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 7 A. OKTOBER 1885.

Innehåll: Bestämmelser i Storbritannien angående lastlinien å fartyg. — Sjörättsmålet „Xantho-Valuta". — Ersättning för bergning af ångare. — Sjörättsmål afgjordt vid kassationsdomstolen i Paris. — D:o om sjöodugligt fartyg. — Något för fartygsbefälhafvare att beakta vid fraktfart och fraktslut (slut). — Skeppsredareföreningens i Sunderland möte med anledning af frågan om bestämmandet af lastlinie å fartyg. — Spridda nyheter. — Annonser.

Bestämmelser i Storbritannien angående lastlinien å fartyg.

Komitén i Storbritannien för bestämmande af lastlinien å fartyg har till Board of Trade öfverlemnat sin berättelse med bifogande af tabeller och föreskrifter. Nämnda förslag har af Board of Trade godkänts, och dess tjenstemän hafva däraf erhållit afskrifter. Dessutom äro nämnda förslag och tabeller för allmänheten att tillgå hos samtlige bokhandlare i Storbritannien.

Board of Trade's tjenstemän anse icke något fartyg för djupt nedtryckt, då dess lastlinie är utmärkt i enlighet med förenämnda föreskrifter.

Till bevis på att lastlinien på ett fartyg blifvit märkt i öfverensstämmelse med föreskrifterna och tabellerna skall i Storbritanniens förnämsta hamnar hos Board of Trade's tjenstemän förevisas Lloyds Registerkomités certificat i händelse lastlinien blifvit bestämd af denna komité, eller också Board af Trade's certificat, om lastlinien blifvit bestämd af dess tjenstemän. För framtiden kommer Board of Trade icke att bestämma lastlinie för fartyg, då de äro klassificerade i Lloyds Register. Äro deremot fartyg klassificerade eller hafva de klass i annat klassificeringssällskap bestämmes lastlinien af Board of Trade efter anmälan af redaren. Sådan anmälan bör vara bilagd med fullständig beskrifning öfver fartyget.

Det är Board of Trade's önskan, att till ledning för de personer, som hafva befäl å eller utöfva redare- eller kommissionärskap för fartyg tillkännagifva, det föreskrifterna och tabellerna i fråga om lastliniens bestämmande, medgifva minsta antal fria bord (freeboards) endast åt sådana fartyg, som hafva högsta klass samt att icke andra än sådana fartyg äro tillåtna att nedtryckas djupt.

Fartyg som, hafva fått freeboards bestämdt af Lloyds Register eller Board of Trade, äfvensom andra fartyg förbjudas att afsegla och kvarhållas i hamn, därest de med hänsyn till årstiden och resan äro djupare nedtryckta än föreskrifterna och tabellerna medgifva, och sådana fartyg som icke fått freeboard bestämdt, erhålla, så vidt möjligt är, underrättelse af Board of Trade's tjenstemän om hvad i fråga om lastlinien är att iakttaga.

Då sålunda Board of Trade's tjenstemän genom förenämnda anordning till stor del befriats från att bära ansvaret för att fartygen för djupt nedtryckas på last, kommer institutionens ombud i hvarje fall, då fråga förekommer inför domstol om att fartygets förolyckande kan hafva vållats af öfverlastning, yrka att den frågan pröfvas, huruvida lastlinie funnits utmärkt eller om den varit öfverskriden. Board of Trade's ombud kommer jämväl hädanefter, i händelse det skulle visa sig, att ett fartyg varit djupare nedtryckt på last än dess ålder, egenskap, klass och gällande tabeller medgifva, yrka ansvar å redaren och den person, som bär ansvaret för fartygets lastning, för delaktighet i för olyckandet.

Thomas Gray, biträdande sekreterare. *T. H. Farrer*, sekreterare.

Sjörättsmålet Xantho-Valuta.

