Marineministeriets

Kundgørelser for Søværnet

B.

for

Aaret 1925.

Kjøbenhavn
Centraltrykkeriet
1946

Register.

Side

Fyr- og Vagervæsenet:

Instruks for Førere af Inspektionsskibe under Fyrvæsenet .. 52

Lægevæsen:

Regulativ som angiver de Legemsfejl, Svagheder og Sygdomme, som gør Befalingsmænd og Ligestillede af Søværnet samt faste menige uskikket til al Krigstjeneste .. 157

Lægeundesøgelse ved Antagelse af Flaadens Personel 181

Maskinvæsen:

Regulativ for Indretning, Undersøgelser og Prøver af Hoved- og Hjælpemaskineriet samt elektrisk Materiel i Flaadens Skibe 231

Skibbygning:

Regulativ for Bygning og Undersøgelse af Flaadens Skibe samt disses Forsyning med Redningsmidler m. m. 285

Skoler:

Undervandsbaadsskolen for værnepligtige, Midlertidig Plan for 421

MARINEMINISTERIET.

København, den 14de Marts 1925.

Kundgørelse for Søværnet.

9. Ministeriet har under 10de Februar 1925 udfærdiget følgende:

Instruks

for

Førere af Inspektionsskibe under Fyrvæsenet.

§ 1.

Føreren er Fyrdirektøren umiddelbart underlagt og vil som Regel modtage alle Ordrer, Tjenesten vedrørende, fra denne Myndighed. Dog vil han efter Omstændighederne ogsaa kunne erholde Ordrer direkte fra Marineministeriet, navnlig saadanne, der omhandler Inddragning og Genudlægning af Fyrskibe, Samvirken under særlige Omstændigheder med Vagerinspektionsskibet samt anden Tjeneste, der ikke vedrører Fyrvæsenet.

§ 2.

Han skal iagttage alle de en Skibsfører i Almindelighed paahvilende Pligter, saasom at anvende forsvarligt Sømandskab, at paase, at hver Mand af Besætningen udfører de ham paahvilende Tjenestepligter tilfredsstillende, at sørge for Vedligeholdelse af Skib med Tilbehør samt at føre god Økonomi, at ordne Skibstjenesten og vaage over Skik og Orden indenbords o. s v.

§ 3.

Under Førerens Fraværelse overtager Reserveføreren Kommandoen over Skibet.

Føreren skal derfor holde Reserveføreren bekendt med de særlige Instrukser og Bestemmelser, som maatte være udstedt til Inspektionsskibet, for at denne kan vide Besked med dem, naar han overtager Kommandoen.

§ 4.

Forseelser, begaaede af Reserveføreren, Maskinmesteren, Styrmanden eller Undermesteren, skal indberettes til Fyrdirektøren. Naar det af Hensyn til Tjenestens Udførelse eller Ordens Opretholdelse anses for nødvendigt, kan Føreren, under Iagttagelse af Bestemmelserne i Statstjenestemandslovens § 11, midlertidig sætte den paagældende fra Tjeneste, hvilket da angives i Indberetningen.

§ 5.

Tjenesteforseelser straffes efter Reglerne i Statstjenestemandslovens §§ 17 og 18, jfr. Reglement for Mandskaberne i Fyrvæsenets Dampskibe § 3.

Bøder tilfalder Fyrfunktionærernes Enke- og Hjælpekasse, saa længe denne bestaar.

§ 6.

Han lader saa vidt muligt almindelige Vedligeholdelsesarbejder og Reparationer udføre af Skibets Besætning.

Arbejder, hvis Udførelse bevirker, at Skibet er utjenstdygtigt over 24 Timer, maa ikke paabegyndes uden indhentet Bemyndigelse.

Reparationsarbejder, der medfører direkte Pengeudgifter, maa ikke foretages uden indhentet Bemyndigelse, og Udgifter opføres da i Pengeregnskabet under Henvisning til denne Bemyndigelse, dog kan Arbejder, der er nødvendige for at holde Skibet i tjenstdygtig Stand, udføres uden Bemyndigelse, men det skal da indberettes, naar et saadant Arbejde sættes i Gang, og Udgiften derved opføres i Pengeregnskabet under Henvisning til Indberetningen.

Forandringer i Skibets Aptering maa ikke udføres uden Bemyndigelse.

§ 7.

Fornyelse og Anskaffelse af Inventariegenstande og Materialer foretages paa den af Fyrdirektøren bestemte Maade. Inventariegenstande, der ikke findes i Skibets Inventarieliste, maa ikke anskaffes uden Bemyndigelse.

De nødvendige Journaler, Tryksager m. m. udleveres fra Fyrdirektoratet.

§ 8.

Postture, Transporter af Gods til Fyr og Fyrskibe samt Tilsyn med Lystønder, Baakefyr og andre Sømærker udføres efter de derom givne særlige Ordrer eller Instrukser. Naar en Lystønde eller et Gasfyr har været tilset, sendes Indberetning paa dertil bestemte Skemaer til Fyrdirektøren og Fyrinspektøren. Forhindrer Vejret, at Tilsyn finder Sted til den fastsatte Tid, indberettes dette.

§ 9.

Paa Skibets Ture skal Føreren selv eller ved sine underordnede iagttage, om Fyr, Fyrskibe, Lystønder og Taagesignaler funktionerer, som de skal. Observeres Mangler, indberettes dette hurtigst muligt til Fyrdirektøren; Mangler ved Lystønder eller Fyr uden Tilsyn rettes om muligt straks ved Førerens Foranstaltning.

De under Vagervæsenet hørende Sømærker skal ligeledes observeres. Forefindes der Mangler, skal disse for de Sømærkers Vedkommende, med hvilke Skibet selv har Tilsyn, rettes hurtigst muligt; dog skal samtidig forefundne Mangler ved Lystønder eller Fyr uden Tilsyn rettes før Mangler ved Dag-Sømærker. Mangler ved andre Sømærker skal han efter Omstændighederne underrette Vagerinspektøren eller vedkommende Vagerstation om eller selv afhjælpe. Der bør derfor altid findes en mindre Beholdning af Vagermateriel af passende Art om Bord i Inspektionsskibet. Denne Beholdning kompletteres af Vagervæsenet paa Forlangende derom.

§ 10.

Opdages i vore Farvande noget for Skibsfarten farligt Vrag, skal derom gøres Indberetning til Marineministeriet, Direktøren for Søkortarkivet og Vagerinspektøren. Nøjagtigst mulig Oplysning om Vragets Plads og Dybdeforholdene vedføjes.

Saafremt Omstændighederne tillader det, afmærkes Vraget paa reglementeret Maade.

Bemærkes nogen Forandring i Farvandene eller nogen Unøjagtighed i Søkortene, gøres Indberetning derom til Marineministeriet og Direktøren for Søkortarkivet.

§ 11.

Til Skibe i Nød skal han yde Hjælp i den Udstrækning, som passende Hensyn til Skibets egen Sikkerhed og dets Tjeneste tillader.

For at frelse Menneskeliv maa Skibets egen Tjeneste tilsidesættes. Ingen af Besætningen maa, imod eget Ønske, under Bjærgningsforsøg udsættes for øjensynlig Livsfare.

Hvor det gælder om at yde Assistance til Bjærgning af Skib og Ladning, maa passende Hensyn tages til, at Skibets egen Tjeneste ikke derved for meget tilsidesættes. Hjælp maa som Regel kun ydes, hvor øjeblikkelig Assistance kan være af stor Betydning, eller til Smaaskibe, saaledes at de etablerede Bjærgningsselskabers Interesser ikke trædes for nær.

Det er forbudt at fordre nogen som helst Godtgørelse for ydet Hjælp eller at modtage nogen Gave uden at indhente Fyrdirektørens Samtykke dertil.

§ 12.

Inspektionsskibets Ankomst til og Afgang fra København meldes til Fyrdirektøren. — Endvidere meldes til Efterretningsstationen, naar Skibet ankommer til eller afgaar fra Havn, idet der ved Afgangen samtidig angives Bestemmelsessted, og hvilket Farvand der skal besejles. Kl. 7 T. 30 M. Fmd. opgives til Efterretningsstationen Skibets Plads i Søen.

Inden Afgangen fra København skal Føreren meddele Fyrdirektøren den paa Grundlag af de ham givne Ordrer udarbejdede Plan for den forestaaende Rejse, ligesom han under denne skal holde samme Myndighed bekendt med Skibets Adresse og rapportere, hvad der maatte indtræffe.

Udenfor de i det foregaaende nævnte specielle Tilfælde indberettes kun til Marineministeriet, naar den forhaandenværende Tjeneste udføres i Henhold til Ministeriets Ordre, eller naar der indtræffer noget, der skønnes at være Ministeriet særlig magtpaaliggende hurtigst at blive bekendt med.

§ 13.

Flagføring og Flagning finder Sted efter de til enhver Tid gældende Bestemmelser om Flagføring for Inspektionsskibe under Fyr- og Vagervæsenet.

Journal- og Regnskabsføring.

§ 14.

I Inspektionsskibet føres: Skibs-Dagbog, Maskin-Dagbog og Tilsynsbog samt Journaler over: Kosttilskud, Arbejdstid, Sygedage, Inspektionsrapportprotokol over observerede Fyr, Fyrskibe og Lystønder, Vagerinspektionsprotokol, Vrag, hvormed Skibet har arbejdet, Forbrugsgods i Skibet, Forbrugsgods i Maskinen, Beklædningsgenstande til Mandskab, indkomne Skrivelser og Kopibog over udgaaede Skrivelser.

Dagbøger og Journaler føres i Overensstemmelse med disses Paatryk.

§ 15.

Følgende Regnskaber føres i Inspektionsskibet: Kassejournal og Journal over udbetalte Lønninger og Tillæg af Føreren, Skibsinventarieregnskab af Reserveføreren og Maskininventarieregnskab af Maskinmesteren.

Pengeregnskabet føres i den dertil bestemte Kassejournal, der opgøres hver Maaned. — En nøjagtig Udskrift af Kassejournalen sammen med de originale Regnskabsbilag

indsendes til Marineministeriet gennem Fyrdirektøren saa hurtigt som muligt efter Maanedens Udgang. — Føreren er som Regnskabsfører underkastet Bestemmelserne i de almindelige Regler for Regnskabsførelsen i Statsforvaltningen.

De øvrige Regnskaber opgøres ved Finansaarets Udløb og indsendes med Førerens Paategning til Marineministeriet gennem Fyrdirektøren saa hurtigt som muligt efter Finansaarets Udløb.

Samtlige Regnskaber føres og bilægges paa den af Fyrdirektøren foreskrevne Maade.

Pengerekvisitioner stiles til Marineministeriet og sendes til Fyrdirektøren.

Tjenstlig Korrespondance.

§ 16.

Ved den tjenstlige Korrespondance vil følgende være at iagttage:

1. Alle skriftlige Udfærdigelser, Tjenesten vedrørende, stiles med de i denne Instruks nævnte Undtagelser til Fyrdirektøren.

Indberetninger, foranledigede ved særlige Ordrer fra Marineministeriet eller Vagerinspektøren, stiles og sendes til disse Myndigheder.

Besvarelser af Revisionsantegnelser stiles til Marineministeriet og sendes til Fyrdirektøren.

2. Til tjenstlige Skrivelser skal benyttes de til Statstjenesten reglementerede Papir- og Blæksorter. Tjenesteskrivelser udfærdiges paa hvidt Papir; halve Ark benyttes, naar Skrivelsens Længde tillader det. Er Skrivelsen ledsaget af Bilag, skal i alle Tilfælde benyttes et helt Ark.

3. Skriftlige Indberetninger skal affattes klart og tydeligt samt saa kort, som Sagen tillader, og uden overflødige Høflighedsformularer. I venstre Hjørne foroven anføres Skibets Navn og Dato samt Aarstal; i højre Hjørne foroven Skrivelsens Løbenummer, der hvert Nytaar skal begynde med Nr. 1. Er Skrivelsen ledsaget af Bilag, sættes under

Datoen og Aarstallet: »Hermed (Antallet) Bilag«. Umiddelbart over Skrivelsen angives den Myndighed, til hvem Skrivelsen stiles, saaledes:

Til	Til
Marineministeriet,	Fyrdirektøren,

eller vedkommende anden Autoritet.

Underskriften følger umiddelbart efter Skrivelsen. Tjenesteskrivelser, der afsendes samtidig til samme Myndighed, skal saa vidt muligt lægges i samme Konvolut, men maa ikke lægges inden i Regnskaber, Journaler eller lignende.

4. Telegrammer affattes saa tydeligt og kortfattet som muligt; de skal, naar det gøres nødvendigt, snarest efterfølges af en Skrivelse, der nærmere forklarer den i Telegrammet omhandlede Sag.

5. Ansøgninger skrives paa et helt Ark Papir, der ved Bøjning paa langs deles i to lige store Dele. Til venstre paa Arkets forreste Side gives der et kort Uddrag af Ansøgningen, begyndende med Ansøgerens fulde Navn og Stilling i Fyrvæsenet. Over Uddraget anføres Skibets Navn, Datum og Aarstallet. Lige overfor til højre skrives selve Ansøgningen med Overskrift til vedkommende Myndighed og fortsættes om fornødent paa de følgende Siders højre Halvdel. Herunder sættes Underskriften. Er Ansøgningen stilet til Kongen, skrives »allerunderdanigst« over Underskriften.

Ansøgningen fremsendes af Føreren; kan han anbefale Ansøgningen, anføres dette med Navns Underskrift. Mener han ikke at kunne anbefale Ansøgningen, anføres dette med Angivelse af Grunden dertil.

Førerens Bemærkninger skrives til venstre paa Arket under det korte Uddrag af Ansøgningen.

6. Et kort Uddrag af indkomne Skrivelser skal Føreren indregistrere i en dertil indrettet Journal, saaledes at hver Sag erholder sit Løbenummer. De indkomne Sager forsynes med Løbenummer og opbevares hver Aargang for sig. Udgaaende Skrivelser kopieres forinden Afsendelsen.

§ 17.

1. I Begyndelsen af hver Maaned indsendes til Fyrdirektøren en Oversigt over Skibets Virksomhed i den forløbne Maaned, ledsaget af en Opgørelse over den Distance, Skibet har udløbet, og det Kvantum Kul, der er brugt under Gang, under bakkede Fyr samt til Opfyring; endvidere en Opgørelse over disponibelt Lystøndemateriel: »Lystønder og Lanterner«, som haves om Bord, med Angivelse af Art og Løbenummer.

2. I Løbet af Januar Maaned indsendes en samlet Opgørelse over Kulforbruget i det forløbne Aar paa de nævnte 3 Poster samt Forbruget af Maskin- og Cylinderolie.

3. I Begyndelsen af Januar Maaned indsendes til Fyrdirektøren en samlet skematisk Liste over hver Mands Vagts- og Arbejdstimer i den forløbne Periode, regnet fra 1ste Januar til 31te December, jfr. § 18.

4. Ved Udgangen af hvert Kalenderaar indsendes til Fyrdirektøren en Liste over hver Mands Sygedage i det forløbne Aar med Angivelse fra Dato til Dato i hvert enkelt Tilfælde. Af Listen skal det fremgaa, hvilke Sygedage der falder i Tjenesteperioder, og hvilke der falder i »tjenestefrie« Perioder (Ferie, Fridage), med Angivelse fra Dato til Dato, jfr. § 20. Haves ingen Sygedage, indberettes dette i Skrivelse.

5. Med første Post i December Maaned fremsendes paa dertil trykte Formularer Opgivelser til Skatteansættelse, jfr. § 23.

Almindelige Bestemmelser.

§ 18.

Med den nuværende Tjenestenorm skal hver Mand yde 2.709 Vagts- og Arbejdstimer aarlig. Overskridelse af denne Tid bør saa vidt muligt ikke finde Sted.

Der føres en Arbejdsliste for hver Mand især, dog ikke for Skibsofficerer, Bedstemand, Kok og Hovmester, over de daglige Vagts- og Arbejdstimer i Overensstemmelse med de derom fra Fyrdirektøren givne Ordrer. Skematisk Oversigt indsendes til Fyrdirektøren, jfr. § 17.

§ 19.

Der gives Besætningen Ferie og Fridage efter de gældende Bestemmelser. Føreren ordner Ferietørn og Fridage saaledes, at den mest mulige Ferie falder under Skibets Beddingseftersyn.

Orlov udover den reglementerede Ferietørn gives i det hele taget kun, hvis Forholdene tillader det, og naar der er meget gyldig Grund dertil. Orlov paa indtil 2 Maaneder gives af Fyrdirektøren, paa over 2 Maaneder af Marineministeriet.

§ 20.

Med Hensyn til Sygepleje gælder de af Marineministeriet til enhver Tid herom udstedte Bestemmelser.

Sygeudgifter er, ligesom andre Dispositioner over Skibets Penge, underkastet Kritik, og Ansvar kan gøres gældende.

§ 21.

Lov Nr. 183 af $^{20}/_{5}$ 1933 om Ulykkesforsikring er gældende for Skibets Besætning og skal forefindes om Bord. Et Uddrag af Lovene skal opslaas paa et for hele Besætningen tilgængeligt Sted.

Føreren og Reserveføreren skal sætte sig ind i Lovenes Bestemmelser, saaledes at de i paakommende Tilfælde uden Tidsspilde kan handle i Overensstemmelse med de givne Forskrifter.

§ 22.

Dødsfald blandt Besætningen indberettes straks til Fyrdirektøren, og der optages en vidnefast Fortegnelse i 2 Eksemplarer over alt, hvad den afdøde har efterladt sig om Bord. Den ene Fortegnelse sammen med Efterladenskaberne tilsendes den afdødes efterladte, og det andet Eksemplar indsendes til Fyrdirektøren.

Er Dødsfaldet foranlediget ved et Ulykkestilfælde, skal Føreren anmelde Dødsfaldet til den stedlige Øvrighed, i Kø-

benhavn til Sø- og Handelsretten. Anmeldelsen skal ledsages af en ordret Udskrift af, hvad der om det forefaldne er indført i Skibs-Dagbogen, eller i Mangel deraf en skriftlig Fremstilling af Begivenheden og en Fortegnelse over Skibets Besætning. Ved Retsmøde skal Skibets Dagbog medbringes.

§ 23.

Med første Post i December Maaned indberetter Føreren paa dertil trykte Formularer for hver Person især den paagældendes Indtægt fra Fyrvæsenet i det forløbne Aar, Aaret regnet fra 1. Januar til 31. December, til Brug ved Skatteligning, Lønning for sig, Honorarer for sig o. s. v. — Endvidere hver Persons Adresse i Land, samt under hvilken Kommune han hører.

§ 24.

I Henhold til Lov af 11/4 1920 har Søfolk Adgang til at deltage i Folketingsvalg og Valg af Valgmænd til Landstinget.

Det paahviler Føreren, eventuelt Reserveføreren, at holde Mandskabet bekendt med denne Lovs Hovedbestemmelser og ved Valg at vejlede den enkelte Person, saafremt Vejledning ønskes, med Hensyn til Stemmesedlens rette Udfyldning og betimelige Afsendelse, samt i øvrigt overfor Mandskabet at handle efter Lovens Bestemmelser.

De i Lovens § 105, Stykke 4, og § 106, Stykke 7, omhandlede Oplysninger skal indføres i Skibs-Dagbogen.

Et »Uddrag af Regler for Søfolks Stemmeafgivning« skal altid findes ophængt i Mandskabets Opholdsrum eller andet dertil egnet Sted.

To Eksemplarer af Loven — det ene til Udlaan til Mandskabet — skal til enhver Tid findes om Bord tillige med et passende Antal Formularer til Brug ved Stemmeafgivning, nemlig:

»Blanketter til Stemmesedler«,

»Konvolutter dertil«,

»Skemaer til Følgebrev og Attest« samt

»Konvolutter (Omslag) til Kommunalbestyrelsen«.

Naar Beholdningen ikke er stor nok til Brug ved et almindeligt Folketingsvalg, rekvireres ny Forsyning tilsendt.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

L. Rasmussen.

MARINEMINISTERIET.

København, den 31te Marts 1925.

Kundgørelse for Søværnet.

3.

Regulativ,

som angiver de Legemsfejl, Svagheder og Sygdomme, som gør Befalingsmænd og ligestillede af Søværnet samt faste menige uskikket til al Krigstjeneste.

(Allerhøjst approberet den 22de Oktober 1924.)

§ 1. Høj Grad af Fedme, der hindrer almindelig Arbejdsdygtighed.

§ 2. Betydelig Misdannelse eller Lemlæstelse.

§ 3. Kronisk eller tilbagevendende Sindssygdom. Udtalt moralsk Defekt og udtalt aandelig Degeneration.

§ 4. Kroniske Sygdomme af alvorligere Natur i Centralnervesystemet.

§ 5. Kroniske Nervesygdomme eller disses Følgesygdomme, naar de medfører væsentlig Funktionsforstyrrelse.

§ 6. Uhelbredelig, almindelig Svækkelse efter Sygdom eller af anden Aarsag. Tydelig udtalte kroniske Sygdomme (saasom Sukkersyge, Diabetes insipidus, Basedows Sygdom,

kronisk Gigt, kronik Reumatisme, Kræft, Leukæmi, Syfilis maligna, fremskridende ondartet (perniciøs) eller kronisk Blodmangel, kroniske Forgiftninger), samt enhver anden uhelbredelig Sygdom, alt for saa vidt vedkommende Sygdom virker væsentlig forstyrrende paa Almenbefindendet.

§ 7. Uhelbredelig eller anden kronisk Hudsygdom, der indvirker væsenlig forstyrrende paa det almindelige Befindende eller medfører væsentlige Ulemper.

§ 8. Kroniske Saar, der maatte antages at være uhelbredelige eller efter Heling let at ville bryde op.

§ 9. Ar, som er betydeligt vansirende eller tilbøjelige til at bryde op, eller som findes paa Steder, hvor de udsættes for stadigt Tryk eller Stød, eller som foraarsager væsentlig Funktionsforstyrrelse.

§ 10. Ondartede maligne Svulster.

§ 11. Mangel af et Øje. Blindhed paa et Øje.

§ 12. For ringe Synsstyrke efter Synsprøve i Henhold til det til enhver Tid gældende Regulativ for Synsprøver ved Søværnet.

§ 13. Uhelbredelig eller ofte tilbagevendende Sygdom i selve Øjet, saasom ofte tilbagevendende Regnbuehindebetændelse (Iritis) eller Senehindebetændelse (Scleritis) m. m.

§ 14. Kronisk Sygdom i Øjenlaagene med blivende betydelige Forandringer af disse.

Kronisk, komplet Nedsynkning af øvre Øjenlaag (Ptosis) paa et eller begge Øjne.

§ 15. Betydelig kronisk Sygdom i Taarevejene med Taareflod eller Fistler.

§ 16. Høj Grad af Tunghørighed, d. v. s. Summen af begge Ørers Høreevne — hvert Øre prøvet for sig — under 8 Meter for almindelig Talestemme.

