Det här verket har digitaliserats vid Göteborgs universitetsbibliotek.
Alla tryckta texter är OCR-tolkade till maskinläsbar text. Det betyder att du kan söka och kopiera texten från dokumentet. Vissa äldre dokument med dåligt tryck kan vara svåra att OCR-tolka korrekt vilket medför att den OCR-tolkade texten kan innehålla fel och därför bör man visuellt jämföra med verkets bilder för att avgöra vad som är riktigt.

This work has been digitised at Gothenburg University Library.
All printed texts have been OCR-processed and converted to machine readable text.
This means that you can search and copy text from the document. Some early printed books are hard to OCR-process correctly and the text may contain errors, so one should always visually compare it with the images to determine what is correct.

GÖTEBORGS UNIVERSITET

NAUTISKA BLAD.

Utgifna af Nautiska Föreningens i Göteborg styrelse.

ANSVARIG UTGIFVARE:
ALFRED JENSEN.

PRENUMERATIONSPRIS:
3 kronor
(för återstoden af innevarande år kronor 2: 25), postförvaltarearvodet inräknadt.

Prenumeration emottages vid hvarje rikets postkontor samt å Göteborgs Handelstidnings annonskontor.

Lösnummer à 30 öre säljas å Handelstidningens annonskontor samt i Hallbergs cigarrbutik, Skeppsbron N:o 1.

NAUTISK REDAKTÖR:
KONSUL ROB. BERSÉN.

ANNONSPRIS:
15 öre pr petitrad för inländska och 25 öre pr petitrad för utländska.

Annonser torde adresseras till Redaktionen för "Nautiska Blad", Göteborg.

GÖTEBORG.
Göteborgs Handelstidnings Aktiebolags tryckeri.

Utkommer med ett nummer den första helgfria dagen i hvarje månad.

N:r 2 A. MAJ 1885.

Innehållsförteckning: En intressant försäkringsprocess. — Ett kollisionsfall. — Något för fartygsbefälhafvare att beakta vid fraktslut och fraktfart. — Båt framdrifven med elektricitet. — Spridda nyheter. — Frågor och svar. — Annonser.

Nautiska Blad,

som utkomma med ett nummer den första helgfria dagen i hvarje månad, komma att innehålla:

1) Uppsatser i original eller öfversättning, afhandlande frågor, som äro af intresse för sjöfarten.

2) Sjöfartsunderrättelser från in- och utrikes orter.

3) Referat af för sjöfarten vigtiga rättsfall.

4) Svar å nautiska frågor, som kunna af allmänheten till styrelsen hänskjutas.

5) Sjöfarts- och andra annonser.

Priset till innevarande års slut är 2 kr. 25 öre, postarvodet inräknadt; för prenumeranter å *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning*, hvilka vilja prenumerera äfven på "Nautiska Blad", blir prenumerationspriset på de senare till årets slut 75 öre, postförvaltarearvodet inräknadt. Prenumeration kan göras å samtliga rikets postkontor samt å *Handelstidningens annonskontor*, där äfven annonser för "Nautiska Blad" emottagas.

En intressant försäkringsprocess.

Handelsdomstolen i Nantes har i dessa dagar afgjort en intressant och principielt vigtig rättegång om sjöförsäkring. I Januari 1882 försäkrade Loire-skeppsbyggerisällskapet hos sjöförsäkringsbolagen i Nantes, Paris, Havre och London de båda ångarne "Uraguay" och "Rio Negro", hvilkas byggande bolaget öfvertagit för sina varf i St. Nazaire, för 595,000 fr. med ett antaget totalvärde af 1,700,000 fr. för båda fartygen på det vilkor, att risken enligt försäkringsbrefvet skulle träffa alla skador, som kunde uppkomma, så länge fartygen stodo på stapeln, vid aflöpandet därifrån samt under uppehållet i dockorna och i Loire-floden, tills profresan skulle företagas. En del af försäkringssumman, uppgående till ett belopp af 100,000 fr., hade Protection Insurance Compagnie i Nantes öfvertagit, hvaremot återstoden blifvit betäckt i Paris, Havre och London. Den 18 Maj 1883 inträffade på "Uraguay", som då låg i nya dockan i St. Nazaire, en explosion. Handelsdomstolen i denna stad anstälde en besigtning med anledning häraf och kom till följande resultat: 1:o) Explosionen hade skett i fartygets kolboxar; 2:o) De i dessa befintliga kolen hade varit af samma beskaffenhet som de, som brukas på vanliga resor; 3:o) Intet spår af sjelfantändning hade visat sig, sedan kolen lossats; 4:o) Kolportarne hade stått öppna, genom hvilket försigtighetsmått gasens utsläppande blifvit underlättadt; 5:o) Verkliga orsaken till explosionen hade icke kunnat bestämmas, utan fastmer var det antagligt, att den måste tillskrifvas en tillfällighet, liknande den, som då och då förekommer i kolgrufvor. Dessa resultat godkändes af Barraud, ombud för försäkringsbolagen i Nantes, som därpå gaf skeppsbyggeribolaget i uppdrag att låta verkställa reparationer till ett värde af 35,417 fr. Räkningen befanns riktig af besigtningsmännen, och en herr Roy fick i uppdrag att upprätta dispachen, enligt hvilken den på Nantes fallande delen af skadan uppgick till 10,033 fr., hvaraf Protection Insurance Compagnie skulle betala 1,815 fr. Men oaktadt bolagets hufvudkontor i Paris erkände den del, som kommit på dess lott, och fullgjorde betalningen, vägrade filialen i Nantes att göra det, dels därför att dispachören icke handlat på uppdrag af försäkringsgifvaren, dels emedan försäkringen icke haft afseende på olyckshändelser sådana som denna explosion, dels ock emedan ångarens profresa faktiskt redan begynt, då ångbåten intagit kolförråd, så att risken därigenom upphört.

