DTU Bibliotek

Denne fil er downloadet fra

Danmarks Tekniske Kulturarv

www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på *www.tekniskkulturarv.dk/about*

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*

Reykjavik Havn. [Diverse pie
cer.] København 1918.

627.21(491.1) Re

Tegn. mejl. og kort: se
Folio!

Lagges i dåke og
Red. dam
Reykjavik Havn.
Diverse pjæcer.
Herb. 2 ruller
tegninger.

Uvedk. pa flw.
Sjæder. Krabbe's bo.

627.21(491.1) Rey

Fra Ing. Th. Thalbitzer fr. N.P. Kirk

REYKJAVIK HAVN

FOREDRAG, HOLDT I DANSK INGENIØRFORENINGS SEKTION FOR VEJ-, VAND- OG JÆRNBANEBYGNING DEN 5. APRIL 1918

AF

INGENIØR **N. P. KIRK,** M. ING. F.

(MED 1 PLAN)

SÆRTRYK AF »INGENIØREN« NR. 61, 1918

Folio

Div. pieces + 2 rulleri tegn. i æske

DANMARKS
TEKNISKE BIBLIOTEK

627.21(491.1) Rey

KØBENHAVN
TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (IVAR JANZEN)
1918

DANMARKS
13. FEB. 1954
TEKNISKE BIBLIOTEK
13.625

1902

Um hafnarfyrirkomulag við Reykjavík.

Eftir

kommandör R. Hammer.

Með því að þetta er líklegast síðasta skiftið, sem eg kem til Íslands, eftir að eg hefi verið á ferð hér við strendur landsins 4 sumur, leikur mér hugur á að bera upp í heyranda hljóði mál, er eg hefi oft minst á einslega við menn, mál, sem eg er sannfærður um, að er mjög svo mikilsvert fyrir framfarir Íslands og framtíð Reykjavíkur.

Það er, hvernig háttað er um höfn hér í Reykjavík.

Það er kunnugt, að hér á Íslandi hafa orðið örskreiðar framfarir síðasta mannsaldur nálega í öllum efnum. Fiskiveiðar og verzlun, iðnaður og landbúnaður er alt á greiðu framfaraskeiði; og vafalaust hefir Ísland enn margt það til, er engan grunar, en getur orðið uppsprettulind velmegunar og framfara. Hér liggja enn miklar lendur í auðn, er gera má að graslendi og koma þar upp svo mikilli kvikfjárrækt og mjólkurbúum, að landið framleiði og miðli frá sér miklum birgðum af smjöri og osti. Þá getur og eigi síður steinaríkið og hinar mörgu »hvítu kolanámur« (svo er nú farið að kalla fossana) haft að geyma margan framfaravísi.

Ein ástæðan til þess, að framfarir þessar eru enn í bernsku, er vafalaust hinar erfiðu samgöngur í landinu sjálfu. Þegar svo langt er komið, að akvegir þeir, er gerðir hafa verið hingað og þangað síðari árin með ærnum kostnaði, verða auknir það, að þeir ná um öli frjósöm héruð landsins, og enn frekara, er járnbrautir verða lagðar meðfram þessum vegum, þá fyrst mun sjást, hve margar auðsuppsprettur eru í landinu; og fari þá fiskiveiðum líkt fram og verið hefir síðustu áratugi, verður það, sem kemur í aðra hönd, sjálfsagt meir en tífalt á við það, sem nú gerist. Þá fer það af, að menn þykjast þurfa að flytja sig af landi burt, og margir burtfluttir Íslendingar munu þá eflaust hverfa aftur heim til ættjarðar sinnar og færa henni þann vinnukraft, sem hún þarfnast þá.

Vera má, að sumum verði að brosa að þessu, og þyki eg gera mér heldur fagrar vonir. En eg er í engum vafa um það, að þetta mun rætast, og það áður mjög langt um líður. Því nær hvarvetna í afskektustu hlutum heims hafa verið lagðar járnbrautir, og þá fyrst með þeim hafa stórstígar framfarir komið. Og hví skyldi ekki vera eins hér? En þó svo væri, að þetta væri ekki nema fagrar hugsjónir, enn huldar blæju ókomins tíma, þá er það víst, að Ísland er nú á miklu framfaraskeiði, og ber þá að gera alt, sem eflt getur framfarir þessar.

Eitt af því, sem er bráðnauðsynlegt að taka til við sem allra fyrst, er að útvega höfuðstaðnum góða og örugga höfn, þar sem ferma má og afferma fljótt og kostnaðarlítið og hvernig sem á stendur.

Það segir sig sjálft, að slíkrar hafnar verður höfuðstaðurinn að afla sér síðar meir; og því þá ekki að taka til við það sem allra fyrst? Sé það látið undir höfuð leggjast, er þar með vanrækt eitt höfuðskilyrði fyrir framförum landsins.

Eins og nú er háttað um höfnina í Reykjavík, hefir þar hagað til frá ómunatíð, að fáeinum umbótum fráskildum. Þetta er fólk orðið svo vant við hér, að það er ekki eins glögt á það eins og ókunnugir eru.

En vér skulum einu sinn gera oss glögga grein fyrir, hvernig ástandið er.

Höfnin við höfuðstað Íslands er hálfopin skipalega, þar sem ekkert hafskip, jafnvel ekki nokkur fiskiskúta getur lagst við bryggju eða hafskipaklöpp. Allur flutningur af skipi og á, hvort heldur er á varningi, hestum, sauðkindum, mönnum, í stuttu máli á öllum sköpuðum hlutum, verður að gerast á bátum, til og frá bryggjum, sem eru að jafnaði ofsetnar af fleytum og flutningsvarningi, þegar verið er að ferma eða afferma, svo að mjög erfitt er að komast á land og stundum jafnvel ókleift. Ef hann er hvass á utan, gerir svo mikinn sjó á höfninni, að hætta verður alveg að ferma og afferma, stundum jafnvel ófært að komast af skipsfjöl eða á. Það er meira að segja, að þó að vindur standi af landi, þá er stundum svo stórsjóað á höfninni, að ófært er um hana með hlaðna báta

Það er ekki smáræðis óþarfa kostnaður, sem þetta veldur, og þá tímatöfin bæði fyrir skipin, og þá, sem vörurnar fá eða senda þær frá sér, eða þá fyrir farþegana.

Þegar póstgufuskipin eða strandbátarnir koma eða fara frá Reykjavík, verður hver farþegi að útvega sér sjálfur bát til að flytja sig og dót sitt og ef til vill kunningja sína, sem eru að kveðja hann, af skipsfjöl og á. Og þá þessir bátar, sem þeir fá! Það er ekki ofsagt, að þeir eru ekki ætíð sem hreinastir.

Reykjavík er nú bær með 7000 manna, og þar kemur fjöldi skipa um árið, og þó eru þar ekki einu sinni til neinir reglulegir ferjumenn og ferjubátar. Eg hygg, að lengi megi leita til að finna hafnarbæ álíka stóran og ekki minni háttar en Reykjavík, þar sem ekki séu skipaðir löggiltir ferjumenn, er skyldir séu til að hafa almennilega og hreina ferjubáta, og *skyldir* séu að fara út, þegar krafist er, fyrir tiltekinn ferjutoll. Og þó að slíkt fyrirkomulag væri ekki látið gilda nema þá daga, sem póstskip koma eða fara, þá væri mikil bót í því. Reykjavík er líka skemtiferðastaður, og þangað kemur á ári hverju fjöldi skemtiferðamanna, sem biðja fyrir sér, er þeir minnast þess, hvernig þeir eiga að fara að komast af skipsfjöl og á.

DANMARKS
TEKNISKE BIBLIOTEK

Alstaðar í heiminum, þar sem eru sæmilega tíðar samgöngur við umheiminn, hefir verið varið stór-fé til þess að afla sér góðrar hafnar; og sé litið til annara hinna meiri kauptúna á Íslandi, þá er höfuðstaðurinn Reykjavík líka olnbogabarn í þessari grein, því að á flestum meiri háttar fjörðunum er þó til bryggja, er jafnvel stór hafskip geta lagst við.

Annar og mjög verulegur galli er það, að ekki er til á öllu Íslandi skipakví, þar sem gera megi við gufuskip eða hreinsa þau að neðan; fyrir það verður landið af allmiklu fé, og vatrygging á skipum til Reykjavíkur og Íslands mundi vafalaust verða ódýrri, ef slík skipakví væri til.

Enn er það einn verulegur annmarki á höfninni, eins og hún er nú, að þar er sama sem ókleift að koma á land svo stórum hlut eða þungum, að ofviða sé fyrir uppskipunarbátana.

Sé því spurt um það, hvernig bæta eigi úr þessum brestum, þá liggur það beinast við, eins og líka hefir verið hugsað um, að gera sér höfn þar, sem skipalegan er nú, með því að hlaða þar skjólvirki. En það mundi verða mjög dýrt; kostnaðurinn nemur að sögn svo miljónum skiftir, og mun sjálfsagt erfitt að komast yfir svo mikið fé, eins og nú stendur.

En þess gerist ekki þörf.

Náttúran hefir hlynt betur að Reykjavík en svo.

Nærri bænum er staður, er hefir til að bera öll skilyrði fyrir, að þar megi gera góða og ódýra höfn.

Það er Skerjafjörður.

Þar er í fjarðarmynninu mikið af skerjum, og séu þar sett upp nokkur sæmerki og gerðir þar nokkrir leiðarvitar, þá baga þau ekki innsiglinguna að neinum mun, og þar eru meir að segja svo mörg sund milli þessara skerja, að jafnvel seglskip eiga hægt með að komast þar inn og út með hvaða vindstöðu sem er.

Hins vegar gera þessi sker það, að inni á firðinum, fyrir innan þverstefnuna milli Skildinganess og Seilu, verður pollur, þar sem aldrei getur orðið ókyr sjór, svo neinu nemi, og er skipum þar alveg eins óhætt eins og á Pollinum á Ísafirði. En meðfram firðinum að norðan, frá því skamt fyrir innan Skildinganes og suður í Fossvog, er meira en nóg landrými til þess, að koma þar upp bæði hafskipaklöpp og skipakví. Og þó að ekki þætti ráð að kosta til slíks of miklu fé fyrst í stað, má gera þar án mikils kostnaðar bryggjur, er gufuskip gætu lagst við. Auðvitað þurfa þessar bryggjur að vera nokkuð langar, 3—400 álnir, af því að þar er svo flatlent og útfiri mikið. En það er ekki smáræðishagnaður að því, að hafskip geta lagst þar að, hvernig sem á stendur, og fylgir því meðal annars sá mikli kostur, að ekki þarf að lúka við alt í einu að hlaða hafskipaklöppina og gera skipakvína, heldur má vinna að því smámsaman.

Í móti þessu er í raun réttri ekki hægt að koma með nema tvær mótbárur: *að* þetta er svo langt frá Reykjavík, og *að* Skerjafjörður er ekki íslaus árið um kring.

En séu þessar mótbárur athugaðar nákvæmara, munu þær að minni hyggju ekki reynast mikilsverðar.

Um fjarlægðina er það að segja, að hún er kring um 4000 álnir, talið frá dómkirkjunni; en það er viðlíka vegalengd eins og frá Kongens Nytorv í Kaupmannahöfn út að Nordre-Bassin í Frihöfninni, eða frá skipakvíunum í Leith til neðstu húsanna í Edindorg.

Sé nú lögð járnbraut eða sporbraut milli bryggjunnar og bæjarins, og svo aftur spangabrautir þaðan að geymsluhúsum kaupmanna, verður sá flutningur sjálfsagt ódýrari heldur en bátaflutningur á skipalegunni hérna, eins og hún er nú, auk þess sem ferming og afferming verður fljótlegri og getur haldið áfram hvernig sem veður er.

Til þess að koma vörunum undir eins inn, verður að reisa skúr við bryggjuna eða þá nokkur sameiginleg geymsluhús, og þarf þá ekki annað en að sækja vörurnar þangað smátt og smátt jafnóðum og á þarf að halda eða þegar bezt stendur á.

Kaupmenn kynnu raunar að segja: »Nei, við höfum geymsluhús okkar og bryggjur við gömlu höfnina, og þar viljum við líka hafa vörurnar okkar fluttar á land.« En þeir, sem það segja, eiga líka að hugsa um það, hver hlunnindi það eru fyrir skipin, að geta fermt og affermt fljótt og vel; og færu þeir að reikna það hvað í móti öðru, þá er eg sannfærður um, að Skerjafjörður mun bera hærri hlut, sé báðum stöðum gert jafnt undir höfði að öðru leyti. Og þó að reikningslegur ágóði kunni að verða lítill, þá má ekki gleyma öllum öðrum hlunnindum, sem þessu fylgdu, sem sé örugg höfn og samsvarandi kröfum tímans, þar sem hafskip geta legið í næði, hvernig sem á stendur, að ferming og afferming getur haldið áfram tafarlaust, og loks, að farþegar með dót sitt þurfa ekki að gera sér að góðu slæma og miður hreina báta og að mega búast við að vökna á leiðinni af skipi eða á.

Hina mótbáruna, að Skerjafjörður er ekki ætíð íslaus, er enn minna í varið. Það ber hvergi nærri við á hverjum vetri, að fjörðinn leggi, auk þess sem það er aldrei nema stuttan tíma. Hvað mætti þá segja um hinar miklu útflutningshafnir í Eystrasalti, sem oft eru ísteptar 4—5 mánuði á ári? Þar stendur Reykjavík og það betur að vígi, að þá skamma stund, er Skerjafjörður kynni að vera lagður, má nota gömlu höfnina.

Það sem gera þarf til að koma því áleiðis, sem hér hefir verið stungið upp á, er þá þetta:

a) *að* setja upp sjómerki við innsiglinguna á Skerjafjörð og gera þar leiðarvita;

b) *að* gera stóra gufuskipabryggju nokkuð fyrir innan Skildinganes, er síðan mætti smámsaman gera upp úr hafskipaklöpp og þar með um leið skipakví;

c) *að* útvega lyftivélar á bryggjuna og reisa geymsluhús á landi;

d) *að* leggja spangabraut frá bryggjunni inn til bæjarins, hvort sem það yrði látið vera rafmagnsbraut, venjuleg járnbraut eða sporbraut fyrir hesta.

Loksins væri nauðsynlegt að skipa hafnarvörð, er hefði ábyrgð á og eftirlit með notkun bryggjunnar og því, hvar skip væru látin leggjast á höfninni, til þess að ekki fari svo sem hér gerist nú á skipalegunni í Reykjavík og flestum íslenzkum höfnum, að skip leggjast hvar sem þeim lízt sjálfum, og að bátar og ónotaðar fleytur fylla rúmið við bryggjurnar, svo tæpt sem það er.

Eg lít svo á, sem nú sé komin fylling tímans til að verja nokkuru fé í því skyni að útvega Reykjavík almennilega höfn, eftir því, sem nú gerist; og leyfi mér því að mælast til, að ráðagerð þessi verði íhuguð, rædd og rannsökuð betur. Sjálfur hefi eg ekki haft tíma né tækifæri til að rannsaka nákvæmlegar fjárhagshlið málsins, og hefi ekki heldur nægilegan mannvirkjafróðleik til þess að búa til fyrirsögn og áætlun um, hvernig gera eigi bryggjuna eða hafskipaklöppina. En sem sjómaður hefi eg þá skoðun, að slík höfn, sem hér er stungið upp á, muni geta orðið að ómetanlegu gagni; og verði þetta einhvern tíma framkvæmt, þá sannast það, að það verður til mikilla hagsmuna fyrir Ísland og Reykjavík.

(Prentað eftir Ísafold 4. október 1902).

Ísafoldarprentsmiðja

REYKJAVIK HAVN

FOREDRAG, HOLDT I DANSK INGENIØRFORENINGS SEKTION FOR VEJ-, VAND- OG JÆRNBANEBYGNING DEN 5. APRIL 1918

AF

INGENIØR **N. P. KIRK,** M. ING. F.

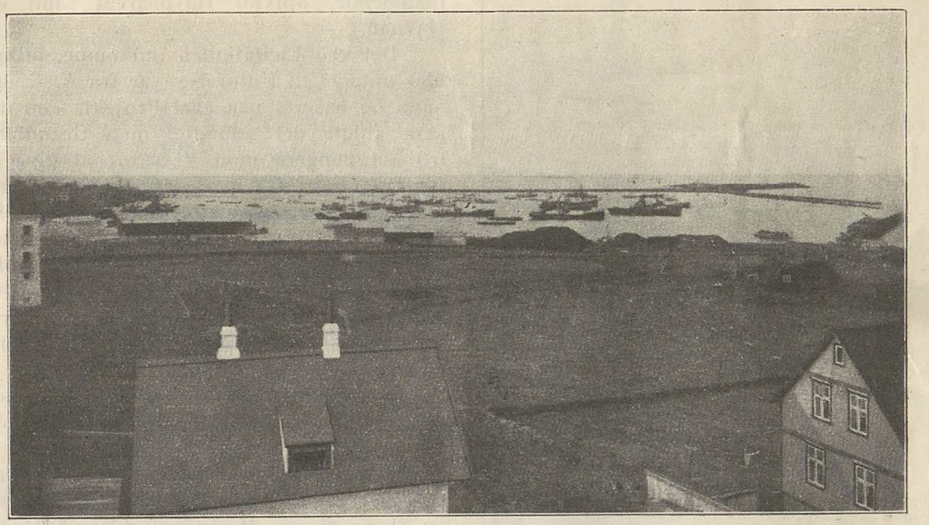
(MED 1 PLAN)

SÆRTRYK AF »INGENIØREN« NR. 61, 1918

KØBENHAVN
TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (IVAR JANZEN)
1918

Forinden jeg skal have den Ære at meddele nogle Oplysninger angaaende Anlægget af Reykjaviks nye Havn, vil jeg tillade mig ganske kort at omtale denne Havnesags historiske Udvikling.

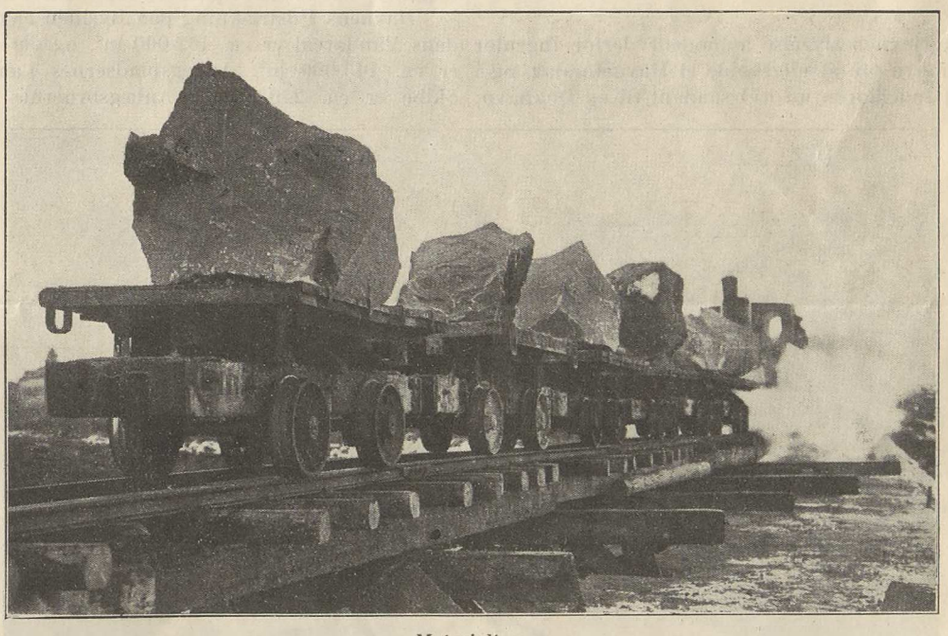
Saa langt tilbage i Tiden, som der findes Kort over Reykjavik, har her været Ankerplads for Skibe, idet der paa alle gamle Kort er antydet et Skib paa Reden, som tidligere kaldtes Holmsvik.



Reykjavik Havn, set fra Byen.

Reykjavik Handelsplads laa i gammel Tid paa den nuværende Effersø, som har været forbundet med Fastlandet ved en Landtange. Det er imidlertid først i den senere Tid, at Havnepladsen har faaet saa stor Betydning, at der kunde blive Tale om egentlige Havneanlæg. Saa sent som i 1885 fik Reykjavik sin første Havnebestyrelse, bestaaende af Byfogden som Formand, en Borgerrepræsentant samt et Medlem, valgt af Borgerne. Ved Havnelov af 11. Juli 1911 gik man over til den nuværende Ordning, hvorefter Borgmesteren er Formand for Havneudvalget, der desuden bestaar af 4 af Byraadet valgte Medlemmer, hvoraf de 2 skal være Byraadsmedlemmer. Den første Havneinstruktion er dateret 15. Maj 1856; men nogen større Trafik har der næppe været, da Havneprotokollen udviser, at der kun har været afholdt Møder med Aars Mellemrum.

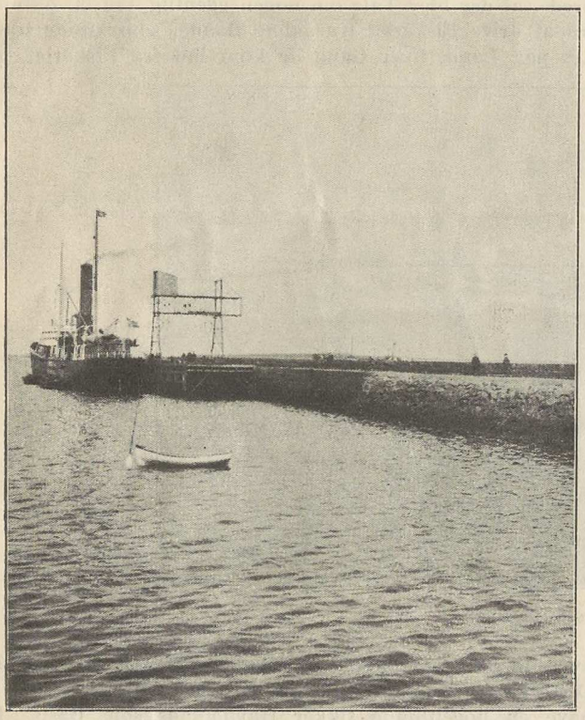
Det var først mod Slutningen af det 19. Aarhundrede, at der blev Tale om nogen egentlig Trafik, da man fra at drive Fiskeriet fra aabne Baade, som kunde trækkes paa Land, hver Gang de kom ind fra Fiskeriet, gik over til at anvende større Dæksfartøjer eller Kuttere. Disse Fartøjer kunde ikke trækkes paa Land, men maatte have en nogenlunde sikker Havneplads som Basis. En saadan fandt man ved Reykjavik, som ikke ligger for fjernt fra Fangststederne, og hvorhen Havisen fra Grønland saa godt som aldrig naar, og hvortil Sejladsen gennem Faxebugten altid er mulig. Hertil kommer, at der er nogenlunde Læ, og at der i Nærheden findes gode Pladser til Vinterleje for Skibene, samt at de lave, stenede Kystarealer er velegnede til Tørrepladser for Klipfisken.



Materialtog.

I Begyndelsen af indeværende Aarhundrede kom Damptrawlere og Motorfartøjer til Island, hvilket med-

førte en endnu større Udvikling af Fiskeriet og dermed en betydelig Forøgelse af Ind- og Udførsel af Varer. Trawlerne søgte alle Station i Reykjavik, og som Følge heraf steg Omsætningen af Varer til 60—70 000 Tons aarligt. Det blev derfor paatrængende nødvendigt at forbedre Havneforholdene og skaffe bedre Dækning. Til Losning af Varerne brugtes Lægtere og Storbaade, som kunde bære 5—10 Tons. Varerne afleveredes ved nogle ubeskyttede Broer paa Kysten, hvilket havde til Følge, at Baadene undertiden kæntrede, og Varerne ødelagdes.



Batterimolen med Kulbroen.

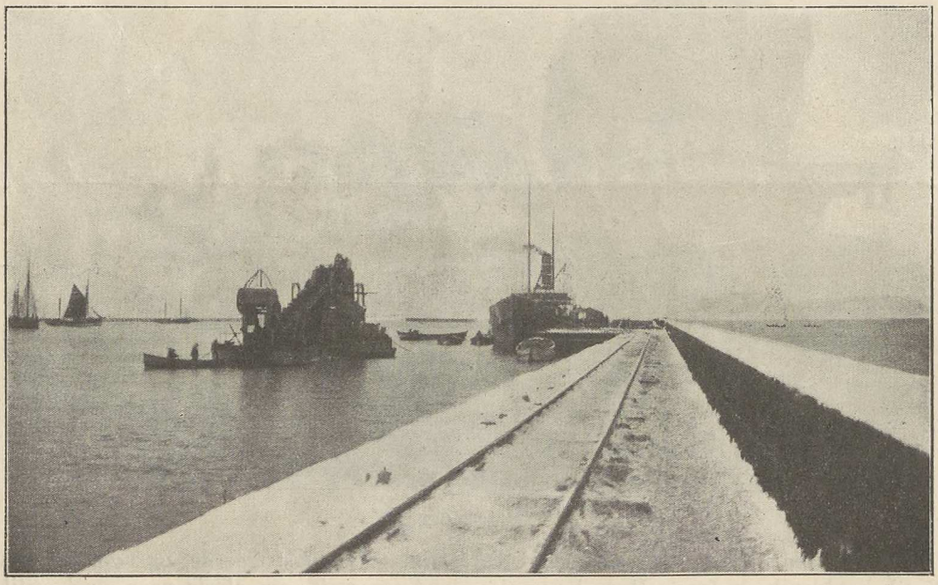
Reykjavik Havnebestyrelse anmodede derfor Ingeniør *Paulli* i København om at udarbejde et Havneforslag, og i 1896 fremkom Ingeniøren med et saadant til en Dokhavn; men da en saadan Havn ansloges til at ville koste ca. $4^1/_2$ Millioner Kroner, stilledes Sagen indtil videre i Bero. En halv Snes Aar senere anmodedes Havnedirektør *Smidt* i Kristiania om at udarbejde Forslag til en Tidevandshavn. Dette Forslag ansloges til en Bekostning af ca. $1^1/_2$ Million Kroner, hvilken Sum Havnebestyrelsen mente at kunne skaffe til Veje. En Henvendelse til den islandske Regering om Støtte resulterede i en Havnelov af 1911, hvorefter den islandske Landskasse bevilgede et Tilskud paa Kr. 400 000 til en Havn ved Reykjavik samt garanterede for et Havnelaan paa Kr. 1 200 000, hvilket Laan blev stillet til Disposition af de københavnske Hovedbanker paa favorable Vilkaar.

Hermed var Sagen saa vidt i Orden, at Havneanlægget i Maj 1912 kunde udbydes til Licitation efter Havnedirektør *Smidt*'s af Landsingeniør *Krabbe* noget ændrede Plan, som var baseret paa Bygning af 3 Dækmoler af Sten med en Kullosningsbro langs den ene Moles Inderside. Desuden forudsattes bygget en mindre Havnepier med et tilstødende, opfyldt Havneareal samt en Uddybning i Havnen.

Det ved Licitationen indkomne, billigste Tilbud, som blev antaget til Udførelse, var fra *N. C. Monberg* i København og baseret paa eget Projekt, som dog i Hovedtrækkene fulgte det udbudte; men Grandimolens Basis var trukket længere mod Vest for at give gunstigere Afløb for Dønning i Havnen; desuden var Molens Form ændret for at lette Jærnbaneforbindelse med Effersø med Henblik paa eventuelle Fabrikanlæg paa denne Ø. Moleprofilerne var ogsaa noget ændrede, og Molehovederne projekterede som granitbeklædte Jærnbeton-Sænkekasser, fyldt med Grus. Endvidere var der for at skaffe mere Ro i Havnen for mindre Fartøjer og Vinterliggere projekteret en Inderhavn, som imidlertid ikke var indbefattet i Tilbudssummen, og som desværre ikke kom til Udførelse, da man ikke mente at kunne ofre det dertil nødvendige Beløb, Kr. 100 000.

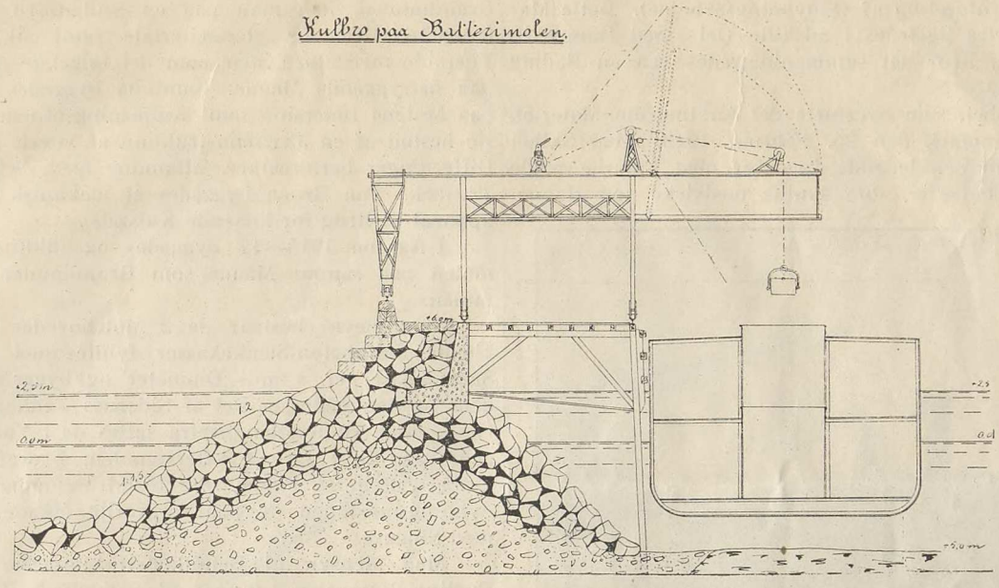
Under Arbejdets Udførelse viste der sig stor Efterspørgsel efter Havnearealer til Oplagspladser, Pakhuse og Skure m. m. Havnebestyrelsen bestemte sig derfor til at fremstille større Opfyldningsarealer paa Havnens Byside. Disse Arealer indfattedes paa en Strækning af ca. 160 m med et Jærnbolværk — System *Larssen* — til Anlægsplads for større Skibe; i øvrigt bestod Indfatningen for Opfyldningsarealerne af Stenglacis, hvorfra der udbyggedes en Del Anlægsbroer for mindre Fartøjer.

Havnens Udstrækning paa Bysiden er ca. 1 Kilometer; dens Vandareal er ca. 462 000 m², og det uddybede Areal er ca. 143 000 m²; Anlægspladsernes Længde for større Skibe er ca. 240 m, og Anlægsbroernes Længde er ca. 150 m. Dækmolernes samlede Længde er ca. 1600 m. Til Molerne og de opfyldte Arealer er medgaaet ca. 120 000 m³ Sten og ca. 210 000 m³ Grus. Alle disse Materialier er tilført pr. Jærnbane fra Fjældpartier og Grusgrave fra Landet syd for Reykjavik. Til Stensprængning er hovedsagelig anvendt pneumatisk Boring, og af



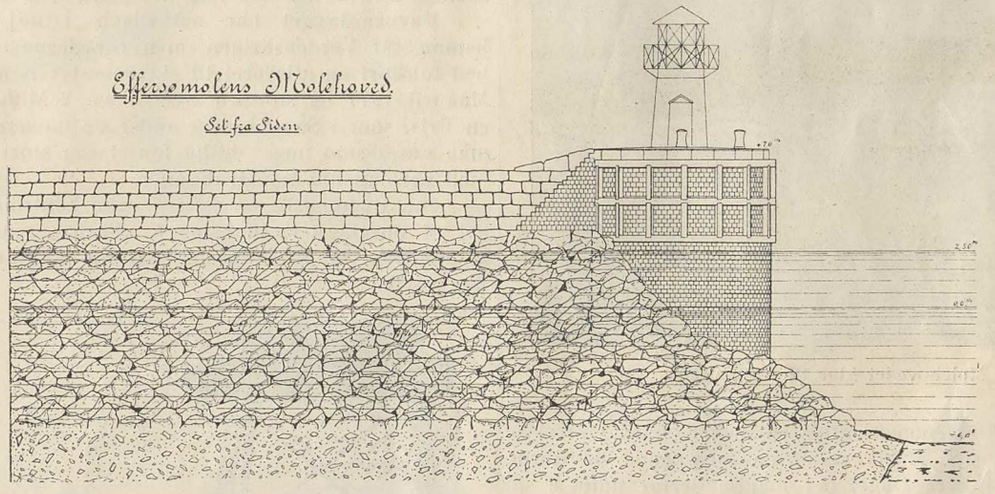
Batterimolen med Kulbroen.

Kulbro paa Batterimolen.



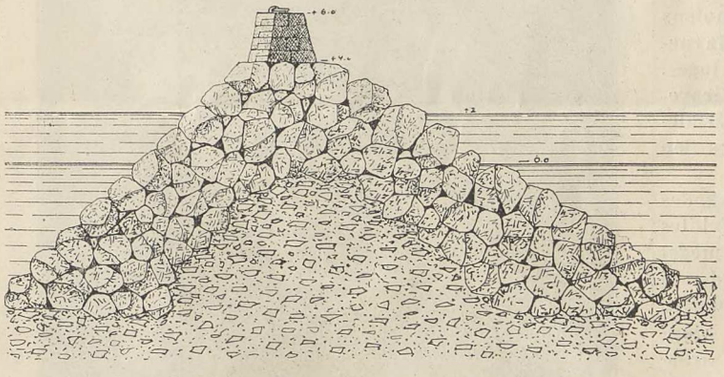
Effersømolens Molehoved.

Set fra Siden

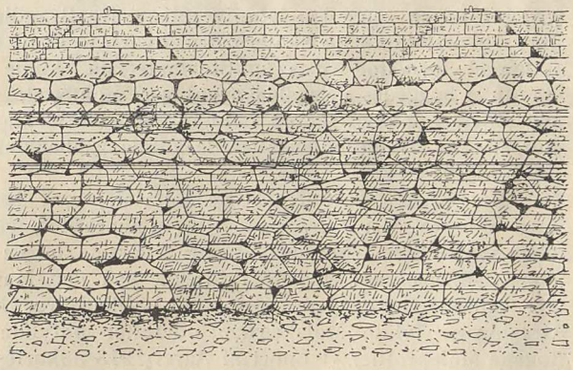


Effersømolen.

Tværsnit



Set fra Havnen



Sprængstoffer er anvendt, hvad man har kunnet skaffe til Veje.

Forinden der indgaves Tilbud paa Havneanlægget, rejste Overingeniør *Chr. Petersen* i Maj-Juni 1912 til Reykjavik for at foretage de fornødne Undersøgelser for Beregning og Planlæggelse af Arbejdet, og efter at Havneanlægget var overtaget i Entreprise, fragtedes et Dampskib til Overførsel af det væsentligste af det til Arbejdets Udførelse fornødne Materiel. Dette Materiel bestod hovedsagelig af 2 Stk. 13 Tons Lokomotiver, ca. 70 Stk. 3 m^3 Tipvogne samt ca. 12 km Jærnbanespor. Endvidere 2 Stk. Gravemaskiner, 1 større Dampkran og forskellige mindre Kraner, Betonblandemaskiner, Dampprambukke, Smede- og Maskinværktøj, pneumatisk Boreværktøj og andre Værktøjer og Redskaber, som er nødvendige til et saadant Arbejde. Desuden medbragtes Træmaterialier til interimistiske Bygninger og Skure paa de forskellige Arbejdssteder m. m. Til Udskibning af disse — hovedsagelig meget svære — Genstande paa den aabne Kyst medbragte Skibet 2 store Lossepontoner af Jærn, som hver bestod af 4 selvstændige Pontoner, der senere anvendtes som Arbejdsflaader.

Paa *N. C. Monberg*'s Værft ved København byggedes en større Uddybningsmaskine samt 3 større Selvlosser-

pramme til Udførelsen af Uddybningsarbejdet. Dette Materiel overførtes ligeledes i adskilte Dele med Dampskib til Reykjavik, hvor det sammenbyggedes paa en Beding paa Stranden.

Dampskibet, som overførte det førstnævnte Materiel, afgik fra Danmark den 25. Februar 1913. Med Skibet fulgte foruden den ledende Ingeniør med Familie nogle danske Funktionærer, som skulde medvirke ved Havne-

Molehovedet klar til Anbringelse.

anlægget. Skibet naaede efter en meget haard Overrejse Reykjavik den 8. Marts under en forrygende Snestorm, som varede i flere Dage; det maatte derfor udlosse sin Last i Læ af den lille, nærliggende Ø Vidø, hvor der fandtes en Anlægsbro; derfra overførtes Materiellet under gunstigere Vejrforhold til Reykjavik og udlossedes paa Kysten.

Straks efter Ankomsten til Reykjavik paabegyndtes de forberedende Arbejder for Havneanlægget. Der byggedes først en ca. 8 km lang Jærnbane fra Grandimolens Basis til Øskildhid og Skolevarden, hvorfra det til Havneanlægget fornødne Grus og Stenmateriale skulde tages. Samtidig byggedes Værkstedsbygninger, monteredes Gravemaskiner, Lokomotiver og Kraner, saaledes at Materialekørselen til Grandimolen allerede kunde paabegyndes den 15. Maj 1913.

Molekærnen bestod af Grusmateriale, som dækkedes med mindre Sten, hvorpaa hele Moleprofilet udfyldtes med større Sten, som paa Molens Yderside havde meget store Dimensioner. Arbejdet foregik paa den Maade, at der successive byggedes en svær Stilladsbro, hvorfra Grustogene fyldte Molekærnen; derefter udfyldte Stentogene Moleprofilet. I Løbet af Aaret 1913 udkørtes Grus- og Stenmasserne i Grandimolen, og efterhaanden som Stenfylden skred frem, ordnedes Stenene i Molens indre Skraaning med Haandkraft som et raat Glacis. Paa Molens Yderside udlagdes meget store Stenblokke til foreløbig Beskyttelse af Molelegemet mod Søens Paavirkninger under Vinterstormene. Det følgende Aar ordnedes de store Sten i Molens Overflade og ydre Skraaning med en stor Dampkran. Samme Aar, 1914, lagdes Sporforbindelse mellem Stenpladsen og Batterimolens Basis. Denne Mole udførtes derefter paa samme Maade som Grandimolen, idet man paa en Stilladsbro udkørte det fornødne Grus og Stenmateriale samt sikrede Molens Yderside med store Sten, som det følgende Aar ordnedes paa betryggende Maade. Samtidig byggedes Betonmuren paa Molens Inderside samt Kullosningsbroen. Denne sidste bestod af en Jærnkonstruktion af svære, nedrammede Differdinger-Jærnbjælker, afbundne med Jærndragere og Trædæk. Paa Broen byggedes et mekanisk Kullosningsapparat til Brug for lossende Kulskibe.

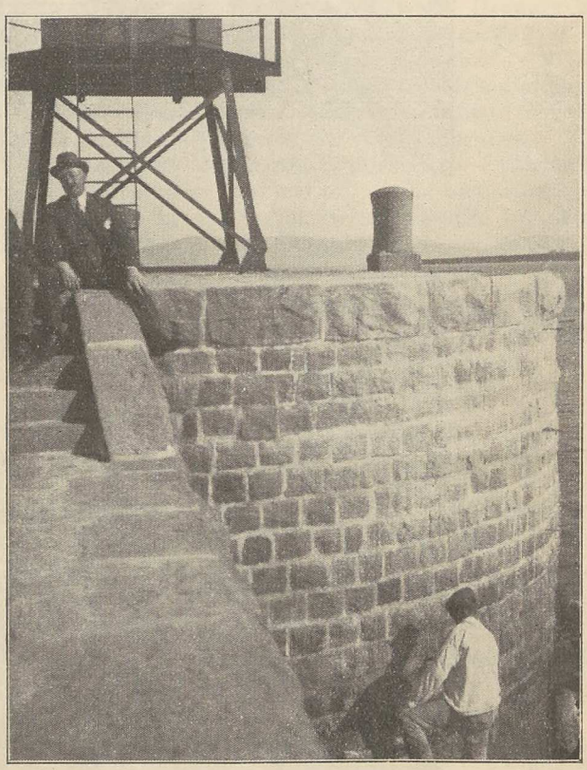
I Aarene 1915—17 byggedes og fuldførtes Effersømolen paa samme Maade som Grandimolen og Batterimolen.

Som nævnt bestaar de 2 Molehoveder af granitbeklædte Jærnbeton-Sænkekasser fyldte med Grus. Disse Sænkekasser er 8 m i Diameter og byggedes for Bundens og den nederste Del af Sidernes Vedkommende paa en Beding ved Kysten; herfra sattes de i Vandet og byggedes færdig i Læ af Effersømolen, hvorefter de sænkedes paa deres Plads, som forud var udgravet af Uddybningsmaskinen og paa forsvarlig Maade konsolideret med Singels.

Med Hensyn til Detailkonstruktionerne af de forskellige Bygværker henvises til vedhæftede Plan.

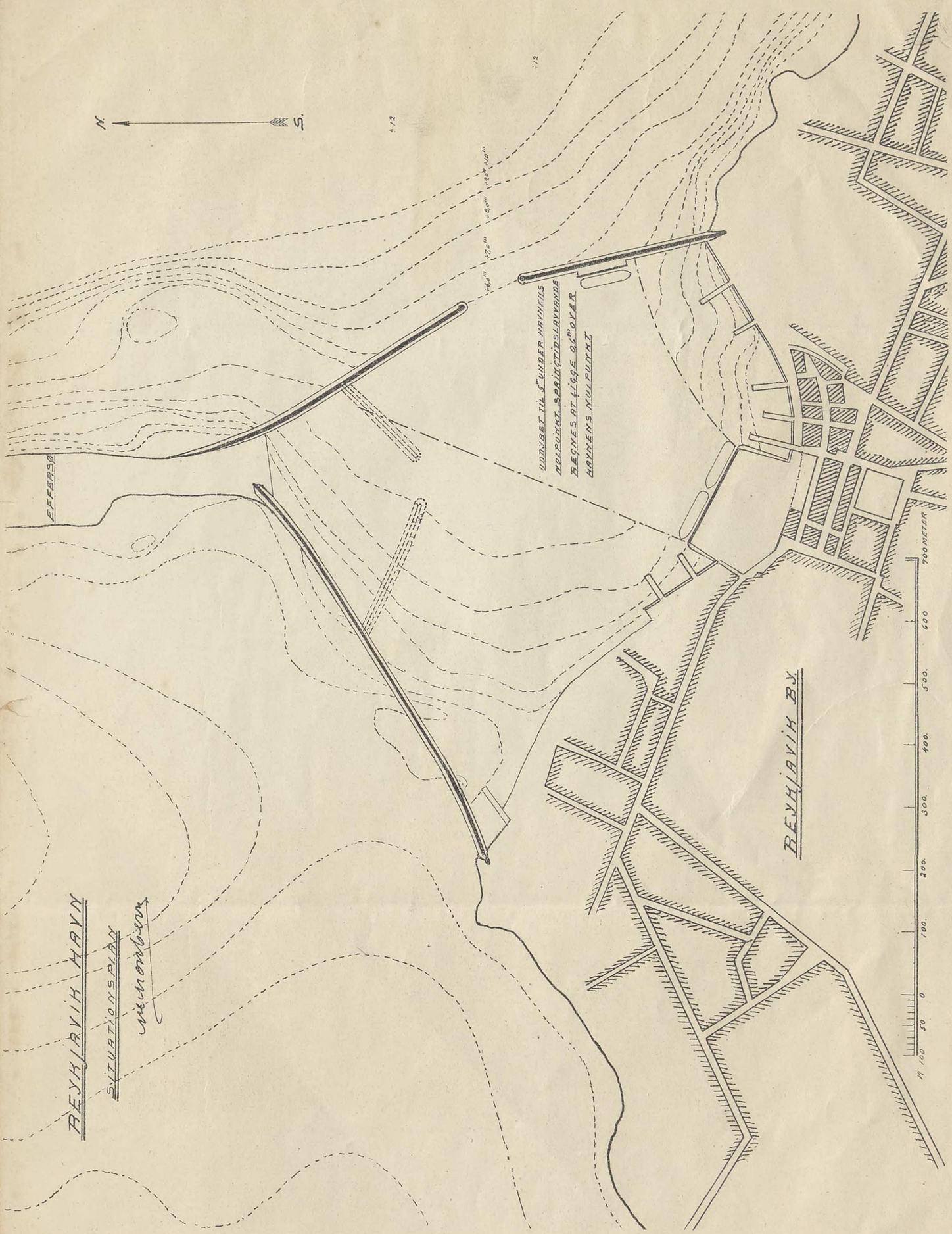
Havneanlægget har naturligvis i høj Grad været hemmet af Verdenskrigen, men var desuagtet i sin Helhed fuldført og afleveret til Havnebestyrelsen i November Maaned 1917 og stod da Byen i ca. 2 Millioner Kroner, en Pris, som i Særdeleshed under de nuværende Forhold maa anses som meget billig for et saa stort Havneanlæg med permanente Konstruktioner.

Paa Bygningsbestyrelsens Vegne kontroleredes Arbejdet af Borgmester, Ingeniør *K. Zimsen*, senere assisteret af Ingeniør *P. Kristjansen*, som nu er Havnedirektør i Reykjavik.



Molehovedet gøres færdigt.

Arbejdet er hovedsagelig udført med islandske Arbejdere, medens Arbejdslederne fra Begyndelsen var danske; men efterhaanden som Islænderne blev indøvede i Arbejdet, blev de danske Arbejdsledere delvis erstattet af Islændere.



BEYKJAVIK HAVN

SITUATIONSPLAN

AXEL E. AAMODT, KJØBENHAVN

Nr. 13 Layt fram á bæjarstjórn Reykjavíkur 28/11 1912.
Sveinn Arnórsson
ritari

Nr. 12. Layt fram í bæjarstjórn 10/11 '13
Haraldur Níelsson

Forslag til havneanlæg,

Reykjavik.

»Navigare necesse«.

I den store udvikling, som i de sidste decennier har fundet sted paa handelens og kommunikationernes omraade, og i den materielle væddekamp landene imellem, spiller havneanlæggene en meget fremtrædende rolle. Alle sjöfarende kulturfolk, store og smaa, har i löbet af den seneste menneskealder ofret og ofrer fremdeles aarligaars betydelige summer paa forbedring af sine havne og bygning af nye for at være istand til at möde tidens og den moderne skibsfarts krav, ikke blive knækket i konkurrancen, men kunne styrke og udvide evnen til at nyttegjöre folkets og landets udviklingsmuligheder.

Derfor er gode havne — og de bliver det for hver dag mere — en nationalsag af höjeste rang.

Tidligere, da dampskibsfarten ikke havde faaet den nuværende betydning, var forholdene enklere; ofte havde et steds forretningsmænd sine egne fartöjer, sine egne pakhuse og brygger, og hvis der kom fragtede skibe til havnen, blev de i regelen liggende og vente til varemodtageren hentede ladningen.

Nu repræsenterer et moderne fartöj en saa anselig kapital, at det ikke kan heftes eller unödig opholdes i en havn, driftsudgifterne er saa store, konkurrancen i fragterne saa skarp, at det gjælder at nytte tiden, hver time er kostbar.

At fölelsen heraf allerede længe har gjort sig gjældende i Reykjavik, er ganske rimeligt, og det maa anses som sikkert, at kravet om at faa byens havn forbedret, vil melde sig med stadig stigende styrke. Et havneanlæg i Reykjavik vil vise sig som en bydende nödvendighed for landets fortsatte blomstring og opkomst — det gjælder den störste forretningsby og hovedstaden i et land, hvis eneste forbindelsesvej med udenverdenen gaar over havet. Havbugten ved Reykjavik ligger aaben for vinde fra V—Ö omtrent, og mod disse vindretninger maa der skaffes dækning, hvis havnen skal blive helt rolig og kunne gjöre tjeneste som *handelshavn*. Det vil sige, at havnearealet maa være saa roligt selv i stormvejr, at fartöjerne kan ligge trygt, fortöjet »i lag«, og at alle operationer med lastning og losning enten ved kajer eller ude paa havnen i lægtere kan foregaa uhindret af vejret. —

DANMARKS
TEKNISKE BIBLIOTEK

Paa samme tid som dækningen maa udföres saaledes, at det indenforliggende areal altid er smult, maa der sörges for, at ind- og udsejling kan foregaa let og sikkert i alskens vejr. —

Hvis dækningen kun lægges mod den farligste vind- og sjö-retning, opnaar man at danne, hvad man nærmest maa kalde en *tilflugtshavn.* — I denne maa fartöjerne ved enkelte lejligheder tage ind sine agterfortöjninger — de maa »svaje op«, og som regel vil da enhver ekspedition være umulig ude paa havnen, hyppig ogsaa ved kajerne. —

Dækningsarbejderne maa videre være planlagt saaledes, at der dannes et areal indenfor, som er stort nok til at optage trafiken til stedet med paaregnelig fremtidig ögning og til at skaffe et tilstrækkelig stort ekspansionsfelt for sjögangen. Dette sidste maa igjen staa i et bestemt forhold til den indsejlingsaabning, som anordnes. I forbindelse med disse krav maa der selvfölgelig tages hensyn til sagens ökonomiske side. —

Paa grundlag af disse hovedhensyn er nærværende plan for dækning af Reykjaviks havn udarbejdet og angivet paa bl. A.

Den bestaar, som det vil sees, i en paabygning af »Granden« til Örfiris ey — derfra en molo i sydostlig retning, samt en molo fra Batteriodden i nordlig retning med en indsejlingsaabning mellem de to sidstnævnte paa 180 meter i middelvandslinjen. —

Ved denne fuldstændige dækningsplan vil man opnaa at faa en helt dækket, rolig havn, havnearealet maa ansees fuldt tilstrækkeligt for nuværende og den fremtidig paaregnelige trafik, og der er taget ethvert hensyn tll anlægsudgifterne i forhold til indvundne havneareal. —

Dybderne er forholdsvis smaa, men denne mangel kan afhjælpes, efterhaanden som den bliver fölelig og havnekassens evne vokser, ved mudring. Dette arrangement er paa den ene side langt billigere end at före moloerne ud paa dybere vand, og paa den anden side fordelagtigere, fordi havnearealet bliver mere koncentreret, heldigere for trafiken, samtidig som det giver adgang til tilstrækkelige strandlinjer og landarealer.

Da der imidlertid kan være en mulighed for at man ikke vil magte at udföre den hele dækningsplan straks, er der paa bl. B. angivet en reduceret plan, som vistnok vil forbedre de nuværende havneforhold i væsentlig grad, men som dog vil medföre, at havnen da maa karakteriseres nærmest som »tilflugtshavn«, med de ulemper for regelmæssig trafik, som er antydet ovenfor.

Bebygningen af »Granden« vil i ethvert tilfælde være fordelagtig — den vil ikke alene danne et godt værn mod vestlige og nordvestlige vinde med deraf fölgende sö, men den vil ogsaa indskrænke sögangen fra östlig vind. — Dette sluttes deraf, at den höjst uheldige virkning af östlig vind, som möder ström, der sætter ind over Granden, herved vil ophæves. —

Med hensyn til sögangens styrke og virkemaade har jeg foruden til personlige studier og iagttagelse paa stedet og de under mit ophold i Reykjavik

modtagne oplysninger, væsentlig stöttet mig til det, som er anfört af hr. ingeniör Paulli i hans forslag til havneanlæg for byen. —

Hvad den indre udbygning af havnen angaar og det udstyr den bör faa, maa der tages hensyn baade til handelstrafiken og til fiskeribedriften.

For den förste er der forelöbig kun foreslaaet en udstikkerbrygge med plads for respektive 2—3 eller 4—5 skibe samtidig. Som nedenfor nærmere er berört, er dette anlæg nærmest beregnet paa almindelig stykgods og passagertrafik. —

At give specielt og detaljeret forslag for manipulering af masseartikler er for tiden vanskeligt. Dels har man nu i saa henseende blot kul og salt at regne med, og dels er disse artiklers import og forhandling fordelt paa flere hænder paa forskjellige steder i havnen. — Et ökonomisk arrangement for masseartikler med moderne losse- og lasteindretninger vil derfor paa grund af forholdene kun være muligt, hvis behandlingen af den slags gods i sin helhed kunde samles til et sted. — Der kunde da opföres siloer for kul og for salt, bygget for havnekassens regning, som kunde udlejes til de handlende, og disse siloer kunde udstyres med moderne losseapparater. Denne tanke turde muligens være overvejelse værd. —

For fiskeribedriften er der i planerne antydet en del forelöbige forföjninger til dens lettelse og i dens interesse. Selvfölgelig maa havnens udstyr ogsaa i denne henseende udvides og forbedres med tiden, saaledes som det nedenfor er nærmere forklaret.

Under henvisning til tegningen for den fulde udbyggelse af Granden med flere kajer for fiskefartöjerne og större planeringer i forbindelse med kajerne og fra disse til Örfirisey, skal her blot fremholdes, at disse kajer og grundflader, som kan bygges og tilvejebringes efterhaanden, for en stor del til hjælp for stedets arbejdslöse — de vil visselig ikke alene dække anlægsudgifterne, men de maa ogsaa i fremtiden kunne skaffe havnekassen en ansélig indtægt. —

At der i fremtiden kan blive brug for flere brygger for handels-trafik, er vel mulig, der er da ogsaa plads nok for dem. Men for at ingen nyanlæg skal komme til at virke forstyrrende ind i den havneplan, som stedets autoriteter maatte vedtage, vil det nok være at anbefale, at der for Reykjaviks velkommende söges fastsat en bestemmelse lig den, som for norske havne er indfört ved § 27. i den norske havnelov. —

Til anlæggets enkelte grupper skal fölgende bemærkninger knyttes:

A. Mudringen.

Anskaffelser

1 dampmudderapparat med fuldt udstyr efter tegning . . . kr. 120.000. 00
2 stk. faldbundpramme efter tegning . . . . . — 22.000 00

I planen er forudset opmudret for udstikkerbryggen 119.000 m³, ialt beregnet til *kr. 206.000 00.* — Hvis man anskaffer et apparat som ovennævnte, som har en effect af omtrent 400—600 m³ pr. dag á 10 timer, vil mudringen af det i planen indtegnede areal kræve omtrent 300 dage. — Hvis man i den lyse

aarstid vilde lade mudderapparatet arbejde dögnet rundt, skulde det altsaa være mulig at fuldföre den uddybning, som ansees nödvendig for at skibe til enhver tid kan lægge til kajen, i löbet af 1 aar. —

For sikkerheds skyld bör man dog regne, at der vil medgaa 2 aar (arbeidsperioder) til de förste uddybningsarbejder. —

Driftsudgifterne for omhandlede mudderapparat pr. dag vil omtrent bli:

Lönninger til besætning paa apparatet og pramfolk .	Kr.	45 00	
Kul- og maskinrekvisita	—	30 00	
Diverse udgifter og mindre reparationer	—	25 00	
		Kr.	100 00
Leje af slæbebaad og diverse udgifter ved slæbningen		—	50 00
		pr. dag Kr.	150 00

Hvis man forudsætter, at apparatet kun vil give en gjennemsnitlig effekt af 300 m³ pr. dag, altsaa omtrent halvdelen af den almindelige effekt, vil efter ovenstaaende udgifterne til mudringen blive kr. 0.50 pr. m³ istedetfor kr. 1.50 som beregnet i omkostningsoverslaget, naar der ikke tages hensyn til amortisationen af værdien. —

Under forudsætning af at man kjöber mudderapparat, kunde omkostningsoverslaget derfor formes saaledes:

Anskaffelse af apparat	Kr.	120.000 00
— » pramme	—	22.000 00
Mudring af 119.000 m³ á 0.50	—	59.500 00
Uforudset og tilfældigt	—	4.500 00
	Kr.	206.000 00

Hvis mudringen gaar heldig, vil altsaa apparatet omtrent være optjent, naar den planlagde mudring er udfört.[1])

---

[1]) Overslaget har for denne post kr. 27.500 00, men som det vil sees af ovenstaaende overslag for *driften*, er en liden del af tilfældige udgifter medtaget i dette. — Mudringsmassen er for liden til at man kan vente, at nogen udenlandsk entreprenör vil paatage sig udförelsen af uddybningen uden mod væsentlig höjere priser end overslagets. — Hvis man derfor ikke vil lade bygge et eget apparat, har man næppe anden udvej end at leje et, og lejeudgiften vil da antagelig bli *mindst* kr. 200 00 pr. dag, og hertil maa regnes udgifter til slæbning og assurance, hvilket atter vil bevirke en forögelse af de beregnede mudringsudgifter.

