

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 petitråd för inländska och 25 öre pr petitråd 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 4 A.

JULI

1885.

Innehållsförteckning: Bergarelön för grekiske ångaren "Adriana Stathatos", fastställd af amiralitetsrätten i London. — Något för fartygsbefälhafvare att beakta vid fraktslut och fraktfart (forts.) — Gods af farlig beskaffenhet i utländska hamnar. — Sjörättsmål afgjort vid svensk domstol. — Spridda nyheter. — Frågor och svar.

Bergarelön för grekiska ångaren "Adriana Stathatos", fastställd af amiralitetsrätten i London.

Vid slutet af förra året blef den med ballast från Hamburg till North-Shields destinerade grekiska ångaren "Adriana Stathatos", som i Nordsjön fått propelleraxeln afbräckt, tagen i släptåg af en engelsk fiskeriångbåt och fördes upp för Humberfloden. Någon öfverenskommelse om bogseringslön hade icke träffats mellan de båda kaptenerna, och då de respektive rederierna med hänsyn till densamma icke kunde komma öfverens, har denna angelägenhet blifvit dragen inför amiralitetsrätten i London. Egarne af fiskeriångaren "Onward", Grant Northern Steamship Fishing Compagny, begärde nämligen en tredjedel af den till 20,000 £. värderade grekiska ångaren, i det de påstodo, att den icke hade kunnat räddas, därest icke deras fartyg, som jämte last och frakt representerade ett värde af 5,926 £., i rätt tid kommit till hjälp; men dessutom hade "Onward" satt icke blott fartyget, utan äfven en del af besättningens lif på spel.

Enligt deras framställning tillgick det på följande sätt vid bergningen: På eftermiddagen den 21 December märkte den från fiskbankarna till Hull bestämda ångaren "Onward"

ungefär 4 streck öfver styrbordsbog och på ett afstånd af 5—6 sjömil en ångare, som gaf nödsignaler. Vädret var vid tillfället klart, men vinden blåste mycket stormigt från nordnordost, och sjön gick hög. "Onward" var ännu ungefär 100 sjömil från Spurnfyr-fartyget och ändrade genast sin V.S.V.-kurs för att hinna upp den skadade ångbåten "Adriana Stathatos", som styrde vestvart och hade sina gaffel- och stagegel tilltagna. Den grekiska ångaren låg mycket högt öfver vattnet och slingrade mycket svårt. Den hade förlorat propellen och var fullkomligt oduglig för manövrering, så att den girade starkt hit och dit, under det den för de små seglen hjälplöst dref åt lä. "Onward" ångade till läsidan af "Adriana Stathatos", hvars kapten önskade att få fartyget bogseradt till Shields, men slutligen förklarade sig nöjd med att få det fördr till Hull, då "Onwards" kapten på grund af det dåliga vädret icke kunde gå upp till Tyne.

Under det nu bogsertrossen klargjordes på grekiska ångaren, styrde "Onward" till "Adriana Stathatos" lä-läring, hvarigenom stor fara uppstod för "Onward", då båda fartygen lågo högt öfver vattnet och "Adriana" slingrade mycket svårt. Därpå kastades en smäcker tross öfver till "Onward", men den sprang utaf, då man halat in några famnar af bogsertåget, så att den engelska ångbåten på nytt måste närma sig den grekiska. Härvid kommo de båda fartygen på grund af den höga sjögången och den därigenom förorsakade slingringen samt genom "Adrianas" giringar i kollision med hvarandra, på så sätt att det sistnämnda fartyget med dess

bredsida stötte mot "Onwards" styrbordsläring, som därvid led mycken skada. På nytt sprang kaständan, men som skymning inträdt under tiden, måste bergningsförsöken uppgifvas för denna natt; "Onward" kvarstannade dock på den grekiske kaptenens begäran i närheten.

Då vädret blef något bättre kl. 9 på aftonen, ångade "Onward" åter fram till "Adriana" för att få bogsertrossen, men fick intet svar på sitt tillrop. Hela natten om blåste det starkt, och "Adriana Stathatos" dref så hastigt åt lä, att "Onward" flere gånger måste sätta maskinen i gång för att icke förlora "Adriana" ur sigte. Kl. 6 på morgonen aftog vinden något, som under tiden gått öfver till ostnordost, men ännu gick det hög sjö. Icke dess mindre satte "Onward" ut sin lifräddningsbåt med tre man i, som skulle föra en 3 $\frac{1}{2}$ tums manilatross öfver till grekiska ångaren. Matroserna i båten sväfvade i den största lifsfara på grund af sjögången och "Adrianas" slingringar, hvarigenom båten hvilket ögonblick som helst kunde komma att kantra; det lyckades dem dock att få bogsertåget öfver till den andra ångaren, så att "Onward" långsamt kunde sätta sig i gång. Men redan efter 5 minuter sprang bogsertrossen åter, och först sedan en stål-lina med stor möda och fara bringats öfver till "Adriana", kunde färden fortsättas, dock endast mycket långsamt och för half maskin, alldenstund linan eljest afsprängt till följd af de girningar, som det bogserade fartyget gjorde.

