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 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 5 A. AUGUSTI 1885.

Innehållsförteckning: Osund skeppsrederirörelse och ömsesidiga assuransklubbar. — Domslut med afseende på användningen af blossande sken ombord å fartyg. — Om panträtt i fartyg. — Färgblindhet hos sjömän.

Osund skeppsrederirörelse och ömsesidiga assuransklubbar.

(Shoddy shipowning and mutual insurance clubs).

Det ofördelaktiga läge, hvari sjöfarten för närvarande befinner sig, har gjort, att man egnat större uppmärksamhet åt några af dess grenar, än fallet skulle hafva varit om den idkats under gynsammare förhållanden. Också arbetar densamma nu under ett tryck, hvilket tyvärr icke visar tecken till aftagande.

Orsaken till detta tryck har man förnämligast att söka däruti, att allt för många fartyg blifvit bygda.

Då emellertid på senare tid nybyggandet af fartyg kontraherats inom måttliga gränser och antalet äldre sådana, som förolyckats, varit större än antalet nya, som anskaffats, vilja vi först undersöka, hvarför flera fartyg blifvit byggda än som af behofvet påkallats och hvarför desamma hållas i ständig fart, då resultatet af hvarje resa nära nog utvisar förlust.

Det är från denna synpunkt sedt, som vi hoppas gifva saken någon belysning.

Nybyggandet af fartyg i öfverdrifven grad är en känd sak, och allmänna slutomdömet synes vara, att det system, som för personen, den där låter bygga ett sådant, gör det möjligt att i hvarje fall försäkra vinsten, men däremot lemnar åt den eller dem, som förskjuta penningemedlen, att bära förlusten, naturligtvis ej sällan måste gifva anledning till hemlig samverkan *(conspiracy)* mellan fartygsbyggaren och den verkställande fartygsredaren; måhända är dock uttrycket conspiracy något för strängt. Likartade intressen, på grund af hvilka tvenne parter samarbeta till gemensam fördel på risken af en tredje, utgör väl icke alldeles hvad lagen kallar conspiracy, men skilnaden mellan det ena och det andra torde dock blifva beroende af definitionen. Om en fartygsbyggare lemnar kredit till en verkställande fartygsredare, om hvilken han vet, att han icke äger en shilling och åt honom bygger ett fartyg, hvarvid han bygger sitt hopp därpå, att det nog skall finnas lättroget folk, som betalar fartyget — ty därtill kommer det slutligen — då är fartygsbyggaren på afvägar. Antagligen afhänder han sig icke större del af sin egendom, än den för hvilken han erhåller liqvid. Med tillämpning af det på lotter om sextiofjerdedelar ställda rederisystemet behåller han (fartygsbyggaren) så många lotter, som för tillfället icke kunnat placeras på annan hand och med stöd af den gällande begränsade ansvarighetsförordningen *(Limited Liability Act)* betryggar han sin egen ställning genom panträtt. I hvarje fall försträcker den ena eller den andra bankinrättningen penningemedel, och förfarandet har i norra England erhållit sådan utsträckning, liksom det också är känd sak, att några af bankinrättningarna på grund af dylika förskotter mot säkerhet i egendom, för hvilken de sedermera saknat utväg att åt sig sjelfve bereda penningemedel, råkat i stor förlägenhet. Vi upprepa dessa fakta därför att det är på nordöstra kusten af England som systemet af dylik osund skeppsrederirörelse (därmed förstå vi, att man låter nybygga fartyg utan att äga medel att betala dem med, eller att hålla dem i fart) har uppnått sin största utveckling. Det är också företrädesvis på nordöstra kusten, som assurans klubbar efter ömsesidighetssystemet utöfva en stor verksamhet. Månne där existerar förbindelse eller gemenskap emellan den osunda skeppsbyggerirörelsen och assuransklubben? Vi tro att så är fallet, ty hvad assuransklubben beträffar, är hufvudsaken den, att där icke erfordras betalning åtminstone inom en viss tid, och enahanda är äfven förhållandet med den osunda skeppsrederirörelsen; vi vilja nu närmare undersöka, huru därmed förhåller sig.

