

2. Die Revisionsbehörde hat sich mit einem Satze der in den Ausführungsbestimmungen zu § 8 unter A bezeichneten Meßwerkzeuge zu versehen. Diese Meßwerkzeuge gelten als Probemaße.

Jede Neubeschaffung von Meßwerkzeugen (vergl. Ausführungsbestimmungen zur Eichordnung zu § 8 A 1 unter Ziffer I bis VI, VIII, XIII und XIV) erfolgt auf Antrag der Eichbehörde durch die Revisionsbehörde, welche eine Prüfung und Stempelung der Werkzeuge durch die Kaiserliche Normal-Eichungs-Kommission zu veranlassen hat.

Berlin, den 30. Juni 1899.

Der Reichskanzler.

Im Auftrage: Caspar.

Eichordnung für die Binnenschifffahrt auf der Elbe.

§ 1. Fahrzeuge, welche ausschließlich oder vorzugsweise zum Binnenverkehr auf der Elbe bestimmt sind, unterliegen der Eichung nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen:

§ 2. Voraussetzung für die Vornahme der Eichung ist:

1. daß das Schiff in seinem gegenwärtigen Zustande nicht bereits nach Maßgabe dieser Eichordnung geachtet ist, und nicht einen noch gültigen Eichschein hat;
2. daß das Schiff mit der vollen Ausrüstung versehen ist.

Eichverfahren.

§ 3. Das Eichverfahren beginnt mit der Festsetzung der Leerlinie, d. h. derjenigen Linie, bis zu welcher das mit voller Ausrüstung und mit der erforderlichen Mannschaft belastete Schiff in sonst unbeladenem Zustand eintaucht. Bei Dampfschiffen gehört zur vollen Ausrüstung die betriebsmäßige Füllung der Kessel. Soweit es hieran fehlt, wird das Schiff mit entsprechendem Gewichte belastet.

Das Schiff muß sich in normaler Schwimmlage dergestalt befinden, daß die Oberkante beider Borde mittschiffs gleich hoch über dem Wasserspiegel liegt.

§ 4. Die Leerlinie wird an jeder Seite des Schiffes vorn, in der Mitte und hinten durch Leermarken bezeichnet.

§ 5. Ueber jeder Leermarke wird senkrecht zum Wasserspiegel ein Tiefgangsanzeiger — § 11 der Polizeiverordnung für die Schifffahrt und Flößerei auf der Elbe — angebracht, auf welchem jedes zehnte Centimeter durch eine Marke bezeichnet wird. An

diesen Tiefgangsanzeigern werden Theilstriche von zwei Centimeter Höhe mit Farbe bezeichnet.

Der Tiefgangsanzeiger erhält den Nullpunkt in derjenigen wagerechten Ebene, welche bei normaler Schwimmlage (§ 3) des Schiffes durch den tiefsten Punkt der äußeren Fläche des Schiffsbodens geht.

Der mittschiffs angebrachte Tiefgangsanzeiger reicht bis zu der oberen Nischebene. Die vorn und hinten angebrachten Tiefgangsanzeiger reichen 20 cm höher hinauf.

Die obere Nischebene ist die wagerechte Ebene, welche unter dem tiefsten Punkte der Bordoberkante dergestalt durch den Schiffskörper gelegt wird, daß das Schiff

bei mehr als 15 Tonnen Tragfähigkeit 25 cm, bei kleineren Fahrzeugen 15 cm freie Bordhöhe behält. Wenn die Tragfähigkeit eines Schiffes bei 25 cm freier Bordhöhe 15 Tonnen oder weniger, bei 15 cm freier Bordhöhe aber mehr als 15 Tonnen beträgt, so genügt eine freie Bordhöhe von 15 cm. Bei Schiffen mit festem Decke werden wasserdicht aufgesetzte Scheerstücke der Luken in die Bordhöhe mit eingerechnet, jedoch darf die obere Nischebene nicht höher liegen, als das Schandek. Bei Dampfschiffen ist die freie Bordhöhe vom tiefsten Punkte der am tiefsten liegenden Fensteröffnung abwärts zu messen.

§ 6. Als Nischraum gilt der Raum, welcher von der durch die Leerlinie gehenden Ebene (Leerebene), von der oberen Nischebene und von den zwischen diesen beiden Ebenen liegenden Außenseiten der Schiffswandung begrenzt wird.

§ 7. Behufs Feststellung seiner Größe wird der Nischraum in halber Höhe zwischen der Leerebene und der oberen Nischebene mittels einer wagerechten Ebene (die mittlere Einseitungsebene) in zwei Nischschichten getheilt.

§ 8. Der Raumgehalt des Nischraums und einer jeden von beiden Nischschichten wird nach näherer Vorschrift der Ausführungsbestimmungen in Kubikmetern ermittelt.

§ 9. Das Gewicht einer Ladung beträgt so viel Tonnen (zu 1000 kg), als der damit zur Eintauchung gebrachte Nischraum Kubikmeter enthält.