§ 17. Kronisk Mellemørebetændelse med Pusdannelse (Suppuration), for saa vidt den gentagende har voldt væsentlig Gene i Tjenesten.

Dybere liggende uhelbredelige Sygdomme i Høreorganet.

§ 18. Kronisk Sygdom i Næsen eller dens Bihuler, naar den medfører stinkende Udflod eller i væsentlig Grad hindrer Talen eller Aandedrættet.

§ 19. Kronisk Sygdom eller organisk Fejl i Kæber, Tænder, Mund eller Svælg, naar den gør Tygningen trods Anvendelse af kunstige Tænder, eller Synkningen meget vanskelig eller Talen uforstaaelig, eller den medfører andre særlige Ulemper.

§ 20. Kronisk Sygdom, Svulst eller Misdannelse i eller om Strube eller Luftrør, hvorved Aandedrættet eller Stemmens Brug i væsentlig Grad generes.

Tuberkulose i Struben.

§ 21. Astma med gentagne og karakteristiske Anfald.

Kronisk Sygdom i Lunge eller Lungesæk, naar den medfører væsentlige Funktionsforstyrrelser eller udøver en skadelig Indflydelse paa Almenbefindendet.

§ 22. Kronisk organisk Sygdom i Hjertet eller Pulsaarerne. Nervøse Hjertelidelser, der foraarsager væsentlige Funktionsforstyrrelser.

§ 23. Hvirvelbetændelse (Spondylitis) eller kronisk Sygdom i Hvirvelsøjlen af anden Natur eller blivende Følger deraf.

§ 24. Alvorligere, kronisk Sygdom i Brystkassen.

§ 25. Alvorligere, kronisk Sygdom i Bækkenet.

§ 26. Kronisk Sygdom i Testiklen, Sædestrengen eller dens Omgivelser, naar den hindrer almindelig Arbejdsdygtighed eller har en væsentlig skadelig Indflydelse paa Befindendet.

§ 27. Underlivsbrok, der hverken kan holdes tilbage ved Bandage eller blive hævet ved Operation.

§ 28. Stort, uhelbredeligt Vandbrok.

§ 29. Uhelbredelig Sygdom eller organisk Fejl i Nyrerne.

Uhelbredelig Sygdom eller organisk Fejl i Urinvejene, naar den medfører paaviselig betydelig Besværlighed ved Vandladningen eller anden betydelig Ulempe.

§ 30. Kronisk Sygdom eller organisk Fejl i Spiserør, Mave eller Tarmkanal samt de øvrige Underlivsorganer eller i Bughulen, naar den udøver en skadelig Indflydelse paa Almenbefindendet.

Ar efter Operation for Blindtarmsbetændelse eller efter andet Bugsnit, for saa vidt det trods Anvendelse af Bandage medfører væsentlige Gener.

§ 31. Kronisk, uhelbredeligt Fremfald af Endetarmen.
Store, uhelbredelige Hæmorrhoidalknuder.
Kroniske, uhelbredelige Fistler fra Endetarmen.

§ 32. Kronisk Sygdom eller blivende Følger af Sygdom eller Læsion i Overekstremitetens Led, Knogler og øvrige Væv (herunder Nøgleben og Skulderblad), naar Armens eller Haandens Brugbarhed derved i væsentlig Grad indskrænkes.

§ 33. Deformitet, kronisk Sygdom eller blivende Følger af Sygdom eller Læsion i Underekstremitetens Led, Knogler og øvrige Væv, naar Underekstremitetens Brugbarhed derved i væsentlig Grad indskrænkes.

§ 34. Blodaareknuder (Varicer), naar de trods Operation eller Anvendelse af Bandage medfører væsentlige Gener for Tjenesten.

---

8. Lægen ved Søværnets Kaserne skal foretage Undersøgelse af Flaadens Personel ved Antagelsen, saafremt anden Bestemmelse ikke foreligger.

L. Rasmussen.

MARINEMINISTERIET.

København, den 23de Juni 1925.

Kundgørelse for Søværnet.

Regulativ

for

Indretning, Undersøgelser og Prøver af Hoved- og Hjælpemaskineriet samt elektrisk Materiel i Flaadens Skibe.

I. Indretning af Maskineriet i Dampfartøjer.

§ 1. Hoved og Hjælpemaskineriet skal besidde den fornødne Styrke og under Iagttagelse af de i de følgende Paragraffer nærmere foreskrevne Regler være saaledes indrettet og opstillet, at Brugen af det ved behørig Pasning ikke medfører Fare for de ombordværendes Liv eller Sundhed, og at de Personer, som betjener det eller kommer i Nærheden af det, kun ved Uforsigtighed er udsat for at komme til Skade.

§ 2. Hoved- og Hjælpemaskinerne skal være saaledes indrettet og forfærdiget, at deres enkelte Dele ikke er udsat for en uforsvarlig Paavirkning, selv naar Maskinerne arbejder med fuld Kraft. De skal være let tilgængelige for Pasning og Eftersyn og være forsynet med saadanne Beskyttelsesmidler, at Maskinpersonalet er sikret mod at blive truffet af de bevægende Dele, selv under heftige Bevægelser af Skibet i Søgang.

I søgaaende Skibe skal der langs Maskinrummets Vægge og Akselgange findes Haandlister, Rækværk eller lign., som Maskinpersonalet kan holde sig ved i Søgang.

§ 3. Maskinernes bevægende Dele skal ved Stopskruer, Kontramøtrikker eller lign. være betryggende sikret mod, at Samlinger opgaar sig. Smøre- og Kølemidlerne til Slidfladerne skal være solidt befæstet og let tilgængelige for Rensning.

§ 4. Fremstaaende bevægende Dele, saa som Koblinger, Boltehoveder, Møtrikker, Kiler og lign., skal være dækket paa betryggende Maade.

Spils og andre hurtiggaaende Maskiners Drivhjul og andre bevægende Dele skal, hvor det findes fornødent, være forsynet med Skærme eller andre dertil egnede Beskyttelsesmidler.

Alle Søventiler med tilstødende Mellemventiler, alle Dampventiler paa Kedler, Pumpe- og Lænsesystemets Ventiler, samt i øvrigt alle Ventiler, der er saaledes anbragte, at Fejltagelse er mulig, skal være tydeligt mærkede.

§ 5. Dempkedlens Hedeflade, hvorved forstaas hele den Flade af Kedlens Vægge, Kanaler eller Rør, som er udsat for Ildens eller Røgens umiddelbare Paavirkning, skal overalt være i Berøring med Vand, og den laveste Vandstand skal ligge mindst 10 cm — i Kedler med en Diameter under 2 m: mindst 7,5 cm — over Hedefladens øverste Del, selv om Skibet eller Fartøjet krænger 6°.

Ovenstaaende Bestemmelser finder dog ikke Anvendelse paa:

a. Apparater til Overhedning af Damp, der ikke udgør Dele af selve Kedlen;

b. Saadanne Dele af Pladekedlers Hedeflade, som paa Grund af deres forholdsvis ringe Udstrækning og deres Beliggenhed eller Beskyttelse ved varmeisolerende Midler ingensinde er udsat for at blive glødende, selv ved stærk Fyring; Faren for Glødning kan betragtes som udelukket, saafremt den af Vand berørte Del af Hedefladen ved naturlig Træk er 20 Gange, ved kunstig Træk 40 Gange saa stor som Ristefladen;

c. Vandrørskedler, bestaaende af Rør af ikke over 10 cm i indvendigt Tværmaal, og hvis Vandcirkulation er saa kraftig, at de Dele af Hedefladen, som ligger over den laveste Vandstand, ingensinde er udsat for at blive glødende, selv ved stærk Fyring.

Ingen Del af en Kedels Hedeflade maa udføres af Støbejern eller Messing. Herfra undtages dog Kedelrør af Messing, der ikke er over 10 cm i indvendigt Tværmaal.

Brugen af Dampkedler med svejste Pladesamlinger, paa hvilke Dampen virker i sønderrivende Retning, er kun tilladelig, naar under Trykprøven, jfr. § 89, Svejsningen viser sig at være fuldstændig tæt, og ingen blivende Formforandring finder Sted ved den; Styrkefaktoren af svejste Pladesamlinger paa Yderskallen maa ikke sættes over 70 pCt.

Til Hedefladen henregnes følgende Ildpaavirkningsflader:

A. Pladekedler:

Hele den udvendige Overflade af Kedelrørene, maalt mellem Rørpladerne;

den udvendige Overflade af Fyrkanalerne over Ristens Midte; Længden tages mellem Naglerækkerne i Endebunden og Kamrets Forplade;

Forbrændingskamrets Topplade og Sideplader mellem Naglerækkerne; Bundpladen og indbuede Sideplader medtages ikke;

Inderrørpladens Overflade med Fradrag af Kedelrørenes udvendige Tværsnitsareal; Yderrørpladen medtages ikke;

Overfladen af Bagpladen i Forbrændingskamret til Underkant af Fyrbro, naar denne er anbragt i Fyrkanalen, og til dens Overkant, naar Fyrbroen er opstillet i Forbrændingskamret.

B. Vandrørskedler.

Hele den indvendige Overflade af Kedelrørene med Fradrag af den Del af Overfladen, som ikke er udsat for Ildens eller Røgens umiddelbare Paavirkning; i Vand-

rørskedler, hvor de yderste Rørrækker danner Væg, regnes derfor kun den halve Overflade af disse Rør for Hedeflade.

§ 6. Kedlens normale Vandstand sættes højere end den laveste Vandstand og skal være angiven ved en Metalviser og et tydeligt, direkte paa Kedlen anbragt Metalmærke, der skal være synligt, selv om Kedlen forøvrigt er beklædt; kan dette ikke lade sig gøre, anbringes desuden et Mærke paa Beklædningen. Mærket skal være af Metalplade 1 × 15 cm og svare til Skibets normale Styrlastighed; dets rigtige Beliggenhed undersøges om nødvendigt ved at fylde Kedlerne med Vand indtil normal Vandstand og derefter maale Afstanden mellem denne og Hedefladens øverste Del. Ved særlig stor Styrlastighed anbringes to Visere for normal Vandstand, svarende til største og normale Styrlastighed.

§ 7. For at kunne kontrollere Vandstanden i Kedlen skal der paa denne findes et Vandstandsglas tilstrækkelig langt til, at en forsvarlig Vandstand kan kontrolleres, naar Skibet krænger eller duver i Søgang, samt to Prøvehaner (eller Prøveventiler). Vandrørskedler og Pladekedler, hvis Diameter er over 3 m, skal have to Vandstandsglas, anbragt symmetrisk saa nær Kedlens Midtlinie som muligt, dog saaledes, at den normale Vandstands Højde over Hedefladens øverste Del ogsaa kan erfares i Søgang. Kedler med Indfyring i begge Ender skal have Vandstandsglas ved hver Ende.

I Pladekedler skal Vandstandsglassene være saaledes anbragt, at der er mindst 5 cm Vand over Hedefladens øverste Del, naar Vandet netop er synligt i dem. Den nederste Prøvehane skal være mindst 7,5 cm over Hedefladens øverste Del, den øverste 2,5 cm over normal Vandstand. For særlige Kedeltyper kan der afviges fra de ovenfor givne Regler for Beliggenhed af den normale Vandstand samt Vandstandsglassenes og Prøvehanernes Plads, dersom Forholdene maatte nødvendiggøre det. I almindelige Skibskedler, der kun skal have eet Vandstandsglas, bør dette være anbragt indenfor den midterste Trediedel af Vandlinien; kan dette ikke lade sig gøre, bør der anbringes to Vandstandsglas.

Vandstandsglassene skal være forsynet med de fornødne Afspærrings- og Gennemblæsningshaner (eller Ventiler) af Metal, og i Kedler med højt Tryk — 10,5 kg/cm² og derover — tillige med Beskyttelsesskærm. Skærme af Glas med indlagt Traadnet bør foretrækkes; benyttes »Klingers« Vandstandsglas, kræves ikke Beskyttelsesskærm.

Prøve- og Glashaner skal være saaledes indrettet, at man for at fjerne Kedelsten og andre Urenheder kan støde i lige Retning igennem dem. Saafremt de er anbragt paa et fælles Standrør, skal dette være af særlig stærkt Materiale (Metal eller Staal); er Standrøret ikke anbragt umiddelbart paa Kedlen, skal Lysningen af dets Ledning til Kedlens Vandrum være mindst 5 cm — i Kedler med en Diameter under 2 m mindst 4 cm. Saavel denne Ledning som Ledningen til Kedlens Damprum skal have Afspærringshaner umiddelbart paa Kedlen, hvor de skal udmunde paa et roligt Sted i Vand- og Damprummene. Nederst paa Ledningen til Vandrummet anbringes en Aftapningshane.

De ovennævnte Apparater skal anbringes saaledes, at den, der passer Vandstanden, med Lethed kan iagttage og betjene dem. Om fornødent forsynes Vandstandsglashanerne med Træk, saa de bekvemt kan betjenes fra Fyrpladsen.

§ 8. Enhver Dampkedel skal være forbunden med mindst to af hinanden uafhængigt virkende Fødemidler, som hvert for sig er i Stand til under fuldt Kedeltryk og fuld Kraftudvikling at hæve Vandstanden i Kedlen; det ene af dem skal til Kedlens Fyldning kunne bevæges ved Haandkraft. Benyttes Hovedkedlerne under Skibets Stilleliggen til Drift af Hjælpemaskiner og lign., regnes Fødepumper, som trækkes af Hovedmaskinen, ikke for det ene Fødemiddel.

Det er tilladt at forsyne flere Kedler ved Hjælp af et fælles Fødemiddel, naar dette er i Stand til at forsyne saavel hver enkelt Kedel som alle Kedlerne tilsammen med den fornødne Vandmængde, uafhængigt af det andet Fødemiddel.

Hvert af de uafhængigt virkende Fødemidler skal til Kedlerne have sin egen Fødeledning med selvlukkende Ventil, som hindrer Vandet i at stømme ud af Kedlen gennem Føderørene; dog skal der mellem Fødeventil og Kedel ind-

skydes et Afspærringsmiddel (Hane eller Ventil); saavel dette som Fødeventilen skal være af særlig stærkt Materiale og saaledes anbragt, at de er let tilgængelige. Paa Afspærringsmidlet skal der findes en lille Aftapningshane til Undersøgelse af dets Tæthed. Paa Fødepumpens Ventilhus eller paa Førerøret skal der anbringes en Sikkerhedsventil.

For saa vidt Skibet har Kedler med højt Tryk, skal eet af de ovennævnte Fødemidler kunne pumpe Fortætningsvandet direkte fra Overfladekondensatoren paa Kedlerne.

§ 9. Paa enhver Dampkedel skal anbringes mindst een, eller naar Kedlens Risteflade er større end 0,45 m^2, mindst to Sikkerhedsventiler.

Belastningen paa Ventilerne skal tilvejebringes ved Fjedre eller ved Vægte, som trykker paa Ventilerne umiddelbart eller ved Hjælp af Vægtstænger. Belastningen maa ikke være større, end at Dampen begynder at aabner Ventilerne, naar dens Tryk overstiger Kedeltrykket, d. v. s. det største Tryk, som ifølge den foretagne Prøve, jfr. §§ 89 og 91, maa haves i Kedlen, ligesom Belastningen ikke yderligere maa forøges ved Paahængning eller Forskydning af Vægte eller ved Spænding af Fjedre.

Hvor Belastningen er tilvejebragt ved Vægte paa Vægtstænger, maa disse derfor ikke have Overlængde, og hvor Belastningen er tilvejebragt ved Fjedre, skal der være anbragt en Stopper, som hindrer, at Fjedren kan spændes yderligere. Benyttes Sikkerhedsventiler med Fjederbelastning, skal der findes om Bord et halvt Sæt Reservefjedre til disse. Fjedrene skal have de til Øjemedet svarende Proportioner.

Sikkerhedsventilerne skal iøvrigt være saaledes indrettet, at Dampen i intet Tilfælde kan afkaste Ventilerne, selv om de Midler, med hvilke Ventilerne belastes, ophører at virke.

Ventilhusene, der ligesom selve Ventilerne, disses Sæder og Spindler skal være forfærdiget af et særligt stærkt Materiale, skal anbringes umiddelbart paa Kedlen, saaledes at Halsen mellem Hus og Flange bliver saa kort som muligt; de skal være forsynet med Afledningsrør for Fortætningsvandet. Disse Rør maa ikke have Afspærringsmidler.

Sikkerhedsventilerne skal være forsynet med Letteappa-

rat, der kan betjenes fra Fyrpladsen eller Maskinrummet. Letteapparatet maa ikke kunne udøve noget Nedtryk paa Ventilerne, hvorved disses Belastning forøges.

I alle Kedler skal Sikkerhedsventilernes samlede Lysaabning være saa stor, at Trykket i Kedlen ikke stiger mere end højst 10 pCt. over Kedeltrykket under 20 Minutters Fyring med Benyttelsen af de til Raadighed værende Trækmidler samt med Stopventiler lukket og normal Vandstand vedligeholdt.

Denne Bestemmelse vil være opfyldt for Kedler, der arbejder med naturligt Træk, naar Sikkerhedsventilernes samlede Lysaabning eller Summen af Arealerne af de Ventilaabninger, hvorigennem Dampen kan strømme ud, naar alle Sikkerhedsventiler samtidig løftes, ikke er mindre end angivet i den efterfølgende Tabel, der bestemmer den samlede Lysaabning i mm^2 for hver m^2 af Ristefladen, svarende til Kedeltrykket, angivet i kg/cm^2 over Atmosfæren.

Kedlens Overtryk i kg/cm^2.	Sikkerhedsventilareal i mm^2 pr. m^2 Risteflade.	Kedlens Overtryk i kg/cm^2.	Sikkerhedsventilareal i mm^2 pr. m^2 Risteflade.
2	6000	17	1025
3	4515	18	970
4	3600	19	915
5	3010	20	865
6	2590	21	820
7	2270	22	780
8	2015	23	740
9	1810	24	710
10	1650	25	685
11	1520	26	668
12	1410	27	655
13	1320	28	646
14	1235	29	641
15	1155	30 og derover	639
16	1085		

Er Kedlen indrettet til at arbejde med kunstigt Træk, skal Sikkerhedsventilernes samlede Lysaabning gøres større

end ovenfor anført efter nærmere Bestemmelse af Skibstilsynet.

Er Kedlen indrettet til kun at bruge flydende Brændsel, beregnes Sikkerhedsventilernes samlede Lysaabning efter en Risteflade, der er $1^1/_4$ Gange den, Kedlen vilde faa, saafremt den var indrettet til at benytte Kul som Brændsel.

Ingen Dampkedels Sikkerhedsventil maa være mindre end 4 cm i Diameter.

Vejene for Dampen fra Kedlen til Sikkerhedsventilerne og fra disse til den fri Luft maa paa intet Sted have mindre Tværsnitsarealer end Sikkerhedsventilernes samlede Lysaabning. I Skibe med mere end 4 Kedler kan dog Spildedamprørene gøres noget mindre end ovenfor anført efter nærmere Bestemmelse af Skibstilsynet.

Dampbeholdere samt Overhedere og lign., hvis Forbindelse med Kedlen kan afspærres, og som er udsat for Ildens eller Røgens umiddelbare Paavirkning, skal være forsynet med egne Sikkerhedsventiler samt med Brændplader, hvor det gøres fornødent.

§ 10. Kedler med flade eller indbuede Sider eller Bunde skal være forsynet med en Luftventil, saafremt ikke de nævnte Dele af Kedlen har saa stor Styrke i Forhold til deres Udstrækning, at de kan modstaa Atmosfærens Tryk.

§ 11. Enhver Dampkedel skal være forsynet med mindst een, Kedler med højt Tryk og Kedler med Indfyring i begge Ender med mindst to forsvarlige Trykmaalere, som er fuldt paalidelige ved Tryk i Nærheden af Kedeltrykket. Den ene Trykmaaler anbringes saaledes, at den kan iagttages fra Fyrpladsen. Paa disse Maalere, hvis Forbindelse med Kedlen skal kunne afspærres ved Haner, skal der findes en tydelig rød Streg udfor Kedeltrykket. Inddelingen, der angives i kg/cm^2, skal være fortsat mindst 25 pCt. af Kedeltrykket ud over dette. Trykmaalerøret skal være forsynet med Vandsæk.

Hvor Fyrpladsen ikke støder direkte op til Maskinrummet, skal der i dette findes en Trykmaaler, som angiver Trykket i Kedlerne.

§ 12. Paa enhver Dampkedel skal der til Anbringelse af Kontroltrykmaaleren paa en Hane findes en lodret

Flange af 4,75 mm Tykkelse og 38 mm Tværmaal, eller ogsaa skal der paa et passende Sted paa Kedlen være anbragt et med en Metalprop lukket Hul med 1/2 Tomme Rørsnit. Flanger af de angivne Dimensioner kan anbringes paa en Prøvehane.

Til Tilvejebringelsen af Forbindelsen med Pumpen til Trykprøve af Kedlen skal der paa Toppen af Kedlen være anbragt et med Metalprop lukket Hul med 1/2 Tomme Rørsnit.

§ 13. Kedler saavel som Dampbeholdere skal have de fornødne Mandehuller eller lign., saaledes at de kan eftersees indvendigt. De skal tillige være tilgængelige for udvendigt Eftersyn (jfr. § 88). Tillader deres Bygning og Størrelse ikke Adgang til deres Indre, skal de være saa rigeligt forsynet med Rensehuller, at man derigennem kan foretage det indvendige Eftersyn. Mandedøre og lignende Døre maa ikke være af Støbejern.

§ 14. Ethvert fra en Dampkedel udgaaende Rør skal umiddelbart ved Kedlen være forsynet med et Afspærringsmiddel, der anbringes ved Hjælp af Flange, naar Lysningen er 25 mm og derover. Tillige skal der, hvor Kedelbeslag anbringes paa krumme og ikke blottede Dele af Kedlen, paa denne fastnittes Flanger eller korte Studse, saaledes at Beslagene anbringes paa en plan Flade.

Alle Ventiler paa Kedlen skal være saaledes indrettet, at Ventildækslet ikke kan løsne sig, naar Ventilen bevæges.

§ 15. Enhver Dampkedel skal være forsynet med en direkte paa denne anbragt Stopventil til Afspærring af Dampforbindelsen til Hovedmaskinen. Denne Ventil, der skal være af særlig stærkt Materiale, skal i Fartøjer med Dæk kunne lukkes sikkert og hurtigt fra Fyrpladsen, samt, hvis Forholdene tillader det, fra Maskinrummet og fra øverste Dæk.

§ 16. Om Bord paa Dampfartøjer med Kedler med højt Tryk og indelukket Maskinrum, der herefter bygges eller undergaar en Hovedreparation af Hovedmaskineriet, skal der til hurtig Afspærring af Dampforbindelsen mellem Kedler og Hovdmaskiner anbringes, saa nær Kedlerne som muligt, hurtiglukkende Ventiler, der enten er selvvirkende eller kan bringes til at virke saavel fra Maskinrummet og Kedelrummet som fra øverste Dæk. Er Kedlernes Stopventiler

hurtiglukkende og kan lukkes saavel fra Maskinrummet og Kedelrummet som fra øverste Dæk, er Fordringerne fyldestgjort saavel efter § 15 som efter denne Paragraf.