Den 24 Juni 1884, klockan omkring 2 på morgonen, sammanstötte i Östersjön, i närheten af Gotland, tyska ångaren Valuta med Hullångaren Xantho — den förre lastad med stenkol destinerad till Ryssland, och den senare styckegodslastad destinerad till England — med den följd, att Xantho, kort efter ombordläggningen, sjönk. Xanthos befäl, besättning och passagerare, inalles 34 personer, upptogos å Valuta, som sjelf mycket skadad ankom till Slitö samma dag på aftonen.

Med anledning af nämnde sammanstötning blef rättegång anhängiggjord vid rådhusrätten i Visby den 14 derpå följande Juli, och har den 14 sistlidne September i målet afkunnats följande

Utslag.

Då hvad först angår de, å hufvudkärandens sida emot de af genkäranden åberopade vitnena Jepsen, Peutz, Nielsen och Thomsen i jäfsafseende framstälde anmärkningar, Jepsen visat sig ostadig i sina uppgifter, frånkänner rådstufvurätten Jepsens vitnesmål vitsord såsom laga bevis, men deremot finner rådstufvurätten, hvad hufvudkäranden anfört emot Peutz, Nielsen och Thomsen, såsom saknande laglig grund, ej förtjena något afseende.

Vid öfvervägande af hvad i sjelfva målet förekommit, finner rådstufvurätten det vara

ostridigt: att ångfartygen „Xantho“ och „Valuta“ natten mellan den 23 och 24 Juni sistlidne år klockan omkring två ute på Östersjön i närheten af Fårön invid Gotlands östra kust först iakttagit hvarandra på ett afstånd af minst fyra tidsminuter, hvardera ångbåten styrande i sådan riktning, att deras kurslinier skolat skära hvarandra; att Xantho, för undvikande af ombordläggning, redan derförinnan i anledning deraf, att „Valutas“ ånghvisselpipa förnummits ombord å Xantho, vikit styrbord bän, hvilken manöver, å genkärandens sida oemotsagd, tillika vinner en yttre bekräftelse uti den omständigheten, att man ombord å Valuta, enligt genkärandens egen afgifna sjöförklaring, först varseblifvit Xantho, hvars ursprungliga kurs gått i sydvestlig riktning, två streck utanför Valutas styrbords bog, styrande i vestlig riktning; samt att „Xantho“, så snart dess befäl fått „Valuta“ i sigte, ytterligare hållit af åt styrbord; och enär Xantho sålunda manövrerat i fullkomlig öfverensstämmelse med gällande internationella regler för undvikande af ombordläggning ute å öppen sjö, samt den timade sammanstötningen i enlighet med nämnde regler bort kunna undvikas, derest ombord å „Valuta“, på sätt genkäranden uppgifvit, genast vid Xanthos varseblifvande likaledes iakttagits nyss omförmälda manöver att hålla af åt styrbord, äfven om „Valuta“, såsom genkäranden jemväl påstått, ej tillika genast stoppat och backat; alltså, och då genkärandens uppgift angående den ombord å „Valuta“ vidtagna manöver, om tiden för hvars utförande genkäranden ej förebragt någon närmare utredning, och hvars öfverensstämmande med hvad som verkligen egt rum, hufvudkäranden uti sin afgifna sjöförklaring och allt fortfarande under målets handläggning på det bestämdaste motsagt, än vidare förringas och vederlägges af den utredning, som å hufvudkärandens sida genom sakkunnige mäns utlåtande i målet åstadkommits; ty anser rådstufvurätten det vara styrkt att „Valuta“ ej genast, då Xantho varseblifvits, utan först då sammanstötningen ej mera kunnat undvikas, och följaktligen försent sökt manövrera i enlighet med reglerna för undvikande af ombordläggning, hvadan den skedda sammanstötningen har sin grund uti felaktig manövrering å genkärandens sida; och dömer rådstufvurätten i följd häraf genkäranden och ångfartyget Valutas rederi, hvilkendera bäst gälda gitter, rederiet dock ej i vidsträcktare mon än värdet af ångfartyget „Valuta“ och dess vid sammanstötningen förande frakt förslår, att genast till Xanthos rederi utgifva i skadestånd, för det sjunkna ångfartyget Xantho dess värde med nitton tusen pund engelska sterling, och för dess innehafda last tio tusen sjuttiofem pund samma mynt, enligt den å Stockholms börs gällande kurs, då likviden sker.

