

REGLUR

um smíði tréskipa.

100

22. sept.

Samkvæmt l. nr. 93 frá 3. maí 1935, um eftirlit með skipum, eru settar eftirfarandi reglur.

1. gr.

Tréskip, sem smíðað er til skráningar hér á landi, skal fullnægja kröfum þeim, sem settar eru í 2.—53. gr. þessara reglna. Reglur þessar eru fyrir slétt-súðuð skip, 10—60 rúmlestir að stærð, smíðuð úr eik eða eik og furu.

Víð hvaða skip reglurnar eiga.

2. gr.

Tréskip, sem smíðað er erlendis til skráningar hér á landi, skal fullnægja ákvæðum þeim um smíði og styrkleika skips, sem sett eru í þessum reglum, eða kröfum einhverra þeirra flokkunarfélaga, sem hlotið hafa viðurkenningu atvinnuáráðuneytisins, enda séu kröfurnar ekki vægari í aðalatriðum en þær, sem gerðar eru í þessum reglum.

Skip, smíðuð erlendis.

Þetta skal sannað með vottorði flokkunarfélagsins.

3. gr.

Þegar smíða á skip, hvort heldur er hér á landi eða erlendis, eftir þessum reglum, skal senda skipaskoðunarstjóra neðantalda uppdrætti af skipinu til samþykktar og athugunar, áður en byrjað er á smíðinni:

Uppdrættir.

- 3 miðbandsuppdrætti,
- 3 langskipsuppdrætti,
- 3 fyrirkomulagsuppdrætti,
- 3 uppdrætti af seglum og reiða.

Á uppdráttunum skal greinilega sýna öll efnismál, og skal þeim einnig fylgja almenn lýsing á skipinu.

Þegar skipaskoðunarstjóri hefir endurskoðað uppdrættina og gert sínar athugasemdir um það, hvornig smíðinni skuli hagað, ritar hann á þá samþykki sitt.

Svo skal senda skipasmíðnum eitt eintak og eftirlitsmanninum annað, en skipaskoðunarstjóri heldur eftir einu eintaki og lýsingunni.

4. gr.

Reglurnar eru miðaðar við það, að öll vinna sé ágætlega af hendi leyst. Þess vegna verður skipaskoðunarmaður sá, sem eftirlit hefir með smíðinni, að gæta þess, að verkið sé vandað, og að sérhver galli á efni eða óvönduð vinna sé endurbætt, áður en það fær viðurkenningu hans.

Verkvöndun.

100

5. gr.

22. sept.
Aðgæzla
við ferm-
ingu.

Í reglum þessum er gert ráð fyrir því, að farið sé með skipið, eins og góðra sjómanna er venja, og skal þá sérstaklega gæta þess, að þungum hlutum sé raðað á réttan hátt í skipið, að kjölfestu og eldsneyti sé komið rétt fyrir, og að aðgæzla sé við höfð, þegar skip er látið standa við bryggju o. s. frv.

6. gr.

Skýringar
og vísi-
tölur.

Þar sem ekki er öðruvísi ákveðið í reglum þessum, er lengd, breidd og dýpt skips talin í metrum.

Lengd skips, L, er bein lína frá fremri brún framstefnis að aftari brún afturstefnis, mæld á þilfari.

Breidd skips, B, er bein lína milli ytri brúna banda, þar sem skipið er breiddast (súðin ekki meðtalin).

Dýpt skips, D, er mæld á miðri lengd, frá efri brún á spónfari við kjölinn að neðri hlið þramar við súðina.

$\frac{1}{2}$ gjörð, $\frac{G}{2}$ er mæld meðfram ytri brún miðbandsins frá miðjum kili við efri brún spónfarsins að neðri hlið þramar við súðina.

Stýrisás, S. Þvermál hans er fundið á þam hátt, að margfalda flatarmál stýrisins aftan við miðju stýrisáss, mælt í fermetrum, með lengdinni frá miðju hans að þyngdarpunkti stýrisins, reiknaðri í metrum. Sjá töflu 7.

Þverskipsvísitalan er $B + D + \frac{G}{2}$

Langskipsvísitalan er $L \left(B + D + \frac{G}{2} \right)$

Breiddarvísitalan er B.

Stýrisásvísitalan, S, er $f \times I_1$.

Legufæravísitalan er $L (B + D) + l (b + h)$.

Viðvikjandi stærðinni $l (b + h)$ sjá 41. gr.

7. gr.

Kjölnur.

Hæð og þykkt kjalarins sé samkvæmt töflu 3. Þegar kjölnur er settur saman, má hann ekki vera úr fleiri en tveim pörtum. Aftari parturinn sé að minnsta kosti $\frac{2}{3}$ hlutar af allri kjallengdinni. Ef kjallengdin er meira en 21 metri, þarf aftari parturinn ekki að vera lengri en 14 metrar. Skörunin á kilinum sé að lengd 6 sinnum kjalhæðin. Þar sem kjölnur er skeyttur, séu settir tveir hnoðnaglar, hvor sínum megin við miðlínu hans, á hvern $\frac{1}{2}$ lengdarmetra samsetningarinnar. Þvermál skararboltanna sé sem næst $\frac{5}{7}$ af þvermáli kjalboltanna. Kjölinn má ekki veikja með því að greypa niður í hann afturstefni og bönd eða inn í hann svölujárn nema að $\frac{1}{3}$ þykktar þess. Gæta skal þess, að böndin falli vel að kilinum, þar sem kjalboltinn tengir þau við hann, svo að komið verði í veg fyrir eyðingu á boltanum. Hæð kjalarins, sem fyrirskipuð er í töflu 3, er hæð hans miðskipa.

Þar sem kjölurinn er greypur upp í böndin og kjalræsið er þétt við kjölinn, skal neðri brún sýjunnar negld í kjölinn, en efri brúnnin í bandið ofan við ræsið. Sé kjölurinn ekki greypur upp í böndin, skal kjalræsið sett í þau yfir miðju kjalsýjunnar, og hann negldur beggja megin við ræsið.

100
22. sept.

8. gr.

Slitkjölur neglist með tvöfaldri naglaröð (ekki í miðjan kjöl). Stærð hans fer eftir töflu 4. **Slitkjölur.**

9. gr.

Breidd og þykkt framstefnis og hnés sé samkvæmt töflu 3. Lengdin á hnénu hvorum megin við stúfskeyti kjalarins og stefnisins sé minnst þrisvar sinnum kjalhæðin. Hnoðboltarnir séu 3 mm digrari en kjalboltarnir, og séu þeir hvorum megin við skeytið. Aftan á stefnið í bilið milli hnésins og júdasareyrnanna sé eikarstykki vel fest með skrúfuðum boltum við stefnið, og skal þykktin vera sem næst $\frac{3}{5}$ af stefnisþykktinni, og breiddin það mikil, að góð negling fáist í það aftan við neglingu sýjuendanna, sem nái minnst tvær sýjuþykktir fram á stefnið.

Framstefni og hné.

Á skipum, þar sem keðjupípur eru látnar ná í gegnum þilfarið og út úr súðinni, skulu stefnisböndin liggja þétt saman og boltuð í stefnið og ná frá stefnishné upp að öldustokk. Breidd þeirra að ofan sé að minnsta kosti eins og stefnisbreiddin samkvæmt töflu 3, en að neðan eins og stefnisþykktin.

10. gr.

Breidd afturstefnis sé hvergi minni en kjalhæðin að aftan, sjá töflu 3. Þykktin sé ekki minni en kjalþykktin, og ekki má vera minna af óskertu efni utan við öxulgatið en $1\frac{1}{2}$ sinnum súðarþykktin. Þar sem afturstefni er ekki haft í einu lagi, heldur felld aftan á skrúfustefnið, þá sé þessi áfella ekki þynnri en kjölurinn og boltuð með tveim gegnreknnum hnoðboltum, 3 mm digrari en kjalboltunum, og svo langt hvorum frá öðrum, sem unnt er; skal ekki hvor vera nær öðrum en svo, að bilið á milli svari til tvöfaldrar þykktar skrúfustefnisins.

Afturstefni, hné og skúta-bönd.

Hnéð sé ekki þynnra en skrúfustefnið: breidd armsins við afturstefnið og hæð armsins á kilinum sé minnst $1\frac{1}{4}$ sinnum stefnisþykktin. Lengd hnésins á kilinum sé ekki minni en þrisvar sinnum kjalhæðin, og sá armur hnésins, sem liggur framan á stefninu, nái $1\frac{1}{2}$ sinnum skrúfustefnisþykktina upp fyrir efri rönd á öxulgatinu. Hnénu skal festa með 5 gegnreknnum hnoðboltum, er séu 3 mm digrari en kjalboltarnir. Þar sem kjalhæðin samkvæmt töflu 3 er yfir 26 sm, séu 3 hnéboltar í kilinum. Fremsti boltinn sé fremst í hnénu, lóðrétt niður úr kilinum; neðri kverkarboltinn sé með ca. 45 gráðu halla aftur og niður úr kilinum; efri kverkarboltinn komi neðst í stefnið aftanvert, miðboltinn neðan við öxulgatið og efsti boltinn efst í hnéð.

Skútatrén, hvort sinum megin á hliðum afturstefnisins, nái frá þróm og niður á móts við fremri rönd á skrúfustefni. Áður en súðin er lögð á skútann,

100 skal höggva vatnsræsi, hvort sínum megin við miðju hans. Þykktin á skúta-
22. sept. trjánnum sé $\frac{3}{5}$ af kjalþykktinni, breiddin eða hæðin neðan frá og upp fyrir stýrispípu sé $2\frac{1}{2}$ sinnum þykktin, en við þrömina $1\frac{1}{4}$ sinnum breiddin á höndunum á þessum stað samkv. töflu 1. Skúatrjánnum sé fest með gegnreknnum hnoðboltum af sama gildleika og kjalboltunum, 3 í stefnið og 2 aftan við stýrispípuna, nema þar, sem skútinn er óvenjulega langur, þá með 3 boltum.

11. gr.

Svölujárn. Lengdin sé sem næst 2 sinnum kjalhæðin að aftan og $2\frac{1}{2}$ sinnum kjalhæðin að framan, og 3 hnoðboltar í hvorum enda af sömu stærð og í stýrisjárnum. Gildleiki samkvæmt töflu 7.

12. gr.

Böndin. Allar aðalstærðir bandanna séu samkv. töflu 1. Er gert ráð fyrir, að þau séu tvöföld, og stykkinn í þeim boltuð þétt hvert við annað, en ekki hafðir kubbar eða tréttappar á milli. Hvergi mega samskeyti ganga minna á misvíxl en $\frac{1}{8}$ part skipsbreiddar. Skeytin séu vel felld saman og 3 stúfboltar hvorum megin við hver samskeyti. Þvermál bandaboltanna sé:

10 mm í bandastykkjum, sem eru allt að 8 sm þykk,	
13 — — — — —	11 — —
16 — — — — —	15 — —

Þar sem mjög langt er á milli skeyta, verða boltarnir að vera 4, svo að stykkinn liggi þétt hvert við annað. Skjólborðsstoðirnar séu ekki áfaster við böndin. Þegar böndin í framstafninum fara að verða mjög tígulmynduð í þverskurð, þannig að hvassa hornið er orðið minna en 60 gráður, séu þau skeytt á kilinum, boltuð þar saman eða í hnéð og liggi sem næst hornrétt á súðina. Þar sem hönd þessi eru í heilu lagi ofan að kili, mega þau vera þynnri en tvöföldu böndin, en ekki þynnri en botnbítí (Bundstök) eftir töflu 1. Bilið milli bandanna sé hvergi meira en milli tvöföldu bandanna, og þar sem keðjuhólkurinn (Klyds) gengur gegnum súðina, skulu þau fellast þétt hlið við hlið, og minnst 2 hönd heil vera fyrir aftan hólkinn.