For Torpedobaades Vedkommende forlanges kun, at Stopventilen skal kunne lukkes fra Kedelrummet og fra Dækket.

§ 17. Enhver Kedel skal være forsynet med en Bundhane (eller Ventil) til Udblæsning af Bundvandet samt med en Skumhane (eller Ventil) til Udskumning af Kedelvandet indtil 7,5 cm over Hedefladens øverste Del; begge skal være af stærkt Materiale og anbragt umiddelbart paa Kedlen.

Bundhanen saavel som andre større Haner paa Kedlen skal være saaledes indrettet, at Tolden ikke kan presses ud ved Kedlens indvendige Tryk, dersom Stopbøsningens Skruetappe eller lign. skulde havarere.

Bundhanen skal være forsynet med en Sikkerhedsbøjle, som hindrer, at Nøglen kan aftages, naar Hanen er aaben.

§ 18. Paa enhver Dampkedel skal Kedeltrykket samt Fabrikkens Mærke og Løbenummer eller andet Mærke, hvorved Kedlens Identitet aldeles utvivlsomt kan godtgøres, og det Aar, i hvilket Kedlen er forfærdiget, være angivet paa selve Kedlen paa en solid og iøjnefaldende Maade.

§ 19. Hjælpekedler i Skibene skal være indrettet som Hovedkedlerne.

§ 20. Damprørene skal være saaledes indrettet og anbragt i Skibet, at de kan udvide og trække sig sammen uden at fremkalde væsentlige Paavirkninger; de skal derfor have stærke Flanger og gives store Bøjninger eller forsynes med Pakdaaser, der har saadanne Sikringsstoppere, at Rørene ikke kan trækkes ud af dem ved Damptrykket.

Damprørene maa ikke være forfærdiget af Støbejern; dog tillades Anvendelsen af korte T-Stykker af Støbejern paa Damprør af ikke over 10 cm Diameter til lavt Tryk (under 10,5 kg/cm^2).

Hoveddamprør af Kobber af over 25 cm Diameter til lavt Tryk skal være beviklet med Staalbaand eller lign.

Ved højt Tryk skal Kobberdamprør af over 10 cm Diameter være beviklet med Staalbaand e. l.

Der skal være draget Omsorg for, at større Vandmasser

ikke kan samle sig i Damprør, og at disse har Afledning for Fortætningsvandet.

Hoveddamprørene maa som Regel ikke være ført umiddelbart over Opgangene og skal, hvor de stedlige Forhold er til Hinder for en anden Anbringelsesmaade, være omgivet af stærke Beskyttelsesrør eller Skærme over Opgangene, saaledes anbragt, at Dampen i Tilfælde af en Rørsprængning frit kan blæse ud til Siderne og ikke hindrer Passagen ad Opgangene. Alle Ventiler paa Damprør skal være saaledes indrettet, at Ventildækslet ikke kan løsne sig, naar Ventilen bevæges.

§ 21. Saafremt Kedeltrykket er forskelligt i Hjælpe- og Hovedkedlerne, og Rørledningen er saaledes ordnet, at Damp af højere Tryk ved Uagtsomhed kan blive ledet ind i en Kedel, hvis Kedeltryk er lavere, skal Ventilen i Forbindelsesrørets Stopventil paa Kedlen med det lavere Tryk være selvlukkende, og endvidere skal Forbindelsesrøret være forsynet med en Varselventil (lille Sikkerhedsventil), som lader Dampen strømme direkte ud i Maskin- eller Kedelrummet, naar Trykket i Røret overskrider det lavere Kedeltryk.

§ 22. Saafremt Damp af lavere Tryk end Kedeltrykket gennem Ventiler, Haner, Trykformindskere eller lign. ledes til en Maskine, Cylinder, Varmeapparat, Dampkogeapparat eller lign., og vedkommende dampfyldte Rum ikke er stærkt nok til at bære det fulde Kedeltryk, skal det være forsynet med en Sikkerhedsventil, tilstrækkelig stor til at forhindre, at det største tilladelige Tryk overskrides.

§ 23. Forvarmere, Fordampere, Spædevandsapparater og lign., hvor Særkendet er Vands Opvarmning eller Fordampning under Tryk, skal, hvad enten Brændsel, Damp eller anden Varmekilde benyttes, i sin Almindelighed og under fornøden Hensyntagen til vedkommende Apparats Konstruktion, tilfredsstille de til Dampkedler stillede Fordringer, Styrken og Sikkerhedsventilerne vedrørende.

Tilsvarende Fordringer stilles til Kølemaskiner, Trykluftpumper og lignende Beholdere, der er udsat for et indvendigt Tryk (jfr. § 79).

§ 24. De til Askeophejsning benyttede Tov eller Kæder skal være af god Beskaffenhed og saaledes forbundet til Askepøsen, at denne er sikret imod at falde ned, ligesom Tromleakslen skal have Pal til Palhjul eller paa anden Maade være indrettet til at bære Askepøsen.

§ 25. Maskiner og Kedler skal være sikret mod lang- og tværskibs Forskydning.

§ 26. Alle Rør, som udmunder paa Skibssiden eller Skibsbunden ved eller under Vandlinien, skal slutte til let tilgængelige Søforbindelser (Ventiler eller Haner), anbragt umiddelbart paa Skibssiden, Skibsbunden eller paa et til denne fastboltet, tilstrækkelig stærkt Mellemstykke af et paalideligt Materiale.

Søforbindelsernes Haandtag eller Haandhjul skal naa op i Højde med Dørken eller skal være tilgængelige gennem Aabninger i denne.

Boltene paa Skibssiden til Søforbindelser maa ikke udføres af Materiale, der angribes af Søvandet.

Alle Søventiler skal være saaledes indrettet, at Ventildækslet ikke kan løsne sig, naar Ventilen bevæges.

§ 27. Er Rørledningerne saaledes ordnede, at Vand fra Søen eller Kedlerne kan løbe i Lasten, dersom ved Uagtsomhed et Afspærringsmiddel lades aabent, skal de vedkommende Rør være forsynet enten med to af hinanden uafhængige Afspærringsmidler eller med eet saadant i Forbindelse med selvlukkende Ventiler; dog undtages Askesluknings-røret, der skal udgaa fra en Søforbindelse og udmunde over Gulvpladerne.

Rørledninger gennem Kulkasser og Lastrum skal ved Skærme eller paa lignende Maade være sikret mod Beskadigelse.

§ 28. Indelukkede Maskin- og Kedelrum skal være ventileret. De fra disse Rum førende Opgange skal være saaledes indrettet, at Personalet hurtigt kan slippe op af dem. Er Maskin- og Kedelrummene adskilt, eller vender Fyrpladsen bort fra Maskinrummet, skal hvert Rum have sin Opgang.

Rummene skal være forsvarligt oplyst. Benyttes elektrisk Belysning, skal der være anbragt passende Reservebelysning (Olielamper, Akkumulatorlamper eller lign.).

§ 29. Maskineriet skal være forsynet med de fornødne Inventariegenstande, Reservedele og Redskaber, afhængigt af Rejsens Natur og Varighed, men iøvrigt i Udstrækning efter Bestemmelse af Skibstilsynet.

Alt Reservegods ophænges saa vidt muligt i Nærheden af den Maskine, hvortil det hører.

§ 30. For Skibe med oliefyrede Kedler gælder endvidere følgende Bestemmelser, saafremt Oliens Flammepunkt er over 65° C; Olier med lavere Flammepunkt maa ikke anvendes uden Tilladelse fra Skibstilsynet, som da i hvert enkelt Tilfælde træffer de nærmere Bestemmelser om Indretning m. m. Hvis Olien opbevares i Tanke under Kedlerne, skal Afstanden mellem Tanktoppen og Bakkerne i Bunden af Fyret være mindst 0,75 m; mellem Kedlerne og Tanksider skal være et passende Mellemrum, som tillader fri Luftcirkulation for at holde Oliens Temperatur under Flammepunktet. Af samme Grund bør Kedlerne være godt isolerede.

Hvor der findes Spjæld i Skorsten eller Optræk, maa Afgangen ikke kunne lukkes helt.

Røgkamre og Optræk skal være lufttætte.

Under Mundingen af Brænderne skal være anbragt Spildebakker. Under Pumper, Forvarmere og andre Apparater, hvor Olie kan sive ud, skal træffes passende Foranstaltninger til Opsamling af denne Olie.

Ingen Oliepumper maa have Forbindelse med Føde- eller Lænsepumper eller med disses Ledninger.

Der skal i ethvert Skib findes mindst to Sæt Brænderpumper med Tilbehør (Filter, Forvarmer m. m.).

Alle Oliepumper skal være forsynet med Sikkerhedsventiler med Tilbageløb til deres Sugeside.

Alle Olie-Trykrør skal være trukne Staalrør; øvrige Olieledninger samt alle Ledninger, der er ført gennem Olietanke, skal være af Staal, Trykrør, der fører forvarmet Olie, skal være anbragt over Dørken, saaledes at de bekvemt kan iagttages. Flangerne skal være plane og Pakningen mellem dem

saa tynd som mulig samt modstandsdygtig overfor forvarmet Olie.

Alle Olie-Sugerør skal have et Afspærringsmiddel ved Gennemføring gennem vandtætte Skodder.

Haandhjul eller Haandtag paa alle Haner og Ventiler til Oliefyringsanlægget skal være anbragt over Dørken.

Trykoliepumper skal kunne standses og Dampventiler til Ildslukning kunne aabnes fra et Sted, der er tilgængeligt i Tilfælde af Brand i det Rum, hvori de er anbragt, samt fra Rummet selv.

Rummene, i hvilke Oliefyringsanlægget, Udfældnings- og Forbrugstanke er anbragt, maa være godt ventilerede og let tilgængelige; der maa ikke findes Træværk i disse Rum.

Lastsugerør af Bly er ikke tilladt i disse Rum.

Vand skal kunne ledes ind over Gulvpladerne og Tanktoppen under Kedlerne, og Damp skal ved gennemhullede Rør kunne føres ud i underste Del af Kedelrummet.

I Kedelrummet skal findes fyldestgørende Slukkemidler, der er klar til øjeblikkelig Brug, f. Eks. Skumslukkere eller Kulsyresprøjter; fornødne Reserveladninger skal være om Bord. Endvidere skal findes en Beholder med Sand og en dertil hørende Skuffe.

Fortætningsvand fra Damp til Opvarmning af Olie i Tanke og Forvarmere skal føres til en særskilt Beholder, for at det kan ses, om Vandet er fri for Olie.

Damprør, som kommer i direkte Berøring med Olie, skal være af Staal.

§ 31. For Skibe, som fremdrives ved eller til andet Formaal i Skibet benytter anden mekanisk Kraft end Damp, skal de ovennævnte Bestemmelser gælde, for saa vidt de er forenelige med vedkommende mekaniske Apparats Bygning og Virkemaade.

§ 32. Ovennævnte Bestemmelser gælder kun for Skibe eller Fartøjer, der sættes i Bygning efter dette Regulativs Ikrafttræden; dog skal der ved større Hovedeftersyn eller Hovedreparationer af Maskinerier i tidligere byggede Skibe stræbes hen til at bringe dem i saa nær Overensstemmelse som muligt med de her anførte Bestemmelser.

II. Indretning af Motoranlæg i Flaadens Skibe.

§ 33. For Skibe, som fremdrives ved eller til andet Formaal i Skibet benytter Motorer, gælder Bestemmelserne i Afsnit I, forsaavidt de er forenelige med Motorernes Bygning og Virkemaade. Desuden gælder de i dette Afsnit nævnte Bestemmelser.

§ 34. Motorer skal være saaledes indrettet, at Igangsætningen kan ske uden Fare for Betjeningen; benyttes et Haandsving, skal dette være selvudløseligt eller paa anden Maade betryggende indrettet.

Motorer til Fremdrivning skal have et paalideligt Gangskiftningsapparat for Drivskruen.

Saafremt Igangsætningen kun kan foregaa ved Trykluft (Trykrøgluft) og denne tilvejebringes af Hovedmotoren eller en af denne trukken Trykluftpumpe, skal Motoranlæget være forsynet med en tilstrækkelig stor, særskilt Trykluftpumpe.

Trykrøgluft maa ikke anvendes til Igangsætning af Motorer af over 200 I. H. K.

Afspærringsventiler fra Luftkedler til Hovedmotorers Igangsætning skal kunne betjenes direkte fra Manøvrepladsen.

Fremdrivningsmotorer, som er anbragt i et lukket Maskinrum, skal kunne standses fra et Sted uden for Rummet.

§ 35. Dieselmotorers Cylindre skal være forsynet med Sikkerhedsventiler.

Ledninger for Kølevand til Cylindrenes Vandtrøjer skal være forsynet med Afspærringsmidler ved Tilgangen paa Skibsbunden, og der skal findes de fornødne Aftapningsmidler til Brug i Frostvejr; disse Bestemmelser gælder ogsaa for Afgangen for Kølevandet, dersom den udmunder under Vandlinien; trækkes Kølevandspumpen af Motoren, bør der være fornøden Sikkerhed mod Sprængning, dersom Motoren ved Uagtsomhed sættes i Gang, før Afspærringsmidlet for Afgangen er aabnet.

Udblæsningsrøret og Lyddæmperen skal være vandkølet eller beklædt med en slet Varmeleder, hvor saadant

er nødvendigt, og dets Flanger skal pakkes med Asbest. Saafremt Røret er ført i Nærheden af Træværk, skal Beklædningen være særlig omhyggelig.

Hvis Udstødsrøret udmunder under eller ved Vandlinien, skal der være truffet Foranstaltninger til at forhindre, at Vand kan suges ind til Motoren, naar denne er stoppet.

Frit opstillede Motorer i aabne Fartøjer skal, hvor saadant er nødvendigt, være omgivet med en Kappe, der tilsteder en let og forsvarlig Pasning af Motoren. Kappen skal være saaledes anbragt, at den let kan fjernes, og have de fornødne med Klapper ellers Dæksler forsynede Aabninger.

Benyttes elektrisk Tænding, skal de for elektrisk Anlæg om Bord givne Bestemmelser følges, for saa vidt de er forenelige med Tændingsmidlets Indretning og Virkemaade.

Benytter Motoren Benzin eller lign., maa kun elektrisk Tænding anvendes.

§ 36. Er Motoren opstillet i et lukket Maskinrum, skal dette være omhyggelig ventileret for Bortledning af Brændstofdampe og Tilførsel af frisk Luft.

Kabyssen maa ikke opstilles i dette Rum, og de til dettes Belysning fornødne Lanterner skal være lukkede og forsvarligt ophængt. Ved Eftersynsarbejder samt i Maskinrum, hvor der ikke føres et stadigt Tilsyn med Hovedmotoren, kan der til Belysning anvendes en Haandlygte, hvis Glas er helt omgivet af Jerntraadsbeskyttelse, og til hvis Ophængning i Maskinrummet der skal forefindes de fornødne Kroge. Esser eller andre aabne Kul- eller Kokesfyr maa ikke anvendes i Maskinrummet, med mindre der er truffet passende Foranstaltninger til Forbrændingsprodukternes Afgang.

Gulvpladerne i Maskinrummet skal være af Bly, riflede Jernplader eller lign.

Omkring Motoren maa der ikke opsamle sig større Mængder af Fedt, Smøreolie, Petroleum eller lign.

Dersom Spildeolien m. m. ikke opsamles i Spildebakker eller lign., skal der være draget Omsorg for, at den flyder umiddelbart til Lænsepumpens Sugekurv og ikke kan opsamle sig i større Mængder under Dørken.

Fedtet Bomuldsaffald skal af Hensyn til Faren for Selvantændelse opbevares i en Jernbeholder med Laag eller lignende.

Væggene i det lukkede Maskinrum fra Dørken og til en Højde af 1 m over denne samt Undersiden af Dækket over og i Nærheden af Hovedmotoren skal i Træskibe klædes med Blikplader uden paa Asbestplader eller paa anden betryggende Maade. Træværk, som findes i Nærheden af Udstødsrør, Lyddæmper og andre hede Dele af Motoranlægget, skal være beklædt paa lignende Maade, og alt øvrigt ikke beklædt Træværk i Maskinrummet skal være malet og lakeret.

§ 37. For Motorer til Spil eller andet Formaal end Fremdrivning skal de ovennævnte Bestemmelser gælde, for saa vidt de er forenelige med vedkommende mekaniske Apparats Bygning og Virkemaade.

§ 38. Enhver Rørledning, som fører Brændstof til Motoren, eller, dersom der er flere Tanke, forbinder disse indbyrdes, skal være omhyggeligt forarbejdet og være tæt. Tilførselsrøret for Brændstoffer til Motoren skal ved selve Tanken være forsynet med et Afspærringsmiddel (Hane eller Ventil) og her have en Bøjning, der sikrer tilstrækkelig Fjedring.

I Dæksfartøjer med Motorer paa over 20 Hestes Kraft skal der tillige findes et Afspærringsmiddel paa Rørledningen, hvor denne fører ind i Maskinrummet; mindst et af Afspærringsmidlerne skal kunne betjenes fra Dækket.

Alle Haner, Ventiler og lign. skal være stærkt konstrueret.

Kautsjuk maa ikke benyttes som Tætningsmiddel ved Brændstofledninger.

§ 39. Indretning af Luftkedler og Luftflasker til Motorers Gangsætning og Indblæsning af Brændstof samt af Brændstoftanke, se Afsnit IV.

§ 40. I Skibe og Baade med lukket Motorrum skal der om Bord findes et fyldestgørende Slukkemiddel, der er klar til øjeblikkelig Brug, f. Eks. en Skumslukker eller Kulsyresprøjte med fornødne Reserveladninger.

§ 41. Til yderligere Sikring mod Spræng- og Brandfare i Fartøjer, hvor der til Motoren benyttes Benzin, Gasolin, Motornafta eller andet lignende Brændstof med lavt Flammepunkt, vil nedenstaaende Regler saa vidt gørligt være at følge.

Forbindelsen mellem Tanken og Paafyldnings- samt Tilførselsrøret til Motoren maa være fuldstændig tæt, og Tanksiderne afstives ved Styrkeplader udfor disse Rørs Flanger.

Tilførselsrøret gøres af udglødet Kobber om muligt i een Længde; er det i flere Længder, loddes disse sammen med Slaglod. Røret forsynes med to Afspærringsmidler, et ved Tanken og et ved Motorens Karburator. Fører Tilførselsrøret gennem et Opholdsrum, lægges det i et Rør, der ved begge Ender er aabent til Luften.

Under Karburatoren anbringes en Drypskaal med et med Hane forsynet Afløbsrør til Bortledning af Brændstoffer, naar Karburatoren efterses eller renses.

Det er hensigtssvarende i Træfartøjer at lede alt eller dog en Del af Vandtrøjens Kølevand til Udblæsningsrøret eller anbringe Rørene koncentrisk, det ene i det andet. Er Lyddæmperen anbragt umiddelbart ved Motoren, kan man hindre, at Udblæsningsrøret opnaar en farlig Varmegrad ved at forsyne Lyddæmperen med Vandafkøling.

Tændgnisten maa kun springe over i Cylinderens Samtrykkammer, for at ikke Gasarter, som muligt maatte danne sig ved Lækager paa Rørledningen og Karburatoren, skal blive antændt. Dette er særlig vigtigt, hvor der er flere Cylindre, og det bliver nødvendigt at efterse den ene, medens de andre arbejder.

De elektriske Ledninger isoleres omhyggeligt og lægges i Blyrør; de maa ikke anbringes i Nærheden af Tilførselsrøret for Brændstoffet.

Akkumulatorer eller elektriske Batterier anbringes paa et let tilgængeligt og godt ventileret Sted; de til Skibsbrug sædvanligt anvendte Typer benyttes.

Til Slukning af opstaaende Ild bør der findes om Bord en Pøs eller Beholder med Sand og en hertil hørende Skuffe.

III. Indretning af elektriske Stærkstrømsanlæg.

§ 42. Dette Regulativ omfatter elektriske Anlæg, i hvilke Elektriciteten anvendes til Lys, Kraft eller Varme, medens andre elektriske Anlæg, saasom Signalanlæg, Ringeanlæg og lign., kun falder ind under Reglementets Bestemmelser, saafremt de er i direkte elektrisk Forbindelse med et Anlæg, i hvilket Elektriciteten anvendes i et af de førstnævnte Øjemed, eller Spændingen overstiger 25 Volt.

Projekter til ny Anlæg eller Ændringer i bestaaende Anlæg skal, forinden Udførelsen paabegyndes, godkendes af Skibstilsynet.

§ 43. a. Jævnstrøm skal i Almindelighed anvendes.

b. Den normale Driftspænding maa ikke overstige 250 Volt og bør til Lys i Almindelighed ikke overstige 130 Volt.

c. Vekselstrøm maa kun anvendes efter dertil i hvert enkelt Tilfælde fra Skibstilsynet indhentet Tilladelse.

§ 44. Til Installationer skal anvendes 2-Leder-System eller 3-Leder-System med alle Polariteter udført af isoleret Ledning.

§ 45. a. Dynamoer skal være saaledes konstruerede og opstillede, at de enkelte Dele af disse ikke ved den paastemplede Strømstyrke kan antage en højere Temperatur end 95° C.

b. Dynamoers roterende Dele skal være saaledes afbalancerede, at de ikke giver Anledning til væsentlige Vibrationer i Skibet, og Smøringen af disse Dele skal foregaa paa en saadan Maade, at den er tilstrækkelig selv i Tilfælde af, at Rotationsaksen kommer i en saadan Stilling, at den danner en Vinkel paa 15° med et vandret Plan.

c. Dynamoer skal paa et synligt Sted være tydeligt mærkede med Strømstyrke, Spænding og Omdrejningstal.

d. Dynamoer skal iøvrigt opfylde de af Skibstilsynet udarbejdede »Regler for Konstruktion og Prøver af elektriske Maskiner og Betjeningsapparater«.

§ 46. a. Dynamoer skal opstilles eller beskyttes saaledes, at de ikke er udsatte for mekanisk Overlast eller Be-

skadigelse ved Vand, Damp eller Olie, og at Eftersyn, mindre Reparationer og Demontering af disse kan foretages.

b. Dynamoer skal saa vidt muligt opstilles med deres Rotationsakse langskibs.

c. Dynamoer skal anbringes saaledes, at de ikke kan indvirke forstyrrende paa Kompassernes Visning og Kronometrenes Gang.

d. Dynamoer maa ikke anbringes i Rum, hvor det kan befrygtes, at der finder en Udvikling Sted af brændbare Luftarter, eller hvor letantændelige Stoffer forefindes i en saadan Nærhed, at en eventuel Gnistdannelse eller stærk Varmeudvikling fra Dynamoen kan foraarsage Antændelse af disse Stoffer.

e. Hjælpedynamoer, der særlig er bestemt til Brug i Tilfælde af Havari, skal desuden være anbragt saaledes, at de udsættes saa lidt som muligt for at komme under Vand, og skal i deres umiddelbare Nærhed have Omskiftere, ved hvilke Hjælpedynamoerne kan tilsluttes de Strømkredse, de skal forsyne under Havari samtidig med, at Hoveddynamoerne frakobles disse.

f. Ikke strømførende Jern- og Metaldele af Dynamoer skal, naar de er udsat for tilfældig Berøring, paa en i elektrisk Henseende fuldt betryggende Maade være forbundet til Skibets Skrog.

