

58 daga 1. maí og 1. júní. Skal gjaldandi í hvort sinn greiða sem næst 1/5 hluta þeirra
15. apríl gjalda, sem ætla má að honum beri að greiða samtals á árinu, miðað við að tekjur hans hafi verið þær sömu á árinu 1959 og þær voru árið 1958.

Að öðru leyti gilda ákvæði reglugerðarinnar um innheimtuna.

7. gr.

Reglugerð þessi er sett samkvæmt heimild í 45. gr. 1. nr. 46/1954, um tekju- og eignarskatt, sbr. 2. málsg. 102. gr. reglugerðar nr. 147/1955, um tekju- og eignarskatt. Jafnframt eru felldar úr gildi reglugerðir nr. 103 og 115 frá 1957.

8. gr.

Reglugerð þessi öðlast þegar gildi.

Fjármálaráðuneytið, 15. apríl 1960.

Gunnar Thoroddsen.

Sigtr. Klemenzson.

59

20. apríl

REGLUR

um smíði skarsúðaðra tréskipa.

Samkvæmt lögum nr. 50 31. júlí 1959, um eftirlit með skipum, eru settar eftirfarandi reglur:

1. gr.

Við hvaða skip reglurnar eiga.

Skarsúðuð tréskip, sem smíðuð eru til skráningar (6 metra og lengri), skulu fullnægja kröfum þeim, sem settar eru í 2.—45. grein þessara reglna. Stærð skipanna sé ekki meiri en svo að $L \times B \times D : 5$ verði minna en 10, og dýptin ekki meira en 41% af breiddinni. Ef $L \times B \times D : 5$ verður minna en 6, má dýptin ekki vera meira en 39% af breiddinni. Stafnrís skal að minnsta kosti vera 4½% af lengdinni, L.

2. gr.

Uppdráttur og smíðalýsing.

Þegar smíða á skip til skráningar eftir þessum reglum, skal senda skipaskoðunarstjóra 3 miðbandsupprætti af skipinu til athugunar og samþykktar, í ekki minni mælikvarða en 1 : 10, áður en byrjað er á smíðinni.

Á uppdráttinn skal greinilega áletra öll efnismál, og skal honum einnig fylgja almenn smíðalýsing af skipinu í þremur eintökum.

Þegar skipaskoðunarstjóri hefur skoðað uppdrættina og gert sínar athugasemdir um, hvernig smíði og útbúnaði skuli hagað, ritar hann á uppdráttinn samþykki sitt.

Skal senda skipasmiðnum eitt eintak og lýsingu, eftirlitsmanni annað eintak og lýsingu, en skipaskoðunarstjóri heldur eftir einu eintaki og lýsingu.

3. 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 endur- **59**
bætt, áður en það fær viðurkenningu hans.

20. apríl

4. gr.

Aðgæzla við fermingu.

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

5. gr.

Skýringar og vísitala.

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

Lengd skips, L, skal mæld í beinni línu frá þeim stað er framhaldslína neðri brún þramar sker þá línu, er táknar fremri brún framstefnis, að tilsvarandi skurð-arpunkti við aftari brún afturstefnis. Ef um gaflbát er að ræða skal mælt frá afturhlið á gafl.

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

Dýpt skips, D, er mæld þar sem skipið er grynnt frá efri brún kjalar (þar sem kjölur og yfirkjölur — kjalbekkur — mætast) að neðri hlið þramar við súðina, mælt lóðrétt.

$$\text{Vísitala er } \frac{L \times B \times D}{5}$$

6. gr.

Efnistegundir.

Eik: Kjölur, innri kjölur (kjalbekkur), kjalbak, framstefni, afturstefni, gafl, drag, öll hné, öll bönd, undirstöður vélar, neðsti planki á vélar og lúkarsreisl, ásamt hornstoðum, lúkuumgerð, þröm, meginþilja, skjólborðsstoðir, öldustokkur (sjá handrið úr stálpípum), bjálkasúð, rimarborð (efsta súðarborð), húfsýjur innan.

Fura: Skarsúð, þilfar, reismarþak, þilfarsbitar.

Fura eða greni: Innsúð, reismarhliðar og gaflar, siglur og seglásar, skjólborð, innrétting, skiljur og skilrúm, kappapak og hliðar.

7. gr.

Kjölur.

Hæð og þykkt kjalar sé samkvæmt töflu I.

Þegar kjölur er settur saman, má hann ekki vera úr fleiri en tveim hlutum. Aftari hlutinn sé að minnsta kosti $\frac{2}{3}$ hlutar af allri lengdinni L. Skörunin á kilin-um sé að lengd 6 sinnum kjalhæðin. Þar sem kjölur er skeyttur, séu settir tveir skrúfboltar, hvor sínum megin við miðlinu hans, á hvern $\frac{1}{3}$ hluta úr lengdarmetra samsetningarinnar. Þvermál skararboltanna sé sem næst $\frac{5}{8}$ af þvermáli kjalboltanna. Kjölinn má ekki veikja með því að greypa í hann afturstefni. Svölujárn að aftan má ekki greypa í kjölinn, nema að $\frac{1}{3}$ þykktar þess. Kjalræsi séu báðum megin við innri kjölinn (kjalbekkinn).

8. gr.

Innri kjölur (kjalbekkur).

Breidd og þykkt innri kjalar sé samkvæmt töflu I, negldur í kjölinn með tveim galv. spikurum í hvert bandabil sinn hvorum megin við miðju. Lengd spíkaranna sé um $2\frac{2}{3}$ sinnum þykkt innri kjalar.