Men hertil kommer, at Reykjaviks havn snarest mulig bör uddybes i langt videre udstrækning end forudsat i nærværende plan, som forelöbig kun tager sigte paa manövreringsrum til kajen. Dybderne er for smaa omtrent i hele det areal, som skal söges dækket, for tidens fartöjer og trafik. Men bunden er udmerket egnet for mudring (kfr. ingeniör Zimsens rapport om boringerne, bilag 1.), og det nytbare havneareal man kan indvinde herved, vil falde væsentlig billigere end om mand skulde före dækningsarbejderne og kajerne ud paa saa dybt vand, at al mudring blev unödvendig. —

Desuden maa der tages hensyn til, hvad der er antydet ovenfor at erfaring muligens kan vise at dækningsværkerne i det væsentlige bör indskrænkes til muren over Granden, enten fordi den reducerede dækningsplan vil vise sig tilstrækkelig til at afhjælpe de værste mangler ved havnen i dens nuværende skikkelse eller fordi man muligens ikke magter at udföre dækningsanlægget i sin helhed.

Videre maa det erindres, at et for landets opkomst saa vigtigt foretagende som havneanlægget i Reykjavik dog udföres med den fremtidige udvikling for öje, en god havn vil her som andetsteds have til følge, at sögningen öger og trafikken tiltager. — Man maa altsaa have adgang til at udvide havnen, det nytbare havneareal og dets dybder inden rimelige grænser, og det kan i Reykjavik, naar alle forhold tages i betragning og efterat dækningsplanen er fuldt gjennemfört, kun ske ved mudring. Desuden maa man i Reykjavik, som i enhver lignende havn med forholdsvis smaa dybder, være forberedt paa opgrundinger og at eftermudringer derfor jevnlig vil være nödvendig. —

Endelig maa der vistnok være al sandsynlighed for, at et mudderapparat vil faa anvendelse i andre islandske havne, og at Reykjavik ved saadanne lejligheder vil have indtægt af udleje.[1])

Alle hensyn skulde derfor tale for indkjöb af et mudderapparat for Reykjaviks havneanlæg.

Den type af mudderapparater, som vil passe bedst for Reykjavik efter bundens beskaffenhed og forholdet mellem mudringsdybde og areal, er det saakaldte paternosterkverk. En tegning af saadant, specielt beregnet for Reykjaviks havn, med specifikation og prisopgave m. v. følger som bilag nr. 2.

Apparatet vil trænge 2 stk. pramme til transport af den opmudrede masse. Disse pramme bygges helt af træ, af træ paa jernspant eller helt af jern. Tegninger af alle 3 bygningsmaader for pramme af passende störrelse følger som bilag nr. 3.

Hvis pramme af træ kan bygges paa stedet til nogenlunde rimelig pris, vilde dette vistnok være det heldigste. Her i landet vil en saadan pram med fuldt udstyr koste omtrent kr.

Skulde det falde vanskeligt eller kostbart at faa bygget prammene i Reykjavik, vilde det muligens være praktisk at udföre disse i træ paa jernspant (komposit). Prammene kunde da:

Hvis dette skulde blive tilfældet, vil en vlderegaaende mudring ikke alene blive nödvendig, men den vilde ogsaa da blive den mest ökonomiske lösning. —

En videst mulig mudring vil nemlig da blive nödvend.g, dels fordi fartöjerne i tilfælde af ufuldstændig dækning maa have större plads, de maa i regelen have anledning til at ligge „paa svai", dels fordi fartöjerna maa have mere vand under kjölen i en ufuldstændig dækket havn, da dönningen ikke kan stænges ude i denne som i en havn, der er helt lukket. —

[1]) Som et eksempel i denne retning kan et tilfælde i Norge tjene. Der har tre byer for flere aar siden sluttet sig sammen om kjöb af et mudderapparat. Dette har nu ved bortleje optjent en kapital, som er fuldt tilstrækkelig til at indkjöbe et nyt, og det gamle apparat (24 aar gammelt) er fremdeles lige godt som da det blev bygget — udmærket vedligeholdt. —

1). enten bygges helt færdig her, og derefter skrues fra hinanden for forsendelsens skyld og saa sammensættes i Reykjavik; eller 2) man kunde levere jernspantene med skruer herfra og plankehuden kunde skaffes og paalægges i Reykjavik.

Pris ekskl. fragt for 1) antages at blive . . . . . Kr. 12.000 00
— — — — 2) — » — . . . . . — 10.000 00
Pramme af jern efter tegningen vil koste her leveret omtrent alt
pr. stk. . . . . — 15.000 00

Hvad vedligeholdet af saadanne pramme angaar, vil vistnok jærnpramme i længden falde billigst. Derimod har kompositsystemet den fordel, at enhver tömmermand med lethed kan udskifte ödelagte dele af prammen. Jærnprammenes reparation kræver selvfölgelig adgang til mekanisk værksted eller jærnskibsbyggeri. —

Af disse hensyn har man ved de offentlige havneanlæg i Norge holdt sig til træpramme eller komposit, naar störrelsen ikke har overskredet de her omhandlede. Komposit kan forövrigt trygt anbefales selv for större pramme. I foreliggende tilfælde vil antagelig prisspörgsmaalet — her i indbefattet transportudgifterne — blive det afgjörende. —

Det opmudrede materiale maa bringes ud paa saa dybt vand, at det ikke kan föres ind i havnen igjen af ström eller sö. Til transporten af prammene er i overslaget forudsat en lejet slæbebaad. —

Hvis dette af andre hensyn skulde synes heldigt, vil det visselig for driften lönne sig at kjöbe en liden dampbaad. Brugte fartöjer af passende störelse herfor er altid til salgs. —

Ovenstaaende driftsberegning er opstillet med den forudsætning, at byen vil lade mudringsarbeidet udföre for egen regning det er selvfölgelig intet til hinder for, at man söger at faa ogsaa denne del af arbejdet udfört ved entreprenör og udlejer apparatet til denne. Fortjenesten vil muligens paa denne maade blive noget mindre end den her beregnede, men vel saa meget sikrere.

I planen er mudringen beregnet udfört til 5 m. under störste spring lavvand, og dette vil i regelen gi tilstrækkelig dybde for de fartöjer, som söger Reykjaviks havn. Hvis fartöjernes dybgaaende öges, er det, som ovenfor nævnt, adgang til at mudre dybere senere. — Efter de opgaver jeg har faaet om den vekslende vandstand i Reykjaviks havn, væsentlig i ingeniör Paullis beskrivelse, er det imidlertid meget sjelden, at saa stort spring lavvand indtræffer, som det der er lagt til grund for havneplanen.

Moloerne.

Udförelsen af denne del af anlægget vil kræve meget og kostbart materiel, som vanskelig kan ventes realiseret paa Island og da i hvert fald kun med tab.

At opgive, hvormeget der vil fordres i form af forskjelligt materiel og redskab for udförelsen af et saadant anlæg, er næppe gjörligt — saameget afhænger i saa hensende af driftsmaaden. Men til sammenligning opföres en fortegnelse over den bogförte værdi af en del af den redskab m. v., som blev anvendt ved et moloanlæg her med omtrent samme omkostningsoverslag som for den reducerede dækningsplan ved Reykjavik. — Dette anlæg var imidlertid i drift i 9 aar og blev derfor paa grund af de smaa aarsbevilgninger ikke drevet saa hurtig, rationelt og ökonomisk som det burde. — Derfor er ogsaa dets redskabsværdi for lavt ansat, naar det skal sammenlignes med et anlæg, som maa forudsættes at blive fuldfört i langt kortere tid og hvor redskaberne maa kjöbes nye.

Dampmaskiner og dampkjedler	kr.	15.270 00
Boremaskiner	—	3.400 00
Kraner	—	25.370 00
Jernbanevogne	—	2.860 00
Jernbanemaskiner	—	6.230 00
Pramme, pontoner	—	39.660 00
Tænd- og dykkerapparater	—	3.900 00
Landsætningsredskab	—	2.100 00
Forskjelligt mindre redskaber og verktöj	—	22.200 00
Reservegods og materialer	—	24.600 00
	Kr.	145.590 00
Skur og materialboder	—	6.700 00
Dampbaade	—	60.000 00
	Kr.	212.290 00

Alene af hensyn til de store summer, anskaffelsen af den nödvendige redskab vil kræve, og det tab man maa paaregne ved realisationen, maa det være utilraadeligt for Reykjavikby, at udföre dækningsanlæggene for egen regning.

Men desuden er det lidet sandsynligt, at man skulde kunde raade over tilstrækkelig övede arbejdsfolk og ledelse for et saadant arbejde — og uden dette maa anlægget falde uforholdsmæssig kostbart.

Det eneste rationelle vil vistnok være at söge hele havnearbejdet udfört ved en entreprenör. Ifölge konferance med Reykjavik havne- og bystyre har planene været forelagt for et par af de herværende entreprenörfirmaer, og den udtalelse, som er afgivet af disse, följer som bilag nr. 4.

Paa grund af at ingen af disse entreprenörer har haft anledning til at undersöge forholdene paa stedet, har de ikke kunnet afgive noget bindende anbud, men det viser sig dog, at de finder de i beregningerne opförte enhedspriser antagelige, og dette indeholder en vis garanti for overslagenes paalidelighed.

Adkomsten til en bekvem transportbane fra stenbruddet til moloanlægget (Granden) spiller en væsentlig rolle med hensyn til enhedspriser for jeté og derved for det hele dækningsanlægs kostende. Det maa derfor instændig anbefales, at byen i tide söger at holde adgangen aaben til at bygge en bane for stentransporten med rimelige stignings- og kurveforhold.

Hr. ingeniör Zimsen vil i saa henseende kunne give gode vink.

En nærmere beskrivelse af hvorledes sprængningerne for stenudvinding bör udföres, ansees for öjeblikket unödvendig. — Enhver entreprenör vil följe sin egen metode i saa henseende, og skulde byen selv ville udföre anlægget, kan nærmere oplysninger herom meddeles senere, hvis önskes.

Detaljtegningerne bl. 1, 2, 3, 4, viser anordningerne af jetéerne. Den indre kjerne dannes af brudsten i alle störrelser — de ydre skraaninger dækkes af större blokke — af ikke under 5 tons vegt. — Indersiden ned til lavvand og kronen afplaneres af hensyn til adkomsten til kronen fra havnen og til benyttelse af kronen som gangvej.

Selve bygningsmaaden, löst udkastede, delvis ordnede naturlige stenblokke, har i flere aar og paa forskjellige steder været brugt i Norge, hvor sjögangen er betydelig sværere end den maa antages at være i Reykjavik — og overalt med meget held.

Under planeringen af jetéerne lægges fortöjningsringene ind i moloen. Tegning bl. 5 viser det arrangement, som er forudsat i overslaget, den gjennemgaaende jernstang fæstes i begge ender af betonblokke, som igjen maa stöttes godt af störst mulig store stene. Ved denne anordning kan fortöjningerne skiftes uden altfor stor vanskelighed, naar ringen eller dele af stangen bliver optæret af rust. — Billigere vil det falde at fæste ringene i brugt ankerkjetting, som lægges i »hanefod« ind i jetéen med ringen i bugten af kjettingen, hvis ender maa fæstes forsvarlig i store blokke. En udskiftning vil imidlertid ved denne fremgangsmaade blive vanskeligere.

Man maa være forberedt paa, at jetéerne, især i partierne paa dybt vand, vil synke noget i de förste aar efter anlæggets udförelse, og det vil ogsaa være nödvendigt at foretage efterfyldninger af blokke især paa moloernes yderside til alminderligt vedligehold. Af hensyn hertil maa havnen raade over en pram med kran, som kan benyttes til dette arbeide, og det maa forudsættes, at et saadant redskab vil kunne erholdes fra den entreprenör, som udförer anlægget, naar det er afsluttet.

Det er en selvfölge, at man ogsaa maa sikre sig adgang til stenbrud og adkomst til dette for det senere vedligeholds skyld.

Dampskibskaj.

I den oprindelige plan var forudsat 2 udstikkerbrygger, idet den ene tænktes benyttet af almindelig rutegaaende skibe, altsaa nærmest beregnet paa passagerer og stykgods, den anden væsentlig beregnet paa masseartikler.

Imidlertid har det ved detaljbearbeidelsen af planen vist sig, at det af forskjellige grunde vistnok er rigtigst kun at bygge én brygge. — Det areal, som skulde tjene til udgangspunkt for bryggen, har nemlig saa kort strandlinie, at der ikke vilde blive tilstrækkelig frit rum mellem 2 brygger. Endvidere er stykgodstrafiken i al fald for tiden vistnok större eller kræver mere kajlinje (plads for flere skibe) end massegodstrafiken, og for denne bör der desuden træffes særskilte forföjninger, naar den i fremtiden udvikles mere. — Endelig vil der til to udstikkerbrygger fordres adskillig mere mudring og netop i det grundeste parti, följelig det kostbareste.

Væsentligst af disse grunde er det blot foreslaaet en udstikkerkaj med en længde af (fuldt udbygget) 150 m. — der altsaa vil give plads til mindst 4 skibe paa samme tid.

Med hensyn til den bygningsmaade, som anbefales benyttet, henvises til tegning bl. 6 og 7. — Kajen forudsættes bygget helt i træ paa pæle. — Da disse vil være udsat for at angribes af pæleorm og pælekrebs, er det beregnet, at pælene skal dækkes af Yellowmetalplader paa underlag af filt, paa samme vis, som ved forhudning af træskibe. Pæle i brygger her i landet, som er behandlet saaledes, har erfaringsmæssig staaet udmærket godt.

Forhudningen maa gaa ca. 0,3 m. ned i bunden og op til alm. höjvandslinje. Det överste parti af pælen stryges omhyggelig med creosotolje. Alt det övrige trævirke i kajen forsynes ligeledes med flere strög creosotolje, hvilket senere bör foretages engang aarlig.

For at skaffe pælene bedre stötte i foden og for samtidig at spare en del af den kostbare forhudning, anbringes en simpel jeté af smaa sten mellem pælene. — Alt övrigt vil antagelig tegningen tydeliggjöre.

En anden bygningsmaade, som ogsaa anvendes, med underbygning af jern, findes angivet paa bl. 8. Denne type vil koste noget mindre i aarligt vedligehold, men den er til gjengjæld saa meget kostbarere, som overslaget viser.

Det vil af overslagene fremgaa, at beregningen er udfört pr. pæleaag; man vil derefter kunne bestemme sig for, hvor stor længde man önsker eller magter at udföre i hver periode. — Mindst længde bör dog næppe være under 80 m., man har nemlig antagelig allerede nu anlöb af skibe paa ca. 70 m. længde.

Kajen tænkes udstyret med et ganske enkelt shed-bölgeblik paa trækonstruktion for at give plads for varer, som enten umiddelbart efter ankomsten skal lastes om i andet skib, eller for at have rum for varepartier, som skal forsendes.

Den last, som er bestemt for byen selv, forudsættes direkte kjört op, og kajen er derfor beregnet udstyret med Decauville jernbanespor langs begge sider.

— Disse spor kan före ind i et mindre pakhus, som eventuelt kunde bygges paa tomten indenfor kajen, som ifölge planen er beregnet opfyldt.

Desuden er beregnet 4 kraner for fuld, 2 for den reducerede kajlængde.

Da der ikke foreligger tilstrækkelige opgaver over de varemængder, som i tilfælde maatte kunne optages i et saadant pakhus, er der ikke givet tegning eller overslag for bygningen. Det skal kun anföres, at i mindre byer her i landet er et saadant arrangement meget almindeligt og bygningen godt regningssvarende, da den sædvanlig bortlejes til ekspeditörer for dampskibene.

Hvilket arrangement man end bestemmer sig for med hensyn til kommende og afgaaende gods, maa der træffes en ordning, hvorved kajfladen ikke bliver belemret, forat ikke kajens effektivitet skal skades.

Opfyldningen ved kajen begrænses af en stöttemur, og i denne foreslaaes anbragt 1 trap paa hver side til brug for smaabaade, som vist paa tegning bl. 6 b og 9.

Baadoptræk og baadbrygger.

Der er i planen medtaget en del baadoptræk og en baadbrygge, detaljeret i tegning bl. 10. — Dette er nærmest antydninger for bygningsmaaden, idet det forudsættes, at byens havneraad vil afgjöre, hvorvidt denne slags forföjninger kan ansees nödvendige, hvilken udstrækning man i tilfælde vil give den, og hvilket sted i havnen de i saa fald bör anbringes som mest belejlig og passende for bedriften.

Baadoptrækkene er i planen arrangeret saaledes, at alle kan betjenes af ét fælles gangspil for ophaling af fartöjerne, som enten kan blive staaende kortere tid i optrækket for pudsning eller reparation, eller hales længere ind paa planet for længere tids opsætning. — I begge tilfælde vil de være til nytte for dedriften og skaffe havnen en indtægtskilde.

Det parti af Granden, hvor disse optræk er planlagt, har ved boringerne vist sig at være saa haardt, at en uddybning maa ansees umulig, derfor synes det i hvert fald rationelt at udnytte stedet ved opfyldning.

Det maa desuden forudsættes, at yderligere specielle anlæg i fiskeribedriftens interesse udföres efterhaanden som havnekassens evne stiger, og disse anlæg vil da naturlig og med fordel kunne udbygges ved Granden. — Et fremtidsarrangement herfor er antydet paa tegning bl. 10 b, ved dette vil man efter hvert kunde udföre opfyldninger og bygge udstikkerbrygger, hvorved bl. a. hele Örfirisey vil kunne nyttiggjöres for pakhuse, salterier og oplag af alle slags m. v.

Men det maa erindres, at disse afsnit af planen maa og bör være aabne for diskussion, det her fremlagte af tegninger og omkostningsoverslag vil forhaabentlig give brugbart materiale til at bedömme udgiftsspörgsmaalet. — Af hensyn bl. a. hertil medfölger et eksemplar af kartet, og hvis havneraadet skulde ville antyde paa dette ændringer i det skisserede arrangement specielt for fiskeribedriften og önske en udtalelse og omkostningsberegning, skal dette med fornöjelse blive meddelt.

Til slutning nogle ord om den financielle side af sagen.

I Norge bestrides alle udgifter med udstyr af byernes havne, kajer, fortöjninger, mudringer o. s. v. af vedkommende bys havnekasse. I enkelte byer har dog det offentlige dels helt bekostet dækningsarbejder og mudringer, dels ydet större eller mindre bidrag til denne slags havnearbeider, hvor fiskiribedriften er af stor betydning og havnekassens evner ringe.

Saaledes er det i Vadsö bygget er molo til omtrent 500.000 kroners kostende, og der er mudringsarbeider igang beregnet til omtrent kr. 200.000.00. — Byens havnekasse skal nu for egen regning bygge en dampskibskaj.

I Vardö har det offentlige udfört moloanlæg (ca. 2,3 millioner), mudring og fortöjninger ca. 250.000 kr. — Hammerfest har faaet en molo til kr. 54.000.00, Tromsö til moloanlæg $^1/_3$ bidrag af det offentlige (kr. 41.000.00).

Bodö by har mod et bidrag af kr. 29.500.00 faaet et moloanlæg til kr. 760.000.00 omtrent og desuden noget mudring. I Aalesund har det offentlige udfört havnearbeider til et kostende af kr. 410.000.00 mod et kommunalt bidrag af 50.000 kr. — Dette er de væsentlige.

De offentlige udgifter til disse som til offentlige havneanlæg overhovedet er dækket med en del af Statskassen og en del af det saakaldte havnefond, for tiden med $^1/_2$ af hver.

Havnefondet er oprettet ved lov áf 24. mai 1874 (jfr. lov af 19. august 1908) [1] og dannes med en udförelsesafgift af fiskevarer. — Fondets indtægter har i de senere aar været noget variable — i terminen 1. April 1907—31. Marz 1908 udgjorde afgiften kr. 289.226.00.

Statskassen har indtægter af skibsfarten ved den saakaldte »fyr- og lasteafgift«, som i de sidste budgetaar udgjorde nær $2^1/_2$ million [2]. Af disse intægter gaar en væsentlig del til udgifter ved fyrvæsenet (budget ca. 900 000 kr. aarlig).

Byernes havnekasser har följende indtægtskilder:

1.	Havnefogedpenge	efter Havnelovens[3]	. . . . .	§ 16
2.	Havnelods	—	—	§ 24
3.	Bryggepenge	—	—	§ 55
4.	1 % tillæg til toldindtægterne	—	—	§ 28
5.	Tonnageafgift	—	—	§ 29
6.	Isafgift	—	—	§ 30
7.	Fortöjningsafgift	—	—	§ 47

Satserne for alle disse afgifter er, som det vil sees, fastsat ved lov med undtagelse af havnelods, isafgift og bryggepengene. Disse kan variere en del paa de forskjellige steder, som det vil fremgaa af de takstregulativer, som medfölger.

---

[1] Disse love följe som bilag.

[2] Bestemmelserne for denne afgift följer som bilag.

[3] Havneloven af 10. Juli 1894 följer som bilag.

At opstille nogen bestemt beregning over störrelsen af paaregnelige havneindtægter i Reykjavik, forudsat man kunde benytte samme beregningsmaade som i norske havne, er selvfölgelig vanskeligt for en udlænding.

Men efter de oplysninger som haves, antages det at följende vil være nogenlunde passende efter den nuværende trafik og som nævnt med benyttelse af norske satser:

1.	Havnefogedpenge	kr.	1.000 00
2.	Havnelods (opföres ikke)		
3.	Bryggepenge (ekskl. afgift for oplagt gods)	—	3 500 00
4.	1 % tillæg til toldindtægterne	—	500 00
5.	Tonnageafgift	—	6.500 00
6.	Isafgift (opföres ikke)		
7.	Fortöjningsafgift	—	1.500 00
		Kr.	13.000 00

Til disse ordinære indtægter maa kunne regnes afgift af gods, som oplægges paa brygge eller havnetomt (kfr. de forskjellige regulativer herfra), opsætningsafgift paa baadoptrækkene og endelig bl. a. en mudringsafgift, som specielt opkræves i flere havne i Evropa.

Men selv om man medtager den hermed följende ögning i indtægterne, vil man vel i den förste tid neppe kunne forudsætte et större nettooverskud end 10 á 12.000 kroner aarlig, som kunde være disponibelt til forrentning og amortisation af det laan, som maatte optages for det paatænkte havneanlæg, og som derfor efter en annuitet af 40 aar vilde andrage til kr. 350—400.000.00 forudsat 4 1/2 % rente.

I et tilfælde som dette maatte det imidlertid være rimeligt at vente nogen stötte fra byen, paa grund af den stigning i værdien af strandejendommene, som vil være en följe af et havneanlæg. Som et eksempel i saa henseende skal henvises til Esbjergs havneanlæg i Jylland [1]).

Men desuagtet maa der söges bidrag af det offentlige og anlæggets skjæbne vil vel derfor for en stor del afhænge af den forstaaelse og tilslutning, planen om et havneanlæg i Reykjavik vil finde i Altinget.

Kristiania november 1909.

Gabriel Smith.

[1]) Kfr. lov af 19. juni 1908 og lovforslag nr. 46 Folketinget 1906—1907.

Overslag
for havneanlæg i Reykjavik.

	Arbejdets art.	Enhed.	Antal.	à Kr.	Kroner.	Tilsammen Kr.
1.	*Jeté mellem land og Örfirisey:*					
	Bredde i kronen 2,5 m., höide + 7 m., længde i kronen 700 m.					
	Brydeblokke	m.³	24,000	4.50	108,000	
	Almindelig jeté	»	31,000	3.50	108,500	
	Planering af kronen	m²	1,750	4.00	7,000	
					223,500	
	Uforudseet og tilfældigt ca. 15 % .				33,500	257,000
2.	*Jeté fra Örfirisey i Sydostligretning:*					
	Kronebredde 3.5 m., længde i kronen 484 m., höide + 7 m.					
	Brydeblokke	m.³	40,000	4.50	180,000	
	Almindelig jeté	»	94,000	3.50	329,000	
	Planering af krone og inderside til lavvand	m.²	7,200	4.00	28,800	
	Fortöjninger	Stk.	20	500.00	10,000	
					547,800	
	Uforudseet og tilfældigt ca. 15 % .				82,200	630,000
3.	*Jeté fra Batteriet i Nordvestligretning*					
	Samme dimensioner som ovenfor. Længde i kronen 265 m.					
	Brydeblokke	m.³	20,000	4.50	90,000	
	Almindelig jeté	»	47,000	3.50	164,500	
	Planering af krone og inderside til lavvand	m.²	3,600	4.00	14,400	
	Fortöjninger	Stk.	10	500.00	5,000	
					273,900	
	Uforudseet og tilfældigt ca. 15 % .				41,100	315,000
	Transport kr. . . .					1,202,000

	Arbejdets art.	Enhed.	Antal.	à Kr.	Kroner.	Tilsammen Kr.
	Transport kroner . . .					1,202,000
4.	*Mudring til dampskibskajen:*					
	Mudring til — 5 m.	m.³	119,000	1.50	178,500	
	Uforudseet og tilfældigt ca. 15 % .				27,500	206,000
5.	*Dampskibskaj af træ:*					
	150 m. lang, 4 m. afstand mellem aagene, bredde 15 m.					
	38 aag à kr. 2190.— (ifölge specificeret overslag)				83,258	
	Skraapæle ved hoveder				125	
	Forstötningsmur (skraaning 3:1) ved kaiens indre del	m.³	950	5.00	4,750	
	Ordnet stenfyld samt jetéfundament	»	3,000	3.00	9,000	
	Trapper	Stk.	2	500.00	1,000	
					98,133	
	Uforudseet og tilfældigt ca. 15 % .				14,867	
					113,000	
	For Decauville spor og simpelt shed paa kajen, kraner				15,000	128,000
	Med underbygning af jern, men forövrigt den samme længde og bredde som ovenstaaende, vil kajen inklusive forstötningsmur, spor, shed etc. koste *kr. 258,000.00*					
6.	*Baadoptræk inderst i havnen:*					
	4 paralelle optræk à 10 m. bredde og med stigning 1:8, beregnet paa at benyttes ved en middelvandstand af + 2,6 m.					
	Stenfyld	m.³	11,680	3.00	35,040	
	Planering	m.²	2,100	2.00	4,200	
					39,240	
	Uforudseet og tilfældigt ca. 15 % .				5,760	45,000
	Transport kroner . . .					1,581,000

	Arbejdets art.	Enhed.	Antal.	à Kr.	Kroner.	Tilsammen Kr.
	Transport kroner . . .					1,581,000
7.	*Baadkaj af træ inderst i havnen:*					
	Bredde 3 m., længde 104 m., med 4 m. afstand mellem aagene.					
	26 aag à kr. 397.00 (ifølge specificeret overslag)				10,322	
	Stenfyldning ud til kajen	m.³	2,700	3.00	8,100	
					18,422	
	Uforudseet og tilfældigt ca. 15 % .				2,578	21,000
	Totalsum kroner . . .					1,602,000

Gabriel Smith.

Reduceret, midlertidig plan for dækning samt kajanlæg etc. i Reykjavik.

	Arbejdets art	Enhed.	Antal.	á Kr.	Kroner.	Tilsammen Kr.
1.	*Jeté mellem land og Örfirisey:*					
	Bredde i kronen 2.5 m., længde i kronen 700 m., höide + 7 m.					
	Brydeblokke	m.³	24,000	4.50	108,000	
	Jeté	»	31,000	3.50	108,500	
	Planering af krone	»	1,750	4.00	7,000	
					223,500	
	Uforudseet og tilfældigt ca. 15 % .				33,500	257,000
2.	*Jeté fra Örfirisey i Sydostligretning:*					
	Kronebredde 3 5 m., længde i kronen 300 m., höjde + 7 m.					
	Brydeblokke	m.³	25.000	4.50	112,500	
	Jeté	»	33,000	3.50	115,500	
	Planering af krone og inderside til lavvand	m.²	4,500	4.00	18,000	
	Fortöjninger	Stk.	12	5.00	6,000	
					252,000	
	Uforudseet og tilfældigt ca. 15 % .				38,000	290,000
3.	*Mudring ind til dampskibskajen:*					
	Mudring til ÷ 5 m.	m.³	119,000	1.50	178,500	
	Uforudseet og tilfældigt ca. 15 % .				27,500	206,000
4.	*Dampskibskaj af træ:*					
	80 m. lang inklusive forstötningsmur ved kajens indre del . . .				68,000	
	For Decauville spor og simpelt shed paa kajen				8,000	76,000
	Transport kroner . . .					829,000

	Arbejdets art.	En-hed.	Antal.	á Kr.	Kroner.	Tilsammen Kr.
	Transport kroner . . .					829,000
	Med underbygning af jern, men forövrigt samme længde, bredde og udstyr, vil kajen koste *kr. 150,000.00*					
5.	*Baadeoptræk inderst i havnen:* Der udföres kun 2 stk. paralelle optræk à 10 m. bredde og med stigning 1 : 8, som ovenfor i hovedoverslaget					23 000
	Sum kroner . . .					852,000

Gabriel Smith.

Detaljerede overslag
for de projekterede kajer i Reykjavik.

Arbejdets art.	Enhed.	Antal.	à Kr.	Kroner.	Tilsammen Kr.
Dampskibskaj af træ paa forhudede pæle:					
Afstand mellem aagene 4 m.					
Bredde 15 m.					
Pr. aag:					
Pæle 9″ midte 74	1 m.				
— , skraa i hvert 4de aag . 5	»	79	2.50	198	
Tænger 4″ . 8″	»	74	0.80	60	
Skraabaand 4″ . 8″	»	43	0.80	35	
Horisontalafstivning 4″ . 8″	»	38	0.80	31	
Vertikale kryds i længderetning .	»	5	0.80	4	
Fændere (lang- og vertikale) 8″ . 8″	»	33	2.50	83	
Langmaster 11″	»	48	3.00	144	
Bjelker 6″ . 8″, 0.6 m. afstand . . .	»	100	2.00	200	
Planker 3″ . 7″	»	328	0.50	164	
Dolbord 6″ . 6″	«	8	1.80	144	
Forhudning af pælene med Yellow-metal	m.²	20	14.00	280	
Ramning af pæle	1 m.	26	4.00	104	
Afbinding af tömmer	»	268	0.50	134	
— - plankedække	m.²	60	0.50	30	
Galv. bolter, spiker etc.				100	
Tjærebredning eller kreosotering .				80	
Klædning med næver eller tjærepap				40	
Dykkerarbejde				40	
Jeté	m.³	80	4.00	320	
Pr. aag kroner . . .				2,191	
Hertil kommer forstötningsmur ved indre ende af kajen samt ovennævnte 15 % tillæg for administrationen, redskabshold etc.					

Arbejdets art.	Enhed.	Antal.	á Kr.	Kroner.	Tilsammen Kr.
Dampskibskaj med underbygning af jern:					
Bredde ca. 15 m. afstand mellem aagene 6 m.					
Pr. aag:					
Stöbejernsrör	ton	5,671			
Smedejern (profiljern af forskjellig slags)	»	9,320			
		14,991	400.00	5,997	
Trævœrk:					
Pæle (inkl. fænderpæle)	l. m.	94	2.00	188	
Tverbærere (bjelker 6″ . 8″) . . .	»	145	2.00	290	
Plankedække (3″ . 7″)	»	492	0 50	246	
Dolbord 6″ . 6″	«	12	1.80	22	
Lang og vertikalfændere (8″ . 8″) .	»	46	2.50	115	
Beton:					
Omkring rörfod	m.³	2			
Til udfyldning mellem rör og pæl	»	1,5			
		3,5	40.00	140	
Jeté		120	4.00	480	
Forhudning af fænderpælene med Yellow metal	m.²	6	14.00	84	
Spiker, bolter etc. samt tjærebredning				50	
Afbinding af tömmer	l. m.	203	0.50	102	
— - plankedække	m.²	90	0.50	45	
Ramning af pæle	l. m.	16	4.00	64	
Dykkerarbejde				40	
Pr aag kroner . . .				7,863	
Hertil kommer forstötningsmur ved indre ende af kajen samt ovennævnte 15 %.					

Arbejdets art.	Enhed.	Antal	à Kr.	Kroner.	Tilsammen Kr.
Baadkaj:					
Bredde 3 m., afstand mellem aagene 4 m.					
Pr. aag:					
Pæle 9″ midte	1 m.	18	2.50	45	
Tverafstivning 3″ . 7″	»	18	0.50	9	
Langmaster 9″	»	8	2.50	20	
Vindkors 7″	»	10	2.00	20	
Bjelker 6″ . 8″, 0.6 m. afstand . . .	»	20	2.00	40	
Planker 3″ . 7″	»	68	0.50	34	
Afbinding af tömmer	»	46	0.50	23	
— - plankedække	m.²	12	0.50	6	
Leidere, spiker, kreosotering etc. .				200	
Pr. aag kr. . . .				397	
Hertil kommer den i hovedoverslaget medtagne stenfyldning samt ca. 15 % til administrationen, redskabshold etc.					

Gabriel Smith.

Hr. Ingeniör Th. Krabbe
ærbødigst fra Forfatteren

Bj. Sæmundsson:
Zoologiske Meddelelser fra Island
(Polarm og Polarreb, S. 52.)

(Særtryk af Vidensk. Meddel. fra den naturh. Foren. i Kbh. 1903.)

Zoologiske Meddelelser fra Island.

Af

B. Sæmundsson.

VI.

6 Fiske, nye for Island, og Tilføjelser om nogle tidligere kendte.

I Vidensk. Medd. fra den naturh. Foren. 1899 omtalte jeg 3 Fiske som nye for Islands Fauna, nemlig *Scomber scombrus* L., *Molva byrkelange* Walb. og *Centrophorus squamosus* (Gmelin). Før havde jeg (1897) omtalt *Raja fullonica* L. Siden er der kommet 6 Fiske til, som ikke før vare kendte ved Islands Kyster. Det bliver altsaa en Forøgelse for Islands Fiskefauna af 10 Arter i Løbet af 5 Aar. Jeg vil nu omtale disse 6 Fiske lidt nærmere og i den samme Rækkefølge, som jeg har faaet dem i Hænde eller faaet Meddelelser om dem.

a. Kulmulen (*Gadus poutassou* Risso).

Under mit Ophold paa Vestmannøerne i August Maaned 1899 fik jeg fat i denne Fisk. Den fandtes i Mængde i Maven paa nogle middelstore Torsk, fangede paa c. 30 Favnes Dyb i Nærheden af Øen, midt i August. Nogle af dem vare allerede lidt fordøjede, men 12 Stykker fik jeg fuldstændig uskadte, hvilket tyder paa, at Torskene havde slugt dem ganske kort Tid, inden de blev fangede, altsaa i Nærheden af Øen. Dette er heller ikke første Gang, at Vestmannø-Fiskerne have set den, thi de fortalte mig, at de ret ofte havde fundet den i Fiskemaver. Et Navn har

de dog ikke givet den endnu. Alle de Eksemplarer, jeg saa, vare smaa, det mindste 10,1, det største 15,5 cm langt.

Ved Islands Kyster er den, saa vidt jeg véd, ellers ikke set. Men den er som bekendt udbredt langs Evropas Kyster fra Norge til Middelhavet, paa 80—100 Favnes Dyb. Den lader altsaa til at gaa ind paa lavere Vand ved Island.

b. Øjepaalen (*Gadus Esmarkii* Nilsson).

Om denne Torskearts Forekomst ved Island fik jeg først at vide gennem en velvillig Meddelelse fra Hr. Cand. Ad. Jensen, som i Sommeren 1900 fik et Eksemplar af den fra Vestmannøerne, nedsendt til Zoologisk Museum af Hr. Distriktslæge Th. Jónsson. Dette Eksemplar blev fundet i Maven paa en Lange (*Molva vulgaris*), fanget der ved Øerne en Gang i Foraaret samme Aar. I Fjor (1901) fik jeg et Eksemplar af denne Fisk fra Vestmannøerne, hvor det blev fanget paa Line i April Maaned. Ogsaa dette Eksemplar skyldes Hr. Jónssons utrættelige Agtpaagivenhed og Interesse, som Samlingen i Reykjavik har at takke for saa mange værdifulde Sager. Det er 18 cm langt, altsaa et næsten fuldvoksent Individ.

Denne Fisk er kendt af Vestmannø-Fiskerne, som have givet den Navnet „Spærlingur“ (jfr. det engelske Sparling, ɔ: *Osmerus eperlanus*). I Følge deres Udsagn skal den ret hyppig indfinde sig i Stimer ved Øerne om Foraaret, som en Forløber for Langen, og det er rimeligt, at den da tjener denne til Føde i større Maalestok.

Den er ikke kendt fra andre Steder ved Islands Kyster. Ellers har den en meget begrænset Udbredning, idet den jo, som bekendt, kun er funden ved Norge, i Kattegat og ved Færøerne[1]).

---

[1]) Man kender nu 8 Arter af *Gadus*-Slægten fra Island, nemlig: 1. *Gadus callarias*, L., 2. *G. æglefinus*, L., 3. *G. merlangus*, L., 4. *G. luscus*, L., 5. *G. virens*, L., 6. *G. poutassou*, Risso, 7. *G. Esmarkii*, Nilsson og 8. *G. saida*, Lepechin. *Gadus luscus* er for saa vidt ny for Islands Fauna, som den ikke hidtil er bleven anført som islandsk i Literaturen. Men i Følge en velvillig Oplysning fra Hr. Cand. Ad. Jensen findes to

c. Sømrokken (*Raja clavata* L.).

Jeg har faaet to Eksemplarer af denne Fisk i Hænde, begge fra Vestmannøerne, hvor de blev fangede paa Line paa c. 50 Favnes Dybde i Foraaret 1901 og mig tilsendt af Hr. Distriktslæge Th. Jónsson. Det ene Eksemplar var 108^{cm}, det andet kun 82^{cm} langt; begge to vare Hunner. I Følge Hr. Jónssons Ønske blev det største Eksemplar sendt til Zool. Museum i København, medens det andet tilfaldt Samlingen i Reykjavik.

Ligesom de to før omtalte Torskearter er den ved Island kun kendt fra Vestmannøerne, hvor den vistnok ikke er meget sjelden; om Fiskerne dér kende den og opfatte den som en særskilt Rokkeart, tør jeg ikke sige med Sikkerhed, men de omtalte en Rokke, som de kaldte for „skrápskata“ [1]); muligvis er det denne.

Sømrokken er bekendt for at være meget varierende m. H. t. Farve og Hudens Tandbevæbning. Disse to Eksemplarer vare ogsaa meget forskellige i begge Henseender. Grundfarven paa det største var mørkegraa, men overalt marmoreret af bugtede mørkere Baand eller langstrakte Pletter, medens det andet vel havde den samme Grundfarve, men var spættet af en Mængde mørke, runde Pletter, med eller uden lysere Kant.

Hudens Tandbevæbning forholdt sig saaledes:

	Det store Eksemplar Undersiden helt besat med Tænder.	Det lille Eksemplar kun med Tænder paa Bugen, Halen, Bugfinnerne og langs Skivens Forrand.
Orbitaltænder	2 og 0 [2])	2 og 2
Skapulartænder	0	2 og 1
Rygtænder	11 + 8 [3])	29
Tænder mellem Rygf.	0	1
Halens Sidetænder	0	6 og 7
Halens Randtænder	1 og 1	4 og 5

Eksemplarer af den i Universitetets zool. Museum, tagne „Syd for Island“ 1892 af Kapt. Sølling.

[1]) ɔ: Rokken med det tandbesatte Skind.

[2]) 2 paa den ene, 0 paa den anden Side.

[3]) afbrudt Række.

d. Ray's Havbrasen (*Brama Rayi* Bloch).

Af denne Fisk drev et Eksemplar op i Selvogur paa Sydkysten under en Paalandsstorm af SØ. d. 6. September 1901. Den var næsten uskadt, da jeg fik den et Par Dage senere. Dens Længde (mellem Snudespidsen og de tilbagelagte Halefinnespidser) var 46,5 cm.

Denne Fisk, hvis egentlige Hjem er Middelhavet og den østlige Del af det varme Atlanterhav, maa betragtes som en tilfældig Gæst ved Islands, ligesom ved det nordlige Evropas Kyster. Dens nære Slægtning, *Brama Raschii* Esm., er ogsaa funden ved Island, men kun en enkelt Gang (dreven op paa Vestmannøerne 1870; opbevares i Københavns Universitets zool. Museum).

e. Skolæsten (*Coryphænoides rupestris* Gunn.).

Denne Fisk er bleven funden paa 5 Steder (Station 40, 41, 69, 81 og 83) paa dybt Vand S. og SV. for Island under Ingolf-Ekspeditionen[1]), uden at man dog godt kan regne den med til den islandske Fauna, da det nærmeste Findested (St. 69) ligger næsten en Snes Mil borte fra Kysten, paa henimod 600 Favnes Dybde, og de øvrige Steder ligge næsten dobbelt saa langt eller endnu længere borte. Den er jo ogsaa en Dybhavsfisk, som er udbredt over Nordatlanterhavets dybere Strækninger.

Forleden Sommer modtog jeg et Eksemplar af denne Fisk, men det var desværre kun Hovedet og en Del af Bugen. Man havde fundet det opskyllet paa Landeyjasandur (over for Vestmannøerne). Det var i en daarlig Forfatning, uden Øjne, og Knoglerne begyndte at løsnes fra hverandre, saa at det kun til Nød kunde bestemmes.

Det er ikke umuligt, at dette Hoved har tilhørt et Individ, som er død ude paa det store Dyb udenfor Islands Landgrund, flydt op paa Grund af Luftudvikling og saa drevet ind til Kysten, skønt det ikke er sandsynligt, at en Fisk kan drive en lang Vej

---

[1]) The Danish Ingolf-Expedition. Vol. II. 1. The ichthyol. results by Chr. Lütken. Copenh. 1898, p. 25.

paa denne Maade, uden at blive flænget i af Søfugle, saa at den var gaaet til Bunds igen, længe før end den var naaet ind til Kysten. Jeg vil derfor antage som sandsynligst, at den har levet nærmere ved Land end de Eksemplarer, man fangede paa Ingolf-Ekspeditionen, eller m. a. O., inde paa Landgrunden (den vides jo at gaa op til 100 Fv. Dybde paa andre Steder) og har enten forvildet sig for nær til Kysten, eller er bleven fanget af en Linefisker[1]) ude paa dybere Vand (c. 100 Fv.) og senere kastet i Søen igen, nærmere ved Land, hvorfor jeg indtil videre vil regne den med til den islandske Fauna[2]).

f. Maanefisken (*Orthagoriscus mola* (L.)).

I Húnavatnssyssel paa Nordlandet er der en lang og smal Indsø, Húnavatn, tæt ved Kysten, kun skilt fra Havet ved et smalt Sandrev. Den kan betragtes som den nederste, brede Del af

---

[1]) Jeg vil her gøre opmærksom paa, at de moderne, hurtiggaaende Fiskedampere, særlig Trawldamperne, naar de forlade en Fangstplads, for at opsøge en anden fjærnt liggende, let kunne forflytte forskellige Bunddyr en lang Vej fra deres egentlige Opholdssted i levende Tilstand. Ganske vist pleje Trawlfiskerne at spule Dækket efter hver Indhivning af Trawlen og kaste de forskellige lavere Dyr, som ere komne op, i Søen igen paa omtrent samme Sted, men en Del af dem kan godt ligge i længere Tid levende i eller under det vaade Trawlnet eller i noget andet Skjul, for saa maaske at komme i Søen igen langt borte fra deres Hjemstavn. Afstanden mellem Færøbanken og Islands SØ.-Kyst (c. 300 Kv.mil) kan saaledes godt tilbagelægges i en Tid (30—40 Timer), som Dyrene kan holde ud paa ovennævnte Maade. Afstanden mellem Medallandsbugten og Langanes er kun c. $^2/_3$ af den førstnævnte. Saaledes kunne Trawldamperne bringe Forstyrrelser i de mindre bevægelige Havdyrs Udbredningsforhold.

[2]) Hidtil er der vistnok ikke blevet fastslaaet en Grænse for, hvilke af de mere stedbundne Havdyr man skal henregne til den islandske Fauna. Uden at ville gøre Forsøg paa at fastslaa en saadan, som vistnok altid vil blive temmelig vag, vil jeg kun betegne de Havdyr som islandske, der findes inde paa den Grund (eller Flak), som omgiver Landet. Denne Landgrund har en meget vekslende Bredde (8—80 Kvm.) og Dybder paa indtil 200 Fv., eller noget derover; den begrænses altsaa nogenlunde af 200 Favne-Kurven. Jvfr. Lütkens før citerede Arbejde, Kortet.

en Elv (Vatnsdalsá), er meget flad (3—6 Fod dyb) og staar i Forbindelse med Havet ved et kort og smalt, men lidt dybere Løb (Húnaós). Den er fersk, undtagen i sin yderste Del og i selve Løbet, hvor der med stigende Vande strømmer Saltvand ind i den. Uden for Løbet ligger en Sandbarre.

Sent i November 1900 er en ubekendt Fisk, som sikkert maa have været en Maanefisk, drevet op paa den østlige Bred af nævnte Indsø, omtrent en halv Mils Vej fra Løbet. Da man fandt den, havde den vistnok ligget der en længere Tid og var allerede til Dels bleven ødelagt paa den nedadvendte Side. Den blev saa bragt til den nærmeste Gaard og lagt i Sne til foreløbig Opbevaring.

Forhenværende Landbrugsskolebestyrer, Hr. Althingsmand H. Jónasson, som bor paa en nærliggende Gaard, undersøgte Fisken og gav en Meddelelse om den til daværende Bestyrer af vor naturh. Samling, Hr. B. Gröndal, ledsaget af en kort Beskrivelse af den. Hr. Gröndal har velvilligst overladt mig Meddelelsen, hvoraf det vigtigste er følgende: „Jeg har undersøgt denne Fisk og taget nogenlunde nøjagtige Maal af den. Jeg anfører, at Længden er 81″ + c. 4″, som manglede paa Halefinnen. Afstanden fra en lodret Linje, trukken tæt bagved Bagfinnerne [Ryg- og Gatf.] til Halefinnens Rand, er 20″. Bredden [Højden] ved Brystfinnerne (den største Bredde) 44″, ved Bagfinnerne 37″; disse Finner ere 27″ lange [høje] og 20″ brede [lange] ved Grunden. Øjehulens Tværmaal $5^3/_4$″, Kroppens Tykkelse 12″, men har vel været større, medens Fisken var levende. Den er elliptisk af Form, dog er den bageste Halvdel lidt smallere end den forreste. Den vejede henimod 350 Pd. Farven synes at have været graa, og Huden er besat med smaa Korn.“

Hr. Jónasson fik tilsendt en Afbildning af *O. mola* til Sammenligning og efter at have gjort Bekendtskab med denne, siger han i et senere Brev: „Jeg er nu fuldstændig overbevist om, at Fisken er *O. mola*, eller en meget nærstaaende Art. Forskellen paa den og Afbildningen er denne. Den er længere i Forhold til Bredden

og smallere bagtil, end Afbildningen viser. Desuden strækker „Kroppen“ sig lidt længere bagud end „Bagfinnerne“, dog naar Halefinnen helt imellem disse“.

Da Hr. Jónasson skrev dette (d. 23de Februar 1901), var Fisken allerede saa opløst, at han mente, at det ikke kunde nytte noget at sende den eller Brudstykker af den — desværre. Senere har jeg dog erhvervet den ene Brystfinne af den og et Par Straaler af Gatfinnen — sørgelige Rester, som dog i Forbindelse med Hr. Jónassons ret udførlige Beskrivelse ville være tilstrækkelige til at bevise, at Fisken har været *Orthagoriscus mola* (L.)

Efter de angivne Maal at dømme er den temmelig langstrakt af Form, hvad ogsaa Hr. Jónasson bemærkede ved at sammenligne den med den Afbildning, han fik tilsendt. Forholdet imellem Højde og Længde er lig med 1 : 1,934, og Fisken nærmer sig saaledes m. H. t. Form meget det Eksemplar, som Steenstrup og Lütken omtale som beskrevet og skitseret af Reinhardt[1]). Forøvrigt maa jeg lade Hr. Jónassons Maalinger staa ved deres Værd. Den Brystfinne, jeg fik, har 12 Straaler og er omtrent $7^1/_2$″ lang.

Sandsynligvis er Fisken kommen levende ind i Søen, maaske hjulpen af indgaaende Strøm og Paalandsvind, thi det er ikke rimeligt, at den er skyllet saa langt ind i død Tilstand, da den indgaaende Strøm ikke gaar ret langt ind og desuden mødes af en svag udgaaende Strøm (Elvevandet).

Dette er, saa vidt man ved, det eneste Tilfælde, hvor denne vidtudbredte Fisk har vist sig ved Islands Kyster, og det er et ret ejendommeligt Træf, at den netop skulde finde Vej ind igennem dette snevre Løb, inde i Bunden af en afsides liggende Bugt[2]).

---

[1]) Steenstrup og Lütken: *Spolia atlantica.* Bidrag til Kundskaben om Klump- eller Maanefiskene. Vidensk. Selsk. Skr. 6. R. IX, 1. Kjøbenhavn. 1898.

[2]) Efter at denne Meddelelse om Maanefisken var bleven nedskreven, har jeg faaet et andet Eksemplar af denne Fisk, som blev taget levende tæt inde ved Land, udfor Gaarden Innrihólmur paa Akranes, ved Hvalfjordens Munding c. 2 Mil fra Reykjavik. Den blev bragt hertil

g. Supplerende Oplysninger om tidligere kendte, sjældnere Fiske.

1. *Zeugopterus megastoma* (Don.). Jeg har ingen Steder i Literaturen set denne Fisk anført som kendt ved Island; men da der findes 2 Eksemplarer af den i Københavns Universitets zool. Museum, tagne „Syd for Island af Kapt. Sølling d. 11. April 1892", saa vil jeg ikke betegne den som ny for Island. Den viser sig at være ret hyppig mellem Vestmannøerne og Snæfellsnes, thi den fanges jævnlig i Trawl paa denne Strækning, baade under Landeyjasandur, ved Reykjanes N. af Eldey og i Faxabugten. Jeg har selv set den fanget i Trawl i denne Bugt, 16 Kvml. NV. af Akranes, paa 25—30 Fv. De største Eksemplarer, jeg har set, have maalt 50—52 cm og stammede fra Eldey-Banken. Den skal i Følge Lilljeborg[1]) opnaa en Størrelse af 60 cm eller 2 Fod.

2. Makrelen (*Scomber scombrus* L.). I mine „Meddelelser" III.[2]) omtalte jeg denne Fisks første kendte Forekomst ved Island. Siden har jeg faaet et 47 cm langt Eksemplar fra en af Nordvestlandets Fjorde (Dyrafjord?). Hr. Museumsassistent Ad. S. Jensen har ogsaa godhedsfuldt meddelt mig, at han har modtaget et 35,5 cm langt Eksemplar fra Øfjord, fanget der i et Sildegarn. En paalidelig Mand ved samme Fjord har fortalt mig, at han en Gang for nogle Aar siden har faaet 3 Stykker, ligeledes i Sildegarn. Det lader altsaa til, at Makrelen forekommer sporadisk rundt om Landet sammen med Sildestimerne.

3. *Centrophorus squamosus* (Gmelin). I mine ovenfor citerede „Meddelelser" III., S. 409 oplyste jeg, at denne Fisk var bleven

---

nogle Dage senere nogenlunde uskadt og findes nu i udstoppet Tilstand i Samlingen.

Dette Eksemplar var en Han, 148 cm (4′ 8″) lang; Kroppens største Højde 81 cm og Afstanden mellem Ryg- og Gatfinnernes Spidser 177,5 cm. Ellers maa en mere udførlig Beskrivelse af den vente til senere.

[1]) Sveriges och Norges Fiskar. 2. Del. S. 343.

[2]) Vidensk. Medd. fra d. naturh. Foren. i København, 1899, S. 407.

fanget ved Vestmannøerne 1898 paa c. 120 Fvs. Dyb. Den maa være ret hyppig i Nærheden af Vestmannøerne paa 120—300 Fvs. Dybde og rimeligvis endnu dybere; det fremgaar af følgende: Hr. Læge Th. Jónsson har meddelt mig, at den samme engelske Linefisker, som fik det første Eksemplar, i Løbet af Sommeren 1899 havde faaet c. 30 Stykker af den. I August Maaned 1900 fik den samme Linefisker en Gang en Mængde af den i et Træk, da han paa Grund af Taage og Strøm havde faaet sin Line sat paa c. 300 Fv. i Stedet for paa c. 100 Fv. (i Følge en Meddelelse fra Hr. Cand. A. C. Johansen, den Gang om Bord i „Diana"). I Sommeren 1901 fangede „Diana" 13 Stykker paa Line mellem 150—320 Fvs. Dybde ØSØ. for Øerne tillige med 3 Eksemplarer af *Centrophorus calceus* Lowe og et af *Spinax Gunneri* Reinh., Fiske, som ikke før vare kendte fra Island[1]).

Foruden ved Vestmannøerne har jeg faaet *C. squamosus* fra en anden Lokalitet. I Foraaret 1900 erholdt jeg et Individ, fisket af en Havkalfisker, paa 64°16′ N. Br. og 25°30′ V. L., eller 50 Kvml. SV. af Snæfellsnes, paa c. 200 Fv., altsaa lige uden for Faxabugten. Dette er altsaa dens nordligste Findested, og man er berettiget til at antage, at den maa være udbredt langs Islands SV.-Kyst paa 200—300 Fvs. Dybde, maaske helt op til NV.-Landet.

4. Brugden (*Selache maxima* (Gunn.)). Jeg har før omtalt dens Forekomst ved Island i ovenfor citerede Arbejde, S. 420 ff. Siden har jeg faaet at vide, at den har begyndt at vise sig igen i Grindavik i de senere Aar; saaledes fulgte et Individ en Fiskebaad et godt Stykke Vej ude fra Søen tæt ind til Landingsstedet i Sommeren 1898. Den 20. August 1900 sejlede jeg selv over Bredebugten i smukt Vejr paa Dampskibet „Ceres" af København. Da vi var lige Syd af Stikskov, blev jeg pludselig en Genstand vár, som stak op af Søen forude. Den kom hurtig paa Siden af os og viste sig da at være den for mig fra ældre Tider velbekendte Ryg-

[1]) Fiskeriberetningen for 1900—1901. S. 208.

finne af Brugden. Flere end det ene Individ kunde jeg ikke opdage. Vi befandt os netop paa det Omraade, hvor den, i Følge tidligere Oplysninger, netop plejer at vise sig hyppigst.

Nu i Sommer (1902) har den pludselig vist sig ret hyppig omkring Reykjanes-Halvøen, især i Nærheden af Handelsstedet Keflavik ved Faxabugten.

5. Byrkelangen (*Molva byrkelange* Walb.) anførte jeg som ny for Island i Vidensk. Medd. 1899, S. 408. Jeg berørte dér, at den rimeligvis fandtes flere Steder ved Landets Kyster end ved Vestmannøerne, da jeg antog, at den Fisk, man undertiden fangede i den 80—100 Fv. dybe Rende, som skyder sig ind paa Nordsiden af Halvøen Snæfellsnes, rimeligvis var denne Fisk. Den bliver kaldt for „mjóni“ (ikke „mjóna“) af Fiskerne der paa Stedet.