I anseende till målets tvistiga beskaffenhet varda rättegångskostnaderna emellan parterna kvittade. — Som ofvan.

På rådstufvurättens vägnar:
C. Een.

Ersättning för bergning af ångare.

Amiralitetsrätten i London har nyligen fällt utslag i en bergarlönsprocess, som rederiet för ångbåten „Biela“ i kaptenens och besättningens namn anställt mot egaren af engelska ångaren „Tagliaferro“ för utbetalning af 6,000 £. Af rättegångsförhandlingarna framgick, att „Biela“, ett fartyg om 2,182 tons brutto och 1,379 tons netto, sistlidne vår befann sig på resa till Brasilien med full last styckegods, post, fyra passagerare och en besättning af 42 man, och att det den 14 Mars kl. 2 e. m. på ungefär 46° 59′ N. och 8° 37′ V. på fyra sjömils afstånd upptäckt engelska ångaren „Tagliaferro“, som visade nödsignaler. Fartyget slingrade mycke, och tog sjö öfver däck. „Biela“ utsatte med stor möda en båt, som trots faran rodde till „Tagliaferro“, hvilken för tre dagar sedan hade förlorat alla propellbladen, och i början tagits i släptåg af franska ångaren „Ville de Victoria“, men sedan på grund af det dåliga vädret öfverlemnats åt sig sjelf och småningom drifvit åt vester. Kaptenen på „Tagliaferro“ hade ytterligare meddelat, att på morgonen en annan ångbåt passerat förbi, men den hade ej gjort något försök att berga. Under färden till och från „Ville de Victoria“, med hvilken kaptenen på „Biela“ öfverenskommit om en bergarlön af 6,000 £, om „Ville de Victoria“ kunde bogsera „Biela“ till en säker hamn, hade några af besättningen blifvit skadade. Kaptenen på „Biela“ förklarade sig derpå beredd att bogsera „Tagliaferro“ till Lissabon. Med stor möda och under ständig fara för sammanstötning fördes en bogsertross ombord på „Tagliaferro“, men vädret var så stormigt, att bogserandet icke längre kunde fortsättas på aftonen och „Biela“ under natten blott kunde hålla sig i närheten. Sedan „Biela“ bogserats den 15 och 16 Mars, sprang på aftonen af sistnämnda dag ståltrossen, fastgjordes dock å nyo påföljande morgon på „Tagliaferro“, och den 18 Mars inträffade båda fartygen efter en resa af 490 sjömil välbehållna i Lissabons hamn.

„Tagliaferros“ värde anslogs af käranden till 15,000 £, lasten till 11,000 £ och frakten till 564 £, under det att „Biela“ hade ett värde af 40,000 £ och dess last 55,202 £. I motsats häremot påstodo egarne af „Tagliaferro“, hvilken var stadd på resa från Alexandria till Antwerpen med en last majs och hvete, och som hade drägtighet af 1,598 tons brutto, att bergningsarbetet öfverhufvud icke varit så betydligt och farligt. Särskildt anmärktes, att fartyget icke drifvit åt vester, att besättningens antal icke varit otillräckligt och att faran för en sammanstötning med „Biela“ hade förefunnits lika litet som kaptenen på „Ville de Victoria“ hade utlofvat en bergarlön af 6,000 £. Värdet af fartyg, last och frakt utgjorde inalles 26,805 £. Svaranden vore därför beredvillig att betala 2,000 £, hvarmed „Bielas“ hjälp vore fullkomligt godtgjord.

