

Tabell 2.

(Luckkarmar av en höjd av 457 mm.)

Tvärbalkar och skärstockar i fartyg av en längd av 61 meter eller mera.*

Tvärbalkar.

Bredd av lucköppning	Topp- och fotvinkeljärn	Tvärbalkar i förening med skärstockar			Endast tvärbalkar	
		Avstånd från mitt till mitt			Avstånd från mitt till mitt	
		1,83 m.	2,44 m.	3,05 m.	1,22 m.	1,52 m.
meter	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.
3,05	75 × 75 × 10V	241 × 11,5BP	267 × 12,5BP	292 × 13BP	203 × 10BP	230 × 11BP
3,66	75 × 75 × 10V	280 × 12,5BP	280 × 7,5P	330 × 8,5P	230 × 11BP	254 × 12,5BP
4,27	75 × 75 × 10,5V	280 × 7,5P	330 × 8P	381 × 8,5P	254 × 12,5BP	292 × 12,5BP
4,88	90 × 75 × 10,5V	305 × 8P	381 × 8,5P	432 × 9P	280 × 7,5P	280 × 7,5P
5,49	100 × 75 × 11V	356 × 8,5P	432 × 9P	483 × 9,5P	280 × 7,5P	305 × 8P
6,10	100 × 75 × 11V	406 × 9P	483 × 9,5P	533 × 9,5P	305 × 8P	330 × 8,5P
6,71	115 × 75 × 11,5V	432 × 9P	508 × 9,5P	584 × 10P	318 × 8P	356 × 8,5P
7,32	130 × 90 × 11,5V	457 × 9P	533 × 9,5P	635 × 10 P	330 × 8,5P	368 × 8,5P
7,93	140 × 90 × 12V	483 × 9,5P	559 × 9,5P	660 × 10,5P	344 × 8,5P	381 × 8,5P
8,54	150 × 90 × 12,5V	508 × 9,5P	584 × 10P	686 × 10,5P	356 × 8,5P	406 × 9P
9,14	150 × 90 × 13V	533 × 9,5P	610 × 10P	711 × 10,5P	381 × 8,5P	432 × 9P

Skärstockar.

Längd av skärstock	Topp- och fotvinkeljärn.	Bulbplåt. Mittelskärstockar.					Bulbvinkeljärn. Sidoskärstockar.					
		Avstånd från mitt till mitt.					Avstånd från mitt till mitt.					
		0,91 m.	1,22 m.	1,52 m.			0,91 m.	1,22 m.	1,52 m.			
m.	mm.	mm.	mm.	mm.			mm.	mm.	mm.			
1,83	65 × 65 × 9	130 × 8,5	140 × 8,5	150 × 9			130 × 75 × 8,5	140 × 75 × 8,5	150 × 75 × 9			
2,44	65 × 65 × 9,5	150 × 9,5	180 × 10	190 × 10,5			150 × 75 × 9,5	180 × 75 × 10	190 × 90 × 10,5			
3,05	65 × 65 × 10	180 × 11	200 × 11,5	230 × 12,5			180 × 75 × 11	200 × 90 × 11,5	230 × 90 × 12,5			
Mittelskärstockar av trä.						Sidoskärstockar av trä.						
Avstånd från mitt till mitt.						Avstånd från mitt till mitt.						
0,91 m.		1,22 m.		1,52 m.		0,91 m.		1,22 m.		1,52 m.		
H		B		H		H		B		H		B
	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.
1,83	130	180	140	180	150	180	130	130	140	130	150	130
2,44	150	180	165	180	180	180	150	130	165	150	180	150
3,05	180	180	190	180	200	180	180	150	190	180	200	180

V = vinkeljärn. BP = bulbplåt. P = plåt. H = höjden. B = Bredden.

Höjden av tvärbalkar mätes på halva längden från toppvinkeljärnet till tvärbalkens underkant. Höjden av skärstockar mätes från underkant av täckluckorna till skärstockens underkant. Dimensionerna för mellanliggande värden å längder och avstånd bestämmas genom interpolering. Där plåt är föreskriven, skola å tvärbalkar dubbla topp- och fotvinkeljärn av de i tabellen angivna dimensionerna anbringas. Där bulbvinkeljärn å föreskrivna, skall å överkanten av bulbvinkeljärnen ett toppvinkeljärn av i tabellen angivna dimensioner anbringas. Där olikflänsade vinkeljärn å föreskrivna, skall den bredaste flänsen vara vägrät.

* I fråga om fartyg av en längd av 30,50 meter eller mindre må höjden av tvärbalkar, som åro utförda av plåt och vinkeljärn, utgöra 60 procent av den i tabellen angivna höjden; höjden av tvärbalkar och skärstockar, som åro utförda av bulbvinkeljärn eller bulbplåt, må utgöra 80 procent av den i tabellen angivna höjden; tjockleken av plåt, bulbvinkeljärn och bulbplåt skall vara lika med den tjocklek, som angives i tabellen för den sålunda minskade höjden, dock minst 7,5 mm; höjden och bredden av skärstockar av trä må vara 80 procent av de i tabellen angivna dimensionerna för sidoskärstockar, men mittelskärstock skall hava en bredd av minst 165 mm. I fråga om fartyg med en längd mellan 30,50 och 61 meter skola dimensionerna av tvärbalkar och skärstockar bestämmas genom linjär interpolering

*Règle XII.***Supports ou glissières.**

Les supports ou glissières pour les barrots mobiles et les galiotes doivent être en acier et d'une épaisseur au moins égale à 12,5 millimètres. Leur largeur à la surface de portage devra être de 75 millimètres au moins.

*Rule XII.***Carriers or Sockets.**

Carriers or sockets for hatchway beams and fore-and-afters are to be of steel at least $1\frac{1}{2}$ inch thick, and are to have a width of bearing surface of at least 3 inches.

*Regel XII.***Stöd eller gejder.**

Stöd eller gejder för tvärbalkar och skärstoc-kar skola vara av järn (»steel») samt hava en tjocklek av minst 12.5 mm och en bredd av bärytan av minst 75 mm.

*Règle XIII.***Taquets.**

Des taquets solides ayant au moins 63 millimètres de largeur doivent être disposés à des intervalles n'excédant pas 610 mm d'axe en axe. Les taquets aux extrémités ne doivent pas être éloignés de plus de 150 millimètres de chaque angle du panneau.

*Rule XIII.***Cleats.**

Strong cleats at least $2\frac{1}{2}$ inches wide are to be fitted at intervals of not more than 2 feet from centre to centre; the end cleats are to be placed not more than 6 inches from each corner of the hatchway.

*Regel XIII.***Skalkningshakar.**

Starka skalkningshakar med en bredd av minst 63 mm skola anbringas på ett inbördes avstånd, räknat från mitt till mitt, av högst 610 mm; skalkningshakarna närmast luckhörn må icke anbringas på större avstånd från hörnet än 150 mm.

*Règle XIV.***Tringles et coins.**

Les tringles et les coins doivent être efficaces et en bon état.

*Rule XIV.***Battens and Wedges.**

Battens and wedges are to be efficient and in good condition.

*Regel XIV.***Skalkningsjärn och kilar.**

Skalkningsjärn och kilar skola vara effektiva och i gott stånd.

*Règle XV.***Prélarts.**

Il y aura à bord pour chacun des panneaux placés en un point exposé du pont de franc-bord et du pont de superstructures deux prélarts au moins en bon état parfaitement imperméabilisés et de résistance largement suffisante. Le tissu doit être garanti sans jute et d'un poids et d'une qualité déterminés par chaque Administration.

*Rule XV.***Tarpaulins.**

At least two tarpaulins in good condition, thoroughly waterproofed and of ample strength, are to be provided for each hatchway in an exposed position on freeboard and superstructure decks. The material is to be guaranteed free from jute, and of the standard weight and quality laid down by each Administration.

*Regel XV.***Presenningar.**

Minst två fullgoda, fullständigt vattentäta presenningar av synnerlig styrka skola finnas till varje lucköppning å öppen del av fribordsdäcket och överbyggnadsdäck. Vävnaden skall vara garanterat fri från jute samt av den vikt och den beskaffenhet, som administrationen bestämt.

*Règle XVI.***Fixation des panneaux de fermeture.**

Tous les panneaux placés dans des positions exposées sur les ponts de franc-bord et de superstructures doivent être munis de pitons ou autres dispositifs pour fixer des saisines.

Lorsque la largeur du panneau dépasse 60 pour cent de la largeur du pont par son travers et lorsque la hauteur exigée des hiloires est de 610 millimètres, des dispositifs pour fixer des saisines spéciales doivent être prévus, afin de permettre d'assurer la tenue des panneaux de fermeture, après mise en place des prélarts et des tringles.

Règle XVII.

Panneaux de chargement et autres panneaux dans le pont de franc-bord à l'intérieur de superstructures pourvues de dispositifs de fermeture moins efficaces que ceux de la Classe I.

La construction et l'installation de ces panneaux doivent être au moins équivalentes à la construction et à l'installation type prévues à la Règle XVIII.

Règle XVIII.

Hiloires de panneaux et dispositifs de fermeture.

Les panneaux de chargement, panneaux de charbonnage et autres panneaux dans le pont de franc-bord à l'intérieur des superstructures qui sont munies de dispositifs

*Rule XVI.***Security of Hatchway Covers.**

At all hatchways in exposed positions on freeboard and superstructure decks ring bolts or other fittings for lashings are to be provided.

Where the breadth of the hatchway exceeds 60 per cent. of the breadth of the deck in way of the hatchway, and the coamings are required to be 24 inches high, fittings for special lashings are to be provided for securing the hatchway covers after the tarpaulins are battened down.

Rule XVII.

Cargo and other Hatchways in the Freeboard Deck within Superstructures which are fitted with Closing Appliances less efficient than Class 1.

The construction and fitting of such hatchways are to be at least equivalent to the standard laid down in Rule XVIII.

Rule XVIII.

Hatchway Coamings and Closing Arrangements.

Cargo, coaling and other hatchways in the freeboard deck within superstructures which are fitted with Class 2 closing appliances are to have coamings at least 9 inches in

*Regel XVI.***Säkring av täckluckor.**

Vid alla lucköppningar å öppna delar av fribordsdäcket och överbyggnadsdäck skola ringbultar eller andra beslag för surringar vara anbragta.

Där bredden av lucköppning är större än 60 procent av däckets bredd vid lucköppningen och där den stadgade höjden av luckkarmen är 610 mm, skola anordningar finnas för särskilda surringar, avsedda för säkring av täckluckorna sedan presenningarna skalkats.

Regel XVII.

Lastrums- och andra lucköppningar å fribordsdäcket inom överbyggnader, som äro försedda med stängningsanordningar, mindre effektiva än sådana av klass 1.

Byggnadssätt och anordning av sådana lucköppningar skola vara minst likvärdiga med de i regel XVIII fastställda normerna.

Regel XVIII.

Luckkarmar och tillslutningsanordningar.

Lastrums-, kolrums- och andra lucköppningar å fribordsdäcket inom överbyggnader, försedda med stängningsanordningar av klass 2, skola hava karmar med en höjd av

de fermeture de la Classe 2, doivent avoir des hiloires d'une hauteur de 229 millimètres au moins et des dispositifs de fermeture aussi efficaces que ceux exigés pour les panneaux de chargement exposés, dont la hauteur réglementaire d'hiloire est de 457 millimètres.

Lorsque les installations de fermeture des superstructures sont moins efficaces que ceux de la Classe 2, les panneaux doivent avoir des hiloires d'une hauteur de 457 millimètres au moins et des dispositifs et des arrangements de fermeture aussi efficaces que ceux exigés pour les panneaux de chargement exposés.

Règle XIX.

Ouvertures dans la tranche des machines situées dans les parties exposées des ponts de franc-bord et de demi-dunette.

Ces ouvertures doivent être convenablement et efficacement entourées par des encaissements en tôle d'acier de solidité largement suffisante. Lorsque des encaissements ne sont pas protégés par d'autres constructions, leur solidité doit faire l'objet d'une étude spéciale. Les portes dans ces encaissements doivent être en acier, efficacement raidies, fixées à la paroi d'une manière permanente et en mesure d'être fermées et assujetties de l'intérieur et de l'extérieur. Les seuils des ouvertures doivent avoir une hauteur d'au moins 610 millimè-

height and closing arrangements as effective as those required for exposed cargo hatchways whose coamings are 18 inches high.

Where the closing appliances are less efficient than Class 2, the hatchways are to have coamings at least 18 inches in height, and are to have fittings and closing arrangements as effective as those required for exposed cargo hatchways.

Rule XIX.

Machinery Space Openings in Exposed Positions on Freeboard and Raised Quarter Decks.

Such openings are to be properly framed and efficiently enclosed by steel casings of ample strength, and where the casings are not protected by other structures their strength is to be specially considered. Doors in such casings are to be of steel, efficiently stiffened, permanently attached, and capable of being closed and secured from both sides. The sills of openings are to be at least 24 inches above the freeboard deck and at least 18 inches above the raised quarter deck.

minst 229 mm samt tillslutningsanordningar, lika effektiva som de, vilka äro föreskrivna för å öppet däck belägna last-rumsöppningar, vilkas karmar äro 457 mm höga.

Där stängningsanordningarna äro mindre effektiva än sådana av klass 2, skola lucköppningarna hava karmar med en höjd av minst 457 mm samt tillslutningsanordningar, lika effektiva som de, vilka äro föreskrivna för last-rumsöppningar å öppet däck.

Regel XIX.

Maskinerirumsöppningar å öppna delar av fribordsdäcket och höjt halvdäck.

Sådana öppningar skola vara på lämpligt sätt avkarvlade och effektivt skyddade av kappor av järn (»steel»), som äro av synnerlig styrka. Därest kapporna icke äro skyddade av andra uppbyggnader, skall deras styrka göras till föremål för särskilt överbäggande. Dörrar i dylika kappor skola vara av järn (»steel»), effektivt stagade, permanent anbragta och så anordnade, att de kunna stängas och säkras från båda sidor. Trösklarna till dörröppningarna skola hava en höjd över fribordsdäcket av minst 610 mm och över det höjda

tres au-dessus du pont de franc-bord et d'au moins 457 millimètres au dessus du pont de demi-dunette.

Les hiloires de panneaux de chaufferies, les hiloires à la base des cheminées et les conduits d'aération doivent s'élever au-dessus du pont aussi haut qu'il est raisonnable et possible. Les panneaux de chaufferies doivent être pourvus de couvercles solides en acier, maintenus à leur place par un dispositif de fixation permanent.

Règle XX.

Ouvertures dans la tranche des machines situées dans les parties exposées des ponts de superstructures autres qu'une demi-dunette.

Ces ouvertures doivent être convenablement armaturées et efficacement entourées par un encaissement solide en tôle d'acier. Les portes de ces encaissements doivent être solidement construites, fixées à la paroi d'une manière permanente, et en mesure d'être fermées et assujetties de l'intérieur et de l'extérieur. Les seuils des ouvertures doivent avoir une hauteur d'au moins 380 millimètres au-dessus des ponts de superstructures.

Les hiloires de panneaux de chaufferies, les hiloires à la base des cheminées et les conduits d'aération doivent s'élever au-dessus du pont aussi haut qu'il est raisonnable et possible. Les panneaux de chaufferies doivent être pourvus de couvercles solides en acier maintenus à

Fiddley, funnel, and ventilator coamings are to be as high above the deck as is reasonable and practicable. Fiddley openings are to have strong steel covers permanently attached in their proper positions.

Rule XX.

Machinery Space Openings in Exposed Positions on Superstructure Decks other than Raised Quarter Decks.

Such openings are to be properly framed and efficiently enclosed by strong steel casings. Doors in such cases are to be strongly constructed, permanently attached, and capable of being closed and secured from both sides. The sills of the openings are to be at least 15 inches above superstructure decks.

Fiddley, funnel and ventilator coamings are to be as high above the deck as is reasonable and practicable. Fiddley openings are to have strong steel covers permanently attached in their proper positions.

halvdäcket av minst 457 mm.

Karmar till pann- och skorstenskappar samt karmar till skorstenar och ventilatorer skola hava sådan höjd över däck, som befinnes skälig och lämplig. Öppningar i pann- och skorstenskappar skola vara försedda med starka luckor av järn (»steel»), permanent anbragta på sina rätta platser.

Regel XX.

Maskinerirumsöppningar å öppna delar av andra överbyggnadsdäck än höjda halvdäck.

Sådana öppningar skola vara på lämpligt sätt avkarvlade och effektivt skyddade av starka kappar av järn (»steel»). Dörrar i dylika kappar skola vara starkt utförda, permanent anbragta och så anordnade, att de kunna stängas och säkras från båda sidor. Trösklarna till dörröppningarna skola hava en höjd över överbyggnadsdäcket av minst 380 mm.

Karmar till pann- och skorstenskappar samt karmar till skorstenar och ventilatorer skola hava sådan höjd över däck, som befinnes skälig och lämplig. Öppningar i pann- och skorstenskappar skola vara försedda med starka luckor av järn

leur place par un dispositif de fixation permanent.

Règle XXI.

Ouvertures dans la tranche des machines situées dans les ponts de franc-bord à l'intérieur des superstructures qui sont munies de dispositifs de fermeture moins efficaces que ceux de la Classe I.

Ces ouvertures doivent être convenablement armaturées et efficacement entourées par un encaissement en tôle d'acier. Les portes de ces encaissements doivent être solidement construites, fixées à la paroi d'une manière permanente et en mesure d'être maintenues fermées. Les seuils de ces ouvertures doivent être à une hauteur d'au moins 229 millimètres au-dessus du pont dans le cas où les superstructures sont pourvues de dispositifs de fermeture de la Classe 2, et à une hauteur d'au moins 380 millimètres au-dessus du pont lorsque les dispositifs de fermeture sont moins efficaces que ceux de la Classe 2.

Règle XXII.

Bouchons de soute à plat pont.

Des bouchons de soute à plat pont peuvent être installés dans les ponts de superstructures; ils doivent être en fer ou en acier, de construction solide, avec des joints à vis ou à baïonnette. Lorsqu'un bouchon n'est pas muni de charnières, un système d'attache permanent en chaîne doit être

Rule XXI.

Machinery Space Openings in the Freeboard Deck within Superstructures which are fitted with Closing Appliances less efficient than Class 1.

Such openings are to be properly framed and efficiently enclosed by steel casings. Doors in such casings are to be strongly constructed, permanently attached, and capable of being securely closed. The sills of the openings are to be at least 9 inches above the deck where the superstructures are closed by Class 2 closing appliances, and at least 15 inches above the deck where the closing appliances are less efficient than Class 2.

Rule XXII.

Flush Bunker Scuttles.

Flush bunker scuttles may be fitted in superstructure decks, and where so fitted are to be of iron or steel, of substantial construction, with screw or bayonet joints. Where a scuttle is not secured by hinges, a permanent chain attachment is to be provided. The position of flush bun-

(»steel»), permanent anbragta på sina rätta platser.

Regel XXI.

Maskinerirumsöppningar å fribordsdäcket inom överbyggnader, som äro försedda med stängningsanordningar, mindre effektiva än sådana av klass 1.

Sådana öppningar skola vara på lämpligt sätt avkarvlade och effektivt skyddade av kappar av järn (»steel»). Dörrar i dylika kappar skola vara starkt utförda, permanent anbragta och så anordnade, att de kunna säkert stängas. Trösklarna till dörröppningarna skola, där överbyggnaderna äro försedda med stängningsanordningar av klass 2, hava en höjd över däckets av minst 229 mm och, där stängningsanordningarna äro mindre effektiva än sådana av klass 2, en höjd över däckets av minst 380 mm.

Regel XXII.

Lucköppningar utan karm till kolrum.

Lucköppningar utan karm till kolrum må anbringas i överbyggnadsdäck. Luckan och ramen skola vara av stål eller järn och av stark konstruktion samt hava gång- eller bajonettförskruvning. Där luckan icke är fäst med gångjärn skall den vara fastgjord medelst permanent anbragt

prévu. La question de l'emplacement des bouchons de soute à plat pont à bord des petits navires affectés à des transports spéciaux est du ressort de chaque Autorité habilitée pour l'assignation du franc-bord.

Règle XXIII.

Descentes.

Les descentes dans les parties exposées des ponts de franc-bord et des ponts de superstructures fermées doivent être de construction solide. Les seuils de leurs portes doivent avoir la hauteur exigée pour les hiloires de panneaux (voir Règles IX et XVIII). Les portes doivent être solidement construites et en mesure d'être fermées et assujetties de l'intérieur et de l'extérieur. Lorsque la descente se trouve dans le quart de la longueur du navire à partir de l'étrave, elle doit être en acier et être rivée au bordé de pont.

Règle XXIV.

Manches à air placées dans des parties exposées des ponts de franc-bord et de superstructures.

Les manches à air servant les espaces situés au-dessous des ponts de franc-bord ou au-dessous des ponts de superstructures intactes ou de superstructures pourvues de dispositifs de fermeture de la Classe 1, doivent avoir la partie fixe en acier, solidement construite et efficacement fixée au pont par des rivets

ker scuttles in small ships in special trades is to be dealt with by each Assigning Authority.

Rule XXIII.

Companionways.

Companionways in exposed positions on freeboard decks and on decks of enclosed superstructures are to be of substantial construction. The sills of the doorways are to be of the heights specified for hatchway coamings (see Rules IX and XVIII). The doors are to be strongly constructed and capable of being closed and secured from both sides. Where the companionway is situated within a quarter of the ship's length from the stem, it is to be of steel and riveted to the deck plating.

Rule XXIV.

Ventilators in Exposed Positions on Freeboard and Superstructure Decks.

Such ventilators to spaces below freeboard decks or decks of superstructures which are intact or fitted with Class 1 closing appliances are to have coamings of steel, substantially constructed, and efficiently connected to the deck by rivets spaced four diameters apart centre to centre, or by equally effective means.

kedja. Läge för dylika lucköppningar bestämmas för mindre fartyg, i särskild trafik av den myndighet, som fastställer lastmärket.

Regel XXIII.

Nedgångskappar.

Nedgångskappar å öppna delar av fribordsdäcket och av däck över slutna överbyggnader skola vara av stark konstruktion. Trösklarna till dörröppningarna skola hava den för luckkarmar fastställda höjden (se reglerna IX och XVIII). Dörrarna skola vara starkt utförda samt kunna stängas och säkras från båda sidor. Där nedgångskappen är belägen inom en fjärdedel av fartygets längd från förstäven räknat, skall den vara av järn (»steel») och nitad till däcksplåtarna.

Regel XXIV.

Ventilatorer å öppna delar av fribordsdäcket och överbyggnadsdäck.

Sådana ventilatorer till rum under fribordsdäcket eller under däck över överbyggnader, som äro fullständigt slutna eller försedda med stängningsanordningar av klass 1, skola hava karmar av järn (»steel») av stark konstruktion och effektivt fästa till däcket medelst nitar på ett delningsavstånd, från mitt till mitt,

espacés de 4 diamètres d'axe en axe, ou par d'autres moyens aussi efficaces. Le bordé du pont à la base de la partie fixe des manches à air doit être efficacement raidi entre les barrots du pont. Les ouvertures des manches à air doivent être pourvues de moyens de fermeture efficaces.

Lorsque les manches à air sont placées sur le pont de franc-bord, ou sur le pont d'une superstructure située dans le quart avant de la longueur du navire à partir de l'étrave et lorsque les dispositifs de fermeture ont un caractère temporaire, la partie fixe doit avoir une hauteur d'au moins 915 millimètres. Dans les autres parties exposées du pont de superstructures, elles doivent avoir une hauteur au moins égale à 760 millimètres. Lorsque la partie fixe d'une manche à air quelconque a une hauteur supérieure à 915 millimètres, elle doit être soutenue et fixée en place d'une façon spéciale.

Règle XXV.

Tuyaux d'air.

Lorsque les tuyaux d'air des water ballasts et autres réservoirs analogues se prolongent au-dessus des ponts de franc-bord ou de superstructures, les parties exposées de ces tuyaux doivent être de construction solide. Leur orifice doit être situé à une hauteur au-dessus du pont au moins égale à 915 millimètres dans les puits des ponts de franc-bord,

The deck plating at the base of the coaming is to be efficiently stiffened between the deck beams. The ventilator openings are to be provided with efficient closing arrangements.

Where such ventilators are situated on the freeboard deck, or on the superstructure deck within a quarter of the ship's length from the stem, and the closing arrangements are of a temporary character, the coamings are to be at least 36 inches in height; in other exposed positions on the superstructure deck they are to be at least 30 inches in height. Where the coaming of any ventilator exceeds 36 inches in height, it is to be specially supported and secured.

Rule XXV.

Air Pipes.

Where the air pipes to ballast and other tanks extend above freeboard or superstructure decks, the exposed parts of the pipes are to be of substantial construction; the height from the deck to the opening is to be at least 36 inches in wells on freeboard decks, 30 inches on raised quarter decks, and 18 inches on other superstructure decks. Sa-

av fyra gånger nitdiametern eller på ett lika effektivt sätt. Däcksplåten vid karmen skall vara effektivt stagad mellan däcksbalkarna. Ventilatoröppningarna skola vara försedda med effektiva tillslutningsanordningar.

Där sådana ventilatorer äro belägna på fribordsdäcket eller på överbyggnadsdäck inom en fjärdedel av fartygets längd, från förstäven räknat, och tillslutningsanordningarna äro av tillfällig beskaffenhet, skola karmarna hava en höjd av minst 915 mm; å andra öppna delar av överbyggnadsdäck skola karmarna hava en höjd av minst 760 mm. Där karm till ventilator har en höjd av mer än 915 mm, skall den på särskilt starkt sätt stagas och fästas.

Regel XXV.

Lufttrör.

Där lufttrör till ballast- och andra tankar nå upp över fribordsdäcket eller överbyggnadsdäck, skola lufttrörens oskyddade delar vara av solid konstruktion. Höjden från däcket till öppningen skall vara minst 915 mm i brunnar å fribordsdäcket, 760 mm på höjda halvdäck och 457 mm på andra överbyggnadsdäck. Lämpliga anordningar skola

de 760 millimètres sur les ponts des demi-dunettes et de 457 millimètres sur les ponts des autres superstructures. Des dispositifs convenables doivent être prévus pour obturer les orifices des tuyaux d'air.

tisfactory means are to be provided for closing the openings of the air pipes.

vara vidtagna för tillslutning av luftrörens mynnningar.

Ouvertures dans les Murailles des Navires.

Openings in the Sides of Ships.

Öppningar i fartygssidorna.

Règle XXVI.

Coupée, sabords de charge, sabords à charbon, &c.

Rule XXVI.

Gangway, Cargo and Coal-ing Ports, &c.

Regel XXVI.

Landgångs-, last- och kolportöppningar m. m.

Les ouvertures dans les murailles du navire au-dessous du pont de franc-bord doivent être pourvues de portes ou fermetures étanches. Ces portes et ces fermetures, ainsi que leurs dispositifs d'assujettissement doivent être de solidité suffisante.

Openings in the sides of ships below the freeboard deck are to be fitted with watertight doors or covers which, with their securing appliances, are to be of sufficient strength.

Öppningar i fartygssidorna under fribordsdäcket skola vara försedda med vattentäta portar eller luckor, vilka jämte tillhörande tillslutningsanordningar skola vara av erforderlig styrka.

Règle XXVII.

Dalots et tuyaux de décharge sanitaires.

Rule XXVII.

Scuppers and Sanitary Discharge Pipes.

Regel XXVII.

Spygatt och sanitära avloppsrör.

Les décharges à travers la muraille des navires, provenant d'espaces situés au-dessous du pont de franc-bord, doivent être munies de dispositifs efficaces et accessibles empêchant l'eau de pénétrer dans le navire. Chaque décharge indépendante peut être munie d'une soupape automatique de non-retour avec un moyen de fermeture direct, manœuvrable d'un point situé au-dessus du pont de franc-bord, ou de deux soupapes automatiques de non-retour sans moyen de fermeture direct, pourvu que la plus élevée soit placée de telle sorte qu'elle soit toujours accessible

Discharges led through the ship's sides from spaces below the freeboard deck are to be fitted with efficient and accessible means for preventing water from passing inboard. Each separate discharge may have an automatic non-return valve with a positive means of closing it from a position above the freeboard deck, or two automatic non-return valves without positive means of closing, provided the upper valve is situated so that it is always accessible for examination under service conditions. The positive action valve is to be readily accessible and is to be provided with

Avlopp, dragna genom fartygssidorna från rum under fribordsdäcket, skola vara försedda med effektiva och åtkomliga anordningar till förhindrande av vattens inträngande i fartyget. Varje särskilt avlopp må vara försett med en självverkande ventil av backslagstyp med direktavstängningsanordning, som kan manövreras från plats ovan fribordsdäcket, eller ock med två självverkande ventiler av backslagstyp utan direkta avstängningsanordningar, förutsatt att den övre ventilen är så belägen, att den under vanliga förhållanden till sjöss alltid är åtkomlig för under-

pour être visitée dans les circonstances normales de service. La soupape à commande de fermeture directe doit toujours être facilement accessible et elle doit comporter un indicateur d'ouverture et de fermeture. La fonte ne doit pas être employée dans la fabrication de ces soupapes lorsqu'elles sont fixées sur la muraille du navire.

Des prescriptions similaires peuvent être exigées par l'Autorité habilitée pour l'assignation du franc-bord en ce qui concerne les décharges provenant des espaces situés dans les superstructures fermées en tenant compte du type de ces décharges et de l'emplacement de leurs extrémités à l'intérieur du navire.

Quand des dalots sont placés dans des superstructures non munies d'installation de fermeture de la Classe 1, ils doivent être pourvus de moyens efficaces pour empêcher l'introduction accidentelle de l'eau au-dessous du pont de franc-bord.

Règle XXVIII.

Hublots.

Les hublots des locaux situés au-dessous du pont de franc-bord ou ceux des locaux situés au-dessous du pont de superstructures des superstructures fermées au moyen de dispositifs de fermeture de la Classe 1 ou de la Classe 2, doivent être munis de contre-hublots intérieurs efficaces, maintenus à leur emplacement d'une ma-

means for showing whether the valve is open or closed. Cast iron is not to be accepted for such valves where attached to the sides of the ship.

Conditional upon the type and the location of the inboard ends of such openings, similar provisions may be prescribed by the Assigning Authority as to discharges from spaces within enclosed superstructures.

Where scuppers are fitted in superstructures not fitted with Class 1 closing appliances they are to have efficient means for preventing the accidental admission of water below the freeboard deck.

Rule XXVIII.

Side Scuttles.

Side scuttles to spaces below the freeboard deck or to spaces below the superstructure deck of superstructures closed by Class 1 or Class 2 closing appliances are to be fitted with efficient inside deadlights permanently attached in their proper positions so that they can be effectively closed and secured watertight.

sökning. Den direkt avstängningsbara ventilen skall vara lätt åtkomlig och försedd med anordning, som visar om ventilen är öppen eller stängd. Gjutjärn må icke godkännas för dylika ventiler, när de äro anbragta i fartygssidorna.

Under hänsyntagande till typen och belägenheten av inombordsmynningen må, med avseende å avlopp från rum inom slutna överbyggnader, liknande bestämmelser meddelas av den myndighet, som fastställer lastmärket.

Där spygatt äro anbragta inom överbyggnader, som icke äro försedda med stängningsanordningar av klass 1, skola de hava effektiva anordningar för att hindra oavsiktligt inträngande av vatten under fribordsdäcket.

Regel XXVIII.

Fönsterventiler.

Fönsterventiler till rum under fribordsdäcket eller till rum under däck över överbyggnader, försedda med stängningsanordningar av klass 1 eller klass 2, skola hava effektiva invändiga stormluckor, permanent fästa i sina rätta lägen så att de kunna effektivt stängas och vattentätt säkras.

nière permanente, de façon à ce qu'ils puissent être effectivement fermés et qu'ils assurent l'étanchéité.