At denne Fisk og Byrkelangen ere identiske, har jeg nu faaet bekræftet, idet jeg nylig af Fisker L. Skúlason har modtaget 3 Eksemplarer af den, alle fangede i den førnævnte Rende. To af dem ere fuldvoksne, 120 og 127^{cm} lange Hunner, det tredje er en 99^{cm} lang Han.

VII.

To Skadedyr ved Islands Kyster.

Saaledes betegner jeg to Dyr, som i de senere Aar ere optraadte i saa store Mængder ved Island, at de have gjort betydelig Skade paa Tømmerværk i Søen (Broer og Fiskefartøjer). Disse Dyr ere *Limnoria lignorum* (Rathke) og *Teredo norvegica* Spengler.

a. Pælekrebsen (*Limnoria lignorum* (Rathke)).

Saavidt jeg véd, omtales den ikke hos de Forfattere, som have skrevet om Islands Fauna, og den kan for saa vidt betegnes som ny for Island. — Paa mine Rejser langs Landets Kyster har jeg særlig haft Opmærksomheden henvendt paa den. Af mine Undersøgelser fremgaar da, at den er meget hyppig langs hele Syd- og

DANMARKS
TEKNISKE BIBLIOTEK

Vestkysten, hvor der er noget Tømmer for den at gnave i, og hvor ydre Omstændigheder ikke hindre. Derimod har jeg hverken selv fundet den paa Nord- og Østkysten eller faaet Oplysninger om, at man dér har lagt Mærke til dens ødelæggende Virksomhed, undtagen paa Djúpavogur paa den sydlige Østkyst. Langs Syd- og Vestkysten har jeg fundet den, eller Mærker efter den, paa følgende Steder: Vestmanneyjar, Hafnarfjörður, Reykjavik, Búðir paa Snæfellsnes(?), Bildudalur, Dýrafjörður og Ísafjörður og for Østkystens Vedkommende paa Djúpavogur (Berufjörður).

Angaaende dens Forekomst paa disse Steder skal jeg videre bemærke, at jeg ikke har fundet selve Dyret, hverken paa Vestmannøerne eller Djúpavogur i de nuværende Broer dér, men kun dets Gange i gamle Bjælker, som ere blevne tagne ud af Broerne for flere Aar siden. Broen paa Djúpavogur (den gaar saa dybt ned, at mindre Handelsskibe kunne lægge til ved den) fik jeg undersøgt ved Spring-Lavvande; hvis den skulde være „ædt" af *Limnoria*, saa maatte det være dybere nede (jfr. senere). — I Hafnarfjörður har jeg iagttaget en Bro, som er i høj Grad ædt af den, og hvori den lever i Mængde, og en anden mindre angreben. Derimod har jeg ikke med Sikkerhed kunnet afgøre, om nogle Mærker, jeg saa paa en Bro paa Búðir, skyldtes den; de saa nærmest ud til at være dens Gange, men affilede af Sandet, som sættes i stærk Bevægelse af ud- og indgaaende Strøm i det Løb, hvori Broen staar. I langt den største Mængde optræder den dog for Faxabugtens Vedkommende i Reykjavík, hvor den har gjort betydelig Skade paa Landgangsbroerne. Gammelt Tømmer er ofte stærkt angrebet, og nyt Tømmer angribes som Regel meget hurtig. Et Eksempel kan oplyse dette: I Sommeren 1895 byggedes der en Bro, c. 200 Fod lang, 12 Fod bred og 8 Fod høj i den yderste Halvdel. Den er bygget af svensk Fyrretræ, hviler paa Bukke, lavede af svære Bjælker. Bukkene staa i Strandsandet og holdes nede af Sten, som fyldes i dem. — Den 8de Sept. 1896 undersøgte jeg Broen. Da var Krebsen lige begyndt at æde de yderste Bukkes Bundbjælker og de Brædder, hvormed Bukkene ere beslaaede.

Den 22de Februar 1901 undersøgte jeg den igen. Da var de 5 af Broens 8 Bukke angrebne og desto mere, jo længere de staar ude i Stranden. Beklædningsbrædderne (1″ tykke) vare helt gennemhullede, og selve Bjælkerne vare meget medtagne, ja enkelte 6″ Bjælker gnavede over; den yderste Buk var helt ødelagt. Siden den Tid ere de tre nærmeste Bukke gaaede, thi Bjælkerne blive saa svækkede, ved at gennemgnaves paa denne Maade, at de ikke kunne modstaa Bølgeslagets Kraft og efterhaanden brydes ned af dette.

Paa Bildudalur fandt jeg den i Mængde i en c. 10 Aar gammel Bro. Mange af Pælene (c. 8″ i Tværmaal) ere saa meget angrebne, at større Fartøjer ikke længer tør fortøjes ved Broen. En nyere (6 Aar gammel) Bro var allerede begyndt at angribes.

I Dýrafjörður (Thingeyri) undersøgte jeg en Bro ved Spring-Lavvande, uden at finde noget, men man fortalte mig, at den skulde være ædt dybere nede, og senere har jeg (ved Hr. Faktor Wendels Godhed) modtaget nogle Bræddestumper, som ganske rigtig vare meget ædte og indeholdt Mængder af Krebsen i levende Tilstand. Brædderne vare blevet tagne dybere nede, end jeg kunde komme til.

Paa Ísafjörður undersøgte jeg de to største af Broerne ved stærk Lavvande, uden at finde levende Dyr, eller Mærker efter dem, men nogle Pæle, tagne for 3 Aar siden ud af den ene af dem, vare meget ædte nederst, og der fortaltes mig, at man ved aller laveste Ebbe havde fundet angrebne Steder paa den.

Endvidere undersøgte jeg 3 af Hvalfangerstationernes Broer (i Álfta-Ønundar- og Dýrafj.), uden at finde Dyret, eller Mærker efter det. Man vidste heller ikke om, at de var blevet angrebne. Disse Broer ere hele Foraaret og Sommeren igennem tilsølede med Fedt, som maaske beskytter dem imod Krebsens Angreb. Muligvis ere de dog angrebne nedenfor laveste Vandstand, hvor der er mindre eller intet Fedt paa dem. Men, som sagt, ved man intet om det, og 2 af dem ere dog en halv Snes Aar gamle.

Kun en enkelt Gang har jeg fundet den, men kun i ringe Mængde, i et Fartøj, nemlig i Kølen paa et aftaklet Skib („Hulk“), som i flere Aar har ligget paa Reykjaviks Red.

Med Hensyn til *Limnoria*'s verticale Udbredelse maa jeg bemærke, at jeg i Reykjavik har fundet den fra laveste Vandstand op til 7½ Fods Højde over denne (omtrent til Slaptids Højvande). 6 Fod over laveste Vandstand begynder den at blive sjældnere. I Reykjavik forekommer den altsaa hyppigst indtil 6 Fod over laveste Vandstand. Det kan ikke afgøres, hvor dybt den gaar ned. Broerne naa ikke dybere ned end 1 à 2 Fod under laveste Vandstand og „ædes" helt ned til Bunden. Dybest har jeg fundet den i Kølen paa føromtalte Skib, 10 á 12 Fod under Overfladen.

Paa Bildudalur fandt jeg den ikke højere oppe end omtrent 3 Fod over laveste Vandstand; hvor langt den gaar neden for denne, kan jeg ikke sige. I Dýrafjörður og Ísafjörður kommer den knap nok op over laveste Vandstand. Det lader altsaa til, at den findes højere op, efter som man kommer længere Syd paa, eller skyr desto mere den Del af Tømmeret, som kommer op af Vandet ved Lavvande, jo længere man kommer Nord paa. Det stemmer godt overens med det Forhold, at den Del af Havbunden, som tørlægges ved Lavvande (Forstranden), er langt fattigere paa Dyr paa Islands Nord- og Østkyst, end paa Sydvestkysten, og at flere Dyr, som ere hyppige paa det Tørre ved Lavvande paa Sydvestkysten, først træffes paa 1—3 Fvs. Dybde paa Nord- og Østkysten. Hoved-Aarsagen bliver sikkert den lavere Lufttemperatur om Vinteren og den hyppige Tilfrysning af Fjordene paa sidstnævnte Strækning; thi jeg har for *Limnoria*'s Vedkommende netop lagt Mærke til, at den her i Reykjavik er død i Massevis efter den strænge Kulde, 10°—15° C., som flere Gange er indtruffet i Løbet af sidste Vinter (1901—1902). I anden Række kommer saa Havets lavere Temperatur, Drivisen og den mindre Forskel mellem Høj- og Lavvande paa Nord- og Østkysten [1]).

---

[1]) Jvfr. min Afhandl.: Bidrag til Kundskaben om de islandske Hydroider; Vidensk. Medd. fra den naturh. Foren. i København, 1902. S. 72. — Jeg har for nylig sét (paa anden Haand, i Kerner: Das Leben des Meeres, S. 172), at A. Stuxberg har iagttaget den samme Mangel paa Dyr i Litoralbæltet langs Nordasiens Kyster under Vega-Ekspeditionen.

Angaaende den Maade, hvorpaa den angriber Tømmeret, har jeg lagt Mærke til, at dens Gange aldrig gaa dybt ind i dette, næppe dybere end 2 cm; men da Gangene ligge tæt sammen, dannes der en gennemædt „Bark“ af omtalte Tykkelse, og efterhaanden som denne brydes op af Bølgeslaget og andre ydre Kræfter, gnave Dyrene sig længere ind, saa at „Barken“ beholder sin Tykkelse, indtil Gangene fra modsatte Sider mødes. Knaste angribes ikke, og ofte kan man se, at Aarringenes blødere Del (Vaarveddet) ædes langt mere end dens haardere Del (Sommerveddet). Hvor der har dannet sig Rustskorper paa Tømmeret, angribes det slet ikke.

De største islandske Eksemplarer overstige næppe 5 mm's Længde. Gangenes Vidde er højst 2 mm. Gamle forladte Gange ere hyppig tagne i Besiddelse af unge Tanglopper, Nereider og Blaamuslinger. Jeg har i Reykjavik fundet Krebsen med Æg eller Unger paa forskelligt Udviklingstrin under Bugen i Tidsrummet fra 21de Marts til 8de September.

Jeg har ovenfor omtalt, at den ikke lader til at kunne udholde stræng og vedvarende Frost, derimod kan den holde ud paa det Tørre i lang Tid, d. v. s. i sine Gange i Tømmeret. Jeg har saaledes en Gang holdt den levende i et Stykke Træ fra 22de til 30te Marts, og i de Stykker, som jeg i Vinter fik tilsendt fra Dýrafjörður, levede nogle i 20 Dage, eller maaske længere. Stykkerne vare pakkede ind i tjæret Presenning.

Derimod taaler den ikke ret megen Opblanding af Saltvandet med Ferskvand. I Følge Forsøg, jeg har gjort, dør den meget hurtig i rent Vand, ligeledes i en Blanding af 1 Del Saltvand og 1 Del Ferskvand og i 1 D. Ferskv. og 2 D. Saltv. I 1 D. Ferskv. og 3 D. Saltv. døde de fleste i Løbet af 2—3 Timer, men et Par levede dog næsten ét Døgn. Nogle, som jeg holdt samtidig i ublandet Saltvand (Havvand), levede c. to Ugers Tid. I Forbindelse hermed kan jeg nævne, at en af Broerne i Reykjavik angribes slet ikke af Pælekrebsen, men den staar ogsaa lige uden for Udløbet af en Bæk. Ved Handelsstedet Borgarnes i Borgarfjorden er der en Bro, som har staaet i en Snes Aar uden at ædes, men

Vandet der i Fjorden er ofte stærkt opblandet med Vandet fra Elven Hvítá. Jeg har fundet Saltmængden der ved Broen variere fra 22,27 ‰ til 3,01 ‰ i Løbet af 4 Dage.

b. Pæleormen (*Teredo norvegica*[1]) Spengler).

Pæleormen (paa Islandsk: trémaðkur) omtales først blandt islandske Dyr af E. Olafssen i hans Rejseværk[2]); „Tremadkur, *teredo navalis intra lignum* Fn. Sv. 1329, er den skadelige Orm, som fordærver Drivtømmeret", siger han, hvor Vester-Islands Dyr omtales, S. 611—612. Senere anføres den af Mohr[3]) og Mörch[4]) paa E. Olafsens Autoritet, saa det lader til, at ingen af disse to Forfattere have iagttaget den ved Island.

At den kommer levende i Drivtømmeret til Island, har været en længe bekendt Sag, uden at man dog har haft sikre Beviser for, at den egentlig hørte hjemme og voksede op der. Heller ikke har det været afgjort, hvilken Art det var. E. Olavsen og Mohr kalde den for *T. navalis*, Mörch anfører den som „*T. navalis*", men gør den Bemærkning, at den „Er formodentlig *T. megotara* Hanl." — Da nu Hr. Cand. A. S. Jensen har bestemt Arten til *T. norvegica* Spengl., og jeg for 5 Aar siden har fundet den levende i en Bro i Reykjavik og senere paa andre Steder, saa turde disse to Spørgsmaal være afgjorte.

Hvad nu dens Forekomst ved Island angaar, saa maa jeg først fremhæve det gammelbekendte, at den findes i Drivtømmeret, vistnok hele Øen rundt. Som allerede berørt har jeg flere Gange fundet den i Brotømmer i Reykjavik. Første Gang i Oktober 1896 i en Bro, som blev bygget 1892; der var dens Gange i Mængde og enkelte levende Individer imellem. Senere har jeg fundet den levende i den under Pælekrebsen omtalte Bro, men ikke talrig, og

---

[1]) Arten bestemt af Hr. Museumsassistent A. S. Jensen.
[2]) Reise igennem Island. Sorø 1772.
[3]) Mohr: Forsøg til en islandsk Naturhistorie. Kbhvn. 1786. S. 141.
[4]) Mörch: Faunula Moll. Isl.; Vidensk. Medd. fra den naturh. Foren. i Khhvn. 1868. S. 217.

enkelte Rør i nogle gamle Bjælker af ældre Broer. Ellers har jeg ikke fundet den, eller faaet Oplysninger om dens Forekomst i faststaaende Tømmer.

Baade, som ligge opankrede paa Reykjaviks Rhed om Sommeren, blive ofte angrebne af den; det samme skal være Tilfældet for Havnefjords og Vestmannøernes Vedkommende, men fra andre Steder har man ikke vidst noget Eksempel paa dette. Det lader altsaa til, at den særlig holder sig til S.- og SV.-Kysten.

I de senere Aar har den vist sig i den Grad hyppig i de søgaaende Fiskefartøjer, som hører hjemme i Reykjavik og Omegn, at den har voldt deres Rhedere berettigede Bekymringer, da nogle Fartøjer i Løbet af en kort Tid ere blevne usødygtige af den Aarsag. Mange af disse Pæleorme ere sikkert importerede i Fartøjer, som man har købt brugte fra England; men det er ogsaa sikkert, at Fartøjer, som ere byggede paa Island, eller Tømmer, indsat i udenlands fra anskaffede Skibe, ere blevne stærkt angrebne. Det lader derimod til at Nordvest- og Nordlandets Fiskefartøjer ere helt forskaanede. De blive dog som oftest satte op paa tørt Land om Vinteren. — At den har været saa hyppig i de sidste 4—5 Aar ved Sydlandet (Faxabugten) skyldes vistnok først og fremmest de hyppige Indkøb af engelske Fiskesmakker, men rimeligvis ogsaa de usædvanlig milde Vintre (højere Temperatur i Havet?) i de sidste 5—6 Aar i Forbindelse med den Omstændighed, at de fleste af Skibene flyde paa Søen om Vinteren.

Det største Eksemplar, jeg har set af Pæleormen, maalte 27,5^{cm} til Siphonernes Grund, disse iberegnede omtrent 30^{cm}, medens Middelstørrelsen bliver 16—18^{cm}.

Af biologiske Forhold kan jeg oplyse, at dens Forplantningstid strækker sig over hele Sommeren, thi jeg har fundet løse Æg og næsten modne Spermatozoer d. 20de April og begge Dele modne d. 28de August. Dog har jeg hverken kunnet finde Larver i Kappehulen eller i Søen, derimod har jeg fundet ganske smaa Individer, hvis Gange kun vare 1^{mm} lange og 0,5^{mm} vide, i Mængde i et Stykke Drivtømmer, taget i Faxabugten ved Udgangen af Juli Maaned.

Den Tid, den behøver til at blive fuldvoksen, er i det mindste i enkelte Tilfælde ikke mere end to Aar. Jeg har saaledes i August Maaned 1901 fundet fuldvoksne Individer (og deriblandt ogsaa det før omtalte største Eksemplar) i Kølen af et Fartøj, der havde staaet paa Land hele Vinteren 1898—99, men været uafbrudt paa Søen fra Marts 1899. Jeg gaar ud fra som sikkert, at havde der været „Orme" i det, før end det blev sat paa Land, saa vare de døde og raadnede bort i den Tid, det stod paa det Tørre, som følgende viser.

I Fjor Sommer anstillede jeg nemlig Forsøg med den for at faa at vide, hvor længe den kunde leve paa det Tørre. Jeg opbevarede nogle Stykker Træ med Pæleorme i, tagne af Straakølen af et Fiskerfartøj, og opbevarede dem paa et køligt Sted i Skygge; jeg erfarede da, at Dyrene kunde holde sig levende i deres Gange i 10 Døgn, men efter 2 Døgn til vare de alle døde, hvorpaa Forraadnelsen hurtig indtraadte. Desuden anbragte jeg dem i et Stykke Træ i to Døgn i et Fryserum med ÷ 6° C. De bleve stivfrosne, men da de tøede op igen, vare de levende. Desværre kunde jeg ikke fortsætte dette Forsøg, da jeg manglede Materiale. — I Ferskvand levede nogle Individer, jeg gjorde Forsøg med, kun i 2—3 Timer, i 3 Timer i Saltvand opblandet til Halvdelen med Ferskvand og en lignende Tid i bedærvet Saltvand.

Det er hovedsagelig kun to Steder paa de Fartøjer, jeg har undersøgt eller faaet Oplysninger om, som blive angrebne af Pæleormen, nemlig Vandlinjen og Straakølen, eller, naar denne mangler, da selve Kølens nederste Del. At Straakølen (eller selve Kølen) angribes særlig, kommer deraf, at Fartøjerne altid renses („bankes") og males eller tjæres liggende i Strandsandet, med Straakølen eller Kølens nederste Del begravet i dette. Den faar derfor aldrig nogen Maling eller Tjære paa sig og bliver lettere Bytte for „Ormen". Paa et Skib, hvor Straakølen var helt gennemædt, havde næsten alle „Ormene" boret sig ind i dennes Underflade. For Vandlinjens Vedkommende er Aarsagen nærmest den, at Tjæren eller Malingen skrabes let af dér af Baade, Ankerflige o. fl., saa at „Ormen"

lettere kan trænge ind dér end andre Steder. Særlig angribes da Kanten af Klædningsplankerne.

Den vil øjensynlig ikke bore sig ud af det Stykke Træ, den en Gang er trængt ind i. Fra den omtalte Straakøl var der kun ganske enkelte der var gaaet op i Hovedkølen, skønt denne sluttede ganske tæt til Straakølens Overside. Jeg lagde ogsaa Mærke til, at Gangene bøjede igen af ned i Straakølen, uden at bryde igennem dens Overside, hvor de havde nærmet sig denne. Hvor to af Straakølens Stykker stødte sammen med Enderne, vare Ormene aldrig gaaede igennem Berøringsfladen, tværtimod vare de altid standsede med Boringen et Par Tommer fra Stykkets Endeflade. Men hvorledes kan Pæleormen faa Underretning om, at den ikke bør gnave videre? Hvorledes kan den have Begreb om Afstanden mellem Gangens Ende og Yderfladen? Mon det er igennem Lydfornemmelser, hidrørende fra Svingninger, som Veddet sættes i ved Boringen?

I de Broer i Reykjavik, hvor *Limnoria* borer sammen med Pæleormen, ser man hyppig, at den første gennemgnaver Bjælkeværket uden om Pæleormens Gange saa grundigt, at dette smulrer bort og Gangenes Kalkbeklædning blottes. Men da denne i Reglen er meget tynd og skrøbelig, vilde det blive skæbnesvangert for Pæleormen saaledes at blive udsat for Paavirkninger udefra. Den hjælper sig da paa den Maade, at den fortykker Kalkbeklædningen til det tre-firedobbelte af det sædvanlige, ved at afsætte nye Lag indenpaa den, hvorved den bliver forholdsvis meget stærk og modstandsdygtig. Den bliver da til delvis fritliggende, tykvæggede Rør, som kunne pilles ud i en stor Del af deres Udstrækning, uden at knække.

---

14. Februar 1903.

Kbh. — Bianco Lunos Bogtrykkeri.

Nr. 9 Layt fram í bejarstjóra Reykjavíkur 28/11 1912.
Einar Arnórsson
ritari

REYKJAVIK HARBOUR WORKS

1912

GENERAL CONDITIONS, DESCRIPTION

AND

SPECIAL CONDITIONS

FOR TENDERS TO BE DELIVERED BEFORE THE 31ST OF AUGUST 1912

DANMARKS
TEKNISKE BIBLIOTEK

GUTENBERG PRINTING-HOUSE REYKJAVIK — 1912

General Conditions

for

Work and deliveries for the Harbour of Reykjavik.

---

§ 1. Extent of work contracted for.

All work and deliveries shall be in accordance with the general and special conditions, drawings and descriptions produced.

All ordinary work required for the total execution of the contract, whether specially mentioned or not, as for instance the clearing of the premises, shall be executed by the Contractor.

The Contractor shall furnish all the materials and do all minor work, if not expressly excepted in the Conditions.

The Board of Work shall not be responsible for the correctness of any calculations, plans, levelling &c. produced for the information of the persons wishing to tender, but the Contractor may claim a compensation if he can prove within two months of the date of the contract that there are any actual mistakes in the measures or calculations. The Board of Work shall, however, not be responsible for the correctness of any statement founded on estimate only.

§ 2. Measures and Weights.

If not otherwise expressly stated, all measures and weights are metric.

§ 3. Quality and Test of Work contracted for.

All work and deliveries shall be handsomely and substantially executed and in every respect satisfactorily and, provided their quality be not expressly stipulated in the special conditions, of good merchantable materials.

If required, the Contractor shall prove the origin of the materials by certificates or in some other manner.

The Board of Work and their employees shall have free access to any building place or workshop and shall receive any information necessary for the proper judgement of the work.

The Board of Work, or a Control appointed by them for the purpose, shall decide as to the quality of the work. Any work or part of work which is not according to the contract, shall at once be renewed and replaced by other work of the quality contracted for, and all condemned materials shall at once be removed from the building place.

The Contractor shall comply with all instructions given him by the Board of Work or the Control with a view to a good and satisfactory execution of the work.

The Contractor shall provide specimens of materials if required, and shall supply a sufficient number of men for taking out and examining such specimens. If the materials are tested at any public laboratory, the Board of Work shall pay for the first tests. If these are unsatisfactory, all subsequent tests shall be paid by the Contractor.

§ 4. Setting-out.

All main-lines and heights shall be set out by the Board of Work, and all other setting-out shall be done by the Contractor on his own responsibility.

§ 5. Differences &c.

All obscurities or differences in documents, such as drawings and descriptions, which may render the execution of any construction liable to mistakes, shall be settled by the Board of Work, which gives its decision in writing, and to whom the Contractor shall apply for the purpose.

§ 6. Alterations.

The style and extent of any work shall be altered by the Contractor at the request in writing of the Board of Work.

Notice of any reduction in the payment to the Contractor caused by such alteration shall be sent to him at the same time. Any claims for additional payment shall at once be sent to the Board of Work by the Contractor in writing.

Alterations in the payment shall be settled in each separate case by an agreement in writing before the respective work is undertaken and shall be based on the existing facts.

No extra work nor alterations in the work or the constructions shall be undertaken except by an order in writing.

§ 7. The Employees of the Contractor.

The work shall be superintended by the Contractor personally or by a competent person engaged and duly authorized by him. The latter shall in every repest represent the Contractor.

Any foreman or workman that may prove unfit for his work or give cause of complaint by his conduct shall at once be discharged, if so ordered by the Board of Work.

§ 8. Relation to other Contractors.

The Contractor shall submit to any order of the Board of Work for the purpose of protecting any other Contractor engaged in the same work from annoyance. He shall cooperate with any other Contractor in the best possible way, and shall accordingly make timely arrangements with the Control in order to avoid all mistakes and delays that may be caused by such want of cooperation.

§ 9. Reponsibility during the work.

All the work shall be at the risk of the Contractor, who shall keep the ready-made part of it in good repair, and, if necessary, insured until the whole work is accepted. The Contractor shall bear all losses that may be caused by any accident, casualty or unfavourable conditions and circumstances of any kind and shall be fully responsible for the strength and durability of the scaffoldings and tools used by him; provided always that he shall have full remedy against the Board of Work for any accident caused by any positive neglect of the said Board. The Contractor shall compensate for any damage inflicted on any third party during the execution of the work.

§ 10. Warranty.

During a period of one year after the delivery of the work the Contractor shall without any compensation set right any defect that may have been caused by any act for which he is to blame. Correspondingly to the warranty the Contractor shall be bound to keep the work in repair during the same time as stated in the special conditions.

§ 11. Death of Contractor &c.

In case of the Contractor's death, insolvency, insanity, or incapacity of managing his own affairs, the Board of Work may cancel the contract, if there is reason to doubt the proper continuation of the work; provided that the Contractor, his executors, administrators or assignees shall receive payment for the work already accomplished.

§ 12. Terms, Fines, Liability.

The Contractor shall set to work as soon as possible after he has received information of the acceptance of his tender.

The work in general, as well as each separate part of the work, shall be proceeded with so as to give reasonable security for its being finished within the fixed term.

If the work is not proceeded with sufficiently quickly or satisfactorily, the Board of Work may, after having warned the Contractor in writing, deprive him of the work or part of the work without any legal proceedings, and may engage others to complete the work at the expense of the Contractor, and without liability for the money expended. In case the Contractor is deprived of the work, the Board of Work may make use of any materials, tools and working-materiel belonging to him.

The Contractor shall be liable for any delay in the delivery of the work and for any damage caused by the weather, or the like, or by any neglect of his workmen.

The Contractor shall likewise be subject to a fine for exceeding the term of delivery, amounting for each week's excess to 1 per mille of the sum stated in the contract.

Prolongation of the term may be allowed:

a. In case alterations increasing the work be made at the request of the Board of Work.
b. In case of any considerable interruption of the work for which the Contractor is not to be blamed or which has taken place under circumstances over which he had no control, viz: war, fire, extraordinary natural events, and strikes or lock-outs.
c. In case of delay in the delivery of the work undertaken by the Board of Work or by any other contractor engaged by the Board of Work.

Under all circumstances the Contractor shall, however, inform the Board of Work in writing and without delay of the fact and prove that owing to the abovementioned circumstances he is entitled to a prolongation of the term. The question of prolongation shall then be settled by mutual agreement with due regard to the influence on the progress of the work naturally caused by the aforesaid interruptions.

§ 13. Public regulations and order at the building-place.

The Contractor shall closely observe the general and special regulations of the authorities or the Board of Work for the maintenance of order. He shall likewise in the execution of the work comply with any demands that may be made to him with a view to avoiding unnecessary inconvenience or impediments to the traffic at the building-place.

§ 14. Relation to Workmen.

The Contractor shall engage Icelandic workmen to the largest possible extent, as far as they are available, principally from the Town of Reykjavik, except for such parts of the work as require special knowledge and so necessitate the engaging of foreign skilled workmen. The Contractor shall at the commencement of the work prove that he has insured all his workmen engaged in the work against accidents for the whole term of the work in accordance with the rules in force in the Contractor's country for insurance of workmen engaged in work of the kind in question.

§ 15. Antiquities.

Antiquities and other Articles of value or interest that may be found during the work shall be delivered to the Control by the finder, who shall receive any reward that may be paid.

§ 16. Security.

Before commencing the work the Contractor shall make a deposit, the amount of which shall be 8 per cent of the sum stipulated in the contract.

The deposit may be ready money, or such securities as shall be considered efficient by the Board of Work, or the guarantee of a bank or sureties deemed satisfactory by the Board of Work. The deposit shall be delivered not later than 14 days after the Contractor has received information of the acceptance of his tender.

The deposit shall serve as a security for the payment of damages for non-fulfilment of the Contractor's engagement with the Board of Work or with the workmen.

The security shall remain deposited until the Contractor's engagements have been fulfilled at the end of the time of warranty. The Board of Work may, however, repay as much as $^2/_3$ of the deposit, if the full amount deposited in the opinion of the Board of Work exceed the guarantee at the final delivery of the work.

§ 17. Payment.

At the beginning of the work the Board of Work shall, after hearing the Contractor, distribute the sum stated in the tender on the separate items of the work so that any subsequent part-payment may be made according to the schedule of distribution. In case of alteration in the payment, the agreement to that effect shall be entered on the schedule.

All money due to the Contractor shall be paid to him if possible a fortnight after the receipt of his requisition, which may be sent in once every month, provided the sum has been acknowledged by the Board of Work as correctly representing the amount of material delivered and work done. 10 per cent of the said sum shall, however, be deposited as security for the proper delivery of the whole work.

When 5 per cent of the whole sum stated in the tender has been deposited, all further deposits of this kind may be dispensed with by the Board of Work.

All sums agreed on by the parties as due to the Contractor shall be paid to him notwithstanding any dispute as to the final settlement.

All deliveries and work for which payment has been made shall become the property of the Board of Work, but shall nevertheless remain at the expense and risk of the Contractor as regards his responsibility for their proper repair.

§ 18. Delivery.

When the work is finished, the Board of Work shall summon the Contractor to be present at a general examination, and point out to him what may be still wanting.

If the Contractor fails to appear or to send a representative to be present at the examination, he must submit to the survey and estimate of the Board of Work as final.

If any defects that may be found are considered by the Board of Work as unimportant, and if the Board of Work is not subjected to any risk that ought to be borne by the Contractor by taking over the work, and if not otherwise stated in the special conditions especially with regard to the Contractor's responsibility for repair, delivery may take place, and the balance due to the Contractor may be paid to him after deducting the amounts owing by him for any possible defects. The amounts shall be fixed by the Board of Work, who shall also appoint the term within which the defects shall be set right, and

shall determine whether the Contractor shall be absolved from his risk and responsibility pursuant to Section 9.

Within a fortnight after the completion of the work or the delivery the Contractor shall send in a specification of all the claims he presumes to have against the Board of Work relative to this work or delivery, after the sending in of which specification no further claim will be received.

The deposit mentioned under Section 16 will not be returned till the Contractor has made good all his engagements.

§ 19. Disputes.

All disputes between the Board of Work and the Contractor about their respective rights and duties according to the contract or about the decisions of the Board of Work, shall be referred to the Ministry for Iceland.

If the Contractor thinks himself prejudiced by the decision of the Ministry, the dispute may be submitted to arbitration, still with the restrictions mentioned in the following paragraph.

The Contractor shall submit to the decision of the Ministry in all cases of dispute concerning work or deliveries to an amount not exceeding 2000 krónur according to the estimate of the Board of Work, or if the difference between the estimates of the parties does not exceed 1000 krónur; and he shall submit to the judgment of the Board of Work as to the execution of the work and in case of disputes relative to Section 7, 13 and 14.

In case of arbitration either party shall appoint one arbitrator within 4 days. In case of either party neglecting to appoint an arbitrator within the time fixed, the other party shall appoint both arbitrators. Before they proceed to arbitration, the arbitrators shall appoint an umpire. If the arbitrators cannot come to an agreement as to the appointment of the umpire before the expiration of 8 days from the day of their appointment, the umpire shall be appointed by the High Court of Justice of Iceland.

The parties shall submit to the award agreed on by the arbitrators. In case of non-agreement of the arbitrators, the umpire shall have casting-vote. The expenses of the arbitration shall be determined and apportioned between the parties by the arbitrators.

The Contractor shall continue to comply with the orders of the Board of Work until all disputes have been settled, whether they are referred to the Ministry for Iceland, or to arbitration or to the tribunals.

In case of prosecution the Contractor or his guarantees (if any) shall appear before »gestarjettur Reykjavíkur« (an extraordinary session at Reykjavik) when summoned like persons domiciled within the jurisdiction.

§ 20. Tenders.

Besides the statements expressly required the Tenders shall contain the name, addresses and signatures of the persons tendering. Several persons tendering in company shall be jointly and separately responsible. Additional clauses not expressly required or reservations may cause the Board of Work to abolish the Tender and regard it as not made.

The Tenders will be opened at the time fixed and in the presence of those of the persons tendering who shall appear. No Tenders will be received after the opening of the Tenders has begun.

The Board of Work do not bind themselves to accept the lowest or any Tender.

§ 21. Contract.

When a Tender has been accepted, a special Contract shall be drawn upp. The stamp duty (if any) shall be paid by the Contractor. Contracts concluded in Reykjavik are free of stamp duty.

All disputes between the contracting parties that may be referred to the tribunals for decision shall be settled according to Icelandic law.

Copies of the Contract, descriptions, drawings &c shall be delivered to the Contractor, who shall return the same after finishing the work.

No transfer of the Contract to any other persons shall be made except by the permission of the Board of Work.

§ 22. Special Remarks.

Tenders marked on the outside: »Tenders for the construction of a Harbour at Reykjavik«, shall be sent in sealed letters to: »The Town Council of Reykjavik« before August, 31, at noon.

Persons tendering shall abide by their offer for 45 days.

§ 23. The Board of Work.

The Board of Work shall be harbour commissioners elected by the Town Council of Reykjavik.

Description of the work required.

The work at the construction of the Harbour of Reykjavik is to be undertaken as an aggregate enterprise, i. e. the Contractor must undertake the execution of all work and deliveries required for the construction of the harbour; cf., however, Sections VI and XI of the Special Conditions.

The work to be done comprises:

a) the construction of 3 moles,
b) dredging,
c) the construction of 2 steamboat-piers.

Besides the information about the work contained in the following description, further directions are to be found in the accompanying »Special Conditions« and »General Conditions«.

The description is accompanied by 4 plates, viz:

Plate I: A ground-plan of the Harbour at 1 : 2000; Cross-sections of the moles.
Plate II: The steamboat-pier at Hafnarstræti.
Plate III: The steamboat-pier at the Batteri-mole.
Plate IV: Examinations of the bottom.

With regard to the map of soundings it must be observed that they were taken in the summer of 1907, but the repeated soundings taken in March 1912 showed no traceable alterations of the depths at the sites of the moles and the pier. Heights and depths are referred to the lowest water level that occurs, which is 7,26 m. below a bolt fastened in the north-side of the post-office. The highest water level that occurs lies 5,42 m. higher. But the ordinary rise of the spring-tide is 4,5 m, so that the level of ordinary spring-tide low-water is 0,46 m. and that of ordinary springtide high-water 4,96 m above lowest water level. Ordinary low water at neap is 1,75 m, and ordinary high-water at neap 3,75 m above lowest water level.

Description of the work.

1. *The moles.*

The moles to be built are three, viz:

a) the Grandi-mole,
b) the Effersey-mole,
c) the Batteri-mole.

a) The **Grandi-mole** is to be erected on a reef (the Grandi) extending from the mainland to Effersey, northwest of the harbour. The reef consists of firm gravel and stone and is dry at low-water. The mole begins at a point lying 150 m. to the west of the eastern side of Brunnstígur, and runs along the Grandi out to Effersey. It is straight-lined, except for a slight elbow near the middle. Its total length is 700 m. measured at the top.

The mole is to be built of rip-rap, and shall be given a cross-section as exhibited on Plate I. The stone employed for the hearting of the mole shall be so small and so densely stowed as to prevent considerable travel of sand through the mole. The loose blocks of stone must on the outer side of the mole have a weight of 5 to 10 tons, and on the inner side of about 1 ton. The level of the top shall be 7 m. above low-water, and it shall be built of quarry-stone dressed so as to fit into one another and present a pavement easily passable with loaded handcarts. The width of the top shall be 2,5 m. The sides shall have a slope of 1 on $1^1/_4$.

b) The **Effersey-mole** extends from the termination of the Grandi-mole in Effersey in a southeasterly direction 315 m. in a straight line out to the 6 m. depth, and after that runs along the 6 m.

curve for a length of 160 m., measured at the top including the head. Its cross-section is to be seen on Plate I. The top shall be in a level 6 m. above low-water level. The sides shall have a slope of 1 on $1^1/_4$ above low-water level, but below low-water level the slopes shall be 1 on $2^1/_2$ on the outer side and 1 on $1^1/_4$ on the inner side. The width of the top is 3,5 m. The top shall be paved in the same manner as that of the Grandi-mole; the blocks of the seaward slope shall accordingly have a weight of 5 to 10 tons, those of the harbour slope a weight of about 1 ton. The mole shall be provided with 20 mooring implements as shown on Plate I. Their places will be pointed out during the construction of the mole. In 10 places according to further direction there are to be built flights of steps, 1 m. in breadth, leading from 1 m. above low-water level upwards to the top of the mole. They shall be built of quarry-stone hewn so as to fit into one another. The mole terminates in a head built of loose stone and blocks, with a circular platform at the top, paved like the top of the mole. The surface of the platform shall be 7 m. above low-water level, and it shall have a diameter of 6,25 m. From the platform a flight of steps built of hewn quarry-stone leads down to the mole. The sides of the head shall slope so as to form an even transition to the sloping sides of the mole. The portion of the head below low-water level shall present an even transition from the slope of 1 on $1^1/_4$ on the harbour side to the slope of 1 on $2^1/_2$ on the outer side. The large stone covering the sides of the head must have a weight of at least 5 tons.

Close by the foot of the mole-head, in the outer part of the entrance to the harbour, there is to be built a framework of timber, as exhibited on Plate III. On this support there is to be placed a lighthouse made of ironplates riveted together, with a lantern and thick, convex, cut-glass panes. In the lantern there shall be placed a petroleum lamp with a 14‴ annular burner and a 500 mm. cut-glass lens. The lamp shall hold a supply of petroleum sufficient for a fortnight. The light shall show a fixed green light outside the entrance to the harbour, and a fixed red light on the harbour side. The height of the flame shall be 2 m. above the platform. The lighthouse shall be watertight and wind-proof and shall be securely fastened by bolts to the decking of the framework.

The framework is supported by 4 piles $31^1/_2$ cm. in diameter, rammed down in a square with a slope of 1 on 7 towards the centre of the square. Against those piles another 4 pieces of $31^1/_2$ cm. stay-piles are to be rammed down, with a slope of 1 on 4, directed towards the same centre. The piles shall be bound together by twos with a wedge and 3 pieces of screw-bolts having a diameter of 30 mm. At the top the piles shall be combined two by two with two $23^1/_2$ by 26 cm ties, which shall be notched into the piles and fastened to them by means of 30 mm. screw-bolts, one at each joint.

Across those ties there shall be laid 8 beams of $23^1/_2$ by 26 cm. timber, fastened to the ties by 30 mm. screw-bolts, one at each crossing. Each side of the framework shall be provided with a pair of cross-wise placed braces of $11^3/_4$ by $23^1/_2$ cm timber, the top-ends of which shall on the one pair of opposite sides butt on to the above-mentioned ties, and on the two other sides on to $23^1/_2$ by 26 cm. ties the upper surface of which shall be placed flush with the underside of the other pair of ties. The foot-end of the braces shall butt on to ties of $23^1/_2$ by 26 cm. timber, which shall be placed so as to have on the one pair of sides of the frame the under-side, and on the other two sides the upper surface in a level 1,1 m. above low-water. These ties shall be fastened to the piles with 30 mm bolts. The braces are to be fastened with 25 mm. bolts. The above-mentioned tier of beams shall be provided with a close decking of $7^3/_4$ cm. planks, which shall be nailed to the beams with 18 cm. galvanized pine-spikes (i. e. spikes having in ungalv. state a weight of 4,25 kg. per 100 pieces), two at each crossing. Around this platform, the surface of which shall be in a level 7,5 m. above low-water, there is to be built a 1,3 m high, strong parapet (for protecting the lighthouse against the action of waves) of 21 by 21 cm. posts or stanchions, which shall be tenoned into the deck-planks of the platform and propped by a strut against the platform. A tie-rail of 21 by 21 cm. timber shall be laid across the tops of the stanchions and joined to them by means of mortises and tenons. The stanchions shall be provided with a close outer planking of 5 cm. planks, which are to be nailed to them by $12^1/_2$ cm. galvanized pine-spikes (i. e. spikes having in ungalv. state a weight of $1^1/_2$ kg. per 100 pieces). At the middle of the side facing the harbour there shall be built a wooden ladder, 0,7 m. in breadth, reaching from low-water level upwards to the platform; it shall be strongly fastened to the nether-most tiebeam, braces and beams of the framework. The bottom-ring of the light-house shall be fastened by galvanized bolts to the beams of the platform.

Beside the ladder shall be placed a tidegauge of cast iron furnished with distinct marks and numbers of metal screwed on it. It shall extend from 0,5 m. below upwards to 6,6 m. above low-water level, and shall have a small mark for every 10 cm., a larger one for every 50 cm., and a large mark for every m.

c. The **Batteri-mole** extends from a point about 30 m. to the east of the Batteri in a north-westerly direction 265 m. (measured at the top) including the head, in a straight line outwards to the 6 m. curve, where it terminates in a head. It is to be given a cross-section as exhibited on Plate I. The level of the top shall be 6 m. above low-water. The sides of the mole shall be given the same slopes as those of the Effersey-mole. The breadth of the top is to be 6,75 m. on the innermost 93 m. of the mole, but 3,5 m. on the remainder, and it is to be paved like that of the Grandi-mole. In other respects the mole shall be constructed like the Grandi-mole and the Effersey-mole; the large stone of the seaward slope shall accordingly have a weight of 5 to 10 tons, those of the harbour slope 1 ton. The mole terminates in a head constructed like that of the Effersey-mole. In connection with the head there is to be

built a framework with a light constructed and placed in the manner described above. No tidegauge shall however be set up, and the light shall show a fixed red light outside the entrance to the harbour and a fixed green light inwards over the harbour; in other respects the light shall be placed in the same manner as the one at the Effersey-mole.

Along the outer top-edge of the mole there is to be built a parapet of concrete. The concrete blocks for the parapet shall have a weight of at least 5 tons. The top of the mole shall be levelled with a layer of mortar in which the blocks shall be bedded, and they shall be compacted with cement-mortar : 1 cement + 2 sand. After the compacting the wall shall be brushed with cement-mortar 1 : 2. The breadth of the wall is 1 m., its height 1,50 m. The edges shall be cut off so as to present a plane of 15 cm. The concrete employed shall be composed of 1 cement + 2 sand + 4 shingles.

Along the harbour side of the mole there is to be built the steamboat-pier described under 3. b.

In case of alternative tenders for moleheads with plumb walls being presented, it must be observed with regard to their placing, that the total length of the moles must in that case be 480 m. and 275 m. respectively. The platforms of the heads shall be 7 m. above low-water level, and shall be surrounded by a strong 1,25 m. high parapet of concrete firmly compacted with the platform, made like the one described above. The above-described framework for the lighthouses will in that case be omitted, and the lighthouses will be placed on the platforms, but their construction will be the same as described above. The above-mentioned tidegauge is to be placed beside the head of the Effersey-mole. The moleheads shall be placed in such a manner and have such a form and size that the slopes of the mole do not extend beyond them into the entrance to the harbour. A flight of steps, made of hewn quarry-stone, shall lead from the head down to the top of the mole.

2. *Dredging*

The dredging embraces the excavation of the area shown on Plate I bounded by the two red lines, the retaining wall at the pier, and the 5 m. curve. This area is to be excavated to a depth of at least 5 m. below low-water level.

As further dredging of the harbour inside the moles may possibly be desired before the completion of the work, the persons tendering are requested to state in their tenders their charges for the excavation of each cubic metre beyond the extent stated above.

3. *The steamboat-piers.*

The projected steamboat-piers are 2, viz:

a) The pier at Hafnarstræti,
b) The quay alongside the Batteri-mole.

a) **The pier at Hafnarstræti** projects from a filled up space between Hafnarstræti and a line parallel with this street at a distance from it of 80 m. Along this line there is to be built a frontwall of bonded rubble. At the site of this frontwall the soft ground shall be dug away and be replaced by stone measuring from 5 cm. to 50 cm. upwards to 0,5 cm. below low-water level. On this foundation the wall is to be built; it shall be given a cross-section as exhibited on Plate II. The breadth is 1 m. at the top, and the front shall have a slope of 3 on 1. The level of the top shall be 6 m. above low-water. The outer top-edge shall be provided with a parapet of concrete, $^1/_2$ m. in breadth, and $^1/_2$ m. in height, the edges of which shall be rounded off. The space behind the wall shall be filled up with matter dredged up in the harbour or some other material, in such a way as to give the surface a uniform slope from Hafnarstræti (the level of which is about 7 m. above low-water) to the front-wall; the space nearest the wall shall be filled up with stone measuring from 5 to 50 cm. The sides of this filling shall consist of rip-rap with a heart of small stone not exceeding 20 cm. in size. The slopes shall have a coating of stone measuring from 20 cm. to 80 cm. The space between the eastside of this filling and the stone-jetty for boats shall be filled up to a breadth of 5 m. The height of this filling shall be determined by the height of the stone-jetty and that of the other filling. The breadth of the filling shall be 70 m. along Hafnarstræti, and 54 m. on the outer side (the frontwall).

The pier projects from the middle of the frontwall. Its total breadth is to be 14,5 m. It is to be constructed as an open pile-bridge with 20 groups of piles 4 m. apart, each group consisting of six $31^1/_2$ cm. piles clothed with iron-plates rammed down exactly in a line and at equal distances apart; the outmost group shall, however, only consist of 4 piles, the outmost pile on either side being omitted. Besides those 6 piles every other group shall be provided with two 29 cm. stay-piles clothed with iron plates, which shall be placed in the plane of the group and joined to the vertical piles by means of a wedge and 3 screw-bolts having a diameter of 30 mm. Each group of piles shall be strengthened by two pairs of horizontal ties of $10^1/_2$ by 21 cm.; one pair shall have its upper surface in a level 0,9 m. above low-water, and the other shall be placed immediately below the longitudinal girders. Those ties are to be notched together with the piles so as to leave a space of 21 cm. between them. Between the two pairs of ties there is to be fastened a pair of cross-wise placed braces of $10^1/_2$ by 21 cm., as exhibited on section abcd Plate II. Besides that the two outmost piles on either side shall be provided with a pair of horizontal braces of $10^1/_2$ by 21 cm. timber, which shall be notched into the outmost pile on either side so as to leave a space of 21 cm. between them. All those ties and braces shall be fastened to the piles with bolts having a diameter of 22 mm.

The longitudinal girders shall be placed so as to rest immediately on the piles. Each shall consist of two pieces of 26 by 29 cm. timber held together by three 25 mm. screwbolts in each bay. An oak-key shall be inserted between every two bolts. The girders shall be fastened to the piles by means of shouldered tenons provided with holes in which oak-pins are to be inserted. Besides that, the joints shall at every other pile be strengthened by two hold-fast-bolts having a diameter of 30 mm., which shall transpierce the whole thickness of the girder, and be fastened with a nut on its upper side, while the head is to be nailed fast with bolts of the same kind as those with which ties and braces are fastened to the piles. On the one side of the of the pile the head is to be notched into the tie so as to lie close up to the side of the pile. The beams of the girders shall be joined on the tops of the piles, but both beams must nowhere be joined above the same pile. The joints shall be executed with an oblique scarf and two bolts of 22 mm.

To 6 piles in each of the two outmost longitudinal rows there shall be bolted mooring-piles having a diameter of 29 cm. Each of the two piles shall be sided so as to present a vertical joining-surface at least 20 cm. in breadth. They are to be held together by six 30 mm. bolt; an oak-key shall be inserted between each two bolts. The mooring-piles shall be in the plane of the group, and shall have a length of 6 m., 0,8 m. of which shall extend above the decking. The top of the pile rising above the platform shall be provided with a cap of cast-iron of a suitable shape; the cap is to be fastened to the pile.

Across the longitudinal girders there shall be placed cross-girders of $18^1/_2$ by 21 cm. timber. They shall be laid with a space of 0,571 m. between each two, or seven beams in each bay at equal distances apart. No cross-girders shall be placed above the groups of piles. The cross-girders shall be fastened to the longitudinal ones with one 19 mm. point-bolt at every other crossing and with one 22 mm. screwbolt at each of the remaining crossings, transpiercing both the beams of the longitudinal girders. The cross-girders shall be joined with an oblique scarf and two bolts having a diameter of 19 mm.

Across the cross-girders there shall be laid a decking of $7^3/_4$ planks, placed with a space of 3 cm. between them and fastened to the cross-girders with on 18 cm. galvanized pine-spike at each crossing. The planks shall be simply butted against one another above a beam, each end being fastened to it by two 18 cm. pine-spikes.

Above this decking a $3^1/_4$ cm. close cross-decking (roadway) is to be laid, the planks of which are to be fastened with two $12^1/_2$ cm. galvanized pine-spikes at every other crossing. These planks shall be butted against one another above the supporting deck-planks, and each plank-end shall be fastened with two $12^1/_2$ cm. galvanized pine-spikes. The surface of the cross-decking shall be in a level 6 m. above low-water.

A top-edge-listing of $15^1/_2$ by $15^1/_2$ cm. timber shall be laid along the sides and the outer end of the pier. It shall rest immediately on the cross-girders and be fastened to them with one 19 cm. pointbolt in every beam.

Pairs of rails shall be sunk into the decking as shown in detail on Pl. II. The gauge is 60 cm., and the rails, which shall be 65 mm. in height and have a weight of 7 kg. per m., shall be fastened with railway-spikes of a size corresponding to the dimensions of the rails, to $4^1/_2$ cm. planks resting immediately on the cross-girders and fastened to them with two $12^1/_2$ cm. pine-spikes in every beam. At crossings of the rails and at the end of the pier the cut ends of the deck planks must be supported by cross-pieces between the cross-girders. The platform shall be stiffened by a pair of cross-wise placed horizontal braces of $15^1/_2$ by $15^1/_2$ cm. timber resting on the topmost ties and fastened to the longitudinal girders by oblique tenons and 19 mm. pointbolts, the ends of the braces butting against each other. The braces shall be notched together at the crossings.

The longitudinal stiffening of the pier shall be provided partly by iron-clothed stay-piles in the longitudinal plane, partly by crosswise placed braces in the vertical plane. The stay-piles shall be round piles with a diameter of 29 cm. They shall be rammed down in the outmost longitudinal row but one on either side and their number shall be twelve. They shall be fastened to the vertical piles in the same manner as the stay-piles in the plane of the groups of piles. The braces shall be $10^1/_2$ by 21 cm. timber, and shall be placed in every other bay in the outmost row but one on either side. The bays in which the braces are placed shall be furnished with a pair of ties of $10^1/_2$ by 21 cm. timber resting on the nethermost ties of the groups of piles. The braces and ties shall be fastened to the piles with 22 mm. screwbolts. — The two outmost groups of piles shall be combined on either side by an oblique beam of 29 by $31^1/_2$ cm. timber resting on the nethermost beam of the two outmost girders, and supporting the crossgirders.

Both sides and the end of the pier shall be provided with a fender-work, consisting of one vertical piece of 21 by 21 cm. timber fastened to each pile by means of four 19 mm. pointbolts, and three horizontal pieces of $18^1/_2$ by 21 cm. timber, of which the topmost one covers the ends of the cross-girders and shall be fastened to every other end with one 19mm. pointbolt. The nethermost fender-beam shall rest on the nethermost tie-beam in the groups of piles and the third fender-beam shall be placed between the two others, at an equal distance from both. The vertical piece shall be tenoned into the topmost one and the nethermost one, but the middlemost piece shall be tenoned into the vertical one. The tenons shall be provided with holes where oak-pins are to be inserted.

At the four obtuse angles of the two outmost pile-groups all three joints in the fender-work shall

be strengthened with straps of 16 by 40 by 700 mm. galvanized flat bar-iron which shall be notched into the fender-beams and fastened to them with three 19 mm. point-bolts at each end of the strap.

The innermost bay of the pier shall on either side be provided with a ladder, the string-boards of which shall at the top be fastened to one of the cross-girders, which shall protrude suitably for that purpose. At the foot the string-boards shall be fastened to one of the horizontal ties, which shall also protrude a little. Besides that the ladder shall be propped by struts between the wall and the string-boards. The string-boards shall be made of $10^1/_2$ by 21 cm. timber, and the rounds of $7^3/_4$ by 18 cm. planks, which shall be mortised into the string-boards. The string-boards shall be braced by three 25 mm. galvanized stay-bolts. The distance between the string-boards shall be 85 cm.; the distance between the rounds 20 cm. The inner side of the ladders shall be provided with a strong wooden guard.

Nearest the wall the longitudinal girders shall be supported by an iron frame consisting of two pieces of channel iron no. 26, 15 cm· apart. The channel irons shall be held together by means of six 22 mm. bolts passed through iron tubes, acting as struts opposing the compressive action of the bolts. They shall be placed exactly horizontal and in the right height and shall be fastened to the front-wall with six 30 mm. holding-down-bolts, 50 cm. in length. After the frame has been placed its position shall be strengthened by a foundation-layer of a composition of 1 cement + 2 sand. They space between the irons shall also be filled with the same material; but there shall be left openings on both sides wide enough to prevent gathering of water behind the frame. Before the fastening of the longitudinal girders the iron must be cleaned and carefully smeared twice with some preserving material according to further direction. Each longitudinal girder shall he fastened to the iron with two 25 mm. galvanized bolts. An iron-plate of 265 by 400 by 16 mm. shall be placed between the girders and the iron.

b) **The quay alongside the Batteri-mole.** Along the harbour side of the Batteri-mole, there is to be built a quay partly supported by or leaning on the mole, as shown on plate III.

The quay-wall is to be constructed with 45 frames supporting longitudinal girders and cross-girders over which there is to be laid a single decking of planks. The innermost supporting frame is to be placed at a distance of 100 m from the starting-point of the mole ashore. The length of the quay is to be 154 m, the distance between the frames being 3,5 m. The breadth of the platform is to be 9 m. The distance between the edge of the mole and the front-edge of the quay is 14 m.

The supporting frames consist of a pile-trestle rammed down in the harbour side of the quay and a strut-frame resting on it; the other end of the strut-frame rests on a block of concrete placed in the slope of the mole.

The trestles consist of two $31^1/_2$ cm piles clothed with iron-plates, which shall be rammed down so deep as to penetrate at least $^1/_2$ m into solid ground. The main piles shall have an inward slope of 1 on 12, and reach up to the decking; twelve of them shall, however, extend 0,8 m up above the decking, and are to be employed as mooring-piles, their tops being provided with a cap of cast-iron like those of the mooring-piles of the main pier. The other pile shall be set with a slope of 1 on 8 towards the vertical line and shall be placed as a prop against the main pile; it shall reach up to 2,5 m. above low-water level, being there fastened to the main pile with a wedge and three 30 mm. bolts. The trestle shall be provided with a pair of ties of 13 by 26 cm timber, one on either side, having their underside in a level 2,5 m above low-water. They shall be notched into the piles and fastened to them each by means of one 25 mm bolt; they are to be placed horizontally with the other end resting on the above-mentioned block of concrete. The strut-frame consists of 3 pieces of $23^1/_2$ by $23^1/_2$ cm timber. One of the struts shall be fastened at the foot to the stay-pile by means of a tenon with a pin-hole, and, besides, to the ties with one 25 mm bolt. The other strut shall likewise be fastened at the foot to the ties with one 25 mm bolt and rests on or butts on to the concrete-block and the vertical timber resting on the block. The horizontal piece of the strutframe shall be fastened to the upper ends of the struts by means of tenons with pin-holes. Besides, it shall be fastened with three 22 mm bolts to two horizontal ties of $15^1/_2$ by $31^1/_2$ cm timber, one end of which is to be notched together with the pile and fastened to it with one 25 mm bolt; at the other end the ties are to be joined to a piece of $23^1/_2$ by $23^1/_2$ cm timber resting vertically on the middle of the concrete-block and fastened at the foot to the nethermost ties by means of one 25 mm bolt. Across the topmost ties there are to be laid 7 longitudinal beams of $23^1/_2$ by $23^1/_2$ cm timber resting on a piece of $23^1/_2$ by $23^1/_2$ cm timber 1 m in length. These pieces shall be fastened with one 25 mm bolt to each of the ties, and the longitudinal beams with three 22 mm bolts to the pieces. The outmost row of the longitudinal beams shall be placed close to the piles, and the innermost beams shall rest on the tops of the vertical timbers. Cross-beams of 13 by $15^1/_2$ cm timber shall be laid across the longitudinal ones at a distance of 1 m apart from centre to centre. They shall be fastened to the longitudinal beams with one 22 mm bolt at every other crossing, and one 19 mm point-bolt at the remaining crossings. Across the cross-beams there is to be laid a decking of $7^3/_4$ cm planks fastened with two 18 cm pine-spikes at every crossing.

