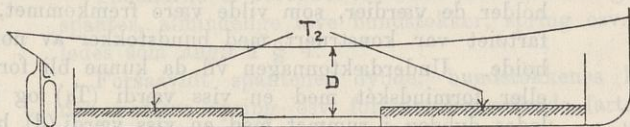


Fig. 6.

Eller:

$$\text{IV b.} \quad K = \frac{100 (T - T_3)}{L (B \mp 2b) (D \mp t \pm \frac{s}{3} - d)} - 0,02,$$

hvor

T_3 er lik tonnagen av den del av rummet mellem bundtankerne, som ligger over bundstokkene, og oventil begrenses av dobbeltbunden tænkt gjennem-

løpende (se fig. 7) og d er lik høideforskjellen mellem 18 septbr. dobbeltbunden og bundstokkene. De øvrige bokstaver i formelen angir det samme som tidligere.

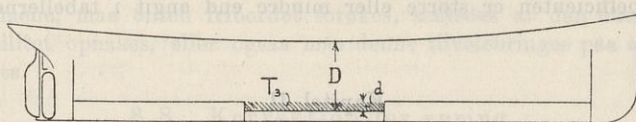


Fig. 7.

Forsaavidt dobbeltbunden strækker sig under fartøiets midte, i hvilket tilfælde dybden i rummet kun er maalt til toppen av dobbeltbunden, har man enten: (se fig. 8)

$$\text{IV c.} \quad K = \frac{100 (T + T_2)}{L (B \mp 2b) (D - t \pm \frac{s}{3} + d)},$$

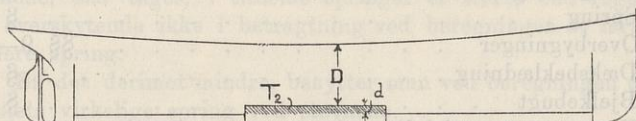


Fig. 8.

eller: (se fig. 9)

$$\text{IV d.} \quad K = \frac{100 (T - T_3)}{L (B \mp 2b) (D \mp t \pm \frac{s}{3})} - 0,02.$$

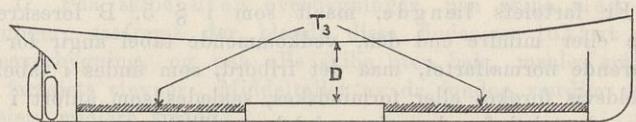


Fig. 9.

5. Avviker dobbeltbundens høide eller form fra det normale, kan tonnagen under dæk og dybden i rummet, paa samme maate som i 4 foreskrevet, enten utregnes for anvendelse i formelen for skibe med almindelige bundstokker eller i formelen for skibe med dobbeltbund av normal høide og form. Man maa blot holde sig for øie, at man skal opnaa samme koefficient, som fartøiet vilde faa, om det var av normaltypen.

18 septbr. Falder tonnagekoefficienten mellem to i tabellerne angivne værdier, findes det til koefficienten svarende fribord ved interpolation. Derimot foretages ingen korrektion for det tilfælde, at koefficienten er større eller mindre end angit i tabellerne.

Kapitel II.

Glatdæk-skibe o. lign. typer.

§ 6. Oversigt over fremgangsmaaten ved fribordets bestemmelse.

For glatdæk-skibe, glatdæk-skibe med overbygninger (saasom brønddæk-skibe), shelterdæk-skibe med aapninger i skibssiden og shadedæk-skibe bestemmes fribordet efter tabel A, hvorefter det i tilfælde korrigeres for avvikelser fra tabellens type med hensyn til

- | | |
|---|----------|
| 1. Længde og bredde | § 7. |
| 2. Spring | § 8. |
| 3. Overbygninger | §§ 9—15. |
| 4. Dæksbeklædning | § 16. |
| 5. Bjelkebugt | § 17. |
| 6. Klasse og material-dimensioner | § 18. |
| 7. Gangbroer (paa brønddæk-skibe og skibe med bak, midtskibsoverbygning og hytte adskilt) | § 19. |
| 8. Lenseporter (paa brønddæk-skibe og skibe med bak, midtskibsoverbygning og hytte adskilt) | § 20. |

§ 7. Korrektion for længde og bredde.

Er fartøiets længde, maalt som i § 5, B foreskrevet, større eller mindre end den, vedkommende tabel angir for det tilsvarende normalfartøi, maa det fribord, som findes i tabellen, henholdsvis forøkes eller formindskes, saaledes som anført i vedkommende tabel for den givne dybde i ridset.

Korrektionen findes uttrykt i tommer ved følgende formel:

$$K = \frac{L - L_1}{10} \times k,$$

hvor L er længden av skibet i fot, L_1 er længden av normalfartøiet i fot og k er den korrektion, som er angit i tabellen paa vedkommende sted for en forskjel i længde av 10 fot.

Har fartøiet overbygninger, hvis samlede længde maalt som i tillæg A foreskrevet, utgjør $\frac{6}{10}$ eller mer av fartøiets længde, blir korrektionen for længden kun halvparten saa stor som her anført.

Bredden. Er et skibs bredde saa liten i forhold til dyb-18 septbr. den, at fartøiet ikke vilde besidde tilstrækkelig stabilitet nedlastet til sit dyplastmerke med en ensartet ladning, som fylder rummene, maa enten fribordet forøkes, saaledes at den fornødne stabilitet opnaaes, eller ogsaa maa denne tilveiebringes paa anden maate.

§ 8. Korrektion for spring.

Er fartøiets spring forskjellig fra det normale spring, som er angit i § 4, men er dets forløp regulært, blir forskjellen mellem fartøiets midlere spring og det normale midlere spring at dividere med 4 og kvotienten at trække fra eller lægge til fribordet, eftersom fartøiets spring er større eller mindre end det normale.

Forløper springet ikke regulært, men er det — maalt ved skibets stevner — større eller mindre end det efter regelen skulde være i forhold til springet maalt ved $\frac{1}{8}$ av skibets længde fra stevnene, saa tages, i tilfælde springet er større end regulært, det overskytende ikke i betragtning ved beregningen av fartøiets midlere spring.

Er det derimot mindre, benytter man ved beregningen dette, fartøiets virkelige spring ved stevnene.

Springets maaling.

Den længde av fartøiet, hvorover springet maales, altsaa den del av fartøiets springkurve, som tages i betragtning ved korrektionen for over- eller underskud av spring, varierer, eftersom fartøiet har overbygninger eller ikke og eftersom overbygningene er av forskjellig art.

I. Paa skibe uten overbygninger, paa skibe med overbygninger, saafremt der blandt disse findes en lukket midtskibsoverbygning, og paa alle skibe uten bak, maales springet ved fartøiets stevner. Middeltallet av de fundne værdier utgjør fartøiets midlere spring.

Det normale midlere spring findes i disse tilfælde ved benyttelse av formel I, § 4, f.

For skibe uten overbygninger gjøres der intet fradrag i fribordet for den del av overskuddet av spring, som maatte overstige halvparten av normalspringet.

II. Paa skibe med hytte eller halvdæk og bak, men uten — eller med en aapen — midtskibsoverbygning maales springet i $\frac{1}{8}$ av fartøiets længde fra stevnene. Det normale midlere spring findes ved benyttelse av formel II, § 4, f.

Heller ikke i disse tilfælde gives nogen reduktion i fribordet for den del av overskuddet av spring, som maatte overstige halvparten av normalspringet.

18 septbr. III. Paa skibe, som kun har en kort bak (eller en kort bak og aapen midtskibsoverbygning, se efterf. anm.), maales springet ved agterstevnen og i $\frac{1}{8}$ s av fartøiets længde fra forstevnen.

Det normale midlere spring findes ved benyttelse av formel III, § 4, f.

(Anm. Er midtskibsoverbygningen aapen, $\circ$: er den ikke lukket i begge ender, maales springet, som om der ikke var nogen midtskibsoverbygning).

Naar det laveste punkt paa springkurven falder agtenfor midten av fartøiets længde, skal halvdelen av høideforskjellen mellem disse to punkter tillægges fribordet. Er nogen del av den lavere liggende springkurve dækket av overbygninger, gjøres der dog ved denne regels anvendelse en skjønsmæssig modifikation herfor.

Naar paa skibe med lang hytte eller halvdæk, forbundet med midtskibsoverbygning, springet stiger raskt til forkant av midtskibsoverbygningen og derfra nærmer sig det regulære spring, eller fartøiet har et betydelig mindre spring i brønden end regulært, kan fribordet enten formindskes skjønsmæssig — paa grund av den forøkede dækshøide i brønden eller forøkes paa grund av den formindskede høide.

Ved avgjørelsen av, hvorvidt et fartøis spring forløper regulært, tages der kun hensyn til den del av kurven, hvorover springet maales.

§ 9. Korrektion for overbygninger.

Har fartøiet overbygninger, gives dets fribord efter tabel A et fradrag herfor. Dette fradrag bestemmes efter overbygningenes art og størrelse som en viss brøkdel av forskjellen mellem fartøiets fribord som glatdæk-skib uten overbygninger, altsaa fribordet efter tabel A og dets fribord som helt overbygget, altsaa stormdæk-skib efter tabel C.

De nærmere regler herfor indeholdes i de følgende paragraffer.

Hvilke fordringer, der stilles til overbygninger med hensyn til konstruktion, styrke, aapningenes lukning etc., samt reglerne for maaling av deres effektive længde $\circ$: den del av deres længde, som blir at ta i betragtning ved korrektioner for overbygninger, er angit i tillæg A.

§ 10. Bak, midtskibsoverbygning og hytte eller halvdæk adskilte.

Naar et skibs overbygninger bestaar av bak, midtskibsoverbygning og hytte eller halvdæk adskilte, bestemmes fra-
draget i fribord efter formelen:

$$0 = (A - C) p_1,$$

18 septbr.

hvor

A er fartøiets fribord efter tabel A korrigeret for længde og spring, C er fartøiets fribord efter tabel C korrigeret for længde og p_1 betegner en brøk, som er angit nedenfor efter forholdet mellem overbygningens længde og fartøiets længde samt efter fartøiets dybde i ridset.

Naar overbygningene dækker $\frac{6}{10}$ eller mer av fartøiets længde korrigeres hverken A eller C for længde.

Er midtskibsoverbygningen ikke lukket i begge ender, korrigeres A ikke for spring.

Overbygningens længde Skibets længde $= \frac{1}{L}$	0,95	0,90	0,80	0,70	0,60	0,50	0,40
For dybde i ridset 18 fot og under, $p_1 =$	0,76	0,72	0,63	0,54	0,45	0,37	0,30
For dybde i ridset 24 fot og over, $p_1 =$	0,75	0,70	0,60	0,50	0,40	0,32	0,25

For mellemliggende længder av overbygninger, bestemmes p_1 ved interpolation og for længder av overbygninger mindre end 0,40 forholdsmæssig. Ligger fartøiets dybde i ridset mellem 18 og 24 fot, bestemmes likeledes p_1 ved interpolation.

§ 11. Bak og midtskibsoverbygninger adskilte.

Naar et skibs overbygninger bestaar av bak og midtskibs-overbygning adskilte, bestemmes fradraget i fribord ved formelen

$$0 = (A - C) p_2,$$

hvor

A og C betegner det samme som angit i § 10 og p_2 er en brøk, som er angit nedenfor efter forholdet mellem overbygningens længde og fartøiets længde samt efter fartøiets dybde i ridset. Værdien av p_2 maa ikke overstige henholdsvis 0,35 eller 0,30 selv om overbygningen dækker mer end $\frac{5}{10}$ av fartøiets længde.

Er midtskibsoverbygningen ikke lukket i begge ender, korrigeres A ikke for spring.

Overbygningens længde Skibets længde $= \frac{1}{L}$	0,50	0,40	0,30
For dybde i ridset 18 fot og under, $p_2 =$	0,35	0,28	0,22
For dybde i ridset 24 fot og over, $p_2 =$	0,30	0,24	0,19

18 septbr. For mellemliggende længder av overbygninger interpoleres. For mindre længder end $\frac{3}{10}$ bestemmes p_3 forholdsmæssig. Ligger fartøiets dybde i ridset mellem 18 og 24 fot, bestemmes ligeledes p_3 ved interpolation.

§ 12. Bak og hytte eller halvdæk.

Naar et skibs overbygninger bestaar av bak og kort hytte eller halvdæk, og maskin- og kjelaapningen er dækket av hytten eller halvdækket eller av en solid maskin- og kjelindbygning av jern eller staal, bestemmes fradraget i fribord ved formelen:

$$0 = (A - C) p_3,$$

hvor

A er skibets fribord efter tabel A korrigeret for længde, C er skibets fribord efter tabel C korrigeret for længde og p_3 er en brøk, som er angit nedenfor efter forholdet mellem overbygningenes og skibets længde samt efter fartøiets dybde i ridset.

Er maskin- og kjelaapningene ikke dækket av hytten eller halvdækket eller ikke omsluttet av en solid maskin- og kjelindbygning av jern eller staal, bestemmes fradraget ved formelen:

$$0 = 0,6 (A - C) p_3,$$

hvor

A, C og p_3 betegner det samme som ovenfor.

$\frac{\text{Overbygningens længde}}{\text{Skibets længde}} = \frac{1}{L}$	0,50	0,375	0,25	0,125
For dybde i ridset 18 fot og under, $p_3 =$	0,37	0,28	0,19	0,10
For dybde i ridset 24 fot og over, $p_3 =$	0,32	0,24	0,16	0,08

For mellemliggende længder av overbygninger interpoleres. For mindre længder end 0,125 bestemmes p_3 forholdsmæssig. Ligger fartøiets dybde i ridset mellem 18 og 24 fot, bestemmes ligeledes p_3 ved interpolation.

§ 13. Bak, midtskibsoverbygning, hytte eller halvdæk.

Naar et skib kun har en enkelt overbygning, enten bak eller midtskibsoverbygning eller hytte eller halvdæk, bestemmes fradraget i fribord efter en av nedenstaaende formler:

a) Skibe med kun bak

$$0 = 0,6 (A - C) p_3.$$

b) Skibe med kun midtskibsoverbygning.

I dette tilfælde antar man, at fartøiet ogsaa har en bak 18 septbr. med en længde lik $\frac{1}{8}$ av fartøiets længde og beregner det fradrag, som fribordet under denne forudsætning vilde faa efter § 11, dog saaledes, at fribordet efter tabel A korrigeres for spring, selvom midtskibsoverbygningen ikke er lukket i begge ender. Den saaledes fundne værdi reduceres med $1\frac{1}{2}$ gang det fradrag, som ifølge formelen i a) vilde bevirkes ved en bak av den antagne længde, altsaa:

$$0 = (A_1 - C_1) p_2 - 1,5 (A - C) 0,6 p_3.$$

c) Skibe med kun hytte eller halvdæk, naar maskin- og kjelaapning er omsluttet av overbygningen:

$$0 = 0,5 (A - C) p_3.$$

naar maskin- og kjelaapningen ikke er omsluttet av overbygningen:

$$0 = 0,3 (A - C) p_3,$$

I disse formeler betegner A, C og p_3 det samme som i foregaaende paragraf og A_1 , C_1 og p_2 det samme som angit i § 11 for A, C og p_2 .

§ 14. Bak og midtskibsoverbygning forbundet med hytte eller halvdæk (brønddæk-skibe).

Naar et skibs overbygninger bestaar av bak og midtskibsoverbygning forbundet med en lang hytte eller halvdæk, bestemmes fradraget i fribord ved formelen:

$$0 = (A - C) p_4,$$

hvor

A er skibets fribord efter tabel A, korrigeret for spring; C er skibets fribord efter tabel C og p_4 er en brøk, som er angit nedenfor efter forholdet mellem overbygningenes længde og fartøiets længde samt efter fartøiets dybde i ridset.

Denne paragraf anvendes kun, naar overbygningenes længde er lik $\frac{6}{10}$ eller mer av fartøiets længde. Er overbygningenes længde mindre, anvendes § 12.

Dog anvendes en kombination av § 14 og § 12, naar overbygningenes længde er mellem $\frac{5}{10}$ og $\frac{6}{10}$ av fartøiets længde og agteroverbygningens længde er mindst $\frac{4}{10}$ av fartøiets længde. Fradraget bestemmes da saaledes:

$$0 = 0_{14} - 10 (0_{14} - 0_{12}) (0,6 - f) \quad \text{eller}$$

$$0 = 0_{12} + 10 (0_{14} - 0_{12}) (f - 0,5),$$

hvor

0_{14} er fradraget efter § 14, naar overbygningene antages at dække $\frac{6}{10}$ av fartøiets længde. 0_{12} er fradraget efter formelen i § 12, naar overbygningene antages at dække $\frac{5}{10}$ av fartøiets

længde og f er forholdet mellem overbygningenes længde og fartøiets længde.

Hvis maskin- og kjelaapningene kun er beskyttet av et halvdæk, maa fribordet gives en forøkelse. Denne varierer fra 1 tomme for skibe med 15 fots dybde i ridset til 2 tommer for skibe med 20 fots dybde i ridset. For mindre dybder bestemmes forøkelsen proportionalt. Er der en kort midtskibsoverbygning foran halvdækket, men som ikke dækker maskin- og kjelaapningene, er forøkelsen lik halvparten av det oven foreskrevne.

NB. Det er en forudsætning for anvendelsen av § 14, at skottenes lukningsmidler tilfredsstiller bestemmelserne i tillæg A, § 2, I. Er saa ikke tilfældet, beregnes vedkommende fartøis fradrag i fribord paa grund av overbygninger saaledes som angit i tillæg A, § 4, b.

$\frac{\text{Overbygningens længde}}{\text{Skibets længde}} = \frac{1}{L}$	0,95	0,90	0,85	0,80	0,70	0,60
For dybde i ridset 18 fot og under, $p_4 =$	0,90	0,86	0,81	0,72	0,58	0,45
For dybde i ridset 24 fot og over, $p_4 =$	0,90	0,85	0,80	0,70	0,55	0,40

For mellemliggende længder av overbygninger interpoleres. Likelædes bestemmes p_4 ved interpolation, naar dybden i ridset ligger mellem 18 og 24 fot.

§ 15. Midtskibsoverbygning og hytte eller halvdæk.

Naar et skibs overbygninger bestaar av midtskibsoverbygning og hytte eller halvdæk, bestemmes fradraget i fribord saaledes:

Fartøiet antages ogsaa at ha en bak, hvis længde er $\frac{1}{8}$ av fartøiets længde.

Under denne antagelse utregnes fradraget efter § 10 eller § 14, eftersom midtskibsoverbygningen og hytten er adskilt eller forbundet. Den fundne værdi formindskes, dersom § 10 kommer til anvendelse, med $1\frac{1}{2}$ gang fradraget efter § 13, a, for en bak av den antagne størrelse, og dersom § 14 kommer til anvendelse med 2 ganger samme fradrag.

Formelen for det endelige fradrag blir følgende:

$$\begin{aligned} \text{enten } 0 &= (A_1 - C_1) p_1 - 1,5 (A_3 - C_3) 0,6 p_3 \\ \text{eller } 0 &= (A_4 - C_4) p_4 - 2 (A_3 - C_3) 0,6 p_3, \end{aligned}$$

hvor

A_1 , C_1 og p_1 betegner det samme som A , C og p_1 i § 10; A_3 , C_3 og p_3 betegner det samme som A , C og p_3 i § 12 og A_4 , C_4 og p_4 betegner det samme som A , C og p_4 i § 14.