Lorsque, toutefois, de tels locaux situés dans les superstructures sont destinés aux passagers autres que les passagers d'entrepont ou à l'équipage, les hublots peuvent avoir des contre-hublots amovibles placés à côté des hublots sous réserve qu'ils soient rapidement utilisables en tout temps.

Les hublots et les contre-hublots doivent être de construction solide et approuvée.

Règle XXIX.

Garde-corps.

Des garde-corps ou des pavois de construction efficace doivent être établis dans toutes les parties exposées des ponts de franc-bord et de superstructures.

Règle XXX.

Sabords de décharge.

Lorsque des pavois se trouvant sur les parties exposées des ponts de franc-bord ou de superstructures forment des »puits», des dispositions largement suffisantes doivent être prises pour permettre d'évacuer rapidement l'eau des ponts et en assurer l'écoulement. La section minimum des sabords de décharge à prévoir de chaque bord et dans chaque puits sur le pont de franc-bord et sur le pont de demi-dunette, doit être celle indiquée

Where, however, such spaces in superstructures are appropriated to passengers other than steerage passengers or to crew, the side scuttles may have portable deadlights stowed adjacent to the side scuttles, provided they are readily accessible at all times on service.

The side scuttles and deadlights are to be of substantial and approved construction.

Rule XXIX.

Guard Rails.

Efficient guard rails or bulwarks are to be fitted on all exposed portions of freeboard and superstructure decks.

Rule XXX.

Freeing Ports.

Where bulwarks on the weather portions of freeboard or superstructure decks form »wells», ample provision is to be made for rapidly freeing the decks of water and for draining them. The minimum freeing port area on each side of the ship for each well on the freeboard deck and on the raised quarter-deck is to be that given by the following scale; the minimum area for each well on any other superstructure deck is to be one-half the area given by

Där emellertid dylika inom överbyggnad belägna rum äro avsedda för andra passagerare än mellandäckspassagerare eller för besättningen, må fönsterventilerna hava löstagbara, intill desamma förvarade stormluckor, under villkor att dessa vid fartygets nyttjande alltid äro lätt åtkomliga.

Fönsterventilerna och stormluckorna skola vara av stark och godkänd konstruktion.

Regel XXIX.

Räcken och brädgångar.

Effektiva räcken eller brädgångar skola vara anbragta på alla öppna delar av fribordsdäcket och överbyggnadsdäck.

Regel XXX.

Länsportöppningar.

Där brädgångar på öppna delar av fribordsdäcket eller överbyggnadsdäck bilda »brunn», skola särskilt betryggande anordningar vara vidtagna för däckets hastiga befriande från vatten. Den minsta arean av länsportöppningar på vardera sidan av fartyget skall i varje brunn å fribordsdäcket och det höjda halvdäcket vara den i följande tabell angivna. I varje brunn å annat överbyggnadsdäck skall den minsta arean vara lika med halva den i ta-

dans le tableau suivant. Sur le pont de toute autre superstructure la section minimum des sabords de chaque puits doit être égale à la moitié de la section indiquée dans le tableau. Lorsque la longueur d'un puits est plus grande que 0,7 L le tableau peut être modifié.

Tableau de la section des sabords de décharge.

Longueur des pavois par le travers du puits en mètres	Section des sabords de décharge de chaque bord en décimètres carrés
4,57	74,3
6,10	79,0
7,62	83,6
9,14	88,3
10,67	92,9
12,19	97,5
13,72	102,2
15,24	106,8
16,76	111,5
18,29	116,1
19,81	120,8
Au-dessus de 19,81	9,3 décimètres carrés pour chaque augmentation de 1m.52 de longueur de pavois.

Les seuils inférieurs des sabords de décharge doivent être aussi près du pont qu'il sera pratiquement possible et, de préférence ne doivent pas dépasser le can supérieur de la cornière gouttière. Les deux-tiers de la section totale réglementaire des sabords de décharge doivent se trouver dans la demi-longueur du puits au milieu. Dans les navires dont la tonture est inférieure à la tonture réglementaire, la section totale

the scale. Where the length of the well exceeds .7 L, the scale may be modified.

Scale of Freeing Port Area.

Length of Bulwarks in Well in Feet	Freeing Port Area on each side in Square Feet
15	8.0
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	13.0
Above 65	1 square foot for each additional 5 feet length of bulwark.

The lower edges of the freeing ports are to be as near the deck as practicable and preferably not higher than the upper edge of the gunwale bar. Two-thirds of the freeing port area required is to be provided in the midship half of the well. In ships with less than the standard sheer the freeing port area is to be suitably increased.

bellen angivna arean. Där längden av en brunn är större än 0.7 L, må jämkning göras i tabellvärdena.

Tabell, utvisande area av länsportöppning.

Längd av brädgång i brunn i m.	Area av länsportöppningar på varje fartygs-sida i dm ² .
4,57	74,3
6,10	79,0
7,62	83,6
9,14	88,3
10,67	92,9
12,19	97,5
13,72	102,2
15,24	106,8
16,76	111,5
18,29	116,1
19,81	120,8
över 19,81	9,3 dm ² för varje ytterligare ökning av 1,52 m av brädgångens längd.

Underkanterna av länsportöppningarna skola ligga så nära däckets som är praktiskt utförbart och om möjligt icke högre än överkanten av däckssstringervinkeljärnet. Två tredjedelar av den fordrade arean av länsportöppningar skola förefinnas i den hälft av brunnen, som är närmast midskepps. Å fartyg med mindre språng än normalsprånget skall arean av länsportöppningarna i lämplig grad ökas.

des sabords de décharge doit être convenablement augmentée.

Toutes ces ouvertures dans les pavois doivent être protégées par des tringles ou barres, espacées d'environ 23 centimètres.

Si les sabords de décharge sont munis de volets battants, un jeu largement suffisant doit être prévu pour empêcher tout coinçage. Les charnières doivent avoir des axes en laiton.

All such openings in the bulwarks are to be protected by rails or bars spaced about 9 inches apart.

If shutters are fitted to freeing ports, ample clearance is to be provided to prevent jamming. Hinges are to have brass pins.

Alla sådana öppningar i brädgångarna skola vara skyddade medelst listjärn eller stänger, anbragta på ett inbördes avstånd av omkring 23 cm.

Där länsportöppningarna äro försedda med stormportar, skall rikligt spelrum finnas till förhindrande av att portarna fastna. Gångjärnen skola hava sprintar av metalllegering.

Règle XXXI.

Protection de l'équipage.

Des passerelles, des filières ou autres dispositifs satisfaisants doivent être prévus pour protéger l'équipage lorsqu'il entre dans son logement ou en sort. La solidité des roufs affectés au logement de l'équipage sur les navires à vapeur à pont découvert doit être équivalente à celle exigée pour les cloisons des superstructures.

Rule XXXI.

Protection of Crew.

Gangways, lifelines or other satisfactory means are to be provided for the protection of the crew in getting to and from their quarters. The strength of houses for the accommodation of crew on flush deck steamers is to be equivalent to that required for superstructure bulkheads.

Regel XXXI.

Skydd för besättningen.

Gångbroar, mantåg eller andra tillförlitliga anordningar skola finnas till skydd för besättningens förflyttning till och från dess bostäder. Å flushdäckade ångfartyg skall styrkan av de däckshus, vari besättningens bostäder äro inrymda, vara likvärdig med den, som erfordras för överbyggnadsskott.

3^{me} Partie. — Lignes de charge pour les vapeurs.

Règle XXXII.

Longueur (L).

La longueur employée dans les règles et dans les Tables de franc-bord est la longueur en mètres, mesurée au niveau de la flottaison correspondant au franc-bord d'été, depuis la face avant de l'étrave jusqu'à la face arrière de l'étambot arrière. Dans le cas où il n'y a pas d'étambot arrière la lon-

Part III. — Load Line for Steamers.

Rule XXXII.

Length (L).

The length used with the Rules and Freeboard Table is the length in feet on the summer load waterline from the foreside of the stem to the afterside of the rudder post. Where there is no rudder post, the length is measured from the foreside of the stem to the axis of the rudder stock. For ships

Del III. Fribord för ångfartyg.

Regel XXXII.

Längd (L).

Den längd, som användes i reglerna och i fribordstabellen, är längden i meter, mätt i lastvattenlinjen på sommarfribordet, från förkanten av förstäven till akterkanten av roderstäven. Där roderstäv saknas, mätes längden från förkant av förstäven till roderhjärtstockens mittlinje. I fråga

gueur est mesurée depuis la face avant de l'étrave jusqu'à l'axe de la mèche du gouvernail.

Pour les navires ayant des arrières de croiseurs on doit prendre pour longueur soit 96 pour cent de la longueur totale, mesurée sur un plan, de la flottaison en charge au franc-bord d'été soit la longueur mesurée de la face avant de l'étrave jusqu'à l'axe de la mèche de gouvernail, si cette longueur est plus grande.

Règle XXXIII.

Largeur (B).

La largeur est la largeur maximum en mètres mesurée au milieu du navire jusqu'à la face extérieure de la membrure dans les navires en fer ou en acier et jusqu'à la surface extérieure du bordé dans les navires en bois ou dans ceux de construction composite.

Règle XXXIV.

Creux sur quille au livet.

Le creux sur quille au livet est la distance verticale en mètres mesurée au milieu du navire depuis le dessus de quille jusqu'à la face supérieure du barrot au livet du pont de franc-bord. Dans les navires en bois et dans ceux de construction composite le creux est mesuré à partir de l'arête inférieure de la râblure de quille. Lorsque les formes de la partie inférieure du maître couple sont creuses, ou lorsqu'il existe des gal-

with cruiser sterns, the length is to be taken as 96 per cent. of the total length on the designed summer load water-line or as the length from the foreside of the stem to the axis of the rudder stock if that be the greater.

Rule XXXIII.

Breadth (B).

The breadth is the maximum breadth in feet amidships to the moulded line of the frame in iron or steel ships, and to the outside of the planking in wood or composite ships.

Rule XXXIV.

Moulded Depth.

The moulded depth is the vertical distance in feet, measured amidships, from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side. In wood and composite ships the distance is measured from the lower edge of the keel rabbet. Where the form at the lower part of the midship section is of a hollow character, or where thick garboards are fitted, the depth is measured from the point where the line

om fartyg med kryssar-akter är längden antingen lika med 96 procent av den totala längden på sommarfribordet eller lika med längden, mätt från förkant av förstäven till roderhjärtstockens mittlinje, om denna sistnämnda längd är större.

Regel XXXIII.

Bredd (B).

Bredden är största bredden i meter, mätt midskepps på ytterkant av spant i järn- och stålfartyg och på ytterkant av bordläggning i trä- och kompositfartyg.

Regel XXXIV.

Malldjup.

Malldjupet är det lodräta avståndet i meter, mätt midskepps från överkant av kölen till överkant av däcksbalk i fartygssidan i fribordsdäcket. I trä- och kompositfartyg mätes avståndet från spinningens underkant. Där midskeppssektionens nedre del bildar hålig form eller där tjocka sambordsplankor finnas, mätes djupet från skärningen mellan förlängningen inåt av fartygsbottens raka del och sidan av kölen.

bords épais, le creux au livet est mesuré depuis le point où le prolongement vers l'axe de la ligne tangente à la partie plate des fonds coupe le côté de la quille.

Règle XXXV.

Creux pour le franc-bord (C).

Le creux employé pour le calcul du franc-bord est le creux au livet augmenté de l'épaisseur de la tôle gouttière ou augmenté de $\frac{T(L-S)}{L}$ si cette dernière correction est plus grande. Dans cette formule:

T est l'épaisseur moyenne du pont découvert en dehors des ouvertures de pont,

S est la longueur totale des superstructures telle qu'elle est définie à la Règle XL.

Lorsque les œuvres-mortes sont d'une forme particulière, C est le creux d'un maître couple qui aurait des murailles verticales, un bouge normal et une section transversale de la partie haute égale à la section réelle du navire.

Lorsqu'il y a un retrait ou une brisure dans la muraille des œuvres-mortes (comme, par exemple, dans un navire turreted) 70 pour cent de la section au-dessus du retrait ou de la brisure sont inclus dans la surface servant à déterminer la section équivalente.

Dans le cas d'un navire n'ayant pas au milieu de la longueur une super-

of the flat of the bottom continued inwards cuts the side of the keel.

Rule XXXV.

Depth for Freeboard (D).

The depth used with the Freeboard Table is the moulded depth plus the thickness of stringer plate, or plus $\frac{T(L-S)}{L}$ if that be greater, where —

T is the mean thickness of the exposed deck clear of deck openings, and

S is the total length of superstructures as defined in Rule XL.

Where the topsides are of unusual form, D is the depth of a midship section having vertical topsides, standard round of beam and area of topside section equal to that in the actual midship section. Where there is a step or break in the topsides (e.g., as in the Turret Deck ship) 70 per cent. of the area above the step or break is included in the area used to determine the equivalent section.

In a ship without an enclosed superstructure covering at least .6 L

Regel XXXV.

Fribordsdjup (D).

Det djup, som användes i fribordstabellen, är malldjupet ökat med tjockleken av däckstringerplåten eller, om värdet $\frac{T(L-S)}{L}$ är större, med detta värde, där

T är medeltjockleken av de delar av det öppna däck, som icke äro belägna tvärs för däcköppningar, och

S är sammanlagda längden av överbyggnaderna, bestämd enligt regel XL.

Där övre delen av fartygssidorna är av ovanlig form, är D djupet av en midskeppssektion med lodräta sidor i den övre delen, normal däcksbalksbukt och en area av den övre delen lika med arean av motsvarande del i den verkliga midskeppssektionen. Där avsats eller brott förefinnes i övre delen av fartygssidorna (såsom t. ex. i turretfartyg), skola 70 procent av den ovanför avsatsen eller brottet befintliga arean inräknas i den area, som användes vid bestämmandet av den motsvarande sektionen.

Ifråga om ett fartyg utan sluten överbyggnad, täckande minst 0.6 L mid-

structure fermée s'étendant au moins sur 0,6 L, ou d'un navire n'ayant ni un trunk complet ni une suite de superstructures partielles intactes et trunk s'étendant entièrement de l'avant à l'arrière du navire, lorsque C est inférieur à $\frac{L}{15}$, le creux à employer avec la Table ne doit pas être inférieure à $\frac{L}{15}$.

Règle XXXVI.

Coefficient de finesse (c).

Le coefficient de finesse employé avec les Tables de franc-bord est donné par la formule:

$$c = \frac{\Delta}{1,025 L \cdot B \cdot T_1}$$

dans laquelle Δ est le déplacement en tonnes du navire hors membres (à l'exclusion des bossages) à un tirant d'eau moyen sur quille T_1 égal à 85 pour cent du creux au livet.

Le coefficient c ne doit pas être pris inférieur à 0,68.

Règle XXXVII.

Solidité.

L'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords doit s'assurer que la solidité des navires est suffisante pour les francs-bords qui leur sont donnés.

Les navires construits conformément au «standard» le plus élevé des règles d'une Société de Classification reconnue

amidships, without a complete trunk or without a combination of intact partial superstructures and trunk extending all fore and aft, where D is less than $\frac{L}{15}$, the depth used with the Table is not to be taken as less than $\frac{L}{15}$.

Rule XXXVI.

Coefficient of Fineness (c).

The coefficient of fineness used with the Freeboard Table is given by —

$$c = \frac{35 \Delta}{L \cdot B \cdot d_1}$$

where Δ is the ship's moulded displacement in tons (excluding bossing) at a mean moulded draught d_1 which is 85 per cent. of the moulded depth.

The coefficient c is not to be taken as less than 0.68.

Rule XXXVII.

Strength.

The Assigning Authority is to be satisfied with the structural strength of ships to which freeboards are assigned.

Ships which comply with the highest standard of the rules of a Classification Society recognised by the Admini-

skepps, utan genomgående trunk eller utan en över fartygets hela längd utsträckt kombination av fristående fullständigt slutna överbyggnader och trunk, må, därest D är mindre än $\frac{L}{15}$, det djup, som användes i tabellen, icke tagas mindre än $\frac{L}{15}$.

Regel XXXVI.

Deplacementets fyllighets-koefficient(c).

Deplacementets fyllighetskoefficient, som användes för fribordstabellen, erhålles ur formeln:

$$c = \frac{\Delta}{1,025 L \cdot B \cdot d_1}$$

där Δ är fartygets deplacement på spant i ton (med uteslutande av utbyggnader för propellerhylsor och propelleraxlar) vid ett mallat medeldjupgående d_1 , som är lika med 85 procent av malldjupet.

Koefficienten c må icke understiga 0.68.

Regel XXXVII.

Styrka.

Den myndighet, som fastställer lastmärket, skall förvissa sig om, att fartygets styrka är tillräcklig med hänsyn till för fartyget fastställda fribord.

Fartyg, som uppfylla fordringarna för högsta klass i någon av administrationen erkänd klassificeringsanstalt, skola an-

par l'Administration devront être considérés comme ayant une solidité suffisante pour le franc-bord minimum prévu par les Règles.

Les navires qui ne répondent pas au »standard» le plus élevé des règles d'une Société de Classification reconnue par l'Administration doivent subir une augmentation de leurs francs-bords qui sera déterminée par l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords. Les modules de résistance ci-après ont été établis pour servir de guide dans ce cas:

Matériaux. Les modules de résistance sont basés sur l'hypothèse que la coque est construite en acier doux obtenu au four Martin (acide ou basique) et ayant une résistance à la traction de 41 à 50 kilogrammes par millimètre carré et un allongement d'au moins 16 pour cent sur une longueur de 203 millimètres.

Pont de résistance. Le pont de résistance est le pont le plus élevé faisant corps avec la poutre longitudinale sur la demi-longueur du navire au milieu.

Creux au pont de résistance (C_s). Le creux jusqu'au pont de résistance est la distance verticale en mètres mesurée au milieu du navire depuis le dessus de la quille jusqu'à la face supérieure du barrot de pont au livet.

Tirant d'eau (T). Le tirant d'eau est la distance verticale en mètres me-

stration, shall be regarded as having sufficient strength for the minimum freeboards allowed under the Rules.

Ships which do not comply with the highest standard of the rules of a Classification Society recognised by the Administration, shall be assigned such increased freeboards as shall be determined by the Assigning Authority, and for guidance the following strength moduli are formulated: —

Material. The strength moduli are based on the assumption that the structure is built of mild steel, manufactured by the open hearth process (acid or basic), and having a tensile strength of 26 to 32 tons per square inch, and an elongation of at least 16 per cent. on a length of 8 inches.

Strength Deck. The strength deck is the uppermost deck which is incorporated into and forms an integral part of the longitudinal girder within the half-length amidships.

Depth to Strength Deck (D_s). The depth to strength deck is the vertical distance in feet amidships from the top of the keel to the top of the strength deck beam at side.

Draught (d). The draught is the vertical distance in feet amidships

ses hava tillräcklig styrka för erhållande av minsta fribord enligt dessa regler.

Fartyg, som icke uppfylla fordringarna för högsta klass i någon av administrationen erkänd klassificeringsanstalt, skola tilldelas den ökning i fribord, som bestämmes av den myndighet, som fastställer lastmärket. Följande motståndsmoment skola därvid tjäna till ledning:

Material. Motståndsmomenten äro grundade på det antagandet, att fartyget är byggt av järn (»mild steel»), som är tillverkat enligt sur eller basisk Martinmetod samt har en brotthållfasthet vid sträckning av 41—50 kg per mm² och en förlängning av minst 16 procent på en längd av 203 mm.

Hållfasthetsdäck. Hållfasthetsdäcket är det översta däck, som ingår i och utgör integrerande del av de på fartygets midskeppsdel inom halva fartygslängden befintliga långskeppsförbindningarna.

Djup till hållfasthetsdäcket (D_h). Djupet till hållfasthetsdäcket är det lodräta avståndet i meter, mätt midskepps från överkant av kölen till överkant av däcksbalk i hållfasthetsdäcket bordvarts.

Djupgående (d). Djupgåendet är det lodräta avståndet i meter, mätt

surée au milieu depuis le dessus de la quille jusqu'au centre du disque.

Module longitudinal. Le module longitudinal $\frac{I}{y}$ est le quotient du moment d'inertie I du maître couple par rapport à l'axe neutre, par la distance y de l'axe neutre à la partie supérieure du barrot du pont de résistance en abord: ce module doit être calculé par le travers des ouvertures, mais sans déductions pour les trous de rivets. Les sections sont mesurées en millimètres carrés et les distances en mètres.

Au-dessous du pont de résistance, tous les éléments longitudinaux continus doivent entrer en ligne de compte, à l'exception des hiloires de pont destinées uniquement à servir de supports.

Au-dessus du pont de résistance, la cornière, gouttière et la partie supérieure du carreau sont les seuls éléments dont il faille tenir compte.

Le module longitudinal réglementaire pour les matériaux travaillant est exprimé par f.T.B., où f est un coefficient donné par la table suivante:

from the top of the keel to the centre of the disc.

Longitudinal Modulus.

The longitudinal modulus $\frac{I}{y}$ is the moment of inertia I of the midship section about the neutral axis divided by the distance y measured from the neutral axis to the top of the strength deck beam at side, calculated in way of openings but without deductions for rivet holes. Areas are measured in square inches and distances in feet.

Below the strength deck, all continuous longitudinal members other than such parts of under deck girders as are required entirely for supporting purposes, are included. Above the strength deck, the gunwale angle bar and the extension of the sheerstrake are the only members included.

The required longitudinal modulus for effective material is expressed by f.d.B., where f is the factor obtained from the following table: —

midskepps från överkant av kölen till fribordsringens medelpunkt.

Längskeppsmotståndsmomentet. Längskeppsmotståndsmomentet $\frac{I}{y}$ är

midskeppssektionens tröghetsmoment I i avseende å den neutrala axeln dividerat med avståndet y , mått från den neutrala axeln till överkant av däcksbalk i hållfasthetsdäcket bordvarts. Detta motståndsmoment beräknas tvärs för befintliga öppningar, men utan avdrag för nithål. Areorna mäts i mm² och avstånden i meter.

Under hållfasthetsdäcket skola alla genomgående längskeppsförbindningar med undantag för sådana delar av däcksbärare, som uteslutande äro avsedda för uppstöttnings, ingå i beräkningen. Över hållfasthetsdäcket äro däckstringervinkeljärnet och den över däckbelägna delen av berg-hultsstråket de enda förbindningar, som ingå i beräkningen.

Det erforderliga längskeppsmotståndsmomentet för effektivt material uttryckes genom f.d.B., där f är en faktor, som erhålles ur följande tabell:

L.	f.	L.	f.
30,48	3810	109,73	19896
36,58	4233	115,82	21801
42,67	4974	121,92	23705
48,77	5715	128,02	25717
54,86	6667	134,11	27728
60,96	7620	140,21	29951
67,06	8890	146,30	32067
73,15	10160	152,40	34396
79,25	11535	158,50	36725
85,34	13123	164,59	39053
91,44	14710	170,69	41487
97,54	16298	176,78	44027
103,63	18097	182,88	46567

L.	f.	L.	f.
100	1.80	360	9.40
120	2.00	380	10.30
140	2.35	400	11.20
160	2.70	420	12.15
180	3.15	440	13.10
200	3.60	460	14.15
220	4.20	480	15.15
240	4.80	500	16.25
260	5.45	520	17.35
280	6.20	540	18.45
300	6.95	560	19.60
320	7.70	580	20.80
340	8.55	600	22.00

L	f	L	f
30,48	3810	109,73	19896
36,58	4233	115,82	21801
42,67	4974	121,92	23705
48,77	5715	128,02	25717
54,86	6667	134,11	27728
60,96	7620	140,21	29951
67,06	8890	146,30	32067
73,15	10160	152,40	34396
79,25	11535	158,50	36725
85,34	13123	164,59	39053
91,44	14710	170,69	41487
97,54	16298	176,78	44027
103,63	18097	182,88	46567

Pour les longueurs intermédiaires la valeur de f est déterminée par interpolation.

Cette formule s'applique lorsque la longueur ne dépasse pas 182m 88, lorsque B est compris entre $\frac{L}{10} + 1,52$ et $\frac{L}{10} + 6,10$ (y compris ces deux valeurs) et lorsque $\frac{L}{C_s}$ est compris entre 10 et 13,5 (y compris ces deux valeurs).

Membrure. Pour le calcul du module de membrure, la membrure est considérée comme composée d'une cornière et d'une cornière renversée qui sont toutes deux de même échantillon.

Module de membrure. Le module de membrure $\frac{I}{v}$ de la membrure milieu au-dessous de la rangée inférieure de barrots est le quotient du moment d'inertie I de la section de la membrure par rapport à son axe neutre par la distance v de l'axe neutre à l'extrémité de la section de la membrure; ce module doit être calculé sans

For intermediate lengths, the value of f is determined by interpolation.

This formula applies where L does not exceed 600 feet; B is between $\frac{L}{10} + 5$ and $\frac{L}{10} + 20$, both inclusive, and $\frac{L}{D_s}$ is between 10 and 13.5, both inclusive.

Frame. For the purpose of the frame modulus, the frame is regarded as composed of a frame angle and a reverse angle each of the same size and thickness.

Frame Modulus. The modulus $\frac{I}{y}$ of the midship frame below the lowest tier of beams is the moment of inertia I of the frame section about the neutral axis divided by the distance y measured from the neutral axis to the extremity of the frame section, calculated without deduction for rivet and bolt holes. The mo-

För mellanliggande längder bestämmes värdet av f genom interpolering.

Detta uttryck är tillämpligt, där L icke överstiger 182.88 meter; B ligger mellan $\frac{L}{10} + 1.52$ och $\frac{L}{10} + 6.10$, dessa värden inräknade, samt $\frac{L}{D_h}$ ligger mellan 10 och 13.5, dessa värden inräknade.

Spant. För beräkningen av spantsektionens motståndsmoment anses spantet bestå av ett spant och ett kontraspant, båda med samma flänsbredder och godstjocklek.

Spantsektionens motståndsmoment. Motståndsmomentet $\frac{I}{y}$ för midskeppsspantet under lägsta däcksbalkraden är spantsektionens tröghetsmoment I i avseende å den neutrala axeln, dividerat med avståndet y , mätt från den neutrala axeln till spantsektionens yttersta punkt; detta motståndsmoment beräk-

déduction pour les trous de rivets et de boulons. Le module de membrure est mesuré en centimètres cubes.

Le module de membrure réglementaire est exprimé par:

$$\frac{s(T - t)(f_1 + f_2)}{1000}, \text{ où}$$

s est l'écartement des membrures en mètres.

t est la distance verticale mesurée en mètres au milieu du navire depuis le dessus de quille jusqu'à un point situé à mi-distance entre le sommet du double-fond en abord et le sommet du gousset de pied de membrure (voir figure 2). Lorsqu'il n'y a pas de double-fond, t est mesuré jusqu'à un point situé à mi-distance entre le sommet de la varangue au centre et le sommet de la varangue en abord.

f_1 est un coefficient dépendant de H; dans les navires avec double fond, H est la distance verticale mesurée en mètres depuis le milieu du gousset de barrot de la rangée inférieure, en abord, jusqu'à un point situé à mi-hauteur entre le sommet du double fond en abord et le sommet du gousset de pied des membrures (voir figure 2). Lorsqu'il n'y a pas de double fond, H est mesuré jusqu'à un point situé à mi-hauteur entre le sommet de la varangue au centre et le sommet de la varangue en abord. Lorsque la membrure possède un supplément de résistance résultant des formes du navire, f_1 peut être modifié en conséquence.

dulus is measured in inch units.

The required frame modulus is expressed by

$$\frac{s(d - t)(f_1 + f_2)}{1,000} \text{ where —}$$

s is the frame spacing in inches.

t is the vertical distance in feet measured at amidships from the top of the keel to a point midway between the top of the inner bottom at side and the top of the heel bracket (see Figure 2); where there is no double bottom, t is measured to a point midway between the top of the floor at centre and the top of the floor at side.

f_1 is a coefficient depending on H, which, in ships fitted with double bottoms, is the vertical distance in feet from the middle of the beam bracket of the lowest tier of beams at side to a point midway between the top of the inner bottom at side and the top of the heel bracket (see Figure 2). Where there is no double bottom, H is measured to a point midway between the top of the floor at centre and the top of the floor at side. Where the frame obtains additional strength from the form of the ship, due allowance is made in the value of f_1 .

nas utan avdrag för bult- och nithål. Motståndsmomentet mätes i cm³.

Spantsektionens erforderliga motståndsmoment uttryckes genom

$$\frac{s(d - t)(f_1 + f_2)}{1000}, \text{ där}$$

s är spantdistansen i meter;

t är det lodräta avståndet i meter, mätt midskepps från överkanten av kölen till en punkt, belägen mitt emellan överkanten av tanktaket bordvarts och överkanten av slagbrickan (se fig. 2). Där dubbelbotten icke finnes, mätes t till en punkt mitt emellan överkanten av bottenstocken i fartygets mittlinje och överkanten av samma bottenstock bordvarts.

f_1 är en koefficient beroende av H, som, i fartyg, försedda med dubbelbotten, är det lodräta avståndet i meter från mittpunkten av däcksbalkbrickan i den lägsta däcksbalkraden bordvarts till en punkt mitt emellan överkanten av tanktaket bordvarts och överkanten av slagbrickan (se fig. 2). Där dubbelbotten icke finnes, mätes H till en punkt mitt emellan överkanten av bottenstocken i fartygets mittlinje och överkanten av samma bottenstock bordvarts. Där spantet erhåller tillskott i styrka genom fartygets form, göres vederbörlig modifikation vid bestämmandet av värdet f_1 .

f_1 est un coefficient dépendant de K; K est la distance verticale en mètres mesurée en abord depuis la face supérieure des barrots de la rangée inférieure jusqu'à un point situé à 2m286 au-dessus du pont de franc-bord ou, s'il y a une superstructure jusqu'à un point situé à 3m81 au-dessus du pont de franc-bord (voir figure 2). Les valeurs de f_1 et de f_2 sont données par les tables suivantes.

f_1 is a coefficient depending on K, which is the vertical distance in feet from the top of the lowest tier of beams at side to a point 7 feet 6 inches above the freeboard deck at side, or, if there is a superstructure, to a point 12 feet 6 inches above the freeboard deck at side (see Figure 2). The values of f_1 and f_2 are obtained from the following tables:

f_1 är en koefficient beroende av K, som är det lodräta avståndet i meter från överkanten av den lägsta däcksbalkraden bordvarts till en punkt, belägen 2.286 meter över fribordsdäcket bordvarts eller, där överbyggnad finnes, till en punkt, belägen 3.81 meter över fribordsdäcket bordvarts (se fig. 2). Värdena av f_1 och f_2 erhållas ur följande tabeller:

H en mètres.	0	2,133	2,743	3,353	3,962	4,572	5,182	5,791	6,401	7,01	7,62
f_1	19050	23283	26458	31750	40217	50800	62442	76200	91017	107950	124883

K en mètres	0	1,524	3,048	4,572	6,096	7,62	9,144	10,668	12,192		
f_2	0	1058	2117	4233	6350	9525	13758	19050	25400		

Les valeurs intermédiaires seront obtenues par interpolation.

H in feet	0	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25
f_1	9	11	12,5	15	19	24	29,5	36	43	51	59

K in feet	0	5	10	15	20	25	30	35	40		
f_2	0	0,5	1,0	2,0	3,0	4,5	6,5	9,0	12,0		

Intermediate values are obtained by interpolation.

H i meter	0	2,133	2,743	3,353	3,962	4,572	5,182	5,791	6,401	7,01	7,62
f_1	19050	23283	26458	31750	40217	50800	62442	76200	91017	107950	124883

K i meter	0	1,524	3,048	4,572	6,096	7,62	9,144	10,668	12,192		
f_2	0	1058	2117	4233	6350	9525	13758	19050	25400		

Mellanliggande värden erhållas genom interpolering.