Domstolen ansåg, att „Tagliaferro“ befunnit sig i allvarsammare fara, emedan den svårligen kunde manövrera och mer och mer drifvit åt vester, där den icke längre kunde vänta att påträffa några andra ångbåtar. Äfven faran för båten kunde icke alldeles uteslutas ur beräkningen, om faran också icke varit så stor, som hon af käranden framställdes. Ett belopp af 2,000 £ vore därför för ringa tillmätt och måste höjas till 2,500 £; däraf skulle rederiet få 2,000 £ och manskapet återstoden, hvaraf kaptenen en tredjedel och besättningen det öfriga i mån af deras hyra.

Sjörättsmål afgjordt vid kassationsdomstolen i Paris.

Ett intressant domslut med afseende på förvägradt mottagande af last har kassationsdomstolen i Paris fällt i en process, som anhängiggjorts af Compagnie Générale Transatlantique mot firman Casalonga i Tunis. I konnossementerna för 60 fat vin, som bolagets agent i Cette den 4 Oktober mottagit i och för vidare befordran till Tunis, funnos flere klausuler rörande rederiets befrielse från ansvarsskyldighet och bland annat den bestämmelsen, att bolaget icke kunde göras ansvarigt för dröjsmål vid aflemnandet, hvilka kunna uppstå därigenom, att ångbåtens ankomst till omlastningshamnen icke sammanföll med dagen för den för vidare befordran beställda ångarens afgång. I Marseille inlastades den 10 Okt. nio af dessa fat vin, hvilka framkommo till Tunis den 15 Okt., hvaremot de öfriga 51 faten vidare befraktades den 12 Okt. med en annan ångbåt, som först den 19 Okt. framkom till bestämmelseorten. Efter mottagandet af konnossementen afvaktade Casalonga de vanliga sex dagarne och begärde sedan af rederiet ersättning för de resterande 51 faten, i det att firman under påpekande af att hon i rätt tid erhållit de första nio faten, ställde de öfriga 51 faten till bolagets förfogande.

Saken kom närmast inför handelsdomstolen i Tunis, som fälde utslag till förmån för firman Casalonga, men fördes sedan af rederiet inför appellationsdomstolen i Aix, hvilken bekräftade den första domen och fällde det utlåtande, att frågan om skadeersättning bäst afgjordes därigenom att faten ställdes till bolagets fria förfogande. På grund däraf förelade rederiet detta fall för kassationsdomstolen i Paris. Det stödde sig därvid närmast på art. 1134 i Civil Code, enligt hvilken „lagligt träffade öfverenskommelser äro bindande för båda parterna och endast genom ömsesidigt medgifvande kunna upphäfvas“, samt på art. 283 i handelslagen, som säger, att det i föreskrifven form utfärdade konnossementet utgör rättesnöret för de i lasten intresserade parterna. Därvid sökte svaranden bevisa, att domen i de båda första instanserna innebar ett lagbrott, då den direkt motsade bestämmelserna i konnossementet, hvarförutom äfven en af bolagets invändningar, att firman Casalonga icke haft rättighet att ställa faten till rederiets förfogande, emedan firman icke påvisat någon skada, hade lemnats alldeles utan afseende.

Kassationsdomstolen stadfästade emellertid de båda första domsluten och uttalade sig på följande sätt: Då den omtvistade domen, utan att lemna ur sigte betydelsen af art. 16 och 20 i konnossementet, förklarar, att bolaget vid kontraktets uppfyllande begått fel och uppgifvit dessa fel såsom motiv för do-

men, kan icke häller någon falsk utläggning af öfverenskommelsen eller någon öfverträdelse af de anförda artiklarna hafva egt rum. Då det i domen vidare förklarades, att det skadestånd, hvartill rederiet borde dömas, bäst fastställdes därigenom att varorna ställdes till bolagets förfogande, hade därmed också indirekt uttalats, att skada uppstått för lastemottagaren.

Sjörättsmål om sjöodugligt fartyg.