På eftermiddagen, sedan en Humber-lots kommit ombord, lade sig de båda fartygen

ör ankar på Sunk-redd. "Onward", som så fort som möjligt ville aflemna sin fiskfångst, erbjöd sig visserligen att redan samma afton bogsera fartyget upp till Hull, men lotsen ville icke anträda färden i mörkret, hvarför "Onwards" kapten med grekiske fartygsbefälhafvarens medgifvande för 30 £. förhyrde två bogserångbåtar, som dagen därpå skulle föra "Adriana" till Hull. Den skada, som "Onward" led vid ombordläggningen, har af besigtningmän anslagits till 150 £. Den engelske fartygsbefälhafvaren påstod dessutom, att den grekiske ångaren utan hans hjälp varit räddningslöst förlorad, emedan den under alla omständigheter skulle drifvits mot Yorkshire-kusten och strandat där.

Gent emot detta bestred den grekiske kaptenen, att "Onward" befunnit sig i någon som helst fara att sjunka. Lika litet hade lifräddningsbåtens manskap sväfvat i fara; ej heller hade någon sannolikhet varit för handen, att "Adriana Stathatos" utan den engelske ångarens bistånd drifvit mot Yorkshires kust, ty dessförinnan hade fartyget nödgats passera den stråkväg, som trafikeras af de ångare, som gå utmed Englands östra kust, och som i allmänhet äro vida starkare och med afseende på bergning dugligare än "Onward". Dessutom hade "Adriana Stathatos" kunnat gå till ankars äfven i närheten af kusten, då dess ankarredskap befunnit sig i allra bästa skick.

Domstolen gjorde svarandens åsigt till sin egen. Utan tvifvel — heter det i domen — hade kärandens klagomål varit öfverdrifna, såsom så ofta händer i dylika fall. Visserligen vore det utom all fråga, att "Onward" gjort en vigtig tjänst, dock icke under den högsta grad af risk och fara. Enligt domstolens uppfattning kunde icke heller väderleken hafva varit så dålig, alldenstund bogsertrossen bringats till det andra fartyget med en liten, med blott tre man besatt båt. Äfven stod det otvifvelaktigt fast, att "Adriana Stathatos", äfven om den icke påträffats af "Onward", hade kunnat få hjälp af andra fartyg, och detta vore en hufvudorsak, hvarför den begärda bergarelönen måste väsentligt nedsättas. Med afseende på alla dessa omständigheter blef bergarelönen, inberäknadt de af "Onward" lidna skador, fastställd till 800 £.

Något för fartygsbefälhafvare att beakta vid fraktslut och fraktfart.

(Sammandrag ur utländsk sjöfartsliteratur.)

(Forts.)

Certeparti — Klausuler.

Ordet "cirka" ger rätt ofta anledning till tvetydighet. Detta ord har i de certepartier, som avslutas i Ryssland, särskildt i Riga, enligt Rigas börslag en utsträckning af 10 %, som lätt kan blifva till skada för fartyget. Befraktas t. ex. ett fartyg om cirka 150 läster, full och bekväm last, så är aflastaren förpligtigad att gifva 10 % mer än 150 läster, om fartyget kan lasta så mycket mer. Om fartyget däremot lastar öfver 10 % mindre än 150 läster, har aflastaren anspråk på godtgörelse.

Fattas åter klausulen "full och bekväm last," har aflastaren rättighet att gifva 10 %

mindre än 150 läster. Härpå må ett exempel anföras. År 1878 befraktades att intaga last för tvenne aflastare ett fartyg om "cirka" 150 läster, hvarvid i certepartiet klausulen "full och bekväm last" saknades. Den förste af dem ger "cirka" 120 läster à 40 francs; den andre lemna återstoden à 35 fr. Då den förre nu har skeppat 108 läster, lemna han icke mer, alldenstund han är berättigad att gifva 10 % mindre (frakterna hade under tiden blifvit lägre) och då måste den andre lemna det felande lästetalet af lasten. Därför betalades 5 francs mindre, hvilket utgjorde en förlust af 60 francs.

Då ordet "cirka," såsom redan ofvan anmärkts, mycket ofta ger anledning till meningskiljaktighet, så är det rådligt, att fartygsbefälhafvaren alls icke inlåter sig därpå, utan helt enkelt påpekar, huru stort hans fartyg är i register-tons eller kubikmeter. Naturligtvis har man i alla fall att strängt akta därpå, att det, som man muntligt aftalat, äfven upptages i certepartiet. Detta har icke alltid iakttagits, hvarigenom redarne lidit skada.

Detta är i hufvudsak de vigtigaste punkter, som fartygsbefälhafvaren har att beakta vid certepartiets avslutande. Icke mindre vigtiga äro de klausuler, på hvilka han med afseende på mottagandet och lossningen af lasten måste hafva sin uppmärksamhet riktad. Där heter det i regeln: så och så många "löpande dagar," "löpande dagar, söndagarne undantagne," "löpande arbetsdagar," "efter regular turn o. s. v.