Cette formule s'applique lorsque C est compris entre 4m57 et 18m29 (y compris ces deux valeurs), lorsque B est compris entre $\frac{L}{10} + 1,52$ et $\frac{L}{10} + 6,10$ (y compris ces deux valeurs) lorsque $\frac{L}{C_s}$ est compris entre 10 et 13,5 (y compris ces deux valeurs), enfin lorsque la distance mesurée horizontalement entre la partie extérieure de la membrure et le centre de la première rangée d'épontilles ne dépasse pas 6m10.

Dans les navires à un seul pont de forme ordinaire, lorsque H ne dépasse pas 5m49 le module de membrure déterminé par la méthode précédente doit être multipliée par le facteur f_3 :

$$f_3 = 0,50 + 0,05 \left(\frac{H}{0,305} - 8 \right)$$

Lorsque la distance mesurée horizontalement entre la partie extérieure de la membrure et le centre de la première rangée d'épontilles dépasse 6m10 l'Autorité habilitée pour l'assignation des franc-bords doit se rendre compte qu'un supplément de résistance suffisant a été prévu.

This formula applies where D is between 15 feet and 60 feet, both inclusive, B is between $\frac{L}{10} + 5$ and $\frac{L}{10} + 20$, both inclusive, $\frac{L}{D_s}$ is between 10 and 13.5, both inclusive; and the horizontal distance from the outside of the frame to the centre of the first row of pillars does not exceed 20 feet.

In single deck ships of ordinary form, where H does not exceed 18 feet, the frame modulus determined by the preceding method is multiplied by the factor f_3 , where

$$f_3 = .50 + .05 (H - 8).$$

Where the horizontal distance from the outside of the frame to the centre of the first row of pillars exceeds 20 feet, the Assigning Authority is to be satisfied that sufficient additional strength is provided.

Detta uttryck är tillämpligt, där D ligger mellan 4.57 och 18.29 meter, dessa båda värden inräknade, B ligger mellan $\frac{L}{10} + 1.52$ och $\frac{L}{10} + 6.10$, dessa båda värden inräknade, $\frac{L}{D_h}$ ligger mellan 10 och 13.5, dessa båda värden inräknade, samt det vågräta avståndet från ytterkanten av spantet till mitten av första raden av däcksstöttorna icke överstiger 6.10 meter.

I fråga om endäckade fartyg av vanlig form, där H icke överstiger 5.49 meter, multipliceras spantsektionens motståndsmoment, bestämt på ovan angivet sätt, med faktorn f_3 , där

$$f_3 = 0,50 + 0,05 \left(\frac{H}{0,305} - 8 \right).$$

Där det vågräta avståndet från ytterkanten av spantet till mitten av första raden av däcksstöttorna överstiger 6.10 meter, skall den myndighet, som fastställer lastmärket, förvissa sig om att erforderligt tillskott i styrka förefinnes.

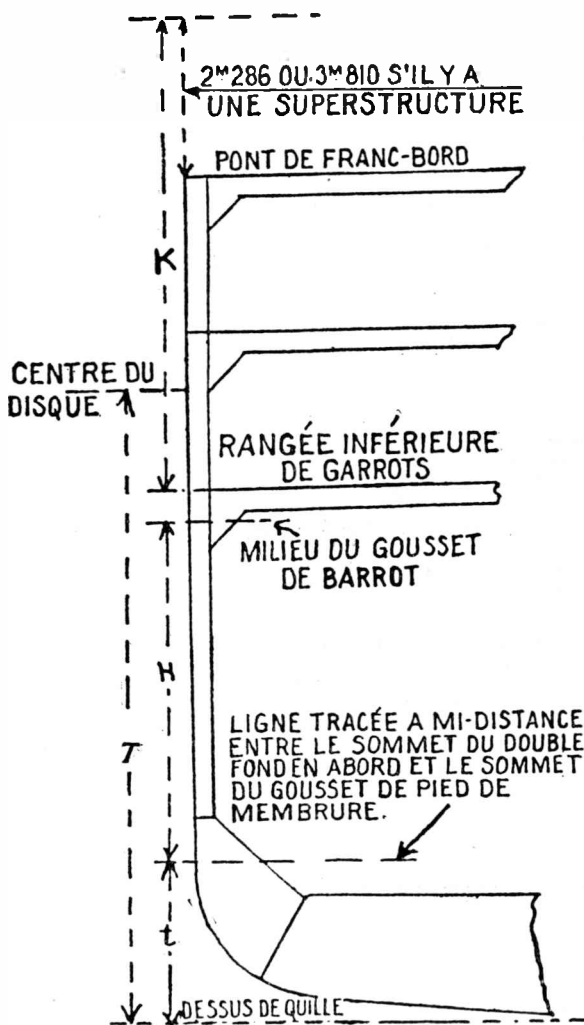


Figure 2.

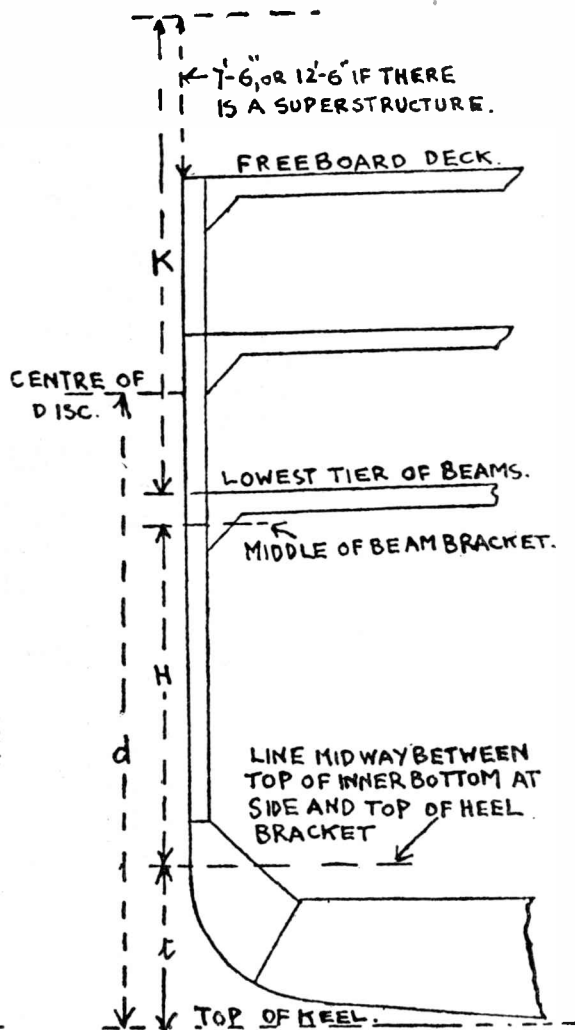
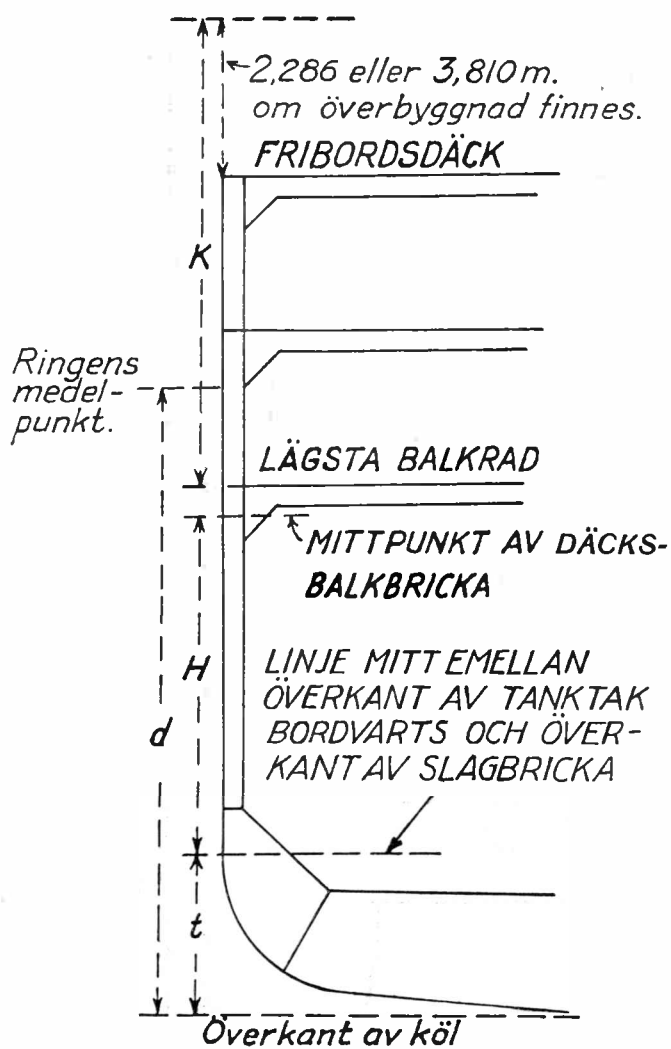


Figure 2.



Figur 2.

Superstructures.*Règle XXXVIII.***Hauteur de Superstructure.**

La hauteur d'une superstructure est la plus petite distance verticale mesurée depuis le dessus du pont de superstructures jusqu'au can supérieur des barrots du pont de franc-bord diminuée de la différence entre C et le creux sur quille au livet (voir Règles XXXIV et XXXV).

*Règle XXXIX.***Hauteur réglementaire de superstructure.**

La hauteur réglementaire d'une demi-dunette est de 0m91 pour les navires dont la longueur est inférieure ou égale à 30m50 de 1m22 pour les navires de 76m20 et de 1m83 pour les navires de 122m et au-dessus. La hauteur réglementaire de toute autre superstructure est de 1m83 pour les navires dont la longueur est inférieure ou égale à 76m20 et de 2m29 pour les navires dont la longueur est égale ou supérieure à 122 m. La hauteur réglementaire pour les longueurs intermédiaires est obtenue par interpolation.

*Règle XL.***Longueur de superstructure (S).**

La longueur d'une superstructure est la longueur moyenne couverte des parties de la superstructure qui s'étendent jusqu'aux murailles du

Superstructures.*Rule XXXVIII.***Height of Superstructure.**

The height of a superstructure is the least vertical height measured from the top of the superstructure deck to the top of the freeboard deck beams minus the difference between D and the moulded depth (see Rules XXXIV and XXXV).

*Rule XXXIX.***Standard Height of Superstructure.**

The standard height of a raised quarter deck is 3 feet for ships up to and including 100 feet in length, 4 feet for ships 250 feet in length and 6 feet for ships 400 feet in length and above. The standard height of any other superstructure is 6 feet for ships up to and including 250 feet in length and 7 feet 6 inches for ships 400 feet in length and above. The standard height at intermediate lengths is obtained by interpolation.

*Rule XL.***Length of Superstructure (S)**

The length of a superstructure is the mean covered length of the parts of the superstructure which extend to the sides of the ship and lie within

Överbyggnader.*Regel XXXVIII.***Höjd av överbyggnad.**

Höjden av en överbyggnad är den minsta lodräta höjden, mätt från överkanten av överbyggnadsdäcket till överkanten av däcksbalkarna i fribordsdäcket, minskat med skillnaden mellan D och malldjupet (se regler XXXIV och XXXV).

*Regel XXXIX.***Normalhöjd av överbyggnad.**

Normalhöjden av ett höjt halvdäck är 0.91 meter för fartyg med en längd av 30.50 meter eller mindre, 1.22 meter för fartyg med en längd av 76.20 meter och 1.83 meter för fartyg med en längd av 122 meter eller mera. Normalhöjden av varje annan överbyggnad är 1.83 meter för fartyg med en längd av 76.20 meter eller mindre och 2.29 meter för fartyg med en längd av 122 meter eller mera. Normalhöjden för mellanliggande längder bestämmes genom interpolering.

*Regel XL.***Längd av överbyggnad (S).**

Längden av en överbyggnad är medellängden av de med däck försedda delarna av överbyggnaden, vilka sträcka sig ut till fartygssidorna och vil-

navire et qui sont comprises à l'intérieur des perpendiculaires menées aux extrémités de la ligne de charge d'été, définie à la Règle XXXII.

lines drawn perpendicular to the extremities of the Summer load waterline, as defined in Rule XXXII.

ka ligga mellan perpendiklarna genom ändpunkterna av lastvattenlinjen på sommarfribordet, sådan den definierats i regel XXXII.

Règle XLI.

Superstructure fermée.

Une superstructure détachée n'est regardée comme fermée que si:

(a) les cloisons limitant cette superstructure sont solidement construites (voir Règle XLII);

(b) les ouvertures d'accès dans ces cloisons sont munies de dispositifs de la Classe 1 ou de la Classe 2 (voir Règles XLIII et XLIV);

(c) toutes les autres ouvertures dans les côtés ou dans les extrémités de la superstructure sont munies de moyens de fermeture efficacement étanches aux intempéries;

(d) des accès indépendant aux postes d'équipage, chambre des machines, soutes et autres espaces nécessaires pour le service du bord dans les châteaux et dans les dunettes sont à tout moment utilisables lorsque les ouvertures de cloison sont fermées.

Rule XLI.

Enclosed Superstructure.

A detached superstructure is regarded as enclosed only where—

(a) the enclosing bulkheads are of efficient construction (see Rule XLII);

(b) the access openings in these bulkheads are fitted with Class 1 or Class 2 closing appliances (see Rules XLIII and XLIV);

(c) all other openings in sides or ends of the superstructure are fitted with efficient weather-tight means of closing; and

(d) independent means of access to crew, machinery, bunker and other working spaces within bridges and poops are at all times available when the bulkhead openings are closed.

Regel XLI.

Sluten överbyggnad.

En fristående överbyggnad anses såsom sluten endast därest:

a) ändskotten äro av effektiv konstruktion (se regel XLII);

b) tillträdesöppningarna i dessa skott äro försedda med stängningsanordningar av klass 1 eller klass 2 (se reglerna XLIII och XLIV);

c) alla övriga öppningar i överbyggnadens sidor eller ändskott äro försedda med effektiva, vädertäta stängningsanordningar; samt

d) särskilt tillträde till besättningens bostäder, maskinerum, kolrum och andra för skeppstjänsten avsedda rum, belägna inom midskeppsöverbyggnader och poopar, finnes berett vid varje tillfälle, då skottöppningarna äro stängda.

Règle XLII.

Cloisons des Superstructures.

Les cloisons placées aux extrémités exposées des dunettes, châteaux et gailards des navires ayant le franc-bord minimum sont considérés comme de construction efficace si l'Autorité habilitée pour l'as-

Rule XLII.

Superstructure Bulkheads.

Bulkheads at exposed ends of poops, bridges and forecastles are deemed to be of efficient construction where the Assigning Authority is satisfied that, in the circumstances, they are equiva-

Regel XLII.

Överbyggnadsskott.

Ändskott mot öppet däck i poopar, midskeppsöverbyggnader och backar anses vara av effektiv konstruktion, därest den myndighet, som fastställer lastmärket, förvissat sig om, att dessa ändskott

signation des francs-bords s'est assurée qu'en l'espèce elles sont équivalentes aux cloisons types définis ci-après. Dans ces cloisons types les renforts et les tôles ont les échantillons donnés dans la Table 3, l'écartement des renforts est de 0m76, les renforts des cloisons-fronteaux de la dunette et du château sont efficacement attachés à leurs extrémités et ceux des cloisons placées aux extrémités arrière des châteaux et des gaillards s'étendent sur toute la distance qui sépare les cornières de bordure de ces cloisons.

lent to the following standard for ships with minimum freeboards under which standard the stiffeners and plating are of the scantlings given in Table 3, the stiffeners are spaced 30 inches apart, the stiffeners on poop and bridge front bulkheads have efficient end connections, and those on after bulkheads of bridges and forecastles extend for the whole distance between the margin angles of the bulkheads.

allt efter omständigheterna äro likvärdiga med följande normalskott för fartyg med minsta fribord. I dessa normalskott äro stagen och skottplåtarna av de i tabell 3 angivna dimensionerna; stagen äro anbragta på ett inbördes avstånd av 0.76 meter; stagen på förliga ändskott till poop och midskeppsöverbyggnad hava effektiva ändförbindningar, samt stagen på akterliga ändskott till midskeppsöverbyggnader och backar sträcka sig över hela avståndet mellan skottens infästningsvinkeljärn.

Table 3.

Cloisons exposées des superstructures de hauteur réglementaire.

Cloisons-fronteaux des châteaux. Cloisons non protégées des dunettes dont la longueur est supérieure ou égale à 0,4 L.		Cloisons des dunettes partiellement protégées ou de longueur inférieure à 0,4 L.		Cloisons à l'arrière des châteaux ou des gaillards	
Longueur du Navire	Renforts en Cornières à boudin	Longueur du Navire	Renforts en Cornières ordinaires	Longueur du Navire	Renforts en Cornières ordinaires
Inférieure		Inférieure		Inférieure	
à 48m75	140×75× 7,5	à 45m70	75×65× 7,5	à 45m70	65×65×6,5
48m75	150×75× 8	45m70	90×65× 8	45m70	75×65×7
61m	165×75× 8,5	61m	100×75× 8,5	76m20	90×75×7,5
73m20	180×75× 9	76m20	115×75× 9	106m20	100×75×8
85m35	190×75× 9,5	91m45	130×75× 9,5	...	...
97m55	205×75×10	106m70	140×75×10,5	...	...
109m75	215×75×10,5	121m90	150×75×11	...	...
121m90	230×75×11	137m15	165×90×11,5	...	...
134m10	240×90×11,5	152m40	180×90×12	...	...
146m30	255×90×12	167m65	180×90×12,5	...	...
158m50	265×90×12,5	...	...	...	...
170m70	280×90×13	...	...	...	...

Longueur du Navire	Tôles de Cloisons	Longueur du Navire	Tôles de Cloisons	Longueur du Navire	Tôles de Cloisons
61m et au-dessous	7,5 mill	48m80 et au-dessous	6 mill	48m80 et au-dessous	5 mill
115m80 et au-dessus	11 mill	122m et au-dessus	9,5 mill	122m et au-dessus	7,5 mill

Pour les navires de longueur intermédiaire, les épaisseurs des tôles de cloison s'obtiendront par interpolation.

Table 3.

Exposed Bulkheads of Superstructures of Standard Height.

Bridge Front Bulkheads Unprotected Bulkheads of Poops .4 L or more in Length.		Bulkheads of Poops Partially Protected or less in Length than .4 L.		After Bulkheads of Bridges and Forecastles.	
Length of Ship.	Bulb Angle Stiffeners.	Length of Ship.	Plain Angle Stiffeners.	Length of Ship.	Plain Angle Stiffeners.
Feet.	Inches.	Feet.	Inches.	Feet.	Inches.
Under 160	$5\frac{1}{2} \times 3 \times .30$	Under 150	$3 \times 2\frac{1}{2} \times .30$	Under 150	$2\frac{1}{2} \times 2\frac{1}{2} \times .26$
160	$6 \times 3 \times .32$	150	$3\frac{1}{2} \times 2\frac{1}{2} \times .32$	150	$3 \times 2\frac{1}{2} \times .28$
200	$6\frac{1}{2} \times 3 \times .34$	200	$4 \times 3 \times .34$	250	$3\frac{1}{2} \times 3 \times .30$
240	$7 \times 3 \times .36$	250	$4\frac{1}{2} \times 3 \times .36$	350	$4 \times 3 \times .32$
280	$7\frac{1}{2} \times 3 \times .38$	300	$5 \times 3 \times .38$		
320	$8 \times 3 \times .40$	350	$5\frac{1}{2} \times 3 \times .42$		
360	$8\frac{1}{2} \times 3 \times .42$	400	$6 \times 3 \times .44$		
400	$9 \times 3 \times .44$	450	$6\frac{1}{2} \times 3\frac{1}{2} \times .46$		
440	$9\frac{1}{2} \times 3\frac{1}{2} \times .46$	500	$7 \times 3\frac{1}{2} \times .48$		
480	$10 \times 3\frac{1}{2} \times .48$	550	$7 \times 3\frac{1}{2} \times .50$		
520	$10\frac{1}{2} \times 3\frac{1}{2} \times .50$				
560	$11 \times 3\frac{1}{2} \times .52$				

Length of Ship.	Bulkhead Plating.	Length of Ship.	Bulkhead Plating.	Length of Ship.	Bulkhead Plating.
Feet.	Inch.	Feet.	Inch.	Feet.	Inch.
200 and under	.3	160 and under	.24	160 and under	.20
380 and above	.44	400 and above	.38	400 and above	.30

For ships intermediate in length the thicknesses of bulkhead plating are obtained by interpolation.

Tabell 3.

Ändskott mot öppet däck i överbyggnader av normalhöjd.

Förliga ändskott i midskepps- överbyggnader. Oskyddade skott i poopar av en längd av 0,4 L eller mera.		Skott i poopar delvis skyddade eller av en längd mindre än 0,4 L.		Akterliga ändskott i mid- skeppsöverbyggnader och i backar.	
Fartygets längd	Stag av bulb- vinklar	Fartygets längd	Stag av vinklar	Fartygets längd	Stag av vinklar
m	mm	m	mm	m	mm
Under 48,75	140×75× 7,5	Under 45,70	75×65× 7,5	Under 45,70	65×65×6,5
48,75	150×75× 8	45,70	90×65× 8	45,70	75×65×7
61,00	165×75× 8,5	61,00	100×75× 8,5	76,20	90×75×7,5
73,20	180×75× 9	76,20	115×75× 9	106,20	100×75×8
85,35	190×75× 9,5	91,45	130×75× 9,5		
97,55	205×75×10	106,70	140×75×10,5		
109,75	215×75×10,5	121,90	150×75×11		
121,90	230×75×11	137,15	165×90×11,5		
134,10	240×90×11,5	152,40	180×90×12		
146,30	255×90×12	167,65	180×90×12,5		
158,50	265×90×12,5				
170,70	280×90×13				

Fartygets längd	Skottplåt	Fartygets längd	Skottplåt	Fartygets längd	Skottplåt
61 m eller mindre	7,5 mm	48,80 m eller mindre	6 mm	48,80 m eller mindre	5 mm
115,80 m eller mera	11 mm	122 m eller mera	9,5 mm	122 m eller mera	7,5 mm

För fartyg av mellanliggande längder bestämmes plåttjockleken i skotten genom interpolering.

Dispositifs de fermeture des ouvertures pratiquées dans les cloisons des superstructures détachées.

Appliances for Closing Access Openings in Bulkheads at ends of Detached Superstructures.

Stängningsanordningar för tillträdesöppningar i ändskott till fristående överbyggnader.

Règle XLIII.

Dispositifs de fermeture de la Classe 1.

Ces dispositifs doivent être en fer ou en acier, et dans tous les cas attachés solidement et d'une façon permanente à la cloison, entourés d'un cadre, raidis et installés d'une manière telle que l'ensemble de la structure soit d'une solidité équivalente à celle de la cloison intacte; ils doivent être étanches aux intempéries lorsqu'ils sont fermés. Les appareils prévus pour assujettir ces fermetures doivent être attachés d'une façon permanente à la cloison ou aux fermetures elles-mêmes et ces dernières doivent être disposées de telle sorte qu'elles puissent être fermées et assujetties de l'un et l'autre côté de la cloison ou du pont situé au-dessus. Les seuils des ouvertures d'accès doivent s'élever au moins à 380 millimètres au-dessus du pont.

Rule XLIII.

Class 1 Closing Appliances.

These appliances are of iron and steel, are in all cases permanently and strongly attached to the bulkhead, are framed, stiffened and fitted so that the whole structure is of equivalent strength to the unpierced bulkhead, and are weathertight when closed. The means for securing these appliances are permanently attached to the bulkhead or to the appliances, and the latter are so arranged that they can be closed and secured from both sides of the bulkhead or from the deck above. The sills of the access openings are at least 15 inches above the deck.

Regel XLIII.

Stängningsanordningar av klass 1.

Dessa stängningsanordningar äro av järn och stål; de äro i varje fall permanent och starkt fästa till skottet; de äro på sådant sätt inramade, stägade och inrättade, att anordningen i sin helhet är av samma styrka, som den hela delen av skottet; de äro vädertäta, då de äro tillslutna. Medlen för säkrande av dessa stängningsanordningar äro permanent fästa till skottet eller till ifrågavarande anordningar, och dessa senare äro inrättade så, att de kunna stängas och säkras från båda sidor av skottet eller från överliggande däck. Trösklarna till öppningarna hava en höjd över däckets av minst 380 mm.

Règle XLIV.

Dispositifs de fermeture de la Classe 2.

Ces dispositifs sont: (a) des portes à charnière en bois dur munies d'un encadrement solide; elles ne doivent pas avoir plus de 0m76 de large ni moins de 50 millimètres d'épaisseur; ou (b) des madriers mobiles placés sur toute

Rule XLIV.

Class 2 Closing Appliances.

These appliances are (a) strongly framed hard wood hinged doors, which are not more than 30 inches wide nor less than 2 inches thick; or (b) shifting boards fitted for the full height of the opening in channels riveted to the

Regel XLIV.

Stängningsanordningar av klass 2.

Dessa stängningsanordningar utgöras av a) starkt inramade, på gångjärn fästa dörrar av hårt trä, vilka ej äro mer än 0.76 meter breda och ej mindre än 50 mm tjocka, eller b) lösa plankor, anbragta till öppningens

la hauteur de l'ouverture dans des fers en U rivés à la cloison. Les madriers mobiles doivent avoir au moins 50 millimètres d'épaisseur lorsque la largeur de l'ouverture est inférieure ou égale à 0m76; leur épaisseur sera augmentée de 25 millimètres pour chaque augmentation de 380 millimètres sur la largeur; ou (c) des tôles démontables d'une efficacité équivalente.

Dispositifs pour la fermeture temporaire des ouvertures dans les ponts de superstructures.

Règle XLV.

Les dispositifs de fermeture temporaire pour les ouvertures pratiquées dans l'axe du pont d'une superstructure fermée consistent en:

(a) une hiloire en acier solidement rivée au pont et dont la hauteur ne devra pas être inférieure à 229 millimètres;

(b) des panneaux de fermeture conformes à la Règle X, et tenus en place par des saisines en chanvre;

(c) des supports de panneaux conformes aux Règles XI et XII et aux Tables 1 ou 2.

Longueur effective des superstructures détachées.

Règle XLVI.

Généralités.

Lorsque les cloisons exposées aux extrémités des

bulkhead, the shifting boards being at least 2 inches thick where the width of opening is 30 inches or less, and increased in thickness at the rate of 1 inch for each additional 15 inches of width, or (c) portable plates of equal efficiency.

Temporary Appliances for Closing Openings in Superstructure Decks.

Rule XLV.

Temporary closing appliances for middle line openings in the deck of an enclosed superstructure consist of —

(a) a steel coaming not less than 9 inches in height efficiently riveted to the deck;

(b) hatchway covers as required by Rule X, secured by hemp lashings; and

(c) hatchway supports as required by Rules XI and XII and Table 1 or 2.

Effective Length of Detached Superstructures.

Rule XLVI.

General.

Where exposed bulkheads at the ends of

hela höjd i till skottet nitade U-järn, vilka plankor, där bredden av öppningen är 0.76 meter eller mindre, hava en tjocklek av minst 50 mm, vilken tjocklek ökas med 25 mm för varje ökning av bredden med 380 mm, eller ock c) lösa plåtar av samma effektivitet.

Tillfälliga tillslutningsanordningar för öppningar i överbyggnadsdäck.

Regel XLV.

Tillfälliga tillslutningsanordningar för i mittlinjen belägna öppningar i däck till en sluten överbyggnad utgöras av:

a) karm av järn (»steel») minst 229 mm hög och effektivt nitad till däck;

b) täckluckor, i enlighet med bestämmelserna i regel X, säkrade medelst surringar av hampa; samt

c) täcklucksstöd i enlighet med bestämmelserna i reglerna XI och XII samt tabellerna 1 eller 2.

Effektiv längd av fristående överbyggnader.

Regel XLVI.

Allmänna bestämmelser.

Där ändskott mot öppet däck av poopar, mid-

dunettes, châteaux et gailards ne sont pas d'une construction efficace (voir Règle XLII) elles sont considérées comme non existantes.

Lorsqu'une ouverture non munie d'un dispositif de fermeture permanent est pratiquée dans le bordé extérieur d'une superstructure, la partie de la superstructure placée par le travers de l'ouverture est considérée comme n'ayant aucune longueur effective.

Lorsque la hauteur d'une superstructure est plus petite que la hauteur réglementaire, sa longueur est réduite dans le rapport de la hauteur réelle à la hauteur réglementaire. Lorsque la hauteur de la superstructure dépasse la hauteur réglementaire, la longueur de la superstructure n'est pas augmentée.

poops, bridges, and fore-castles are not of efficient construction (see Rule XLII) they are considered as non-existent.

Where in the side plating of a superstructure there is an opening not provided with permanent means of closing, the part of the superstructure in way of the opening is regarded as having no effective length.

Where the height of a superstructure is less than the standard its length is reduced in the ratio of the actual to the standard height. Where the height exceeds the standard, no increase is made in the length of the superstructure.

skeppsöverbyggnader och backar icke äro av effektiv konstruktion (se regel XLII), anses de såsom obefintliga.

Där i bordvartssidan av en överbyggnad finnes en öppning, som icke är försedd med permanenta stängningsanordningar, anses den mot öppningen svarande delen av överbyggnaden icke hava effektiv längd.

Där höjden av en överbyggnad är mindre än normalhöjden, minskas dess längd i samma förhållande, i vilket den verkliga höjden står till normalhöjden. Där höjden är större än normalhöjden, göres icke någon ökning i längden av överbyggnaden.

Règle XLVII.

Dunette.

Lorsqu'il y a une cloison efficace et lorsque les ouvertures d'accès sont munies de fermetures de la classe 1, la longueur jusqu'à la cloison est effective. Lorsque les ouvertures d'accès pratiquées dans une cloison efficace sont munies de fermetures de la classe 2 et lorsque la longueur jusqu'à la cloison est égale ou inférieure à 0,5 L, 100 pour cent de cette longueur sont effectifs; lorsque la longueur jusqu'à la cloison est égale ou supérieure à 0,7 L, 90 pour cent de cette longueur sont effectifs; lorsque la

Rule XLVII.

Poop.

Where there is an efficient bulkhead and the access openings are fitted with Class 1 closing appliances, the length to the bulkhead is effective. Where the access openings in an efficient bulkhead are fitted with Class 2 closing appliances and the length to the bulkhead is .5 L or less, 100 per cent of that length is effective; where the length is .7 L or more, 90 per cent. of that length is effective; where the length is between .5 L and .7 L, an intermediate percentage of that length is effective; where an allowance is given for

Regel XLVII.

Poop.

Där ett effektivt byggt skott är anbragt och tillträdesöppningarna äro försedda med stängningsanordningar av klass 1, är längden till skottet effektiv. Där tillträdesöppningarna i ett effektivt skott äro försedda med stängningsanordningar av klass 2 och längden till skottet är lika med 0.5 L eller mindre, äro 100 procent av denna längd effektiva; där längden är lika med 0.7 L eller mera, äro 90 procent av denna längd effektiva; där längden ligger mellan 0.5 L och 0.7 L, är en mellanliggande procentdel av

longueur jusqu'à la cloison est comprise entre 0,5 et 0,7 L, un pourcentage intermédiaire de cette longueur est effectif, et lorsqu'une déduction est accordée pour un trunk efficace contigu (voir Règle LI), 90 pour cent de cette longueur sont effectifs. 50 pour cent de la longueur d'une dunette ouverte ou d'un prolongement ouvert de la dunette au-delà d'une cloison efficace sont effectifs.

Règle XLVIII.

Demi-dunette.