§ 47. a. Akkumulatorbatterier skal være saaledes konstruerede og opstillede, at Elektrolyten ikke kan løbe ud af Cellekarrene ved Skibets Bevægelser (40° Krængning).

Cellekarrene skal opfylde de af Skibstilsynet udarbejdede »Regler for Konstruktion og Prøver af Ebonitdele til Akkumulatorer«.

b. Akkumulatorbatterier for højere Spænding end 16 Volt skal enten være anbragte i særlige Rum eller i særlige Kasser paa Dækket.

c. Naar der til Elektrolyt anvendes Syre, skal der i Akkumulatorrummet træffes særlige Foranstaltninger for at forebygge, at Syren kan komme i Berøring med Skroget, f. Eks. ved at anbringe Akkumulatorkasserne i blybeklædte Træbak-

ker, ligesom alle Jern- og Metaldele skal være beskyttede ved syrefast Maling.

Er Akkumulatorbatteriet anbragt i særlige Akkumulatorbakker, skal Bunden og Siderne i en Højde af 300 mm beklædes med Blyplade af mindst 1,2 mm Tykkelse. Blybeklædningen skal gøres syretæt ved Sammenlodning, ligesom dens Overkant paa Siderne skal loddes til Tanksiden.

Batteriet skal opstilles isoleret fra Blybeklædningen enten ved Hjælp af Isolatorer eller ved, at Tanken beklædes med Gummiplader af mindst 2 mm Tykkelse.

d. Beholdere for Akkumulatorbatterier skal være af solid Konstruktion; Celluloid maa ikke anvendes som Materiale for Beholdere ved Spændinger over 16 Volt.

e. Akkumulatorbatterier, der særlig er bestemt til Brug i Tilfælde af Havari, skal ved Omskiftere kunne tilsluttes de Strømkredse, Batterierne skal forsyne under Havari, samtidig med, at Hovedstrømkilden frakobles disse. Batterier og Omskiftere skal være anbragt saaledes, at de udsættes saa lidt som muligt for at komme under Vand.

f. Akkumulatorrum skal være godt ventilerede, og der skal anbringes af hinanden uafhængige Lufttilførsels- og Afgangskanaler.

Er Akkumulatorbatteriet anbragt i særlige Akkumulatortanke, skal der træffes Foranstaltninger til Ventilation af hver enkelt Celle.

Ventilationsledninger skal opfylde de af Skibstilsynet udarbejdede »Regler for Konstruktion og Prøver af Ebonitdele til Akkumulatorer«.

Ventilatorerne skal beskyttes mod Syredampenes Indflydelse.

g. I Akkumulatorrum maa ikke forefindes Afbrydere, Stikkontakter, Sikringer, ventilerede Elektromotorer eller andre elektriske Apparater, der kan give Anledning til Lysbuedannelse. Der maa til Belysning kun anvendes Glødelamper, og disse skal være anbragte i Armaturer med tætsluttende Beskyttelsesglas.

§ 48. a. Hovedstrømtavler skal være af flammesikkert og fugtighedssikkert Materiale, og alle spændings-

førende Dele skal være monterede paa godt isolerende, flammesikkert og fugtighedssikkert Materiale.

b. Paa Hovedstrømtavler skal forefindes de for en sikker Drift af Dynamoerne nødvendige Knivafbrydere og Sikringer eller automatiske Maksimalafbrydere samt Apparater til Maaling af Spænding og Strømstyrke. Er Afstanden mellem Dynamo og Hovedstrømtavle stor, kan nogle af disse Apparater dog anbringes ved Dynamoen.

c. Paa Hovedstrømtavler skal for alle afgaaende Strømkredse findes Afbrydere og Sikringer eller automatiske Maksimalafbrydere (jfr. § 50 b). Disse Apparater skal være forsynede med Betegnelser, der angiver, til hvilke Strømkredse de hører.

d. Paa Hovedstrømtavler skal der findes Midler, hvormed væsentlige Isolationsfejl paa Anlægget kan paavises. Ved Anlæg for en Driftspænding af over 130 Volt skal der hertil altid mellem de to Poler forefindes 2 lige store serieforbundne Glødelamper med Midtpunktet mellem Lamperne forbundet til Skibsskroget, idet hver af de to Glødelamper er en klar Metaltraadslampe for samme Spænding som Driftsspændingen for Anlægget og med en Lysstyrke af mindst 25 Normallys.

e. Paa Hovedstrømtavlen kan den i § 51 d i Maskinrummet for hver Dynamo krævede særlige Lampe, der er tilsluttet Dynamoen inden dennes Hovedafbryder og Hovedsikringer, anbringes.

§ 49. a. Hovedstrømtavler skal anbringes eller beskyttes saaledes, at de ikke er udsatte for mekanisk Overlast eller Beskadigelse ved Vand, Damp eller Olie.

b. Hovedstrømtavler skal anbringes saaledes, at Eftersyn af Forbindelserne paa Tavlens Bagside og mindre Reparationer kan foretages, naar Tavlen er paa Plads. Er dette ikke muligt, skal alle Forbindelser paa Tavlens Bagside være loddede, og Ledningernes Tilslutning til de enkelte Apparater skal da være en saadan, at Tilslutningsstederne kan efterses, og Afstanden fra spændingsførende Dele til Skodt skal mindst være 100 mm.

c. Hovedstrømtavler skal anbringes saaledes, at For-

styrrelser paa Kompassernes Visning og Kronometrenes Gang undgaas.

d. Hovedstrømtavler maa ikke anbringes i Rum, hvor det kan befrygtes, at der finder en Udvikling Sted af brændbare Luftarter, eller hvor letantændelige Stoffer forefindes i en saadan Nærhed, at en eventuel Gnistdannelse kan foraarsage Antændelse af disse Stoffer.

e. Stativer for Hovedstrømtavler samt ikke strømførende Jern- og Metaldele paa saadanne Tavler skal, naar de er udsatte for tilfældig Berøring, paa en i elektrisk Henseende fuldt betryggende Maade være forbundet til Skibets Skrog.

f. Hovedstrømtavler skal opfylde de af Skibstilsynet udarbejdede »Regler for Konstruktion og Prøver af Strømtavler og Betjeningsapparater«.

§ 50. a. Installationens Deling. Alle strømforbrugende Genstande skal enten hver for sig eller samlede i Grupper være tilsluttede Hovedstrømtavlen, til hvilken Strømmen føres direkte fra Dynamoerne eller Dynamoernes Strømtavler eller Hjælpestrømtavler, der atter er tilsluttede Hovedstrømtavlen.

b. Alle fra elektriske Strømtavler udgaaende elektriske Strømkredse skal kunne gøres strøm- og spændingsløse ved Afbrydere og skal have Sikringer for alle Poler.

Ved Flerleder-Strømkredse maa Nulledningen dog ikke indeholde nogen Sikring, medmindre den er Del af et 2-Leder-System.

c. For de i § 51 b nævnte fra en Hjælpestrømtavle forsynede Grupper kræves dog ikke Afbrydere anbragte for Gruppeledninger, naar Driftsspændingen ikke overstiger 130 Volt.

d. I Stedet for Afbrydere og Sikringer kan anvendes automatiske Maksimalafbrydere undtagen for de i § 51 a og b omhandlede Grupper.

§ 51. a. Paa en Gruppe maa der højst findes 10 parallelt indskudte Afgreningssteder for Lamper og strømforbrugende Genstande, der samlet højst maa forbruge 10 Ampère.

b. En Gruppe, i hvilken der findes strømforbrugende Genstande, der samlet højst maa forbruge 10 Ampère, maa højst sikres med 10 Ampère Sikringer.

c. I alle Rum, hvor det af Hensyn til Skibets Kampværdi er af Vigtighed, at Lyset ikke svigter, skal hver enkelt Lampe være anbragt paa sin særlige Gruppe med Afbryder og Sikringer.

d. I Maskinrummet skal der for hver Dynamo forefindes mindst 1 Lampe, der er tilsluttet Dynamoen saaledes, at Lampen ikke slukkes, naar Strømmen fra Dynamoen afbrydes ved dennes Hovedafbryder eller Sikringer.

§ 52. a. Hver Navigationslanterne skal være anbragt paa sin særlige Gruppe med Afbryder og Sikringer, og disse skal være indrettede eller anbragte saaledes, at de er let tilgængelige for den Vagthavende eller anden ansvarlig Person, medens Uvedkommende ikke skal kunne betjene den.

b. Lamper til Belysning af Kompasser skal være anbragte i en Afstand af mindst 180 mm fra Kompassets magnetiske System, og Installationen til Lamperne skal udføres saaledes, at Ledningernes Længde bliver saa lille som muligt, og Ledningerne skal fremføres sammensnoede.

§ 53. Ledningers Beskaffenhed og Dimensionering. a. Ledninger skal være af fortinnet Elektrolyt-Kobber, hvis Modstand pr. m Længde og mm^2 Tværsnit højst udgør 0,0172 (= 1/58) Ohm ved en Temperatur af ÷ 20° C. og skal mindst have følgende Tværsnit:

Fast oplagte Ledninger	1,5	mm^2
Transportable —	1,0	—
Bevægelige —	0,75	—
Ledninger i Belysningslegemer	0,75	—.

b. Bevægelige og transportable Ledninger skal have saa stort et Antal Traade, at Ledningerne er særlig bøjelige.

c. Fast oplagte Ledninger med et Tværsnit af over 6 mm^2 skal bestaa af flere sammensnoede Traade.

§ 54. a. Ledninger skal være forsynede med et Isola-

tionshylster af vulkaniseret Gummi af en saadan Tykkelse og Beskaffenhed, at der ikke ved de for de forskellige Arter af Ledninger fastsatte Prøver sker Gennemslag af Isolationshylstret.

b. Ledninger skal opfylde de af Skibstilsynet udarbejdede »Regler for Konstruktion og Prøver af Ledningstraad og Kabel«.

§ 55. a. Ledninger til fast Oplægning kan være:

1. Vulkaniserede Ledninger. — Ved disse skal Kobberkernen være omgivet af et Isolationshylster af vulkaniseret Gummi, om hvilket der skal være viklet gummiimprægneret Bændel, og uden om dette skal der findes en Omfletning af Bomuld, Hamp eller lign., der skal være imprægneret.

Ledningerne skal efter at have ligget 24 Timer i Vand af en Temperatur af ikke over 25° C. have en Isolationsmodstand af mindst 500 Megohm pr. km og skal desuden i $^1/_2$ Time kunne modstaa Virkningen af en Vekselspænding af 200 Volt mellem Kobberkerne og Vand.

2. Blanke Gummiblykabler. — Disse skal have en eller flere Ledninger, der hver for sig er isolerede med vulkaniseret Gummi som »Vulkaniserede Ledninger«, med eller uden Omfletning, og om Ledningerne skal der være presset en sømløs Blykappe.

For Prøvning saavel mellem Ledning og Blykappe som mellem Ledningerne indbyrdes gælder det for »Vulkaniserede Ledninger« anførte.

3. Armerede Gummiblykabler. — Disse er som »Blanke Gummiblykabler«, men Blykappen skal være overstrøget med Asfaltkompound, beviklet med imprægneret Papir eller Bændel og omflettet eller omviklet med imprægneret Bomulds- eller Jutegarn, hvorom der skal findes:

enten en Bevikling med 2 Lag asfalterede eller forblyede Jernbaand, om hvilken er flettet Bomulds- eller Jutegarn, der er imprægneret med Asfaltkompound eller Mønnie,

eller en Omsnoning med galvaniseret Jerntraad af

mindst 1,8 mm Diameter med eller uden en ydre Omfletning af imprægneret Bomulds- eller Jutegarn,

eller en Omfletning af Jerntraad, der ved Mønnie eller lign. er beskyttet mod Rust.

For Prøvning af armerede Gummiblykabler saavel mellem Ledning og Blykappe som mellem Ledningerne indbyrdes gælder det for »Vulkaniserede Ledninger« anførte.

b. Bevægelige og transportable Dobbeltledninger kan være:

1. Vulkaniserede Dobbeltledninger til Brug i tørre Beboelsesrum, hvor Ledningerne ikke er udsatte for mekanisk Overlast. Ved disse skal Kobberkernen være omgivet at et Isolationshylster af vulkaniseret Gummi, og om hver af Ledningerne skal der findes en Omfletning af Bomuld, Garn, Silke eller lign.

2. Vulkaniserede Dobbeltledninger med Beskyttelsesomfletning til Brug udenfor Beboelsesrum, hvor Ledningerne ikke er særlig udsatte for mekanisk Overlast. Ved disse skal Kobberkernen være omgivet af et Isolationshylster af vulkaniseret Gummi, der er omviklet med gummiimprægneret Bændel, og 2 saadanne Ledninger skal da være sammensnoede med imprægneret Jute eller lign. og derefter beviklet med gummiimprægneret Bændel, hvorpaa der udenom findes en Omfletning af Bomuld, Hør eller lign., der er imprægneret.

3. Vulkaniserede Dobbeltledninger med særlig Beskyttelsesomfletning til Brug paa Fyrpladser, i Kulkasser og paa Steder, hvor Overlast befrygtes. Disse er som »Vulkaniserede Dobbeltledninger med Beskyttelsesomfletning«, men den yderste Beklædning skal her være imprægnerede Hampekordeler eller af lignende slidfast Materiale som Sejldug, Læder eller lign.

§ 56. a. Ledninger maa højst belastes og højst sikres som angivet i følgende Tabel:

Tværsnit i mm²	Største Strømstyrke i Ampère.	Største Sikring i Ampère.
0,75	9	6
1	11	6
1,5	14	10
2,5	20	15
4	25	20
6	31	25
10	43	35
16	75	60
25	100	80
35	125	100
50	160	125
70	200	160
95	240	200
120	280	225
150	325	260
185	380	300
240	450	350
300	540	430
400	640	500
500	760	600
625	880	700
800	1050	850
1000	1250	1000

b. Ved intermitterende Drift er en kortvarig Forhøjelse af Strømbelastningen over den Værdi, der er anført i Tabellen, tilladt, saafremt der ikke derved opstaar større Opvarmning end ved den stadige Belastning efter Tabellen.

§ 57. Ledninger skal dimensioneres saaledes, at Spændingstabet fra Hovedstrømtavlen til et hvilket som helst Punkt af Installationen ved den ved maksimal Belastning optrædende Strømstyrke ikke ovrskrider 2 Volt + 3 % af Driftsspændingen ved Strømkredse for Lys og 2 Volt + 5 % af Driftspændingen ved Strømkredse for Kraft eller Varme.

§ 58. a. Ledninger skal oplægges saaledes, at Installationen saa vidt muligt er tilgængelig og ikke udsat for

Dryp eller anden Fugtighed, for mekanisk Beskadigelse eller for høj Temperatur fra Kedler, Damprør, Optræk eller lign.

b. Paa saadanne Steder, hvor Ledningerne er udsat for Beskadigelse, skal de beskyttes herimod ved Skærme eller Rør af Jern eller Metal, der er anbragt saaledes, at der ikke kan samle sig Vand i dem. Paa tørre Steder, hvor der ikke forekommer høj Temperatur, kan Træ anvendes som Beskyttelse.

c. Ledninger skal oplægges saaledes, at de ikke kan indvirke forstyrrende paa Kampassernes Visning og Kronometrenes Gang, og Ledninger til Lamper i Kompasser og lign. skal anbringes saaledes, at sammenhørende Ledninger ligger tæt op ad hinanden eller er sammensnoede.

§ 59. a. Vulkaniserede Ledninger skal oplægges i Rør af Jern eller Metal. Ved Spændinger indtil 130 Volt kan vulkaniserede Ledninger lægges i solide Trælister forsynede med Dæksler, der er fastgjort til Trælisten ved Metalskruer anbragt i Ydersiderne af Listen; denne Installationsmaade maa dog kun anvendes paa tørre Steder, hvor Installationen ikke er udsat for høj Temperatur, og ikke i Maskinrum, Kedelrum, Kulkasser og Lastrum.

b. Uarmerede Blykabler maa ikke oplægges direkte paa Jern, men skal være anbragt paa et Underlag af Træ eller lign. Hvor de er udsat for mekanisk Beskadigelse, skal de være beskyttede herimod ved Skærme eller Rør af Jern eller Metal, der er anbragt saaledes, at der ikke kan samle sig Vand i dem. Paa tørre Steder, hvor der ikke forekommer høj Temperatur, kan Træ anvendes som Beskyttelse.

c. Armerede Blykabler kan oplægges ubeskyttede direkte paa Skibets Konstruktionsdele og i Apteringen, men skal, naar de er udsatte for grov mekanisk Beskadigelse, være særligt beskyttede herimod ved Skærme eller Rør af Jern eller Metal, der er anbragt saaledes, at der ikke kan samle sig Vand i dem. Paa tørre Steder, hvor der ikke forekommer høj Temperatur, kan Træ anvendes som Beskyttelse.

Blykabler med Jerntraadsomfletning skal saavidt muligt fremføres saaledes, at de ikke anvendes paa Steder, hvor de er udsatte for Vejrets Indvirkning, særlig Fugtighed eller Søvand.

d. Blykabler med og uden Armering skal, naar de ikke er anbragte i Rør, Trælister eller lign., fastholdes ved Bøjler af en saadan Form, at de ikke beskadiger Kablerne, og Bøjlerne skal fastgøres ved Skruer. Afstanden mellem Bøjlerne maa ved en Diameter af Kablet af indtil 20 mm ikke overskride 300 mm, ved større Diameter maa Afstanden ikke overskride 600 mm.

§ 60. Ved Forbindelse af Ledninger maa i Almindelighed kun anvendes solide Skrueforbindelser, og disse skal udføres enten i Apparater eller ved særlige Klemstykker, monteret paa og dækkede af Isolationsmaterialer. Anvendes Kronemuffer,skal disse have støbt Indlæg.

I fugtige Rum samt paa Steder, hvor Installationen er udsat for Fugtighed, skal Samle- og Forgreningsdaaser være vandtæt lukkede eller vandtæt tilstøbte med Isolermasse.

§ 61. Ledningers Gennemføring. a. Ved Gennemføring af ubeskyttede Ledninger (herunder blanke Blykabler gennem Skodter, Jernbjælker eller lign.) skal Ledningerne beskyttes ved Hylstre af Bly, Træ eller lign., der helt omslutter Ledningerne.

b. Ved Gennemføring af Ledninger gennem vandtætte Skodter skal om Ledningerne anbringes vandtætte Stopbøsninger.

c. Ved Gennemføring af Ledninger gennem Dæk skal om Ledningerne anbringes Rør af Jern eller Metal, og Rørene skal være solidt fastgjort i Dækket og føres saa højt op, at Vand ikke kan komme til at staa op over dem. Rørene skal tilstøbes med Isolationsmasse eller paa anden Maade lukkes saaledes, at de er vandtætte.

§ 62. a. Hjælpestrømtavler skal være af flammesikkert og fugtighedssikkert Materiale og alle spændingsførende Dele skal være monterede paa godt isolerende, flammesikkert og fugtighedssikkert Materiale.

b. Hjælpestrømtavler skal anbringes i en Afstand fra Skodter af mindst 30 mm. Er Forbindelsesledningerne anbragte fritliggende paa Bagsiden, skal denne Afstand dog mindst være 100 mm, medmindre Skodtet er beklædt med flammesikkert Materiale.

c. Om Hjælpestrømtavler skal, hvis de ikke er anbragt i Rum, som ikke er almindeligt tilgængelige, anbringes solide Beskyttelseskasser, der i Beboelsesrum og lign. tørre Rum kan være af Træ men ellers skal være udførte af Metal eller Jern; hvor de er udsatte for stærk Fugtighed, Dryp eller Sø, skal de være vandtætte.

Beskyttelseskasser af Træ skal, naar der paa Hjælpestrømtavlen forefindes udækkede Afbrydere og Sikringer, paa den mod disse Apparater vendende Side have en flammesikker Beskyttelsesbeklædning.

Beskyttelseskasser af Jern eller Metal skal ved Spændinger over 130 Volt være i elektrisk ledende Forbindelse med Skibsskroget.

§ 63. Sikringer. a. Sikringssokler og Smeltestykker (Propper, Patroner og Lameller) skal paa et synligt Sted tydeligt være mærkede med Normalstrømstyrke og Maksimalspænding (med Undtagelse af 6 og 10 Amp. Lamelsikringer, som kun mærkes med Strømstyrke).

b. Alle spændingsførende Dele af Sikringer skal være anbragte paa flammesikkert, fugtighedssikkert og godt isolerende Materiale og skal, for saa vidt de ikke er dækkede af isolerende Materiale, være beskyttede mod Berøring ved solide Dæksler af flammesikkert Materiale. Paa Hovedstrømtavler og Hjælpestrømtavler, der er anbragt i Rum, som ikke er almindeligt tilgængelige, kræves dog ingen saadan Beskyttelse.

c. Sikringer, der betjenes af usagkyndigt Personale, skal være Prop- eller Patronsikringer og saaledes konstruerede, at uagtsom Anbringelse af Sikringspropper eller Patroner for større Strømstyrke end den, for hvilken Sikringen er bestemt, er udelukket.

d. I Sikringssokler maa der ikke anbringes andre Genstande end dertil bestemte Smeltestykker, og der maa ikke indsættes Smeltestykker for større Strømstyrke, end Soklerne er konstruerede til.

e. Sikringspropper og -patroner skal være explosionssikre.