9. gr.

Járndrag og spillykkja.

Stærð járndrags fer eftir töflu II. Gildleiki kjalbolta sé samkvæmt töflu II. Skulu þeir vera með haus eða hring að ofan og nái gegnum kjalbak, botnbita og kjöl, niður að þykku járndragi. Boltarnir skulu vera stífrennir.

Járndrag kemur í stað trédrags. Kjalboltar að gildleika samkv. töflu II skulu vera með innfelldum skrúfróm neðan á kjölum. Dragboltar 12 til 16 mm, með 33 til 50 cm millibili, og skrúfró ofan á innri kjölum. Járndragið nái frá stýriskrók og að spillykkju. Festing dragsins framan og aftan fer eftir staðhættum. Spillykkjan sé sett á undirstefnið og skal hún hljóta sérstaka skoðun og viðurkenningu skoðunarmanns.

10. gr.

Framstefni og hné.

Breidd og þykkt framstefnis og hnés sé samkvæmt töflu I. Lengdin á hnénu, hvorum megin við stúfskeyti kjalarins og stefnisins sé minnst þrisvar sinnum kjalhæðin. Skrúfboltarnir séu um 3 mm digrari en kjalboltarnir, og séu þeir 2 hvorum megin við skeytið. Aftan á stefnið í bilið milli hnésins og júdasareyranna skal vera eikarstykki, vel fest með skrúfboltum við stefnið; skal þykktin vera sem næst $\frac{3}{5}$ af stefnisþykktinni, og breiddin það mikil, að góð negling fáið í það aftan við neglingu í enda súðarborðanna, sem nái minnst 3 súðarþykktir fram á stefnið. Ef stefnið sjálft er ekki nógu breitt vegna fellingar júdasareyranna, verður að skrúfbolta áfellur aftan á stefnið og skulu þær ná upp að öldustokk. Ef vísitalan er undir 7 þarf ekki júdasareyru, en þá verður að setja keðjuhjól á stefnið og þykka klossningu, vel festa með skrúfboltum, innan á stefnið neðan við bóghné. Ætlað er til, að efstu súðarborðin séu vel negld í klossninguna.

11. gr.

Afturstefni, hné og skuttré.

Breidd afturstefnis sé hvergi minni en kjalhæðin samkvæmt töflu I. Þykktin sé ekki minni en kjalþykktin og ekki má vera minna af óskertu efni utan við öxulgatið en tvisvar sinnum súðarþykktin, áður en spónfarið er gert.

Gera má afturstefni, upp að stýrisás, og hné í einu lagi. Ef hnéd er sér í lagi skal það ekki vera 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 armur hnésins, sem liggur framan á stefninu, nái $1\frac{1}{2}$ sinnum skrúfustefnis þykktina upp fyrir efri rönd á öxulgatinu. Hnénu skal fest með 6 gegnumreknum skrúfboltum, er séu um 3 mm digrari en kjalboltarnir. Í kilinum skulu vera 3 hnéboltar, fremsti boltinn sé fremst í hnénu lóðrétt niður úr kilinum, neðri kverkarboltinn sé með um 45° halla aftur og niður úr kilinum, miðboltinn í kilinum sé mitt á milli hinna tveggja. Efri kverkarboltinn komi neðst í stefnið aftanvert, miðboltinn neðan við öxulgatið og efsti boltinn ofan við öxulgatið. Ef vísitalan er undir 7 þarf ekki nema 2 bolta í hvorn arm.

Gert er ráð fyrir að skutur skarsúða skips sé svipaður stuttum krussaraskut. 59
 Þá skal stefnið ofan og aftan við stýrisásinn vera jafn þykkt skrufustefninu. 20. apríl
 Skuttrén, hvort sínum megin á hliðum afturstefnisins, nái frá þröm og niður á móts
 við fremri rönd skrufustefnis. Áður en súðin er lögð á skutinn skal höggva vatns-
 ræsi, hvort sínum megin við miðju hans. Þykktin á skuttrjámum sé $\frac{3}{8}$ af kjalþykkt-
 inni, breiddin eða hæðin neðan frá og upp fyrir stýriskistu sé 2 sinnum þykktin,
 en við þrömina $1\frac{1}{4}$ sinnum breiddin á skjólborðsstoðum (út og inn) á þessum stað
 samkvæmt töflu I.

Skuttrjámum sé fest með gegnreknum skrufboltum af sama gildleika og kjal-
 boltarnir, 3 í skrufustefnið og 3 í hvert skeyti þar fyrir ofan, eða 2, ef fullnægjandi
 er að mati skoðunarmanns.

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

Ef hafður er venjulegur skutur með stýri aftan á stefninu og engin skuttré á
 hliðum þess, verður að hafa klossningu innan á stefninu, svipað því sem um getur í
 niðurlagi 10. greinar.

12. gr.

Svölujárn.

Gildleiki svölujárna framan og aftan sé samkvæmt töflu II, randbeygt eftir
 stefninu að framan en I-formuð að aftan, þverstykkið á kjölnum sé mun stærra en
 það, sem er á stefninu. Framan séu að minnsta kosti 2 hnoðboltar í hvorum enda og
 að minnsta kosti 3 að aftan, og hagað sem bezt eftir atvikum.

13. gr.

Böndin.

Á þessum skipum skulu öll botnbönd (botnbitar) höggvin í skarir, þar fyrir ofan
 eru svigabönd, sjá teikningar. Efnisstærðir skulu vera samkvæmt töflu I.

