

Losnehmbare Verschlüsse für Öffnungen in Aufbaudecks

§ 45

Losnehmbare Verschlüsse

für Öffnungen in der Mittellinie des Decks geschlossener Aufbauten bestehen aus:

- einem stählernen Süll von mindestens 230 mm Höhe, das sachgemäß mit dem Deck vernietet oder gleichwertig befestigt ist;
- Luftendekel nach § 10, die durch Hanftaue gesichert sind;
- Luftballen nach den §§ 11 und 12 und den Tafeln 1 und 2.

Wirksame Länge (l_w) freistehender Aufbauten

§ 46

Allgemeines

Wenn ungeschützte Endschotte einer Poop, Brücke oder Bad nicht genügend stark gebaut sind (§ 42), gelten sie als nicht vorhanden.

Wenn die Seitenbeplattung eines Aufbaus eine nicht mit festen Verschlüssen versehene Öffnung hat, gilt der Teil des Aufbaus im Bereich der Öffnung als nicht wirksam.

Wenn die Höhe eines Aufbaus geringer als die normale Höhe ist, wird seine Länge im Verhältnis der vorhandenen zur normalen Höhe verringert, Wenn die vorhandene Höhe die normale überschreitet, wird die Länge des Aufbaus nicht vergrößert.

§ 47

P o o p

Verschluss im Endschott Klasse	Wirksame Länge l_w in Hundertteilen von l_v	Bemerkungen
I	100	wenn $l_v \leq 0,5 L$ wenn $l_v \geq 0,7 L$ Für Zwischenwerte ist zu mitteln. bei anschließendem Trunk (§ 51)
II	100	
II	90	
II	90	
offen	50	

Ein offener Teil vor dem Endschott wird auch mit 50 v. H. bewertet. Das Endschott muß genügend stark gebaut sein (§ 42).

§ 48

Erhöhtes Quarterdeck

Wenn ein genügend starkes Schott ohne Öffnungen vorhanden ist, rechnet die wirksame Länge bis zu diesem Schott. Wo das Schott mit Öffnungen versehen ist, gilt der Aufbau als Poop von geringerer als der normalen Höhe.

§ 49

B r ü c k e

Verschluss im hinteren vorderen Endschott Klasse		Wirksame Länge l_w in Hundertteilen von l_v	Bemerkungen
I	I	100	bei anschließendem Trunk (§ 51) an das hintere Endschott
II	I	100	
II	I	90	
II	II	90	
offen	I oder II	75	
offen	offen	50	

Ein offener Teil vor dem vorderen Endschott wird mit 50 v. H., ein offener Teil hinter dem hinteren Endschott wird mit 75 v. H. bewertet.

Die Endschotte müssen genügend stark gebaut sein (§ 42).

§ 50

B a d

Verschluß im Endschott Klasse	Wirksame Länge lw in Hundertheilen von lv	Bemerkungen
I oder II offen	100 100	bis 0,1 L vom vorderen Lot bei normalem Sprung bis 0,1 L vom vorderen Lot, wenn der Sprung 50 v. H. des normalen oder weniger beträgt. Für Zwischenwerte ist zu mitteln.
offen	50	

Ein offener Teil außerhalb des Endschotts oder hinter 0,1 L vom vorderen Lot wird mit 50 v. H. bewertet.

Das Endschott muß genügend stark gebaut sein (§ 42).

§ 51

T r u n k

Ein Trunk oder ein ähnlicher Bau, der sich nicht bis an die Schiffsseiten erstreckt, gilt als wirksam, vorausgesetzt,

- daß der Trunk mindestens so stark wie ein Aufbau ist;
- daß die Luken auf dem Trunkdeck liegen und den Erfordernissen der §§ 8 bis 16 entsprechen, und daß die Breite des Trunkdeckstringers einen geeigneten Verkehrsgang bildet und eine genügende seitliche Festigkeit ergibt;
- daß durch das Trunkdeck oder durch getrennt stehende Trunks, die vermittels geeigneter, fester Laufbrücken mit anderen Aufbauten verbunden sind, eine feste, mit Geländer versehene, über das ganze Schiff laufende Verkehrsplattform gebildet wird;
- daß Lüfter durch den Trunk, durch wasserdichte Verschlüsse oder durch gleichwertige Mittel geschützt sind;
- daß auf freiliegenden Freiborddecken im Bereich des Trunks für mindestens die halbe Trunklänge offene Geländer vorgesehen sind;
- daß die Maschinenschächte durch den Trunk, durch einen Aufbau von normaler Höhe oder durch ein ebenso hohes und ebenso stark gebautes Deckshaus geschützt sind.