§ 10. Für das geachtete Schiff wird ein Nischschein ausgefertigt, welcher für jede zur Leerebene parallele Eintauchung des Schiffskörpers nach je 2 cm des Tiefganges von der Leerebene bis zur oberen Nischebene das Ladungsgewicht in Tonnen (zu 1000 kg) angiebt.

Vor Ausfertigung des Nischscheins ist neben jeder Leermarke und neben dem höchsten Punkte jedes Tiefgangsanzeigers das Nischzeichen anzubringen; außerdem ist das Schiff

an denjenigen Stellen, an denen sich die durch Polizeiverordnung für die Schifffahrt und Flößerei auf der Elbe vorgeschriebene Bezeichnung (§ 6 a. a. O.) befindet, in gleicher Ausführung der Buchstaben und Ziffern mit einer Inschrift zu versehen, welche die Tonnenzahl bis zur oberen Nischebene und das Nischzeichen ergibt.

Das Nischzeichen enthält den Anfangsbuchstaben des Stromes, zu dessen Flußgebiete die Nischbehörde gehört, und des Heimathstaats des Schiffes sowie den Anfangs- und den Endbuchstaben des Ortes, an dem die Nischbehörde ihren Sitz hat.

Nischprüfung.

§ 11. Geachtete Schiffe werden zur Feststellung des den Angaben des Nischscheins entsprechenden Zustandes auf Antrag einer Nischprüfung unterzogen.

Eine Nischprüfung soll erfolgen:

1. spätestens drei Monate nach Vollendung jedes Umbaues, nach jeder größeren Ausbesserung des Schiffes sowie nach jeder Beschädigung oder Beseitigung der Leermarken oder der aufgestempelten Nischzeichen;
2. ohne daß das Schiff Veränderungen erlitten hat, bei Schiffen, die zumeist aus Holz erbaut sind, spätestens fünf Jahre, bei Schiffen, die zumeist aus Eisen oder Stahl erbaut sind (auch bei eisernen Schiffen mit hölzernem Boden), spätestens zehn Jahre nach der Ausfertigung des Nischscheins.

Zur Stellung des Antrags auf Nischprüfung ist außer dem Schiffseigenthümer oder Schiffer auch die Schifffahrtspolizeibehörde befugt, wenn sie Veränderungen der unter Ziffer 1 erwähnten Art festgestellt hat. Zum Zwecke einer von der Schifffahrtspolizei beantragten Nischprüfung soll die Entloshung beladener Fahrzeuge während der Reise nicht verlangt werden.

Unterbleibt die Nischprüfung in diesen Fällen, so wird die geschehene Nischung ungültig.

Ungültig gewordene Nischscheine sind einzuziehen. Wird der ungültige Nischschein nicht zurückgeliefert, so ist die Ungültigkeit öffentlich bekannt zu machen.

§ 12. Zur Vornahme der Nischprüfung wird das Schiff in die normale Schwimmelage (§ 3) gebracht. Sodann wird geprüft, ob die Leermarken (§ 4) und die Nullpunkte der Tiefgangsanzeiger (§ 5) noch in der richtigen Ebene liegen.

Wenn sich ergibt, daß der tiefste Punkt der äußeren Fläche des Schiffsbodens mehr als fünf Centimeter tiefer liegt als der Nullpunkt eines der Tiefgangsanzeiger, so wird das Schiff neu geacht.

Wenn sich ergibt, daß die durch die Leermarken bezeichnete Ebene von der wirklichen Leerebene im Durchschnitte der bei den Marken senkrecht zum Wasserspiegel zu messenden Abstände mehr als drei Centimeter entfernt ist, so wird unter Tilgung der alten Leermarken die Lage der Leerebene durch neue Leermarken bezeichnet und ein neuer Nischschein ausgefertigt.

Wenn sich ergibt, daß die Abweichungen des Nullpunkts des Tiefgangsanzeigers oder der Seerebene geringer als fünf beziehungsweise drei Centimeter sind, so wird das Verfahren nur auf besonderen Antrag des Eigenthümers oder des Führers des Schiffes fortgesetzt und ein neuer Nickschein auszufertigt. Wird ein solcher Antrag nicht gestellt, so bleibt die geschene Nickschein nach Maßgabe des § 11 Nr. 2 auf weitere fünf oder zehn Jahre gültig. Das Ergebnis der Prüfung wird in dem Nickschein vermerkt.

§ 13. Nach Abschluß ihrer Nickscheinprüfung hat die Nickscheinbehörde das Schiff, soweit dasselbe ihr Nickschein nicht bereits trägt, nach Vorschrift des § 10 unter Tilgung älterer Nickscheine zu stempeln. Gleichzeitig sind die Inschriften des Schiffes nach dem Ergebnisse der Prüfung sowie hinsichtlich des Nickscheins zu berichtigen.

§ 14. An geeigneten Stellen werden Nickscheinbehörden bestellt. Sie haben diejenigen Schiffe zu aichen und zu prüfen (§ 11), welche zu dem Behuf ihnen bereit gestellt werden. Nickscheinbehörden.