Ef betur þykir henta má breyta breidd og þykkt sviganna í samráði við eftir-
 litið, enda sé þverskurðarflatarmál bandsins ekki minna eftir en áður.

Á hálfri lengd skipsins miðskips skulu svigaböndin ná 2 borðbreiddir (3 skarir)
 á misvíxl við botnbitana. Á hvorum $\frac{1}{4}$ parti skulu svigabönd ná eina borðbreidd á
 misvíxl við botnböndin, það er samnegling í 2 skarir.

Bandabilið skal vera 33 cm frá miðju á miðju, hnoðnegld í hverja skör sviga-
 banda og endanagla botnbita. Aðrar botnbitaskarir mega vera rígnegldar. Í hverju
 bandabili skulu vera 2 skararnaglar (naglabil um 11 cm). Þvermál borsins sé hið
 sama og ferkantur naglanna á miðju. Þar sem böndin leggjast á snið framan og
 aftan, er gert ráð fyrir meðal bandabili 33 cm. Þar af leiðandi verður að fjölga skara-
 nögglum milli banda að ofan og fækka þeim að neðan. Hæð botnbita upp í síðuna sé
 þannig, að þegar skipið leggst á hliðina, þá mæði þunginn á botnbitunum. Júdasar-
 eyrun séu sem næst jafnþykk og skjólborðsstoðirnar út og inn við þrömina, og nái
 að minnsta kosti jafnlangt niður og skjólborðsstoðirnar og upp frá þilfari eftir töflu
 I. Breiddin sé þannig, að góður styrkur sé eftir í trénu aftan við keðjuhólkana.

14. gr.

A. Skjólborðsstoðir.

Stoðabil, hæð, breidd og þykkt sé samkvæmt töflu I og nái þær álíka langt
 niður (að minnsta kosti negldar í 3 skarir, hnoðnagli neðst) og upp fyrir þrömina.
 Stoðirnar séu hornréttar á súðina milli banda. Stoðirnar skulu vel negldar í bjálka-
 súðina.

- 59 Skjólborðsstoðir eru ætlaðar í annað hvort bandbil, svo stoðabilið verður frá 20. apríl miðju til miðju 66 cm miðskipa. Vegna staðsetningar bandanna framan og aftan má stoðabilið vera 70 cm og að sjálfsögðu má það vera minna en 66 cm.

B. Handrið.

Ef handrið er gert úr pípum, skal stoðabil vera um 60 cm (á hverjum bita), sama hæð og á tréstoðum. Á efri enda stoðanna skal vera járnþípa, og önnur á miðri hæð. Við neðri enda stoðanna skal soðin þríhyrnd járnplata. Eitt hornið snýr inn á meginþiljuna með $\frac{1}{2}$ " skrúfbolta gegnum bita innan við bjálkasúðina og með tveim tréskrúfum (eða boltum) í hin hornin niður í þrömina. Efnisstærðir skulu vera eftir töflu II. Reiðajárnunum skal festa með skrúfboltum gegnum band og bjálkasúð. Miðjan á járnstoðunum ætti að vera um 10 cm frá ytri brún rimarborðs.

15. gr.

Kjalbak.

Öll skip hafi kjalbak, breidd og hæð samkv. töflu I, er nái frá hné við framstefni, að hné við afturstefni, og sé vel felld á böndin. Skeyti þess mega ekki vera á sama stað og skeyti kjalarins, og ekki aftan við $\frac{2}{3}$ skipslengdar. Lengdin á kjalbakskeytinu sé 5 sinnum hæð þess og boltað saman með 4 skrúfboltum utan við miðju. Ekki má skerða kjalbakið vegna vélar eða annars.

16. gr.

Bjálkasúð.

Stærðir samkv. töflu I, nái milli stafna. Lengdin á samskeytum sé þreföld breiddin á bjálkasúðinni, þar sem hún er skeytt. Hvert skeyti sé sett saman með 2 skrúfboltum auk nagla í sporðana. Ef vísitala er undir 6 þá þarf ekki nema 1 skrúfbolta í hvert skeyti. Ef mikil bugða er á skut eða framstafni og þess vegna erfitt að beygja bjálkasúð, má fletta bjálkasúðarendunum á svo sem 1 metra lengd, svo auðveldara verði að beygja og fyrirbyggja brot. Bjálkasúðin festist með tveim $\frac{3}{8}$ " skrúfboltum í hvert band. Má vera $\frac{1}{4}$ " á litlum bátum að mati skoðunarmanns. Undirfellur séu settar á böndin til samræmis við þykkt skjólborðsstoðanna við þrömina.

17. gr.

Þilfarsbitar og langstykki.

Bitabugðan sé 22 mm fyrir hvern lengdarmetra af skipsbreiddinni B. Stærð og bil er tilgreint í töflu I. 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 einum stúfbolta. Í 4 cm bjálkasúð með 10 mm og í fletta bjálkasúð með $6\frac{1}{2}$ mm boltum. Langstykkinn við op í þilfarinu, þar sem hálfbitar eru greptir í þau séu jafn breidd bitunum, og hæðin jöfn bitunum, á þeim stað sem þau eru greipt í þá. Hálfbitarnir séu jafnbreiðir og háir hinum bitunum á bjálkasúðinni í báða enda. Á öllum skipum séu sett langstykki alla leið milli bitanna undir tróðrauf meginþiljunnar og þilfarsins, þannig að um 2 cm breidd af stykkinu nái inn undir þilfarið. Breidd og hæð þessara langstykkja sé um 5×4 cm. Greyping langstykkjanna inn í bitana sé sem minnst til þess að veikja þá ekki um of.

