

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.



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 å 30 öre säljas å Handelstidningens annonskontor och 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 3 A.

JUNI

1885.

Innehållsförteckning: Intressanta sjörättsmål afgjorda vid amiralitetsrätten i London. — Handelsflottans ångare i krigstjänst. — Något för fartygsbefälhafvare att beakta vid fraktslut och fraktfart (forts.) — Hög sjögång dämpad med olja. — 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 viktiga 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.

Intressanta Sjörättsmål afgjorda vid amiralitetsrätten i London.

Amiralitetsrätten i London har nyligen afgjort ett intressant mål; det handlade nämligen om en bergningsprocess, som rederiet för ångaren "Remembrance" anhängiggjort mot egarne af ångbåten "Ayrshire", hvilken i Atlantiska oceanen hade fått skada i maskinen, hjälplöst drifvit mot portugisiska kusten och af första ångare bogserats i hamn. "Remembrance", ett fartyg om 1178 tons, befann sig med en last stenkol på resa från Sunderland via Genua till Kurrachee och påträffade den 26 Jan. vid hårdt vestligt blåsande och under svår nordvestlig sjösättning, ungefär 25 engelska sjömil nordvest om Cap Roca vid portugisiska kusten en ångare, som signalerat om erhållande af hjälp, och som sedermera befanns vara ångbåten "Ayrshire", destinerad från Neworleans till Falmouth med oljekakor. "Remembrance" styrde genast långsidan af fartyget och erfor, att "Ayrshire" hade fått sin propelleraxel bräckt, att propellern visserligen ännu fanns i behåll, men att fartyget ej kunde manövreras och att det hade stor läcka. Då "Ayrshire", som räknade 1354 tons brutto, hastigt dref för vinden och sjön mot land, tog "Remembrance" den i släptåg och förde den dagen därpå lyckligt till Lissabon, hvarifrån "Ayrshire" sedermera bogserades till England. Värdet af "Remembrance" anslogs till 20.000 £., dess last till 650 och frakten till 895 £., inalles 21.545 £., under det att "Ayrshire" af kåranden taxerades till 16.000, lasten till 16.750 och frakten till 1.900 £., d. v. s. inalles 34.650, hvaremot värdet af svaran-

den uppskattades till endast resp. 15.000, 6.500 och 1.675 £. Den svarande parten påstod, att svårigheter och fara icke varit för handen, vare sig för den bogserande eller bogserade ångaren, och att det därför icke vore fråga om en bergning, utan en vanlig bogsering. Denna åsigt hyste dock icke den presiderande domaren, sir James Hannen, oakadt han för öfrigt var af den mening, att faran för "Remembrance" icke varit ovanligt stor. "Jag har — heter det i domen — ofta haft tillfälle att märka, det ett ångfartyg med skadad maskin befinner sig i ett farligt läge, som berättigar det räddande fartyget till den stora belöning, som kallas bergarelön, hvilken alltid är mycket hög i förhållande till det arbete, som utträttats. Mig synes dock, att inbogseringen af fartyget i hamnen icke varit förknippad med stor svårighet och fara, fastän det ej kan nekas, att alltid någon fara är för handen. Att bogsertrossarne afsprängas, förekommer ofta, och i ifrågavarande fall vore de icke håller synnerligt starka. Äfven om tre af dem samtidigt användes, så blefvo dock alla tre icke lika styft spända, hvadan för deras afsprängande endast en och icke en trefaldig kraft varit erforderlig. Den enda faran låg utan tvifvel däri, att dåligt väder kunde inträda, under det att "Ayrshire" var utan hjälp, men däraf framgår icke såsom nödvändigt, att bergarelönen måste vara mycket hög. I betraktande af förhållandena bör densamma fastställas till 1.200 £., hvaraf 900 komma på rederiets lott, 100 på kaptenens och 200 £. på besättningens, allt efter förhållande till deras tjenstebefattningar."