Sjöfara har från äldre tider betraktats såsom en risk, för hvilken en skeppsredare har ansetts böra skydda sig genom försäkring, vare sig att denna grundats på ömsesidighet eller bestått däri, att en viss betalning i form af premie erlagts till en försäkringsgifvare, hvilken till följd häraf öfvertagit redarens risk och sålunda jemväl burit redarens förlust. Vare sig nu att man användt det ena eller det andra af sistnämnda försäkringssätt, så har äfven i de fall, då flere fartyg tillhört en och samma redare, alltid en del af afkastningen å hvarje fartyg blifvit reserverad för att betäcka sådana förluster, som i allmänhet icke kunna undvikas.

Försäkring efter det ena eller andra systemet är ett oundvikligt vilkor *(Conditio sine qua non)*. Härvid tillåta vi oss dock bemärka såsom betecknande, att allmänna

meningen stundom gått ända därhän att den förklarat, det den omständighet att man tagit för hög fartygsassurans, vållat förlust af menniskolif på sjön.

I fråga om totalförlusten af fartyg hafva myndigheterna stundom vändt sig till de redare, som haft med sådana fartyg att skaffa; därvid har det dock inträffat, att anklagelsen rigtats mot den man, som i följd af totalförlusten haft mest att förlora och minst att vinna. Emellertid står denna del af frågan utom ämnet för vår betraktelse. Vi ämna nu icke sysselsätta oss med förolyckade fartyg, utan i stället med sådana, som äro i fart, och med de omständigheter, som bidragit till nybyggandet af sistnämnda fartyg på en tid, då de icke varit behöfliga, samt slutligen med de orsaker, som otvifvelaktigt utgöra ett hinder för desammas afrustning eller uppläggning. Detta ämne leder oss in på de ömsesidiga assuransklubbarna.

Dessa storartade förvärf ha ej häller haft synnerlig vinst. Under loppet af de senaste två åren har man undersökt och framhållit missbruk, om hvilka det kan sägas, att de kända gifvit anledning till att de okända framdragits.

Vi vilja icke påstå, att favoritsystemet har någon gemenskap med annat godtgörelsesystem, men då den ena redaren antages vara i tillfälle att få sitt fartyg bestruket med färg på klubbens bekostnad, samtidigt som den andre icke utan svårighet kan utbekomma ersättning på grund af skäliga anspråk, börjar allmänheten anställa jemförelser och draga sina slutsatser.

För vår del önska vi uppehålla oss hvarken vid den ena eller andra af dylika berättelser; hvad vi önska visa är, att de ömsesidiga assuransklubbarna delvis äro skulden till att ett öfverdrifvet stort antal fartyg bygts på sista tiden och att de i ännu större mån bära ansvaret för det tryck, hvaraf sjöfarten lider, på grund af att det stora antalet fartyg, som för närvarande hållas i fart, segla med förlust.

Oundvikliga vilkoret för allt redande i skepp är, som redan nämndt, assurans, och oundvikliga vilkoret för assurans är att assuransgifvaren erhåller en godtgörelse, som står i skäligt förhållande till den risk, han löper.

En kaskoförsäkring hos Lloyds nödvändiggör premiernas erläggande i förskott. Ett icke obetydligt penningebelopp måste alltså utgå, innan fartyget hunnit införtjena något. Det ömsesidiga försäkringssystemet påkallar ej inbetalning vid riskens tecknande utan först långt efteråt och sedan penningemedel kommit redaren tillhaada.

Antag att en ångare kostat 30,000 £. Detta fartygs assurans för tre månader torde antagligen belöpa sig till 3,000 £. Skulle den redare, som planerat byggandet af ett sådant fartyg utan medel, hafva anskaffat sistnämnda belopp, innan försäkring kunnat ske, hvilket varit erforderligt efter det försäkringssystem, som icke afser ömsesidighet, *då* skulle såväl han (redaren) som fartygsbyggaren hafva betänkt sig tvenne gånger, innan de satt byggnadsplanen i verkställighet.