An Stelle besonderer Nickscheinbehörden kann jeder Uferstaat mit deren Obliegenheiten andere Behörden betrauen.

§ 15. Ueber den Nickscheinbehörden werden Revisionsbehörden bestellt.

Diesem liegt ob:

1. die von den Nickscheinbehörden vorgenommenen Messungen und Berechnungen von Amtswegen durch Stichproben oder auf Beschwerde des Schiffseigners zu prüfen und nach Befinden zu berichtigen,
2. die von den Nickscheinbehörden angewendeten Meßwerkzeuge von Zeit zu Zeit zu prüfen.

§ 16. Die Nickscheinprüfung oder Nickscheinprüfung eines Schiffes ist von dem Eigenthümer oder dem Schiffer bei derjenigen Nickscheinbehörde, welcher das Schiff bereitgestellt werden soll, schriftlich zu beantragen. Dem Antrage ist

1. der etwa früher für das Schiff schon ausgestellte Nickschein,
2. die Angabe der für das Fahrzeug erforderlichen Mannschaftszahl,
3. ein Verzeichniß der zur vollen Ausrüstung gehörigen Gegenstände beizufügen.

Der Eigenthümer oder Schiffer hat der Nickscheinbehörde das Schiff unbeladen vorzuführen und dieser jede Hülfe zu gewähren, welche für die Durchführung des Verfahrens beansprucht wird.

§ 17. Die Gebühren für die Nickscheinprüfung und für die Ausfertigung des Nickscheins betragen:

1. Für die erste und jede wiederholte vollständige Nickscheinprüfung eines Schiffes für jede Tonne Tragfähigkeit 5 Pfennig.

Der Mindestbetrag der Gebühren beträgt 2 Mark.

Von der Aichbehörde werden die Aichklammern und Aichnägeln ohne weiteren Entgelt geliefert. Die Anbringung der Tiefgangsanzeiger (§ 5) liegt dem Antragsteller ob (§ 16 Absatz 2).

2. Für eine nicht zur Neuauichung, sondern nur zur Erneuerung der Aichklammern oder des Aichscheins führende Aichprüfung die Hälfte der Sätze unter 1.
3. Für eine weder zur Neuauichung noch zur Erneuerung der Aichklammern oder des Aichscheins führende Aichprüfung nichts.
4. Wird die Aichung oder Aichprüfung auf Antrag nicht am Sitze der Aichbehörde, sondern anderswo vorgenommen, so hat der Antragsteller nicht nur einen für die Aichung geeigneten Platz zur Verfügung zu stellen, sondern außer den tarifmäßigen Gebühren auch noch die der Aichbehörde erwachsenden kaaren Auslagen zu zahlen.
5. Bis die vorstehend genannten Gebühren und Kosten entrichtet sind oder Sicherheit für die Zahlung geleistet ist, kann die Aushändigung des Aichscheins verweigert werden.
6. Für die auf Grund der Bestimmung im § 18 während der ersten zwei Jahre nach dem Inkrafttreten der Aichordnung behufs Ersetzung der bisherigen Aichscheine und Meßbriefe vorgenommenen Aichungen beträgt die Gebühr für jede Tonne Tragfähigkeit 3 Pfennig.

Uebergangs-
und Schluß-
bestimmungen.

§ 18. Die bisherigen Aichscheine, Meßbriefe der Binnenfahrzeuge *cc.* verlieren ihre Gültigkeit nach Ablauf von zwei Jahren, nachdem diese Aichordnung in Kraft getreten ist, sofern nicht bereits früher gemäß § 11 eine Aichprüfung erforderlich wird.

§ 19. Diese Aichordnung, welche auf Grund einer Vereinbarung der Regierungen im Deutschen Reiche und in Oesterreich gleichlautend erlassen wird, tritt am 1. Oktober 1899 in Kraft.

Ausführungsbestimmungen zur Aichordnung für die Binnenschifffahrt auf der Elbe.

Zu § 3.

1. Aichungen und Aichprüfungen finden in der Regel am Sitze der Schiffsaichbehörde statt.

Die Behörde kann auf Wunsch das in Antrag gebrachte Verfahren auch außerhalb ihres Amtssitzes vornehmen. In solchen Fällen hat der Antragsteller einen

nach dem Urtheile der Behörde für das Verfahren geeigneten Platz zur Verfügung zu stellen und die Kosten zu tragen.

2. Nachdem die Masten und beweglichen Schornsteine des Schiffes niedergelegt sind, wird dasselbe an einer vor Wind, Strömung und Wellenschlag geschützten Stelle festgelegt und nöthigenfalls durch Verschieben von Ausrüstungsgegenständen in die normale Schwimmlage gebracht. Unter dem Schiffsboden muß eine Wassertiefe von überall mindestens 0,3 m vorhanden sein. Das Schiff muß, ohne irgendwo aufzuliegen oder das Ufer zu berühren, frei und ruhig schwimmen und mit einem Boote ungehindert umfahren werden können.
3. Die Höhe des Bodenwassers im Schiffszraume darf an der tiefsten Stelle bei hölzernen Schiffen nicht mehr als 5 cm, bei hölzernen Schiffen mit eisernen Spanten und bei eisernen Schiffen mit Holzboden nicht mehr als 3 cm betragen; eiserne Schiffe müssen im allgemeinen frei von Bodenwasser sein, etwa vorhandenes Bodenwasser ist soweit als möglich zu entfernen.
4. Der zur Kesselheizung erforderliche Kohlenvorrath gehört nicht zur Ausrüstung im Sinne dieses Paragraphen.