I ett annat rättsfall klagade rederiet för franske ångaren "Cochin" mot egarne af engelska ångbåten "Egyptien Monarch" i och för ersättning, som uppstått genom sammanstötning i Suezkanalen. Enligt kärandens framställning låg "Cochin" i en af kanalens krökningar med babordsidan mot land, då "Egyptien Monarch" på resa till Suez kom förbi och stötte mot "Cochin", som hastigt lät styrbordsankaret falla för att icke komma i beröring med "Egyptien Monarch". Följden däraf hade blifvit den, att ankaret intryckts i sidan på "Cochin", hvarigenom stor skada hade uppstått. Gentemot detta påstod besättningen på "Egyptien Monarch", att detta fartyg icke pressat ankaret in i "Cochins" sida, utan att kettingen varit för kort och att ankaret vid fällandet genom sin egen tyngd slagit in i bogen. Af "Egyptien Monarch" hade ankaret alls icke berörts. Enligt hvad manskapet på denna ångbåt sedan sade, skulle fartyget, som af engelska regeringen var befraktadt för transportändamål, lägga till vid krökningen och ligga kvar där öfver natten, för hvilket ändamål det redan stoppat farten, så att det nätt och jämnt vid tillägningen hade styrkraft. Just som det kommit till fockröset på "Cochin", tog "Egyptien Monarch" grund med sin babordsida förut, så att aktern af fartyget slog öfver åt andra sidan. I samma ögonblick fälldes ankaret på "Cochin".

Amiralitetsdomstolen ansåg, att ombordläggningen tvifvelsutan framkallats genom vårdslöshet af besättningen på "Egyptien Monarch", och att det efter verkliga förhållandet vore alldeles omöjligt, att skadan kunnat uppstå på det sätt, manskapet å detta fartyg framställde saken; snarare kunde man med säkerhet antaga, att "Egyptien Monarch" tryckt ankaret in i bogen på "Cochin". Under sådana omständigheter hade "Egyptien Monarch" ensam nställt skadan och skulle följaktligen också betala den.

Handelsflottans ångare i krigstjänst.

Afdelningen för skeppsbyggeri vid amiralitetet i Storbritannien har sedan några år tillbaka upprättat en lista å ångare i handelsflottan, hvilka i händelse af krig ansetts lämpliga att användas till kryssare. Konstruktionsofficerare i örlogsflottan hafva vid alla de tillfällen, då ångfartygsredare så önskat, infunnit sig för att besigtiga det ena eller andra fartyget under nybyggnad för utrönande af dess lämplighet till krigstjänst. Hastighet, kolåtgång, kolboxarnes lägen, beskaffenheten och placerandet af vattentäta skott — om allt detta, äfvensom om andra detaljer, har nogsam kännedom tagits, så att i händelse af krig amiralitetet egt sådan säker kännedom om hvarje nybyggnad, att man icke allenast varit i stånd att afgöra, hvilket fartyg ansetts lämpligt för ändamålet, utan ock att man därjemte kunnat bestämma de arbeten, som varit nödvändiga för att skyndsamt göra handelsfartyget lämpligt till krigsfartyg. Också ha ofta råd gifvits åt redarne, hvarvid påpekats, hurusom en mindre förändring kunnat göra fartyget användbart till krigstjänst. Vanligtvis har den föreslagna förändringen varit till fördel för fartyget, vare sig det afsetts