NB. Naar § 10 kommer til anvendelse, korrigeres fribordet 18 septbr. efter tabel A for spring, selv om midtskibsoverbygningen ikke er lukket i begge ender.

§ 16. Korrektion for dæksbeklædning. (Manglende trædæk).

Glatdæk-skibe med overbygninger, hvis samlede længde er $\frac{7}{10}$ eller mer av skibets længde, og hvis hoved-dæk er av jern (staal) uten træklædning, faar et fradrag i sit fribord bestemt efter formelen:

$$t = t_1 - t_2,$$

hvor

t_1 er tykkelsen av træklædningen efter bygningsreglerne og t_2 er tykkelsen av vaterbordsplaten.

Er overbygningenes længde lik eller større end $\frac{6}{10}$, men mindre end $\frac{7}{10}$ av fartøiets længde, beregnes fradraget i fribord paa grund av manglende træklædning efter formelen:

$$t = k (t_1 - t_2),$$

hvor

k vokser fra 0,6 til 1, eftersom overbygningenes længde vokser fra $\frac{6}{10}$ til $\frac{7}{10}$; t_1 og t_2 betegner det samme som ovenfor.

Er endelig overbygningenes længde fra $\frac{4}{10}$ til $\frac{6}{10}$ av fartøiets længde, bestemmes fradraget efter formelen:

$$t = \frac{1}{L} (t_1 - t_2),$$

hvor

l betegner overbygningenes længde, L skibets længde og t_1 og t_2 betegner det samme som ovenfor.

NB. Er overbygningenes længde mindre end $\frac{4}{10}$ av fartøiets længde, gjøres der intet fradrag i fribordet, men dybden i ridset formindskes, saaledes som foreskrevet i § 5, A.

§ 17. Korrektion for bjelkebugt.

Avviker et glatdæk-skibs bjelkebugt fra den normale (se § 4, g.), blir fartøiets fribord at forøke eller formindske med halvparten av forskjellen, eftersom bjelkebugten er mindre eller større end den normale.

Har fartøiet overbygninger, gjøres der korrektion for bjelkebugt kun for den del av dækket, som ikke er dækket av overbygninger. Følgende formel kan benyttes:

$$b = \frac{d}{2} \left(1 - \frac{1}{L} \right),$$

18 septbr. hvor

d er forskjellen i bjelkebugt, L er fartøiets længde og l er overbygningenes længde.

§ 18. Korrektion for klasse (material-dimensioner).

Tabel A er beregnet for skibe av en styrke mindst svarende til høieste klasse i Det norske Veritas, British Lloyds eller andre av de anerkjendte besigtelsesinstitutioner.

For fartøier av ringere styrke end forutsat i tabellen maa fribordet forøkes, saaledes at paakjendingen pr. kvadratenhet av materialet midtskibs, naar vedkommende fartøi er nedlastet til sit dyplastemerke, ikke blir større end hos det tilsvarende fartøi av normaltypen.

Jern- og staaalskibe med klasse A2 eller B1 i Norsk Veritas (resp. 90 A og 80 A i British Lloyds), eller med tilsvarende klasse i andre av de anerkjendte institutioner, eller av tilsvarende styrke, faar overensstemmende hermed et tillæg i fribord som specificert i følgende tabel:

Fartøiets længde i fot	150	175	200	225	250	275	300
	tommer	tommer	tommer	tommer	tommer	tommer	tommer
Tillæg for A 2 (90 A)	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$	$\frac{3}{4}$	1	$1\frac{1}{4}$
Tillæg for B 1 (80 A)	1	1	$1\frac{1}{4}$	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{3}{4}$	2	$2\frac{1}{2}$

Er et glatdæk-skibs material-dimensioner større, end institutionernes forskrifter for høieste klasse forlanger, gjøres intet fradrag i fartøiets fribord herfor.

§ 19. Korrektion for gangbroer paa brønddæk-skibe og skibe med bak, midtskibsoverbygning og hytte adskilt.

Er mandskapsrummet paa brønddæk-skibe anbragt i bakken, uten at fartoiet er forsynt med tilfredsstillende gangbro, saaledes at mandskapet uten fare kan komme fra bakken og agterover, forøkes fartøiets fribord med 1 % av dybden i ridset, naar skibets længde er 180 fot eller mer, og naar skibets brønd har en længde av 70 fot eller mindre.

Denne regel gjelder ikke, naar brønden er av en længde av 80 fot eller mer, eller naar fartøiets længde er under 150 fot.

For skibe, hvis længde er mellem 150 og 180 fot eller 18 septbr. som har brønd av en længde mellem 70 og 80 fot, bestemmes forøkelsen i fribord ved interpolation.

Gangbroer. En gangbro, som skal sikre adkomsten mellem midtskibsoverbygningen og bakken, kan ikke ansees at være til-fredsstillende, medmindre den i det mindste opfylder følgende be-tingelser:

Gangbroen skal være mindst 18 tommer bred og hvile paa forsvarlige støtter placerte med passende mellemrum.

Gangbroens ender skal boltes betryggende til vinkeljern (»lugs«) klinket til midtskibsoverbygningens og bakkens skot, eller til lukekarmene, eller til jernstøtter boltet til dækket, eller befæstet paa en anden likesaa betryggende maate.

Gangbroens øvre flate maa ikke paa noget sted være mindre end 2 fot og 6 tommer over dækkets overflade.

I gangbroens hele længde anbringes et taug eller rækverk fæstet til jernstøtter, placerte med passende mellemrum og mindst 2 fot og 6 tommer høie.

Er lukerne mindst 2 fot og 6 tommer høie, kan disse i deres længde tjene som gangbro, naar gangbro anordnes mellem og utenfor disse, saa der tilveiebringes en fortløpende platform i mindst den forlangte høide og naar tauget eller rækverket, for-svarlig fæstet til jernstøtter, fortsættes i broens hele længde, lukernes medregnet.

Gangbroene skal anordnes saa langt fra skibssiden, som de praktiske forhold tillater.

For skibe med bak, midtskibsoverbygning og hytte eller halvdæk adskilt gjælder ovenstaaende forskrift om forøkelse av fribordet, saafremt skibets dybde i ridset er under 15 fot og overbygningenes samlede længde er lik $\frac{5}{10}$ eller mer av fartøiets længde. Den fulde forøkelse, 1 $\frac{0}{10}$, erholder dog fribordet kun, hvor overbygningene likesom paa brønddæk-skibe dækker $\frac{6}{10}$ eller mer av fartøiets længde. Er overbygningenes længde mellem $\frac{5}{10}$ og $\frac{6}{10}$ av fartøiets, bestemmes forøkelsen ved inter-polation, idet den ved længdeforholdet $\frac{5}{10}$ er lik 0 og ved $\frac{6}{10}$ er lik 1 $\frac{0}{10}$.

§ 20. Korrektion for lenseporter paa brønddæk-skibe og skibe med bak, midtskibsoverbygning og hytte adskilt.

Paa brønddæk-skibe, hvis overbygninger dækker $\frac{6}{10}$ eller mer av fartøiets længde, bør lenseportene i brønden mindst ha en størrelse som i nedenstaaende tabel. De maa være forsynt med svalkelemmer, som let slipper vandet ut.

18 septbr.

Længde av brønden i fot	Størrelse av lenseportene paa hver side i kvadratfot
5	4,5
10	6,5
15	7,5
20	8,5
25	9,0
30	9,5
35	10,0
40	10,5
45	11,0
50	11,5
55	12,0
60	12,5
65 og mer — 1 kv.fot for hver 5 fot av brøndens længde.	

Er lenseportene mindre end angit i denne tabel, forøkes fartøiets fribord med 1 % av dybden i ridset.

For skibe med bak, midtskibsoverbygning og hytte eller halvdæk adskilt gjælder denne regel, saafremt skibets dybde i ridset er under 15 fot og overbygningenes samlede længde er lik $\frac{5}{10}$ eller mer av fartøiets længde. Den fulde forøkelse, 1 %, erholder dog fribordet kun, hvor overbygningene likesom paa brønddæk-skibe dækker mindst $\frac{6}{10}$ av fartøiets længde. Er overbygningenes længde mellem $\frac{5}{10}$ og $\frac{6}{10}$ av fartøiets, bestemmes forøkelsen ved interpolation, idet den ved længdeforholdet $\frac{5}{10}$ er lik 0 og ved $\frac{6}{10}$ er lik 1 %.

Kapitel III.

Spardæk-skibe.

§ 21. Oversigt over fremgangsmaaten ved fribordets bestemmelse.

For spardæk-skibe bestemmes fribordet efter tabel B, hvor-
 efter det i tilfælde korrigeres for avvikelser fra tabellens type
 med hensyn til:

1. Længde og bredde § 22.
2. Overbygninger § 23.
3. Dæksbeklædning § 24.
4. Mellemdækkets høide § 25.
5. Material dimensioner § 26.

Spardæk-skibes fribord korrigeres ikke for avvikende spring
 eller bjelkebugt.

§ 22. Korrektion for længde og bredde.

18 septbr.

Korrektion for avvikende længde og bredde foretages for spardæk-skibe paa samme maate som for glatdæk-skibe. (Se § 7).

§ 23. Korrektion for overbygninger.

Er et spardæk-skib forsynt med en solid midtskibsoverbygning i det mindste av forskriftsmæssige material-dimensioner og som strækker sig over mindst $\frac{2}{5}$ av fartøiets længde og dækker maskin- og kjelaapningene, tages denne overbygning i betragtning ved vurderingen av fartøiets styrke og den dermed sammenhængende fastsættelse av fribordet.

Fradraget i fribord paa grund av en saadan midtskibs-overbygning maa, naar den er av forskriftsmæssige material-dimensioner, aldrig overstige hvad der er angit i følgende tabel:

Fartøiets dybde i ridset til hoveddækket	Fradrag
16 fot	4 tommer
20 »	3 »
24 »	2 »
28 »	1 »

Hvis derimot midtskibsoverbygningens material-dimensioner er større end de forskriftsmæssige, bestemmes fribordet paa grundlag av en sammenligning mellem skibets styrke og styrken av et skib av de samme dimensioner, bygget efter træ-dækrege-len og av et skib bygget efter spardæk-regelen, idet en midt-skibsoverbygning medregnes i hvert tilfælde.

§ 24. Korrektion for dæksbeklædning (manglende trædæk).

Spardæk-skibe, hvis spardæk er av jern (eller staal) uten træklædning, gives et fradrag i fribordet bestemt efter følgende formel:

$$t = t_1 - t_2,$$

hvor

t_1 er træklædningens tykkelse efter bygningsreglene og

t_2 er tykkelsen av vaterbordsplaten.

§ 25. Korrektion for mellemdækkets høide.

Mellemdækshøiden i spardæk-skibe er ved tabellernes be-regning forutsat at være 7 fot. Har et skib større høide, maa dets fribord forøkes; er høiden mindre, maa fribordet formindskes.

18 septbr. Størrelsen av denne korrektion, der varierer mellem $\frac{1}{3}$ og $\frac{2}{3}$ av høideforskjellen, avhænger av vedkommende skibs styrke. Den bestemmes paa følgende maate:

Man utregner saavel skibets virkelige tverskibs- og langskibsnummer som dets tverskibs- og langskibsnummer under forudsætning av en mellemdækshøide av 7 fot. Falder begge tverskibsnummer i samme interval, og begge langskibsnummer i samme interval, blir korrektionen i fribord lik $\frac{1}{3}$ av forskjellen mellem den virkelige og den normale mellemdækshøide. Falder det ene par av nummerne i forskjellig interval, blir korrektionen lik $\frac{1}{2}$ av høideforskjellen, og falder begge par nummer i forskjellig interval, blir korrektionen lik $\frac{2}{3}$ av høideforskjellen.

§ 26. Korrektion for material-dimensioner.

Alle skibe av en styrke svarende til Det norske Veritas's regler 1908 for spardæk-skibe*), eller som, skjönt de er sterkere bygget, dog ikke fyldestgjør reglerne for skibe med fulde dimensioner til øverste dæk (glatdæk-skibe), behandles som spardæk-skibe. Deres fribord avhænger følgerlig av deres styrkeforhold.

(For korrektion av fribordet paa grund av avvikende høide mellem hoved- og spardæk se § 25).

1. Spardæk-skibe av større styrke (material-dimensioner) end forutsat i tabel B. (o: end efter Veritas's regler) gives et fradrag i sit fribord.

Til bestemmelse av dette fradrag anstilles der en sammenligning mellem vedkommende fartøis material-dimensioner, material-dimensionerne for et fartøi av samme størrelse bygget efter reglerne for glatdæk-skibe, og material dimensionerne for et tilsvarende fartøi bygget efter spardæk-regelen. Fradraget beregnes saa efter fartøiets styrke som en del av differencen mellem det antagne spardæk-skibs fribord og det antagne glatdæk-skibs fribord, det sidste reducet med 12 0/0. Under denne sammenligning og beregning behandles de tre fartøiers langskibs-styrke og tverskibs-styrke hver for sig. og av forskjellen mellem fribordet efter tabel A ($\div$ 12 0/0) og fribordet efter tabel B tages $\frac{3}{5}$ i betragtning med hensyn paa langskibs-styrken og $\frac{2}{5}$ med hensyn paa tverskibs-styrken.

Det fribord, som fastsettes paa denne maate, maa dog aldrig være mindre end fribordet efter tabel A for et skib med samme dimensioner, spring, bjelkebugt og overbygninger.

Til sammenligning av langskibs-styrken tjener midtskibs-sek-

*) Anm. Dog er at merke, at tverskibsnummer og langskibsnummer bestemmes efter maalene til og paa hoveddækket ogsaa for fartøier, som kun har 2 lag bjelker. (Se Veritas' regler 1908 § 49).

tionens træghetsmoment beregnet paa almindelig maate. Her- 18 septbr. under er følgende at merke:

- a) Kun saadanne langskibsforbindelser tages i betragtning, som midtskibs strækker sig over $\frac{4}{10}$ av skibets længde og i denne længde beholder sine midtskibsdimensioner.
- b) Jern- og staldæk, som midtskibs strækker sig over $\frac{4}{10}$ av skibets længde, betragtes som strækkende sig over hele længden.
- c) Trædæk, som midtskibs strækker sig ubrutt over mindst $\frac{4}{10}$ av skibets længde, regnes jevngodt med et staldæk av $\frac{1}{25}$ av dets tversnitsareal.
- d) Ved sammenligningen av styrkeforholdene antages i normalskibet bredden av lukerne lik $\frac{1}{3}$ av dækkets bredde midtskibs, og lukeplater antages anbragt paa siderne av lukerne.
- e) Tversnitsarealet av tynde plater i dækket og i den indre dobbeltbund formindskes efter følgende tabel:

Platetykkelse i tyvendedels tommer	5	6	7	8	9
1) Bjelker eller bundstokker paa hvert spant	0,6	0,7	0,9	1	1
2) Bjelker eller bundstokker paa hvert andet spant	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8

Er dækket klædt med træ, hvis befæstelsesbolter ikke har større indbyrdes afstand end 24 tommer, benyttes koefficienterne i rubrik 1), enten der er bjelker paa hvert eller hvert andet spant. Er derimot bolte-afstanden 48 tommer, benyttes rubrik 2) — medmindre der er bjelker paa hvert spant.

- f) Platerne maales fra midte til midte av klinkningen. Intet fradrag gjøres for naglehuller.
- g) Indskutte langskibsforbindelser tages ikke i betragtning, og langskibsbærere, kjølsvin og skjærganger paa bundstokker eller spanter medregnes kun, naar de er forbundet til den ytre hud ved langskibsgaaende plater.
- h) Stangkjøl og slingrekjøl medregnes ikke. For en fordoblingsplate paa den flate platekjøl regnes 50 % av dens tversnit.

Anm. Ved sammenligning av staalskibe maa normalskibenes ytterklædning under dobbeltbunden ikke antages reduceret med $\frac{1}{20}$ tomme — utover den vanlige reduktion av 20 % for staal i forhold til jern —, medmindre tykkelsen er $\frac{11}{20}$ tomme eller mer, og da kun saafremt der er bundstokker paa hvert spant. (Se Veritas's regler 1908 37, 12).

18 septbr.

Til sammenligning av tverskibs-styrken tages tversnits-arealerne av spanter, omvendte spanter, platespanter, støtter og det halve tversnitsareal av dæksbjelker og av bundstokker midtskibs. Hvert av disse arealer divideres med den indbyrdes afstand mellem hver enkelt art av forbindelser og de utkomne kvotienter adderes.

Herunder merkes:

- i) Av de omvendte spanters tversnitsareal medregnes kun en saa stor del, som det omvendte spans længde utgjør av hovedspantets længde.

Platespanters tversnit beregnes paa samme maate.

- k) Naar der er anbragt mandhul i bundstokkene, gjøres i beregningen et fradrag for dettes areal. Paa normalskibene forudsætter man likeledes et mandhul av samme størrelse som paa det foreliggende skib.

- l) Støtternes tversnitsareal sættes lik middeltallet av de over hinanden staaende støtters arealer σ : tversnittet av hver enkelt støtte multipliseres med dens længde, og summen av disse produkter divideres med støtternes samlede længde.

2. Spardæk-skibe, som i en eller flere henseender er svakere bygget end efter reglerne, behandles ved fastsættelsen av deres fribord som stormdæk-skibe.

Kapitel IV.

Stormdæk-skibe og partielle stormdæk-skibe.

§ 27. Oversigt over fremgangsmaaten ved fribordets bestemmelse.

For stormdæk-skibe og partielle stormdæk-skibe bestemmes fribordet efter tabel C, hvorefter det i tilfælde korrigeres for avvikelser fra tabellernes type med hensyn til:

- | | |
|---------------------------------|-------|
| 1. Længde og bredde | § 28. |
| 2. Dæksbeklædning | § 29. |
| 3. Material-dimensioner | § 30. |

Stormdæk- og partielle stormdæk-skibes fribord korrigeres ikke for avvikende spring eller bjelkebugt, heller ikke for overbygninger eller for avvikelser med hensyn til mellemdækkets høide.

§ 28. Korrektion for længde og bredde.

Korrektionen for avvikende længde og bredde foretages for stormdæk-skibe paa samme maate som for glatdæk-skibe. (Se § 7).

§ 29. Korrektion for dæksbeklædning (manglende 18 septbr. trædæk).

Stormdæk-skibe, hvis hoveddæk er av jern (eller staa)l uten træklædning, gives et fradrag i fribord, bestemt efter følgende formel:

$$t = t_1 - t_2,$$

hvor

t_1 er træklædningens tykkelse efter bygningsreglerne, og t_2 er tykkelsen av vaterbordsplaten.

§ 30. Korrektion for material-dimensioner.

Alle skibe av en styrke svarende til Det norske Veritas's regler (1908) for stormdæk-skibe, eller som, skjønt de er av større styrke, ikke fyldestgjør reglerne for spardæk-skibe, behandles som stormdæk-skibe og deres fribords størrelse vil avhænge av styrken:

1. Stormdæk-skibe, av større styrke end reglerne foreskriver, gives et fradrag i sit fribord.

Dette bestemmes ved en sammenligning mellem vedkommende fartøis material-dimensioner, material-dimensionerne for et fartøi av samme størrelse bygget efter reglerne for spardæk-skibe, og material-dimensionerne for et tilsvarende fartøi bygget efter reglerne for stormdæk-skibe.