Handelsdomstolen har nu fält utslag och dömt försäkringsbolaget att ersätta skadan och omkostnaderna. I motiven härför heter det bland annat: Det vore utom allt tvifvel, att bolaget genast fått underrättelse om olyckshändelsen, och att herr Barraud, dess vanliga ombud, på allmänt beslut blifvit skickad till St. Nazaire; bolaget kunde därför icke bestrida dennes befogenhet, som de öfrige assuradörerne och hufvudkontoret erkänt. — På samma sätt hade Roy utsetts till dispachör af alla bolagen med undantag af Protection Insurance i Nantes. Alla hade fullgjort sina inbetalningar med undantag af detta sistnämnda, hvilket var

så mycket mindre begripligt, som Pariserbyrån icke gjort några svårigheter. Hvad den andra punkten beträffar, var försäkringsbrefvets ordalydelse klar och tydlig, att assuradörerne öfvertogo risken mot alla faror, alltså äfven mot gasexplosioner, tills profresan egt rum. Slutligen rörande den tredje punkten gällde policen för hvarje ångare såväl skrofvet, som utrustningen, maskineriet, inredningen, tacklingen o. s. v. Nu vore det i Frankrike brukligt, att profresan skulle göras utåt hafvet; risken kunde sålunda icke förr upphöra, än fartyget lemnat dockan.

Försäkringsbolaget åter påstod, att en profresa redan börjat med intagandet af kol, men för en ångare komme tvänne omständigheter i betraktande: att utrustningen är fullständig, och att barlasten är ombord. Kolförrådet i boxarne utgjorde tvifvelsutan en del af utrustningen, likasom segel för segelfartyg; båda voro lika oumbärliga för fartygens navigering. Likaledes vore barlast oumbärlig, och kaptenen hade därför rättighet att som sådan använda det ämne, som syntes honom mest passande. Skeppsbyggarne vore därför fullkomligt befogade att taga kol som barlast ombord, och det vore faktiskt, att explosionen uppstått icke i barlasten, utan i kolboxarne, hvilkas innehåll var afsedt specielt för profresan. Under sådana omständigheter vore försäkringsbolaget förpligtigadt att betala skadan och omkostnaderna.

Ett kollisionsfall.

En af de svåraste uppgifter, som befälhafvaren på vakten ombord å ett segelfartyg har att lösa, har i dessa dagar varit föremål för behandling inför högsta domstolen i England. Det handlade nämligen om sammanstötning med ett från Newyork med petroleum till London destineradt skepp "Theodore H. Rand" och en från South Shields med stenkol till Isigny bestämd skonerbrigg "Statesman", hvilken senare vid sammanstötningen led så svår skada, att den sjönk inom ett par minuter med man och allt med undantag af en enda, som dock icke vid tillfället hade vakt. Enligt vitnens utsago från "Theodore" befann skeppet sig den ifrågavarande dagen (en mörk Februarimorgon) ungefär 5 sjömil sydvest från Beachy Head, då plötsligt ett halft eller helt streck öfver styrbordsbog ett rödt sken kom i sigte på ungefär en mils afstånd. Vinden var nord-nordost och skeppet låg dikt bidevind för babords halsar, stäfvande omkring ost på kompassen.