The fender-work for the harbour side of the quay-wall shall be arranged and secured like that of the main pier, described above.

The whole length of the platform shall be strengthened with pairs of cross-wise placed horizontal braces of $15^1/_2$ by $15^1/_2$ cm timber resting on the topmost ties, fastened like the corresponding braces in the main-pier. These cross-wise placed braces are indicated on the innermost part of the plan of the pier.

The longitudinal stiffening of the quay shall be arranged in the following way. A piece of $23^1/_2$ by $23^1/_2$ cm timber shall be placed close to the piles resting on the nethermost ties and fastened to the main piles with one 25 mm bolt and to each tie-beam with one 22 mm bolt. Another piece of $23^1/_2$ by $23^1/_2$ cm timber shall be placed immediately below the topmost ties and shall be notched into the piles and fastened to them with one 25 mm bolt and to each tie with one 22 mm bolt. Two pieces of $23^1/_2$ by $23^1/_2$ cm timber shall be placed over the inner ends of the nethermost ties, one on each side of the vertical timber, to which they shall be fastened with one 25 mm bolt transpiercing the three timbers. Another two pieces of $23^1/_2$ by $23^1/_2$ cm timber shall be placed under the inner ends of the topmost ties, fastened to the vertical timber in the same manner. Two pieces of 13 by 26 cm timber shall be placed resting on the nethermost ties; they shall be notched together with them and fastened with one 19 mm bolt to each tie. Pairs of diagonal braces of $11^3/_4$ by $23^1/_2$ cm timber shall be placed both in the plane of the piles and the plane of the vertical timbers, as indicated on the drawing; the braces shall be fastened with bolts having a diameter of 22 mm. In the longitudinal plane there shall be placed eight $31^1/_2$ cm stay-piles fastened to the main piles like the stay-piles in the plane of the supporting frame.

The concrete-block shall have a base of 2 by 2 m, and a height of 2 m. But the sides shall recede upwards from the vertical line so as to give the top of the block a side of $1^1/_2$ m. The upper surface shall be given a slope to both sides. The supporting frames shall be anchored to the blocks by two 30 mm holding-down-bolts which are fastened at the foot by means of a key to a $130 \times 50 \times 5$ cm foundation-plate of cast-iron, moulded in the block at a distance of 80 cm from the top. At the top each of the bolts is to be passed through a toggle of cast-steel 75 by 13 by 5 cm, by which the timbers resting on the two nethermost ties are to be held down. After the erection of the supporting frames the holes round the bolts must be carefully filled with a thin composition of 1 cement + 1 sand. The uppermost 80 cm of the bolts as also the nuts shall be galvanized. The concrete for the blocks shall be composed of 1 cement + 2 sand + 4 shingles.

The connection between the quay and the top of the mole shall be arranged in the following manner. At each supporting frame there is to be placed a horizontal piece of $23^1/_2$ by $23^1/_2$ cm timber, thrust in between the protruding ends of the topmost ties and fastened to them with one 25 mm bolt. The other end of this timber shall be clamped to a piece of $23^1/_2$ by $23^1/_2$ cm timber placed horizontally in the mole in its longitudinal direction, and fastened to it with one 22 mm bolt. Both those timbers shall be held securely in place by large stones heaped up above and round them. Besides that, every other frame shall be provided with two horizontal connecting-pieces of $23^1/_2$ by $23^1/_2$ cm timber placed obliquely one on each side. Each of these braces shall be tenoned into the topmost tie, fastened to the hindmost longitudinal tie-beam in the quay with 22 mm bolts, clamped to the longitudinal timber in the mole and fastened to it with one 22 mm bolt.

In the outmost bay and two other bays there shall be built a light foot-bridge leading from the quay to the top of the mole. It shall be constructed in the following way. Four beams of 21 by 21 cm. timber shall be laid across the two $23^1/_2$ by $23^1/_2$ timbers, and fastened to them with 22 mm. bolts. Across these timbers there shall be laid five pieces of 13 by 13 cm. timber about 1 m. apart, fastened to them with one 19 mm. bolt at each crossing. Above these timbers there is to be laid a decking of $7^3/_4$ cm. planks fastened with two 18 cm. pine-spikes to each beam. At both ends of the bridge, the one in the mole and the one at the platform of the quay, there shall be placed a step of 21 by 21 cm. timber. A suitable recess shall be left in the slope of the mole to receive each bridge. The 21 cm. timbers shall on the underside be provided with a pair of cross-wise placed braces of $23^1/_2$ by $23^1/_2$ cm. timber notched together at the middle.

The connection between the quay and the innermost wider portion of the mole shall be arranged as shown by the plan of the quay on Plate III. Flush with the row of the concrete-blocks there shall be placed another two blocks 3,5 m. apart but so high as to have the uppermost $23^1/_2$ by $23^1/_2$ cm. timbers resting immediately on them fastened to them in the same way as the ties are fastened to the other blocks. On these timbers and the longitudinal timber in the mole there shall rest double beams, 26 cm. in breadth and with a total height of 55 cm., one above each block and two in each interval at equal distances apart, fastened to each of the three supporting timbers with one 25 mm. bolt. The two timbers of the double beams shall be fastened together with four 25 mm. bolts and three oak-keys. Above these beams there are to be laid longitudinal beams, cross-beams and a decking arranged like those of the quay itself. One of the oblique compartments of the connecting-bridge shall be supported with two pieces of 26 by $31^1/_2$ cm. timber, which shall at one end be notched down into the topmost ties of the innermost supporting frame and fastened to them with two 25 mm. bolts, while the other end shall be scarfed together with the uppermost timber of the double beams, each scarf being strengthened by an oak-pin. The prolonged portions of the supporting beams shall then rest on these timbers. The other oblique compartment shall be supported by a double beam extending obliquely between the 5th block and the longitudinal timber in the mole. A recess shall be formed in the slope of the mole to receive this construction, and the timber in the mole shall be anchored with 25 mm. holding-down-bolts placed in the mole $1^1/_2$ m. apart.

Along the whole length of the quay there shall be laid a double track of 7 kg. rails, 65 mm. in height, with a gauge of 60 cm., at a distance of 2,5 m. from centre to centre; the rails shall rest on steel-

sleepers fastened with spikes to the decking of the quay. The two lines of rails shall be carried on across the oblique connecting-bridge inwards to the top of the wider portion of the mole and run along it to the shore. They shall in five places be provided with switches.

Except where it immediately adjoins the top of the mole, the quay-wall shall all round be provided with a top-edge-listing of $15^1/_2$ by $15^1/_2$ cm. timber, fastened like that of the main pier. The listing is to be interrupted at the three bridges, but shall be placed along both their sides between the steps.

Joints in the timbers of the quay-wall shall be executed like joints in the corresponding timbers of the main pier.

The Contractor must consult the Control concerning details in the construction of both the pier, the quay and the frameworks for the lighthouses.

Examinations of the bottom.

The examinations of the bottom described below were made partly in August 1906 and October and November 1908, partly in March 1912.

In 1906 some borings were made in the Grandi with a cylinder of wrought iron 26 mm. in diameter provided with a point of wrought iron; it was driven in partly with a 10 kg. sledge-hammer, partly with a 6 kg. maul. The Grandi proved to consist of firmly bedded stone and gravel. The cylinder could be driven down to 3,15 m. below low-water level, the average rate of sinking per 5 strokes being from 1,5 to 5 cm.; in one single place near the land, 3 m. below the surface the cylinder sank 10 cm. per 5 strokes.

In 1908 there were taken 336 borings in the area which is to be excavated to a depth of 5 m. below low-water level. The ground bored through consisted of layers of sand and clay mixed with small stones down to 5,8 or 6 m. In two places only solid ground was reached at a depth of 5 m.

In March 1912 borings were made in 5 lines, which are shown on Plate IV together with the result of the borings. The borings were made with a hammer-down auger, and samples were as far as possible brought up from every boring.

Line I and II from Effersey. The following table shows the result of the borings.

Distance m	I			II		
	Depth of water m	Depth to solid ground m	Nature of bottom	Depth of water m	Depth to solid ground m	Nature of bottom
60				0.65	1.00	Solid ground is dense pebbles with large stones, thereabove pebbles.
65	0.70	1.50	Solid ground is dense pebbles, thereabove smaller pebbles.			
80				2.00	3.10	S. g. is dense pebbles, thereabove pebbles mixed with sand.
90	2.35	3.30	S. g. is dense pebbles, thereabove pebbles mixed with sand.			
100				2.70	3.40	S. g. is dense pebbles, thereabove pebbles mixed with sand.
120	2.90	3.60	S. g. is dense pebbles, thereabove pebbles mixed with sand, together with large stones.			
125				2.95	3.85	S. g. is dense pebbles, thereabove pebbles mixed with sand.
150	3.45	3.80	S. g. is dense pebbles, thereabove smaller pebbles.	3.35	3.85	S. g. is firm clay, thereabove pebbles mixed with sand.
175	3.75	5.00	S. g. is dense pebbles with large stones, thereabove pebbles mixed with sand.	3.85	5.35	S. g. is firm clay, thereabove a somewhat uneven layer of pebbles mixed with sand.
200	4.15	9.25	S. g. is firm clay, thereabove sand mixed with stones and pebbles.	4.05	6.05	S. g. is firm clay, thereabove pebbles mixed with sand together with large stones.
225	4.65	7.75	S. g. is firm clay, thereabove sand and small pebbles.	4.60	10.00	S. g. is dense pebbles, thereabove small pebbles mixed with sand, in somewhat unequal layers.
250	5.10	10.00	S. g. is firm clay, thereabove sand with large stones.	5.00	10.30	S. g. is dense pebbles; at 6.40 begins a 0.7 m thick layer of rather dense pebbles, below that is sand.
275	5.85	10.75	The same.	5.40	10.65	S. g. is firm clay, thereabove a layer of sand of uneven consistency.
300	6.40	11.20	S. g. is firm clay, thereabove soft sand.	5.75	11.00	S. g. is firm clay, thereabove soft sand.
325	6.40	10.70	S. g. is probably pebbles, thereabove soft sand.	5.60	11.10	The same.
350	6.85	12.45	S. g. is firm clay, thereabove soft sand.	5.55	10.35	The same.
375	6.80	11.25	The same.	5.55	10.05	The same.
400	6.90	11.35	S. g. is firm clay, thereabove sand.	5.65	11.35	S. g. is probably dense pebbles, thereabove soft sand.
425	7.10	11.45	The same.	5.75	11.75	S. g. is firm clay, thereabove soft sand.
450	7.40	11.95	S. g. appears to be dense pebbles, thereabove sand.	5.90	11.00	S. g. is probably dense pebbles, thereabove soft sand.
470				6.00	10.25	The same.
475	7.45	11.00	S. g. is basalt, thereabove sand.			
490				6.30	11.30	The same.
500	7.70	11.90	S. g. is firm clay or very dense pebbles, thereabove sand.			

Line III and IV from the Batteri. The following table shows the result of the borings.

Distance m	III			IV		
	Depth of water m	Depth to solid ground m	Nature of bottom	Depth of water m	Depth to solid ground m	Nature of bottom
100	3.90	4.15	Solid ground is firm clay, thereabove pebbles mixed with sand.	3.90	4.00	Solid ground is basalt, partly covered with sand.
125	4.40	5.50	S. g. is firm clay, thereabove sand.	4.40	5.30	S. g. is firm clay, thereabove pebbles mixed with sand together with large stones.
150	4.95	6.70	The same.	4.95	5.70	S. g. is firm clay, thereabove sand.
175	5.05	7.15	The same.	5.05	6.15	The same.
200	5.55	7.10	S. g. is firm clay, thereabove soft sand.	5.55	6.70	S. g. is firm clay, thereabove soft sand.
225	5.70	7.50	The same.	5.70	7.30	The same.
250	5.95	8.55	The same.	5.95	8.50	The same.
275	6.25	9.85	The same.	6.25	9.25	The same.

Line V. Line along the site of the Hafnarstræti-pier at the middle.

Distance m	Depth of water m	Depth to solid ground m	Nature of bottom
65	+ 0.30	4.80	Solid ground is firm clay, thereabove pebbles and sand.
100	÷ 0.70	6.00	Solid ground is firm clay, thereabove sand.
140	1.60	7.00	The same.
175	2.30	7.50	The same.

Besides these borings a trial was made of ramming down a 50 mm. cylinder of wrought iron provided with an iron-point, at the point marked »a« on the map-sketch Plate IV. The ramming down was done with a rammer having a monkey of 100 kg., and a fall of 1 m.

The cylinder was driven by hand-power through the uppermost soft layer and then rammed down. The first 10 strokes drove the cylinder 34 cm. down; at the next 10 strokes it sank 7 cm., at the next 25 strokes 8 cm. The cylinder bent, so that further ramming was impossible.

Special Conditions.

I. Timber.

All timber shall be pine, felled during the winter time, of a perfectly sound and strong quality, free from holes, shakes, rind-galls, and dead, loose or many large knots.

With regard to the quantity of heartwood contained the timber shall be equal to the best merchantable quality. It may be South-Swedish or other timber of a quality not inferior to Kalmar-timber. Timber from Norrland or other similar qualities must not be used. A wane is allowed extending over not more than half the length of the timber, and its breadth must not be more than $^1/_8$ of the thickness of the timber. The thickness of the timber is to be measured at the middle, and it must at the top-end be not less then $^8/_9$ of the thickness at the middle. The timbers must be straight; but there shall, however, be allowed a bend in one direction of not more than 4 cm. on a length of 10 m.

The round piles shall be straight; they shall measure as stipulated at the middle without bark, and the decrease in thickness from middle to top-end must not be more than 1 cm. per running metre.

Planks both for supporting-deck and roadway shall be straight and squared, and shall measure the stipulated transverse dimensions throughout their whole length.

If required, the Contractor must substantiate in what parts the timber has grown. The timber will be examined by the Control, who may bore into all knots, cut into every metre of the whole length of the timber, and cut off ends, not longer, however, than 5 cm., without compensation to the Contractor for deterioration in value that may possibly be caused by this examination.

II. Timber-work.

All timber shall be exactly shaped, and all joinings shall be executed with particular care according to the further instructions of the Control.

All visible planes on fender-work and top-edge-listings shall be planed and their edges rounded.

All joining-surfaces and joints being more than 0,5 m. above low-water level shall be smeared with carbolineum before the joining. After being placed, all timber being more than 1,5 m. above low-water level and which is not clothed with iron, shall be smeared twice all over with carbolineum.

The piles shall be rammed down exactly in a line and so as to stand thoroughly fast. The ramming down shall be done with a monkey of a suitable weight in proportion to the dimensions of the piles and with a fall adapted thereto. The piles shall be driven so deep as to penetrate at least $^1/_2$ m. into the solid ground. Pile-shoes and hoops must be applied to such an extent as may be deemed necessary.

Supporting timbers and ties shall of the largest possible lengths; where joints can't be avoided, they shall be made by scarfing with oak-keys and two galvanized screwbolts. The length of the scarf shall be at least $2^1/_2$ times the breadth (the largest transverse dimension) of the timber. Parallel courses of scarfed timbers shall as far as possible be arranged so as to break joint or not to have the joints flush.

All piles shall be clothed with galvanized iron-plates, which shall measure (in ungalvanized state) 1,63 mm. on the parts of the piles being from 3 m. to 1,5 m. above low-water level, and 1,22 mm. (in ungalv. state) on parts being between 1,5 m. above low-water level and 0,5 m. in the bottom. Before the placing of the plates, the bark of the piles must be stripped off and all projecting knots levelled by planing.

III. Iron materials and Iron-work.

The materials used for bolts and straps shall be wrought charcoal iron with a breaking-weight of 3600—3800 kg. per sq. cm. and an elongation by rupture of 15—18 %. It must in a cold state bear being

once bent and straightened 180° round a cylinder with a diameter four times the thickness of the piece, without showing the slightest damage.

The heads of the bolts shall be square; they shall have a thickness equal to and a side $2^1/_2$ times longer than the diameter of the bolt. The nuts shall be hexagonal, and shall have a thickness equal to and a diameter twice that of the bolt. The washers for the nuts shall be square, with a side three times the diameter of the bolt and a thickness $^3/_{10}$ of the diameter.

There must be no weldings in the bolts. All screw-worms shall be fashioned on the Whitworth system. Sharp angles must be avoided in the strappings.

The iron plates for the clothing of the piles shall be of wrought iron, and shall bear being bent to a right angle across a sharp edge at a right angle to the rolling-direction of the plate without receiving any damage. They shall be plane, equally thick all over, with perfectly straight and whole edges, and homogeneous in the mass. The nails used for fastening the plates shall be 8 cm. in length, forged, and shall have large and strong heads. Their weight shall be at least 8,5 kg. per 1000 pieces. The distance between the nails must nowhere be more than 6 cm. At the joints the overlappings must be 5 cm. in breadth; 4 plates must nowhere lie over one another. The overlappings shall be provided with two rows of nails, the distance between the rows and the nails of each row being $2^1/_2$ cm. The plates shall tightly and nicely fit the sides of the tree. After being placed the plates shall be smeared twice all over with blackvarnish.

All plates, nails, spikes, bolts and straps employed shall be galvanized (by dipping into melted zinc) with particular care.

IV. Concrete.

The cement used for the composition of the concrete must be the best Portland Cement from a recognized good factory, and must be in accordanee with the usual conditions made for deliveries of cement in the Contractor's country.

The other materials used for the composistion of concrete shall be perfectly clean and homogeneous, the best that are to be obtained in the neighbourhood of Reykjavik. The composition shall be in every respect carefully executed.

V. Stone-materials and Stone-work.

The stone-materials employed shall be fresh, sound and unweathered.

The glacis-stones of the coping of the moles shall have a fairly plane surface, and shall be dressed in such a manner as to present straight, vertical joining-surfaces of at least 5 cm. They shall have a thickness of at least $^1/_2$ m. The outmost stones on both sides, shall have a straight edge and an adjusted face at least 30 cm. in breadth, flush with the slope. The glacis-stones shall rest perfectly firm and tight on a layer of pebbles and coarse gravel.

As the bottom under the outer halfs of the Batteri-mole and the Effersey-mole is so soft that it will not be able to support the moles without considerable settlement, proper measures must be taken for consolidating the bottom in those places, so that considerable settlement and undermining along the moles may be avoided.

The stones for the hearting of the mole shall measure from 5 to 20 cm. The stone-filling shall everywhere be separated from the large stones by a layer at least 1 metre in thickness of stones measuring from 20 to 50 cm.

The steps in the Effersey mole shall be made of rubble with rough dressed upper surfaces and faces.

The retaining wall before the platform at the pier projecting from Hafnarstræti shall be built of rubble, which shall be laid in bond without any cementing. The foundation of the retaining-wall shall consist of stones measuring from 5 to 50 cm., but the outmost slopes shall, however, be faced with a 1 m. thick layer of stones measuring from 20—50 cm. exclusively.

VI. Excavation.

The work of excavation shall be executed in such a way, that the depth within the stated limits after the completion of the work be nowhere less than 5 m. below low-water level. The Contractor shall do further dredging inside the harbour-moles for the payment fixed in the tender to such an extent as may be required by the Board of Work before the Contractor removes his plant. He shall in good time inform the Board of Work when this removal of his plant will take place.

The Contractor must arrange the work in such a way as not to impede the navigation in the harbour. The dredged up matter must be removed so far out to sea as to prevent its being brought back by the tide or by currents within the territory of the harbour. The Contractor shall, however, if so be required, be bound to unload as much of the dredged matter as the depth of the water permits to be discharged from a hopper (a self-unloading barge) or by shovelling out, in case ordinary barges are employed, behind a quay-wall that the Town Council may possibly cause to be built as an extension of the platform at the Hafnarstræti-pier in a westerly direction. Besides, he shall, if so be possibly required of him and on receiving separate payment, be bound to furthermore discharge dredged matter between the said quay-wall and Hafnarstræti to such an extent as to produce horizontal ground, the surface of which shall be 6 m. above low-water level.

The Board of Work intend possibly to procure dredging plant themselves, either by buying the Contractor's plant after the completion of the work or by buying a plant before the commencement of the work. In the latter alternative the dredging will be struck out of the list of work contracted for, but it will be begun and carried out so soon as not to delay the building of the steamboat pier. The machine that the Board of Work will find suitable for procurement, is a bucket dredge with a digging depth of at least 10 m. and a capacity in soft ground of at least 500—600 m^3 per 10 hours.

Besides the principal tender including the entire work together with the excavation as stated above to a depth of 5 m. below low-water level, and which shall also contain the abovementioned additional prices, the Board of Work desire another tender for the work excluding the dredging, which then will be undertaken by the Board of Work at their own expense.

In case of acceptance of the principal tender, the Contractor concerned shall in good time enter into negotiations with the Board of Work for the sale of the dredging-plant after the completion of the work.

Anchors, cables and the like, that may be fished up during the dredging shall be delivered to the Board of Work.

VII. Building-materials, building-place.

The Contractor shall be entitled to take on the ground belonging to the town, without any compensation, all stone, sand and gravel required for the work, as also to construct roads and tramways on the municipal ground in accordance with the directions of the Board of Work.

In case the Contractor should desire to take building-materials on or to transport across private ground, he will in case of non-agreement with the owner, on the interference of the Town Concil obtain the right to do so, to such an extent as right of expropriation in consequence of the work in question is granted to the Board of Work pursuant to Sec. 3., of the Harbour-Law for the Town of Reykjavik of the 11th of July 1911.[1]) The Contractor shall indemnify the harbour-fund of Reykjavik for all expenses caused by this.

The Contractor can in concert with the Board of Work have a building-place appropriated for his use, without compensation, on the unbuilt ground along the harbour belonging to the town; but the Contractor himself must take measures to such an extent as may be needful for preventing persons not concerned from invading the building-place.

VIII. Beacons.

The Contractor must, during the execution of the work, in a satisfactory way mark out and illuminate the site of the harbour-work by beacons and lights, so as to prevent any danger arising from them for the traffic in the harbour.

IX. The execution of the work.

The Contractor shall be bound to commence the work as soon as possible, not later than 3 months after the acceptance of his tender.

The course of the work shall be arranged in concert with the Board of Work; importance will he attached to the piers being built as soon as possible.

The work shall be completed before the 1st of September 1916.

X. Maintenance.

Pursuant to Sec. 18 of the General Conditions, the Contractor shall be bound to keep the moles and the retaining walls round the platform by the principal pier in repair at his own expense for a period of one year from the delivery of the work.

XI. Special Statements.

The Tender must contain:

1. An aggregate price for the execution of the entire work in accordance with the drawings, descriptions and conditions produced, there among:
   a) a price for the dredging of each cu. m. beyond the stipulated,
   b) a price for the discharging of cu. m. above quay wall.

---

1) This Section is as follows:
All persons shall be bound to yield up any buildings, works and ground required for the construction of the harbour or under rails and roads in its service, and to allow stones and gravel or any other earth-materials to be taken on their ground, and to suffer all such limitations of ownership, inconveniences and restrictions of usufruct as the building of the harbour may entail, all on receiving full compensation. In case the compensation can not be agreed on, it shall be fixed in the presence of both parties according to the valuation of two men appointed by the court. The expenses of the valuation shall be defrayed by the harbourfund of Reykjavík. Either party being dissatisfied with the valuation can demand revaluation, but not later than a forthnight after the first valuation took place. The revaluation shall be conducted in the same manner, but by four men appointed by the court. The expenses of the revaluation shall be defrayed by the party that demanded it, if the estimated amount be not altered exceeding 10% of the fixed compensation. Otherwise the expenses are to be defrayed by the harbour-fund of Reykjavik.

2. An aggregate price for the execution of the entire work in accordance with the drawings, descriptions and conditions produced, but excluding the dredging, which in that case will be executed by the Board of Work.

The persons tendering are free to send in alternative tenders for the various constructions according to their own proposals. Such alternative proposals must be so well illustrated, that they can be judged from the descriptions etc. sent, without necessitating any further correspondence with the persons tendering.

Particularly desiable are alternative proposals for the construction of the mole-heads with plumbwalls as mentioned in the descriptions.

Reykjavik, May 1912.

Páll Einarsson.

Th. Krabbe.

Levy
Rice

Gruppe: 627.21(491.1) Rey Folio

Forfatter: - - -.

Titel: Reykjavik Havn. Diverse piecer, samt 2 ruller tegninger.

Trykår: 1918

Bind:

Udgave:

2/2-54

Nr. 8 Lagt paa "Vejarpípu i Reykjavík" 28/11 1912.
Hans Andersen

Nr 6. Lagt paa "Yrsdóm" 10/11 13
Haraldur Danielsson

REYKJAVIK HAVNEANLÆG 1912

ALMINDELIGE BETINGELSER,

BESKRIVELSE OG SÆRLIGE

BETINGELSER

GÆLDENDE VED

LICITATIONEN DEN 31. AUGUST 1912

DANMARKS
TEKNISKE BIBLIOTEK

TRYKKERIET GUTENBERG REYKJAVIK — 1912

Almindelige Betingelser

for

Arbejder og Leverancer

vedrørende

Reykjavik Havneanlæg.

§ 1.

Alle Arbejder og Leverancer udføres i nøje Overensstemmelse med de ved Udbydelsen fremlagte almindelige og særlige Betingelser, Tegninger og Beskrivelser.

Entreprenøren skal udføre alt hvad der efter sædvanlige Fordringer udkræves til Præstationens fuldstændige Tilendebringelse, selv om saadant ikke findes særlig angivet, derunder ogsaa Ryddeliggørelse.

Entreprenøren skal levere alle Materialier og præstere alle Biydelser, dog ikke saadanne som er udtrykkelig undtagne i det fremlagte.

Beregninger, Planer, Nivellementer og lignende, der er fremlagt ved Licitationen til Vejledning for de bydende, er ikke i og for sig bindende for Bygningsbestyrelsen. Dog kan Entreprenøren gøre Krav paa Erstatning, hvis han inden 2 Maaneder efter Kontraktens Afslutning nøjagtig har paavist, at der findes væsentlige Fejl ved Maalinger eller Beregninger. Bygningsbestyrelsen er ansvarsfri for enhver Angivelse, som maa grundes paa Skøn.

§ 2.

Naar andet ikke udtrykkelig er angivet, er alle Betegnelser i Henseende til Maal og Vægt metriske.

§ 3.

Arbejder og Leverancer skal udføres smukt, solidt og i enhver Henseende forsvarligt af Materialier, der for saa vidt disses Beskaffenhed ikke er anført i de særlige Betingelser kan henføres til gode Handelsvarer.

Om forlanges, skal Entreprenøren ved Certifikater eller paa anden Maade godtgøre Materialiernes Oprindelse.

Bygningsbestyrelsen og dens Personale hai fri Adgang til Arbejdspladser og Værksteder og kan fordre sig meddelt enhver Oplysning som er tjenlig til Bedømmelse af Præstationens Godhed.

Bygningsbestyrelsen bedømmer enten selv eller ved et dertil beskikket Tilsyn Præstationens Godhed, og naar en Præstation eller Dele deraf kasseres, bliver den ufortøvet at omgøre og erstatte med andet af konditionsmæssig Beskaffenhed, og de kasserede Materialier uopholdelig at fjerne fra Arbejdspladsen.

Entreprenøren har nøje at følge de Anvisninger, der af Bygningsbestyrelsen eller Tilsynet maatte gives med Hensyn til at Præstationen udføres i enhver Henseende godt og formaalstjenligt.

Entreprenøren har, om forlanges, at afgive Prøver og stille fornødent Mandskab til Disposition ved disses Udtagning og Undersøgelse. I Tilfælde af at Materialier undersøges ved specielle Prøveanstalter, betaler Bygningsbestyrelsen de første Prøver; de senere, der foretages, naar de første har givet et daarligt Resultat, betales af Entreprenøren.

§ 4.

Bygningsbestyrelsen lader foretage Afsætningen af de bestemmende Hovedlinier og Højder, medens al øvrig Afsætning udføres af Entreprenøren under eget Ansvar.

§ 5.

Hvor Tegninger og Beskrivelser ikke yder tilstrækkelig Vejledning til enkelte Konstruktioners

Udførelse, og hvor der er Uoverensstemmelse mellem de forskellige Dokumenter, har Entreprenøren at indhente Bygningsbestyrelsens Afgørelse, der paa Forlangende skal gives skriftlig.

§ 6.

Bygningsbestyrelsen har Ret til skriftlig at forlange Forandringer i Præstationens Art og Omfang.

Saafremt der af den Grund agtes foretaget Nedsættelse i Entreprenørens Betaling vil dette være at meddele ham samtidig. Saafremt Entreprenøren mener sig berettiget til Tillægsbetaling, har han uopholdelig at meddele Bygningsbestyrelsen dette skriftligt.

Forandringer i Betalingen søges i hvert enkelt Tilfælde fastsat ved skriftlig Overenskomst, inden det paagældende Arbejde udføres, og paa Grundlag af de faktiske foreliggende Forhold.

Uden skriftlig Ordre maa intet Ekstraarbejde og ingen Forandringer i Arbejdet eller Konstruktionerne udføres.

§ 7.

Entreprenøren maa enten selv lede Arbejdet eller dertil holde en med fornøden Fuldmagt forsynet, kyndig Person. Denne skal i enhver Henseende repræsentere Entreprenøren.

De af Entreprenørens Formænd eller Folk, der maatte vise sig ubrugelige eller som ved deres Opførsel giver Anledning til Klage, skal paa Bygningsbestyrelsens Forlangende straks fjernes fra Arbejdsstedet.

§ 8.

Entreprenøren er underkastet Bygningsbestyrelsens Bestemmelser med Hensyn til at andre ved samme Anlæg beskæftigede Entreprenører ikke forulempes. Han skal paa bedste Maade samvirke med disse, og han maa altsaa i Tide forhandle med Tilsynet, saa at alle Fejl og Forsinkelser undgaas, der kan opstaa ved en saadan Mangel paa Samvirken.

§ 9.

Alt henstaar for Entreprenørens Regning og Risiko, og han har at vedligeholde, eventuelt assurere de færdige Dele af Arbejdet, indtil det hele er antaget. Entreprenøren har at bære alt Tab, der maatte være Følge af Uheld og ugunstige Forhold af enhver Art, og bærer det fulde Ansvar for de af ham benyttede Stilladsers og Redskabers Styrke og Holdbarhed. I de Tilfælde, hvor Bygningsbestyrelsen bevislig er Skyld i Skaden, har dog Entreprenøren Regres til Bygningsbestyrelsen. Tilføjes der under Arbejdet Tredjemand Skade, har Entreprenøren at erstatte saadan Skade.

§ 10.

I et Tidsrum af 1 — eet — Aar efter Arbejdets Aflevering er Entreprenøren pligtig til uden Vederlag at afhjælpe alle Mangler der maatte være Følge af Fejl, som kan lægges ham til Last. I Forbindelse med Garantien paahviler der Entreprenøren Vedligeholdelsespligt, som anført i de særlige Betingelsers § 10.

§ 11.

I Tilfælde af Entreprenørens Død, Fallit, Sindssygdom eller Umyndiggørelse kan Bygningsbestyrelsen, naar den har Anledning til at tvivle om Arbejdets betryggende Fortsættelse, ophæve Kontrakten, saaledes at der betales Entreprenøren eller hans Bo for, hvad der maatte være ydet.

§ 12.

Arbejdet skal paabegyndes snarest muligt efter at Entreprenøren har faaet Meddelelse om Buddets Approbation.

Arbejdet skal i sin Helhed og i de enkelte Dele fremmes saaledes, at der er rimelig Sikkerhed for, at det tilendebringes indenfor den fastsatte Tidsfrist.

Dersom Arbejdet ikke fremmes hurtig nok eller paa betryggende Maade, har Bygningsbestyrelsen Ret til efter skriftlig Advarsel og uden Rettergang at fratage Entreprenøren Arbejdet eller visse Dele deraf og lade det fuldføre for hans Regning og uden Ansvar for de anvendte Summer. Saafremt Arbejdet fratages Entreprenøren er Bygningsbestyrelsen berettiget til at benytte de Entreprenøren tilhørende Materialier, Redskaber og Arbejdsmateriel.

Entreprenøren ifalder Erstatningsansvar for forsinket Aflevering af Arbejdet og for den Skade, der kan ske ved Vejrforhold eller lignende eller hvori hans Folk er Skyld.

Endvidere kan der paalægges Entreprenøren en Mulkt for Overskridelse af Tidsfristen, beløbende sig til 1‰ af Kontraktsummen pr. Uges Overskridelse.

Forlængelse af Tidsfristen tilstaas i følgende Tilfælde:

a. ved en saadan Forandring af Arbejdet, efter Bygningsbestyrelsens Rekvisition, at den medfører Forøgelse af dette,
b. I Tilfælde af indgribende Forstyrrelser i Arbejdets Gang, der bevirkes uden Entrepre-

nørens Skyld, og ved Forhold over hvilke han ikke er Herre, saasom Krig, Ildsvaade, overordentlige Naturbegivenheder og Striker eller Lock-outer.

c. Ved Forsinketse af Leveringer eller Arbejdspræstationer, som Bygningsbestyrelsen selv udfører eller lader udføre ved andre Entreprenører.

Entreprenøren maa dog under alle Forhold ufortøvet skriftlig meddele og godtgøre for Bygningsbestyrelsen, naar han af en af disse Aarsager anser sig berettiget til Forlængelse af Fristen, og vil en Forlængelse være at søge fastsat ved Overenskomst paa Grundlag af den Indflydelse, som Forstyrrelsen nødvendig har maattet faa paa Arbejdets Gang.

§ 13.

Entreprenøren er underkastet de af Myndighederne eller af Bygningsbestyrelsen givne almindelige eller særlige Bestemmelser til Ordens Opretholdelse, og han har ved Udførelsen af samtlige Arbejder at imødekomme alle Fordringer der maatte blive stillede for at undgaa unødige Ulemper for Trafikken ved Arbejdsstedet.

§ 14.

Entreprenøren skal til Arbejdet i størst mulig Udstrækning anvende islandsk Arbejdskraft, fortrinsvis fra Reykjavik By, saa vidt denne Arbejdskraft er disponibel og hvor ikke særlig Faguddannelse nødvendiggør fremmede Arbejderes Anvendelse.

Entreprenøren skal ved Arbejdets Paabegyndelse for Bygningsbestyrelsen fremlægge Bevis for, at han for hele Arbejdsperioden har forsikret alle sine Arbejdere mod Ulykkestilfælde i Henhold til de i Entreprenørens Hjemland ved Arbejder af den her omhandlede Art gældende Regler.

§ 15.

Oldsager og andre Genstande af Værdi eller Interesse, som findes under Arbejdet, afleveres til Tilsynet. Finderen erholder den Findeløn, som maatte blive betalt.

§ 16.

Entreprenøren skal forinden Arbejdets Paabegyndelse stille en Sikkerhed, hvis Beløb er 8% af Kontraktsummen.

Sikkerheden kan bestaa enten af rede Penge, saadanne Effekter, som Bygningsbestyrelsen anser for tilstrækkelig gode, eller af Bankgaranti eller af Selvskyldnerkaution, som Bygningsbestyrelsen anser for betryggende, og stilles senest 14 Dage efter at Entreprenøren har modtaget Meddelelse om, at hans Tilbud er antaget.

Den stillede Sikkerhed tjener til i enhver Hensseende at holde Bygningsbestyrelsen skadesløs i Tilfælde af at Entreprenøren maatte misligholde sine Forpligtelser over for den eller over for Arbejderne.

Sikkerheden tilbageholdes indtil Entreprenørens Forpligtelser med Udløbet af Garantiperioden er fuldt ud opfyldte. Bygningsbestyrelsen kan dog naar Garantiforpligtelsen, efter at Arbejdet er afleveret til Brug, ikke skønnes at andrage det fulde Beløb, udbetale indtil $^2/_3$ af Depotet.

§ 17.

Ved Arbejdets Paabegyndelse fordeler Bygningsbestyrelsen, efter at have hørt Entreprenøren, Tilbudssummen paa de enkelte Poster af Arbejdet, for at senere Afdragsbetalinger kan ske paa Grundlag af denne Fordelingsliste. Ved Overenskomst om forandret Betaling, gives der Fordelingslisten nødvendig Tilføjelse.

En Gang hver Maaned kan Entreprenøren indgive en Rekvisition over tilgodegjorte Beløb, og der anvises ham derfor saa vidt muligt inden Forløbet af fjorten Dage det Beløb, som Bygningsbestyrelsen maatte erkende, at der er ydet Materialier eller Arbejde for. Dog indeholdes indtil 10% af disse Beløb til Sikkerhed for Arbejdets gode Aflevering i sin Helhed.

Naar det tilbageholdte Beløb har naaet 5% af hele Kontraktsummen kan Bygningsbestyrelsen give Afkald paa yderligere Tilbageholdelse.

I Tilfælde af Uenighed om den endelige Opgørelse maa det Beløb, som Parterne er enige om at Entreprenøren har til Gode, ikke forholdes ham, men anvises ham til Udbetaling.

Alle Leverancer og Arbejder, hvorpaa der er gjort Udbetaling, overgaar til at blive Bygningsbestyrelsens Ejendom, men staar med Hensyn til Ansvarlighed for deres Bevarelse for Entreprenørens Regning og Risiko i enhver Henseende.

§ 18.

Naar Arbejdet er fuldført, skal Bygningsbestyrelsen med Tilkaldelse af Entreprenøren lade foretage et almindeligt Eftersyn og herved notere, hvad der eventuelt endnu maatte kunne forlanges udført.

Møder Entreprenøren ikke selv eller ved befuldmægtiget til dette Eftersyn, maa han tage Bygningsbestyrelsens Opmaaling og Skøn over Arbejdet for gyldigt.

Saafremt forefundne Mangler efter Bygningsbestyrelsens Skøn kun er ubetydelige, og der ikke ved Overtagelsen af Arbejdet paa Bygningsbestyrelsen overføres nogen Risiko, som egentlig paahviler Entreprenøren, og saafremt ikke andet — navnlig i de Tilfælde, hvor der paahviler Entreprenøren

Vedligeholdelsespligt — er bestemt i de særlige Betingelser, vil der kunne ske en Aflevering hvorved der udbetales Entreprenøren hans Rest-Tilgodehavende med Fradrag af Beløbene for eventuelle Mangler, hvilke Beløb ansættes af Bygningsbestyrelsen, der tillige bestemmer en Tidsfrist, inden hvilken Manglerne skal være afhjulpne, samt hvorvidt Entreprenøren vedblivende beholder sit Ansvar i Henhold til § 9.

Inden 14 Dage efter at Arbejdet er fuldført eller Leverancen præsteret, har Entreprenøren at indsende en Opgørelse over alle de Fordringer, han mener at have paa Bygningsbestyrelsen med Hensyn til denne Præstation, og kan efter Indsendelsen af denne Opgørelse ikke mere fremkomme med yderligere Krav.

Det i § 16 angivne Depot udleveres først, naar alle Entreprenørens Forpligtelser er fyldestgjorte.

§ 19.

I Tilfælde af Meningsforskel mellem Bygningsbestyrelsen og Entreprenøren om deres indbyrdes Retsforhold eller Bygningsbestyrelsens Afgørelser vil Stridsspørgsmaalene være at forelægge Islands Ministerium. Saafremt Entreprenøren formener sig brøstholden ved Ministeriets Afgørelse, kan han med de i det følgende Stykke givne Indskrænkninger forlange Spørgsmaalene henviste til Afgørelse ved Voldgift.

Entreprenøren har at underkaste sig Islands Ministeriums Afgørelse i alle Tilfælde, hvor Striden efter Bygningsbestyrelsens Skøn drejer sig om Præstationer til et Beløb paa indtil 2000 Kr., eller hvor Forskellen mellem Parternes Ansættelse ikke overstiger 1000 Kr., og at finde sig i Bygningsbestyrelsens Afgørelse ved Bedømmelse af Udførelse af Arbejde samt i Trætte angaaende §§ 7, 13 og 14.

Naar en Voldgift skal nedsættes, vælger hver af Parterne inden 4 Dage en Voldgiftsmand. Har den ene Part ikke truffet sit Valg i rette Tid, vælger den anden begge Voldgiftsmændene. Naar Voldgiftsmændene træder sammen, vælger de paa Forhaand en Opmand. Kan de ikke inden 8 Dage fra deres Udnævnelse blive enige om Opmanden, vælges han af Islands Landsoverret.

Enes Voldgiftsmændene om en Kendelse, er denne bindende for begge Parter; bliver de derimod ikke enige, afgøres Sagen endelig af Opmanden derved at han slutter sig til et af de afgivne Vota. Udgifterne ved Voldgiften bestemmes og fordeles paa Parterne ved Voldgiftskendelsen.

Selv om Tvisten forelægges Islands Ministerium, henvises til Voldgift eller bringes for Domstolene, har Entreprenøren dog stadig, indtil endelig Afgørelse er truffen, at udføre Bygningsbestyrelsens Forlangender.

I Tilfælde af Søgsmaal er Entreprenøren og eventuelt hans Kautionister pligtige til at give Møde for Reykjavik Gæsteret med Varsel som til inden for Jurisdiktionens Omraade boende.

§ 20.

Tilbudene skal foruden de udtrykkelig fordrede Opgivelser indeholde de bydendes Navne, Adresser og Underskrifter. Naar flere i Forening giver Tilbud, er dette bindende én for alle og alle for én. Tilføjelser, som ikke udtrykkeligt er forlangte, og Forbehold berettiger Licitanten til at henlægge Tilbudet og betragte det som ikke indkommet.

Tilbudene aabnes til fastsat Tid i Overværelse af de bydende, der giver Møde. Efter at Tilbudenes Aabning er paabegyndt, modtages ikke flere Tilbud.

Licitanten er berettiget til at vælge frit mellem samtlige indkomne Tilbud eller at forkaste dem alle.

§ 21.

Forretningen afsluttes ved særlig Kontrakt. Dersom denne er stempelpligtig, betaler Entreprenøren Stemplet. Kontrakter afsluttede i Reykjavik er stempelfri.

Islandsk Ret er afgørende for de Tvistigheder, der maatte blive bragt for Domstolene i Anledning af Kontrahenternes Mellemværende.

Der leveres Entreprenøren fornøden Genpart af Kontrakt, Beskrivelser, Tegninger o. s. v., hvilke skal tilbageleveres efter endt Arbejde.

Afstaaelse af Entreprisen til andre kan kun ske med Bygningsbestyrelsens Samtykke.

§ 22.

Tilbud med Paaskrift

»Tilbud paa Havneanlæg i Reykjavik«

indgives i forseglede Breve til Reykjavik Byraad inden 31. August 1912 Kl. 12.

Den bydende vedstaar sit Bud i 45 Dage.

§ 23.

Bygningsbestyrelsen er det af Reykjavik Byraad valgte Havneudvalg.

Beskrivelse af Arbejderne
ved Reykjavik Havneanlæg 1912.

Arbejderne ved Havneanlæget bliver at overtage i samlet Entreprise saaledes at alle dertil fornödne Arbejds- og Materialydelser overtages af Entreprenören, jfr. dog de særlige Betingelsers §§ 6 og 11.

Arbejderne omfatter:

1. Anlæg af 3 Dækmoler,
2. Opmudring,
3. Anlæg af 2 Dampskibsbroer.

Foruden de i nedenstaaende Beskrivelse indeholdte Oplysninger om Ardejderne, er yderligere Bestemmelser givne i de vedhæftede „Særlige Betingelser" og „Almindelige Betingelser".

Beskrivelsen ledsages af 4 Planer, nemlig:

Plan 1: Grundplan af Havnen i 1 : 2000, Tværprofiler af Molerne,
Plan 2: Dampskibsbroen ved Hafnarstræti,
Plan 3: Dampskibsbroen ved Batterimolen,
Plan 4: Bundundersögelser.

Med Hensyn til Dybdekortet bemærkes, at Pejlingen er udfört i Forsommeren 1907, men ved den i Marts 1912 udförte Kontrolpejling har det vist sig, at der ingen paaviselig Forandring er sket i Dybdeforholdene paa de Steder hvor Molerne ligger og hvor Broen bygges.

Höjder og Vanddybder er angivet i Forhold til en lavest forekommende Vandstand, som ligger 7,26 m under en i Posthusets Nordside indstöbt Bolt. Höjeste forekommende Vandstand ligger ca. 5,42 m höjere; derimod er det almindelige Spring ca. 4,5 m, saa at normalt Springtids Lavvand svarer til Kote ca. + 0,46, normalt Springtids Höjvand ca + 4,96 m. Normalt Niptids L. V. er ca. + 1,75, normalt Niptids H. V. ca. — 3,75 m.

Beskrivelse af Arbejderne.

1. *Molearbejdet.*

Molearbejdet bestaar i Udförelsen af 3 Moler, nemlig:

a. Grandimolen,
b. Effersömolen,
c. Batterimolen.

a. **Grandimolen** bygges paa det Rev, Grandi, som strækker sig mellem Land og Effersey, nordvest for Havnen. Revet bestaar af fast Grus og Sten, og er tört ved Lavvande. Molen udgaar fra et Punkt beliggende 150 m vest for Brunnstígs Østside og fölger Granden ud til Effersey. Omtrent paa Midten gives den et svagt Knæk, men i övrigt er den retlinet. Dens samlede Længde er 700 m, maalt i Kronen.

Molen bygges af löst udkastede Sten og gives et Tværprofil som ses af Plan 1. Det til Molens Kærne anvendte Materiale maa være saa smaat og lejres saa tæt, at ingen væsentlig Sandvandring kan finde Sted igennem Molen. De löse Blokke maa paa udvendig Side have en Vægt af 5—10 ts, paa indvendig Side af ca. 1 tn. Kronen lægges i Kote + 7 m og reguleres ved Sammenhugning af Brudsten saaledes at den let kan befærdes med lastede Haandvogne. Kronebredden er 2,5 m, Skraaningsanlægene til bægge Sider 1 : $1^1/_4$.

b. **Effersömolen** föres fra Grandimolens Endepunkt i Effersey i sydöstlig Retning 315 m retlinet ud til 6 m Dybde og derefter fölgende 6 m Kurven paa en Længde af 160 m, maalt i Kronen inkl. Hovedet. Tværprofilet ses af Plan 1. Kronen lægges i Kote + 6 m, Skraaningsanlægene er over Kote 0 : 1 : $1^1/_4$, under Kote 0 er de 1 : $2^1/_2$ paa udvendig Side, 1 : $1^1/_4$ paa indvendig Side. Kronebredden er 3,5 m; Kronen reguleres ligesom Grandimolens. Molens Konstruktion er i övrigt den samme som under Grandimolen beskrevet. Blokkene i udvendig Skraaning, skal saaledes veje 5—10 ts, i indvendig ca. 1 tn. I Molen anbringes 20 Fortöjninger som vist paa Pl. 1; disses Plads bliver anvist ved Molens Udförelse.

Paa 10 Steder efter nærmere Anvisning bliver at anlægge 1 m brede Trapper af sammenhugne Brudsten, fra Kote + 1 m op til Molekronen.

Molen afsluttes med et Hoved af löse Sten og Blokke, afdækket med en cirkulær Platform, hvis Overflade ligger i Kote + 7 m. Platformens Diameter er 6,25 m. Fra Platformen, som reguleres ligesom Molekronen, förer en af hugne Brudsten udfört Trappe ned til Molen. I övrigt dannes Molehovedets Sider af Skraa-

ninger, hvis Hældning danner en jævn Overgang til Molens Skraaninger; under Kote 0 dannes en jævn Overgang fra Anlæget 1 : $1^1/_4$ paa indvendig Side til 1 : $2^1/_2$ paa udvendig Side; Blokkene i Hovedets Skraaninger maa ikke veje mindre end 5 ts.

Ved Skraaningsfoden i Ydersiden af Havneindlöbet anbringes et af Tömmer udfört Stativ, som vist paa Plan 3, og paa dette anbringes et af sammennittede Jærnplader udfört Fyrhus med Lanterne og slebne Ruder af tykt, buet Glas. I Lanternen anbringes en Fyrlampe indrettet til Petroleum med 14‴ Ringbrænder og 500 mm sleben Linse; Lampen skal have Petroleumsforsyning for 2 Uger ad Gangen. Fyret skal vise fast grönt Lys udenfor Havneindlöbet og fast rödt Lys indover Havnen. Flammens Höjde skal være 2 m over Platformen. Fyrhuset maa være vandtæt og stormsikkert og fastboltes forsvarligt til Stativets Dæksbjælker.

Stativet, hvorpaa Fyret anbringes, hviler paa 4 stk. $31^1/_2$ cm Pæle, som rammes i en Firkant med Hældning 1 : 7 mod Firkantens Midtpunkt. Mod disse Pæle rammes 4 stk. $31^1/_2$ cm Skraapæle, med Hældning 1 : 4, rettede ind mod samme Midtpunkt. Pælene spændes sammen to og to ved Hjælp af en Kile og 3 stk. 30 mm Skruebolte. For oven samles Pælene to og to med 2 stk. $23^1/_2 \times 26$ cm Tvinger, som skæres sammen med Pælene og sammenboltes ved Hjælp af 1 stk. 30 mm Skruebolt i hver Pæl.

Paa tværs af disse Tvingere lægges 8 Bjælker af $23^1/_2 \times 26$ cm Tömmer, som fastboltes til Tvingerne med 30 mm Skruebolte, 1 i hvert Krysningspunkt. Paa Stativets Sider anbringes Krys af $11^3/_4 \times 23^1/_2$ cm Tömmer, som for oven paa de to Sider stöttes imod over omtalte Tvingere, paa de to andre Sider mod $23^1/_2 \times 26$ cm Tvingere, der anbringes med Overkanten i Plan med de andres Underkant. For neden stötter Kryssene mod Tvingere af $23^1/_2 \times 26$ cm Tömmer, som paa de to Sider anbringes med Overkant, paa de andre Sider med Underkant i Kote + 1,1 m. Disse Tvingere befæstes til Pælene med 30 mm Bolte. Kryssene fæstes med 25 mm Bolte. Paa Bjælkelaget fastspigres med 18 cm galv. Fyrrespiger, 2 i hver Krysning, et tæt Dæk af $7^3/_4$ cm Planker. Omkring Platformen, hvis Overflade ligger i Kote + 7,5, anbringes en solid 1,3 m höj Bölgeskærm, dannet af 21 × 21 cm Stolper, som tappes i Platformbjælkerne og afstives mod disse ved Skraastivere. Over Stolpene tappes en 21 × 21 cm Hammer, og udvendig paa dem spigres med 13 cm galv. Fyrrespiger, 2 i hver Krysning, en tæt Klædning af 5 cm Planker. Midt paa den mod Havnen vendende Side anbringes en 0,7 m bred Stige af Træ, som naar fra Kote 0 op til Platformen, solidt befæstet til Stativets nederste Vandlist, Krys og Bjælker. Fyrets Bundring befæstes ved galv. Bolte til Platformens Bjælker.

Ved Siden af Stigen anbringes et Vandstandsbrædt af Stöbejærn med paaskruede tydelige Mærker og Tal af Metal; Brædtet skal naa fra ÷ 0,5 m til + 6,6 m og have et Mærke for hver 10 cm, et större for hver 50 cm og et stort Mærke for hver m.

c. **Batterimolen** udgaar fra et Punkt ca 30 m Öst for Batteriet og föres i nordvestlig Retning 265 m (maalt paa Kronen) inkl. Hovedet i ret Linie ud til 6 m Kurven, hvor den afsluttes med et Hoved. Tværprofilet ses af Pl. 1. Kronen lægges i Kote + 6 m, Skraaningsanlægene er de samme som paa Effersömolen. Kronebredden er paa de inderste 93 m. 6,75 m, men i övrigt 3,5 m. og Kronen reguleres ligesom Grandemolens Krone. Molens Konstruktion er i övrigt den samme som beskrevet for Grandi- og Effersömolen. Blokkene i udv. Skraaning 5—10 ts, i indv. Skraaning c. 1 tn. Molen afsluttes med et Hoved ganske ligesom Effersömolens. I Forbindelse med Hovedet anbringes et Stativ med en Fyrlygte ganske som under Effersömolen beskrevet, dog anbringes paa dette Stativ intet Vandstandsbrædt, og Fyrlygten skal vise fast rödt Lys udad men fast grönt Lys ind mod Havnen, men skal i övrigt være ganske som Fyrlygten ved Effersömolen.

Langs Molekronens Yderside anbringes en Bölgeskærm af Beton, som dannes af Blokke paa mindst 5 ts, hvilke henlægges paa den med Mörtel afrettede Molekrone, og sammenstöbes med Cementmörtel 1 C + 2 S. Efter Sammenstöbningen afkostes Muren med Cementmörtel 1 : 2. Murens Bredde er 1 m Höjden 1,50 m; Kanterne brydes med en Flade paa 15 cm. Den anvendte Beton skal være stöbt af 1 C. + 2 S. + 4 Ral.

Langs Molens Inderside opföres den under 3. b. beskrevne Dampskibsbro.

Saafremt der indgives alternative Tilbud paa Molehoveder med lodrette Vægge, maa disse være anbragte saaledes, at Molernes totale Længde bliver henholdsvis 480 og 275 m; Hovedernes Platform skal være i Kote + 7 m, omgives af en solid, faststöbt, 1,25 m höj Bölgeskærm af Beton, ligesom den under Batterimolen beskrevne. De ovenfor beskrevne Stativer for Fyrlygterne vil i saa Fald bortfalde, og Fyrlygterne anbringes paa Platformerne, men indrettes i övrigt som ovenfor beskrevet. Det omtalte Vandstandsbrædt anbringes paa Siden af Effersömolens Hoved. Molehovederne anbringes saaledes og gives en saadan Form og Störrelse, at Stenskraaningerne forlöber imod dem uden at naa ud i Indlöbet. Hovederne forbindes med Molerne ved Trapper af hugne Brudsten.

2. *Opmudringen.*

Opmudringen omfatter Uddybning af det paa Plan 1 viste Areal begrænset af to röde Linier, Beklædningsmuren ved Broen samt 5-meter Kurven, hvilket Areal uddybes til mindst 5 m Dybde regnet fra Kote 0.

Da det er muligt, at der inden Arbejdets Afslutning vil fremkomme Ønske om at faa Havnen inden for Molerne uddybet i större Udstrækning, önskes i Tilbudet anfört en Enhedspris pr. m^3 yderligere Opmudring.