Wenn Zugangsöffnungen in den Poop- oder Brückenschotten mit Verschlüssen der Klasse I versehen sind, wird die gesäimte Länge eines genügend starken Trunks, im Verhältnis seiner mittleren Breite zu B verringert, der wirksamen Länge der Aufbauten zugeschlagen. Wenn Zugangsöffnungen in diesen Schotten nicht mit Verschlüssen der Klasse I versehen sind, werden 90 v. H. zugeschlagen.

Die normale Höhe eines Trunks ist gleich der normalen Höhe einer Brücke.

Wenn die Höhe des Trunks geringer als die normale Höhe einer Brücke ist, wird der Zuschlag im Verhältnis der vorhandenen zur normalen Höhe verringert; wenn die Höhe der Luftfülle auf dem Trunkdeck geringer als die normale Süllhöhe ist (§ 9), wird ein Abzug von der vorhandenen Höhe des Trunks gemacht, der dem Unterschied zwischen der vorhandenen und der normalen Süllhöhe entspricht.

Wirksame Länge geschlossener Aufbauten mit Öffnungen in der Mittellinie

§ 52

Geschlossene Aufbauten mit Decköffnungen in der Mittellinie ohne feste Verschlüsse

Wenn ein geschlossener Aufbau mit einer oder mehreren Decköffnungen in der Mittellinie ohne feste Verschlüsse (§§ 8 bis 16) vorhanden ist, wird die wirksame Länge des Aufbaues wie folgt bestimmt:

1. Wenn geeignete losnehmbare Verschlüsse für solche Decköffnungen (§ 45) nicht vorgesehen sind oder die Breite der Öffnungen 80 v. H. oder mehr der Breite B_1 des Aufbaudecks in der Mitte der Öffnung beträgt, gilt das Schiff als Schiff mit offener Well im Bereich jeder Öffnung, und im Bereich der Well sind Wasserpforten anzuordnen. Die wirksame Länge des Aufbaus zwischen den Öffnungen wird nach den §§ 47, 49 und 50 bestimmt.

2. Wenn geeignete losnehmbare Verschlüsse für solche Decköffnungen in der Mittellinie vorgesehen sind und die Breite der Öffnungen geringer als 0,8 B_1 ist, wird die wirksame Länge nach den §§ 47, 49 und 50 bestimmt; dabei werden für die Bestimmung der wirksamen Länge die Verschlüsse der Klasse II für Zugangöffnungen in den Zwischendeckschotten wie solche der Klasse I bewertet. Um die gesamte wirksame Länge zu erhalten, wird die nach den vorstehenden Vorschriften bestimmte Länge um den Unterschied gegenüber der Schiffslänge vermehrt, nachdem dieser im Verhältnis von

$$\frac{B_1 - b}{B_1}$$

berichtigt ist; b bedeutet hierin die Breite der Decköffnung.

Wenn $\frac{B_1 - b}{B_1}$ größer ist als 0,5, ist der Wert 0,5 einzusetzen.

Abzüge für Aufbauten

§ 53

Abzüge für Aufbauten

Bei einer wirksamen Länge der Aufbauten von 1,0 L ist der Abzug vom Freibord je nach der Schiffslänge folgender Tafel zu entnehmen:

Schiffslänge	Freibordabzug
m	mm
24,40	356
85,80	864
> 122,00	1 067

Für Zwischenlängen werden die Abzüge durch Mitteln bestimmt.