Nu är frågan: Skulle "Theodore" till förekommande af ombordläggning falla af eller fortsätta i samma riktning? Fartygets hastighet utgjorde 4 à 5 knop. Enligt gällande bestämmelser om styrning, då fartyg mötas eller deras kurser skära hvarandra, skall ett fartyg, som styr bidevind för babords halsar, styra undan för ett mötande fartyg, om detta ligger för styrbords halsar, men däremot behålla kursen, om det andra fartyget styr för rum vind. Befälhafvaren på vakten hade sålunda i detta fall att afgöra, om det kommande fartyget styrde rumt eller icke. Då skenet höll sig tämligen noga i samma riktning och den gröna lanternan ej blef synlig, slöt han deraf, att det andra fartyget styrde bidevind, hvarför han lät falla af. Strax derpå blef emellertid det gröna skenet synligt och sammanstötningen följde, hvarvid "Statesman" träffades på babordsbog.

Saken kom nu till rättslig behandling, hvarvid man närmast hade att afgöra, hvilken kurs "Statesman" hade hållit, då han kom i sigte. Att han lagt sitt roder styrbord, bestreds från ingendera sidan; detta var en oriktig manövrering, om fartyget seglat för styrbords halsar, riktig åter om det seglat för rum vind. I senare fallet hade "Theodere" utfört en oriktig manöver, men i förra fallet manövreradt rätt. Tyvärr hade ingen räddats från skonerbriggen, som kunde lemna upplysning om fartygets kurs, så att det var mycket svårt att afgöra denna fråga. Om skonaren styrde kurs rakt på Isigny, en liten fransk hamn, seglade han nästan för akterlig vind, men å andra sidan antogs, att fartyget af någon orsak ämnade sig till Southamptons redd, d. v. s. vestvart utefter kanalen, så att "Theodore" hade bort fortsätta sin kurs. I enlighet härmed har också den domare, som afgörandet af detta mål närmast ålåg, och som öfverhufvud betviflade påståendet att man sett ett rödt sken, fällt det utslag, att "Theodore" ensam vore skuld till ombordläggningen, hvaremot högsta domstolen såsom appellationsinstans fritog båda fartygen, om icke från skuld, så dock från klander. Bland skälen för denna dom heter det bland annat: «Man måste ju antaga, att besättningen på "Theodore" sett det röda skenet från "Statesman" öfver styrbordsbog, då det äljes vore oförklarligt huru sammanstötningen kunde hafva framkallats genom det förstnämnda fartygets manöver att falla undan, så mycket hällre, som äfven tre vitnen positivt intygat, att de sett skenet, under det att två andra hört rapporteringen därom. Dessvärre hade "Statesmans" manskap omkommit, så att man måste inskränka sig till gissningar, men om man ville sätta tro till den ende räddades utsago, måste man komma till den öfvertygelsen, att fartyget styrt för något rum vind mot ön Wight. Visserligen hade kursen varit sydvestlig, då denne lemnade rodret, men detta förklarades på så sätt, att fartyget styrt något sydligare för att kunna klara Beachy Head; sedan hade det åter styrt högre för att hålla sig i närheten af land.

Att det varit en dålig utkik på "Theodore", alldenstund man ej varseblifvit det andra fartyget förr, kunde man ej heller antaga; snarare vore det "Statesman", som ej haft tillräckligt god utkik. Vädret var för tillfället disigt; från "Theodore" kunde man sålunda endast på den riktning, hvari det främmande skenet rörde sig, märka, huruvida det andra fartyget seglade för rum vind eller med skarpt anbrassade rår, men befälhafvaren på vakten märkte ej, att det främmande skeppet gjorde någon nämnvärd fart, hvarför han trodde, att det seglade bidevind och att han därför måste falla undan.

Detta är, som sagdt, ett af de svåraste fall, då den vakthafvande i ett enda ögonblick måste bestämma sig för, hvilken väg han skall slå in på, och då ingenting gaf för handen, att "Statesman" icke låg bidevind, kunde man ej häller tillskrifva det andra fartyget någon skuld i olyckan. På samma sätt uttalade sig ock de öfrige domarene, i det de framhöllo, att den möjligheten ingalunda vore utesluten, att "Statesman" också vore vållande till ombordläggningen. Huru som hälst hade den vakthafvande styrmannen på "Theodore H. Rand" befunnit sig i en ursäktlig villrådighet. Under sådana förhållanden förklarades den första domen ogiltig, och det utslag fälldes, att *båda* fartygen förorsakat sammanstötningen, men att ingen af dem vore förpligtigad att lemna den andra någon skadeersättning, utan blott hade att betala hvar och en sina egna omkostnader.

Något för fartygsbefälhafvare att beakta vid fraktslut och fraktfart.

(Sammandrag ur utländsk sjöfartsliteratur.)

