

REGLUR

um smíði tréskipa.

Samkvæmt lögum nr. 68 5. júní 1947, um eftirlit með skipum, eru settar eftirfarandi reglur:

1. gr.

Við hvaða skip reglurnar eiga.

Tréskip, sem smíðað er til skráningar hér á landi, skal fullnægja kröfum þeim, sem settar eru í 2.—54. gr. þessara reglna. Reglur þessar eru fyrir sléttisúðuð skip, smíðuð úr eik.

2. gr.

Skip smíðuð erlendis.

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 flokkunarfélaga, sem hlotið hafa viðurkenningu ráðherra, enda séu kröfurnar ekki vægari í heildaraðalatriðum en þær, sem gerðar eru í þessum reglum.

Þetta skal sanna með vottorði flokkunarfélagsins.

3. gr.

Uppdrættir.

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

- 3 miðbandsuppdraetti,
- 3 langskipsuppdraetti,
- 3 fyrirkomulagsuppdraetti,
- 3 uppdraetti af seglum og reiða.

Á uppdráttunum skal greinilega sýna öll efnismál, og skal þeim einnig fylgja almenn smíðalýsing af skipinu.

Uppdraetti af skipum, sem smíðuð eru eftir reglum viðurkennds flokkunarfélags, skal einnig senda skipaskoðunarstjóra til athugunar og geymast þeir í vörzlum skipaskoðunarinnar.

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

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

4. gr.

Verkvöndun.

Reglurnar eru miðaðar við það, að öll vinna sé ágætlega af hendi leyst. Þess vegna verður skipaskoðunarmaður sá, sem eftirlit hefur 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.

5. gr.

Aðgæzla við fermingu.

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

260

11. nóv.

6. gr.

Skýringar og visitölur.

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 mill ytri brúna banda, þar sem skipið er breiðast (súðin ekki með talin).

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, 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 þann hátt, að margfalda flatarmál stýrisins mælt í fermetrum með lengdinni í metrum frá miðju hans að þyngdarpunkti stýrisins. Sjá töflu VII og 13.—14. málsgr. 36. gr.

Þverskipsvísitalan er $B + D + G/2$.

Langskipsvísitalan er $L (B + D + G/2)$.

Breiddarvísitalan er B.

Stýrisvísitalan, S, er $f \times l$.

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

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

7. gr.

Kjötur.

Hæð og þykkt sé samkvæmt töflu III. Þegar kjölur er settur saman, og lengdin undir 25 metrum, má hann ekki vera úr fleiri en tveim pörtum. Aftari parturinn sé að minnsta kosti $\frac{2}{3}$ hlutar af allri lengdinni. Ef kjalarlengdin er meira en 21 metri, þarf aftari parturinn ekki að vera lengri en 14 metrar. Sé kjöllengdin yfir 25 metra skal skörun á kjöl og kjalbacki fara eftir mati skipaskoðunarstjórans. Skörunin á kilinum sé að lengd 6 sinnum kjalhæðin. Þar sem kjölur er skeyttur, séu settir tveir hnoðboltar eða skrúfboltar, hvor sínu megin við miðlínu hans, á hvern hálfan lengdarmetra samsetningarinnar. Þvermál skararboltanna sé sem næst $\frac{5}{8}$ af þvermáli kjalboltanna. Kjöllinn má ekki veikja með því að greipa í hann afturstefni og hönd eða inn í hann svölujárn að aftan, nema að einum þriðja þykktar þess. Gæta skal þess, að höndin 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 III, er hæð hans miðskipa. Kjalarhæðin má vera 10% minni framan, en verður þá að minnsta kosti að vera jafn mikið hærri að aftan. Kjalaræsi sé sett í höndin yfir miðju kjalsiunnar, og hún nelgd beggja megin við ræsið. Billið frá kjöl upp að kjalaræsi sé þó ekki meira en botnstokksþykktin. Breiddin sé sem næst $\frac{2}{3}$ og dýpt þess um $\frac{1}{4}$ af botnstokksþykktinni.

8. gr.

Slítkjölur.

Slítkjölur neglist með tvöfaldri naglaröð (ekki í miðjan kjöl). Stærð hans fer eftir töflu IV.

9. gr.

Framstefni og hné.

Breidd og þykkt framstefnis og hnés sé samkvæmt töflu III. Lengdin á hnénu hvorum megin við stúfskeyti kjalarins og stefnisins sé minnst þrisvar sinnum kjalhæðin. Skrúfboltarnir séu 3 mm digrari en kjalboltarnir, og séu þeir 3 hvorum megin við skeytið. Aftan á stefnið í bilið milli hnésins og Júdasareyranna sé eikarstykki vel fest með skrúfuðum boltum við stefnið, og skal þykktin vera sem næst $\frac{3}{8}$ af stefnisþykktinni, og breiddin það mikil, að góð negling fáið í það aftan við neglingu síuendanna, sem ná minnst tvær síuþykktir fram á stefnið. Þetta á við þar sem keðjupípur eru ofan við þilfarið.

Á skipum, þar sem keðjupíparnar eru láttnar ná gegnum þilfarið og út úr súðinni skulu stefnisböndin liggja þétt saman og boltuð í stefnið og ná frá stefnis-hné upp að öldustokk. Breidd þeirra að ofan sé að minnsta kosti eins og stefnisbreiddin samkvæmt töflu III, en að neðan eins og stefnisþykktin. Innra stefnið frá hné upp að öldustokk er jafnbreitt stefnisþykktinni, en þykkt þess um $\frac{3}{8}$ af stefnisþykktinni. Innra stefnið boltist við stefnið með skrúfboltum. Gildleiki þeirra sé um $\frac{1}{4}$ af kjalboltum og millibilið um það bil $1\frac{3}{4}$ sinnum tilsvareandi stefnisbreidd, sjá 12. gr.

10. gr.

Afturstefni, hné og skútabönd.

Breidd afturstefnis sé hvergi minni en kjalhæðin að aftan, sjá töflu III. 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 fellt aftan á skrúfustefnið, sé þessi áfella ekki þynnri en kjölurinn og boltuð með tveim gegnum reknum skrúfboltum 3 mm digrari en kjalboltarnir, og svo langt frá hvorum öðrum, sem unnt er; en ekki nær hver öðrum en svo, að bilið á milli þeirra svari til tvöfaldrar þykktar kjalarins.

Hnéð sé ekki þynnra en skrúfustefnið: breidd armsins við afturstefnið og hæð armsins á kilinum sé ekki minni en stefnisþykktin. Lengd hnésins á kilinum sé ekki minni en 3 sinnum kjalhæðin, og sá armur hnésins, sem liggur framan á stefninu, ná $1\frac{1}{2}$ sinnum skrúfustefnisþykktina upp fyrir efri rönd á öxulgatinu. Hnénu skal fest með sex gegnumreknum skrúfboltum, er séu 3 mm digrari en kjalboltarnir. Í kilinum skulu vera 3 hnéboltar, fremsti boltinn sé fremst í nnénu, lóðrétt niður úr kilinum; neðri kverkar boltinn sé með ca. 45 gráðu halla aftur og niður úr kilinum; miðboltinn í kjölnum sé mitt á milli hinna tveggja. Efri kverkarboltinn komi neðst í stefnið aftanvert, miðboltinn neðan við öxulgatið og efsti boltinn efst í hnéð. Sjá mynd

Þar sem beinviði er í hnénu og ekki er hægt að koma kverkarboltanum í kjölinn nægilega langt aftur, verður auk þess, er að framan getur, að setja tvo skrúfbolta af sama gildleika og kjölbolta aftast í stefnið. Á hvorum bolta eru 2 skrúfrær, önnur innfeld í stefnið en hin innfeld og skrúfuð neðan á kjölinn. Í stað þessa tveggja bolta má setja járnhné ofan á kjölinn aftan við stefnið, jafnsterkt, að mati eftirlitsmanns.

Skúatrén, hvort sínum megin á hliðum afturstefnisins, ná frá þröm og niður á móts við fremri rönd skrúfustefnis. Áður en súðin er lögð á skútann, skal

höggva vatnsræsi, hvort sínum megin við miðju hans. Þykktin á skútatrjánnum sé $\frac{2}{5}$ af kjalarþykktinni, breiddin eða hæðin neðan frá og upp fyrir stýrispípu sé tvisvar sinnum þykktin, en við þrömina $1\frac{1}{4}$ sinnum breiddin á böndunum á þessum stað samkvæmt töflu I. Skútujárnum sé fest með gegnreknnum skrúfboltum af sama gildleika og kjalboltunum, 3 í stefni og 2 aftan við stýrispípuna, nema þar, sem skútinn er óvenjulega langur og þá með 3 boltum.

Krussaraskutur.

Með því að krussaraskutur er hærri (þykkri) en venjulegur skúti, er ekki eins hætt við snúningi. Svo að afturstefni þarf ekki að ná upp að þilfari, heldur að efri rönd á skuttrjánnum.

Þykktin á skuttrjánnum sé $\frac{3}{5}$ af kjalþykktinni, breiddin eða hæðin neðan frá og upp fyrir stýrispípu sé 2 sinnum þykktin, en við þrömina $1\frac{1}{4}$ sinnum breiddin á böndunum á þessum stað samkvæmt töflu 1.

Skuttrjánnum sé fest með gegnreknnum skrúfboltum af sama gildleika og á kjalboltunum, 3 í skrúfustefni og 3 í hver samskeyti, þar fyrir aftan.

Skutstefnið (millistykkið) sé ekki þynnra en kjölurinn, og nái aftur úr byrðing, svo mikið, að hægt sé að þynna það, með sama sniði og ytri flötur byrðingsins, niður í 8—10 cm, eftir breidd stefnisjárnsins.

Bil milli samskeyta á skutstefni og skuttrjám sé ekki minna en $\frac{1}{8}$ partur af skipsbreiddinni.

Böndunum sé fest við skuttrén með rekbolta, í hvert bandastykki, af sama gildleika og skararboltar í kili. Auk þess séu botnstokkar á hliðinni á hverju bandi, af sömu þykkt og aðrir botnstokkar, meðalhæð ofan á skuttrjám $1\frac{1}{2}$ sinnum þykktin, festir við bandið í hvorn enda með 2 gegnreknnum skrúfboltum. Gildleiki boltanna sé $\frac{7}{8}$ af gildleika kjalboltanna. Hverjum botnstokki sé fest við skuttrén með tveim rekboltum af sama gildleika.

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. Á svölujárnunum aftan sé stallur á báðum endum, þannig, að breiddin verði þar tvöföld (sjá mynd). Boltunum sé hagað sem bezt eftir atvikum.

12. gr. *Böndin.*

Allar aðalstærðir bandanna séu samkvæmt töflu I. Er gert ráð fyrir, að þau séu tvöföld, og stykkinn í þeim boltuð þétt hvert við annað, en ekki hafðir kubbar eða trétappar 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. Upplengjari á hliðarbandi reiknast ekki sem skeyti með tilliti til $\frac{1}{8}$ parts lengdar, miðað við skipsbreidd og þarf ekki að boltast með meira en 2 boltum, nema að þess þurfi vegna mikillar lengdar.

Þvermál bandaboltanna sé:

10 mm í bandastykkjum, sem eru	5—6 $\frac{1}{2}$	og	8 cm þykk
13 — — — — —	— — —	9—10	— 11 — —
16 — — — — —	— — —	12—13—14	— 15 — —

Þar sem mjög langt er á milli skeyta, verða boltarnir að vera 4, svo að stykkinn liggja þétt hvert við annað. Skjólborðsstoðirnar séu ekki áfastar við böndin. Þegar

260 höndin í framstafninum fara að verða mjög tigulmynduð í þverskurð, þannig að 11. nóv. hvassa hornið er orðið minna en 60 gráður, séu þau skeytt á kilinum, boltuð þar saman eða í hnéð og liggja sem næst hornrétt á súðina. Þar sem bönd þessi eru í heilu lagi ofan að kili, mega þau vera þynnri en tvöföldu böndin, en ekki þynnri en botnstokkar eftir töflu I. Bilið milli 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. Þar sem heil bönd eru sundurskorin af stefnishnénu, verður að koma botnstokkur tilsvarendi þeim, sem um getur í 10. gr., varðandi krussaraskut.

Júdasareyrn séu sem næst jafnþykk og böndin við þrómína og nái að minnsta kosti jafnlangt niður og skjólborðsstoðirnar upp frá þilfari eftir töflu I. Breiddin sé þannig, að göður styrkur sé eftir í trénu aftan við keðjuhólkana.