3. *Dampskibsbroerne.*

Der paatænkes opfört 2 Dampskibsbroer, nemlig:

a. Broen ved Hafnarstræti,

b. Broen langs Batterimolen.

a. **Broen ved Hafnarstræti** udgaar fra en Opfyldning mellem Hafnarstræti og en Linie parallel med denne Gade i en Afstand fra den af 80 m. Her opföres en Frontmur af klövede Sten i Forbandt. For denne Mur

bortgraves den blöde Bund, hvilken erstattes med Smaasten og Haandsten op til Kote ÷ 0,5, hvorpaa Muren opföres med det paa Plan 2 viste Profil. Bredden for oven er 1 m, Forsidens Hældning 3 : 1. Murens Overkant lægges i Kote + 6, og langs dens Forkant stöbes en $^1/_2$ m höj, $^1/_2$ m bred Betonkant, hvis Kanter afrundes. Bag Muren fyldes op med den i Havnen opgravede Fyld, eller anden Fyld, saaledes at Terrænet faar jævnt Fald fra Hafnarstræti (Kote ca. 7 m) ud mod Frontmuren; der dannes en Udkastning af Smaasten og Haandsten nærmest Muren. Siderne af denne Opfyldning dannes af Stenfyld med en Kærne af Ral og Smaasten. Skraaningerne dækkes af Haandsten og större Sten indtil 80 cm. Tværmaal. Fra Østsiden af denne Opfyldning föres en 5 m bred Opfyldning hen til Byens Sten-Baadebro. Höjden af denne Opfyldning bestemmes ved Höjden af Baadebroen og Höjden af den anden Opfyldning. Opfyldningens Bredde er ved Hafnarstræti 70 m, ved Frontmuren 54 m.

Broen udgaar fra Midten af Frontmuren. Dens totale Bredde er 14,5 m. Den udföres som aaben Pælebro med 20 Aag med 4 m. Afstand, hvert dannet af 6 nedrammede, pladebeslaaede, $31^1/_2$ cm. Pæle, med lige store Afstande, det yderste dog kun af 4, idet i dette Aag den yderste Pæl paa begge Sider bortfalder. Foruden disse 6 Pæle indgaar i hvert andet Aag 2 Stk. 29 cm pladebeslaaede Skraapæle, som anbringes i Aagets Plan og som forbindes med Lodpælene ved 3 Stk. 30 mm Bolte og Kile. Med Overkanten i Kote + 0,9 anbringes i hvert Aag i dettes Retning 2 vandrette Tvingere $10^1/_2 \times 21$ cm, under Længdedragerne ligeledes 2 Tvingere $10^1/_2 \times 21$ cm hvilke skæres sammen med Pælen saa at deres Afstand bliver 21 cm og mellem disse 2 Par Tvingere anbringes Afstivningskrys, $10^1/_2 \times 21$ cm, saaledes som vist i Snit abcd paa Plan 2. Desuden anbringes mellem de 2 yderste Pæle i hver Side en vandret Afstivning af 2 Stk. $10^1/_2 \times 21$ cm hvilke skæres sammen med Pælen i yderste Række, saa at Afstanden mellem dem bliver 21 cm. Disse Tvingere og Krys befæstes alle til Pælene ved 22 mm Bolte.

Direkte hvilende paa Pælene anbringes Længdedragerne, som hver bestaar af 2 Stk 26×29 cm Tömmer, som sammenboltes med 3 Stk 25 mm Bolte i hvert Fag. Mellem to og to Bolte indlægges en Egedyvel. Dragerne samles med Pælene ved axlede Tapper som afbores med Egenagler. Desuden anbringes ved hver anden Pæl to 30 mm Fjerbolte, som föres op gennem hele Drageren og spændes paa dens Overside, medens Fjeren fastholdes med de samme Bolte, med hvilke Tvinger og Krys fastboltes til Pælen; paa Pælens ene Side bliver Fjeren at skære ind i Tvingeren, saa at den ligger an mod Pælens Side. Bjælkerne i Dragerne samles over Pælene, men begge Bjælker maa intet Steds samles over samme Pæl. Samlingerne udföres med skraat Blad og 2 Stk 22 mm Bolte.

Paa 6 Pæle i hver af de to yderste Rækker fastboltes 29 cm Fortöjningspæle; de to Pæle afrettes saa at de ligger an mod hinanden med en lodret Flade paa mindst 20 cm Bredde, hvorefter de sammenboltes med 6 Stk. 30 mm Bolte; mellem 2 og 2 Bolte anbringes Egedyvler. Fortöjningspælene, som skal staa i Aagenes Plan, skal have en Længde af 6 m, hvoraf 0,8 m naar op over Brodækket. Over Brodækket omgives Pælens Top med en Kappe af Stöbejærn, af hensigtsmæssig Form, hvilken Kappe befæstes til Pælen.

Paa Længdedragerne hviler Tværbjælker paa $18^1/_2 \times 21$ cm; disse lægges med 0,571 m Afstand saaledes, at der i hvert Fag kommer 7 Bjælker med lige store Afstande; der lægges ingen Tværbjælker over Aagene. Tværbjælkerne befæstes til Hovedbjælkerne ved 1 Stk. 19 mm Spidsbolt i hvert andet Krysningspunkt, men i de andre Krysningspunkter ved 22 mm Skruebolte, som gaar gennem begge Længdedragernes Bjælker. Samlinger i Tværbjælkerne udföres med skraat Blad og 2 Stk. 19 mm Bolte.

Paa Tværbjælkerne hviler et Plankedæk af $7^3/_4$ cm Planker, som lægges med 3 cm Mellemrum og fæstes til Tværbjælkerne ved 1 Stk 18 cm galv. Fyrrespiger i hvert Krysningspunkt. Plankerne stödes stumpt sammen over en Bjælke, og i hver af Plankeenderne anbringes 2 Stk. 18 cm Fyrrespiger.

Over dette Plankedæk anbringes et $3^1/_4$ cm tæt Sliddæk, hvis Planker fæstes ved 2 Stk $12^1/_2$ cm galv. Fyrrespiger i hvert andet Krysningspunkt. Disse Planker stödes stumpt over Bæreplankerne og i hver af Plankeenderne anbringes 2 Stk. $12^1/_2$ cm galv Fyrrespiger. Sliddækkets Overflade skal ligge i Kote + 6 m.

Langs begge Broens Sider og for Enden af den anbringes en Kantlist af $15^1/_2 \times 15^1/_2$ cm Træ; den hviler direkte paa Tværbjælkerne og fæstes til disse ved 1 Stk 19 mm Spidsbolt i hver Bjælke.

I Brodækket forsænkes et Skinnespor saaledes som vist i Detaljen Plan 2. Sporvidden er 60 cm, og Skinnen, som er 65 mm höj og vejer 7 kg pr. m, fæstes ved dertil svarende Skinnesöm til en $4^1/_2$ cm Planke der hviler direkte paa Tværbjælkerne og fæstes til disse ved 2 stk. $12^1/_2$ cm Fyrrespiger i hver Bjælke. Ved Sporkrysningene og for Enden af Broen maa anbringes Udvexlinger mellem Bærebjælkerne til Understötning for Bæredækkets Planker. Brobanen afstives ved et vandret Vindkrys af $15^1/_2 \times 15^1/_2$ cm Tömmer, som hviler paa de överste Tvingere og med Forsats skæres ind i Hovedbjælkerne, saaledes at Enderne af Kryssenes Tömmer stöder mod hinanden. I Krysningspunkterne skæres de to Stykker sammen. Kryssene befæstes til Længdedragerne ved 19 mm Spidsbolte.

Broens Længdeafstivning tilvejebringes dels ved pladebeslaaede Skraapæle i Længderetningen, dels ved lodrette Krys. Skraapælene er 29 cm Rundpæle, som rammes i den næstyderste Pæle-Række til begge Sider saaledes at der i alt bliver 12 saadanne Pæle. De forbindes med Lodpælene paa samme Maade som Skraapælene i Aagene er forbundne med Lodpælene. Kryssene dannes af $10^1/_2 \times 21$ cm Tömmer, som anbringes i hvert andet Fag i de 2 næstyderste Pælerækker til begge Sider. I de Fag, hvor Kryssene findes, anbringes, hvilende paa de nederste Tvingere i Aagene, dobbelte Tvingere af $10^1/_2 \times 21$ cm. Tömmer. Kryssene og Tvingene befæstes til Pælene ved 22 mm Skruebolte. — I det yderste Fag anbringes i de skraa Flader 1 stk. $29 \times 31^1/_2$ cm Bjælke, som hviler paa de nederste af de to yderste Længdedrageres Bjælker og bærer Tværbjælkerne.

Paa begge Sider og Enden af Broen anbringes et Friholderværk, bestaaende af 1 stk. 21×21 cm Tömmer fæstet paa hver Pæl ved Hjælp af 4 stk. 19 mm Spidsbolte, samt 3 vandrette Stykker $18^1/_2 \times 21$ cm Töm-

mer af hvilke det överste dækker over Enderne af Tværbjælkerne og fæstes til hver anden af disse ved 1 stk. 19 mm Spidsbolt, det nederste hviler paa nederste Tvinger i Aagene og det mellemste anbringes midt mellem disse. Det lodrette Tömmer tappes ind i det överste og nederste, det mellemste tappes ind i det lodrette Tömmer. Tapperne afbores med Egenagler.

Paa de fire stumpvinklede Hjörner i de to yderste Aag af Broen anbringes Beslag paa alle 3 Friholderlister af 16×40×700 mm galv. fl. Jærn, som indstemmes i Friholderne og fæstes til disse ved 3 stk. 19 mm Spidsbolte i hver Ende af Jærnet.

I Broens inderste Fag anbringes paa hver Side en Trappe, hvis Vanger for oven befæstes til en af Tværbjælkerne som forlænges et passende Stykke ud, for neden til en af de vandrette Tvingere som ligeledes forlænges; desuden anbringes Skraastivere fra Muren imod begge Vangerne. Vangerne udföres af $10^1{}_2 \times 21$ cm Tömmer, Trinene af $7^3/_4 \times 18$ cm Planker som indstemmes i Vangerne. Vangerne spændes sammen ved Hjælp af 3 stk. galv. 25 mm Stagbolte. Afstanden mellem Vangerne er 85 cm, Trinhöjden 20 cm. Langs Trappernes Inderside anbringes en solid Haandlist af Træ.

I inderste Fag hviler Hoveddragerne paa en Jærnbjælke bestaaende af 2 Stk. u-jærn nr. 26 med 15 cm Afstand. U-jærnene holdes sammen ved Hjælp af 6 stk. 22 mm Bolte, der spændes mod Rörstykker; de henlægges nöjagtigt i Vage og i rette Höjde, og fastholdes til Frontmuren ved 6 stk. 30 mm Fundamentsbolte, 50 cm lange. Naar Bjælken er henlagt, understöbes den med 1 Cement + 2 Sand, og Mellemrummet mellem dem udstöbes ligeledes, dog maa der være saa vidt aabent for Endene, at Vand ikke kan samle sig bag Bjælken. Inden Hoveddragerne fastspændes, maa Jærnet renses og stryges omhyggeligt 2 Gange med et Beskyttelsesmiddel efter nærmere Bestemmelse. Hver Hoveddrager befæstes til Jærnbjælken ved 2 stk. 25 mm galv. Bolte. Mellem Drageren og Jærnbjælken indlægges en 265×400×16 mm Jærnplade.

b. **Batteribroen.** Langs Batterimolens Inderside opföres en til Molen stöttet Lossebro, som vist paa Plan 3.

Broen bestaar af 45 Aag, hvorpaa hviler Længdebjælker og Tværbjælker som bærer et enkelt Plankedæk. Det förste Aag anbringes 100 m fra Molens Udgangspunkt i Land, og Broens Længde er 154 m, idet Afstanden mellem Aagene er 3,5 m. Brodækkets Bredde er 9 m. Fra Molens Kant er der 14 m til Broens Forkant.

Aaget dannes af en i Broens Forkant nedrammet Pælebuk og et derpaa hvilende Sprængværk, hvis anden Ende hviler paa en paa Molens Skraaning anbragt Betonblok.

Pælebukken dannes af 2 pladebeslaaede $31^1/_2$ cm Pæle, som rammes mindst $^1/_2$ m ned i fast Bund; Hovedpælen har Hældning indad 1 : 12 og naar op under Dækket, dog saaledes, at 12 af Pælene fortsættes 0,8 m op gennem Dækket og anvendes som Fortöjningspæle idet de dækkes med en Stöbejærnshætte ligesom Hovedbroens Fortöjningspæle. Den anden Pæl har Hældning 1 : 8 mod Lodlinien og stötter mod Hovedpælen idet den afskæres i Kote + 2,5 m og forbindes med den ved 3 Stk. 30 mm Bolte og Kile. Med Underkant i Kote + 2,5 m anbringes paa hver Side af Bukken 1 Stk. 13×26 cm Tvinger, som skæres sammen med Pælen og fastboltes dertil med 1 Stk. 25 mm Bolt; de anbringes vandret med den anden Ende hvilende paa den omtalte Betonblok. Sprængværket dannes af 3 Stk. $23^1/_2 \times 23^1/_2$ cm Tömmer; af de to skraa Tömmere forbindes den ene i sin nederste Ende med Skraapælen ved en afboret Tap hvorhos den forbindes med Tvingerne ved en 25 mm Bolt. Det andet skraa Tömmer forbindes ligeledes i nederste Ende med Tvingerne ved en 25 mm Bolt og stötter i övrigt mod Betonblokken og det derpaa hvilende lodrette Tömmer. Sprængværkets överste vandrette Tömmer forbindes med de skraa Stængers överste Ender ved afborede Tapper og forbindes desuden ved 3 Stk. 22 mm Bolte med 2 Stk. $15^1/_2 \times 31^1/_2$ cm vandrette Tvingere, som i den ene Ende skæres snmmen med Pælen og forbindes med den ved en 25 mm Bolt og i den anden Ende samles med et paa Betonblokken anbragt lodret $23^1/_2 \times 23^1/_2$ cm Tömmer, hvis nederste Ende er forbundet med de nederste Tvingere ved Hjælp af en 25 mm Bolt. Paa de överste Tvingere anbringes 7 Længdebjælker af $23^1/_2 \times 23^1/_2$ cm Tömmer hvilende paa 1 m lange Puder af $23^1/_2 \times 23^1/_2$ cm Tömmer; disse Puder fæstes til hver af Tvingerne med en 25 mm Bolt, og Længdebjælkerne boltes til Puderne med 3 Stk 22 mm Bolte. Af Længdebjælkerne anbringes den yderste umiddelbart ved Pælene, den inderste over det lodrette Tömmer. Paa tværs af Broen anbringes Tværbjælker af $13 \times 15^1/_2$ cm Tömmer med 1 m Afstand fra Midte til Midte, fæstede til Længdedragerne med 1 Stk. 22 mm Bolt i hvert andet Krysningspunkt, 1 Stk. 19 mm Spidsbolt i hvert andet. Paa Tværbjælkerne hviler et Brodæk af $7^3/_4$ cm Planker, som fæstes med 2 Stk. 18 cm Fyrrespiger i hvert Krydsningspunkt.

Det paa Broens Forside anbragte Friholderværk udföres og befæstes ligesom det for Hovedbroen beskrevne.

Under hele Brodækket, hvilende paa de överste Tvingere, anbringes vandrette Krys af $15^1/_2 \times 15^1/_2$ cm Tömmer, som befæstes ligesom de under Hovedbroen beskrevne. Disse Krys er antydet paa den inderste Del af Plantegningen af Broen.

Længdeforbindelserne i Broen er: et Stk. $23^1/_2 \times 23^1/_2$ cm Tömmer, anbragt ved Pælebukken hvilende paa nederste Tvingere og fastboltet til Hovedpælen med 1 Stk. 25 mm Bolt og til hver af Tvingerne med 1 Stk. 22 mm Bolt; et Stk. $23^1/_2 \times 23^1/_2$ cm Tömmer, som anbringes under överste Tvingere og skæres ind i Pælen, boltes til denne med 1 Stk. 25 mm Bolt og til hver af Tvingerne med 1 Stk. 22 mm Bolt; over den inderste Ende af nederste Tvingere anbringes 2 Stk. $23^1/_2 \times 23^1/_2$ cm Tömmer, hver paa sin Side af det lodrette Tömmer, med hvilket de forbindes ved 1 gennemgaaende 25 mm Bolt; under den inderste Ende af överste Tvingere anbringes ligeledes 2 Stk. $23^1/_2 \times 23^1/_2$ cm Tömmer, befæstede til det lodrette Tömmer ligesom de foregaaende; hvilende paa de nederste Tvingere anbringes 2 Stk. 13×26 cm Tömmer, som skæres sammen med Tvingerne og fæstes med 1 Stk. 19 mm Bolt til hver Tvinger. Saavel i Pælenes som de lodrette

Tömmeres Plan anbringes Afstivningskrys af $11^3/_4 \times 23^1/_2$ cm Tömmer som antydet paa Tegningen; Kryssene befæstes med 22 mm Bolte.

I Broens Længderetning anbringes i alt 8 Stk. $31^1/_2$ cm Skraapæle, som forbindes med Hovedpælene ligesom de i Aagenes Plan staaende Skraapæle.

Betonblokkene har en Grundflade af 2×2 m, Höjde 2 m, men Siderne trækkes indad, saa at Blokkene for oven er $1^1/_2 \times 1^1/_2$ m. Overfladen gives Hældning til begge Sider. Aagets Forankring til Blokken sker ved 2 Stk. 30 mm Bolte, som for neden ved Hjælp af en Kile har fat i en $130 \times 50 \times 5$ cm Stöbejærns Fundamentsplade, som lægges 80 cm nede i Betonblokken. For oven gaar Boltene igennem hver sin Stöbestaals Terz $75 \times 13 \times 5$ cm og spænder derved de to paa nederste Tvingere hvilende Tömmere ned. Efter at Aagene er rettet op maa Hullerne omkring Boltene omhyggeligt stöbes fulde med en Vælling af 1 Cement + 1 Sand. De överste 80 cm af Boltene samt Möttrikerne skal være galvaniserede. Betonblokkene stöbes af en Blanding 1 Cement + 2 Sand + 4 Ral.

Mellem Broen og Molekronen udföres följende Forbindelse: Ved hvert Aag anbringes et vandret Stykke $23^1/_2 \times 23^1/_2$ cm Tömmer, som föres ind mellem de overragende Ender af de överste Tvingere og boltes til disse med et Stk. 25 mm Bolt; dette Tömmers anden Ende kæmmes over og forbindes ved 1 Stk. 22 mm Bolt med et Stykke $23^1/_2 \times 23^1/_2$ cm Tömmer som lægges vandret inde i Molen efter dennes Længderetning. Omkring begge disse Tömmere lægges store Sten saa at de ligger godt fast. Fra hvert andet Aag anbringes desuden et vandret Stykke $23^1/_2 \times 23^1/_2$ cm Tömmer paa skraa, et til hver Side; disse Skraastivere tappes ind i de överste Tvingere, fæstes med 22 mm Bolte til det bageste af de paa langs af Broen löbende Tvingere, kæmmes over Moletömmeret og befæstes dertil ved 1 Stk. 22 mm Bolt.

I det yderste Fag og i 2 andre Fag anbringes en let Gangbro til Forbindelse med Molekronen. Den udföres ved at der over de 2 Stk. $23^1/_2 \times 23^1/_2$ cm Tömmer anbringes 4 Stk. 21×21 cm Bjælker, fæstede til disse ved 22 mm Bolte; over de 21 cm Bjælker lægges med ca. 1 m Afstand i alt 5 Stk. 13×13 cm Tömmer, som fastholdes ved 1 Stk. 19 mm Bolt i hvert Krysningspunkt, og til disse fæstes et Dæk af $7^3/_4$ cm Planker med 2 Stk. 18 Fyrrespiger i hver Bjælke. Saavel ved Broen som ved Molen anbringes et Bloktrin af 21×21 cm Tömmer. Hvor disse Broer kommer ind til Molen, udspares i Skraaningen Plads for Konstruktionen. Under de 21 cm Tömmer anbringes et Krys af $23^1/_2 \times 23^1/_2$ cm Tömmer som skæres sammen paa Midten.

Broens Forbindelse med den inderste, bredere Del af Molen udföres saaledes som vist i Plantegningen af Broen, Pl. 3. I Flugt med Rækken af Betonblokke anbringes endnu 2 saadanne med 3,5 m Afstand, men disse föres saa höjt op, at de överste $23^1/_2 \times 23^1/_2$ cm Tömmere föres igennem hvilende direkte paa Blokkene og fastholdte til dem paa samme Maade som Tvingerne er befæstede til de andre Blokke. Paa disse Tömmere og Moletömmeret hviler dobbelte Bjælker, 26 cm brede, og med en samlet Höjde af 55 cm, 1 over hver Blok og 2 i hvert Mellemrum med lige store Afstande, fæstede til hvert af de tre bærende Tömmere med 1 Stk. 25 mm Bolt. De dobbelte Bjælkers Tömmere samles indbyrdes ved 4 Stk. 25 mm Bolte og 3 Stk. Egedyvler. Paa disse Bjælker hviler Længdebjælker, Tværbjælker og Dæk som beskrevet for selve Broen. De skraa Felter af Forbindelsesbroen bæres, det ene af 2 Stk. $26 \times 31^1/_2$ cm Tömmer, som med den ene Ende skæres ned over de överste Tvingere i inderste Aag og fæstes til disse med 2 Stk. 25 mm Bolte, medens den anden Ende blades sammen med den överste af de dobbelte Bjælker og Sammenbladningerne afbores med Egenagler; Bærebjælkerne fortsættes derefter ud over disse to Bjælker. Det andet skraa Felt understöttes af et Stk. dobbelt Bjælke, som föres fra den 5te Betonblok paa skraa ind til Moletömmeret. I Molens Skraaning udspares Plads for denne Konstruktion, og Moletömmeret forankres ved 25 mm Ankere med $1^1/_2$ m Mellemrum ned i Molen.

I hele Broens Længde anbringes et Dobbeltspor af 7 kg Skinner, 65 mm höje, med 60 cm Sporvidde, 2,5 m Afstand fra Midte til Midte, monterede paa Staalsveller, som spigres fast til Brodækket. Sporene fortsættes over den skraa Forbindelsesbro ind paa den udvidede Molekrone og föres efter denne ind til Land. Paa 5 Steder anbringes Sporskifter.

Hele Vejen langs Broens Kant, hvor den ikke direkte stöder op til Molekronen, anbringes en Kantlist af $15^1/_2 \times 15^1/_2$ cm Tömmer, der fæstes som beskrevet ved Hovedbroen. Kantlisten afbrydes ved de 3 Broforbindelser ind til Land, men anbringes langs begge Sider af disse mellem Trinene.

Om Samlinger i Tömmeret, som indgaar i Broen, gælder det samme som er sagt under Hovedbroen.

Angaaende Detaljer ved begge Broers, saavel som ved Fyrstativernes Konstruktion, maa Entreprenören forhandle med Tilsynet.

Bundundersögelser.

Der er dels i August 1906 og Oktober og November 1908, dels i Marts 1912 foretaget de i det efterfölgende beskrevne Bundundersögelser.

I Grandi udföres i 1906 nogle Undersögelser ved Hjælp af et 26 mm Smedejærnsrör med Smedejærnsspids, hvilket blev drevet ned dels med en 10 kg Forhammer, dels med en 6 kg Mukkert. Det viste sig at Grandi bestaar af fastlejret Sten og Grus; det lykkedes at drive Boret ned til Kote $\div$ 3,15 m, og sank Boret i Almindelighed 1,5—5 cm pr. 5 Slag, et enkelt Sted, nær Land 3 m under Overfladen, dog 10 cm ved 5 Slag.

Paa det Areal, som paatænkes uddybet til 5 m udföres i 1908 336 Boringer, som föres gennem Sand- og Lerlag, med iblandede Smaasten ned til 5,8 à 6 m; kun paa 2 Steder fandtes fast Bund i 5 m Dybde.

I Marts 1912 udföres Boringer i 5 Linier, som i Forbindelse med Boringernes Resultater er vist paa Plan 4. Boringerne udföres med Stödbor, og der optoges saa vidt muligt fra hvert Borehul en Pröve.

Linie I og II, fra Effersey. Nedenstaaende Tabel viser Boringernes Resultat:

Afst. m	I			II		
	Vanddybde m	Dybde til fast Bund m	Bundens Beskaffenhed	Vanddybde m	Dybde til fast Bund m	Bundens Beskaffenhed
60				0.65	1.00	Fast Bund er tæt Ral med store Sten, derover Ral.
65	0.70	1.50	Fast Bund er tæt Ral, derover finere Ral.			
80				2.00	3.10	F. B. er tæt Ral, derover sandbl. Ral.
90	2.35	3.30	F. B. er tæt Ral, derover sandblandet Ral.			
100				2.70	3.40	F. B. er tæt Ral, derover sandbl. Ral.
120	2.90	3.60	F. B. er tæt Ral, derover sandbl. Ral med store Sten.			
125				2.95	3.85	F. B. er tæt Ral, derover sandbl. Ral.
150	3.45	3.80	F. B. er tæt Ral, derover mindre Ral.	3.35	3.85	F. B. er fast Ler, derover sandbl. Ral.
175	3.75	5.00	F. B. er tæt Ral med store Sten, derover sandbl. Ral.	3.85	5.35	F. B. er fast Ler, derover sandbl. Ral i noget ujævne Lag.
200	4.15	9.25	F. B. er fast Ler, derover Sand, bl. m. Sten og Ral.	4.05	6.05	F. B. er fast Ler, derover sandbl. Ral m. store Sten.
225	4.65	7.75	F. B. er fast Ler, derover Sand og fin Ral.	4.60	10.00	F. B. er tæt Ral, derover sandbl. fin Ral, i noget ujævne Lag.
250	5.10	10.00	F. B. er fast Ler, derover Sand med store Sten.	5.00	10.30	F. B. er tæt Ral; i 6,40 begynder et 0,7 m. tykt, noget tæt Ral-Lag, derunder Sand.
275	5.85	10.75	Samme.	5.40	10.65	F. B. er fast Ler, derover Sandlag af forskellig Tæthed.
300	6.40	11.20	F. B. er fast Ler, derover blödt Sand.	5.75	11.00	F. B. er fast Ler, derover blödt Sand.
325	6.40	10.70	F. B. er antagelig Ral, derover Sand.	5.60	11.10	Samme.
350	6.85	12.45	F. B. er fast Ler, derover blödt Sand.	5.55	10.35	Samme.
375	6.80	11.25	Samme.	5.55	10.05	Samme.
400	6.90	11.35	F. B. er fast Ler, derover Sand.	5.65	11.35	F. B. antagelig tæt Ral, derover blödt Sand.
425	7.10	11.45	Samme.	5.75	11.75	F. B. er fast Ler, derover blödt Sand.
450	7.40	11.95	F. B. synes at være tæt Ral, derover Sand.	5.90	11.00	F. B. antagelig tæt Ral, derover blödt Sand.
470				6.00	10.25	Samme.
475	7.45	11.00	F. B. er Basalt, derover Sand.			
490				6.30	11.30	Samme.
500	7.70	11.90	F. B. er fast Ler eller meget tæt Ral, derover Sand.			

Linie III og IV, fra Batteriet. Nedenstaaende Tabel viser Boringernes Resultat:

Afst. m	III			IV		
	Vand-dybde m	Dybde til fast Bund m	Bundens Beskaffenhed	Vand-dydde m	Dybde til fast Bund m	Bundens Beskaffenhed
100	3.90	4.15	Fast Bund er fast Ler, derover sandbl. Ral.	3.90	4.00	Fast Bund er Basalt, delvis dækket af Sand.
125	4.40	5.50	F. B. er fast Ler, derover Sand.	4.40	5.30	F. B. er fast Ler, derover sandbl. Ral med store Sten.
150	4.95	6.70	Samme.	4.95	5.70	F. B. er fast Ler, derover Sand.
175	5.05	7.15	Samme.	5.05	6.15	Samme.
200	5.55	7.10	F. B. er fast Ler, derover blödt Sand.	5.55	6.70	F. B. er fast Ler, derover blödt Sand.
225	5.70	7.50	Samme.	5.70	7.30	Samme.
250	5.95	8.55	Samme.	5.95	8.50	Samme.
275	6.25	9.85	Samme.	6.25	9.25	Samme.

Linie V. Midtlinie af Broen fra Hafnarstræti.

Afstand m	Vanddybde m	Dybde til fast Bund m	Bundens Beskaffenhed
65	+ 0.30	4.80	Fast Bund er fast Ler, derover Ral og Sand.
100	÷ 0.70	6.00	F. B. er fast Ler, derover Sand.
140	1.60	7.00	Samme.
175	2.30	7.50	Samme.

Foruden disse Boringer er der i det med „a" paa Kortskitsen Plan 4 mærkede Punkt foretaget en Pröveramning med et 50 m/m Smedejærnsrör med Jærnspids. Ramningen udförtes med en Rambuk med 100 kg. Ramslag, Faldhöjde 1 m.

Röret blev med Haandkraft stödt ned gennem det överste blöde Lag, og derefter rammet. Ved de förste 10 Slag sank det 34 cm, derefter ved 10 Slag 7 cm, ved de næste 25 Slag 8 cm. Röret böjedes ud, saa at yderligere Ramning var umulig.

Særlige Betingelser.

1. *Tømmermaterialier.*

Samtlige Tømmermaterialier skal være af vinterfældet Træ (Fyr) og i øvrigt af fuldkommen sund og stærk Beskaffenhed, uden Huller, Marvskører, Barkslag, mange store samt raadne eller løse Knaster.

Tømmeret skal hvad Kærneindhold angaar staa lige med bedste Handelsvarer; det kan leveres af sydsvensk eller andet Træ af ikke ringere Beskaffenhed end Kalmartræ. Norrlandsk Tømmer eller lignende Sorter maa ikke anvendes. Vankant taales paa indtil Halvdelen af Længden, men maa ikke have større Bredde end $^1/_8$ af Tømmerets Førlighed. Tømmerets Tykkelse maales paa Midten og maa ved Topenden ikke være mindre end $^8/_9$ af Tykkelsen paa Midten. Tømmeret skal være lige, dog tillades en Bugt i een Retning af indtil 4 cm. paa 10 m. Længde.

Rundpælene skal være lige og holde de opgivne Maal paa Midten uden Bark, og Tykkelsen maa fra Midten til Topenden ikke aftage mere end 1 cm. pr. lb. m.

Plankerne, baade til Bæredæk og Sliddæk, skal være lige og fuldkantede og holde de opgivne Tværmaal paa hele Længden.

Entreprenøren maa paa Forlangende godtgøre i hvilken Egn Træet har voxet. Tømmermaterialierne besigtiges af Tilsynet som kan lade bore i alle Knaster, foretage Hugning paa hver Meter af Tømmerets Længde samt afskære Ender, dog ikke i større Længde end 5 cm. uden at der tilkommer Entreprenøren Erstatning for derved mulig bevirket Værdiforringelse.

2. *Tømmerarbejde.*

Alt Tømmeret skal tildannes nøjagtigt og alle Samlinger udføres efter Tilsynets nærmere Anvisning med særlig Omhu.

Alle synlige Flader paa Friholderværk og Kantlister høvles og Kanterne afrundes.

Alle Sammenstødsflader og Forbindelser over Kote + 0,5 m. skal forinden Samlingen stryges med Karbolineum. Efter Anbringelsen overstryges alt Tømmer over Kote + 1,5 m. som ikke er jærnbeslaaet, 2 Gange med Karbolineum.

Alle Pæle skal rammes nøjagtigt i Flugt og skal staa forsvarlig fast. Ved Ramningen skal anvendes Ramslag af passende Vægt i Forhold til Pælenes Dimensioner og en dertil afpasset Faldhøjde. Pælene skal rammes saa dybt at de naar mindst $^1/_2$ Meter ned i den faste Bund; Pælesko og Ringe maa anvendes i den Udstrækning, som det maatte anses fornødent.

Bærebjælker og Tvingere skal anvendes i saa store Længder som muligt; hvor Samlinger er nødvendige, udføres de ved Sammenbladning og Egedyvler, samt 2 Stk. galvaniserede Skruebolte. Bladets Længde skal være mindst $2^1/_2$ Gange Tømmerets største Tværsnitsdimensiou. Samlingerne maa fordeles saaledes, at de saa vidt muligt er forsat for hinanden.

Samtlige Pæle skal beslaas med galvaniserede Jærnplader, som fra Kote + 3 m til Kote + 1,5 m skal være 1,63 mm (foruden Galvaniseringen), fra Kote + 1,5 m til 0,5 m ned i Bunden 1,22 mm (foruden Galv.). Pælene maa inden Beslagets Anbringelse afbarkes og alle fremspringende Knaster jævnes ved Høvling.

3. *Jærnmateriale og Jærnarbejde.*

Det til Bolte og Beslag anvendte Materiale skal være Svejsejærn af Trækulskvalitet med Brudstyrke 3600—3800 kg pr. cm^2 og Forlængelse 15—18%; det skal uden at vise Spor af Beskadigelse i kold Tilstand kunne bøjes en Gang frem og tilbage 180° om en Cylinder, hvis Diameter er 4 Gange Stykkets Tykkelse.

Boltehovederne skal være firkantede og have en Højde lig med og en Sidelinie lig $2^1/_2$ Gange Boltetykkelsen. Møttrikkerne skal være 6-kantede og have en Højde lig med og en Diameter 2 Gange Boltetykkelsen. Underlagspladerne under Møttrikkerne skal være kvadratiske med en Sidelinie 3 Gange Boltens Diameter og en Tykkelse $^3/_{10}$ af Diameteren.

I Boltene maa ingen Svejsning finde Sted; alle Skruegænger skal være fremstillede efter Whitworth's System. I Beslaget maa skarpe Hjørner undgaas.

Jærnpladerne til Pælebeslaget skal være af Svejsejærn og skal kunne taale at bøjes i ret Vinkel over en skarp Kant vinkelret paa Pladens Valseretning uden at derved fremkommer nogen Beskadigelse af dem. De skal være plane, lige tykke overalt med fuldkomment lige og hele Rande samt ensartede i

Massen. De til Pladernes Befæstelse benyttede Søm skal være 8 cm lange, smedede, med store solide Hoveder. De skal veje mindst 8,5 kg pr. 1000 Stk. Sømmene maa intetsteds have større Afstand end 6 cm. Ved Samlingerne maa Overdækningen være 5 cm. bred, og intet Steds maa 4 Plader ligge over hinanden. Overdækningen forsynes med 2 Rækker Søm, med $2^1/_2$ cm Afstand mellem Sømmene og Rækkerne. Beslaget skal slutte glat og nøjagtigt til Træets Flader. Efter Anbringelsen skal Beslaget overstryges 2 Gange med varm Blackvarnish.

Alle til Arbejdet anvendte Plader og Søm, Spiger, Bolte og Beslag skal være galvaniserede (ved Neddypning i smeltet Zink), og skal dette være udført med særlig Omhu.

4. *Betonarbejde.*

Den til Betonstøbning anvendte Cement skal være bedste Portland Cement fra en anerkendt god Fabrik og opfylde de i Entreprenørens Hjemland almindelige anvendte Betingelser for Cementleverancer.

Det til Betonstøbning i øvrigt anvendte Materiale skal være fuldstændig rent og ensartet, saa godt som det kan faas i Reykjaviks Omegn. Støbningen skal udføres omhyggeligt i enhver Henseende.

5. *Stenmateriale og Stenarbejde.*

Det anvendte Stenmateriale skal være frisk og uforvitret.

I Molekronernes Stenglacis skal Stenene have en nogenlunde plan Overflade og være behuggede saaledes, at der opnaas mindst 5 cm lige, lodrette Stødflader. Glacisstenene skal være mindst en $^1/_2$ m tykke. De yderste Sten til begge Sider skal have en lige Kant og have en mindst 30 cm bred, afrettet Flade, som ligger i Skraaningens Plan. Glacisstenene skal være vel understoppede med Smaasten og Ral saa at de ligger fuldstændig fast.

Da Bunden under den yderste Halvdel af Batteri- og Effersømolen er saa blød, at den ikke direkte vil kunne bære Molerne uden betydelig Synkning, maa der paa disse Steder træffes passende Foranstaltninger for at befæste Bunden, saa at den væsentligste Synkning og Udskæring langs Molefoden undgaas.

De til Molernes Kærne anvendte Sten skal være Smaasten af Størrelse fra 5 til 20 cm; Smaastensfylden skal overalt være adskilt fra de store Sten ved et mindst 1 m tykt Lag Haandsten, som maa have en Størrelse fra 20 til 50 cm.

Trappetrinene i Effersømolen udføres af kløvede Sten, hvis Overside og Forside tugtes.

I Beklædningsmuren foran Platformen ved Broen ud fra Hafnarstræti anvendes kløvede Sten, som henlægges i Forbandt uden noget Bindemiddel. Det for Beklædningsmuren tilvejebragte Fundament maa bestaa af Smaasten og Haandsten, dog saaledes, at de yderste Skraaninger er dækkede af et 1 m tykt Lag Haandsten.

6. *Uddybningsarbejde.*

Uddybningen skal foretages saaledes, at Dybden inden for de angivne Linier efter Arbejdets Afslutning overalt er mindst 5 m. regnet fra Kote 0. Yderligere Opmudring inden for Havnemolerne udføres af Entreprenøren for den i Tilbudet fastsatte Pris i den Udstrækning som Bygningsbestyrelsen maatte forlange det inden Entreprenøren fører sit Materiel bort; om dette Tidspunkt maa Meddelelse i god Tid gives Bygningsbestyrelsen.

Entreprenøren maa disponere saaledes ved Arbejdet at Havnens Besejling ikke forulempes. Den opgravede Fyld maa føres saa langt til Søs, at den ikke af Strømmen kan føres tilbage til Havnens Omraade; dog er Entreprenøren forpligtet til, hvis det maatte blive forlangt, at losse saa meget af Fylden, som paa Grund af Vandstandsforholdene kan losses fra Selvlosserpramme eller ved Udskovling, for saa vidt almindelige Pramme anvendes, bag en Bolværksmur, som eventuelt ved Byraadets Foranstaltning vil blive opført fra Platformen ved Broen fra Hafnarstræti i vestlig Retning: tillige er han forpligtet til eventuelt — mod særlig Betaling — at yderligere oplosse opgravet Fyld mellem dette Bolværk og Hafnarstræti, saaledes at der fremstilles et vandret Terræn, hvis Overflade ligger i Kote + 6 m.

Bygningsbestyrelsen paatænker mulig selv at anskaffe Uddybningsmateriel og da enten ved at afkøbe Entreprenøren hans Materiel efter Arbejdets Udførelse eller ved at købe Materiel før Arbejdets Paabegyndelse; i sidste Fald vil Uddybningsarbejdet helt udgaa af Entreprisen, men Uddybningen vil foregaa saa tidligt, at Bygningen af Dampskibsbroen ikke sinkes derved. Den Maskine, som Bygningsbestyrelsen vil finde egnet til Anskaffelse, er en Spandkædemaskine med Gravedybde af mindst 10 m. og en Kapacitet i blød Bund af mindst 5—600 m^3 pr. 10 Timer.

Foruden Hovedtilbudet, som omfatter det hele Arbejde med Uddybning som omtalt til $\div$ 5 m. og tillige indeholder de ovenfor omtalte Tillægspriser, ønskes ogsaa Tilbud paa Arbejdet uden Uddybningarbejdet, som i saa Fald vil blive udført af Bygningsbestyrelsen selv for egen Regning.

For saa vidt Hovedtilbudet antages, maa vedkommende Entreprenør i god Tid indlede Underhandling med Bygningsbestyrelsen om Overdragelse af Uddybningsmateriellet efter endt Arbejde.

Ankere, Kættinger o. desl., som opfiskes ved Uddybningen, afleveres til Bygningsbestyrelsen.

7. *Byggematerialier, Arbejdsplads.*

Entreprenøren er berettiget til uden Vederlag at tage Sten, Sand og Ral til Anlæget paa Byens Grund, samt til at lægge Transportveje og Spor over Byens Grund efter Bygningsbestyrelsens Anvisning.

For saa vidt Entreprenøren maatte ønske at tage Byggemateriale paa eller føre Transporter over privat Ejendom, vil han i Mangel af Overenskomst med Ejeren ved Byraadets Mellemkomst kunde faa Adgang dertil i den Udstrækning som Havnelov for Reykjavik Købstad af 11. Juli 1911 § 3*) hjemler Byraadet Ret til Expropriation i Anledning af det her omhandlede Arbejde; Entreprenøren har at godtgøre Reykjaviks Havnekasse alle dermed forbundne Omkostninger.

Entreprenøren kan faa til Afbenyttelse uden Vederlag Arbejdsplads paa de Byen tilhørende ubebyggede Grunde langs Havnen efter Samraad med Bygningsbestyrelsen, men Entreprenøren maa selv i fornøden Udstrækning træffe Foranstaltninger til at hindre Uvedkommende i at trænge ind paa Arbejdspladsen.

8. *Afmærkning.*

Entreprenøren maa under Arbejdets Udførelse paa forsvarlig Maade foretage den fornødne Afmærkning og Belysning af Havneværkerne saa at disse ikke medfører nogen Fare for Trafikken paa Havnen.

9. *Arbejdets Udførelse.*

Entreprenøren er forpligtet til snarest muligt, senest 3 Maaneder efter at hans Tilbud er antaget, at paabegynde Arbejdet.

Med Hensyn til Gangen i Arbejdet henvises Entreprenøren til Forhandling med Bygningsbestyrelsen; der vil blive lagt Vægt paa at Skibsbroerne udføres saa snart som muligt.

Arbejdet skal være afsluttet inden 15. Oktober 1916.

10. *Vedligeholdelse.*

I et Tidsrum af 1 — eet — Aar efter Arbejdets Aflevering i Henhold til de Alm. Betingelsers § 18 er Entreprenøren forpligtet til for egen Regning at vedligeholde Molerne og Indfatningerne om Platformen ved Hovedbroen.

11. *Særlige Angivelser.*

Tilbudet maa indeholde:

1. En samlet Pris for hele Arbejdets Udførelse efter de fremlagte Tegninger, Beskrivelser og Betingelser, derunder
   a. en Pris pr. Kubikmeter Uddybning ud over den stipulerede,
   b. en Pris pr. Kubikmeter Oplosning over Bolværk.
2. En samlet Pris for hele Arbejdets Udførelse efter de fremlagte Tegninger, Beskrivelser og Betingelser, men med Undtagelse af Uddybningsarbejdet, som i saa Fald vil blive udført af Bygningsbestyrelsen.

Det staar de Bydende frit for desuden at indgive alternative Tilbud paa de forskellige Konstruktioner efter eget Forslag. Alternative Forslag maa foreligge saa klart oplyste, at en Bedømmelse af dem kan foretages paa Grundlag af det foreliggende, uden at nærmere Forhandlinger med den Bydende skal være nødvendig.

Specielt ønskes alternative Forslag til Konstruktion af Molehovederne med lodrette Vægge som omtalt i Beskrivelsen.

Reykjavik i Maj 1912.

Páll Einarsson.

Th. Krabbe.

---

*) Denne Paragraf er saalydende:

»Enhver er pligtig til at afstaa Indretninger og Grund, der behøves til Havneanlæget eller til Baner og Veje til Havnens Tarv, samt tillade, at der af hans Grund tages Sten, Grus eller hvilket som helst andet Jordmateriale og taale de Indskrænkninger i Ejendomsretten, Ulemper eller Begrænsninger af Brugsretten, som Havneanlæget maatte medføre, alt imod fuld Erstatning. I Mangel af mindelig Overenskomst om Erstatningen fastsættes denne ved Taksation af to af Retten udmeldte Mænd, til hvilken Forretning begge Parter tilkaldes. Omkostningerne ved Taksationsforretningen afholdes af Reykjaviks Havnekasse. Er nogen af Parterne utilfreds med Taksationen, kan han forlange Overtaksation, hvilket dog maa forlanges inden 14 Dage efter Taksationens Afslutning. Overtaksationen foretages paa samme Maade af 4 af Retten udmeldte Mænd. Omkostningerne ved samme udredes af den, som har forlangt den, hvis Taksationssummen ikke forandres mere end 10 pCt. af det fastsatte Erstatningsbeløb. I modsat Fald afholdes Omkostningerne af Reykjaviks Havnekasse«.

14. September 1914.

Hr. Höjesteretssagförer H a n's L e v y

København.

Hermed tillader jeg mig at meddele nogle Oplysninger om mig og min Virksomhed, hvilke mulig kan have nogen Interesse for Sagen mellem mig og Reykjavík Byraad, men som ikke er nærmere omtalt under Proceduren, da disse Forhold er bekendte her.

Jeg er fuldt uddannet Ingeniör, Kandidat i Bygningsingeniörfagene fra Polyteknisk Læreanstalt i København (Januar 1900), har alsidig praktisk Uddannelse, först i 5 Aar i Danmark - derunder en Tid ved Vandbygningsvæsen - og har derefter virket her som Landsingeniör i en ledende Stilling under Islands Ministerium, mest ved Vandbygnings- og Fyranlæg. Min Stilling er honorarlönnet, uden Pensionsret. Honoraret var i de förste 4 Aar 3000 Kr. aarlig, men da jeg fra Nytaar 1910 overtog Fyrinspektionen, fik jeg et Tillæg paa 700 Kr aarlig. Lönningen er k n lige tilstrækkelig til at leve af, hvorfor der ved Ansættelsen blev betinget Ret til Extraarbejde, som jeg ganske vist i de senere Aar kun har kunnet paatage mig meget lidt af, da min Stilling efterhaanden har lagt stærkere Beslag paa mig. Det her omhandlede Arbejde - Udarbejdelse af Planer og Licitationsbetingelser for Reykjavík Havneanlæg - paatog jeg mig kun efter meget indtrængende Opfordring af Borgmesteren og Havneudvalget, hvis Formand den Gang var Landssekretær Klemens Jonsson, idet jeg forudsaa, at jeg kun ved meget forceret Arbejde vilde kunne overkomme det, hvorfor jeg ogsaa strax forbeholdt mig at kunne faa Hjælp til Dybdemaalinger og Tegnearbejde uden Udgift for mig - dette forklarer at Havneudvalget uden videre udbetalte Regningerne derfor.

Naar det i Overretsdommen fremhæves at Arbejdet kun har taget mig 3 Maaneder, tillader jeg derfor at oplyse, at jeg i denne Tid

DANMARKS
TEKNISKE BIBLIOTEK

har udfört et meget intensift og forceret Arbejde og kun har kunnet tilende bringe det i dette Tidsrum ved at opsætte til senere Tid meget af mit andet Arbejde - hvilket atter har medfört, at jeg i lang Tid derefter var saa overbebyrdet med det under min Stilling hörende Arbejde, at jeg i sidste Vinter maatte söge Lægehjælp som Følge af Overanstrengelse. Efter Afslutningen af Arbejdet for Havneudvalget har jeg overhovedet ikke haft Tid til andet end min offentlige Virksomhed.

Særlig som Følge af disse Forhold har jeg ment ikke at kunne nöjes med for mit Arbejde ved Havneanlægget at faa en Betaling, som ikke blot ligger langt under Normerne for andre i Danmark uddannede Ingeniörer, men som ogsaa ligger betydelig under hvad der skönnedes passende af selve den Delegation af Kommunalbestyrelsen - Havneudvalget - som traf Aftale med mig om Arbejdets Udförelse, og med hvilken jeg stadig samarbejdede.

Ærbödigst

Genpart.

Stempel: 3 Kr.

C. B. HENRIQUES
Højesteretssagfører,
Ny Vestergade 13.

HANS LEVY
Højesteretssagfører,
Ny Vestergade 13.

Justitiarius

og øvrige

Tilforordnede i Højesteret

Gøre vitterligt: at for os har andraget Ingeniør Th. Krabbe af Reykjavik paa Island, hvorledes han skal finde sig beføjet til for os enten at kendes uefterrettelig at være - med eller uden Sagens Hjemvisning - eller til Underkendelse, Tilsidesættelse og Forandring samt bedre Rets Nydelse at indanke en af Den kgl. islandske Landsoverret i Reykjavik den 9. Februar 1914 afsagt Dom i en Sag mellem Appellanten og Reykjaviks Byraad og Havnekommission angaaende et Ingeniørhonorar, stort 3000 Kr. m.v., hvilken Sag blev paakendt i 1ste Instans af Reykjavik Byting d. 14. August 1913.

Thi som ved bemeldte Overretsdom er kendt saaledes for Ret:

" Appellanterne, Reykjaviks Byraad og Havnekommission,
" skal til Indstævnte, Ingeniør Th. Krabbe, betale 1500 Kroner
" med 5 % Aarsrente fra 11. Oktober 1912 til Betalingens Dato.
" Sagsomkostninger for begge Instanser ophæves.
" Dommen at efterkommes inden 8 Uger efter dens lovlige
" Forkyndelse, under Adfærd efter Loven."

Men som ved bemeldte Underretsdom er kendt saaledes for Ret:

" De Indstævnte, Reykjavik Købstads Havnekommission og
" Byraad, skal til Citanten, Th. Krabbe, betale Kr. 3000,00 med
" 5 % aarlig Rente fra 17. Oktober 1912 indtil Betaling sker, og
" 40 Kr. i Sagsomkostninger.
" Dommen at efterkommes inden 15 Dage fra dens lovlige

DANMARKS
TEKNISKE BIBLIOTEK

" Forkyndelse under Adfærd efter Loven."

saa vil Appellanten forvente og for os udi Højesteret lade paastaa, at fornævnte Dom vorder enten kendt uefterrettelig at være - med eller uden Hjemvisning - eller underkendt, tilsidesat og forandret, alt i Overensstemmelse med den derom nærmere for os inden Retten fremsættende Demonstration og Paastand.

Thi indstævnes herved de Tilforordnede i den kgl. islandske Landsoverret, som i Sagen dømt have, eller som have deltaget i Sagens Behandling, fra Rettens Justitskontor i Reykjavik, samt de constituerede Overdommere, der har deltaget i Sagens Paadømmelse: Byfoged Magnus Jonsson i Havnefjord og Kontorchef Jon Hermannsson, R. af Dbg., i Reykjavik, samt Underdommeren: Byfoged Jon Magnusson, R. af Dbg., Dbmd., fra sit Embedskontor i Reykjavik, til at møde eller møde lade i den for Højesteretsaaret 1915-1916 holdende Højesteret, for naar Sagen der og da til Paakjendelse vorder foretagen, hvilket i Medfør af Lov No. 289 af 20. December 1912 vil ske uopholdelig efter Udløbet af det ved Lov af 20. Oktober 1905 foreskrevne Varsel, deres afsagte Domme og brugte Behandling at til- og forsvare.

Til samme Ret, Tid og Sted indstævnes derhos som Hovedvederparter og Sagvoldere fornævnte Reykjaviks Byraad og Reykjavik Købstads Havnekommission ved Byraadets Medlemmer:

Reykjaviks Borgmester: Knud Zimsen.

Medlemmerne af Reykjaviks Byraad:

Overretssagfører Sveinn Björnsson,

fhv. Bankdirektør Tryggvi Gunnarsson, Kmd. af Dbg., Dbmd.,

Fru Briet Bjarnhjedinsdottir,

Skibsfører Hannes Haflidason,

Trykkeribestyrer Thorvardur Thorvardarson,

Skolebestyrer Magnus Helgason,

Lærer Sigurdur Jonsson,

Bogbinder Arinbjörn Sveinbjarnarson,

Landsingeniør Jon Thorlaksson,

Købmand Johann Johannesson,

Fru Gudrun Larusdottir,

Fru Katrin Magnusson,

Bankdirektør, Justitsraad Sighvatur Bjarnason, R. af Dbg.,

alle af Reykjavik, og ved Havnekommissionens Medlemmer:

Borgmester Knud Zimsen,

fhv. Bankdirektør Tryggvi Gunnarsson, Kmd. af Dbg., Dbmd.,

Overretssagfører Sveinn Björnsson,

Konsul Asgeir Sigurdsson, R. af Dbg.,

Skibsfører Jon Olafsson,

alle af Reykjavik, for Appellantens Demonstration og Paastand at anhøre, Tilsvar at give og Dom for Sagen i sig selv med Omkostninger og alt videre deraf Dependerende at modtage.

Enhver medtage det Fornødne, da derefter i Sagen skal vorde kendt og dømt, hvad Ret er.

Dets til Bekræftelse under Højesterets Segl.

Kjøbenhavn, den 10. Oktober 1914.

(L.S.)

DANMARKS
TEKNISKE BIBLIOTEK

J U S T I T I A R I U S og A S S E S S O R E S

I D E N K G L. I S L A N D S K E L A N D S O V E R-

R E T.

Göre vitterligt: Aar 1913, Mandagen 3. Nov. blev Landsoverretten sat og administreret af de ordinære Dommere. Blev da foretaget:

Sagen 41/1913:

Reykjaviks Byraad og Havnekommission

kontra

Th. Krabbe.

Paa Appellantens Vegne mödte Overretssagförer Oddur Gislason og fremlagde Nr. 1 Appelstævning, dat. 1. Sept. d.A.

Nr. 1.

Justitiarius og Assessores

i den kgl. islandske Landsoverret

Göre vitterligt: For os har andraget Reykjaviks Byraad og Havnekommission, at de ser sig nödsaget til at appellere til Overretten en Dom afsagt i Reykjaviks Byting Torsdagen den 14. August 1913 i Sagen: Th. Krabbe kontra Reykjaviks Byraad og Havnekommission, saalydende:

Thi ~~dömmes~~ Kjendes for Ret:

"De Indstævnte, Reykjavik Köbstads Havnekommission og Byraad, skal til

"Citanten, Th. Krabbe, betale Kr. 3000,oo med 5% aarlig Rente fra 17. Okt.

"1912 indtil Betaling sker, og 40 Kr. i Sagsomkostninger.

" Dommen at efterkommes inden 15 Dage fra dens lovlige Forkyndelse

under Adfærd efter Loven."

For Overretten vil der blive paastaaet, at nævnte Dom, med eller uden Hjemvisning, bliver omstödt og den forandret eller underkendt saaledes, at Appellanten bliver fuldstændig frikendt for Indstævntes Paatale og Paastand i denne Sag, og Indstævnte idömt Sagens Omkostninger.

Thi indstævner vi herved Ingeniör Th. Krabbe, boende Tjarnargata Nr. 40 her i Byen, til at möde for os i Landsoverretten Mandagen 3. Nov. 1913, til sædvanlig Tid og Sted, for der og da at se Dokumenter og Bevisligheder fremlagte, Deduktion og Paastand at paahöre, Tilsvar at give og Dom at lide i foranförte Retning, efter nærmere Udvikling i sin Tid for Retten.

Ligeledes indstævner vi Dommeren i Sagen, Byfoged Jon Magnusson i Reykjavik, til at möde for os i Landsoverretten til nævnte Tid og Sted for, om han önsker, sin Dom og Sagens Behandling for Underretten at forsvare.

Til Bekræftelse Overrettens Segl og Justitssekretærens Navn.

Reykjavik 1. Sept. 1913

Halldor Danielsson

(L.S.)

Gebyr: 2-to Kroner.

Betalt. H.D.

Aar 1913, Torsdagen 11. September, har vi undertegnede edsvorne Stævningsmænd i Reykjavik forkyndt foranstaaende Landsoverrets Stævning paa Ind-

stævnte, Ingeniör Th. Krabbes Bopæl Tjarnargata Nr. 40 her i Byen, i hans Fraværelse for hans Hustru Fru Margrethe Krabbe.

2. Paa Indstævntes Byfogd Jon Magnussons Bopæl Hverfisgata Nr. 1 e., for ham personlig.

Dette bevidnes herved i Kraft af vor Stævningsmændsed og bekræftes med vore Underskrifter og Segl.

Th. Björnsson Pall Arnason
(L.S.) (L.S.)

Gebyr: 2-to Kroner

Betalt. Th. B. P.A.

Fremlagt i Overretten 3. Nov. 1913
Halldor Danielsson

Begærede han en Uges Anstand til Sagens Deduktion.

Paa Indstævntes Vegne mödte Overretssagförer Eggert Claessen og blev den begærede Anstand med hans Samtykke bevilget.