18. gr.

Bitahné.

59

20. apríl

Bitahné sé fyrir framan og aftan hvert op í þilfarinu, og á öðrum hverjum heilbitaenda. Lengdin á hvorum armi hnésins sé þreföld á við breidd bitans við lúkuop. Þykktin á hnénu sé að minnsta kosti $\frac{3}{4}$ hlutar af bitahæðinni og breidd armsins, mæld hnéþykktinni frá enda hans, sé eigi minni en hnéþykktin. Hverju hné skal fest í bitann með skrúfbolta og spíkara, og gegnum súð og band með skrúfbolta og einum spíkara í annað band eða bjálkasúð eftir staðháttum. Ef vísitalan er 6 eða meira skulu skrúfboltarnir vera 12 mm, en ef vísitalan er undir 6 skulu boltarnir vera 9 mm.

19. gr.

Stafn- og skutband.

Á öllum skipum sé stafnband og skutband, ofan við bjálkasúðina rétt undir þilfarinu. Lengdin á hvorum armi sé 4 föld bitabreiddin við þilfarsop, en þykktin sú sama og á bitaendunum. Hnánú skal fest með 5 skrúfboltum, miðboltinn gangi gegnum stefnið, en hinir gegnum böndin og byrðinginn.

Gildleiki boltanna sé hinn sami og í bitahnjám.

20. gr.

Þilfarið.

Þykkt þilfarsþiljanna heflaðra sé ekki minni en tilgreint er í töflu I og breidd ekki yfir 13 cm, þær séu vel þurrar, og snúi merghliðin niður að bitanum. Þilju-mætin gangi sem mest á misvíxl. Forðast skal skeyti á þiljum þar sem þilfarið er mikið sundurskorið af vélarreislun eða lúkuopi.

Ef vísitalan er undir 6 má nota plægð borð í þilfarið. Bera skal þykka blýhvítu í plæginguna en hamphétta hana ekki, en þverskeyti og annað skal hamphéttast með tveim þráðum eins og óplægt þilfar.

Tróðrauf skal gerð á venjulegan hátt, þar sem um óplægð þilför er að ræða, og hamphéttað með 2 þráðum.

Hver þilja sé negld með tveim nöglum í hvern bita, og hver þiljuendi með tveim 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. Þar sem þilfarið er 35 mm eða meira skal nota 75 mm spíkara en 65 mm í skeyti, en þar sem þilfarið er undir 35 mm skal nota 65 mm spíkara í skeyti og annars staðar.

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. Plægt þilfar 29 mm, má negla með 75 mm galv. stiptum og kítta yfir hausana.

21. gr.

Þröm og meginþilja.

Þröm og meginþilja (skandek og vaterborð) sé jafnþykkt og þilfarið var óheflað. Þó ekki þynnra en 35 mm. Breidd meginþiljunnar (innan við skjólborðs-stoðirnar) sé samkvæmt töflu I. Milli hverra tveggja stoða sé þröm og meginþilja boltuð saman með tveim stúfboltum. Gildleiki boltanna sé 9 mm (í 29 mm meginþilju notist $6\frac{1}{2}$ mm boltar). Þeir séu með stórum haus, eða sterkum hnoðhring utan á rimarborðinu (efsta borðinu), sem nær upp á efri brún þramar. Auk þess sé borðið neglt inn í þrömina, og sé bilið milli naglanna ekki meira en 4 föld þiljuþykktin.

- 59 Hver meginþilja er negld ofan í hvern bita með þrem nöglum og ofan í hvert hné
20. apríl með tveim nöglum og tappað yfir alla hausa.

Þar sem pípuhandrið eru notuð, er meginþilja og þröm í einu lagi. Þykktin er 38 mm en breiddin sóm og breidd meginþiljunnar að viðbættri breidd skjólborðsstoðarinnar (út og inn). Negling og boltun er hin sama, en setja þarf 2 um 10 cm nagla á rönd ofan í rimarborðið útaf hverri stoð.

Utan á þröminu allt um kring er sett kúpt járn, um 38 mm breitt. Bilið milli naglanna sé sem næst 15 cm. Þetta á við hvort sem stoðir og handrið eru úr tré eða járn.

22. gr.

Súðin (byrðingurinn).

Þykkt súðarinnar sé samkvæmt töflu I og er þar átt við efnisþykktina þegar búið er að hefла efnið. Breidd borðanna sé ekki meira en 20 cm. Gera skal spónfar í kjöl og stefni, en ekki gera snið á borðin. Rimarborð á $\frac{1}{2}$ L miðskipa sé samkv. töflu I að breidd og þykkt. Ef svo stendur á má borðið mjókka í báða enda og þynnast í samræmi við endaborðin.

Skörun sé $1\frac{1}{2}$ sinnum súðarþykktin (þó skal ekki miða við þykkt rimarborðsins miðskipa).

Skaraflísar skal setja milli súðar og banda á allt rimarborðið og á 2 næstu borð við á $\frac{1}{2}$ L miðskipa.

Súðarskeytin ná sem mest á misvíxl og ekki minna en 2 bandabil, ef eitt borð er á milli þá 1 bandabil og í sama bandabili má skeyta, ef 2 borð eru á milli.

Gert er ráð fyrir að stúfskeyta borðin með klampa að innan, lengd hans sé um 8-föld borðþykktin.