Den godtycklighet, hvarmed man i England vid stenkolslastar förfar med klausulen: "to load in regular turn," kan gifva anledning till många olägenheter. Det ligger i sakens natur, att liggedagstiden skall beräknas allt efter fartygets storlek, och att aflastaren icke efter godtycke kan uppehålla ett fartyg, utan att befälhafvaren kan göra anspråk på liggedagspenningar, såsom tyvärr så ofta förekommer. Högsta domstolen i England (*Queens Bench*) har i fyra fall afgjort, att om tiden, som fartyget väntat och som gått åt för lastning, öfverstiger 14 dagar, det kan göra anspråk på liggedagspenningar. De förevändningar som i dylika fall pläga göras, såsom "vattenflöde i grufvorna," "Olåg i maskinen" o. d. äro ogiltiga ty om något sådant verkligen skulle inträffat, är det aflastarens ensak, hvars följder han själf och icke fartyget har att bära.

I Spanien och Portugal är det rådligt att endast antaga klausulen "Running days without interruption" eller "löpande dagar i oafbruten följd." Likaså bör man akta sig för att ingå på följande klausuler, så länge det ej uttryckligen är sagdt, hvad som förstås därméd: "efter Coutume," "Custom of the port," "Usance" eller bruk på orten, "med snaraste," "utan uppehåll", arbetsdagar, "om vädret tillåter" ("Weather permitting") "Collery working days och hvad det allt heter. I Venedig t. ex. förstår man med "arbetsdagar, om vädret tillåter" endast lugna, soliga dagar, och på grund häraf går det mycket långsamt med lossningen. I stället för klausulen: "the freight to be paid in cash at current rate of exchange," borde det här heta: "the freight to be paid in cash," eller

ännu bättre "i guld," alldenstund i förstnämnda fall äfven pappersmynt äro tillåtna.

Om det t. ex. vid befraktningar till Memel heter i certepartiet: "Lastningen sker efter ortens bruk," så får fartygsbefälhafvaren skaffa lasten ombord på fartygets bekostnad. Vidare har ett fartyg om 50 register tons 8 dagars lastningstid, om 100 reg.-tons 14 dagar, om 150 reg.-tons 3 veckor o. s. v. Äfven måste fartygsbefälhafvaren här teckna konnossementen, så snart fartyget skall förhålla till redde för att där intaga återstoden af lasten.

Samma är förhållandet vid befraktningar till Danzig. Fartygsbefälhafvaren bör därför icke samtycka till nämnda klausul. Vidare är att märka, det i allmänhet vid en lastningstid, efter ortens bruk, öfverliggedagstiden börjar då först, sedan fraktagaren (kaptenen) förklarar för fraktagivaren, att liggedagstiden är slut. Vid den förut omnämnda klausulen som lyder: "Fartyget skall lasta utan uppehåll" bör man alltid göra tillägget att så mycket last bör gifvas, som fartyget dagligen kan lasta. Har fartyget ej fått full last, tillkommer det fartygsbefälhafvaren först och främst att genom sakkunnige låta fastställa storleken af det lastrum, som blifvit oupptaget, sedan att afgifva laglig protest och att jemväl teckna konnossementen under protest på grund af att lasten icke är full eller komplett. I protesten bör han förbehålla sig sin rätt, att i händelse af gemensamt haveri fraktagivaren äfven må komma att bidra med de kostnader, som belöpa för den icke levererade delen af lasten. Inser fartygsbefälhafvaren, att det kan blifva fråga om liggedagspenningar, bör han icke förr utlemna återstoden af lasten, än säkerhet ställts för liggedagspenningarna, rättsligt deponerade o. s. v., ty därigenom går han bäst fri från allt obehag. Af denna rättighet torde fartygsbefälhafvaren kunna göra bruk i de flesta länder med undantag af England.

(Forts.)

Inlastning af gods af farlig beskaffenhet i utländska hamnar.

Om gods af farlig beskaffenhet föres ombord, anses fraktagivaren förpliktigad att underrätta fartygsbefälhafvaren härom och inhemta dennes tillstånd till afskeppning.

Om han för godset ombord utan att underrätta fartygsbefälhafvaren om dess farliga beskaffenhet, så måste han i allmänhet svara för hvarje fara, som kan uppstå däraf. Enligt Storbritanniens Merchant Shipping Act är ingen berättigad att fordra af kaptenen, att han skall ombordtaga skedvatten, vitriololja, krut eller öfrigt gods, som efter kaptenens åsigt är af farlig beskaffenhet, och om någon utskeppar sådana varor utan att tillkännagifva godsets beskaffenhet på ett eller annat sätt, så är han underkastad den stora bötessumman af 100 £. Fartygsbefälhafvaren har rättighet att öppna någon kolly, om han misstänker, att den innehåller farliga saker; dock bör han inbjuda aflastaren att vara närvarande därvid. Glycerin, dynamit och bomullskrut samt krut och för öfrigt alla artiklar, som användas såsom sprängämnen, kunna betecknas såsom farligt gods och er-

fordra särskilda förberedande åtgärder för att kunna tagas ombord.