Zu § 4.

1. Als Leermarken an Schiffen mit Holzwänden dienen Nischklammern, dieselben sind aus verzinktem Eisenblech von 8 cm Länge, 2 cm Höhe, 2 bis 3 mm Stärke hergestellt und an ihren beiden abgerundeten Enden mit ausgeschmiedeten Spitzen versehen, welche mindestens 1,5 cm kürzer sind, als die Dicke der Schiffswand beträgt. Die Unterkanten der Leermarken sollen mit der Leerlinie zusammenfallen, die Abstände der Leermarken von einander auf beiden Seiten des Schiffes möglichst gleich sein.
2. Als Leermarken an eisernen Schiffen sowie an Schiffen mit eisernen Borden dienen je 5 Körnerschläge in je 3 cm Entfernung von einander, deren Mittelpunkte in der Leerlinie liegen sollen.
3. Vor Anbringung der Leermarken ist die Leerlinie zunächst an jeder Seite des Schiffes und zwar in der Mitte seiner Länge sowie an den Enden der Leerebene vorn und hinten scharf zu bezeichnen, demnächst ist das Schiff durch Verschiebung von Ausrüstungsgegenständen so weit nach einer Seite überzuliegen, daß die Anbringung der Leermarken und Nischzeichen auf der ausgetauchten Schiffseite ohne Schwierigkeit erfolgen kann. Ist dies auf der einen Schiffseite geschehen, so wird dasselbe Verfahren für die andere Seite wiederholt.

Zu § 5.

1. Behufs Ermittlung des tiefsten Punktes der äußeren Fläche des Schiffsbodens wird, nachdem die beiden Schenkel des Tiefenmaßes (zu § 8 A V) nach dem großen Winkelmaße (zu § 8 A VI) rechtwinklig zu einander festgestellt sind, der längere Schenkel fest anliegend unter den Schiffsboden geschoben und der kürzere Schenkel nach dem Lothe in senkrechte Stellung gebracht, so daß auf dessen Maßeintheilung der Wasserspiegel anzeigt, wie tief das Schiff an der untersuchten Stelle unter Wasser liegt. In gleicher Weise wird durch Untersuchung der Tiefenlage des Schiffsbodens auf seiner ganzen Länge die größte Tiefe (Leertiefe) ermittelt und damit die Tiefenlage des Nullpunkts der Tiefgangsanzeiger festgestellt. Von diesem Nullpunkt ab werden über jeder Leermarke Tiefgangsanzeiger mittels des Tiefgangstheilers (zu § 8 A VIII) auf die Bordwand übertragen. Zu dem Zwecke wird der Gleitstock in senkrechter Stellung an der Schiffswand befestigt und demnächst jedes zehntel Meter durch einen leichten Schlag auf den in den Einschnitt des Schiebers gelegten Markirstift angezeichnet.
2. Bei Schiffen, an denen der Tiefgangstheiler mit Markirstift wegen starker Neigung der Schiffswand nicht anzuwenden ist, wird die Eintheilung der Tiefgangsanzeiger vom Wasserspiegel aufwärts mittels eines senkrecht gehaltenen Meterstocks bestimmt.
3. Die Marken der Tiefgangsanzeiger werden bei hölzernen Schiffen durch Nähnägel (schmiedeeiserne Nägel von 2 cm Schaftlänge mit kegelförmigem Kopfe von 1,2 cm Durchmesser), bei eisernen Schiffen sowie bei Schiffen mit eisernen Borden durch Körnerschläge, deren Mittelpunkte die Theilung bilden, bezeichnet.
4. Zur leichteren Unterscheidung werden die vollen Meter durch 3, die halben Meter durch 2, die zehntel Meter durch je einen Nähnagel oder Körnerschlag bezeichnet. Nähnägel und Körnerschläge sind auf 5 cm Entfernung von Mitte zu Mitte wagenrecht neben einander anzuordnen.
5. Die Nägelsköpfe erhalten einen Anstrich von hervortretender Farbe (weiß auf dunklem, schwarz auf hellem Grunde), die Körnerschläge einen mit seiner Unterkante den Mittelpunkt der Körnerschläge schneidenden horizontalen Strich von eben solcher Farbe, dessen Länge bei den vollen Metern 20 cm, bei den halben Metern 15 cm, bei den zehntel Metern 10 cm beträgt.
6. Nach Anbringung und Bezeichnung der Tiefgangsanzeiger wird bei jedem von ihnen die Entfernung zwischen der obersten Marke und der senkrecht darüber liegenden Bordkante ermittelt. Die gefundenen Maße werden in den Nickschein und das Nicksprotokoll als „Erkennungsmaße“ eingetragen.