till passagerare- eller godstrafik, och det måste om de engelska skeppsredarnes patriotism sägas, att antingen den föreslagna förändringen afsett det ena eller andra fallet, har förslaget alltid antagits. Alldenstund — skriver författaren — fara för krig är för handen, så är det, för den händelse vår örlogsflotta icke genast skulle vara i tillfälle att utveckla all den kraft, öfver hvilken den förfogar, likväl en tillfredsställelse att veta, det vi, tack vare det arbete, som gjorts i förenämnda riktning, nu äro i stånd att kunna påräkna en både kraftig och snabb flotta kryssare, den där är af stort värde för skyddandet af vår handel. Ett handelsfartyg såsom kryssare är naturligtvis icke jemförligt med ett fartyg, byggt för krigsändamål; dock är detsamma tjenligt och tillförlitligt, då det gäller att möta fartyg af liknande art. Krigsvapnen underkastas ofta förändringar; det är därför svårt att jemföra ett obepansradt fartyg med ett bepansradt, och att uppdraga en jemförelse mellan graderna af det förras och det senares öfverlägsenhet. Ett krigsfartyg kan motstå en torpedo bättre än ett handelsfartyg, därför att det förra är afdeladt med fler vattentäta skott än det senare, hvarigenom den uppkomna skadan kan begränsas. För ett eller ett par år sedan kunde det ifråga om att motstå skarpskjutning med kanoner sägas, att fyra och en half tums pansarplåt var bättre än alls ingen, men uppfinningen af snabbskjutande kanoner har förändrat förhållandena, och tunn plåt kan nu fullständigt genomskjutas med kanonkulor, som två tums pansarplåt skulle kunna motstå.

År 1878 inköptes af amiralitetet en handelsångare, systerfartyg till ångfartygen "British Prince" och "British Princess", hvilket fartyg då tillhörde en välkänd Liverpoolfirma, och har dess utrustning utvisat, hvad i antydda syfte kan åstadkommas. Nämnde ångare, hvars namn är "Hecla", har varit i amiralitetets tjänst sedan den inköptes, och en värdefull erfarenhet har vunnits vid dess användande. Det må här omnämnas, att de ångare, som de framstående bolagen Allan, Anchor, British India, Clan, Colonial Mail, Cunard, Guion, Inman, Monarch, Orient, Peninsular and Oriental och Union, under de senaste åtta åren förskaffat sig, äfvensom flera andra ångare i handelsflottan, hafva sina vattentäta skott väl placerade, och äro i mer än ett afseende lämpliga till krigstjänst.

Amiralitetet har redan under nuvarande förhållanden tillförsäkrat sig dispositionsrätten till ett bestämt antal ångare, som äro ämnade att användas till kryssare. Därjemte har likaledes ifråga om en del andra träffats sådant aftal med redarne, att i händelse af behof fartygen kunna påräknas. I första rummet bland dessa förstklassiga fartyg står Nationaliniens ångare "America" om 5,528 tons. Detta fartyg, som är byggt år 1883 af firman Thomson i Glasgow, säges göra 18 knops fart med jemförelsevis ringa kolförbrukning. "America", som är det första handelsfartyg som upptagits af amiralitetet till kryssare, har utrustats i Liverpool af firman Laird. Utrustningen består hufvudsakligen i borttagande af kajutinredningen samt inläggande af plattformar etc. på däck, i och för kanonernas placering. Alla handelsfartyg,

som antagas af amiralitetet, skola hafva i det närmaste lika bestyckning, bestående af 6 fem-tums bakladdingskanoner, hvilande på Vavasseur-lavetter, och 4 sextiofyra-pundingar, hvartil kommer ett antal Nordenfelts kanoner, hvilka senares hufvudsakliga fördel består däri, att de kunna användas mot torpedo-båtar.

Man har äfven påbörjat utrustningen af Cunardångaren "Oregon", 7,375 tons. Detta fartyg, som byggdes år 1883 af firman J. Elder & Co i Glasgow, gör 18 knops fart. Såväl "Oregon" som "America" anses vara de bäst renommerade transatlantiska ångare. "Oregon" torde komma att utrustas till transportskepp och bestyckas, om så af behofvet påkallas. En liknande utrustning torde jemväl komma att försiggå med Cunardångaren "Umbria", äfvensom med den välkända Guionångaren "Arizona". "Umbria", som har 7,718 registertons, gör 18 1/2 knops fart. Denne senare ångare och dess systerfartyg "Etruria" äro ännu icke upptagna af amiralitetet; de äro Cunardflottans nyaste fartyg, och anses vara de mest snabbgående i handelsflottan. "Arizona", som har en dräktighet af 5,164 tons och gör 16 knops fart, är bygd år 1879 af firman John Elder & Co i Glasgow, vid hvars varf jemväl de två Cunardångarne äfvensom "Alaska" om 6,932 tons bygts, hvars hastighet är 17 1/2 knop. "Alaska" hålles i beredskap för amiralitetet, när så påfordras.