Wenn die gesamte wirksame Länge von Aufbauten kleiner als 1,0 L ist, ergibt sich der für den Abzug gültige Hundertteil aus folgender Tafel:

Aufbauten	Wirksame Gesamtlänge von Aufbauten l_w										
	0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	1 L
	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.
A Alle Schiffe mit einer Back und ohne freistehende Brücke . . .	0	5,0	10,0	15	23,5	32	46	63	75,3	87,7	100
B Alle Schiffe mit einer Back und mit freistehender Brücke ¹⁾ . . .	0	6,3	12,7	19	27,5	36	46	63	75,3	87,7	100

¹⁾ Wenn die wirksame Länge einer freistehenden Brücke kleiner als 0,2 L ist, werden die Hundertteile durch Mitteln zwischen A und B bestimmt. Wenn keine Back vorhanden ist, werden die obengenannten Hundertteile um 5 verkleinert. Hundertteile für Zwischenlängen von Aufbauten werden durch Mitteln bestimmt.

Sprung

§ 54

Allgemeines

Der Sprung wird von der Seite des Decks bis zu einer Ebene gemessen, die gleichlaufend mit dem Kiel mittschiffs an die Sprunglinie gezogen wird.

Bei Glattdeckschiffen und bei Schiffen mit freistehenden Aufbauten ist der Sprung des Freiborddecks zu messen.

Bei Schiffen mit ungewöhnlicher Spantform im oberen Teil, deren Außenhaut in einer Stufe oder einem Knick verläuft, ist der Sprung auf die entsprechende Höhe mittschiffs zu beziehen (§ 35).

Bei Schiffen mit normal hohem Aufbau über die ganze Länge des Freiborddecks ist der Sprung des Aufbaudecks zu messen; wenn die vorhandene Höhe des Aufbaues die normale überschreitet, darf der Sprung auf die normale Höhe bezogen werden.

Wenn die Endschotte eines Aufbaus keine Öffnungen haben oder die Zugangsöffnungen in ihnen mit Verschlüssen der Klasse I versehen sind und das Aufbaudeck mindestens denselben Sprung wie das freiliegende Freiborddeck hat, wird der Sprung des geschlossenen Teiles des Freiborddecks nicht berücksichtigt.

§ 55

Normaler Sprung

Die Höhen (in Millimetern) für den normalen Sprung sind in folgender Tafel angegeben, in der L die Schiffslänge in Metern bedeutet:

Lage	Höhen	Beiwert
H. L.	8,33 L + 254	1
$\frac{1}{6}$ L von H. L. ...	3,70 L + 113	4
$\frac{1}{3}$ L von H. L. ...	0,925 L + 28,25	2
Mitte		4
$\frac{1}{3}$ L von V. L. ...	1,85 L + 56,50	2
$\frac{1}{6}$ L von V. L. ...	7,40 L + 226	4
V. L.	16,66 L + 508	1

H. L. = hinteres Ende der Sommer-Ladefinie,
V. L. = vorderes Ende der Sommer-Ladefinie.

§ 56

Messung der Abweichungen vom normalen Sprung

Wenn der vorhandene Sprung von dem normalen abweicht, sind die 7 Höhen jedes Sprunges mit den zugehörigen Beiwerten der Tafel (§ 55) malzunehmen. Der Unterschied zwischen den Summen der verschiedenen Produkte geteilt durch 18 ergibt das Maß für den größeren oder den kleineren Sprung. Wenn die hintere Hälfte des Sprunges höher und die vordere Hälfte tiefer als normal verlaufen, darf für den Teil mit größerem Sprung keine Vergünstigung eingefeszt werden, vielmehr wird lediglich der kleinere Sprung berücksichtigt.

Wenn die vordere Hälfte des Sprunges höher als normal und die hintere Hälfte des Sprunges nicht tiefer als 75 v. H. des normalen verlaufen, wird für den Teil mit größerem Sprung eine Vergünstigung gewährt; wenn die hintere Hälfte des Sprunges tiefer als 50 v. H. des normalen verläuft, wird für den größeren Sprung vorn eine Vergünstigung nicht gewährt. Wenn der Sprung im Hinterschiff zwischen 50 und 75 v. H. des normalen Sprunges verläuft, können entsprechende Abzüge für den größeren Sprung im Vorschiff gewährt werden.

Bei parabelförmigen Sprung brauchen für die Beurteilung nur die Endhöhen in Betracht gezogen zu werden.

§ 57

Berichtigung für Abweichungen vom normalen Sprung

Die Sprungberichtigung ist der Über- oder Unterschub an Sprung (§ 56) malgenommen mit $0,75 - \frac{1v}{2L}$, worin 1v die Gesamtlänge der Aufbauten nach § 40 bedeutet.

