

THE BRITISH CORPORATION REGISTER OF  
SHIPPING AND AIRCRAFT

## SURVEY FOR FREEBOARD

STEAMER, TANKER, SAILER : *CHARLES R. HUNTLEY " S.S.* WITH  
WITHOUT TIMBER DECK CARGO

Nationality *British* Builders' Name and No. of Ship *Kapir & Miller Ltd*

Port of Registry *Glasgow St. CATHARINES ONT. Old Kilpatrick* No 255

Official Number *148898* Owners *St. Lawrence Shipping Co Ltd Upper Lakes*

Gross Tonnage *1760* *& St. Lawrence Transportation Co. Ltd.*

Date of Build *3/1926* Port and Date of Survey *April 11th 1937*

Particulars of Classification *B.S. (Great Lakes Limited Gulf of St. Lawrence Service)* Name of Surveyor *E. Russell Macmillan*

Type of Superstructures *St. Lawrence* Names of Sister Ships *"EDWIN T. DOUGLASS", "FRANK B. BAIRD", "JAMES STEWART", "JOHN B. RICHARDS", "NORMAN B. MACPHERSON", "WILLIAM C. WARREN"*

Trade of Ship *Subs Forecastle*

Service Endorsement if any *AND ONLY SO LONG AS THE SHIP IS EMPLOYED IN GREAT LAKES & LIMITED GULF OF ST. LAWRENCE SERVICE. & NEWFOUNDLAND SERVICE.*

SUMMER FREEBOARD recommended amidships from centre of disc to top of deck line, (.....wood.....steel) 4'-7"

TROPICAL FRESH WATER LINE above centre of disc Corresponding Freeboard

|                            |       |   |   |    |   |   |        |
|----------------------------|-------|---|---|----|---|---|--------|
| FRESH WATER LINE           | "     | " | " | 4" | " | " |        |
| TROPICAL LINE              | "     | " | " | 4" | " | " | 4'-3"  |
| WINTER LINE                | below | " | " | 4" | " | " | 4'-11" |
| WINTER NORTH ATLANTIC LINE | "     | " | " | -  | " | " | -      |

SUMMER TIMBER FREEBOARD recommended amidships from top of deck line

TROPICAL FRESH WATER Timber line above L.S. Corresponding Freeboard

|                       |   |   |       |   |   |   |
|-----------------------|---|---|-------|---|---|---|
| FRESH WATER           | " | " | "     | " | " | " |
| TROPICAL              | " | " | "     | " | " | " |
| WINTER                | " | " | below | " | " | " |
| WINTER NORTH ATLANTIC | " | " | "     | " | " | " |

Number of years recommended for load line certificate

The scantlings and protective arrangements being in accordance with the Load Line Rules it is submitted that the freeboards be assigned

Passed at a meeting of the Committee of Management of the British Corporation Register of Shipping and Aircraft

on the

*11th January 1939*



© 2021

Chief Surveyor

Lloyd's Register  
Foundation

Secretary

010328-010337-0151 '9



1520

## INTERNATIONAL

## COMPUTATION OF FREEBOARD

Length on summer load line 253'0" Moulded Breadth 43'1" Moulded Depth 20'0" Depth of Keel

Moulded displacement (ex bossing) at moulded draught of 85 per cent. of moulded depth Tons

Co-efficient of fineness for use with tables  $\frac{\Delta \times 35}{L \times B \times D \times .85} = .84$ 

Displacement and tons per inch immersion in salt water at summer load line

Moulded depth 20'0" Deduction for Fresh Water  $\frac{\Delta}{40 T} =$  inchesStringer Plate 84" x .60" .05 Round of Beam CorrectionSheathing on exposed deck T  $\left(\frac{L-S}{L}\right)$  - Ships Round of Beam 11'0" inchesRise of floor (in sailers) - Standard Round of Beam  $\frac{B \times 12}{50} =$  10'34"Depth for Freeboard (D) 20'05" Difference .66"Table Depth 16'867" Restricted toDepth Correction 3'183" Correction  $\frac{\text{Difference}}{4} \times \left(1 - \frac{E}{L}\right) = .165 \times .8597$ If restricted by superstructures 6'195 ON = .142" OFF