Fradragnet beregnes saa efter fartøiets styrke som en del av differencen mellem det antagne stormdæk-skibs og det antagne spardæk-skibs fribord. Under denne sammenligning og beregning behandles de tre fartøiers langskibs-styrke og tverskibs-styrke hver for sig, og av forskjellen mellem fribordet efter tabel B og fribordet efter tabel C tages $\frac{3}{5}$ i betragtning med hensyn paa langskibs-styrken og $\frac{2}{5}$ i betragtning med hensyn paa tverskibs-styrken. Ved sammenligningen av styrken gaaes der frem paa samme maate, som foreskrevet i § 26 for spardæk-skibe med overdimensioner.

2. Ved skibe av mindre styrke i overbygningen, end stormdæk-reglerne kræver, maa fribordet gives en tilsvarende forøkelse.
3. Partielle stormdæk-skibe.

Naar partielle stormdæk-skibe med halvdæk forbundet med lange overbygninger har de forsterkninger, som anføres i Veritas's regler (1908) § 46, 12, og halvdæksbrækken ligger $\frac{1}{10}$ av skibets længde agtenfor midten og fortsættelsen av skibets styrke i brækken er fuldstændig sikret, — kan fribordet efter tabel C gives følgende fradrag;

18 septbr.

Langskibsnr.	Fradrags i tommer
Under 18000	$2\frac{1}{2}$
18000—21000	3
21000—24000	$3\frac{1}{2}$
24000—27000	$3\frac{1}{2}$

Er brækkens afstand agtenfor midten lik eller mer end $\frac{3}{10}$ av fartøiets længde, fordobles fradraget. For afstande mellem $\frac{1}{10}$ og $\frac{3}{10}$ bestemmes det ved interpolation.

Høiden av halvdækket i partielle stormdæk-skibe er forudsat at være 4 fot. Har halvdæk, der strækker sig over $\frac{4}{10}$ av skibets længde, en mindre høide, formindskes fradraget i fribord paa grund av overbygningen efter følgende tabel.

Halvdækkets høide		Fartøiets dybde i ridset						
		10 fot	12 fot	14 fot	16 fot	18 fot	20 fot	22 fot
Fot	tommer	tmr.	tmr.	tmr.	tmr.	tmr.	tmr.	tmr.
3	6	—	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$	$\frac{3}{4}$
3	0	$\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$	1	1	$1\frac{1}{4}$	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{3}{4}$
2	6	1	$1\frac{1}{4}$	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{3}{4}$	2	$2\frac{1}{2}$	3
2	0	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{3}{4}$	$2\frac{1}{4}$	$2\frac{3}{4}$	$3\frac{1}{4}$	$3\frac{3}{4}$	$4\frac{1}{2}$
1	6	2	$2\frac{1}{2}$	3	$3\frac{3}{4}$	$4\frac{1}{4}$	5	6

For kortere eller længere halvdæk gjøres en forholdsmæssig korrektion.

Kapitel V.

Shelterdæk-skibe.

§ 31. Oversigt over fremgangsmaaten ved fribordets bestemmelse.

For shelterdæk-skibe med aapninger i shelterdækket bestemmes fribordet efter tabel A, hvorefter det i tilfælde kan bli at korrigere saaledes, som nedenfor bestemt for avvikelser fra tabellens type med hensyn til:

1. Længde og bredde . . . § 32.
2. Spring . . . § 33.
3. Overbygninger . . . §§ 34—37.
4. Dæksbeklædning . . . § 38.
5. Bjelkebugt . . . § 38.
6. Klasse og material-dimensioner § 38.
7. Lenseportenes størrelse . . § 39.

Alle luker i dækket nærmest under shelterdækket skal 18 septbr. være utstyrt med sterke karmplater, løsluker, løsbjelker etc., som foreskrevet i § 68. Lukerne skal likeledes være forsynt med betryggende midler til deres skalkning, som anført i efterfølgende anmerkning.

Nedgangsaaninger og lignende skal ogsaa kunne lukkes betryggende.

(Anm. Det er at merke, at luke-aapninger, som har en sterk karmplate av jern eller staal, almindelige lukejern, skalkningsjern for skalknings-stængerne solid klinket til karmplaten, løsbjelker og skjærstokker samt sterke løsluker med presenninger, ansees for at være forsynt med »permanente lukningsmidler«.

Fribordet for shelterdæk-skibe, hvis overbygningss-aapninger er lukket paa denne maate, bestemmes derfor som for stormdæk-skibe.)

For shelterdæk-skibe med aapninger i skibs-siden over hoveddækket bestemmes fribordet, som foreskrevet i kapitel II for glatdæk-skibe med overbygninger.

§ 32. Korrektion for længde og bredde.

Korrektion for avvikende længde og bredde foretages for shelterdæk-skibe paa samme maate, som foreskrevet i § 7 for glatdæk-skibe med overbygninger av tilsvarende effektiv længde.

§ 33. Korrektion for spring.

Springet maales paa shelterdæk-skibe ved fartøiets stævner. Korrektionen for spring er den samme, som foreskrevet i § 8.

§ 34. Korrektion for overbygninger.

Fribordet efter tabel A gives et fradrag, hvis størrelse avhænger av overbygningens (o: shelterdækkets) effektive længde og av antallet av aapninger i dette dæk.

Den effektive længde av overbygningen bestemmes paa følgende maate:

Først beregnes længden efter tillæg A under forutsætning av, at hver aapning i shelterdækket er en aapen brønd. De enkelte dele av shelterdækket betragtes altsaa henholdsvis som bak, midtskibsoverbygning o. s. v., og hver enkelt dels længde bestemmes efter reglerne under hensyntagen til, hvorvidt den er aapen, lukket o. s. v.

Er aapningene i shelterdækket forsynt med midlertidige lukningsmidler av den art, som angives i § 35, bestemmes nu overbygningenes effektive længde ved at forøke den saaledes efter tillæg A beregnede længde med halvparten av forskjellen mellem denne længde og skibets længde.

18 septbr. Er aapningene ikke forsynt med saadanne lukningsmidler, forøkes længden efter tillæg A med en fjerdedel av forskjellen mellem denne længde og skibets længde.

I begge disse tilfælde er det forudsat, at bredden av aapningene i shelterdækket ikke overstiger halvdelen av skibets bredde, maalt midt paa vedkommende aapnings længde. Er aapningenes bredde større, blir i begge tilfælde forøkelsen reducert ved at multipliseres med forholdet:

$$B - b$$

$$\frac{1}{2} B,$$

hvor

B = skibets bredde og

b = luke-aapningenes bredde.

§ 35. Midlertidige lukningsmidler for shelterdækkets aapninger

De midlertidige lukningsmidler for aapninger i shelterdækket, som omhandles i foregaaende paragraf, kan bestaa av løse planker av ikke ringere tykkelse end fastsat i Det norske Veritas's bygningsregler (1908) § 50 for stormdækkets planke-tykkelse. Disse planker skal støttes av transportable bjelker anbragt langskibs eller tverskibs i en indbyrdes afstand av ikke over 5 fot. Bjelkerne ender maa sikres forsvarlig.

Plankerne maa være forsynt med øiebolter og surringer eller andre likesaa effektive midler til at holde dem paa plads.

Langs aapningene maa der under shelterdækket være anbragt støtter i et tilstrækkelig antal og av den fornødne styrke.

§ 36. Skibe med 1 aapning i shelterdækket.

Korrektionen for overbygninger foretages for shelterdækskibe med 1 aapning i dækket paa den maate, som foreskrevet i § 14.

§ 37. Skibe med 2 eller flere aapninger i shelterdækket.

Korrektionen for overbygninger foretages for shelterdækskibe med 2 eller flere aapninger i dækket paa den maate, som foreskrevet i § 10.

§ 38. Korrektions for dæksbeklædning, bjelkebugt samt klasse og material-dimensioner.

Korrektionen for manglende trædæk, for bjelkebugt samt for klasse og material-dimensioner er de samme for shelterdækskibe som for glatdækskibe med overbygninger. (Se §§ 16—18).

§ 39. Korrektion for lenseporter.

18 septbr.

Er aapningene i shelterdækket forsynt med lukningsmidler, som med hensyn til paalidelighed mindst tilfredsstiller de foran i § 35 opstillede fordringer, kræves ingen lenseporter.

Har aapningene ingen lukningsmidler eller kun lukningsmidler, som ikke tilfredsstiller de nævnte fordringer, maa skibet ha lenseporter med hensigtsmæssig ophængte svalkelemmer.

Minimumsarealet av disse lenseporter er angit i følgende tabel:

Længde av aapningen i shelterdækket	Areal av lenseporter paa hver side i kv.fot
5	4,5
10	6,5
15	7,5
20	8,5
25	9,0

Er lenseportenes areal mindre, forøkes fribordet med $\frac{1}{2}$ % av fartøiets dybde i ridset.

Fribordet for de shelterdæk-skibe, som omhandles i § 37, maa dog ikke paa grund av denne regel gjøres større end det fribord, vedkommende fartøi vilde faa som glatdæk-skib med almindelige overbygninger av samme (virkelige) længde og karakter.

§ 40. Minimumsfribord for shelterdæk-skibe.

Et shelterdæk-skib maa aldrig gives mindre fribord, end hvad der vilde tilkomme et stormdæk-skib av samme dimensioner.

Kapitel VI.

Turret-skibe og skibe av lignende type.

§ 41. Oversigt over fremgangsmaaten ved fribordets bestemmelse.

For turret skibe og skibe av lignende type bestemmes fribordet efter tabel A, hvorefter det i tilfælde korrigeres saaledes, som nedenfor bestemt, for:

1. Længde og bredde § 42.
2. Spring § 43.
3. Overbygninger (ogsaa turret opbygningen) § 44.
4. Dæksbeklædning § 45.
5. Klasse og material-dimensioner § 46.

18 septbr. Dybden i ridset og tonnage-koefficienten bestemmes paa vanlig maate, kun er at merke, at dersom hoveddækket (harbour-dækket) runder over i skrogets sideklædning, blir tonnage-koefficienten i almindelighed at forøke med 0,01.

Reglerne er fattsat for skibe, hvis turretopbygning har en bredde av ikke mindre end halvparten av skibets største bredde og en høide av ikke mindre end en fjerdedel av skibets dybde i ridset. Videre er det forutsat, at luke aapningene i turretdækket er forsynt med permanente lukningsmidler av den art, som omhandles i § 31.

(Anm. Lukekarmene paa turret-skibe maa være mindst 2 fot høie og maskin- og kjelindbygningens høide mindst 4 fot 6 tommer over turretdækket

Ventiler og andre aapninger i hoved(harbour)dækket maa lukkes vandtæt med jern- eller staa-plater av ikke ringere tykkelse end det nævnte dæk. Disse plater maa være passende avstivet og forsvarlig boltet til dækket).

§ 42. Korrektion for længde og bredde.

Naar turretdækkets bredde er lik $\frac{5}{10}$ av fartøiets bredde, blir korrektionen for avvikende længde $\frac{3}{4}$ av den, som er anført i tabel A. Er turretdækkets bredde $\frac{6}{10}$ av fartøiets eller mer, blir korrektionen lik $\frac{1}{2}$ av tabellens. For bredder av turretdækket, som ligger mellem $\frac{5}{10}$ og $\frac{6}{10}$, findes korrektionen ved interpolation.

Korrektionen for avvikende bredde utføres i tilfælde, som foreskrevet i § 7.

§ 43. Korrektion for spring.

Paa turret-skibe maales springet ved fartøiets ender. Korrektionen for avvigende spring utføres, som foreskrevet i § 8.

§ 44. Korrektion for overbygninger.

1. Korrektion for turretopbygningen. Fartøiets fribord efter tabel A gives et fradrag for turretopbygningen. Herunder bestemmes dennes effektive længde ved at multiplisere dens længde efter tillæg A med forholdet mellem dens midlere bredde og fartøiets største bredde.

Fradratet bestemmes efter formelen:

$$O = (A - C) \left(\frac{1}{L} - 0,05 \right),$$

hvor

A er fartøiets fribord efter tabel A, korrigeret for spring;

C er fribordet efter tabel C;

l er turretopbygningens effektive længde, og

L er skibets længde paa dyplastelinjen.

2. Korrektion for overbygninger paa turretdækket. 18 septbr.

Har et turret-skib overbygninger paa turretdækket, gives ogsaa for disse et fradrag i fribordet. Den effektive længde av en bak bestemmes herunder ved at multiplisere dens længde efter tillæg A med forholdet mellem dens bredde i agterkant og skibets bredde sammesteds; og dens effektive længde av en hytte ved at multiplisere dens længde med forholdet mellem dens bredde og skibets bredde i hyttens forkant.

Naar en bak og hytte eller en bak alene er anbragt paa turretdækket, bestemmes fradraget i fribord efter formelen:

$$O = (A - C) p,$$

hvor

A er fartøiets fribord efter tabel A, korrigeret for spring;

C er fribordet efter tabel C, og

p er lik 0,08, naar overbygningenes samlede effektive længde er $\frac{1}{8}$ av skibets længde. For større eller mindre længder av overbygninger bestemmes p proportionalt; men maa aldrig sættes større end 0,10.

§ 45. Korrektion for dæksbeklædning (manglende trædæk).

Saafernt et turret-skibs hoved-(harbour)-dæk helt eller delvis mangler træklædning, undergives fribordet en korrektion herfor saaledes som foreskrevet i § 16.

§ 46. Korrektion for klasse og material-dimensioner.

1. Turret-skibe, som ikke har høieste klasse i Det norske Veritas eller er av tilsvarende styrke, faar et tillæg i fribord efter den tabel, som indeholdes i § 18.
2. Material-dimensioner.

Et turret-skibs tverskibs- og langskibs-styrke skal være like stor som hos et 3dæk-skib av samme længde, bredde og dybde i ridset og med samme tonnagekoefficient.

Turretopybygningens material-dimensioner bestemmes saaledes, at paakjendingen pr. kvadrattomme av materialet i opbygningen midtskibs ikke overstiger paakjendingen i et normalskib av samme dimensioner og form, som har material-dimensioner overensstemmende med Det norske Veritas's regler av 1908 for 3dæk-skibe, og er nedlastet til sit fribord efter tabel A formindsket med 12 %.

§ 47. Fribords-certifikatet for turret-skibe.

I turret-skibes fribords-certifikat angives fartøiets fribord regnet fra turretdækket. Det fribord, som er bestemt efter

18 septbr. de foregaaende regler, maa derfor forøkes med den vertikale afstand mellem overkanten av turretdækket ved opbygningens side og overkanten av hoved-(harbour-)dækket i borde (eller forlænget ut i borde).

§ 48. Turret-skibe av avvikende konstruktion.

Har et turret-skib en turretopbygning, hvis bredde er mindre end $\frac{5}{10}$ av fartøiets eller hvis høide er mindre end $\frac{1}{4}$ av dybden i ridset, eller er radien for rundingen mellem hoved-(harbour-)dækket og skrogets sideklædning større end $\frac{1}{5}$ av dybden i ridset, eller falder sommerfribordsmerket for saltvand (se § 60) over den nævnte rundings overgang i den vertikale sideklædning, maa specifikerte opgaver med beregninger og forslag til fribord indsendes til Sjøfartskontoret til godkjendelse, forinden lastemerkerne anbringes.

Kapitel VII.

Seilskibe.

§ 49. Oversigt over fremgangsmaaten ved fribordets bestemmelse.

For seilskibe bestemmes fribordet efter tabel D, hvorefter det kan bli at korrigere for avvikelser fra tabellens type med hensyn til:

1. Længde og bredde § 50.
2. Spring § 51.
3. Overbygninger § 52—56.
4. Dæksbeklædning § 57.
5. Bjelkebugt § 58.
6. Klasse og material-dimensioner § 59.

§ 50. Korrektion for længde og bredde.

Korrektionen for avvikende længde og bredde foretages for seilskibe paa den maate, som er foreskrevet i § 7.

§ 51. Korrektion for spring.

Om springets maaling paa seilskibe og om korrektionen for avvikende spring gjælder samme regler som for glatdækskibe. (Se § 8).

§ 52. Korrektion for overbygninger.

Har et seilskib overbygninger, gives dets fribord et fradrag herfor. Dette fradrag bestemmes efter overbygningenes art og størrelse saaledes, som i nedenstaaende §§ 53—56 omhandlet.

Hvilke fordringer, der stilles til overbygninger med hensyn til konstruktion, styrke, aapningenes lukning etc. samt reglerne om maaling av deres effektive længde ρ : den for korrektionen bestemmende længde, er angit i tillæg A.

§ 53. Bak og hytte eller halvdæk.

Bestaar et seilskibs overbygninger av bak og hytte eller halvdæk, bestemmes fradraget i fribord efter formelen:

$$O = D.p,$$

hvor

D er skibets fribord efter tabel D korrigeret for længde og p er en brøk, som er angit nedenfor efter forholdet mellem overbygningenes længde og fartøiets længde:

Overbygningens længde Skibets længde	$= \frac{1}{L}$	0,50	0,375	0,25	0,125
p =		0,12	0,10	0,08	0,06

For mindre længder av overbygninger bestemmes p proportionalt.

§ 54. Bak eller hytte eller halvdæk.

- a) Har et seilskib kun bak, antages fartøiet ogsaa at ha en hytte av samme længde som bakken og fradraget i fribord bestemmes ved formelen:

$$O = \frac{1}{2} D.p.$$

- b) Har skibet kun hytte eller halvdæk, antages det ogsaa at ha en bak av samme længde og fradraget bestemmes efter formelen:

$$O = \frac{1}{4} D.p.$$

D og p betegner i denne § det samme som i den foregaaende.

§ 55. Bak, midtskibsoverbygning og hytte.

Har et seilskib bak, midtskibsoverbygning og hytte, bestemmes fradraget i fribord som for et glatdæk-dampskib med de samme overbygninger, altsaa med benyttelse av fribordet efter tabel A og C saaledes, som foreskrevet i § 10. Av p_1 benyttes dog, uanset fartøiets størrelse, kun de værdier, som i § 10 er angit for dybden i ridset av 24 fot og mer.

18 septbr.

§ 56. Bakst og midtskibsoverbygning.

Har et seilskib bak og midtskibsoverbygning, bestemmes fradraget i fribord som for et glatdæk-dampskib med de samme overbygninger, altsaa med benyttelse av fribord efter tabel A og C saaledes, som foreskrevet i § 11. Av p₂ benyttes dog uanset fartøiets størrelse kun de værdier, som i § 11 er angit for dybder i ridset av 24 fot eller mer.

§ 57. Korrektion for dæksbeklædning (manglende trædæk).

Korrektionen for dæksbeklædning er den samme for seilskibe som for glatdæk-dampskibe. (Se § 16).

§ 58. Korrektion for bjelkebugt.

Om korrektionen for bjelkebugt gjælder for seilskibe samme regel som for glatdæk-dampskibe (se § 17) — dog med den tilføielse, at det overskud av bjelkebugt, for hvilket der indrømmes et fradrag i fribord, ikke maa være større end den normale bjelkebugt.

§ 59. Korrektion for klasse og material-dimensioner.

Tabel D er beregnet for skibe med høieste klasse i Det norske Veritas eller en anden anerkjendt besigtelsesinstitution eller av tilsvarende styrke.