§ 64. Sikringers Anbringelse. a. Alle Ledninger, der fører fra Strømtavler til Forbrugssteder, skal

beskyttes ved Sikringer (eller automatiske Afbrydere jfr. § 50 d) af en saadan Dimension (eller indstillede saaledes), at Bestemmelserne i § 56 er overholdte (jfr. dog § 51 b).

b. Paa alle Steder i en Installation, hvor der finder en Formindskelse Sted af Ledningstværsnittet, skal der, for saa vidt Forholdet mellem det mindre Tværsnit og de nærmest foregaaende Sikringers Størrelse ikke er i Overensstemmelse med § 56, anbringes Sikringer svarende til det mindre Tværsnit.

c. Sikringer skal saa vidt muligt installeres samlede (paa Strømtavler) eller i vandtæt lukkede Kasser af Metal og paa et let tilgængeligt Sted. Om Anbringelse af Sikringer for Navigationslanterner se § 52 a.

d. Sikringer skal anbringes eller beskyttes saaledes, at de ikke kan medføre Brandfare.

e. Sikringer maa ikke anbringes i Kulrum, Petroleumstanke og Rum, i hvilke en Udvikling af brandbare Luftarter kan befrygtes. Saafremt Sikringer anbringes i Lastrum, maa de kun sikre Ledninger hørende til Belysningen i det paagældende Lastrum, og de skal være indesluttede i solide Beskyttelseskasser af Jern eller Metal, der ved Spændinger over 130 Volt skal være i elektrisk ledende Forbindelse med Skibsskroget.

f. Sikringer, der er udsatte for stærk Fugtighed, Dryp eller Sø skal være anbragte i vandtæt lukkede Beskyttelseskasser af Metal, der ved Spændinger over 130 Volt skal være i elektrisk ledende Forbindelse med Skibsskroget.

§ 65. a. Afbrydere, Omskiftere og Stikkontakter maa ikke anvendes ved større Strømstyrke eller højere Spænding end paastemplet.

b. Alle spændingsførende Dele af Afbrydere, Omskiftere og Stikkontakter skal være anbragte paa flammesikkert, fugtighedssikkert og godt isolerende Materiale og skal, for saa vidt de ikke er dækkede af isolerende Materiale, være beskyttede mod Berøring ved solide Dæksler af flammesikkert Materiale. Dæksler af Metal eller Jern skal ved Spændinger

over 130 Volt være i elektrisk ledende Forbindelse med Skibsskroget.

Dæksler for Knivafbrydere og -omskiftere skal være udførte af eller udforede med Isolationsmateriale.

Paa Hovedstrømtavler og Hjælpestrømtavler, der er anbragt i Rum, som ikke er almindeligt tilgængelige, kræves dog ingen Beskyttelse.

c. Afbrydere og Omskiftere skal have Momentafbrydning.

d. Afbrydere for de i § 51 a omhandlede Grupper, samt Afbrydere og Omskiftere for Motorer og andre Brugsgenstande paa over 1 KW skal samtidig bryde alle Poler.

e. Tilslutningen af transportable Ledninger til den faste Installation skal ske ved Stikkontakter, foran hvilke der altid skal forefindes en Afbryder, medmindre selve Stikkontakten har Momentafbrydning.

f. Afbrydere, Omskiftere og Stikkontakter skal anbringes eller beskyttes saaledes, at de ikke kan medføre Brandfare.

g. Installation af Afbrydere, Omskiftere og Stikkontakter i Badeværelser er forbudt.

h. Afbrydere, Omskiftere og Stikkontakter maa ikke anbringes i Kulrum, Petroleumstanke og Rum, i hvilke en Udvikling af brandbare Luftarter kan befrygtes.

i. Afbrydere, Omskiftere og Stikkontakter skal paa Dæk, Fyrplads og i Lastrum være af solid Konstruktion. Paa Steder, hvor de er udsatte for stærk Fugtighed, Dryp eller Sø, skal de være af vandtæt Udførelse, og paa særlig udsatte Steder skal de være anbragte i vandtæt lukkede Beskyttelseskasser af Metal. Ved Spændinger over 130 Volt skal Beskyttelseskasserne være i elektrisk ledende Forbindelse med Skibsskroget.

k. Materiellet skal opfylde de af Skibstilsynet udarbejdede Regler for Konstruktion og Prøver af elektrisk »Skibsinstallationsmateriel« samt »Regler for Gummipakninger til elektrisk Brug«.

§ 66. a. Ved Igangsættere, Modstande (hvortil ikke henregnes elektriske Tændingsmidler), Varmeap-

parater m. m. skal alle spændingsførende Dele være anbragte paa flammesikkert, fugtighedssikkert og godt isolerende Materiale, og de skal ved Beskyttelsesklædning af flammesikkert Materiale være beskyttede mod Berøring.

b. Igangsættere, Modstande, Varmeapparater m. m. skal være saaledes indrettede, at de ved normal Benyttelse ikke kan opnaa en højere ydre Temperatur end 150° C., og saaledes anbragte og beskyttede, at de ikke kan bevirke nogen brandfarlig Opvarmning af Omgivelserne. Intet ubeskyttet Træværk maa forefindes i mindre Afstand end 10 cm fra Apparaternes udvendige Dele.

c. Igangsættere og Modstande maa ikke anbringes i Kulrum, Petroleumstanke og Rum, i hvilke en Udvikling af brandbare Luftarter kan befrygtes.

d. Igangsættere og Modstande, der anbringes paa Dæk og Fyrpladser samt iøvrigt paa Steder, hvor de er udsatte for stærk Fugtighed, Dryp eller Sø, skal være anbragte i vandtæt lukkede Beskyttelseskasser af Jern eller Metal. Ved Spændinger over 130 Volt skal Beskyttelseskasserne være i elektrisk ledende Forbindelse med Skibsskroget.

e. Ved Igangsættere og Modstande skal altid findes en særlig Afbryder, naar Igangsætteren eller Modstanden ikke selv bryder alle Poler ved at blive ført til Nulstillingen. Naar en Motor med tilhørende Igangsættere er anbragt i Nærheden af den Strømtavle, hvorfra Tilledningen til Motoren udgaar, kræves en saadan Afbryder dog ikke anbragt.

f. Igangsættere og Modstand skal opfylde de af Skibstilsynet udarbejdede »Regler for Konstruktion og Prøver af elektriske Maskiner og Betjeningsapparater«.

§ 67. a. Lamper i Nærheden af letantændelige Stoffer skal være beskyttede eller anbragte saaledes, at Lamperne ikke kan komme i direkte Berøring med Stofferne.

b. Lamper i Lastrum og i Rum, der undertiden anvendes som Lastrum, skal være anbragt i Belysningslegemer af solid Konstruktion og med Beskyttelsesgitter, og Belysningslegemerne skal enten være saaledes indrettede, at Gitter, Beskyttelsesglas og Lampe kan fjernes, medens der om selve Belysningslegemet med Fatning anbringes et tætsluttende

Dæksel af Metal, eller at et saadant Dæksel kan anbringes udenom Belysningslegemet med paamonteret Gitter, Glas og Lampe.

c. Lamper, der er anbragte paa Fyrpladser, paa Steder, hvor de er udsatte for stærk Fugtighed eller Sø eller i Kulkasser, Akkumulatorrum og Rum, i hvilke en Udvikling af brandbare Luftarter kan befrygtes, skal være anbragte i vandtætte Armaturer med tætsluttende Glasklokke.

d. Haandlampers Haandtag skal være af Isolationsmateriale, og det skal danne en Krave, der dækker Fatningen. Lampen skal have Beskyttelsesgitter eller -glas. Angaaende Ledninger til Haandlamper se § 55 b 2 og 3.

For Haandlamper, der anvendes til Kedelrensning og lign. Arbejder, gælder de af Skibstilsynet udarbejdede særlige »Regler for Haandlamper, der anvendes til Kedelrensning og lign. Arbejder«.

e. Ved større transportable Lamper eller Belysningslegemer til Oplysning af Dæk, Lastrum eller lign. skal ved Spændinger over 130 Volt Fatningerne være beskyttede mod tilfældig Berøring og Skærme og Beskyttelsesgitre være isolerede fra Fatningerne.

f. Buelamper maa ikke anvendes i Rum, hvor letantændelige Stoffer er anbragte, eller hvor en Udvikling af brandbare Luftarter kan befrygtes; de skal være isolerede fra Skibets Jerndele, og det skal ved passende Foranstaltninger være forhindret, at glødende Kulpartikler kan falde udenfor Lamperne.

§ 68. a. Motorer skal være saaledes konstruerede, at de enkelte Dele af disse ikke kan antage en højere Temperatur end 60° Celcius over den omgivende Lufts Temperatur, naar denne Temperatur (maalt ved Motoren) ikke overstiger 35° C eller en absolut Temperatur af 95° Celcius.

b. Motorers roterende Dele skal være saaledes afbalancerede, at de ikke giver Anledning til væsentlige Vibrationer i Skibet, og Smøringen af disse Dele skal foregaa paa en saadan Maade, at den er tilstrækkelig selv i Tilfælde af, at Rotationsaksen kommer i en saadan Stilling, at den danner en Vinkel paa 15° med et vandret Plan.

c. Motorer skal paa et synligt Sted være tydeligt mærkede med Strømstyrke, Spænding og Omdrejningstal.

d. Motorer skal opstilles eller beskyttes saaledes, at de ikke er udsatte for mekanisk Overlast eller Beskadigelse ved Vand, Damp eller Olie, og at Eftersyn, mindre Reparationer og Demontering af disse kan foretages.

e. Motorer skal anbringes saaledes, at disse eller de til Motorerne førende Ledninger ikke kan indvirke forstyrrende paa Kompassernes Visning og Kronometrenes Gang.

f. Motorer maa ikke anbringes i Rum, hvor det kan befrygtes, at der finder en Udvikling Sted af brandbare Luftarter.

I saadanne Rum, hvor Motorer er udsatte for at komme i Berøring med letantændelige Stoffer, skal de være i fuldstændig lukket Udførelse eller være anbragte i tætsluttende Beskyttelseskasser udførte af eller udforede med flammesikkert Materiale.

Paa Steder, hvor Motorer er udsat for stærk Fugtighed eller Sø, skal de være i vandtæt kapslet Udførelse.

g. Ikke strømførende Jern- og Metaldele af Motorer skal, naar de er udsatte for tilfældig Berøring, paa en i elektrisk Henseende fuldt betryggende Maade være forbundet til Skibets Skrog.

h. Motorer skal iøvrigt opfylde de af Skibstilsynet udarbejdede »Regler for Konstruktion og Prøver af elektriske Maskiner og Betjeningsapparater«. For Maskiner af særlig Konstruktion gælder desuden de for disse særlige Bestemmelser.

§ 69. Eftersyn og Vedligeholdelse. a. Alle Kontrolapparater, herunder de i § 48 d nævnte serieforbundne Lamper til Paavisning af Isolationsfejl paa Anlægget, skal være i god og brugbar Stand.

b. Ethvert Anlæg skal prøves og efterses med passende Mellemrum.

Indtrædende Fejl eller Mangler skal afhjælpes snarest muligt. Der skal straks træffes Foranstaltninger for at hindre, at Fejl eller Mangler kan foranledige Fare for Personer, Skib eller Gods.

c. Elektriske Maskiner, Beskyttelseskasser og Apparater skal holdes i god Stand og renses med passende Mellemrum. Ledninger til Haandlamper og transportable Apparater skal til enhver Tid være i god Stand. For Maskiner af særlig Konstruktion gælder desuden de for disse særlige Bestemmelser.

d. Uvedkommende Genstande maa ikke opbevares i Rummet bag Strømtavler.

§ 70. De nødvendigste Reservedele og Materialer, som fordres for, at mindre Reparationer ved det elektriske Anlæg kan udføres, skal findes om Bord.

§ 71. Særlige Regler for Skibe, der laster Benzin, Olie, eller lign. med et Flammepunkt af 65° Celsius og derunder. a. Driftspændingen maa ikke overskride 130 Volt.

b. 2-Leder-System med begge Polariteter udført af isoleret Ledning skal anvendes.

c. Til Ledningsinstallation maa kun anvendes blanke eller armerede Enkeltleder-Blykabler.

d. Alle fra Strømtavler udgaaede Strømkredse skal have topolede Afbrydere, og Beskyttelseskasser om Hjælpestrømtavler og Forgreningskasser skal være helt af Metal og saaledes indrettede, at Ledningernes Tilslutning sker gennem i Kasserne anbragte vandtætte Stopbøsninger.

e. Ledninger, Apparater, Lamper, Motorer eller andre Brugsgenstande maa ikke forefindes i Olielastrum eller Cofferdam; Belysningen af disse Rum maa ske ved udenfor Rummene anbragte Lamper, fra hvilke Lyset trænger ind gennem stærke lufttæt sluttende Glasruder.

f. Lamper i Pumperum samt paa Mellemdæk og i Rum, der er i Forbindelse med Olielastrum, skal være anbragt i Belysningslegemer, der slutter gastæt omkring Lamperne. Afbryderne for disse Lamper skal være topolede og skal anbringes udenfor de paagældende Rum.

g. Til transportable Lamper i Pumperum samt paa Mellemdæk og i Rum, der er i Forbindelse med Olielastrum, maa kun anvendes Akkumulatorlamper, konstruerede som

eksplosionsfri Minelamper med alle elektriske Dele og Ledninger indesluttede gastæt.

§ 72. Elektriske Installationer i Undervandsbaade vil være at betragte som Installationer, der kommer ind under Bestemmelserne i § 71 med Undtagelse af Pkt. c.

§ 73. For Radiostationer gælder endvidere, at Højspændingsledninger udenfor Telegrafrummet saavidt muligt skal anbringes saaledes, at Besætningen ikke udsættes for en tilfældig Berøring med Ledningerne.

Paa udsatte Steder skal anbringes tilstrækkeligt synlige Mærkeplader med Advarsel.

§ 74. Bestemmelsernes Ikrafttræden. Ovennævnte Bestemmelser gælder kun for Skibe eller Fartøjer, der sættes i Bygning efter disse Bestemmelsers Ikrafttræden; dog skal der ved større Hovedeftersyn eller Hovedreparationer af elektrisk Materiel i tidligere byggede Skibe stræbes hen til at bringe dem i saa nær Overensstemmelse som muligt med de her anførte Bestemmelser.

IV. Opbevaring af flydende Brændstoffer og Indretning af Brændstoftanke samt Indretning af Beholdere for sammenpressede Luftarter.

§ 75. Petroleum, Solarolie eller andet flydende Brændstof, hvis Flammepunkt er over Petroleums, og som forefindes om Bord i større Mængder end 100 kg, skal opbevares i Tanke. Mindre Mængder af Brændstofferne kan opbevares i forsvarlige Dunke, Tønder el. lign. Disse skal saavidt muligt være anbragt paa et køligt, for Sol eller anden Varme ikke udsat Sted og skal kunne fastsurres eller paa anden Maade sikres mod Stød i Søgang.

Den i Træskibes Maskinrum anbragte Forbrugstank eller begge tilsammen, dersom der er to Forbrugstanke (Udfældningstanke), maa ikke rumme mere end nedenstaaende Vægt af nævnte Brændstoffer:

75 kg, dersom Hovedmotorens — i Toskrueskibe begge Hovedmotorers — I.H.K. ikke er over 50.

150 kg, dersom I.H.K. er 50—100.
225 — — — - 100—150.
300 — — — - over 150.

I Jernskibe maa Forbrugstanken, eller hver af dem, dersom der er to Forbrugstanke, rumme Kraftolie af den nævnte Art til omkring 12 Timers Forbrug.

Kan Forbrugstankene i saavel Træ- som Jernskibe ikke lænses direkte eller fra deres Spildebakker til Søen eller tømmes direkte til en af Skibets Brændstoftanke, maa de kun indeholde $^2/_3$ af ovennævnte Vægt af Kraftolie.

§ 76. Benzin, Gasolin, Motornafta eller andet lignende Brændstof med lavt Flammepunkt, som forefindes om Bord i større Mængder end 50 kg, skal opbevares i Tanke. Mindre Mængder kan opbevares i forsvarlige Dunke paa den for Petroleum, Solarolie og lign. nævnte Maade.

Forbrugstanke i Maskinrummet for ovennævnte Olie med lavt Flammepunkt maa ikke rumme over 15 kg Kraftolie tilsammen, dersom Hovedmotorens I.H.K. ikke er over 100, og ikke over 25 kg ved større Motorer.

§ 77. Til Opbevaring af flydende Brændstoffer i Tanke maa kun anvendes de til dette Formaal bestemte Tanke, der enten kan indgaa i Skibets Bygning som Bund- eller Højtanke eller være særskilt byggede Tanke. Tanke maa ikke anvendes til Olier med lavere Flammepunkt end det, hvortil de er indrettet.

Fastindbyggede Hoved-, Bund- eller Højtanke bestemt til flydende Brændsel skal være i Overensstemmelse med de i »Regulativ for Bygning og Undersøgelse af Flaadens Skibe samt disses Forsyning med Redningsmidler m. m.« givne Regler.

Olietanke maa ikke støde op til Vandtanke til Opbevaring af Kedel- eller Drikkevand.

Hvor Kulkasser støder op til Olietanke, i hvilke Olien kan forvarmes, skal der anbringes Isolation for at forhindre Opvarmning af Kullene.

Særskilt byggede Tanke skal forfærdiges af sammennit-

tede eller sammensvejsede Plader, være tætte og fast anbragt paa et køligt Sted.

Er Tankene opstillet eller bygget i Borde indenfor samme Tværskodder som Maskinrummet, skal de være adskilt fra dette ved Jernskodder eller Tværvægge, klædt med Asbestplader og uden paa disse Blik- eller Zinkplader.

De i § 75 nævnte Forbrugstanke til Petroleum, Solarolie eller lign. er det tilladt at anbringe umiddelbart ved Motoren. Forbrugstanke til Benzin, Gasolin, Motornafta eller lign. (§ 76) anbringes paa et tilgængeligt og overskueligt Sted saa fjernt som muligt fra Motorens hede Dele og fra de til Rummets Belysning anbragte Lamper. Under Forbrugstanken anbringes en olietæt Spildebakke til muligt udsivende Kraftolie.

I Dæksfartøjer skal Tanke til Benzin, Gasolin, Motornafta eller andet lign. Brændstof med lavt Flammepunkt opstilles i særligt dertil indrettede Rum, der skal være godt ventileret og ikke maa staa i Forbindelse med noget andet Rum i Skibet. Til yderligere Sikring mod Spræng- og Brandfare anbefales det for Tanke, der indeholder nævnte Brændstoffer, at følge nedenstaaende Regler:

Tanken forfærdiges af solide Kobber-, Messing- eller galvaniserede Jernplader, hvis Samlinger saavel er nittet som loddet eller svejst. Den befæstes solidt til Skibet og forsynes med Skvalpeplader, opstilles om muligt i Skibets Forende, og Rummet lukkes ved Agterenden med et vandtæt Skod. For at formindske det Rum, hvori farlige Gasarter kan opsamles, bygges Tanken efter Rummets Form. Saafremt Tanken ikke indtager hele Rummets Højde, stilles den paa en vandtæt Platform. Det tilraades i Træfartøjer at klæde Toppen af Rummet og den vandtætte Platform med Plader af Bly, Kobber eller Jern. Et Afløbsrør til at dræne Brændstoffet udenbords, dersom Tanken skulde faa en Lækage, anbringes; kan dette ikke lade sig gøre, anbringes en Pumpe til Lænsning af Rummet uden om Tanken.

§ 78. Hvor der er Mulighed for Olielækage ved Tanke, anbringes Rendestene eller Spildebakker, som skal kunne tømmes. Saafremt Udfældningstanke, anbragt i Ma-

skinrummet, ikke kan lænses direkte til Søen, skal deres Indhold kunne pumpes over Bord fra deres Spildebakker.

Enhver Tank skal have et eller flere med Sikkerhedsnet forsynede Luftrør, der udmunder i fri Luft paa et Sted, hvor der ikke er nogen Fare forbunden ved Antændelsen af de fra Røret udstrømmende Dampe. Hvis der ikke findes Overflodsrør paa Tanken, maa Arealet af Luftrørene ikke være mindre end Fylderørets Areal. Tanke til Benzin, Gasolin, Motornafta eller lign. Brændstof med lavt Flammepunkt maa ikke have Afgangsrør for Gasarter, men skal have Sikkerhedsventiler med Aftræksrør, forsynet med Sikkerhedsnet.

Hvis der anbringes Overflodsrør, maa deres Areal for hver Tank ikke være mindre end Fylderørets, og de maa anbringes saaledes, at udstrømmende Olie eller Oliedampe ikke kan give Anledning til nogen Fare.

Er Tankene opstillet under Dækket, skal de være forsynet med Paafyldningsrør ført op til Dækket.

Passende Midler til Bestemmelse af Oliestanden i Tankene skal forefindes. Hvis Pejlrør anvendes, skal de være forsynet med automatisk virkende Lukke eller et aflaaset Skruedæksel. Under alle Pejlrør anbringes dobbelt Pladeforstærkning.

Anvendelse af Oliestandsglas er kun tilladt paa Udfældnings- og Forbrugstanke og bør saa vidt muligt undgaas. Glasset skal have en Beskyttelse af fornøden Styrke og nemt kunne afspærres fra Tanken. Oliestandsglas er ikke tilladt paa Tanke til Opbevaring af Benzin, Gasolin, Motornafta eller andre lign. Olier med lavt Flammepunkt.

Alle Tanke med Undtagelse af de, der ligger mellem Yder- og Inderbunden, skal have Afspærringsmidler paa Sugeledningen, anbragt direkte paa Tanken og indrettet til at kunne lukkes fra et Sted, der altid er tilgængeligt i Tilfælde af Brand i det Rum, hvori de er anbragt. Hvis Fylderør til Tankene ikke udmunder i Nærheden af Toppen, skal der ligeledes for disse anbringes lignende Afspærringsmidler, eller Kontraventiler, direkte paa Tankene.

Aftapningshaner eller -ventiler med frit Af-

løb til Aftapning af Vand fra Olien maa ikke anbringes paa Tanke, medmindre de er selvlukkende.

Direkte Aftapning af Brændstoffet fra Tankene er kun tilladt for Petroleum og Brændstoffer, hvis Flammepunkt er højere end Petroleums. Tankene skal i saa Tilfælde være opstillet paa saadanne Steder, at Aftapningen kan foregaa farefrit, d. v. s. ved Dagslyset eller ved Lyset fra de til Fartøjets almindelige Belysning tjenende, fast anbragte Lamper, saaledes, at det er unødvendigt at nærme aabent Lys til Tanken.

I Tanke eller lign., hvor sprængbar Damp kan dannes, maa aabent Lys eller Tændstikker ikke benyttes, naar der aabnes for Eftersyn; Tankene skal ventileres omhyggeligt, og man maa forvisse sig om, at der ikke findes skadelige Luftarter, før Arbejder i dem paabegyndes.

Alle Tanke til Opbevaring af flydende Brændstoffer, der anbringes om Bord i Skibe eller Fartøjer, skal tillige med deres Paafyldningsrør og Tilførselsrør for Brændstoffet undersøges og trykprøves i Overensstemmelse med de herom givne Bestemmelser (se § 96).

Til Tilvejebringelsen af Forbindelsen med Trykpumpen skal der paa Tanken findes en Paaskruningsstuds eller Hane med 1/2" Rørsnit.

§ 79. Trykluftbeholdere skal være bygget efter de for Dampkedler gældende Regler med følgende Lempelser:

Der forlanges kun Materiale af Dampkedel-Kvalitet, naar der til Samling af de paagældende Plader er anvendt Autogensvejsning.

Samling ved Autogensvejsning er tilladeligt i Sømme, der kun er udsat for rene Træk- eller Trykpaavirkninger (ikke Bøjning).