Klubbarne underlätta transaktionen. Ett fartyg som upptages i någon af dem, erlägger icke någon afgift vid inregistreringen vare sig för egen eller för något annat i klubben försäkradt fartygs räkning *förr* än sjöskada inträffar, och däraf följande ersättningsskyldighet uppstår. Först *då* ske uttaxeringarna på sätt som för de betalningsskyldige i allmänhet ställer sig lägligt och de uttaxerade penningemedlen motsvara assuranspremierna. Med anledning häraf kan det i fråga om fartygsbyggande på spekulation och osund skeppsbyggerirörelse sägas, att klubbarna på grund af sitt system med de fördröjda inbetalningarna otvifvelaktigt hafva underlättat byggandet af sådana fartyg, som aldrig blifvit bygda, hade detta system ej funnits. Vidare utgör berörda system orsaken därtill, att fartyg hållas i fart, som i annat fall hade legat afrustade eller upplagda. Hvar och en som har någon kännedom om assuransklubbar, känner jämväl de olägenheter, som framkallas af nödvändigheten att likvidera extra uttaxeringar, hvilka belopp aldrig på förhand kunna bestämmas, lika litet som den tid kan begränsas, inom hvilken de upphöra. Såsom någorlunda säkert beräknas från 2 till 5 år, men hvad verkan medför detta? Verkställande redaren för en ångare är ansvarig för inbetalningen af nämnda uttaxering, som blifvit honom påförd, och han måste verkställa dess liqvid. Fartyget kan möjligen ha inseglat något, men på grund af öfverenskommelse med delägarne hafva de inseglade medlen utdelats i den mån de influtit. Nu uppstå ogynsamma konjunkturer; fartyget kan icke lemna någon behållning, klokheten och redbarheten påbjuda därför, att det afrustas eller upplägges, men de extra uttaxeringarna, hvilka för visso icke uteblifva, huru skola de kunna liqvideras af en person, som allmän lag icke ålägger att reservera medel till deras betäckande, och som är i saknad af egna medel? Naturligtvis måste fartygets delägare sammanskjuta penningar till den extra uttaxeringens betäckande, men delägare i fartyg äro i allmänhet ovänligt stämde emot dylika tillskott, förnämligast när dessa hafva afseende på affärer, hvilka betraktats såsom reglerade.

Bland verkställande fartygsredare torde det icke finnas en bland tio, som är i tillfälle att oförberedt verkställa likviden för dylika extra uttaxeringar. Så länge fartyget hålles i fart, torde de visserligen kunna betäckas med influtne medel, men sedan fartyget blifvit upplagdt och affären afstannat, blir ställningen svårare. Till förekommande af en sådan förlägenhet och för beredandet af penningemedel — icke behållning — med hvilka dylika extra uttaxeringar kunna gäldas, hållas för närvarande hundratals fartyg i fart. Verkan häraf måste endast blifva den, att dödskampen förlänges.

Slutet måste och kan icke uteblifva; till dess qvarstår det faktum, att ömsesidig assurans ej blott bidragit till osund skeppsbyggerirörelse, utan ock att den utgör en omedelbar och obestridlig orsak därtill, att fartyg, som för närvarande hållas i fart samt segla med förlust, skulle hafva varit afrustade eller upplagda, om de hade varit försäkrade efter annat system.

* * *

Ofvanstående uppsats, som hemtats ur den i London utkommande tidningen "Fair play", innehåller åtskilligt af intresse. — Lyckligtvis har man icke hört talas om, att inom vårt land någon osund skeppsrederirörelse bedrifves, och ej heller äro våra på ömsesidighet grundade assuransföreningar att jemföra med de ofvan anförda, ithy att hos oss premien vid försäkringens tecknande erlägges dels kontant, dels genom aflemnande af med vederhäftig borgen försedd skuldförbindelse att infrias under assuransåret. Därjemte har assuranstagaren att utgifva så kallad tioprocentsförbindelse, hvilken jemväl är försedd med borgen. Tio-procentsförbindelserna bilda den reservfond, som anlitas i händelse assuransårets förluster icke skulle kunna betäckas med de vanliga premierna. Några föreningar låta försäkra den risk, som delägarne löpa på grund af nämnde förbindelser, i fråga om hvilka man därför kan säga, att ömsesidigheten förfaller.

Vigtigt domslut med afseende på användningen af blossande sken ombord å fartyg.