§ 58

Zuschlag für kleineren Sprung

Wenn der Sprung kleiner als normal ist, wird die Berichtigung für diesen kleineren Sprung (§ 57) dem Freibord zugeschlagen.

§ 59

Abzug für größeren Sprung

Bei Glattdedsschiffen und bei Schiffen, auf denen ein geschlossener Aufbau 0,1 L vor und 0,1 L hinter der Schiffsmitte bedeckt, wird die Berichtigung für größeren Sprung (§ 57) vom Freibord abgezogen; bei Schiffen mit freistehenden Aufbauten ohne geschlossenen Aufbau mittschiffs wird kein Abzug vom Freibord gemacht. Wenn ein geschlossener Aufbau weniger als 0,1 L vor und 0,1 L hinter der Schiffsmitte bedeckt, wird der Abzug durch Mitteln bestimmt. Der höchste Abzug für größeren Sprung beträgt 38 mm bei 30,50 m und wächst um je 38 mm für jede weiteren 30,50 m der Schiffslänge.

Balkenbucht

§ 60

Normale Balkenbucht

Die normale Balkenbucht des Freiborddecks beträgt $\frac{1}{50}$ der Schiffsbreite (§ 33).

§ 61

Berichtigung für Balkenbucht

Wenn die Balkenbucht des Freiborddecks größer oder kleiner als normal ist, wird der Freibord vermindert oder vermehrt um ein Viertel des Unterschieds zwischen der vorhandenen und der normalen Balkenbucht mal dem Hundertteil der Länge des Freiborddecks, der nicht mit geschlossenen Aufbauten bedeckt ist. Vergünstigungen werden höchstens für das Doppelte der normalen Balkenbucht gewährt.

Mindestfreiborde (§ 4)

§ 62

Sommerfreibord

Der Mindest-Sommerfreibord ist der aus der Freibordtafel (§ 67) abgeleitete Freibord nach Berichtigung für Abweichungen von den Normalwerten und nach Abzug für die Aufbauten.

Der Freibord in Seewasser, vom Schnittpunkt der Oberkante des Freiborddecks mit der Außenkante der Außenhaut ab gemessen, darf nicht kleiner als 50 mm sein.

§ 63

Tropenfreibord

Der Mindestfreibord für Tropenzonen ergibt sich dadurch, daß $\frac{1}{48}$ des Sommertiefgangs, gemessen von der Oberkante des Kiels bis zur Mitte des Kreises der Freibordmarke, vom Sommerfreibord abgezogen wird.

Der Freibord in Seewasser, vom Schnittpunkt der Oberkante des Freiborddecks mit der Außenkante der Außenhaut ab gemessen, darf nicht kleiner als 50 mm sein.

§ 64

Winterfreibord

Der Mindest-Winterfreibord ergibt sich dadurch, daß $\frac{1}{48}$ des Sommertiefgangs, gemessen von der Oberkante des Kiels bis zur Mitte des Kreises der Freibordmarke, dem Sommerfreibord zugeschlagen wird.

§ 65

Winter-Nordatlantik-Freibord

Der Mindestfreibord für Schiffe bis zu einer Länge von 100,58 m, die den Nordatlantik nördlich von 36° N während der Wintermonate befahren, ist gleich dem Winterfreibord vermehrt um 50 mm. Für Schiffe über 100,58 m Länge entspricht er dem Winterfreibord.

Freibord in Frischwasser

Der Mindestfreibord in Frischwasser vom spezifischen Gewicht 1 ergibt sich dadurch, daß vom Mindestfreibord in Seewasser $\frac{D}{40 T}$ cm abgezogen wird; hierin bedeuten:

D = die Verdrängung in Tonnen (zu je 1000 kg) in Seewasser auf der Sommerladelinie;

T = den Verdrängungszuwachs in Tonnen für 1 cm Tauchänderung in Seewasser auf der Sommerladelinie.

Wenn sich die Verdrängung auf der Sommerladelinie nicht genau bestimmen läßt, wird $\frac{1}{48}$ des Sommertiefgangs, gemessen von der Oberkante des Kiels bis zur Mitte des Kreises der Freibordmarke, abgezogen.