Blýhvítu eða annað jafngott efni, sem eftirlitsmaður viðurkennir, má nota í allar vatnsheldar fellingar, en þverskeyti á borðum, tróðrauf meðfram kjöl og stefnum o. fl. skal þetta með hampi eða baðmull og bika með heitu biki yfir. Nota má gott kitti ofan við sjólinu.

23. gr.

Húfsýjur innan.

Þegar vísitalan er yfir 5 skal setja eina húfsýju á $\frac{1}{2}$ L miðskipa í hvora síðu á enda botnstokkanna, og neglist í þá með hæfilega stórum nöglum, og sé þess gætt að naglarnir rífi ekki botnstokkana. Húfsýjurnar séu úr eik og fer breidd þeirra og þykkt eftir töflu I. Ef með þarf, til að draga húfsýjurnar að böndunum, skal setja 1 galv. skrúfbolta í hvern bandenda.

24. gr.

Innsúð.

Innsúð skal setja í þessi skip þegar vísitalan er orðin 8.5. Ekki er skylt að leggja innsúð í minni skip nema í vistarverur skipsmanna og í lestinni svo að kjalaræsi ekki stiflist, sé hún heldur þynnri en súðin utan, með tilliti til þess að nota megi svo litla nagla að þeir ekki skemmi böndin.

Að öðru leyti er þetta á valdi eiganda skipsins.

Um hæfni vistarveranna dæmir skoðunarmaðurinn í hverju tilfelli.

25. gr.

Öldustokkur.

Öldustokkurinn sé að breidd og þykkt, svo sem tilskilið er í töflu I. En þar sem skjólborðsstoðir hallast út þarf hann að vera lítilsháttar breiðari. Skeytin séu

þrefalt lengri en breidd öldustokksins miðskipa og negld með tveim skrúfboltum, 59
 auk eins eða tveggja reknagla í hvorn enda eða sporð skeytisins. Við hverja stytta 20. apríl
 er öldustokknum fest með einum fjaðrabolta. Stærð fjaðraboltanna sé 16 cm $\times$
 13 mm með tveimur nöglum í hverja stoð. Stærð skeytisbolta 9 mm. Hæð stoða-
 tappanna sé hálf þykkt öldustokksins. Utan á öldustokkinn, allt um kring, skal
 setja kúpt járn 32 mm. Bilið milli naglanna sé sem næst 15 cm.

26. gr.

Með tilliti til þess, að þessi litlu skip innbyrða hlutfallslega meiri sjó á
 þilfar en stærri skip, má ekki vera samfellt skjólborð nema á $\frac{1}{4}$ parti lengdarinnar
 fremst, þar fyrir aftan séu um 8 cm breiðir rimlar með um 3 cm millibili. Þykktin
 skal vera samkv. töflu I.

Þetta á líka við um handrið úr pípum.

27. gr.

Vélarreisin.

Vélarreisin sé gerð vel traust miðað við stærð skipsins, og sérstaklega skal henni
 vel fest niður í bitana og langstykkinn til beggja hliða með skrúfboltum.

Á sama hátt skulu reisarbitarnir tengdir við stoðirnar, þar sem op er girt fyrir
 niðurgang eða annað. Í reisarhlið eða gafli mega ekki vera minna en 40 cm frá
 þilfari upp á þröskuld. Til varnar gegn því, að hlið reisar eða lestarops spennist
 inn vegna hampþéttunar og þrútnunar á þilfarinu, skal setja skrúfteina með haus
 utan á súðinni, og gangi teinarnir inn rétt undir þilfarinu, gegnum efri rönd lang-
 stykkis, 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 80 cm. Af líkum ástæðum skal
 bolta saman á rönd 2 eða 3 yztu þiljurnar í reisarþakinu. Hliðar og þak
 reisarinnar sé ekki þynnra en þilfar skipsins. Stoða og bitabil ekki meira en þil-
 farsbitabilið.

28. gr.

Stýrishús.

Stýrishúsið sé nægilega traust viðað eftir stærð skipsins og sérstaklega vel
 tengt saman og fest við reisinina. Að minnsta kosti nái 4 hornstoðir niður jafnt
 neðri rönd á langstykki og bita og festist þar við með skrúfboltum. Hliðar reisar-
 innar séu negldar í stoðirnar. Aðrar stoðir festist með járnvinklum við þak og bita
 reisarinnar. Niðurgönguop úr stýrishúsi niður í vélarrúm sé tillukt með hlera, ef
 hægt er, á umgerð ekki lægri en 10 cm. Hurð sé aftan á stýrishúsinu og opnast helzt
 út. Handrið á stýrishúsi og vélarreisin séu allt um kring og fullnægjandi að mati
 skoðunarmanns. Að minnsta kosti 2 rennigluggar séu framan á stýrishúsinu og auk
 þess 1 á hvorri hlið. Gluggaumgerðir séu úr eik og glerið að minnsta kosti 5 mm
 þykkt.

29. gr.

Reisin yfir íbúð skipverja.

Skal vera samkvæmt fyrirmælum um vélarreisin. Hliðar og þak reisarinnar 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 40 cm frá þilfari upp á þröskuld. Fjórar hornstoðir úr eik, skulu
 tengdar við bitana með skrúfboltum.

30. 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. Þeim sé fest niður með einni slá, sem fest er með skrúfkrókum við gafla umgerðarinnar, eða á annan öruggan hátt. Sæti fyrir hlerana sé ekki minna en 4 cm breitt.

31. gr.