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

Í krussaraskut sé lengd samfellunnar, hvorum megin, um $\frac{1}{6}$ partur af skipsbreiddinni og nái jafn langt niður og skjólborðsstoðirnar.

13. gr.

Skjólborðsstoðir.

Breidd og þykkt skjólborðsstoðar skal vera, sem segir í töflu I, og nái þær að minnsta kosti jafn langt niður eins og upp fyrir þrómína. Stoðir séu hornréttar á súðina milli banda. Stoðir, sem reiðanum 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 þrómína $1\frac{1}{2}$ sinnum flatarmál hinna. Þar sem skipsbátur er hafður í uglum, skulu settar ein eða tvær aukastoðir, jafnstórar hinum, við hverja bátsuglu. Gæta skal þess, að stoðirnar séu vel felldar milli súðanna og negldir með 2 nöglum í hvern planka og með 2 nöglum í hvern planka og með 3 nöglum í hvern planka og með 3 nöglum í hvern hjálkavegara.

14. gr.

Kjalbak.

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, mega skeytin vera lítið eitt aftan við kjalskeytið, en ef það er í þrennu lagi, þá séu skeytin undir vélinni og framan við kjalskeytið (hér er gert ráð fyrir, að vélin sé aftast í skipinu). Lengdin á kjalbaksskeytinu sé 5 sinnum hæð þess, og sé skeytið boltað í hvert band með 2 stúfboltum af sama gildleika og skeytisboltarnir í kilinum utan við miðju kjalbaksins, auk þess séu sporðarnir negldir með hæfilega stórum göddum. Um stærð kjalbaksins, sjá töflu III.

15. gr.

Hliðarkjalbak og kjalboltar.

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

Sé óhjákvæmilegt að taka kjalbakið í sundur fyrir óvenjulega stóru kasthjólí á vélinni, má gera það og setja hliðarkjalbök svo nærri kasthjólínu, sem unnt er. Sé þverskurður flatarmál hvors þeirra hið sama sem kjalbaksins, og skal að minnsta

kosti vera hægt að negla þau í 5 bönd fyrir framan og aftan sundurskurð kjalbak- 260
ins; bolta skal þau í hvert band með 2 skrúfboltum jafngildum skeytisboltum. 11. nóv.

16. gr.
Bjálkasúð.

Stærð og tala er tilgreind í töflu III. Bjálkasúð nái milli stefna, og á skútabyggð-
um skipum verður að vera hægt að negla hana í samfelluna aftast í skútanum. Lengd skeytisins sé þreföld breiddin á bjálkasúðinni, þar sem hún er skeytt. Hvert
skeyti sé sett saman með 2 skrúfboltum í efri bjálkasúð auk gadda í sporðana. Þar sem bjálkasúð er tvöföld, séu tveir rekboltar notaðir í stað skrúfbolta í skeytin,
í neðri bjálkasúðina. Skeytin séu ekki nær hvort öðru en 6 sinnum breiddin á efri
bjálkasúðinni, og ekki heldur nær fremri enda vélarreisnar. Afstaða skeytis sé
reiknuð frá miðri skörun.

Þar sem þykkt bjálkasúðar samkv. töflu III er 8 cm eða meira, má þykktin
á $\frac{1}{4}$ af skipslengdinni, frá hvorum enda, minnka um $\frac{1}{5}$ part.

Ef mikil bugða er á krussaraskut og þess vegna erfitt að beygja bjálkasúð,
má fletta bjálkasúðarendanum á svo sem $1\frac{1}{2}$ metra lengd, svo auðveldara verði
að beygja og fyrirbyggja brot.

17. gr.
Þilfarsbitar og langstykki.

Bitabugðan sé 22 mm fyrir hvern lengdarmetra af skipsbreiddinni. Stærð og
bil er tilgreint í töflu II. Greipt sé upp í bitana um 1 cm fyrir bjálkasúðinni (en
ekki niður í bjálkasúðina fyrir bitunum). Þar sem bitar koma á band, sé endi
bitans fast að bandinu, en þar sem hann kemur milli banda, á að vera 1 cm bil út
að súðinni. Hver bitaendi, líka hálfbitar, neglist ofan í bjálkasúðina með 1 stúf-
bolta, í 4 cm bjálkasúð með 10 mm, í 5 cm og $6\frac{1}{2}$ cm með 13 mm og í 8, 9 og 10
cm með 16 mm biltum. Langstykkinn við op á þilfarinu, þar sem hálfbitar eru
greiptir í þau séu jafnbreiðir bitunum, og hæðin jafnmikil og hæð bitans á miðju.
Hálfbitarnir séu jafnbreiðir og háir hinum bitunum á bjálkasúðinni í báða enda.
Á öllum skipum séu sett langstykki alla leið milli bitanna undir tróðrauf (hnoða,
nóta), meginþiljurnar og þilfarsins, þannig að um $2\frac{1}{2}$ cm 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.
Tréhné.

Á öllum skipum séu bitahné fyrir framan og aftan hvert op í þilfarinu. Ef
þverskipsvísitala skipsins er yfir 10, sé auk þess eitt hné í hverjum heilbita enda.
Lengdin á hvorum armi hnésins sé fjórföld á við breidd bitans (ekki hæð). Þykktin
á hnénu sé að minnsta kosti $\frac{3}{4}$ partar að bitahæðinni, og breidd armsins — hné-
þykktin frá enda hans — sé eigi minni en hnéþykktin. Á öllum skipum séu 2 skrúf-
aðir kverkarboltar, annar gegnum bitann og hnéð, en hinn gegnum hnéð, band-
enda og súðin. Sé þverskipsvísitala skipsins minni en 10, má auk þess hafa
hæfilegan reknagla í hvorum enda hnésins, eins og hezt verður við komið. En sé
þverskipsvísitalan hærrí en 10, á í stað rekboltanna að vera skrúfbolti gegnum
enda hnésins og bitans annars vegar, en enda hnésins, birðing og bönd hins-
vegar.

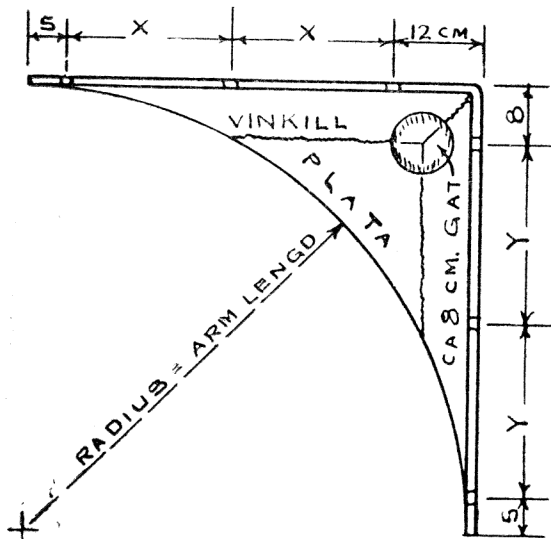
Gildleiki boltanna fer eftir hnéþykktinni. Í 8 og 9 cm hné skal hafa 13 mm
bolta, í 10, 11 og 12 cm hné 16 mm bolta og í 13 og 14 cm hné 19 mm bolta.

260

11. n.óv.

Járnhné.

Ef þverskipsvísitalan er 12—13, séu 4 lóðrétt hné úr járni á hvorri síðu. Ef vísitalan er 13—14 komi 5 hné, 14—15 þá 6 hné og ef hún er 15—16 þá 7 járnhné á hvora síðu. Gerð og fyrirkomulag bolta fer eftir meðfylgjandi teikningu. Hnjánnum er fest með 3 skrúfboltum í hvorn arm. Þar sem vísitalan er 12—14 með 19 mm, og þar sem vísitalan er 14—16 með 22 mm skrúfboltum. Arm-lengd hnésins sé að minnsta kosti fjórföld á við breidd bitans (ekki hæð). Miðað sé við bitabreidd við þilfarsop. Þar sem vísitalan er 12—14 sé hnéd gert úr 75×75×9 mm vinkli og 9 mm plötu. En sé vísitalan 14—16 gerist hnéd úr 75×75×12 mm vinkli og 12 mm plötu.

**JÁRNHNÉ**

Hvort sem er tréhné eða járnhné, verður að koma fyrir bandstykki til uppfyllingar, þar sem boltar annars komu á milli banda.

Bógband.

Á öllum skipum sé bógband (bóghné) ofan á bjálkasúðinni rétt undir þilfarinu. Lengdin á hvorum armi sé 5-föld breidd bitans og þykktin sama og

á bitaendunum. Hnénu skal fest með 5 skrúfboltum, miðboltanum gegnum stefnið, en hinum gegnum höndin og byrðinginn. Á skipum með þverskipsvísitölu hærri en 12 sé annað bógband mitt á milli kjalbaks og þilfars, jafnstórt og efra hnéd og fest á sama hátt, en má vera úr járni. Gildleiki boltanna sé hinn sami og í bitahnjám. Það, sem að ofan greinir um hné, á einnig við um afturstefni, þegar um tvístöfnunga er að ræða.

19. gr.

Skutbönd.

Á skútabyggðum skipum sé aftasti bitinn bogmyndaður og nái þvert yfir samfelluna og jafnt henni fram hvorum megin. Biti þessi sé álíka þykkur og bitahnén, vel boltaður og negldur í samfelluna. Upphlið hans sé í sama bogfleti og efri rönd þilfarsbitanna til þess að geta myndað slétt undirlag fyrir þrömina, meginþiljuna og þilfarið.

Í krussaraskut sé lárétt skutband (skuthné) undir þilfarinu, jafnþykkt og bitaendarnir. Breidd á miðju sé að minnsta kosti 2-föld á við þykktina. Lengdin á hvorum armi sé nálægt því $\frac{1}{2}$ partur af skipsbreiddinni. Bandinu sé fest með 7 skrúfboltum, af sama gildleika og krafizt er fyrir bógband í 18. gr. Einn bolli gegnum stefnið og 3 í hvorn arm.

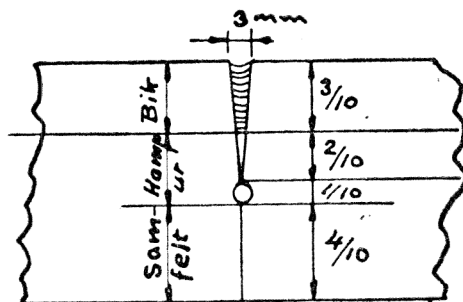
20. gr.

Þilfarið.

Þykkt þilfarsþiljanna heflaðra sé ekki minni en tilgreint er í töflu IV, og breidd ekki yfir 13 cm. Þær séu vel þurrar, og snúi merghliðin niður að bitunum,

Þiljumæti séu eigi nær hvert öðru en 2 bitabil, ef ein þilja er á milli þá sé eitt 260 bitabil á milli skeyta, og ekki má skeyta á sama bita, nema 3 þiljuraðir séu á milli. 11. nóv. Þar sem þilfarið er sundurskorið meira en að hálfu leyti, miðað við breidd milli meginþilja, við vélareisn eða annars staðar, má ekki skeyta þilfarsþiljum á sama bita, sem reisnin eða þilfarsopið endar.

Vegna hampþéttunar á þilfarinu skal gera rauf í þiljurnar, sem næst $\frac{1}{10}$ þörtum frá neðri brún (sjá mynd). Raufin sé grunn og bogamynduð. Nálega frá botni raufarinnar og upp úr sé hefлаð snið á þiljuna, þannig að opið eða tróðraufin (hnoðan) milli þiljanna að ofan verði um 3 mm. Skiptist þykktin þannig neðan frá, að $\frac{1}{10}$ er samfelt, $\frac{3}{10}$ hampur og $\frac{4}{10}$ bik. Áður en þilfarið er lagt, séu bitar og hné vel tjörguð. Hver þilja sé negld í hvern bita með tveim nöglum og hver þiljuendi með tveim nöglum. Hausarnir skulu vera niðurfelldir um $\frac{3}{10}$ af þykktinni, og þilfarstöppunum dýpt í tjöru eða þykka málningu áður en þeir eru settir í götin fyrir naglahausana. Í allt að 48 mm þilfar séu látnir tveir þræðir af hampi, en í 48 mm þilfar og allt að 75 mm þilfar séu látnir þrír þræðir. Í allt að 42 mm þilfar séu notaðir $6\frac{1}{2}$ cm langir naglar (spikarar), í 48 mm þilfar 9 cm naglar, í 62 mm þilfar 11 cm naglar og í 75 mm þilfar 13 cm naglar. Ef þilfarið er lagt á furubita, verða naglarnir að vera 1 cm lengri.