Retten hævet

Kristjan Jonsson Jon Jensson Halldor Danielsson

Aar 1913, Mandagen 10. Nov. blev Landsoverretten sat og administreret af de ordinære Dommere. Blev da foretaget:

Sagen 41/1913
Reykjaviks Byraad og Havnekommission
kontra
Th. Krabbe

Appellantens Fuldmægtig tilbageleverede Appelstævningen og fremlagde Nr. 2-27 Reykjavik Bytings Domsakt med 25 Bilag, og Nr. 28 og 29 Indlæg i Sagen af Dags Dato med 1 Bilag.--Nr. 2-27 medfölge in originali, Nr.

28 og 29 ere saalydende:

Nr. 28

Dedukt.bon ~~Indlæg~~ i Sagen:

Reykjaviks Byraad og Havnekommission

kontra

Th. Krabbe.

Jeg tillader mig herved at tilbagelevere Appelstævningen i Sagen og fremlægge Domsakt med 25 Bilag.

Jeg kan for störste Delen nöjes med at henvise til Domsakten, da Sagen for Underretten er blevet udförlig procederet.

Som för fremhævet, er Indstævnte Regeringens og Kommunalbestyrelsernes lönnede Funktionær. Men det Arbejde Indstævnte skulde udföre, nemlig at assistere Reykjaviks Havnekommission ved Udfærdigelsen af Licitationsbetingeler for Havnens Anlæg, er et saadant, som direkte falder ind under Indstævntes Virksomhedsomraade som Landsingeniör, hvoraf følger, at der selvfölgelig ikke tilkommer ham særskilt Betaling for dette Arbejde. Betalingen er indbefattet i hans Aarslönning. Til yderligere Bevis herfor tillader jeg mig at henvise til U.r.bil. Nr. 42 og 43, hvoraf fremgaar, at der intet som helst kunde være til Hinder for at Indstævnte, som Landsingeniör, udförte nævnte Arbejde. Disse Dokumenter vise ogsaa Urigtigheden af Modpartens Paastand om at Indstævnte, som Landsingeniör, direkte var fritaget for at arbejde i denne Bys Tjeneste.

Dette savner al Grund!

Det bliver derfor min Hovedpaastand, at Indstævnte ingen Fordring kan göre gældende mod min Mandant og at disse bör frifindes for Indstævntes Tiltale og Paastand i denne Sag.

Men selvom der tilkom Indstævnte Honorar for hans Arbejde, saa er dog 3000 Kr. en meningslös Fordring.

For det förste har Indstævnte i Arbejdet lagt noget andet og meget mere end Forudsætningen var, og for det andet, selvom dette ikke var Tilfældet, saa er Fordringen alligevel urigtig og altfor höj.

Med Hensyn til det först bemærkede er tilstrækkeligt at pege paa, at Havnekommissionen ifölge U.r.bil.3 bestemmer at söge Indstævntes Assistance til Udarbejdelse af Licitationsbetingelser, men denne Bestemmelse begrundes igen ved Byraadsvedtægten af 28. Dezember 1911, som bestemmer "at anlægge Havnen paa Grundlag af Gabr. Smiths Overslag", samt" hurtigst muligt at udbyde Arbejdet", jfr. U.r.bil.30.

I Betragtning heraf er det, ifölge Indstævntes egen Beskrivelse af det Arbejde han erklærer at have udfört (jfr. U.r.bil.35), aabenbart, at han i sit Arbejde har lagt andet og meget mere end oprindelig forudsat af vedkommende, og derefter beregnet sig Honorar for dette Arbejde. At dette maa bevirke at Indstævntes Regning bliver endnu mere uantagelig, er indlysende.

Angaaende Fordringens Störrelse iövrigt, har jeg for Underretten

paavist at den er altfor höj,og ikke er overensstemmende med den Arbejdslön som paa andre Forretningsomraader betales her i Landet.Lad os f.Eks. betragte Embedsmændenes Lönninger.Her er Forholdet det,at selv de besværligste og mest ansvarsfulde Embeder kun blive lönnede med 3000 -- 3500 Kr.,enkelte med mindre men ganske faa med mere.Betragter man endvidere Indstævntes Lönning som Landsingeniör,til Assistance for Regering og Kommunalbestyrelser ,bliver Resultatet det samme.Aarslönningen er kun ca.3000 Kr.Denne Aarslönning forekommer mig at være det mest ufejlbare Bevis for hvor ganske urimeligt det er,at Citanten forlanger 3000 Kr. for det i nærværende Sag omhandlede Arbejde.

Som almindelig bekendt har man her i Landet ikke kendt til andre Ingeniörarbejder end Vej-og Broanlæg som tog sin Begyndelse lidt för sidste Aarhundredeskifte,samt Havneanlæg som opstod ved Indstævntes Ankomst her til i Aaret 1905.Hvis der har været Tale om andre Ingeniörarbejder,saa har det kun været i spredte Tilfælde i de allersidste Aar, men disse Tilfælde har selvfölgelig ikke,med Hensyn til Honorar for slige Arbejder,kunnet danne en Sædvane,og Betalingen er ogsaa blevet fastsat for hver enkelt Gang efter Overenskomst,men ikke beregnet efter faste Takster eller Bestemmelser,hvilket man heller ikke kan vente,da sligt er ukendt her.

Da Forholdet altsaa er det,at der her i Landet,med Undtagelse af enkelte Tilfælde,ikke eksisterer andre Ingeniörarbejder end Vej- Bro-

og Havneanlæg samt ~~Forögelse~~ nye Anlæg af Fyr og disses Vedligeholdelse under Indstævntes Tilsyn, saa kan man med Hensyn til Honorarer for Ingeniörers Arbejde ikke benytte en anden Maalestok end den, hvormeget ovennævnte Arbejder blive honoreret med her i Landet. Men naar man i saa Henseende betragter den islandske Finanslov, t. Eks. den for 1912-13, opdages det, at den Ingeniörs Aarslönning som har Tilsyn med og forestaar alle Vej- og Broanlæg kun belöber sig til ca. 3500 Kr. og Indstævntes til noget lignende, hvoraf tydelig fremgaar, at disse Ingeniörers Lönninger ikke ere beregnede ifölge de Takster som Indstævnte nu pludselig i denne Sag mener bör lægges til Grund.

Til dette, som jeg nu har anfört, har Dommeren ikke taget noget Hensyn. Han har heller ikke taget noget Hensyn til, at det i denne Sag omhandlede Arbejde er udfört af Indstævnte som Ekstraarbejde ved Siden af hans Hovedbeskæftigele og uden nogen Bekostninger, at Indstævnte til trods derfor afleverer Arbejdet efter knapt 3 Maaneders Forlöb, at Indstævnte fik en eller flere Ingeniörers Assistance til at udföre alle Tegninger (efter Indstævntes Anvisning), hvilke Ingeniörer af Bykassen have modtaget særskilt Betaling for deres Arbejde, at Bykassen har bekostet Trykning eller Mangfoldiggörelse af Tegningerne, at Resultatet er blevet, at Havnen ikke nu bliver anlagt i Henhold til Indstævntes Tegninger eller Licitationsbetingelser, men derimod ifölge Tegninger og en særskilt Overenskomst med den Ingeniör, som har overtaget Havnens

Anlæg, at Arbejdet derfor faktisk ikke er kommet til positiv Nytte, samt at Indstævnte hverken moralsk eller juridisk staar til Ansvar for Rigtigheden af sine Tegninger og Beregninger, hvilket selvfölgelig er Betingelse for at kunne for Arbejdet beregne Honorar paa det af Indstævnte i denne Sag benyttede Grundlag.

Nej ! Til intet af dette har Dommeren taget Hensyn. Derimod synes han at have begrundet sin Dom paa den danske Ingeniörforenings Takster, hvis Gyldighed selv i Danmark ikke er anerkendt, og derfor endnu mindre her

De danske Ingeniörers Takster vedtoges paa Foreningens Möde 7. Dec. 1907, men har ingen Stadfæstelse faaet ved Domstolenes Praksis, og det er derfor lige ud i Luften paa saadanne Takster at bygge noget ied Retssager ved de herværende Domstole. Det fremhæves derhos udtrykkelig paa nævnte Ingeniörmöde, at Betalingsbestemmelserne kun er at betragte som " vejledende for Honorarberegningen------"men ikke kunde betragtes som forbindende " for Foreningens Medlemmer, jfr. nærmere U.r.bil.7, hvortil jeg i denne Henseende tillader mig at henvise. Det er derfor den störste Sandsynlighed for at nævnte Takster ingen videre Betydning har faaet för - end nu, ved den herværende Underret !!

Jeg fremlægger herved en Skrivelse af 7.d.M. fra den herværende Byingeniör. Af denne Skrivelse fremgaar, at der til Ingeniörerne Thorarinn Kristjansson og Jon H. Isleifsson er blevet betalt, til den förstnævnte 30 Kr., og

til den sidstnævnte 145 Kr.25 Ö.for Arbejde ved Udförelse af Indstævntes Tegninger,og til dels for Arbejde ved Dybdemaalinger i Havnen.Men 599 Kr.75 Ö.betaltes der for diverse Assistance og Forberedelser af Licitationen,særlig for Dybdemaalinger i Havnen.

Endvidere betaltes der ifölge Borgmesterens Forklaring ca.400 Kr.af Bykassen for Trykning eller Mangfoldiggörelse af Indstævntes Tegninger.

Alle disse Belöb,ialt 1173 Kr.,foruden meget Arbejde udfört af Byingeniören,ere blevne betalte for Tegninger og Udarbejdelse af Havneanlægets Licitation.

Jeg maa derfor nu fremholde at nævnte Belöb ere saadanne ,som Indstævnte selv var pligtig til at betale,og det bliver derfor min Paastand,at de fradrages Indstævntes Fordring i denne Sag,hvordan den end falder ud.Det synes indlysende,at naar Indstævnte beregner sit Honorar i Forhold til Anlægets Værdi,saa kan det forlanges at Arbejdet er komplet.Der maa ikke derved være forskellige Mangler,som der skal betales ekstra for at faa udförte.Men at ovenstaaende er en Del af det Arbejde,for hvilket Indstævnte i nærværende Sag fordrer Honorar,er utvivlsomt.

Jeg skal fremdeles paa dette Sted paapege,at ifölge den af Indstævnte til Grundlag for sin Fordring i denne Sag benyttede Maalestok, nemlig ca. 1/4 del af den Sum,som Arbejdet- efter hans egen Forklaring-

vilde have kostet, hvis Honoraret blev beregnet ifölge den danske Ingeniörforenings Takster. For Underretten fremskaffede imidlertid Indstævnte to herværende Ingeniörers Skön over, hvormeget hans Arbejde ifölge nævnte Takster vilde have kostet, men ifölge disse Ingeniörers Forklaring, mente de at Arbejdet ikke vilde have kostet mere end 9100 Kr. eller 2680 Kr. mindre (U.r.bil. 38). Heraf fremgaar, paa hvilket usolid Grundlag Indstævntes Paastand i denne Sag er bygget.

Paa et Punkt er nævnte Ingeniörers særlig Skön bemærkelsesværdigt, nemlig hvor de erklærer at Gabr. Smiths Projekt paa alle væsentlige Punkter fyldestgör de Fordringer, man ifölge den danske Ingeniörforenings Takster stiller til detaljeret Projektering. Dette maa bemærkes, thi i denne Henseende er der en saa stor Meningsforskel mellem Indstævnte og de nævnte Ingeniörer, at man maa undres over at Uoverensstemmelsen ~~mel-~~ med Hensyn til ~~lem~~ Betalingen ikke er större end Resultatet udviser. Jeg har derfor fundet og finder fremdeles, at Ingeniörernes Skön i denne Henseende er saa unaturligt, at jeg hverken kunde eller kan indrömme at det er eller kan være rigtigt, jfr. Domsakten, Side ~~73-74~~ 101-102, som jeg dette angaaende henviser til.

Det, hvorpaa Hovedvægten i denne Sag bör lægges er dette, at Havnen skulde anlægges paa Grundlag af Gabr. Smiths Tegninger, at hans Tegninger befandtes fyldestgörende, at han har modtaget 12000 Kr. for Arbejdets udförelse paa dette Grundlag, at der under Sagen er fört et nyt

Bevis for at Smiths Tegninger vare detaljerede, jfr. Ingeniörernes Skön U.r.bil.38, hvortil jeg henviser.

Under disse Omstændigheder protesterer jeg endnu en Gang mod at Indstævntes Fordring, saaledes som den af ham er begrundet, bliver taget til Fölge. Sligt vilde være en Urimelighed ! Og endnu en Gang vil jeg paapege, at Havnen nu ikke bliver anlagt i Henhold til Indstævntes Tegninger, men dette maa være af en stor Betydning, om ikke direkte saa indirekte.

Iövrigt vil jeg nöjes med at henvise til Domsakten og alt det der anförte. Tillader jeg mig under Henvisning til foranskrevne, at nedlægge den Hovedpaastand, at mine Mandanter bliver fuldstændig frikendte for Indstævntes Tiltale og Paastand i Sagen; subsidiært paastaar jeg at Indstævntes Fordring bliver nedsat med 2000 Kr., fra 3000 Kr. til 1000 Kr., eller til det Belöb som den höje Ret, ifölge Sagens Dokumenter, finder passende, samt at Indstævnte, hvorledes Sagens Udfald end bliver, idömmes Sagsomkostninger for begge Retter.

Indlader jeg saa Sagen til Dom under Forbehold.

Reykjavik, 10. Nov. 1913

Ærbödigst

Oddur Gislason

Til Landsoverretten.

Fremlagt i Overretten 10/11 1913

Halldor Danielsson

Nr. 29.

Byingeniören. Reykjavik, 7, Nov. 1913.

Anvist Havnekassen for forskellige Arbejder ved Forberedelser af Havnelicitationen 1912:

Til Thorarinn Kristjansson for Tegnearbejde Kr. 30,00

Til Jon H. Isleifsson for Tegnearbejde og Dybdemaalinger — 143,25

Anden Assistance og Forberedelser — 599,75

Ialt Kr. 773,00

B. Jonasson

Fremlagt i Overretten 10/11 1913

Halldor Danielsson

Indlod han derpaa Sagen til Dom.

Indstævntes Fuldmægtig begærede 14 Dages Anstand og Udlaan af Sagens Dokumenter. Blev bevilget.

Retten hævet.

Kristjan Jonsson Jon Jensson Halldor Danielsson

Aar 1913, Mandagen 24. November, blev Landsoverretten sat og administreret af de ordinære Dommere. Blev da foretaget:

Sagen 41/1913 Reykjaviks Byraad og Havnekommission

kontra

Th. Krabbe.

Indstævntes Fuldmægtig tilbageleverede Sagens Dokumenter 1-29 og fremlagde Forsvars-

Nr. 30 ~~Defensions~~-Indlæg i Sagen af Dags Dato.

Nr. 30.

~~Defensions~~-Indlæg i Sagen:

Reykjaviks Byraad og Havnekommission

kontra

Th. Krabbe.

Jeg tilbageleverer herved Sagens Dokumenter Nr. 1-29.

Da denne Sag saa udförlig er blevet procederet for Underretten kan jeg, ligesom Modparten, for det meste nöjes med at henvise til alt det fra min Mandants Side der frembragte, hvilket jeg paa alle Punkter fastholder.

Der er dog nogle Punkter i Modpartens Indlæg her for Retten, som jeg særlig maa besvare, men lader mange ubesvarede af den Aarsag, at de tilstrækkelig er blevet imödegaaet ved det fra min Mandants Side for Underretten frembragte.

For det förste protesterer jeg som tidligere kraftigt imod, at min Mandant ikke skulde have Ret til det Honorar hvorom Sagen drejer sig af den Grund, at han er Landsingeniör og at det af ham udförte Arbejde, den Gang han for Byen udförte Havneanlægets Licitation, faldt ind under min Mandants Virksomhedsomraade som Landsingeniör. Ind under min Mandants Virksomhedsomraade som Landsingeniör faldt og falder kun det, som Ministeriet befaler ham at udföre, og intet andet er han pligtig til udföre. Men, som mange Gange gentaget for Underretten, befalede Ministeriet slet ikke min Mandant

at udföre for Reykjavik Köbstad det Arbejde, for hvilket han i denne Sag forlanger Honorar, og der var heller ikke hos Ministeriet andraget herom.

Det undrer mig at Modparten endnu paaberaaber sig U.r.bil.Nr. 42 og 43. Disse vedkommer slet ikke denne Sag, hvilket jeg for Underretten tydelig har paavist, blandt andet i U.r.bil.Nr.47, hvortil jeg tillader mig at henvise.

Af disse Grunde og formedelst alle de andre af mig allerede fremförte Grunde, maa jeg derfor bestemt protestere imod den Modpartens Hovedpaastand, at min Mandant intet Krav har paa Honorar for bemeldte Arbejde.

Det er fremdeles fuldstændig urigtig hos Modparten, at min Mandant ind i sit Arbejde har lagt noget andet og meget mere end Forudsætningen var. Dette savner al Grund. Min Mandant udförte ikke andet end det han blev anmodet om og nödvendigt var til Havneanlægets Licitation, og Byraadet og Havnekommissionen benyttede sig af hele Licitationen, som min Mandant havde udarbejdet.

Som tidligere protesterer jeg bestemt imod at min Mandants Fordring er for höj, eller at den er höjere end sædvanligt for lignende Arbejder her i Landet. Det er ~~meget ubesindigt~~ vanvittigt af Modparten i denne Henseende at henvise til Embedsmænds Lönninger. For det förste vedkommer disse ikke denne Sag og desuden ere de, formedelst Pensionsretten, ikke saa lidt

höjere i Virkeligheden.Men desuden protesterer jeg imod at de vedkommer denne Sag,hvor der er Tale om et "Lejlighedsarbejde" som det af min Mandant udförte,eller mon ikke Modpartens Sagförer-Takster ~~forekom~~ handler temmelig höje,hvis de skulde vurderes paa lignende Maade.Her i Landet maa der selvfölgelig forholdes paa samme Maade som alle andre Steder i den civiliserede Verden,Ingeniörens Honorar maa nemlig ~~beregnes~~ ansættes saavel i Henhold til Arbejdets Omfang og Möje,som i Henhold til dets Værdi.Saaledes bærer man sig ad Verden over.Dette er det samme Princip som ligger til Grund for vore,Sagförernes,Takster.Dette er det selvsamme Princip,som bliver lagt til Grund ved Fastsættelse af Betaling til dem,som forberede Licitation af Bygninger,Skibe etc.Island kan ikke isolere sig fra denne ~~Verdens~~ overalt gjældende Sædvane.Byraadet har ogsaa tidligere paa dette Grundlag betalt min Mandant for hans Arbejder i Byens Tjeneste,jfr.det som jeg tidligere under Sagen har fremhævet dette angaaende,blandt andet angaaende min Mandants Arbejde ved Gasværkskontrakten og Honoraret der for.-Min Mandant havde derfor Ret til at forudsætte-hvilket han ogsaa gjorde da han overtog Arbejdet--at han vilde erholde Honorar i Henhold til de for Ingeniörarbejder sædvanmæssig gældende Regler, ~~og~~ hvorefter han ~~han ogsaa tidligere havde modtaget fra Byen.~~ ogsaa tidligere var bleven betalt af Byraadet.

Det er fuldstændig urigtigt hos Modparten ,at min Mandant har faaet Ingeniörers Assistance til Udförelse af alle Tegninger.Assistancen var kun ubetydelig.Selvfölgelig kunde der ikke være Tale om at min

Mandant bekostede Tegningernes Mangfoldiggörelse eller Trykning af Licitationsbetingelserne og det undrer mig at Modparten er af denne Mening, da sligt hverken faldt Byraadet eller Havnekommissionen ind.

Fremdeles er det urigtigt hos Modparten, at min Mandants Arbejde ikke er kommet til positiv Nytte, men dette er af mig for Undretten saa udförlig udviklet, at jeg haaber det er tilstrækkeligt dette angaaende at henvise til det der fremhævede.

Endelig er det ganske urigtigt hos Modparten, at min Mandant ikke, hverken moralsk eller juridisk er ansvarlig for at hans Tegninger og Beregninger ere rigtige, paa samme Maade som andre Ingeniörer, naar disse, som de altid gör, beregne deres Honorar paa samme Grundlag som min Mandant.

Det er en fuldstændig usandfærdig Paastand hos Modparten, at den danske Ingeniörforenings Takster ingen Stadfæstelse har faaet i Domstolenes Praksis, thi i Danmark dömmes stadig efter disse Takster. Efter Modpartens Forklaring skulde Taksterne ikke være ældre end fra 1907, men dette gælder kun de reviderede Takster, thi den danske Ingeniörforening har i en Mængde Aar havt sine Takster. De nærmest forudgaaende var fra 1888 (jfr. Retsbil. 5). Modparten søger at reducere Taksternes Gyldighed ved at fortælle at disse ikke ere forbindende for Ingeniörerne, men den Bestemmelse han paaberaaber sig viser netop, at det kun er i Undtagelsestilfælde, under særlige Omstændigheder, at der forudsættes at

Taksterne kan fraviges nedadgaaende, nemlig naar Sagen angaar en ung og mindre kendt Ingeniör.

Jeg benægter at Retsbil. 29 vedkommer denne Sag det mindste, eller at noget Hensyn tages der til. Her omhandles der et Arbejde, som der ikke kunde være Tale om at min Mandant udförte, da det kun var et forberedende Arbejde hvortil der ikke behövedes en udlært Ingeniör. Jeg protesterer bestemt imod at min Mandant var pligtig at betale de paa Retsbil. 29 omhandlede 773 Kr., eller de 400 Kr. som Modparten siger at bleve betalte for Trykning og Mangfoldiggörelse af Tegninger, samt endvidere imod Modpartens Paastand om at disse 1173 Kr. fradrages min Mandants Fordring, allerede af den Grund, at denne Modpartens besynderlige Paastand först nu fremkommer i Sagen, og hverken Byraad eller Havnekommission har tidligere berört at disse Belöb paa mindste Maade vedkom min Mandant. Det er ogsaa ganske ubegrundet hos Modparten, at nævnte Udgifter er Vederlag for en Del af det Arbejde for hvilket min Mandant forlanger Honorar. Hvis han skulde have afholdt disse Omkostninger, vilde han have ansat sin Fordring desto höjere.

Det er en ligefrem Fordrejelse af Sandheden hos Modparten, at min Mandant har lagt den Maalestok til Grund for sin Fordring, at denne skulde være 1/4 Del af, hvad Arbejdet ifölge den danske Ingeniörforenings Takster vilde koste. Men han har kun henvist til disse Takster til Sammenligning for at vise hvor rimelig hans Fordring var, og Islands Inge-

niörforenings Skön viser at dette er rigtigt hos min Mandant. Det er derfor ganske hen i Vejret naar Modparten paa dette Grundlag prøver paa at reducere min Mandants Fordring til 2680 Kr.

Endelig er det fuldstændig usandfærdigt hos Modparten, at Smiths Tegninger befandtes fyldestgörende. Min Mandant blev netop engageret til fuldstændig at forandre Tegningerne og foretage Ændringer af hele Havneanlægets Indretning.

Iövrigt tillader jeg mig at henvise til alt det, som fra min Mandants Side for Underretten er fremkommet i Sagen, hvilket jeg paa alle mulige Punkter fastholder.

Jeg protesterer imod Modpartens Indlæg i Retsbil. 28, Ord til Ord og Punkt for Punkt og alle hans Paastnde, saavel hans Hovedpaastnd, som den subsidiære om Forandring af den indankede Dom til Frifindelse eller Nedsættelse af det idömte og om Sagsomkostninger, og nedlægger jeg den Paastand, at den indankede Dom bliver stadfæstet og Appellanterne dömte til at betale min Mandant Sagens Omkostninger for Overretten, efter Rettens Skön.

Indlader jeg derpaa Sagen til Dom under Reservation.

Reykjavik 24, Nov. 1913

Ærbödigst

Eggert Claessen

Til Landsoverretten

Fremlagt i Overretten 24/11 1913

Halldor Danielsson

Indlod han derpaa Sagen til Dom.

Appellantens Fuldmægtig begærede 14 Dages Anstand og Udlaan af Sagens Dokumenter. Dette blev bevilget.

Retten hævet

Kristjan Jonsson Jon Jensson Halldor Danielsson

Aar 1913, Mandagen 8. December, blev Landsoverretten sat og administreret af de ordinære Dommere. Blev da foretaget:

Sagen 41/1913:

Reykjaviks Byraad og Havnekommission
kontra
Th. Krabbe.

Appellantens Fuldmægtig tilbageleverede Sagens Dokumenter 1-30 og fremlagde Nr. 31 fortsat Indlæg af Dags Dato.

Nr. 31.

Kontinuation-deduktion

~~Fortsat Indlæg~~ i Sagen:

Reykjaviks Byraad og Havnekommission

kontra

Th. Krabbe

Jeg tillader mig at tilbagelevere Sagens Dokumenter Nr. 1-30.

I Begyndelsen fremholdt Modparten, at Indstævnte ifölge sit Engagement A
Regeringens og Kommunalbestyrelsernes Tjeneste, direkte var fritaget for at arbejde til Fordel for denne By. Men at dette er urigtigt frem-

gaar af Retsbil. 42 og 43, hvorfor Modparten har frafaldet denne Paastand. Derimod paastaar han fremdeles, at der ind under Indstævntes Omraade som Landsingeniör ikke falder andet Arbejde end det, som Ministeriet befaler ham at udföre, og at han intet andet er pligtig at udföre. Hvorpaa Modparten begrunder dette, kan jeg ikke begribe, thi naturligt er det ikke og stemmer ingenlunde med Finansloven, hvor de Udtryk bruges, at Indstævnte skal være "til Assistance for Regering og Kommunalbestyrelser". Jeg kan derfor ikke indrömme at Modpartens Forklaring er eller kan være rigtig. Det er heller ikke bekendt, at nogen Sædvane er dannet i den af Modparten fremholdte Retning. Spörgsmaalet foreligger derfor saa klart, som ydersk man ~~mest~~ kan önske, dek nemlig om det ikke var en Selvfölge, at Indstævnte som Landsingeniör udförte bemeldte Arbejde, eller at Hjemmel dertil i det mindste indeholdes i Borgmesterens Skrivelse U.r.bil.42, og Ministeriets Svarskrivelse U.r.bil.43. Vilde man maaske finde naturligt, at den Omstændighed, at hverken Havnekommission eller Byraad skriftlig anmoder Ministeriet om Indstævntes Assistance som Landsingeniör, skulde foraarsage Byen flere Tusind Kroners forögede Udgifter. Hvorledes dette end betragtes, saa er det sikkert at min Mandant ikke kan rammes deraf.

Men omendskönt man ikke kunde fremholde, at Indstævnte var pligtig at yde sit Arbejde uden Betaling, saa ligger dog aabenlyst for, at det som taler til Fordel for at Indstævnte var pligtig at udföre Ar-

bejdet ifölge sin Stilling som Landsingeniör, ogsaa nödvendigvis maa have nogen Indflydelse paa Störrelsen af Vederlaget for dette Arbejde. Under Tagen ~~Med~~ Hensyn hertil maa Honoraret for det i denne Sag omhandlede Arbejde bestemmes.

I U.r.bil.47 fremhævede Modparten, at det höje Honorar bl.a. var Vederlag for det af et större Foretagende följende forögede Ansvar. Dette er i og for sig ganske rigtigt, men passer kun ikke i denne Sag. Indstævnte er nemlig slet ikke ansvarlig for at hans Tegninger og Beregninger ere rigtige at denn simple Grund, at Havneanlæget nu slet ikke bliver udfört i Henhold til Indstævntes Tegninger og Beregninger, men derimod, som jeg uimodsagt baade for Underretten og nu for Overretten har paavist, ifölge Tegninger og særlig Overenskomst med den Havneingeniör som nu anlægger Havnen. Jeg paastaar derfor at Arbejdet ikke har gjort tilsigtet Gavn. Paa den anden Side finder Modparten det tilstrækkeligt at Byraad og Havnekommission ved Udbudet har gjort Brug af Indstævntes Arbejde. Men jeg ~~forsikrer~~ paastaar at dette er urigtigt hos Modparten. Ved et Udbud, i Henhold til bestemte Tegninger og Licitationsbetingelser, forstaas selvfölgelig ikke blot at der önskes Tilbud i Arbejdet, men ogsaa at Arbejdet udföres paa dette Grundlag, thi som af Modparten rigtig fremhævet, saa er det det forögede Ansvar, som for det meste retfærdiggör den forhöjede Betaling. Men i dette Tilfælde er der ikke Tale om noget Ansvar, da Arbejdet nu bliver udfört paa et andet Grundlag, ifölge

andre Tegninger.

Man kunde ogsaa med en vis Berettigelse sige, at da Arbejdet nu udföres paa et andet Grundlag, saa er dette Grundlag befundet at være bedre.

Det nytter ikke Modparten, at han benægter, at Indstævnte har faaet Assistance ved Udförelsen af sine Tegninger, og han benægter heller ikke at Thorarinn Kristjansson og Jon H. Isleifsson har faaet udbetalte de Belöb, som omhandles i Retsbil. 29 og for det der nævnte Arbejde. Indstævnte fandt Dybdemaalingerne ikke paalidelige og i Forbindelse med Havnemolens Flytning ind paa lavere Vand, maatte der foretages nöjagtigere Dybdemaalinger. Dette Arbejde maatte forestaas af en Ingeniör og selve Arbejdet er Forberedelse af Havneanlægets Licitation. Jeg kan derfor ikke indse andet, end at det her omhandlede Arbejde er en Del af det som Indstævnte paatog sig at udföre. Jeg kan heller ikke indse andet end at Tegningernes Mangfoldiggörelse er en nödvendig Betingelse for at Indstævntes Arbejde gör tilsigtet Gavn, og derfor er en Del af dette. Da nu Modparten ikke har benægtet at Tegningernes Mangfoldiggörelse har kostet 400 Kr., saa mener jeg at disse Omkostninger ere en Del af det Arbejde Indstævnte skulde udföre, thi Tegningerne ere utvetydig Betingelse for at Indstævntes Arbejde kan blive til Nytte.

Dette maa tages i Betragtning naar Fordringens Störrelse bestemmes. At det er for sent nu at fremhæve dette er umuligt. Det er hel-

ler ikke rigtigt,at det ikke har været Byraadets Mening at Indstævnte skulde bære disse Omkostninger.Tværtimod var dette en af Aarsagene til at Byraadet kun vilde betale 1000 Kr. for Arbejdet.

I mit förste Defensions-Indlæg for Underretten tillod jeg mig at fremhæve,at Indstævnte bl.a.havde faaet Ingeniörers Assistance til Udfærdigelse af Tegningerne og at de der for modtog en særskilt Betaling af Bykassen,samt at Omkostningerne ved Tegningernes Mangfoldiggörelse blev betalte af Bykassen.Det er derfor ikke rigtigt hos Modparten,at disse Omkostninger ikke för nu for Overretten er kommet paa Tale.Kun ere disse Omkostninger nu blevne specificerede til Vejledning og Fradrag ved Fordringens Bestemmelse.

Netop den Omstændighed, at Modparten ikke kan paavise en eneste Dom som stadfæster de danske Ingeniörers Takster,maa,efter de foreliggende Omstændigheder betragtes som et Slags Bevis for at Domstolene ikke har stadfæstet nævnte Takster,hvilket ogsaa endnu en Gang protesteres imod.

Det nytter ikke Modparten at han benægter at de danske Ingeniörers Takster ikke ere forbindende for Medlemmerne,men kun til " Vejledning." Dette fremhæves direkte,jfr.U.r.bil.5.

Endelig skal det bemærkes,at Indstævnte ifölge U.r.bil.4 unægtelig synes at lægge de danske Ingeniörers Takster til Grund og beregne sig ca.1/4 af dette Belöb,hvorfor jeg ikke kan forstaa andet,end at

den Omstændighed, at Indstævnte selv fremförer Beviset for at den Maalestok han saaledes lægger til Grund, i Virkeligheden er urigtig, maa, som paavist i U.r.bil.38, have Indflydelse paa Fordringens Retmæssighed.

Jeg protesterer derpaa i et og alt imod Indstævntes Defensions-Indlæg, henviser til Dokumenterne og för nedlagte Paastande som jeg fastholder, og indlader derpaa Sagen til Dom under fornöden Reservation.

Reykjavik, 8. December 1913

Ærbödigst

Oddur Gislason

Til Overretten.

Fremlagt i Overretten 8/12 1913

Halldor Danielsson

Indlod han derpaa Sagen til Dom.

Indstævntes Fuldmægtig begærede en Uges Anstand og Udlaan af Sagens Dokumenter, hvilket blev bevilget.

Retten hævet

Kristjan Jonsson Jon Jensson Halldor Danielsson

Aar 1913, Mandagen 15. December, blev Landsoverretten sat og administreret af de ordinære Dommere. Blev da foretaget:

Sagen 41/1913:

Reykjaviks Byraad og Havnekommission

kontra

Th. Krabbe.

Indstævntes Fuldmægtig tilbageleverede Sagens Dokumenter 1-31 og fremlagde Nr.32 ~~fortsat Defensions Indlæg~~ Forsvarsfortsættelse, dat.12.d.M.

Nr.32.

~~Fortsat Defensions Indlæg~~ Forsvarsfortsættelse i Sagen:

Reykjaviks Byraad og Havnekommission

kontra

Th.Krabbe.

Herved tilbageleverer jeg Sagens Dokumenter Nr. 1-31.

I Modpartens sidste Indlæg,Retsbil.31,finder jeg ikke Nyt af nogen Betydning,som ikke under Sagen allerede er besvaret fra min Mandants Side.

Det er urigtigt hos Modparten at jeg nogensinde har frafaldet den Paastand,at min Mandant,den Gang han blev ansat i den Stilling,som han nu beklæder,blev fritaget for at arbejde i Reykjavik Köbstads Tjeneste.Benægter jeg bestemt at U.r.bil.42 og 43 paa nogen Maade vise at den Paastand er urigtig.Iövrigt henviser jeg, dette angaaende, til det af mig for Underretten fremhævede,særlig til U.r.bil.Nr.40 (Domsakt. Side ~~49-50~~ 68-70) og Nr.47 (Domsakt.Side ~~79-81~~ 110-113). Samme Underretsbilag,i Forbindelse med forskelligt andet,som fra min Mandants Side er fremkommet i Sagen,viser ogsaa at min Paastand om at han ikke er pligtig at udföre andet Arbejde end det Ministeriet befaler ham at udföre,er fuldstændig rigtig.Og jeg fastholder at dette er og ~~fra~~ fra Begyndelsen af har været en fast Sædvane efter at min Mandant begyndte at arbejde i sin nuværende Stilling.Lige-

ledes fastholder jeg min Protest imod at det kan have nogen Indflydelse paa Störrelsen af Indstævntes Betaling til min Mandant, at denne staar i Regeringens Tjeneste, og jeg fastholder, at naar der er Tale om et Arbejde, som Regeringen ikke har befalet ham at udföre, at han i saa Fald er stillet paa ganske samme Maade som andre Ingeniörer. Selve Reykjavik Köbstad har ogsaa indrömmet dette, ved til min Mandant at betale sin Del (2000 Kr.) af de 4000 Kr. som min Mandant modtog for Kontrakten om Gasværket. Og under alle Omstændigheder maatte min Mandant have Ret til at forudsætte-hvilket han ogsaa gjorde-at Reykjavik Byraad vilde honorere hans Arbejde ved Forberedelserne af Havnelicitationen efter samme Maalestok som for Gasværkskontrakten.

Endvidere fastholder jeg at min Mandant er ansvarlig for sit Arbejde i samme Grad som gælder om andre Ingeniörer. Det er Sagen uvedkommende om Byraadet har afsluttet Kontrakt om Havneanlæget paa et andet Grundlag end de af min Mandant udfærdigede Licitationsbetingelser, hvilket jeg iövrigt, som tidligere fremhævet, benægter, jfr. t. Eks. Ur. bil. 47 (Domsakt Side 116 ~~83~~). Tillige fastholder jeg i alle Maader det af mig för under Sagen fremhævede, om at Indstævnte(sic) fuldtud har gjort Brug af min Mandants Arbejde. Protesterer jeg imod alle Modpartens Udtalelser dette angaaende i Retsbil. 31.

Angaaende Regningen, Retsbil. 29, kan jeg nöjes med at henvise til mine Udtalelser i mit Indlæg Retsbil. 30, hvilke jeg i alle Maader

fastholder. Jeg protesterer kraftigt imod den af Modparten gentagne Usandhed, at der her er Tale om et Arbejde, eller en Del deraf, som min Mandant havde paataget sig at udföre. Nævnte Arbejder ere ikke indbefattede i det Arbejde, for hvilket min Mandant i denne Sag forlanger Honorar. Det samme gælder om Mandfoldiggörelse af Tegningerne, Trykning af Licitationsbetingelserne m.v.-Det var fuldstændig udelukket at min Mandant skulde være pligtig at betale saadant, det faldt ham ikke ind og heller ikke Byraadet eller Havnekommissionen, som aldrig har berört dette, og Modparten har aldrig för her for Retten paastaaet at min Mandant skulde bære disse Omkostninger. Jeg fastholder min Protest imod at der bliver taget noget Hensyn til Regningen i Retsbil. 29 og Modpartens Paastand om at Modp. (sic) skal betale nævnte 773Kr. + 400 Kr. Iövrigt henviser jeg dette angaaende til det af mig i Retsbil. 30 fremhævede, hvilket jeg i alle Maader fastholder.

Det er en ganske grundlös Usandhed hos Modparten, at nævnte Fordringsposter bl.a. har været Aarsag til at Byraadet kun var villigt til at betale min Mandant 1000 Kr. for hans Arbejde.

Jeg protesterer derpaa imod Modpartens ~~fortsatte~~ kontinuerte Indlæg i Retsbil. 31, Ord til Ord og Punkt for Punkt og alle hans Paastande, og under Henvisning til alt det fra min Mandants Side under Sagen frembragte, hvilket jeg i alle Maader fastholder, deriblandt de nedlagte Paastande, indlader jeg Sagen til Dom.

Selvfölgelig gör jeg Fordring paa at Overretsassessor Jon Jensson i denne Sag viger Dommersæde, da han er Medlem af det indstævnte Byraad.(sic).

Reykjavik, 12. Dec. 1913

Ærbödigst

Eggert Claessen

Til Landsoverretten.

Fremlagt i Overretten 15/12 1913

Halldor Danielsson

Indlod han derpaa Sagen til Dom.

Appellantens Fuldmægtig protesterede imod Indstævntes sidste ~~Defensions~~ Svarskrift Indlæg og indlod Sagen til Dom.

Sagen blev optaget.

Retten hævet

Kristjan Jonsson Jon Jensson Halldor Danielsson

Aar 1914, Mandagen 9. Februar, blev Landsoverretten sat og administreret af den ordinære Justitiarius Kristjan Jonsson og, i 1. Assessors Sted, af Byfoged Magnus Jonsson, ifölge Islands Ministeriums Skrivelse af 20. Dec. 1913, samt, i 2. Assessors Sted, af Kontorchef Jon Hermannsson, ifölge Ministeriets Skrivelse af 7. Febr. d.A. - Blev da foretaget:

Sagen 41/1913:

Reykjaviks Byraad og Havnekommission

kontra

Th. Krabbe

og i Sagen afsagt en saalydende

Dom:

Med Skrivelse dat. 9. Dec. 1911 anmodede Reykjaviks Borgmester, Pall Einarsson, Ministeriet om at det gav sit Samtykke til at Landsingeniör Th. Krabbe ydede ham sin Assistance ved Underhandlinger om Havneanlæg i Reykjavik, med en udenlandsk Ingeniör, som den Gang opholdt sig her i Byen, og med Skrivelse af 14. s.M. underrettede Ministeriet Borgmesteren om, at han kunde forvente nævnte Ingeniörs Assistance ved Underhandlinger om Havneanlæg her i Byen, samt i den Anledning havde at henvende sig til denne. Det kom imidlertid ikke til Underhandlinger med den udenlandske Ingeniör, idet Byraadet paa et Möde 28. Dec. s.A. vedtog at udbyde eller bekendtgöre Licitation ~~af~~ Havneanlægget, og overlod ~~til~~ Havnekommissionen at besörge Forberedelser og Udförelse af Licitationen, men Kommissionen bestemte paa et Möde 5. Jan. 1912 at anmode om Ingeniör Th. Krabbes Assistance til Affattelse af Licitationsbetingelserne, og sendte i denne Hensigt en af Kommissionens Medlemmer til ham. Han overtog Arbejdet og fuldförte det inden Slutningen af Martsmaaned s.A. - Det af Krabbe ~~opsatte~~ tilvejebragte Materiale til Forberedelser af Licitationen blev forelagt Havnekommissionen i Aprilmaaned s.A., og med ubetydelige Ændringer approberet af denne, hvorefter Havneanlæget i Overensstemmelse hermed

blev udbudt i Licitation med Borgmesterens Bekendtgörelse i Maj s.A.

For sit Arbejde forlangte Ingeniör Th.Krabbe Honorar af Havnekassen Kr.3000,00,og tilstillede Havnekommissionen en Regning for dette Beløb, men Kommissionen ansaa 2500 Kr.for en passende Betaling for Arbeidet og da Sagen kom for Byraadets Afgörelse,vilde det heller ikke betale det sidstnævnte Beløb,men vedtog "efter Omstændighederne "at betale Krabbe 1000 Kr. for hans Arbejde.Da denne imidlertid ikke vilde nöjes med dette Honorar,og Byraadet ikke vilde antage hans Tilbud om at lade Tvistigheden afgöre ved Voldgift,anlagde han nærværende Sag for Reykjaviks Byting mod Appellanterne Reykjaviks Byraad og Havnekommission,hvilken Sag med nævnte Bytings Dom,afsagt 14.August f.A.,sluttede saaledes,at Appellanterne bleve dömte til at betale Indstævnte Th.Krabbe 3000 Kr. med 5% Aarsrente fra 17.Okt.1912 indtil Betaling sker,samt 40 Kr.i Sagsomkostninger.

Denne Dom have Appellanterne indanket for Overretten med Stævning dat.1.Sept.f.A.,og principaliter paastaaet at Dommen bliver omstödt og forandret saaledes,at Appellanterne bliver fuldstændig frikendte for Indstævntes Paastande,eller subsidiært,at hans Fordring bliver nedsat med 2000 Kr.,eller det Beløb Retten finder passende,og hvorledes end Sagen Udfald bliver,nedlægger Appellanterne Paastand om Sagens Omkostninger for begge Retter.

Indstævnte nedlægger paa sin Side Paastand om Stadfæstelse af

Bytingsdommen, samt Sagsomkostninger for Overretten efter Rettens Skön.

Sin principale Paastand om Frifindelse i Sagen stötte Appellanterne derpaa, at Indstævnte mod en fast bestemt aarlig Lönning er ansat i Regeringens og Kommunalbestyrelsers Tjeneste, og at den ham vedkommende Bevilling, -en til ham paa Finansloven 1912-1913 lyder saaledes: "Til en Ingeniör til Assistance for Regeringen og Kommunalbestyrelser," og at hans Assistance ved Forberedelser af Havneanlæget derfor maa henregnes til de Arbejder, han er ansat til at udföre, og for hvilke han, ifölge den citerede Bestemmelse paa Finansloven, modtager Betaling af Landskassen, og derfor skulde være uden Bekostninger for Bykassen. Mod dette af Appellanternes fremførte Forsvarsgrund fremhæver Indstævnte, at Regeringen alene raader over, hvornaar og hvor Ingeniörens Assistance ydes, Kommunalbestyrelserne har ingen Raadighed derover, og maa derfor i saa Henseende henvende dem til Regeringen, saaledes at Ingeniören kun da er pligtig at yde Kommunalbestyrelserne sin Assistance, naar Regeringen befaler ham sligt, men dette har den ikke gjort med Hensyn til Forberedelser af Havneanlæget. Indstævnte paastaar endvidere, at det ikke har været Meningen med nævnte Bevilling at den skulde bruges for at skaffe Reykjavik Köbstad Ingeniörassistance, samt at det var en ligefrem Aftale mellem Regeringen og Indstævnte, da han blev engageret til Havnet at der ikke, uden mod en særskilt Betaling, blev paalagt ham at arbejde for Reykjavik.

Selv om Indstævntes sidstnævnte Paastand om at Reykjavik, ifölge Bevillingens Hensigt og Kontrakten eller Overenskomsten mellem ham og Regeringen, fuldstændig skulde ~~gaa glip af~~ være udelukket fra hans gratis Assistance, hvilken alene skulde tilkomme Landets andre Kommunalbestyrelser, -er blevet modsagt og ikke fört Bevis for, samt ingen Hjemmel ~~her~~ for Samme i ~~paa~~ Finansloven, saa er det paa den anden Side rigtigt, at Regeringen raader over hvor og ~~hvor~~naar Ingeniörens Assistance benyttes, og at han kun er pligtig at yde den efter Regeringens Bestemmelse. ~~Unegtelig stiller Sagen sig~~ Vel er det saa, ~~nu saaledes,~~ at Borgmesteren i förnævnte Skrivelse til Ministeriet af 9. Dec. 1911 anmodede om Indstævntes Assistance ved Underhandlinger om Havneanlægget med en udenlandsk Ingeniör, samt at disse Underhandlinger ikke blev til noget, men Ministeriets Svar ~~forekommer~~ fandes at være saaledes affattet, at deri ogsaa indbefattes ~~en~~ Hjemmel tilat benytte Indstævntes Assistance til Forberedelser af Havneanlægets Licitation, idet her ogsaa er Tale om samme Slags Arbejde ved det selvsamme Foretagende, Havneanlægget, ~~og~~ saa at man ikke kan forudsætte at Ministeriet ~~gav~~ vilde give Tilladelse til Indstævntes Assistance ved det ene Arbejde, men ikke ved det andet, og der er heller ikke fremfört nogen Grund for Sandsynligheden af ~~saadant~~ her-
Hvis det her ~~anförte~~ tagne er rigtigt, at den Tilladelse som Ministeriet gav Appellanterne til at göre Brug af Indstævntes Assistance, ogsaa omfattede det Arbejde han udförte til Forberedelser af Havneanlægets Licitation, saa maa det antages, at denne Tilladelse er given i Henhold til Finans-

loven, saaledes at der for Arbejdet ikke skulde betales andet end det der bestemte, med mindre en anden Aftale med Indstævnte havde fundet Sted. Det er imidlertid erkendt under Sagen, at Havnekommissionen den Gang den efter Mödet 5. Jan. 1912 henvendte sig til Indstævnte, har lovet ham Honorar for hans Arbejde, hvilket senere skulde bestemmes, naar det kom for Dagen hvor omfattende Arbejdet blev. Ganske vist, ~~fremholde~~ paastaa Appellanterne at Havnekommissionen ikke havde Myndighed til i denne Henseende at forpligte Havnekassen til nogen Udbetalinger, det var Byraadet alene i Stand til, men da Havnekommissionen i dette Tilfælde handlede paa Byraadets Vegne, og man ikke kan finde unaturligt at der var lovet Indstævnte en særskilt Betaling, da Sagen gjaldt et saa vigtigt Arbejde som Forberedelser af Havneanlægets Licitation, hvilket Byraadet ogsaa synes at have erkendt med sin Vedtagelse om at betale ham en betydelig Sum for hans Arbejde, og da det ikke kan antages, hvilket heller ikke er paastaaet, at Indstævnte ifölge sin Stilling ikke havde Lov til at modtage ~~en~~ særskilt Betaling, -saa kunde han nære en berettiget Forventning om at Havnekommissionens Löfte blev opfyldt, og maa det derfor antages, at han har Krav paa en passende Ekstrabetaling for sit Arbejde.

Appellanternes principale Paastand om fuldstændig Frifindelse for Indstævntes Paastand synes ifölge foranskrevne ikke at kunne tages til Følge, hvorfor den subsidiære Paastand om Nedsættelse af Honoraret til Indstævnte, kommer i Betragtning.

Indstævnte har til Dels beregnet sin Fordring i Forhold til Betaling for samme Slags Arbejde efter danske Ingeniörers Takster, men ifölge nævnte Takster beregnes Betalingen procentvis af det Belöb, som Ingeniörarbejdet anslaas til at ville komme til at koste, og Indstævnte bemærker, at det er blevet en Sædvane hos Ingeniörer her i Landet, at beregne Honorar for deres Arbejder paa Grundlag af disse Takster. Fra Appellanternes Side er dette blevet benægtet, samt overhovedet protesteret imod at der paa nævnte Takster bygges noget med Hensyn til Honorar for Indstævntes Arbejde, idet de der omhandlede Honorarbelöb ikke ere i noget rimeligt Forhold til den Betaling, som her i Landet erlægges for noget Arbejde. Det kan nu heller ikke, efter alle Sagens Omstændigheder, anses for rigtigt at ~~vurdere~~ bedömme Indstævntes Fordring ~~i Henhold til~~ efter eller med Hensyn til denne Maalestok, og Indstævnte og den Person som paa Havnekommissionens Vegne forhandlede med ham, synes heller ikke at have forudsat dette, idet de kom overens om at Honoraret ikke skulde bestemmes för senere hen, naar det viste sig hvor stort Arbejde Indstævnte udförte, og de har saaledes ikke forudsat, at Honoraret blev bestemt procentvis af ~~paaregnede~~ kalkulerede Omkostninger ved Havneanlægget. Ifölge foranskrevne menes derfor rigtigere at bestemme Indstævntes Honorar ~~i Henhold~~ Förhold til Störrelsen af det af ham udförte Arbejde, samt den Tid og Ulejlighed han har anvendt der til.

Paa Mödet 28. Dec. 1911 vedtog Byraadet at anlægge Havnen og ud-

byde Arbejdet paa Grundlag af Gabriel Smith, en norsk Ingeniörs Overslag over Havneanlægget. Nævnte Ingeniörs Overslag og Tegninger forelaa for Indstævnte og paa disse byggede ~~Indstævnte~~ han for ~~største~~ en stor Del ~~en~~ af det Arbejde han overleverede Havnekommissionen, og som bestod i Beskrivelse af Havneanlægget med Hensyn til Materiale og Udförelse, almindelige og specielle Licitationsbetingelser, samt Tegninger af ~~samtlige Ingeniörarbejder~~ hele Anlægget. I Begyndelsen paastod Indstævnte, at Smiths Arbejde for det meste kun var udfört i store Omrids (var "skitseret Projekt"), og at Indstævntes Arbejde som Följe deraf ogsaa for det meste maatte blive detaljeret Udarbejdelse af ~~specielle Tilfælde~~ enkelte Dele ("detaljeret Projekt "), men ifölge et af Indstævnte foranlediget Skön af to Ingeniörer, opfyldte Smiths Overslag paa alle væsentlige Punkter de Krav, der ifölge de danske Ingeniörers Takster, stilles til "detailleret Projektering", og paa dette Skön maa der bygges, da det er uimodsagt af Indstævnte. Til Arbejdet brugte Indstævnte knap 3 Maaneder og han benævner det selv som et Ekstraarbejde, som han derfor har udfört ved Siden af sit Pligtarbejde i Regeringens Tjeneste. Indstævnte havde ingen ~~Bekostninger af~~ Udgifter ved Arbejdet, og Betaling for den Assistance han betingede sig, blev udredet af Havnekassen. Der maa ogsaa tages Hensyn til, at Appellanterne ikke mindre end andre Kommunalbestyrelser, ifölge Finansloven havde ~~Fordring paa~~ Ret til Indstævntes gratis Assistance, hvorfor denne, selvom særskilt Honorar var ham lovet, ikke kunde vente at erholde en saa fuld Betaling for sit Arbejde, som han

havde kunnet forlange af andre som ikke ~~kunne göre Fordring~~ havde noget Krav paa hans Assistance.

~~Naar foranskrevne overvejes~~ I Betragtning af alt det anførte, og med Hensyn til paa den anden Side, at Indstævntes Arbejde synes at have været temmelig omfattende, at Arbejdet var meget vigtigt for Havneanlægget, samt at dette blev udbudt paa Grundlag deraf, formenes Indstævntes Honorar for dette hans Arbejde passende at kunne bestemmes til 1500 Kr., og skal Appellanterne betale ham dette Beløb med Renter som af Bytingsdommen bestemt.

Efter dette Udfald af Sagen findes rigtigt at Sagens Omkostninger for begge Instanser ophæves.

Thi ~~dömmes~~ kjendes for Ret:

Appellanterne, Reykjaviks Byraad og Havnekommission, skal til Indstævnte, Ingeniör Th. Krabbe, betale 1500 Kroner med 5% Aarsrente fra 11. Oktober 1912 til Betalingens Dato. Sagsomkostninger for begge Instanser ophæves.

Dommen at efterkommes inden 8 Uger efter dens lovlige Forkyndelse, under Adfærd efter Loven.

Kristjan Jonsson.

Sysselmand og Byfoged Magnus Jonsson forlod Retten.

Derefter indtog Sæde i Retten, i Overdommer Halldor Danielsson Sted, Borgmester Pall Einarsson, som med Ministeriets Skrivelse, dat. 6. d. M. er beskikket til at varetage hans Embede under hans Fraværelse paa Udenlandsrejse. Endvidere indtog Sæde i Retten Jon Hermannsson, i 1. Assessor

Jon Jenssons Sted, i dennes Sygdomsforfald, ifölge Ministeriets Beskikkelse, dat. 7. d. M. ---

Retten hævet.

Kristjan Jonsson Jon Hermannsson konst. Pall Einarsson konst.

--- --- --- --- --- --- --- --- --- ---

Denne Domsakt til Bekræftelse Overrettens Segl og Justitiarii Underskrift.

Reykjavik, 7. April 1914

(L.S.)

Kristjan Jonsson

Gebyr:

Bekræftelse og Segl Kr. 2,00

Beskrivelse - 5.50

Kr. 7.50

--Syv Kroner Halvtresindstyve Öre

H.D.

Imod nærværende Oversættelse findes Intet at erindre,

Kristjan Jonsson. Jón Jónsson Halldór Daníelsson

DANMARKS
TEKNISKE BIBLIOTEK

J O N M A G N U S S O N

B Y F O G E D I R E Y K J A V I K

Gör vitterligt: Aar 1912, Torsdagen 28. November blev Bytinget sat til sædvanlig Tid og Sted og, i den ordinære Byfoged Jon Magnussons Sygdomsforfald, administreret af konstitueret Byfoged Professor Einar Arnorsson med Vidner: Anni Helgason, Kristofer Sigurdsson, Páll Arnason og Sigurdur Pjetursson.

Blev da foretaget 6" Sagen: 59/1912 Th. Krabbe

kontra

Reykjaviks Havnekommission og Byraad

For Citanten mödte Overretssagförer Kr Linnet og fremlagde: Nr. 1 Stævning, Nr. 2 Forligsklage, Nr. 3 Uddrag af Havnekommissionens Forhandlingsprotokol 5. Jan., 31. Mai og 13. Aug. d.A., Nr. 4 Citantens Beskrivelse af hans Arbejde i Anledning af Havneanlægget i Reykjavik, dat. 19. Okt. d.A., Nr. 5 Ingeniören 16. Aarg. Nr. 42, Nr. 6 Samme Nr. 47, Nr. 7 Samme, Nr. 49, Nr. 8 Licitationsbetingelser for Havneanlægget i Reykjavik paa Dansk, Nr. 9 Samme Licitationsbetingelser paa Engelsk, Nr. 10-13 Citantens Tegninger af Reykjaviks Havneanlæg, Nr. 14. Borgmesterens i Reykjaviks Bekendtgörelse dat. i Maimaaned 1912, Nr. 15 Overslag over Omkostninger m.m. ved Havneanlægget, Nr. 16-28 Tegninger af Reykjaviks Havneanlæg og Nr. 29 Indlæg i Sagen

dat.i Dag.Nævnte Dokumenter,forsaavidt de ikke følge hermed in originali,ere saalydende:

Nr.1

J O N M A G N U S S O N

B Y F O G E D i R E Y K J A V I K

Gör vitterligt: For mig har andraget Ingeniör Th.Krabbe i Reykjavik at han,efter forudgaaet forgæves Forligsmægling,er nödsaget til at indstævne Reykjaviks Havnekommission og Byraad til Betaling af 3000 Kroner,som han hos disse mener at have til Gode for Udfærdigelse af Licitationsbetingelser for Reykjaviks Havneanlæg samt overhovedet for Forarbejder ved nævnte Licitation.