Ett sjörättsmål rörande gemensamt haveri har nyligen förevarit i Havre mellan lastemottagare och assuradörer. Engelska fartyget "Herman", kapten Marvin, befraktades för en last guano från Lobos-öarna till Europa. Innan fartyget lemnade Callao för att intaga last, hade kaptenen låtit en af Llyods agenter besigtiga detsamma och erhållit certifikat öfver sjöduglighet. Fartyget kvarstannade två och en half månader vid Lobos' redd och afseglade den 25 Juni 1883. Två dagar senare blef vädret dåligt, fartyget erhöll läcka och intog 6 tum vatten i timmen, så att manskapet ständigt måste arbeta vid pumparne. Besättningen förklarade då för kaptenen, att den vägrade gå rundt Cap Horn under sådana förhållanden. Stormen fortfor följande dag; vattnet inträngde i fartyget genom laskar samt röstbultar, och läckan växte till 8 tum i timmen. Ingen förändring i detta tillstånd inträdde förr än den 5 Juli, utan vädret var fortfarande dåligt, så att besättningen vägrade att fortsätta resan. Man beslöt derför att inlöpa i Callao, dit fartyget anlände den 20 Juli. Kaptenen inlemnade en rapport till engelska konsulatet och erhöll förordnande för besigtningsmän, hvilka undersökte fartyget och tillstyrkte nödiga reparationer. En del af lasten lossades och återinskeppades, sedan reparationen verkstälts, med undantag af cirka 300 tons, då besigtningsmännen tillstyrkte, att detta parti måtte sändas med ett annat fartyg. "Herman" lemnade Callao den 23 November och anlände till Havre den 18 Mars utan något vidare missöde. På kapten Marvins begäran utsåg domstolen besigtningsmän, hvilka ansågo, att gemensamt haveri här förelåg. Deremot opponerade sig lastemottagarne och försäkringsgifvarne och ansågo att haveriet var af enskild natur, alldenstund utgifterna vållats af att fartyget var sjöodugligt. Kapten Marvin å sin sida stödde sig på det certifikat, han erhållit i Callao, hvilket bevisade, att utgifterna voro en följd af sjöfara, som tvungit "Herman" att inlöpa till Callao för gemensam säkerhet.

Domstolen har fällt det utslag, att enligt art. 297 i Code de Commerce sådana bevis förebringats, hvilka gifvit för handen, att fartyget i strid mot den vid afseglingen hållna besigtningen icke varit sjövärdigt. I detta fall var det klart, att läckan vore att tillskrifva kalfatringens dåliga beskaffenhet, alldenstund drefvet, utsatt som det varit för solhettan under den långa lastningstiden, torkat. Oaktadt fartyget råkat ut för hårdt väder, hade det dock icke varit så svårt, att icke ett tätt fartyg kunnat motstå detsamma. Skadan kunde derför icke härleda sig från någon risk vid navigeringen, utan genom försumlighet från fartygsbefälhafvarens sida, hvilken före afseglingen hade bort förvissa sig om att fartyget i verkligheten var sjödugligt. Utgifterna voro derför att anse såsom enskildt haveri, som måste bäras af fartyget ensamt.

Något för fartygsbefälhafvare att beakta vid fraktfart och fraktslut.

(Forts.)

Certeparti-Klausuler.

Om en order-hamn skall anlöpas, är det af vigt att följande tillägg göres i certepartiet: „Or any neighbouring harbour, oder einen benachbarten Hafen."

Om man inlöper i en hamn för order, för att lossa eller lasta i en annan hamn, bör man begära skriftliga order och noga bevara dem, ty i händelse någon rättstvist uppstår, komma de väl till pass.

Härpå må ett exempel anföras. Ett fartyg, bestämdt till Cork för order, dref på grund af storm förbi orderhamnen och inlöpte i den några sjömil östligare belägna hamnen Waterford. Oaktadt alla bemödanden af kaptenen, hvilken personligen begaf sig till Cork och satte sig i förbindelse med lastemottagaren i London, fasthöll man därvid att ordern blott kunde erhållas i Cork. På grund af ihållande dåligt väder — det var nämligen på vintern — lyckades kaptenen först efter sex veckors förlopp att uppnå Corks hamn och fick där genast order på — Waterford. Köpmannen hade på detta sätt sparat magasinshyra för lasten under sex veckor; något annat syfte hade han ej med sitt handlingssätt, hvaremot uppehållet i Waterford för fartyget uppslukade hela förtjensten af resan.