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

21. gr.

Þröm og meginþilja.

Þröm og meginþilja (skandæk og vaterbord) sé jafnþykkt og þilfarið var óheflað. Breidd meginþiljunnar (innan við skjólborðsstoðirnar) sé samkvæmt töflu IV. Milli hverra tveggja stoða sé þröm og meginþilja rígneglar saman með þeim gegnreknum boltum. Gildleiki boltanna sé 10 mm í allt að 45 mm meginþilju, 13 mm í 45 mm og allt að 60 mm, og 16 mm í 60 og 80 mm meginþiljur. Ef efsta sýja súðarinnar nær jafnhátt upp og efri rönd á þröm, þ. e. a. s., ef þröm er í stykkjum, felld milli stoðanna, þá sé stór haus á boltunum utaná súðinni. Auk þess sé sýjan negld inn í þröminu og sé bilið milli naglanna ekki meira en 4-föld þiljuþykktin. Ef þrömin nær út á ytri brún efstu sýjunnar, á bilið milli naglanna að vera það sama, og auk þess, einn nagli rekinn í hverja stoð, en við samskeyti 2 naglar og tappað yfir alla hausana. Hver meginþilja er negld ofan í hvern bita með þrem nöglum, en ofan í hvert hné með tveim nöglum og tappað yfir alla hausa. Aftan undir skútanum eru sýjuendarnir neglir upp í þröminu með hæfilega stórum nöglum með stuttu millibili.

Után á þröminu allt í kring er sett kúpt járn, er sé sem næst $\frac{1}{8}$ parti mjörra en þramarþykktin. Bilið milli naglanna sé sem næst 4 sinnum járnbreiddin.

22. gr.

Súðin (byrðingurinn).

Þykkt súðarinnar sé samkvæmt töflu IV.

Þar sem sýjur súðarinnar eru látnar ganga gegnum þykktarhefil eða „teknar með þykkt“ á annan hátt, má þykktin ekki vera minni en sú sem fyrirskipuð er í töflu IV.

260
11. nóv.

En þótt súðin þynnist við venjulega sléttun, skal ekkert tillit tekið til þess. Breidd sýjanna (plankanna) neðan við sjólinu á tómu skipi sé ekki yfir 36 cm og ekki meiri en 7-föld sýjubykktin. Breidd sýjanna ofan við sjóinn í tómu skipi sé ekki yfir 26 cm og ekki meir en 5-föld sýjubykktin. Þar sem efsta sýjan nær upp á efri brún þramar má hún vera $\frac{1}{2}$ þramarþykkt breiðari en hér um getur.

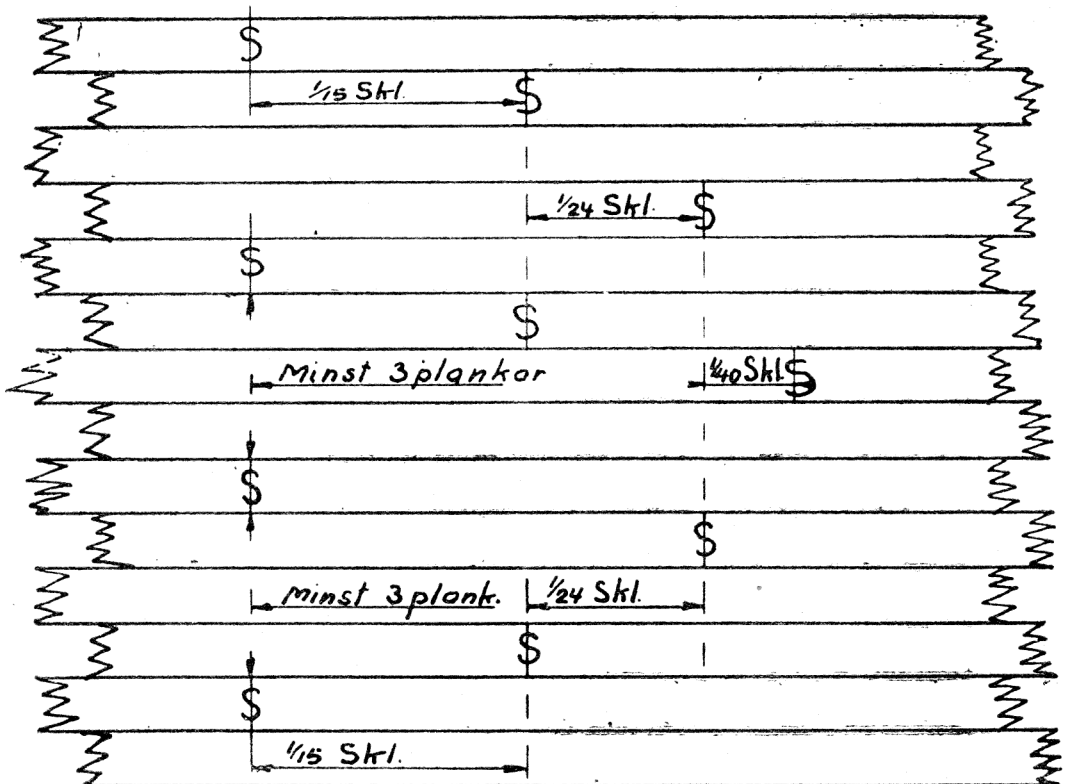
Sýjurnar gangi sem mest á misvíxl (sjá mynd) og ekki minna en svo, að $\frac{1}{15}$ partur skipslengdarinnar sé milli skeyta. Ef ein sýja er milli skeyta, þá má ekki vera skemmra á milli þeirra en $\frac{1}{24}$ af skipslengdinni, og ef tvær sýjur eru á milli þá $\frac{1}{40}$ partur.

Þegar lengd skipsins er orðin það mikil, að 3—2 og 1 bandabil er undir $\frac{1}{15}$ — $\frac{1}{24}$ og $\frac{1}{40}$ af skipslengdinni, er fullnægjandi að á $\frac{1}{4}$ parti skipslengdarinnar framan og aftan, að plankarnir nái þrjú bandabil á misvíxl, ef 1 planki er á milli og ef 2 plankar eru á milli þá 1 bandabil. En á sama bandi má ekki skeyta nema 3 plankar séu á milli, eins og miðskipa.

Lengd skipsins, sem miðað er við, er sú, sem skýrt er frá í 6. gr., sjá enn fremur mynd, er sýnir samskeyti á súðinni.

Seyming súðarinnar sé eftir töflu V og VI. En yfirleitt gildir sú regla, að negla hverja sýju með 4 nöglum í hvert 2-falt band og með tveim nöglum í hvert einfalt band (framan og aftan) og 3 í hvern sýjuenda. Þar sem gegnreknur boltum er atlaður staður, á ekki að koma nagli.

Minnsta bil milli samskeyta á byrðing.



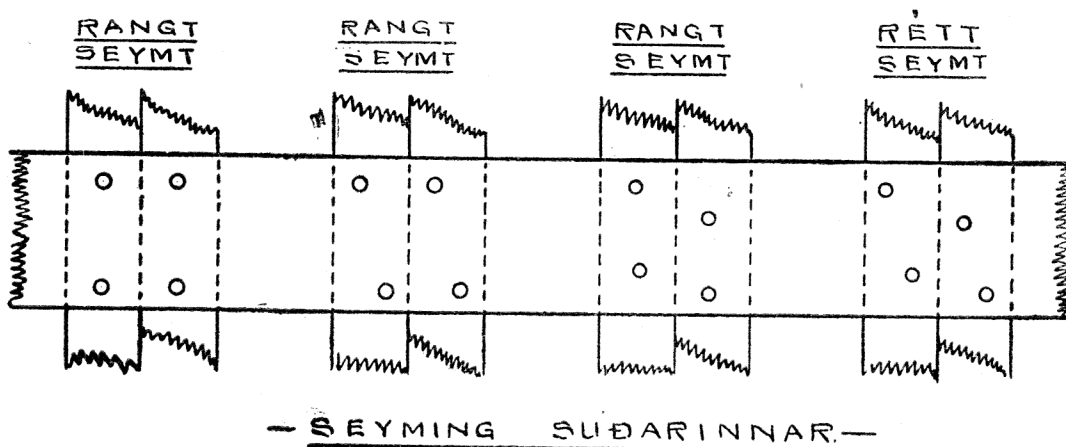
Gætt sé þess að seyma rétt, svo bönd eða súð rifni ekki á milli nagla. Fleyg- 260

oddur naglans snúi ávallt á langviðið í bandinu. Enn fremur þurfa naglarnir að vera þannig settir, að ekki sé hætt við, að 11. nóv. bönd eða sýjur rifni á milli naglanna. Sjá mynd af seymingu. Þar sem 5 aðe fleiri naglar eru í bandi, verður að gæta sömu varúðar.

Seyming súðarinnar.

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 lengðarinnar, áður en hún er látin í skipið og seymd að fullu, meðan hún er heit,



svo að hún leggist sem best að böndunum. Þess skal gætt við seyminguna að nota hæfilega gildan bor, og sé þvermál hans hið sama og breidd mjórri flatarins á naglanum nálægt hausnum. Auk þess séu allir naglar og boltar neðan við hleðslulínu vafðir tjöruhampi. Nöglunum sé hæfilega hleypt inn, svo 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 við hausinn. Því skal þess gætt að vinna þetta verk í vætu eða raka, svo steypan molni ekki úr vegna þurrks.

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

23. gr.

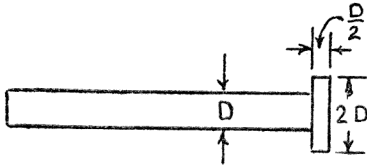
Húfsýjur.

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 bolta gegnum báðar í senn.

Endaboltar sýjanna, 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 V er ákveðið, hvenær og að hve miklu leyti þessir gegnumreknu hnoðboltar eru notaðir og hvar annars staðar í súðinni eftir stærð skipsins.

260

11. n.óv.



— SÚÐARBOLTI —

Boltarnir séu heitzínkaðir eins og allur annar saumur, þeir séu með flötum haus, og þvermál hans tvöfalt á við þvermál boltans, og þykkt haussins helmingur af þvermáli boltans (sjá mynd).

Boltar í húfsýjum og bjálkasúð séu með hnoðhring innan á súðinni. Boltar annars staðar ofan við húfsýjur séu hnoðaðir á böndum (ekki á furuinn-súð). Neðan við húfsýjur þarf ekki að nota hnoðhringi á boltana. Allir boltarnir séu stífrenkir.

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

24. gr.

Kjalsýjur og bjargssýjur.

Þar sem kjalsýjur eru þykkri en $6\frac{1}{2}$ cm er það nægilegt að þykktin samkvæmt töflu IV gildir fyrir hálfa skipslengd L . En á $\frac{1}{4}$ parti frá hvorum enda má þykktin vera söm og súðarþykktin.

Allar kjalsýjur 5 cm og þykkri, kantboltist við kjölinn með einum hauslausum rekbolta í 4. hvert bandabil.

Kjalsýjur 5 og $6\frac{1}{2}$ cm boltist með 13 mm boltum, og þykkri kjalsýjur með 16 mm boltum. Boltarnir séu sem lengstir í kjölnum, en þó ekki lengri en kjalsýjubreiddin.

Þar sem fyrirskipuð súðarþykkt er 4 cm og minna eftir töflu IV, skulu 2 efstu umförin á $\frac{2}{3}$ hluta skipslengdarinnar, miðskipa, vera að minnsta kosti $\frac{1}{2}$ cm þykkari en tilsvareandi súð.

Sé súðarþykktin yfir 4 cm, til og með 5 cm, skulu 2 efstu umförin á sömu lengd, vera 1 cm þykkari.

Sé súðarþykktin yfir 5 cm, til og með $6\frac{1}{2}$ cm, skulu 3 efstu umförin á sömu lengd, vera 1 cm þykkari.

Sé súðarþykktin yfir $6\frac{1}{2}$ cm, til og með 8 cm, skulu 4 efstu umförin á sömu lengd, vera 1 cm þykkari.

Ekki séu notaðir stærri naglar í bjargssýjurnar þó þær séu þykkari, heldur sé hausnum hleypt inn og tappað yfir á þeim stað, er bjargssýjurnar eru þykkari en súðin.

25. gr.

Veltikilir.