Vid fraktslut bör fartygsbefälhafvaren i första rummet tillse, det fartyget är lämpligt och sjövärdigt att föra den last öfver hafvet, hvarom fråga är. Vid hvarje befraktning bör det stå i certepartiet, att lasten bringas fritt ombord eller långsidan och tages fritt från bord eller fartygets sida. Vid lastningen måste kaptenen tillse, att stufningen verkställes enligt vanligt sjömansbruk, så att godset icke skadas och fartyget blir så bekvämt lastadt som möjligt.

Vid afslutandet af certepartier bör kaptenen likaledes sörja för, att lastnings- och lossningstid är bestämdt utstakad. Det är nemligen icke tjenligt, att lastnings- och lossningstiden sammanslås enär man i så fall sannolikt skulle uppehållas hela tiden. Vanligtvis betecknas lastnings- och lossningsdagarna såsom löpande dagar men dermed är icke alltid sagdt, att desamma räknas i oafbruten följd. Vill man vara fullkomligt betryggad härutinnan, bör certepartiet lyda: Löpande dagar i oafbruten följd, „Ununterbrochen fortlaufende Tage," „Running days without interruption", „Jours courants sans interruption."

Iakttagandet af nämnda försigtighet torde isynnerhet böra förordas, då fråga är om lastning och lossning i katolska länder, där i allmänhet många helgedagar finnas.

Är frakten afslutad, bör kaptenen anmäla, att han är klar till lastning. Härigenom bestämmes lastningstidens början. På det att härutinnan ej missförstånd måtte uppstå är det nödvändigt att dylik anmälan på certepartiet eller konnossementet påtecknas.

Är lastningstidens längd eller dagen, med hvilken denna slutar, aftalad, så börjar öfverliggedagstiden först, sedan frakttagaren (kaptenen) förklarat fraktgifvaren, att lastningstiden utgått. Frakttagaren kan redan under lastningstiden förklara för fraktgifvaren, på hvilken dag han anser lastningstiden vara tilländalupen. I sådant fall är en ny förklaring från frakttagarens sida icke erforderlig i fråga om lastningstiden tilländalöpande och öfverliggedagstidens början.

Efter lastningstidens eller öfverliggedagstidens slut, om den senare blifvit kontraherad, är frakttagaren icke förpligtigad att vänta

längre på aflastningen. Han bör dock för fraktgifvaren tillkännagifva sin afsigt att icke vänta längre senast tre dagar före lastnings- eller öfverliggedagstidens utgång. Har detta ej skett, så upphör icke lastnings- eller öfverliggedagstiden förr, än denna hans förklaring aflemnats och tre dagar sedan dess förflutit. De ofvannämnda tre dagarne skola i alla fall efter kalendern räknas såsom löpande dagar i oafbruten följd.

Under lastningen måste kaptenen sörja för, att fartyget göres segelfärdigt, d. v. s. provianten måste vara ombord, segel och tackling klara och skeppshandlingarna i god ordning. För det sistnämnda har dessutom fartygets mäklare att draga försorg, där sådan anlitas. Är fartyget helt och hållet färdigt, afgifterna för skepp och last erlagda o. s. v., anses fartyget vara utklareradt, och från denna tid gäller det inför lagen såsom segelfärdigt.

Om kaptenen har utklarerat, måste han vid första gynsamma tillfälle gå till sjös, ty i motsatt fall kan aflastaren anmäla protest och göra kaptenen ansvarig för alla skador. Kaptenen bör i haverifall försäkra sig om erhållande af garanti för frakten och bidrag till gemensamma haveriet etc. Skulle fartyget kondemneras, så tillkommer honom distansfrakt, utom i det fall att fartyget är destineradt till England, ty då betalas ingen distansfrakt, utan kaptenen blir där uppfordrad att, om han gör anspråk på frakt, ombesörja lastens fortskaffande till destinationshamnen.

Sedan fartygsbefälhafvaren, som befraktat sitt fartyg enligt certeparti, anländt till lastningsorten, bör han genast anmäla sig klar till lastning. För att undvika missförstånd, är det lämpligt att låta aflastaren påteckna på certepartiet, att sådan anmälan skett. Anmäler sig aflastaren, så har man att förfara på förenämnda sätt. Men om han icke anmäler sig, så bör kaptenen gå i författning om, att sådant sker på lagligt sätt i enlighet med ortens bruk och på samma gång fastställa, när lastningstiden börjar. Kaptenen bör under sådana omständigheter afbida liggedagstidens utgång, men därunder inlägga sin protest, hvari han gör anspråk på alla sina rättigheter gent emot befraktaren.