Likaledes bör det stå tydligt uttryckt i certepartiet, när liggedagstiden i orderhamn begynner. Följande klausul torde för detta ändamål vara att förorda. I certepartiet heter det vanligtvis: „Calling at Queenstown or Falmouth for orders which are to be given by return of post, in reply to the captain's letter to charterers, or lay-days to commence"; „welche gegeben werden muss bei wendender Post, als Antwort auf den Brief des Capitains an die Befrachter, widrigenfahs die Liegetage beginnen."

Klausuler måste undvikas, enligt hvilka haveri gross uppgöres enligt det lands lagar, där lasten är försäkrad. Man finner dessa klausuler vanligtvis i engelska certepartier, och de lyda då: „In case of average the same to be settled according to the place where the cargo is insured."

Vid befraktning till England är det lämpligt, att fartygsbefälhafvaren upptager följande klausul i certepartiet: "The captain has an absolute lien on the cargo for all freight, dead freight and demurrage."

Följande klausul förtjenar äfvenledes att beaktas: „The owners have an absolut lien on the cargo for all freight, dead freight, demurrage and average, and the charterer's responsibility to cease on shipment of the cargo, provided it be of sufficient value to cover the freight and charges on arrival at port of discharge." Här förutsättes alltså enligt slutmeningen, att lasten har så stort värde, som är erforderligt för betäckande af fordringarna i frakt m. m. i lossningshamnen. För det mesta saknas dock detta tillägg och det heter i stället: „Befraktarens ansvarighet upphör, så snart lasten är ombord." Är lasten då mindre värd än frakt etc., så är kaptenen i de flesta fall den lidande parten.

Det finnes också en mängd klausuler, som uteslutande äro beräknade på att missleda fartygsbefälhafvaren. Det blir i regel fallet, då det i certepartiet heter: „I frakt erhåller kaptenen t. ex. till Papenburg 15 Mark, till Leer M. $14^1/_2$ och till Emden M. 13. Ordern gifves vid konnossementets tecknande." Den erfarne och med förhållandena förtrogne fartygsbefälhafvaren vet på förhand, att, om han accepterar denna klausul, Emden skall vara hans bestämmelsehamn. En oerfaren kapten åter blir genom denna klausul missledd, om han till nämnda fraktsatsen gärna vill afsegla till Leer och Papenburg, men icke till Emden.

På liknande sätt förhåller det sig vid transatlantiska resor, om man har anlöpt en orderhamn, hvarifrån man kan skickas till snart sagdt alla möjliga hamnar. Om man underskrifver sådana vilkor, bör man noga afväga de distanser, som skola inseglas mellan de olika hamnplatserna, och de respektive fraktsatsatserna samt taga hänsyn till årstid, vind och väder. Vidare bör man granska de olika hamnarne med afseende på deras beskaffenhet, vattenstånd, hälsoförhållanden, karantänsväsen, utfrakt o. s. v. Finner man, att dessa fraktrater icke stå i riktigt förhållande till hvarandra och därför äro mindre fördelaktiga för fartyget, så kan man med säkerhet räkna därpå att ordern skall lyda på den plats, där fraktnoteringen är minst gynsam, om icke under sjelfva resan konjunkturerna för platsen gestaltat sig väentligt gynsammare.

Detta må vara nog sagdt för att visa, af huru många slag de klausuler äro, som förekomma i certepartier, och huru ofta kaptenen därför i hvarje förekommande fall bör vara på sin vakt, för att ej lida förfång. Häremot kan visserligen den invändningen göras, att det alltid funnits och alltid skall finnas dåliga klausuler i certepartierna, och dessa så mycket sämre, ju sämre tiderna äro; men så mycket är dock visst, att denne fiende aldrig kan varda så farlig, om man lär känna honom, likasom man lättare undviker sandbankar och klippor, om man noga känner till deras läge, än om de icke stode utsatta på sjökorten.