Thi indstævnes herved Reykjaviks Havnekommission bestaaende af:Landssekretær Klemens Jonsson,forhenv.Bankdirektör Tryggvi Gunnarsson,Ingeniör Jon Thorlaksson,Konsul Asgeir Sigurdsson og Skibsförer Jon Olafsson,alle hjemmehörende i Reykjavik,samt Reykjaviks Byraad:Borgmester Pall Einarsson og Byraadsmedlemmerne Ingeniör Knud Zimsen,Bankkasserer Halldor Jonsson,Landssekretær Klemens Jonsson,Fru Katrin Magnusson,Fru Gudrun Larusdatter,Bogbinder Pjetur Gudmundsson,Professor Larus H.Bjarnason,Ingeniör Jon Thorlaksson,Bogbinder Arinbjörn Sveinbjarnarson,Overretsassessor Jon Jensson,Konsul Kristjan Thorgrimsson,Bogtrykkeribestyrer Thorvardur Thorvardarson,Skibsförer Hannes Haflidason,

Overretssagförer Sveinn Björnsson og forhenv. Bankdirektör Tryggvi Gunnarsson alle hjemmehörende her i Byen, til at möde i Reykjaviks Byting Torsdagen 28.d M. til sædvanlig Tid og Sted for der og da Dokumenter og Bevisligheder at se fremlagte, Deduktion og Paastand at paahöre, Tilsvar at give og Dom at lide til Betaling af nævnte Belöb Kr. 3000,oo med 5% Aarsrente fra Forligsklagens Dato indtil Betaling sker, samt Sagsomkostninger efter Rettens Skön.

Til Bekræftelse min Haand og Embedssegl.

Reykjavik 19. November 1912

Jon Magnsson

Gebyr 1-en-

(L.S.)

Krone,

Betalt

J.M.

Aar 1912, Tirsdagen 19. November have vi undertegnede edsvorne Stævningsmænd i Reykjavik forkyndt foranstaaende Stævning for Reykjaviks Havnekommission:

1. Paa Ingeniör Jon Thorlakssons Bopæl, Tjarnargata Nr. 18, i hans Fraværelse for hans Tjenestepige Steinunn Benediktsdatter.

2. For forhenv. Bankdirektör Tryggvi Gunnarsson personlig paa hans Bopæl, Hafnarstræti Nr. 17.

3. For Indstævnte Landssekretær Klemens Jonsson personlig paa hans Bopæl, Tjarnargata Nr. 22.

4. For Indstævnte Konsul Asgeir Sigurdsson personlig paa hans Bopæl, Sudurgata Nr. 12.

5. Paa Indstævnte, Skibsförer Jon Olafssons Bopæl, Midstræti Nr. 8 i hans Fraværelse, for hans Hustru Thora Halldorsdatter.

Samt for Reykjaviks Byraad:

1. For Borgmester Pall Einarsson personlig paa hans Bopæl Kirkjustræti Nr. 10.

2. For Indstævnte, Ingeniör Knud Zimsen, personlig paa hans Bopæl Sudurgata Nr. 8.

3. For Indstævnte, Bankkasserer Halldor Jonsson, personlig paa hans Bopæl Sudurgata Nr. 4.

4. For Indstævnte, Landssekretær Klemens Jonsson, personlig paa hans Bopæl Tjarnargata Nr. 22.

5. Paa Indstævnte Fru Katrin Magnussons Bopæl ~~Nr.~~ Ingolfsstræti Nr. 9, i Hendes Fraværelse, for hendes Tjenestepige Jonina Magnusdatter.

6. Paa Indstævnte Fru Gudrun Larusdatters Bopæl, Ás her i Byen, i hendes Fraværelse, for hendes Mand Astvaldur Gislason.

7. For Indstævnte Bogbinder Pjetur Gudmundsson personlig paa hans Bopæl Bakki paa Bakkastigur.

8. Paa Indstævnte Professor Larus H. Bjarnasons Bopæl, Tjarnargata Nr. 37, i hans Fraværelse, for ~~xxxxxxxxxxxxx~~ hans Husholderske Helga Gudmundsdatter.

9. Paa Indstævnte Ingeniör Jon Thorlakssons Bopæl, Tjarnargata Nr.

18,i hans Fraværelse,for hans Tjenestepige Steiunn Benediktsdatter.

10.For Indstævnte Bogbinder Arinbjörn Sveinbjarnarson personlig paa hans Bopæl Laugavegur Nr.41.

11.Paa Indstævnte Overretsassessor Jon Jenssons Bopæl,Þingholtsstræti Nr.27,i hans Fraværelse,for hans Datter Gudlaug Jonsdatter.

12.For Indstævnte,Komsul Kristjan Thorgrimsson,personlig paa hans Bopæl Kirkjustræti Nr.10.

13.For Indstævnte,Bogtrykkeribestyrer Thorvardur Thorvardsson personlig paa hans Bopæl,Laugavegur Nr. 79.

14.For Skibsförer Hannes Haflidason personlig paa hans Bopæl, Smidjustigur Nr. 6.

15.For Indstævnte,Overretssagförer Sveinn Björnsson,personlig paa hans Bopæl Hafnarstræti Nr.22.

16.For Indstævnte,forhenv.Bankdirektör Tryggvi Gunnarsson,personlig paa hans Bopæl i Huset Nr.17 Hafnarstræti.

Dette bevidnes i Kraft af vor Stævningsmændsed og bekræftes med vor Underskrift og Segl.

Th.Björnsson (L.S.) Pall Arnason (L.S.)

Gebyr 21-
en og tyve Kroner.

Betalt

Th.B. P.A.

Fremlagt i Reykjaviks Byting 28/11 1912

Einar Arnorsson

Konst.

Nr.2.

I sidstafvigte Januarmaaned anmodede Reykjaviks Havnekommission mig om paa dennes Vegne at udarbejde Betingelser for Licitation af Havneanlæget her i Byen, samt overhovedet paa Byens Vegne at forberede Licitationen. Honoraret for dette mit Arbejde blev ikke forud bestemt, men jeg og den Mand, som paa Havnekommissionens Vegne henvendte sig til mig, blev enige om at Honoraret bagefter skulde fastsættes, efter nærmere Overenskomst. Efter at mit Arbejde var udført, afleverede jeg til Havnekommissionen alle nödvendige Tegninger og Beskrivelser af Anlæget, Licitationsbetingelser affattede saavel paa Dansk som Engelsk, samt Overslag over Omkostningerne ved Havneanlæget, som belöb sig til c. 1500,000 Kr. Byraadet udböd derefter Havneanlæget paa det af mig udarbejdede Grundlag. Jeg tilstillede Havnekommissionen en Regning over Betalingen for mit Arbejde til et Belöb af 3000 Kr., men Kommissionens Flertal vilde ikke betale for mit Arbeide mere end 2500Kr. Derpaa forelagde Havnekommissionen Sagen for Byraadet, men dette vilde kun betale mig 1000 Kr. Derefter tilskrev jeg Byraadet og tilböd at det ved Voldgift blev fastsat hvilket Honorar der tilkom mig, men Byraadet nægtede at gaa ind paa dette mit Tilbud og fastholdt sin forrige Beslutning

om kun at betale mig 1000 Kr. Da det imidlertid ikke er min Mening at lade Sagen bero herved, er jeg nödsaget til at anlægge Sag mod Havnekommissionen og Byraadet i Anledning af nævnte Tvistighed og tillader mig derfor at henvende mig til den ærede Forligskommission med Anmodning om, at den indkalder til at möde for Forligskommissionen mig samt Reykjaviks Havnekommission: Borgmester Pall Einarsson, Byraadsmedlemmerne, forhenv. Bankdirektör Tryggvi Gunnarsson og Landssekretær Klemens Jonsson, samt Ikke-Byraadsmedlemmer Konsul Asgeir Sigurdsson og Skibsförer Jon Olafsson, alle hjemmehörende her i Byen, endvidere Reykjaviks Byraad: Borgmester Pall Einarsson og Byraadsmedlemmerne Ingeniör Knud Zimsen, Bankkasserer Halldor Jonsson, Landssekretær Klemens Jonsson, Fru Katrin Magnusson, Fru Gudrun Larusdatter, Bogbinder Pjetur Gudmundsson, Professor Larus H. Bjarnason, Ingeniör Jon Thorlaksson, Bogbinder Arinbjörn Sveinbjarnarson, Overretsassor Jon Jensson, Konsul Kristjan Thorgrimsson, Bogtrykkeribestyrer Thorvardur Thorvardarson, Skibsförer Hannes Haflidason, Overretssagförer Sveinn Björnsson og forhenv. Bankdirektör Tryggvi Gunnarsson, alle hjemmehörende her i Byen, forat forsöge at formaa Havnekommission og Byraadet til i Mindelighed at betale mig for foran nævnte Arbejde 3000- Tre Tusind-Kr. med 5% Aarsrente fra Dags Dato indtil Betaling sker, samt de af denne Forligspröve följende Omkostninger. Saafremt

Forlig ikke opnaas, bedes Sagen henvist til Retten, hvor jeg da agter at nedlægge Paastand om at Havnekommissionen og Byraadet ved Dom blive tilpligtede at betale mig foran nævnte Belöb, 3000- Tre Tusind-Kr. med 5% Aarsrente fra Forligsklagens Dato indtil Betaling sker, samt Sagsomkostninger efter Rettens Skön.

Reykjavik 17. Oktober 1912

Erbödigst
Th. Krabbe

Til Reykjaviks Forligskommission

I Henhold til foranstaaende Klage indkaldes herved den anklagede Reykjaviks Havnekommission: Borgmester Pall Einarsson, Byraadsmedlemmerne forhenv. Bankdirektör Tryggvi Gunnarsson og Landssekretær Klemens Jonsson, samt Kommissionens udtrædende Byraadsmedlemmer Konsul Asgeir Sigurdson og Skibsförer Jon Olafsson, alle hjemmehörende her i Byen, endvidere det indklagede Byraad: Reykjavik Borgmester Pall Einarsson og Byraadsmedlemmerne Ingeniör Knud Zimsen, Bankkasserer Halldor Jonsson, Landssekretær Klemens Jonsson, Fru Katrin Magnusson, Fru Gudrun Larusdatter, Bogbinder Pjetur Gudmundsson, Professor Larus H. Bjarnason, Ingeniör Jon Thorlaksson, Bogbinder Arinbjörn Sveinbjarnarson, Overretsassor Jon Jensson, Konsul Kristjan Thorgrimsson Bogtrykkeribestyrer Thorvardur Thorvardarson, Skibsförer Hannes Haflidason, Overretssagförer Sveinn Björnsson og forhenv. Bankdirektör Tryggvi Gunnarsson, alle heraf Byen, tilligemed Klageren,

til at möde for Forligskommissionen paa Bytingstuen Tirsdagen 22. Oktober 1912, Kl. 9¼ Formiddag.

I Reykjaviks Forligskommission 17. Oktober 1912

Gebyr 50- Jon Hermannsson

Halvtreds-Öre

Betalt
J.H.

Aar 1912, Torsdagen 17. Oktober have vi undertegnede edsvorne Stævningsmænd i Reykjavik forkyndt foranskrevne Forligsklage for Reykjaviks Havnekommission:

1. For Borgmester Pall Einarsson personlig paa hans Kontor Kirkjustræti Nr. 10.

2. For forhenv. Bankdirektör Tryggvi Gunnarsson personlig paa hans Bopæl, Hafnarstræti Nr. 17.

3. For Landssekretær Klemens Jonsson personlig paa hans Kontor i Ministeriet.

4. For Köbmand Asgeir Sigurdsson personlig paa hans Kontor, Hafnarstræri Nr. 10.

5. Paa Skibsförer Jon Olafssons Bopæl, Midstræti Nr. 8, i hans Fraværelse for hans Hustru Thora Halldorsdatter.

Endvidere have vi forkyndt Forligsklagen for Reykjaviks Byraad:

1. For Borgmester Pall Einarsson personlig paa hans Kontor, Kirkjustræti Nr. 10.

2. For Ingeniör Knud Zimsen personlig iHuset Kirkjustræti Nr. 10

hvor han antog Forkyndelsens Lovlighed.

3. For Bankkasserer Halldor Jonsson personlig paa hans Bopæl, Sudurgata Nr. 4.

4. For Landssekretær Klemens Jonsson personlig paa hans Kontor i Ministeriet.

5. For Fru Katrin Magnusson personlig paa hendes Bopæl, Ingolfsstræti Nr. 9.

6. For Fru Gudrun Larusdatter personlig paa hendes Bopæl Hofi.

7. For Bogbinder Pjetur Gudmundsson personlig paa hans Værksted, Lækjargata Nr. 6.

8. Paa Larus H. Bjarnasons Bopæl, Tjarnargata Nr. 37, i hans Fraværelse for hans Datter Johanna Larusdatter.

9. Paa Ingeniör Jon Thorlakssons Bopæl, Tjarnargata Nr. 18, i hans Fraværelse for hans Hustru Ingibjörg Cl. Thorlaksson.

10. For Bogbinder Arinbjörn Sveinbjarnarson personlig paa hans Bopæl, Laugavegur Nr. 41.

11. For Overretsassessor Jon Jensson personlig paa hans Bopæl, Thingholtsstræti Nr. 27.

12. For Konsul Krisjan Thorgrimsson personlig paa hans Bopæl, Kirkjustræti Nr. 10.

13. For Bogtrykkeribestyrer Thorvardur Thorvardsson personlig paa hans Kontor i Trykkeriet "Gutenberg", hvor han antog Forkyndelsen

Lovlighed.

14. For Hannes Haflidason personlig paa hans Bopæl, Smidjustigur Nr. 6.

15. For Overretssagförer Sveinn Björnsson personlig paa hans Bopæl Hafnarstræti Nr. 22.

16. For fhv. Bankdirektör Tryggvi Gunnarsson personlig paa hans Bopæl, Hafnarstræti Nr. 17.

Dette bevidnes i Kraft af vor Stævningsmandsed og bekræftes med vor Underskrift og Segl.

Th. Björnsson (L.S.) Pall Arnason (L.S.)

Gebyr 21-

en og Tyve-Kroner

Betalt
Th. B. P.A.

Denne Sag blev til fastsat Tid og Sted foretaget i Reykjaviks Forligskommission. Klageren mödte personlig, men paa Byraadets Vegne gav Möde Borgmester ~~Pall Einarsson~~ Pall Einarsson og Skibsförer Jon Olafsson mödte for Havnekommissionen. Forlig blev forgæves prövet, hvorfor Sagen efter Klagerens Paastand henvises til Retten.

Reykjaviks Forligskommission 22. Okt. 1912

Jon Hermannsson Johann Thorkelsson

Fremlagt i Reykjaviks Byting 28/11 1912

Einar Arnorsson
konst.

Nr. 3.

Afskrift.

Aar 1912, d. 5. Januar afholdt Havnekommissionen et Möde paa Borgmesterens Kontor. Byingeniören var til Stede paa Mödet.

2. Der blev forhandlet om Forberedelse af Havneanlægets Licitation.

Kommissionen besluttede at anmode Ingeniör Th. Krabbe om hans Assistance ved Udarbejdelse af Licitationsbetingelser.

Aar 1912, d. 31. Maj afholdt Havnekommissionen et Möde paa Borgmesterens Kontor.

5. Blev fremlagt en Regning fra Ingeniör Th Krabbe for Tegninger af Havneanlæget og Udarbejdelse af Licitationen, Kr. 3000,00. Kommissionens Flertal anser 2500 Kr. for et passende Honorar.

Aar 1912, d. 13. August afholdt Havnekommissionen et Möde paa Borgmesterens Kontor.

2. Fremlagt en Skrivelse fra Ingeniör Th. Krabbe til Borgmesteren, dat. 9. August, hvori han andrager om at Spörgsmaalet om Honorar for hans Arbejde ved Forberedelse af Havneanlægets Licitation maa blive henlagt til Afgörelse ved 3 af Byfogden udnævnte Mænds Voldgift. Kommissionen anbefaler dette Forslag.

Afskriftens Rigtighed af Havnekommissionens Forhandlingsprotokol bekræfter.

Reykjaviks Borgmester 12/9 1912

Pall Einarsson

Fremlagt i Reykjaviks Byting 28/11 1912

Einar Arnorsson

konst.

Nr. 4.

Mit Arbejde omfattede Udarbejdelser af Tegninger, Beskrivelse og Betingelser for Havneanlægget samt Overslag over Omkostningerne ved dette.

Der forelaa Direktör G. Smiths Forslag, som nærmest maa betegnes som et skitseret Projekt, der paa nogle Punkter-navnlig Opmudringen- var fuldstændig detaljeret, men der var ikke i Beskrivelsen eller paa Tegningerne saadanne Oplysninger om Konstruktionerne, at det foreliggende kunde betegnes som detaljeret, og som saadant benyttes direkte ved en Licitation. Bundundersögelserne viste sig at være noget mangelfulde, og maatte suppleres og alle Konstruktioner gennemarbejdes, til Dels ændres. Tillige forelaa den Opgave at foretage saadanne Forandringer i Planerne, at Anlægssummen reduceres fra 1600000 til 13 -- 1400000, uden at Anlegets Nytte blev væsentlig formindsket. Dette lykkedes ved forskellige Forandringer (Indrykning af Molerne, Sænkning af Molekronerne m.m.), men tillige forlangtes Anlæg af en Kulbro langs Batterimolen. Paa den anden Side udelodes forskellige Ting i Direktör Smiths Plan, Baadoptræk og Baadebro, begge Dele kun meget löselig skitseret.

Foruden at der saaledes paa væsentlige Punkter er gjort Forand-

ringer fra den foreliggende Plan, er Projektet gennemarbejdet i alle Enkeltheder, og foreligger i Form af 4 Planer med detaljeret Beskrivelse og Licitationsbetingelser, alt underskrevet af mig, og benyttet ved Licitationen.

Overslaget lydende paa Kr. 1351,000 blev afgivet til Havneudvalget, men foreligger ikke trykt.

En Sammenligning af de to Sæt Tegninger vil vise de to Projekters Forskellighed, baade i Arrangementerne paa væsentlige Punkter og i Enkeltheder.

Udarbejdelsen af saadanne Projekter Honoreres overalt i Verden efter Taxter fastsatte af de forskellige Ingeniörforeninger paa lidt forskellig Maade, men Beregningen sker altid i Forhold til Overslagssummen. Den danske Taxt, der er vedtaget af Dansk Ingeniörforening 1907, findes i "Ingeniören" 1907 Nr. 42 S. 298-301, jfr. Nr. 47 S. 347 og Nr. 49 S. 363, og er i hvert Fald ikke höjere end andre Ingeniörforeningers Taxter. Ingeniörarbejdet deles ifölge disse Taxters Par. 7 i "skitseret Projektering", "detaljeret Projektering" og "Projektets Udförelse". "Detaljeret Projektering"-omfatter "Fremstilling af Projektet o.s.v.", hvorimod Tegninger, Beskrivelser og Betingelser til Brug ved Arbejdernes Udbud henregnes til Projektets Udförelse. Dette forudsætter ifölge Sagens Natur at et detaljeret Projekt foreligger, saa at der i dette Tilfælde paa visse Punkter er udfört mere end detaljeret Projektering

forudsætter, medens dette paa nogle Punkter forelaa og benyttedes uden nogen Ændring, saaledes som Opmudringen. At en anden Ingeniör har udfört den skitserede Projektering gör ingen Forandring i Beregningen af Honorar for detaljeret Projektering. Honoraret vilde ifölge dette ikke kunne beregnes direkte efter disse Normer, men man vilde komme det temmelig nær, om man fra Overslagets 1351,000 Kr. trækker det til Opmudring anslaaede Belöb Kr. 206,000 og beregner efter de resterende Kr. 1145,000, som detaljeret Projektering, idet man vil kunne lade de supplerende Forundersögelser og Licitationsbetingelser gaa op imod hvad der forelaa af Detaljprøjektering i Direktör G. Smiths Plan.

Honoraret vilde derefter blive i Henhold til Pkt. 19:

2,5 %	af	Kr. 5000 Kr.	Kr.	125,oo
2,o %	-	15000 -	-	300,oo
1,5 %	-	30000 -	-	450,oo
1,2 %	-	150000 -	-	1800,oo
1,1 %	-	300000 -	-	3300,oo
0,9 %	-	645000 -	-	5805,oo
	af	1145.000 Kr.	Kr.	11780,oo

Det af mig opsatte Krav Kr. 3000,oo er efter dette kun ca. 1/4 af hvad der efter dansk Taxt vilde blive betalt, og er efter min Mening saa beskedent i Forhold til hvad Byraadet betalte Direktör Smith som personligt Honorar, 10,000 Kr., foruden Rejser og Omkostninger (1000 -

-2000) samt Assistance ved Tegningernes Udförelse (Kr. 2000).

Reykjavik 19. Oktober 1912

Th.Krabbe

Fremlagt i Reykjaviks Byting 18/11 1912

Einar Arnorsson

konst.

Retsbilag Nr. 5,6,7,8,9,10,11,12,og 13 fölge Domsakten in originali.

Nr.14.

Licitation

Havnearbejde i Reykjavik.

Herved udbydes Arbejderne ved Reykjavik Havneanlæg,omfattende Anlæg af 3 Dækmoler,Uddybning samt Opförelse af 2 Dampskibsbroer i Henhold til Planer ,Beskrivelse og Betingelser,som er fremlagte og mod Depositum af 30 Kr.(£ 2)kan faas til Laans paa Islands Ministeriums Kontor, Börsgade 8,Köbenhavn.

Tilbud indsendes til Reykjavik Borgmester Kontor inden 31. August 1912 Kl.12,paa hvilket Tidspunkt Tilbudene vil blive aabnede. Depositum tilbagebetales naar det udlaante tilbageleveres i uskadt Stand,enten til Islands Ministeriums Kontor,Börsgade 8,Köbenhavn,eller til Reykjavik Borgmester Kontor,senest 8 Dage efter Licitationen.

Reykjavik i Maj 1912

Pall Einarsson

Fremlagt i Reykjaviks Byting 28/11 1912

Einar Arnorsson

konst.

Retsbilag Nr.15,16,17,18,19,20,21,22,23,24,25,26,27 og 28 følge Domsakten in originali.

Nr.29.

Saggivelse ~~Indlæg~~ i Sagen:

Th.Krabbe
kontra
Reykjaviks Havnekommission og Byraad

Jeg tillader mig herved at fremlægge Nr.1) Stævning i Sagen dat. 19.dM.,Nr.2) Forligsklage dat. 17.f.M.,Nr. 3) Uddrag af Havnekommissionens Forhandlingsprotokol paa Möder 5.Jan.,31.Maj og 13.August d.A., Nr.4) Min Mandants Beskrivelse ,dat.19.f.M.,af det Arbejde han har udfört til Forberedelse af det herværende Havneanlægs Licitation,samt hvilket Honorar der ifölge den danske Ingeniörforenings Takster vilde tilkomme ham for dette Arbejde,Nr.5-7) Nr.42,47 og 49 af Bladet"Ingeniören",fra Aaret 1907,som min Mandant henviser til i Hævnte Dokument, Nr.8) Licitationsbetingelser for Havneanlæget,paa Dansk,udarbejdede af min Mandant,Nr.9) Samme Licitationsbetingelser paa Engelsk,ligeledes affattede af min Mandant i Forening med en Sprogmand her i Byen, Nr.10-13) De 4 til Licitationsbetingelserne hörende Kartoner med Tegninger,udförte af min Mandant,Nr.14) Borgmesterens i Reykjavik,Pall Einarssons Bekendtgörelse dat.i Maj d.A.,hvori han udbyder Arbejderne ved Havneanlæget,samt der henviser til de af min Mandant udfærdigede Planer,Betingelser m.v.,som her ere fremlagte,Nr.15) Gabriel Smith~~a~~,

Ingeniör fra Christiania, Overslag over Havneanlæg i Reykjavik samt Beskrivelse deraf, dat. i November 1909, Nr. 16-28) Tretten Kartoner med Tegninger af Reykjaviks Havneanlæg, udförte af samme Gabriel Smith.

Denne Sags Forhistorie fremgaar tydeligt af Forligsklagen, det fremlagte Uddrag af Havnekommissionens Forhandlingsprotokol, min Mandants Skrivelse af 19. f. M og de övrige fremlagte Dokumenter, og vil jeg derfor foreløbig nöjes med at henvise til de fremlagte Dokumenter. Kun skal jeg særlig henlede Opmærksomheden paa Byraadets Urimelighed i ikke at ville betale min Mandant mere end 1000 Kr. for bemeldte Arbejde, hvilken Urimelighed tydelig fremgaar deraf at Havnekommissionen, som engagerede ham, og med sin ulige större Sagkundskab til hans Arbejde end Byraadet, dog var villig til at betale ham 2500 Kr., og desuden maa jeg fastholde at denne Havnekommissionens Vedtagelse i al Fald er bindende for Byraadet, da Förstnævnte havde engageret min Mandant til at udföre Arbejdet. Byraadets Urimelighed fremgaar endvidere deraf at min Mandant, somde fremlagte Dokumenter vise, for sit Arbejde kun fordrer 1/3-en tredje Del af det Honorar, der tilkommer ham ifölge den danske Ingeniörforenings Takster, og som bekendt er min Mandant cand. polyt. fra Polyteknisk Læreanstalt i Kjöbenhavn, har arbejdet som Ingeniör i Danmark og været Medlem af nævnte Forening. Det er unægtelig ogsaa besynderligt, at Byraadet ikke vilde modtage min Mandants Tilbud om at lade denne Tvistighed afgöre ved Voldgift, men dette min Mandants

Tilbud viser, at han har önsket angaaende dette Spörgsmaal at udvise den störst mulige Billighed.

Det af min Mandant udförte Arbejde ved Forberedelse af Havneanlægets Licitation var, som de fremlagte Dokumenter vise, meget stort og uhyre vigtigt, da der her var Tale om et Foretagende som skulde koste 1351000 Kr. ifölge det af min Mandant afleverede detaljerede Overslag, Tegninger, Licitationsbetingelser m.v., og nu har Byraadet antaget et Tilbud paa Anlæget, som belöber sig til over en og en halv Million.

Under Henvisning til foranstaaende og alle de fremlagte Dokumenter nedlægger jeg den Paastand, at Indstævnte blive dömte til at betale min Mandant de omstævnte 3000 Kr. med 5% Aarsrente fra Forligsklagens Dato indtil Betaling sker, og Sagsomkostninger efter Rettens Skön.

Derpaa indlader jeg Sagen til Dom under Reservation.

Reykjavik 28. November 1912.

Ærbödigst
Eggert Claessen

Til Reykjaviks Byting.

Fremlagt i Reykjaviks Byting 28-11-1912

Einar Arnorsson
konst.

Paa Indstævntes Vegne mödte Overretssagförer Oddur Gislason og bad om

Anstand til 2.Retsdag i Januarmaaned 1913,hvilket med Modpartens Samtykke blev bevilget og Sagens Dokumenter Nr 1-29 udlaante til Indstævntes Fuldmægtig.

Kr.Linnet Oddur Gislason

--- -- -- -- -- --

Retten hævet

Einar Arnorsson
konst.

Pall Arnason
Sigurdur Pjetursson
Kristofer Sigurdsson
Arni Helgason

Aar 1913,Torsdagen 9.Januar blev Bytinget sat til sædvanlig Tid og Sted og administreret af den Ordinære Dommer,Byfoged Jon Magnusson, med Vidner:Arni Helgason,Kristofer Sigurdsson,Pall Arnason og Sigurdur Pjetursson. Blev da foretaget:

-- -- -- -- -- -- -- -- --

5" Sagen 59/1912 Th.Krabbe

kontra

Reykjaviks Byraad og Havnekommission

For Indstævnte mödte Overretssagförer Oddur Gislason som tilbageleverede Sagens Dokumenter 1-29,og fremlagde Nr.30) Afskrift af Byraadets Forhandlingsprotokol,,Nr.31) ~~Defensions-Indlæg~~ Tilsvar i Sagen dat.i Dag, og ere disse Dokumenter saalydende:

Nr.30

Afskrift.

Aar 1911,Torsdagen 28.December afholdt Byraadet et Ekstramöde.

Havnesagen og Havnekommissionens Forslag af 27.dM. kom til For-

handling.

Saalydende Forslag blev först sat under Afstemning:

"Byraadet vedtager at anlægge Havnen paa Grundlag af Gabr.Smiths Overslag"-hvilket enstemmigt blev vedtaget.

Saalydende Tilföjelse:" og udbyde Arbejdet hurtigst muligt" blev ifölge Navneopraab vedtaget med 10 Stemmer mod 4. Disse sagde Ja:Halldor Jonsson,Kl.Jonsson,Katrin Magnusson,Magnus Blöndahl.Larus Bjarnason,Jon Thorlaksson,Arinbjörn Sveinbjarnarson,Kn.Zimsen,Kristjan Thorgrimsson og Gudrun Björnsdatter.Disse sagde Nej:Jon Jensson,Briet Bjarnhjedinsdatter,Tr.Gunnarsson og Pall Einarsson.

Saalydende Tillægsforslag:"til én Mand i Danmark, Norge,Sverige, Tyskland og England" blev sat under Afstemning og forkastet ifölge Navneopraab.Alle sagde Nej med Undtagelse af Tr.Gunnarsson.

Alle vare mödte med Undtagelse af Pjetur Gudmundsson og Thordur Thoroddsen.

Mödet hævet

Pall Einarsson

Halldor Jonsson.Briet Bjarnhjedinsdatter.Magnus Blöndahl.Larus Bjarnason.Kl. Jonsson.Tr.Gunnarsson,Arinbjörn Sveinbjarnarson.Katrin Magnusson.Kristjan Thorgrimsson.Jon Jensson,Jon Thorlaksson.Kn.Zimsen.

-- -- -- -- -- -- --

Afskriftens Rigtighed bekræfter

Borgmesteren i Reykjavik 6.Jan. 1913

Pall Einarsson

Fremlagt i Reykjaviks Byting 9.Jan. 1913

Jon Magnusson

Nr.31.

Forsvars-

~~Defensions~~-Indlæg i Sagen: Th.Krabbe

kontra

Reykjaviks Byraad og Havnekom-

mission.

Jeg tillader mig herved at tilbageleverere Sagens Dokumenter Nr.1-29.

Citanten, Ingeniör Th.Krabbe, gör Fordring paa at min Mandant bliver dömt til at betale ham 3000 Kr. for Udfærdigelse af Licitationsbetingelser for Havnean-læget i Reykjavik, samt for Forberedelse af denne Licitation overhovedet.

Mod denne Paastands Rigtighed protesterer jeg.

Ifölge den islandske Finanslov 1912-1913 er Citanten Regeringens og Kommunalbestyrelsers Funktionær, mod en fast bestemt aarlig Lön, og hans Virksomhedsomraade bestemmes saaledes: "Til en Ingeniör ~~som Konsulent for~~ for at assistere Regeringen og Kommunalbestyrelser." Det som i denne Sag er sket er dette, at Reykjaviks Havnekommission i et Möde 5.Jan.1912 blev enig om at anmode Citanten om at være Kommissionen behjelpelig ved Udarbejdelse af Licitationsbetingelser, jfr.Retsbil.3. Heraf fremgaar at i dette Tilfælde er der Tale om "Assistance", som direkte falder ind under Citantens Omraade, og for hvilken han ifölge Finansloven modtager Betaling.

Det er indlysende, at naar Citanten er Regeringens og Kommunalbe-

styrelsernes lönnede Funktionær, saa kan han ikke fordre særskilt Betaling for den Assistance som direkte falder ind under hans Virksomhedsomraade, med mindre han da forud med rette Vedkommende, i dette Tilfælde Reykjaviks Byraad, har aftalt en særskilt Betaling.

Havnekommissionen synes, ifölge Retsbil.3, at have havt i Sinde at yde en særskilt Betaling til Citanten, men da Havnekommissionen, som bekendt, kun er en Del af Byraadet som ikke har Forslagsret, saa kan den endnu mindre forpligte Havnekassen eller Bykassen til Udbetalinger, idet mindste ikke i et Tilfælde som det her foreliggende.

At Havnekommissionsflertallets Mening i Mödet 31. Maj f.A. om at 2500 Kr. var en passende Betaling, jfr. Retsbil.3, er forbindende for Byraadet, benægter jeg som urigtigt. Jeg benægter ogsaa indtil videre at Havnekommissionen har engageret Citanten mod Betaling. Men selv om dette var Tilfældet, kan jeg ikke indse at det er af nogen Betydning, da sligt udelukkende tilkommer Byraadet.

I Henhold til foranförte Grunde bliver det min Hovedpaastand at min Mandant i denne Sag bliver fuldstændig frikendt, samt at Citanten idömmes Sagens Omkostninger.

Men hvis Dommeren, imod min Forventning, ikke kan være enig med mig i foranskrevne, vil jeg subsidiært tillade mig angaaende Fordringens Störrelse at fremhæve följende:

Ifölge Citantens Erklæring, Retsbil.4, begrunder han Fordringens

i Forhold til et Beløb hvilket er alle

Størrelse procentvis ~~beregnet~~, af 1145,000 Kr. ~~af alle~~ Omkostningerne ved Havneanlægget, med Fradrag af 206,000 Kr., Omkostninger ved Opmudring af Havnen, hvoraf fremgaar at nævnte Procenter, saaledes som de i Citantens Skrivelse nærmere specificeres, skal være Fordringens Grundlag. Men at dette Grundlag er det rigtige, maa jeg bestemt protestere imod.

I ef Möde 28. Dec. 1911 i Reykjaviks Byraad blev det vedtaget at anlægge Havnen paa Grundlag af Gabr. Smiths Overslag, hvilket fremgaar af medfölgende Afskrift af nævnte Vedtagelse, som herved fremlægges og henvises til. Smiths Planer og Overslag skulde derfor være Grundlaget, ~~men~~ Forberedelserne af Licitationen, vare underordnede Momenter i Forhold til det saaledes givne Grundlag. Dette var Byraadets Mening og ~~derud~~ derfra burde der gaas.

Sammenligner man nu Smiths Tegning, Retsbil. 28, med den af Citanten udförte Tegning, Retsbil. 11, bliver det klart, at sidstnævnte Tegning og den til Grund for denne liggende Tanke i alt væsentligt er overenstemmende med Gabr. Smiths Tegning.

De paa Smiths Tegning foretagne Endringer bestod vistnok deri, at alle 3 Havnemoler skulde ~~sænkes~~ reduceres i Höjde med 1 Meter, at man opgav Baadebroerne i Havnens vestlige Del, samt at Effersömolen skulde flyttes ind paa lavere Vand, nemlig fra 7 Meters Dybde til 6 Meters Dybde.

Hvad nu Effersömolens Flytning angaar, saa forholder Sagen sig saaledes, at Havneingeniör Monberg i Aaret 1911 sendte hertil en Ingeni-

ör for at undersöge Havnen, og denne Ingeniör opdagede at Havnens Dybdemaalinger ikke vare nöjagtige, og gjorde endvidere opmærksom paa at man, ved at flytte Effersömolen noget længere ind paa lavere Vand, vilde spare mange Penge, uden at Havnens Omfang derved til Skade blev formindsket. For nu at faa fuld Vished om Havnens Dybde og om Bundens Beskaffenhed paa nævnte Sted, blev der foretaget nöjagtige lokale Undersögelser. Men alle disse Undersögelser bleve udförte af Byingeniören og uden nogensomhelst Medvirkning fra Citantens Side.

Efter at der var skaffet tilstrækkelige Oplysninger om Havnens Dybde, om Bundens Beskaffenhed, om hvor haard den var samt om hvor dybt der var ned paa fast Grund, blev Effersömolen, d.v.s. dens sydöstlige Del, paa Tegningen flyttet ind fra 7 Meters Dybde til 6 Meters Dybde, hvilket fremgaar af Retsbil. 11 jfr. Retsbil. 28, men dette Arbejde blev under Citantens Tilsyn udfört af Ingeniör Jon Isleifsson, som af Bykassen har faaet særskilt Betaling for nævnte Arbejde.

Ingen Upartisk, kan vel betragte nysnævnte Ændring og Sænkning (Hand, Reduction) af Havnemolernes Höjde for andet end et underordnet Moment i Forhold til det givne Grundlag.

Paa den anden Side har Citanten foretaget væsentlige Ændringer af den paatænkte Havnebro, beregnet dens Styrke og til Dels forandret dens Konstruktion; endvidere har han fra Nyt af konstrueret og beregnet Batteribroens Störrelse og Styrke.

I sin Erklæring, Retsbil. 4, fremhæver Citanten at Gabr. Smiths Forslag eller Overslag over Havneanlægget nærmere maatte betegnes som et skitseret Projekt, men dog paa nogle Punkter, navnlig angaaende Opmudring af Havnen, som et fuldstændig detaljeret Projekt. Hertil vil jeg bemærke at Smith selv har betegnet sit Overslag og Tegninger som detaljerede og modtaget sit Honorar paa det Grundlag. Man har altsaa her 2 Fagmænd med divergerende Meninger og maa jeg bestemt fastholde, at Citantens Forklaring i denne Henseende er urigtig og maa vige for Smiths Forklaring, særlig naar man tager Hensyn til paa hvilken Maade Sagen, ifölge för omtalte Byraadsvedtagelse, af 28. Dec. 1911, er overdraget til Ingeniören.

I Henhold til foranförte Grunde maa jeg fastholde, at det Arbejde som Havnekommissionen, paa Grundlag af oftnævnte Byraadsvedtagelse, forudsatte at Citanten udförte, samt hans virkelige Udförelse deraf, ikke med rette kan henföres til de Paragraffer i den danske Ingeniörforenings Takster, som Citanten i Retsbil. 4 henviser til. Jeg protesterer derfor i alle Punkter mod Citantens Beregning af Honoraret, som dette nærmere specificeres i Retsbil. 4.

Men selvom Citantens Forklaring af Arbejdet, dets Henförelse til Taksterne og Beregningen af Honoraret i Henhold til disse, var rigtig, saa har sligt ingen Betydning for denne Sags Afgörelse, idet den danske Ingeniörforenings Takster ikke ere indförte her og ingen

Gyldighed har her i Landet. Jeg protesterer derfor kraftigt imod at der i denne Sag bygges noget paa ~~dixxxx~~ nævnte Takster.

Her i Landet eksisterer der ingen lovbefalede Takster for Ingeniörarbejder og ingen Sædvane i saa Henseende dannet, hvilket ogsaa er naturligt, da der först lidt för sidste Aarhundredeskifte her i Landet blev Tale om praktiske Arbejder hvortil Ingeniörer benyttedes, og da kun med Hensyn til Vejanlæg og Brobygning. Havneanlæg var der ingen af för Citanten for c. 7 Aar siden fremtraadte.

De praktiske Arbejder som Ingeniörer forestaa kan derfor henföres til 2 Hovedklasser, nemlig Vejanlæg og Brobygning paa den ene Side og Havneanlæg, derunder ~~XX~~ Fyrinspektion, paa den anden Side. Landsingeniören forestaar Vejanlæg og Brobygning, men Citanten Havneanlæg og Fyrinspektion. Begge disse Ingeniörer ere i Regeringens Tjeneste og oppebære de aarlige Lönninger som Finansloven udviser. Naar derfor det Spörgsmaal opstaar at bestemme Citantens Honorar for det i nærværende Sag omhandlede Arbejde, synes jeg ikke man derfor kan finde et paalideligere Grundlag end netop Citantens og Landsingeniörens Honorarer for de Arbejder, som de mod de fastbestemte aarlige Lönninger skal udföre.

Naar nu henses til, at Citantens Arbejde kun varede i 3 Maaneder, at han hverken juridisk eller moralsk er ansvarlig for Arbejdets Udförelse, at Arbejdet ikke har givet noget positivt Resultat, idet Byraadet har antaget et Tilbud for Havneanlæget ifölge andre Licitations-

betingelser og andre Tegninger, at Citanten ved Udfærdigelsen af Tegningerne fik Assistance af en Ingeniör, som derfor har modtaget særskilt Betaling af Bykassen, samt at Byen har bekostet Trykning eller Mangfoldiggörelse af Tegningerne, --saa kan jeg ikke indse andet end at den betaling, Kr 1000,oo, som Reykjaviks Byraad, uden juridisk Forpligtelse, var villigt til at betale Citanten, var en fuldtud forsvarlig Betaling. I al Fald protesterer jeg kraftigt imod, at Citanten, hvorledes Sagen end falder ud, erholder et större Honorar.

Modparten erklærer at Citanten har arbejdet paa Betingelsernes Oversættelse til Engelsk, men hertil er dog at bemærke, at til Oversættelsen af Betingelserne til Engelsk blev der antaget en sprogkyndig Mand, som udförte Arbejdet mod en særskilt Betaling.

Iövrigt vil jeg nöjes med paa alle Punkter at protestere imod Modpartens Indlæg og Retspaastande, og tillader mig under Henvisning til Dokumenterne og det foran skrevne at nedlægge den principale Paastand, som jeg herved gentager, at min Mandant i denne Sag bliver fuldstændig frikendt for Citantens Klage og Paastande. Subsidiært paastaar jeg at Citantens Fordring i al Fald bliver nedsat med 2000 Kr., eller til 1000 Kr., samt at Citanten uden Hensyn til Sagens Udfald bliver idömt Sagens Omkostninger, efter Rettens Skön,

Indlader jeg derpaa Sagen til Dom under Reservation.

Reykjavik 9. Jan. 1913.

Ærbödigst

Oddur Gislason

Til Ryekjaviks Byting

Fremlagt i Reykjaviks Byting 9.Jan.1913

Jon Magnusson

For Citanten mödte Overretssagförer Eggert Claessen og fremlagde Nr. 32)Overslag for Havneanlæg for Reykjavik,Nr.33) Normer for Beregning af Honorarer for Ingeniörarbejder,hvilke Bilag fölge denne Domsakt in originali.

Citantens Fuldmægtig önskede tilfört Protokollen:

"Modparten benægter at min Mandants Arbejde kan henföres til den af mig fremhævede Paragraf i den danske Ingeniörforenings Takster.Jeg er derfor nödt til,dette Spörgsmaal angaaende,at fremskaffe Udtalelse fra nævnte Forening,samt eventuelt fra andre faguddannede Personer i Kjöbenhavn.Jeg tillader mig derfor i denne Hensigt at anmode om Anstand i Sagen til den förste Retsdag i Majmaaned,subsidiært anmoder jeg om Anstand til den förste Retsdag i Martsmaaned,til Gensvar og Vidneförsel."

For Indstævnte mödte Overretssagförer Oddur Gislason og önskede tilfört:

"Et Skön,afgivet af danske faguddannede Personer i Kjöbenhavn, maatte nödvendigvis bygges paa de i Kjöbenhavn eller Danmark gældende Sædvaner eller Love,men hvilke disse ere er jeg ukendt med og i al Fald kan jeg ikke indrömme at disse bör have eller kan have nogen Be-

tydning for denne Sags Afgörelse, som skal dömmes af de herværende Domstole og ifölge de her gældende Love og Landssædvaner. Hvis der i denne Hensigt bliver bevilget Anstand, mener jeg at derved bliver fastslaaet, at denne Sags Afgörelse, i större eller mindre Grad, skal afhænge af et andet Lands Love eller Sædvaner, hvilke, som för bemærket, ikke have Gyldighed her i Landet. Formedelst disse Grunde protesterer jeg imod Anstandsbegæringen."

Citantens Fuldmægig önskede tilfört:

"Jeg mener det vil have Betydning for denne Sags Afgörelse, hvilken Betaling der, ifölge den danske Ingeniörforenings Takster, vilde tilkomme min Mandant og fastholder derfor min principale Anstandsbegæring, idet jeg tilföjer, at Tidslængden overlades til Dommerens Afgörelse.

Forlanger ~~Decision~~ Kjendelse."

Indstævntes Fuldmægtig önskede tilfört:

"Til Forklaring af Modpartens Anstandsbegæring forat fremskaffe Udtalelse fra faguddannede Personer i Kjöbenhavn, skal jeg bemærke, at Modparten har fremsat Önske om at Byraadet, for at varetage dets Interesser, lod möde nede i Kjöbenhavn, naar de faguddannede Personer afgav deres Skön. Hensigten er altsaa denne, at fremskaffe et Slags Skön fra nogle af Retten udmeldte Personer, til Brug under Sagen. Det er særlig af Hensyn hertil, at jeg bestemt modsætter mig at Anstanden bevilges."

Citantens Fuldmægtig henviste til det af ham tidligere tilförte.

Sagen blev optaget til Kendelse.

Eggert Claessen Oddur Gislason

---- --- ----

Retten hævet

Jon Magnusson

Pall Arnason

Sigurdur Pjetursson

Kristofer Sigurdsson

Arni Helgason

Aar 1913, Torsdagen 23. Januar blev Bytinget sat til sædvanlig Tid og Sted og administreret af den ordinære Dommer, Byfoged Jon Magnusson, med Vidner: Arni Helgason, Kristofer Sigurdsson, Pall Arnason og Sigurdur Pjetursson. Blev da foretaget:

3" Sagen 59/1912 Th. Krabbe

kontra

Reykjaviks Byraad og Havnekommission

og i Sagen afsagt en saalydende

Kendelse:

I nærværende Sag, som af Ingeniör Th. Krabbe heraf Byen er anlagt mod Reykjaviks Byraad og Havnekommission angaaende Honorar for hans Arbejde ved det paatænkte Havneanlæg her i Byen, er det fra Citantens Side blevet paastaaet, at der bevilges ham Anstand til förste Retsdag i næstkommende Majmaaned eller en anden tilstrækkelig Anstand, forat fremskaffe Udtalelse fra den danske Ingeniörforening, da det af Indstævnte er blevet benægtet, at bemeldte Arbejde kan henföres til en vis bestemt Paragraf i den danske Ingeniörforenings Takster. Subsidiært be-

gærer Citanten Anstand til den förste Retsdag i Martsmaaned d.A. Fra Indstævntes Side protesteres der imod at Anstand bliver bevilget forat skaffe nævnte Udtalelse, af den Grund, at et sligt Skön ingen Betydning vil have for Sagens Afgörelse, der skal dömmes efter de her gældende Love og Sædvaner.

Da det maa antages, at den danske Ingeniörforening eller andre Fagmænd i Kjöbenhavn ikke kan tilpligtes at afgive bemeldte Udtalelse, hvorfor der ikke er fuldkommen Sikkerhed for at denne kan indhentes, synes, allerede af den Grund, Anstand i denne Hensigt at maatte nægtes.

Mod Citantens subsidiære Begæring om Anstand til Gensvar og Vidneförsel er der ikke af Indstævnte blevet protesteret, hvorfor denne Anstand bevilges.

Thi paagtes:

Den begærede Anstand, til Gensvar og Vidneförsel, til den förste Retsdag i Martsmaaned d.A. bevilges.

Jon Magnusson

Kendelsen blev oplæst.

For Citanten mödte Overretssagförer Kr. Linnet og modtog han Retsdokumenterne, og for Indstævnte mödte Overretssagförer Magnus Sigurdsson.

Kr. Linnet Magnus Sigurdsson

--- --- ---

Retten hævet

Jon Magnusson

Pall Arnason

Kristofer Sigurdsson

Sigurdur Pjetursson, Arni Helgason

Aar 1913, Torsdagen 6. Marts blev Bytinget sat til sædvanlig Tid og Sted og administreret af den ordinære Dommer, Byfoged Jon Magnusson, med Rets-Vidner: Arni Helgason, Kristofer Sigurdsson, Pall Arnason og Sigurdur Pjetursson. Blev da foretaget:

7" Sagen 59/1912: Th. Krabbe

kontra

Reykjaviks Byraad og Havnekommission.

For Citanten mödte Overretssagförer Kr. Linnet og begærede en Uges fortsat Anstand. For Indstævnte mödte Overretssagförer Hannes Thorsteinson som samtykkede i Anstandsbegæringen, hvorfor den af Dommeren blev bevilget.

Kr. Linnet. Hannes Thorsteinson.

Retten hævet

Jon Magnusson.

Pall Arnason

Sigurdur Pjetursson

Kristofer Sigurdsson

Arni Helgason

Aar 1913, Torsdagen 13 Marts blev Bytinget sat til sædvanlig Tid og Sted og administreret af den ordinære Dommer, Byfoged Jon Magnusson, med Rets-Vidner: Arni Helgason, Kristofer Sigurdsson, Pall Arnason og Sigurdur Pjetursson. Blev da foretaget:

5" Sagen 59/1912:

Th. Krabbe

kontra

Reykjaviks Byraad og Havnekommission.

For Citanten mödte Overretssagförer Sveinn Björnsson og begærede 14 Dages yderligere Anstand. Med Samtykke af Overretssagförer Hannes Thorsteinson, som mödte for Indstævnte, bevilgede Dommeren denne Anstand.

Sveinn Björnsson. Hannes Thorsteinson.

--- --- ---

Retten hævet

Jon Magnusson

Sig. Pjetursson

Pall Arnason

Kristofer Sigurdsson

Arni Helgason.

Aar 1913, Thorsdagen 27. Marts blev Bytinget sat til sædvanlig Tid og Sted og administreret af den ordinære Dommer, Byfoged Jon Magnusson, med Vidner: Arni Helgason, Kristofer Sigurdsson, Pall Arnason og Sigurdur Pjetursson. Blev da foretaget:

--- --- ---

6" Sagen 59/1912:

Th. Krabbe

kontra

Reykjaviks Byraad og Havnekommission.

For Citanten mödte Overretssagförer Kr. Linnet og bad om en Uges yderligere Anstand. Med Samtykke af Overretssagförer Hannes Thorsteinson, som mödte for Indstævnte, bevilgede Dommeren denne Anstand.

Kr. Linnet. Hannes Thorsteinson.

--- --- ---

Retten hævet

Jon Magnusson

Pall Arnason

Sigurdur Pjetursson

Kristofer Sigurdsson

Arni Helgason.

Aar 1913, Torsdagen 3. April blev Bytinget sat til sædvanlig Tid og Sted og administreret af den ordinære Dommer, Byfoged Jon Magnusson, med Rette Vidner: Arni Helgason, Kristofer Sigurdsson, Pall Arnason og Sigurdur Pjetursson. Blev da foretaget:

4" Sagen 59/1912: Th. Krabbe

kontra

Reykjaviks Byraad og Havnekommission.

For Citanten mödte Overretssagförer Kr. Linnet og bad om en Uges yderligere Anstand. Med Samtykke af Overretssagförer Oddur Gislason, som mödte for Indstævnte, bevilgede Dommeren denne Anstand.

Kr. Linnet. Oddur Gislason.

--- --- ---

Retten hævet

Jon Magnusson

Sigurdur Pjetursson

Pall Arnason

Arni Helgason

Kristofer Sigurdsson

Aar 1913, Torsdagen 10. April, blev Bytinget sat til sædvanlig Tid og Sted og administreret af den ordinære Dommer, Byfoged Jon Magnusson, med Rette Vidner: Arni Helgason, Kristofer Sigurdsson, Pall Arnason og Sigurdur Pjetursson. Blev da foretaget:

8" Sagen 59/1912:

Th. Krabbe

kontra

Reykjaviks Byraad ~~og~~ Havnekommission.

For Citanten mödte Overretssagförer Eggert Claessen; tilbageleverede Sagens Dokumenter Nr.1-33 og fremlagde Nr.34-40: ~~fortsat~~ Fortsættelse af Indlæg af Dags Dato med 6 bilag; endvidere fremlagde Citantens Fuldmægtig Vidnespörgsmaal til Jon Thorlaksson. Disse Dokumenter ere saalydende:

Nr.34.

Reykjaviks Borgmesterkontor 24.Juni 1912

392

Paa et Möde 20.d.M. behandlede Byraadet Deres Fordring, Herr Ingeniör, om at erholde udbetalte 3000 Kr. for Deres Arbejde ved Udfærdigelse af Havneanlægets Licitation og Tegninger, og blev i den Anledning vedtaget saalydende Beslutning:

" Byraadet beslutter, efter Omstændighederne, at betale Ingeniör Th. Krabbe et Tusind Kroner for hans Assistance ved Forberedelser af Havneanlæget."

Dette meddeles Dem herved idet bemærkes, at det er Byraadets dette er den fulde Mening at ~~denne~~ Betaling ~~er endelig~~.

Pall Einarsson

Herr Landsingeniör Th. Krabbe

Ryekjavik

Fremlagt i Reykjaviks Byting 10/4 1913.

Jon Magnusson

Nr.35.

Udbudet skulde ske paa Grundlag af Smiths Planer. Dette vil sige, at disse Planer skulde gennemarbejdes og ændres, der skulde paa Grundlag af disse skitserede Planer udarbejdes detaljeret Projekt i" ingeniör-

mæssigt" gennemarbejdede Tegninger med fornödne paaskrevne "Maal og Oplysninger" og med tilhörende Beskrivelser og Specifikation " af Arbejdet saaledes at Arbejdstegninger kan udföres derefter". Det vil bemærkes, at Smiths Tegninger kun indeholder meget faa paaskrevne Maal, saaledes at Konstruktionerne langtfra er bestemte derved, ligesom Beskrivelsen ikke indeholder nogen Detaljer, hverken om Molernes Konstruktion eller Byggemaade. Desuden var det Byraadets Forudsætning, selvom ingen Beslutning i den Retning blev taget, at der skulde foretages saadanne Ændringer i Planen, at Overslaget blev reduceret fra 1600,000 til 13-1400,000. En Besparelse paa 250,000 Kr., c. 16% af Overslagssummen, kan ikke foretages ved uvæsentlige Ændringer.

Det var -saavidt jeg erindrer- ikke Monbergs Ingeniör som foreslog at flytte Effersömolen ind, men Forslaget blev gjort af mig i en Samtale med ham. Forövrigt er det ganske ligegyldigt hvorfra jeg har Ideen til det. Det er mig der har stillet Forslaget derom gennem mine Tegninger. Forslaget er ikke fremsat offentlig för.

Værdien af de af mig i Forslag stillede Forandringer belöber sig til:

For Effersömolen:

Indrykning(c.75.000) Sænkning (c.75.000)	150.000 Kr.
Forandringer af Molens Inderside	15.000 --
	165.000 --
Batterimolen: Sænkning	38.000 --
	203,000 Kr.

Dette er alt Forandringer, som ikke medförer nogen Forringelse af Havnens Værdi som saadan, men Besparelsen er over 200,000 Kr.

De yderligere Undersögelser der er blevet udförte- og som iövrigt viste at Dybdemaalingerne var nöjagtige, medens Bundundersögelserne som Smith havde udfört, var ganske utilstrækkelige-blev udförte efter min Anvisning og under min Ledelse. Da jeg ikke havde Tid at udföre disse Undersögelser personlig, blev de udförte af Stadsingeniören og Jon Isleifsson uden Bekostning for mig, hvad jeg forud havde betinget mig, ligesom jeg havde betinget mig Assistance ved Tegnearbejdet saa vidt fornödent.

Udarbejdelse af Projekt til Havnebroerne vilde efter Dansk Ingeniörforenings Normer koste (Normerne Paragraf 19, IV Vandbygning):

Hovedbroen, skitseret Projekt foreligger. Overslagssum 81.000 Kr.

2,5% af	5000 Kr.	125 Kr.
2,0 % -	15,000 -	300 --
1,5 % -	30,000 -	450 --
1,2 % -	31,000 -	372 --
	81,000 Kr	1247 Kr.

Batteribroen, intet Projekt foreligger: Overslagssum 65,000 Kr.