Stoðir og skiljur.

Þar sem fastar skiljur eru, þarf enga stoð. Þar sem skiljustoðir eru undir bitum, eða aðrar hliðarstoðir, þarf enga stoð undir miðja þilfarsbitana. Verið getur nauðsyn á stoð undir þilfarsvindu eða annars staðar; skal slík stoð sett ef skoðunarmaður krefst þess. Þykkt skiljanna sé: Milli vélarrúms og lestar 3 cm fyrir hvern hæðarmetra skiljunnar, en annars staðar $2\frac{1}{2}$ cm fyrir hvern hæðarmetra. Vel negldir listar séu sinn hvorum megin við hverja skilju. Gildleiki þeirra á hvorn veg sé hinn sami og þykkt skiljunnar. Lestarstoðir og listar á þeim séu úr eik. Öllu skal svo vel fest, að það veiti öruggt viðnám, þótt skipið kastist á hliðina.

32. gr.

Siglur og seglásar.

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 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 bómu á miðju sé 23 mm fyrir hvern lengdarmetra, en við endana 0.8 sinnum þvermál á miðjunni. Þar sem skautið er fest við ásinn framan við rifskálarnar, verður þvermálið að vera þvermál miðjunnar sinnum 1.15. Ef um stutta seglása er að ræða, svo sem 4 metra, er nauðsynlegt að auka þvermálið um $\frac{1}{6}$.

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

Allur járnþúnaður sé í samræmi við stærð siglna og seglása.

33. gr.

Stýri og stýrisþúnaðar.

Þvermál stýrisássins sé samkv. töflu II, og annar stýrisþúnaður í samræmi við það. Stýrisþúnaðinn má gera á margvislegan hátt, en verður að viðurkennast af eftirlitinu, og er því bezt að hafa samráð við eftirlitið áður en verkið er framkvæmt.

Á öllum stýrum sé augabolti, aftan og ofan til í stýrisfjöðrinni, með stóru auga. Á járnstýri má vera gat í fjöðrinni á þessum stað, svo auðvelt sé að setja þar 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, um 40 gráður. Stýrislykkja sé efst á kilinum.

Við niðursetning á stýrisvél og stýristaumum, á taumunum að vera þannig 59 fyrir komið, að efri rönd stýrishjólsins (rattsins) þegar því er snúið, hreyfist í 20. apríl sömu átt og stýrið og þannig á sama veg og skipið snýst. Þetta er óhjákvæmleg skylda.

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

34. gr.

Reiði.

Á þeim skipum, sem hér er um að ræða, telst stagur og siglureiði (vantur) fastur reiði. Skal hann vera einfaldur að gerð, en traustur. Í reiðann sé notaður grófpættur járnvir. Hjartþáttur sé aðeins í miðjum vírnum, 6-pættur, og í hverjum þætti hans ekki yfir 12 þræðir.

Á þessum bátum er ætlaður einn vir á hvora hlið. Skal þá ummál stags og siglureiða vera sem næst 1/11 af ummáli siglunnar. Ef siglan stendur á þilfari og hefur ekki stuðning af yfirbyggingu eða öðru 1½ metra fyrir ofan þilfar, þá séu 2 vírar hvorum megin á siglunni.

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

Reiðinn sé vafinn að minnsta kosti 2 metra upp fyrir öldustokk, og festing hans við reiðajárnin á bolnum sem næst jafnstærk og vírinn er sjálfur.

Laus reiði er: Blakkir, falir og aðrir kaðlar á siglum og seglásam, til þess að geta haft stjórn á seglunum.

Reiðinn sé vel traustur og haganlega fyrir komið.

35. gr.

Segl.

Á þessum skipum, sem reglur þessar fjalla um, er gert ráð fyrir 3 seglum á þeim stærri og 2 seglum á þeim minni. Þykkt dúksins fer eftir stærð bátanna, og mati skoðunarmanns. Hentugast er að hafa sömu dúkþykkt í öllum seglunum á hverjum bát.

Allt efni og vinna skal vel vandað við seglbúnaðinn í heild.

36. gr.

Legufæri.

Legufæri skulu vera að þyngd og gildleika samkvæmt töflu II og mega akkerin vera svokölluð „patentakkeri“, stökkakkeri eða drekar.

37. gr.

Festar.

Öll skip hafi kaðalfestar til að festa sig við bryggju eða önnur skip, lengd og gildleika eftir töflu II.

38. gr.

Festartæki.

Á öllum skipum séu festartæki (pollar eða annað) framan og aftan á hvorri hlið, sérstaklega ætlaðir til að binda skipið við hafnarbakka eða annars staðar. Auk þess sé framan á skipinu sterkur og vel festur stofn (polli) til að festa við legufærunum. Festarleiðarar (kefar) séu hafðir framan og aftan eftir þörfum. Keðju-

20. apríl

Visitala $\frac{L \times B \times D}{5}$	Kjölur		Innri kjölur		Framst. og hné		Botnbitar			Svigaðönd			Skjólborðsst.		
	Hæð	Þykkt	Hæð	Breidd	Breidd	Þykkt	Þykkt á kili	Hæð á innri kili	Hæð mæld á borðrún	Tala sviga í bandi	Breidd	Þykkt	Hæð	Þykkt fram og aftan	Breidd út og inn
	cm	cm	cm	cm	cm	cm	cm	cm	cm		mm	mm	cm	cm	cm
2 og undir 4 ..	17	7.5	3	13	13	7.5	7½	12	9	2	45	22	60	7.5	7.5
4 — — 6 ..	18	8.8	3	14	20	8.8	7½	12	9	3	45	18	60	7.5	7.5
6 — — 8 ..	19	10	3½	16	22	10	9	13	10	3	50	20	62	9	9
8 — — 10 ..	20	11	3½	17	24	11	9	13	10	3	50	22	64	9	9

pípur séu í báðum júdasareyrum. Stærð og styrkleiki festartækjanna, svo og festing þeirra við skipið sé að minnsta kosti jafntraust og festar þar eða legufæri þau, sem tilskilin eru og ætlast er til, að fest séu á sinn tilætlaða stað.

