

Samningur

117

um póstgufuskipaferðir.

2. nóv.

Ráðgjafinn fyrir Ísland og hið sameinaða gufuskipafjelag hafa í dag gjört sín á milli svo látandi

SAMNING

um gufuskipaferðir milli Danmerkur, Færeyja og Íslands frá 1. janúar 1890 að telja.

1. gr.

Fjelagið skuldbindur sig hjer með til að láta 2 eða fleiri gufuskip, sem eru vel löguð til ferða þeirra, er þessi samningur ræðir um, fara á ári hverju 11 ferðir fram og aptur milli Kaupmannahafnar og Reykjavíkur, koma við í Þórshöfn eða annarstaðar á Færeyjum og fara á ferðum þessum annaðhvort í leiðinni til Reykjavíkur eða frá Reykjavík alls 10 sinnum norður um Ísland. Fyrstu ferðina hjeðan skal byrja í miðjum janúarm. og hina síðustu eigi fyr en í byrjun nóvembermán.; ferðunum á yfir höfuð að haga samkvæmt ferðaáætlun, sem fjelagið ákveður fyrir ár hvert og sem ráðgjafinn fyrir Ísland samþykkir. Fjelagið hefur rjett og skyldu til að láta skipin á þessum 11 ferðum koma við í Leith-firðinum; þó skal viðstaðan þar, ef unnt er, eigi lengri vera en í sólarhring nema veður eða helgidagar banni flutning af skipi eða á.

2. gr.

Á skipunum skulu vera tvenn farþegjarúm, hið æðra og hið óæðra, og auk þess sjerstakt kvennaherbergi í hinu æðra farþegjarúmi; hið æðra farþegjarúm á að geta tekið 30 ferðamenn og hið óæðra um 50. Skipin, sem höfð eru til ferðanna, eiga að minnsta kosti að geta tekið 150 smálestir (tons) af flutningi. Fargjald, fæðispeninga og borgun fyrir flutning, svo sem nú er, má eigi hækka nema með samþykki ráðgjafans fyrir Ísland.

3. gr.

Fjelagið ber ábyrgð á öllum póstflutningnum meðan hann er í vörzlum skipsins, það er að segja frá því skipverjar taka móti honum og þangað til hann er fenginn í hendur þjónum póststjórnarinnar. Skal hann mjög vandlega geymdur í lokuðu herbergi, nema brjefakassinn, sem látinn skal þar, er allir geta að honum komizt. Fjelagið ber ábyrgð á því tjóni, þeim missi eða þeim skemmdum, sem póstflutningurinn kann að verða fyrir af því að hans sje illa gætt. Farist skipið eða hlekkist því á, skal svo sem framast er kostur á reyna að bjarga póstflutningnum og flytja hann til næsta pósthúss. Skyldi það verða æskilegt, sökum þess hve póstflutningur er mikill eða dýrmætur, að maður fylgi honum á skipinu, fær hann ókeypis far bæði fram og aptur, en sjálfur verður hann að sjá sjer fyrir fæði.

4. gr.

Póstflutningurinn skal afhentur í skip og af skipi samkvæmt skrá (Stykseddel) og gegn kvittun skipstjóra og hlutaðeigandi póstembættismanns. Sýni viðtakandi, að póstflutningurinn sje eigi samkvæmur skránni, skal sá, er afhendir póstflutninginn, skyldur að rita undir athugasemd þar að lútandi.

Póstflutningurinn skal þegar eptir komu skipsins fluttur úr skipi, hvort sem það liggur við land eða á höfn úti, til hlutaðeigandi pósthúss og skal fjelagið bera kostnaðinn af flutningi þeim, nema í Kaupmannahöfn, því þar mun póstflutningurinn verða sóttur. Sömu reglum skal beitt þegar flytja skal póstflutninginn á skip.

23. dag desbr.mán. 1889.

117.

2. nóv.

5. gr.

Fjelagið skuldbindur sig til að sjá um, að enginn af skipverjum eða nokkur annar flytji muni, er skylt er að senda með pósti. Verði slíkt uppvíst, skal hlutaðeigandi, auk þess að greiða hina lögboðnu sekt, einnig rækur úr skiprúmi. Þó má skipstjóri, án þess slíkt verði vítum, flytja brjef um skipsins málefni frá útgjörðarmönnum skipsins til afgreiðslumannanna og milli hinna síðarnefndu.

6. gr.

Fjelagið greiðir öll gjöld, en aptur á móti bera því allar tekjur af farþegjum og flutningi.

Fyrir flutning á brjefum og böggulsendingum fær fjelagið fyrir allar þær ferðir sem taldar eru í 1. gr., 58000 kr. — fimmtíu og átta þúsund króna — þóknun.

Þóknunin greiðist með 5000 kr. við lok hverrar af hinum fyrstu 10 ferðum og með 8000 kr. við lok síðustu ferðarinnar.

7. gr.

Skyldi ís hamla því, að skipið komizt út frá Danmörku á leið til Íslands einhverja af þessum 11 ferðum, sem taldar eru í 1. gr., fellur sú ferð niður og frá allri ársþóknuninni skal draga $\frac{1}{11}$ fyrir hverja ferð, sem eigi er farin.

Ef ís tálmar skipinu að fara að öllu leyti einhverja af ferðum þeim kringum strendur Íslands, sem getið er um í 1. gr., og tilhlýðileg sönnun er færð fyrir því af skipsins hálfu, skal eigi dregið neitt frá ársþóknuninni.

Verði það eigi sannað, að ís hafi tálmað hinni umræddu ferð, eða ef fjelagið mót von skyldi eigi láta fara ferðir þær, er um er samið, skal það greiða 1000 kr. sekt fyrir hverja þá ferð, sem ekki er farin, nema svo sje, að skipinu hafi hlekkzt á, og auk þess skal frá ársþóknuninni draga $\frac{1}{11}$ fyrir hverja þá ferð, sem ekki er farin milli Danmerkur og Íslands.

8. gr.

Svo framarlega sem fjelagið uppfyllir skuldbindingar þær, sem það hefur á hendur tekizt og ríkisþingið og alþingi veitir fje það, sem með þarf, einkum þóknun þá, sem um er rætt í 6. gr., þá gildir samningur þessi til 1. janúar, en frá þeim degi getur annarhvor málsaðili sagt honum upp með eins árs fyrirvara. Þó getur engin uppsögn orðið fyr en frá 1. janúar 1894 — níutíu og fjögur —.

Eftir upphæðinni 58000 kr. $\times$ 5 eða 290000 kr. er mótunargjald fyrir samninginn 48 kr. 30 a. og greiðir hvor málsaðili helming þess gjalds.

Samningurinn er skráður í tveim samritum og fá málsaðilar sitt samritið hvor.

Kaupmannahöfn 2. nóvbr. 1889.

Ráðgjafinn fyrir Ísland

Hið sameinaða gufuskipafjellag

J. Nellesmann.

C. Normann.

Ólafur Halldórsson.