Zu § 8.

A. Meßgeräthe.

1. Bei der Vermessung des Nichtraums sind anzuwenden:
 - I. Zwei Dreimeterstöcke mit festem Messingschuh an jedem Ende und einer Nuth von 1 cm Breite und 0,5 cm Tiefe in der Mitte der Vorderseite auf der ganzen Länge.
 - II. Ein Zweimeterstock,
 - III. Ein Einmeterstock, } wie die unter Nr. I bezeichneten Stöcke eingerichtet.
 - IV. Ein Meßband von Stahl, 15 bis 20 mm breit und 20 m lang, zum Aufrollen um einen Cylinder eingerichtet und an einem Ende mit einem kleinen Messingringe derart versehen, daß der Anfangspunkt der Längenmaßtheilung an der Außenkante des Ringes liegt.
 - V. Ein Tiefenmaß, bestehend aus zwei Schenkeln von geeigneter Länge. Die Schenkel sind durch ein starkes Scharnier derart mit einander verbunden, daß sie sowohl zusammengelegt, wie durch einen sicheren Verschluss rechtwinklig zu einander festgestellt werden können. Jeder Schenkel ist an seinem Ende mit einem festen Messingschuhe versehen, an der vorderen Seite des kürzeren Schenkels ist eine Centimetertheilung derart angebracht, daß ihr Nullpunkt mit der inneren Spitze des rechten Winkels des Tiefenmaßes zusammenfällt.
 - VI. Ein Satz Winkelmaße, bestehend aus:
 - einem großen Winkelmaße mit Schenkeln von 1,5 beziehungsweise 1 m Länge,
 - einem mittleren Winkelmaße mit Schenkeln von je 1 m Länge,
 - einem kleinen Winkelmaße mit Schenkeln von je 0,5 m Länge.
 - VII. Eine Leine von 20 mm Umfang und 60 m Länge.
 - VIII. Ein Theiler für die Tiefgangsanzeiger zum Ablesen der Marken, bestehend aus einem Gleitstock mit feststellbarem Schieber von 2,5 m Länge mit festem Messingschuh an beiden Enden, nebst
 - a) 2 Hefesteifen mit Flügelmuttern zur Befestigung des Geräths an der äußeren Bordwand;
 - b) 1 Markirstift zur Bezeichnung der Theilung auf den Tiefgangsanzeigern.
 - IX. Eine Leine von 6 bis 7 mm Umfang und 6 m Länge mit einem Lothe von 1 kg Schwere und Vorrichtung zum Aufrollen versehen.

- X. Nichtstempel (§ 10) und zwar:
- a) ein Brennstempel für hölzerne Schiffe;
 - b) drei Schlagstempel aus Gußstahl für eiserne Schiffe.
- XI. Ein Körner von cylindrischer Form 10 cm Länge und 1 cm Durchmesser.
- XII. Drei Hämmer mit ebener Bahn von 0,5 und 0,75 und 1,25 kg Gewicht.
- XIII. Ein stählerneß Metermaß von 1 m Länge mit Anschlag zum Prüfen der Längenmaße.
- XIV. Eine Messingrolle nebst einem eisernen Gewichtsstücke von 2,5 kg mit Haken zur Prüfung des unter Nr. IV bezeichneten Meßbandes.
- XV. Ein Kohlenkorb aus Eisenstäben zum Heißmachen des Nichtstempelbrenneisens.
2. Jede Nichtbehörde muß mindestens mit einem Satz der unter 1 bezeichneten Geräthe versehen sein.
3. Die Revisionsbehörden haben in geeigneten Zeitabschnitten, mindestens aber alle fünf Jahre, die Meterstöcke, das Tiefenmaß und den Tiefgangstheiler (Nr. I bis III, V, VIII) mittels des stählernen Metermaßes (Nr. XIII), das Tiefenmaß (Nr. V) mittels der Winkelmaße (Nr. VI) sowie das Meßband (Nr. IV) mittels der Meterstöcke zu prüfen.

Die Prüfung der Meterstöcke mittels des stählernen Metermaßes geschieht wie folgt: Bei den Dreimeterstöcken legt man erst das eine, sodann das andere Ende gegen den Anschlag des Metermaßes und liest den Abstand der nächsten Meterstriche von dem Ende des Metermaßes in Millimetern ab. Hierauf vergleicht man die Länge des mittleren Meterintervalls mit der Länge des Metermaßes, indem man das Intervall an diejenige Seite des mit durchgehenden Theilstrichen versehenen stählernen Metermaßes legt, an welcher kein Anschlag vorhanden ist. Die Summe der Fehler der drei Meterintervalle giebt den Gesamtfehler des Meterstocks.

Die Prüfung der Zwei- und Einmeterstöcke sowie des Tiefgangstheilers (Nr. VIII) erfolgt unter sinngemäßer Anwendung vorstehender Bestimmungen.