SLUT.

Skeppsredareföreningens i Sunderland möte med anledning af frågan om bestämmandet af lastlinie å fartyg.

Skeppsredareföreningen i Sunderland hade den 21 sistlidne September ett möte för att diskutera de frågor, Kongl. Sjöfartskommissionen framställt till besvarande.

Ordföranden herr James Horan yttrade i fråga om komiténs för bestämmande af lastlinie å fartyg arbeten, att han blifvit sviken i sina förhoppningar genom Board

of Trade's åtgöranden i saken, hvilka stodo i strid med sjöfartens intressen i allmänhet.

En talare yttrade i fråga om komiténs berättelse, att första vilkoret för bestämmande af lastlinie vore, att enahanda föreskrift, som gällde för engelska fartyg, äfven tillämpades å utländska, när desamma befunno sig i Storbritanniens eller dess koloniers hamnar. Sådant vore endast rätt och billigt, och i enlighet med hvad som skedde i Amerika, hvarefter han framställde följande förslag tfll beslut:

1:o) Mötet uttalar sin tacksamhet till Kongl. Sjöfartskomitén, för det mödosamma och grundliga arbete, komitén utfört i fråga om bestämmandet af lastlinien å fartyg.

2:o) Mötet förordar bifall till de åsigter, Kongl. Sjöfartskomitén uttalat, ifråga om utmärkandet af lastlinie å fartyg, men anser, det annan offentlig myndighet än Board of Trade bör utöfva tillsyn däröfver, att föreskrifterna uppfyllas, och att de äfven tillämpas på utländska fartyg, som lasta i engelska eller i engelska koloniers hamnar och

3:o) Mötet protesterar däremot, att Board of Trade förtegat, det Kongl. Sjöfartskomitén till sin i ärendet afgifna berättelse gjort det tillägg, att lastlinie jämväl borde utmärkas på utländska fartyg, som befunno sig i Storbritanniens och dess koloniers hamnar, enär detta utgör förnämligaste vilkoret för förslagets antaglighet, hvilket förslag efter någon diskussion enhälligt af mötet antogs.

Spridda nyheter.

Skeppsbyggeriet i London. En stor engelsk firma, som hufvudsakligen sysselsätter sig med förmedling af fartygsförsäljning, yttrar i sitt sista cirkulär: Det är oss tyvärr icke möjligt att uttala ett gynsamt omdöme om de omedelbara utsigterna för ångbåtsfarten. Fraktmarknadens ihållande, exempellöst tryckta läge är ännu lika dåligt, och hvart man än spanar, kan man ingenstädes märka någon bättring. Trots inskränkningen i skeppsbyggeriet hafva under år 1884 fartyg bygts med en drägtighet af 362,939 tons mer än som under samma år gick förloradt eller blef sjöodugligt. Från och med år 1880 visar skeppsbyggeriet en tillökning i lastrum af $2^1/_4$ million tons utöfver minskningen. För de få fartyg, som på sista tiden sålts, stälde sig priset utomordentligt lågt. Skeppsbyggmästarne bemöda sig mycket ifrigt att erhålla uppdrag och skulle, för att icke nödgas upphöra med verksamheten på sina varf, utföra beställningar till pris, som för två år sedan skulle hafva ansetts orimligt lågt. Det låga priset på allt material är en vigtig omständighet; äfven lönerna äro nedsatta, dock högre än 1879. Ett antal segelfartyg af stål hålla på att byggas till $9^1/_2$ £ för netto reg.-ton och derutöfver. För expeditionerna till Sudan och Egypten hade regeringen att till bolag och privata rederier utbetala 800,000 £, men detta utöfvade icke något inflytande på den allmänna fraktmarknaden.