|                     | Enclosed Length | Length of Overhang | Height      | Mean Covered Length (S) | Height Correction | Effective Length (E) |   |
|---------------------|-----------------|--------------------|-------------|-------------------------|-------------------|----------------------|---|
| Poep                |                 |                    |             |                         |                   |                      | Standard Height of Superstructure <u>6'03"</u>  |
| Raised Quarter Deck |                 |                    |             |                         |                   |                      | " " R.Q.D. -  |
| Bridge              |                 | F                  |             |                         |                   |                      | Percentage covered S/L = <u>14'03"</u>  |
|                     |                 | A                  |             |                         |                   |                      | " " E/L = <u>10'47"</u>   |
| Forecastle          | <u>35'5"</u>    |                    | <u>4'6"</u> |                         |                   |                      | " from Table line A, B, (corrected for absence of forecastle if required) <u>5'235"</u> |
| Trunk Aft           |                 |                    |             |                         |                   |                      | Percentage from Table by interpolation for Bridge less than 2L if required = -          |
| " Forward           |                 |                    |             |                         |                   |                      | Deduction = $3'13 \times .05235 = 1'639$  |
| Tonnage Opening Aft |                 |                    |             |                         |                   |                      | Percentage from Table for Tankers (or Timber ships) =                                   |
| " Forward           |                 |                    |             |                         |                   |                      | Deduction =   |
| Totals              |                 |                    |             |                         |                   |                      |   |

| Station                   | Actual Sheer | Standard Sheer | Effective Sheer | S.M. | Product        | Mean Actual sheer aft   |                    |
|---------------------------|--------------|----------------|-----------------|------|----------------|---|--------------------|
| A.P.                      | <u>24'0"</u> | <u>35'3"</u>   | <u>24'0"</u>    | 1    | <u>24'0"</u>   | " Standard " "  | <u>less than 1</u> |
| $\frac{1}{3}$ L from A.P. | <u>1'0"</u>  |                | <u>1'0"</u>     | 4    | <u>4'0"</u>    | Mean Actual sheer forward   | <u>less than 1</u> |
| $\frac{2}{3}$ L from A.P. | -            |                | -               | 2    | -              | " Standard " "  |                    |
| Amidships                 | -            |                | -               | 4    | -              | Length of enclosed superstructure forward of amidships                                      |                    |
| $\frac{1}{3}$ L from F.P. | -            |                | -               | 2    | -              | Length of Ship  |                    |
| $\frac{2}{3}$ L " "       | -            |                | -               | 4    | -              | Length of enclosed superstructure aft of amidships  |                    |
| F.P.                      | <u>18'</u>   | <u>70'6"</u>   | <u>18'0"</u>    | 1    | <u>18'0"</u>   | Length of Ship  |                    |
|                           |              |                |                 | 18   | <u>46'0"</u>   | Sheer Correction = Difference $\times \left(75 - \frac{S}{2L}\right) = 15'094 \times .6798$ |                    |
| Effective Mean Sheer      |              |                |                 |      | <u>2'556"</u>  | = <u>10'26" ON</u>  |                    |
| Standard " "              |              |                |                 |      | <u>17'650"</u> | If limited on account of midship superstructure   |                    |
| Difference                |              |                |                 |      | <u>15'094"</u> | " to maximum allowance of $1\frac{1}{2}$ ins. per 100 ft. =                                 |                    |

TABULAR FREEBOARD corrected for flush deck if required = 32'93"Correction for co-efficient =  $\frac{1.52}{1.36} = 36.80$ 

## DRAUGHTS AND SEASONAL CORRECTIONS

|   | +             | -            |                | Sailor, Tanker, Steamer | Timber |
|---|---------------|--------------|----------------|-------------------------|--------|
| Depth correction  | <u>6'19"</u>  | -            |                |                         |        |
| Deduction for superstructures   | -             | <u>1'64"</u> |                |                         |        |
| Sheer correction  | <u>10'26"</u> | -            |                |                         |        |
| Round of Beam correction  | -             | <u>.14"</u>  |                |                         |        |
| Correction for thickness of deck amidships                                  | -             | -            |                |                         |        |
| Other corrections, scantlings, etc.   | <u>3'53"</u>  | -            |                |                         |        |
| + LOW COAMINGS  | <u>19'98"</u> | <u>1'78"</u> | <u>18'20"</u>  |                         |        |
| Depth to Freeboard Deck in feet   |               |              | <u>20'050"</u> |                         |        |
| Summer Freeboard in feet  |               |              | <u>4'583"</u>  |                         |        |
| Moulded Draught (d)   |               |              | <u>15'467"</u> |                         | (d1)   |
| Addition for Keel   |               |              | <u>.100"</u>   |                         |        |
| Extreme draught   |               |              | <u>15'567"</u> |                         |        |
| Deduction for Tropical and addition for Winter freeboard $d/4 = 3'867$ ins. |               |              |                |                         |        |
| Addition for Winter North Atlantic (if required) = ins.                     |               |              |                |                         |        |
| Deduction for Tropical Timber Freeboard $\frac{d1}{d} =$ ins.               |               |              |                |                         |        |
| Addition for Winter " " $\frac{d1}{d3} =$ ins.                              |               |              |                |                         |        |
| " " N.A. Timber Freeboard (if required) = ins.                              |               |              |                |                         |        |