Júdasareyrur séu sem næst jafnþykk og böndin við þrömina og nái að minnsta kosti jafnlangt niður og skjólborðsstoðirnar upp frá þilfari eftir töflu 1. Breiddin sé þannig, að góður styrkur sé eftir í trénu aftan við keðjuhólkinn.

Skútaböndin og skútastytturarn séu hvortvegja sett sem næst hornrétt á súðina, hvergi með lengra millibili en milli banda. Í afturparti skútans séu böndin og kubbarinn milli þeirra ein, vel boltuð samfella svo langt fram, að hægt sé að negla efsta plankann í súðinni í hana.

13. gr.

Skjól- Breidd og þykkt skjólborðsstoða skal vera, sem segir í töflu 1, og nái þær
borðs- að minnsta kosti jafnlangt niður eins og upp fyrir þrömina. Stoðir séu horn-
stoðir. réttar á súðina milli banda. Stoðir, sem reiðanum (vantinum) er fest í, nái $1\frac{1}{2}$ sinnum lengra niður en hinar stoðirnar og séu líkar að lögun, en flatarmál af

Þverskurði þeirra við þröminu $1\frac{1}{2}$ sinnum flatarmál hinna. Við aftursiglu, þar sem skipsbátur er hafður í uglum, skulu settar ein eða tvær aukastoðir, jafnstórar hinum, við hvora bátsuglu. Gæta skal þess, að stoðirnar séu vel felldar milli súðanna og rígneglar í þær.

100
22. sept.

14. gr.

Öll skip hafi kjalbak, er nái frá hné við framstefni að hné við afturstefni, og sé vel fellt á böndin. Skeyti þess mega ekki vera á sama stað og skeyti kjalarins og ekki rétt framan við vélina. Sé kjalbakið í tveim pörtum, þá mega skeytin vera litið eitt aftan við kjalskeytið, en ef það er í þrennu lagi, þá séu skeytin undir vélinni og framan við kjalskeytin (hér er gert ráð fyrir, að vélin sé aftarlega í skipinu). Lengdin á kjalbaksskeytinu sé 5 sinnum hæð þess, og sé skeytið boltað með 2 stúfboltum af sama gildleika og skeytisboltarnir í kilinum utan við miðju kjalbaksins í hvert band; auk þess séu sporðarnir negldir með hæfilega stórum göddum. Um stærð kjalbaksins sjá töflu 3.

Kjalbak.

15. gr.

Fyrir kjalboltunum sé borað gegnum kjalbakið og hvern botnbita niður úr kilinum, og gatið haft hæfilega minna en boltinn. Hver bolti hafi sterkan hnoðhring á efri endanum.

Hliðarkjalbak og kjalboltar.

Sé það óhjákvæmilegt að taka kjalbakið í sundur fyrir óvenjulega stóru kasthjól á vélinni, má gera það og setja hliðarkjalbök svo nærri kasthjólínu, sem unnt er. Sé þverskurðarflatarmál hvors þeirra hið sama sem kjalbaksins, og skal að minnsta kosti hægt að negla þau í 4 bönd fyrir framan og aftan sundurskurð kjalbaksins; bolta skal þau í hvert band með 2 stúfboltum, jafngildum og skeytisboltunum.

16. gr.

Stærð og tala er tilgreind í töflu 3. Bjálkasúðin nái milli stefna, og á skúta-byggðum skipum verður að vera hægt að negla hana í samfelluna aftast í skútunum. Lengd skeytisins sé þreföld breiddin á stykkjunum, þar sem þau eru skeytt. Hvert skeyti sé sett saman með 2 hnoðboltum, auk gadda í sporðana. Þar sem bjálkasúðin er tvöföld, séu skeytin ekki nær hvert öðru en 6 sinnum breiddin á efri bjálkasúðinni, og ekki heldur nær endum vélarreissnar eða öðrum stöðum, þar sem þilfarið er sundurskorið, en nemi $\frac{1}{2}$ breidd þilfarsins á þeim stað. Þar sem þykkt bjálkasúðarinnar samkv. töflu 3 er 8 sm, má þykktin á $\frac{1}{4}$ af skipslengdinni frá hvorum enda vera $6\frac{1}{2}$ sm.

Bjálkasúð.

17. gr.

Bitabugðan sé 22 mm fyrir hvern lengdarmetra af skipsbreiddinni. Stærð og bil er tilgreint í töflu 2. Greipt sé upp í bitana um 1 sm fyrir bjálkasúðinni (en ekki niður í bjálkasúðina fyrir bitunum). Þar sem bitar koma á band, sé endi bitans fast við bandið, en þar sem hann kemur milli banda, á að vera 1 sm bil

Þilfarsbitar og langstykki.

100 út að súðinni. Hver bitaendi, líka hálfbitar, neglist ofan á bjálkasúðina með 1
22. sept. stúfbolta, í 4 sm bjálkasúð með 10 mm, í 5 sm og 6½ sm með 13 mm og í 8 sm
með 16 mm bolta. Langstykkinn við op í þilfarinu, þar sem hálfbitarnir eru
greptir í þau, séu jafnbreið bitanum, og hæðin að minnsta kosti ¾ af hæð
bitans á miðju. Hálfbitarnir séu jafnbreiðir og háir hinum bitunum á bjálka-
súðinni, en jafnháir langstykkinu í innri endann. Á öllum skipum séu sett lang-
stykki alla leið milli bitanna undir tróðrauf (hnoða, nóta) meginþiljunnar og
þilfarsins, þannig að ca. 2½ sm breidd af stykkinu nái inn undir þilfarið. Breidd
og hæð þessara langstykkja sé helmingur bitans við bjálkasúðina. Greyping
langstykkjanna inn í bitana sé sem minnst til þess að veikja þá ekki um of.

18. gr.

Hné. Á öllum skipum séu bitahné fyrir framan og aftan hvert op í þilfarinu. Ef
þverskipsvísitala skipsins er yfir 10, sé auk þess eitt hné á hverjum heilbitaenda.
Lengdin á hvorum armi hnésins sé fjórföld á við breidd bitans (ekki hæð).
Þykktin á hnénu sé að minnsta kosti ¾ partar af bitahæðinni, og breidd arms-
ins — hnéþykktin frá enda hans — sé eigi minni en bitaþykktin. Á öllum skipum
séu 2 kverkarbolta, hnoðaðir eða skrúfaðir, annar gegnum bitann og hnéð, en
hinn gegnum hnéð, bandenda og súðina. Sé þverskipsvísitala skipsins minni en
10, má auk þess hafa hæfilegan reknagla í hvorum enda hnésins, eins og bezt
verður við komið. En sé þverskipsvísitalan hærri en 10, á í stað reknaglanna að
vera skrúf- eða hnoðbolti í gegnum enda hnésins og bitans annarsvegar, en
enda hnésins, byrðing og bönd hinsvegar. Ef þverskipsvísitalan er yfir 12, þá
séu fjögur jafnstór, lóðrétt hné neðan á bitunum hvorum megin á miðhelmingi
skipsins, fest með 2 skrúfboltum gegnum hvorn arm og bitann eða byrðing
og bönd.

Í stað þeirra má nota járnhné, sem að minnsta kosti séu jafnstærk.

Gildleiki boltanna fer eftir hnéþykktinni. Í 8 og 9 sm hné skal hafa 13 mm
bolta og í 10 sm hné 16 mm bolta.

Á öllum skipum sé bógband (bóghné) ofan á bjálkasúðinni rétt undir þil-
farinu. Lengdin á hvorum armi sé fimmföld breidd bitans, og þykktin sama og
á bitaendunum. Hnénu skal fest með þremur skrúf- eða hnoðboltum, miðbolt-
anum gegnum stefnið, en hinum gegnum byrðinginn. Auk þess sé einn stúfbolti
með haus rekinn að innan í hvorn arm. Á skipum með þverskipsvísitölu hærri
en 12 sé annað bógband mitt á milli kjalbacks og þilfars, jafnstórt og efra hnéð
og fest á sama hátt. Gildleiki boltanna sé hinn sami og í bitahnénu, nema þar
sem þverskipsvísitala er hærri en 12; þá séu þeir 3 mm gildari. Það, sem að ofan
greinir um hné, á einnig við um afturstefni, þegar um tvístöfnunga er að ræða.

19. gr.

Skútaband.

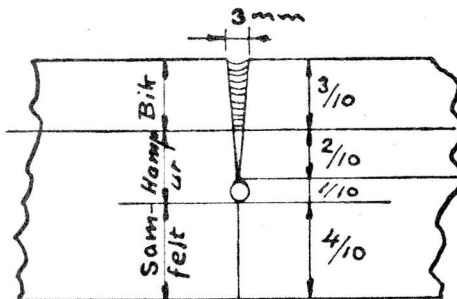
Á skútabygðum skipum sé aftasti bitinn bogamyndaður og nái þvert yfir
samfelluna og jafnt henni fram hvorum megin. Biti þessi sé álika þykkur og
bitahnén, vel boltaður og negldur í samfelluna. Upphlið hans sé í sama boga-

fleti og efri rönd þilfarsbitanna til þess að geta myndað slétt undirlag fyrir 100
þrömina, meginþiljuna og þilfarið. 22. sept.

20. gr.

Þykkt þilfarsþiljanna sé ekki minni en tilgreint er í töflu 4, og breidd ekki 100
yfir 13 sm. Þær séu vel þurrar, og snúi merghliðin niður að bitunum. Þiljumæti
séu eigi nær hvert öðru en 2 bitabil, og ekki má skeyta á sama bita, nema 3
þiljuraðir séu á milli. Þar sem þilfarið er sundurskorið, svo að meira nemi en
hálfri breidd þess, við vélarreisn eða annarsstaðar, má ekki skeyta þilfarsþiljur.

Vegna hamþéttunnar á þilfarinu sé
gerð rauf í þiljurnar, sem næst $\frac{1}{10}$ þörtum
af þiljuþykktinni frá neðri brún, sjá mynd.
Raufin sé grunn og bogamynduð. Nálega frá
botni raufarinnar og upp úr sé heflað snið
á þiljuna, þannig að opið eða tróðrauf-
in (hnoðan) milli þiljanna að ofan verði um
3 mm. Skiptist þykktin þannig niður neðan
frá, að $\frac{1}{10}$ er samfelld, $\frac{3}{10}$ hampur og $\frac{3}{10}$
bik. Áður en þilfarið er lagt, séu bitar og



hné vel tjörguð. Hver þilja sé negld í hvern bita með 2 nöglum og hver þiljuendi
með 2 nöglum. Hausarnir skulu vera niðurfelldir um $\frac{3}{10}$ af þiljuþykktinni, og
þilfarstöppunum dýft í tjöru eða þykka málningu, áður en þeir eru settir í götin
yfir naglahausana. Í 4 sm þilfar séu látnir 2 þræðir af hampi, en í 5 og $6\frac{1}{2}$ sm
þilfar séu látnir 3 þræðir. Í 4 sm þilfar séu $6\frac{1}{2}$ sm langir naglar (spikarar)
notaðir, í 5 sm þilfar 9 sm og í $6\frac{1}{2}$ sm þilfar 12 sm naglar. Ef þilfarið er
lagt á furubita, verða naglarnir alltaf að vera 1 sm lengri.

Til þess að fyrirbyggja þilfarsraka skal tjarga eða oliubera þilfarið að ofan,
strax og bikun og skröpun er lokið, og helzt mála það eða oliubera að neðan.

21. gr.