Lorsqu'il y a une cloison efficace intacte, la longueur jusqu'à la cloison est effective. Lorsque la cloison n'est pas intacte la superstructure est considérée comme une dunette de hauteur moindre que la hauteur réglementaire.

Règle XLIX.

Château.

Lorsqu'il y a une cloison efficace à chaque extrémité et lorsque les ouvertures d'accès dans ces cloisons sont munies de fermetures de la classe 1, la longueur comprise entre les cloisons est effective.

Lorsque les ouvertures d'accès dans la cloison avant sont munies de fermetures de la classe 1 et lorsque les ouvertures dans la cloison arrière sont munies de fermetures de la classe 2 la longueur entre les cloisons est effective et lorsqu'une déduction est accordée pour un trunk efficace attenant à la cloison arrière (voir

an efficient adjacent trunk (see Rule LI), 90 per cent. of the length to the bulkhead is to be taken as effective. 50 per cent. of the length of an open poop or of an open extension beyond an efficient bulkhead is effective.

Rule XLVIII.

Raised Quarter Deck.

Where there is an efficient intact bulkhead, the length to the bulkhead is effective. Where the bulkhead is not intact, the superstructure is considered as a poop of less than standard height.

Rule XLIX.

Bridge.

Where there is an efficient bulkhead at each end, and the access openings in the bulkheads are fitted with Class 1 closing appliances, the length between the bulkheads is effective.

Where the access openings in the forward bulkhead are fitted with Class 1 closing appliances and the access openings in the after bulkhead with Class 2 closing appliances, the length between the bulkheads is effective; where an allowance is given for an efficient trunk, adjacent to the after bulkhead (see Rule LI), 90 per

denna längd effektiv; där avdrag medgivits för en effektiv, ansluten trunk (se regel LI), skola 90 procent av längden till skottet anses såsom effektiva. 50 procent av längden av en öppen poop eller av en öppen förlängning utanför ett effektivt skott äro effektiva.

Regel XLVIII.

Höjt halvdäck.

Där ett effektivt, helt skott är anbragt, är längden till skottet effektiv. Där skottet icke är helt, anses överbyggnaden såsom en poop med mindre höjd än normalhöjden.

Regel XLIX.

Midskeppsöverbyggnad.

Där ett effektivt skott är anbragt vid varje ända och tillträdesöppningarna i skotten äro försedda med stängningsanordningar av klass 1, är längden mellan skotten effektiv.

Där tillträdesöppningarna i det förliga skottet äro försedda med stängningsanordningar av klass 1 och tillträdesöppningarna i det akterliga skottet med stängningsanordningar av klass 2, är längden mellan skotten effektiv; där avdrag medgivits för en effektiv trunk, ansluten till det akterliga skottet (se regel LI), äro

Règle LI), 90 pour cent de la longueur sont effectifs. Lorsque les ouvertures d'accès dans les deux cloisons sont munies de fermetures de la classe 2, 90 pour cent de la longueur entre les cloisons sont effectifs. Lorsque les ouvertures d'accès dans la cloison avant sont munies de fermetures de la classe 1 ou de la classe 2 et lorsque les ouvertures d'accès de la cloison arrière n'ont pas de fermetures, 75 pour cent de la longueur entre les cloisons sont effectifs. Lorsque les ouvertures d'accès de deux cloisons n'ont pas de dispositifs de fermetures, 50 pour cent de la longueur sont effectifs. 75 pour cent de la longueur d'un prolongement ouvert de château au-delà de la cloison arrière et 50 pour cent de la longueur d'un prolongement ouvert au-delà de la cloison avant sont effectifs.

cent. of the length is effective. Where the access openings in both bulkheads are fitted with Class 2 closing appliances, 90 per cent. of the length between the bulkheads is effective. Where the access openings in the forward bulkhead are fitted with Class 1 or Class 2 closing appliances and the access openings in the after bulkhead have no closing appliances, 75 per cent. of the length between the bulkheads is effective. Where the access openings in both bulkheads have no closing appliances, 50 per cent. of the length is effective. 75 per cent. of the length of an open extension beyond the after bulkhead, and 50 per cent. of that beyond the forward bulkhead, are effective.

90 procent av längden effektiva. Där tillträdesöppningarna i båda skotten äro försedda med stängningsanordningar av klass 2, äro 90 procent av längden mellan skotten effektiva. Där tillträdesöppningarna i det förliga skottet äro försedda med stängningsanordningar av klass 1 eller klass 2 och tillträdesöppningarna i det akterliga skottet icke äro försedda med stängningsanordningar, äro 75 procent av längden mellan skotten effektiva. Där tillträdesöppningarna i båda skotten sakna stängningsanordningar, äro 50 procent av längden effektiva. 75 procent av längden av en öppen förlängning utanför det akterliga skottet och 50 procent av längden av en öppen förlängning utanför det förliga skottet äro effektiva.

Règle L.

Gaillard.

Lorsqu'il y a une cloison efficace et lorsque les ouvertures d'accès sont munies de dispositifs de fermeture de la Classe 1 ou 2, la longueur jusqu'à la cloison est effective. Lorsqu'il n'y a pas de dispositifs de fermeture et lorsque la tonture en avant de la demi-longueur du navire n'est pas inférieure à la tonture réglementaire, 100 pour cent de la longueur du gaillard sur l'avant de 0,1 L, mesuré à partir de la perpendicu-

Rule L.

Forecastle.

Where there is an efficient bulkhead and the access openings are fitted with Class 1 or Class 2 closing appliances, the length to the bulkhead is effective. Where no closing appliances are fitted and the sheer forward of amidships is not less than the standard sheer, 100 per cent. of the length of the forecastle forward of .1 L from the forward perpendicular is effective; where the sheer forward is half the standard sheer

Regel L.

Back.

Där ett effektivt skott är anbragt och tillträdesöppningarna äro försedda med stängningsanordningar av klass 1 eller av klass 2, är längden till skottet effektiv. Där stängningsanordningar icke finnas och språnget för om midskepps icke är mindre än normalsprånget, äro 100 procent av backens längd för om 0.1 L från den förliga perpendikeln effektiva; där det förliga språnget är hälften av normalsprånget

laire avant, sont effectifs; lorsque la tonture à l'avant est égale ou inférieure à la moitié de la tonture réglementaire, 50 pour cent de cette longueur sont effectifs; lorsque la tonture à l'avant est intermédiaire entre la tonture réglementaire et la demitonture réglementaire un pourcentage intermédiaire de cette longueur est effectif. 50 pour cent de la longueur d'un prolongement ouvert du gaillard en arrière de la cloison ou au-delà de 0,1 L, en arrière de la perpendiculaire avant, sont effectifs.

Règle LI.

Trunk.

Un trunk ou toute autre construction semblable qui ne s'étend pas jusqu'aux murailles du navire est considéré comme efficace à condition que:

(a) le trunk soit au moins aussi solide qu'une superstructure;

(b) les panneaux soient sur le pont du trunk et satisfassent aux prescriptions des Règles VIII à XVI, que la largeur de la gouttière de pont du trunk constitue une passerelle satisfaisante et apporte une rigidité latérale suffisante;

(c) une plateforme de manœuvre permanente s'étendant de l'avant et à l'arrière et munie de garde-corps soit constituée par le pont du trunk ou par des trunks détachés reliés aux autres superstructures par des passerelles permanentes efficaces;

or less, 50 per cent. of that length is effective; and where the sheer forward is intermediate between the standard and half the standard sheer, an intermediate percentage of that length is effective. 50 per cent. of the length of an open extension beyond the bulkhead or beyond .1 L from the forward perpendicular is effective.

Rule LI.

Trunk.

A trunk or similar structure which does not extend to the sides of the ship is regarded as efficient provided that —

(a) the trunk is at least as strong as a superstructure;

(b) the hatchways are in the trunk deck, and comply with the requirements of Rules VIII to XVI, and the width of the trunk deck stringer provides a satisfactory gangway and sufficient lateral stiffness;

(c) a permanent working platform fore and aft fitted with guard rails is provided by the trunk deck, or by detached trunks connected to other superstructures by efficient permanent gangways;

eller mindre, äro 50 procent av denna längd effektiva; och där det förliga språnget ligger mellan normalsprånget och halva normalsprånget, är en mellanliggande procentdel av denna längd effektiv. 50 procent av längden av en öppen förlängning utanför skottet eller utanför 0.1 L från den förliga perpendikeln äro effektiva.

Regel LI.

Trunk.

En trunk eller liknande uppbyggnad, som icke sträcker sig till fartygets sidor, anses effektiv, därest:

a) trunken är av minst samma styrka som en överbyggnad;

b) lucköppningarna äro anbragta i trunkdäcket och uppfylla fordringarna i reglerna VIII—XVI samt bredden av stringerplåten i trunkdäcket åstadkommer en tillfredsställande gångbro och giver tillräcklig tvärskeppsstagning;

c) en permanent, från för till akter gående arbetsplattform, försedd med skyddsräcken, åstadkommer av däcket över trunken eller av fristående trunks, förenade med andra överbyggnader genom effektiva permanenta gångbroar;

(d) les manches à air soient protégées par le trunk, par des couvercles étanches ou de dispositifs équivalents;

(e) des rambardes soient placées sur les parties exposées du pont de franc-bord par le travers du trunk sur la demi-longueur au moins des dites parties exposées;

(f) les encaissements de la machine soient protégés par le trunk, au moyen d'une superstructure de hauteur réglementaire ou au moyen d'un rouf de même hauteur et de solidité équivalente.

Lorsque les ouvertures d'accès dans les cloisons de la dunette ou du château sont munies de fermetures de la classe 1, 100 pour cent de la longueur d'un trunk efficace, réduits dans le rapport de la largeur moyenne de ce trunk à B, sont ajoutés à la longueur effective des superstructures. Lorsque les ouvertures d'accès de ces cloisons ne sont pas munies de fermetures de la classe 1, 90 pour cent sont ajoutés.

La hauteur réglementaire d'un trunk est égale à la hauteur réglementaire d'un château.

Lorsque la hauteur du trunk est moindre que la hauteur réglementaire d'un château, l'augmentation est réduite dans le rapport de la hauteur réelle à la hauteur réglementaire; lorsque la hauteur des hiloires de panneaux sur le pont du trunk est moindre que la hauteur réglementaire des hiloires

(d) ventilators are protected by the trunk, by watertight covers or by equivalent means;

(e) open rails are fitted on the weather portions of the freeboard deck in way of the trunk for at least half their length;

(f) the machinery casings are protected by the trunk, by a superstructure of standard height, or by a deck house of the same height and of equivalent strength.

Where access openings in poop and bridge bulkheads are fitted with Class 1 closing appliances, 100 per cent. of the length of an efficient trunk reduced in the ratio of its mean breadth to B is added to the effective length of the superstructures. Where the access openings in these bulkheads are not fitted with Class 1 closing appliances 90 per cent. is added.

The standard height of a trunk is the standard height of a bridge.

Where the height of the trunk is less than the standard height of a bridge, the addition is reduced in the ratio of the actual to the standard height; where the height of hatchway coamings on the trunk deck is less than the standard height of coamings (see Rule IX), a reduction from the actual

d) ventilatorerna äro skyddade av trunken, av vattentäta lock eller på likvärdigt sätt;

e) öppet räcke är anbragt å utsatta delar av fribordsdäcket längs trunken på minst hälften av nämnda delars längd;

f) maskinerirumskapparna äro skyddade av trunken, av en överbyggnad av normalhöjd eller av ett däckshus av samma höjd och av motsvarande styrka.

Där tillträdesöppningarna i skott till poop och midskeppsöverbyggnad äro försedda med stängningsanordningar av klass 1, göres till överbyggnadernas effektiva längd ett tillägg av 100 procent av en effektiv trunks längd, minskad i samma förhållande, som trunkens medelbredd står till B. Där tillträdesöppningarna i dessa skott icke äro försedda med stängningsanordningar av klass 1, utgör tillägget 90 procent.

Normalhöjden av en trunk är lika med normalhöjden av en midskeppsöverbyggnad.

Där höjden av en trunk är mindre än normalhöjden av en midskeppsöverbyggnad, minskas tillägget i samma förhållande, som den verkliga höjden står till normalhöjden; där höjden av luckarmarna å trunkdäcket är mindre än normalhöjden av karmar (se regel IX), skall trunkens verkliga

de panneaux (voir Règle IX), une réduction doit être faite sur la hauteur réelle du trunk, réduction qui doit correspondre à la différence entre la hauteur réelle et la hauteur réglementaire des hiloires de panneaux.

height of trunk is to be made which corresponds to the difference between the actual and the standard height of coamings.

höjd undergå en minskning, som motsvarar skillnaden mellan karmarnas verkliga höjd och normalhöjd.

Longueur effective des superstructures fermées avec ouvertures dans l'axe.

Effective Length of Enclosed Superstructures with Middle Line Openings.

Effektiv längd av slutna överbyggnader med i mittlinjen belägna öppningar.

Règle LII.

Rule LII.

Regel LII.

Superstructures fermées avec ouvertures axiales dans le pont, non pourvues de moyens de fermeture permanents.

Enclosed Superstructure with Middle Line Openings in the deck not Provided with Permanent Means of Closing.

Slutna överbyggnader med i mittlinjen belägna däcköppningar utan permanenta tillslutningsanordningar.

Lorsqu'il y a une superstructure fermée avec une ou plusieurs ouvertures axiales dans le pont, non pourvues de moyens de fermeture permanents (voir Règles VIII à XVI), la longueur effective de la superstructure est déterminée comme il suit:

Where there is an enclosed superstructure with one or more middle line openings in the deck not provided with permanent means of closing (*see* Rules VIII to XVI), the effective length of the superstructure is determined as follows:—

Där en sluten överbyggnad, som i däck har en eller flera, i mittlinjen belägna öppningar utan permanenta tillslutningsanordningar (se reglerna VIII—XVI), är anbragt, bestämmes överbyggnadens effektiva längd på följande sätt:

(1) Lorsque des dispositifs de fermeture temporaires efficaces ne sont pas prévus pour les ouvertures axiales dans le pont (voir Règle XLV) ou lorsque la largeur de l'ouverture est égale ou supérieure à 80 pour cent de la largeur B_1 du pont de superstructure au milieu de l'ouverture, le navire est considéré comme ayant un puits ouvert par le travers de chaque ouverture et des sabords de décharge doivent être prévus par le travers de ce puits. La longueur effective d'une superstructure, entre les ouvertures, est déterminée

(1) Where efficient temporary closing appliances are not provided for the middle line deck openings (*see* Rule XLV), or the breadth of opening is 80 per cent. or more of the breadth B_1 of the superstructure deck at the middle of the opening, the ship is considered as having an open well in way of each opening, and freeing ports are to be provided in way of this well. The effective length of superstructure between openings is governed by Rules XLVII, XLIX, and L.

1) Där de i mittlinjen belägna däcköppningarna icke äro försedda med effektiva tillfälliga tillslutningsanordningar (se regel XLV), eller där bredden av öppningen är 80 procent eller mera av bredden B_1 av överbyggnadsdäcket vid mitten av öppningen, anses fartyget hava en öppen brunn tvärs för varje öppning, och länsportöppningar skola anordnas i en dylik brunn. Den effektiva längden av överbyggnad mellan öppningarna bestämmes enligt reglerna XLVII, XLIX och L.

d'après les Règles XLVII, XLIX et L.

(2) Lorsque des dispositifs de fermeture temporaires efficaces sont prévus pour les ouvertures axiales dans le pont et lorsque la largeur des ouvertures est inférieure à $0,8 B_1$, la longueur effective est déterminée d'après les Règles XLVII, XLIX et L; toutefois lorsque les ouvertures d'accès dans les cloisons d'entrepont sont fermées par des dispositifs de fermeture de la classe 2, elles sont considérées, pour le calcul de la longueur effective, comme étant fermées par des dispositifs de la classe 1. La longueur effective totale s'obtient en ajoutant à la longueur déterminée au paragraphe (1) ci-dessus la différence entre cette longueur et la longueur du navire corrigée dans le rapport:

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

où b est la largeur de l'ouverture dans le pont.

Lorsque $\frac{B_1 - b}{B_1}$ est supérieur à 0,5: 0,5 est la valeur maximum admise.

(2) Where efficient temporary closing appliances are provided for middle line deck openings and the breadth of opening is less than $.8 B_1$, the effective length is governed by Rules XLVII, XLIX, and L, except that where access openings in 'tween deck bulkheads are closed by Class 2 closing appliances, they are regarded as being closed by Class 1 closing appliances in determining the effective length. The total effective length is obtained by adding to the length determined by (1) the difference between this length and the length of the ship, modified in the ratio of —

$$\frac{B_1 - b}{B_1} \text{ where } b = \text{breadth of deck opening;}$$

where $\frac{B_1 - b}{B_1}$ is greater than .5 it is taken as .5.

2) Där de i mittlinjen belägna däcköppningarna äro försedda med effektiva tillfälliga tillslutningsanordningar och bredden av öppningarna är mindre än $0,8 B_1$, skall den effektiva längden bestämmas enligt reglerna XLVII, XLIX och L, dock att där tillträdesöppningarna i mellandäcksskott äro stängda med stängningsanordningar av klass 2, anses öppningarna vid bestämmande av den effektiva längden stängda med stängningsanordningar av klass 1. Den totala effektiva längden erhålles genom att till den enligt 1) bestämda längden lägga skillnaden mellan denna längd och fartygets längd, korrigerad enligt förhållandet $\frac{B_1 - b}{B_1}$, där b är bredden av däcköppningen.

Därest $\frac{B_1 - b}{B_1}$ är större än 0,5, användes 0,5.

Déductions pour superstructures.

Règle LIII.

Déductions pour superstructures.

Lorsque la longueur effective de superstructures est égale à L , la déduction à apporter au franc-bord est de 356 millimètres pour une longueur de navire égale à 24m40, elle

Deductions for Superstructures.

Rule LIII.

Deductions for Superstructures.

Where the effective length of superstructure is 1.0 L , the deduction from the freeboard is 14 inches at 80 feet length of ship, 34 inches at 280 feet length, and 42 inches

Avdrag för överbyggnader.

Regel LIII.

Avdrag för överbyggnader.

Där effektiva längden av överbyggnader är lika med 1.0 L , är avdraget från fribordet 356 mm vid en längd av fartyget av 24.40 meter, 864 mm vid en längd av 85.30 meter

est de 864 millimètres pour une longueur de 85m30 et de 1067 millimètres pour une longueur de 122 mètres et au-dessus. Les déductions à apporter pour les valeurs intermédiaires de la longueur sont obtenues par interpolation.

Lorsque la longueur effective totale des superstructures est moindre que L, la déduction est un pourcentage pris dans la table suivante.

at 400 feet length and above; deductions at intermediate lengths are obtained by interpolation. Where the total effective length of superstructures is less than 1.0 L the deduction is a percentage obtained from the following Table: —

och 1067 mm vid en längd av 122 meter eller mera. Avdrag vid mellanliggande längder bestämmas genom interpolering.

Där den totala effektiva längden av överbyggnaderna är mindre än 1.0 L, är avdraget lika med en ur följande tabell erhållen procentdel.

Superstructures.	Longueur totale effective des superstructures (E).											Ligne.
	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.	L.	
	Pour cent.	Pour cent.	Pour cent.	Pour cent.	Pour cent.	Pour cent.	Pour cent.	Pour cent.	Pour cent.	Pour cent.	Pour cent.	
Tous types avec gaillard et sans château détaché	0	5	10	15	23,5	32	46	63	75,3	87,7	100	A
Tous types avec gaillard et avec château détaché*	0	6,3	12,7	19	27,5	36	46	63	75,3	87,7	100	B

* Lorsque la longueur effective du château est inférieure à 0.2 L les pourcentages sont obtenus par interpolation entre les lignes B et A.

Lorsqu'il n'existe pas de gaillard, les pourcentages ci-dessus sont réduits de 5.

Les pourcentages de réduction pour les valeurs intermédiaires de la longueur des superstructures sont obtenus par interpolation.

Superstructures.	Total Effective Length of Superstructure (E).											Line.
	0.	.1 L.	.2 L.	.3 L.	.4 L.	.5 L.	.6 L.	.7 L.	.8 L.	.9 L.	1.0 L.	
	Per cent.	Per cent.	Per cent.	Per cent.	Per cent.	Per cent.	Per cent.	Per cent.	Per cent.	Per cent.	Per cent.	
All types with forecastle and without detached bridge	0	5	10	15	23,5	32	46	63	75,3	87,7	100	A
All types with forecastle and detached bridge*	0	6,3	12,7	19	27,5	36	46	63	75,3	87,7	100	B

* Where the effective length of a detached bridge is less than .2 L the percentages are obtained by interpolation between lines B and A.

Where no forecastle is fitted the above percentages are reduced by 5.

Percentages for intermediate lengths of superstructures are obtained by interpolation.

Överbyggnader.	Överbyggnadernas totala effektiva längd (E).											Linje.
	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.	1,0 L.	
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
Alla typer med back men utan fristående midskeppsöverbyggnad	0	5	10	15	23,5	32	46	63	75,8	87,7	100	A
Alla typer med back jämte fristående midskeppsöverbyggnad*	0	6,3	12,7	19	27,5	36	46	63	75,8	87,7	100	B

* Där den effektiva längden av en fristående midskeppsöverbyggnad är mindre än 0,2 L, bestämmas procentdelarna genom interpolering mellan linjerna B och A.

Där back icke finnes, minskas förestående procentdelar med 5.

Procentdelarna för mellanliggande längder av överbyggnader bestämmas genom interpolering.

Tonture.

Règle LIV.

Généralités.

La tonture est mesurée depuis le pont en abord jusqu'à une ligne de référence tracée parallèlement à la quille au milieu du navire et tangente à la ligne de tonture.

Dans les navires prévus pour naviguer avec un tirant d'eau arrière plus grand que le tirant d'eau avant, la tonture peut être mesurée d'après la ligne de charge à condition qu'une marque additionnelle soit placée à 0,25 L en avant du milieu pour indiquer la ligne de charge assignée. Cette marque doit être semblable au disque de franc-bord au milieu du navire.

Dans les navires à pont découvert et dans les navires à superstructures détachées la tonture est mesurée au pont de franc-bord.

Sheer.

Rule LIV.

General.

The sheer is measured from the deck at side to a line of reference drawn parallel to the keel through the sheer line at amidships.

In ships designed to trim by the stern in service, the sheer may be measured in relation to the load line, provided an additional mark is placed at .25 L forward of amidships, to indicate the assigned load line. This mark is to be similar to the load line disc amidships.

In flush deck ships and in ships with detached superstructures the sheer is measured at the free-board deck.

Språng.

Regel LIV.

Allmänna bestämmelser.

Språnget mätes från däckets bordvartslinje till en baslinje, dragen parallell med kölen genom språngkurvan midskepps.

I fråga om fartyg, konstruerade att under fart hava större djupgående akter än för, kan språnget mätas i förhållande till lastvattenlinjen, under villkor, att ytterligare ett märke anbringas på ett avstånd av 0,25 L för om midskepps för att utvisa den fastställda lastvattenlinjen. Detta märke skall hava samma utseende som fribordsringen midskepps.

I fråga om flushdäckade fartyg och fartyg med fristående överbyggnader mätes språnget vid fribordsdäcket.

Dans les navires dont les parties hautes des murailles sont d'une forme particulière avec un retrait ou une brisure, la tonture est évaluée d'après le creux équivalent au milieu du navire (voir Règle XXXV).

Dans les navires ayant une superstructure de hauteur réglementaire, s'étendant sur toute la longueur du pont de franc-bord, la tonture est mesurée au pont de la superstructure. Lorsque la hauteur est supérieure à la hauteur réglementaire la tonture peut être évaluée d'après la hauteur réglementaire. Lorsqu'une superstructure est intacte ou lorsque les ouvertures des cloisons qui la limitent sont munies de fermetures de la classe 1 et lorsque le pont de superstructure a au moins la même tonture que le pont de franc-bord exposé, il n'est pas tenu compte de la tonture dans la partie couverte du pont de franc-bord.

Règle LV.

Ligne de tonture réglementaire.

Les ordonnées en centimètres de la ligne de tonture réglementaire sont données dans la table suivante, où L est la longueur du navire en mètres:

In ships with topsides of unusual form in which there is a step or break in the topsides, the sheer is considered in relation to the equivalent depth amidships (see Rule XXXV).

In ships with a superstructure of standard height which extends over the whole length of the freeboard deck, the sheer is measured at the superstructure deck; where the height exceeds the standard, the sheer may be considered in relation to the standard height.

Where a superstructure is intact or access openings in its enclosing bulkheads are fitted with Class 1 closing appliances, and the superstructure deck has at least the same sheer as the exposed freeboard deck, the sheer of the enclosed portion of the freeboard deck is not taken into account.

Rule LV.

Standard Sheer Profile.

The ordinates (in inches) of the standard sheer profile are given in the following Table, where L is the number of feet in the length of the ship: —

I fråga om fartyg med sidor, vilkas övre del är av ovanlig form och har avsats eller brott, hänföres språnget till det motsvarande djupet midskepps (se regel XXXV).

I fråga om fartyg med en överbyggnad av normalhöjd, vilken överbyggnad sträcker sig över hela längden av fribordsdäcket, mätes språnget vid överbyggnadsdäcket. Där höjden är större än normalhöjden, kan språnget hänföras till normalhöjden.

Där en överbyggnad är fullständigt sluten eller tillträdesöppningarna i dess ändskott äro försedda med stängningsanordningar av klass 1 samt överbyggnadsdäcket har minst samma språng, som det öppna fribordsdäcket, tagas språnget av den inbyggda delen av fribordsdäcket icke i betraktande.

Regel LV.

Normal språngkurva.

Den normala språngkurvans ordinator angivas i cm i följande tabell, i vilken L är fartygets längd i meter:

Position	Ordonnées	Facteur.
P.A.R. . .	0,833L+25,4	1
1/6L de		
P.A.R. . .	0,37L+11,3	4
1/3L de		
P.A.R. . .	0,0925L+2,825	2
Milieu . .	0,	4
1/3L de		
P.A.V. . .	0,185L+5,65	2
1/6L de		
P.A.V. . .	0,74L+22,6	4
P.A.V. . .	1,666L+50,8	1

P.A.R. = Extrémité arrière de la ligne de flottaison correspondant au franc-bord d'été.
P.A.V. = Extrémité avant de la ligne de flottaison correspondant au franc-bord d'été.

Station	Ordinate	Factor.
A.P. . . .	.1L + 10	1
1/6L from		
A.P. . . .	.0445L + 4.45	4
1/3L from		
A.P. . . .	.011L + 1.1	2
Amidships	0	4
1/3L from		
F.P. . . .	.022L + 2.2	2
1/6L from		
F.P. . . .	.089L + 8.9	4
F.P. . . .	.2L + 20	1

A.P. = After end of Summer load water-line.
F.P. = Fore end of Summer load water-line.

Belägenhet	Ordinatorer	Factor
AP	0,833L+25,4	1
1/6L från		
AP	0,37L+11,3	4
1/3L från		
AP	0,0925L+2,825	2
Midskepps	0	4
1/3L från		
FP	0,185L+5,65	2
1/6L från		
FP	0,74L+22,6	4
FP	1,666L+50,8	1

AP är akterliga slutpunkten av lastvattenlinjen på sommarfribordet.

FP är förliga slutpunkten av lastvattenlinjen på sommarfribordet.

Règle LVI.

Mesure des écarts avec la ligne de tonture réglementaire.

Lorsque la ligne de tonture diffère de la ligne de tonture réglementaire, les sept ordonnées de chacune des deux lignes sont multipliées par les facteurs correspondants donnés dans la table des ordonnées. La différence entre les sommes des produits respectifs divisée par 18 mesure le manque ou l'excès de tonture. Lorsque la moitié arrière de la ligne de tonture est plus haute que la ligne de tonture réglementaire et lorsque la moitié avant est moins haute que cette ligne de tonture réglementaire aucune amélioration de franc-bord n'est accordée pour la partie la plus haute et la diminution correspondant à la partie basse est seule mesurée.

Lorsque la moitié avant de la ligne de tonture est plus haute que la ligne de

Rule LVI.

Measurement of Variations from Standard Sheer Profile.

Where the sheer profile differs from the standard the seven ordinates of each profile are multiplied by the appropriate factors given in the table of ordinates. The difference between the sums of the respective products, divided by 18, measures the deficiency or excess of sheer. Where the after half of the sheer profile is greater than the standard and the forward half is less than the standard, no credit is allowed for the part in excess and the deficiency only is measured.

Where the forward half of the sheer profile exceeds the standard, and

Regel LVI.

Mätning av avvikelser från den normala språngkurvan.

Där språngkurvan avviker från den normala, multipliceras de sju ordinatorerna för vardera kurvan med de motsvarande faktorerna, angivna i tabellen över ordinator. Skillnaden mellan summorna av respektive produkter, dividerad med 18, angiver måttet på underskott eller överskott av språng. Där språngkurvan akterom midskepps är större än den normala och språngkurvan för om midskepps är mindre än den normala, medges icke någon gottgörelse för den överskjutande delen, utan underskottet allena mätes.

Där språngkurvan för om midskepps är större än den normala och språng-

tonture réglementaire et lorsque la partie arrière de la tonture n'est pas moindre que 75 pour cent de la tonture réglementaire, on doit tenir compte de la partie en excédent. Lorsque la partie arrière a une tonture moindre que 50 pour cent de la valeur de la tonture réglementaire, on ne doit pas tenir compte de l'excès de tonture à l'avant. Lorsque la tonture à l'arrière est comprise entre 50 et 75 pour cent de la tonture réglementaire, une correction intermédiaire peut être donnée pour excès de tonture à l'avant.

Règle LVII.

Correction pour les écarts avec la ligne de tonture réglementaire.

La correction pour la tonture est égale au manque ou à l'excès de tonture (voir Règle LVI) multiplié par $0,75 - \frac{S}{2L}$, S étant la longueur totale de superstructures, telle qu'elle est définie par la Règle XL.

Règle LVIII.

Addition pour manque de tonture.

Lorsque la tonture est moindre que la tonture réglementaire, la correction pour manque de tonture (voir Règle LVII) est ajoutée au franc-bord.

Règle LIX.

Déduction pour excès de tonture.

Dans les navires à pont découvert et dans ceux

the after portion of the sheer profile is not less than 75 per cent. of the standard, credit is allowed for the part in excess; where the after part is less than 50 per cent. of the standard no credit is given for the excess sheer forward. Where the after sheer is between 50 per cent. and 75 per cent. of the standard, intermediate allowances may be granted for excess sheer forward.

Rule LVII.

Correction for Variations from Standard Sheer Profile.

The correction for sheer is the deficiency or excess of sheer (see Rule LVI), multiplied by $0.75 - \frac{S}{2L}$, where S is the total length of superstructure, as defined in Rule XL.

Rule LVIII.

Addition for Deficiency in Sheer.

Where the sheer is less than the standard, the correction for deficiency in sheer (see Rule LVII) is added to the freeboard.

Rule LIX.

Deduction for Excess Sheer.

In flush deck ships and in ships where an enclosed

kurvan akter om midskepps icke ligger under 75 procent av den normala, medges gottgörelse för den överskjutande delen; där språngkurvan akter om midskepps ligger under 50 procent av den normala, medges icke någon gottgörelse för överskottet av språng för om midskepps. Där språnget akter om midskepps ligger mellan 50 och 75 procent av det normala, kan mellanliggande gottgörelse medgivas för överskott av språng för om midskepps.

Regel LVII.

Korrektion för avvikelser från den normala språngkurvan.

Korrektionen för språnget är lika med underskottet eller överskottet av språng (se regel LVI), multiplicerat med $0,75 - \frac{S}{2L}$, där S är den totala längden av överbyggnader, sådan denna längd är definierad i regel XL.

Regel LVIII.

Tillägg för underskott av språng.