Die Prüfung des Meßbandes erfolgt derart, daß man dasselbe ausrollt und unausgespannt auf eine ebene Unterlage (Brett, Fußboden) hinlegt. Alsdann schiebt man die beiden Dreimeter- und den Zweimeterstock aneinander, bringt sie neben das Meßband und bestimmt mit Berücksichtigung der etwaigen innerhalb der Fehlergrenze sich haltenden Fehler der Meterstöcke, ob die für das Meßband festgesetzte Fehlergrenze eingehalten ist.

4. Bei den unter 1 Nr. I bis IV aufgeführten Meßgeräthen dürfen die folgenden Abweichungen von der Richtigkeit geduldet werden:
- bei Nr. I größte zulässige Abweichung der Gesamtlänge 3 mm,
 - bei Nr. II größte zulässige Abweichung der Gesamtlänge 2 mm,

bei Nr. III größte zulässige Abweichung der Gesamtlänge 2 mm,
bei Nr. IV größte zulässige Abweichung für je 10 m Länge 1 cm.

Zeigen die Meßgeräthe größere als die hiernach zulässigen Abweichungen, so müssen sie so lange außer Gebrauch gesetzt werden, bis sie eine Richtigtstellung erfahren haben.

B. Aufnahme der Maße.

1. Ueber das Nivverfahren wird nach dem anliegenden Muster ein Protokoll aufgenommen, in welches alle zur Nivung gehörigen Maße eingetragen und in welchem alle dazu gehörigen Rechnungen und Nebenrechnungen ausgeführt werden.
2. Alle Maße werden auf Centimeter abgerundet; Bruchtheile der Centimeter werden, soweit sie 0,5 oder mehr betragen, als ein ganzes Centimeter gerechnet, kleinere Bruchtheile aber unberücksichtigt gelassen.

Die Maße sind derart in das über das Nivverfahren aufzunehmende Protokoll einzutragen, daß die zu den ganzen Metern hinzukommenden Centimeter als Dezimalstellen hinter die Meterzahlen gesetzt werden (z. B. 3,82 m, 0,25 m u. s. f.).

3. Behufs Aufnahme der Maße wird der Nivraum mittels zweier senkrecht durch die beiden Enden der Leerebene und rechtwinklig zur Längsachse des Schiffes gelegter Querschnitte in drei Abtheilungen getheilt. Die Einsenkungsebenen jeder derselben werden für sich vermessen.
4. Vermessung der Einsenkungsebenen der mittleren Abtheilung des Nivraums:
 - a) Die Länge dieser Abtheilung wird zwischen den sie begrenzenden beiden Querschnitten parallel zur Längsachse des Schiffes ermittelt. Die Messung erfolgt bei vorhandenem glatten Deck unmittelbar auf diesem, bei anderer Deckform und bei ungedeckten Fahrzeugen an der zu dem Behufe zwischen den beiden höchstgelegenen festen Endpunkten des Schiffes gespannten Leine (A VII) mittels der Meterstöcke.
 - b) Die gefundene Länge wird in eine gerade Anzahl gleicher Theile getheilt, deren Länge bei einer Länge der Abtheilung bis zu 20 m über 3 m, bei einer Länge der Abtheilung von 20 m und mehr über 5 m nicht hinausgehen darf. Die Anzahl der Theile soll nicht größer sein, als zur Durchführung dieser Vorschrift erforderlich ist.

Nachdem mittels eines Meterstocks oder des Meßbandes die einzelnen Theilpunkte abgesetzt sind, wird ihre Lage am Schiffe rechtwinklig zur Längsachse auf die beiden Bordwände übertragen.
 - c) Demnächst wird der Ort jedes Theilpunktes auf die darunter durch Kreidestriche bemerkbar gemachten, drei zu vermessenden Einsenkungsebenen übertragen.

Anlage I.

Mittels einer an jedem Theilpunkte querschiffs über das Fahrzeug gelegten und auf der einen Seite darüber hinausragenden Latte, oder, wenn das infolge der Einrichtung des Fahrzeugs umständlich sein sollte, mittels eines Bandmaßes wird in einer sich dazu eignenden Höhe die ganze, von Bord zu Bord sich erstreckende Breite des Fahrzeugs gemessen.

Demnächst wird mittels eines am überragenden Theile der Latte oder eines entsprechend festgehaltenen Auslegers frei herabhängenden Lothes für jeden Theilpunkt der Länge des Fahrzeugs, auf einer seiner Seiten der Unterschied der soeben gemessenen Bordbreite und der Breite an jeder der drei Einsekkungsebenen bestimmt. Unter Verdoppelung dieses Unterschiedes findet man je nach der Form des Schiffes durch Addition oder Subtraktion für jeden Theilpunkt der Länge die gesuchten Breiten zwischen den äußeren Bordwänden in jeder der zu messenden drei Einsekkungsebenen.

d) Wenn die Schiffswand (wie bei Klinkergebauten Schiffen) Abzüge bildet, so wird jeder Abstand der Lothleine von der Bordwand, welcher in die Nähe eines solchen Abzuges fällt, sowohl oberhalb wie unterhalb desselben gemessen und das arithmetische Mittel zwischen beiden Mäßen als der wahre Abstand angenommen.