Séu veltikilir notaðir, eru þeir vanalega $\frac{1}{3}$ af skipslengdinni og miðja þeirra lítið eitt aftan við miðju skipsins. Þykkt veltikjalanna sé um $\frac{3}{8}$ af kjalarþykkt skipsins, og kjalhæðin, mæld frá súðinni, ekki meira en $1\frac{3}{8}$ sinnum þykkt veltikjalarins. Veltikilina má setja á böndin, áður en súðin er látin, eða utan á súðina. En hvort sem er, sé kjölnum fest með gegnreknum skrúfboltum, einum í hvert band, og séu þeir 3 mm minni í þvermál en kjalboltarnir í aðalkilinum, en þó aldrei grennri en 13 mm. Auk þess sem veltikilirnir 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 veltikilirnir miðskipa séu á þeim stað, sem bein lína frá neðri rönd á kilinum snertir miðbandið að utan. Á minni skipum geta veltikilir komið í stað húfsýju á $\frac{1}{2}$ lengd þeirra.

26. gr.
Innsúð.

260
11. nóv.

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

Innsúð er negld með 3 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 öðru vísi ákveðið. Að því er snertir ofangreinda seymingu er átt við um 6" breiðan planka.

27. gr.
Öldustokkur.

Öldustokkurinn sé að breidd og þykkt, sem tilskilið er í töflu IV, nema þar sem 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 gegnreknum skrúfboltum 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 cm öldustokkur	16 cm × 13 mm	með 2 nöglum í stoð.
5 — — —	18 — × 16 — — —	2 — — —
6½ — — —	24 — × 19 — — —	3 — — —
8 — — —	26 — × 19 — — —	3 — — —

Hæð stoðatappanna sé hálf þykkt öldustokksins.

28. gr.
Skjólborð.

Um þykkt skjólborðsins fer eftir töflu IV, og er það venjulega haft alveg niður við þröm framan frá og aftur að framsigli. Undir skjólborðinu milli siglna skal vera 2½ cm bil milli þess og þramarinnar. Auk þess sé eitt austurop hvorum megin á skipum, allt að 16 metra á lengd, og 2 austurop hvorum megin á skipum þar yfir. Samanlagt flatarmál austurpanna hvorum megin (auk rifunnar undir skjólborðinu) sé ekki minna en 80 fersentimetrar fyrir hvern lengdarmetra skipsins. Á skipum, sem stunda síldveiðar, fer tala, stærð og lokunarbúnaðar austuropa eftir reglum um búnað skipa á síldveiðum.

29. gr.
Vélarreisin.

Vélarreisinin eða sameiginleg reisin yfir vél og káetu sé gerð vel traust eftir stærð skipsins, og sérstaklega skal henni vel fest niður í bitana og langstykkinn til heggja hliða með skrúfboltum. Í hliðar eða gafla reisarinnar ætti helzt hvergi að taka op fyrir dyr, en þurfi þess af einhverjum ástæðum, mega ekki vera minna en 40 cm frá þilfari upp á þröskuld, til varnar gegn því, að hlið reisar eða lestarops spennist inn vegna hamphéttunar og þrútnunar á þilfarinu, skal setja skrúfteina með haus utan á súðina, og gangi teinarnir inn rétt undir þilfarinu gegnum efri rönd langstykkis, en þar sé stór járnplata sett á þá og spennt með skrúfró innan á neðri rönd neðsta reisarplankans og efri rönd langstykkisins. Bil milli teinanna að enda reisarinnar eða að skilrúmi í reisininni sé um 1 metri.

Af líkum ástæðum skal holta saman á rönd 2 eða 3 yztu þiljurnar í reisarþakinu.

260 Hliðar og þak reisarinnar sé ekki þynnra en þilfar skipsins. Sé reisin há 11. nív. (2 m), getur reisarþakið verið nokkuð þynnra en aðalþilfarið.

30. gr.

Stýrishús.

Stýrishúsið sé nægilega traust viðað eftir stærð skipsins, og sérstaklega vel tengt saman og fest við reisinna. Að minnsta kosti nái 4 hornstoðirnar niður jafnt neðri rönd á langstykkinu undir reisinni og festist við það og hlið reisarinnar; aðrar stoðir festist með járnvinklum við þakbita reisarinnar. Standi húsið algerlega á reisarþakinu, verða stoðirnar að vera úr eik. Inngönguop í káetu og vélar-rúm sé tillukt með hlera í umgerð ekki lægri en 20 cm frá reisarþakinu. Hurð sé aftan á stýrishúsinu og opnast helzt út. Sé þetta ekki framkvæmanlegt, skal setja sérstaklega góð handrið, sem gerir hliðarinnangang nægilega öruggan, auk venjulegra handriða á hliðum stýrishússins. Að minnsta kosti 2 rennigluggar séu framan á stýrishúsinu og auk þess 1 á hvorri hlið, Allar gluggaumgerðir séu úr eik og glerið að minnsta kosti 5 mm þykkt.

Þar sem stýrishús er óvenjulega stórt eða sambyggt við stjórnklefa, nái allar stoðir, þar sem því verður við komið, að neðri rönd á bita eða langstykki. Hyllst sé til þess að bolta stoðirnar í bita frekar en í langstykki.

31. gr.

Reisn yfir íbúð skipverja.

Á minni fiskibátum verður oft að vera sérstaka reisn á þilfarið yfir manna-rýminu, svo hægt sé að standa uppréttur á gólfinu við hvilurnar og bekkina; þessi reisn skal þá gerð samkvæmt fyrirmælum um vélarreisn. Hliðar og þak reisarinnar sé ekki þynnra en aðalþilfarið.

Sé reisn (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 40 cm frá þilfari upp á þröskuld.

32. gr.

Lestarop og hlerar.

Hliðar og gaflar lestaropsins séu úr eik og þykkt þeirra $1\frac{1}{3}$ sinnum þilfarsþykktin og ekki lægri en 40 cm frá þilfari. Lestarophlerarnir séu jafnþykkir þilfarinu. Bitinn undir hlerunum og umbúnaður hans sé að styrkleika jafn styrkleika hleranna. Lestarophlerunum er fest niður með einni eða fleiri slám, festum við hliðar lestaropsins með skrúfkrókum eða á annan öruggan hátt.

Sæti fyrir hlerana sé ekki minna en 5 cm breitt.

33. gr.

Stoðir og skiljur.

Í þeim skipum, sem hér er um að ræða, verður að minnsta kosti að vera stoð undir öðrum hvorum heilbita þilfarsins, þar sem bitalengdin er yfir $\frac{2}{3}$ af skipsbreiddinni. Þar sem fastar skiljur eru, þarf enga stoð. Þar sem skiljustoðir eru undir bitum, hornstoðir undir vélarreisn eða aðrar hliðarstoðir, þarf enga stoð undir miðja þilfarsbitana. Þykkt skiljanna sé: Milli vélar-rúms og lestar $2\frac{1}{2}$ cm fyrir hvern hæðarmetra skiljunnar, en annars staðar 2 cm fyrir hvern hæðarmetra. Vel negldir listar séu sinn hvorum megin við skiljuna, gildleiki þeirra á hvorn veg sé hinn sami og þykkt skiljunnar. Skiljustoðir og listar á þeim séu úr eik.

34. gr.

Siglu og sigluásar.

260

11. nóv.

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 reiknað frá kjalbaki að hún. Standi siglan á þilfari (en það er ekki ráðlegt nema fyrir litil segl, góða undirstöðu og stög, enda myndi þau sem gleiðast horn við sigluna á alla vegu), sé dýpt skipsins miðskapa bætt við lengdina, þegar þvermál hennar er reiknað út. Þar sem sigla stendur á þilfari og hefur góðan stuðning af að minnsta kosti $1\frac{1}{2}$ metra hárrí yfirbyggingu, þarf undirstaðan að visu að vera góð, en þvermál siglunnar er þá reiknað út eftir raunverulegri lengd hennar. Reiðastallur sé úr eik. Þvermál sigluáss (bómu) á miðju sé 23 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 lengd ása, ef notaðir eru til að lyfta þungum síldarháfum o. s. frv.

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

35. gr.

Bugspjót.

Þvermál bugspjótsins að fremri rönd að stefni sé 42 mm fyrir hvern lengdarmetra þess alls. Þvermál ytri endans sé $\frac{3}{4}$ sinnum þvermál innri endans.

Siglu og sigluásar, sem hér er getið um, er ætlast 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 siglu og sigluásar eru gerðir úr pitchphine má draga 15% frá þvermálinu.

Öll járn á siglum og sigluásum séu traust og vel og haganlega fyrirkomid.

36. gr.

Stýri og stýrisbúnaður.

Þvermál stýrisássins er fundið með því að margfalda saman flatarmál stýrisins og lengdina frá súningslínu ássins aftur að þyngdarpunkti þess, hvort tveggja í metrum. Niðurstaða S í fyrsta dálki í töflu VII, 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 klemt utan um ásinn með 1 eða 2 skrúfoltum. 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 VII. Skal þess sérstaklega gætt, þar sem stýrisjárnið er fellt á stýrisásinn. Ásinn sé úr eik alla leið niður að kili, en fjöðrin eða áfellan aftur 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 arma. 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

260 festa á ásinn með heitum hnoðnöglum eða rafsúðu, en við stýrið með skruf-
11. nóv. boltum. Þykkt platnanna sé $\frac{1}{40}$ af stýrisþykktinni eftir töflu VII. Samsetning stýrisáss og stýrisfjöður getur líka verið með 2 flönsum samanboltuðum með fleyg á milli þeirra. Boltagötin skulu samanboruð, boltarnir renndir og falla vel í götin.

Fleiri aðferðir má nota til þess að tengja saman stýrisfjöður og stýrisás.

En þar sem svo mikið liggur við með öryggi þessa útbúnaðar, verður að senda skipaskoðunarstjóra teikningu í 2 eintökum, með áletruðum málum. Önnur teikningin með hugsanlegum breytingum og undirskrift skipaskoðunarstjóra, sé svo endursend skipasmíðameistararum.

Á öllum stýrum sé augabolti aftan og ofan til í stýrisfjöðrinni með stóru auga, á járnstýri má vera gat á fjöðrinni á þessum stað, svo auðvelt sé að setja þar stýris-
tauma, ef ásinn eða sveifin skyldi bila.

Stöðvari sé settur á stýrið á einhvern hátt, svo það lyftist ekki á járnunum í sjógangi. Sömulleiðis séu tveir sveifarstöðvarar á þilfarinu, sem takmarka viðlöguna, um 40 gráður. Stýrislykkja sé efst á kilinum.

Stýrissveifin sé að lengd og gildleika, eins og um getur í töflu VIII. Stýriskeðjan sé eftir sömu töflu, og einföld frá stýrissveifinni fram að stýrisvél; stýris-
hjólíð (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.

Þar sem vökvastýrisvél er notuð, þarf stýrissveif vélarinnar og vélin í heild að vera að minnsta kosti jafnstærk og tilsvarendi stýrisás. Skal þetta sannað með vottorði viðkomandi stýrisvélararmiðs.

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 cm eftir töflu VIII og S sveifarlengdin í cm 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 stýrisfjöður er úr járnplötu og óhjákvæmilegt er að hafa langt á milli stýrisjárna, verður að styrkja frambrún plötunnar. Þetta má gera með því að láta stýrisásinn ná alla leið niður að kjöl, með því að rafsjóða rör eða bakjárn við frambrúnina eða á annan hátt, sem skipaskoðunin viðurkennir.

Þegar reikna þarf út eða áætla þyngdarpunkt af yfirfleti stýris vegna stýrisvísitölnunnar S , skal ekki tekið tillit til þess hluta af stýrinu, sem er framan við miðju stýrisássins.

Hins vegar er allt flatarmál (líka hlutinn framan við stýrisásinn) tekið með við útreikninginn á „f“.

Gert er ráð fyrir, að á stýrinu séu 3 stýrisjárn: eitt á þilfarinu, annað rétt ofan við skrufuopið 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 grófbættur járnvír. Hjartþáttur sé aðeins í miðjum vírnum, 260 6-þættur, og í hverjum þætti hans ekki yfir 12 þræðir. 11. nóv.

Ummál forstagsins sé sem næst $\frac{1}{41}$ partur af ummáli siglunnar. Þar sem tveir vírar eru hvorum megin í afturreiða eða framreiða, sé ummál hvors af vírunum sem næst $\frac{1}{41}$ partur af ummáli siglunnar. Þar sem þvermál siglunnar er ekki yfir 18 cm, er nægilegt að hafa einn vír hvorum megin, en þá sé ummál hans sem næst $\frac{1}{41}$ partur af ummáli siglunnar.