En annan snabbgående ångare är "Nord-America", äfvenledes bygd vid firman J. Elders varf år 1882. Detta fartyg eges af en italienare, med hvilken amiralitetet aftalat att få disponera detsamma. Det är ämnadt att utrustas i Malta, dess dräktighet är 4,899 registertons och dess hastighet 18 knop.

Förestående uppsats, som hemtats ur den engelska tidskriften "Nautical Magazine", torde vara förtjent af uppmärksamhet, enär det får antagas, att äfven inom vårt land en eller annan af handelsflottans nyare ångare torde kunna användas i örlogsflottans tjänst, gällande detta förnämligast sådana fartyg, som äro solidt byggda och beräknade att göra stor hastighet. Det må här tilläggas att, efter hvad tyska tidningar förmåla, Nordtyska Lloydångaren "Adler" och den bolaget Hansa tillhörande ångaren "Ehrenfels" blifvit af tyska rikets regering fraktade för att användas i örlogsflottan.

Något för fartygsbefälhafvare att beakta vid fraktslut och fraktfart.

(Sammandrag ur utländsk sjöfartslitteratur.)

(Forts.)

Om den del af skeppshandlingarna, som hafva afseende på fartygets last.

Oaktadt inom vissa kretsar vissa skemata finnas i och för formuleringen af certepartiet, kunna dock dessa affattas och kompletteras allt efter öfverenskommelse mellan de särskilda parterna. Detta sker äfven nästan alltid i regeln på så sätt, att man antingen utesluter en icke lämplig paragraf eller också inflickar andra lämpliga bestämmelser. Då vid avslutandet af ett kontrakt hvarje kontrahent i främsta rummet ser på sin egen fördel, så är en hufvudfordran den, att man

riktigt uppfattar ett sådant kontrakt i alla dess delar, och på samma gång förstår att riktigt bedöma betydelsen af de däri inneslutna klausulerna, ty endast i så fall är man i stånd att öfverskåda sin ställning och skydda sig från alla olägenheter. Det sagda gäller naturligtvis framför allt, då certepartiet är affattadt på ett främmande språk. För att kaptenen i dylikt fall må gå säker, bör han antingen låta öfversätta det af sin konsul eller, om detta är ogörligt, af en edsvuren translator. De ringa kostnader, som detta medför, blifva i flesta fall som nedan skall visas, rikligt återgåldade.

Fraktaftalet.

Sjölagerne inskräpa, att fraktkontrakten skola fullgöras med ytterlig stränghet.