5. Vor Aufnahme der Maße der mittleren Abtheilung ist festzustellen, in welcher Ausdehnung die Seitenwände des Schiffes parallel zu der durch die Längsnachse des Schiffes gedachten senkrechten Ebene sind. In dieser Ausdehnung sind die Breitenmaße nur in einem Längentheilpunkt auf jeder Bordseite des Schiffes wirklich aufzumessen, während für alle übrigen Theilpunkte die den gemessenen gleichen Maße ohne weiteres in das Protokoll übertragen werden.
6. Sind hiernach die einzelnen Breiten der die Nischschichten nach oben und nach unten begrenzenden Ebenen für die mittlere Abtheilung festgestellt, so werden die Abstände des Vorder- und Hinterschiffs von dem vorderen beziehungsweise hinteren Querschnitt ermittelt. Zu diesem Zwecke wird das Loth in der Längsnachse des Schiffes sowohl in dem vordersten wie dem hintersten festen Punkte des Schiffskörpers, oder wenn erforderlich an einem Ausleger frei spielend aufgehängt und mit Aufnahme der Abstände der Lothleine in den einzelnen Einsekkungsebenen ebenso verfahren, wie oben für die Aufnahme der Abstände von den Seitenwänden des Schiffes angegeben ist.

Bei Schiffen und Steven sind außerdem die Querbreiten der letzteren in der Leerebene, der mittleren Einsekkungsebene und der oberen Nischebene zu messen. Bei Fahrzeugen, welche vorn oder hinten nicht durch einen Steven abgeschlossen sind, müssen die entsprechenden Querbreiten der an Stelle der Steven vorhandenen

vorderen und hinteren Schiffstheile ermittelt werden. Ferner wird, wenn die Schiffszform es erfordert, für die obere Nischebene und die mittlere Einsenkungsebene noch eine Zwischenbreite auf halber Länge dieser Ebenen im vorderen und hinteren Nischraume gemessen.

7. Wird die Aufnahme einzelner Breiten durch vorspringende Theile, wie Schaufelräder *z.*, an der Aufnahmestelle verhindert, so darf die Breitenmessung ausnahmsweise an einer anderen, der vorgeschriebenen möglichst naheliegenden Stelle vorgenommen werden. In solchen Fällen muß jedoch stets eine Berichtigung der aufgenommenen Maße, der Form des Schiffes entsprechend, erfolgen.

C. Berechnung des Flächeninhalts der einzelnen die Nischschichten begrenzenden Ebenen.

1. Die Berechnungen sind in demselben Protokoll auszuführen, in welchem die Maße verzeichnet sind (B 1).
2. Jedes Protokoll ist nach Beendigung aller in demselben vorzunehmenden Berechnungen und Aufzeichnungen von der Nischbehörde zu unterzeichnen.
3. Alle Rechnungen sind mit 3 Dezimalstellen durchzuführen, und zwar ist die dritte Dezimalstelle um 1 zu erhöhen, wenn die darauf folgende vierte Stelle 5 oder mehr beträgt.
4. Die Berechnung der einzelnen Einsenkungsebenen erfolgt in nachstehender Weise:

Bei der Leerebene werden die gemessenen Breiten vom Vordertheile des Schiffes anfangend fortlaufend mit 1, 2, 3, 4, 5 u. s. f. bezeichnet und der Reihe nach mit 1, 4, 2, 4, 2, 4 4 · 1 multipliziert. Die Summe dieser Produkte multipliziert mit dem dritten Theile des gemeinsamen Abstandes der Längentheilpunkte von einander ergibt den Flächeninhalt der Leerebene in Quadratmetern.

Die Flächeninhalte der übrigen Einsenkungsebenen setzen sich aus dem Inhalte der in den drei Abtheilungen des Nischraums befindlichen Theile derselben zusammen. Die Ermittlung des Inhalts der in der mittleren Nischraumabtheilung befindlichen Theile jeder dieser Ebenen erfolgt in der für die Leerebene vorgeschriebenen Weise, während die beiden anderen Theile je nach ihrer Form als Dreiecke, Trapeze oder von krummen Linien begrenzte Flächenstücke berechnet werden. Im letzteren Falle werden die drei Breiten (*s.* oben B 6 Absatz 2) mit 1, 4, 1 multipliziert, die Produkte addirt und sodann wird durch Multiplikation dieser Summe mit dem dritten Theile des Abstandes dieser Breiten von einander der Flächeninhalt gefunden. Im Falle eines Dreiecks oder Trapezes wird die algebraische Summe der zwei Breiten mit der Hälfte des Abstandes dieser Breiten multipliziert. Die Summe der Inhalte der drei Theile einer Einsenkungsebene ist der Flächeninhalt der letzteren.