Ef sigla stendur á þilfari og hefur ekki stuðning af yfirbyggingu eða öðru $1\frac{1}{2}$ metra fyrir ofan þilfar, þá sé ummálið á hverjum vír sem næst $\frac{1}{41}$ af ummáli hennar.

Með ummáli siglu er átt við stærð, sem samsvarar þvermáli því, sem fyrir-skipað er um siglur og sigluása hér að framan.

Reiðinn sé vafinn að minnsta kosti $2\frac{1}{2}$ metra upp fyrir öldustokk, og festing þeirra við reiðajárnin á bolnum sem næst jafnsterk og vírinn sjálfur. Það getur orðið með því að festa vírnum sjálfum í reiðajárnið með reiðaskrúfum eða með „jómfrúm“ og margþættur tjörukeðli 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 reiðaskrúfn-anna og u = ummál tjörukaðalsins í jómfrúnum, allt í millimetrum.

Laus reiði er: blakkir, hjólreiði (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.

Segl.

Á þeim skipum, sem reglur þessar fjalla um, er gert ráð fyrir 3 seglum: fokku, stórsegl og mesan. Þykkt dúksins sé, sem greinir í eftirfarani töflu, og fer hún eftir því, hve seglið er stórt og hveðrar tegundar það er:

Hampdúkur. Fari í seglið allt að:

	5m ²	5-10m ²	10-15m ²	15-20m ²	20-25m ²	25-30m ²	30-35m ²
Fokka	nr. 5	nr. 5	nr. 3	nr. 2	nr. 2	nr. 2	nr. 2
Stórsegl		nr. 5	nr. 5	nr. 4	nr. 3	nr. 2	nr. 1
Mesan	nr. 5	nr. 4	nr. 3	nr. 2	nr. 2	nr. 2	nr. 2

Baðmullardúkur. Fari í seglið allt að:

	5m ²	5-10m ²	10-15m ²	15-20m ²	20-25m ²	25-30m ²	30-35m ²
Fokka	nr. 10	nr. 10	nr. 6	nr. 4	nr. 4	nr. 4	nr. 4
Stórsegl		nr. 10	nr. 8	nr. 8	nr. 6	nr. 4	nr. 2
Mesan	nr. 10	nr. 10	nr. 6	nr. 4	nr. 4	nr. 4	nr. 4

Í töflunum er átt við það, sem fer í hvert segl, miðað við einfaldan dúk. Jaðar-kaðlar (lig) við seglin, saumgarn og annað fari eftir þykktinni á segldúknum og

260 tegund seglsins. Saumaskap og allan frágang seglanna skal vel vanda, og alls 11. nóv. staðar er gert ráð fyrir, að notuð sé bezta dúktegund (þéttofinn dúkur).

Einn yard af segldúk er um 0,55 m².

39. gr.

Bátsuglur.

Venjulega eru skipsbátar á þeim fiskibátum, sem hér um ræðir, látnir hanga í tveim bátsuglum innan við öldustokkinn aftan til á skipinu. Útslag eða geisli (radius) bátsuglunnar skal vera 70–80 cm.

Sé nú um venjulegan vikabát að ræða, 4–5 metra langan, að breidd um 35% af lengd hans og að dýpt um 45% af breiddinni, þá skal þvermál bátsuglunnar vera $\frac{1}{3}$ partur af lengd bátsins.

Séu hlutföll bátsins eða bátsuglunnar eitthvað óvenjuleg, eða ef óskað er frekari nákvæmni, er þvermál bátsuglunnar í cm 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.

Uglujárnunum sé vel fest við meginþiljuna og öldustokkinn, og skulu þau að styrkleika samsvara bátsuglunum. Öryggishringur sé á bátsuglunni eða annað, sem varnar henni þess, að lyftast úr sæfinu á meginþiljunni. Nái uglusætið upp að öldustokki, þarf engan öryggishring. Setja skal stög og leiðara á bátsuglunnar.

Bátsuglur fyrir herpinótabáta eru vanalega um 13 cm í þvermál, ef þær eru einjárnungar.

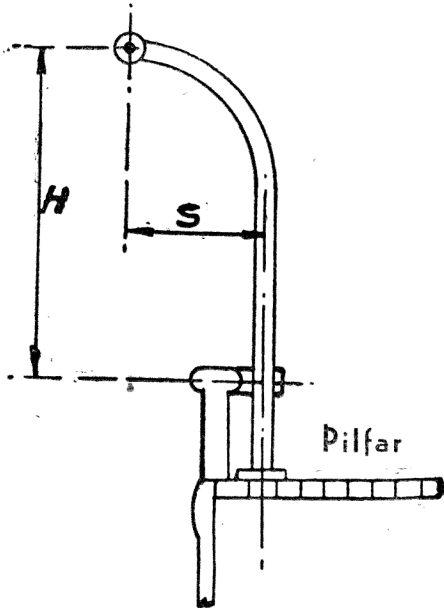
Séu þær gerðar holar fer gildleikinn eftir efnisþykktinni. Hvort sem er, eða á hvern hátt þær eru gerðar, verður í hverju tilfalli að gefa upp stærð bátsins, hvort hann er með vél og hve þung hún er. Fer þá um styrkleika uglanna og búnað þeirra eftir mati skipaskoðunarstjóra.

40. gr.

Skipsbátar.

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

Venjuleg stærðarhlutföll eru, að breiddin sé um 35% af lengdinni, og dýptin 45% af breiddinni. Meðal stafnahæð (það er meðaltal af hæð stafnanna yfir línu, sem dregin er um efri brún þramar miðskipa samhliða kilinum) sé að minnsta kosti 4% af bátslengdinni eða 4 cm fyrir hvern lengdarmetra.



41. gr.
Legufæri.

260
11. nóv.

Legufærin eru samkvæmt töflu IX, og mega akkerin vera stökkakkeri eða svo kölluð patentakkeri.

Legufæraúsitala er fundin þannig: Lagt er saman breidd og dýpt skipsins og margfaldað með lengdinni: $L (B + D)$; sjá 6. gr. Séu reisnir á þilfarinu yfir meira en $\frac{1}{2}$ af lengd skipsins eða breidd, þá sé bætt við vísitöluna framkvæmi (produkt) af lengd reismannarinnar og summunnar af breidd hennar og hæð yfir öldustökk. Það er $l(b + h)$, þar sem l , b og h eru lengd, breidd og hæð reismannarinnar yfir öldustökk, allt í metrum.

Ef reismannin er ekki alls staðar jafnlöng, jafnbreidd og jafnhá, skal tekið meðal-tal af öllum lengdar-, breiddar- og hæðarstærðum.

Þar sem bátapilfar stendur út fyrir reismannþakið er helming þeirrar breiddar bætt við reismannbreiddina. En sé gangur eða gangar meðfram reismanni, lokaðir, þá er öll hin innilokaða breidd mæld með.

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 IX. Stálvirinn sé 6-þættur og helzt 24 þræðir í hverjum þætti. Á hvorum enda sé auga fyrir lás eða lykkja, svo fljótlega sé unnt að tengja hann við festi eða festartæki.

43. gr.
Festartæki.

Á öllum skipum séu festartæki (þollar eða annað) framan og aftan á hvorri hlið, sérstaklega ætlaðir til að binda skipið við hafnarbakka eða annars staðar. Auk þess séu á hvorri hlið 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 keðjuklemma fyrir framan stofninn. Festarleiðarar (kefar) séu hafðir framan og aftan eftir þörfum.

Keðjupípurnar myndi sem næst 50 gráðu horn við láréttan flöt, séu traustar og vel festar. Stærð og styrkleiki festartækjanna, 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.

44. gr.
Vindur.

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, er hér átt við minni skip.

Ef togvinda eða sterk vinda annarrar tegundar með keðjukrókum og öðrum útbúnaði til að draga upp akkeri, er á skipinu og að mati skipaskoðunarstjóra er fullnægjandi, verður ekki krafizt sérstakrar akkerisvindu.

45. gr.

Dætur.

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.

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—110	57 —
110—140	64 —
140—190	76 —

46. gr.

Hágluggi.

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 gráður. Grind úr járn eða látúnsteinum sé sett yfir glerin til að varna broti. Ávallt sé til sterk segldúkshlíf yfir hágluggann.

47. gr.

Ljórar.

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

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

48. gr.

Ísvörn.

Ef skip eru ælluð til notkunar á ishöfnum að vetri til, skulu þau vera ísvarin með heitzínkuðum járnþynnnum nokkuð upp fyrir og niður fyrir sjólinuna frá fram- stefni og að minnsta kosti aftur að miðju. Þykktin skal vera um $\frac{1}{25}$ partur af þykkt súðarinnar. Járníð sé lagt á vel tjargaðan flókapappa (filtþappa) og negl með gildum nöglum, sem eigi mega þó ná inn úr súðinni.

49. gr.

Eldvarnir.

Í vélarrúmi skal gólfið vera úr skorujárni. Framan við oliuhylkin skal klæða með um 2 mm þykkum plötum, festum með skrúfum eða snerlum svo auðvelt sé að taka þær frá. Asbest og tré er ekki notað bak við plötur þessar.

Þil milli lestar og vélarrúms sé klætt með asbesti og járn. Sömuleiðis þil milli vélarrúms og káetu. Á þeim stöðum þar sem sem oliuhylki, eða annað útilokar þilið frá eldi, þarf að sjálfsögðu ekki að járnklæða það.

Þar, sem ekki eru oliuhylki, skápar eða annað, sem skýlir innsúðinni, sé hún klædd með þunnu járn og engu asbesti. Skápahurðir og önnur tréþil séu klædd með asbesti og járn.

Þar, sem tréreisn er yfir vélarrúmi, ber að klæða þak og veggj með asbeztu og járni. **260**

Ef þilfarið í vélarrúminu er ekki innilokað með oliuhylkjum eða öðru, skal það klætt neðan með asbesti og járni.

Sérstök athygli skal leidd að umbúnaði útblásturspípa í tréþaki.

Jafnframt því að tilhögun þessi er eldsvörn er hún líka einangrun og hreinlætisráðstöfun.

Eldstæðum sé svo vel fest, að þau haggist ekki, þótt skipið leggist á hliðina. Gólfíð undir og 30 cm út frá eldstæðum framanverðum sé klætt járnþynnum. Allan við í allt að 30 cm fjarlægð frá þeim skal klæða asbesti og járni, 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 V. og VI.

Þar sem gegnrekinn bolta er krafizt samkvæmt töflu V 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 kjöllinn og súðina í botninum úr beyki, enda er það tekið gilt á skipum, sem byggð eru eftir þessum reglum. Innsúð er úr furu nema hússýjur og bjálkasúð, sem er úr eik. Þilfarið ætíð úr vel þurri furu. Þar sem þverskipsvísitalan er 4 og undir mega vera þilfarsbitar úr vel þurri, góðri furu með efnisviðauka, að minnsta kosti $\frac{1}{2}$ á breiddina.

52. gr.

Undirstöður vélarinnar.

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

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

53. gr.

Varnir gegn fúa.

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, eða í illa loft-ræstu húsi.

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 all-rækilega karbólinborið og auk þess tjargað með blakkfernis, áður en þrömin og meginþiljan er sett á. Sömuleiðis séu bitarnir vel tjargaðir að ofan, áður en þilfarið er lagt. Þegar búið er að byrða skipið og hempa það að utan, er það þrifið vel upp að innan, allt tjargað rækilega, bönd og byrðingur, og þess gætt, að tjaran renni sem

260 bezt út í hampinn gegnum rifurnar. Skútinn eða skuturinn skal sérstaklega vel
11. nóv. þrífinn upp og tjargaður, áður en honum er lofað ofan frá.

Þar, sem skip eru smíðuð í húsi, skal þess vandlega gætt, að loftræsting sé það góð, að ekki myndist mygla, sem líkleg er til að valda fúa.

Með því að eik er mjög hætt við að rifna í smíðum, sérstaklega í þurru veðri úti, verður jafnóðum að bera á hana lýsi, fernis eða málningu til varnar gegn rifum, sem geta orðið þess valdandi, að vatn gangi inn í viðinn og feyi hann, auk þess sem styrkleiki minnkar við rifurnar.

Leyfilegt er og sjálfsagt að „sponsa“ kvisti og þess háttar skemmdir, sem ekkert standa í sambandi við sýkningu efnisins. Ber skipasmiðnum skylda til að gera greinarmun á þessu og sómuleiðis til að gæta þess, að verkið sé samvirkusamlega af hendi leyst, og sé þar sérstaklega lögð áhersla á öryggi, traustleika og endingu skipsins.

