

(33) Wasserverdrängung und Veränderung der Wasserverdrängung des Schiffes je Zentimeter gemittelter Eintauchung

1. von der in Süßwasser ermittelten Leerebene an *)
2. von der Ebene des Schiffsbodens an *)

	Gemittelte Eintauchung in cm	Entsprechende Verdrängung in m ³		Gemittelte Eintauchung in cm	Entsprechende Verdrängung in m ³		Gemittelte Eintauchung in cm	Entsprechende Verdrängung in m ³		Gemittelte Eintauchung in cm	Entsprechende Verdrängung in m ³
Mittlere Zunahme je cm m ³			Mittlere Zunahme je cm m ³			Mittlere Zunahme je cm m ³			Mittlere Zunahme je cm m ³		

Anmerkung Man erhält das Gewicht einer Ladung (in Tonnen), indem man den Unterschied zwischen

- a) der Verdrängung (in m³) des Schiffes, die der gemittelten Eintauchung zu Beginn der Beladung (oder Entladung) entspricht, und
- b) seine Verdrängung (in m³) die der gemittelten Eintauchung bei Abschluss dieses Vorgangs entspricht,

mit der Dichte des Wassers des Hafens multipliziert, in dem die genannten Eintauchungen gemessen wurden.

Die Zunahme der mittleren Eintauchung h beim Übergang des Schiffes von Wasser mit der Dichte d₁ in Wasser mit der geringeren Dichte d₂ ist gleich

$$\Delta h = h \cdot (d_1 - d_2) \cdot a.$$

Die Abnahme der mittleren Eintauchung h beim Übergang des Schiffes von Wasser mit der Dichte d₃ in Wasser mit der höheren Dichte d₄ ist gleich

$$\Delta h = h \cdot (d_4 - d_3) \cdot a;$$

dabei wird h in cm ausgedrückt, und a ist ein von den Formen des Schiffes abhängiger Koeffizient, der im allgemeinen gleich 0,9 angenommen wird.

Bemerkungen (37) bis (59)

(37) Der Punkt, über dem das Schiff nicht mehr wasserdicht ist (siehe Rubrik 30 b), liegt

(38) Kofferdämme (Lage, Anzahl)

(39) Ballasttanks (Lage, Anzahl)