Þröm og meginþilja (Skandekk og Vaterbord) sé jafnþykk og þilfarið. Breidd 100
meginþiljunnar (innan við skjólbörðsstoðirnar) sé samkv. töflu 4. Milli hverra
tveggja stoða sé þröm og meginþilja rignegldar saman með tveim gegnreknum
boltum. Gildleiki boltanna sé 10 mm í $3\frac{1}{4}$ til $4\frac{1}{2}$ sm þykka meginþilju, 13 mm
í $4\frac{1}{2}$ til 6 sm og 16 mm í 6 til 8 sm þilju. Ef efsta sýja súðarinnar nær jafnhátt
upp og efri rönd á þröm, það er að segja, ef þrömin er í stykkjum, felld milli
stoðanna, þá sé stór haus á boltaendunum utan á súðinni. Auk þess sé þiljan
negld inn í þrömina, og sé bilið milli naglanna sem næst ferföld þiljuþykktin.
Ef þrömin nær út á ytri brún efstu þiljunnar, á bilið milli naglanna að vera
það sama, og auk þess 1 nagli rekinn í hverja stytta, en við samskeyti 2 naglar,
og tappað yfir alla hausana. Sé þröm ofan á bjargsýju, skal hún negld við bjarg-
sýjuna með jafnmörgum nöglum og hafa skal, þegar bjargsýjan nær upp á
efri brún þramar. Meginþiljan er negld ofan í hvern bita með 3 nöglum, en ofan

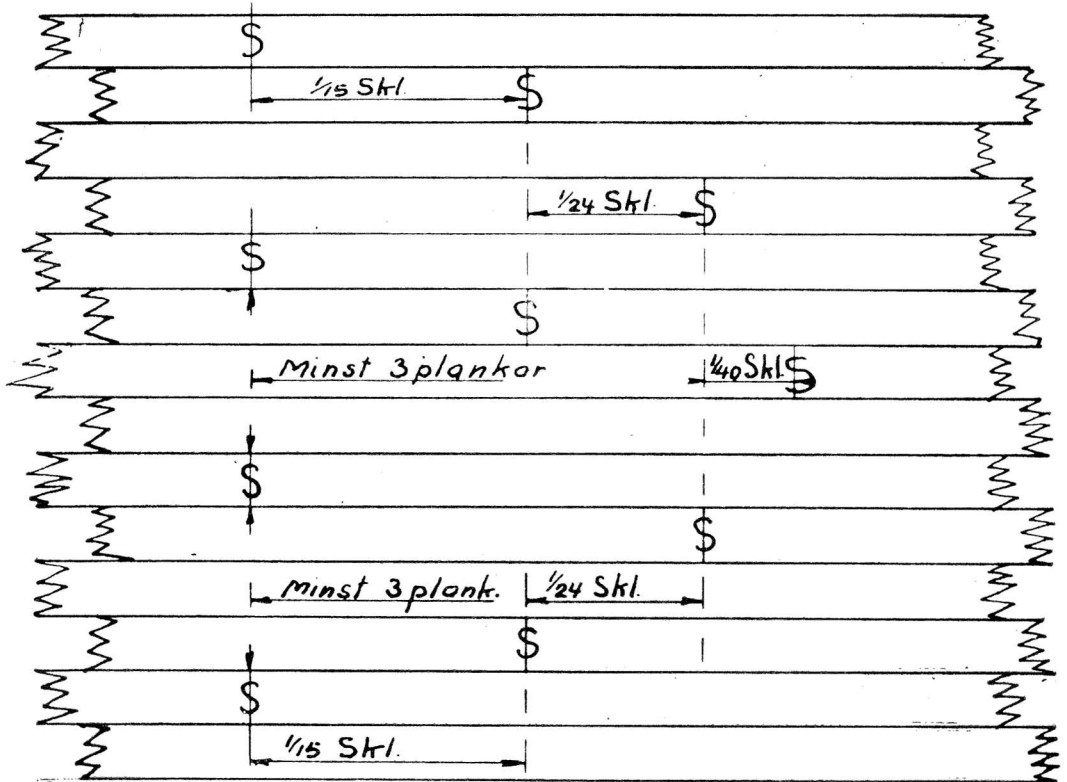
100 í hvert hné með 2 nöglum og tappað yfir alla hausa. Aftan undir skútanum eru
 22. sept. þiljuendarnir negldir upp í þröminna með hæfilega stórum nöglum með stuttu millibili.

Utan á þröminna allt í kring er sett kúpt járn, er sé sem næst $\frac{1}{8}$ parti mjörra en þykkt þilfarsins eftir töflu 4. Bilið milli naglanna sé sem næst 4 sinnum járnbreiddin.

22. gr.

Súðin (byrðingurinn). Þykkt súðarinnar sé samkvæmt töflu 4. Breidd sjúanna (plankanna) neðan við sjólinu á tómu skipi sé ekki yfir 36 sm og ekki meiri en áttföld sjúþykktin. Breidd sjúanna ofan við sjóinn á tómu skipi sé ekki yfir 26 sm og ekki meiri en $5\frac{1}{2}$ -föld sjúþykktin. Sýjurnar gangi sem mest á misvixl (sjá mynd) og ekki minna en svo, að $\frac{1}{15}$ partur skipslengdarinnar sé milli skeyta. Ef ein sýja er milli skeyta, þá má ekki vera skemmra milli þeirra en $\frac{1}{24}$ af skipslengdinni, og ef tvær eru, þá $\frac{1}{40}$ partur. Lengd skipsins, sem miðað er við, er sú, sem skýrt er frá í 6. gr.; sjá ennfremur mynd, er sýnir samskeyti á súðinni. Seyming súðarinnar sé eftir töflu 5 og 6. En yfirleitt gildir sú regla, að negla hverja sýju með 4 nöglum í hvert tvöfalt band og með 2 nöglum í hvert einfalt band (framan og aftan) og 3 í hvern sýjuenda. Þar sem gegnreknnum boltum er ætlaður staður, á ekki að koma nagli.

Minnsta bil milli samskeyta á byrðingi.



Þar sem böndin eru bogin, séu þau gerð bein undir mestan hluta sýjubreiddarinnar í stað þess að hola sýjuna.

Hver sýja skal gufuseydd að svo miklu leyti, sem við verður komið vegna lengdarinnar, áður en hún er látin í skipið, og seymd að fullu, meðan hún er heit, svo hún leggist sem bezt að böndunum. Þess skal gætt við seyminguna að nota hæfilega gildan bor, og sé þvermál hans hið sama og breidd mjórra flatarins á naglanum nálægt hausnum. Auk þess séu allir naglar og boltar neðan við hleðslulínu vafðir tjöruhampi. Nöglunum sé hæfilega hleypt inn, svo að hægt sé að steypa (sementa) yfir þá, en áður en það er gert, verður að gæta þess, að hampurinn sé vel skorinn eða brenndur úr naglaholunni, svo að steypan geti fest sig vel við hausinn. Því skal þess gætt að vinna þetta verk í vætu eða raka, svo að steypan molni ekki úr vegna þurks.

Hampþéttun súðarinnar fer fram, eftir að sýjurnar eru vel þornaðar. Rifurnar eða tróðraufarnar eru stiftroðnar og fylltar, þar til dýpt og breidd raufarinnar er jöfn, og þá fyllt með biki.

23. gr.

Húfsýjurnar, ytri og innri, eru til heildarstyrksauka fyrir skipið í sjógangi og þegar því er lagt í fjöru. Þess vegna skal þess gætt, að miðja húfsýjanna miðskipa sé á þeim stað, sem bein lína frá neðri rönd á kilinum snertir miðbandið á að utan. Innri húfsýjurnar, þar sem þær eru tilskildar, séu sem næst gagnvart þeim ytri, að minnsta kosti miðskipa, svo hægt sé að negla gegnum báðar í senn.

Endaboltar húfsýjanna, þar sem gert er ráð fyrir hnoðboltum, séu ekki í sama bandi og skeytt er á, heldur gegnum næsta band við skeytið. Endabolta þarf ekki við stefnin, nema sérstaklega standi á vegna mikillar sveigju eða ónógs naglahalds. Í töflu 5 er ákveðið, hvenær og að hve miklu leyti þessir gegnreknu hnoðboltar eru notaðir og hvar annarsstaðar í súðinni eftir stærð skipsins.

Þar sem 2 eða fleiri ytri eða innri húfsýjur ná ekki frá stefni til stefnis samkvæmt töflu 3 og 4, skulu þær skeyttar á misvíxl samkv. reglu um skeytingu ytri súðarinnar, bæði innbyrðis og gagnvart öðrum súðarsýjum.

24. gr.

Þar sem fyrirskipuð súðarþykkt er minni en 5 sm eftir töflu 4, séu 2 efstu umförin, á $\frac{2}{3}$ pörtum skipslengdarinnar, að minnsta kosti $\frac{1}{2}$ sm þykkri en tilsvareandi súð.

25. gr.

Séu veltikilir notaðir, eru þeir vanalega um $\frac{1}{3}$ af skipslengdinni og miðja þeirra lítið eitt aftan til við miðju skipsins. Þykkt veltikjalanna sé um $\frac{3}{5}$ af kjalþykkt skipsins, og kjalhæðin, mæld frá súðinni, ekki meira en $1\frac{2}{3}$ sinnum þykkt veltikjalarins. Veltikilina má setja á böndin, áður en súðin er látin, eða utan á súðina. En hvort sem er, sé kjölunum fest með gegnreknum hnoðboltum eða skrúfboltum, einum í hvert band, og séu þeir 3 mm minni í þvermál en kjal-

100

22. sept.

Húfsýjur.

Bjarg-sýjur.

Veltikilir.

100 boltarnir í aðalkilinum, en þó aldrei grennri en 13 mm. Auk þess sem veltikil-
22. sept. irnir eru sérstaklega ætlaðir til að hindra öran velting, eru þeir hentug vörn súðarinnar, þegar skipi er lagt í fjöru; þess vegna skal þess gætt, að veltikil- irnir miðskipa séu á þeim stað, sem hein lina frá neðri rönd á kilinum snertir miðband á að utan. Á minni skipum geta veltikilir komið í stað húfsýju á $\frac{1}{2}$ lengd þeirra.

26. gr.

Innsúð. Innsúð sé lögð í heild, áður en skiljur eru settar í skipið. Þykktin fer eftir töflu 4. Sýjurnar gangi sem mest á misvíxl. Um húfsýjurnar á sama reglan við og um súðina að utan, en að því er snertir sýjurnar eða borðin annarsstaðar í innsúðinni, má draga $\frac{1}{3}$ frá af kröfum þeim, sem gerðar eru um byrðinginu í þessu efni, og skeyta má á sama bandi, ef 2 heil borð eru á milli skeyta.

Innsúðin er negld með 4 nöglum í hvert tvöfalt band og með 2 nöglum í hvert einfalt band og 2 nöglum í hvern sýjuenda. Innsúðin má vera úr furu eða greni, þar sem ekki er öðruvísi ákveðið.

27. gr.

Öldu- Öldustokkur sé að breidd og þykkt, sem tilskilið er í töflu 4, nema þar sem
stokkur. hann þarf að vera breiðari vegna sniðsins á skjólborðsstoðunum á boganum að aftan. Skeytin séu þrefalt lengri en breidd öldustokksins miðskipa og negld með tveim gegnreknnum hnoðboltum auk eins eða tveggja reknagla í hvorn enda eða sporð skeytisins. Við hverja stytta er öldustokknum fest með einum fjaðrabolta. Stærð fjaðraboltanna er sem hér segir:

4	sm	öldustokkur	16	sm	×	13	mm	með	2	nöglum	í	stoð
5	—	—	18	—	×	16	—	—	2	—	—	—
6 $\frac{1}{2}$	—	—	24	—	×	19	—	—	3	—	—	—
8	—	—	26	—	×	19	—	—	3	—	—	—

Hæð stoðatappanna sé hálf þykkt öldustokksins.

28. gr.

Skjólborð. Um þykkt skjólborðsins fer eftir töflu 4, og er það venjulega haft alveg niður við þröm framan frá og aftur að framsigli. Undir skjólborðinu milli siglna skal vera 2 $\frac{1}{2}$ sm bil milli þess og þramarinnar. Auk þess sé eitt austurop hvorum megin á skipum, allt að 16 metra löngum, og 2 austurop hvorum megin á skipum þar yfir. Samanlagt flatarmál austuropanna hvorum megin (aук rifunnar undir skjólborðinu) sé ekki minna en 80 fersentimetrar fyrir hvern lengdarmetra skipsins.