Petroleum användt till bränsle å ångare. Äfven i Middlesborough hafva några försök anställts med flytande bränslematerial för fartyg. Ett af de framgångsrikaste experimenten företogs med ångaren „Emanuel", som var försedd med reservoarer för upptagande af den olja, som de kemiska fabrikerna i Middlesborough producera såsom affall. Enligt kaptenens och maskinistens utsago taga dessa oljebehållare endast ringa utrymme i anspråk, så att kolboxarne kunna användas för att inrymma last, hvarjämte en fördel vinnes i omkostnaderna, då priset på dylik olja utgör endast hälften af priset på kol.

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

Annonser.

Borlind Bersén & Co.

Skeppsmäklare-Befraktningsagenter och Ångbåtscommissionärer.

Reguliera ångbåtslinier emellan

Göteborg—Bergen—Stettin
d:o —Bremen
d:o —Medelhafvet
d:o —St. Petersburg, Reval, Riga, Libau, Memel, Königsberg och Danzig.

Göteborg—
Köpenhamn—Stettin.

Från och med den 16 Mars tillsvidare kommer regulier förbindelse att underhållas mellan ofvannämnda hamnar af:

Ångf. »**Aarhus**», kapt. *V. C. Larsen.* Ångf. »**Uffo**», kapt. *A. P. Thomsen.*

Från Göteborg till Köpenhamn Måndagar och Torsdagar kl. 6 e. m.
„ Köpenhamn till Stettin Tisdagar och Fredagar kl. 2,5 e m.
„ Stettin till Köpenhamn Fredagar och Måndagar kl. 12 midd.
„ Köpenhamn till Göteborg Lördagar och Tisdagar kl. 6 e. m.,

medtagande passagerare och gods.

Tur- och **Returbiljetter,** gällande för (6) sex månader, erhållas mot 25 % rabatt för 1:sta och 2:dra klass. Tur- och Returbiljetter emellan Göteborg—Berlin, gällande för 30 dagar, kunna erhållas.

Gods till **Amerikanska, Medelhafs-** och **Östersjöhamnar** emottages och vidare befordras på billiga genomgångsfrakter.

Vidare meddelar **E. P. Liedquist,**
Göteborg,
Skeppsbron N.o 1.

Obs.! Alla slags Speditioner utföras.

Förnyade Ångfartygs-Aktiebolaget
Svenska Lloyd

underhåller med sina förstklassiga stål- och jernångare:

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

regulier förbindelse mellan:

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

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

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

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

För öfrigt hänvisas till specialannonserna om olika afgångsdagar.

Adolph Meyer.

Ångfartygs-Aktiebolaget
HERCULES

åtager sig **Dykeri-** och **Bergnings-arbeten** samt **Boxeringar.**

Ordres emottages af undertecknad, Bolagets verkställande direktör

J. E. Wænerlund,
Göteborg,
Skeppsbron N:o 1.

Sveriges Allmänna
Sjöförsäkrings-Aktiebolag
afslutar
försäkringar mot
Sjöskada
å Casco, Varor, Fraktpenningar, Bodmerier m. m.

Hufvudkontor:
Göteborg, Vestra Hamngatan N:o 5.

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

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

C. M. Hammar,
Göteborg,
rekommenderar:

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

Carlsbergs Bomullsspinneri-fabriks
i Mölndal, som äges af C. F. Schmidt och S. J. Forsell, tillverkning försäljes af
Th. Heyman & C:o
Göteborg.

C. Barchmann & Co.,
Skeppsbron nr 1,
försälja:

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

Wire Rope (Jerntrådslinor).

Patent Flexible Steel-Wire (böjliga ståltrådslinor).

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

Sjökort
öfver **Svenska** och **Utländska** farvatten.
Nautical-Almanackor,
Beskrifningar öfver fyrar och segling.
Räkenskapsböcker,
Paralell-Linialer, passare, skrifmateriel m. m
Stort lager hos
Wettergren & Kerber,
Sjökort-Depôt för Vestra Sverige,
Göteborg,
21. Södra Hamngatan.
Telefon { Bell 182. Allmänna 367.