1. Jern- og staalskibe av ringere styrke faar et tillæg i fribord som specificert i tabellen i § 18.
2. Træskibe.

Skibe av haarde træsorter α : andet end gran og furu med klasse A 2* med 2 N eller A 2 (A rødt i Br. Lloyds) faar sit fribord forøket med 8 %.

Skibe av haarde træsorter med klasse B eller C (Æ i Lloyds) faar sit fribord forøket med 15 %.

Skibe av gran eller furu med klasse A 2* med 2 N eller A 2 (A rødt i Lloyds) faar sit fribord forøket med 10 %.

Skibe av gran eller furu med klasse B eller C (Æ i Lloyds) faar sit fribord forøket med 20 %.

Uklassifiserte skibe faar sit fribord forøket med 20 %, naar de er bygget av haarde træsorter og med 25 %, naar de er bygget av gran eller furu, medmindre fartøiene aapnes til besigtelse. Isaafald vil deres fribord bero paa deres tilstand.

Kapitel VIII.

§ 60. Bestemmelsen av tillægsfribordene.

Tabellerne angir, som nævnt i § 3, for dampskibe det almindelige vinterfribord og for seilskibe det fælles sommer- og vinterfribord.

Med hensyn til bestemmelsen av de øvrige forskrevne fri-18 septbr. bord (se § 2) merkes:

1. Det almindelige sommerfribord for dampskibe bestemmes ved et fradrag fra vinterfribordet.

For glatdæk-skibe uten overbygninger og skibe med spar- eller stormdæk er dette fradrag angit i tabellerne. For glatdæk-skibe med overbygninger bestemmes det efter følgende formel:

$$f = a + p(c - a),$$

hvor

a og c er de fradrag, som er git i tabellerne A og C for et skib med samme dybde i ridset som det, hvis fribord skal bestemmes, og p er forholdet mellem overbygningenes effektive længde og fartøiets længde. Paa samme maate bestemmes fradraget for shelterdæk-skibe.

2. Vinterfribord for det nordlige Atlanterhav bestemmes ved et tillæg i fribord av 2 tommer for dampskibe og 3 tommer for seilskibe.

For brønddæk-skibe er dette tillæg git i følgende tabel:

Fartøiets længde	Forholdet mellem overbygningenes længde og fartøiets længde				
	0,60	0,65	0,70	0,75	0,80
Fot	Tommer	Tommer	Tommer	Tommer	Tommer
180	4	3 $\frac{1}{2}$	3	2 $\frac{1}{2}$	2
220	3 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{1}{2}$	3	2 $\frac{1}{2}$	2
260	3 $\frac{1}{2}$	3	2 $\frac{1}{2}$	2	2
300	3	3	2 $\frac{1}{2}$	2	2

3. Sommerfribordet for tropiske farvand bestemmes ved et fradrag fra vinterfribordet lik det dobbelte av det almindelige sommerfradrag.
4. Fribordet for lastning i ferskvand bestemmes baade for damp- og seilskibe ved et fradrag fra de respektive saltvandsfribord. Størrelsen av dette fradrag er git ved følgende formel:

$$X = 0,021(D - f),$$

hvor

D er fartøiets dybde i ridset og f er vedkommende fribord.

Ved lastning i brakvand bestemmes den tilladelige dypere nedlastning efter vandets større eller mindre saltholdighet.

5. Det fribord, som tilsvare det britiske Board of Trade's sommerfribord, trænger alene at bestemmes sær-

18 septbr. skilt for stormdæk-skibe under 22 fots dybde i ridset samt for de glatdæk-skibe med overbygninger (og fartøier av lign. typer), hvis dybde i ridset er under 24 fot.

For de nævnte stormdæk-skibe bestemmes dette fribord ved at anvende vinterfribordet efter tab. C₂, istedenfor efter tab. C.

For de nævnte glatdæk-skibe bestemmes det paa samme maate som det almindelige sommerfribord med den forskjel, at under beregningen av korrektionen for overbygninger anvendes likesom i foregaaende tilfælde fribordet efter tab. C₂ istedenfor efter tab. C, samt at den brøk p₁, p₂, p₃ og p₄, som er angit i §§ 10—15 for dybder i ridset av 24 fot eller mer, altid benyttes, uanset fartøiets størrelse.

I alle andre tilfælde vil dette fribord være like stort som det almindelige sommerfribord.

Kapitel IX.

Forøkelse av fribordet paa grund av aapninger i ytterklædningen.

§ 61. Lasteporten og lignende.

Har et skib porter i skibssiden til lastning eller losning av varer, kul eller lignende, og portene saaledes er bestemt til kun at aapnes i havn, underkastes skibets fribord ingen korrektion paa grund av saadanne porter, saafremt de er tilstrækkelig sterke, forsvarlig fæstet og absolut vandtætte.

I motsat fald maa fartøiets fribord forøkes, saa den laveste aapnings underkant kommer i tilstrækkelig høide over vandlinjen.

§ 62. Spygatter og lignende aapninger.

Har et fartøi spygatter gaaende gjennem skibssiden fra et mellemdæk (under øverste dæk) eller lignende aapninger, maa det efter de foregaaende regler bestemte fribord om paakrævet forøkes, saa at den laveste aapnings underkant kommer tilstrækkelig høit over vandlinjen.

Tillæggets størrelse avhænger av de midler, hvormed aapningene i tilfælde kan lukkes.

§ 63. Lysventiler.

Har et skib lysventiler i skibssiden, maa sommerfribordsmerket — resp. merket for tropiske farvand — ikke anbringes høiere end 6 tommer under den laveste vents underkant.

Dette gjælder for ventiler av den almindelige konstruktion med hængslet ramme solid sikret med metalbolter og muttere.

og med glas av tilstrækkelig tykkelse med hængslet blindlaag 18 septbr. paa indsidén.

Er lysventilerne derimot saaledes konstruert, at de med hensyn til styrke og sikkerhet fyldestgjør de fordringer, som er foreskrevet i tillæg B, og er deres diameter ikke over 10 tommer i lyset, fastsættes fribordet uten hensyn til ventilernes stilling.

Er ventilerne vistnok av tilsvarende konstruktion, men av ringere styrke end foreskrevet i tillæg B eller er lysaapningens diameter større end 10 tommer, maa lastemerket ikke anbringes høiere end 6 tommer under laveste lysventils underkant, uten at Sjøfartskontoret ssamtykke paa forhaand er indhentet.

Kapitel X.

Lastemerkerne.

§ 64. Beskrivelse av merkerne.

De fribord, som i henhold til det foregaaende er fastsat for et fartøi for de forskjellige aarstider og farvand, avmerkes paa begge fartøiets sider paa følgende maate:

Midt paa skibets længde avmerkes først den linje, hvorfra fribordet maales (dækslinjen, se § 1). Den betegnes ved en horisontal linje av mindst 30 cm. længde og 2,5 cm.

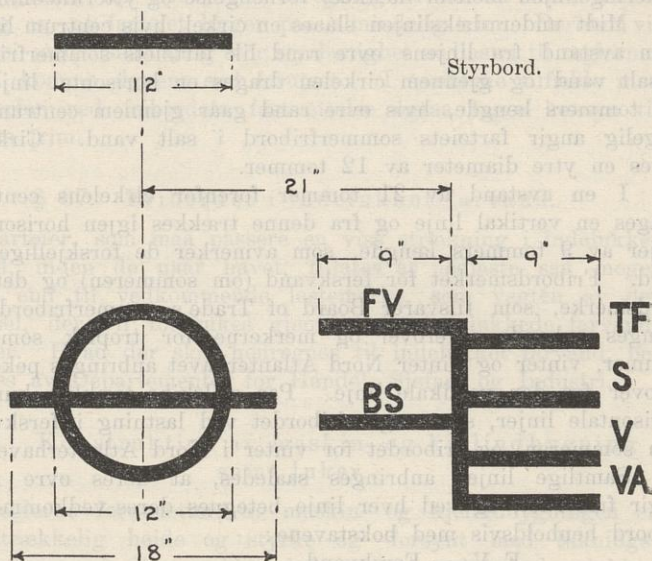


Fig 10. (Dampskib).

18 septbr.

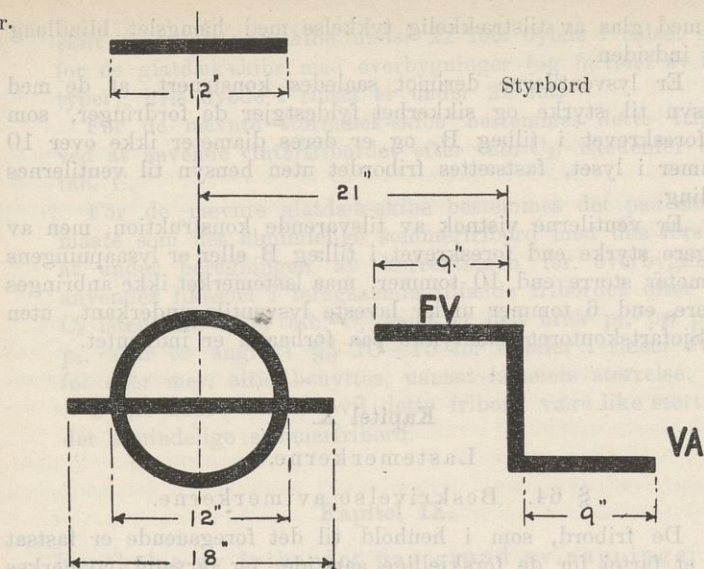


Fig. 11. (Seilskib).

bredde (d. v. s. ca. 12 tommers længde og 1 tommes bredde), som anbringes saaledes, at dens øvre rand falder sammen med skjæringslinjen mellem dækkets forlængelse og ytterklædningen.

Midt under dækslinjen slaaes en cirkel, hvis centrum ligger i en afstand fra linjens øvre rand lik fartøiets sommerfribord i salt vand og gennem cirkelen drages en horisontal linje av 18 tommers længde, hvis øvre rand gaar gennem centrum og følgelig angir fartøiets sommerfribord i salt vand. Cirkelen gives en ytre diameter av 12 tommers.

I en afstand av 21 tommers forenfor cirkelens centrum drages en vertikal linje og fra denne trækkes igjen horisontale linjer av 9 tommers længde, som avmerker de forskjellige fribord. Fribordsmerket for ferskvand (om sommeren) og det fribordsmerke, som tilsvare Board of Trade's sommerfribord anbringes pekende agterover og merkerne for tropisk sommer, sommer, vinter og vinter Nord Atlanterhavet anbringes pekende forover fra den vertikale linje. Paa seilskibe trækkes kun de horisontale linjer, som angir fribordet ved lastning i ferskvand (om sommeren) og fribordet for vinter i Nord Atlanterhavet.

Samtlige linjer anbringes saaledes, at deres øvre rand angir fribordet, og ved hver linje betegnes deres vedkommende fribord henholdsvis med bokstavene:

F. V. — Ferskvand.

T. F. — Tropisk sommerfart.

S. — Sommer.

18 septbr.

V. — Vinter.

V. A. — Vinter Nord-Atlanterhavet.

B. S. — Board of Trade Sommer.

Ved cirkelen angives det — likeledes ved bokstaver — av hvilken institution fribordet er paasat.

Saa vel cirkelen som den vertikale og de horisontale linjer gives en bredde av en tomme. Cirkelens og de øvrige linjers utseende og stilling er vist i fig. 10 og 11.

§ 65. Merkernes anbringelse.

Cirkelen og de øvrige merker samt bokstavene males med hvit eller gul farve paa mørk grund og med sort farve paa lys grund.

Desuten skal cirkelens centrum og hver linjes beliggenhet paa jern- eller staalskibe avmerkes paa en stedsevarende maate med kørner. Paa træskibe indhugges linjerne mindst $\frac{1}{4}$ tomme i bordklædningen.

Kapitel XI.

Forskjellige bestemmelser.

§ 66. Skibets trim.

Reglerne for fribordets beregning er fastsat under forutsetning av, at fartøiet ligger paa almindelig trim. Derimot vil et fartøi med usædvanlig stor styrlastighet nedlastet til reglernes fribord komme dypere end forutsat. I saadanne tilfælde maa der derfor ved fribordets fastsettelse ogsaa tages hensyn til fartøiets trim.

§ 67. Fribordet i indelukket farvand.

Fartøier, som maa passere en viss strækning i indelukket farvand, inden de naar havet, tillates at nedlaste saa meget dypere end til vedkommende lastemerke, som vegten av det brændsel, der vil forbrukes gjennom det indelukkede farvand, bevirker. Hvad der skal henregnes til indelukket farvand, bestemmes av Departementet for Handel, Sjøfart og Industri.

§ 68. Konstruktion av maskin- og kjelindbygning samt luker.

Reglerne forutsætter, at maskin- og kjelindbygningen er av tilstrækkelig høide og styrke og forsynt med lukningsmidler, hvormed alle aapninger bekvemt og paalidelig kan lukkes i stygveir, samt videre at luke-aapningerne i det øverste vand-

18 septbr. tætte dæk er forsynt med solide karmen og sterke løsluker, de sidste understøttet av forsvarlige løsbjelker og skjærstokker efter luke-aapningens størrelse.

Er disse betingelser ikke opfyldt, maa fribordet skjønsmæssig forøkes. Hensyn maa dog tages til, for hvilken fart vedkommende fartøi er bestemt.

§ 69. Maal.

De maal, som er angit i disse forskrifter, er engelske, hvor intet andet er sagt.

Kapitel XII.

Trælasterkibe.

§ 70. Særskilt fribord for trælasterkibe.

For dampskibe, som tilfredsstiller de neden angivne særlige fordringer til trælasterkibe, fastsættes ved siden av de foreskrevne dødvegtfribord — et særskilt trælasterfribord for fart om sommeren, et for fart om vinteren og et for fart om vinteren i det nordlige Atlanterhav, hvilke fribord angir den dybeste tilladelige nedlastning av disse fartøier med »let trælaster« i rum og paa dæk. I rummet tillates dog ogsaa ført blandet last og »tung trælaster«, uten at fartøiet mister retten til at benytte sit trælasterfribord, men mindst $\frac{2}{3}$ av lasten i rummet (regnet efter vekt) maa altid bestaa av »let trælaster«. Trælasterfribordet for sommeren gjælder for reiser i tiden 1ste april—31te oktober, trælasterfribordet for vinteren og trælasterfribordet for fart om vinteren i det nordlige Atlanterhav: mellem europæiske- og middelhavshavner og amerikanske havner nordenfor Kap Hatteras gjælder for reiser i tiden fra 1ste november—31te mars.

Ved trælasterkibe forstaaes i disse forskrifter glatdækskibe med vandballasttanker i dobbeltbunden og med overbygninger (hvoriblandt altid en bak), hvis samlede længde mindst utgjør $\frac{2}{10}$ av fartøiets længde paa dyplastelinjen.

Videre maa disse skibe med hensyn til midler til dækslastens sikring, mandskapets betryggelse og med hensyn til stabilitet mindst tilfredsstille de nedenfor opstillede betingelser.

Ved betegnelsen »let trælaster« forstaaes gran, furu, spruce eller andre lignende lette træsorter eller trævarer.

Al anden trælaster betegnes med »tung trælaster«, hvortil blandt andet henregnes pitchpine, mahogny, ek og teak.

§ 71. Dækslast.

18 septbr.

Paa trælastskibe, som nedlastes dypere end til sit dødvegtfribord, maa om vinteren ingen enkelt del av dækslasten være av over 15 kubikfots størrelse, likesom last over denne størrelse heller ikke om sommeren maa føres i større højde end skanseklædningen.

Ved betegnelsen »dækslast« forstaaes last ført enten paa en aapen del av dækket eller paa en overbygget del av dækket, der ikke er medtat i det samlede kubikindhold, der danner skibets registertonnage.

§ 72. Trælastfribordets bestemmelse.

1. Trælastfribordet for sommer fastsættes ved at gi skibets almindelige sommerfribord for dødvegt et fradrag, hvis størrelse bestemmes som en viss procentdel av forskjellen mellem sommerfribord for dødvegt og det sommerfribord, fartøiet, i tilfælde det var helt overbygget (stormdæksskib), vilde faa efter tabel C, det sidste korrigeret for længde.

Procentsatsens størrelse avhænger av fartøiets dybde i ridset. Den er angit i følgende tabel:

Dybde i ridset	Procentsats
fot tommer	
12—0 og under	80
15—0	73
18—0	66
21—0	52
24—0	26
28—0	0

For mellemliggende værdier av fartøiets dybde i ridset bestemmes procentsatsen ved interpolation.

2. Trælastfribordet for vinter bestemmes ved at gi trælastfribordet for sommer et tillæg, hvis størrelse er angit i nedenstaaende tabel efter fartøiets dybde i ridset.

Dybde i ridset	14' 0" og under	14' 6" til 18' 0"	18' 6" til 20' 6"	21' 0" til 23' 6"	24' 0" til 25' 6"	26' 0" til 28' 0"
Tillæg for vinter i tommer	1½	2	2½	3	3½	4

18 septbr. 3. Trælastfribordet for fart om vinteren i det nordlige Atlanterhav bestemmes ved at gi trælastfribordet for vinteren det samme tillæg som for dette farvand angit for dødvegtfribordet. Se § 60, 2.

4. Trælastfribordet for lastning i ferskvand bestemmes paa samme maate som for dødvegtfribordet fastsat. Se § 60, 4.

Det saaledes beregnede fribord kan bli at forøke paa grund av aapninger i ytterklædningen.

Herom gjælder samme regel som ved bestemmelsen av dødvegtfribordet. (Se kap. IX).

§ 73. Stabilitet.

Vil et fartøi, nedlastet til det efter disse regler bestemte sommerfribord med en homogen trælast av en vegt av $2\frac{1}{4}$ ton pr. Petersburg standard i rum og paa dæk og med fyldte vandballasttanker i dobbeltbunden (dyptanker og pigtanker ikke medregnet), ikke ha en metacenterhøide av mindst 6 tommer, maa fartøiets trælastfribord forøkes saa meget, at metacenterhøiden naar den nævnte størrelse.

En Petersburg standard antages at opta 215 kubikfot i lasterum og 200 kubikfot paa dæk (rum for wincher, luker etc. fratrukket), idet stuvningsrum er medregnet.

§ 74. Dækslastens høide.

Dækslastens høide maa aldrig bli saa stor, at den kan hindre utsigten fra rormandens plads eller fra kommandobroen, likesom dækslasten i det hele maa anbringes saaledes, at den ikke paa nogensomhelst maate kan hindre skibets sikre manøvrering eller navigering eller vanskeliggjøre bruken av baater eller andre redningsredskaper.

§ 75. Dækslastens sikring.

Paa skibe med trælastfribord maa dækslasten sikres paa en særlig betryggende maate. Sikringerne kan være flytbare, men maa ha en permanent karakter op til en høide svarende til overbygningens høide over øverste dæk, og dækslasten op til denne høide maa være surret uavhengig av den øvrige dækslast.

Saadan sikring kan utføres ved, at der med passende mellemrum anbringes vertikale jernstøtter, som befæstes forsvarlig til dæk og skanseklædning. Denne sidste maa være av speciel styrke. De vertikale jernstøtter bør i de øvre ender ha langskibsgaaende forbindinger befæstet til overbygningene.

Tegning av dette eller lignende arrangement, der anvendes, maa indsendes til Sjøfartskontoret til approbation.

Naar et fartøi fører dækslast, hvis længde er under 6 fot, 18 septbr. maa der træffes ekstraforanstaltninger til dens sikring.