29. gr.

Vélarreisn. Vélarreisnin eða sameiginleg reisn yfir vél og káetu sé gerð vel traust eftir stærð skipsins, og sérstaklega skal henni vel fest niður í bitana og langstykkinn til beggja hliða með skrúfboltum eða hnoðboltum. Í hliðar eða gafla reisnarinna ætti helst hvergi að taka op fyrir dyr, en þurfi þess af einhverjum ástæðum,

mega ekki vera minna en 30 sm frá þilfari upp á þröskuld. Til várnar því, að hlið 100
reisnar eða lestarops spennist inn vegna hampþéttunnar og þrútnunar á þilfar- 22. sept.
inu, skal setja skrúfteina með haus eða hnoðhring utan á súðinni, og gangi
teinarnir inn rétt undir þilfarinu gegnum efri rönd langstykkisins, en þar sé
stór járnplata sett á þá og spennt með skrúfró innan á neðri rönd næsta reisnar-
plankans og efri rönd langstykkisins. Bil milli teinanna að enda reisnarinnar
eða að skilrúmi í reisininni sé um 1 metri.

Af líkum ástæðum skal bolta saman á rönd 2 eða 3 yztu þiljurnar í reisnar-
þakinu.

Hliðar og þak reisnarinnar sé ekki þynnra en þilfar skipsins. Sé reisin há
(2 m), getur reisnarþakið verið nokkuð þynnra en aðalþilfarið.

30. gr.

Stýrishúsið sé nægilega traust viðað eftir stærð skipsins og sérstaklega Stýrishús.
vel tengt saman og fest við reisinina. Að minnsta kosti nái 4 hornstoðirnar niður
jafnt neðri rönd á langstykkinu undir reisininni og festist við það og hlið reisnar-
innar; aðrar stoðir festist með járnvinklum við þakbita reisnarinnar. Standi
húsið algerlega á reisnarþakinu, verða stoðirnar að vera úr eik. Inngönguop í
káetu og vélarrúm séu tillukt með hlera í umgerð ekki lægri en 15 sm frá reisnar-
þakinu. Hurð sé aftan á stýrishúsinu og opnast helzt út. Sé þetta ekki fram-
kvæmanlegt, skal setja sérstaklega góð handrið, sem geri hliðarinnangang nægilega
öruggan, auk venjulegra handriða á hliðum stýrishússins. Að minnsta kosti 2
rennigluggar séu framan á stýrishúsinu og auk þess einn á hvorri hlið og einn
að aftan.

31. gr.

Á minni fiskibátum verður oft að gera sérstaka reisin á þilfarið yfir manna- Reisin yfir
rýminu, svo hægt sé að standa uppréttur á gólfinu við hvilurnar og bekkina; íbúð skip-
þessi reisin skal þá gerð samkvæmt fyrirmælum um vélarreisin. Hliðar og þak verja.
reisnarinnar sé ekki þynnra en aðalþilfarið.

Sé reisin (kappi) aðeins yfir opi því, sem gengið er um niður í skipið, verður
hún eigi að síður að vera traustlega gerð, og hvort heldur sem er, verða að
minnsta kosti að vera 30 sm frá þilfari upp á þröskuld.

32. gr.

Hliðar lestaropsins séu $1\frac{1}{3}$ sinnum þilfarsþykktin og ekki lægri en 30 sm Lestarop
frá þilfari. Lestaropshlerarnir séu jafnþykkir þilfarinu. Bitinn undir hlerunum og hlerar.
og umbúnaður hans sé að styrkleika jafn styrkleika hleranna. Lestaropshlerun-
um er fest niður með einni eða fleiri slám, festum við hliðar lestaropsins með
skrúfkrókum eða á annan öruggan hátt.

33. gr.

Í þeim skipum, sem hér er um að ræða (frá 10–60 rúmlestir), verður að Stoðir og
minnsta kosti að vera stoð undir öðrum hvorum heilbita þilfarsins, þar sem skiljur.

100 bitalengdin er yfir $\frac{2}{3}$ af skipsbreiddinni. Þar sem fastar skiljur eru, þarf enga
22. sept. stoð. Þar sem saltkassastoðir eru undir bitum, hornstoðir undir vélarreisu eða aðrar hliðarstoðir, þarf enga stoð undir miðja þilfarshitana. Þykkt skiljanna sé: Milli vélarúms og lestar $2\frac{1}{2}$ sm fyrir hvern hæðarmetra skiljunnar, en annarsstaðar 2 sm fyrir hvern hæðarmetra.

34. gr.

Siglur og sigluásar.

Þvermál siglu í þilfari sé 20 mm fyrir hvern lengdarmetra siglunnar. Þvermál siglunnar við reiðastallinn sé 0,85 sinnum þvermál hennar í þilfarinu. Lengd siglunnar er reiknuð frá kjalbaki að hún. Standi siglan á þilfari (en það er ekki ráðlegt nema fyrir lítil segl, góða undirstöðu og stög, enda myndi þau sem gleiðast horn við sigluna á alla vegu), sé dýpt skipsins miðskipa bætt við lengdina, þegar þvermál hennar er reiknað út. Þar sem sigla stendur á þilfari og hefir góðan stuðning af að minnsta kosti $1\frac{1}{2}$ metra hárrí yfirbyggingu, þarf undirstaðan að vísu að vera góð, en þvermál siglunnar er þá reiknað út eftir raunverulegri lengd hennar. Reiðastallur sé úr eik. Þvermál sigluáss (bómu) á miðju sé 21 mm fyrir hvern lengdarmetra, en við endana 0,8 sinnum þvermálið á miðjunni. Þar sem skautið er fest við ásinn framan við rífskálarnar, verður þvermálið að vera þvermál miðjunnar sinnum 1,15. Ef um stutta ása er að ræða, svo sem 4 metra, er nauðsynlegt að auka þvermálið um $\frac{1}{6}$. Hið sama á við um lengri ása, ef notaðir eru til að hengja á þá lóðir og lyfta þungum sildarháfum o. s. frv.

Þvermál gaffals frá siglu að miðju sé 26 mm fyrir hvern lengdarmetra hans alls. Gaffaleyrun séu úr eik.

35. gr.

Bógspjót.

Þvermál bógspjótsins að fremri rönd á stefni sé 42 mm fyrir hvern lengdarmetra þess alls. Þvermál ytri endans sé $\frac{3}{4}$ sinnum þvermál innri endans. Siglur og sigluásar, sem hér er getið um, er ætlað til, að séu úr góðu greni eða góðri furu, og þess gætt, að sem minnst sé skertur upprunalegur gildleiki trésins, sem smíðað er úr. Ef siglur og sigluásar eru gerð úr pitchpine, má draga 15% frá þvermálinu.

Öll járn á siglum og sigluásum séu traust og vel og haganlega fyrir komið.

36. gr.

Stýri og stýrisbúnaður.

Þvermál stýrisássins er fundið með því að margfalda saman flatarmál stýrisins og lengdina frá snúningslinu ássins aftur að þyngdarpunkti þess, hvorttveggja í metrum. Niðurstaðan, S í fyrsta dálki í töflu 7, verður þá vísitala fyrir gildleika stýrisássins og fleira í þeirri töflu.

Stýri og stýrisbúnaður er gert á svo margvíslegan hátt, úr tré og járn, og verða því ekki gerðar neinar ákveðnar kröfur um tegund hans.

Á tréstýri má ekki skerða efri enda stýrisássins með öðru en skrúfbolta gegnum ásinn og sveifaraugað, sem auk þess er klemmt utan um ásinn með

einum eða tveim skrúfboltum. Hvergi frá efri enda stýrisáss niður fyrir efsta eða efra stýrisjárn (krók eða lykkju) má flatarmál þverskurðarins af stýrisásnum vera minna en fyrirskipað er í töflu 7. Skal þessa sérstaklega gætt, þar sem stýrisjárnið er fellt á stýrisásinn. Ásinn sé úr eik alla leið niður að kili, en fjöðrin eða áfellan aftan á stýrisásnum má vera úr furu eða greni, en allt vel samanboltað, auk þess sem stýrisjárnin þurfa að ná með einn bolta í fjöðrina. Þar sem stýrisásinn er úr járn, má ekki skerða hann nema með hæfilegum fleyg til að hindra snúning sveifarinnar á ásnum. Verður sveifaraugað að vera þröngt, og fleygurinn vel felldur í sporið. Ef ásnum er fest á tré- eða járnstýri með því að kljúfa upp í hann, verður að gæta þess, að armarnir séu vel sterkir niður fyrir efsta boltagat gegnum stýrið og armana. Sé ásinn festur við 2 járnplötur, og þær svo við tré- eða járnstýri, verður að smíða ásinn ferstrendan á kafla, sem er 5 sinnum þvermál hans, og má þá hver flötur eigi vera minni en fyrirskipað þvermál ássins; plöturnar skal festa á ásinn með heitum hnoðnögglum, en við stýrið með skrúfboltum. Þykkt platananna sé $\frac{1}{10}$ af stýrisþykktinni eftir töflu 7.

Á öllum stýrum sé augabolti aftan og ofan til í stýrisfjöðrinni með stóru auga, svo auðvelt sé að setja þar í stýristauma, ef ásinn eða sveifin skyldi bila.

Stöðvari sé settur á stýrið á einhvern hátt, svo það lyftist ekki á járnunum í sjógangi. Sömuleiðis séu tveir sveifarstöðvarar á þilfarinu, sem takmarka viðlöguna, 45° . Stýrislykkja sé efst á kilinum.

Stýrissveifin sé að lengd og gildleika, eins og um getur í töflu 8. Stýriskeðjan sé eftir sömu töflu, og einföld frá stýrissveifinni fram að stýrisvél; stýrishjólíð (rattið) fari um 7 snúninga, meðan keðjuhjólíð fer einn. Járnstengur eftir sömu töflu má hafa, þar sem keðjan þarf ekki annars að fara yfir hjól.

Hjól stýristaumanna séu að þvermáli 10 sinnum þvermál keðjunnar og hjólboltinn $1\frac{3}{4}$ sinnum þvermál hennar.

Sé þess óskað að breyta lengd stýrissveifarinnar, skal, ef hún er styttri, og má, ef hún er lengri, reikna út þvermál keðjunnar þannig:

$$d = 0,65 \sqrt{\frac{D^3}{S}}$$

þar sem d er þvermál keðjunnar í sentimetrum, D þvermál stýrisássins í sm eftir töflu 8 og S sveifarlengdin í sm frá miðju stýrisássins að festarstað keðjunnar við stýrissveifina.

Við niðursetningu á stýrisvél og stýristaumum á taumunum að vera þannig fyrir komið, að efri rönd stýrishjólsins (rattsins), þegar því er snúið, hreyfist í sömu átt og stýrið og þar af leiðandi á sama veg og skipið snýst. Þetta er óhjákvæmileg skylda. Þar sem stýrisfjöðrin er úr járnplötu, er óhjákvæmilegt að hafa langt á milli stýrisjárna. Verður því að hita frambrún plötunnar og beygja brúnina tvöfalda til styrktar móti átökum. Yfirlagið sé að breidd sem næst 6-föld plötubykktin. Ekki má skerða frambrúnina með götum eða nöglum, sjá töflu 7.

100 22. sept. Þegar stærð stýrisblaðs er reiknuð út (sjá töflu 7), er gert ráð fyrir 8 sjómílna hraða á klst., en fyrir hverja sjómílu, sem hraðinn er aukinn um, skal leggja 3 mm við þvermál járnstýrisáss og 10 mm við þvermál tréstyrisáss og hafa annað í töflu 7 um stýri og stýrisbúnað eftir því, en ekki skal draga frá, þótt hraðinn sé minni en 8 sjómíllur.