§ 80. Trykluftbeholderes øvrige Indretning. Trykluftbeholdere skal være forsynet med:

a. En Mærkeplade, hvorved Beholderens Identitet utvivlsomt kan godtgøres.

b. En Sikkerhedsventil af Diameter mindst 9 mm, der løfter ved det højeste tilladelige Arbejdstryk.

Ventilkegle eller Ventilsæde skal være af Metal. Sikker-

hedsventilen kan være anbragt paa Beholderens Til- eller Afgangsrør. Sikkerhedsventilen maa, hvis den er anbragt paa Afgangsrøret, ikke kunne afspærres fra Beholderen. Naar flere Beholdere er anbragt paa samme Trykluftledning, kan de have fælles Sikkerhedsventil, anbragt paa Tilgangsrøret.

c. En paalidelig Trykmaaler.

Naar flere Beholdere er anbragt i Serie paa samme Trykluftledning, kan de have fælles Trykmaaler, anbragt paa Tilgangsrøret. Arbejdstrykket skal være mærket paa Trykmaaleren med en rød Streg.

d. En Aftapningshane eller en Vandudlader, hvorved Vand kan fjernes fra Beholderens laveste Sted.

e. Et Mandehul af Størrelse mindst 300 × 400 mm, forsaavidt Beholderens udvendige Diameter er større end 750 mm. Naar Beholderens Diameter ikke overstiger 1000 mm, bør Mandehullet være anbragt i Endebunden.

f. Paaskruningshuller med $^1/_2$ Tomme Rørsnit til Anbringelse af Kontroltrykmaaler og Pumpe til Trykprøve af Beholderen eller Plads til Paaskruning af Beslag, der har saadanne Huller (jfr. § 97).

Beholderne skal under Brugen jævnlig befries for udskilt Vand ved Hjælp af den under Pkt. d nævnte Hane; deres Sikkerhedsventiler skal jævnlig prøves ved Letning. Indførsel af Olie i Beholderne bør undgaas; er dette umuligt, skal Beholderne mindst 2 Gange om Aaret renses omhyggeligt indvendigt f. Eks. ved Udskylning med varm stærk Sodalud.

Undtagne fra de ovenfor nævnte Forskrifter er:

a. Trykluftbeholdere, hvis Arbejdstryk ikke overstiger 2 kg/cm^2, eller hvis Rumindhold ikke er større end 100 l.

b. Trykluftbeholdere, ved hvilke Produktet af Tryk (i kg/cm^2) og Rumindhold (i l) ikke er større end 2000.

c. Vindkedler til Pumper.

d. Transportable Beholdere med sammentrykkede og fordraabede Luftarter, der skal være i Overensstemmelse med de for disse gældende, særlige Bestemmelser.

e. De til Torpedomateriellet hørende Luftbeholdere, for

hvilke der gælder særlige, af Marineministeriet godkendte, Bestemmelser.

Det er forbudt i en Beholder at opbevare andre sammenpressede Luftarter end den, for hvilken Beholderen saaledes er bestemt.

Over transportable Beholderes Ventildele skal der under Transport stedse være anbragt en solid Hætte, der paa betryggende Maade beskytter Ventildelene mod Overlast.

Bestemmelserne om Trykluftbeholderes Bygning og om Mandehuller skal ikke kunne bringes til Anvendelse paa Trykluftbeholdere, som paa nærværende Tidspunkt er i Brug.

Iøvrigt kan Skibstilsynet under særlige Omstændigheder tilstede Afvigelser fra Forskrifterne.

Alle Beholdere for sammenpressede Luftarter skal undersøges og trykprøves i Overensstemmelse med de herom givne Bestemmelser (se § 97).

V. Prøver og Undersøgelser af Hoved- og Hjælpemaskiner m. m.

§ 81. De i dette Afsnit paabudte Prøver og Undersøgelser skal foretages af en af Skibstilsynets Ingeniører, assisteret af vedkommende Skibs 1' Maskinist (tilsynsførende Maskinmester).

§ 82. Ved Undersøgelsen af Hoved- og Hjælpemaskinerne med Tilbehør skal Skibstilsynet paase, at alle i dette Regulativ givne Forskrifter for disses Indretning er iagttaget, og, efter de Omstændigheder, hvorunder Undersøgelsen finder Sted, tillige at alle Dele er forsvarligt forarbejdet, at Reparationer er forsvarlig udført, at Maskinen er i god arbejdsdygtig Stand og eventuelt oplagt paa rette Maade. I Forbindelse med vedkommende Skibs 1' Maskinist (tilsynsførende Maskinmester) undersøges under Eftersynet særlig alle Dele, der er udsat for Tæring, Rustdannelse og lign., ligeledes Maskinernes Indre samt Slidfladerne. Beklædningen paa Turbiner, Cylindre og Gliderkasser, Kølekapper paa Motorer m. m. fjernes kun, naar man har Formodning om, at Tæring eller anden Svækkelse af Materialet har fundet Sted.

Under Eftersynet undersøges »skadeligt Rum« for Cylindre og Pumper, Indstilling af Glidere, Spillerum i Turbiner, Ventilindstillinger i Motorer m. m.

Krydshoved- og Krumtapbolte samt andre lignende vigtige Samlinger i hurtiggaaende Maskinerier underkastes en særlig omhyggelig Undersøgelse.

1' Maskinist (tilsynsførende Maskinmester) underretter straks Skibstilsynet om forefundne Mangler og om, naar Besigtelser og Prøver bedst kan foretages.

Krumtapaksler i Undervandsbaades Dieselmotorer skal undersøges, naar Motoren har været i Gang ca. 1500 Timer, og senest inden Forløbet af 2000 Driftstimer. Saavel Akslen som Hovedlejernes Under- og Overpander undersøges for Revner og Slitage. Det undersøges, om Aksler ligger i Linie.

For andre Motorers Krumtapaksler kan periodisk Undersøgelse finde Sted efter Skibstilsynets nærmere Bestemmelse.

Samtidig med Eftersynet af Krumtapakslen i U-Baade undersøges Motorcylindrene og Trykluftpumpens Cylindre. Kølerummet tæthedsprøves med de for hver Motortype fastsatte Prøvetryk. Hvor der findes aftagelige Kølekapper, fjernes disse for Rensning af Kølerummet.

Trykmaalere, som er i Brug, skal efterses og verificeres 1 Gang aarlig.

Alle nye Damprør skal trykprøves, forinden de forsynes med Beklædning. Hoveddamprør og Hjælpedamprør, de sidste dog kun forsaavidt de er over 75 mm i Diameter, skal desuden underkastes periodiske Trykprøver med følgende Tidsmellemrum:

Loddede Kobberrør hvert 4' Aar;

Jernrør, Staalrør og trukne Kobberrør hvert 6' Aar.

Har Skibet været oplagt en Del af Tiden, kan Tidspunktet for Afholdelsen af Trykprøven udsættes efter Skibstilsynets nærmere Bestemmelse.

Ethvert Damprør vil uanset dets Størrelse og Trykket, det er bestemt for, være at trykprøve, saafremt Skibstilsynet anser det for nødvendigt; men i Almindelighed er Trykprøve ikke nødvendig for mindre Rør, hvorfra Dampens frie Udstrømning ikke vil foraarsage nogen Fare eller Ulempe, og

for hvilke der ikke under nogen Omstændighed er Sandsynlighed for Sprængning. Hoveddamprør med en Diameter af mere end 75 mm og Hjælpedamprør med en Diameter af mere end 150 mm trykprøves uden Beklædning. I øvrige Tilfælde overlades det til Skibstilsynets Skøn, hvorvidt det maa anses tilstrækkeligt at fjerne Beklædningen nogle Centimeter nærmest Flangerne, naar Rørene trykprøves.

Saavel nye som ældre Damprør skal, naar de trykprøves, undersøges omhyggeligt, loddede og svejsede Rør særligt langs Lodde- og Svejsefugen.

For nye Damprør gælder med Hensyn til Prøvetrykket følgende:

Alle nye Kobberdamprør trykprøves til mindst det dobbelte af dog ikke udover $2^1/_2$ Gang Kedeltrykket. Det nævnte højeste Prøvetryk vil i Almindelighed være at anvende.

Nye lapsvejste Jerndamprør og Staaldamprør trykprøves med Rørflangerne paasatte til mindst 3 Gange Kedeltrykket, dog ikke højere end 4 Gange det Tryk, der kan udledes af følgende Formel, eller 5 Gange dette Tryk, hvor det drejer sig om trukne Staalrør:

$$\frac{422 \cdot T}{D} = \text{Kedeltrykket i kg/cm}^2.$$

T = Godstykkelsen af Røret i mm; den maa ikke være mindre end 6 mm, og D Rørets indvendige Diameter i mm.

For ældre Damprør skal Prøvetrykket være mindst 2 Gange det Maksimumstryk, de udsættes for.

I de Tilfælde, hvor Rørene ikke fuldstændig afklædes, skal Prøvetrykket blive staaende i mindst 20 Minutter. De Dele af Rørledningen, som viser Lækage — udover Flangesamlingerne — afklædes, repareres og trykprøves paany.

Efter Opstillingen om Bord ved Nybygninger skal alle Damprør, der er udsat for fuldt Kedeltryk, prøves med Damp til et Tryk, der er 1 kg/cm² større end Kedeltrykket.

Ved Oliefyringsanlæg skal Trykrør for Brændolien, Forvarmere og deres Beslag prøves, efter at være samlet, til mindst 25 kg/cm² eller til det dobbelte af Arbejdstrykket,

saafremt dette giver et større Prøvetryk. Alle andre Rør for Brændeolie skal, efter at være samlet, prøves med 2 kg/cm².

Damprør i Tanke til Opvarmning af Brændeolien skal, efter at være samlet, prøves til det dobbelte af Arbejdstrykket.

§ 83. Søforbindelserne og deres Midler mod Tæring undersøges aarligt, naar Skibet er i Dok eller paa Land.

Skrueakslerne undersøges aarligt, naar Skibet er i Dok eller paa Land.

I Skibe, hvis Skrueaksler ikke er sikret mod Tæring, trækkes Akslen hvert 2det Aar delvis, eller om nødvendigt, helt fri af Stævnrøret; har de Metalforing om Skrueakslerne eller Stævnrør med olietætte Pakdaaser, hvert 3die Aar, i begge Tilfælde under Forudsætning af, at de har sejlet inden for dette Tidsrum, i modsat Fald foretages Undersøgelsen efter dobbelt saa lang Tids Forløb, dog skal i ethvert Tilfælde Skrueakslerne undersøges første Gang, Skibet tages i Dok eller paa Bedding forinden det første Togt efter de ovennævnte Tidsforløb.

I Undervandsbaade kan Undersøgelsen, saafremt Forholdene gør det ønskeligt, foretages med indtil 4 Aars Mellemrum, og i de Undervandsbaade, hvor Rorstævnen m. m. er nittet til Skroget, med endnu større Mellemrum, i sidste Tilfælde dog kun efter særlig Tilladelse fra Skibstilsynet.

§ 84. De ovennævnte Prøver og Undersøgelser af Hoved- og Hjælpemaskinerne foretages samtidigt med det almindelige Eftersyn eller naar større Reparationer eller Eftersyn finder Sted.

§ 85. Giver de foretagne Undersøgelser det Resultat, at Maskindele, Skrueaksler m. m. er svækket saa stærkt, at det ikke med fuldkommen Sikkerhed kan tillades vedkommende Maskine at arbejde med fuld Kraft, og kan Svækkelsen ikke afhjælpes ved en almindelig Reparation, indberettes Sagen til Marineministeriet.

§ 86. For Maskinerier af særlig Konstruktion gælder foruden de for disse særlige Bestemmelser angaaende Prøver og Undersøgelser de i dette Afsnit givne Forskrifter i den Udstrækning, i hvilken de kan finde Anvendelse.

VI. Prøver og Undersøgelser af Hoved- og Hjælpekedler, Brændstoftanke samt Beholdere for sammenpressede Luftarter.

§ 87. De i dette Afsnit paabudte Prøver og Undersøgelser skal foretages af en af Skibstilsynets Ingeniører, assisteret af vedkommende Skibs 1ste eller — i Orlogsskibe og Krydsere — 2den Maskinist (tilsynsførende Maskinmester), der underretter Skibstilsynet om, naar paabudte Besigtelser og Prøver bedst kan foretages, om forefundne Mangler, m. m.

§ 88. Alle Skibets Kedler med deres Dampbeholdere, Overhedere o. lign. skal efter stedfunden Rensning til de i § 94 anførte Tidspunkter underkastes en ud- og indvendig Besigtelse.

Ved denne skal alle Kedlens indre og ydre Overflader samt Afstivningen undersøges for Gruber, Rust og anden Tæring, alle Samlinger efterses og den Del af Kedlen, som er udsat for Ildens eller Røgens umiddelbare Paavirkning, undersøges omhyggeligt for Buler, Blærer og lign. Ildrørskedlers Beklædning fjernes kun for udvendig Besigtelse af Kedlen, dersom man har Formodning om, at Samlinger eller lign. er lække under den.

Ved Vandrørskedler med krumme Rør fjernes Kedelbeklædningen ved alle de almindelige Eftersyn i den Udstrækning, som skønnes nødvendig, og det undersøges, om Isolationen er i Orden. Rørenderne i Vandrørskedler skal undersøges omhyggeligt; om fornødent foretages en Afskrabning af Aflejringerne i Rørenes Indre, for at man kan konstatere, hvorvidt de bestaar af Salt, Rust eller Fedtstoffer.

Nye samt rørfornyede Vandrørskedler med krumme Rør skal, naar Kedlerne har været i Brug højst 1 Aar, underkastes en Forstopningsprøve af hvert enkelt Rør. Denne Undersøgelse gentages med passende Tidsmellemrum.

Er i Skibe eller Fartøjer Bunden af en Kedel utilgængelig for Eftersyn, skal den mindst hvert 6te Aar efter nærmere Bestemmelse af Skibstilsynet løftes fri af sit Leje og Bunden efterses.

Hvis der findes væsentlig Tæring eller anden Svækkelse, prøvebores Kedlen, og eftermaales Godstykkelserne.

Ved Besigtelsen skal det endvidere paases, at alle i dette Regulativ givne Forskrifter for Kedlers Indretning er iagttaget, og efter de Omstændigheder, hvorunder Undersøgelsen finder Sted, tillige at Kedlen er forsvarligt forarbejdet, at Reparationer er forsvarligt udført, at Kedlen er i god arbejdsdygtig Stand, eller at den er oplagt paa rette Maade og er i en saadan Stand, at den straks kan tages i Brug.

§ 89. Alle Skibets Kedler med deres Kedelbeslag, Dampbeholdere, Overhedere og lign. skal trykprøves i Overensstemmelse med de foreskrevne Regler (jfr. § 95).

Ved Trykprøven, hvorunder Luften i Kedlen saa vidt muligt skal være udblæst, saaledes at Kedlen er fyldt med Vand til dens højeste Punkt, godtgøres, om Kedlen ved det nedenfor nævnte Prøvetryk udviser nogen væsentlig Utæthed eller nogen større eller blivende Formforandring, som kan medføre Fare ved Kedlens Benyttelse med det beregnede eller anvendte Kedeltryk. Utætheden betragtes som væsentlig, naar ved Prøvetrykket Vand udstrømmer i en anden Form end Taage eller enkelte Draaber.

Kedlen undersøges omhyggeligt under Trykprøven.

Er en Kedel prøvet i Udlandet, fastsættes Kedeltrykket i Overensstemmelse med Kedlens Styrke i Forbindelse med Resultatet af Trykprøven, jfr. § 95, og det nedenfor nævnte Prøvetryk.

Samtidig med Trykprøven undersøges det, om Sikkerhedsventilerne og deres Belastning er i Overensstemmelse med Kedeltrykket efter Kontroltrykmaaleren og Mærket paa Kedlens Trykmaaler.

Saafremt Trykprøven afholdes paa Land, kan den Del af Prøven, som angaar Sikkerhedsventilernes Belastning, udsættes, indtil Kedlen er anbragt paa Plads i Skibet.

Første Gang en Kedel trykprøves, stemples Sikkerhedsventilerne og de til disse hørende Hoveddele, og de Midler, som tjener til Begrænsning af Belastningen, eftermaales.

Prøvetrykket er for nye Kedler $1^1/_2$ Gange Kedel-

trykket plus 3,5 kg/cm². Ved paafølgende Trykprøver er det mindst 1½ Gange Kedeltrykket.

§ 90. Hvis der ved Trykprøven har vist sig Utætheder ved Samlinger, Rør eller lign., eller andre mindre Fejl, dog at Kedlens Benyttelse ved det anvendte Kedeltryk kan anses for tilstedelig, udbedres Skaden og en Tæthedsprøve afholdes. Denne foretages paa lignende Maade som Trykprøven, men Prøvetrykket sættes lig Kedeltrykket.

Tæthedsprøven kan dog bortfalde, naar det paa Grund af de fundne Fejls Ubetydelighed ikke anses for nødvendigt.

§ 91. Saafremt der ved Besigtelsen eller Trykprøven af Kedler med Dampbeholdere, Overhedere og lign. findes væsentlige Fejl eller Mangler, og saafremt der findes saadanne Tegn paa Svaghed eller andre større Fejl, at deres Benyttelse ved det fastsatte Kedeltryk maa anses for utilstedelig, beordrer Skibstilsynet dem sat ud af Brug, og foranstalter Skaden udbedret, eller Kedeltrykket nedsat.

§ 92. Ved Syn over nye Kedler, der er forfærdiget i Udlandet, kan Trykprøven undlades, for saavidt det paa betryggende Maade godtgøres, at Prøven er foretaget i Udlandet overensstemmende med vedkommende Lands Lovgivning, og at den har givet et tilfredsstillende Resultat, dog at Attesten iøvrigt indeholder de Oplysninger, som er fornødne til at bestemme Kedlernes Overensstemmelse med de her givne Forskrifter.

§ 93. Er Kedlerne ikke forfærdiget eller repareret paa Orlogsværftet, skal der tilstilles Skibstilsynet en fuldstændig Beskrivelse og Tegning af Kedlen, indeholdende nøjagtige Oplysninger om Kedlens Konstruktion, Dimensioner, Materiale og Samlingsmaade.

§ 94. Alle Dampkedler med deres Dampbeholdere, Overhedere og lign. skal besigtes ind- og udvendigt mindst een Gang om Aaret.

§ 95. Nye Kedler samt Kedler, der er blevet hovedrepareret, skal trykprøves forinden Indsættelsen, og forinden de forsynes med Beklædning.

Endvidere vil enhver Kedel være at trykprøve, naar der

ved Besigtelsen viser sig væsentlige Svagheder, eller naar det iøvrigt skønnes nødvendigt.

Vandrørskedler samt Pladekedler, der er utilgængelige for ind- eller udvendig Besigtelse, skal desuden underkastes Tæthedsprøve under eller efter Eftersyn efter Togt; dog bortfalder Tæthedsprøven, naar Trykprøve er afholdt samme Aar.

Kedler i Skibe, som har været oplagt uafbrudt i 3 Aar og derover, skal tæthedsprøves, forinden Skibet udrustes til Togt.

I Krigstilfælde og under Mobilisering kan Tæthedsprøven bortfalde.

Samtidig med Trykprøve underkastes Dampkedlen et ydre Syn.

§ 96. Fast indbyggede Tanke til Opbevaring af flydende Brændstoffer undersøges og prøves i Overensstemmelse med de i »Regulativ for Bygning og Undersøgelse af Flaadens Skibe m. m.« givne Bestemmelser.

Særskilt byggede Tanke, Paafyldningsrør og Tilførselsrør for Brændstoffer trykprøves forinden eller efter Anbringelsen ombord. Er der flere ved Rørledninger indbyrdes forbundne Tanke, skal disse tilligemed Rørledningerne trykprøves efter Anbringelsen ombord.

Prøvetrykket skal være 1,3 Gange det Maksimums Tryk, de under Brugen kan udsættes for, dog aldrig under 0,2 kg/cm² for Tanke til Petroleum og lign. og 0,4 kg/cm² for Tanke til Benzin og lign. Trykprøve af Forbrugstanke og Rørledninger kan dog bortfalde, naar en saadan Prøve anses for unødvendig.

Særskilt byggede Tanke synes, hver Gang Eftersyn af Skrog eller Maskineri finder Sted. Trykprøve ved disse Syn er ikke nødvendigt, med mindre Tankene viser sig i en saadan Tilstand, at den fortsatte Brug skønnes forbunden med Fare.

§ 97. Trykluftbeholdere, Trykluftpumpers og Køleanlægs Kølespiraler, Ledninger m. m. i Flaadens Skibe indregistreres ved og besigtes og

trykprøves af Søminevæsenet efter Anmodning af Skibstilsynet.

Ved hver Nyanskaffelse skal der tilgaa Søminevæsenet Meddelelse med Oplysninger om følgende Data: Fabrik Nr., Fabrikant, Arbejdstryk, Prøvetryk, Indhold i l og Dato for sidste Trykprøve, ligesom enhver Flytning eller Kassation af disse Trykluftbeholdere skal meddeles Søminevæsenet.

Enhver Trykluftbeholder skal trykprøves, forinden den som ny eller efter Hovedreparation tages i Brug. Trykluftbeholdere skal desuden underkastes periodiske Besigtelser og Trykprøver med følgende Tidsmellemrum:

Motorers Forstøvningsluftbeholdere med Ventiler, Ledninger m. m., skal renses, besigtes og trykprøves hvert Aar.

Motorers Gangsætningsluftbeholdere med Reduktionsventiler, Ledninger m. m. samt andre Trykluftbeholdere skal renses, besigtes og trykprøves hvert 4de Aar.

I Undervandsbaade kan dog Motorers Gangsætningsluftbeholdere, ligesom Beholdere til Tankudblæsning m. m. efter Samraad med Skibstilsynet renses, besigtes og trykprøves med Mellemrum paa 6 Aar, dog maa Anlæget ikke være i Drift mere end 2000 Timer mellem hver Besigtelse og Prøve af Gangsætningsluftbeholdere.

De af Dieselmotorer trukne Trykluftpumpers Kølespiraler, Ledninger m. m. renses, besigtes og trykprøves hvert Aar. Kølespiralerne udglødes hvert Aar.

Øvrige Trykluftpumpers samt Køleanlægs Kølespiraler, Ledninger m. m. besigtes og trykprøves hvert 4de Aar.

Transportable Beholdere for sammenpresset Ilt og Brint besigtes en Gang aarlig. Trykprøver og Certificatudstedelser foretages normalt af Statsprøveanstalten i Overensstemmelse med de for disse Beholdere gældende, særlige Bestemmelser.

Prøvetrykket er for Dieselmotorers Trykluftbeholdere $1^1/_2$ Gange Arbejdstrykket for nittede Beholdere og 2 Gange Arbejdstrykket for svejste eller sømløse Beholdere, for Beholdere til Tankudblæsning, Trykluftpumpers Kølespiraler,

Ledninger m. m. $1^2/_3$ Gange Arbejdstrykket og for øvrige Trykluftbeholdere mindst $1^1/_2$ Gang Arbejdstrykket.