Har aflastaren gjort konkurs, som anhängiggjorts, så måste kaptenen inför domstol yrka på uppfyllandet af certepartiet. Har han då kommit till den öfvertygelsen, att han ej kan få någon last, så är det fördelaktigast för honom, om han söker att blifva fri från certepartiet, då han ju blott med sina fordringar hänvisas till konkursmassan.

På bestämmelseorten skall förhållandet mellan kaptenen och lastemottagaren ordnas efter innehållet i konnossementet. Han är skyldig att hos lastemottagaren anmäla sig klar till lossning, samt bör innan lasten utlemnas, förvissa sig om, att säkerhet förefinnes för fraktens utbekommande. Detta oaktadt kunna omständigheter inträffa, som nödvändiggöra för honom att inkassera frakt i den mån, som lasten utlemnas.

Vägrar lastemottagaren att mottaga lasten, hvartill han kan finna sig föranlåten af olika skäl, så måste kaptenen afvakta liggetidens utgång och därunder afgifva protest, underrätta befraktaren om händelsen genom att till honom insända en bestyrkt afskrift af protesten; vidare afgifva ett utlåtande, att lasten kommer att lossas på sätt, lagen stadgar, och att så mycket däraf kommer att genom offentlig myndighet säljas, som är nödvändigt för betäckande af hans fordringar för frakt m. m. Af såväl protesten som af auktionsprotokollet måste kaptenen skaffa sig två bestyrkta afskrifter och därjemte vid domstol göra anspråk på, att lastemottagaren utlemnar konnossementet. Kan lastemottagaren icke anträffas, blifver förfarandet ungefär enahanda.

Om tvenne mottagare till en och samma last legitimera sig, bör kaptenen tillbakavisa dem båda och öfverlemna saken till behörig myndighets afgörande.

Om fartyget på grund af liden sjöskada inlupit i nödhamn, och fartyg, last och frakt blifvit förbodmade, samt fartyget utan vidare motgångar uppnått bestämmelseorten, så bör kaptenen först och främst göra förfrågan hos lastemottagaren, huruvida denne vill infria bodmeribrefvet. Går denne in härpå, bör innehafvaren af bodmeribrefvet förklara sig tillfredsställd därmed och måste återställa det kvitterade exemplaret däraf. Men lasten bör icke lossas förr, än bodmeribeloppet blifvit erlagdt. Kan fartygsbefälhafvaren ej anskaffa nödiga penningemedel, förklarar han sig icke kunna inlösa bodmeribrefvet; innehafvaren af bodmeribrefvet påyrkar då de förbodmade föremålens försäljning. Under sådan omständighet måste fartygsbefälhafvaren förskaffa sig bestyrkta afskrifter af samtliga, saken rörande protokoller. (Forts.)

Båt framdrifven med elektricitet.

Af de användningar för olika ändamål, som elektriska accumulatorer fått, är utan tvifvel den för framdrifvande af mindre lustjakter och båtar en af de mest tilltalande. Härmed hafva också talrika försök förekommit i England och i Österrike vid utställningen i Wien. Oaktadt man hittills icke tillmätt denna användning någon större praktisk betydelse, hafva dock kompetente personer uttalat den åsigt, att det synes vara möjligt att till navigeringsbruk draga fördel af de hjelpmedel elektriciteten erbjuder. Försök i detta afseende hafva nu tillräckligt länge fortgått, för att man skall kunna döma om dessa apparaters fördelar och olägenheter. I *Revue industrielle* finnes infördt följande bidrag till frågans lösning:

Mr A. F. Yarrow, hvars kompetens i hvad som rörer fartygskonstruktion torde vara obestridd, har i "Institution of Naval Architects" hållit ett föredrag, uti hvilket han framställt närvarande ståndpunkten af frågan om navigering med elektricitet.

Man känner allmänt, säges det deri, att användandet af accumulatorer medför en dubbel kraftförlust, i följd af först den mekaniska kraftens användande för åstadkommande af elektricitet och sedan elektricitetens förvandling i mekanisk kraft. Om man utgår från rörelsekraftens källa, uppstår först en förlust af 15 procent af den dynamo-elektriska maskinens förrättning, vidare 10 procents förlust vid accumulatorernas laddande och slutligen 25 procents förlust vid dessas urladdning, hvilket gör en slutlig behållning af kraft vid utgången från apparaten af 57,5 procent. M. Yarrow uppskattar efter egen erfarenhet den behållna kraften för nyttigt bruk till 45 à 50 procent. På en båt som af honom utrustats för försöks anställande hade man 81 accumulatorer stälda på botten i båten och under tofterna. Den elektriska maskinen utvecklade 7 hästars kraft. Båtens totalvigt var 4,500 kg., hvaraf 2,000 kg. kommo på skrofvet, 2,000 kg. på accumulatorerna och 500 kg. utgjorde vigten af maskin, skruf och axel. Båten var 12 meter lång och 1,80 meter bred på midten.