Þyngdarpunktur stýrisins liggur venjulega um $\frac{2}{5}$ af stýrisbreiddinni fyrir aftan miðju stýrisássins nema á jafnvægisstýri.

Gert er ráð fyrir, að á stýrinu séu 3 stýrisjárn: eitt á þilfarinu, annað rétt ofan við skrífuopið og hið þriðja á kjalarendanum.

37. gr.

Reiði. **Fastur reiði.** Á þeim skipum, sem hér er um að ræða, teljast siglureiðar og stög fastur reiði. Skal hann vera sem einfaldastur að gerð, en sérlega traustur. Í reiðann sé notaður grófpættur járnvír. Hjartþáttur sé aðeins einn í miðjum vírunum, 6-pættur, og í hverjum þætti hans um 12 þræðir.

Ummál forstagsins sé sem næst $\frac{1}{11}$ partur af ummáli siglunnar. Þar sem tveir vírar eru hvorum megin í afturreiða eða framreiða, sé ummál hvors af vírunum sem næst $\frac{1}{14}$ partur af ummáli siglunnar. Þar sem þvermál siglunnar er ekki yfir 18 sm, er nægilegt að hafa einn vír hvorum megin, en þá sé ummál hans sem næst $\frac{1}{11}$ partur af ummáli siglunnar.

Ef sigla stendur á þilfari og hefir ekki stuðning af yfirbyggingu eða öðru $1\frac{1}{2}$ metra fyrir ofan þilfar, þá sé ummálið á hverjum vír sem næst $\frac{1}{11}$ af ummáli hennar.

Með ummáli siglu er átt við stærð, sem samsvarar þvermáli því, sem fyrirskipað er um siglur og siglulása hér að framan.

Reiðarnir séu vafðir að minnsta kosti $2\frac{1}{2}$ metra upp fyrir öldustokk, og festing þeirra við reiðajárnin á bolnum (rústjárnin) sem næst jafnstærk og vírin er sjálfur: það getur orðið með því að festa vírunum sjálfum í reiðajárnið með reiðaskrúfum eða með „jómfrúm“ og margþættum tjörukaðli eða járnvír.

U	Þ	u	U	Þ	u
mm	mm	mm	mm	mm	mm
32	16	32	64	32	57
38	19	38	70	35	64
45	22	38	76	38	70
51	25	45	82	41	76
57	28	51	88	44	82

Í töflu þessari er U = ummál vírsins í reiðanum, en Þ = þvermál reiðaskrúfnanna og u = ummál tjörukaðlsins í jómfrúnum, allt í millimetrum.

Laus reiði er: blakkir, hjólreipi (falir) og aðrir kaðlar á siglum og siglu-ásnum til þess að geta haft stjórn á seglunum.

Reiðinn sé vel traustur og haganlega fyrir komið.

38. gr.

100

Á þeim skipum, sem reglur þessar fjalla um, er gert ráð fyrir 3 segl- 22. sept.
um: fokku, stórsegl og mesan. Þykkt dúksins sé, sem greinir í eftirfarandi Segl.
töflu, og fer hún eftir því, hve seglið er stórt og hve rarr tegundar það er:

H a m p d ú k u r. Fari í seglið allt að:

	5 m ²	5—10 m ²	10—15 m ²	15—20 m ²	20—25 m ²	25—30 m ²	30—35 m ²
Fokka	No. 5	No. 5	No. 3	No. 2	No. 2	No. 2	No. 2
Stórsegl		No. 5	No. 5	No. 4	No. 3	No. 2	No. 1
Mesan	No. 5	No. 5	No. 3	No. 2	No. 2	No. 2	No. 2

B a ð m u l l a r d ú k u r. Fari í seglið allt að:

	5 m ²	5—10 m ²	10—15 m ²	15—20 m ²	20—25 m ²	25—30 m ²	30—35 m ²
Fokka	No. 10	No. 10	No. 6	No. 4	No. 4	No. 4	No. 4
Stórsegl		No. 10	No. 8	No. 8	No. 6	No. 4	No. 2
Mesan	No. 10	No. 10	No. 6	No. 4	No. 4	No. 4	No. 4

Í töflunum er átt við það, sem fer í hvert segl, miðað við einfaldan dúk. Jaðar-
kaðlar (lík) við seglin, saungarn og annað fari eftir þykktinni á segldúknum og
tegund seglsins. Saumskap og allan frágang seglanna skal vel vanda, og alls-
staðar er gert ráð fyrir, að notuð sé bezta dúktegund (þéttofinn dúkur).

Einn yard er ca. 0,55 m².

39. gr.

Venjulega eru skipsbátar á þeim fiskibátum, sem hér er um að ræða, látinir **Bátsuglur.**
hanga í tveim bátsuglum innan við öldustokkinn aftan til á skipinu. Útslag eða
geisli (radius) bátsuglunnar skal vera 70 til 80 sm.

Sé nú um venjulegan vikabát að ræða, að breidd um 35% af lengd hans og
að dýpt um 45% af breiddinni, þá skal þver-
mál bátsuglunnar vera $\frac{1}{60}$ partur af lengd
bátsins.

Séu hlutföll bátsins eða bátsuglunnar
eittlhvað óvenjuleg, eða ef óskað er frekari
nákvæmni, er þvermál bátsuglunnar í sentí-
metrum reiknað út með eftirfarandi reglu:

$$\sqrt[3]{47,5 \times L \times B \times D \left(\frac{H}{3} + S \right)}$$

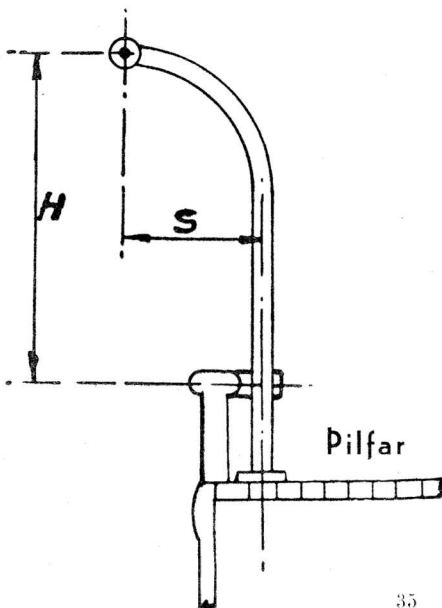
þar sem L er lengdin á bátnum,

— — B — breiddin á bátnum,

— — D — dýptin á bátnum,

H er hæðin frá efsta stuðningspunkti að
miðri bátsuglunni, þar sem blökkinni er
fest.

S er útslag eða geisli uglunnar, allt í
metrum.



100 Uglujárnunum sé vel fest við meginþiljuna og öldustokkinn, og skulu þau
22. sept. að styrkleika samsvara bátsuglunum. Öryggishringur sé á bátsuglunni eða ann-
að, sem varnar henni þess að lyftast upp úr sætinu á meginþiljunni. Nái uglu-
sætið upp að öldustokk, þarf engan öryggishring. Setja skal stög og leiðara á
bátsuglurnar.

40. gr.

Skipsbátar. Skipsbátar skulu gerðir léttir með svigaböndum og tveimur vel festum
botnbitum úr eik á hæfilegum stað fyrir tvíálma keðju og hring, þar sem
blakkarkróknum er krækt í.

Venjuleg stærðarhlutföll eru, að breiddin sé um 35% af lengdinni og dýpt-
in 45% af breiddinni. Meðalstafnahæð (það er meðaltal af hæð stafnanna yfir
línu, sem dregin er um efri brún þramar miðskipa samhlíða kilinum) sé að
minnsta kosti 4% af bátslengdinni eða 4 sm fyrir hvern lengdarmetra.

41. gr.

Legufæri. Legufærin séu samkvæmt töflu 9, og mega akkerin vera stökkakkeri eða svo
kölluð patentakkeri.

Legufæravísitala er fundin þannig: Lagt er saman breidd og dýpt skipsins
og margfaldað með lengdinni: $L (B + D)$; sjá 6. gr. Séu reisinir á þilfarinu
yfir meira en hálfri lengd skipsins eða breidd, þá sé bætt við vísitöluna fram-
kvæmi (produkt) af lengd reisarinnar og summunni af breidd hennar og hæð
yfir öldustokk. Það er $l (b + h)$, þar sem l , b og h eru lengd, breidd og hæð
reisarinnar yfir öldustokk, allt í metrum. Ef reisin er ekki allsstaðar jafn-
löng, jafnbreidd og jafnhá, skal tekið meðaltal af öllum lengdar-, breiddar- og
hæðarstærðum.

42. gr.

Festar. Öll skip hafi kaðalfestar, til að festa sig við bryggju eða önnur skip, og stál-
vír á þar til gerðu kefli, þar sem það á við, allt eftir töflu 9. Stálvírin sé 6-
þættur og 24 þræðir í hverjum þætti. Á hvorum enda sé auga fyrir lás eða lykkja,
svo fljótlega sé hægt að tengja hann við festi eða festartæki.

43. gr.

Festartæki. Á öllum skipum séu festarstaðir (þollar eða annað) framan og aftan á hvorri
hlíð, sérstaklega ætlaðir til að binda skipið við hafnarbakka eða annarsstaðar.
Auk þess séu á hvorri hlíð framan til á skipinu stofnar (pullertar) til að festa við
legufærunum. Þar sem keðjan er yfir 16 mm ($\frac{5}{8}$ "), skal auk þess vera keðju-
klemma fyrir framan stofninn. Festarleiðarar (kefar) séu hafðir framan og aft-
an eftir þörfum.

Keðjupípurnar séu traustar og vel festar. Stærð og styrkleiki festartækja-
anna, svo og festing þeirra við skipið, sé að minnsta kosti jafntraust og festar
eða legufæri þau, sem tilskilin eru og ætlað er til, að fest séu á sinn tilætlaða stað.

Lausa reiðanum sé ætlaðir nægilega margir og góðir festarstaðir, svo og festartæki til að binda akkerin, þar sem ekki eru notuð patentakkeri. 100
22. sept.

44. gr.

Akkerisvinda sé á öllum skipum, þar sem keðjan er meira en 15 mm ($\frac{1}{16}$ "). Hvort sem akkerisvindan er vélknúin eða ekki, á hún að vera þannig gerð, að hægt sé að nota hana til að draga upp akkerin með handafli. Vindur.

45. gr.

Á hverju vélskipi sé dæla, sem knúin er með vélinni. Auk þess skal þar vera önnur nægilega stór handdæla á þeim stað, sem aðrennsli er að úr öllu skipinu. Sé skipið með vatnsheldum skiljum, verður hvert rúm að hafa sérstaka dælu. Sogpípan sé sem næst hálfu þvermáli sínu frá botni skipsins. Bulla og hjarta dælnnar skulu ávallt tiltæk, þó farmur sé í skipinu. Dælur.

Vidd sogpípunnar fer eftir legufæravísitölu skipsins og eftirfarandi töflu, en vidd dæluhólksins, venjulega tvöfalt meiri, fer eftir gerð dælnnar.

Legufæravísitala (sjá 6. og 41. gr.) Innanmál sogpípunnar

Undir 80	51 mm
80 og — 110	57 —
110 — — 140	64 —
140 — — 190	76 —

46. gr.

Hágluggar (skylight) séu traustir og hæfir til að þola áföll þau, sem búast má við af sjógangi. Lamir og gler sé eins sterkt og við verður komið. Það er ráðlegt, að halli glersins sé hafður 45°. Grind úr járn eða látúnsteinum sé sett yfir glerin til að varna broti. Ávallt sé til sterk segldúkshlíf yfir hágluggann. Hágluggi.

47. gr.

Ljórar séu hvergi hafðir á ytri súð skipsins undir þilfari nema með leyfi skipaskoðunarstjóra, enda mæli sérstök ástæða með því, og skal þá hægt að loka þeim með vatnsheldum ljórahlerum. Ljórar.