Lausa reiðanum sé ætlaðir nægilega margir og góðir festarstaðir, svo og festarstoðir til að binda akkerið eða drekann.

Legufærastofninn sé líka gerður fyrir dráttartaug. Þar sem ekki eru keðjuhólk- ar skal vera gat í skjólborðið báðum megin við stefnið fyrir dráttartaugina.

39. gr.

Dælur.

Á hverju skipi 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. Sogpípan sé sem næst hálfu þvermáli sínu frá botni skipsins, og innanmál hennar 50 mm. Bulla og hjarta dæluunar skulu ávallt tiltæk til hreinsunar, þótt farmur sé í skipinu.

40. gr.

Eldvarnir.

Ef gólfíð í vélarúminu er svo stórt að maður geti runnið til á því þegar skipið veltur, skal það gert úr skorujárni.

Þar sem tréreisn er yfir vélarrúmi, ber að klæða þak og veggi með asbesti og járn. Þetta er jafnframt gert til að fyrirbyggja leka og gisnun á viðnum.

Sérstök athygli skal leidd að umbúnaði útblásturspípa í tréþaki.

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 járn, og sérstaklega sé vandað til varnar gegn eldi, þar sem reykþáfurinn gengur upp úr þakinu eða þilfarinu. Síðast en ekki sízt skal vanda allan útbúnað til oliukyndingar. Telji eftirlitsmaður frekari ráðstafanir nauðsynlegar, skal þeim kröfum fullnægt.

Kjallbak		Bjálkastóð	Pílfarsbitar			Pílfarsþykkt	Meginþiljubreidd	Súðin			Húfsýjur		Öldust.		Skjólborðsþykkt
Breidd	Hæð		Bítahil miðju til miðju	Bítahæð	Bítubreidd			Stóðarþykkt	Rimarborð		Breidd	Þykkt	Breidd	Þykkt	
									Breidd	Þykkt					
cm	cm	cm	cm	cm	cm	mm	cm	mm	cm	mm	cm	mm	cm	cm	cm
–	–	11x3	60	8	8.8	29	10	18	17	24	–	–	11	3.8	1½
9	5	12x3.8	60	9	8.8	35	11	20	17	31	13	31	11	3.8	1½
10	6	13x3.8	60	9	10	35	12	22	18	38	14	38	12	3.8	2
11	7	14x3.8	60	9	10	35	12	24	18	38	15	38	12	3.8	2

41. gr.

Seyming.

Allur saumur og boltar í skipið skal vera heitzinkað. Stærðir, tala og fyrirkomulag skal vera samkvæmt töflu II og nokkrum greinum hér að framan.

Hnoðsaumur tilgreindur í töflu II er mældur á ferkant á miðri lengd á reksum skal vera um 6 föld sýjuþykktin. Rekstur skal vera stífur.

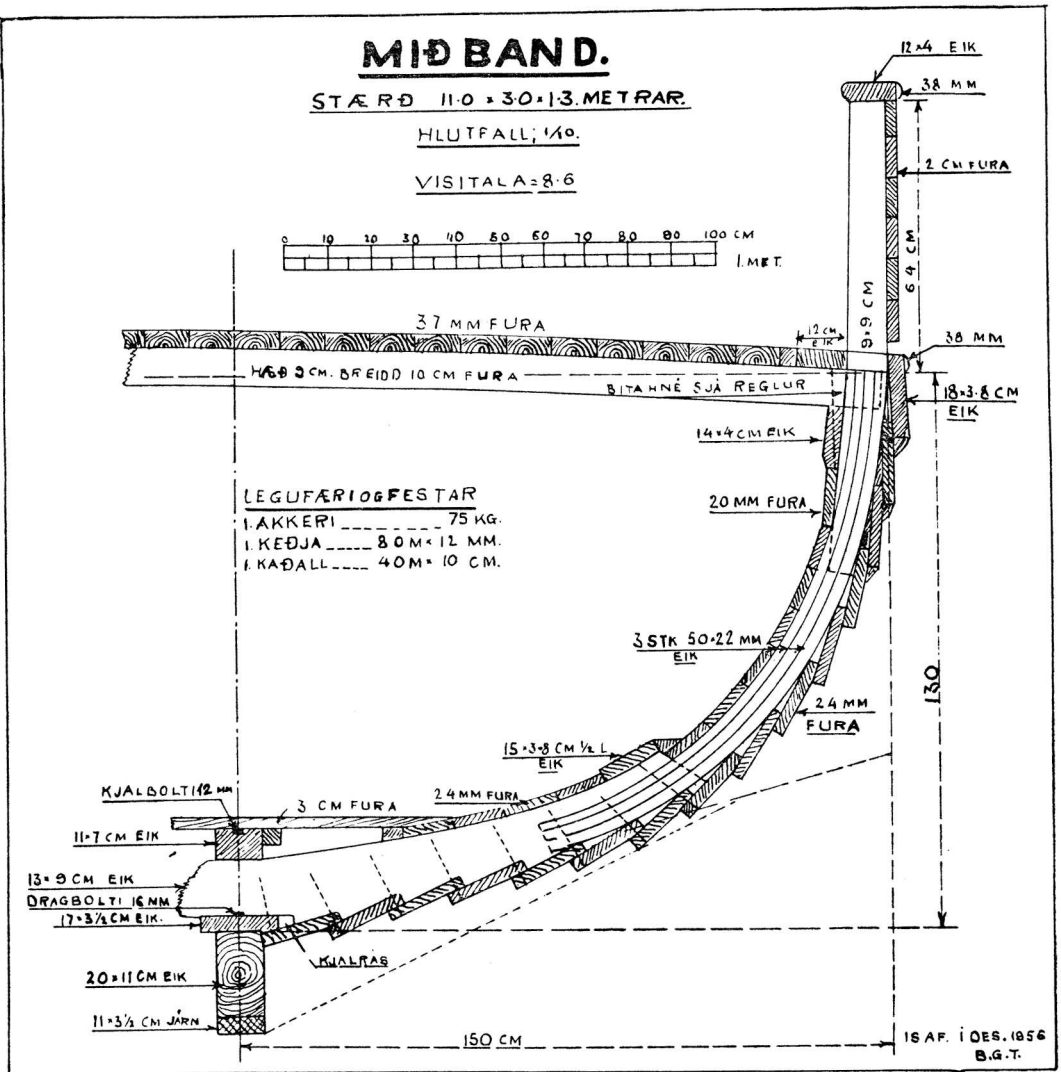
42. gr.