Syror böra antingen nedpackas i sand eller hälst stufvas på däck med följande klausul i certepartiet: "Frihet att kasta dem öfverbord, om sådant kan anses nödigt i och för fartygets säkerhet" ("With liberty, to throw over board for the safety of the ship, if deemed necessary"). Försäkringsgivare hålla i allmänhet på, att syror stufvas i rummet. De packas vanligen i korgflaskor eller i starka flaskor i kistor.

Giftiga syror äro: Ättiksyra, salpetersyra, kolsyra, svafvelsyra, ammoniak, ammoniaksyra, kloralkali, kvicksilversublimat, zinner, blyhvitt, jod, salpeter, chilialpeter, röd arsenik, blysocker, kopparvitriol, järnmalmsvitriol, svafvelsyrad zinkoxyd etc. Salpeter, salt- och ättiksyror äro flyktiga, och deras ångor äro mycket farliga, hvarför de kräva stor omsorg vid stufningen. Släckt kalk neutraliserar verknigen af vissa syror (äfvnså krita, soda, alkali, pottaska m. m.). Ett fartyg, som lastar sådana varor, borde i händelse af nödfall föra med sig en viss kvantitet däraf. Eter, benzin, salpeter och liknande ämnen borde af samma skäl betraktas såsom farligt gods.

Sjörättsmål afgjort vid svensk domstol.

Sjörättsmål emellan försäkringstagare och försäkringsgivare angående utbekommande af assurans för kondemneradt fartyg, afdömdt vid Göteborgs rådhusrätt å andra afdelningen.

Stämmingsansökan.

Den 5 Nov. 1883 försäkrade Sjöförsäkrings-Aktiebolaget "Ocean" i Göteborg för mig en fjerdedels casco af skeppet "Galathea" mot "blott för sjöfara" för en summa af 11,250 kronor. Den 11 Maj grundstötte fartyget i Neybobugten vid St Domingo och blef, vid anställd besigtning påföljande dag, i betraktande af fartygets farliga läge samt fullständig frånvaro af hjälpmedel på kusten, förklaradt vara vrak. Då jag härpå hos försäkringsbolaget med företeende af handlingar, som styrkte dessa förhållanden, anhöll att utbekomma försäkringssumman, fick jag emellertid till svar, att bolaget ej ansåg sig hafva något lagligt åliggande att utbetala försäkringssumman.

Härmed kan jag dock ej finna mig nöjd, utan nödsakas jag att anhålla om laga kallelse och stämning till Göteborgs rådstufvurätt uppå Sjöförsäkrings-Aktiebolaget "Ocean," med yrkande, att bolaget måtte förpligtas, att till mig genast utgifva elfvatusentvåhundra femtio kronor jemte sex procent ränta efter afdrag af hvad som utgjordt behållning vid fartygets försäljning och på bolagets andel i fartygets försäkringssumma belöper; hvarjemte bolaget torde åläggas ersätta mig kostnaderna af denna rättegång.

Helsingborg den 5 Oktober 1884.

Axel Pettersson.

Dom.

Det är väl upplyst, att, sedan svaranden, Sjöförsäkringsaktiebolaget "Ocean," enligt den i målet företedda polisen af den 5 November 1883 för käranden, handlanden Pettersson emot en betald premie af niohundra kronor, under tiden från och med nämnde dag till och med

den 4 November 1884 försäkradt mot "blott för sjöfara" en fjerdedel i skeppet "Galathea," fördr af sjökaptanen J. Meyer, för en försäkringssumma af elfvatusentvåhundra femtio kronor, sagda fartyg den 11 Maj sistnämnda år, vid ankring i Neybobugten vid Punto de Palma å ön Hayti eller St Domingo i Westindien, stött på klipporna derstädes; äfvensom att tre af sjökaptanen Meyer påföljande dag från den närliggande orten Barrahona tillkallade personer, hamnkaptanen Nitchell, handlanden A. Corn och sjökaptanen H. S. Chapman, efter besigtning å fartyget, i afgifvet besigtningsskildring förklarade såväl fartyget som lasten vara totalt vrak, i anledning hvaraf genom Meyers föranstaltande fartyget med tillhörigheter blifvit på stället försäldt.