Wreck Commissioner's Court i London har nyligen efter grundlig undersökning af ett kollisionsfall afgifvit ett vigtigt domslut med afseende på användningen af blossande sken ombord å fartyg, som kan vara af intresse äfven för svenska rederier och nautiska kretsar. Det handlade om en den 20 April detta år icke långt från Tarifa timad sammanstötning mellan engelska ångaren "Merchant Prince" och norska barkskeppet "Hans Gude." Sammanstötningen skulle enligt den engelska besättningens utsago vållats på så sätt, att norska barkskeppet, som dessvärre efter ombordläggningen sjönk med en del af manskapet, visat blossande sken och dymedels missledt vakthafvande styrmannen på engelska fartyget. "Merchant Prince", ett fartyg om c:a 1,100 tons, befann sig på resa från Penarth till Genua; "Hans Gude" åter, ett barkskepp om 900 tons (egare firman Olsen i Bergen), var destineradt från Marseille till S:t Ybes i barlast. Af vittnenas utsago från det senare fartyget, hvars befälhafvare tyvärr äfven omkom, framgick, att styrmannen Agathe d. 20 April kl. 12 på natten öfvertagit befälet, då fartyget vid frisk O.S.O kultje och tämligen mörk, men klar luft styrande V. till N. befann sig på 7—8 sjömils afstånd från Tarifa. Strax därpå observerade han ljuset från en ångare, under det att en annan redan varseblifvits öfver styrbordsbog. Kaptenen var ännu på däck, och då denne märkte topplyktan och det röda skenet från den sist varseblifna ångaren, hvilken — som det tycktes — styrde rakt på barkskeppet, befallde han, att man skulle visa ett blossande sken på styrbordssida och föra det upp och ner. Omedelbart därpå kom ångarens gröna ljus i sigte, men försvann åter med detsamma, och det röda skenet blef åter synligt, hvarpå det blossande skenet visades för andra gången. Några ögonblick senare följde sammanstötningen på styrbordssidan af barkskeppet, hvilket därigenom vreds med fören åt söder och led så stor skada, att det sjönk kort därefter. Kaptenen och 7 man drunknade, 4 personer hade räddat sig om-

bord på ångaren, och de öfrige 5 upptogos ur vattnet. Styrmannen förklarade på det bestämdaste, att sidolanternorna lyst ordentligt; barkskeppet hade seglat för förlig vind, och det blossande skenet hade på kaptenens befallning visats första gången, då ångaren ännu var på cirka 3—4 sjömils afstånd, då dess ljus synts 2 streck öfver barkskeppets styrbordsbog. Kaptenen hade med det blossande skenet velat varsko den främmande ångaren. Sedan det gröna skenet kommit i sigte, hade man måst antaga, att ångaren lagt sitt roder babord.

Kaptenen på "Merchant Prince", Newton, framställde saken på följande sätt: Han hade vid ifrågavarande tillfälle sjelf varit på däck och hade låtit styra S.O., då han ett streck öfver babordsbog på ett afstånd af 2 sjömil upptäckt ett blossande sken, om hvilket han antagit, att det visades ombord på någon ångare, som seglade i samma riktning som han sjelf. På grund därat hade han oförändradt bibehållit kursen. Fem minuter senare hade han varseblifvit det gröna skenet, som syntes endast mycket obestämdt $1^1/_2$ à 2 streck öfver babordsbog, oaktadt de båda fartygen då varit endast två skeppslängder från hvarandra. Skrofvet hade han icke kunnat se. Det kommenderades genast: back för full maskin, rodret hade lagts hårdt babord, men det var för sent, så att en sammanstötning icke kunde undvikas. Han hade sett det blossande skenet 4 eller 5 gånger ständigt röra sig upp och ner och frågat de räddade matroserna, hvarför de visat detta, då de seglat för förlig vind, men icke fått något svar därpå. Då han sedermera upprepat frågan, hade styrmannen svarat, att så skett på kaptenens befallning. Det blossande skenet hade — enligt kaptenens utsago — varit enda orsaken till ombordläggningen. Samma vittnesmål aflade styrmannen: Barkskeppets gröna ljus hade brunnit endast mycket svagt och hade varit nära att slockna; för den skull hade också de båda fartygen redan varit hvarandra så omedelbart nära, då man $1^1/_2$ streck öfver babordsbog upptäckte barkskeppet. Det blossande skenet hade svängts utombords upp och ned och därpå undanskymts af brädgångarne en stund. Det hade varit svårt att urskilja, om det blossande skenet kom från en med- eller motseglare; dock hade de måst antaga det förra. Första gången hade man sett skenet på ett afstånd af 1—$1^1/_2$ mil 5 minuter före sammanstötningen och noga betraktat det med nattkikare, men tagit det för ett sådant sken, som skall visas öfver aktern och därför icke tänkt på någon fara. Så snart det gröna skenet blifvit synligt, hade rodret lagts hårdt babord och kommenderats "back för full maskin." Kollisionen skulle i alla fall icke kunnat undvikas genom att rodret lagts styrbord.