Där språnget är mindre än det normala, lägges korrektionen för underskott av språng (se regel LVII) till fribordet.

Regel LIX.

Avdrag för överskott av språng.

I fråga om flushdäckade fartyg och fartyg med

dont la superstructure fermée couvre 0,1 L sur l'avant et 0,1 L sur l'arrière du milieu du navire, la correction pour excès de tonture (voir Règle LVII) est déduite du franc-bord; dans les navires à superstructures détachées où aucune superstructure fermée ne couvre le milieu du navire, aucune déduction n'est faite du franc-bord; lorsqu'une superstructure fermée couvre moins de 0,1 L sur l'avant et de 0,1 L sur l'arrière du milieu du navire, la déduction est obtenue par interpolation.

La déduction maximum pour excès de tonture est de 38 millimètres à 30 mètres 50 et augmente à raison de 38 millimètres pour chaque augmentation de 30 m. 50 de la longueur du navire.

superstructure covers .1 L before and .1 L abaft amidships, the correction for excess of sheer* (see Rule LVII) is deducted from the freeboard; in ships with detached superstructures where no enclosed superstructure covers amidships, no deduction is made from the freeboard; where an enclosed superstructure covers less than .1 L before and .1 L abaft amidships, the deduction is obtained by interpolation. The maximum deduction for excess sheer is $1\frac{1}{2}$ inches at 100 feet and increases at the rate of $1\frac{1}{2}$ inches for each additional 100 feet in the length of the ship.

sluten överbyggnad, som täcker 0,1 L för om och 0,1 L akter om midskepps, avdrages korrektionen för överskott av språng (se regel LVII) från fribordet; i fråga om fartyg med fristående överbyggnader, där ingen sluten överbyggnad sträcker sig över fartygets mitt, göres icke avdrag från fribordet; där en sluten överbyggnad täcker mindre än 0,1 L för om och 0,1 L akter om midskepps, bestämmas avdraget genom interpolering.

Det största avdraget för överskott av språng är 38 mm vid en längd av fartyget av 30.50 meter och detta avdrag ökas med 38 mm för varje ökning i längden av 30.50 meter.

Bouge.

Règle LX.

Bouge réglementaire.

Le bouge réglementaire des barrots du pont de franc-bord est égal à un cinquantième de la largeur du navire.

Règle LXI.

Correction pour le bouge.

Lorsque le bouge du pont de franc-bord est plus grand ou plus petit que le bouge réglementaire, le franc-bord est diminué ou augmenté respectivement d'un quart de la différence entre le bouge réel et le bouge réglementaire des barrots

Round of Beam.

Rule LX.

Standard Round of Beam.

The standard round of beam of the freeboard deck is one-fiftieth of the breadth of the ship.

Rule LXI.

Round of Beam Correction.

Where the round of beam of the freeboard deck is greater or less than the standard, the freeboard is decreased or increased respectively by one-fourth of the difference between the actual and the standard round of beam, multiplied by the proportion

Däcksbalkbukt.

Regel LX.

Normal däcksbalkbukt.

Den normala däcksbalkbukten i friboardsdäcket är en femtiondedel av fartygets bredd.

Regel LXI.

Korrektion för däcksbalkbukt.

Där däcksbalkbukten i friboardsdäcket är större eller mindre än den normala, minskas resp. ökas fribordet med en fjärdedel av skillnaden mellan den verkliga och den normala däcksbalkbukten, multiplicerad med den bråkdel av friboardsdäckets längd,

multiplié par la fraction de la longueur du pont de franc-bord qui n'est pas couverte par des superstructures fermées. La diminution de franc-bord accordée pour le bouge ne peut dépasser celle qui correspond à un bouge double du bouge réglementaire.

of the length of the freeboard deck not covered by enclosed superstructures. Twice the standard round of beam is the maximum for which allowance is given.

som icke är täckt av slutna överbyggnader. Två gånger den normala däcksbalkbukten är det maximum, för vilket avdrag gives.

Francs-bords minima.

Règle LXII.

Franc-bord d'été.

Le franc-bord d'été minimum est celui qui est déduit de la Table de franc-bord après correction pour les écarts avec les »standards» et après déduction pour les superstructures.

Le franc-bord en eau salée mesuré à partir de l'intersection de la surface supérieure du pont de franc-bord avec la surface extérieure de la coque ne doit pas être inférieur à 51 millimètres.

Règle LXIII.

Franc-bord tropical.

Le franc-bord minimum dans la zone tropicale est le franc-bord obtenu en déduisant du franc-bord d'été $\frac{1}{8}$ du tirant d'eau d'été mesuré du dessus de quille jusqu'au centre du disque.

Le franc-bord en eau salée mesuré à partir de l'intersection de la surface supérieure du pont de franc-bord avec la surface extérieure du bordé de muraille ne doit pas être inférieur à 51 millimètres.

Minimum Freeboards.

Rule LXII.

Summer Freeboard.

The minimum freeboard in Summer is the freeboard derived from the Freeboard Table after corrections for departures from the standards and after deduction for superstructures.

The freeboard in salt water measured from the intersection of the upper surface of the freeboard deck with the outer surface of the shell is not to be less than 2 inches.

Rule LXIII.

Tropical Freeboard.

The minimum freeboard in the Tropical Zone is the freeboard obtained by a deduction from the Summer freeboard of $\frac{1}{8}$ inch per foot of Summer draught measured from the top of the keel to the centre of the disc.

The freeboard in salt water measured from the intersection of the upper surface of the freeboard deck with the outer surface of the shell is not to be less than 2 inches.

Minsta fribord.

Regel LXII.

Sommarfribord.

Det minsta sommarfribordet är det fribord, som erhålles ur fribordstabellen efter korrektioner för avvikelser från normalbestämmelserna och efter avdrag för överbyggnader.

Fribordet i saltvatten, mätt från skärningen mellan övre sidan av fribordsdäcket och yttre sidan av bordläggningen, må icke vara mindre än 51 mm.

Regel LXIII.

Tr pikfribord.

Det minsta fribordet i tropikzonen är det fribord, som erhålles genom avdrag från sommarfribordet av $\frac{1}{8}$ av det mot sommarfribordet svarande djupgåendet, mätt från överkanten av kölen till fribordsringens medelpunkt.

Fribordet i saltvatten, mätt från skärningen mellan övre sidan av fribordsdäcket och yttre sidan av bordläggningen, må icke vara mindre än 51 mm.

Règle LXIV.**Franc-bord d'hiver.**

Le franc-bord minimum en hiver est le franc-bord obtenu en ajoutant au franc-bord d'été $\frac{1}{48}$ du tirant d'eau d'été mesuré du dessus de quille jusqu'au centre du disque.

Règle LXV.**Franc-bord d'hiver dans l'Atlantique Nord.**

Le franc-bord minimum pour les navires dont la longueur est inférieure ou égale à 100m58 et qui effectuent pendant les mois d'hiver des voyages à travers l'Atlantique Nord au nord du parallèle 36° Nord est égal au franc-bord d'hiver augmenté de 51 millimètres; pour les navires plus longs que 100m58 il est égal au franc-bord d'hiver.

Règle LXVI.**Franc-bord en eau douce.**

Le franc-bord minimum en eau douce de densité égale à 1 est le franc-bord obtenu en déduisant du franc-bord minimum en eau salée $\frac{\Delta}{40T}$ centimètres . . . , où:

Δ = déplacement en eau salée en tonnes métriques à la ligne de charge d'été;

T = tonnes métriques par centimètre d'immersion dans l'eau salée à la ligne de charge d'été.

Lorsque le déplacement à la ligne de charge d'été ne peut être certifié, la déduction doit être de $\frac{1}{48}$

Rule LXIV.**Winter Freeboard.**

The minimum freeboard in Winter is the freeboard obtained by an addition to the Summer freeboard of $\frac{1}{4}$ inch per foot of Summer draught, measured from the top of the keel to the centre of the disc.

Rule LXV.**Winter North Atlantic Freeboard.**

The minimum freeboard for ships not exceeding 330 feet in length on voyages across the North Atlantic, North of latitude 36° N., during the winter months, is the Winter freeboard plus two inches; for ships over 330 feet in length it is the Winter freeboard.

Rule LXVI.**Fresh Water Freeboard.**

The minimum freeboard in fresh water of unit density is the freeboard obtained by deducting from the minimum freeboard in salt water $\frac{\Delta}{40T}$ inches, where

Δ = displacement in salt water in tons at the Summer load water-line, and

T = tons per inch immersion in salt water at the Summer load water-line.

Where the displacement at the Summer load water-line cannot be certified, the deduction is to be $\frac{1}{48}$

Regel LXIV.**Vinterfribord.**

Det minsta vinterfribordet är det fribord, som erhålles genom tillägg till sommarfribordet av $\frac{1}{48}$ av det mot sommarfribordet svarande djupgåendet, mätt från överkanten av kölen till fribordsringens medelpunkt.

Regel LXV.**Vinterfribordet i norra Atlanten.**

Det minsta fribordet för fartyg, vilkas längd är 100.58 meter eller mindre, är på resor tvärs över norra Atlanten, norr om latituden 36° nord, under vintermånaderna lika med vinterfribordet, ökat med 51 mm; för fartyg med en längd av mer än 100.58 meter är det lika med vinterfribordet.

Regel LXVI.**Fribord i färskt vatten.**

Det minsta fribordet i färskt vatten med specifik vikt av 1 är det fribord, som erhålles genom att från det minsta fribordet i saltvatten draga $\frac{\Delta}{40T}$ cm, varvid

Δ = displacementet i saltvatten i metriska ton på den mot sommarfribordet svarande lastvattenlinjen, och

T = antalet metriska ton per centimeter nedsänkning i saltvatten på den mot sommarfribordet svarande lastvattenlinjen.

Där displacementet på den mot sommarfribordet svarande lastvattenlinjen icke kan med säkerhet be-

du tirant d'eau d'été mesuré depuis le dessus de quille jusqu'au centre du disque.

inch per foot of Summer draught, measured from the top of the keel to the centre of the disc.

stämmas, skall avdraget utgöra $\frac{1}{48}$ av det mot sommarfribordet svarande djupgåendet, mätt från överkanten av kölen till fribordsringens medelpunkt.

Règle LXVII.

Table de franc-bord pour les vapeurs.

VALEURS de base des francs-bords minimum d'été pour les vapeurs qui sont conformes aux »standards» définis dans les Règles.

L	Franc-bord	L	Franc-bord
Mètres	Mill.	Mètres	Mill.
24,38	203	128,02	1976
27,43	229	131,06	2055
30,48	254	134,11	2134
33,53	279	137,16	2212
36,58	305	140,21	2291
39,62	330	143,26	2370
42,67	361	146,30	2446
45,72	394	149,35	2522
48,77	429	152,40	2598
51,82	465	155,45	2672
54,86	503	158,50	2746
57,91	544	161,54	2817
60,96	587	164,59	2888
64,01	630	167,64	2957
67,06	676	170,69	3025
70,10	724	173,74	3094
73,15	770	176,78	3160
76,20	820	179,83	3226
79,25	874	182,88	3289
82,30	927	185,93	3353
85,34	983	188,98	3414
88,39	1041	192,02	3475
91,44	1102	195,07	3533
94,49	1166	198,12	3592
97,54	1229	201,17	3650
100,58	1295	204,22	3706
103,63	1364	207,26	3762
106,68	1435	210,31	3815
109,73	1509	213,36	3868
112,78	1585	216,41	3922
115,82	1661	219,46	3973
118,87	1737	222,50	4026
121,92	1816	225,55	4077
124,97	1895	228,60	4127

(i) Les francs-bords minimum pour les navires à pont découvert sont obtenus

Rule LXVII.

Freeboard Table for Steamers.

BASIC Minimum Summer Freeboards for Steamers which Comply with the Standards Laid Down in the Rules.

L.	Free-board	L.	Free-board
(Feet)	(Inch.)	(Feet)	(Inch.)
80	8.0	420	77.8
90	9.0	430	80.9
100	10.0	440	84.0
110	11.0	450	87.1
120	12.0	460	90.2
130	13.0	470	93.3
140	14.2	480	96.3
150	15.5	490	99.3
160	16.9	500	102.3
170	18.3	510	105.2
180	19.8	520	108.1
190	21.4	530	110.9
200	23.1	540	113.7
210	24.8	550	116.4
220	26.6	560	119.1
230	28.5	570	121.8
240	30.3	580	124.4
250	32.3	590	127.0
260	34.4	600	129.5
270	36.5	610	132.0
280	38.7	620	134.4
290	41.0	630	136.8
300	43.4	640	139.1
310	45.9	650	141.4
320	48.4	660	143.7
330	51.0	670	145.9
340	53.7	680	148.1
350	56.5	690	150.2
360	59.4	700	152.3
370	62.4	710	154.4
380	65.4	720	156.4
390	68.4	730	158.5
400	71.5	740	160.5
410	74.6	750	162.5

(i) The minimum freeboards for flush deck steamers are obtained by an

Regel LXVII.

Fribordstabell för ångfartyg.

GRUNDVÄRDEN å minsta sommarfribord för ångfartyg, som överensstämmer med de i reglerna upprästa normerna.

L	Fribord	L	Fribord
m.	mm.	m.	mm.
24,38	203	128,02	1976
27,43	229	131,06	2055
30,48	254	134,11	2134
33,53	279	137,16	2212
36,58	305	140,21	2291
39,62	330	143,26	2370
42,67	361	146,30	2446
45,72	394	149,35	2522
48,77	429	152,40	2598
51,82	465	155,45	2672
54,86	503	158,50	2746
57,91	544	161,54	2817
60,96	587	164,59	2888
64,01	630	167,64	2957
67,06	676	170,69	3025
70,10	724	173,74	3094
73,15	770	176,78	3160
76,20	820	179,83	3226
79,25	874	182,88	3289
82,30	927	185,93	3353
85,34	983	188,98	3414
88,39	1041	192,02	3475
91,44	1102	195,07	3533
94,49	1166	198,12	3592
97,54	1229	201,17	3650
100,58	1295	204,22	3706
103,63	1364	207,26	3762
106,68	1435	210,31	3815
109,73	1509	213,36	3868
112,78	1585	216,41	3922
115,82	1661	219,46	3973
118,87	1737	222,50	4026
121,92	1816	225,55	4077
124,97	1895	228,60	4127

I. De minsta friborden för flushdäckade ångfartyg erhållas genom ök-

nus en augmentant les francs-bords donnés par la table ci-dessus à raison de 38 millimètres par 30m50 de longueur.

(ii) Les francs-bords correspondant aux valeurs intermédiaires de la longueur sont obtenus par interpolation.

(iii) Lorsque c est supérieur à 0,68, le franc-bord est multiplié par le facteur $c + 0,68$

$$\frac{1,36}{c + 0,68}$$

(iv) Lorsque C est supérieur à $\frac{L}{15}$ le franc-bord est augmenté de la quantité $8,33 \left(C - \frac{L}{15} \right) R$ millimètres, où R est égal à $\frac{L}{3,96}$ lorsque la longueur est moindre que 118m90 et égal à 30 lorsque la longueur est égale ou supérieure à 118m90.

Dans le cas d'un navire ayant au milieu de la longueur une superstructure fermée s'étendant au moins sur 0,6 L , ou d'un navire ayant un trunk complet ou une suite de superstructures partielles intactes et trunks s'étendant de l'avant à l'arrière, si C est plus petit que $\frac{L}{15}$, le franc-bord est réduit de la quantité ci-dessus.

Lorsque la hauteur des superstructures ou du trunk est plus petite que la hauteur réglementaire, la réduction est dans le rapport de la hauteur réelle à la hauteur réglementaire.

(v) Lorsque le creux réel mesuré au milieu jusqu'à

addition to the above Table at the rate of $1\frac{1}{2}$ inches for every 100 feet of length.

(ii) The freeboards at intermediate lengths are obtained by interpolation.

(iii) Where c exceeds .68, the freeboard is multiplied by the factor $\frac{c + .68}{1.36}$

(iv) Where D exceeds $\frac{L}{15}$ the freeboard is increased by $\left\{ D - \frac{L}{15} \right\} R$ inches, where R is $\frac{L}{130}$ at lengths less than 390 feet, and 3 at 390 feet length and above.

In a ship with an enclosed superstructure covering at least .6 L amidships, with a complete trunk, or with a combination of intact partial superstructures and trunk which extends all fore and aft, where D is less than $\frac{L}{15}$, the freeboard is reduced at the above rate.

Where the height of superstructures or trunk is less than the standard height, the reduction is in the ratio of the actual to the standard height.

(v) Where the actual depth to the surface of

ning av de i förestående tabell angivna fribord med 38 mm för varje 30.50 meter av längden.

II. Friborden för mellanliggande värden av längden erhållas genom interpolering.

III. Där c är större än 0.68, multipliceras fribordet med faktorn $\frac{c + 0,68}{1,36}$

IV. Där D är större än $\frac{L}{15}$, ökas fribordet med värdet $8,33 \left(D - \frac{L}{15} \right) R$ mm, varvid R är $\frac{L}{3,96}$ då längden är mindre än 118.90 meter, och 30 då längden är 118.90 meter eller mera.

Där i fråga om fartyg, som är försett med sluten överbyggnad, täckande minst 0.6 L midskepps, med en genomgående trunk eller med en överfartygets hela längd utsträckt kombination av fristående fullständigt slutna överbyggnader och trunk, D är mindre än $\frac{L}{15}$, göres från fribordet ett avdrag, som är lika med ovannämnda värde.

Där höjden av överbyggnaderna eller av trunken är mindre än den normala höjden, multipliceras avdraget med förhållandet mellan den verkliga och den normala höjden.

V. Där det verkliga djupet till översidan av

la surface du pont de franc-bord est plus grand ou plus petit que C, la différence entre les creux (en millimètres) est ajoutée ou retranchée au franc-bord.

the freeboard deck amidships is greater or less than D, the difference between the depths (in inches) is added to or deducted from the freeboard.

fribordsdäcket midskepps är större eller mindre än D, skall skillnaden (i mm) mellan djupen läggas till eller dragas från fribordet.

4^{ème} Partie. — Lignes de charge pour les voiliers.

Règle LXVIII.

Lignes employées conjointement avec le disque.

La ligne de franc-bord d'hiver et la ligne de franc-bord tropical ne sont pas marquées sur les voiliers. Le franc-bord minimum en eau salée déterminant la ligne de charge jusqu'à laquelle les voiliers peuvent être chargés en hiver et dans la zone tropicale correspond au centre du disque (voir figure 3).

Part IV.— Load Lines for Sailing Ships.

Rule LXVIII.

Lines to be Used in Connection with the Disc.

Winter and Tropical load lines are not marked on sailing ships. The maximum load line to which sailing ships may be laden in salt water in Winter and in the Tropical Zone is the centre of the disc (see Figure 3).

Del IV. Fribord för segelfartyg.

Regel LXVIII.

Märken i förening med fribordsringen.

Segelfartyg åsättas icke märket för vinterfribordet och märket för tropikfribordet. Den största tillåtna nedlastningen för segelfartyg i salt vatten under vintern och i tropikzon utmärkes av fribordsringens medelpunkt (se fig. 3).

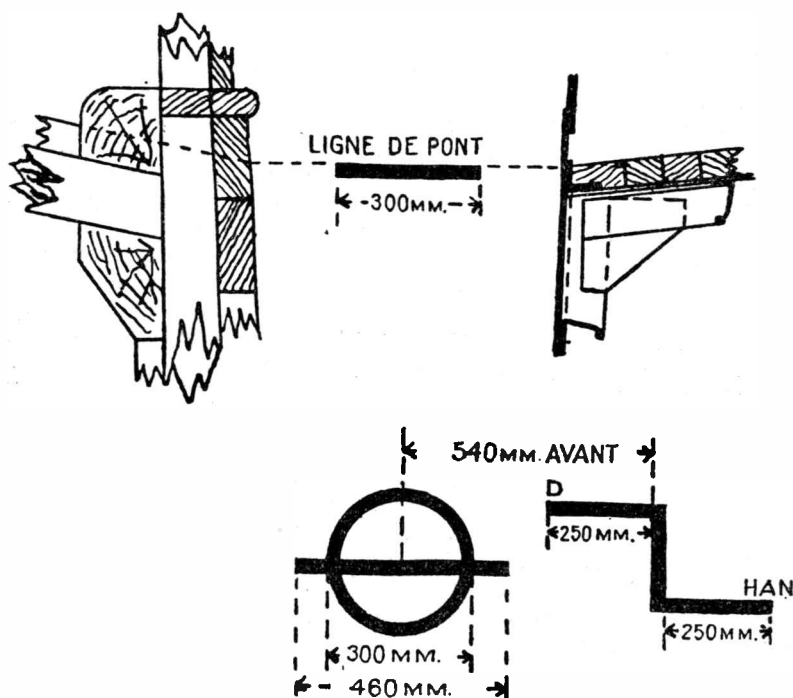


Figure 3.

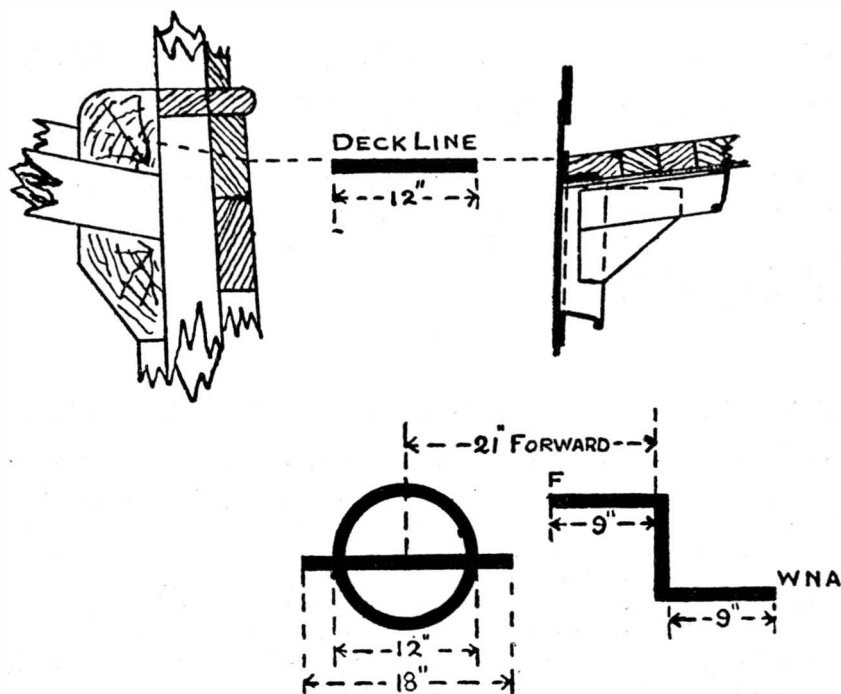
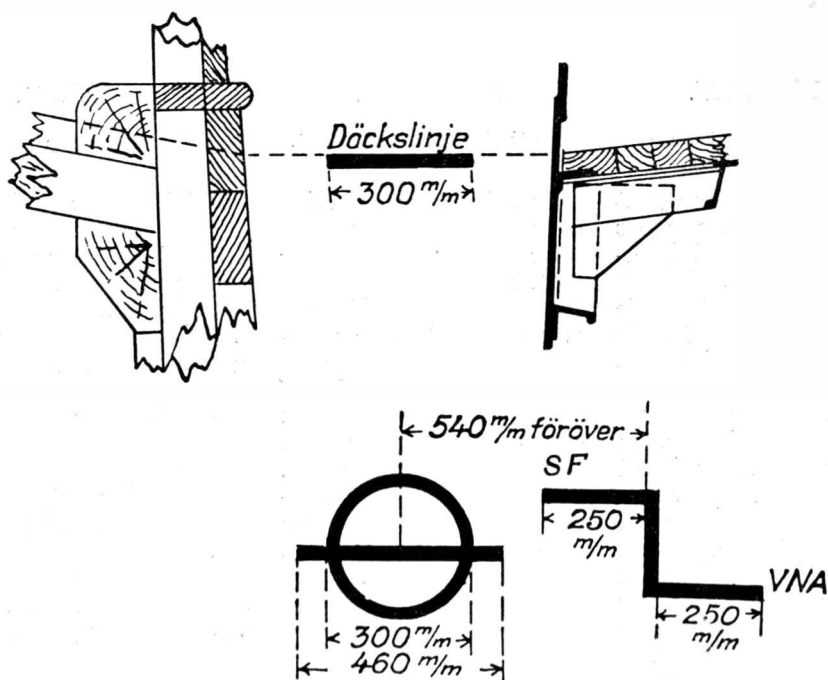


Figure 3.



Figur 3.

Règle LXIX.

Conditions dans lesquelles les lignes de charge sont assignées.

Les conditions dans lesquelles les lignes de charge sont assignées sont celles qui sont contenues dans la 2^{ème} Partie des présentes Règles.

Rule LXIX.

Conditions of Assignment of Load Line.

The conditions of assignment are those contained in Part II of these Rules.

Regel LXIX.

Villkor för fastställande av lastmärke.

Villkoren för fastställande av lastmärke äro de, som innehållas i del II av dessa regler.

Règle LXX.

Calcul du franc-bord.

Les francs-bords sont calculés d'après la Table de franc-bord pour les voiliers de la même façon que les francs-bords des vapeurs sont calculés d'après la Table de francs-bords des vapeurs, sauf en ce qui concerne les points suivans.

Rule LXX.

Computation of Freeboard.

Freeboards are computed from the Freeboard Table for Sailing Ships in the same manner as the freeboards for steamers are computed from the Freeboard Table for Steamers, except as follows: —

Regel LXX.

Beräkning av fribordet.

Friborden beräknas medelst fribordstabellen för segelfartyg på samma sätt som friborden för ångfartyg beräknas medelst fribordstabellen för ångfartyg; dock med följande undantag.

Règle LXXI.

Creux pour le franc-bord (C).

Dans les voiliers ayant un relevé de varangues supérieur à 125 millimètres par mètre la distance verticale mesurée depuis le dessus de quille (Règle XXXIV) est réduite de la demi-différence entre le relevé total des varangues en un point situé à la demi-largeur du navire et le relevé total correspondant à une inclinaison de 125 millimètres par mètre. La réduction maximum à apporter ne peut dépasser celle qui correspond à un relevé de varangue de 208 millimètres par mètre de la demi-largeur du navire.

Rule LXXI.

Depth for Freeboard (D).

In sailing ships having a greater rate of rise of floor than $1\frac{1}{2}$ inches per foot, the vertical distance from the top of keel (Rule XXXIV), is reduced by half the difference between the total rise of floor at the half-breadth of the ship and the total rise at $1\frac{1}{2}$ inches per foot. $2\frac{1}{2}$ inches per foot of half-breadth is the maximum rate of rise for which a deduction is made.

Regel LXXI.

Fribordsdjup (D).

I fråga om segelfartyg, där bottenstockarnas stigning är större än 125 mm per meter, minskas det lodräta avståndet från överkanten av kölen (regel XXXIV) med hälften av skillnaden mellan hela stigningen av bottenstockarna på fartygets halva bredd och en hel stigning på samma bredd av 125 mm per meter. 208 mm per meter av halvbredden är det största stigningsförhållande, för vilket avdrag göres.

Lorsque les formes de la partie inférieure du maître couple sont creuses ou qu'il existe des galbords épais, le creux est mesuré depuis le point où le prolongement vers l'axe de la ligne tangente à la partie plate du fond coupe le côté de la quille.

La profondeur employée avec la Table de franc-bord ne doit pas être inférieure à $\frac{L}{12}$.

Where the form at the lower part of the midship section is of a hollow character, or thick garboards are fitted, the depth is measured from the point where the line of the flat of the bottom continued inwards cuts the side of the keel.

The depth used with the Freeboard Table is to be taken as not less than $\frac{L}{12}$.

Därest midskeppssektionens nedre del bildar hålig form eller därest tjocka sambordsplankor äro anbragta, mätes djupet från skärningen mellan förlängningen inåt av fartygsbottnens raka del och sidan av kölén.

Det djup, som användes i fribordstabellen, må icke tagas mindre än $\frac{L}{12}$.

Règle LXXII.

Coefficient de finesse (c).

Le coefficient employé avec la Table de franc-bord ne doit pas être inférieur à 0,62 ni supérieur à 0,72.

Rule LXXII.

Coefficient of Fineness (c).

The coefficient used with the Freeboard Table is to be taken as not less than .62 and not greater than .72.

Regel LXXII.

Deplacementets fyllighetskoefficient (c).

Deplacementets fyllighetskoefficient, som användes för fribordstabellen, må icke tagas mindre än 0.62 och icke större än 0.72.

Règle LXXIII.

Superstructures dans les navires en bois.

Dans les navires en bois la construction et les dispositifs de fermeture des superstructures pour lesquelles des réductions sont apportées au franc-bord, doivent être réalisés à la satisfaction de l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords.

Rule LXXIII.

Superstructures in Wood Ships.

In wood ships the construction and closing arrangements of superstructures for which deductions are made from the freeboard are to be to the satisfaction of the Assigning Authority.

Regel LXXIII.

Överbyggnader på träfartyg.

I fråga om träfartyg skola konstruktionen av samt stängnings- och tillslutningsanordningarna till överbyggnader, för vilka avdrag göras från fribordet, tillfredsställa den myndighet som fastställer lastmärket.

Règle LXXIV.

Déduction pour superstructures.

Lorsque la longueur effective des superstructures est égale à L, la déduc-

Rule LXXIV.

Deductions for Superstructures.

Where the effective length of superstructures is 1.0 L, the deduction

Regel LXXIV.

Avdrag för överbyggnader.

Där överbyggnadernas effektiva längd är lika med 1.0 L, är avdraget

tion à apporter au franc-bord est de 76 millimètres pour les navires dont la longueur est de 24m40 et de 711 millimètres pour les navires dont la longueur est égale ou supérieure à 100m58. La déduction à apporter pour les valeurs intermédiaires de la longueur s'obtient par interpolation. Lorsque la longueur effective totale des superstructures est moindre que L, la déduction est le pourcentage indiqué dans la Table suivante:

from the freeboard is 3 inches at 80 feet length of ship, and 28 inches at 330 feet length and above; deductions at intermediate lengths are obtained by interpolation. Where the total effective length of superstructures is less than 1.0 L, the deduction is a percentage obtained from the following Table:

från fribordet 76 mm vid en fartygslängd av 24,40 meter och 711 mm vid en längd av 100,58 meter eller mera. Avdragen för mellanliggande längder bestämmas genom interpolering. Där överbyggnadernas sammanlagda effektiva längd är mindre än 1.0 L, är avdraget en ur följande tabell erhållen procentdel.

Types de superstructures.	Longueur effective des superstructures (E).											Ligne.
	0	,1 L.	,2 L.	,3 L.	,4 L.	,5 L.	,6 L.	,7 L.	,8 L.	,9 L.	L.	
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
Tous types sans château	0	7	13	17	23,5	30	47½	70	80	90	100	A
Tous types avec château*	0	7	14,7	22	32	42	56	70	80	90	100	B

* Lorsque la longueur effective du château est moindre que 0,2L, les pourcentages s'obtiennent par interpolation entre les lignes B et A. Les pourcentages de réduction correspondant à des longueurs intermédiaires de superstructures s'obtiennent par interpolation.

Type of Superstructures.	Total Effective Length of Superstructures (E).											Line.
	0	.1 L.	.2 L.	.3 L.	.4 L.	.5 L.	.6 L.	.7 L.	.8 L.	.9 L.	1.0 L.	
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
All types without Bridge	0	7	13	17	23,5	30	47½	70	80	90	100	A
All types with Bridge*	0	7	14,7	22	32	42	56	70	80	90	100	B

* Where the effective length of Bridge is less than .2L, the percentages are obtained by interpolation between lines B and A. Percentages for intermediate lengths of superstructures are obtained by interpolation.