Freibordtafel für Dampfer

Mindest-Sommerfreiborde für Dampfer, welche die in diesen Vorschriften niedergelegten Forderungen erfüllen

L m	Freibord mm	Unterschied für 1 ^m	L m	Freibord mm	Unterschied für 1 m	L m	Freibord mm	Unterschied für 1 m
24	200		93	1 135		162	2 830	
27	225	8 _{,33}	96	1 195	20 _{,00}	165	2 895	21 _{,67}
30	250	8 _{,33}	99	1 260	21 _{,67}	168	2 965	23 _{,33}
33	275	8 _{,33}	102	1 325	21 _{,67}	171	3 030	21 _{,67}
36	300	8 _{,33}	105	1 395	23 _{,33}	174	3 100	23 _{,33}
39	325	8 _{,33}	108	1 465	23 _{,33}	177	3 165	21 _{,67}
42	355	10 _{,00}	111	1 540	25 _{,00}	180	3 230	21 _{,67}
45	385	10 _{,00}	114	1 615	25 _{,00}	183	3 290	20 _{,00}
48	420	11 _{,67}	117	1 690	25 _{,00}	186	3 355	21 _{,67}
51	455	11 _{,67}	120	1 765	25 _{,00}	189	3 415	20 _{,00}
54	490	11 _{,67}	123	1 845	26 _{,67}	192	3 475	20 _{,00}
57	530	13 _{,33}	126	1 920	25 _{,00}	195	3 530	18 _{,33}
60	575	15 _{,00}	129	2 000	26 _{,67}	198	3 590	20 _{,00}
63	615	13 _{,33}	132	2 080	26 _{,67}	201	3 645	18 _{,33}
66	660	15 _{,00}	135	2 155	25 _{,00}	204	3 700	18 _{,33}
69	705	15 _{,00}	138	2 235	26 _{,67}	207	3 755	18 _{,33}
72	755	16 _{,67}	141	2 310	25 _{,00}	210	3 810	18 _{,33}
75	800	16 _{,67}	144	2 390	26 _{,67}	213	3 860	16 _{,67}
78	850	16 _{,67}	147	2 465	25 _{,00}	216	3 915	18 _{,33}
81	905	18 _{,33}	150	2 540	25 _{,00}	219	3 965	16 _{,67}
84	960	18 _{,33}	153	2 615	25 _{,00}	222	4 015	16 _{,67}
87	1 015	18 _{,33}	156	2 685	23 _{,33}	225	4 070	18 _{,33}
90	1 075	20 _{,00}	159	2 760	25 _{,00}	228	4 115	15 _{,00}
		20 _{,00}			23 _{,33}	231	4 165	16 _{,67}

Schiffe unter 24 m Länge sind entsprechend zu behandeln.

- Die Mindestfreiborde für Glattdecksdampfer ergeben sich durch einen Zuschlag von 38 mm für je 30,50 m Länge zu den Freiborden dieser Tafel.
- Die Freiborde für Zwischenlängen werden durch Mitteln bestimmt.
- Wenn δ den Wert 0,68 überschreitet, wird der Freibord mit dem Beiwert $\frac{\delta+0,68}{1,36}$ malgenommen.
- Wenn H_1 den Wert $\frac{L}{15}$ überschreitet, wird der Freibord um $S_{22} \left(H_1 - \frac{L}{15} \right)$ R mm vergrößert;

worin R bei Längen unter 118,90 m gleich $\frac{L}{3,96}$ und bei 118,90 m Länge und darüber gleich 30 ist

Bei einem Schiffe mit geschlossenem Aufbau über mindestens 0,6 L mittschiffs oder mit einem durchlaufenden Trunk oder mit geschlossenen nicht durchlaufenden Aufbauten, die sich in Verbindung mit Trunks über die ganze Schiffslänge erstrecken, wird der Freibord im obengenannten Verhältnis verringert, wenn H_1 kleiner als $\frac{L}{15}$ ist. Wenn die Höhe der Aufbauten oder des Trunks kleiner als die normale Höhe ist, wird die Verringerung im Verhältnis der vorhandenen zur normalen Höhe vorgenommen.