De öfriga vittnena bekräftade dessa båda vittnesmål utan att kunna lemna något nytt bidrag till sakens utredning.

Slutligen förelades för domstolen följande sju frågor att besvaras: 1) Hade på "Hans Gude" och "Merchant Prince" vederbörlig utkik hållits före kollisionen? 2) Hade de båda fartygen före sammanstötningen fört de i lag föreskrifna ljussignalerna? 3) Var befälhafvaren på "Hans Gude" berättigad att visa blossande sken? 4) Var kaptenen på "Merchant Prince" berättigad att fortsätta farten för full maskin, då han hade sett det blossande skenet, och har han följt art. 18 i lagen om vägen på hafvet? 5) Navigerades fartygen med behörig omsorg? 6) Har kaptenen på "Merchant Prince" gjort allt, hvad göras kunde för att rädda menniskolif? 7) Bär något af fartygen skuld till sammanstötningen, eller har denna vållats af dem båda?

De båda första frågorna besvarades efter grundlig motivering jakande af domstolen. Med afseende på den tredje ljöd utlåtandet, att då barkskeppet med en fart af 7—8 sjömil seglande för förlig vind sett ett rödt ljus två streck öfver bogen, så att alltså en sammanstötning kunde uppstå, om farten fortsattes, kaptenen utan tvifvel med hänsyn till den hotande faran hade haft befogenhet att visa blossande sken. Från ångarens sida hade visserligen det påstående fällts, att barkskeppet icke varit berättigadt därtill, men i detta fall var den hotande faran för sammanstötning bestämmande. Kaptenen på "Merchant Prince" hade däremot i början visserligen kunnat antaga, att fackelskenet visats från aktern af ett fartyg, som upphunnits, men han hade under alla omständigheter bort ändra sin kurs för att gå fri från det andra fartyget. I alla händelser hade han icke varit berättigad att fortsätta sin fart med oförminskad hastighet. Enligt domstolens åsigt hade kaptenen på "Merchant Prince" varit skulden till sammanstötningen, i det han icke uppmärksammat 18 art. i nyssnämnda förordning. I början hade han med afseende på det blossande skenet kunnat sväfva i villfarelse, men sedan hade han icke bort bibehålla sin kurs. Kaptenen och öfrigt befäl på "Hans Gude" hade icke bidragit till kollisionen. Fartygsbefälhafvarens certifikat skulle dock icke suspenderas, ty om denne också begått ett stort misstag, vore han dock i visst afseende ursäktad. — Vid manskapets räddning hade kaptenen gjort allt, hvad i hans förmåga stod.

Om panträtt i fartyg.

För dem, som intressera sig för denna fråga, torde det ej vara ovälkommet att få del af, huru den blifvit löst i Hamburg, likasom ock hvad som där påbjudits ifråga om registrering af flodfartyg. Lagen om panträtt, som trädde i kraft den 15 Maj detta år, återgifves här i sin helhet.

Lag rörande förpantning af fartyg samt lag rörande *Register för Hamburgs flodfartyg.*

Senaten har i likhet med stadsfullmäktige beslutat och kungör härmed såsom lag följande:

LAG I.
Om förpantning af fartyg.

§ 1. I sådana till fraktfart ämnade fartyg (kofferdifartyg), som äro inregistrerade i Hamburgs fartygsregister, samt i sådana flodfartyg af mer än 50 kub.-met. brutto dräktighet, som äro inregistrerade i det från och med i dag lagligt gällande flodfartygsregistret, uppstår genom inskrifning af den summa i skeppsregistret, för hvilken fartyget jemte tillbehör skall förpantas, en kontraktsenlig panträtt, hvilken, oafsedt från undantagsfallen i § 7, blir gällande äfven mot tredje person, som genom köp kommit i besittning af fartyget, och hvilken panträtt i händelse af redarens konkurs lemnar garanti på rättigheten af särskild godtgörelse ur panten.