§ 76. Aapninger i skot.

Dører og andre aapninger i skotter ut mot dæk, paa hvilke der føres trælast, skal være lukket. Er der i vedkommende overbygning anbragt rum for mandskapet eller andre rum, som maa være tilgjengelige under reisen, maa der være adgang til disse ovenifra.

§ 77. Rækverk over dækslasten.

1. Naar trælast føres paa en aapen del av dækket, maa paa begge sider midlertidige rækverk eller skanseklædninger av en betryggende slags opsættes for den fulde længde, inden hvilken dækslasten er stuvet, rækkende op til en høide av ikke mindre end 4 fot over toplinjen av dækslasten.
2. Opstanderne for saadanne midlertidige rækverk eller skanseklædninger skal være av solide dimensioner betryggende befæstet og ikke plaseres mer end 4 fot fra hverandre.
3. Langskibs paa disse opstandere skal i dækslastens fulde længde sperrer, planker, battens, stræktaug eller kjættinger være fæstet og ikke mere end 12 tommer fra hverandre, op og ned. Hvis taugverk eller kjættinger er anvendt, skal de sættes tot og ordentlig bændsles til hver opstander.
4. Den midlertidige række eller rækverk til vern for mandskapet kan ogsaa bestaa av nær hinanden staaende opreiste planker, forutsat at de er ordentlig befæstet, og at der med passende mellemrum er beskyttede aapninger til avløp for vandet.

78. Trælastmerkernes anbringelse.

De fastsatte trælastfribord avmerkes paa begge fartøiets sider paa følgende maate:

I en avstand av 21 tommer agtenfor centrum av den i § 64 omhandlede cirkel drages en vertikal linje og fra denne trækkes igjen en horisontal linje pekende forover, hvis overkant avmerker trælastfribordet for ferskvand (om sommeren) og tre horisontale linjer pekende agterover, hvis overkant avmerker fribordet for sommer, for vinter og for vinter i det nordlige Atlanterhav.

Ved hver av de fire linjer betegnes derhos vedkommende fribord henholdsvis med bokstavene:

T. S. — Trælast sommer.

T. V. — Trælast vinter.

T. V. A. — Trælast vinter nord-Atlanterhav.

T. F. V. — Trælast ferskvand.

18 septbr.

Om linjernes længde, tykkelse og anbringelse gjælder det samme som foreskrevet for dødvegtfribordene i §§ 64 og 65.

Trælastmerkernes utseende og deres stilling i forhold til de øvrige lastemerker er vist i fig. 12.

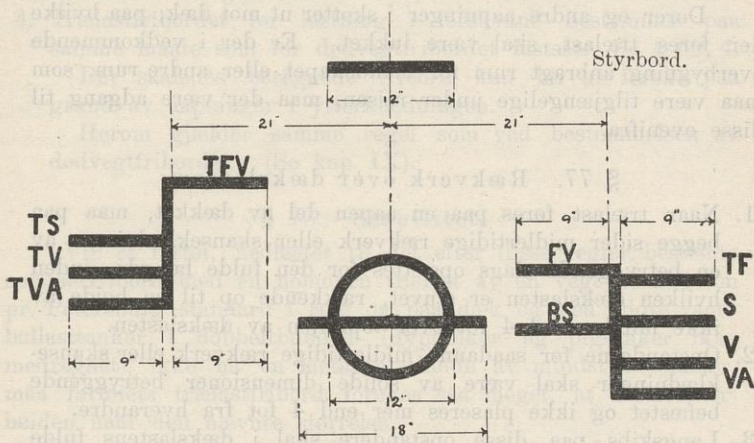


Fig. 12. (Dampskib).

§ 79. Bestemmelser angaaende vandballasten.

Ved fastsættelsen af trælastfribordet undersøges det for trælast af forskellig vegt, hvor meget vandballast skibet maa ha inde for at beholde en passende stabilitet, naar det er nedlastet til sit sommer-trælastmerke med en i hvert enkelt tilfælde homogen last.

De beregnede mængder af vandballast anføres i skibets fribords-certifikat.

Naar fartøiet er lastet, skal det altid mindst ha det kvantum vandballast inde, som certifikatet angir efter lastens tyngde.

De samme mængder af vandballast, som er beregnet for sommermerket, skal ogsaa føres, naar fartøiet — om vinteren — er nedlastet til sit vintermerke.

§ 80. Dispensationer og forandringer.

Sjøfartskontoret kan for enkelte tilfælde, hvor foranstaaende regler antages at ville lede til ubillighed, indrømme fritagelse for reglernes befølgelse eller lempninger i deres forandringer.

Forandringer i selve disse regler inden lovens ramme be- myndiges departementet til at foreta, idet dog de interesserte, som dermed maatte være misfornøiet, har adgang til at kræve forandringen forelagt Kongen til stadfæstelse.

Tillæg A.

18 septbr.

Om overbygninger.

§ 1. Almindelige bestemmelser om overbygninger og effektiv længde.

Ved en overbygning forstås i disse forskrifter en opbygning, som strækker sig fra borde til borde og hvis sideklædning danner en fortsættelse af fartøiets ytterklædning.

De almindelige overbygninger er:

Bak, midtskibsoverbygning, hytte og halvdæk.

I overbygningenes længde medregnes ved anvendelsen af fribordsforskriftene ikke den del af en overbygning, som falder foran forstevnens forkant eller agtenfor agterstevnens (rorstevnens) agterkant ved dyplastelinjen. Forøvrig bestemmes den længde af overbygningene, som tages i betragtning ved fastsættelsen af et fartøis fribord, overbygningenes effektive længde, hovedsagelig efter arten af de lukningsmidler, som overbygningenes aapninger er forsynt med. De nærmere regler herfor er angit i §§ 2—5 nedenfor.

§ 2. Lukningsmidler.

Der sondres mellem 2 arter af lukningsmidler for aapninger i overbygningenes skot, permanente og midlertidige lukningsmidler.

I. Permanente lukningsmidler godkjendes som fuldgyltige lukningsmidler for aapninger i alle skotter.

Herhen hører dører paa hængsler samt plater fæstet med skruebolter med muttere anbragt i en afstand af ikke over 6 tommer (fra center til center), saaledes at aapningene blir vandtæt lukket. Overstiger aapningenes bredde 30 tommer, skal dørene og platerne være betryggende afstivet.

II. De midlertidige lukningsmidler inddeles i 2 klasser, A og B.

Klasse A omfatter lukningsmidler, som uagtet de er midlertidige, lukker aapningene fuldstændig og godtages som fuldgyltige lukningsmidler for alle skot undtagen frontskottet i midtskibsoverbygningen paa brønddæk-skibe.

Herhen hører:

1. Planker i U-jern.

U-jernene strækker sig i aapningens fulde højde og er klinket til skottet.

2. Plater fæstet med skruebolter med muttere.

Boltene skal gaa gennem plate og skot. Deres afstand kan være større end 6, men ikke større end 12 tommer (regnet fra center til center).

18 septbr.

3. Plater fæstet med hakebolter.

Boltene skal gaa gennem skottet og bolte-avstanden maa ikke være over 12 tommer (fra center til center).

Klasse B omfatter lukningsmidler, som vistnok lukker aapningene fuldstændig, men som dog blot godtages som fuldgyltige lukningsmidler for aapninger i overbygningers agterskot.

(NB. For aapninger i agterskottet av en midtskibs-overbygning forbundet med et halvdæk godtages de dog ikke).

Herhen hører:

1. Planker anbragt i U-jern, som ikke er klinket til skottet, men strækker sig i aapningenes fulde høide.
2. Plater fæstet med løse avstængningsbommer.
3. Plater fæstet med hakebolter, som gaar gennem platen, men ikke gennem skottet.
4. Plater fæstet med skruebolter, med muttere eller med hakebolter, naar bolte-avstanden er større end 12 tommer (regnet fra center til center).

Disse forskrifter om midlertidige lukningsmidler gjælder for aapninger, som er større end 7 kvadratfot, men hvis bredde ikke er over 4 fot. For lasteporter o. lign. aapninger under denne størrelse, som kun er bestemt til at aapnes i havn og ikke er over 3 fot i høiden eller bredden, er det tilstrækkelig, at de er lukket med en plate av forsvarlig tykkelse.

§ 3. Bak.

1. Er bakken lukket, d. v. s. har den i agterkant et skot, hvis mulige aapninger er forsynt med forskriftsmæssige lukningsmidler (lukningsmidler av den i § 2 omhandlede art), saa kommer ved beregning av overbygningenes længde bakkens fulde længde til agterskottet i betragtning.
2. Er bakken aapen, d. v. s. har den enten intet skot i agterkant eller et skot med ikke forskriftsmæssige lukningsmidler, saa kommer bakkens fulde længde i betragtning optil $\frac{1}{8}$ av fartøiets længde. Den overskytende del av bakken kommer kun i betragtning med sin halve længde.
3. Har bakken et forskriftsmæssig lukket skot og en aapen forlængelse agtenfor dette, og er længden av den lukkede del lik eller mindre end $\frac{1}{8}$ av fartøiets længde, beregnes bakkens effektive længde paa den maate, som er foreskrevet i foregaaende punkt.

Er længden av den lukkede del større end $\frac{1}{8}$ av fartøiets længde, kommer denne del i betragtning med sin fulde længde og den aapne del med sin halve længde.

Disse bestemmelser gjelder under den forutsætning, at 18 septbr. bakken har en høide av 6 fot maalt fra top av bjelke til top av bjelke. Er høiden mindre, maa bakkens effektive længde forholdsmæssig formindskes. Dette sker ved at multiplisere længden, bestemt som ovenfor, med bakkens virkelige høide i fot og dividere det utkomne med 6.

NB. For en bak, hvis høide er mindre end 4 fot eller mindre end høiden av skanseklædning over hoveddækket, hvor denne er under 4 fot, gives intet fradrag i fribord. Denne regel gjelder dog ikke, hvis bakken er »sænket« (sunk fore-castle) og er forsynt med et forsvarlig skot i agterkant.

§ 4. Midtskibsoverbygning.

a. Fritstaaende midtskibsoverbygning.

1. Er en midtskibsoverbygning forskriftsmæssig lukket baade i for- og agterkant kommer ved beregningen av overbygningenes effektive længde dennes hele længde i betragtning.

Forskriftsmæssige lukningsmidler for aapninger i midtskibsoverbygningens frontskot er saadanne, som omhandles i § 2, I og II, A. For agterskot tillike saadanne, som omhandles i samme §'s II, B. Hvis aapningene i agterskottet paa en midtskibsoverbygning, hvis frontskot er forskriftsmæssig lukket, er forsynt (lukket) med planker til overbygningens halve høide, kommer likeledes midtskibsoverbygningens hele længde i betragtning. Dette gjelder ikke skibe, som har en hytte og en med bakken forbundet midtskibsoverbygning : brønddæk-skib med brønden agter og som behandles efter § 14, undtagen for shelterdæk-skibe, hvis dæksaapninger har forsvarlige lukningsmidler.

2. Er en midtskibsoverbygning forskriftsmæssig lukket i forkant og aapen i agterkant, kommer tre fjerdedele av dens længde i betragtning. Hvis aapningene i frontskottet er forsynt med lukningsmidler som omhandlet i § 2, II, B og agterskottet er forskriftsmæssig lukket, kommer likeledes tre fjerdedele av dens længde i betragtning.

Er endvidere aapningene i en midtskibsoverbygnings for- og agterskot lukket med planker, som strækker sig op til overbygningens halve høide, kommer tre fjerdedele av dens længde i betragtning, saafremt der i maskin- og kjelindbygningene ikke findes dører eller andre aapninger, eller maskin- og kjelindbygningene befinder sig i en anden fuldstændig lukket overbygning. — Er denne betingelse ikke opfyldt og frontskottets aapninger ikke er forsynt

18 septbr. med forskriftsmæssige lukningsmidler, betragtes midtskibs-overbygningen som om den var helt aapen (se pkt. 3).

3. Er en midtskibsoverbygning aapen: er den ikke forskriftsmæssig lukket i begge ender, eller er den forskriftsmæssig lukket i agterkant og aapen i forkant, kommer ved beregningen dens halve længde i betragtning.

I §§ 10, 11, 13 b og 15 er forudsat, at maskin- og kjelaapningene er dækket af midtskibsoverbygningen. Naar saa ikke er tilfældet og maskin- og kjelaapningene ikke er dækket af en anden overbygning, kommer midtskibsoverbygningen i betragtning med halvparten af den længde, som i hvert enkelt tilfælde er bestemt.

- b. Midtskibsoverbygning forbundet med lang hytte eller halvdæk (paa brønddæk-skibe).

1. Er aapningene i midtskibsoverbygningens frontskot forsynt med permanente lukningsmidler (se § 2, I), betragtes skottet som fuldstændig lukket og hele midtskibsoverbygningens længde kommer i betragtning ved korrektionen for overbygninger. Denne utføres i saa fald efter § 14.

Er frontskottets aapninger forsynt med lukningsmidler, som omhandles i § 2, II, A, kommer ogsaa hele længden i betragtning; men korrektionen for overbygninger utføres efter § 10 — undtagen i de tilfælde, da fribordet — ved anvendelse af § 14 i forbindelse med § 19 og eller § 20 — blir større end efter § 10. I saa fald benyttes det største fribord.

2. Er lukningsmidlene i frontskottet af den art, som omhandles i § 2, II, B, kommer kun tre fjerdedele af midtskibsoverbygningen i betragtning og overbygningskorrektionen utføres efter § 10. Hvis den effektive længde af overbygningene er mindre end $\frac{5}{10}$ af skibets længde, utføres overbygningskorrektionen efter § 12.

3. Angaaende lukningsmidler for en midtskibsoverbygnings agterskot se under § 2, II.

(Anm. Det bemærkes, at naar lukningsmidlerne for aapninger i en midtskibsoverbygnings frontskot er af den art, at skottet ikke kan ansees som forskriftsmæssig lukket, maales springet, som om der ikke var nogen midtskibsoverbygning. Se § 8.

Er derimot midtskibsoverbygningen avdelt med et midlere skot, hvis mulige aapninger er forsynt med lukningsmidler af den art, som omhandles i § 2, II, A, og agterskottet er forsvaret lukket med planker til mindst den halve høide af over-

bygningen — betragtes den agtre del som lukket, og springet 18 septbr. maales ved skibets stævner.)

Har en midtskibsoverbygning en aapen forlængelse foran sin lukkede del, kommer forlængelsen i betragtning med halvparten av sin længde.

Er der en aapen forlængelse agtenfor midtskibsoverbygningens lukkede del, kommer forlængelsen i betragtning med tre fjerdedele av sin længde.

De foranstaaende bestemmelser forudsætter, at midtskibsoverbygningens højde ikke er under 6 fot maalt fra top av bjelke til top av bjelke. Er høiden mindre, reduceres længden forholdsvis, idet den multipliseres med overbygningens virkelige højde i fot og det utkomne divideres med 6.

§ 5. Hytte og halvdæk.

1. Er hytten eller halvdækket forskriftsmæssig lukket, v: der i forkant et skot, hvis mulige aapninger er forsynt med lukningsmidler, som omhandlet i § 2, I og II, A, kommer hele overbygningens længde i betragtning ved korrektionen for overbygning.

2. Er skottet forsynt med lukningsmidler, som omhandlet i § 2, II, B, kommer tre fjerdedele av overbygningens længde i betragtning. Er aapningene i skottet lukket med planker til hyttens halve højde, kommer likeledes tre fjerdedele av længden i betragtning forudsat, at der i maskin- og kjel-indbygningen, saafremt denne er anbragt i hytten, ikke findes dører eller andre aapninger — eller maskin- og kjelaapningene befinder sig i en anden fuldstændig lukket overbygning. Er denne betingelse ikke opfyldt, medregnes kun hyttens halve længde (se punkt 3).

3. Er hytten eller halvdækket helt aapen i forkant, tages kun halvparten av længden i betragtning — forudsat at der er anbragt lænseporter.

Er der foran skottet en aapen forlængelse, kommer denne i betragtning med halvparten av sin længde.

I det foranstaaende er forudsat, at hyttens højde ikke er under 6 fot maalt fra top av bjelke til top av bjelke. Halvdelen er forudsat,

ved en længde av 100 fot at ha en højde av 3 fot

— » — 250 » — » — 4 »

— » — 400 » eller mer — » — 6 »

For mellemliggende længder forudsættes en forholdsmæssig højde.

18septbr. For seilskibe forutsættes et halvdæks høide at være lik 4 fot.

Angaaende partielle stormdæk-skibe se § 30.3.

Er hyttens eller halvdækkets høide mindre end den normale, multipliseres overbygningens længde med den virkelige høide og det utkomne divideres med normalhøiden.

Naar paa brønddæk-skibe springet synker agtenfor midten, maales høiden av halvdækket fra et punkt, der ligger i høide med toppen av midtskibsbjelken.

§ 6. Overbygningers konstruktion og styrke.

De bestemmelser, som indeholdes i de foregaaende paragraffer, finder i sin helhet kun anvendelse ved overbygninger, som er konstruert efter Det norske Veritas's regler av 1908 eller er av tilsvarende styrke.

Er overbygningene svakere bygget, maa fradraget i fri-bord paa grund av overbygningene formindskes.

Tillæg B.

Om lysventiler.

Har et fartøi lysventiler i skibssiden, maa fribordet ikke fastsættes uten hensyn til ventilernes stilling — jfr. § 63 —, medmindre disses diameter ikke overstiger 10 tommer i lyset og deres konstruktion og styrke mindst tilfredsstiller følgende fordringer:

Ventilerne omfattes av en sterk ramme av »naval brass«, »gunmetal« eller støpestaal, hvis flenser til skibssiden er mindst $\frac{9}{16}$ tomme tykke, og til denne ramme maa baade glasrammen og blindlaaget være hængslet. Rammen fæstes til plateklædningen enten med mindst 10 jern- eller staalbolter av ikke under $\frac{5}{8}$ tommes diameter maalt paa bunden av gjængerne samt med en gjænget nagle ved hængslet eller med en anden anordning av bolter, som gir et likestort tversnit. Boltene maa ha forsænkede hoder og gjænges ind i plankeklædningen og fæstes med muttere paa indsiden. Bolte-avstanden maa ikke gjøres større, end at en vandtæt forbindelse kan sikres.

Glasset, hvis tykkelse ikke maa være mindre end 1 tomme, anbringes i en ramme (glasrammen) av naval brass eller gunmetal.

Lysventilerne maa endvidere være forsynt med et indvendig laag, blindlaag, av naval brass, gunmetal eller støpestaal. Blindlaaget maa ha sterke ribber og dets tykkelse maa intet sted være under $\frac{3}{8}$ tomme. Dets anlægsflate maa forsynes med gummipakning el. lign., saa det kan lukkes vandtæt.

Glasrammen og blindlaaget maa kunne lukkes med 5 smidde 18 septbr. naval brass bolter med en diameter av mindst 1 tomme og boltene i hængslerne maa være av samme sort metal og ha en diameter av mindst $\frac{5}{8}$ tomme.

Mutterne maa være almindelige sekskantede muttere eller formet saaledes, at uvedkommende ikke let kan skru dem.

Med metallet til lukningsboltene maa der foretages strækprøve i nærvær av besigtelsesmanden, som har at indsende fuldstændige oplysninger om prøven sammen med rapporten for fribordets fastsættelse.