|   |   |                |  |
|---|---|----------------|--|
| Summer Freeboard in inches  | = | <u>55'00"</u>  |  |
| Additional allowance for superstructures on Timber carrying ships T = |   | <u>3'867"</u>  |  |
| Summer Timber Freeboard in inches W. =                                |   | <u>51'133"</u> |  |
|   |   | <u>58'867"</u> |  |

MIN. INT. FREEBOARD = 51'48"STRENGTH FREEBOARD 4'6"

0151 29

Form LL. 4.D.

THE BRITISH CORPORATION REGISTER OF SHIPPING AND AIRCRAFT  
SURVEY FOR FREEBOARD  
CONDITIONS OF ASSIGNMENT

SHIPS NAME

OFFICIAL NUMBER

Nationality and Port of Registry

## PARTICULARS OF SUPERSTRUCTURES, TRUNKS, CASINGS, DECKHOUSES

|  | Coaming | Plating | Stiffeners | Spacing | End Attachments | No. and size of Openings | Height of Sills | Height of Casings |
|--|---------|---------|------------|---------|-----------------|--------------------------|-----------------|-------------------|
| Poep Bulkhead  |         |         |            |         |                 |                          |                 | -                 |
| R.Q.D. "   |         |         |            |         |                 |                          |                 | -                 |
| Bridge Aft Bulkhead  |         |         |            |         |                 |                          |                 | -                 |
| " Forward "  |         |         |            |         |                 |                          |                 | -                 |
| Forecastle Bulkhead  |         |         |            |         |                 |                          |                 | -                 |
| Trunk, Aft   |         |         |            |         |                 |                          |                 | -                 |
| " Forward  |         |         |            |         |                 |                          |                 | -                 |
| Exposed Machinery Casings on Freeboard or R.Q. Deck                                |         |         |            |         |                 |                          |                 | -                 |
| Exposed Machinery Casings on superstructure decks                                  |         |         |            |         |                 |                          |                 | -                 |
| Machinery Casings within Superstructures not fitted with Cl. 1. closing appliances |         |         |            |         |                 |                          |                 | -                 |
| Deckhouses on flush deck ships   |         |         |            |         |                 |                          |                 | -                 |

## PARTICULARS OF CLOSING APPLIANCES (state if capable of being manipulated from both sides)

|  |   |
|--|---|
| Poep Bulkhead  |   |
| R.Q.D. "   |   |
| Bridge Aft Bulkhead  |   |
| " Forward "  |   |
| Forecastle Bulkhead  | 3 doors - 60 x 24 x 1 3/4 solid wood + 1/16" plate - 1 1/4" sills   |
| Exposed Machinery Casings on Freeboard or R.Q. Deck                                | Engine casing - wide house - steel  |
| Exposed Machinery Casings on superstructure decks                                  | Blr. Room but - Outer door - 59 x 24 x 1 3/4 wood + 1/16" plate - 1 1/4" sill } steel casing in entranceway.<br>Inner " - " 1/4" steel - 6" coaming |
| Machinery Casings within superstructures not fitted with Cl. 1. Closing Appliances | Eng. Room but - Outer door - 59 x 24 x 1 3/4 " 2 1/4" sill } wood casing in passage way.<br>Inner " - 1/2" panel wood - 8" " }                      |
| Deck houses on Flush Deck ships  | No pantail entrance   |

ALTERATIONS IN GREEN 9/6/42

## PARTICULARS OF FREEING ARRANGEMENTS

|  | Length of Bulwark | Height of Bulwark | No. and size of Freeing Ports each side | Area each side | Rule Area |
|--|-------------------|-------------------|---|----------------|-----------|
| After Well   |                   |                   | None (Open rails all around)            |                |           |
| Forward Well   |                   |                   |   |                |           |
| State fore and aft position and height above deck to bottom of port, for each port |                   |                   | After Well                              |                |           |
|  |                   |                   | Forward Well                            |                |           |

State whether freeing ports are fitted with shutters, bars or rails, and give particulars

Give particulars of freeing port area, etc., on superstructure decks



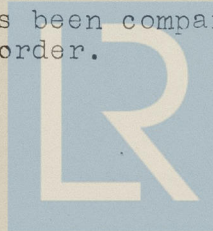
© 2021

Lloyd's Register Foundation

0151 29



The Freeboard Report has been compared with the  
approved plans and found in order.