De her nævnte Prøvetryk vil dog først være at bringe i Anvendelse ved ny anskaffede Beholdere, idet de hidtil installerede Beholdere vil være at trykprøve med de tidligere fastsatte Prøvetryk.

Skibstilsynet kan under særlige Omstændigheder tilstede Afvigelser fra Forskrifterne.

Ved Trykprøven maa Beholderen ikke vise Utæthed eller blivende Formforandring. Beholderens Udvidelse skal eftermaales under Trykprøven.

Saafremt der ved Besigtelsen eller Trykprøven findes væsentlige Mangler eller Svagheder (Tæringer, Revnedannelser, m. v.), maa Beholderen ikke benyttes, før Skibstilsynet har givet sit Samtykke dertil.

Undtagen fra de i denne Paragraf nævnte Forskrifter er:

a. Trykluftbeholdere, hvis Arbejdstryk ikke overstiger 2 kg/cm² eller hvis Rumindhold ikke er større end 100 l.
b. Trykluftbeholdere, ved hvilke Produktet af Tryk i (kg/cm²) og Rumindhold (i l) ikke er større end 2000.
c. Vindkedler til Pumper.
d. De til Torpedomateriellet hørende Trykluftpumpers Ledninger, Luftbeholdere m. m., for hvilke der gælder særlige, af Marineministeriet godkendte Bestemmelser.

VII. Prøver og Undersøgelser af elektriske Anlæg.

§ 98. De i dette Afsnit paabudte Prøver og Undersøgelser skal foretages af en af Skibstilsynets Ingeniører, assisteret af den Tilsynsførende for vedkommende Anlæg.

§ 99. a. Enhver ny Installation eller Udvidelse af en bestaaende Installation skal tilmeldes til Skibstilsynet, forinden den tages i Brug. Der foretages en Isolationsprøve, ved hvilken Isolationsmodstanden maales saavel mod Skibsskrog som mellem sammenhørende Ledninger med forskellig Spænding.

b. Isolationsprøve skal foretages med et Induktorapparat ved en Spænding, der mindst er lig Driftspændingen.

c. Det til Driftsspændingen svarende Strømtab paa hver mellem to Sikringer liggende Del af Ledningen saavel som paa den efter den sidste Sikring liggende Ledningsdel maa ikke overskride 1 Milliampère, saaledes at Isolationsmodstanden af hver Ledningsdel mindst maa andrage Spændingen i Volt multipliceret med 1000 (f. Eks. ved 110 Volt 110.000 Ohm).

d. For Anlæg i Drift vil Isolationsmodstanden for saadanne Installationer, der er udsat for stærk Fugtighed eller Sø, kunne anses for tilstrækkelig, naar den andrager mindst Halvdelen af den under c angivne Størrelse.

§ 100. Ved Undersøgelsen af elektriske Anlæg skal Skibstilsynet paase, at alle i dette Regulativ givne Forskrifter for disses Indretning er iagttaget, og efter de Omstændigheder, hvorunder Undersøgelsen finder Sted, tillige at alle Dele er forsvarligt forarbejdet, at Reparationer er forsvarligt udført, at Anlægene er i god arbejdsdygtig Stand og eventuelt oplagt paa rette Maade. Der foretages Isolationsmaalinger.

Den Tilsynsførende underretter straks Skibstilsynet om mulige Mangler og om, naar Besigtelse og Prøver bedst kan finde Sted.

Endvidere skal Instrumenter, som er i Brug, underkastes periodisk Eftersyn og Verificering.

Beklædningen i Akkumulatortanke inspiceres, naar Akkumulatorcellerne udtages for større Eftersyn.

Det undersøges jævnligt ved Løftning af enkelte Celler, om der er Syre i Batteritanken. Er dette Tilfældet, skal Cellerne i paagældende Tank udtages ved første Lejlighed, Tanken renses og Gummibeklædningen undersøges.

§ 101. Tidsbestemmelse for Undersøgelser. De ovennævnte Prøver og Undersøgelser foretages samtidig med det almindelige Eftersyn eller naar større Reparationer eller Eftersyn finder Sted, samt umiddelbart før et Skib skal paa Togt, dog mindst hvert 2det Aar.

§ 102. Giver de foretagne Undersøgelser det Resultat,

at Maskiner og Ledningsnet m. m. er svækket saa stærkt, at det ikke med fuldkommen Sikkerhed kan tillades forskellige Maskiner at arbejde med fuld Kraft, og kan Svækkelsen ikke afhjælpes ved en almindelig Reparation, indberettes Sagen til Marineministeriet.

§ 103. For Maskiner af særlig Konstruktion gælder desuden de for disse særlige Bestemmelser.

§ 104. Saafremt der ved Besigtelsen eller Maalingerne viser sig væsentlige Fejl og Mangler, og saafremt der findes saadanne Tegn paa Svaghed, at Benyttelsen maa anses for utilstedelig, beordrer Skibstilsynet det paagældende Anlæg sat ud af Drift og foranstalter Skaden udbedret.

VIII. Indberetninger.

Hvad angaar Indberetninger m. m. Maskinmateriellet vedrørende henvises til Kundgørelse B. 10—1942, Pkt. 4.

L. Rasmussen.

MARINEMINISTERIET.

København, den 26de Juni 1925.

Kundgørelse for Søværnet.

Regulativ

for

Bygning og Undersøgelse af Flaadens Skibe samt disses Forsyning med Redningsmidler m. m.

I. Bestemmelser vedrørende Skibes og Fartøjers Bygning og Forsyning med Redningsmidler m. m.

§ 1. Ethvert Skib eller Fartøj skal være tæt og besidde den fornødne Styrke for den særlige Tjeneste, hvortil det bygges, samt være i forsvarlig Stand.

§ 2. Med Hensyn til den vandtætte Inddeling af Skibsskroget i Skibe, bygget af Jern, Staal eller andet lignende Materiale, skal følgende Fordringer tilfredsstilles:

a. Ethvert Skib eller Fartøj, der fremdrives ved Damp eller anden Maskinkraft (herunder dog ikke medregnet aabne Fartøjer), skal være forsynet med et Kollisionsskod.

b. Er Skibets Deplacement over 20 Tons, skal det desuden have et Skod foran og et agten for Hovedmaskineriet.

c. I Torpedobaade og Patrouillebaade samt Undervandsbaade anbringes saa mange vandtætte Skodder, som Baadens Aptering i det hele taget tillader; Skodderne skal saa vidt muligt føres op til Dækket eller dog over Vandlinien.

d. I Skibe mellem 20 og 500 Tons Deplacement skal der findes mindst fire vandtætte Skodder, nemlig de tre under a og b anførte, alle ført op til Hoveddækket, og desuden et Skod agter ved Forenden af Skrueakslernes Stævnrør. Dette Skod kan afsluttes ved et vandtæt Dæk over nævnte Rør.

e. I Skibe mellem 500 og 1000 Tons Deplacement skal der findes saa mange vandtætte Skodder, at Skibets Flydeevne er sikret med et hvilket som helst vandtæt Rum i fri Forbindelse med Søen.

I saadanne Skibe skal der desuden findes vandtætte Akselgange, eller der skal umiddelbart foran Skoddet ved Stævnrørenes Forende indrettes mindre vandtætte Rum, i hvilke Stævnrørenes Pakdaaser kan tilses og tilspændes.

f. I Skibe af og over 1000 Tons Deplacement skal den vandtætte Inddeling ved Hjælp af et tilstrækkeligt Antal vandtætte Skodder, Banjer- og Platformdæk gennemføres i videst mulig Udstrækning, saa at Skibets Flydeevne og Stabilitet sikres, selv om to vilkaarlige, ved Siden af hinanden liggende Rum er i fri Forbindelse med Søen. De under e andet Stykke, givne Bestemmelser om Akselgange m. m. skal ogsaa være gældende for de større Skibe.

§ 3. Kollisionsskodder maa ikke have nogen Aabning eller være forsynet med Haner eller Ventiler til Aftapning af Vand umiddelbart fra forreste Rum; dog tillades Rørledninger gennem dette Skod til Udpumpning af det forreste Rum; men de skal da være særlig stærke og godt beskyttede samt have et Afspærringsmiddel direkte paa Skoddet. Afspærringen skal kunne foretages fra et Dæk over Skibets Vandlinie.

Det er tilladt paa betryggende Maade at føre Torpedoudskydningsrør eller lignende, for Skibets eller Baadens krigsmæssige Øjemed nødvendige Apparater gennem Kollisionsskodder.

I de øvrige vandtætte Skodder skal Aabninger nemt og hurtigt kunne lukkes ved Haner, Ventiler eller vandtætte Døre, der saa vidt muligt kan bevæges fra et Dæk over Skibets dybeste Vandlinie, og hvis mekaniske Transmissioner er beskyttede med Skærme for at undgaa Beskadigelse; eller

der skal herfra føre en vandtæt Tragt (Brønd) til Aabningen. Paa Rørledninger gennem de nævnte Skodder kræves intet Afspærringsmiddel ved disse.

Ved Nyanskaffelser eller Hovedreparation af Skroget skal det ved Prøve godtgøres, at Skodderne er vandtætte.

Vandtanke eller Olietanke, der indgaar i Skibet som konstante Dele af Skibsskroget, skal saa vidt muligt med Hensyn til deres Bygning og Indretning bringes i Overensstemmelse med Klassifikationsselskabernes Forskrifter for saadanne Tanke.

§ 4. Alle Lysningsglas i Skibssider og Dækshuse skal være rigelig stærke; hvis et Rum kan blive fyldt med Vand, ved at dets Lysningsglas knuses, skal disse Aabninger være forsynede med solide, vandtæt lukkende Stormklapper.

For søgaaende Skibe og Fartøjer gælder endvidere følgende Bestemmelser:

Alle Aabninger i øverste Dæk skal kunne skalkes eller tætnes forsvarligt, og der skal findes det fornødne Vandafløb fra dette Dæk.

Maskin- og Skorstenskapper, Luger, Skylighter, Luftrør, Dækshuse og andre Opbygninger paa øverste Dæk skal være solidt forbundet til Skibet, samt besidde den fornødne Styrke til at modstaa Vandets Slag i Søgang.

§ 5. a. Er Skibet over 75 Tons Deplacement, og saafremt det kan forenes med dets Bestemmelse, skal det være forsynet med Baade i saa stor Udstrækning, at deres samlede Rumindhold er tilstrækkeligt til, at hele Besætningen kan rummes i dem.

b. Der beregnes 0,23 m^3 Rumindhold for hver Mand.

c. Baade under 2 m^3 Rumindhold medregnes ikke.

d. Benyttes Damp- eller Motorbaade, maa der ved Bestemmelsen af det Antal Personer, de kan optage, gøres Fradrag for Drivapparatets Vægt og Plads, idet Vægten af et Menneske sættes til 70 kg.

Bestemmelserne i denne Paragraf er ikke gældende for Torpedobaade, Patrouillebaade, Undervandsbaade, Minebaade, Minekraner, Bugserbaade og lignende. For Inspektionsskibe og andre, ikke egentlige Krigsfartøjer følges saavidt mulig de i Lov om Tilsyn med Skibe (samt i de sig dertil sluttende

Anordninger) fastsatte Regler om Skibes Forsyning med Redningsmateriel.

§ 6. a. I Skibe med en Besætning af mellem 30 og 100 Mand skal en af Baadene være en Redningsbaad.

b. I Skibe med en Besætning af over 100 Mand skal to af Baadene være Redningsbaade, dog kan efter Ministeriets Bestemmelse den ene af Redningsbaadene erstattes med en anden, tjenlig Baad.

c. Redningsbaadene skal være forsynet enten med forsvarligt fastsiddende, vandtætte Luftkasser, hvis Rumindhold er mindst 10 % af Baadens, eller med fastsiddende Opdriftsbælter med samme Opdriftsevne, eller med begge Dele med den samme samlede Opdriftsevne.

I Redningsbaade skal Luftkasserne være af Kobber, Gultmetal eller andet ligesaa varigt Materiale; Kobberluftkasser bør foretrækkes. Hver enkelt Luftkasses Længde maa ikke overstige 1,2 m. Kan der opstaa galvanisk Virkning, forebygges denne ved passende Isolation. Luftkasser af Zink, galvaniseret Jern eller Staal er ikke tilladt. Opdriftsbælterne skal være forfærdiget af massiv Kork overtrukket med vandtæt, malet Sejldug. Rumindholdet af Opdriftsbælterne skal være 25 % større end Rumindholdet af de Luftkasser, som de erstatter.

Luftkasser eller Opdriftsbælter i Redningsbaade af Jern eller Metal skal have et saadant Overskud af Opdriftsevne, at Baadens Flydeevne bliver den samme, som om Baaden var bygget af Træ.

d. Redningsbaadene skal være forsynet med følgende Inventar: Fangliner af fornøden Længde og Førlighed, det fulde Tilbehør af Aarer, Gafler fastgjort ved Bændsler, Ror med Springline og Rorpind, to Baadshager, et Sæt ved Hullerne najede Lænsepropper og Pøs eller Øsekar.

Endvidere skal de være forsynede med: to Reserveaarer, 1/2 Sæt Reservegafler, et Reservesæt ved Hullerne najede Lænsepropper, Mast og Sejl, Kapøkse, Kompas, Oliedæmper med 9 kg Olie, Blusapparat med Blus eller en Lanterne og Vandanker, der stedse holdes fyldt med godt Drikkevand. I søgaaende Skibe forsynes Redningsbaadene desuden med Driv-

anker og Dræg med Drægtov samt en Brødbeholder fyldt med godt, haardt Brød. Paa Ydersiderne af Redningsbaadene skal være fastgjort en Redningsline.

e. De øvrige Baade skal være forsynet med Fangliner af fornøden Længde og Førlighed, det fulde Tilbehør af Aarer og Gafler, fastgjort ved Bændsler, Ror med Rorpind, en Baadshage samt et Sæt ved Hullerne najede Lænsepropper, alt klar til øjeblikkelig Brug.

f. Baadene skal være i sødygtig Stand. Saafremt Forholdene tillader det, skal de være saaledes ophængt eller opstillede, at det halve Antal af Baade og Redningsbaade kan sættes ud til hver Side af Skibet.

g. Saavidt muligt skal en Redningsbaad stedse være svungen ud, klar til Nedfiring.

h. Er Baadene opstillet under Davider og staar i Baadsklamper, skal de let og hurtigt kunne bringes fri og sættes i Vandet.

i. Baadstaljerne skal i saa Tilfælde være paa Plads, og der skal være truffet Foranstaltninger til, at de nederste Taljeblokke hurtigt kan udløses fra Baadene.

k. Taljeløberne skal have den fornødne Længde og Førlighed.

Bestemmelserne i denne Paragraf er ikke gældende for Torpedobaade, Patrouillebaade, Undervandsbaade, Minebaade, Minekraner, Bugserbaade og lignende.

§ 7. a. Redningsbælter skal i Skibe forefindes i følgende Antal:

1) Et for hver Mand af Besætningerne til Redningsbaadene. — Disse Redningsbælter skal, naar Skibet er til Søs, opbevares i Redningsbaadene og være klar til øjeblikkelig Brug. I mindre Skibe uden Redningsbaade skal der findes et Redningsbælte for hver Mand af en Fartøjsbesætning.

Torpedo- og Patrouillebaade samt Undervandsbaade skal være forsynet med et Redningsbælte for hver ombordværende Person.

2) Et Redningsbælte for hver Mand, som der ikke er Plads til i Fartøjerne.

Redningsbælterne skal være saadanne Korkbælter, Red-

ningsveste eller andre, til Redningsbrug hensigtsmæssige Redskaber, som er egnet til bekvemt at tages om Livet, og som er udskaaret for Armene; de skal stedse være klar til øjeblikkelig Brug uden forinden at behøve Udpustning. De skal kunne flyde paa Vand i 24 Timer med en Vægt af 8 kg Jern.

b. Madrasser, der anvendes i Hængekøjer, skal være stoppet med Korksmuld eller lign., og de skal kunne flyde paa Vand i 24 Timer med en Vægt af mindst 10 kg Jern.

c. Bjergemærs (Redningskranse) skal i Skibe forefindes i et Antal, svarende til een Redningskrans for hver 25 Mand ombord, dog aldrig under 4 Redningskranse ialt; i søgaaende Skibe aldrig under 6 Redningskranse; desuden bestemmes disses Antal af, at der skal være mindst een Redningskrans for hver Baad, hvormed Skibet skal være forsynet.

Alle Bjærgemærs skal være af massiv Kork eller andet godkendt Materiale, og de skal kunne flyde paa Vand i 24 Timer med en Vægt af 15 kg Jern.

Hvert Bjergemærs skal være forsynet med en god Fløjte og mindst to af dem tillige med Stage og Flag. Rundt om hver Redningskrans skal være befæstet en Line.

Yderligere skal to af Bjergemærsene være anbragt saaledes, at de kan falde klar uden Bords, og være forsynet med Blus til Brug om Natten.

Redningsbælterne og Bjergemærsene skal være anbragt saaledes, at de er let tilgængelige, og for Redningskransenes Vedkommende tillige saaledes, at de hurtigt kan kastes over Bord; i søgaaende Skibe skal mindst to af Redningskransene være forsynet med en 20 m lang Line.

§ 8. Ethvert Skib eller Fartøj skal være forsynet med passende Pumper til Lænsning af de større Rum. I større Skibe skal disse Rum kunne pumpes læns ved Damp- eller anden Maskinkraft, og Hovedmaskinernes Cirkulationspumper skal være indrettet til at kunne bruges som Lænsepumper.

Findes der i Rummene Rendestene for Opsamling af Lastvand, skal der findes mindst een Sugeledning til hver Rendesten, saafremt disse ikke har Afløb til en fælles Brønd. Vand, som kan samle sig paa Mellemdæk, skal kunne pum-

pes ud eller tømmes ned i Lasten gennem Spygatter, der dog ikke maa føres gennem vandtæt Skod eller vandtæt Platform.

Sugeledningerne skal udmunde i Brusekasser eller Sugekurve, som skal holdes rensede for Tilstopning, og derfor altid være tilgængelige.

Pejlrør skal føre til alle Rummene fra øverste Dæk eller fra andet altid let tilgængeligt Sted.

§ 9. Mod Brandfare skal der være truffet passende Forholdsregler, og der skal findes Slukningsredskaber, som kan virke kraftigt paa ethvert Sted i Skibet.

I Skibe over 100 Tons Deplacement, skal der findes en ved Maskinkraft dreven Sprøjte forsynet med de fornødne Ledninger, Slanger og Straalerør til Slukning af opstaaende Ild hvorsomhelst i Skibet. Sprøjten skal i Dampskibe kunne drives ved Damp saavel fra Hoved- som fra Hjælpekedlerne, dens Størrelse og Ydeevne skal staa i passende Forhold til Skibets Størrelse og Beskaffenhed. I Motorskibe skal Sprøjten kunne drives uafhængig af Hovedmaskineriet ved en særlig Kraftmaskine, der til enhver Tid bør være klar til Brug.

Slangerne, der skal besidde den fornødne Styrke, skal opbevares paa et køligt og let tilgængeligt Sted saa nær som muligt ved Paaskruningsstederne. Den samlede Længde af Slangerne ombord skal være saa stor, at Vandet fra samtlige mekanisk drevne Pumper samtidig skal kunne virke i hver af Stævnene, foruden at der skal haves en passende Slangelængde til Trykværker og den flyttelige Pumpe.

Større Skibe skal være forsynet med en flyttelig Suge- og Trykpumpe med det fornødne Tilbehør.

Kulkasserne i større Skibe skal være forsynede med Damprør til Slukning af opstaaende Ild, i nyanskaffede Skibe skal disse Rør have en Diameter af mindst 20 mm.

I Motorskibe maa der i Stedet for Damprør findes Rør, hvorigennem der kan tilføres Kulkasser og Lastrum Kulsyre eller lignende ildslukkende Luftarter eller Dampe; disse Skibe skal være forsynede med de fornødne Sikkerhedslamper til Brug i Akselgange, Kulkasser, Lastrum m. m.

Ethvert Skib over 100 Tons Deplacement skal efter sin Størrelse være forsynet med 2 til 6 Pøse.

Ammunitionsmagasinerne i større Skibe skal være indrettet til at kunne sættes under Vand fra Dækket.

Beholdere, indeholdende sammenpressede Luftarter, maa ikke stuves over Maskin- eller Kedelrummene eller i mindre Afstand end 2 m i vandret Retning fra Kedlerne, ej heller i Rum, hvor de kan blive udsat for Solvarme eller Varmen fra Varmeovne, Damprør eller lignende. I Rummene skal Beholderne kunne fastsurres eller paa anden Maade sikres mod Stød i Søgang.

Angaaende Forsigtighedsregler mod Brandfare ved Olier og lignende, bestemt til Skibets eget Brug, henvises til §§ 75—78 incl. i »Regulativ for Indretning, Undersøgelser og Prøver af Hoved- og Hjælpemaskineriet samt elektrisk Materiel i Flaadens Skibe«.

§ 10. Ethvert Skib eller Fartøj skal være udrustet med de til sikker Navigering fornødne Instrumenter og øvrige Hjælpemidler, herunder de Indretninger, som maatte foreskrives til Udveksling af Signaler og af radiotelegrafiske Meddelelser.

a. Skibe over 100 Tons Deplacement skal have mindst eet Kompas foruden Hovedkompasset.

b. Skibe under 100 Tons Deplacement samt Skibe, der kun gør Tjeneste i Farvandene omkring København, behøver kun at være forsynet med eet Kompas.

c. Hovedkompasset skal have en saa heldig Plads i Skibet som muligt med Hensyn til dettes magnetiske Paavirkninger, hvorfor det bør være fjernet saa langt, som de stedlige Forhold tillader det, fra alt Jern, særlig flyttelige og bevægelige Jernmasser. Kompasser skal være godkendt af Flaadens Kompasvæsen eller have Certifikat fra Board of Trade, Deutsche Seewarte eller Kew Prøveanstalt i England.

d. I Nærheden af Kompasserne maa Afstanden fra positiv til negativ elektrisk Ledning ikke være over 5 mm.

e. Elektriske Apparater, der kan indvirke forstyrrende paa Kompassernes Visning eller Kronometrenes Gang, skal anbringes i tilstrækkelig Afstand fra disse.

§ 11. Skibene skal være forsynet med de fornødne Søkort og nautiske Apparater.

§ 12. Ethvert Skib eller Fartøj skal have den til sikker Navigering fornødne Stabilitet og Manøvreevne.

a. Roret skal have det for en god Styre- og Drejeevne fornødne Areal og en hensigtsmæssig Form.

b. Skibene skal have enten en Reserverorpind eller et Reservestyreapparat, der, saavidt muligt, er opstillet agter, umiddelbart ved Roret.

c. Stedet for Styrerattet skal i mindre Skibe være saaledes valgt, at den Person, som betjener det, har fri Udsigt forefter og til Siderne.