Då fraktkontraktet är en ömsesidig öfverenskommelse, så uppstå därigenom äfven ömsesidiga ansvars- och rättsförhållanden kontrahenterna emellan. Dock stadga alla sjölagar strängare ansvarsbestämmelser på frakttagaren och särskildt dennes ställföreträdare, fartygsbefälhafvaren, än på fraktgifvaren, särskildt då frågan är om fraktaftalets häfvande. Denna mildare behandling af fraktgifvaren synes oss kunna förklaras af det enkla sakförhållande, att fartygsbefälhafvaren med afseende på sitt förhållande — resan nämligen — är, förutsatt att fartyget går oskadat, vida mindre än fraktgifvaren utsatt för mångfaldiga och ofta oväntade handelskonjunkturer och varuinförselsförbud, utbrott af krig, hvarigenom måhända den sändning gods, som fartyget innehar, lätt kan förvandlas till kontrahand, stegring af tullafgifter, en leverantörs bankrutt, missledande underrättelser från hans korrespondenter, stockningar i hans egen affär, o. s. v. kunna icke så sällan nödgas honom att hastigt förändra sina affärsspekulationer för att trygga eget bestånd. Sjölagerne befria följaktligen fraktgifvaren lättare från fullgörandet af kontraktet och tillåta honom träda tillbaka, så vida han lämnar en viss, efter omständigheterna beroende godtgörelse. Detta godtgörelseförpligtigande är icke obilligt, ty det vore för hårdt, om man fordrade, att fartygsbefälhafvaren (frakttagaren) skulle lida alla förlusterna och aflastaren inga. Det hela rättfärdigas af billighetskäl, grundande sig på handels och lokaltrafikens växlande beskaffenhet.

Utgifvandet af "*Faute-frakten*" (den bristande frakten) utgör enligt allmän lag godtgörelse för fraktaftalets häfvande.

Den tyska handelslagen säger härom:

Fraktgifvaren kan före anträdandet af resan, denna må nu afse tur eller retur, draga sig tillbaka från öfverenskommelsen, under förpligtelse att lemna hälften af den öfverenskomna frakten såsom fautefrakt.

Vid tillämpandet af denna bestämmelse anses resan såsom redan anträdd:

1): Om fraktgifvaren redan expedierat fartyget;

2): Om fraktgifvaren redan levererat lasten vare sig i dess helhet eller delvis, och om liggedagstiden är tilländalupen.

Inträda således de under mom. 1 och 2 fastställda bestämmelserna, kan fraktgifvaren endast i det fallet få fraktaftalet häfdt, om han betalar hela den betingade frakten som fautefrakt. Men här vid lag får kaptenen

icke förbise, att innan han utlemnar lasten, samtliga de med afseende på denna utfärdade konnossementen må återlemnas till honom.

Däremot anser man i England, att fraktgifvaren, då han gör anspråk på fraktaftalets häfvande, äfven bör vara förpligtigad att godtgöra frakttagaren all den därpå uppkomna förlusten.

Certeparti-klausuler.

De punkter, på hvilka kaptenen vid afslutandet af ett certeparti företrädesvis bör hafva sin uppmärksamhet riktad, äro: hvaraf lasten består, huru mycket af densamma kan inlastas, och om godset lämpar sig att göra fartyget sjödugligt; vidare om, försävidt lasten består af olika artiklar, dessa kunna taga skada genom att komma i beröring med hvarandra, om den genom sjelfantändning kan blifva farlig för fartyget; slutligen om den samma är af den beskaffenhet, att vid dess instufning icke för mycket lastrum går förloradt, om den är ömtålig eller lätt utsatt för skada; i sådant fall är det rådligt, att fartygsbefälhafvaren söker att få frakten deponerad. Äfven bör det tagas i öfvervägande, om lasten är af sådan beskaffenhet, att den under resan kan förlora i kvantitet, i hvilket fall man måste beräkna, att en viss procent af frakten går förlorad; vidare om den är utsatt för leakage, såsom sirup, vin, petroleum; om hög afgift måste erläggas för lastens instufning; om lasten befinner sig löst i fartyget, eller om den består af pressade eller opressade balar; om lasten utgöres af säckar, kistor eller fat; om fartyget utan ersättning måste medföra en större vikt tara, då frakten blifvit aftalad att utgå efter netto vikt. Vidare måste iakttagas, om frakten skall betalas för utlevererat mått och vikt, t. ex. för imperialgallon, då förhållandet äfven måste tagas med i beräkning mellan detta mått och det på destinationsorten gångbara. Allt efter lastens beskaffenhet har man att undersöka, om den har passande längder, så att tillräckligt antal smärre kollies finnas till stufning. Vid laster bestående af maskiner, marmor eller stycke gods, är det rådligt att i certepartiet låta fastställa maximivikten, hvarutöver ingen kolly må antagas. Är detta ogörligt, måste afsändaren förpligtigas att låta inskeppa dylik last på sin egen risk och räkning och mottagaren på enahanda sätt mottaga godset. Man bör icke godkänna en klausul, som stadgar, att såväl in- som utlastning bör ske på fraktgifvarens risk och för dess räkning; ty därigenom kan man lätt komma i det läge att nödgas vända sig till fraktgifvaren — något som i flesta fall icke medför önskvärdt resultat. Skall man afsluta frakt efter vissa fraktrater, och lastens beskaffenhet, enligt certepartiet, i och för stufning är mer eller mindre fördelaktig bör man i allmänhet icke nöja sig med obestämda uttryck, sådana som: "en full och bekväm last plankor och bräder", bjälkar och bygnadsläcker"; "beck och tjära"; "harz och terpentint", o. s. v.; utan för att om möjligt skydda sig, måste man se till att få stipuleradt, huru mycket fartyget närmelsevis skall lasta af hvarje slag. Om detta icke beaktas, kunna lätt obehag uppstå. Ett exempel må belysa detta förhållande. Ett fartyg hade enligt klausul i certepartiet befraktats att intaga en last trävaror bestående af "bjälkar och bygnadsläcker". Då kaptenen begär bygnadsläcker till stufning af lasten, lemnas honom några få sådana med orden: "där har ni bygnadsläcker!"