54. gr.

Skipaskoðunarstjóra er heimilt í einstöku tilfellum, ef ástæða er til, að breyta til um efni og efnisfyrirkomulag o. fl. í skipum, sem smíðuð eru eftir þessum reglum, enda sé heildarstyrkleiki skipsins ekki rýrður.

Tafla I. Bönd og skjólborðsstoðir.

260

11. nóv.

Þverskips visitala B + D + 1/2 G	Bandabil frá miðju til miðju	Bandahæð			Bandþykkt		Skjólborðsstoðir				
		Á kili	Við miðju háfsins	Við þrömm	Botnbiti	Önnur bandastykki	Frá miðju til miðju	Hæð ¹⁾	Þykkt fram og aftur	Breidd út og inn	
										Við þrömm	Við öldust.
6.5 undir 7.0 ..	30	15	11 ^{1/2}	8	6 ^{1/2}	5	60	61	9	9	8
7.0 — 7.5 ..	30	16	12	8 ^{1/2}	6 ^{1/2}	5	60	62	9	9	8
7.5 — 8.0 ..	32	17	12 ^{1/2}	9	6 ^{1/2}	6	64	64	9	9 ^{1/2}	8 ^{1/2}
8.0 — 8.5 ..	33	18	13	9 ^{1/2}	6 ^{1/2}	6 ^{1/2}	66	65	10	10	9
8.5 — 9.0 ..	33	19	13 ^{1/2}	10	8	6 ^{1/2}	66	66	10	10 ^{1/2}	9 ^{1/2}
9.0 — 9.5 ..	36	20	14	10 ^{1/2}	8	8	72	67	11	11	10
9.5 — 10.0 ..	38	21	14 ^{1/2}	11	9	9	76	68	12	11 ^{1/2}	10 ^{1/2}
10.0 — 10.5 ..	38	22	15	11 ^{1/2}	9	9	76	70	12	12	11
10.5 — 11.0 ..	40	23	15 ^{1/2}	12	10	10	80	71	13	12 ^{1/2}	11 ^{1/2}
11.0 — 11.5 ..	40	24	16	12 ^{1/2}	10	10	80	72	14	13	12
11.5 — 12.0 ..	42	25	16 ^{1/2}	13	11	11	84	74	14	13 ^{1/2}	12 ^{1/2}
12.0 — 12.5 ..	42	26	17	13 ^{1/2}	11	11	84	77	15	14	13
12.5 — 13.0 ..	44	27	17 ^{1/2}	14	12	12	88	79	15	14 ^{1/2}	13 ^{1/2}
13.0 — 13.5 ..	44	28	18	14 ^{1/2}	12	12	88	82	15	15	14
13.5 — 14.0 ..	46	29	18 ^{1/2}	15	13	13	92	84	17	16	15
14.0 — 14.5 ..	46	30	19	15 ^{1/2}	13	13	92	86	17	16 ^{1/2}	15 ^{1/2}
14.5 — 15.0 ..	48	31	19 ^{1/2}	16	14	14	96	89	18	17	15 ^{1/2}
15.0 — 15.5 ..	48	32	20	16 ^{1/2}	14	14	96	91	18	18	16 ^{1/2}
15.5 — 16.0 ..	50	33	20 ^{1/2}	17	15	15	100	94	19	19	17 ^{1/2}

¹⁾ Hæð á skjólborðsstoðum er reiknuð frá neðri brún þramar að neðri brún á öldustokk.

Tafla II. Þilfarsbitar.

11. nóv.

Breidd skipsins B	Þilfarsbitar ¹⁻²⁾				
	Þitabil frá miðju til miðju	Þitahæð		Þitabreidd	
		Víð miðju	Víð enda	Víð þilfarsop	Annars- staðar
	cm	cm	cm	cm	cm
3.0 og undir 3.2 metrar	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
5.8 — — 6.0 —	80	16 ^{1/2}	15 ^{1/2}	16	14
6.0 — — 6.2 —	80	17	16	16	14
6.2 — — 6.4 —	80	18	17	17	15
6.4 — — 6.6 —	80	19	18	17	15

¹⁾ Verði langskips vísitala þannig, að 4 cm þilfar komi á 65 cm bitabil, 4^{1/4} cm þilfar á 70 cm bitabil, eða 5 cm þilfar á 75 cm bitabil og 6 cm þilfar á 80 cm bitabil, verður að minnka bitabilið niður í lægri töluna.

²⁾ Verði langskips vísitala þannig, að 4^{1/4} cm þilfar komi á 60 cm bitabil, 5 cm þilfar komi 65 cm bitabil, 6 cm þilfar komi á 70 cm bitabil og 7^{1/2} cm þilfar komi á 75 cm bitabil, má auka bitabilið upp í hærri töluna.

Tafla III. Langviðir.

260

11. nóv.

Langskips visitala L (B + D + 1/2 G)	Kjölur		Framst. og hné		Kjalbak		Bjálkasúð		Húfsýjur innan			
	Hæð	Þykkt	Breidd	Þykkt	Hæð	Þykkt	Efri	Nedri	Tala	Breidd	Þykkt	Skipslengd
	cm	cm	cm	cm	cm	cm	cm	cm		cm	cm	
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	2/3
110 — — 120	26	16	30	16	13	16	20×5	»	1	21	5	2/3
120 — — 130	27	17	31	17	15	17	22×6 ^{1/2}	»	2	16	5	2/3
130 — — 150	28	18	32	18	16	18	24×6 ^{1/2}	»	2	18	5	2/3
150 — — 170	29	19	33	19	18	19	18×6 ^{1/2}	16×5	2	20	5	Öll
170 — — 190	30	20	34	20	20	20	19×6 ^{1/2}	17×5	3	16	5	Öll
190 — — 210	31	21	35	21	21	21	21×6 ^{1/2}	19×5	3	17	6 ^{1/2}	Öll
210 — — 230	32	22	36	22	22	22	22×8	20×5	3	18	6 ^{1/2}	Öll
230 — — 250	33	23	37	23	24	23	24×8	22×5	3	19	6 ^{1/2}	Öll
250 — — 270	34	24	38	24	26	24	25×8	23×6 ^{1/2}	3	20	6 ^{1/2}	Öll
270 — — 290	35	25	39	25	27	25	27×8	25×6 ^{1/2}	3	21	6 ^{1/2}	Öll
290 — — 310	36	26	40	26	28	26	25×9	23×7	4	18	8	Öll
310 — — 330	37	27	41	27	29	27	27×9	24×7	4	19	8	Öll
330 — — 350	38	28	42	28	31	28	28×9	26×7	4	20	8	Öll
350 — — 370	38	29	43	29	32	29	29×9	27×7	4	21	8	Öll
370 — — 390	39	30	44	30	34	30	30×9	28×7	4	22	8	Öll
390 — — 410	39	31	45	31	35	31	28×10	26×8	5	20	9	Öll
410 — — 430	40	31	46	31	36	31	29×10	27×8	5	21	9	Öll
430 — — 450	40	32	47	32	37	32	30×10	28×8	5	22	9	Öll
450 — — 470	41	32	48	32	38	32	31×10	29×8	5	23	9	Öll
470 — — 490	41	33	49	33	39	33	32×10	30×8	5	24	9	Öll

Langskips visitala L (B + D + 1/2 G)	Húfsýjur				Pílfarsþykkt	Meginþiljubreidd	Kjalarsýja		Súðarþykkt ¹⁾	Innsúðarþykkt	Öldust.		Skjólbórðsþykkt	Slitkjalrþykkt
	Tala	Breidd	Þykkt	Skipslengd			Breidd	Þykkt			Breidd	Þykkt		
70 og undir 80	1	17	5	1/2	37	12	18	4	3 ^{1/4}	2 ^{1/2}	12	4	2	4
80 — — 90	1	18	5	1/2	37	13	19	4	3 ^{1/4}	2 ^{1/2}	13	4	2	4
90 — — 100	1	19	5	1/2	37	14	20	4	3 ^{1/2}	2 ^{1/2}	14	4	2	4
100 — — 110	1	20	5	1/2	42	15	21	4 ^{1/2}	4	3 ^{1/4}	14	5	2 ^{1/2}	4
110 — — 120	1	21	5	2/3	42	16 ^{1/2}	22	4 ^{1/2}	4	3 ^{1/4}	15	5	2 ^{1/2}	5
120 — — 130	2	18	5	2/3	48	18	23	5	4 ^{1/2}	3 ^{1/4}	15 ^{1/2}	5	2 ^{1/2}	5
130 — — 150	2	20	5	2/3	48	19	24	5	4 ^{1/2}	4	16	5	2 ^{1/2}	5
150 — — 170	2	22	6 ^{1/2}	2/3	48	20	25	6 ^{1/2}	5	4	16	6 ^{1/2}	2 ^{1/2}	5
170 — — 190	3	18	6 ^{1/2}	2/3	62	21	26	6 ^{1/2}	5	4	17	6 ^{1/2}	2 ^{1/2}	6 ^{1/2}
190 — — 210	3	19	6 ^{1/2}	2/3	62	22	26	6 ^{1/2}	5	4	18	6 ^{1/2}	2 ^{1/2}	6 ^{1/2}
210 — — 230	3	20	6 ^{1/2}	2/3	62	23	27	6 ^{1/2}	6	4	19	6 ^{1/2}	2 ^{1/2}	6 ^{1/2}
230 — — 250	3	21	6 ^{1/2}	2/3	62	24	28	6 ^{1/2}	6	5	20	6 ^{1/2}	3 ^{1/4}	6 ^{1/2}
250 — — 270	3	22	8	2/3	62	25	29	8	6 ^{1/2}	5	20	8	3 ^{1/4}	8
270 — — 290	3	23	8	2/3	62	26	29	8	6 ^{1/2}	5	21	8	3 ^{1/4}	8
290 — — 310	4	20	8	2/3	75	26	30	8	6 ^{1/2}	5	21	8	4	8
310 — — 330	4	21	8	2/3	75	26	30	8	6 ^{1/2}	5	22	8	4	8
330 — — 350	4	22	9	2/3	75	2×15	30	9	7	6	22	8	4	8
350 — — 370	4	23	9	2/3	75	2×15	30	9	7	6	23	8	4	8
370 — — 390	4	24	9	2/3	75	2×16	30	9	7	6	24	8	4	8
390 — — 410	5	22	9	2/3	75	2×16	30	9	7	6 ^{1/2}	25	9	4	8
410 — — 430	5	23	9	2/3	75	2×17	30	9	7	6 ^{1/2}	25	9	4	8
430 — — 450	5	24	10	2/3	75	2×17	30	10	8	6 ^{1/2}	26	9	4	8
450 — — 470	5	25	10	2/3	75	2×18	30	10	8	6 ^{1/2}	26	9	4	8
470 — — 490	5	26	10	2/3	75	2×18	30	10	8	6 ^{1/2}	27	9	4	8

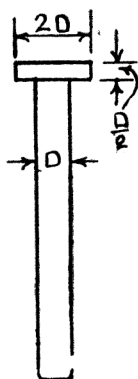
1) Sjá 24. grein og 22. gr.

Tafla V. Boltun.

260

11. nív.

Langskips visitala I. $(B + D + \frac{1}{2} G)$	Kjal- boltar	Kjalsýja, bjálkasúð. Húfsýjur ytri og innri			Súðin utan		
	Stærð	Stærð	Enda- bolti	Boltabil	Stærð	Enda- bolti	Boltabil
70 og undir 80	mm	mm	tala	banda- bil	mm	tala	banda- bil
80 — — 90	13	10	1	»	»	»	»
90 — — 100	13	10	1	»	»	»	»
100 — — 110	13	13	1	6	13	1	7
110 — — 120	16	13	1	6	13	1	7
120 — — 130	16	13	1	6	13	1	7
130 — — 150	19	13	1	6	13	1	7
150 — — 170	19	13	1	5	13	1	6
170 — — 190	19	13	1	5	13	1	6
190 — — 210	19	16	1	5	13	1	6
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	5
290 — — 310	22	16	1	4	16	1	5
310 — — 330	22	16	1	4	16	1	5
330 — — 350	22	16	1	4	16	1	5
350 — — 370	22	16	1	3	16	1	4
370 — — 390	22	16	1	3	16	1	4
390 — — 410	22	16	1	3	16	1	4
410 — — 430	25	19	1	3	16	1	4
430 — — 450	25	19	1	2	16	1	3
450 — — 470	25	19	1	2	16	1	3
470 — — 490	25	19	1	2	16	1	3



SÚÐAR-
BOLTI

Hér er átt við gegnrekna heiltinkaða bolta með haus (sjá mynd) utan og auk þess hnoð-
hring innan, þar sem boltar ganga gegnum bjálkasúðina eða innri húfsýjur. Sjá 23. grein.