Mellem Kommandostedet og Maskinrummet skal være anbragt et Talerør af passende Diameter eller en Telefon; i Skibe over 100 Tons tillige en Maskintelegraf.

d. Ethvert Skib eller Fartøj skal være forsynet med fuldt ud fyldestgørende Ankere og Kæder eller Staaltrosser, som skal være i forsvarlig Stand.

Ankere og Kæder eller Staaltrosser skal ved Nyanskaffelse være styrkeprøvet paa et godkendt Prøvekammer og leveres med tilfredsstillende Certifikat.

Saadan Prøve skal gentages med passende Mellemrum, naar Forholdene giver Anledning dertil.

Ved Bestemmelse af Ankrenes Antal, Art og Vægt, samt Kædernes eller Staaltrossernes Antal, Førlighed og Længde, bør der tages tilbørligt Hensyn til Skibets eller Fartøjets Størrelse, Art og Formaal paa tilsvarende Maade, som foreskrives af Klassifikationsselskaberne.

e. Rejsningen med Tilbehør skal være i fuldt forsvarlig Stand.

Lynildsledere anbringes paa Master eller Stænger af Træ i alle saadanne Tilfælde, hvor det anses for at være fornødent.

Kæder og Staaltraadsløbere til Hejse- og Lade-, samt Lossegrejer, ligeledes til Bomme og lignende Installationer til Fartøjers Ind- og Udsætning skal ved Nyanskaffelser prøvebelastes til det dobbelte af den normale Belastning; de skal jævnlig efterses (og udglødes for Kæders Vedkommende).

Resultaterne af, og Tidspunkterne for disse Prøver indføres i Skibets Protokol (se § 22).

f. Der skal være truffet saa betryggende Forholdsregler til Sikring mod Ulykkestilfælde ved Skibets sædvanlige Brug, at Mennesker ved Arbejde eller Ophold om Bord eller ved Færdsel til og fra Borde saavidt muligt ikke er udsatte for at komme til Skade.

Særlige Krav kan stilles til Paalideligheden af alt saadant Materiel, hvis Fejl eller Mangler i særlig Grad medfører Fare for Ulykkestilfælde.

g. Der skal være truffet saadanne Foranstaltninger, at Gods eller Installationer, der kan udvikle giftige Luftarter, ikke medfører Fare for de ombordværendes Liv og Sundhed.

§ 13. a. Skibene skal være forsynede med de foreskrevne Lys-, Lyd- og Nødsignaler, derunder mindst 12 Raketter eller Bomber, der udkaster Stjerner, samt 12 Kanonslag eller en Kanon med tilstrækkelig Ammunition for Signalskud. Skibslys skal være godkendt af Flaadens Kompasvæsen eller have Certifikat fra Board of Trade, Deutsche Seewarte eller Kew Prøveanstalt i England, og anbringes i Overensstemmelse med Forskrifterne i Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 13. Marts 1902.

b. Af Nødsignaler behøver Skibe, der gør Tjeneste i Farvandene omkring København, kun at være forsynet med Taagesignalapparat samt med 12 Stykker af et af de nævnte Natsignaler.

c. Skibe, som er bestemt til Togt uden for Farvandene ved København, skal være forsynet med mindst et Reservesæt Side- og Toplanterner, 50 kg Plante- eller Dyreolie til Bølgedæmpning samt den internationale Signalbog med tilhørende Flag m. m.

Disse Bestemmelser er ikke gældende for Torpedobaade, Patrouillebaade, Undervandsbaade, Minekraner, Bugserbaade og lignende, dog skal Torpedobaade paa Fiskeriinspektion være forsynet med de nævnte Genstande.

d. Alle Vinduer, Koøjne og lignende, hvorigennem Lys kan ses udefra, skal kunne blændes med Gardiner, Persienner, Skodder eller lignende, naar Skibslysene er tændt; Gar-

diner, der anvendes til Blænding, maa ikke være af rød, grøn eller blaa Farve, med mindre de er forede.

§ 14. Skibet skal have om Bord:

a. Et Eksemplar af de om Søvejsregler og Nødsignaler m. m. gældende Forskrifter, samt:

b. Et Eksemplar af dette Regulativ.

c. Er Skibet bestemt til Togt udenfor danske Farvande, skal der paa et for alle ombordværende let tilgængeligt og synligt Sted være anbragt en Tavle med Anvisning til skibbrudnes Redning ved de af Redningsvæsenet benyttede Redningsmidler samt det, der bliver at iagttage under Redningsforsøgene.

§ 15. De Bestemmelser i dette Regulativ, som angaar Skibets Bygning og Indretning, er ikke gældende for Skibe, der er sat i Bygning før dette Regulativs Ikrafttræden; dog skal der ved forefaldende Hovedreparationer og ved større Ombygninger og Forandringer af Skibet og dets Indretning stræbes hen til at bringe dette Materiel i saa nær Overensstemmelse som muligt med de her anførte Bestemmelser.

II. Undersøgelser og Prøver af Skibsskroget.

§ 16. Den udvendige Skibsbund, Ror (eventuelt Agterror og Forror) med tilhørende Tappe, Lejer, udvendige Bevægelse samt Styrekæder og -Stænger, ligeledes alle under Vandet anbragte Søforbindelser, endvidere Faldkøle i Undervandsbaade, efterses een Gang hvert Aar. Dette Eftersyn benævnes Bundeftersyn.

I Torpedobaade og lignende letbyggede Fartøjer samt i Undervandsbaade foretages Bundeftersyn som Regel 2 Gange hvert Aar.

I Skibe, som er bestemt til ikke oftere at udsendes paa Togt, foretages Bundeftersynet som Regel hvert andet Aar, eventuelt med endnu større Tidsmellemrum efter Forholdene.

Bundeftersynene bør saavidt muligt falde sammen med de i § 17 omtalte periodiske Eftersyn og Hovedeftersyn.

§ 17. Med de efternævnte Tidsmellemrum foretages

periodiske Eftersyn og Hovedeftersyn af Skibsskroget i alle Skibe:

Periodiske Eftersyn	Hoved-Eftersyn	Skibstyper
Hvert 2. Aar	Hvert 6. Aar	Torpedobaade og lignende letbyggede Fartøjer.
Hvert 3. Aar	Hvert 9. Aar	Krydsere, Mineskibe, Orlogsskibe, Undervandsbaade.
Hvert 4. Aar	Hvert 12. Aar	Skibe med fulde Materialdimensioner svarende til Klassifikationsselskabernes Regler.

Torpedobaade og lignende letbyggede Fartøjer, der i længere Perioder ikke sendes paa Togt, men konserveres og oplægges paa en saadan Maade, f. Eks. paa Bedding i Skur, at Anledning til Rusttæring og Slitage paa Grund af Vejrligets Indflydelse bliver væsentlig ringere end for tilsvarende Fartøjer, der oplægges i Vandet og under aaben Himmel, underkastes periodisk Eftersyn og Hovedeftersyn henholdsvis hvert 3die og hvert 9de Aar.

§ 18. Ved de periodiske Eftersyn, eller naar et Skib eller Fartøj oplægges efter Togt (Oplægningseftersyn) efterses Skibsbunden indenbords, Spanter, Bundstokke, Inderbund, Kedelstrøer, Vandtanke, Olietanke, Tanktoppe, Kulkasser m. m. i saa stor Udstrækning, som det kan lade sig gøre, uden at større Dele af Garnering og Aptering fjernes; tillige efterses Dæk af Staal eller Træ under aaben Himmel.

Disse Eftersyn gaar navnlig ud paa at konstatere Tilstanden af Skrogets Staaldele samt Dækkenes Tæthed. Hvor der viser sig Rustdannelser, renses og males; Utætheder i de for Vejrliget udsatte Dæk repareres; Trædæk olieres eller tjæres.

Ved de periodiske Eftersyn efterses tillige Søforbindelsesrør, vandtætte Døre og Lemme, Sluseventiler, Sugebrønde med

Rister, Koøjne, Lysningsglas, Ankere, Ankerkæder, Krankæder, Hejsewirer, staaende Gods, Master og Rundholter samt Davider, Hejsebomme og Kraner. Saafremt ved de periodiske Eftersyn de i Skibet indbyggede Tanke eller Inderbunden viser Tegn paa Svaghed eller Tæring paa noget Sted, skal Trykprøve afholdes efter de i § 19 angivne Regler.

Hovedeftersynene udføres ved, at der fjernes saa megen Garnering og Aptering, at man kan danne sig et paalideligt Skøn over Tilstanden af Skrogets Staaldele. Tykkelse af Plader og Profilstaal, ligeledes af Dæksplanker i Hoveddæk, undersøges, om fornødent ved Boring. Staaldelene renses for Rust og males. Trædæk olieres eller tjæres. Vandtanke og Olietanke samt Inderbund i Skibe med Dobbeltbund efterses og trykprøves efter de i § 19 angivne Regler.

Plader og Profiler, ligeledes Dæksplanker i Trædæk, fornyes, hvor de er tæret eller afslidt i væsentlig Grad, idet Klassifikationsselskabernes Regler for tilladelige Reduktioner nærlig bruges som Rettesnor. Kraner og andre Løfteanordninger, samt Ankere og Ankerkæder efterses og prøvebelastes. (Se tillige § 12 e og § 20).

Ligger Kedlerne i et Skib saa lavt eller saa indesluttet, at Inderbunden eller Spantesystemet i Kedelrummet samt Kulkasseskodderne er utilgængelige for Eftersyn, løftes de ud af deres Leje ved hvert Hovedeftersyn, eller eventuelt oftere, for at Eftersynet kan udføres.

§ 19. De vandtætte Rum imellem Bundene samt Vandballasttanke, ligeledes i Skibsskroget indbyggede Ferskvandstanke og Olietanke, prøves for Tæthed ved hvert Hovedeftersyn eller oftere, hvis det anses for nødvendigt, jfr. § 18.

Prøvetrykket skal for Vandtanke i almindelige Skibe og Fartøjer svare til et Vandtryk til dybeste Vandlinie eller, for Højtankes Vedkommende, til 2,5 m over Tanktoppen.

I Undervandsbaade foretages periodiske Tæthedsprøver efter særlige Regler, som for hver Baadtype fastsættes af Direktøren for Skibstilsynet.

For Olietanke gælder som almindelig Regel, at Olietanke i Rummene mellem Bundene prøves til det Maksimumstryk, som de kan blive udsat for, medens f. Eks. Peaktanke og Høj-

tanke m. fl. skal prøves med et Tryk, svarende til en Vandsøjle af Tankens Højde plus 30 % af denne eller 2,438 m, hvis dette giver større Tryk, forudsat at disse sidstnævnte Tanke er forsynet med Overflodsrør eller andre Midler (Sikkerhedsventil) for at forhindre større Tryk end ovenfor anført. Er dette ikke Tilfældet, prøves Tankene til det Maksimumstryk, som de kan blive udsat for under Brugen.

Iøvrigt bruges Klassifikationsselskabernes Regler for Trykprøver af Vandtanke og Olietanke som Rettesnor i saa stor Udstrækning, som de lader sig anvende paa de paagældende Skibe.

§ 20. Kraner og Hejsegrejer skal altid prøvebelastes ved Hovedeftersynene og kan af Skibstilsynet tillige beordres prøvebelastede ved de periodiske Eftersyn eller paa andre Tidspunkter, saafremt Hensynet til Sikkerhed gør dette ønskeligt, jfr. § 12 e og § 18.

Ved Hovedeftersynene foretages altid Eftersyn og om fornødent tillige Tæthedsprøve af Skibets vandtætte Lukkemidler (Døre, Lemme, Koøjne, Lysningsglas etc.); tillige foretages ved Hovedeftersynene grundigt Eftersyn af alle saadanne selve Skibet vedkommende Installationer, af hvilke Skibets og Mandskabets Sikkerhed til Søs afhænger.

§ 21. Bestemmelserne i §§ 17—19 er ikke gældende for de ældre Skibe og Fartøjer, der er bestemt til ikke oftere at skulle udsendes paa Togt.

§ 22. For hvert Skib og Fartøj føres en Protokol, i hvilken indføres Resultatet af de foretagne Eftersyn, og en Beskrivelse af de udførte større Reparationer og Rensningsarbejder. Disse Protokoller føres ved Skibstilsynet.

§ 23. Hvert Aar, inden Udgangen af December Maaned, indsender Direktøren for Skibstilsynet en Oversigt over Flaadens Tilstand til Marineministeriet.

L. Rasmussen.

MARINEMINISTERIET.

Kjøbenhavn, den 26de Oktober 1925.

Kundgørelse for Søværnet.

Midlertidig Plan for Undervandsbaadsskolen for værnepligtige.

A. Formaal, Inddeling m. m.

§ 1. Skolens Formaal er at uddanne værnepligtige til at kunne forrette Tjeneste i Undervandsbaade.

§ 2. Skolen gennemgaas i ca. 6 Uger og deles i 3 Afdelinger, en Torpedo- og Radioafdeling, en Dæksafdeling og en Maskinafdeling.

§ 3. Undervisningen er dels teoretisk, dels praktisk.

§ 4. De til Skolen beordrede Elever har fri Undervisning og bliver ved Skolen forsynede med Skriverekvisitter m. m.

§ 5. Efter afsluttet Skole fortsætter de Elever, der er egnet til Undervandsbaadstjeneste, deres praktiske Uddannelse i Sommerhalvaaret ved Sejlads med Undervandsbaade, Værkstedsskibet samt Tjeneste ved Undervandsbaadsstationen, saaledes at de derefter vil være kvalificerede til, ved eventuel senere Indkaldelse, at gøre Tjeneste i Undervandsbaade.

B. Adgang og Optagelse.

§ 6. Paa Skolen kan optages værnepligtige ved Søværnet, saa vidt muligt saadanne, som har gennemgaaet en Eksercerskole ved Flaadestationen.

Bestemmelse om, hvem der skal gennemgaa Skolen, tages af Chefen for Flaadestationen.

I Torpedo- og Radioafdelingen optages fortrinsvis værnepligtige Radiotelegrafister, i Dæksafdelingen: søvante K. I[1] og i Maskinafdelingen: faglærte Maskinarbejdere, alle i et Antal, der retter sig efter Undervandsbaadsdivisionens Behov og som bestemmes efter en derom afgivet aarlig Indberetning fra Chefen for Undervandsbaadsdivisionen til Chefen for Flaadestationen.

§ 7. Forinden Optagelse finder Sted, fremstilles de til Skolen udtagne værnepligtige for en Kommission, der undersøger, om de tilfredsstiller de af Marineministeriet givne Bestemmelser for Undersøgelse af Personel til Undervandsbaade.

§ 8. Chefen for Flaadestationen udkommanderer dernæst de værnepligtige, der har bestaaet Lægeundersøgelsen, med Stamskibet i Undervandsbaadsdivisionen for at gennemgaa Skolen.

C. Uddannelsen paa Skolen.

§ 9. Undervisningen paa Skolen begynder som Regel medio April og varer til Udgangen af Maj.

Den daglige teoretiske Undervisningstid er gennemsnitlig ca. 6 Timer og fordeles som Regel paa Ugedagene: Mandag, Fredag og Lørdag, medens Tirsdag, Onsdag og Torsdag fortrinsvis anvendes til praktiske Øvelser og Sejlads med Undervandsbaade m. m., alt efter Skoleforstanderens nærmere Bestemmelse.

Undervisningen er fælles for flere Afdelinger, naar Forholdene tillader det.

§ 10. Undervisningen omfatter:

Undervandsbaadskendskab. Alle Afdelinger: Kort historisk Udvikling. Oversigt over forskellige Principper for Undervandsbaadsbygningen.

Fuldstændig Gennemgang af Tegninger af en B-Baad. Vigtigste Data for A.- og C.-Klassen. Regler for Sejlads med Undervandsbaade.

Tjenestekendskab. Alle Afdelinger: Søværnsordningen. Almindelige militære Regler og Forhold. Flag-, Honnør-, Salut-

og Ceremonielreglement. De vigtigste Straffebestemmelser for Krigsmagten.

Udslusningsøvelser. Alle Afdelinger: Gennemgang og Udførelse af de i »Vejledning for Øvelser med Redningsapparat i Depotbygningens Øvelsestaarn« angivne Øvelser.

Bankesignalering. Alle Afdelinger: Øvelse i Afgivelse og Modtagelse af almindelig Bankesignalering efter Morses System.

Legemsøvelser.

a. *Gymnastik.* Almindelig Gymnastik efter Gymnastikreglementet.

b. *Friluftsidræt.* Fri Idræt efter Hèberts System.

Militær Uddannelse. Militær Anstand, Vaabenlære.

Fartøjsøvelse. Roning.

Sundhedslære. Alle Afdelinger: I Henhold til Bestemmelse for Afholdelse af sanitære Øvelser i Flaadens Skibe.

Torpedolære.

a. Torpedo- og Radioafdelingen: Almindelig Gennemgang af Torpedoer, særlig de Organer, som Eleverne vil komme til at betjene i Praksis. Gennemgang af Torpedoinstallationen i Undervandsbaadene. Praktisk Øvelse i Betjening af Torpedoer.

b. Dæks- og Maskinafdelingen: Instruktionsforedrag om Torpedoer i store Træk.

Radiolære. Torpedo- og Radioafdelingen: Teoretisk og praktisk Gennemgang af Baadenes Stationer. Eftersynsarbejder og Klargøring af Baadenes Stationer. Øvelse i Radiotelegrafering ved Søminevæsenet.

Anm.: Dersom der i Torpedo- og Radioafdelingen findes Ikke-Radiotelegrafister, skal disse Elever i Stedet for Radiolære deltage i Maskinlære med Maskinafdelingen.

Teoretisk Artilleri. Dæksafdelingen: Gennemgang af 57 m/m A. L.-Kanon i Undervandsbaadene. Rekylgeværet og Revolveren.

Praktisk Artilleri. Dæksafdelingen: Sigte- og Hurtigladningsøvelser. Skydning med Revolver, Rekylgevær og 57 m/m A.L.-Kanon (efter særligt Skydeprogram); udføres, naar Forholdene tillader det.

Signalering. Dæksafdelingen: Gennemgang af og Øvelse i alle Signaleringsmetoder.

Matroslære. Dæksafdelingen: Lodhivning, Spledsning, Knobning, Ankergrejer i Undervandsbaade.

Maskinlære. Maskinafdelingen: (Se § 10 Radiolære, Anm.). Gennemgang af de vigtigste Data for Dieselmotoren, Elektromotoren, Akkumulatorbatteriet samt de vigtigste Pumper og Ventiler i en Undervandsbaad.

Værkstedsuddannelse. Torpedo- og Radioafdelingen samt Maskinafdelingen: Udførelsen af almindeligt forefaldende Værkstedsarbejder.

D. Bedømmelser.

§ 11. Ved Skolens Afslutning giver:

a) Lærerne i hvert Fag hver enkelt Elev en Karakter for Elevens Præstation i Skoletiden.

b) Lærerne i hvert Fag en almindelig Udtalelse om hver enkelt Elevs Begavelse, Flid, Udvikling og Opførsel.

c) Skoleforstanderen samt de ved Skolen ansatte Lærere hver enkelt Elev en Karakter for »Forhold paa Skolen«. Middelværdien af de saaledes afgivne Karakterer udregnes med 1 Decimal og den endelige Karakter bliver da den, som efter Skalaen i § 12 ligger nærmest Middelværdien. Dersom denne ligger midt imellem 2 Karakterer, gives den ovenover Middelværdien liggende Karakter.

d) Skoleforstanderen paa Grundlag af samtlige afgivne Bedømmelser samt af sit eget Kendskab til Eleverne hver Elev en Karakter for »Skikket til Undervandsbaadstjeneste«.

§ 12. Ved alle Bedømmelser benyttes følgende Karakterer, der har de vedføjede Talværdier:

ug =7	g =3	mdl =÷1
ug÷=6	g÷=2	mdl÷=÷3
mg =5	tg =1	slet =÷5
mg÷=4	tg÷=0	

§ 13. For at bestaa kræves mindst en Hovedsum af

3 Gange Karakterernes Antal og mindst Værdien 3 i »Skikket til Undervandsbaadstjeneste«.

E. Den tjenstlige Ordning.

§ 14. Skolen er underlagt Chefen for Undervandsbaadsdivisionen. En Søofficer ved Undervandsbaadsdivisionen er Skoleforstander.

§ 15. Skoleforstanderen vaager over og bærer Ansvaret for, at Skoleplanen gennemføres paa rette Maade og fremkommer med Forslag til de Forandringer, som Forholdene maatte nødvendiggøre.

Han ordner alt, hvad der angaar Skolens indre Virksomhed, Disciplin og Orden og indsender til Chefen for Undervandsbaadsdivisionen ved Skolens Afslutning en Rapport om Skolens Virksomhed samt en fuldstændig Karakterliste for Skolens Elever med en almindelig Udtalelse om hver Elev.

Han gør Indstilling til Chefen for Undervandsbaadsdivisionen om Tildeling af Lærere, der saa vidt muligt vælges blandt Befalingsmændene ved Undervandsbaadsdivisionen. Chefen for Undervandsbaadsdivisionen beordrer Skoleforstanderen og Lærerne til denne Tjeneste.

§ 16. Der fastsættes følgende Fag- og Timeantal for Skolen, idet dog Skoleforstanderen bemyndiges til at foretage saadanne mindre Afvigelser herfra, som maatte være ønskelige eller nødvendige, hvorom der gives Indberetning i Skolerapporten.

Fag	Radio- og Torpedo-afdelingen.	Dæks-afdelingen.	Maskin-afdelingen.
	6 Uger à ca. 22 Undervisningstimer = 132 Timer.		
Undervandsbaadskendskab	12	12	12
Tjenestekendskab....	12	12	12
Udslusningsøvelse ...	Efter Elevernes Antal, foretages paa de Ugedage, hvor der er praktiske Øvelser.		
Bankesignalering	36	36	36
Idræt.....	42	42	42

Fag	Radio- og Torpedo-afdelingen.	Dæks-afdelingen.	Maskin-afdelingen.
	6 Uger à ca. 22 Undervisningstimer = 132 Timer.		
Sundhedslære	ca. 4 Foredrag. Foretages paa de Ugedage, hvor der er praktiske Øvelser.		
Torpedolære	12	ca. 4 Foredrag paa de Ugedage, hvor der er praktiske Øvelser.	
Radiolære	12 (Se § 10 Radiolære, Anm.)		
Teoretisk Artilleri ...		12	
Praktisk — ...		Se § 10. Praktisk Artilleri.	
Signalering		12	
Matroslære.....		6	
Maskinlære	(Se § 10 Radiolære, Anm.)		12
Værkstedsuddannelse.	6		18
Praktisk Uddannelse i Sejlads med Undervandsbaade m. m.	ca. 18 Sejladsdage, naar Lejlighed gives.		
	132 Timer	132 Timer	132 Timer

L. Rasmussen.