Séu ljórar á reisnum, svo sem á vélarreisn eða reisn yfir vistarverum, sem innangengt er úr í neðri rými skipsins, verður glerið að vera nægilega þykkt eftir stærð þess og varið með járnteinum eða járngrind, ef það er lægra en öldustokkurinn á skipinu.

48. gr.

Ef skip eru ætluð til notkunar á íshöfnum að vetri til, þá er nauðsynlegt að styrkja frambart skipsins með því að hafa bandabilið minna, og skulu þau skip vera ísvarin með heitzinkuðum járnþynnnum nokkuð upp fyrir og niður fyrir sjólinuna frá framstefni og að minnsta kosti aftur að miðju. Þykktin skal vera um $\frac{1}{2.5}$ partur af þykkt súðarinnar. Járnid sé lagt á vel tjargaðan flóka- Ísvörn.

- 100** 22. sept. pappa (filtpappa) og neglt með gildum nöglum, sem eigi mega þó ná inn úr súðinni, nema þar sem svo stendur á, að draga þarf plötu að henni, enda sé þá band fyrir.

49. gr.

Eldvarnir. Í vélarrúminu skal gólfið vera úr skorajárni; oliuhylkín séu afþiljuð, en með hlerum, sem auðvelt er að taka frá. Framan við oliuhylkin skal klæða veggina járnþynnum upp að þilfari og hafa auk þess bak við þær asbest, þar sem járníð annars lægi að tré. Þakið kringum útblásturspípuna og yfir glóðarhausnum skal einnig vel varið með asbestþynnum og jární, svo fullnægt sé kröfum skoðunarmanna.

Eldstæðum sé svo vel fest, að þau haggist ekki, þótt skipið leggist á hliðina. Gólfið undir og 30 sm út frá eldstæðum framanverðum sé klætt járnþynnum. Allan við í allt að 30 sm fjarlægð frá þeim skal klæða asbesti og jární, og sérstaklega sé vandað til varna gegn eldi, þar sem reykháfurinn gengur upp úr þakinu.

50. gr.

Seyming. Allur saumur og boltar í skipið skal vera heitzinkað. Stærðir, tala og fyrirkomulag skal vera samkvæmt töflu 5 og 6.

Þar sem gegnrekinna bolta er krafizt samkvæmt töflu 5, þarf ekki að láta reknagla.

51. gr.

Ýmislegt. **Tilhögun á efni.** Að framan er þess getið, að hér sé átt við eikarskip. En á slíkum skipum er það venjulegt að hafa kjölinn, súðina í botninum og jafnvel kjalbakið úr beyki, enda er það tekið gilt á skipum, sem byggð eru eftir þessum reglum. Innsúð er úr furu nema húfsýjur og bjálkasúð, sem er úr eik. Þilfarið ætíð úr vel þurri furu. Þilfarsbitar mega vera úr vel þurri, góðri furu með efnisviðauka, að minnsta kosti 20%.

52. gr.

Varnir gegn fúa o. fl. Þess skal vandlega gætt, að hvergi sé látin í skipið spýta, sem „maur“ er í. (Rauðgular rákir í eikinni bera vott um þetta, en nokkuð brúnleitari í furu og greni.) Er þetta sótt næm sýki, sem getur valdið því, að mikill hluti af skipinu fúni á skömmum tíma, einkanlega ef skipið er smíðað úr nýhöggnu efni.

Það er nauðsynlegt, að böndin fái vel að þorna, áður en súðin, sem ávallt skal vera gufuseydd, er látin á þau. Bitar og bandaendar, hné og bjálkasúð að utan, sé allt rækilega karbólinborið og auk þess tjargað, áður en þrömin og meginþiljan eru settar á. Sömulciðis séu bitarnir vel tjargaðir að ofan, áður en þilfarið er lagt. Þegar búið er að byrða skipið og hempa það utan, er það þrifið vel upp innan, allt tjargað rækilega, bönd og byrðingur, og þess gætt, að tjaran renni sem bezt út í hampinn gegnum rifurnar. Skútinn skal sérstaklega vel þrifið upp og tjargaður, áður en honum er lokað ofan frá.

Með því að eik er mjög hætt við að rífa í smíðum, sérstaklega í þurru veðri 100
 úti, verður jafnóðum að bera á hana lýsi, færnis eða málningu til varnar gegn rif- 22. sept.
 um, sem geta orðið þess valdandi, að vatn gangi inn í viðinn og feyi hann, auk
 þess sem styrkleikinn minnkar við rifurnar.

Það skal tekið fram, að leyfilegt er og sjálfsagt að „sponsa“ kvisti og þess
 háttar skemmdir, sem ekkert standa í sambandi við sýkingu efnisins. Ber skipa-
 smiðunum skylda til að gera greinarmun á þessu og sömuleiðis til að gæta þess,
 að verkið sé samvirkusamlega af hendi leyst, og sé þar sérstaklega lögð áherzla
 á öryggi, traustleika og endingu skipsins.

53. gr.

Undir vélina skal setja eikarstykki í hvert bandabil, sem nái niður á kjöl Undirstöð-
 og upp að húfsýjum og neglist gegnum súðina á sama hátt og böndin. Þess skal ur vélar-
 gætt, að stykkinn séu hvergi á huldu á þeim stað, þar sem festiboltar vélarinnar innar.
 eða undirstaðnanna eru settir.

Langstykki, sem kemur ofan á undirfelluna, sé boltað með jafnmörgum
 gegnreknnum boltum og vélinni er fest með. Gildleiki boltanna sé hinn sami og
 kjalboltanna, og skal þeim komið fyrir í ytri rönd langstykkjanna sem næst
 hornrétt á súðina.

Taffla I. Bõi skjólborðsstoðir.

Pverskips- vísitala $B + D + \frac{1}{2} G$	Bandabil frá miðju til miðju	Bandahæð			Bandapykkt		Skjólborðsstoðir					
		A kili	Við miðju húfsins	Við þrönn	Botnbíti	Önnur bandastykki	Frá miðju tíl miðju	Hæð	Pykkt fram og aftur	Breidd út og inn		
	sm	sm	sm	sm	sm	sm	sm	sm	sm	sm	sm	sm
6.5 og undir 7.0	30	15	11 ^{1/2}	8	6 ^{1/2}	5	60	51	8	9	8	
7.0 — — 7.5	30	16	12	8 ^{1/2}	6 ^{1/2}	5	60	52	8	9	8	
7.5 — — 8.0	32	17	12 ^{1/2}	9	6 ^{1/2}	6	64	53	8	9 ^{1/2}	8 ^{1/2}	
8.0 — — 8.5	33	18	13	9 ^{1/2}	6 ^{1/2}	6 ^{1/2}	66	54	9	10	9	
8.5 — — 9.0	33	19	13 ^{1/2}	10	8	6 ^{1/2}	66	55	9	10 ^{1/2}	9 ^{1/2}	
9.0 — — 9.5	36	20	14	10 ^{1/2}	8	8	72	56	10	11	10	
9.5 — — 10.0	38	21	14 ^{1/2}	11	9	9	76	57	11	11 ^{1/2}	10 ^{1/2}	
10.0 — — 10.5	38	22	15	11 ^{1/2}	9	9	76	58	11	12	11	
10.5 — — 11.0	40	23	15 ^{1/2}	12	10	10	80	59	12	12 ^{1/2}	11 ^{1/2}	
11.0 — — 11.5	40	24	16	12 ^{1/2}	10	10	80	60	13	13	12	
11.5 — — 12.0	42	25	16 ^{1/2}	13	11	11	84	62	13	13 ^{1/2}	12 ^{1/2}	
12.0 — — 12.5	42	26	17	13 ^{1/2}	11	11	84	64	14	14	13	
12.5 — — 13.0	44	27	17 ^{1/2}	14	12	12	88	66	14	14 ^{1/2}	13 ^{1/2}	
13.0 — — 13.5	44	28	18	14 ^{1/2}	12	12	88	68	14	15	14	

Tafla II. Þilfarsbitar.

100

22. sept.

Breidd skipsins B	Þilfarsbitar ¹				
	Bitabil ² frá miðju til miðju	Bitahæð		Bitabreidd	
		Við miðju	Við enda	Við þilfarsop	Annars- staðar
metrar	sm	sm	sm	sm	sm
3.0 og undir 3.2	60	9 ^{1/2}	8 ^{1/2}	9	8
3.2 — — 3.4	60	10	9	9	8
3.4 — — 3.6	60	10 ^{1/2}	9 ^{1/2}	9	8
3.6 — — 3.8	65	11	10	10	8
3.8 — — 4.0	65	11 ^{1/2}	10 ^{1/2}	10	8
4.0 — — 4.2	70	12	11	12	10
4.2 — — 4.4	70	12 ^{1/2}	11 ^{1/2}	12	10
4.4 — — 4.6	70	13	12	12	10
4.6 — — 4.8	75	13 ^{1/2}	12 ^{1/2}	13	12
4.8 — — 5.0	75	14	13	13	12
5.0 — — 5.2	75	14 ^{1/2}	13 ^{1/2}	13	12
5.2 — — 5.4	75	15	14	15	13
5.4 — — 5.6	75	15 ^{1/2}	14 ^{1/2}	15	13
5.6 — — 5.8	75	16	15	15	13

¹) Hér er átt við eikarbita, en séu þeir úr furu, skal auka stærðina um ¹/₅.

²) Verði langskips vísitala þannig, að 4 sm þilfar komi á 65 sm bitabil, 4¹/₄ sm þilfar á 70 sm bitabil, eða 5 sm þilfar á 75 sm bitabil, verður að minnka bitabilið niður í lægri töluna.

Tafla III. Langviðir.

22. sept.

Langskipsvísitala L (B + D + $\frac{1}{2}$ G)	Kjölur		Framst. og hné		Kjalbak		Bjálkasúð		Húfsýjur innan			
	Hæð	Þykkt	Breidd	Þykkt	Hæð	Þykkt	Efri	Neðri	Tala	Breidd	Þykkt	Skipslengd
	sm	sm	sm	sm	sm	sm	sm	sm		sm	sm	
70 og undir 80	22	12	26	12	7	12	15×4	»	»	»	»	»
80 — — 90	23	13	27	13	8	13	16×4	»	»	»	»	»
90 — — 100	24	14	28	14	9	14	17×4	»	»	»	»	»
100 — — 110	25	15	29	15	11	15	18×5	»	1	21	5	$\frac{2}{3}$
110 — — 120	26	16	30	16	13	16	20×5	»	1	21	5	$\frac{2}{3}$
120 — — 130	27	17	31	17	15	17	22×6 $\frac{1}{2}$	»	2	16	5	$\frac{2}{3}$
130 — — 150	28	18	32	18	16	18	24×6 $\frac{1}{2}$	»	2	18	5	$\frac{2}{3}$
150 — — 170	29	19	33	19	18	19	18×6 $\frac{1}{2}$	16×5	2	20	5	Öll
170 — — 190	30	20	34	20	20	20	19×6 $\frac{1}{2}$	17×5	3	16	5	Öll
190 — — 210	31	21	35	21	21	21	21×6 $\frac{1}{2}$	19×5	3	17	6 $\frac{1}{2}$	Öll
210 — — 230	32	22	36	22	22	22	22×8	20×5	3	18	6 $\frac{1}{2}$	Öll
230 — — 250	33	23	37	23	24	23	24×8	22×5	3	19	6 $\frac{1}{2}$	Öll
250 — — 270	34	24	38	24	26	24	25×8	23×6 $\frac{1}{2}$	3	20	6 $\frac{1}{2}$	Öll
270 — — 290	35	25	39	25	27	25	27×8	25×6 $\frac{1}{2}$	3	21	6 $\frac{1}{2}$	Öll

Tafla IV. Langviðir.