Undirstöður vélarinnar.

Þar sem festiboltar vélar koma út úr súð, sé sett eikarþverstykki, sem ná minnst 5 borð hvorum megin upp í siðuna. Auk þess komi áfellur á böndin er myndi sæti fyrir langstykkinn.

Tafla II.

Visitala $L \times B \times D$ 5	Járndrag		Kjallbollar	Svölujárn	Handrið				Hnoðasaumur			Stýriás	Legufæri			Kaðall	
	Þykkt	Breidd			Hæð	Innanmál		Millipipa	Stóðarþykkt heflað	Skararnaglar	Bandanaglar		Akkeri	Lengd	Þvermál	Lengd	Ummál
						Stoð	Handrið										
	cm	cm	mm	mm	cm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	kg	m	mm	m	cm
2 og undir 4 ..	2	7.5	12	50x9	60	32	32	25	18	4	5½	44	30	30	12	30	8
4 — — 6 ..	2½	8.8	12	50x9	60	32	32	25	20	4½	6	44	40	45	12	40	8
6 — — 8 ..	3	10	12	50x12	62	38	38	25	22	4½	7	50	50	60	12	40	10
8 — — 10 ..	3½	11	12	50x12	64	38	38	25	24	5	8	50	70	75	12	40	10



Langstykki, sem koma ofan á undirfelluna, séu boltuð með jafnmörgum gegnreknum skrufboltum og vélinni er fest með. Gildleiki boltanna sé hinn sami og kjalboltanna, skal þeim komið fyrir í ytri rönd langstykkjanna, eða þar sem betur hentar í hverju tilfalli, sem næst hornrétt á súðina. Gildleiki efnisins fer eftir stærð vélarinnar. Þetta allt skal vera í samráði við eftirlitsmanninn.

43. gr.

Varnir gegn fúa.

Þess skal vandlega gætt, að hvergi sé látin í skipið spýta, sem maur er í (rauðgular rákir í skandinaviskri eik bera vott um þetta, en nokkuð brúnleitari í amerískri eik, furu og greni). Þetta er smitandi 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 loftræstu húsi. 59

20. apríl

Bitar og bandaendar, hné og bjálkasúð að utan sé allrækilega áborin með fúavarnarefni, áður en þrómin og meginþiljan er sett á. Sömuleiðis séu bitarnir vel ábornir að ofan áður en þilfarið er lagt. Þegar búið er að byrða skipið, binda það og hamppétta, skal þrifa það vel upp að innan, bera rækilega fúavarnarefni á byrðing og bönd, og þess gætt að áburðurinn renni vel í allar skorir og spónför við kjöl og stefni. Ef fúavarnarefnið er mjög þunnt verður að tvíbera það á. Að svo búnu skal athuga þá staði, þar sem lekið hefur út, og þetta með baðmull eða á annan hátt.

Þar, sem skip er smíðað 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 í viðinn og feygi hann, auk þess sem styrkleiki minkar við rifurnar.

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

44. gr.

Opnir bátar.

Í framangreindum reglum eru ekki sérstök fyrirmæli um opna báta, en búast má við að minnstu bátarnir verði opnir og skal þá fara eftir eftirfarandi ákvæðum.

Öll almenn smíða-ákvæði eiga jafnt við um opna báta sem báta með þilfari. En að því er útbúnað snertir og fleira skal fara eftir ákvæðum 144. greinar reglna um eftirlit með skipum og öryggi þeirra.

Að sjálfsögðu koma þóftur, ræði, skýli yfir vél í stað þilfars, reisna, skjólborðs-stoða, öldustokka, fasts reiða o. s. frv.

45. gr.

Heimild.

Skipaskoðunarstjóra er heimilt í einstökum 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.

46. gr.

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

Samgöngumálaráðuneytið, 20. apríl 1960.

Emil Jónsson.

Páll Pálmason.