- Wenn die vorhandene Höhe bis zur Oberkante des Freiborddecks mittschiffs größer oder kleiner als H_1 ist, wird der Unterschied zwischen den Höhen (in Millimetern) dem Freibord zugeschlagen oder von ihm abgezogen.

Teil 4

Freiborde für Segelschiffe

§ 68

Freibordstriche

Winter- und Tropenfreiborde werden an Segelschiffen nicht angemarkt. Die Ladelinie, bis zu der ein Segelschiff im Winter und in Tropenzonen in Seewasser beladen werden darf, wird durch die Mitte des Kreises der Freibordmarke gekennzeichnet (Bild 3).

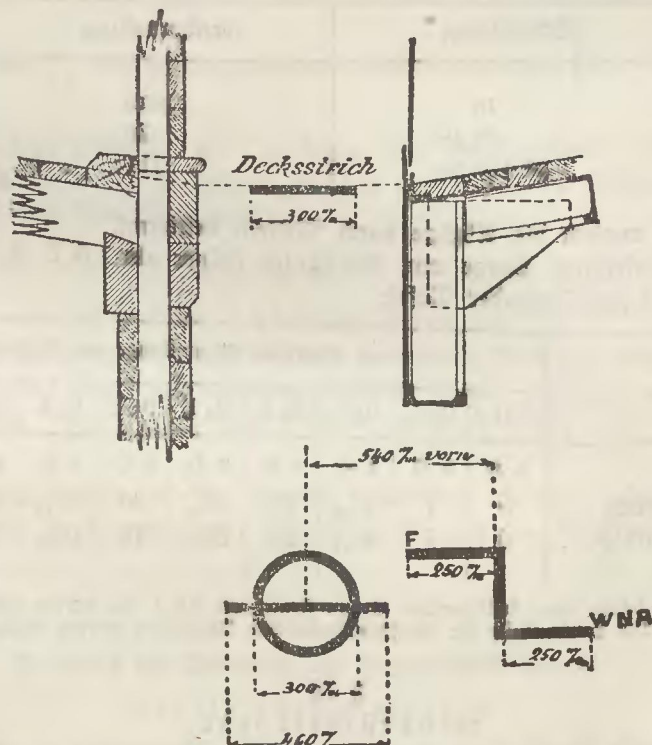


Bild 3

§ 69

Bedingungen für die Erteilung des Freibords

Für die Erteilung des Freibords gelten die im Teil 2 dieses Anhangs enthaltenen Bedingungen.

§ 70

Berechnung des Freibords

Der Freibord wird nach der Freibordtafel (§ 76) für Segelschiffe in gleicher Weise wie der Freibord der Dampfer nach der Freibordtafel für Dampfer (§ 67) bestimmt, jedoch mit folgenden Abweichungen:

§ 71

Höhe für den Freibord H_1

Bei Segelschiffen mit größerer Aufkimmung als 125 mm je Meter wird der senkrechte Abstand von der Oberkante des Kiels (§ 34) um den halben Unterschied zwischen der Gesamtaufkimmung auf der halben Schiffsbreite und der Gesamtaufkimmung bei Annahme von 125 mm je Meter verringert. Die größte Aufkimmung, für die ein Abzug gemacht wird, beträgt 208 mm je Meter der halben Schiffsbreite.

Bei hohlem Verlauf der Schiffsförm im unteren Teil des Hauptspants oder bei verstärkten Kielgängen ist die Höhe von dem Punkt aus zu messen, an welchem die Verlängerung des geraden Bodenteils die Seite des Kiels schneidet.

Die Höhe für den Gebrauch der Freibordtafel darf nicht kleiner als $\frac{L}{12}$ genommen werden.

§ 72

Völligkeitsgrad δ

Der Völligkeitsgrad für den Gebrauch der Freibordtafel darf nicht kleiner als 0,62 und nicht größer als 0,72 genommen werden.

§ 73

Aufbauten auf hölzernen Schiffen

Auf hölzernen Schiffen müssen Bauart und Verschlüsse der Aufbauten, für die Abzüge vom Freibord gemacht werden, nach Anordnung der Unfallgenossenschaft Freie Stadt Danzig ausgeführt sein.