Men emedan den omständighet, att förenämnde besigtningsskildring förklarade fartyget vara totalt vrak, icke utgör lagligt bevis, att fartyget genom oförmälda grundstötning gått helt och hållet förlorat eller blifvit till sin ursprungliga beskaffenhet förstördt, samt vid jämförelse emellan berörda besigtningsskildring och den af sjökaptanen Meyer jemte besättning å skeppet "Galathea" afgifna förklaring, som upptagits i en af svenske och norske konsuln i staden St Domingo utfärdad i målet företedd proteshandling, framgår: att, ehuruval fartyget efter grundstötningen, som inträffat sagde den 11 Maj kl. 3 eft. m., svårt huggit emot klipporna under stark sjögång, som jemväl förorsakat upphörlig rullning, samt kl. 6 eft. m. trästycken, tillhörande fartygets botten, setts långsides, fartyget likväl kl. $\frac{1}{2}$ 9 befunnits icke intaga mera vatten än vanligt och samtidigt höjts af tidvattuet, hvaruppå, och endast medelst åtgärder, som ombord å fartyget vidtagits, detsamma börjat svänga sig samt under fortsatt stötande mot botten gått rundt, till dess det klockan $\frac{1}{2}$ 10 varit helt och hållet flott och förankrats uti fem famnars vatten, att besigtningen den 12 Maj, då fartyget fortfarande legat för ankar, i fråga om fartygets beskaffenhet anmärkts endast, att däckets blifvit mycket "ansträngdt" till följd af stötarne emot klipporna, äfvensom att pumparne i besigtningsskildringens närvaro skötts under tjugofem minuter, och att fartyget då intagit mycket vatten, samt att sjökaptanen Meyer nedtagit riggen under tiden till den 16-de Maj, då han med besättningen begifvit sig till Barrahona, hvarefter påföljande dag, då fartyget ännu kvarlegat på sin ankarplats, dess styrman begifvit sig ut till detsamma för att å en skonare intaga hela den tyngre riggen;

alltså och enär det vid ofvanupptagne förhållanden icke kan antagas, att total förlust af fartyget, på sätt i 244 § sjölagen bestämmes, vid ifrågakvarande tillfälle egt rum;

samt fartyget icke blifvit afsträdt i öfverensstämmelse med stadgandena i 259 och 262 §§ samma lag samt 10 punkten i de för försäkringen gällande särskilda villkor;

finner rådhusrätten kärandens omstända påstående att utbekomma hela försäkringsbeloppet, efter afdrag af den på svarande bolaget belöpande andel af behållningen vid fartygets försäljning, icke kunna bifallas; blifvande dock, med afseende å sakens beskaffenhet, rättegångskostnaden emellan parterna qvittad.

Spridda nyheter.

Verldens största segelfartyg af järn torde vara det under förlutna året, för W. Hamilton & Co:s i Glasgow räknning byggda skeppet "Palgrave". Längd 322,5; bredd 49,2; djuplek 25,4 fot; drägtigheten 3,174 tons.

Från Kölen till Flaggknappen (Vom Kiel zum Flaggenknopf; From Kiel to Truck; De la quille à la Pomme de mât) är namnet på en af H. Paash, Inspecteur för Eng. Lloyd i Belgien, å engelska, fransyska och tyska språken, nyligen utgifven Sjöfartsordbok med afbildningar.

Förenämnde arbete, som utmärker sig för grundlighet och fackkunskap, torde utan tvifvel komma att röna gynnsamt emottagande af skeppsredare, fartygs- och maskinkonstruktörer, skeppsmäklare, sjöförsäkringsbolag, skeppsbesigtningsskildring m. fl. personer som sysselsätta sig med sjöfartsförhållanden. Arbetet försäljes i herrar Eckardt & Messtorfs bokhandel Hamburg.

Hamnen Dover i Engelska kanalen. Engelska kanonbåten "Triton", kapten Tizzard, har anländt till Dover och ämnar företaga lodningar i viken derutanför såsom förberedelser för en plan att där anlägga en nödhamn. Lodningsarbetet, som utfördes med en liten ångbåt, sträckte sig till öfver en längd af en eng. sjömil på en half mils afstand från land. Arbetet blir sannolikt afslutadt om c:a 6 veckor. Hamnarmen från klipporna nära fiskarstugorna skall löpa ut i sjön i sydlig riktning, och vid dess ändpunkt skall en öppning anbringas. Dessutom skall en vågbrytare byggas, som skall gå från ändan af den föreslagna hamnarmen och den redan befintliga Admiraltypieren. Dessa broar skola enligt det ursprungliga förslaget innesluta en vattenyta af 700 acres, hvaraf en stor del reserveras för de största fartygen såsom engelska marinen. Hufvudinloppet ligger i söder och skall blifva nästan 700 fot bred, hvarförutom en öppning äfven skall anbringas på östra sidan.

Torrdocker i Storbritannien och Amerika. I England betraktas nu mera torrdocker af trä såsom en öfvervunnen ståndpunkt, nästan lika mycket som byggandet af träfartyg. Så är emellertid icke förhållandet i Amerika, där man ännu har god tillgång på trä och där för öfrigt torrdocker af trä föredragas framför dem, som äro af granit, af det skäl att de starka temperaturvexlingarna och särskildt den mycket kalla vintern inverka menligt på stenfogningarna. Enligt en uppgift i ett af tidskriften "Engineering" sista nummer finnes det endast fyra docker af sten i Förenta Staterna, hvaraf tre äro regeringens egendom, under det den fjerde, som äges af en privat firma i San Francisco, blifvit beklädd med trä.