100

22. sept.

Langskips vísitala L (B + D + $\frac{1}{2}$ G)	Húfsýjur utan				Pílfarsþykkt	Meginþiljubreidd	Kjalsýja		Súðarþykkt	Innsúðarþykkt	Öldust.		Skjólborðsþykkt	Slitkjalarþykkt
	Tala	Breidd	Þykkt	Skipslengd			Breidd	Þykkt			Breidd	Þykkt		
		sm	sm	sm	sm	sm	sm	sm	sm	sm	sm	sm	sm	sm
70 og undir 80	1	17	5	$\frac{1}{2}$	4	12	18	4	$3\frac{1}{4}$	$2\frac{1}{2}$	12	4	2	4
80 — — 90	1	18	5	$\frac{1}{2}$	4	13	19	4	$3\frac{1}{4}$	$2\frac{1}{2}$	13	4	2	4
90 — — 100	1	19	5	$\frac{1}{2}$	4	14	20	4	$3\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$	14	4	2	4
100 — — 110	1	20	5	$\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	15	21	$4\frac{1}{2}$	4	$3\frac{1}{4}$	14	5	$2\frac{1}{2}$	4
110 — — 120	1	21	5	$\frac{2}{3}$	$4\frac{1}{2}$	$16\frac{1}{2}$	22	$4\frac{1}{2}$	4	$3\frac{1}{4}$	15	5	$2\frac{1}{2}$	5
120 — — 130	2	18	5	$\frac{2}{3}$	5	18	23	5	$4\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{4}$	$15\frac{1}{2}$	5	$2\frac{1}{2}$	5
130 — — 150	2	20	5	$\frac{2}{3}$	5	19	24	5	$4\frac{1}{2}$	4	16	5	$2\frac{1}{2}$	5
150 — — 170	2	22	$6\frac{1}{2}$	$\frac{2}{3}$	5	20	25	$6\frac{1}{2}$	5	4	16	$6\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$	5
170 — — 190	3	18	$6\frac{1}{2}$	$\frac{2}{3}$	$6\frac{1}{2}$	21	26	$6\frac{1}{2}$	5	4	17	$6\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{2}$
190 — — 210	3	19	$6\frac{1}{2}$	$\frac{2}{3}$	$6\frac{1}{2}$	22	26	$6\frac{1}{2}$	5	4	18	$6\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{2}$
210 — — 230	3	20	$6\frac{1}{2}$	$\frac{2}{3}$	$6\frac{1}{2}$	23	27	$6\frac{1}{2}$	6	4	19	$6\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{2}$
230 — — 250	3	21	$6\frac{1}{2}$	$\frac{2}{3}$	$6\frac{1}{2}$	24	28	$6\frac{1}{2}$	6	5	20	$6\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{4}$	$6\frac{1}{2}$
250 — — 270	3	22	8	$\frac{2}{3}$	$6\frac{1}{2}$	25	29	8	$6\frac{1}{2}$	5	20	8	$3\frac{1}{4}$	8
270 — — 290	3	23	8	$\frac{2}{3}$	$6\frac{1}{2}$	26	29	8	$6\frac{1}{2}$	5	21	8	$3\frac{1}{4}$	8

Tafla V. Boltun.

22. sept.

Langskipsvisitala L (B + D + 1/2 G)	Kjal- boltar	Kjalsýja, bjálkasúð. Húfsýjur ytri og innri			Súðin utan		
	Sterð	Sterð	Endab.	Boltabil	Sterð	Endab.	Boltabil
	mm	mm	tala	banda- bil	mm	tala	banda- bil
70 og undir 80	13	10	1	»	»	»	»
80 — — 90	13	10	1	»	»	»	»
90 — — 100	13	10	1	»	»	»	»
100 — — 110	13	13	1	»	»	»	»
110 — — 120	16	13	1	»	»	»	»
120 — — 130	16	13	1	»	13	1	»
130 — — 150	19	13	1	»	13	1	»
150 — — 170	19	13	1	6	13	1	»
170 — — 190	19	13	1	6	13	1	»
190 — — 210	19	16	1	5	13	1	»
210 — — 230	22	16	1	5	13	1	6
230 — — 250	22	16	1	4	13	1	6
250 — — 270	22	16	1	4	16	1	6
270 — — 290	22	16	1	4	16	1	6

Hér er átt við gegnrekna heitzinkaða bolta með hnoðhring utan og auk þess innan, þar sem boltar ganga gegnum bjálkasúðina eða innri húfsýjur.

Tafla VI. Seyming.

100

22. sept.

Sýju(planka-)breidd	Tala nagla í hvert band	Tala nagla í hvert skeyti	Sýju-(planka-)þykkt	Nagla-lengd
sm	tala	tala	sm	sm
12 og undir 15	2	2	3 ¹ / ₄	8 og 9
15 — — 18	3	2	3 ¹ / ₂	9
18 — — 24	4	3	4	10 ¹ / ₂
24 — — 30	5	3 eða 4	4 ¹ / ₂	11 ¹ / ₂
30 — — 36	6	4 — 5	5	13
			6	14 ¹ / ₂
			6 ¹ / ₂	15 ¹ / ₂
			7	17
			8	18 ¹ / ₂

Tala og stærð reknagla í bjálkasúð, húfsýjur innan og utan, kjalsýjur, súðina utan og innan. Hér er átt við venjulega heitzinkaða, svokallaða »norska spíkarar«. Sjá um seymingu.

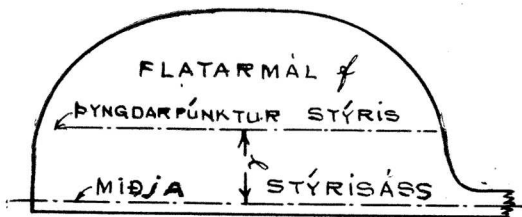
Tafla VII. Stýri.

22. sept.

Visitala S	Þvermál járnstýrisáss		Lengd og þvermál stýriskróka	Þykkt lykklju í auganu	Krókur og lykklja		Bollastærð	Stýris- fjöður		Svölujárn breidd og þykkt
	sm	sm			mm	mm		Hæð og þykkt við kverkina	Hæð og þykkt við endana	
0.10 og undir 0.15	4.1	12.5	60×40	15	45×15	40×8	13	6	7	50×13
0.15 — — 0.20	4.5	13.5	60×40	16	45×16	40×9	13	6	8	50×13
0.20 — — 0.25	4.8	14.5	65×45	17	50×17	45×10	15	10	8	55×13
0.25 — — 0.30	5.2	15.5	65×45	18	50×18	45×11	15	10	9	55×13
0.30 — — 0.40	5.7	17.0	70×50	19	55×19	50×12	15	10	9	60×16
0.40 — — 0.50	6.2	18.5	70×50	20	55×20	50×13	16 ^{1/2}	13	10	60×16
0.50 — — 0.60	6.6	20.0	75×55	21	60×21	50×14	16 ^{1/2}	13	10	65×16
0.60 — — 0.70	7.0	21.0	75×55	22	60×22	50×15	20	13	12	65×19
0.70 — — 0.80	7.3	22.0	80×60	23	65×23	55×16	20	13	12	65×19

- VISITALA - S -

$$S = f \cdot l$$



- FJÖÐUR Á JÄRNSTÝRI -

Tafla VIII. Stýrissveif og stýristaumar.

100

22. sept.

Vísitala S	Þvermál járnstýrisáss	Sveifarauga		Þvermál eikarstýrisáss	Sveifarauga		Lengd á sveif frá snúningspunkti stýrisáss	Gildleiki stýrissveifar ¹⁾	Stýriskoðja	Járnstöng
		Hæð	Þvermál utan		Hæð	Þykkt á auga				
	sm	mm	mm	sm	mm	mm	sm	mm	mm	mm
0.10 og undir 0.15	4.1	41	92	12.5	41	17	55	50×30	8	10
0.15 — — 0.20	4.5	45	98	13.5	45	18	60	54×32	8	10
0.20 — — 0.25	4.8	48	103	14.5	48	19	65	58×34	9	11
0.25 — — 0.30	5.2	52	109	15.5	52	21	70	62×36	10	13
0.30 — — 0.40	5.7	57	116	17.0	57	23	75	66×39	11	14
0.40 — — 0.50	6.2	62	123	18.5	62	25	80	70×42	13	15
0.50 — — 0.60	6.6	66	129	20.0	66	27	85	75×45	13	15
0.60 — — 0.70	7.0	70	135	21.5	70	29	90	80×48	13	16
0.70 — — 0.80	7.3	73	140	23.0	73	31	95	85×51	14	18

¹⁾ Gildleiki stýrissveifarinnar sé mældur tveim ásþvermálum frá miðjum járnstýrisáss, en einu ásþvermáli frá miðjum tréstyrisáss, og má hvort sem er minnka niður í $\frac{3}{4}$ við sveifarendann.

Tafla IX. Legufæri og festar.

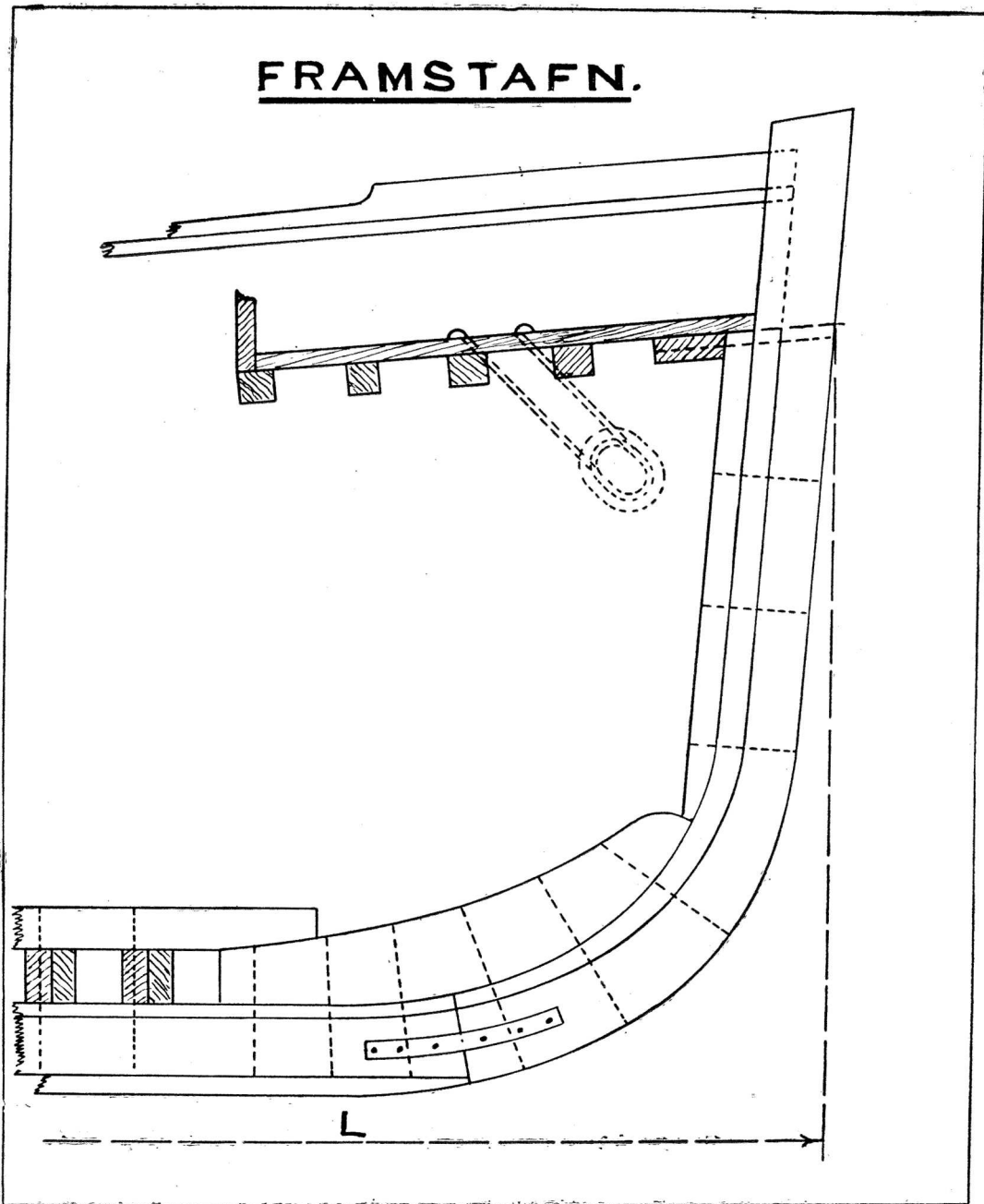
100
22. sepi.