Man insåg redan vid början af försöken, att under fortsatt gång accumulatorerna försvagades, hvaraf följde ett aftagande i hastigheten, som för tre timmar uppgick till omkring en half knop i timmen. För att bibehålla en stadig fart hade man då att taga ombord ett reservförråd af accumulatorer och att progressivt insätta nya elementer i systemet. Derefter kunde man göra passager med bibehållen fart under 5 till 6 timmar. Med sex personer ombord och med ett deplacement af fem tons hafva 71 accumulatorer hvar och en vägande 45 kg. gifvit en hastighet af 6,9 knop, hvarvid maskinen gjorde 674 slag; skrufven hade en diameter af 60 cm. och en stigning af 325 mm.; resultaten skulle hafva varit bättre med mindre hastig rörelse af maskinen.

Om man jemför elektricitet och ånga, kan man sålunda sammanfatta fördelarne och olägenheterna hos den förra såsom drifkraft i båt:

Med accumulatorer undvikes vanliga maskiners buller och osnygghet; båten är ofvan tofterna alldeles fri och obelamrad, äfven i dess midtelparti; man kan hvilket ögonblick som helst sätta i gång. Mr Yarrow anser, att apparaterna, en gång laddade, bibehålla sig under en vecka i godt tillstånd utan att hafva förlorat någon nämnvärd del af den magasinerade kraften.

Å andra sidan måste erkännas, att den elektriska apparatens anbringande medför större kostnad, att dess användande också är dyrare, om en särskild maskin erfordras för accumulatorernas laddande och slutligen, att behofvet af omladdning medför särskilda svårigheter och tidsförluster. Laddningen skall erfordra omkring 25 procent mera tid än urladdningen, och skall sålunda för en väg af sex timmar fordras $7^1/_2$ timmar för elementernas iordninghållande.

Användandet af elektricitet såsom drifkraft ombord företer i öfrigt ingen fara, ty trycket skall aldrig uppnå 200 staplars, hvilket är den genom Board of Trade föreskrifna gränsen.

Det är antagligt, att man skall lyckas minska kostnaden för accumulatorerna. Detta torde helt enkelt bero på konkurrens. Om man har att tillgå någon billig drifkraft, t. ex. ett vattenfall, skall elementernas laddande fordra ringa kostnad; det skall kunna ske om natten och man skall hafva båten färdig till begagnande om dagen. Den elektriska navigationen med mindre farkoster skulle vid sådant förhållande kunna räkna på större användning. Det är emellertid för ett ändamål som

den synes vara att särskildt rekommendera, och detta är i torpedbåtar för anfall om natten; frånvaron af allt buller, all eld och rök, som skulle kunna röja närmandet, är en fördel af tillräckligt stor betydelse för att utgöra skäl för accumulatorers användande här.

(Ur "Tidskr. i Sjöv.")

Spridda nyheter.

Inom Nautiska föreningen i Hamburg diskuterades för en tid sedan lifligt ett af Oberlandsgericht med afseende på § 70, mom. 4 i Allmänna försäkringsbestämmelserna afgifvet utlåtande. Det handlade nämligen om en kapten, som på samma gång var medredare i fartyget. 1 Nov. 1882 hade denne midt på Atlanten nödgats lemna fartyget såsom svårt läck; assuradörerne hade då med stöd af nämnda paragraf, enligt hvilken assuradörerne icke ansvara för olyckshändelse, som uppstått genom sjelfförvållande från redarens sida, vägrat att åt kaptenen utbetala hans andel i fartyget, därför att han — som de påstodo — lemnat fartyget för tidigt. Oberlandsgericht hade i första instansen dömt assuradörerne att betala, men desse klagade inför riksrätten, som återremitterade målet till Oberlandsgericht. Detta hade då på grund af styrmannens vitnesmål och med stöd af utlåtande af tvenne sakkunniga personer fällt det utslag, att öfvergifvandet af skeppet under dåvarande omständigheter varit rättfärdigadt, och att kaptenen sålunda icke var skyldig.