§ 2. Inregistrering af förpantning i andelar af fartyg är ej medgifven.

§ 3. Inregistreringen sker på anmälan af redaren eller fartygets egare eller på grund af ett lagligt medgifvande från dennes sida eller på begäran af någon fordringsegare, om denne framvisar redarens eller fartygsegarens förpantningsdokument, som ger honom fullmakt att inregistrera panträtten. För den i fartygsregistret såsom redare eller fartygsegare betecknade behöfves ingen vidare legitimation.

De rättigheter, som äro en följd af en sådan inregistrering, kunna helt och hållet eller delvis genom fordringsegarens skriftligt till fartygsregistret inlemnade förklaring öfverflyttas på andra. Redaren eller fartygsegaren är det medgifvet att inregistrera en viss summa i sitt eget namn eller att låta öfverflytta ett inregistreradt belopp på sig, utan att den närmast stående fordringsegaren därför har rättighet att fordra, att detta skuldbelopp skall dödas.

§ 4. Registret skall innehålla:

a) Fordringsegarens namn;

b) Den summa, för hvilken panträtten är betingad, jämte förfallotiden eller den för utbetalningen aftalade uppsägningsfristen;

c) Tiden då och stället hvarest registreringen skedde.

Dessutom kan registret angifva den räntefot, efter hvilken räntorna å skulden årligen skola erläggas. Redaren eller fartygsegaren är förpligtigad att när som helst på fordringsegarens begäran och på dennes bekostnad låta inregistrera den beräknade räntefoten.

Om ett rederi utfärdar eller har utfärdat obligationer, stälda på innehafvarne (med prioritetsrätt), hvarigenom dess fartyg förpantats, så skall man tillse, att rederiet i registret eller på de ifrågavarande fartygens certifikat låter anteckna, att en inregistrering af panträttigheterna icke eger rum ställd på innehafvaren.

§ 5. Inregistreringen förrättas af registreringsmyndigheterna, och den måste ske på samma gång i fartygsregistret och på certifikatet eller fartygspatentet. Dock kunna registreringsmyndigheterna, om fartyget icke ligger i registreringshamnen, införa det i fartygsregistret, om de få ett tillförlitligt intyg på, att en dylik inregistrering på certifikatet eller fartygspatentet företagits af tyske konsuln i den hamn, där fartyget befinner sig, eller af notarius publicus på den ort i Tyskland, där flodfartyget ligger. Öfverlåtandet på annan person af en panträtt, som icke inregistrerats i redarens eller fartygsegarens namn, likasom ock upphäfvandet af en sådan panträtt kan ske när som hälst genom en af pantfordringsegaren afgifven förklaring äfven utan hänvisning till den ifrågavarande inregistreringen i certifikatet eller fartygspatentet.

Redaren och fartygsbefälhafvaren kunna, om fartyget ligger i registreringshamn, af registreringsmyndigheterna vid vite åläggas att in-

lemna certifikatet eller fartygspatentet i och för inregistrering af de ändringar, som ännu icke anmärkts däri.

§ 6. Bland de i skeppsregistret inregistrerade posterna bestämmes prioritetsrätten efter den tidsföljd, hvari inregistreringen skett.

Vid ett partiellt öfverflyttande af panträtt kan prioriteten bestämmas äfven mellan de särskilda delarne. Med de räntor, som ännu icke erlagts för ett visst kapital, skall man, så vida icke en högre räntefot än 6 % afralats, med afseende på prioritet förfara på samma sätt som med kapitalet under loppet af två år.

De införda posterna komma först i ordningen efter de panträttigheter, som fordringsegarne hafva enligt landets lag; de hafva företräde framför sådan panträtt, som icke kontraktsmässigt inregistrerats. Genom inregistrering af en lagligt gällande panträtt afstår den berättigade från sin prioritetsrätt för de redan inregistrerade panträttigheterna. På grund af att förfallodagen för en inregistrering förkortas eller förlänges eller att uppsägningen återtages, d. v. s. uppsägningsfristen ändras, kunna de efterkommande fordringsegarne icke göra sin rätt gällande.