Typ av överbyggnader.	Överbyggnadernas sammanlagda effektiva längd (E).											Linje.
	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.	1,0 L.	
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
Alla typer utan midskeppsöverbyggnad	0	7	13	17	23,5	30	47,5	70	80	90	100	A
Alla typer med midskeppsöverbyggnad *	0	7	14,7	22	32	42	56	70	80	90	100	B

* Där den effektiva längden av midskeppsöverbyggnaden är mindre än 0,2 L, bestämmas procentdelarna genom interpolering mellan linjerna B och A. Procentdelarna för mellanliggande längder av överbyggnader bestämmas genom interpolering.

Règle LXXV.

Francs-bords minima.

Aucune augmentation du franc-bord n'est exigée pour l'hiver et aucune réduction n'est permise pour la zone tropicale.

Une augmentation du franc-bord égale à 76 millimètres est apportée pour les voyages effectués à travers l'Atlantique Nord au nord du parallèle de 36° N. pendant les mois d'hiver.

Dans les calculs de franc-bord en eau douce pour un navire en bois, le tirant d'eau est mesuré depuis le can inférieur de la râblure de quille jusqu'au centre du disque.

Rule LXXV.

Minimum Freeboards.

No addition to the freeboard is required for Winter freeboard, nor is a deduction permitted for Tropical freeboard.

An increase in freeboard of 3 inches is made for voyages across the North Atlantic North of latitude 36° N. during the winter months.

In computing the fresh water freeboard for a wood ship, the draught is measured from the lower edge of the rabbet or keel to the centre of the disc.

Regel LXXV.

Minsta fribord.

Tillägg till fribordet erfordras icke för vinterfribord och avdrag må icke göras för tropikfribord.

Tillägg av 76 mm till fribordet göres för resor tvärs över norra Atlanten, norr om latituden 36° nord under vintermånaderna.

Vid beräkning av fribordet i färskt vatten för ett träfartyg mätes djupgåendet från spinningens underkant till fribordsrings medelpunkt.

Règle LXXVI.

Table des francs-bords pour les voiliers.

FRANCS-BORDS minima d'été, d'hiver, et tropicaux pour les voiliers à pont découvert en fer et en acier conformes aux »standards» définis dans les Règles.

Rule LXXVI.

Freeboard Table for Sailing Ships.

Minimum Summer, Winter, and Tropical Freeboards for Iron and Steel Flush Deck Sailing Ships, which comply with the Standards laid down in the Rules.

Regel LXXVI.

Fribordstabell för segelfartyg.

Minsta sommar-, vinter- och tropikfribord för flushdäckade segelfartyg av järn och stål, som överensstämmer med de i reglerna uppställda normerna.

L.	Franc-bord	L.	Franc-bord
24,384	234	64,01	963
27,430	279	67,06	1026
30,48	328	70,10	1090
33,53	378	73,15	1156
36,54	432	76,20	1222
39,62	485	79,25	1290
42,67	541	82,30	1359
45,72	597	85,34	1430
48,77	655	88,39	1501
51,82	716	91,44	1572
54,86	777	94,49	1643
57,91	838	97,54	1717
60,96	899	100,58	1791

L.	Free-board	L.	Free-board
Feet	Inches	Feet	Inches
80	9.2	210	37.9
90	11.0	220	40.4
100	12.9	230	42.9
110	14.9	240	45.5
120	17.0	250	48.1
130	19.1	260	50.8
140	21.3	270	53.5
150	23.5	280	56.3
160	25.8	290	59.1
170	28.2	300	61.9
180	30.6	310	64.7
190	33.0	320	67.6
200	35.4	330	70.5

L	Fri-bord	L	Fri-bord
m	mm	m	mm
24,384	234	64,01	963
27,430	279	67,06	1026
30,48	328	70,10	1090
33,53	378	73,15	1156
36,54	432	76,20	1222
39,62	485	79,25	1290
42,67	541	82,30	1359
45,72	597	85,34	1430
48,77	655	88,39	1501
51,82	716	91,44	1572
54,86	777	94,49	1643
57,91	838	97,54	1717
60,96	899	100,58	1791

(i) Les francs-bords pour les valeurs intermédiaires de la longueur s'obtiennent par interpolation.

(ii) Lorsque c est supérieur à 0,62, le franc-bord est multiplié par le facteur: $\frac{c + 0,62}{1,24}$

(iii) Lorsque C est supérieur à $\frac{L}{12}$ le franc-bord est augmenté de la quantité $8,33 \left(C - \frac{L}{12} \right) \times \left(10 + \frac{L}{7,62} \right)$ millimètres.

(iv) Lorsque le creux réel mesuré jusqu'à la surface du pont de franc-bord au milieu du navire est supérieur ou inférieur à C , la différence entre les creux (en millimètres) est ajoutée ou retranchée au franc-bord.

(i) The freeboards at intermediate lengths are obtained by interpolation.

(ii) Where c exceeds .62, the freeboard is multiplied by the factor $\frac{c + .62}{1.24}$

(iii) Where D exceeds $\frac{L}{12}$ the freeboard is increased by $\left\{ D - \frac{L}{12} \right\} \times \left\{ 1 + \frac{L}{250} \right\}$ inches.

(iv) Where the actual depth to the surface of the freeboard deck amidships is greater or less than D , the difference between the depths (in inches) is added to or deducted from the freeboard.

I. Friborden för mellanliggande längder erhållas genom interpolering.

II. Där c är större än 0.62, multipliceras fribordet med faktorn $\frac{c + 0,62}{1,24}$.

III. Där D är större än $\frac{L}{12}$, ökas fribordet med värdet $8.33 \left(D - \frac{L}{12} \right) \cdot \left(10 + \frac{L}{7,62} \right)$ mm.

IV. Där det verkliga djupet till översidan av fribordsdäcket midskepps är större eller mindre än D , skall skillnaden (i mm) mellan djupen läggas till eller dragas från fribordet.

Règle LXXVII.

Franc-bord pour les voiliers en bois.

Le franc-bord pour un voilier en bois est égal au franc-bord qui, tous calculs faits, lui serait accordé s'il était en fer ou en acier, augmenté de telles

Rule LXXVII.

Freeboard for Wood Sailing Ships.

The freeboard for a wood sailing ship is the final freeboard the ship would obtain if she were of iron and steel, with the addition of such penalties

Regel LXXVII.

Fribord för segelfartyg av trä.

Fribordet för ett segelfartyg av trä är lika med det slutliga fribord, fartyget skulle erhålla, om det vore av järn eller stål, dock med sådan ökning,

quantités que l'autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords pourra fixer eu égard à la classe, la construction, l'âge et l'état du navire. Les navires en bois de construction primitive, tels que les boutres, les jonques, prahus, &c., doivent être traités par l'Administration autant qu'il sera raisonnable et possible suivant les Règles pour les voiliers.

as the Assigning Authority may determine, having regard to the classification, construction, age and condition of the ship.

Wood ships of primitive build such as dhows, junks, prahus, &c., are to be dealt with by the Administration so far as is reasonable and practicable under the Rules for Sailing Ships.

som den myndighet, vilken fastställer lastmärket, må bestämma med hänsyn till fartygets klass, byggnadssätt, ålder och konstruktion.

Träfartyg av primitiv konstruktion såsom dhows, djunker, prahus o. s. v. skola av administrationen så långt som är skäligt och lämpligt behandlas enligt reglerna för segelfartyg.

5^{ème} Partie. — Lignes de charge pour les vapeurs transportant du bois en pontée.

Définitions.

Chargement de bois en pontée. L'expression »chargement de bois en pontée» signifie un chargement de bois transporté sur une partie non couverte du pont de franc-bord ou du pont de superstructure. Cette expression ne comprend pas les chargements de pulpe de bois ni les chargements similaires.

Ligne de charge pour les navires transportant des chargements de bois en pontée. Une ligne de charge pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est une ligne de charge spéciale qui est utilisée seulement quand le navire transporte un chargement de bois en pontée conformément aux conditions et aux règles suivantes:

Part V.—Load Lines for Steamers carrying Timber Deck Cargoes.

Definitions.

Timber Deck Cargo. The term »timber deck cargo» means a cargo of timber carried on an uncovered part of a freeboard or superstructure deck. The term does not include wood pulp or similar cargo.

Timber Load Line. A timber load line is a special load line to be used only when the ship is carrying a timber deck cargo in compliance with the following conditions and regulations:

Del V. Fribord för ångfartyg, förande däckslast av trä.

Definitioner.

Däckslast av trä. Med uttrycket »däckslast av trä» avses en last av trä, förd på icke överbyggd del av fribordsdäcket eller överbyggnadsdäck. Uttrycket inbegriper icke trämassa eller liknande last.

Trälastmärke. Ett trälastmärke är ett särskilt lastmärke, som må nyttjas allenast, när fartyget för en däckslast av trä i enlighet med följande villkor och bestämmelser:

*Règle LXXVIII.***Marques sur les flancs
du navire.**

Lignes de charge pour les navires transportant des chargements de bois en pontée. Les lignes qui indiquent les lignes de charge maxima pour les navires transportant des chargements de bois en pontée dans les différentes circonstances et dans les différentes saisons consistent en des lignes horizontales de 250 millimètres de longueur et de 25 millimètres d'épaisseur disposées perpendiculairement à une ligne verticale tracée à 540 millimètres sur l'arrière du centre du disque (voir figure 4). Elles doivent être marquées et contrôlées dans les mêmes conditions que les lignes de charge ordinaires (voir les Règles V à VII).

La ligne de charge d'été pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BE.

La ligne de charge d'hiver pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BH.

La ligne de charge d'hiver dans l'Atlantique Nord pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BHAN.

La ligne de charge tropicale pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BT.

*Rule LXXVIII.***Marks on the Ship's Sides.**

Timber Load Lines. The lines which indicate the maximum timber load lines in different circumstances and at different seasons are to be horizontal lines, 9 inches in length and 1 inch in breadth, which extend from, and are at right angles to, a vertical line marked 21 inches abaft the centre of the disc (see Figure 4). They are to be marked and verified similarly to the ordinary load lines (see Rules V to VII).

The Summer Timber Load Line is indicated by the upper edge of a line marked LS.

The Winter Timber Load Line is indicated by the upper edge of a line marked LW.

The Winter North Atlantic Timber Load Line is indicated by the upper edge of a line marked LWNA.

The Tropical Timber Load Line is indicated by the upper edge of a line marked LT.

*Regel LXXVIII.***Märken å fartygssidorna.**

Trälasmärken. De märken, vilka angiva den största nedlastningen vid förande av däckslast av trä under olika förhållanden och under olika årstider, skola bestå av vågräta linjer 250 mm långa och 25 mm breda, vilka utgå från och bilda räta vinklar mot en lodrät linje, uppdragen 540 mm akter om fribordsringens medelpunkt (se fig. 4). De skola utmärkas och underkastas tillsyn på sätt, som är föreskrivet för de allmänna lastmärkena (se reglerna V—VII).

Märket för trälastsommarfribordet. Trälastsommarfribordet angives genom överkanten av en linje, märkt TS.

Märket för trälastvinterfribordet. Trälastvinterfribordet angives genom överkanten av en linje, märkt TV.

Märket för trälastvinterfribordet i norra Atlanten. Trälastvinterfribordet i norra Atlanten angives genom överkanten av en linje, märkt TVNA.

Märket för trälasttropikfribordet. Trälasttropikfribordet angives genom överkanten av en linje, märkt TT.

*La ligne de charge d'été en eau douce pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BD. La différence entre la ligne de charge d'été en eau douce et la ligne de charge d'été pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est la correction qui doit être apportée aux autres lignes de charge pour les navires chargeant du bois en pontée, lorsque le navire charge en eau douce.**

La ligne de charge tropicale en eau douce pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BTD.

* Lorsque des navires de mer naviguent dans une rivière ou dans des eaux intérieures, il est permis d'augmenter le chargement du navire d'une quantité qui correspond au poids du combustible, etc., nécessaire à la consommation entre le point de départ et la mer libre.

*The Fresh Water Timber Load Line in Summer is indicated by the upper edge of a line marked LF. The difference between the Fresh Water Timber load line in Summer and the Summer Timber load line is the allowance to be made for loading in fresh water at the other Timber load lines. The Fresh Water Timber load line in the Tropical Zone is indicated by the upper edge of a line marked LTF.**

* Where seagoing steamers navigate a river or inland water, deeper loading is permitted corresponding to the weight of fuel, &c., required for consumption between the point of departure and the open sea.

*Märkena för trälastfriborden i färskt vatten. Trälastsommarfribordet i färskt vatten angives genom överkanten av en linje, märkt TSF. Skillnaden mellan trälastsommarfribordet i färskt vatten och trälastsommarfribordet är lika med det avdrag från övriga trälastfribord, som skall göras för nedlastning i färskt vatten. Trälasttropikfribordet i färskt vatten angives genom överkanten av en linje, märkt TTF.**

* Där sjögående ångfartyg befara en flod eller ett innanvatten, medges en ökning i nedlastningen, svarande mot vikten av det bränsle m. m., som erfordras för förbrukning mellan avgångsorten och öppna sjön.

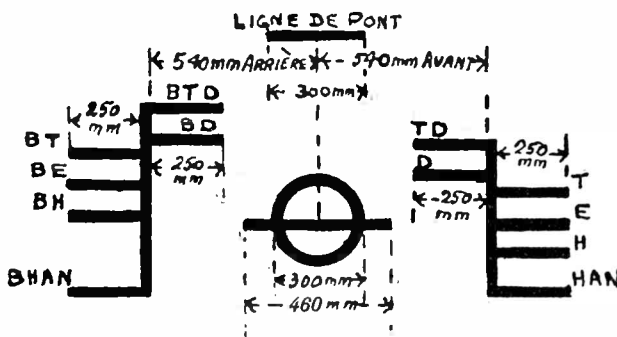


Figure 4.

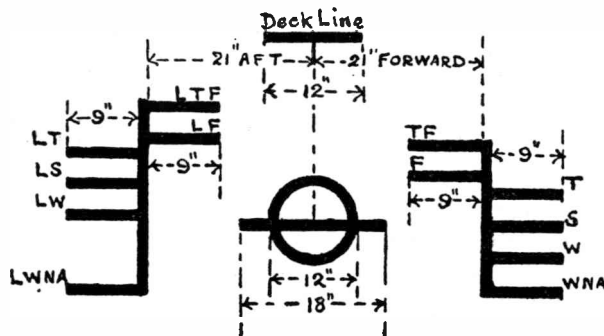
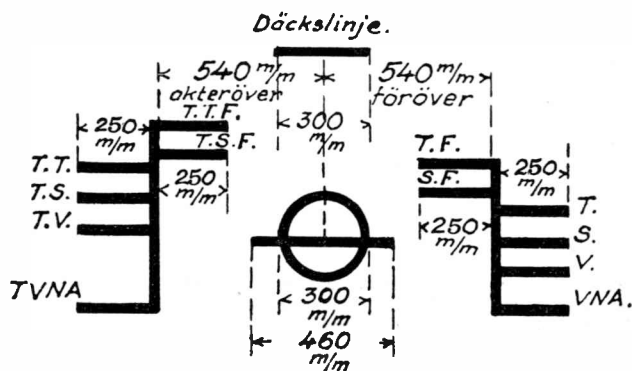


Figure 4.



Figur 4.

Conditions supplémen-
taires d'assignation et
Règles permettant l'aug-
mentation d'enfonce-
ment.

Règle LXXIX.

Construction du Navire.

La structure du navire
doit être d'une solidité
suffisante eu égard au ti-
rant d'eau accru et au
poids de la pontée.

Règle LXXX.

Superstructures.

Le navire doit avoir un

Supplementary Condi-
tions of Assignment and
Regulations for Deeper
Loading.

Rule LXXIX.

Construction of Ship.

The structure of the
ship is to be of sufficient
strength for the deeper
draught allowed and for
the weight of the deck
cargo.

Rule LXXX.

Superstructures.

The ship is to have a

Tilläggsvillkor för fast-
ställande av trälastmärke
jämfte föreskrifter för
djupare nedlastning.

Regel LXXIX.

Fartygets konstruktion.

Fartyget skall vara till-
räckligt starkt byggt för
det tillåtna större djup-
gåendet och för däckslas-
tens vikt.

Regel LXXX.

Överbyggnader.

Fartyget skall hava en

gaillard ayant au moins la hauteur réglementaire et une longueur d'au moins 7 pour cent de la longueur du navire et, en plus, une dunette ou une demi-dunette pourvue d'un capot solide en acier ou d'un rouf installé à l'arrière.

Règle LXXXI.

Encaissement des machines.

Les encaissements des machines sur le pont de franc-bord doivent être protégés par une superstructure ayant au moins la hauteur réglementaire, à moins que ces encaissements soient d'une solidité et d'une hauteur suffisantes pour permettre l'arrimage du bois en abord.

Règle LXXXII.

Ballasts de double fond.

Les water ballasts situés dans la mi-longueur du navire au milieu doivent avoir une subdivision longitudinale adéquate.

Règle LXXXIII.

Pavois.

Le navire doit être muni soit de pavois fixes d'une hauteur d'au moins 990 millimètres, particulièrement renforcés à la partie supérieure et consolidés par de solides jambettes fixées au pont par le travers des barrots et pourvus des sabords de décharge nécessaires, soit de rambardes convenables de la même hauteur que celle

forecastle of at least standard height and at least 7 per cent. of the length of the ship, and, in addition, a poop, or a raised quarter deck with a strong steel hood or deck house fitted aft.

Rule LXXXI.

Machinery Casings.

Machinery casings on the freeboard deck are to be protected by a superstructure of at least standard height, unless the machinery casings are of sufficient strength and height to permit of the carriage of timber alongside.

Rule LXXXII.

Double Bottom Tanks.

Double bottom tanks where fitted within the midship half length of the ship are to have adequate longitudinal subdivision.

Rule LXXXIII.

Bulwarks.

The ship must be fitted either with permanent bulwarks at least 3 feet 3 inches high, specially stiffened on the upper edge and supported by strong bulwark stays attached to the deck in the way of the beams and provided with necessary freeing ports, or with efficient rails of the same height as the above and

back av minst normalhöjd och av en längd, som är minst 7 procent av fartygets längd, ävensom en poop eller ett höjt halvdäck, akterut försett med en stark kapp av järn (»steel») eller däckshus.

Regel LXXXI.

Maskinerirumskappar.

Maskinerirumskappar på fribordsdäcket skola vara skyddade av en överbyggnad av minst normalhöjd, såvida icke maskinerirumskapparna äro av tillräcklig styrka och höjd för att medgiva förändret av trälást längs deras sidor.

Regel LXXXII.

Tankar i dubbelbotten.

Där balasttankar äro inrättade i dubbelbotten inom fartygets halva längd midskepps, skola desamma hava adekvat längskeppsindelning.

Regel LXXXIII.

Brädgångar.

Fartyget skall vara försett antingen med permanenta brädgångar, som äro minst 990 mm höga, särskilt stagade i överkanten och stöttade av starka brädgångsstöttor, fästa till däckets mitt för däcksbalkarna, samt hava erforderliga länsportöppningar, eller ock med effektivt räcke av samma höjd, som är föreskrivet

qui est indiquée ci-dessus pour les pavois et d'une construction particulièrement robuste.

Règle LXXXIV.

Ouvertures dans le pont recouvertes par la pontée de bois.

Les ouvertures des espaces situés au-dessous du pont de franc-bord doivent être bien fermées et les tringles mises en place. Toutes les installations telles que les barrots mobiles, les galiotes et panneaux mobiles doivent être en place. Lorsque les cales sont appelées à être ventilées les manches à air doivent être efficacement protégées.

Règle LXXXV.

Arrimage.

Les puits sur les ponts de franc-bord doivent être remplis de bois, arrimé aussi massivement que possible et de manière à atteindre au moins le niveau de la hauteur réglementaire d'un château. A bord d'un navire qui se trouve en hiver dans une zone d'hiver périodique la hauteur de la pontée au-dessus du pont de franc-bord ne doit pas être supérieure au tiers de la plus grande largeur du navire.

Toute pontée de bois doit être arrimée d'une manière massive, saisie et assujettie. Elle ne doit gêner en aucune façon ni la navigation ni la manœuvre du navire, ni compromettre la conservation pendant toute la durée du voyage d'une marge suffisante de stabilité, eu égard

of specially strong construction.

Rule LXXXIV.

Deck Openings covered by Timber Deck Cargo.

Openings to spaces below the freeboard deck are to be securely closed and battened down. All fittings, such as hatchway beams, fore-and-afters, and covers, are to be in place. Where hold ventilation is needed, the ventilators are to be efficiently protected.

Rule LXXXV.

Stowage.

The wells on the freeboard deck are to be filled with timber stowed as solidly as possible, to at least the standard height of a bridge.

On a ship within a seasonal winter zone in winter, the height of the deck cargo above the freeboard deck is not to exceed one-third of the extreme breadth of the ship.

All timber deck cargo is to be compactly stowed, lashed and secured. It must not interfere in any way with the navigation and necessary work of the ship, or with the provision of a safe margin of stability at all stages of the voyage, regard being given to additions of

ifråga om brådgången, och av särskilt stark konstruktion.

Regel LXXXIV.

Däcksöppningar, som täckas av trädäckslast.

Öppningar till rum under fribordsdäcket skola vara väl tillslutna och skalkade. Alla härför avsedda anordningar såsom skärstockar, tvärbalkar och täckluckor, skola vara anbringade på sina platser. Där ventilation av lastrum erfordras, skola ventilatorerna vara effektivt skyddade.

Regel LXXXV.

Stuvning.

Brunnarna å fribordsdäcket skola fyllas av trä, stuvat så fast som möjligt och minst till normalhöjden av en midskeppsöverbyggnad.

Å fartyg, som vintertid befinner sig inom en vinterårstidzon, må däckslastens höjd över fribordsdäcket icke överstiga en tredjedel av fartygets största bredd.

All däckslast av trä skall vara tätt stuvad, surrad och säkrad. Den må icke på något sätt utgöra hinder för fartygets navigering eller nödvändigt arbete ombord och ej heller vid något tillfälle under resan inkräkta på fartygets nödvändiga överskott av stabilitet, därvid

aux augmentations de poids telles que celles résultant du mouillage de la cargaison, ainsi qu'aux réductions de poids provenant par exemple de la consommation du combustible et des approvisionnements.

Règle LXXXVI.

Protection de l'équipage, accès à la tranche des machines, &c.

Un moyen d'accès sûr et satisfaisant doit permettre d'atteindre, à tout moment les locaux de l'équipage, la tranche des machines et toutes les autres parties qui sont obligatoirement utilisées pour la manœuvre. Aux endroits qui permettent d'atteindre ces parties, la pontée doit être arrimée de telle façon que les ouvertures y donnant accès puissent être convenablement fermées et assujetties de manière à empêcher toute rentrée d'eau. Des moyens de protection efficaces pour l'équipage, sous la forme de garde-corps, ou de filières s'élevant au moins à 1m22 au-dessus de la pontée et espacées verticalement de 30 centimètres au plus les uns des autres, doivent être installés de chaque côté de la pontée. Le dessus de la pontée doit être suffisamment nivelé pour servir de passavant.

Règle LXXXVII.

Dispositions concernant l'appareil à gouverner.

Les dispositifs utilisés pour gouverner doivent être convenablement pro-

weight, such as those due to absorption of water and to losses of weight such as those due to consumption of fuel and stores.

Rule LXXXVI.

Protection of Crew, Access to Machinery Space, &c.

Safe and satisfactory access to the quarters of the crew, to the machinery space and to all other parts used in the necessary work of the ship, is to be available at all times. Deck cargo in way of openings which give access to such parts is to be so stowed that the openings can be properly closed and secured against the admission of water. Efficient protection for the crew in the form of guard rails or life lines, spaced not more than 12 inches apart vertically, is to be provided on each side of the deck cargo to a height of at least 4 feet above the cargo. The cargo is to be made sufficiently level for gangway purposes.

Rule LXXXVII.

Steering Arrangements.

Steering arrangements are to be effectively protected from damage by

hänsyn skall tagas såväl till den viktökning, vilken kan förorsakas t. ex. av att lasten upptager vatten, som också till den viktminskning, vilken beror t. ex. på förbrukningen av bränsle och proviant.

Regel LXXXVI.

Skydd för besättning, tillträde till maskinerum m. m.

Säkert och tillfredsställande tillträde till besättningens bostäder, till maskinerum och till alla övriga för skeppstjänsten nödvändiga utrymmen skall städse förefinnas. Däckslast, anbragt utanför öppningar, som leda till dylika utrymmen, skall vara så stuvad, att öppningarna kunna betryggande stängas och säkras för att hindra inträngande av vatten. Effektivt skydd för besättningen i form av räcken eller mantåg med en höjd över däckslasten av minst 1.22 meter och ett inbördes lodrätt avstånd av högst 30 cm skall vara anbragt å varje sida av däckslasten. Övre ytan av däckslasten skall vara tillräckligt avplanad för att tjäna såsom gångbord.

Regel LXXXVII.

Styrinrättningar.

Styrinrättningarna skola vara effektivt skyddade mot skada av lasten samt,

tégés contre les avaries que pourrait leur occasionner la pontée et, autant que cela est possible, pouvoir être accessibles. Des dispositions doivent être prises pour que l'on puisse gouverner en cas d'avarie aux appareils principaux.

cargo, and, as far as practicable, are to be accessible. Efficient provision is to be made for steering in the event of a breakdown in the main steering arrangements.

så långt praktiskt möjligt, åtkomliga. Effektiv anordning skall vara vidtagen för styrning i händelse av skada på huvudstyrningssystemet.

Règle LXXXVIII.

Montants.

Lorsque la nature du bois exige l'installation de montants, ces derniers doivent être d'une solidité appropriée et peuvent être en bois ou en métal. Leur écartement doit être en rapport avec la longueur et la nature du bois transporté, mais il ne doit pas être supérieur à 3m05. Des cornières ou des sabots en métal fixés convenablement à la tôle gouttière ou d'autres dispositifs efficaces doivent être prévus pour maintenir les montants.

Rule LXXXVIII.

Uprights.

Uprights when required by the nature of the timber are to be of adequate strength and may be of wood or metal; the spacing is to be suitable for the length and character of timber carried, but is not to exceed 10 feet. Strong angles or metal sockets efficiently secured to the stringer plate or equally efficient means are to be provided for securing the uprights.

Regel LXXXVIII.

Stöttor.

Där trälastens beskaffenhet nödvändiggör anbringandet av stöttor, skola dessa vara av tillräcklig styrka samt av trä eller ock av järn eller annan metall. Avståndet mellan stöttorna skall vara avpassat efter det lastade verkets längd och beskaffenhet, men må icke överstiga 3.05 meter. Staraka kragar av vinkeljärn eller skor av metall effektivt fästa vid däckssstringerplåten eller lika effektiva anordningar skola förefinnas för stöttornas säkra fästande.

Règle LXXXIX.

Saisines.

La pontée doit être bien saisie sur toute sa longueur par des saisines traversières indépendantes les unes des autres dont l'écartement ne doit pas être supérieur à 3m05.

Rule LXXXIX.

Lashings.

Timber deck cargo is to be efficiently secured throughout its length by independent overall lashings spaced not more than 10 feet apart.

Regel LXXXIX.

Surrningar.

Trädäckslasten skall vara effektivt säkrad utefter hela sin längd förmedelst av varandra oberoende, tvärskepps anbragta surrningar på ett inbördes avstånd av högst 3.05 meter.

Des points d'attache pour ces saisines doivent être rivés à la tôle du carreau à des intervalles n'excédant pas 3m05 mètres. La distance comprise entre une cloison fronteau de superstructure et le premier point d'attache voi-

Eye plates for these lashings are to be riveted to the sheerstrake at intervals of not more than 10 feet, the distance from an end bulkhead of a superstructure to the first eye plate being not more than 6 feet 6 inches. Ad-

Beslag för surrningarnas fästande skola varitade till berghultsstråket på ett inbördes avstånd av högst 3.05 meter och avståndet från ändskottet av en överbyggnad till närmaste beslag må icke överstiga 1.98 me-

sin ne doit pas être supérieur à 1m98. Des points d'attache additionnels peuvent être fixés sur la tôle gouttière.

Les saisines traversières doivent être en bon état et consister en chaîne à mailles serrées de 19 millimètres au moins ou en fil d'acier flexible de résistance équivalente, elles doivent être garnies de crocs à échappement et de ridoirs accessibles en tout temps.

Les saisines en fil d'acier doivent avoir un bout de chaîne à mailles longues de faible longueur permettant de régler l'amarage.

Lorsque la longueur des pièces de bois est moindre que 3m66 l'espacement des saisines peut être réduit en proportion ou d'autres dispositions convenables doivent être prises.

Lorsque l'espacement des saisines est égal ou inférieur à 1m52, les dimensions des saisines en chaîne peuvent être réduites; toutefois on ne doit pas employer de la chaîne de moins de 12,7 millimètres, ni du câble d'acier de moindre résistance que la chaîne de 12,7 millimètres.

Toutes les installations exigées pour fixer les saisines doivent être d'une résistance appropriée à celle de ces saisines.

Les montants installés sur les ponts de superstructures doivent être espacés de 3m05 et être maintenus transversalement par des saisines

ditional eye plates may be fitted on the stringer plate.

Overall lashings are to be in good condition and are to be not less than $\frac{3}{4}$ inch close link chain or flexible wire rope of equivalent strength, fitted with sliphooks and stretching screws, which are to be accessible at all times. Wire rope lashings are to have a short length of long link chain to permit the length of lashings to be regulated.

When timber is in lengths less than 12 feet, the spacing of the lashings is to be reduced to suit the length of timber or other suitable provision made.

When the spacing of the lashings is 5 feet or less, the size of the lashing may be reduced, but not less than $\frac{1}{2}$ inch chain or equivalent wire rope is to be used.

All fittings required for securing the lashings are to be of strength corresponding to the strength of the lashings.

On superstructure decks, uprights, where fitted, are to be about 10 feet apart and are to be secured by athwartship lashings of ample strength.

ter. Ytterligare beslag må fästas till däckstringer-plåten.

Tvårskeppssurrningar skola vara i gott stånd och utgöras av kortlänkad kätting med en länkjärnsdiameter av minst 19 mm eller av böjlig ställina av motsvarande styrka; surringarna skola vara försedda med vid varje tillfälle åtkomliga släpphakar och ansättningskruvar. Ställinesurrningar skola vara försedda med en kort längd långlänkad kätting för att möjliggöra reglering av surringarnas längd.

Där längden av i trälasten ingående virke är mindre än 3.66 meter, skall inbördes avståndet mellan surringarna minskas för att passa till virkeslängderna eller ock skola andra lämpliga anordningar vidtagas.

Där inbördes avståndet mellan surringarna är 1.52 meter eller mindre, må dimensionerna av surringarna minskas; dock må kätting med länkjärnsdiameter understigande 12.7 mm eller ställina av motsvarande styrka icke användas.

Alla anordningar, som fordras för surringarnas fästande, skola hava en styrka, som motsvarar surringarnas styrka.

Där stöttor brukas å överbyggnadsdäck, skola desamma anbringas på ett inbördes avstånd av omkring 3.05 meter samt säkras medelst tvårskepps

traversières de résistance
largement suffisantes.

Règle XC.

Plans.

Des plans montrant les dispositions et les installations pour l'arrimage et la tenue des pontées, conformément aux présentes règles, doivent être soumis à l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords.

Franc-bord.

Règle XCI.

Calcul du Franc-bord.

Lorsque l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords se sera rendu compte que le navire est convenablement installé et que les conditions et les installations sont au moins équivalentes aux exigences indiquées ci-dessus pour le transport des bois en pontée, les francs-bords d'été déterminés suivant les Règles ordinaires et les Tables de la 3^{me} Partie pourront être corrigés de façon à donner des francs-bords spéciaux pour le bois, en remplaçant les pourcentages qui figurent à la Règle LIII par ceux qui sont donnés dans la Table suivante:

Rule XC.