Þar sem furuinnsúð er milli innri húfsýju og bjálkavegara eru súðarboltarnir
hnoðaðir innan á eikarböndunum. En neðan við húfsýjur er ekki krafizt þess, að
súðarboltarnir séu hnoðaðir.

Súðarboltar séu allir stífrenkir.

Kjalarboltar séu ekki settir í miðju kjalarins og kjalbaksins, heldur látnir sinn
hvorum megin við miðjuna.

Tafla VI. Seyming.

11. nív.

Sýju- (planka) breidd	Tala nagla í hvert band	Tala nagla í hvert skeyti	Sýju- (planka) þykkt	Nagla- lengd
cm	tala	tala	cm	cm
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
			9	21
			10	23

Tala og stærð reknagla í bjálkasúð, húfsýjur innan og utan, kjalsýjur, súðina utan og innan. Hér er átt við venjulega heitzinkaða, svokallaða „Norska spikara“. Sjá um seymingu, 22. og 50. grein.

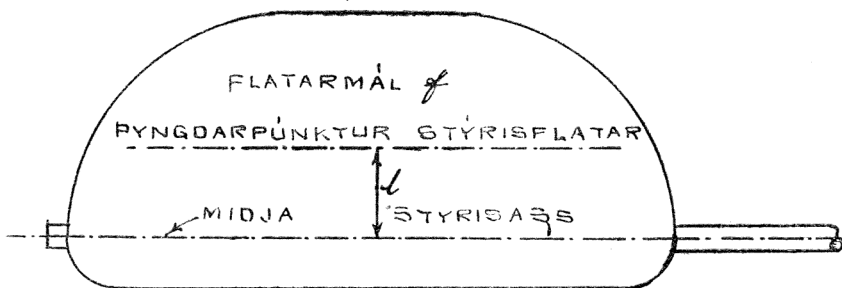
Tafla VII. Stýri.

260

11. nóv.

Visitala S	Þvermál járnstýrisáss	Þvermál eikarstýrisáss	Lengd og þvermál stýriskroka	Þykkt lykkju í auganu	Krókur og lykkja		Boltasterð	Stýris- fjöður		Svöljárn breidd og þykkt
					Hæð og þykkt við kverkina	Hæð og þykkt við endana		Járnplata	Eikarplata	
0.10 og undir 0.15	48	145	65×45	17	50×17	45×10	15	10	8	55×13
0.15 — — 0.20	52	155	65×45	18	50×18	45×11	15	10	9	55×13
0.20 — — 0.25	57	170	70×50	19	55×19	50×12	15	10	9	60×16
0.25 — — 0.30	62	185	70×50	20	55×20	50×13	16 ¹ / ₂	13	10	60×16
0.30 — — 0.40	66	200	75×55	21	60×21	50×14	16 ¹ / ₂	13	10	65×16
0.40 — — 0.50	70	215	75×55	22	60×22	50×15	19	13	12	65×19
0.50 — — 0.60	73	230	80×60	23	65×23	55×16	19	13	12	70×19
0.60 — — 0.70	77	245	80×60	24	65×24	55×17	19	16	13	70×19
0.70 — — 0.80	81	260	85×65	25	70×25	60×18	19	16	13	75×19
0.80 — — 0.90	85	275	85×65	26	70×26	60×19	19	16	13	75×19
0.90 — — 1.00	88	290	90×70	27	75×27	65×20	19	19	14	80×19
1.00 — — 1.10	92	305	90×70	28	75×28	65×21	19	19	14	80×19
1.10 — — 1.20	96	320	95×75	29	80×29	70×22	22	19	14	85×19
1.20 — — 1.30	100	335	95×75	30	80×30	70×23	22	19	14	85×19

VISITALA - S
 $S = f \times l.$



— STÝRI. —

Tafla VIII. Stýrissveif, stýristaumar.

11. nóv.

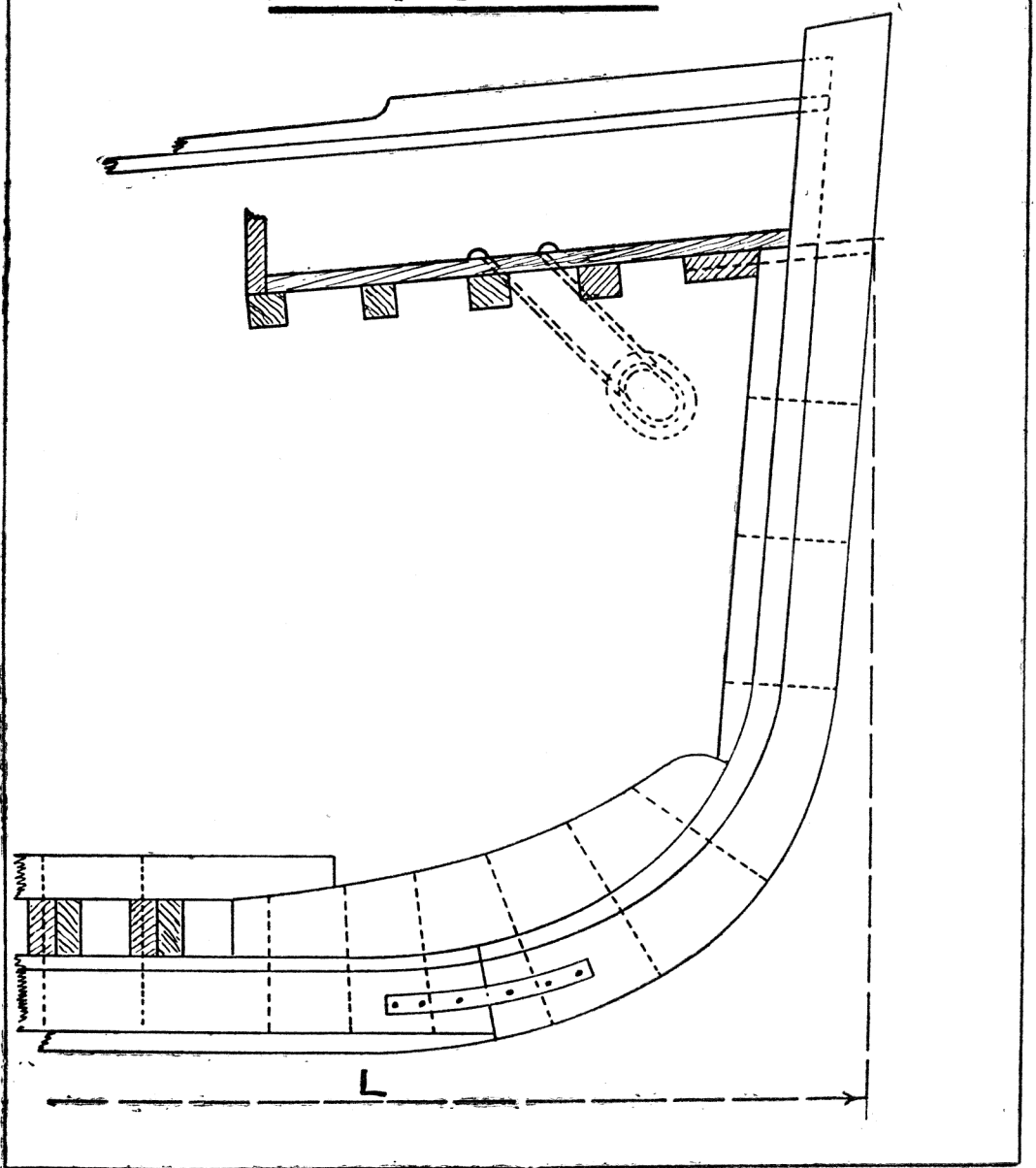
Vísitala S	Þvermál járnstýrisás	Sveifarauga		Þvermál eikarstýrisás	Sveifarauga		Lengd á sveif frá snúnings- punkti stýrisás	Gildleiki stýrissveifar ¹⁾	Stýriskeðja	Járnstöng
		Hæð	Þvermál utan		Hæð	Þykkt á auga				
0.10 og undir 0.15	48	48	103	145	48	19	65	58×34	9	11
0.15 — — 0.20	52	52	109	155	52	21	70	62×36	10	13
0.20 — — 0.25	57	57	116	170	57	23	75	66×39	11	14
0.25 — — 0.30	62	62	123	185	62	25	80	70×42	13	15
0.30 — — 0.40	66	66	129	200	66	27	85	75×45	13	15
0.40 — — 0.50	70	70	135	215	70	29	90	80×48	13	16
0.50 — — 0.60	73	73	140	230	73	31	95	85×51	14	18
0.60 — — 0.70	77	77	147	245	77	33	100	89×53	14	19
0.70 — — 0.80	81	81	155	260	81	35	105	93×55	15	19
0.80 — — 0.90	85	85	162	275	85	37	110	97×57	16	22
0.90 — — 1.00	88	88	168	290	88	39	115	101×59	16	22
1.00 — — 1.10	92	92	175	305	92	41	120	105×61	19	25
1.10 — — 1.20	96	96	182	320	96	43	125	109×63	19	25
1.20 — — 1.30	100	100	189	335	100	44	130	113×65	19	25

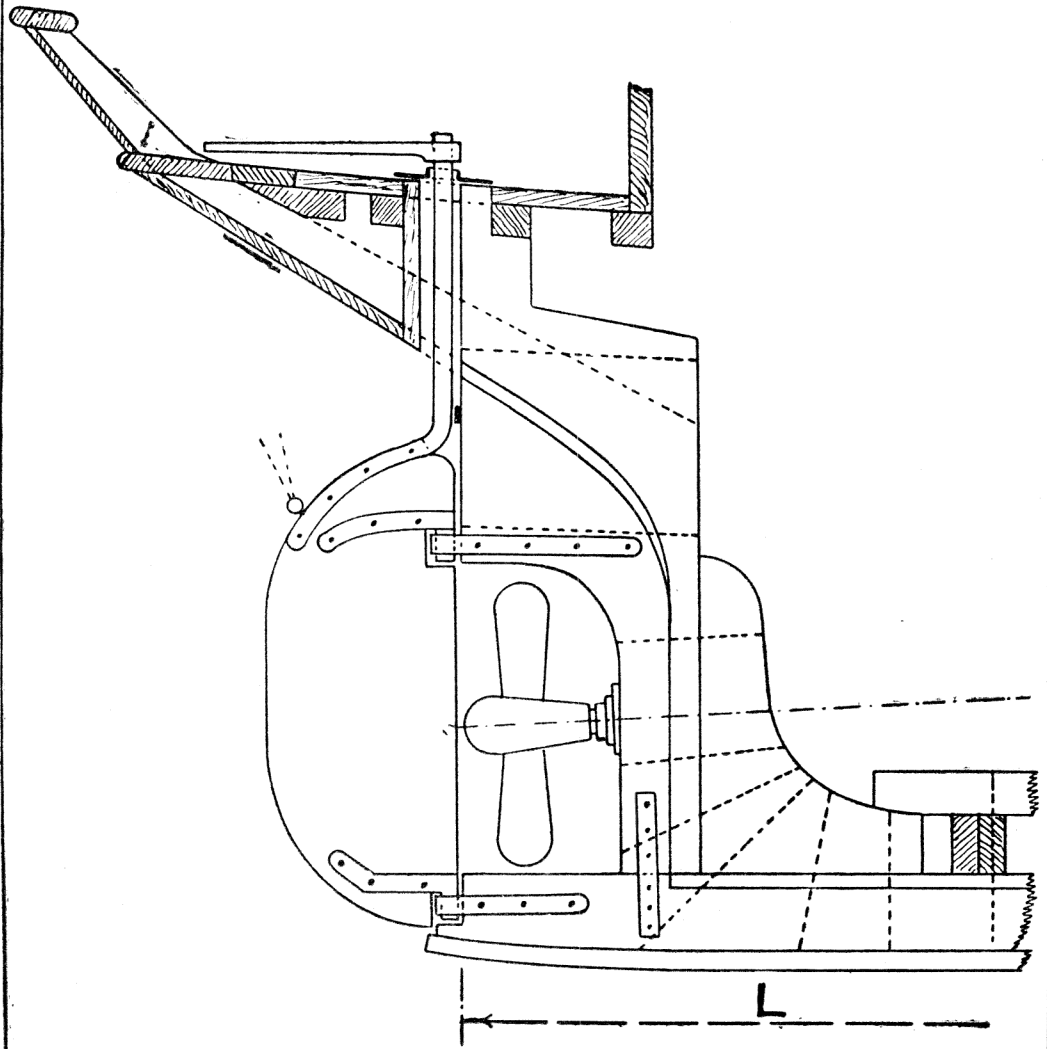
¹⁾ Gildleiki stýrissveifarinnar sé mældur tveim ásþvermálum frá miðjum járnstýrisás, en einu ásþvermáli frá miðjum tréstýrisás, og má hvort sem er minka niður í $\frac{3}{4}$ við sveifarendann.