Besigtelsesmanden maa ogsaa forvisse sig om, at lysventilerne mindst har samme styrke som de 5 lukningsbolter og indsende rapport herom med en skisse (i fuld størrelse med paaførte maal) av befæstelserne for lukningsboltene og av alle andre vigtige dele.

Det er at merke, at omendskjønt gunmetal er godkjendt som et hensigtssvarende metal for lysventilernes ramme, glasramme og blindlaag, saa gjælder dette ikke for lukningsboltene.

Til beskyttelse av glasset utstyres lysventilerne ogsaa med et ytre laag, dannet av en valset staalplate av mindst $\frac{5}{8}$ tommes tykkelse. Laaget maa være indrettet til at bringes paa plads indenfra og maa passe nøiagtig ind i et i rammen anbragt spor.

Dets ytre flate skal falde mindst $\frac{1}{8}$ tomme indenfor klædningens ytterflade.

Laaget kan ha en fordypning for en ring, naar denne fordypnings diameter ikke overstiger $2\frac{1}{2}$ tomme og laagets tykkelse i sporet ikke er mindre end $\frac{3}{8}$ tomme.

Sammensætningen av naval brass er:

Tin	1 %
Zink	37 %
Kobber	62 %

og brudbelastning maa ikke være under 25 tons pr. kv. tom.

Gjøres rammen, glasrammen og blindlaaget av gunmetal istedenfor av naval brass, maa dimensionerne av disse samt deres forbindelser forøkes paa grund av gunmetallets ringere styrke, saa den samme soliditet opnaaes som ved naval brass.

Gjøres rammen, glasrammen og blindlaaget av støpestaal, maa dette være av en god, bøielig kvalitet. Herom har besigtelsesmanden at forvisse sig ved at prøve en lysventil av femti — og mindst én for hvert skib — indtil brud indtræder.

Tabel A.

18 septbr.

Dybde i ridset i fot og tommer		14-0	14-6	15-0	15-6	16-0	16-6
Længde i fot		168	174	180	186	192	198
Tonnage- koefficient	0,68	2 1 ¹ / ₂	2 3	2 4	2 5 ¹ / ₂	2 7	2 8 ¹ / ₂
	0,70	2 1 ¹ / ₂	2 3	2 4 ¹ / ₂	2 6	2 7 ¹ / ₂	2 9
	0,72	2 2	2 3 ¹ / ₂	2 5	2 6 ¹ / ₂	2 8	2 9 ¹ / ₂
	0,74	2 2 ¹ / ₂	2 4	2 5 ¹ / ₂	2 7	2 8 ¹ / ₂	2 10
	0,76	2 3	2 4 ¹ / ₂	2 6	2 7 ¹ / ₂	2 9	2 10 ¹ / ₂
	0,78	2 3	2 4 ¹ / ₂	2 6	2 7 ¹ / ₂	2 9	2 11
	0,80	2 3 ¹ / ₂	2 5	2 6 ¹ / ₂	2 8	2 9 ¹ / ₂	2 11 ¹ / ₂
	0,82	2 4	2 5 ¹ / ₂	2 7	2 8 ¹ / ₂	2 10	3 0
Korrektion i tommer for 10 fots afvikelse i længde		1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Fradrag i tom- mer for reiser i sommermaa- nedene		1 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂	2

Dybde i ridset i fot og tommer		17-0	17-6	18-0	18-6	19-0
Længde i fot		204	210	216	222	228
Tonnage- koefficient	0,68	2 10	2 11 ¹ / ₂	3 1	3 2 ¹ / ₂	3 4
	0,70	2 10 ¹ / ₂	3 0	3 1 ¹ / ₂	3 3	3 4 ¹ / ₂
	0,72	2 11	3 0 ¹ / ₂	3 2	3 3 ¹ / ₂	3 5 ¹ / ₂
	0,74	2 11 ¹ / ₂	3 1	3 2 ¹ / ₂	3 4	3 6
	0,76	3 0	3 1 ¹ / ₂	3 3	3 5	3 6 ¹ / ₂
	0,78	3 0 ¹ / ₂	3 2	3 4	3 5 ¹ / ₂	3 7 ¹ / ₂
	0,80	3 1	3 2 ¹ / ₂	3 4 ¹ / ₂	3 6	3 8
	0,82	3 1 ¹ / ₂	3 3	3 5	3 6 ¹ / ₂	3 8 ¹ / ₂
Korrektion i tommer for 10 fots afvikelse i længde		1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Fradrag i tom- mer for reiser i sommermaa- nedene		2	2	2	2	2

— 724 —

18 septbr.

[illegible]

Dybde i ridset i fot og tommer		22-6	23-0	23-6	24-0	24-6	25-0
Længde i fot		270	276	282	288	294	300
Tonnage- koefficient	0,68	4 4 ¹ / ₂	4 6 ¹ / ₂	4 8 ¹ / ₂	4 10 ¹ / ₂	5 1	5 3 ¹ / ₂
	0,70	4 5 ¹ / ₂	4 7 ¹ / ₂	4 9 ¹ / ₂	4 11 ¹ / ₂	5 1 ¹ / ₂	5 4
	0,72	4 6	4 8	4 10	5 0	5 2 ¹ / ₂	5 5
	0,74	4 7	4 9	4 11	5 1	5 3	5 5 ¹ / ₂
	0,76	4 7 ¹ / ₂	4 9 ¹ / ₂	4 11 ¹ / ₂	5 1 ¹ / ₂	5 4	5 6 ¹ / ₂
	0,78	4 8 ¹ / ₂	4 10 ¹ / ₂	5 0 ¹ / ₂	5 2 ¹ / ₂	5 4 ¹ / ₂	5 7
	0,80	4 9	4 11	5 1	5 3	5 5 ¹ / ₂	5 8
	0,82	4 9 ¹ / ₂	4 11 ¹ / ₂	5 2	5 4	5 6 ¹ / ₂	5 9
Korrektion i tommer for 10 fots afvikelse i længde		1,2	1,2	1,3	1,3	1,3	1,3
Fradrag i tom- mer for reiser i sommermaa- nedene		3	3	3	3	3	3 ¹ / ₂

Table A.

18 septbr

Dybde i ridset i fot og tommer		25-6	26-0	26-6	27-0	27-6	28-0
Længde i fot		306	312	318	324	330	336
Tonnage- koefficient	0,68	5 5 ¹ / ₂	5 8	5 10	6 0 ¹ / ₂	6 3	6 5
	0,70	5 6	5 8 ¹ / ₂	5 10 ¹ / ₂	6 1	6 3 ¹ / ₂	6 6
	0,72	5 7	5 9 ¹ / ₂	5 11 ¹ / ₂	6 2	6 4 ¹ / ₂	6 7
	0,74	5 7 ¹ / ₂	5 10	6 0 ¹ / ₂	6 3	6 5 ¹ / ₂	6 8
	0,76	5 8 ¹ / ₂	5 11	6 1 ¹ / ₂	6 4	6 6 ¹ / ₂	6 9
	0,78	5 9	5 11 ¹ / ₂	6 2	6 4 ¹ / ₂	6 7	6 9 ¹ / ₂
	0,80	5 10	6 0 ¹ / ₂	6 3	6 5 ¹ / ₂	6 8	6 10 ¹ / ₂
	0,82	5 11	6 1 ¹ / ₂	6 4	6 6 ¹ / ₂	6 9	6 11 ¹ / ₂
Korrektion i tommer for 10 fots avvikelse i længde		1,3	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4
Fradrag i tom- mer for reiser i sommermaa- nedene		3 ¹ / ₂	3 ¹ / ₂	3 ¹ / ₂	4	4	4

Dybde i ridset i fot og tommer		28-6	29-0	29-6	30-0	30-6	31-0
Længde i fot		342	348	354	360	366	372
Tonnage- koefficient	0,68	6 7	6 9	6 11	7 1 ¹ / ₂	7 4	7 6 ¹ / ₂
	0,70	6 8	6 10 ¹ / ₂	7 0 ¹ / ₂	7 3	7 5 ¹ / ₂	7 8
	0,72	6 9	6 11 ¹ / ₂	7 1 ¹ / ₂	7 4	7 6 ¹ / ₂	7 9
	0,74	6 10	7 0 ¹ / ₂	7 2 ¹ / ₂	7 5	7 7 ¹ / ₂	7 10
	0,76	6 11	7 1 ¹ / ₂	7 3 ¹ / ₂	7 6	7 8 ¹ / ₂	7 11
	0,78	7 0	7 2 ¹ / ₂	7 5	7 7 ¹ / ₂	7 10	8 0 ¹ / ₂
	0,80	7 1	7 3 ¹ / ₂	7 6	7 8 ¹ / ₂	7 11	8 1 ¹ / ₂
	0,82	7 2	7 4 ¹ / ₂	7 7	7 9 ¹ / ₂	8 0	8 2 ¹ / ₂
Korrektion i tommer for 10 fots avvikelse i længde		1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,6
Fradrag i tom- mer for reiser i sommermaa- nedene		4	4 ¹ / ₂	4 ¹ / ₂	4 ¹ / ₂	5	5

Tabel A.

18 septbr

Dybde i ridset i fot og tommer		31-6	32-0	32-6	33-0	33-6	34-0	34-6
Længde i fot		378	384	390	396	402	408	414
Tonnage- koefficient	0,68	7 9	7 11 ¹ / ₂	8 1 ¹ / ₂	8 4	8 6 ¹ / ₂	8 9	8 11 ¹ / ₂
	0,70	7 10 ¹ / ₂	8 1	8 3	8 5 ¹ / ₂	8 8	8 10 ¹ / ₂	9 1
	0,72	7 11 ¹ / ₂	8 2	8 4	8 6 ¹ / ₂	8 9	8 11 ¹ / ₂	9 2
	0,74	8 0 ¹ / ₂	8 3	8 5 ¹ / ₂	8 8	8 10 ¹ / ₂	9 1	9 3 ¹ / ₂
	0,76	8 1 ¹ / ₂	8 4	8 6 ¹ / ₂	8 9	8 11 ¹ / ₂	9 2	9 4 ¹ / ₂
	0,78	8 3	8 5 ¹ / ₂	8 8	8 10 ¹ / ₂	9 1	9 3 ¹ / ₂	9 6
	0,80	8 4	8 6 ¹ / ₂	8 9	8 11 ¹ / ₂	9 2	9 4 ¹ / ₂	9 7
	0,82	8 5	8 7 ¹ / ₂	8 10	9 0 ¹ / ₂	9 3	9 5 ¹ / ₂	9 8
Korrektion i tommer for 10 fots avvikelse i længde		1,6	1,6	1,6	1,6	1,7	1,7	1,7
Fradrag i tom- mer for reiser i sommermaa- nedene		5	5	5 ¹ / ₂	5 ¹ / ₂	5 ¹ / ₂	6	6

Dybde i ridset i fot og tommer		35-0	35-6	36-0	36-6	37-0	37-6	38-0
Længde i fot		420	426	432	438	444	450	456
Tonnage- koefficient	0,68	9 2	9 4	9 6	9 8 ¹ / ₂	9 11	10 1 ¹ / ₂	10 3 ¹ / ₂
	0,70	9 3	9 5	9 7	9 9 ¹ / ₂	10 0	10 2 ¹ / ₂	10 5
	0,72	9 4	9 6 ¹ / ₂	9 8 ¹ / ₂	9 11	10 1 ¹ / ₂	10 4	10 6 ¹ / ₂
	0,74	9 5 ¹ / ₂	9 8	9 10	10 0 ¹ / ₂	10 3	10 5 ¹ / ₂	10 8
	0,76	9 7	9 9	9 11 ¹ / ₂	10 2	10 4 ¹ / ₂	10 7	10 9 ¹ / ₂
	0,78	9 8	9 10 ¹ / ₂	10 0 ¹ / ₂	10 3	10 5 ¹ / ₂	10 8	10 10 ¹ / ₂
	0,80	9 9 ¹ / ₂	9 11 ¹ / ₂	10 2	10 4 ¹ / ₂	10 7	10 9 ¹ / ₂	11 0
	0,82	9 10 ¹ / ₂	10 1	10 3 ¹ / ₂	10 6	10 8 ¹ / ₂	10 11	11 1 ¹ / ₂
Korrektion i tommer for 10 fots avvikelse i længde		1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
Fradrag i tom- mer for reiser i sommermaa- nedene		6	6	6 ¹ / ₂	6 ¹ / ₂	6 ¹ / ₂	6 ¹ / ₂	7

Tabel A.

18 septbr.

Dybde i ridset i fot og tommer		38-6	39-0	39-6	40-0	40-6	41-0	41-6	42-0
Længde i fot		462	468	474	480	486	492	498	504
Tonnage-koefficient	0,68	10 5 ¹ / ₂	10 7 ¹ / ₂	10 9 ¹ / ₂	10 11 ¹ / ₂	11 1 ¹ / ₂	11 3 ¹ / ₂	11 6	11 8
	0,70	10 7	10 9	10 11	11 1	11 3	11 5	11 7 ¹ / ₂	11 9 ¹ / ₂
	0,72	10 8 ¹ / ₂	10 10 ¹ / ₂	11 0 ¹ / ₂	11 2 ¹ / ₂	11 4 ¹ / ₂	11 6 ¹ / ₂	11 9	11 11
	0,74	10 10	11 0	11 2	11 4	11 6	11 8	11 10 ¹ / ₂	12 0 ¹ / ₂
	0,76	10 11 ¹ / ₂	11 1 ¹ / ₂	11 3 ¹ / ₂	11 5 ¹ / ₂	11 7 ¹ / ₂	11 9 ¹ / ₂	12 0	12 2
	0,78	11 0 ¹ / ₂	11 2 ¹ / ₂	11 4 ¹ / ₂	11 7	11 9	11 11	12 1 ¹ / ₂	12 3 ¹ / ₂
	0,80	11 2	11 4	11 6	11 8 ¹ / ₂	11 10 ¹ / ₂	12 0 ¹ / ₂	12 3	12 5
	0,82	11 3 ¹ / ₂	11 5 ¹ / ₂	11 7 ¹ / ₂	11 10	12 0	12 2 ¹ / ₂	12 5	12 7
Korrektion i tommer for 10 fots avvikelser i længde		1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
Fradrag i tommer for reiser i sommermaanedene		7	7	7	7 ¹ / ₂	7 ¹ / ₂	7 ¹ / ₂	7 ¹ / ₂	8

Dybde i ridset i fot og tommer		42-6	43-0	43-6	44-0	44-6	45-0	45-6	46-0
Længde i fot		510	516	522	528	534	540	546	552
Tonnage-koefficient	0,68	11 10 ¹ / ₂	12 0	12 2	12 3 ¹ / ₂	12 5	12 7	12 9	12 10 ¹ / ₂
	0,70	12 0	12 2	12 4	12 5 ¹ / ₂	12 7	12 8 ¹ / ₂	12 10 ¹ / ₂	13 0
	0,72	12 1 ¹ / ₂	12 3 ¹ / ₂	12 5 ¹ / ₂	12 7	12 8 ¹ / ₂	12 10	13 0	13 2
	0,74	12 3	12 5	12 7	12 8 ¹ / ₂	12 10	13 0	13 2	13 4
	0,76	12 4 ¹ / ₂	12 6 ¹ / ₂	12 8 ¹ / ₂	12 10	13 0	13 2	13 4	13 6
	0,78	12 6	12 8	12 10	13 0	13 2	13 3 ¹ / ₂	13 5 ¹ / ₂	13 7 ¹ / ₂
	0,80	12 7 ¹ / ₂	12 9 ¹ / ₂	12 11 ¹ / ₂	13 1 ¹ / ₂	13 3 ¹ / ₂	13 5	13 7	13 9
	0,82	12 9 ¹ / ₂	12 11 ¹ / ₂	13 1 ¹ / ₂	13 3 ¹ / ₂	13 5 ¹ / ₂	13 7	13 9	13 10 ¹ / ₂
Korrektion i tommer for 10 fots avvikelser i længde		1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
Fradrag i tommer for reiser i sommermaanedene		8	8	8	8 ¹ / ₂	8 ¹ / ₂	8 ¹ / ₂	8 ¹ / ₂	9

Tabel A.

18 septbr.

Dybde i ridset i fot og tommer		46-6	47-0	47-6	48-0	48-6	49-0	49-6	50-0
Længde i fot		558	564	570	576	582	588	594	600
Tonnage-koefficient	0,68	13 0	13 1 ¹ / ₂	13 3	13 5	13 6 ¹ / ₂	13 8	13 9 ¹ / ₂	13 11
	0,70	13 1 ¹ / ₂	13 3	13 4 ¹ / ₂	13 6 ¹ / ₂	13 8	13 10	13 11 ¹ / ₂	14 1
	0,72	13 3 ¹ / ₂	13 5	13 6 ¹ / ₂	13 8 ¹ / ₂	13 10	13 11 ¹ / ₂	14 1	14 3
	0,74	13 5 ¹ / ₂	13 7	13 8 ¹ / ₂	13 10 ¹ / ₂	14 0	14 1 ¹ / ₂	14 3	14 4 ¹ / ₂
	0,76	13 7 ¹ / ₂	13 9	13 10 ¹ / ₂	14 0 ¹ / ₂	14 2	14 3 ¹ / ₂	14 5	14 6 ¹ / ₂
	0,78	13 9	13 10 ¹ / ₂	14 0	14 2	14 3 ¹ / ₂	14 5	14 6 ¹ / ₂	14 8 ¹ / ₂
	0,80	13 10 ¹ / ₂	14 0	14 1 ¹ / ₂	14 3 ¹ / ₂	14 5	14 6 ¹ / ₂	14 8	14 10
	0,82	14 0 ¹ / ₂	14 2	14 3 ¹ / ₂	14 5 ¹ / ₂	14 7	14 8 ¹ / ₂	14 10	15 0
Korrektion i tommer for 10 fots afvikelse i længde		1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
Fradrag i tommer for reiser i sommermaanedene		9	9	9	9 ¹ / ₂	9 ¹ / ₂	9 ¹ / ₂	9 ¹ / ₂	9 ¹ / ₂

Vinterfribord

i salt vand angit i fot og tommer for

Spardæk-dampskibe.