§ 7. Panträtten upphör genom inbetalning af det i skeppsregistret införda beloppet.

Betalningen sker på förklaring af fordringsegaren, på dennes styrkta samtycke till upphäfvande af förpantningen eller på grund af ett rättsligt utlåtande, som har samma laga kraft som fordringsegarens medgifvande.

Dödandet af skulden sker vidare på grund af protokoll öfver en inom landet gjord försäljning på exekutiv väg, öfver en på andragande af utredningsmannen i redarens konkurs verkställd laga försäljning, öfver en frivillig, i laga ordning förrättad försäljning af fartyg från Hamburg samt öfver ett af fartygsbefälhafvaren i händelse af tvingande nödvändighet på grund af hans lagliga befogenhet gjord försäljning.

I de fyra sistnämnda fallen träder köpesumman i fartygets ställe, så länge den innestår vid domstolen eller ännu befinner sig i fartygsbefälhafvarens ego.

Af köpeskillingen skola kapital och räntor betalas efter den prioritetsskala, som i § 6 angifvits.

§ 8. Infriandet af skulden skall af registreringsmyndigheterna antecknas i skeppsregistret och inregistreringsanteckningen på samma gång öfverstrykas.

Betalningen skall likaledes med det snaraste antecknas på certifikatet och inregistreringen öfverstrykas.

§ 9. Utdrag ur skeppsregistret skall på begäran lemnas öfver inregistrerade poster med angifvande af deras prioritet jämte bifogande af ämbetssigill och registrators egenhändiga underskrift.

§ 10. I afgift skola erläggas:

för inregistrering af en post, inberäknadt prioritetsanteckningar samt biuppgifter om räntefoten och förfalloterminen för räntornas erläggande	6 mark
för omskrifning eller delning af en post, inberäknadt prioritetsanmärkningen för de olika delarne . . .	4 „
för inbetalning af en post	2 „
för protokollsutdrag	2 „

Stämpelafgifter upptagas icke.

§ 11. Öfvergångsbestämmelse. Kontraktsenliga panträttigheter i de i Hamburgs skeppsregister upptagna fartygen, hvilka uppstått, innan denna lag trädt i kraft, skola inom de tre första månaderna efter denna tidpunkt införas i skeppsregistret med utsatt datum, när förpantningen skedde, om fordringsegaren så önskar, äfven utan redarens samtycke, och detta datum är äfven i fråga om de panträttigheter, som under tiden kunnat inregistreras, bestämmande för prioriteten mellan de olika fordringarne. Om fartyget under denna mellantid af tre månader icke ligger i registreringshamnen, så skall certifikatet omedelbart efter återkomsten dit inlemnas till registreringsmyndigheterna för att införas.

Därest ett rederi utfärdat obligationer, lydande på innehafvaren (prioritetsobligationer), hvarigenom det förpantat sina fartyg, skall det inom de tre första månadernas utgång efter det denna lag trädt i kraft, i skeppsregistret och med första möjliga på de förpantade fartygens certifikat låta anteckna, att en inregistrering af panträttigheter icke förekommer, lydande på innehafvaren.

LAG II.

Om Registrering af flodfartyg.

§ 1. Alla de fartyg, som äro försedda med skeppspatent, utfärdadt i Hamburg, men som icke skola inregistreras i registret för fartyg, som idka vidsträcktare sjöfart, skola, om de hafva en drägtighet af mer än 50 kub.-met. brutto, inregistreras i ett särskildt för dem afsedt register, som skall stå under uppsigt af deputationen för handel och sjöfart.

§ 2. Skeppsregistret skall hållas tillgängligt för hvar och en. Utdrag därur skall lemnas åt hvar och en, som det önskar, mot erläggande af den afgift, som härför fastställes af senaten och stadsfullmäktige.