Visitala L (B + D) Sjá 6. og 41. gr.	Akkeri með stokk eða stokklauk: stokkurinn reiknast með			Keðjur				Vir		Kaðall	
	1.	2.	3.	Lengd		Pvermál		Lengd	Ummál	Lengd	Ummál
				1.	2.	1.	2.				
	kg	kg	kg	m	m	mm	mm	m	mm	m	sm
40 og undir 45	75	»	»	82	»	14	»	»	»	25	10
45 — — 50	75	50	»	82	55	13	13	»	»	30	10
50 — — 60	75	75	»	82	55	14	14	»	»	35	11
60 — — 70	100	75	»	82	55	14	14	»	»	40	11
70 — — 80	100	100	»	82	55	16	16	»	»	45	12
80 — — 90	125	100	»	82	55	16	16	»	»	50	12
90 — — 100	125	125	»	82	55	17	17	110	51	30	13
100 — — 110	150	125	»	82	82	17	17	110	51	35	13
110 — — 120	150	150	»	110	82	19	19	110	51	40	14
120 — — 130	175	150	50	110	82	19	19	165	57	45	14
130 — — 140	175	175	50	110	82	21	21	165	57	50	15
140 — — 150	200	175	50	110	110	21	21	165	57	55	15
150 — — 170	225	200	75	137	110	22	22	165	64	60	16
170 — — 190	250	225	75	137	110	25	25	165	64	65	16
190 — — 210	275	250	75	137	110	25	25	165	64	70	18
210 — — 240	300	275	75	137	137	25	25	165	64	75	18

FRAMSTAFN.

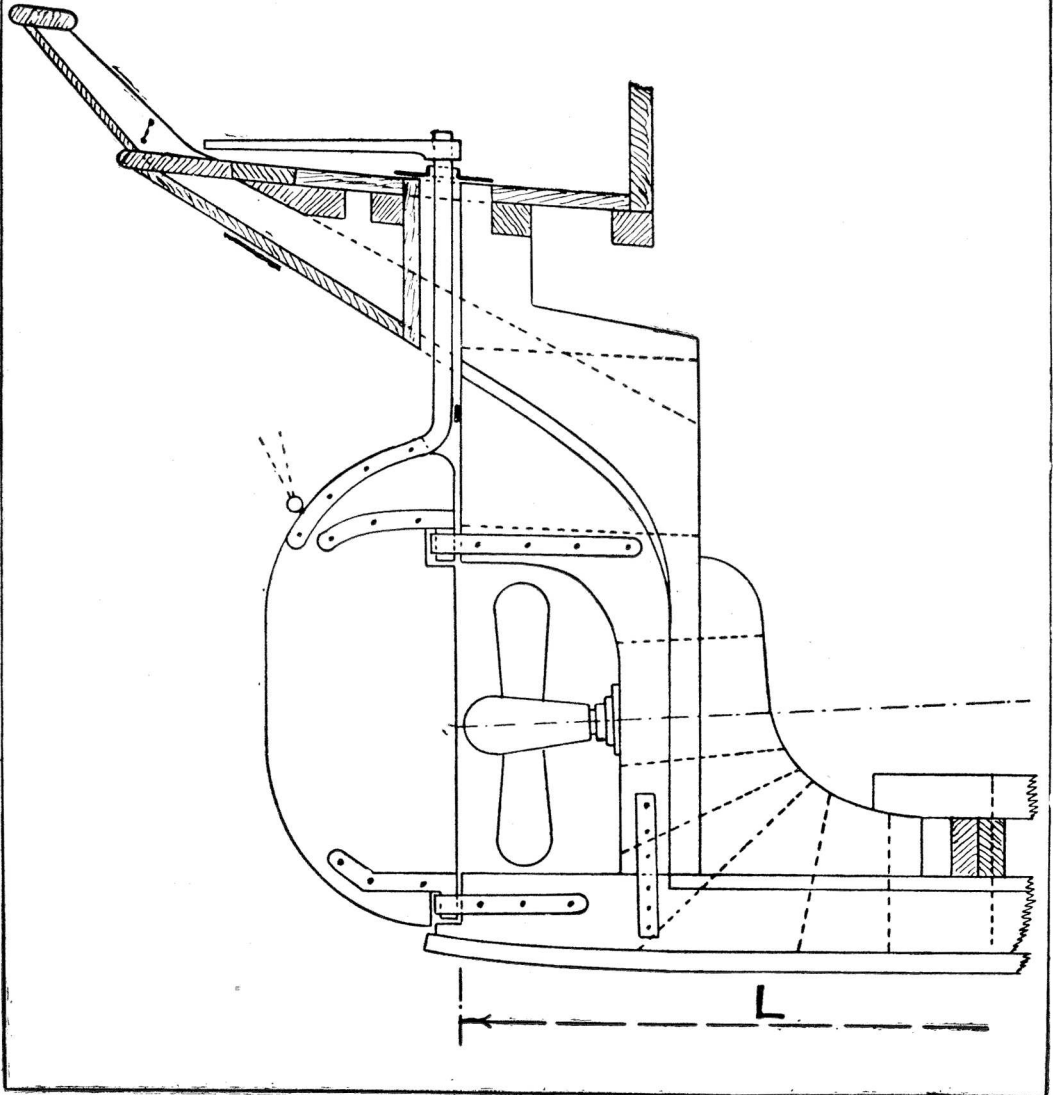
100

22. sept.



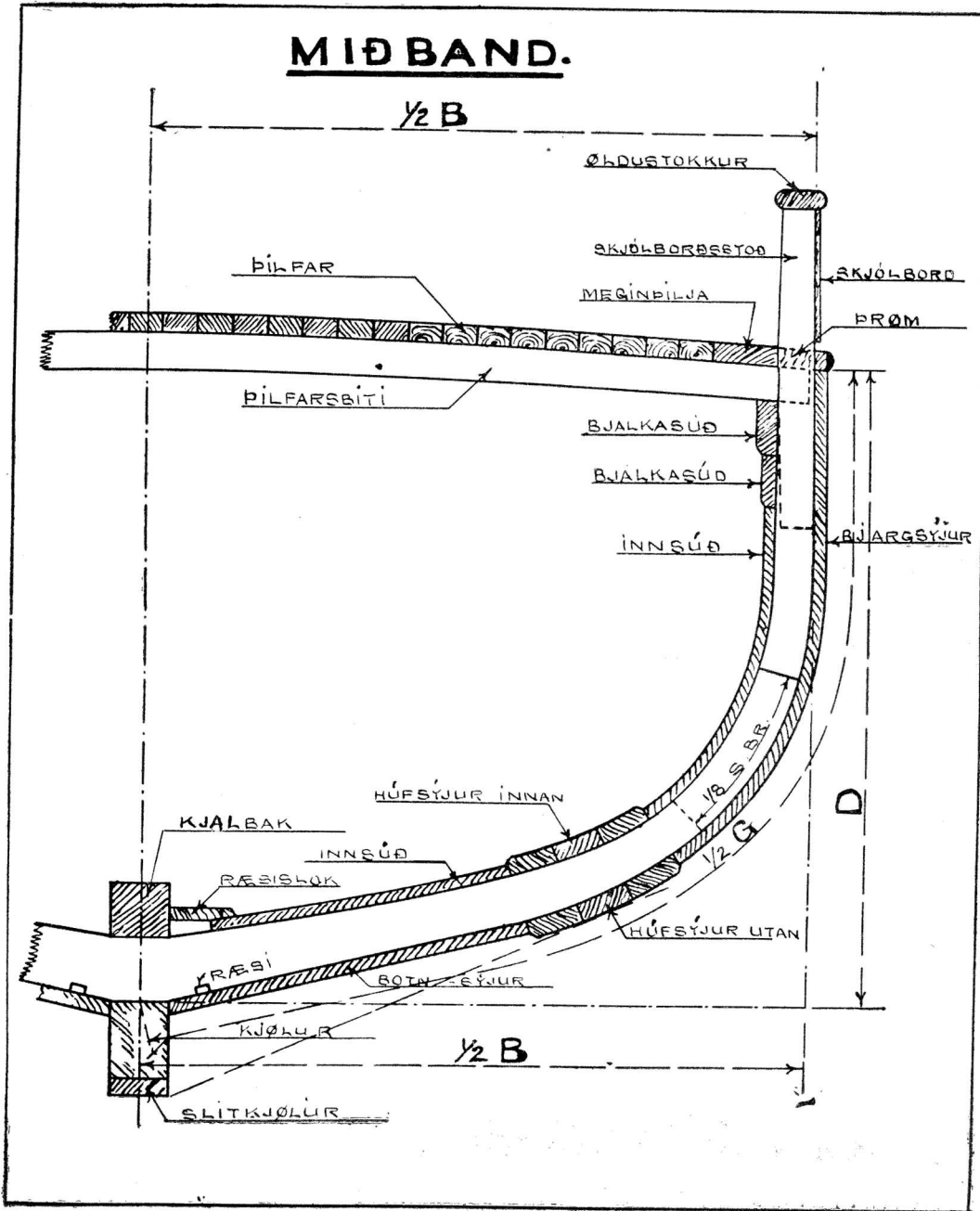
100
22. sept.

AFTURSTAFN.



MIDBAND.

100
22. sept.



100 Reglur þessar taka aðeins til þeirra skipa, er getur í 1. gr. og kjölur er
22. sept. lagður að eftir 1. júlí 1937.

Þetta er hér með birt til eftirbreytni öllum þeim, er hlut eiga að máli.

Atvinnu- og samgöngumálaráðuneytið, 22. september 1936.

Haraldur Guðmundsson.

Vigfús Einarsson.

101
23. sept.

REGLUGERÐ

fyrir Stýrimannaskólann í Reykjavík.

Samkvæmt lögum nr. 100, 23. júní 1936, um stýrimannaskólann í Reykjavík, eru hér með sett eftirfarandi ákvæði.

I. KAFLI

Um markmið skólans og skipulag.

1. gr.

Markmið stýrimannaskólans er að veita þá kunnáttu, er þarf til þess að standast hið minna og meira fiskimannapróf, farmannapróf og skipstjórpróf á varðskipum ríkisins.

2. gr.

Skólinn starfar í þessum deildum:

1. Fjögurra mánaða deild í minnsta lagi undir hið minna fiskimannapróf.
2. Tveggja ára deild undir hið meira fiskimannapróf.
3. Þriggja ára deild undir farmannapróf.
4. Sérstök deild undir skipstjórpróf á varðskipum ríkisins, og gangi nemendur í hana a. m. k. fjóra mánuði, eftir að þeir hafa lokið farmannaprófi.

Fyrsta ár námstímans fer kennslan fram í einu lagi fyrir þá nemendur, sem um ræðir í 2., 3. og 4. lið þessarar greinar.

3. gr.

Hverri kennsludeild skal skipta, ef þörf krefur, í kennslubekki. Í hverjum kennslubekk mega að jafnaði ekki vera fleiri en 20 nemendur.

Þetta ákvæði gildir þó eigi, þegar fyrirlestrar eru fluttir.