Dybde i ridset (til hoveddæk) i fot og tommer		13-0	13-6	14-0	14-6	15-0	15-6
Længde i fot		240	246	252	258	264	270
Tonnage- koefficient	0,68	5 5	5 6	5 7	5 8	5 9	5 10
	0,70	5 5 ¹ / ₂	5 6 ¹ / ₂	5 7 ¹ / ₂	5 8 ¹ / ₂	5 9 ¹ / ₂	5 10 ¹ / ₂
	0,72	5 6	5 7	5 8	5 9	5 10	5 11
	0,74	5 6 ¹ / ₂	5 7 ¹ / ₂	5 8 ¹ / ₂	5 9 ¹ / ₂	5 10 ¹ / ₂	5 11 ¹ / ₂
	0,76	5 7	5 8	5 9	5 10	5 11	6 0
	0,78	5 7 ¹ / ₂	5 8 ¹ / ₂	5 9 ¹ / ₂	5 10 ¹ / ₂	5 11 ¹ / ₂	6 0 ¹ / ₂
	0,80	5 8	5 9	5 10	5 11	6 0	6 1
	0,82	5 8 ¹ / ₂	5 9 ¹ / ₂	5 10 ¹ / ₂	5 11 ¹ / ₂	6 0 ¹ / ₂	6 1 ¹ / ₂
Korrektion i tommer for 10 fots afvikelse i længde		0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
Fradrag i tom- mer for reiser i sommermaa- nedene		2	2	2	2	2 ¹ / ₂	2 ¹ / ₂

Dybde i ridset (til hoveddæk) i fot og tommer		16-0	16-6	17-0	17-6	18-0	18-6
Længde i fot		276	282	288	294	300	306
Tonnage- koefficient	0,68	5 11	6 0	6 1 ¹ / ₂	6 2 ¹ / ₂	6 4	6 5 ¹ / ₂
	0,70	5 11 ¹ / ₂	6 0 ¹ / ₂	6 2	6 3 ¹ / ₂	6 5	6 6 ¹ / ₂
	0,72	6 0	6 1	6 2 ¹ / ₂	6 4	6 5 ¹ / ₂	6 7
	0,74	6 0 ¹ / ₂	6 1 ¹ / ₂	6 3	6 4 ¹ / ₂	6 6	6 7 ¹ / ₂
	0,76	6 1	6 2	6 3 ¹ / ₂	6 5	6 6 ¹ / ₂	6 8
	0,78	6 1 ¹ / ₂	6 2 ¹ / ₂	6 4	6 5 ¹ / ₂	6 7	6 8 ¹ / ₂
	0,80	6 2	6 3	6 4 ¹ / ₂	6 6	6 7 ¹ / ₂	6 9
	0,82	6 2 ¹ / ₂	6 3 ¹ / ₂	6 5	6 6 ¹ / ₂	6 8	6 9 ¹ / ₂
Korrektion i tommer for 10 fots afvikelse i længde		1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Fradrag i tom- mer for reiser i sommermaa- nedene		2 ¹ / ₂	2 ¹ / ₂	3	3	3	3

Tabel B.

18 septbr.

Dybde i ridset (til hoveddæk) i fot og tommer		19-0	19-6	20-0	20-6	21-0	21-6
Længde i fot		312	318	324	330	336	342
Tonnage- koefficient	0,68	6 7 $\frac{1}{2}$	6 9	6 11	7 0 $\frac{1}{2}$	7 2 $\frac{1}{2}$	7 4 $\frac{1}{2}$
	0,70	6 8 $\frac{1}{2}$	6 10	7 0	7 1 $\frac{1}{2}$	7 3 $\frac{1}{2}$	7 5 $\frac{1}{2}$
	0,72	6 9	6 10 $\frac{1}{2}$	7 0 $\frac{1}{2}$	7 2	7 4	7 6
	0,74	6 9 $\frac{1}{2}$	6 11	7 1	7 3	7 5	7 7
	0,76	6 10	6 11 $\frac{1}{2}$	7 1 $\frac{1}{2}$	7 3 $\frac{1}{2}$	7 5 $\frac{1}{2}$	7 7 $\frac{1}{2}$
	0,78	6 10 $\frac{1}{2}$	7 0	7 2	7 4	7 6	7 8
	0,80	6 11	7 0 $\frac{1}{2}$	7 2 $\frac{1}{2}$	7 4 $\frac{1}{2}$	7 6 $\frac{1}{2}$	7 8 $\frac{1}{2}$
	0,82	6 11 $\frac{1}{2}$	7 1	7 3	7 5	7 7	7 9
Korrektion i tommer for 10 fots afvikelse i længde		1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2
Fradrag i tom- mer for reiser i sommermaa- nedene		3 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{1}{2}$	4	4	4

Dybde i ridset (til hoveddæk) i fot og tommer		22-0	22-6	23-0	23-6	24-0	24-6
Længde i fot		348	354	360	366	372	378
Tonnage- koefficient	0,68	7 7	7 9	7 11 $\frac{1}{2}$	8 2	8 4 $\frac{1}{2}$	8 7
	0,70	7 8	7 10	8 0 $\frac{1}{2}$	8 3	8 5 $\frac{1}{2}$	8 8
	0,72	7 8 $\frac{1}{2}$	7 10 $\frac{1}{2}$	8 1	8 3 $\frac{1}{2}$	8 6	8 8 $\frac{1}{2}$
	0,74	7 9 $\frac{1}{2}$	7 11 $\frac{1}{2}$	8 2	8 4 $\frac{1}{2}$	8 7	8 9 $\frac{1}{2}$
	0,76	7 10	8 0	8 2 $\frac{1}{2}$	8 5	8 7 $\frac{1}{2}$	8 10
	0,78	7 10 $\frac{1}{2}$	8 0 $\frac{1}{2}$	8 3	8 5 $\frac{1}{2}$	8 8	8 11
	0,80	7 11	8 1	8 3 $\frac{1}{2}$	8 6	8 8 $\frac{1}{2}$	8 11 $\frac{1}{2}$
	0,82	7 11 $\frac{1}{2}$	8 1 $\frac{1}{2}$	8 4	8 7	8 9 $\frac{1}{2}$	9 0 $\frac{1}{2}$
Korrektion i tommer for 10 fots afvikelse i længde		1,2	1,2	1,2	1,2	1,3	1,3
Fradrag i tom- mer for reiser i sommermaa- nedene		4 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$	5	5	5

Tabel B.

18 septbr.

Dybde i ridset (til hoveddæk) i fot og tommer		25-0	25-6	26-0	26-6	27-0	27-6
Længde i fot		384	390	396	402	408	414
Tonnage- koefficient	0,68	8 9 ¹ / ₂	9 0	9 2 ¹ / ₂	9 5 ¹ / ₂	9 8	9 11
	0,70	8 10 ¹ / ₂	9 1	9 3 ¹ / ₂	9 6 ¹ / ₂	9 9	10 0
	0,72	8 11	9 2	9 4 ¹ / ₂	9 7 ¹ / ₂	9 10	10 1
	0,74	9 0	9 3	9 5 ¹ / ₂	9 8 ¹ / ₂	9 11	10 2
	0,76	9 0 ¹ / ₂	9 3 ¹ / ₂	9 6	9 9	10 0	10 3
	0,78	9 1 ¹ / ₂	9 4 ¹ / ₂	9 7	9 10	10 1	10 4
	0,80	9 2	9 5	9 7 ¹ / ₂	9 10 ¹ / ₂	10 1 ¹ / ₂	10 4 ¹ / ₂
	0,82	9 3	9 6	9 8 ¹ / ₂	9 11 ¹ / ₂	10 2 ¹ / ₂	10 5 ¹ / ₂
Korrektion i tommer for 10 fots avvikelse i længde		1,3	1,3	1,3	1,4	1,4	1,4
Fradrag i tom- mer for reiser i sommermaa- nedene		5 ¹ / ₂	5 ¹ / ₂	5 ¹ / ₂	5 ¹ / ₂	6	6

Dybde i ridset (til hoveddæk) i fot og tommer		28-0	28-6	29-0	29-6	30-0
Længde i fot		420	426	432	438	444
Tonnage- koefficient	0,68	10 2	10 5	10 8 ¹ / ₂	10 11 ¹ / ₂	11 3
	0,70	10 3	10 6	10 9 ¹ / ₂	11 0 ¹ / ₂	11 4
	0,72	10 4	10 7	10 10 ¹ / ₂	11 1 ¹ / ₂	11 5
	0,74	10 5	10 8	10 11 ¹ / ₂	11 2 ¹ / ₂	11 6
	0,76	10 6	10 9	11 0 ¹ / ₂	11 3 ¹ / ₂	11 7
	0,78	10 7	10 10	11 1 ¹ / ₂	11 4 ¹ / ₂	11 8
	0,80	10 7 ¹ / ₂	10 10 ¹ / ₂	11 2	11 5 ¹ / ₂	11 9
	0,82	10 8 ¹ / ₂	10 11 ¹ / ₂	11 3	11 6 ¹ / ₂	11 10
Korrektion i tommer for 10 fots avvikelse i længde		1,4	1,5	1,5	1,5	1,5
Fradrag i tom- mer for reiser i sommermaa- nedene		6	6	6 ¹ / ₂	6 ¹ / ₂	6 ¹ / ₂

Tabel C.

18 septbr.

Vinterfribord
i salt vand angit i fot og tommer for
Stormdæk-dampskibe.

Dybde i ridset i fot og tommer		8-0	8-6	9-0	9-6	10-0	10-6
Længde i fot		96	102	108	114	120	126
Tonnage- koefficient	0,66	0 0	0 0	0 0 ^{1/2}	0 0 ^{1/2}	0 0 ^{1/2}	0 1
	0,68	0 0	0 0	0 0 ^{1/2}	0 0 ^{1/2}	0 0 ^{1/2}	0 1
	0,70	0 0	0 0	0 0 ^{1/2}	0 0 ^{1/2}	0 0 ^{1/2}	0 1
	0,72	0 0 ^{1/2}	0 0 ^{1/2}	0 1	0 1	0 1	0 1 ^{1/2}
	0,74	0 0 ^{1/2}	0 0 ^{1/2}	0 1	0 1	0 1	0 1 ^{1/2}
	0,76	0 0 ^{1/2}	0 0 ^{1/2}	0 1	0 1	0 1 ^{1/2}	0 1 ^{1/2}
	0,78	0 0 ^{1/2}	0 0 ^{1/2}	0 1	0 1	0 1 ^{1/2}	0 1 ^{1/2}
	0,80	0 1	0 1	0 1 ^{1/2}	0 1 ^{1/2}	0 1 ^{1/2}	0 2
Korrektion i tommer for 10 fots afvikelse i længde		0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5
Fradrag i tom- mer for reiser i sommermaa- nedene		2	2	2	2	2	2

Dybde i ridset i fot og tommer		11-0	11-6	12-0	12-6	13-0	13-6
Længde i fot		132	138	144	150	156	162
Tonnage- koefficient	0,66	0 1	0 1 ^{1/2}	0 1 ^{1/2}	0 1 ^{1/2}	0 2	0 2 ^{1/2}
	0,68	0 1	0 1 ^{1/2}	0 1 ^{1/2}	0 1 ^{1/2}	0 2	0 2 ^{1/2}
	0,70	0 1	0 1 ^{1/2}	0 1 ^{1/2}	0 1 ^{1/2}	0 2	0 2 ^{1/2}
	0,72	0 1 ^{1/2}	0 1 ^{1/2}	0 2	0 2	0 2 ^{1/2}	0 3
	0,74	0 1 ^{1/2}	0 1 ^{1/2}	0 2	0 2	0 2 ^{1/2}	0 3
	0,76	0 2	0 2	0 2	0 2 ^{1/2}	0 3	0 3 ^{1/2}
	0,78	0 2	0 2	0 2	0 2 ^{1/2}	0 3	0 3 ^{1/2}
	0,80	0 2	0 2 ^{1/2}	0 2 ^{1/2}	0 3	0 3 ^{1/2}	0 4
Korrektion i tommer for 10 fots afvikelse i længde		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Fradrag i tom- mer for reiser i sommermaa- nedene		2	2	2	2	2	2

Tabel C.

18 septbr.

Dybde i ridset i fot og tommer		14-0	14-6	15-0	15-6	16-0	16-6
Længde i fot		168	174	180	186	192	198
Tonnage- koefficient	0,66	0 3	0 3 ¹ / ₂	0 4	0 4 ¹ / ₂	0 5	0 6
	0,68	0 3	0 3 ¹ / ₂	0 4	0 4 ¹ / ₂	0 5	0 6
	0,70	0 3 ¹ / ₂	0 4	0 4 ¹ / ₂	0 5	0 5 ¹ / ₂	0 6 ¹ / ₂
	0,72	0 3 ¹ / ₂	0 4	0 4 ¹ / ₂	0 5	0 6	0 7
	0,74	0 4	0 4 ¹ / ₂	0 5	0 5 ¹ / ₂	0 6	0 7
	0,76	0 4	0 4 ¹ / ₂	0 5	0 5 ¹ / ₂	0 6 ¹ / ₂	0 7 ¹ / ₂
	0,78	0 4 ¹ / ₂	0 5	0 5 ¹ / ₂	0 6	0 7	0 8
	0,80	0 4 ¹ / ₂	0 5	0 5 ¹ / ₂	0 6	0 7	0 8
Korrektion i tommer for 10 fots avvikelse i længde		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Fradrag i tom- mer for reiser i sommermaa- nedene		2	2	2	2	2	2 ¹ / ₂

Dybde i ridset i fot og tommer		17-0	17-6	18-0	18-6	19-0	19-6
Længde i fot		204	210	216	222	228	234
Tonnage- koefficient	0,66	0 7	0 8	0 9	0 10	0 11 ¹ / ₂	1 0 ¹ / ₂
	0,68	0 7	0 8	0 9	0 10	0 11 ¹ / ₂	1 0 ¹ / ₂
	0,70	0 7 ¹ / ₂	0 8 ¹ / ₂	0 9 ¹ / ₂	0 10 ¹ / ₂	1 0	1 1
	0,72	0 8	0 9	0 10	0 11	1 0 ¹ / ₂	1 1 ¹ / ₂
	0,74	0 8	0 9	0 10	0 11	1 0 ¹ / ₂	1 1 ¹ / ₂
	0,76	0 8 ¹ / ₂	0 9 ¹ / ₂	0 10 ¹ / ₂	0 11 ¹ / ₂	1 1	1 2
	0,78	0 9	0 10	0 11	1 0	1 1 ¹ / ₂	1 2 ¹ / ₂
	0,80	0 9	0 10	0 11	1 0	1 1 ¹ / ₂	1 2 ¹ / ₂
Korrektion i tommer for 10 fots avvikelse i længde		0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6
Fradrag i tom- mer for reiser i sommermaa- nedene		2 ¹ / ₂	2 ¹ / ₂	2 ¹ / ₂	3	3	3

Tabel C.

18 septbr.

Dybde i ridset i fot og tommer		20-0	20-6	21-0	21-6	22-0	22-6
Længde i fot		240	246	252	258	264	270
Tonnage- koefficient	0,66	1 2	1 3 ¹ / ₂	1 4 ¹ / ₂	1 6	1 7	1 8 ¹ / ₂
	0,68	1 2	1 3 ¹ / ₂	1 4 ¹ / ₂	1 6	1 7 ¹ / ₂	1 9
	0,70	1 2 ¹ / ₂	1 4	1 5	1 6 ¹ / ₂	1 8	1 9 ¹ / ₂
	0,72	1 3	1 4 ¹ / ₂	1 5 ¹ / ₂	1 7	1 8 ¹ / ₂	1 10
	0,74	1 3	1 4 ¹ / ₂	1 5 ¹ / ₂	1 7	1 8 ¹ / ₂	1 10
	0,76	1 3 ¹ / ₂	1 5	1 6	1 7 ¹ / ₂	1 9	1 10 ¹ / ₂
	0,78	1 4	1 5 ¹ / ₂	1 6 ¹ / ₂	1 8	1 9 ¹ / ₂	1 11
	0,80	1 4	1 5 ¹ / ₂	1 7	1 8 ¹ / ₂	1 10	1 11 ¹ / ₂
Korrektion i tommer for 10 fots avvikelse i længde		0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Fradrag i tom- mer for reiser i sommermaa- nedene		3 ¹ / ₂	3 ¹ / ₂	3 ¹ / ₂	3 ¹ / ₂	4	4

Dybde i ridset i fot og tommer		23-0	23-6	24-0	24-6	25-0	25-6
Længde i fot		276	282	288	294	300	306
Tonnage- koefficient	0,66	1 10	1 11 ¹ / ₂	2 1	2 3	2 4 ¹ / ₂	2 6 ¹ / ₂
	0,68	1 10 ¹ / ₂	2 0	2 1 ¹ / ₂	2 3 ¹ / ₂	2 5	2 7
	0,70	1 11	2 0 ¹ / ₂	2 2	2 4	2 5 ¹ / ₂	2 7 ¹ / ₂
	0,72	1 11 ¹ / ₂	2 1	2 2 ¹ / ₂	2 4 ¹ / ₂	2 6	2 8
	0,74	1 11 ¹ / ₂	2 1	2 3	2 5	2 6 ¹ / ₂	2 8 ¹ / ₂
	0,76	2 0	2 1 ¹ / ₂	2 3 ¹ / ₂	2 5 ¹ / ₂	2 7	2 9
	0,78	2 0 ¹ / ₂	2 2	2 4	2 6	2 7 ¹ / ₂	2 9 ¹ / ₂
	0,80	2 1	2 2 ¹ / ₂	2 4 ¹ / ₂	2 6 ¹ / ₂	2 8	2 10
Korrektion i tommer for 10 fots avvikelse i længde		0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7
Fradrag i tom- mer for reiser i sommermaa- nedene		4	4 ¹ / ₂	4 ¹ / ₂	4 ¹ / ₂	5	5

Tabel C.

18 septbr.

Dybde i ridset i fot og tommer	32-0	32-6	33-0	33-6	34-0	
Længde i fot	384	390	396	402	408	
Tonnage- koefficient	0,66 0,68 0,70 0,72 0,74 0,76 0,78 0,80	4 10 ¹ / ₂ 4 11 ¹ / ₂ 5 0 5 1 5 1 ¹ / ₂ 5 2 ¹ / ₂ 5 3 5 3 ¹ / ₂	5 1 5 2 5 2 ¹ / ₂ 5 3 ¹ / ₂ 5 4 5 5 5 5 ¹ / ₂ 5 6	5 3 ¹ / ₂ 5 4 ¹ / ₂ 5 5 5 6 5 6 ¹ / ₂ 5 7 ¹ / ₂ 5 8 5 8 ¹ / ₂	5 6 5 7 5 7 ¹ / ₂ 5 8 ¹ / ₂ 5 9 5 10 5 10 ¹ / ₂ 5 11	5 8 5 9 5 9 ¹ / ₂ 5 10 ¹ / ₂ 5 11 6 0 6 0 ¹ / ₂ 6 1 ¹ / ₂
Korrektion i tommer for 10 fots afvikelse i længde	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	
Fradrag i tom- mer for reiser i sommermaa- nedene	6 ¹ / ₂	6 ¹ / ₂	6 ¹ / ₂	6 ¹ / ₂	6 ¹ / ₂	

For skibe med en dybde i ridset av over 34 fot findes fribordet for
tabel C ved at formindske fribordet ifølge tabel A
med nedenstaaende beløb:

Tonnage- koefficient	0,66 0,68 0,70 0,72 0,74 0,76 0,78 0,80	3 0 3 0 3 1 3 1 3 2 3 2 3 3 3 3
-------------------------	--	--

Det britiske Board of Trade's

Vinterfribord

i salt vand angit i fot og tommer for

Stormdæk-dampskibe.

(Se § 60 pkt. 5).