Plans.

Plans showing the fittings and arrangements for stowing and securing timber deck cargoes in compliance with the foregoing conditions and regulations are to be submitted to the Assigning Authority.

Freeboard.

Rule XCI.

Computation of Freeboard.

Where the Assigning Authority is satisfied that the ship is suitable and that the conditions and arrangements are at least equal to the foregoing requirements for the carriage of timber deck cargo, the Summer freeboards computed in accordance with the Rules and Tables in Part III may be modified to give special timber freeboards, by substituting the following percentages for those in Rule LIII:—

anbragta surrningar av
synnerlig styrka.

Regel XC.

Ritningar.

Ritningar, utvisande beslag och anordningar för stuvning och surrning av trädäckslaster i enlighet med förestående villkor och bestämmelser skola för godkännande underställas den myndighet, som fastställer lastmärket.

Fribord.

Regel XCI.

Beräkning av fribord.

Där den myndighet, som fastställer lastmärket, förvissat sig om, att fartyget är lämpligt samt att förutsättningarna och anordningarna äro minst likvärdiga med ovan angivna fordringar för förande av däckslast av trä, kunna sommarfriborden, beräknade i överensstämmelse med reglerna och tabellerna i del III, för erhållande av särskilda trälastfribord modifieras genom att ersätta de i regel LIII angivna procentalen med nedanstående:

Longueur effective totale de superstructures.

—	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	L
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Navires de tous les types . . .	20	30,75	41,5	52,25	63	69,25	75,5	81,5	87,5	93,75	100

Total Effective Length of Superstructures.

	0	.1 L	.2 L	.3 L	.4 L	.5 L	.6 L	.7 L	.8 L	.9 L	1.0 L
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
All types . . .	20	30.75	41.5	52.25	63	69.25	75.5	81.5	87.5	93.75	100

Överbyggnadernas totala effektiva längd.

	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	1,0 L
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Fartyg av alla typer	20	30,75	41,5	52,25	63	69,25	75,5	81,5	87,5	93,75	100

Le franc-bord d'hiver pour les navires transportant des bois en pontée s'obtient en ajoutant au franc-bord d'été $\frac{1}{36}$ du tirant d'eau correspondant compté à partir du dessus de quille.

Le franc-bord d'hiver pour le bois dans l'Atlantique Nord est celui prescrit dans la Règle LXV pour les francs-bords d'hiver dans l'Atlantique Nord.

Le franc-bord tropical pour le bois s'obtient en déduisant du franc-bord d'été pour le bois $\frac{1}{48}$ du tirant d'eau correspondant, compté à partir du dessus de quille.

The Winter Timber freeboard is to be obtained by adding to the Summer Timber freeboard one-third of an inch per foot of the moulded Summer Timber draught.

The Winter North Atlantic Timber freeboards are the Winter North Atlantic freeboards prescribed in Rule LXV.

The Tropical Timber freeboard is to be obtained by deducting from the Summer Timber freeboard one-quarter of an inch per foot of the moulded Summer Timber draught.

Trälåst vinterfribordet erhålles genom att till trälåstsommarfribordet lägga $\frac{1}{36}$ av det mot trälåstsommarfribordet svarande mallade djupgåendet.

Trälåst vinterfriborden i norra Atlanten äro de i regel LXV fastställda vinterfriborden i norra Atlanten.

Trälåst tropikfribordet erhålles genom att från trälåstsommarfribordet avdraga $\frac{1}{48}$ av det mot trälåstsommarfribordet svarande mallade djupgåendet.

6^{ème} Partie. — Lignes de charge des Navires à Citernes.

Définition.

Navire à citernes. L'expression «navire à citernes» s'applique à tout vapeur construit spécialement pour transporter des cargaisons liquides en vrac.

Part VI.—Load Lines for Tankers.

Definition.

Tanker. The term «tanker» includes all steamers specially constructed for the carriage of liquid cargoes in bulk.

Del VI. Fribord för tankfartyg.

Definition.

Tankfartyg. Uttrycket «tankfartyg» omfattar alla ångfartyg, som äro särskilt byggda för transport av lös, flytande last.

*Règle XCII.***Marques sur les murailles du navire.**

Les marques sur les murailles sont celles qui sont indiquées au croquis de la Règle IV.

*Rule XCII.***Marks on the Ship's Sides.**

The marks on the ship's sides are to be as provided in the figure in Rule IV.

*Regel XCII.***Märken å fartygssidorna.**

Märkena å fartygssidor-na skola vara lika de märken, som utvisas av figuren i regel IV.

Conditions supplémentaires d'assignation permettant l'augmentation d'enfoncement.*Règle XCIII.***Construction du navire.**

Le navire à citernes doit être construit avec une solidité suffisante pour le tirant d'eau accru correspondant au franc-bord assigné.

Supplementary Conditions of Assignment for Deeper Loading.*Rule XCIII.***Construction of Ship.**

The structure of the ship is to be of sufficient strength for the increased draught corresponding to the freeboard assigned.

Tilläggsbestämmelser rörande lastmärke, avseende djupare nedlastning.*Regel XCIII.***Fartygets konstruktion.**

Fartyget skall hava styrka, som är tillräcklig med hänsyn till den mot det fastställda fribordet svarande djupare nedlastningen.

*Règle XCIV.***Gaillard.**

Le navire doit avoir un gaillard ayant une longueur au moins égale à 7 pour cent de la longueur du navire et une hauteur au moins égale à la hauteur réglementaire.

*Rule XCIV.***Forecastle.**

The ship is to have a forecastle of which the length is not less than 7 per cent. of the length of the ship and the height is not less than the standard height.

*Regel XCIV.***Back.**

Fartyget skall hava en back, vars längd är minst 7 procent av fartygets längd och vars höjd icke är mindre än normalhöjden.

*Règle XCV.***Encaissements des machines.**

Les ouvertures dans les encaissements des machines sur le pont de franc-bord doivent avoir des portes en acier. Les encaissements doivent être protégés par une dunette ou un château fermés ayant au moins la hauteur réglementaire ou par un rouf de même hauteur et de solidité équivalente. Les cloisons des extrémités de ces superstructures

*Rule XCV.***Machinery Casings.**

The openings in machinery casings on the freeboard deck are to be fitted with steel doors. The casings are to be protected by an enclosed poop or bridge of at least standard height, or by a deck house of equal height and of equivalent strength. The bulkheads at the ends of these structures are to be of the scantlings required for bridge front bulk-

*Regel XCV.***Maskinerirumskappar.**

Öppningarna i maskinerirumskappar på fribordsdäcket skola vara försedda med dörrar av järn (»steel»). Kapparna skola vara skyddade av en sluten poop eller midskeppsöverbyggnad av minst normalhöjd eller av ett däckshus av samma höjd och motsvarande styrka. Ändskotten till dessa byggnader skola hava de för förliga ändskott

doivent avoir les échantillons exigés pour les cloisons frontaux de château. Toutes les entrées dans les constructions sur le pont de franc-bord doivent être munies de fermetures efficaces et les seuils doivent avoir une hauteur d'au moins 457 millimètres au-dessus du pont. Les parties exposées des encaissements de la machine sur le pont des superstructures doivent être de construction solide et toutes leurs ouvertures munies de fermetures en acier, attachées de façon permanente sur les encaissements et susceptibles d'être fermées et assujetties de l'intérieur et de l'extérieur; les seuils de ces ouvertures doivent s'élever au moins à 380 millimètres au-dessus du pont. Les panneaux de chaufferies doivent être aussi élevés qu'il est raisonnable et possible de le faire au-dessus du pont de superstructures et avoir de forts couvercles en acier, attachés de façon permanente à leur emplacement.

Règle XCVI.

Passerelle.

Une passerelle permanente de construction efficace et d'une solidité suffisante étant donnée sa position exposée doit être installée de l'avant à l'arrière, au niveau du pont de superstructures, entre la dunette et le château et, lorsque l'équipage est logé à l'avant du navire, cette passerelle doit s'étendre du château

heads. All entrances to the structures from the freeboard deck are to be fitted with effective closing appliances and the sills are to be at least 18 inches above the deck. Exposed machinery casings on the superstructure deck are to be of substantial construction, and all openings in them are to be fitted with steel closing appliances permanently attached to the casings and capable of being closed and secured from both sides; the sills of such openings are to be at least 15 inches above the deck. Fiddley openings are to be as high above the superstructure deck as is reasonable and practicable and are to have strong steel covers permanently attached in their proper positions.

Rule XCVI.

Gangway.

An efficiently constructed permanent gangway of sufficient strength for its exposed position is to be fitted fore and aft at the level of the superstructure deck between the poop and midship bridge, and when crew are berthed forward, from the bridge to the forecastle, or other equivalent means of access may be provided

till midskeppsöverbyggnader fordrade materialdimensionerna. Alla tillträdesöppningar till byggnaderna från fribordsdäcket skola vara försedda med effektiva stängningsanordningar och trösklarna skola hava en höjd över däckets av minst 457 mm. Oskyddade maskineri-rumskappar på överbyggnadsdäcket skola vara av stark konstruktion och alla öppningar i dem skola vara försedda med tillslutnings- eller stängningsanordningar av järn (»steel»), permanent fästa till kapparna samt inrättade att stängas och säkras från båda sidor; trösklarna till sådana öppningar skola hava en höjd över däckets av minst 380 mm. Öppningarna i pann- och skorstenkappar skola befinna sig så högt över överbyggnadsdäcket, som är såkäligt och lämpligt, samt skola vara försedda med starka luckor av järn (»steel»), permanent fästa på sina rätta platser.

Regel XCVI.

Gångbro.

En effektivt byggd, permanent gångbro av styrka, som är tillräcklig för dess utsatta läge, skall anbringas längskepps i höjd med överbyggnadsdäcket mellan poopen och midskeppsöverbyggnaden samt, där besättningen är inrymd föröver, mellan midskeppsöverbyggnaden och backen. Varje annan likvärdig förbindelsean-

au gaillard. Tout autre moyen d'accès équivalent, comme des passages au-dessous du pont, peut être employé pour tenir lieu de cette passerelle.

Règle XCVII.

**Protection de l'équipage.
Accès à la tranche des machines, &c.**

Un moyen d'accès sûr et satisfaisant doit permettre d'atteindre, du niveau de la passerelle les locaux de l'équipage, la tranche des machines et les parties du navire qui sont obligatoirement utilisées pour la manœuvre du navire. Cette règle ne s'applique pas aux chambres des pompes dont les entrées se font du pont de franc-bord quand elles sont munies de moyens de fermeture de la classe 1.

Règle XCVIII.

Panneaux.

Tous les panneaux du pont de franc-bord ou du pont des caisses d'expansion doivent être fermés par des couvercles en acier robustes et étanches.

Règle XCIX.

Manches à air.

Les manches à air desservant des espaces situés au-dessous du pont de franc-bord doivent être de solidité suffisante ou être protégées par des superstructures ou des moyens efficaces équivalents.

Règle C.

Dispositifs pour l'évacuation de l'eau.

Les navires munis de pavois doivent avoir des

to carry out the purpose of the gangway, such as passages below deck.

Rule XCVII.

Protection of Crew, Access to Machinery Space, &c.

Safe and satisfactory access from the gangway level to the quarters of the crew, the machinery space and all other parts used in the necessary work of the ship, is to be available at all times. This rule does not apply to pump rooms entered from the the freeboard deck, when fitted with Class 1 closing appliances.

Rule XCVIII.

Hatchways.

All hatchways on the freeboard deck and on the deck of expansion trunks are to be closed watertight by efficient steel covers.

Rule XCIX.

Ventilators.

Ventilators to spaces below the freeboard deck are to be of ample strength or are to be protected by superstructures or equally efficient means.

Rule C.

Freeing Arrangements.

Ships with bulwarks are to have open rails fitted

ordning, såsom gång under däck, må ersätta gångbron.

Regel XCVII.

Skydd för besättning, tillträde till maskinerum m. m.

Säkert och tillfredsställande tillträde från gångbrons höjdläge skall vid varje tillfälle förefinnas till besättningens bostäder, maskinerum och alla övriga för skeppstjänsten nödvändiga utrymmen. Denna regel är icke tillämplig å pumprum med tillträde från fribordsdäcket och med stängningsanordning av klass 1.

Regel XCVIII.

Lucköppningar.

Alla lucköppningar på fribordsdäcket och däck till expansionstrunkar skola vattentätt tillslutas medelst effektiva luckor av järn (»steel»).

Regel XCIX.

Ventilatorer.

Ventilatorer till rum under fribordsdäcket skola hava synnerlig styrka eller ock vara skyddade av överbyggnader eller på annat likvärdigt sätt.

Regel C.

Läsningsanordningar.

Fartyg, försedda med brädgångar, skola hava

rambardes au moins sur la moitié de la longueur de la partie exposée du pont ou toutes autres dispositions efficaces pour l'évacuation de l'eau. Le can supérieur du carreau doit être tenu aussi bas que possible et de préférence il ne doit pas dépasser le can supérieur de la cornière gouttière.

Quand les superstructures sont reliées par des trunks, des rambardes doivent être installées sur toute la longueur des parties exposées du pont de franc-bord.

Règle CI.

Plans.

Des plans montrant les installations et les dispositions doivent être soumis à l'approbation de l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords.

Francs-bords.

Règle CII.

Calcul du franc-bord.

Quand l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords aura constaté que les exigences ci-dessus indiquées sont remplies, le franc-bord d'été pourra être calculé d'après la Table de franc-bord des navires à citernes. Toutes les corrections devront être faites suivant la 3^{ème} partie du Règlement à l'exception de celles pour les vapeurs à pont découvert, pour les superstructures détachées, pour l'excès de tonture et pour les voyages d'hiver à travers l'Atlantique Nord.

for at least half the length of the exposed portion of the weather deck or other effective freeing arrangements. The upper edge of the sheerstrake is to be kept as low as practicable, and preferably not higher than the upper edge of the gunwale bar.

Where superstructures are connected by trunks, open rails are to be fitted for the whole length of the weather portions of the freeboard deck.

Rule CI.

Plans.

Plans showing proposed fittings and arrangements are to be submitted to the Assigning Authority for approval.

Freeboards.

Rule CII.

Computation of Freeboard.

When the Assigning Authority is satisfied that the foregoing requirements are fulfilled, the Summer freeboard may be computed from the Table for Tankers; all corrections except those for flush-deck steamers, detached superstructures, excess sheer, and winter voyages across the North Atlantic are to be made in accordance with Part III of the Rules.

räcke anbragt på minst halva längden av de öppna delarna av väderdäcket eller andra effektiva anordningar för vattnets avrinnande. Överkanten av berghultstråket skall vara så lågt belägen, som är praktiskt utförbart, och helst icke högre än överkanten av däckstringer-vinkeljärnet.

Där överbyggnaderna äro förenade medelst trunkar, skall räcke vara anbragt på hela längden av de för väder utsatta delarna av fribordsdäcket.

Regel CI.

Ritningar.

Ritningar, utvisande avsedda anordningar och inrättningar, skola för godkännande underställas den myndighet, som fastställer lastmärket.

Fribord.

Regel CII.

Beräkning av fribord.

När den myndighet, som fastställer lastmärket, förväntat sig om, att ovan angivna fordringar äro uppfyllda, kan sommarfribordet beräknas medelst tabellen för tankfartyg. Alla korrekationer, med undantag av sådana för flushdäckade ångfartyg, fristående överbyggnader, överskott av språng och vinterresor tvärs över norra Atlanten, skola göras i överensstämmelse med del III av dessa regler.

*Règle CIII.***Réduction pour superstructures détachées.**

Lorsque la longueur totale effective des superstructures est moindre que L, la déduction est un pourcentage de celle prévue pour une longueur de superstructure égale à L. Elle est obtenue par le tableau suivant:

*Rule CIII.***Deduction for Detached Superstructures.**

When the total effective length of superstructure is less than 1.0 L, the deduction is a percentage of that for a superstructure of length 1.0 L, and is obtained from the following table:—

*Regel CIII.***Avdrag för fristående överbyggnader.**

Där den sammanlagda effektiva längden av överbyggnader är mindre än 1.0 L, är avdraget en procentdel av avdraget för en överbyggnad av en längd lika med 1.0 L, vilken procentdel erhålles ur följande tabell:

Longueur totale effective des superstructures.

—	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	L
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Navires de tous les types . . .	0	7	14	21	31	41	52	63	75,3	87,7	100

Total Effective Length of Superstructures.

	0	.1 L	.2 L	.3 L	.4 L	.5 L	.6 L	.7 L	.8 L	.9 L	1.0 L
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
All types . . .	0	7	14	21	31	41	52	63	75.3	87.7	100

Överbyggnadernas totala effektiva längd.

	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	1,0 L
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Fartyg av alla typer	0	7	14	21	31	41	52	63	75,3	87,7	100

*Règle CIV.***Déduction pour excès de tonture.**

Quand la tonture est plus grande que la tonture réglementaire, la correction pour excès de tonture (voir Règle LVII de la 3^{ème} Partie, Lignes de Charge pour les Vapeurs) est déduite du franc-bord pour tous les navires à citernes. La Règle LIX de la 3^{ème} Partie ne s'applique pas; toutefois la déduction

*Rule CIV.***Deduction for Excess Sheer.**

Where the sheer is greater than the standard, the correction for excess sheer (see Rule LVII of Part III, Load Lines for Steamers) is deducted from the freeboard for all tankers. Rule LIX of Part III does not apply except that the maximum deduction for excess sheer is 1½ inches at 100 feet and increases

*Regel CIV.***Avdrag för överskott av språng.**

Där språnget är större än normalsprånget, avdrages korrekationen för överskott av språng (se regel LVII i del III, fribord för ångfartyg) från fribordet för alla tankfartyg. Regeln LIX i del III är icke tillämplig, dock att största avdraget för överskott av språng är 38 mm vid en längd av

maximum pour excès de tonture est de 38 millimètres pour une longueur de 30m50 et elle augmente de 38 millimètres chaque fois que la longueur du navire augmente de 30m50.

Règle CV.

Voyages pendant l'hiver à travers l'Atlantique Nord.

Le franc-bord minimum pour les voyages à travers l'Atlantique Nord au nord du parallèle 36°, pendant les mois d'hiver, est égal au franc-bord d'hiver auquel on ajoute autant de fois 25,4 millimètres que la longueur de 30m50 est comprise dans la longueur du navire.

Règle CVI.

Tableau de franc-bord pour les navires à citernes.

L.	Franc bord	L.	Franc bord
Mètres	Mill.	Mètres	Mill.
57,91	546	121,92	1587
60,96	587	124,97	1648
64,01	627	128,02	1712
67,06	668	131,06	1775
70,10	711	134,11	1841
73,15	754	137,16	1908
76,20	800	140,21	1974
79,25	846	143,26	2037
82,30	894	146,30	2101
85,34	942	149,35	2162
88,39	993	152,40	2222
91,44	1044	155,45	2281
94,49	1095	158,50	2339
97,54	1146	161,54	2395
100,58	1196	164,59	2451
103,63	1250	167,64	2504
106,68	1303	170,69	2558
109,73	1359	173,74	2609
112,78	1415	176,78	2657
115,82	1471	179,83	2705
118,87	1529	182,88	2753

Le cas des navires d'une longueur de plus de 182m 88 est laissé à l'Administration.

at the rate of 1½ inches for each additional 100 feet in the length of the ship.

Rule CV.

Winter North Atlantic Freeboard.

The minimum freeboard for voyages across the North Atlantic, north of latitude 36° N., during the winter months, is the Winter Freeboard plus an addition at a rate of 1 inch per 100 feet in length.

Rule CVI.

Freeboard Table for Tankers.

L in Feet	Free-board in Inches	L in Feet	Free-board in Inches
190	21.5	400	62.5
200	23.1	410	64.9
210	24.7	420	67.4
220	26.3	430	69.9
230	28.0	440	72.5
240	29.7	450	75.1
250	31.5	460	77.7
260	33.3	470	80.2
270	35.2	480	82.7
280	37.1	490	85.1
290	39.1	500	87.5
300	41.1	510	89.8
310	43.1	520	92.1
320	45.1	530	94.3
330	47.1	540	96.5
340	49.2	550	98.6
350	51.3	560	100.7
360	53.5	570	102.7
370	55.7	580	104.6
380	57.9	590	106.5
390	60.2	600	108.4

Ships above 600 feet are to be dealt with by the Administration.

fartyget av 30.5 meter och att detta avdrag ökas med 38 mm för varje ökning i längden av 30.5 meter.

Regel CV.

Vinterfribordet för norra Atlanten.

Det minsta fribordet för resor under vintermånaderna tvärs över norra Atlanten, norr om latituden 36° nord, är lika med vinterfribordet, ökat med 25.4 mm för varje 30.5 meter av fartygets längd.

Regel CVI.

Fribordstabell för tankfartyg.

L	Fri-bord	L	Fri-bord
m	mm	m	mm
57,91	546	121,92	1587
60,96	587	124,97	1648
64,01	627	128,02	1712
67,06	668	131,06	1775
70,10	711	134,11	1841
73,15	754	137,16	1908
76,20	800	140,21	1974
79,25	846	143,26	2037
82,30	894	146,30	2101
85,34	942	149,35	2162
88,39	993	152,40	2222
91,44	1044	155,45	2281
94,49	1095	158,50	2339
97,54	1146	161,54	2395
100,58	1196	164,59	2451
103,63	1250	167,64	2504
106,68	1303	170,69	2558
109,73	1359	173,74	2609
112,78	1415	176,78	2657
115,82	1471	179,83	2705
118,87	1529	182,88	2753

Angående fartyg, vilkas längd överskrider 182.88 meter, bestämmer administrationen.

ANNEXE II.

Limites des Zones et
des Régions périodiques.

Zones.

La limite Sud de la »zone d'hiver périodique« septentrionale est constituée par une ligne tracée: suivant le parallèle de latitude 36° Nord depuis la côte Est de l'Amérique du Nord jusqu'à Tarifa, en Espagne; suivant le parallèle de latitude 35° Nord depuis la côte Est de Corée jusqu'à la côte Ouest de Honshiu, Japon; suivant le parallèle de latitude 35° Nord depuis la côte Est de Honshiu jusqu'au méridien de longitude 150° Ouest; et suivant une ligne droite jusqu'à la côte Ouest de l'île de Vancouver au point de latitude 50° Nord. Fusan (Corée) et Yokohama sont considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la »zone d'hiver périodique« et de la »zone d'été«.

La limite Nord de la »zone tropicale« est constituée par une ligne tracée: suivant le parallèle de latitude 10° Nord depuis la côte Est de l'Amérique du Sud jusqu'au méridien de longitude 20° Ouest; suivant le méridien 20° Ouest jusqu'au parallèle de latitude 20° Nord; et suivant le parallèle de latitude 20° Nord jusqu'à la côte Ouest d'Afrique; suivant le pa-

ANNEX II.

Boundaries of the
Zones and Seasonal
Areas.

Zones.

The southern boundary of the northern »Winter Seasonal« zone is a line drawn from the east coast of North America along the parallel of lat. 36° N. to Tarifa in Spain; from the east coast of Korea along the parallel of lat. 35° N. to the west coast of Honshiu, Japan; from the east coast of Honshiu along the parallel of lat. 35° N. to long. 150° W., and thence along a rhumb line to the west coast of Vancouver Island at lat. 50° N., Fusan (Korea) and Yokohama to be considered as being on the boundary line of the northern »Winter Seasonal« zone and the »Summer« zone.

The northern boundary of the »Tropical« zone is a line drawn from the east coast of South America at lat. 10° N. along the parallel of lat. 10° N. to long. 20° W., thence north to lat. 20° N. and thence along the parallel of lat. 20° N. to the west coast of Africa; a line from the east coast of Africa along the parallel of lat. 8° N. to the west

BILAGA II.

Gränser för zoner och
årstidsområden.

Zoner.

Den södra gränsen för den norra vinterårstidszonen utgöres av en linje, dragen från Nordamerikas ostkust längs latitudsparallellen 36° nord till Tarifa i Spanien; från Koreas ostkust längs latitudsparallellen 35° nord till västkusten av Honshiu i Japan; från ostkusten av Honshiu längs latitudsparallellen 35° nord till longitudsmeridianen 150° väst; och därifrån längs en rät linje till västkusten av Vancouver Island vid latitudsparallellen 50° nord. Fusan (Korea) och Yokohama anses såsom liggande på gränslinjen mellan norra vinterårstidszonen och sommarzonen.

Den norra gränsen för tropikzonen utgöres av en linje, dragen från Sydamerikas ostkust längs latitudsparallellen 10° nord till longitudsmeridianen 20° väst; längs longitudsmeridianen 20° väst till latitudsparallellen 20° nord; längs latitudsparallellen 20° nord till Afrikas västkust; från Afrikas ostkust längs latitudsparallellen 8° nord till väst-

rallèle de latitude 8° Nord depuis la côte Est d'Afrique jusqu'à la côte Ouest de la péninsule de Malaisie, le long des côtes de Malaisie et du Siam jusqu'à la côte Est de Cochinchine au point de latitude 10° Nord; suivant le parallèle de latitude 10° Nord jusqu'au méridien de longitude 145° Est, suivant le méridien 145° Est jusqu'au parallèle de latitude 13° Nord, suivant le parallèle de latitude 13° Nord jusqu'à la côte Ouest de l'Amérique centrale. Saïgon est considéré comme étant sur la ligne de démarcation de la »zone tropicale» et de la »région tropicale périodique» (4).

La limite Sud de la »zone tropicale» est constituée par une ligne tracée: suivant le parallèle du Tropique du Capricorne depuis la côte Est de l'Amérique du Sud jusqu'à la côte Ouest d'Afrique; suivant le parallèle de latitude 20° Sud depuis la côte Est d'Afrique jusqu'à la côte Ouest de Madagascar, le long des côtes Ouest et Nord de Madagascar jusqu'au méridien de longitude 50° Est, suivant le méridien de longitude 50° Est jusqu'au parallèle de latitude 10° Sud, suivant le parallèle de latitude 10° Sud jusqu'au méridien de longitude 110° Est, suivant une ligne droite jusqu'à Port Darwin, en Australie, vers l'Est le long des côtes d'Australie et de l'île Wessel jusqu'au cap Wessel, suivant le parallèle de latitude 11° Sud jusqu'à la côte Ouest du cap York, suivant le parallèle de la-

coast of the Malay Peninsula, following thence the coast of Malay and Siam to the east coast of Cochinchina at lat. 10° N., thence along the parallel of lat. 10° N. to long. 145° E., thence north to lat. 13° N. and thence along the parallel of lat. 13° N. to the west coast of Central America, Saigon to be considered as being on the boundary line of the »Tropical» zone and the »Seasonal Tropical» area (4).

The southern boundary of the »Tropical» zone is a line drawn from the east coast of South America along the Tropic of Capricorn to the west coast of Africa; from the east coast of Africa along the parallel of lat. 20° S. to the west coast of Madagascar, thence along the west and north coast of Madagascar to long. 50° E., thence north to lat. 10° S., thence along the parallel of lat. 10° S. to long. 110° E., thence along a rhumb line to Port Darwin, Australia, thence eastwards along the coast of Australia and Wessel Island to Cape Wessel, thence along the parallel of lat. 11° S. to the west side of Cape York, from the east side of Cape York at lat. 11° S. along the parallel of lat. 11° S. to long. 150° W., thence along a rhumb line to the point lat. 26° S. long 75° W., and thence along a

kusten av Malajiska halvön; längs kusterna av Malajiska halvön och Siam till ostkusten av Kochinkina vid latitudsparallellen 10° nord; längs latitudsparallellen 10° nord till longitudsmeridianen 145° ost, längs longitudsmeridianen 145° ost till latitudsparallellen 13° nord, och längs latitudsparallellen 13° nord till Centralamerikas västkust. Saïgon anses såsom liggande på gränslinjen mellan tropikzonen och tropikårstidsområdet 4).

Den södra gränsen för tropikzonen utgöres av en linje, dragen från Sydamerikas ostkust längs parallellen för Stenbokens vändkrets till Afrikas västkust; från Afrikas ostkust längs latitudsparallellen 20° syd till västkusten av Madagaskar, längs väst- och nordkusterna av Madagaskar till longitudsmeridianen 50° ost, längs longitudsmeridianen 50° ost till latitudsparallellen 10° syd, längs latitudsparallellen 10° syd till longitudsmeridianen 110° ost, längs en rät linje till Port Darwin i Australien, österut längs kusterna av Australien och Wessel Island till Kap Wessel, längs latitudsparallellen 11° syd till Kap Yorks västkust, från Kap Yorks ostkust längs latitudsparallellen 11° syd till longitudsmeridianen 150° väst, längs en rät linje till latitud 26° syd longitud 75°

titude 11° Sud depuis la côte Est du cap York jusqu'au méridien de longitude 150° Ouest, suivant une ligne droite jusqu'au point de latitude 26° Sud et longitude 75° Ouest, et suivant une ligne droite jusqu'à la côte Ouest de l'Amérique du Sud au point de latitude 30° Sud. Coquimbo, Rio de Janeiro et Port Darwin sont considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la »zone tropicale» et de la »zone d'été».

Les régions suivantes sont considérées comme appartenant à la »zone tropicale»:

(1) *Le Canal de Suez, la Mer Rouge et le golfe d'Aden*, à partir de Port Said jusqu'au méridien de longitude 45° Est. Aden et Berbera sont considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la »zone tropicale» et de la »zone tropicale périodique» 2 (b).

(2) *Le Golfe Persique* jusqu'au méridien de longitude 59° Est.

La limite Nord de la »zone d'hiver périodique» méridionale est constituée par une ligne tracée: suivant le parallèle de latitude 40° Sud depuis la côte Est de l'Amérique du Sud jusqu'au méridien de longitude 56° Ouest, suivant une ligne droite jusqu'au point de latitude 34° Sud et longitude 50° Ouest, suivant le parallèle de latitude 34° Sud jusqu'à la côte Ouest d'Afrique du Sud, suivant une ligne droite issue de la côte Est de l'Afrique du Sud au point de latitude 30° Sud jusqu'à la côte Ouest

rhumb line to the west coast of South America at lat. 30° S., Coquimbo, Rio de Janeiro and Port Darwin to be considered as being on the boundary line of the »Tropical» and »Summer» zones.

The following regions are to be included in the »Tropical» zone:—

(1) *The Suez Canal, the Red Sea and the Gulf of Aden*, from Port Said to the meridian of 45° E., Aden and Berbera to be considered as being on the boundary line of the »Tropical» zone and the »Seasonal Tropical» area 2 (b).

(2) *The Persian Gulf* to the meridian of 59° E.

The northern boundary of the southern »Winter Seasonal» zone is a line drawn from the east coast of South America along the parallel of lat. 40° S. to long. 56° W., thence along a rhumb line to the point lat. 34° S., long. 50° W., thence along the parallel of lat. 34° S. to the west coast of South Africa; from the east coast of South Africa at lat. 30° S. along a rhumb line to the west coast of Australia at lat. 35° S., thence along the south coast of Australia to Cape Arid, thence along a rhumb line

väst, och längs en rät linje till Sydamerikas västkust vid latitudsparallellen 30° syd. Coquimbo, Rio de Janeiro och Port Darwin anses såsom liggande på gränslinjen mellan tropikzonen och sommarzonen.

Följande områden anses tillhöra tropikzonen:

1) *Suezkanalen, Röda Havet och Adenviken* från Port Said till longitudsmeridianen 45° ost. Aden och Berbera anses såsom liggande på gränslinjen mellan tropikzonen och tropikårstidsområdet 2) b).

2) *Persiska viken* till longitudsmeridianen 59° ost.