D. Berechnung des Nichtraums.

1. Die Berechnung des Inhalts des ganzen Nichtraums erfolgt demnächst in der Weise, daß der ganze Flächeninhalt der Leerebene mit 1, der der mittleren Einsenkungsebene mit 4, der der oberen Nichebene mit 1 multipliziert und die Summe dieser Produkte mit $\frac{1}{3}$ des gemeinsamen Abstandes der genannten drei Einsenkungsebenen von einander multipliziert wird.
Das Ergebnis dieser Rechnung ist der Inhalt des ganzen Nichtraums in Kubikmetern oder Tonnen.
2. Der Inhalt der oberen, zwischen der mittleren Einsenkungs- und der oberen Nichebene befindlichen Nichtschicht wird gefunden, indem man die halbe Summe des ganzen Flächeninhalts jeder dieser beiden Haupteinsenkungsebenen mit ihrem Abstände von einander multipliziert.
3. Den Inhalt der unteren, zwischen der Leer- und der mittleren Einsenkungsebene befindlichen Nichtschicht erhält man, indem man vom Inhalte des ganzen Nichtraums den der oberen Nichtschicht subtrahiert.

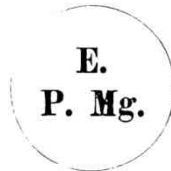
Zu § 10 Absatz 1.

1. Zur Feststellung der Belastung, welche jeder im § 10 der Nichtordnung vorgesehenen Eintauchung des Nichtraums entspricht, wird der Raumgehalt einer jeden Nichtschicht durch die halbe Anzahl der Centimeter ihrer Höhe getheilt. Der Quotient gilt als die Belastung für je 2 cm der Eintauchung. Im Nichtschein ist diese Belastung bis zur oberen Nichebene tabellarisch nachzuweisen.
2. Wenn die Eintauchung eines Schiffes nicht mit einer Marke des Tiefgangsanzeigers zusammenfällt, sondern zwischen zwei Marken liegt, so ist sie bis auf 2 cm genau festzustellen, wobei Maße unter 1 cm unberücksichtigt bleiben, größere aber als zwei volle Centimeter angenommen werden.
3. Ist die Eintauchung eines Schiffes nicht an sämtlichen sechs Tiefgangsanzeigern gleich, so wird die Summe der Angaben von allen sechs Anzeigern durch sechs getheilt. Die gefundene Zahl gilt dann als Eintauchung des Schiffes.

Zu § 10 Absatz 2 und 3.

1. Das Nichtzeichen wird bei hölzernen Schiffen mit dem Brennstempel eingebrannt, bei eisernen Schiffen sowie bei Schiffen mit eisernen Borden mit einem der Schlagstempel eingeschlagen.

2. Die Buchstaben und Ziffern der Mischzeichen müssen in großer lateinischer Schrift 1 cm hoch nach dem folgenden Muster angeordnet sein:



3. Die Inschrift am Schiffe ist neben oder unter dem Namen des Schiffes beziehungsweise dem Namen und Geschäftsitze des Eigenthümers nach folgendem Muster

320 T.	E. P. Mg.
--------	--------------

- in deutlich lesbarer Schrift von mindestens 15 cm Höhe der kleinsten Buchstaben und Ziffern, deren Grundstrichbreite nicht unter ein Fünftel der Höhe betragen soll, mit haltbarer Farbe hell auf dunklem oder dunkel auf hellem Grunde anzubringen.
4. Der Mischschein wird nach dem angeschlossenen Muster ausgefertigt und wie jeder spätere Vermerk darin von der Mischbehörde unterzeichnet.

Anlage II.

Zu § 11.

Die Ungültigkeitserklärung wird von der sie aussprechenden Mischbehörde allen übrigen Mischbehörden des Elbstromgebiets mitgetheilt und durch das von der Revisionsbehörde bestimmte öffentliche Blatt bekannt gemacht.

Zu § 12.

Wird die Mischprüfung eines Fahrzeugs von einer Mischbehörde ausgeführt, welche die Mischung oder die letzte Mischprüfung nicht bewirkt hat, so ist das Mischprotokoll von der Behörde zu erbitten, bei welcher das letzte Verfahren vor sich gegangen ist. Das Mischprotokoll bleibt im Besitze derjenigen Behörde, bei welcher die letzte Mischung oder die letzte Mischprüfung erfolgt ist.

In dem über die Mischprüfung aufzunehmenden Protokolle sind nur diejenigen Rechnungen auszuführen, welche durch die Neumessung erforderlich werden; unveränderte Ergebnisse werden aus dem früheren Mischprotokolle summarisch übertragen.

Zu § 14.

Die Mischbehörden haben Verzeichnisse zu führen, in welche die Ergebnisse der Mischungen und Mischprüfungen unter laufender Nummer einzutragen sind.

Alle auf die vorgenommenen Messungen und Berechnungen bezüglichen Aufzeichnungen sowie die zurückgelieferten Michscheine erhalten dieselbe Nummer und sind aufzubewahren.