Detta rättsfall behandlades — som sagdt — i Hamburgs Nautiska förening, hvarvid man betonade, att ofvannämnda paragraf, som redan i och för sig innebar en stor fara, vore så mycket vådligare, som riksrätten i sin motivering för målets återremitterande uttryckligen sagt, att redan "en lindrig förseelse", af den kaptenen, som på samma gång är redare, befriade assuradörerne från betalningsskyldighet. Då den fara, som denna bestämmelse innebär, äfven om den endast något strängt tillämpas, icke kan jäfvas — ty äfven en den dugligaste kapten kan ju någon gång göra en förseelse —, har inom nautiska kretsar den önskan gjort sig gällande, att mom. 4 i § 70 måtte strykas eller åtminstone mildras. Nautiska föreningen för sin del ansåg, att denna bestämmelse skulle modifieras så, att endast "grof förseelse" af kaptenen skulle befria assuradörerne från betalningsskyldighet.

Efter en längre debatt, hvarunder det å andra sidan framhölls, att assuradörerne icke skulle antaga en sådan ändring, stannade Nautiska föreningen vid det beslut, att man icke skulle vidtaga några positiva åtgärder, utan tills vidare nöja sig med att göra nautiska kretsar uppmärksamma på denna sak och förorda, att kaptener, som på samma gång äro redare, måtte i sina policer betinga sig en klausul, hvarigenom 4 mom. i nämnda paragraf annuleras.

Karantän-förhållanden på spanska halfön. Alla hamnar i Valencia äro från och med den 11 April förklarade misstänkta; ankommande fartyg skola därför underkastas 3—5 dagars karantän.

På grund af uppgift, att koleran utbrutit i Jativa, har sundhetskollegiet i Portugal förklarat Malaga vara smittadt af denna sjukdom, hvarför inga fartyg från denna hamn skola tillåtas inlöpa till Lissabon. De fartyg, som komma från alla öfriga spanska hamnar vid Medelhafvet, undantagandes Baleariska öarne, måste undergå en fem dagars karantän, innan de utfå sundhetsintyg.

Sjöodugliga fartyg. Under denna rubrik lästes i danska "Nationaltidende" för någon tid sedan om den del af de i Göteborg år 1883 afhållnna, Skandinaviska sjöfartsmötets förhandlingar som föranleddes af sjöförsäkringsdirektör E. G. Edelfelts föredrag vid behandlingen af frågan: Böra fartyg för att i sjöfart få användas, af officiel myndighet besigtigas och såsom sjödugliga godkännas, och i sådant fall huru bör denna besigtning ordnas? — Sedan tidningen framhållit, huru som de norrmän, hvilka i frågan talat, ansett anordningarna vid fartygs klassificering och sjöförsäkring i Norge vara af den beskaffenhet, att de för skepp och manskap vore betryggande, hvarför statens tillsyn i berörda afseende vore där obehöflig, anföres att Bergens Skipperforening, varit af annan mening och till den komité, som blifvit utsedd att företaga revision af sjöfartslagstiftningen, aflåtit skrifvelse, uti hvilken på anförda skäl förordas etablerandet af en offentlig institution i akt och mening att förbjuda sådana fartyg gå till sjös, som i följd af ålder, öfverlastning eller andra omständigheter visa sig vara sjöodugliga.

Frågor och svar.

(Under denna afdelning mottager Red. från allmänheten frågor i sjöfartsangelägenheter, som af styrelsen besvaras.)

Fråga: För den händelse en ångare lastad med spanmål (löst i rummet) under fart i öppen sjö, använder något af lasten till bränsle i eldstäderna, och fartyget har slagsida, som förorsakat skada å lasten i slaget, kan *då* redaren göras ansvarig för skadan, och för den till bränsle använda delen af lasten? En hänvisning till något lagligt beslut i liknande frågor skulle göra mig mycket förbunden. *X.*

Svar: Förr betviflades mycket, huruvida laster eller spiror, använda till bränsle, kunde göra anspråk på ersättning i Gemensamt haveri. (Se *Harrisson Bank of Australasia lagprotokoller.*)

Nu har *The Queens Bench Division* afkunnat utslag, att å ångfartyg, som vid afgång från hamn varit försedt med tillräckligt kolförråd, men under resan i följd af någon oförutsedd händelse blifvit koltrutet, uppoffringen i fråga är "Gemensamt haveri". (Se Robinsons v. Price lagprotokoller och Queens Bench Division.)

I det fall, hvarom i nämnda laghandlingar talas, hade spiror och last blifvit använda till bränsle för Donkeymaskinen, men de principer, på hvilka domen grundats, tala tydligen derför, att frågan fått samma utgång, om lasten blifvit använd till bränsle vid den stora maskinen. Hade fartyget vid afresan ej varit försedt med tillräckligt kolförråd, tro vi förvisso, att redaren nödsakats att ansvara lastegaren för den spanmål, som blifvit använd till bränsle. Skeppsredaren kan endast göras ansvarig för den genom slagsidan uppkomna skadan å lasten, i händelse hans underlydande lastat fartyget på ett vårdslöst sätt.