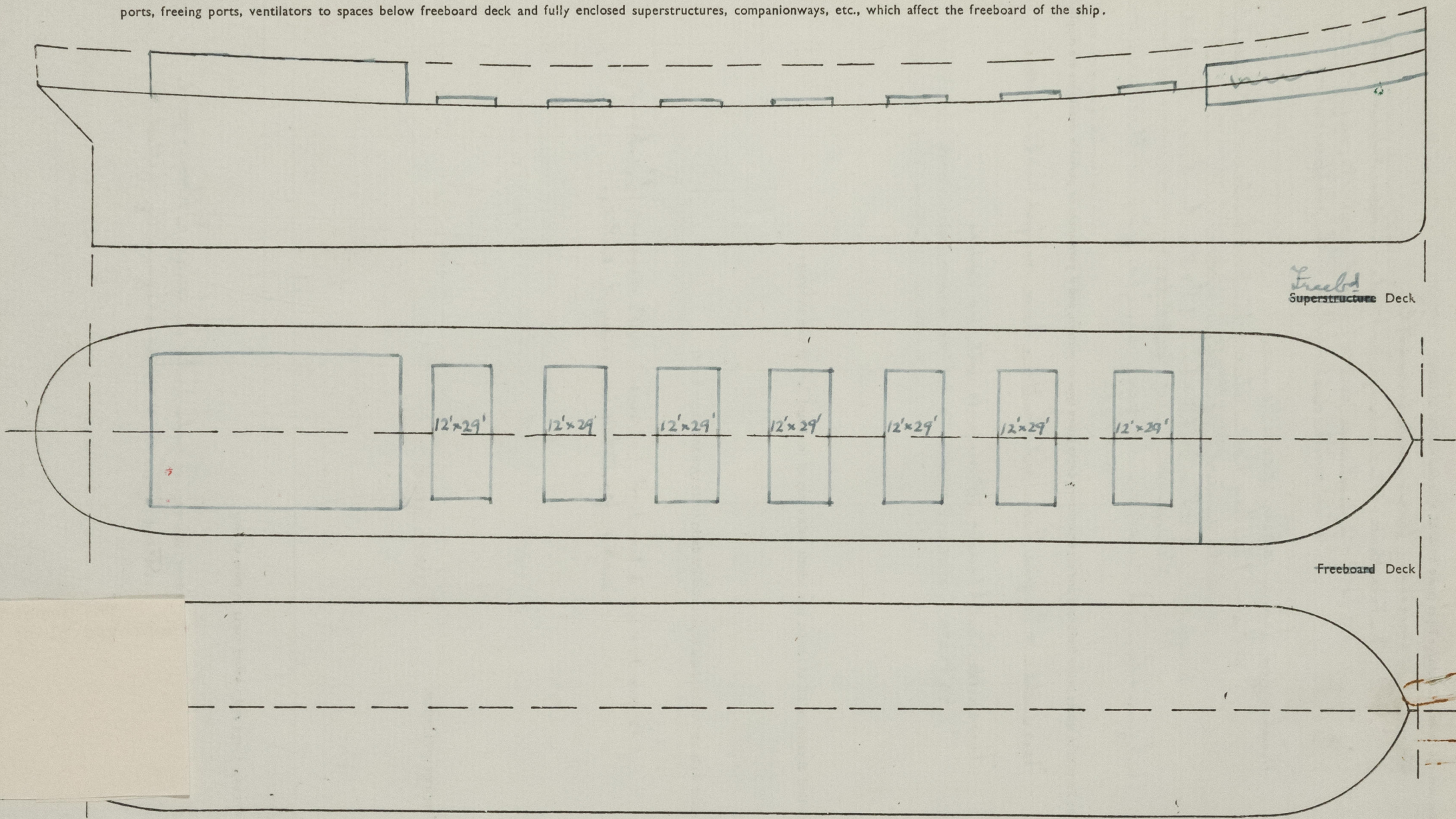
Lloyd's Register  
Foundation

*[Handwritten signature]*

OISI 5/9



Position and dimensions of superstructure decks, position of superstructure bulkheads and openings, extent and thickness of wood sheathing in wells, position of cargo and coaling hatchways, gangway, cargo and coaling ports, freeing ports, ventilators to spaces below freeboard deck and fully enclosed superstructures, companionways, etc., which affect the freeboard of the ship.