Hvad som menas med "en full och bekväm last", beror på certepartiets innehåll. Om det t. ex. heter i certepartiet: "en full och bekväm last socker," och densamma enligt ortens bruk lastas i fat, så är aflastaren icke förpligtad att leverera smärre kollies att därmed fylla uppkommande mindre tomrum i fartyget (*broken stowage*). Om ett fartyg betraktas att intaga sådan last, så borde fartygsbefälhafvaren alltid förbehålla sig, att aflastaren försör honom med tillräckligt antal smärre kollies, så att icke alltför mycket lastrum går förloradt. Kan t. ex. i Trinidad ett fartyg icke intaga ett enda oxhufvud (punchoon) utöver hvad som redan finnes ombord, så räknas det ombordvarande som "full och bekväm last", oafsedt om plats ännu finnes öfver för smärre kollies i lastrummet.

Detsamma gäller om lasten, där frakten betalas pr styck, som t. ex. jernvägssyallar; äfven då är det rådligt att icke underskrifva ett i allmänna ordalag formuleradt kontrakt öfver olika längd, bredd och tjocklek; tvärtom bör fartygsbefälhafvaren påyrka, att till honom utgifves specificerad förteckning på lastens dimensioner — allt för undvikande af obehag.

(Forts.)

Hög sjögång dämpad med olja.

Redaktionen har af verkställande direktören för Göteborgs och Bohusläns Sjöassuransförening, hr friherre W:m Fleetwood, erhållit del af ett bref, som tillskrifvits honom af sjökapt. J. A. Kullberg, förande svenska skeppet "Lena."

I brevet, som är dateradt Antwerpen den 4 Maj 1885, förmäles, att "Lena", lastad med petroleum, lemnade Baltimore den 18 sistl. Febr. och efter en lång och stormig resa anländt till Antwerpen den 27 sistl. April.

I medio af Mars hade fartyget, 8 à 9 gr. N. O. från Azoriska öarne, varit utsatt för hård bläst från N. O. och N. N. O., som tilltagit i styrka i den mån, man avancerat ostvart. Senare hade vinden öfvergått till full storm, då skeppet lagt bi för undra märseglen, stormmesan och förstängstageslet. Stundtals hade stormen varit så hård, att undra förmärseglet näst fastgöras. Oförändrad vind och väderlek hade varit rådande i fem veckor. Under de hårdaste stormarne, då sjögången varit hög och brytande, hade försök gjorts att dämpa dess våldsamt med olja, hvarvid man tillvägagått på så sätt, att två påsar, som varit förfärdigade af ny segelduk och fylts med vanlig fiskolja, upphängts, den ena i lovarts fockröst och den andra i kryssröset.