* * *

Fråga: Ett fartyg strandar och bergningsarbetet företages, hvarvid en del af lasten kastas öfver bord för att bringa fartyget flott. Den vanliga fördelningen af gemensamma haveriet verkställes, visande till hvilket belopp bidragen skola utgå af de intresserade parterna, men lastens egare och assuradörer hafva nekat att betala sin andel af utgifterna och förlusten, som uppstod, för att bringa fartyget flott, af det skäl att strandningen icke vållades af sjöfara, utan måste tillskrifvas fartygets försumliga eller oskickliga manövrering. Under antagande af att den oskickliga navigeringen kan bevisas, och att rederiet icke kan af lastens egare få sin andel godtgjord i gemensamma haveriet, frågas, om fartygets assuradörer kunna förpligtigas att godtgöra rederiet detta belopp jämte det, som kommer på fartygets andel? Finnes det något lagligt beslut i liknande sak, beder undertecknad att få upplysning därom. *X.*

Svar: Skeppsassuradörerne äro skyldige att betala till fartyget förlusten samt bergarlön och öfriga utgifter, för så vidt som de orsakats uteslutande för att göra fartyget flott. Men däremot äro de icke ansvarige för utgifter i och för räddandet af lasten, hvarmed de icke hafva något att skaffa.

* * *

Fråga: Hvad kan en egare af $^1/_{64}$ i en ångbåt, som nu mer går med förlust, göra för att skydda sina intressen? Kan han yrka på, att ångbåten lägges upp eller fordra af hufvudredaren en skriftlig garanti för värdet af hans lott, eller hvilka försigtighetsåtgärder kan han vidtaga?

Svar: Enligt engelsk lag kunna de mindre lottegare på sin höjd göra anspråk på, att de större lottegarne ställa säkerhet för, att fartyget skall återkomma välbehållet från en resa. Enligt skotsk lag kunna de yrka på att de större lottegarne antingen köpa de smärre andelarne eller afyttra sina egna.

(Ur "Sh. Gaz.")

Annonser.

Förnyade Ångfartygs-Aktiebolaget

Svenska Lloyd

underhåller med sina förstklassiga stål- och jernångare:

Mälaren	om	425	tons	d. w.
Sverige	„	450	„	„
Skandinavien	„	600	„	„
Adolph Meyer	„	850	„	„
Bordeaux	„	900	„	„
Julius Caesar	„	1100	„	„
Norge	„	1100	„	„
Hispania	„	1100	„	„
Malaga	„	1150	„	„
Victoria	„	2000	„	„

regulier förbindelse mellan:

Göteborg och **Hamburg**
med afgång **hvarje Fredags morgon** från hvardera platsen.

Göteborg och **Bordeaux**
med afgång en gång i månaden från hvardera platsen.

Från **Livorno, Messina, Marseille, Cetto, Barcelona, Tarragona, Valencia, Malaga, Cadix** och **Oporto** till **Göteborg** expedieras en ångare hvar fjerde vecka eller oftare om behöfligt.

Till **Oporto** och **Spanska hamnar** afgår en ångare hvarje månad från **Stockholm** anlöpande **Göteborg** för lastning, så snart minst 100 tons pr resa anmäles.

För öfrigt hänvisas till specialannonserna om olika afgångsdagar.

Adolph Meyer.

Sveriges Allmänna

Sjöförsäkrings-Aktiebolag

afslutar

försäkringar mot

Sjöskada

å Casco, Varor, Fraktpenningar, Bodmerier m. m.

Hufvudkontor:

Göteborg, Vestra Hamngatan N:o 5.

Grundfond..... Kr. 1,000,000
Reservfond..... „ 250,000

Bolagets Styrelse:

S. E. Rinman, sjökapten (verkställande direktör).
J. E. Gadelius, kaptenlöjtnant.
Aug. Fröding, grosshandlare och konsul.

Frans Almén & Carl Minton.

Advokater.

Göteborg.

C. M. Hammar,

Göteborg,

rekommenderar:

Skeppslanternor, salongslampor samt i öfrigt alla sorters messings- och förnicklingsarbeten som behöfvas ombord å ång- och segelfartyg, allt af egen tillverkning.

C. Barchmann & Co.,

Skeppsbron n:r 1,

försälja:

Prima Tågvirke af Hampa, Manilla, Sisal och Coir. **Obs.!** Allt tågvirke garanteras fritt från jute.

Wire Rope (Jerntrådslinor).

Patent Flexible Steel-Wire (böjliga ståltrådslinor).

Segelduk från Edinburg Roperie & Sailcloth Company's välkända tillverkningar.