PARTICULARS OF ALL HATCHWAYS ON FREEBOARD AND SUPERSTRUCTURE DECKS

| Number and description of Hatchway from forward |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

Are tarpaulins in good condition and in accordance with rule requirements?

Are lashings provided in accordance with rule requirements?

Are wood beams and steel shod at all bearing surfaces?

Are battens and wedges efficient and in good condition?

Securing bars - 3" x 1/2" flat - 2 athwartship each hatch  
3 ADDITIONAL FORE AFT SECURING BARS FITTED AT EACH HATCH  
EXISTING ATHWARTSHIP ANGLE REPLACED BY 2 - 3" x 3" ANGLES

9/6/42

Lloyd's Register Foundation



Give full particulars of the following:—

Fiddle, Funnel and Vent Coamings, Engine Room skylight and other openings in <sup>on deckhouse</sup> Machinery Casings top and their means of closing (state height of coamings, type of fiddle covers, and if these are permanently attached in their proper positions)

Fiddley - 2 1/2" coaming - hinged steel covers.  
Funnel coaming - 16"  
Eng. Room have high coamings.  
Eng. Room skylight - steel.  
Bunker hatch - 48" plate coaming - 2 3/4 wood covers - clcts @ 24"

Flush Bunker Scuttles on freeboard and superstructure decks (state material, type of joints, etc., and if secured by hinge or permanent chain attachment)

none

Escape Scuttle hatch on forecastle deck - 21" dia; C.I. cover  
bayonet joint.

Companionways on freeboard and superstructure decks (state material, height of doorway sills, type of doors, and if these can be closed and secured from both sides)

none.

Ventilators in exposed positions on freeboard, raised quarter and superstructure decks to spaces below freeboard decks and fully enclosed superstructures enclosed by Class 1 appliances (state height of steel coamings, pitch of rivets in deck connection, type of closing arrangements)

Forecastle dk - 9" & 16" Cowl Vents - 21" Coaming (rivs @ 3 1/2")  
plugs & covers provided.

Airpipes in exposed positions on freeboard, raised quarter and superstructure decks (state height to opening and if satisfactory closing arrangements are provided)

Forecastle deck - S.N. Airpipes - 21" high  
Forebd deck - " " - 8" high amidships  
" " - " " - 20" " aft

Closing appliances provided ✓

Scuppers and Sanitary Discharge Pipes (state material, type and number of valves)

Discharges forward (from sink forecastle)  
In Fore Peak - WC discharge port side - clapper valve on outlet.  
No hold - 2 discharges port & starboard - outlets, about 2 ft below sink deck - fitted with clapper valves.

Discharges from after deckhouse  
WCs - 1 in Eng room star; 1 in port bunker - both outlets fitted with clapper valves.  
Drains - 2 in Eng. room; 1 in port bunker - clapper valves on all outlets.  
Ashgun - hinged cover on hopper; hinged flap with lever, on outlet.

Side Scuttles to spaces below freeboard and superstructure decks (state type or pattern, and if permanent or portable deadlights are supplied)

Forecastle & Engine Room side scuttles have hinged metal covers.

Forecastle Bulkhead - 10" airports with no covers.

1/4" PLATE COVERS FITTED TO AFTER & FORWARD CABINS. 9/10/42

Vertical distance of sill of lowest side scuttle below top of freeboard deck at side amidships

Guard Rails on freeboard and superstructure decks (state type and where fitted)

Open rails - 2 tier rod (or wire) all around freeboard deck - portable in way of hatches.

Gangways and Lifelines

Life lines fitted be fitted.

Gangway, Cargo and Coaling Ports in sides of ship

Gangway door each side in Engine Room - good strong W.T. doors - as originally fitted.

SUPPLEMENTARY REQUIREMENTS FOR STEAMER CARRYING TIMBER DECK CARGOES

Do Superstructure and Machinery Casings comply with rules?

Is provision made for protection of steering gear?

Is emergency steering gear provided?

Are efficient sockets and eyes for lashings provided and properly spaced?

State particulars of longitudinal subdivision in double bottom

State particulars of Bulwarks and Rails

Particulars of any Special Features in the construction of the Ship

Endorsement at first survey and at surveys for Renewal of Certificate:—

The fittings and appliances are in accordance with the particulars shown in the form and are in good condition



© 2021

Lloyd's Register  
Foundation