Panamakanalen. Å Panama kanal kompaniets kontor har man emottagit meddelande om, att under den tid Panama-upproret, som nu upphört, pågätt, arbetet med kanalen framdrifvits så skyndsamt, som om ingenting ovanligt på platsen försiggått, och att det månatliga antalet kubikmeter bortförd jordmassa icke minskats, utan snarare ökat. För närvarande pågår arbetet utefter hela kanalens längd (75 kilometer).

Naturligtvis äro arbetena å vissa punkter mycket mera framskridna än å andra, men tilltagande verksamhet råder öfverallt.

Om hvad som uträttats, kan man göra sig begrepp, då man erfar, att utöfver 20,000 arbetare äro anställda vid kanalen, samt att å den, vägsträcka om 75 kilometer utefter hvilken arbetet med utgräfningen pågår, man å jernvägar ått skilda håll om 200 kilometers längd bortför jordmassan, för hvilket ändamål grusvagnar och hjuldon af olika slag, användas, till ett antal af 6000.

Nytt pansarfartyg. Ett sådant som erhållit namnet "Formidable" lopp af stapeln sistlidne April i Lorient och säges detsamma vara den fransyska örlogsfloottans mest solida och med största maskinkraft försedda fartyg, på hvars byggande man arbetat i 6 år. Det är af samma konstruktion som pansarfartyget "Admiral Baudin". -- "Formidable", som är byggdt af stål och järn, håller i längd 342 fot; dess bredd är 69 fot och dess höjd 49 fot. Drägtigheten utgör 11, 336 tons, och hastigheten är beräknad till 15 knop.

Frågor och svar.

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

Fråga: Undertecknad anlände till Galways hamn med en trälst från Doboy. Villkoren i mitt certeparti voro, att jag skulle få frakten utbetald på följande sätt: "Så mycket pr load om 50 kubikfot, calliper measure, enligt bruk på lossningshamnen; en tredjedel kontant vid ankomsten, och återstoden, kontant med afdrag af 2 % efter riktig utlossning och leverans af lasten.

Nödiga penningar för fartygets vanliga förnödenheter å lastningsplatsen förskottas af befraktarens agent, efter löpande kurs mot erläggande af assurans och 2½ % kommission att afdragas af frakten, från den del, som kontraherats att först utgå. Jag fick snarare mer än en tredjedel å lastningsplatsen för att sätta mig i stånd att utklara mitt fartyg där och lastemottagaren här påstår nu att jag ej har rätt till något mer af frakten, tills hela lasten blifvit lossad. Är jag nu berättigad att utfå frakten, i den mån jag utlossar, d. v. s. sedan jag lossat så mycket af lasten, som motsvarar det å lastningsplatsen erhållna förskottet, eller är jag endast berättigad att erhålla tredjedelen och sedan vänta, tills hela lasten blifvit lossad, förrän jag kan göra anspråk på någon del af öfverskottet?

Svar: För så vidt vi kunna se, finns det ingenting i certepartiets ordalydelse, som beröfvar rederiet den säkerhet, som lasten utgör för frakten. Under detta antagande är det tydligt, att så snart tillräckligt stor del af lasten lossats, som svarar mot det på förhand utbetalda fraktförskottet, frakt kan fordras i den mån som lossning sker. Det är därför icke nödvändigt att afvakta hela lastens lossning innan utbetalning af frakten kan fordras.

Fråga: Mitt fartyg har med en last af trävaror blifvit befraktadt från Göteborg till Exmouth Dock eller så nära där intill, som detsamma med säkerhet kan komma. Till lossning på den plats, där fartyget alltid kan ligga flott, har fastställts nio löpande dagar. I konnossementet står jämväl bemärkt Exmouth Dock, öfriga vilkor enligt certeparti. Nu är förhållandet det, att Exmouth Dock för närvarande undergår reparation, och att lång tid torde ätgå, innan fartyg tillåtas att der inlöpa. Den enda lossningsplats vid land, som finnes på utsidan af dockan, är en kaj, hvarest ett fartyg nyligen blifvit skadadt och där mitt fartyg ej alltid kan ligga flott.

Vid ankomsten anmälde jag mig till lossning, men lastemottagaren sade sig endast vilja räkna mina lossningsdagar från den dag, fartyget blifvit förtöjdt vid lossningsplatsen. Nu frågas:

- 1) Kan man tvinga mig att förlägga mitt fartyg vid nyssnämnda kajplats, eller är jag pliktig att bereda mitt fartyg annan plats?
- 2) Kan jag beräkna mina liggedagar från ankomstdagen?
- 3) Hvilka åtgärder bör jag vidtaga för att tillförsäkra mig min rätt?