§ 74

Abzüge für Aufbauten

Bei einer wirksamen Länge der Aufbauten von 1,0 L ist der Abzug vom Freibord je nach der Schiffslänge folgender Tafel zu entnehmen:

Schiffslänge	Freibordabzug
m	mm
24,40	76
$\geq 100,58$	711

Für Zwischenlängen werden die Abzüge durch Mitteln bestimmt.

Wenn die gesamte wirksame Länge von Aufbauten kleiner als 1,0 L ist, ergibt sich der für den Abzug gültige Hundertteil aus folgender Tafel:

Arten der Aufbauten	Wirksame Gesamtlänge von Aufbauten lw											
	0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	1 L	
	v. S.	v. S.	v. S.	v. S.	v. S.	v. S.	v. S.	v. S.	v. S.	v. S.	v. S.	
A Alle Schiffe ohne Brücke . .	0	7	13 ₁₀	17	23 ₁₅	30	47 ₁₅	70	80	90	100	
B Alle Schiffe mit Brücke ¹⁾ . .	0	7	14 ₁₇	22	32 ₁₀	42	56 ₁₀	70	80	90	100	

¹⁾ Wenn die wirksame Länge einer freistehenden Brücke kleiner als 0,2 L ist, werden die Hundertteile durch Mitteln zwischen A und B bestimmt. Die Hundertteile für Zwischenlängen von Aufbauten werden durch Mitteln bestimmt.

§ 75

Mindestfreiborde

Für den Winterfreibord wird ein Zuschlag zum Sommerfreibord und für den Tropenfreibord ein Abzug vom Sommerfreibord nicht gemacht.

Für Reisen über den Nord-Atlantik nördlich von 36° N während der Wintermonate wird der Freibord um 75 mm vergrößert.

Bei der Berechnung des Frischwasserfreibords für ein hölzernes Schiff wird der Tiefgang von der Unterkante der Kielsponung bis zur Mitte des Kreises der Freibordmarke gemessen.

Freibordtafel für Segelschiffe

§ 76

Sommer-, Winter- und Tropen-Mindestfreiborde für eiserne und stählerne Glattdeckssegelschiffe, welche die in diesen Vorschriften niedergelegten Forderungen erfüllen

L m	Freibord mm	Unterschied für 1 m	L m	Freibord mm	Unterschied für 1 m	L m	Freibord mm	Unterschied für 1 m
24	230		51	700		78	1 260	
27	275	15,00	54	760	20,00	81	1 330	23,33
30	320	15,00	57	820	20,00	84	1 400	23,33
33	370	16,67	60	880	20,00	87	1 470	23,33
36	420	16,67	63	940	20,00	90	1 540	23,33
39	475	18,33	66	1 005	21,67	93	1 610	23,33
42	530	18,33	69	1 065	20,00	96	1 680	23,33
45	585	18,33	72	1 130	21,67	99	1 755	25,00
48	640	18,33	75	1 195	21,67	102	1 825	23,33
		20,00			21,67			

Schiffe unter 24 m Länge sind entsprechend zu behandeln.

- Die Freiborde für Zwischenlängen werden durch Mitteln bestimmt.
- Wenn δ den Wert 0,62 überschreitet, wird der Freibord mit dem Beiwert $\frac{\delta + 0,62}{1,24}$ malgenommen.
- Wenn H_1 den Wert $\frac{L}{12}$ überschreitet, wird der Freibord um $8,33 \left(H_1 - \frac{L}{12} \right) \cdot \left(10 + \frac{L}{7,62} \right)$ mm vergrößert.
- Wenn die vorhandene Höhe bis zur Oberkante des Freiborddecks mittschiffs größer oder kleiner als H_1 ist, wird der Unterschied zwischen den Höhen (in Millimetern) dem Freibord zugeschlagen oder von ihm abgezogen.

§ 77

Freibord für hölzerne Segelschiffe

Der Freibord für ein hölzernes Segelschiff ist der berichtigte Freibord, den das Schiff erhalten würde, wenn es aus Eisen oder Stahl gebaut wäre, zuzüglich solcher Zuschläge, welche die Stelle, die den Freibord bestimmt, mit Rücksicht auf Klassifikation, Bauart, Alter und Zustand des Schiffes gegebenenfalls festlegt.

