

Ved Fartøier af dette Slags, som drives ved Damp- eller anden Kraft, der udfordrer Maskineri, finder et Udbrag Sted, hvis Størrelse bestemmes saaledes som angivet i Ltr. F.

§ 7.

Regel II. Ved den midlertidige Maalings Anvendelse bliver at maale: 1) Skibets Længde paa øverste Dæk mellem Stævnene; 2) en Brede paa halv Længde paa det øverste Dæk mellem Indtømmeret tæt ovenover Vaterbordet; 3) en Dybde fra det øverste Dæks Overkant lodret ned paa Iberskædningen i Bunden ved Siden af Rjolen, saa meget midtstibs som muligt, og eventuelt igjennem Pumpen. Disse tre Dimensioner multipliceres med hverandre, og Productet divideres med en Divisor, som varierer imellem 110 og 160, efter Skibenes Bygningsmaade og Maalingsstedet for Dybden, og nærmere bestemmes i Skibsmaalings-Instructionen.

Quotienten giver det Antal Tons, der adberet til Drægtigheden af de ovenfor Dækket værende Rum, som ifølge Regel I, D. ere Maaling unbergivne, skal ansees som Skibets midlertidige Drægtighed. Maalingen af disse Rum skeer ved at multiplicere deres Middellængde, Brede og Dybde og dividere Productet med 91,59.

For Dampskibe bliver dernæst den sundne Total-Drægtighed at formindste med Maskinrummets Drægtighed (Regel I, F.).

§ 8.

De hderligere Bestemmelser, der ere nødvendige til Maalingsmethodernes nærmere Forklaring og praktiske Anvendelse, udstedes af Overtoldbestyrelsen ved en Skibsmaalings-Instruction. Overtoldbestyrelsen er endvidere be- myndiget til at lade indtræde saadanne Modificationer i og Tilfætninger til de i Regel I. og II. indeholdte Bestemmelser, som Erfaring maatte vise at være hensigtsmæssige, og som ikke komme i Strid med de i denne Lov angivne Principer for Maalingen.

§ 9.

Enhver Maaling skal beregnes nøjagtig paa $\frac{1}{100}$ Tons og revideres af en almindelig over-

ordnet Control-Autoritet i Kjøbenhavn. Det nærmere desangaaende bestemmer Overtoldbestyrelsen.

§ 10.

Angaaende Maalingen udfærdiges et Maalebrev. For danske Skibe optages Maalebrevet i Nationalitets- og Registrerings-Certificatet.

Er Maalingen skeet efter Regel II, anføres i Maalebrevet, hvorfor Regel I ikke har kunnet anvendes. Et saadant Maalebrev er ikkun gyldigt, indtil Maaling efter Regel I kan finde Sted.

§ 11.

Maaling af Skibe, der bygges her i Landet, skal skee, saasnart Dækket er lagt og Inderskædningen er anbragt, og inden der gjøres nogen som helst Indretning i Skibets Indre, der kan forhindre Optagelsen af de foreskrevne Maal.

Skibsbyggeren er forpligtet til herom itide at gjøre skriftlig Anmeldelse for vedkommende Embedsmand.

Maalebrevet udfærdiges først, naar Skibet er færdigt, og efterat de muligen ovenpaa Dækket anbragte Rum ligeledes ere blevne maalte.

§ 12.

Maaling af Skibe, som indføres fra todfrit Sted eller fra Udlandet, skal skee, naar vedkommende Skib første Gang indkommer til dansk Havn. En tidligere Maaling kan tilstedes, naar Overtoldbestyrelsen anseer saadan Maaling ubørlig.

§ 13.

Føreren eller, naar en saadan ikke er tilstede, Cieren af ethvert Skib, der skal maales, er forpligtet til enten selv eller ved sine Folk at hde de Embedsmænd, hvem Maalingen er overdragen, enhver Hjælp og Oplysning, som disse maatte kræve til Maalingsforretningens Udførelse. Ligeledes har han uvægerlig at efterkomme mulige Opfordringer fra de nævnte Embedsmænd til at ryddeliggjøre Skibets indre Rum, forsaavidt dette er nødvendigt for Maalingens Skyld.

Endvidere paaligger det Føreren af ethvert saadant Skib ikke at lade indtage Ladning eller Ballast uden foregaaende Anmeldelse for vedkommende Embedsmand.