Svar:

- 1) Ingendera delen.
- 2) Ja det tro vi förvisso.
- 3) Underrätta skriftligen konnossementinnehafvaren därom, att ni gör anspråk på liggedagspenningar, i händelse fartyget upphålls utöfver de nio dagarna från ankomsten. (Ur "Ship. Gaz.")

Med anledning af det svar, som Naut. Föreningens styrelse lemnat i "Nautiska Blad" N:o 3 A å den af "Sjökapten" framställda frågan om skyldighet för bogseradt fartyg att gifva mistisignaler, har Red. mottagit en insänd uppsats, för hvilken den med nöje lemnar plats, då det just är ett af "Nautiska Blads" syftsmål att genom utbyte af åsigt i dess spalter, befordra sjöfartsangelägenheters grundliga behandling.

(Insändt.)

Till Redaktionen af "Nautiska Blad!"

Nautiska Föreningens Styrelse har, i N:o 3 A af Nautiska Blad, afgifvit svar å den i samma nummer af "Sjökapten" framställda frågan, huruvida fartyg under bogsering i öppen sjö är skyldigt att gifva mistisignaler i tjocka, och kommit till den åsigt, att någon sådan signal under dylika omständigheter icke skall gifvas, utan att det bogserade fartyget antingen får förlita sig på lyckan eller, om möjligt, lägga sig

stilla och ringa i klockan. Detta på grund deraf att kongl. förordningen den 20 Febr. 1885 icke innehåller stadgande om särskild ljudsignal för fartyg, som bogseras.

Då det ämne, som här vidrörs, är ytterst viktigt, och som insänd. är af olika mening med Naut. För. styrelse i denna fråga, anhålles att här nedan få utveckla skälen därtill.

Ehuru § 12 icke innehåller något stadgande om ljudsignaler i tjocka för fartyg, som bogseras, så förbjuder den dock icke, att sådana gifvas. Tvärtom skulle man kunna antaga, att lagstiftarnes mening varit den, att sådana skulle gifvas, blott de icke gifvos af sådan beskaffenhet som de, hvilka förskrifvas i samma §, mom. a, b och c. Detta torde framgå vid jämförelse med § 7, der det säges, att de i §§ 3—11 omnämnda ljus och inga andra skola föras etc. Om meningen har varit, att inga andra ljudsignaler skulle gifvas i tjocka än de, som omnämnas i § 12, så hade väl detta särskildt anmärkts.

Men äfven andra omständigheter gifva vid handen, att man under särskilda förhållanden är berättigad att gifva andra signaler än dem, som förskrifvas i förordningen.

Så stadgas i § 1, att hvarje ångfartyg, som är under segel och icke under ånga, skall anses som segelfartyg. Men när ett ångfartyg, som blifvit redlöst till följd af skada på maskinen; och, utan att föra segel, under det att det bogserades, endast visade sina sidoljus, fann en engelsk domstol, att det derigenom icke begått något fel. Detta fartyg kunde dock icke komma under kategorien segelfartyg, enligt ordalydelsen i § 1.

Det har äfven af amiralitetsrätten i England fastställts, att ett fartyg, hvars skyldighet är att hålla sin kurs, har rättighet att visa bloss eller bluelights, då sådant anses nödvändigt, för att blifva bemärkt af det fartyg, som har skyldighet att hålla undan för det förra. Detta är dock ett ljus, som enligt förordningen endast skall visas af lotsar eller fiskare.

Då ändamålet med lagstiftningen i ämnet är att söka förekomma kollisioner, men förordningen inskränker sig till att för de allmännast förekommande fallen uppgifva sättet, på hvilket detta genom ljudsignaler skall ske;

då vidare lagstiftningen hvarken direkt eller indirekt förbjuder ljudsignaler att gifvas i andra fall än de i förordningen angifna;

då vidare åtskilliga prejudikat hafva stadfastat, att sådana i förordningen ej angifna signaler äro berättigade;

då vidare sådana signaler i tjocka betingas af självbevarelseinstinkten; och

då slutligen stadgandet i § 24 framhåller att: Ingen af dessa förskrifver skall frikalla något fartyg eller dess redare, befälhafvare eller besättning från följderna af försummelse att iakttaga försigtighetsmått, som betingas af vanligt sjömansbruk eller af särskilda för handen varande omständigheter så kan insändaren icke finna annat än att bogseradt fartyg har skyldighet att gifva sådan mistisignal, som tillkännagifver dess närvaro för andra i närheten varande fartyg.

Sådan signal får dock ej gifvas med klocka eller anghvisla, ej med trumma och ej med en, två eller tre stötar i mistluren, ty förordningen stadgar, att dessa signaler skola gifvas vid andra tillfällen än det ifrågavarande.

Den enklaste och bästa signalen för fartyg, som bogseras i tjocka, är utan tvifvel flera hastigt på hvarandra följande stötar i mistluren. Dessa måste dock vara minst fyra i sender; för öfrigt, ju flere dess bättre, och de kunna icke förblandas med de lagstadgade signalerna.

A. B.

Styrelsen för Naut. Föreningen fogar härtill några erinringar.