Därigenom att påsarne afsatt olja, hade den höga och brytande sjögången, efter att hafva kommit i beröring med oljan, aftagit i våldsamt. Ungefär en kanna olja hade åtgått om dygnet, och så länge påsarne varit uthängda å lovarts sida, hade icke något sjövattnet från lovart kommit på däck.

Sjökapt. Kullberg tillägger, att han icke varit i tillfälle att försöka medlet under läns-

ning för storm; dock ämnar han vid första lägliga tillfälle göra detta, hvarvid påsarne med olja komma att hängas ut i vattnet från fockrånockarne, en från hvardera sidan.

Det lemnade meddelandet skall helt visst upptagas med tacksamhet af hvarje fartygsbefälhafvare, som nog icke torde underlåta att vid hög och våldsam, öfver fartyget brytande sjö, då lif och egendom hotas af undergång, begagna sig af nämnda enkla medel, hvilket, ehuru väl känt redan några år, likväl i allmänhet icke så beaktats, som det förtjenat.

Sedan ofvanstående nedskrifvits, har inhemtats, att man i Storbritannien vid inloppet till en eller annan af därvarande hamnar vid de tillfällen, då inseglingen i följd af storm och hög sjögång försvårats eller anses förenad med fara, begagnar sig af att från land leda eller föra olja ut åt hafvet, antingen förmedelst rörelningar och tryck — såsom till exempel vid Petershead Frazerburgh — eller genom att kasta bomber, fyllda med olja.

Det berättas nämligen, huru i Montrose (Forfarshire) på anordning af engelska amiralitetet sistlidne annandag påsk gjorts försök med att kasta så kallade lifräddningsbomber, efter Gordons system fyllda med olja. Vid tillfället hade storm med hög och brytande sjögång varit rådande. Sedan elfva bomber, hvardera inrymmande en gallon olja, blifvit affyrade och sprungit sönder samt oljan kommit i beröring med vattnet, säges den höga och brytande vågen hafva lagt sig och hafvet vid hamninloppet blifvit nästan lugnt och spegelklart.

Vid tillfället närvarande officerare i örlogsfloTTan hafva ansett försöket fullkomligt lyckadt.

Spridda nyheter.

Rättegång om godtgörelse för bergning af fartyg.

Engelska ångaren "Denia" (Th. Hoseason), lastad med spannmål och diverse varor, på resa från Libau till London, anträffades natten mellan den 29:de och 30:de Juli 1883 i närheten af Hirtshals å norra kusten af Jutland med bräckt propelleraxel af danska ångaren "Nordcap", kapten Madsen, destinerad till Östersjön. "Nordcap" bogserade "Denia" till Göteborg.

Sedan "Nordcaps" redare instämt kapten Hoseason till Rådhusrätten i Göteborg med påstående att i bergarelön utfå $33\frac{1}{3}\%$ af "Denias" jemte ombordvarande lastvärde, uppskattadt af sakkunnige män till ett gemensamt belopp af 264,000 kronor, tillerkände Rådhusrätten käranden såsom godtgörelse för bergningen trettio tusen kronor. Härefter fullföljde parterna rättegången i Göta Hofrätt, som fastställt bergarelönen till 20,000 kr.