§ 3. Inregistreringen skall innehålla:

a) Fartygets cert (om ångfartyg, däcksbåt eller börding).
b) Det nummer, som det för fartyget utfärdade patentet innehåller.
c) Namnet (namnen) på egaren (egarne).
d) Drägtigheten.
e) Kubikinnehållet.
f) Tiden när och stället hvar fartyget bygdes.
g) Datum när fartyget infördes i skeppsregistret. Fartygets namn, om något sådant finnes, skall äfven inregistreras.

§ 4. Ändringar i de redan inskickade uppgifterna skola anmälas inom fyra veckor efter handlingarnas inlemnande till registreringen; likaledes skall anmälan göras, om fartyget förolyckats eller en längre tid legat i overksamhet.

§ 5. Fartygets egare skola vid vite af 15—150 mark för hvarje fall uppfylla de i §§ 1—4 anförda bestämmelserna för inregistrering. Om fartyget försäljes i följd af rättslig bestämmelse, så skall, om försäljningen skett genom myndighet i Hamburg, bevis därom å ämbetets vägnar anskaffas för att hos registreringsmyndigheterna företes.

§ 6. Kontraktsenlig panträtt i de i dessa skeppsregister införda fartygen, skall på de intresserade parternas anmodan likaledes införas i detta register allt efter de bestämmelser, som denna lag stadgar om förpantning af fartyg, och med den kraft och verkan, som denna medför.

Färgblindhet hos sjömän.

Sedan ungefär 8 år tillbaka existerar i England en förordning enligt hvilken sjömän som vilja skaffa sig styrmans- eller kaptenspatent, måste underkasta sig en pröfning om färgblindhet. Pröfningen består däri, att ett antal röda, gröna, hvita, blåa, gula och svarta kort förelägges den pröfvande. Af dessa skall denne då utsöka den färg, man begär af honom; därpå lägger man fram för honom ett enstaka kort, hvars färg han skall bestämma, och slutligen skall han sortera samtliga korten. Enligt lag har denna metod visserligen ansetts till fylles görande för att utröna total eller partiell färgblindhet, men navigationseleverne måste dessutom undergå en pröfning med färgade glas. Glasen uppställas i ett mörkt rum, som är svagt upplyst, och den pröfvande har då att skilja mellan ett rödt och ett grönt.

Orsaken till detta tillvägagående ligger i öppen dag. Om dagen måste vakthafvande styrmannen kunna urskilja de af olika färger sammansatta flaggsignalerna, under det att han nattetid skall observera ljusskenen från främmande fartyg, af hvilka det röda och det gröna äro de vigtigaste.

Enligt engelsk förordning blifva endast sådane kandidater såsom färgblinde erkända, hvilka icke vid dagsljus kunna särskilja rödt, grönt och svart eller om natten rödt, grönt och hvitt. Enligt uppgift, lemnad af "*Board of Trade*", blefvo under perioden 1879—1885 icke mindre än 85 underkända för färgblindhet. Bland annat meddelas i denna intressanta rapport, att en styrman, som farit 31 år på passagerarefartyg och skulle aflägga kaptensexamen, beskref de ljusgröna glasen såsom röda, de mörkgröna såsom blåa och de ljusblåa såsom röda. En annan, som farit såsom förste styrman i 20 års tid, tog de mörkgröna glasen för röda och gula, hvaremot en annan, som seglat 15 år, icke kunde skilja mellan rödt och grönt, och som vid en senare pröfning befanns anse de gröna glasen för röda och gula, de blåa för gröna och de gula för röda. Alla desse måste förklaras oduglige för vidare tjenstgöring till sjös.

Lägger man tillhopa flere dylika fall, tränger sig den frågan ovilkorligt på en, huruvida icke många af de kollisioner, som aldrig blifvit fullt utredda, uppstått på grund af utkikens eller vakthafvande styrmannens färgblindhet.

Då endast bland befälet så många som 85 bevisligen äro färgblinde, blir det en annan fråga af lika stor vigt för sjöfarten att utröna, huru vidsträckt färgblindheten är spridd bland matroserna. Härom har man dock dess värre hvarken i England eller annorstädes skaffat sig närmare uppgifter. "Board of Trade" är endast berättigad att pröfva sådane, som vilja hafva certifikat, och icke ens lotsarne behöfva undergå någon pröfning.

Med detta nummer af „Nautiska Blad" följer en bilaga, innehållande: Spridda nyheter. — Frågor och svar. — Annonser.