Det är i afseende på denna fråga en högst väsentlig skillnad mellan hvad man enligt gällande författningar är skyldig att göra, hvad man skall göra, för att inför domstol med trygghet kunna försvara sitt åtgörande, och hvad man vid öfverhängande och omedelbar fara möjligen kan göra, för att blifva bemärkt och undgå faran.

Den af "Sjökapten" framställda frågan afser tydligen att få utredt, om man enligt författningen har juridisk skyldighet att under bogsering i tjocka gifva signaler, d. v. s. under bogseringen allt fortgående signaler, och icke hvad man har att göra speciellt vid fall af omedelbar fara, och den afser icke att få

förslag på signaler, som möjligen kunde vara lämpliga att under bogsering användas.

Sannt är visserligen, att förordningen icke direkt och uttryckligen förbjuder signals gifvande af bogseradt fartyg, men indirekt förbjuder den detta, då någon sådan signal icke finnes upptagen bland de signaler, som skola gifvas, och visst torde det äfven vara att, om å sådant fartyg gifves signal, som oriktigt uppfattas och som därigenom vilseleder, och kollision inträffar, det bogserade fartyget kommer att af domstol fällas skyldigt.

Det har utrönts, att vid ljudsignaler förekomma flere afvikelser och egendomligheter, såsom att ljudet alls icke höres inom vissa områden, t. o. m. i närheten af ljudkällan, att ljudet än höres än förloras, att det förnimmes svagt och såsom från helt annat håll.

Ins. föreslår, att bogseradt fartyg skulle, såsom utan tvifvel den bästa och enklaste signal, gifva flere, minst fyra, hastigt på hvarandra följande trumpetstötar, och påstår att dessa icke kunna förblandas med de lagstadgade signalerna.

Då det är bekant, att ljudsignal till den grad missuppfattats, att den trots vara gifven af ett fartyg om styrbord, då det signalerande fartyget i verkligheten befunnit sig om babord, och att oregelbundna afbrott i ljudförnimmelsen kunna uppstå, våga vi icke tillstyrka den föreslagna signalen.

Tror ins. sig kunna svara för att 4, 5, 6 eller ännu flere trumpetstötar icke kunna missuppfattas, att icke 1, 2 eller flere af dessa kunna förloras, och signalen uppfattas såsom 1, 2 eller 3 ljud, gifna tätt efter hvarandra i en eller flere repriser, eller således just såsom signaler, förskrifne för segelfartyg? och om inför domstol det kunde bevisas, att signalen så blifvit hörd, hvilkendera parten blefve då färdig skyldig? Vi tro den, som gifvit icke förskrifven och vilseledande signal. Befinna sig dertill flere signalerande fartyg i närheten, så blefve det ännu svårare att rätt uppfatta den gifna signalen.

Lätt är det visserligen att föreslå signaler, men det är förvisso icke lika lätt att föreslå sådana, som icke kunna missförstås och mera skada än gagna, och man kan vara förvissad om, att det icke är af glömska, som mistisignal af bogseradt fartyg är i förordningen utelemnad, utan att det just är till följd af svårigheten att finna passande och säkra sådana.

Det kan härvidlag, vara af intresse att höra hvad den komité, som i England tillsattes år 1883, för att behandla frågor om kollisioner i tjocka och dessas förekommande, och som ännu icke slutat sina arbeten, i en förberedande rapport yttrat.

Bland komiténs första göromål var att offentligt inbjuda intresserade personer att inkomma med meddelanden och förslag. Komitén erhöi härför 69 svar, hvaraf många förslag, af hvilka nästan alla gingo i riktningen att införa särskildta mistisignaler, och flera af de föreslagna signalsystemen voro sinnrikt uttänkta.

Sedan komitén hade noggrannt öfvervägt denna del af frågan kom den dock till den slutsatsen att "införandet af ett sådant internationellt system af mistisignaler (international code af fogsignals) för handelsfartyg skulle snarare försäkra förvirring och olyckor än bidra till säkerhet, för det första på grund af den stora svårigheten att i tjocka gifva fullt tydliga och begripliga signaler, som svårigen kunna missförstås, och för det andra emedan det är att befara, att en sådan signal "code skulle fostra en känsla af inbillad säkerhet och uppmuntra till att gå med stor fart under "farliga omständigheter."

Vi förneka visst icke önskvärdheten af att en signal för bogseradt fartyg kunde bland de internationella bestämmelserna upptagas, under förutsättning att signalen blefve lätt att uppfatta och svar att missförstå, men med de internationella bestämmelserna, sådana de nu äro, kunna vi icke uti vårt svar till "Sjökapten" taga på vårt ansvar att förorda någon signal, som ej finnes upptagen i nämnda bestämmelser, och hvars mening derför vore för andra omöjlig att tyda, men så mycket lättare att missförstå.

Med detta nummer af "Nautiska Blad" följer en bilaga, innehållande: Bekräftelse på ett nyuppteckt grund; — Annonser.