Viktigt meddelande för redare och fartygsbefälhafvare i fråga om fraktfart på Bremen. Bremen-Landgericht har såsom appellationsinstans i en sak, som nyligen varit före, afgjort den icke blott för Bremen, utan äfven för alla redare viktiga frågan, huru en fartygsbefälhafvare, som har order att med sitt fartyg gå upp ända till sjelfva Bremens stad, är berättigad att verkställa lossning å plats, som ligger längre ner i Weserfloden, i fall fartyget går för djupt, eller om han i detta fall icke snarare är förpligtigad att hörsamma en honom tillställt order att lossa å plats, som ligger längre ner från

Bremen, blott så mycket, att fartyget därefter kan flyta till staden. Landgericht fällde i motsats till Amtsgericht det utslag, att fartygsbefälhafvare icke behöfver lossa en del af lasten på nedra Weser, utan har rätt att lossa hela lasten å den plats som han kan uppnå utan fara.

Brefdufvor använda i sjöfartens tjänst. Föreningen för dressering af brefdufvor, "Phoenix" i Berlin, har gjort till sin uppgift att göra brefdufvorna nyttiga för örlogsfloTTan och sjöfarten i allmänhet. I och för detta ändamål upprättades förlidet år i Kolberg en station, som för närvarande är försedd med 80 brefdufvor. Ledningen däraf har öfvertagits af en ingenjörofficer, som detta år skall anställa profundersökningar till och från det vid Adlersgrund förankrade fyrskeppet. I händelse af lycklig utgång har kejsrerliga amiralitetet anslagit statsmedaljer såsom belöningar. Framdeles skola fyrfartygen alltid vara försedda med brefdufvor för att under stormigt väder möjliggöra förbindelsen med lotsstationerna och i rätt tid kunna lemna bistånd åt fartyg, som råkat i sjönöd. Egärne af sådana dufvor, genom hvilkas ankomst i rätt tid ett människolif räddats, få till belöning härför en stor guldmedalj, af föreningen "Phoenix".

Frågor och svar.

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

Fråga: (inlemnad till Redaktionen för "Nautiska Blad") Är ett fartyg under bogsering i öppen sjö, exempelvis Nordsjön under engelska kusten, skyldigt att gifva mist-signaler i tjocka? Sjökapten.

Svar: (af Nautiska Föreningens Styrelse) Kongl. förordningen af den 20 Februari 1885 "angående åtgärder till undvikande af ombordläggning, samt signaler för angifvande af nöd å fartyg" innehåller i § 12 alla de bestämmelser, som finnas angående ljudsignaler under tjocka m. m., och föreskrifver de mist-signaler, som under tjocka, mist eller snöfall, ehvad det är dag eller natt, skola gifvas af:
a): ångfartyg under gång;
b): segelfartyg till segels;
c): fartyg som ligga stilla.

Det bogserade fartyget kan icke hänföras till någondera af dessa tre fartygsgrupper, då det ju icke sjelft är manöverfärdigt, och skall följaktligen icke gifva någon mist-signal. Författningen lemnar sålunda det bogserade fartyget endast två alternativ antingen att helt passivt, utan att gifva någon signal, förlita sig på lyckan, att allt skall gå väl, eller att om möjligt lägga sig stilla och ringa i klockan.

Annonser.

Carlsbergs Bomullsspinnerifabriks

i Mölndal, som äges af C. F. Schmidt och S. J. Forsell, tillverkning försäljes af Th. Heyman & Co Göteborg.

Transatlantische Feuerversicherungsgesellschaft in Hamburg

afslutar försäkringar mot brandskada genom under-tecknad.

Robert Bersén
General-agent för Sverige
Göteborg, Magasinsgatan n:r 6.

Uti C. A. Lundgrens Lånbibliotek

Göteborg Lilla Torget N:r 2
utlånas böcker till Herrar Sjökapten på längre och kortare resor (50 å 100 vol.)

Förnyade Ångfartygs-Aktiebolaget Svenska Lloyd

underhåller med sina förstklassiga stål- och jern-ångare:

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 fjärde 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
Sjökada

å Caseo, 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:

Skeppslanteror, salongslampor samt i öfrigt alla sorters messings- och förnicklinsarbeten som behövas 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 ståltråds-linor).

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

Med detta nummer af "Nautiska Blad" följer en bilaga, innehållande: Annonser.