Den norra gränsen för den södra vinterårstidszonen utgöres av en linje, dragen från Sydamerikas ostkust längs latitudsparallellen 40° syd till longitudsmeridianen 56° väst, längs en rät linje till latitud 34° syd longitud 50° väst, längs latitudsparallellen 34° syd till Sydafrikas västkust, längs en rät linje från Sydafrikas ostkust vid latitud 30° syd till Australiens västkust vid latitud 35° syd, längs Australiens sydkust till Kap Arid, längs en rät linje därifrån till Kap Grim i Tasmanien, längs

d'Australie au point de latitude 35° Sud le long de la côte Sud d'Australie jusqu'au cap Arid, suivant une ligne droite issue de ce dernier point jusqu'au cap Grim, en Tasmanie, le long de la côte Nord de Tasmanie jusqu'à Eddystone Point, suivant une ligne droite issue de ce dernier point jusqu'à la côte Ouest de l'île du Sud de la Nouvelle-Zélande au point de longitude 170° Est, le long des côtes Ouest, Sud et Est de l'île du Sud jusqu'au cap Saunders, suivant une ligne droite issue de ce cap jusqu'au point de latitude 33° Sud et longitude 170° Ouest, et suivant le parallèle de latitude 33° Sud jusqu'à la côte Ouest de l'Amérique du Sud. Valparaiso, Capetown et Durban sont considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la »zone d'hiver périodique» méridionale et de la »zone d'été».

Zones d'Été.

Les autres régions constituent les »zones d'été».

Régions périodiques.

Les régions suivantes sont des »régions tropicales périodiques»:

(1) *Dans l'Océan Atlantique Nord.*

Région limitée: au Nord par une ligne tracée du cap Catoche dans le Yucatan jusqu'au cap San Antonio dans l'île de Cuba, par la côte Sud de Cuba jusqu'au point de latitude 20° Nord, et par le parallèle de latitude 20° Nord

to Cape Grim, Tasmania, thence along the north coast of Tasmania to Eddystone Point, thence along a rhumb line to the west coast of South Island, New Zealand, at long. 170° E., thence along the west, south and east coasts of South Island to Cape Saunders, thence along a rhumb line to the point lat. 33° S. long. 170° W.; and thence along the parallel of lat. 33° S. to the west coast of South America, Valparaiso, Cape Town and Durban to be considered as being on the boundary line of the southern »Seasonal Winter» and »Summer» zones.

Summer Zones.

The remaining areas constitute the »Summer» Zones.

Seasonal Areas.

The following areas are Seasonal Tropical Areas:

(1) *In the North Atlantic Ocean.*

An area bounded on the north by a line from Cape Catoche in Yucatan to Cape San Antonio in Cuba, by the South Cuban Coast to lat. 20° N. and by the parallel of lat. 20° N. to the point lat. 20° N. long. 20° W.; on the west by the

Tasmaniens nordkust till Eddystone Point, längs en rät linje därifrån till västkusten av South Island i Nya Zeeland vid longitudsmeridianen 170° ost, längs väst-, syd- och ostkusterna av South Island till Kap Saunders, längsen rät linje från Kap Saunders till latitud 33° syd longitud 170° väst, och längs latitudsparallellen 33° syd till Sydamerikas västkust. Valparaiso, Kapstaden och Durban anses såsom liggande på gränslinjen mellan den södra vinterårstidszonen och sommarzonen.

Sommarzoner.

Övriga områden bilda sommarzonerna.

Årstidsområden.

Följande områden äro tropikårstidsområden:

1) *I norra Atlanten:*

Område, begränsat i norr av en linje, dragen från Kap Catoche i Yucatan till Kap San Antonio på Kuba, av Kubas sydkust till latitudsparallellen 20° nord och av latitudsparallellen 20° nord till longitudsmeridianen 20° väst

jusqu'au méridien de longitude 20° Ouest, à l'Ouest par la côte de l'Amérique centrale, au Sud par la côte Nord de l'Amérique du Sud et par le parallèle de latitude 10° Nord, et à l'Est par le méridien de longitude 20° Ouest.

Cette région est:

Zone tropicale du 1^{er} novembre au 15 juillet.

Zone d'été du 16 juillet au 31 octobre.

(2) *Mer d'Arabie.*

(a) *Au nord du parallèle de latitude 24° N.*

Cette région est:

Zone tropicale du 1^{er} août au 20 mai.

Zone d'été du 21 mai au 31 juillet.

Karachi est considéré comme étant sur la ligne de démarcation de cette région et de la région tropicale périodique (b) ci-dessous.

(b) *Au Sud du parallèle de latitude 24° N.*

Cette région est:

Zone tropicale du 1^{er} décembre au 20 mai et du 16 septembre au 15 octobre.

Zone d'été du 21 mai au 15 septembre et du 16 octobre au 30 novembre.

(3) *Golfe du Bengale.*

Zone tropicale du 16 décembre au 15 avril.

Zone d'été du 16 avril au 15 décembre.

(4) *Dans la mer de Chine.*

Région limitée: à l'Ouest et au Nord par les côtes d'Indo-Chine et de Chine jusqu'à Hong Kong; à l'Est par une ligne droite jusqu'au port de Sual (Ile de Luzon) et par les côtes

coast of Central America; on the south by the north coast of South America and by parallel of lat. 10° N., and on the east by the meridian of 20° W.

Tropical: 1st November to 15th July.

Summer: 16th July to 31st October.

(2) *Arabian Sea.*

(a) *North of lat. 24° N.*

Karachi is to be considered as being on the boundary line of this area and the seasonal Tropical area (b) below.

Tropical: 1st August to 20th May.

Summer: 21st May to 31st July.

(b) *South of lat. 24° N.*

Tropical: 1st December to 20th May, and 16th September to 15th October.

Summer: 21st May to 15th September and 16th October to 30th November.

(3) *Bay of Bengal.*

Tropical: 16th December to 15th April.

Summer: 16th April to 15th December.

(4) *In the China Sea.*

An area bounded on the west and north by the coast of Indo-China and China to Hong Kong, on the east by a rhumb line to the port of Sual (Luzon Island), and by the west

i väster av Centralamerikas kust, i söder av Sydamerikas nordkust och av latitudsparallellen 10° nord, samt i öster av longitudsmeridianen 20° väst.

Ifrågavarande område är:

Tropikzon 1 november—15 juli,

Sommarzon 16 juli—31 oktober.

2) *Arabiska havet.*

a) *Norr om latitudsparallellen 24° nord.*

Karachi anses såsom liggande på gränslinjen mellan detta område och nedan under b) angivna tropikårstidsområde.

Ifrågavarande område är:

Tropikzon 1 augusti—20 maj,

Sommarzon 21 maj—31 juli.

b) *Söder om latitudsparallellen 24° nord.*

Ifrågavarande område är:

Tropikzon 1 december—20 maj och 16 september—15 oktober.

Sommarzon 21 maj—15 september och 16 oktober—30 november.

3) *Bengaliska viken.*

Tropikzon 16 december—15 april.

Sommarzon 16 april—15 december.

4) *I Kinesiska havet.*

Område, begränsat i väster och norr av kusterna av Indokina och Kina till Hongkong; i öster av en rät linje till hamnen Sual (Luzon Island) och av västkusterna av öarna

Ouest des Iles de Luçon, Samar et Leyte jusqu'au parallèle de 10° N.; et au Sud par le parallèle de latitude 10° N.

Hong Kong et Sual sont considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la zone tropicale périodique et de la zone d'été.

Cette région est:

Zone tropicale du 21 janvier au 30 avril.

Zone d'été du 1^{er} mai au 20 janvier.

coast of the Islands of Luzon, Samar and Leyte to the parallel of 10° N., and on the south by the parallel of lat. 10° N.

Hong Kong and Sual to be considered as being on the boundary of the »Seasonal Tropical» and »Summer» zones.

Tropical: 21st January to 30th April.

Summer: 1st May to 20th January.

Luzon, Samar och Leyte till latitudsparallellen 10° nord; och i söder av latitudsparallellen 10° nord.

Hongkong och Sual anses såsom liggande på gränslinjen mellan tropikårstidszonen och sommarzonen.

Ifrågavarande område är:

Tropikzon 21 januari—30 april.

Sommarzon 1 maj—20 januari.

(5) *Dans l'Océan Pacifique Nord.*

(a) Région limitée: au Nord par le parallèle de latitude 25° N., à l'Ouest par le méridien de longitude 160° E., au Sud par le parallèle de latitude 13° N. et à l'Est par le méridien de longitude 130° W.

Cette région est:

Zone tropicale du 1^{er} avril au 31 octobre.

Zone d'été du 1^{er} novembre au 31 mars.

(b) Région limitée: au Nord et à l'Est par les côtes de Californie, du Mexique et de l'Amérique centrale, à l'Ouest par le méridien de longitude 120° W. et par une ligne droite joignant le point de latitude 30° N. et longitude 120° W. au point de latitude 13° N. et de longitude 105° W. et au Sud par le parallèle de latitude 13° N.

Cette région est:

Zone tropicale du 1^{er} mars au 30 juin et du 1^{er} au 30 novembre.

(5) *In the North Pacific Ocean.*

(a) An area bounded on the north by the parallel of lat. 25° N., on the west by the meridian of 160° E., on the south by the parallel of lat. 13° N., and on the east by the meridian of 130° W.

Tropical: 1st April to 31st October.

Summer: 1st November to 31st March.

(b) An area bounded on the north and east by the coast of California, Mexico and Central America, on the west by the meridian of 120° W. and by a rhumb line from the point lat. 30° N., long. 120° W., to the point lat. 13° N., long. 105° W., and on the south by the parallel of lat. 13° N.

5) *I norra Stilla havet.*

a) Område, begränsat i norr av latitudsparallellen 25° nord, i väster av longitudsmeridianen 160° ost, i söder av latitudsparallellen 13° nord och i öster av longitudsmeridianen 130° väst.

Ifrågavarande område är:

Tropikzon 1 april—31 oktober.

Sommarzon 1 november—31 mars.

b) Område, begränsat i norr och i öster av kusterna av Kalifornien, Mexiko och Centralamerika, i väster av longitudsmeridianen 120° väst samt av en rät linje, som förenar punkten latitud 30° nord longitud 120° väst med punkten latitud 13° nord longitud 105° väst, och i söder av latitudsparallellen 13° nord.

Ifrågavarande område är:

Tropikzon 1 mars—30 juni och 1—30 november.

Tropical: 1st March to 30th June and 1st to 30th November.

Zone d'été du 1 juillet
au 31 octobre et du 1^{er}
décembre au 28/29 février.

Summer: 1st July to
31st October and 1st De-
cember to 28th/29th Feb-
ruary.

Sommarzon 1 juli—31
oktober och 1 december
—28/29 februari.

(6) *Dans l'Océan Pacifique
Sud.*

(a) Région limitée: au
Nord par le parallèle de
latitude 11° S., à l'Ouest
par la côte Est d'Australie
au Sud par le parallèle de
latitude 20° S. et à l'est
par le méridien de longi-
tude 175° E., et également
le Golfe de Carpentarie au
Sud du parallèle de latitu-
de 11° S.

Cette région est:

Zone tropicale du 1^{er}
avril au 30 novembre.

Zone d'été du 1^{er} dé-
cembre au 31 mars.

(b) Région limitée: à
l'Ouest par le méridien de
150° W., au Sud par le
parallèle de latitude 20°
S. et au Nord et à l'Est
par la ligne droite consti-
tuant la limite Sud de la
zone tropicale.

Cette région est:

Zone tropicale du 1^{er}
mars au 30 novembre.

Zone d'été du 1^{er} dé-
cembre au 28/29 novem-
bre.*

Les régions suivantes
sont des »régions d'hiver
périodiques»:

*Zone d'hiver périodique
septentrionale* (entre
l'Amérique du Nord et
l'Europe).

(a) Région située à l'in-
térieur et au Nord de la
ligne tracée comme il suit:
suivant le méridien de
longitude 50° W. depuis la
côte du Groenland jus-
qu'au parallèle de latitude

(6) *In the South Pacific
Ocean.*

(a) An area bounded on
the north by the parallel
of lat. 11° S., on the west
by the east coast of Au-
stralia, on the south by
the parallel of lat. 20° S.,
and on the east by the
meridian of 175° E., toge-
ther with the Gulf of Car-
pentaria south of lat.
11° S.

Tropical: 1st April to
30th November.

Summer: 1st December
to 31st March.

(b) An area bounded on
the west by the meridian
of 150° W., on the south
by the parallel of lat. 20°
S., and on the north and
east by the rhumb line
forming the southern
boundary of the »Tropical»
zone.

Tropical: from 1st
March to 30th November.

Summer: from 1st De-
cember to 28th/29th Feb-
ruary.

The following are »Sea-
sonal Winter» areas:—

*Northern »Seasonal
Winter» Zone* (between
North America and
Europe).

(a) In the area within
and to the Northwards
of the following line:—

A line drawn south from
the coast of Greenland at
long. 50° W. to lat. 45° N.,
thence along the parallel

6) *I södra Stilla havet.*

a) Område, begränsat
i norr av latitudsparallel-
len 11° syd, i väster av
Australiens ostkust, i sö-
der av latitudsparallellen
20° syd samt i öster av
longitudsmeridianen 175°
ost, tillika med Carpen-
tariaviken söder om lati-
tudsparallellen 11° syd.

Ifrågavarande område
är:

Tropikzon 1 april—30
november.

Sommarzon 1 december
—31 mars.

b) Område, begränsat
i väster av longitudsme-
ridianen 150° väst, i sö-
der av latitudsparallellen
20° syd samt i norr och
i öster av den rätta linje,
som utgör sydlig gräns för
tropikzonen.

Ifrågavarande område
är:

Tropikzon 1 mars—30
november.

Sommarzon 1 december
—28/29 februari.

Följande områden äro
vinterårstidsområden:

*Norra vinterårstidszo-
nen* (mellan Nordamerika
och Europa).

a) Område, beläget in-
nanför och norr om en så-
lunda dragen linje:

från Grönlands kust
längs longitudsmeridia-
nen 50° väst till lati-
tudsparallellen 45° nord,

* »novembre» skall vara februari (se engelska texten).

45° N., suivant le parallèle de latitude 45° N. jusqu'au méridien de longitude 15° W., suivant ce méridien jusqu'au parallèle de latitude 60° N., et suivant le parallèle de latitude 60° N. jusqu'à la côte Ouest de Norvège.

Cette région est:

Zone d'hiver du 16 octobre au 15 avril.

Zone d'été du 16 avril au 15 octobre.

Bergen est considéré comme étant sur la ligne de démarcation de cette région et de la région (b) définie ci-dessous.

(b) Région située au Nord du parallèle de latitude 36° N. et en dehors de la région (a) définie ci-dessus.

Zone d'hiver du 1^{er} novembre au 31 mars.

Zone d'été du 1^{er} avril au 31 octobre.

Mer Baltique (jusqu'au parallèle de latitude du Skaw).

Zone d'hiver du 1^{er} novembre au 31 mars.

Zone d'été du 1^{er} avril au 31 octobre.

Mer Méditerranée et Mer Noire.

Zone d'hiver du 16 décembre au 15 mars.

Zone d'été du 16 mars au 15 décembre.

Zone d'hiver périodique septentrionale (entre l'Asie et l'Amérique du Nord, excepté la mer du Japon au Sud du parallèle de latitude 50° N.).

Zone d'hiver du 16 octobre au 15 avril.

of lat. 45° N. to the meridian of 15° W., thence north to lat. 60° N., thence along the parallel of lat. 60° N. to the west coast of Norway, Bergen to be considered as being on the boundary line of this area and area (b) below.

Winter from 16th October to 15th April.

Summer from 16th April to 15th October.

(b) An area outside area (a) above and north of the parallel of lat. 36° N.

Winter from 1st November to 31st March.

Summer from 1st April to 31st October.

Baltic (bounded by the parallel of latitude of the Skaw).

Winter from 1st November to 31st March.

Summer from 1st April to 31st October.

Mediterranean and Black Sea.

Winter from 16th December to 15th March.

Summer from 16th March to 15th December.

Northern »Seasonal Winter» Zone (between Asia and North America, except Sea of Japan, South of 50° N.).

Winter from 16th October to 15th April.

längs latitudsparallellen 45° nord till longitudsmeridianen 15° väst, därifrån längs denna meridian till latitudsparallellen 60° nord och längs latitudsparallellen 60° nord till västkusten av Norge.

Bergen anses såsom liggande på gränslinjen mellan detta område och det under b) här nedan angivna.

Ifrågavarande område är:

Vinterzon 16 oktober—15 april.

Sommarzon 16 april—15 oktober.

b) Område beläget norr om latitudsparallellen 36° nord och utanför det under a) härovan angivna området.

Vinterzon 1 november—31 mars.

Sommarzon 1 april—31 oktober.

Östersjön (till latitudsparallellen genom Skagen).

Vinterzon 1 november—31 mars.

Sommarzon 1 april—31 oktober.

Medelhavet och Svarta havet.

Vinterzon 16 december—15 mars.

Sommarzon 16 mars—15 december.

Norra vinterårstidszonen (mellan Asien och Nordamerika med undantag av Japanska havet söder om latitudsparallellen 50° nord).

Vinterzon 16 oktober—15 april.

Zone d'été du 16 avril
au 15 octobre.

*Mer du Japon entre les
parallèles de latitude 35°
N. et 50° N.*

Zone d'hiver du 1^{er} dé-
cembre au 28/29 février.

Zone d'été du 1^{er} mars
au 30 novembre.

*Zone d'hiver périodique
méridionale.*

Zone d'hiver du 16
avril au 15 octobre.

Zone d'été du 16 oc-
tobre au 15 avril.

Summer from 16th Ap-
ril to 15th October.

*Sea of Japan between
the parallels of lat. 35°
N. and 50° N.*

Winter from 1st De-
cember to 28/29th Febru-
ary.

Summer from 1st March
to 30th November.

*Southern »Seasonal
Winter» Zone.*

Winter from 16th April
to 15th October.

Summer from 16th Oc-
tober to 15th April.

Sommarzon 16 april—
15 oktober.

*Japanska havet mellan
latitudsparallellerna 35°
nord och 50° nord.*

Vinterzon 1 december
—28/29 februari.

Sommarzon 1 mars—
30 november.

*Södra vinterårstidszo-
nen.*

Vinterzon 16 april—15
oktober.

Sommarzon 16 oktober
—15 april.

ANNEXE III.

Certificat International de Franc-bord.

DÉLIVRÉ sous l'autorité du Gouvernement d.....
 en vertu des dispositions de la Convention Internationale de 1930 sur les Lignes de charge.

Numéro ou lettres distinctifs
 du Navire

Navire

Port d'immatriculation.....

Tonnage brut

*Franc-bord mesuré
 a partir de la ligne
 de pont.*

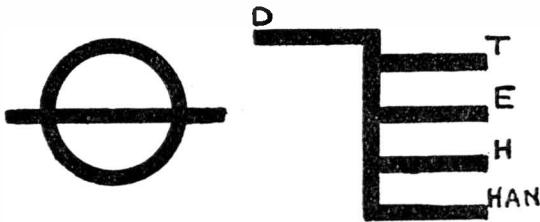
*Emplacement de la
 Ligne.*

Tropical (a) au-dessus de (b).
 Eté (b) Arête supérieure de la ligne
 passant par le centre du dis-
 que.

Hiver (c) au-dessous de (b).
 Hiver dans l'Atlantique Nord (d) au-dessous de (b).

Réduction en eau douce pour tous les francs-bords

L'arête supérieure de la ligne de pont à partir de laquelle ces francs-bords sont
 mesurés se trouve à au-dessus de la face supérieure du pont de
 en abord.



Le présent certificat est délivré pour attester que le navire a été visité et que ses francs-bords et lignes de charge indiqués ci-dessus ont été assignés conformément aux dispositions de la Convention.

Ce certificat est valable jusqu'au *

Délivré à le

Placer ici la signature ou le sceau et la qualification de l'autorité chargée de délivrer le certificat.

* Voir au verso.

Nota. Lorsque des vapeurs de mer naviguent dans des eaux intérieures il est permis d'augmenter le chargement du navire d'une quantité qui correspond au poids de combustible, &c., nécessaire à la consommation entre le point de départ et la mer libre.

Bihang till riksdagens protokoll 1932. 1 saml. 58 häft. (Nr 72.)

25

Le navire ayant satisfait entièrement aux prescriptions de la Convention, ce
certificat est renouvelé jusqu'au

A le
Signature ou sceau et qualification de l'autorité.

Le navire ayant satisfait entièrement aux prescriptions de la Convention, ce
certificat est renouvelé jusqu'au

A le
Signature ou sceau et qualification de l'autorité.

Le navire ayant satisfait entièrement aux prescriptions de la Convention, ce
certificat est renouvelé jusqu'au

A le
Signature ou sceau et qualification de l'autorité.

ANNEX III.

International Load Line Certificate.

ISSUED under the authority of the Government of
under the provisions of the International Load Line Convention, 1930.

Distinctive Number
or Letters

Ship
Port of Registry
Gross Tonnage

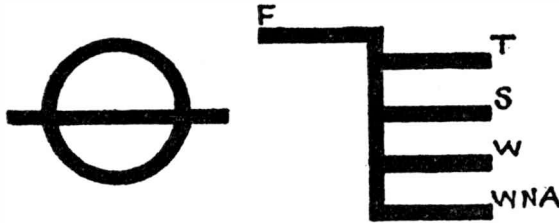
Freeboard
from deck line.

Load Line

Tropical	(a)	above (b).
Summer	(b) Upper edge of line through	centre of disc.
Winter	(c)	below (b).
Winter in North Atlantic.....	(d)	below (b).

Allowance for fresh water for all freeboards

The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured
is inches above the top of the deck at side.



THIS IS TO CERTIFY that this ship has been surveyed and the freeboards and
load lines shown above have been assigned in accordance with the Convention.

This certificate remains in force until*

Issued at on the
day of

Here follows the signature or seal and the description of the authority issuing the
certificate.

* See Back.

Note. Where sea-going steamers navigate a river or inland water, deeper loading is permitted
corresponding to the weight of fuel, &c., required for consumption between the point of depar-
ture and the open sea.

The provisions of the Convention being fully complied with by this ship, this certificate is renewed till

.....
 Place Date
 Signature or Seal and description of authority.

The provisions of the Convention being fully complied with by this ship, this certificate is renewed till

.....
 Place Date
 Signature or Seal and description of authority.

The provisions of the Convention being fully complied with by this ship, this certificate is renewed till

.....
 Place Date
 Signature or Seal and description of authority.

BILAGA III.

Internationellt Fribordscertifikat.

Utfärdat på regeringens vägnar i enlighet med bestämmelserna i Internationella lastlinjekonventionen av år 1930.

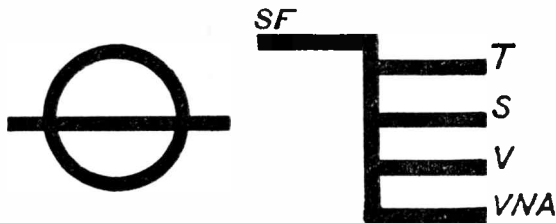
Registreringsnummer eller signalbokstäver

Fartyg
Hemort
Bruttodräktighet

*Fribord, mätta
från däckslinjen*

Märket för

Tropikfribordet	(a) över (b)
Sommarfribordet	(b) Överkant av linjen genom fribordsringens medelpunkt.
Vinterfribordet	(c) under (b)
Vinterfribordet i norra Atlanten	(d) under (b)
Avdrag för nedlastning i sötvatten för alla fribord	
Överkanten av däckslinjen, från vilken dessa fribord äro mätta, är belägen	
. över den övre ytan av däckets bordvarts.	



Detta certifikat är utfärdat såsom bevis därom, att fartyget undergått besiktning och att dess här ovan angivna fribord och märken blivit fastställda i enlighet med konventionen.

Detta certifikat är gällande intill den *

Utfärdat i den

Här anbringas namnunderskrift eller sigill samt anges den myndighet, som utfärdat certifikatet.

* Se nästa sida.

Anm. Där sjögående ångfartyg befara en flod eller ett innanvatten, medges en ökning i nedlastningen, svarande mot vikten av det bränsle m. m., som erfordras för förbrukning mellan avgångsorten och öppna sjön.

Enär fartyget befunnits helt uppfylla bestämmelserna i konventionen, varder
giltighetstiden för detta certifikat förlängd intill den.....

..... den

Underskrift eller sigill med angivande av myndigheten.

Enär fartyget befunnits helt uppfylla bestämmelserna i konventionen, varder
giltighetstiden för detta certifikat förlängd intill den.....

..... den

Underskrift eller sigill med angivande av myndigheten.

Enär fartyget befunnits helt uppfylla bestämmelserna i konventionen, varder
giltighetstiden för detta certifikat förlängd intill den

..... den

Underskrift eller sigill med angivande av myndigheten.

ANNEXE IV.

Nomenclatures des Lois et Réglements concernant les lignes de charge considérés comme équivalents aux British Board of Trade Rules, 1906.

Bil. 4. Förteckning över sådana lagar och reglementen rörande lastlinjer, som anses likvärdiga med Brittiska board of trade's regler av 1906.

Australie.

Part IV of the Navigation Act, 1912—1920, and Navigation (Load Line) Regulations of the 17th December, 1924.

Belgique.

Loi sur la sécurité des navires (7 décembre 1920).

Chile.

Reglamento para el trazado del disco marcas y linea oficial de carguio de las naves mercantes (Decree No. 1896 of the 12th November, 1919).

Danemark.

Merchant Shipping (Inspection of Ships) Act of the 29th March, 1920, with later amendments.

Rules and Tables of Freeboard for Ships, dated 30th September, 1909, as amended by Notification of 25th July, 1918.

France.

Loi du 17 avril 1907. Arrêté du 5 septembre 1908. Décret du 21 septembre 1908. Autre décret du 21 septembre 1908 modifié par le décret du 1^{er} septembre 1925. Décret du 12 mai 1927. Décret du 17 janvier 1928.

Allemagne.

Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft über den Freibord für Dampfer und Segelschiffe, Ausgabe 1908.

ANNEX IV.

Titles of Load Line Laws and Rules regarded as Equivalent to the British Board of Trade Rules, 1906.

Australia.

Part IV of the Navigation Act, 1912—1920, and Navigation (Load Line) Regulations of the 17th December, 1924.

Belgium.

Loi sur la sécurité des navires (7 décembre 1920).

Chile.

Reglamento para el trazado del disco marcas y linea oficial de carguio de las naves mercantes (Decree No. 1896 of the 12th November, 1919).

Denmark.

Merchant Shipping (Inspection of Ships) Act of the 29th March, 1920, with later amendments.

Rules and Tables of Freeboard for Ships, dated the 30th September, 1909, as amended by Notification of the 25th July, 1918.

France.

Loi du 17 avril 1907, arrêté du 5 septembre 1908. Décret du 21 septembre 1908. Autre décret du 21 septembre 1908 modifié par le décret du 1^{er} septembre 1925. Décret du 12 mai 1927. Décret du 17 janvier 1928.

Germany.

Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft über den Freibord für Dampfer und Segelschiffe, Ausgabe 1908.

Hong Kong.

Merchant Shipping Consolidation Ordinance (No. 10 of 1899), as amended by Ordinances Nos. 31 of 1901, 2 of 1903, 5 of 1905, 16 of 1906, 9 of 1909, and 6 of 1910.

Islande.

Law No. 58 of the 14th June, 1929, Sections 25—26.

Inde.

Indian Merchant Shipping Act, 1923.

Italie.

Regole e tavole per assignazione del »Bordo Libero» approved by decree dated the 1st February, 1929—VII of the Italian Minister for Communications.

Prior to 1929—British Board of Trade Rules 1906.

Japon.

Ship Load Line Law [Law No. 2 of the 10th Year of Taisho (1921)] and the Rules and Regulations relating thereto.

Pays-Bas

Decree of 22nd September, 1909 (Official Journal No. 315).

Indes Néerlandaises.

Netherlands Decree of the 22nd September, 1909 (Official Journal No. 315).

Nouvelle-Zélande.

British Board of Trade Rules, 1906.

Norvège.

Norwegian Freeboard Rules and Tables of 1909.

Portugal.

Decree No. 11,210 of the 18th July, 1925, and Regulations and Instructions relating thereto.

Hong Kong.

Merchant Shipping Consolidation Ordinance (No. 10 of 1899), as amended by Ordinances Nos. 31 of 1901, 2 of 1903, 5 of 1905, 16 of 1906, 9 of 1909, and 6 of 1910.

Iceland.

Law No. 58 of the 14th June, 1929, Sections 25—26.

India.

Indian Merchant Shipping Act, 1923.

Italy.

Regole e tavole per assignazione del »Bordo Libero» approved by decree dated the 1st February, 1929—VII of the Italian Minister for Communications.

Prior to 1929—British Board of Trade Rules 1906.

Japan.

Ship Load Line Law [Law No. 2 of the 10th Year of Taisho (1921)] and the Rules and Regulations relating thereto.

Netherlands.

Decree of the 22nd September, 1909 (Official Journal No. 315).

Netherlands Indies.

Netherlands Decree of the 22nd September, 1909 (Official Journal No. 315).

New Zealand.

British Board of Trade Rules, 1906.

Norway.

Norwegian Freeboard Rules and Tables of 1909.

Portugal.

Decree No. 11,210 of the 18th July, 1925, and Regulations and Instructions relating thereto.

Espagne.

Reglamento para el Trazado del Disco
y Marcas de Maxima Carga de los buques
marchantes, 1014.*

Spain.

Reglamento para el Trazado del Disco
y Marcas de Maxima Carga de los buques
marchantes, 1914.

Straits Settlements.

British Board of Trade Rules, 1906.

Straits Settlements.

British Board of Trade Rules, 1906.

Suède.

Rules and Tables of Freeboard ap-
proved by decree of the 21st May, 1910.

Sweden.

Rules and Tables of Freeboard ap-
proved by decree of the 21st May, 1910.

Royaume-Uni.

Board of Trade Rules, 1906.

United Kingdom.

Board of Trade Rules, 1906.

Etats-Unis d'Amérique.

British Board of Trade Rules, 1906.

United States of America.

British Board of Trade Rules, 1906.

U.R.S.S.

Rules and Regulations relating to the
Load Lines of seagoing merchant vessels,
published by Register of U. R. S. S.,
1928.

Union of Soviet Socialist Republics.

Rules and Regulations relating to the
Load Lines of seagoing merchant vessels,
published by Register of the Union of
Soviet Socialist Republics, 1928.

* »1014« skall vara 1914 (se engelska texten).

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans
Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den
29 januari 1932.*

N ä r v a r a n d e :

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena friherre RAMEL, statsråden GÄRDE, HAMRIN, VON STOCKENSTRÖM, STADENER, GYLLENSWÄRD, LARSSON, HOLMBÄCK, JEPSSON, HANSÉN, RUNDQVIST.

Efter gemensam beredning med ministern för utrikes ärendena samt cheferna för justitie-, social- och kommunikationsdepartementen anför chefen för handelsdepartementet, statsrådet Hansén:

Den 22 i denna månad anmälde jag för Kungl. Maj:t fråga angående godkännande av dels 1929 års internationella konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss jämte därvid fogat, såsom bilaga I betecknat reglemente, dels ock 1930 års internationella lastlinjekonvention med tillhörande slutprotokoll och bilagor. Med förmälan, att jag ärnade hemställa, att Kungl. Maj:t måtte äska riksdagens godkännande av berörda konventioner, uttalade jag emellertid, att med fattande av slutligt beslut i ämnet borde få anstå till dess vissa med frågan sammanhängande lagförslag hunnit undergå vederbörlig granskning i lagrådet.

Sedan lagrådets granskning av berörda lagförslag nu slutförts, hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte besluta avlåtande av proposition till riksdagen angående godkännande av konventionerna med därtill hörande, av mig nyss angivna bilagor och slutprotokoll.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdade hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Nils Sehlberg.