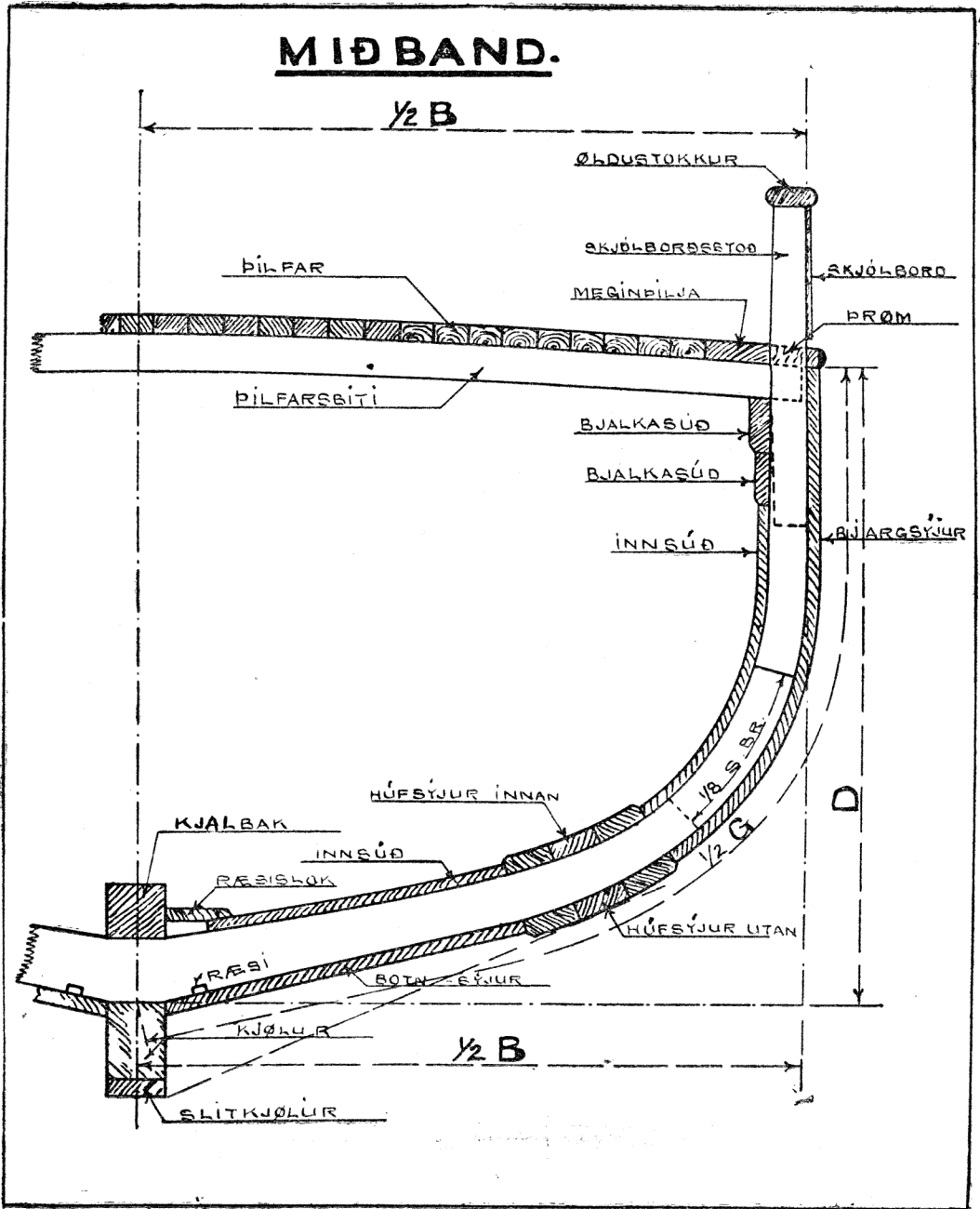
Tafla IX. Legufæri og festar.

Visitala L (B + D) Sjá 6. og 41. gr.	Akkeri með stökk eða stökklaus: stökkurinn reiknast með			Keðjur		Vir		Kaðall	
	1.	2.	3.	Lengd	Þvermál	Lengd	Ummál	Lengd	Ummál
40 og undir 45	75	»	»	82	13	»	»	37	10
45 — — 50	75	50	»	110	13	»	»	45	10
50 — — 60	75	75	»	110	13	»	»	53	11
60 — — 70	100	75	»	110	13	»	»	60	11
70 — — 80	100	100	»	110	14	»	»	67	12
80 — — 90	125	100	»	110	14	»	»	75	12
90 — — 100	125	125	»	137	14	110	51	45	13
100 — — 110	150	125	»	137	16	110	51	53	13
110 — — 120	150	150	»	164	16	110	51	60	14
120 — — 130	175	150	50	164	16	165	57	67	14
130 — — 140	175	175	50	164	19	165	57	75	15
140 — — 150	200	175	50	192	19	165	57	82	15
150 — — 170	225	200	75	192	19	165	64	90	16
170 — — 190	250	225	75	192	22	165	64	98	16
190 — — 210	275	250	75	192	22	165	64	105	18
210 — — 240	300	275	75	220	22	165	64	113	18
240 — — 270	325	300	75	220	22	218	70	120	19
270 — — 300	325	300	100	220	25	218	70	128	19
300 — — 330	325	325	100	247	25	218	70	135	20
330 — — 360	350	325	100	247	25	218	76	142	20
360 — — 390	375	350	100	247	25	218	76	150	21

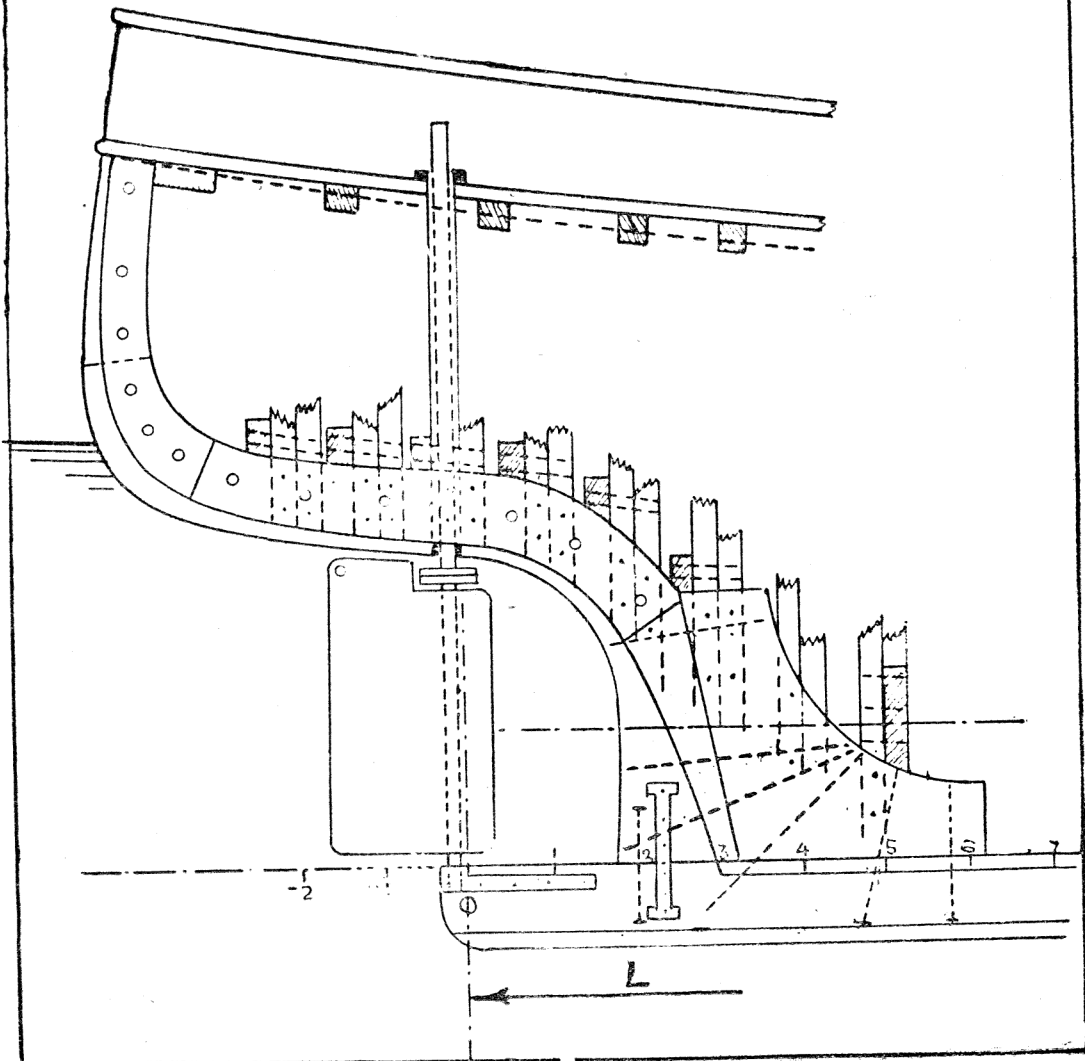
FRAMSTAFN.



AFTURSTAFN.



KRUSSARASKUTUR.



260 Reglur þessar öðlast þegar gildi og birtast til eftirbreytni öllum þeim, sem 11. nív. hlut eiga að máli.

Jafnframt falla úr gildi reglur nr. 100 22. september 1936, um smíði tréskipa, og auglýsing nr. 172 15. nóvember 1939, um breyting á þeim reglum.

Samgöngumálaráðuneytið, 11. nóvember 1947.

Emil Jónsson.

Páll Pálmason.

261

SKRÁ

um ný hlutafélög samkvæmt Lögbirtingablaðinu 1947.

1. Reynir h/f, Vestmannaeyjum.
2. Sjálfstæðishúsið h/f, Siglufirði.
3. H/f Valur, Siglufirði.
4. Aðalgata 30 h/f, Siglufirði.
5. Kornmyllan h/f, Reykjavík.
6. Sælgætisgerðin Opal h/f, Reykjavík.
7. Hróbjartur Bjarnason h/f, Reykjavík.
8. H/f Marz, Reykjavík.
9. Hrímfaxi h/f, Hafnarfirði.
10. Verzlunin Fossvogur h/f, Gullbringusýslu.
11. Hótel Siglunes h/f, Siglufirði.
12. Verzlunin Aðalgata 34 h/f, Siglufirði.
13. Hlutafélagið Hásteinn, Vestmannaeyjum.
14. Hans Eide h/f, Reykjavík.
15. Rafljós h/f, Ísafirði.
16. Prentverk Odds Björnssonar h/f, Akureyri.
17. Útgerðarfélag Sauðárkróks h/f, Sauðárkróki.
18. Byggingarvöruverzlunin h/f, Húsavík.
19. Hegri h/f, Sauðárkróki.
20. H/f Gjögur, Grenivík, Grýtubakkahreppi.
21. Globus h/f, Reykjavík.
22. Hraðfrystihúsið Fram h/f, Búðahreppi.
23. Fiskveiðahlutafélagið Akurey, Reykjavík.
24. Akurgerði h/f, Hafnarfirði.
25. Trausti h/f, Presthólahreppi, Norður-Þingeyjarsýslu.
26. Íslendingasagnaútgáfan h/f, Reykjavík.
27. Sjálfstæðishúsið h/f, Keflavík.
28. Verzlun Pálma Pétursson h/f, Sauðárkróki.
29. H/f Björg, Neskaupstað.
30. Leifur heppni h/f, Hafnarfirði.
31. Siglufjarðarprentsmiðja h/f, Siglufirði.
32. Hjólbarðinn h/f, Reykjavík.
33. B. Jónsson & Co. h/f, Reykjavík.
34. Dalsmynni h/f, Hafnarfirði.
35. Jóhannes Norðfjörð h/f, Reykjavík.