Dybde i ridset i fot og tommer	8-0	8-6	9-0	9-6	10-0	10-6	11-0
Længde i fot	96	102	108	114	120	126	132
Tonnage- koefficient	0,66	0 1	0 1	0 1 $\frac{1}{2}$	0 1 $\frac{1}{2}$	0 2	0 2
	0,68	0 1	0 1	0 1 $\frac{1}{2}$	0 1 $\frac{1}{2}$	0 2	0 2
	0,70	0 1	0 1	0 1 $\frac{1}{2}$	0 1 $\frac{1}{2}$	0 2	0 2
	0,72	0 1 $\frac{1}{2}$	0 1 $\frac{1}{2}$	0 2	0 2	0 2 $\frac{1}{2}$	0 3
	0,74	0 1 $\frac{1}{2}$	0 1 $\frac{1}{2}$	0 2	0 2	0 2 $\frac{1}{2}$	0 3
	0,76	0 1 $\frac{1}{2}$	0 1 $\frac{1}{2}$	0 2	0 2 $\frac{1}{2}$	0 2 $\frac{1}{2}$	0 3
	0,78	0 1 $\frac{1}{2}$	0 1 $\frac{1}{2}$	0 2	0 2 $\frac{1}{2}$	0 3	0 3
	0,80	0 2	0 2	0 2 $\frac{1}{2}$	0 3	0 3 $\frac{1}{2}$	0 3 $\frac{1}{2}$

Dybde i ridset i fot og tommer	11-6	12-0	12-6	13-0	13-6	14-0	14-6
Længde i fot	138	144	150	156	162	168	174
Tonnage- koefficient	0,66	0 2 $\frac{1}{2}$	0 3	0 3 $\frac{1}{2}$	0 4	0 4 $\frac{1}{2}$	0 5
	0,68	0 2 $\frac{1}{2}$	0 3	0 3 $\frac{1}{2}$	0 4	0 4 $\frac{1}{2}$	0 5
	0,70	0 2 $\frac{1}{2}$	0 3	0 3 $\frac{1}{2}$	0 4	0 4 $\frac{1}{2}$	0 5 $\frac{1}{2}$
	0,72	0 3	0 3 $\frac{1}{2}$	0 4	0 4 $\frac{1}{2}$	0 5	0 5 $\frac{1}{2}$
	0,74	0 3	0 3 $\frac{1}{2}$	0 4	0 4 $\frac{1}{2}$	0 5	0 6
	0,76	0 3 $\frac{1}{2}$	0 4	0 4 $\frac{1}{2}$	0 5	0 5 $\frac{1}{2}$	0 6
	0,78	0 3 $\frac{1}{2}$	0 4	0 4 $\frac{1}{2}$	0 5	0 5 $\frac{1}{2}$	0 6 $\frac{1}{2}$
	0,80	0 4	0 4 $\frac{1}{2}$	0 5	0 5 $\frac{1}{2}$	0 6	0 6 $\frac{1}{2}$

Tabel C 2.

18 septbr.

Dybde i ridset i fot og tommer		15-0	15-6	16-0	16-6	17-0	17-6	18-0
Længde i fot		180	186	192	198	204	210	216
Tonnage- koefficient	0,66	0 6	0 6 ¹ / ₂	0 7	0 7 ¹ / ₂	0 8 ¹ / ₂	0 9	0 10
	0,68	0 6	0 6 ¹ / ₂	0 7	0 7 ¹ / ₂	0 8 ¹ / ₂	0 9	0 10
	0,70	0 6 ¹ / ₂	0 7	0 7 ¹ / ₂	0 8	0 9	0 9 ¹ / ₂	0 10 ¹ / ₂
	0,72	0 6 ¹ / ₂	0 7	0 8	0 8 ¹ / ₂	0 9 ¹ / ₂	0 10	0 11
	0,74	0 7	0 7 ¹ / ₂	0 8	0 8 ¹ / ₂	0 9 ¹ / ₂	0 10	0 11
	0,76	0 7	0 7 ¹ / ₂	0 8 ¹ / ₂	0 9	0 10	0 10 ¹ / ₂	0 11 ¹ / ₂
	0,78	0 7 ¹ / ₂	0 8	0 9	0 9 ¹ / ₂	0 10 ¹ / ₂	0 11	1 0
	0,80	0 7 ¹ / ₂	0 8	0 9	0 9 ¹ / ₂	0 10 ¹ / ₂	0 11	1 0

Dybde i ridset i fot og tommer		18-6	19-0	19-6	20-0	20-6	21-0	21-6
Længde i fot		222	228	234	240	246	252	258
Tonnage- koefficient	0,66	0 11	1 0	1 1 ¹ / ₂	1 2 ¹ / ₂	1 4	1 5	1 6 ¹ / ₂
	0,68	0 11	1 0	1 1 ¹ / ₂	1 2 ¹ / ₂	1 4	1 5	1 6 ¹ / ₂
	0,70	0 11 ¹ / ₂	1 0 ¹ / ₂	1 2	1 3	1 4 ¹ / ₂	1 5 ¹ / ₂	1 7
	0,72	1 0	1 1	1 2 ¹ / ₂	1 3 ¹ / ₂	1 5	1 6	1 7 ¹ / ₂
	0,74	1 0	1 1 ¹ / ₂	1 2 ¹ / ₂	1 3 ¹ / ₂	1 5	1 6	1 7 ¹ / ₂
	0,76	1 0 ¹ / ₂	1 1 ¹ / ₂	1 3	1 4	1 5 ¹ / ₂	1 6 ¹ / ₂	1 8
	0,78	1 1	1 2	1 3 ¹ / ₂	1 4 ¹ / ₂	1 6	1 7	1 8 ¹ / ₂
	0,80	1 1	1 2	1 3 ¹ / ₂	1 5	1 6 ¹ / ₂	1 7 ¹ / ₂	1 9

Fribord

i salt vand angit i fot og tommer for
seilskibe.

Dybde i ridset i fot og tommer			5-6	6-0	6-6	7-0	7-6	8-0	8-6
Længde i fot			55	60	65	70	75	80	85
Tonnagekoefficient	Træ	Kom- posit	Jern						
	—	—	0,64	0 8 ¹ / ₂	0 9 ¹ / ₂	0 10 ¹ / ₂	0 11 ¹ / ₂	1 0 ¹ / ₂	1 1 ¹ / ₂
	—	0,64	0,66	0 8 ¹ / ₂	0 9 ¹ / ₂	0 10 ¹ / ₂	0 11 ¹ / ₂	1 0 ¹ / ₂	1 1 ¹ / ₂
	—	0,66	0,68	0 9	0 10	0 11	1 0	1 1	1 2
	0,64	0,68	0,70	0 9	0 10	0 11	1 0	1 1	1 2
	0,66	0,70	0,72	0 9 ¹ / ₂	0 10 ¹ / ₂	0 11 ¹ / ₂	1 0 ¹ / ₂	1 1 ¹ / ₂	1 2 ¹ / ₂
	0,68	0,72	0,74	0 9 ¹ / ₂	0 10 ¹ / ₂	0 11 ¹ / ₂	1 0 ¹ / ₂	1 1 ¹ / ₂	1 2 ¹ / ₂
	0,70	0,74	—	0 10	0 11	1 0	1 1	1 2	1 3
	0,72	—	—	0 10	0 11	1 0	1 1	1 2	1 3
Korrektion i tommer for 10 fots afvikelse i længde				0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9

Dybde i ridset i fot og tommer			9-0	9-6	10-0	10-6	11-0	11-6	12-0
Længde i fot			90	95	100	105	110	115	120
Tonnagekoefficient	Træ	Kom- posit	Jern						
	—	—	0,64	1 3 ¹ / ₂	1 4 ¹ / ₂	1 5 ¹ / ₂	1 6 ¹ / ₂	1 7 ¹ / ₂	1 9
	—	0,64	0,66	1 3 ¹ / ₂	1 4 ¹ / ₂	1 5 ¹ / ₂	1 6 ¹ / ₂	1 7 ¹ / ₂	1 9
	—	0,66	0,68	1 4	1 5	1 6	1 7	1 8	1 9 ¹ / ₂
	0,64	0,68	0,70	1 4	1 5	1 6	1 7	1 8 ¹ / ₂	1 10
	0,66	0,70	0,72	1 4 ¹ / ₂	1 5 ¹ / ₂	1 6 ¹ / ₂	1 7 ¹ / ₂	1 9	1 10 ¹ / ₂
	0,68	0,72	0,74	1 4 ¹ / ₂	1 5 ¹ / ₂	1 6 ¹ / ₂	1 7 ¹ / ₂	1 9	1 10 ¹ / ₂
	0,70	0,74	—	1 5	1 6	1 7	1 8	1 9 ¹ / ₂	1 11
	0,72	—	—	1 5	1 6	1 7	1 8 ¹ / ₂	1 10	1 11 ¹ / ₂
Korrektion i tommer for 10 fots afvikelse i længde				0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0

Tabel D.

18 septbr.

Dybde i ridset i fot og tommer			12-6	13-0	13-6	14-0
Længde i fot			125	130	135	140
Tonnagekoefficient	Træ	Kom-posit Jern				
	—	— 0,64	1 11 ¹ / ₂	2 1	2 2 ¹ / ₂	2 3 ¹ / ₂
	—	0,64 0,66	2 0	2 1 ¹ / ₂	2 3	2 4
	—	0,66 0,68	2 0 ¹ / ₂	2 2	2 3 ¹ / ₂	2 4 ¹ / ₂
	0,64	0,68 0,70	2 1	2 2 ¹ / ₂	2 4	2 5
	0,66	0,70 0,72	2 1 ¹ / ₂	2 3	2 4 ¹ / ₂	2 5 ¹ / ₂
	0,68	0,72 0,74	2 1 ¹ / ₂	2 3	2 4 ¹ / ₂	2 6
	0,70	0,74 —	2 2	2 3 ¹ / ₂	2 5	2 6 ¹ / ₂
	0,72	— —	2 2 ¹ / ₂	2 4	2 5 ¹ / ₂	2 7
Korrektion i tommer for 10 fots afvikelse i længde			1,0	1,0	1,0	1,0

Dybde i ridset i fot og tommer			14-6	15-0	15-6	16-0	16-6
Længde i fot			145	150	155	160	165
Tonnagekoefficient	Træ	Kom-posit Jern					
	—	— 0,64	2 5	2 6 ¹ / ₂	2 8	2 9 ¹ / ₂	2 11
	—	0,64 0,66	2 5 ¹ / ₂	2 7	2 8 ¹ / ₂	2 10	2 11 ¹ / ₂
	—	0,66 0,68	2 6	2 7 ¹ / ₂	2 9	2 10 ¹ / ₂	3 0
	0,64	0,68 0,70	2 6 ¹ / ₂	2 8	2 9 ¹ / ₂	2 11	3 0 ¹ / ₂
	0,66	0,70 0,72	2 7	2 8 ¹ / ₂	2 10	2 11 ¹ / ₂	3 1
	0,68	0,72 0,74	2 7 ¹ / ₂	2 9	2 10 ¹ / ₂	3 0	3 1 ¹ / ₂
	0,70	0,74 —	2 8	2 9 ¹ / ₂	2 11	3 0 ¹ / ₂	3 2
	0,72	— —	2 8 ¹ / ₂	2 10	2 11 ¹ / ₂	3 1	3 2 ¹ / ₂
Korrektion i tommer for 10 fots afvikelse i længde			1,1	1,1	1,1	1,1	1,1

Tabel D.

18 septbr.

Dybde i ridset i fot og tommer				17-0	17-6	18-0	18-6	19-0
Længde i fot				170	175	180	185	190
Tonnagekoefficient	Træ	Kom- posit	Jeru					
	—	—	0,64	3 0 ¹ / ₂	3 2	3 3 ¹ / ₂	3 5	3 6 ¹ / ₂
	—	0,64	0,66	3 1	3 2 ¹ / ₂	3 4	3 5 ¹ / ₂	3 7
	—	0,66	0,68	3 1 ¹ / ₂	3 3	3 4 ¹ / ₂	3 6	3 7 ¹ / ₂
	0,64	0,68	0,70	3 2	3 3 ¹ / ₂	3 5	3 6 ¹ / ₂	3 8
	0,66	0,70	0,72	3 2 ¹ / ₂	3 4	3 5 ¹ / ₂	3 7 ¹ / ₂	3 9
	0,68	0,72	0,74	3 3	3 4 ¹ / ₂	3 6	3 8	3 9 ¹ / ₂
	0,70	0,74	—	3 3 ¹ / ₂	3 5	3 6 ¹ / ₂	3 8 ¹ / ₂	3 10
	0,72	—	—	3 4	3 5 ¹ / ₂	3 7	3 9	3 10 ¹ / ₂
Korrektion i i tommer for 10 fots afvikelse i længde				1,1	1,1	1,1	1,1	1,2

Dybde i ridset i fot og tommer				19-6	20-0	20-6	21-0	21-6
Længde i fot				195	200	205	210	215
Tonnagekoefficient	Træ	Kom- posit	Jern					
	—	—	0,64	3 8	3 9 ¹ / ₂	3 11	4 0 ¹ / ₂	4 2
	—	0,64	0,66	3 8 ¹ / ₂	3 10	3 11 ¹ / ₂	4 1	4 3
	—	0,66	0,68	3 9	3 10 ¹ / ₂	4 0	4 1 ¹ / ₂	4 3 ¹ / ₂
	0,64	0,68	0,70	3 9 ¹ / ₂	3 11	4 0 ¹ / ₂	4 2	4 4
	0,66	0,70	0,72	3 10 ¹ / ₂	4 0	4 1 ¹ / ₂	4 3	4 5
	0,68	0,72	0,74	3 11	4 0 ¹ / ₂	4 2	4 3 ¹ / ₂	4 5 ¹ / ₂
	0,70	0,74	—	3 11 ¹ / ₂	4 1	4 2 ¹ / ₂	4 4 ¹ / ₂	4 6
	0,72	—	—	4 0	4 1 ¹ / ₂	4 3	4 5	4 7
Korrektion i i tommer for 10 fots afvikelse i længde				1,2	1,2	1,2	1,2	1,2

Tabel D.

18 septbr.

Dybde i ridset i fot og tommer			22-0	22-6	23-0	23-6	24-0
Længde i fot			220	225	230	235	240
Tonnagekoefficient	Træ	Kom-posit Jern					
	—	— 0,64	4 3 ¹ / ₂	4 5	4 6 ¹ / ₂	4 8	4 10
	—	0,64, 0,66	4 4 ¹ / ₂	4 6	4 7 ¹ / ₂	4 9	4 10 ¹ / ₂
	—	0,66 0,68	4 5	4 6 ¹ / ₂	4 8	4 9 ¹ / ₂	4 11 ¹ / ₂
	0,64	0,68 0,70	4 5 ¹ / ₂	4 7	4 8 ¹ / ₂	4 10	5 0
	0,66	0,70 0,72	4 6 ¹ / ₂	4 8	4 9 ¹ / ₂	4 11	5 1
	0,68	0,72 0,74	4 7	4 8 ¹ / ₂	4 10	4 11 ¹ / ₂	5 1 ¹ / ₂
	0,70	0,74 —	4 8	4 9 ¹ / ₂	4 11	5 0 ¹ / ₂	5 2 ¹ / ₂
	0,72	— —	4 8 ¹ / ₂	4 10	5 0	5 1 ¹ / ₂	5 3 ¹ / ₂
Korrektion i tommer for 10 fots afvikelse i længde			1,2	1,2	1,3	1,3	1,8

Dybde i ridset i fot og tommer			24-6	25-0	25-6	26-0	26-6	27-0
Længde i fot			245	250	255	260	265	270
Tonnagekoefficient	Træ	Kom-posit Jern						
	—	— 0,64	4 11 ¹ / ₂	5 1 ¹ / ₂	5 3	5 5	5 6 ¹ / ₂	5 8 ¹ / ₂
	—	0,64 0,66	5 0	5 2	5 3 ¹ / ₂	5 5 ¹ / ₂	5 7 ¹ / ₂	5 9 ¹ / ₂
	—	0,66 0,68	5 1	5 3	5 4 ¹ / ₂	5 6 ¹ / ₂	5 8 ¹ / ₂	5 10 ¹ / ₂
	0,64	0,68 0,70	5 1 ¹ / ₂	5 3 ¹ / ₂	5 5	5 7	5 9	5 11
	0,66	0,70 0,72	5 2 ¹ / ₂	5 4 ¹ / ₂	5 6	5 8	5 10	6 0
	0,68	0,72 0,74	5 3	5 5	5 6 ¹ / ₂	5 8 ¹ / ₂	5 10 ¹ / ₂	6 0 ¹ / ₂
	0,70	0,74 —	5 4	5 6	5 7 ¹ / ₂	5 9 ¹ / ₂	5 11 ¹ / ₂	6 1 ¹ / ₂
	0,72	— —	5 5	5 7	5 8 ¹ / ₂	5 10 ¹ / ₂	6 0 ¹ / ₂	6 2 ¹ / ₂
Korrektion i tommer for 10 fots afvikelse i længde			1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,4

Tabel D.

18 septbr.

Dybde i ridset i fot og tommer		27-6	28-0	28-6	29-0
Længde i fot		275	280	285	290
Jern					
Tonnage- koefficient	0,64	5 10 ¹ / ₂	6 0 ¹ / ₂	6 2	6 4
	0,66	5 11 ¹ / ₂	6 1 ¹ / ₂	6 3	6 5
	0,68	6 0 ¹ / ₂	6 2	6 4	6 6
	0,70	6 1	6 3	6 5	6 7
	0,72	6 2	6 4	6 5 ¹ / ₂	6 7 ¹ / ₂
	0,74	6 2 ¹ / ₂	6 4 ¹ / ₂	6 6	6 8
	0,76	6 3 ¹ / ₂	6 5 ¹ / ₂	6 7	6 9
Korrektion i tommer for 10 fots avvikelse i længde		1,4	1,4	1,4	1,4

Dybde i ridset i fot og tommer		29-6	30-0	30-6	31-0
Længde i fot		295	300	305	310
Jern					
Tonnage- koefficient	0,64	6 6	6 8	6 10	7 0
	0,66	6 7	6 9	6 11	7 1
	0,68	6 8	6 10	7 0	7 2
	0,70	6 9	6 11	7 1	7 3
	0,72	6 9 ¹ / ₂	6 11 ¹ / ₂	7 1 ¹ / ₂	7 3 ¹ / ₂
	0,74	6 10	7 0	7 2	7 4
	0,76	6 11	7 1	7 3	7 5
Korrektion i tommer for 10 fots avvikelse i længde		1,4	1,5	1,5	1,5

30 oktbr.

Den Norske Regjerings resolution

av 30 oktober.

Nedenstaaende av Vold herredsstyre, Romsdals amt, under 13 juli 1909 fastsatte lukningsvedtægt for utsalgssteder i herredet stadfæstes i henhold til lov om lukningstid for utsalgssteder av 31 mai 1900 som gjældende indtil videre:

§ 1. Alle krambuder eller utsalgsstader i herradet skal være stengt sun- og heilagdagarne og desutan yrkjedagarne etter kl. 9 et. m. i vinterhalvaaret (14 oktober—13 april) og kl. 10 et. m. i sumarhalvaaret (14 april—13 oktober), dog soleis at dei, som fyrre nemde klokkeslett er innkomne paa budi for aa handla, skal verta ekspedert.

§ 2. Den, som bryt denne vedtekt, vert straffa etter lovi (jfr. straffelovi § 339, 2).

§ 3. Denne vedtekt tek til aa gjelda 1 maanad etter den hev fenge kongelig stadfesting.

Rettelse.

Ifølge meddelelse fra Sjøfartskontoret er der i de ved kongelig resolution av 10 september 1909 fastsatte og redaktionen tilstille forskrifter om signalapparater og instrumenter m. v. for skibe — indtat i Lovtidendens 1ste afdeling nr. 37 — i § 3, 2 faldt ut nogen ord. 1ste linje skal lyde: Side- og toplanter skal ha dioptrisk pressede eller fresnelske slepne linser o. s. v.

 Utgiver: Fred. T. Salicath.

 Grøndahl & Søns boktrykkeri. Kristiania.