Hölzerne Schiffe einfacher Bauart, wie Dauhs, Dschunken, Prähme usw. sind von der Verwaltung, soweit es praktisch durchführbar und vertretbar ist, nach den Regeln für Segelschiffe zu behandeln.

Teil 5

Freibord für Dampfer, die Holzdeckslast fahren

Begriffsbestimmungen

Holzdeckslast. Als „Holzdeckslast“ gilt eine Ladung von Holz, mit Ausnahme von Holzmasse (Papiermasse) oder ähnlicher Ladung, die auf einem unbedeckten Teil eines Freibord- oder Aufbaudecks gefahren wird.

Holz-Freibordmarke. Die Holz-Freibordmarke ist eine besondere Lademarte, die nur dann zur Anwendung kommt, wenn das Schiff eine Holzdeckslast in Übereinstimmung mit folgenden Bedingungen und Vorschriften fährt:

Freibordstriche

Holz-Freiborde. Die Striche, welche die Holz-Freiborde unter verschiedenen Verhältnissen und zu verschiedenen Jahreszeiten kennzeichnen, sind waagerechte Striche von 250 mm Länge und 25 mm Breite, die von einem senkrechten Strich, der 540 mm hinter dem Mittelpunkt des Kreises angebracht ist, in rechten Winkeln abgesetzt sind (Bild 4). Sie sind in gleicher Weise wie die gewöhn-

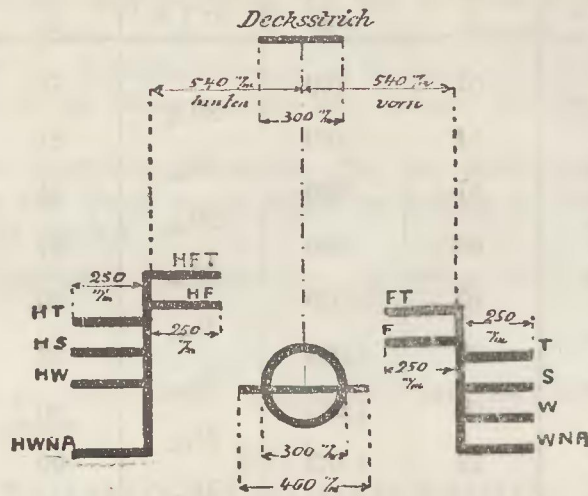


Bild 4

lichen Freiborde anzumarken und zu prüfen (§§ 5 bis 7).

Der Sommer-Holz-Freibord wird durch die Oberkante eines Strichs mit den Buchstaben HS gekennzeichnet.

Der Winter-Holz-Freibord wird durch die Oberkante eines Strichs mit den Buchstaben HW gekennzeichnet.

Der Winter-Nordatlantik-Holz-Freibord wird durch die Oberkante eines Strichs mit den Buchstaben HWNA gekennzeichnet.

Der Tropen-Holz-Freibord wird durch die Oberkante eines Strichs mit den Buchstaben HT gekennzeichnet.

Der Frischwasser-Holz-Freibord im Sommer wird durch die Oberkante eines Strichs mit den Buchstaben HF gekennzeichnet. Der Unterschied zwischen dem Frischwasser-Holz-Freibord im Sommer und dem Sommer-Holz-Freibord ergibt den Abzug, der beim Laden in Frischwasser auch von den anderen Holz-Freiborden zu machen ist. Der Frischwasser-Holz-Freibord in Tropenzonen wird durch die Oberkante eines Strichs mit den Buchstaben HFT gekennzeichnet¹⁾.

Zusätzliche Bedingungen für das Tiefeladen

§ 79

Bauart des Schiffes

Der Verband des Schiffes muß entsprechend dem zugelassenen größeren Tiefgang und dem Gewicht der Deckslast genügende Festigkeit besitzen.

§ 80

Aufbauten

Das Schiff muß eine Bad von mindestens normaler Höhe und mindestens 0,07 L m Länge, dazu eine Poop oder ein erhöhtes Quarterdeck mit einer starken stählernen Ruderkappe oder einem hinteren Deckshaus haben.

¹⁾ Wenn seegehende Dampfer einen Fluß oder Binnengewässer befahren, ist es erlaubt, sie entsprechend dem Verbrauch an Brennstoff usw. zwischen dem Abfahrtsort und der offenen See tiefer zu beladen.