6 % af	5000 Kr.	300 Kr.
4,5 % -	15,000 --	675 --
3 % --	30,000 --	900 --
2,3 % -	15,000 --	345 --
	65,000 Kr.	2220 Kr

Ialt Kr. 3467,00

Yderligere er udarbejdet et Projekt til Fyrstationerne som slet ikke findes hos Smith.

Af Ingeniörarbejder,udförte i de senere Aar kan anföres,foruden Vej,Bro,og Vandbygninsanlæg af alle Slags samt Fyranlæg :

Varme-og Ventilationsanlæg,Spildevands-og Vandforsyningsanlæg,Bygningskonstruktioner af Jernbeton,Fabrikanlæg,elektriske Anlæg med og uden Vandkraft,Dampanlæg (f.Ex.til kunstig Törring af Fisk),Gasværksanlæg,Aareguleringer,kulturtekniske Anlæg o.m.a.---

For en stor Del har disse Arbejder omfattet baade Projektering og Leverance og i saadanne Tilfælde kan der ikke opstilles særlige Honorarnormer for Projekteringen.Hvor jeg selv har projekteret Anlæg for Private (jeg er ikke Leverandör) har jeg i Almindelighed beregnet mit Honorar efter dansk Ingeniörforenings Normer og reduceret Resultatet efter Forholdene med c.33 % for mindre Anlæg (Centralvarmeanlæg), med ca.50 % for större Anlæg (f.Ex.Jærnbetonkonstruktionerne paa Vifilsstadir),og der er aldrig rejst nogen Indvending mod mine Honorarer.saavidt jeg ved benytter mine Kolleger i paakommende Tilfælde ligeledes de danske Normer-eller de tilsvarende fra andre Lande- og foretager en lignende Reduktion som jeg.I dette Tilfælde er der kun forlangt 1/3 af hvad Normerne siger,disse altsaa reducerede med 66 %.

Med Hensyn til Gasværksanlægget her,hvor jeg udarbejdede Kontrakten og Overslaget med Fastsættelse af alle Enhedspriser som Byen skulde

betale,da drejede dette Anlæg sig om ca.352,000 Kr.,og mit Arbejde blev honoreret med ialt 4000 Kr. Jeg fungerede som uvillig Skönsmand for Reykjavik Kommune og Carl Franke i Bremen,og fik Halvdelen af Honoraret fra hver af Parterne.Mit Arbejde der tog mig ca. 3 Maaneder, faldt ikke ind under Dansk Ingeniörforenings Normer,men blev sat efter Skön,under Hensyn til Sagens Omfang og Betydning.

Reykjavik den 9.April 1913

Th.Krabbe

Fremlagt i Reykjaviks Byting 10/4 1913

Jon Magnusson

Nr.36

Afskrift.

Reykjavik den 24.Marts 1913

Islands Ingeniörforening.

Til Brug under en mellem mig og Reykjaviks Byraad verserende Retssag ang.et Honorarspörgsmaal vedrörende Reykjaviks Havneanlæg,hvis Retsdokumenter 1-33 vedlægges,tillader jeg mig at anmode den höjtærede Forening om en Udtalelse om nogle Punkter i min Modparts Indlæg af 9. Jan.d.A.(Retsdokument Nr.31).

Det paastaas i deete Indlæg at Direktör Smiths Projekt er et detaljeret Projekt,medens jeg i Retsdokument Nr.4 har betegnet det som et skitseret Projekt,der paa nogle Punkter er fuldt detaljeret udarbejdet.Da jeg har henvist til Dansk Ingeniörforenings Honorarnormer, uanset om man muligvis i Norge,hvor Smith bor,stiller andre Fordringer

til et " detaljeret Projekt" end i Danmark og i det hele benytter et andet Grundlag for Beregning af Ingeniörhonorarer, vilde det have Betydning at faa en sagkyndig Udtalelse om, I) hvorvidt Smiths Projekt efter det i Dansk Ingeniörforenings Normer anförte, kan betragtes som et "fuldt udarbejdet detaljeret Projekt".

Endvidere har min Modpart i samme Indlæg paastaaet at det er uberettiget, at beregne Honoraret for det af mig udförte Arbejde efter Par. 19. IV, detaljeret Projekt i disse Normer, selvom jeg kun har forlangt ca. 1/4 af hvad man efter disse Normer vilde komme til. Det vilde derfor have Betydning at faa en Udtalelse om, II) hvorvidt man efter det foreliggende vilde være berettiget til at beregne Honoraret for det foreliggende Arbejde efter denne Honorarklasse, og III) hvor stort Honoraret for mit Arbejde skulde blive efter Dansk Ingeniörforeninge Normer, saadan som det foreligger beskrevet af mig i de ommeldte Retsdokumenter.

Sagens Dokumenter bedes tilbagesendte med Svaret, der önskes snarest muligt.

Ærbödigst

Th. Krabbe

Fremlagt i Reykjaviks Byting 10/4 1913

Jon Magnusson

Nr. 37.

Islands Ingeniörforening.

Reykjavik 31. Marts 1913.

Med Skrivelse af 24.d.M. har De, Herr Ingeniör, anmodet om Islands Ingeniör-Forenings Udtalelse angaaende nogle Punkter i Deres Sag mod Reykjaviks Byraad og Havnekommission i Anledning af Honorar for Deres Arbejde ved Forberedelser af Havneanlæget her i Byen.

For at imödekomme denne Deres Anmodning, har Ingeniörforeningens Bestyrelse paa et Möde 24.d.M. udnævnt 2 af Foreningens Medlemmer, Herr Adjunkt Sigurdur Thoroddsen og Herr Ingeniör Geir G.Zoega, til paa Foreningens Vegne at afgive Betænkning over bemeldte Sagspunkter, og följer denne deres Betænkning af 30.dM. hermed.

Jon Thorlaksson

p.t.Formand

/Rögnvaldur Olafsson

p.t.Sekretær.

Til

Herr Landsingeniör Th.Krabbe i Reykjavik

Fremlagt i Reykjaviks Byting 10/4 1913

Jon Magnusson

Nr.38.

Reykjavik, 30.Marts 1913.

Vi undertegnede, som med Skrivelse af 25.d.M, ere udnævnte af "Islands Ingeniörforenings" Bestyrelse til paa Foreningens Vegne at afgive Betænkning over de Punkter, vedrörende Ingeniör Th.Krabbes Sögsmaal mod Reykjaviks Byraad, som han har önsket Foreningens Erklæring om, afgiver herved vort Skön om de i Ingeniörens Skrivelse af 24.d.M. omhandlede 3 Punkter:

Ad.I. Vi maa som vor Mening udtale,at Gabriel Smiths "Projekt" paa alle væsentlige Punkter fyldestgör de Krav man stiller til"Detaljeret Projektering" i "Normer for Beregning af Honorar for Ingeniörarbejder" V§7.b udg.af Dansk Ingeniörforening.

Ad.2. Th.Krabbes Arbejde er saaledes beskaffent,at Honorar derfor ikke kan henföres til en vis bestemt Klasse i § 19 IV ,men maa efter Omstændighederne deles mellem de der nævnte 3 Klasser.

Ad. 3. 1) Störste Delen af det af Th.Krabbe udförte Arbejde falder ind under IV § 19 c-Klasse "Projektets Udförelse" og kan være noget tvivlsomt,hvor stor Del af fuldt Honorar ifölge den Klasse der tilkommer Th.Krabbe.Efter vort bedste Skön bliver det 1/7 Del.

2) Batteribroen er fuldstændig Th.Krabbes eget Arbejde,hvorfor der tilkommer ham fuldt Honorar ifölge Klasse a-b.

3) Fyrbygningen er ligeledes fuldstændig Th.Krabbes eget Arbejde, men da der hverken foreligger et detaljeret Overslag eller nöjagtig Tegning af Fyrhuset,synes tilstrækkeligt at beregne Honoraret ifölge Klasse a med Tillæg af $\frac{1}{8}$ Honorar ifölge Klasse b .

4) Honorar for Broen udenfor Hafnarstræti takserer vi ifölge Klasse b,idet den foreliggende Tegning af G.Smith kan betragtes som Grundlag for Th.Krabbes Tegning.

5) Angaaende de 3 Moler,saa er der ingen Ændringer blevet foretaget af G.Smiths Overslag og Tegninger af Grandemolen.Ved de övrige Moler er der foretaget forskellige Ændringer,som bevirke nye Beregnin-

ger, og dette Arbejde kan ikke takseres ifölge de danske Honorarbestemmelser, men i Forhold til andet Honorar for Arbejdet, anser vi passende at taksere dette Arbejde til 11-1200 Kr., og er der da taget Hensyn til at en anden Ingeniör for nogen Del af Arbejdet af Bykassen har modtaget særskilt Honorar.

Ifölge de danske Bestemmelser, samt ved rimelig Taksering, i rigtigt Forhold til disse Bestemmelser af det Arbejde, for hvilket ifölge disse Honorar ikke specificeres, bliver det Th. Krabbe tilkommende Honorar som fölger:

Ifölge 1).	4% af 5000 Kr.	200 Kr.	
	3% -- 15000 Kr.	450 --	
	2,5% - 30000 -	750 --	
	2,2% - 150000 -	3300 --	
	2% - 300000 -	6000 --	
	1,8% - 851000 -	15318 --	
	Af 1351000 Kr.	26018 Kr.	
	1/7 af 26018 Kr.		3716,85 Kr.
Ifölge 2).	6% af 5000 Kr.	300 Kr.	
	4,50% - 15000 -	675 --	
	3% - 30000 -	900 --	
	2,3% - 15000 -	345 --	
	Af 65000 Kr.	2220 Kr.	2220,00 --
Ifölge 3).	4,75% af 5000 Kr.	237,50	
	3,5% - 15000 --	525,00	
	Af 20000 Kr.	762,50	762,50 --

Ifölge 4).	2,5% af	5000 Kr.	125 Kr.	
	2% --	15000 --	300 --	
	1,5% --	30000 --	450 --	
	1,2% --	31000 --	372 --	
	Af	61000 Kr.	1247 Kr.	1247,oo
Ifölge 5).				ca. 1153,65
				Ialt: 9100,oo

Retsbilagene Nr.1-33 fra Reykjaviks Byting har vi havt til Afbenyttelse og paa disse bygget vort foranskrevne Skön i denne Sag.

Sig.Thoroddsen Geir G.Zoega

Til Islands Ingeniörforening

Fremlagt i Reykjaviks Byting 10/4 1913

Jon Magnusson

Nr.39

Aar 1912,den 2.April afholdt Havnekommissionen et Möde paa Borgmesterkontoret.

1.Forelagt og taget til Forhandling Forslag til almindelige Betingelser for Havneanlæget,hvilket med nogle Ændringer blev vedtaget.

2.Fremlagdes Tegninger og Forslag til forskellige Ændringer i G. Smiths Overslag,udförte af Ingeniör Th.Krabbe i Samraad med Byingeniören og Kommissinsmedlem J.Thorl.

Tilstede paa Mödet vare Ingen.Th.Krabbe og Byingeniören.

Asgeir Sigurdsson (ikke i Byen) og Jon Olafsson vare ikke mödte.

Mödet hævet

Kl.Jonsson Tr.Gunnarsson

Jon Thorlaksson

--- --- --- --- --- --- --- ---

Aar 1912,den 9.April afholdt Havnekommissionen et Möde paa Borgmesterkontoret.

--- --- --- --- --- --- ---

2.Fremlagdes "Særlige Betingelser for Arbejder og Leverancer vedrörende Reykjavik Havneanlæg"-og blev Koncepten til disse med nogle Ændringer vedtaget

Jon Olafsson var ikke mödt og Jon Thorlaksson forlod Mödet ved dets Begyndelse. Tilstede paa Mödet vare ogsaa Ingeniör Th.Krabbe og Byingeniören.

Mödet hævet

Kl.Jonsson Tr.Gunnarsson

Asgeir Sigurdsson

--- --- --- --- --- --- --- --

Aar 1912,d.23.April afholdt Havnekommissionen et Möde paa Borgmesterkontoret.

1.Fremlagt ~~et~~ Forslag til Beskrivelse af de paatænkte Havneanlæg,samt Tegninger af Samme.Beskrivelsen blev med faa Ændringer vedtaget,samt bestemt at forelægge Byraadet de almindelige og særskilte Licitationsbetingelser,Beskrivelsen og Tegningerne.

--- --- --- --- --- ------

Mödet hævet

Kl.Jonsson Tr.Gunnarsson Jon Olafsson Asgeir Sigurdsson

Jon Thorlaksson

--- --- --- --- --- --- --- --

Udskriftens Rigtighed bevidner

Reykjaviks Borgmester, 8. April 1913.

Pall Einarsson

Fremlagt i Reykjaviks Byting 10/4 1913

Jon Magnusson

Nr. 40.

Fortsat Indlæg i Sagen:

Th. Krabbe

kontra

Reykjaviks Havnekommission og Byraad.

Jeg tilbageleverer herved Sagens Dokumenter Nr. 1 --33.-

I denne Sags Retsmöde 9. Jan. d.A. fremlagde jeg som Retsbil. Nr. 32, Afskrift af det Overslag over Omkostningerne ved Havneanlægget, som min Mandant udförte og afleverede til Havnekommissionen tilligemed Tegninger, Beskrivelse af Arbejderne samt Licitationsbetingelser. I samme Retsmöde fremlagde jeg ogsaa som Nr 33, den danske Ingeniörforenings Takster, som foreligge trykte i Retsbil. 5-7, idet jeg fandt bekvemmere at de forelaa samlede under ét.

Modpartens förste Forsvarsgrund er den, at min Mandant ikke har Krav paa noget Honorar for det her omhandlede Arbejde af den Grund, at han er lönnet af Landskassen ifölge den Bevilling, som omhandles i Finansloven af 11. Juli 1911, § 16, Post 17, for Finansperioden 1912-1913, hvor der bevilges et Belöb "Til en Ingeniör ~~som Konsulent~~ til Assistance for Regeringen og Kommunalbestyrelser". Men dette er en fuldstændig fejl Antagelse

hos Modp. Nævnte Finanslovparagraf tilsteder nemlig ingen anden end Regeringen en Rettighed. Det er Regeringen som i Henhold til nævnte Finanslovparagraf har engageret min Mandant i sin (Regeringens) Tjeneste, for at udföre de Ingeniörarbejder som den (Regeringen) ~~overlader~~ paalægger ~~til~~ ham at udföre hvad enten for hele Landet eller for de enkelte Kommunalbestyrelser. Andre Arbejder end disse er min Mandant ikke, uden særskilt Betaling, pligtig at udföre mod den Lönning han modtager af Landskassen. Kommunalbestyrelserne har ingen Myndighed over min Mandant. Han har ingen Forpligtelse til at udföre noget for disse, selv om de anmoder ham derom. Hvis Kommunalbestyrelserne ønske hans Assistance, uden særskilt Betaling, har de at henvende sig til Regeringen med Anmodning om at den paalægger min Mandant at arbejde for dem. Dette er saa klart som noget kan være. Hvem, foruden Regeringen, skulde vel have Myndighed over min Mandant ? Hvordan i al Verden kunde det tænkes, at Kommunalbestyrelserne vare i Stand til at befale min Mandant at udföre et Arbejde for dem ? Hvis mange Kommunalbestyrelser paa en Gang gjorde Fordring paa at min Mandant udförte et Arbejde for dem, og Regeringen til samme Tid maaske trængte hans Assistance, hvem skulde saa afgöre dette Spörgsmaal ? Det eneste mulige og rigtige er, at det er Regeringen alene som bestemmer hvilket Arbejde min Mandant yder for sin Lönning af Landskassen, og dette er ogsaa overensstemmende med Bevillingens Ordlyd paa Finansloven. Min Mandant er altsaa ikke, uden særskilt Betaling, pligtig at ud-

före andre Arbejder end dem Regeringen paalægger ham, for den Lönning han modtager af Landskassen. Paa denne Maade er Sagen ogsaa blevet praktiseret fra den Tid nævnte Bevilling förste Gang blev optaget paa Finansloven af 20. Okt. 1905. De Kommunalbestyrelser, som have tiltrængt min Mandants Assistance og önsket den gratis, have bestandig med en Skrivelse til Regeringen anmodet om at der blev paalagt min Mandant at udföre Arbejdet. Regeringen har dernæst henvendt sig til min Mandant, og paalagt ham at udföre Arbejdet, med mindre Forholdet har været det, at han har havt andet at bestille. I saadanne Tilfælde har min Mandant ingen særskilt Betaling modtaget af Kommunalbestyrelserne, men i ingen andre Tilfælde er det blevet antaget, at han uden særskilt Betaling var pligtig at yde sit Arbejde.

Det nu anförte gælder i al Almindelighed alle Landets Kommunalbestyrelser, men Reykjavik Köbstad indtager desuden i denne Henseende en betydelig Særstilling. Bevillingen er nemlig fremstaaet formedelst de Kommunalbestyrelser ude i Landet, som hverken havde Raad til eller behövede at sysselsætte en særskilt Ingeniör, som ikke havde Raad til, selvom det tiltrængtes, at anskaffe en særskilt udenlandsk Ingeniör, og sjælden kunde faa fat i en Indenlandsk, paa Grund af disses ringe Antal. Derimod var Hensigten med nævnte Bevilling slet ikke den, at den Ingeniör, som i Henhold til den blev ansat, skulde udföre noget som helst Arbejde for Reykjavik Köbstad, som var nödt til at have, havde og har en særskilt fast ansat Ingeniör i sin Tjeneste, nemlig Byingeniören, Hvis den- ~~enkelte~~ ne er

Ingeniör, som i Henhold til Bevillingen blev ansat, skulle udföre Arbejder for Reykjavik Köbstad, maatte han enten have offret alle sine Kræfter dertil og ikke været i Stand til at udrette noget for andre Kommunalbestyrelser, eller ogsaa været ganske utilstrækkelig for Reykjavik. Da min Mandant derfor i Henhold til fornævnte Bevilling blev ansat fra 1. Jan. 1906, var det ligefrem en Aftale mellem ham og Regeringen at der ikke blev paalagt ham, uden særskilt Betaling, at arbejde for Reykjavik Köbstad, men kun for Kommunalbestyrelser udenfor Reykjavik. Dette er ogsaa fra Begyndelsen blevet praktiseret saaledes. Regeringen har aldrig paalagt min Mandant at udföre et Arbejde for Reykjavik Köbstad, men denne har derimod, mod særskilt Betaling, faaet min Mandant til at udföre forskellige Arbejder for Byen. Skal jeg i saa Henseende först og fremmest fremhæve min Mandants Arbejde ved Gasværksanlægget her i Byen. Den Gang faldt det ikke Reykjavik Köbstad ind, at anmode Regeringen om at paalægge min Mandant at arbejde for Köbstaden, men foretrak selv at engagere ham til at udföre Arbejdet og betalte ham derfor 2000 Kr, og Firmaet Carl Francke betalte ham 2000 Kr., saa min Mandant modtog i det Hele 4000 Kr. for nævnte Arbejde. Netop det samme fandt Sted da Havneanlægets Licitation skulde forberedes. Reykjavik Köbstad, eller Havnekommissionen paa dens Vegne, henvendte sig den Gang direkte til min Mandant, men anmodede Regeringen slet ikke om at befale ham at yde Köbstaden denne Assistance. Og allerede af den Grund, at Köbstaden

ikke henvendte sig til Regeringen, og at denne derfor ikke paalagde min Mandant at udföre nævnte Arbejde for Köbstaden, er det klart, at Reykjavik Köbstad slet ikke kunde vente at erholde min Mandants Assistance gratis, samt at nævnte Bevilling og min Mandants Lönning af Landskassen ikke kan bevirke at han ikke kan forlange særskilt Betaling for sit Arbejde ved Forberedelser af Havnelicitationen. Hertil kommer at Byraadet, som för fremhævet under Sagen, har tilbudt at betale min Mandant 1000 Kr., men det vilde Byraadet ~~den~~ ikke have gjort, hvis ~~det~~ havde anset det sig uvedkommende at betale min Mandant noget for hans Arbejde. Jeg fremlægger herved Borgmesterens Skrivelse af 24. Juni f.A. til min Mandant, og viser den at Byraadet uden Forbehold vedtog at betale min Mandant 1000 Kr.

Jeg haaber det ved foranförte er lykkedes mig at paavise at min Mandant, hverken ifölge sin Stilling var pligtig til, uden særskilt Betaling, at udföre nævnte Arbejde, eller at Köbstaden kunde vente at blive fri for at betale min Mandant noget for hans Arbejde.

Modp. indrömmer imidlertid at min Mandant har Krav paa Betaling hvis en saadan forud er aftalt. Endvidere indrömmer han at det ifölge Retsbil. 3 synes at have været Havnekommissionens Mening at min Mandant skulde have særskilt Betaling for sit Arbejde, men nogle Linier længere nede benægter han at min Mandant har været engageret af Havnekommissionen. Dette maa være en "lapsus" hos Modp. og at dette er Tilfældet, mod Vederlag

synes jeg tydelig fremgaar deraf, at Borgmesteren har fortalt mig at han selv har oplyst Modp. om at min Mandant netop af Havnekommissionen var engageret til Arbejdet mod særskilt Honorar, kun at Honorarets Størrelse var ubestemt. Dette er ogsaa Sandheden i nærværende Sag. Paa Mödet den 5. Jan. 1913 (Retsbil. 3) overdrog nemlig Havnekommissionen til Landsingeniör Jon Thorlaksson, som den Gang var Kommissionens Medlem, at begive sig hen til min Mandant og anmode om hans Assistance ved Affattelse af Licitationsbetingelserne. Dette gjorde Jon Thorlaksson og min Mandant overtog Arbejdet ifölge denne Havnekommissionens Anmodning, og samtidig aftalte de at min Mandant skulde erholde særskilt Honorar for sit Arbejde, kun at de blev enige om at det ikke var muligt at bestemme Honorarets Störrelse för det viste sig hvor stort Arbejde min Mandant udförte. Derfor kom de overens om at Belöbets Störrelse först skulde bestemmes, naar minn Mandant havde sluttet sit Arbejde. Til Bevis herfor vil jeg i Retsmödet i Dag före nævnte Jon Thorlaksson som Vidne. Jeg venter bestemt at Modp. derefter frafalder sine Indsigelser dette angaaende, og indrömmer at Havnekommissionen har lovet min Mandant et særskilt Honorar, samt at Kommissionen dertil har havt fuld Myndighed.

Til foranförte, at der tilkommer min Mandant en særskilt Betaling fra Byen for Forberedelser af Havnelicitation, kommer saa dette, at min Mandant maatte anse det for en Selvfölge at Köbstaden vilde betale ham Honorar for hans Arbejde. Da han tidligere arbejdede for Reykjavik Köb-

stad, erholdt han altid Honorar for sit Arbejde. I dette Tilfælde var der Tale om et megetomfattende og vigtigt Arbejde, som Byen aldrig kunde vente at faa udfört gratis. Endvidere henvendte Havnekommissionen sig direkte til min Mandant og anmodede ikke Regeringen om at paalægge ham at udföre Arbejdet. Det var aldrig faldet min Mandant ind at paatage sig et saa stort Ekstraarbejde som det her foreliggende, hvis han havde havt den mindste Anelse om at han ingen særskilt Betaling fik for Arbejdet. Som för bemeldt, var det ogsaa fra Begyndelsen af Havnekommissionens Mening at honorere min Mandants Arbejde, og Honorar ligefrem lovet ham af den Mand, Landsingeniör Jon Thorlaksson, som Havnekommissionen overdrog at tale med min Mandant om Overtagelsen af Arbejdet.

Efter nu fuldstændig at have begrundet at der tilkommer min Mandant Honorar for hans Arbejde, kommer jeg nu til at omtale Störrelsen af hans Fordring. Kan jeg i saa Henseende for det förste henvise til hvad der af min Mandant desangaaende allerede er fremdraget i Sagen, særlig Retsbil. 4-7 og 29.

Desuden vil jeg med Hensyn til det Spörgsmaal, hvori min Mandants Arbejde bestod, henvise til hans Forklaring af Gaars Dato, som jeg herved fremlægger med önske om, at den betragtes som en Del af mit Indlæg. Jeg protesterer kraftigt imod Modp. Indlæg, Retsbil. 31, i alle de Punkter, som komme i Modstrid med min Mandants Udtalelser i nævnte Forklaring. I Særdeleshed benægter jeg Rigtigheden af at min Mandants Arbejde

var ~~et underordnet Moment~~ mindre væsentlige Tilføjelser paa et givet Grundlag. Ligeledes skal jeg fremhæve, at min Mandant, som ogsaa af ham udtalt, havde alt Tilsyn med Byingeniörens Dybdemaalinger i Havnen, og Jon Isleifssons Assistance ved Udfærdigelsen af Tegningerne var meget ubetydelig.

Paa Grund af Modp. Benægtelse af at min Mandants Arbejde falder ind under de Klasser i den danske Ingeniörforenings Takster, som af min Mandant paastaaet i Retsbil. 4, tilstillede han islandsk Ingeniörforening en Skrivelse af 24.f.M., som jeg herved fremlægger i Afskrift, for at skaffe Sagkyndige Mænds Skön dette Spörgsmaal angaaende, samt om hvilket Honorar der ifölge den danske Ingeniörforenings Takster, (Retsbil. 5-7 og 33), der tilkom min Mandant. Som Ingeniörforeningens Skrivelse til min Mandant af 31.f.M., som jeg herved fremlægger, viser, overdrog Ingeniörforeningen to af dens Medlemmer, Geir Zoega og Sigurdur Thoroddsen, at foretage nævnte Skön, og fremlægger jeg herved. deres Skrivelse af 30.f.M. til Islands Ingeniörforening, indeholdende dette Skön, og Resultatet de kommer til er, at der ifölge den danske Ingeniörforenings Takster tilkom min Mandant 9100 Kr. for hans Arbejde. Det selvsamme Arbejde som han kun fordrer honoreret med 3000 Kr. Som fremhævet i Skönsforretningen, er den bygget paa alle Sagens Dokumenter, m. I-33 og alene paa disse. Heraf fremgaar, at min Mandants Fordring er saa rimelig man yderst kan forlange. Modp. paastaar at den danske Ingeniörforenings Takster ikke ere indförte heri Landet og ingen Gyldighed har her. Begge Dele

er fuldstændig urigtige, thi det er blandt de herværende Ingeniörer bleven en fast vedtagen Skik at benytte disse Takster som Grundlag for Prisansættelse af deres Arbejder, hvilket min Mandant nærmere har paavist i för nævnte Beretning af Gaars Dato, som jeg herved fremlægger. Iövrigt henviser jeg dette Spörgsmaal angaaende til mit Indlæg, Retsbil. 29.

Hele Modp. Udvikling, angaaende de Arbejder Ingeniörer nu om Stunder udföre heri Landet, er fuldstændig usandfærdig, og henviser jeg i saa Henseende til min Mandants Beretning af Gaars Dato. Som af ham paavist, blive heri Landet udförte utallige andre Ingeniörarbejder end Vej-Bro- og Havneanlæg, og det er ganske urigtigt at min Mandant særlig er beskæftiget ved Havneanlæg. Jeg benægter udtrykkelig at min Mandants faste Lönning af Landskassen kan være nogen Maalestok for det Honorar der tilkommer min Mandant for det her omhandlede Arbejde, og Reykjavik Köbstad har heller ikke været af den Mening med Hensyn til de andre Arbejder min Mandant har udfört for Byen, f. Eks. Gasværksanlæget.

Endvidere er det urigtigt hos Modp., at der hverken juridisk eller moralsk paahviler min Mandant Ansvar for Arbejdet. Jeg kan ikke forstaa hvorledes Modp. vil begrunde dette. Selvfölgelig paahviler der min Mandant det selvsamme Ansvar, som Landets Love bestemme angaaende den Slags Arbejder, og Ansvaret bliver endnu större af den Grund, at der her er Tale om det störste Foretagende man nogensinde heri Landet har ind-

ladt sig paa.

Endvidere er det urigtigt hos Modp. at min Mandants Arbejde ikke har givet noget positivt ~~Resultat~~ Nytte, tværtimod blev netop Arbejdet ifölge sin Hensigt benyttet som Grundlag for Havneanlægets Licitation. Byraadet udböd netop Arbejdet under Henvisning til de af min Mandant udfærdigede Betingelser, Tegninger etc., jfr. Retsbil. 14 og Udskrift af Havnekommissionens Forhandlinger af 2., 9. og 23. April f. A. For at kunne udbyde Havneanlæget maatte Byraadet nödvendigvis være i Besiddelse af det Materiale som min Mandant havde lagt til Rette for Byraadet.

Derimod er det Sagen uvedkommende, hvilken Kontrakt Byraadet til Slut indgaar, men jeg benægter iövrigt at den ikke for störste Delen vil blive bygget paa de af min Mandant udarbejdede Licitationsbetingelser, Tegninger etc. Endnu har Byraadet ingen detaljeret Kontrakt sluttet, kun antaget et meget unöjagtigt Tilbud.

Ved Licitationsbetingelsernes Oversættelse til Engelsk udförte min Mandant det störste Arbejde af den Grund, at den Sprogkyndige, som Modp. omtaler, selvfölgelig ikke kendte al den Mængde tekniske Udtryk, som behövedes.

Jeg protesterer kraftig imod, at de 1000 Kr. som Byraadet er villigt at betale, er et passende og tilstrækkeligt Honorar for min Mandants Arbejde. Henviser jeg i saa Henseende til det af mig för fremhævede, idet jeg dog særlig beder erindret at Havnekommissionen dog ikke

fandt passende at betale mindre end 2500 Kr., og hvad end Modp. siger, maa Köbstaden dog i al Fald være forpligtet at betale det Belöb, som Havnekommissionen, der forhandlede med min Mandant, ansaa for et passende Honorar og tilböd at betale ham.

Jeg skal fremdeles erindre om at Modp. alligevel har indrömmet at min Mandant har "foretaget væsentlige Ændringer af den paatænkte Havnebro, beregnet dens Styrke og til Dels forandret dens Konstruktion; endvidere har han fra Nyt af konstrueret og beregnet Batteribroens Störrelse og Styrke". Endvidere er det in confesso at Fyrstationen fuldstændig er min Mandants Arbejde. -Her foreligger da tre Arbejder, om hvilke det er in confesso at min Mandant alene har arbejdet paa og udfört dem. Men ifölge min Mandants Beretning af Gaars dato samt Islands Ingeniörforenings ovennævnte Skön af 30. f. M., tilkommer der ham ifölge den danske Ingeniörforenings Takster alene for disse tre Arbejder fölgende:

I)	For Havnebroen (ved Hafnarstræti)	Kr. 1247,00
II)	For Batteribroen	-- 2220,00
III)	For Fyrene	-- 762,50
	Ialt	Kr. 4229,50

--eller med andre Ord, kun for disse tre Arbejder betydelig mere end min Mandant har forlangt for hele sit Arbejde. Dette blandt andet viser hvor beskeden min Mandants Fordring er .

Under Henvisning til foranskrevne, samt til alt hvad der fra min Mandants Side er fremkommet i Sagen, protesterer jeg Ord til Ord og

Punkt for Punkt imod Modp. Defensions-Indlæg, Retsbil. 31, samt imod alle hans Paastande, deriblandt, Paastanden om Frifindelse, om Nedsættelse af min Mandants Fordringog om Sagsomkostninger; fastholder mine tidligere nedlagte Paastande og indlader Sagen til Dom under Reservation.

Reykjavik 10. April 1913

Ærbödigst

Eggert Claessen

Til Reykjaviks Byting

Fremlagt i Reykjaviks Byting 10-4-1913

Jon Magnusson

Nr. 41.

Spörgsmaal

til Vidnet Jon Thorlaksson.

1. Var Vidnet Medlem af Reykjaviks Havnekommission i Januar 1912 ?

2. Var Vidnet ikke til stede paa Havnekommissionens Möde 5. Jan. 1912 ?

3. Blev der ikke paa nævnte Möde af Havnekommissionen overdraget Vidnet at begive sig til Ingeniör Th. Krabbe og anmode ham om at assistere Kommissionen ved Udfærdigelse af Havneanlægets Licitationsbetingelser ?

4. Var det ikke Havnekommissionens Mening at Ingeniör Th. Krabbe erholdt Betaling af Havne-eller Bykassen for sin Assistance ?

5. Begav Vidnet sig ikke derefter til Th. Krabbe og anmodede ham om at arbejde for Havnekommissionen paa Udfærdigelse af Licitationsbetingelser for Havneanlæget ?

6. Gav dette Vidnets Andragende paa Havnekommissionens Vegne ikke til Resultat, at Th. Krabbe overtog Arbejdet ?

7. Blev der, da Vidnet paa Havnekommissionens Vegne forhandlede med Th. Krabbe, talt om hvorvidt Th. Krabbe skulde have en særskilt Betaling for sit Arbejde af Havne-eller Bykassen, og i bekræftende Fald, hvor stort Beløb ?

8. Underrettede Vidnet Havnekommissionen om den mellem det og Th. Krabbe trufne Aftale om Betalingen for hans Arbejde ?

Reykjavik 10. April 1913

Eggert Claessen.

Fremlagt i Reykjaviks Byting 10/4 1913

Jon Magnusson

Citantens Fuldmægtig önskede Vidneförslen fremmet. For Indstævnte mödte Overretssagförer Oddur Gislason og önskede tilfört:

" Jeg protesterer imod at Ingeniör Jon Thorlaksson i denne Sag bliver fört som Vidne, da han er Part i Sagen og er, som Stævningen udviser, blevet indstævnet som saadan, for det förste som Medlem af Havnekommissionen, paa Havnekassens Vegne, og for det andet som Byraadsmedlem paa Bykassens Vegne. Forlanger Kendelse."

Citantens Fuldmægtig önskede tilfört:

"Det er ikke rigtigt at Vidnet er Part i denne Sag, de indstævnede er Byraadet og Havnekommissionen, men ikke Vidnet. Det kan ikke

tænkes at Vidnet kommer til,eller bliver paalagt at aflægge Partsed i denne Sag.Vidnets Interesser kan i ingen Maader paavirkes af Sagens Resultat og Vidnet er ogsaa villigt at vidne i Sagen.Jeg forlanger derfor at Vidneförslen bliver fremmet og önsker Kendelse."

Indstævntes Fuldmægtig önskede tilfört:

" Jeg paastaar at Vidnet er Part i nærværende Sag idet Citanten xxxxx har indstævnet det som Part baade for Forligskommissionen og her for Retten.Jeg er derfor ifölge Loven fuld berettiget til at protestere imod at Ingeniören bliver fört som Vidne i denne Sag,og desto Större Grund har jeg der til,da Ingeniören,ifölge Modpartens nylig i Retten afgivne Erklæring,er mödt sammen med denne her for Retten for at vidne,og da formodentlig imöd den Part ,paa hvis Vegne Vidnet fra denne Sags Begyndelse er indstævnet."

Citantens Fuldmægtig forlangte Kendelse.

Sagen optoges til Kendelse.

Eggert Claessen Oddur Gislason

--- --- --- --- --

Retten hævet

Jon Magnusson

Pall Arnason

Sigurdur Pjetursson

Kristofer Sigurdsson

Arni Helgason

Aar 1913,Torsdagen 17.April,blev Bytinget sat til sædvanlig Tid og Sted

og administreret af den ordinære Dommer, Byfoged Jon Magnusson, med Vidner: Arni Helgason, Kristofer Sigurdsson, Pall Arnason og Sigurdur Pjetursson. Blev da foretaget:

11" Sagen 59/1912:

Th. Krabbe

kontra

Reykjaviks Byraad og Havnekommission,

og afsagt saalydende

Kendelse:

I nærværende Sag, som Citanten, Ingeniör Th. Krabbe i Reykjavik har anlagt mod Reykjaviks Byraad og Havnekommission, har han önsket at före som Vidne Landsingeniör Jon Thorlaksson, Medlem af Byraadet, samt bemærket at Landsingeniören er villig til at lade sig före som Vidne. Fra Indstævntes Side er der protesteret mod at dette Byraadsmedlem föres som Vidne af den Grund, at han er indstævnet Part i Sagen, samt særlig af den Grund, at Citanten erklærer at nævnte Byraadsmedlem er villigt til vidne i Sagen og derfor sandsynligvis vil vidne i Indstævntes Disfavör. Fra Citantens Side er det paa den anden Side fremhævet, at nævnte Byraadsmedlem ikke er Part i Sagen, at Sagen ikke vedrörer hans personlige Interessersamt at han aldrig kan blive forpligtet at aflægge Partsed i Sagen.

Den af Citanten fremsatte Anskuelse, at Byraadsmedlem Jon Thorlaksson ikke paa den Maade er indviklet i denne Sag, at Indstævnte kan protestere mod at han föres som Vidne, maa bifaldes. Endvidere maa det anses som indrömmet eller dog ikke tilstrækkelig benægtet, at der i den-

ne Sag ikke kan blive Spörgsmaal om Partsed fra Byraadsmedlemmets Side. Af disse Grunde kan Indstævntes Protest ikke tages til Følge.

Thi eragtes:

Vidneförslen bör nyde Fremme.

Jon Magnusson

Kendelsen blev oplæst.

Derefter foretoges Vidneförselen.

For Citanten mödte Overretssagförer Eggert Claessen og for Indstævnte Overretssagförer Oddur Gislason.

For Retten fremstod Vidnet Landsingeniör Jon Thorlaksson, Byraadsmedlem, hjemmehörende her i Byen, 36 Aar gammel. blev formanet til Sandhed. Spörgsmaalene paa Retsbil. Nr. 41 blev forelagte Vidnet, som besvarer dem saaledes:

Ad. 1 Ja.

Ad. 2 Ja.

Ad. 3 Ja.

Ad 4 Ja.

Ad 5. Vidnet anmodede ham derom.

Ad 6. Ja, det er muligt at flere har talt derom med ham.

Ad 7. Der blev talt om Betaling af Havnekassen for Arbejdet, men vi blev enige om, at det ikke var muligt at bestemme Betalingens Störrelse för det oplystes, hvor omfattende Arbejdet blev.

Ad 8. Vidnet er overbevist om at have gjort dette, selvom det ikke nu specielt kan erindre det.

(Indstævntes Fuldmægtig önskede följende) Kontraspörgsmaal (forelagte Vidnet:)

1. Kan Vidnet erindre til et andet Byraadsmedlem at have ytret, at Citantens Regning i denne Sag var for höj ?

2. Erindrer Vidnet til et andet Byraadsmedlem at have ytret, at Arbejdskontrakten paa Retsbil. Nr. 8 i denne Sag ikke var original, men kun udfört ifölge et Skema for den Slags Kontrakter i Danmark, hvorfor Arbejdet ikke var saa omfattende som det ved förste Öjekast syntes ?

3. Er Vidnet kendt med, hvor lang Tid Citanten arbejdede paa det i denne Sag omhandlede Arbejde ?

(Vidnet besvarer Kontraspörgsmaalene saaledes:)

Ad 1. Vidnet kan ikke erindre om det til et andet Byraadsmedlem har ytret at Regningen var höj, men siger at det godt kan være Tilfældet, derimod tror det ikke at have ytret at Regningen var <u>for</u> höj.

Ad 2. Vidnet siger at det godt kan være, at det har ytret at enkelte Afsnit af Retsbil. Nr. 8 vare udförte ifölge et Skema, men derimod ikke sagt at Vidnet ikke ansaa Dokumentet i sin Helhed for en Original.

Ad 3. Vidnet kan ikke huske det, men tror det fremgaar af Havne-

kommissionens og Byraadets Forhandlinger.

Oplæst. Ratihaberet. -Vidneudsagnet antaget gyldigt uden Edsaflæggelse.

Vidnet frafaldt Stævning og Varsel til at paahöre senere förte Vidner.

Dimitteret. Vidneförselen sluttet.

Indstævntes Fuldmægtig begærede Udlaan af Sagens Dokumenter og 4 Ugers

Anstand til Gensvar og Vidneförsel.

Eggert Claessen. Oddur Gislason.

--- --- --- --- ---

Retten hævet

Jon Magnusson

Sigurdur Pjetursson

Pall Arnason

Kristofer Sigurdsson

Arni Helgason

Aar 1913, Torsdagen 29. Maj, blev Bytinget sat til sædvanlig Tid og

Sted og administreret af den ordinære Dommer, Byfoged Jon Magnusson,

med Vidner: Arni Helgason, Kristofer Sigurdsson, Pall Arnason og Sigurdur

Pjetursson. Blev da foretaget:

4" Sagen 59/1912:

Th. Krabbe

kontra

Reykjaviks Byraad og Havnekommission.

For Indstævnte mödte Overretssagförer Oddur Gislason, tilbageleverede

Sagens Dokumenter Nr. 1-41 og fremlagde Nr. 42) Borgmesterens Skrivelse

af 9. Dec. 1911 til Ministeriet, Nr. 43) Ministeriets Skrivelse af 14. s. M.

til Borgmesteren,Nr.44) fortsat Defensions-Indlæg af Dags Dato og ere disse Dokumenter saalydende:

Nr. 42.

Reykjavik Borgmester 9.Dec.1911.

794

I Dag er der indtruffet hertil en Ingeniör fra Udlandet og er min Mening at indlede med ham Underhandlinger om Havneanlæget.Ved disse Underhandlinger er det mig magtpaaliggende,at have til Assistance en Sagkyndig og kender jeg ingen heri Byen som bedre egner sig dertil end Hr.Ingeniör Th.Krabbe.Derfor er det min ærbödigste Anmodning,at Ministeriet vil give sit Samtykke til at han i nævnte Henseende yder mig den Assistance jeg faar Brug for.

Pall Einarsson

Afskriftens Rigtighed af Reykjavik Borgmesters Brevjournal bevidner.

Reykjaviks Borgmester 23.April 1913

Pall Einarsson

Til Islands Ministerium (sic)

Fremlagt i Reykjaviks Byting 29/5 1913

Jon Magnusson

Nr.43.

Islands Ministerium

Reykjavik 14.Dec.1911.

I Anledning af Deres Skrivelse,Herr Borgmester,af 9.d.M.meddeles Dem herved,at De kan forvente Landsingeniör Th.Krabbes Assistance ved Under-

handlinger om Havneanlæg her i Byen, og har De i saa Henseende at henvende Dem til ham.

P.M.V.

Kl. Jonsson

/Jon Hermannsson

Til Reykjaviks Borgmester

B.Rvk 776/1911

Fremlagt i Reykjaviks Byting 29/5 1913

Jon Magnusson

Nr.44.

Fortsat Forsvarsindlæg

i Sagen: Th.Krabbe

kontra

Reykjaviks Byraad.

Jeg tillader mig herved at tilbagelevere Sagens Dokumenter Nr.1-41.

I mit Forsvarsindlæg af 9.Jan.d.A.er det af mig paastaaet, at Citanten ifölge sin Stilling var pligtig til, uden Betaling, at yde den i nærværende Sag omhandlede Assistance, og det samme paastaar jeg fremdeles.

Byraadet vedtog paa et Möde den 28.Dec.1911 at anlægge Havnen paa Grundlag af Gabr.Smiths Tegninger, samt hurtigst muligt at udbyde Arbejdet (Retsbil.30). I Forbindelse hermed bestemte saa Reykjaviks Havnekommission paa et Möde 5.Jan.1912, at anmode Citanten om "at assistere Kommissionen ved Udfærdigelse af Licitationsbetingelser." Paa dette Grundlag blev Citanten anmodet om at assistere ved Forberedelser af Licitationsbetingelser. Men med Skrivelse af 9.Dec.1911 havde Borgmes-

teren til Islands Ministerium anmodet om at Citanten fik Tilladelse til at yde den nödvendige Assistance ved Underhandlinger om Havnens Anlæg ,og med Skrivelse af 14.s.M.besvarer Ministeriet denne Borgmesterens Skrivelse og udtaler at Borgmesteren kan forvente Citantens Assistance ved Underhandlinger angaaende Havneanlæg her i Byen,"og har De i saa Henseende at henvende Dem til ham."Jeg fremlægger herved förnævnte Skrivelser,saavel Borgmesterens som Ministeriets,og tillader mig dette angaaende at henvise dertil.

Af nævnte Skrivelser fremgaar,at Borgmesteren tilskriver Ministeriet og anmoder om dettes Samtykke til at söge Citantens Assistance i den Hensigt som Skrivelsen anförer,og Ministeriet svarer at Borgmesteren kan forvente Assistancen og i den Henseende maa henvende sig til selve Citanten.I dette Tilfælde er saaledes den Fremgangsmaade netop anvendt,som Modparten siger Kommunalbestyrelser bör följe forat opnaa Citantens Assistance.At Borgmesteren havde for Öje Underhandlinger med en bestemt Person,har ingen Betydning,men derimod det,at der til Regeringen bliver ansögt om at den Mand,som mod en aarlig Lönning er engageret i dens Tjeneste,faar Tilladelse til at arbejde paa det, som hörer til hans Virksomhedsomraade,nemlig forberedende Underhandlinger angaaende Havneanlægget.At Havnekommissionen,da det senere blev bestemt at udbyde Havneanlægget,faar Citantens Assistance til Udfærdigelse af Licitationsbetingelserne,er ogsaa i Virkeligheden en" Assistance

ved Underhandlinger om Havneanlæg her i Byen,"som det udtrykkes i Ministeriets Skrivelse,ligesom det at Havnekommissionen alligevel engagerer Citanten mod Betaling,var unödvendigt og lige i Modstrid med den foreliggende ministerielle Skrivelse som berettiger at henvende sig til Citanten ifölge hans Stilling som Landsingeniör og erholde hans Assistance som saadan.Under disse Omstændigheder har Havnekommissionen i det mindste ingen Berettigelse til at love Citanten Betaling for Arbejdet,og jeg protesterer derfor endnu en kraftig Gang imod at Havnekommissionen har havt nogen Berettigelse til at engagere Citanten mod Betaling, og Byraadet kan paa ingen Maade være bunden ved Havnekommissionens Löfte om Betaling.

Modp. siger at Regeringen har engageret Citanten til at assistere Kommunalbestyrelser ude i Landet,men at det derimod ikke var Meningen at han udförte noget Arbejde for Reykjavik Köbstad.Dette er urigtigt hos Modp.og ~~ganske usandfærdigt~~ har Intet paa sig at det i Regeringens Kontrakt med Citanten er blevet fremhævet eller dog forudsat at han intet Arbejde skulde udföre for Reykjavik Köbstad.Förnævnte ministerielle Skrivelse til Borgmesteren viser netop at Ministeriet mente at have Berettigelse til at söge Citantens Assistance i Anledning af en Sag denne By vedkommende,samt at Citanten ikke er fritaget for,ifölge sin Stilling som Landsingeniör,at yde sin Assistance naar det gjælder Reykjavik By ~~forlander den~~.

Men skönt Regeringen ikke direkte har fritaget Citanten for at

yde denne By ingeniörmæssig Assistance,har den hidtil ikke benyttet denne sin Ret og Byraadet ikke för end med nævnte Borgmester Skrivelse anmodet derom.Paa den anden Side viser Modp. Forklaring i hans sidste Indlæg og Citantens egen Beretning ,Retsbil.35,at sidstnævnte har modtaget store Sportler for sine Arbejder for Reykjavik Köbstad,saa store, at de belöb sig til mere end Citantens aarlige Lönning i Regeringens og Kommunalbestyrelsernes Tjeneste,og det skönt der kun var Tale om Ekstraarbejde en Del af Aaret.At denne Regeringens og Byraadets Optræden lige overfor Citanten nu bliver benyttet som et Bevis eller Argument mod min Mandant saaledes,at Citantens meget höje Regning anerkendes,er en Fremgangsmaade jeg ikke kan lide.Thi i denne Sag at ville benytte som et Vaaben mod Byraadet,at dette tidligere har behandlet Citanten ~~ordentligt~~ godt,er et Argument,som Domstolene bedre end jeg kan vurdere.

Ligesom det ifölge foranstaaende er bevist,at Byraadet havde faaet Regeringens Tilladelse til at söge Citantens Assistance ifölge hans Stilling som Landsingeniör,saaledes er det ogsaa paavist,at det ikke var Byraadets Mening at Havnekommissionen engagerede Citanten til at udföre Arbejdet mod Betaling.At Havnekommissionen alligevel engagerer ham mod Betaling,er Byraadet ganske uvedkommende og kan derfor ikke forpligte dette til Udbetalinger.Citantens Assistance behövede ikke at koste noget og skulde ikke koste noget.Skönt Byraadet allige-

vel var villigt til at betale Citanten 1000 Kr. saa var det, som för paavist, ikke juridisk forpligtet der til. Alt det, som Modp. i sit sidste Indlæg har fremholdt dette angaaende, benægter jeg som urigtigt, og ligeledes benægter jeg at Havnekommissionens Arbejde, at sörge for Forberedelser af Licitationen, ogsaa indbefattede en indirekte Berettigelse til, mod Betaling, at engagere en Mand til at udföre Arbejdet, thi angaaende alle Udbetalinger maatte der ske en Henvendelse til Byraadet, for at faa dettes Samtykke.

Men selvom Regeringens Samtykke til at erholde Citantens Assistance ifölge hans Stilling som Landsingeniör, ikke som nu er Tilfældet, var blevet indhentet, og selvom Byraadet havde engageret Citanten mod Betaling, vil jeg bede vel lagt Mærke til, at den Assistance han bliver anmodet om, ligger indenfor hans Virksomhedsomraade som ansat i Regeringens og Kommunalbestyrelsernes Tjeneste mod fast aarlig Lönning. Det Honorar som Citanten betinger sig for et saadant Arbejde, in casu for det i denne Sag omhandlede, maa derfor bestemmes i Forhold til Citantens Lönning som Landsingeniör. Men derom kan der ikke tvivles, at det Honorar som Citanten i denne Sag gör Fordring paa, ikke forholder sig til den aarlige Lönning for hans Arbejde i Landets Tjeneste, som dog ventelig maa betragtes som hans Hovedbeskæftigelse.

Som för fremhævet skulde Citantens Arbejde bestaa i at assistere Kommissionen (Havnekommissionen) ved Udfærdigelse af Licitationsbetin-

gelser.Men at Citanten udfører Arbejdet i en meget større Udstrækning end paaregnet,og saa fordrer Honorar der for,savner al Grund og Byraadet er selvfölgelig ikke pligtigt at betale Fordringen,og det saa meget mindre som dette Arbejde ikke er blevet til Nytte for Byen,idet Havneanlægget slet ikke bliver udfört paa dette Gundlag,men derimod i Henhold til en særlig Kontrakt med Monberg,som har overtaget Havnens Anlæg ifölge Tegninger han selv har ladet udföre.

Hvorledes man end betragter Citantens Arbejde,maa jeg fastholde at det Honorar han forlanger der for er altfor höjt og ikke staar i Forhold til det Honorar,som Byraadet kunde vente at komme til at betale for det Arbejde det forudsatte udfört.Dette beder jeg ogsaa taget Hensyn til.Endvidere maa der ses hen til at Citanten udförte Arbejdet i sine Fritimer eller ved Siden af sin Hovedbeskæftigelse i Landets Tjeneste,samt til,at han alligevel ikke varetog Arbejdet for Byen undtagen en lille Del af Aaret.

Vore Ingeniörer,der for 2-3 Aar siden stiftede en Ingeniörforening, har ikke kunnet komme overens om Takster for deres Arbejder her i Landet,hvilket dog burde have været en let Sag hvis der kun byggedes paa de danske Takster forholdsvis nedsatte.Dette bestyrker min Mening om at Ingeniörerne indse at Forholdene her og i Danmark ere saa helt forskellige,at det ikke er muligt her i Landet at lægge de danske Ingeniörers Takster til Grund,idet disse ere saa umaadelig höje.Ifölge

disse Takster paastaar Modp. at der tilkommer Citanten:

For at beregne Styrken af Havnebroen ved Hafnarstræti og forandre dens Konstruktion Kr. 1247,00

For Batteribroen -- 2220,00

For Fyrene -- 762,50

Ialt Kr. 4229,50,

og dog fortælles der, at der her kun er Tale om en fjorten Dages Arbejde for en Fagmand ! Ja. Saadant er ligefrem umaadeligt !

Det af Modp. her paaviste er i Virkeligheden et slaaende Bevis for Urimeligheden af at opstille en slig Maalestok for Penges Værdi her i Landet. Og selvom ~~(Modp.)~~ Citanten erklærer kun at regne med en Del af Belöbet ifölge de danske Takster, saa er hans Fordring dog altfor höj. Det ydede Arbejde staar ikke i noget rimeligt Forhold til det Honorar som Citanten forlanger der for, ifölge de Forestillinger man her i Landet gör sig om Penges Værdi.

Efter min Mening indrömmer baade Modp. og Citanten dette, thi med Retsbil. 38, som Citanten ~~xxxx~~ har fremskaffet og fremlagt i Sagen, beviser han selv at hans Fordring i denne Sag, ifölge den Maalestok han fra Sagens Begyndelse har lagt til Grund, er 725 Kr. for höj. Dette, som öjensynlig er at betragte som et Afslag fra Citantens Side, er ganske vist ~~ogsaa noget~~ et Skridt i den rigtige Retning, men Fordringen er alligevel altfor höj.

Hvis Citanten fik Dom for en slig Fordring, 2275 Kr. var dermed fastslaaet et helt andet Forhold mellem det ydede Arbejde og Honoraret der for,

end der finder Sted paa andre Forretningsomraader. En slig Dom var urimelig og vilde, paa andre Forretningsomraader, blive yderst følgerig. Naturligvis ville andre ræsonnere saaledes: Hvilken Eneret har Citanten og andre Ingeniörer paa at faa deres Arbejde saa godt betalt ? Slet ingen. De andre mente selvfölgelig at have samme Ret paa deres Omraader og Følgen maatte blive: en fuldstændig Revolution i Forholdet mellem det ydede Arbejde og Honoraret der for.

Det er Domstolenes Sag at ansætte det ydede Arbejdes Værdi og tillempe det efter Nationens Forestilling om almindelig Pengeværdi i Landet.

Som Retsbil. 38 fremviser, have to af Byens Ingeniörer erklæret at Citantens Honorar ifölge den danske Ingeniörforenings Takster vilde blive 9100 Kr., men ifölge Retsbil. 4 mente Citanten at Honoraret vilde blive 11780 Kr., eller 2680 Kr. höjere, og det ifölge de samme Takster. Saauenige ere altsaa selve Fagmændene, hvilket viser at der her er Tale om en upaalidelig Basis. Det Resultat som Ingeniörerne ifölge Retsbil. 38 kommer til, er alligevel saa höjt (9100 Kr.) for det i denne Sag omhandlede Arbejde, at jeg som ikke er Fagmand og derfor ikke kan bedömme om Retsbil. 38 er rigtigt eller ikke, fristes til at spörge: Kan det ifölge den danske Ingeniörforenings Takster være rigtigt at der tilkommer Citanten 9100 Kr.!! for knapt 3 Maaneders Ekstraarbejde og med betalt Assistance til alt muligt? Jeg synes dette er ganske unaturligt og ufatte-

ligt,da Arbejdslön her og i Danmark paa andre Omraader ikke er saa helt forskellig.Her maa derfor noget mangle og noget være forkert, ogsaa meget naturligt at Standsinteresser for en Del gör sig gældende. Jeg kan derfor ikke i denne Sag indrömme at Retsbil. 38 er rigtigt og protesterer imod at paa det bygges noget i min Mandants Disfavör.

Endvidere maa man ikke glemme at de danske Ingeniörers Takster kun er faa Aar gamle og derfor sandsynligvis ekstistere paa Papiret, uden at de har faaet Gyldighed i Praksis,i det mindste ikke i Domstolenes Praksis.Det vilde derfor være temmelig ubesindigt her hos os, hvor Ingeniörvirksomhed er i sin Begyndelse,at bygge noget paa disse Takster.

Paa Retsbil.35 fortæller Citanten om forskellige Ingeniörarbejder der ere udförte heri Landet.Som de allerfleste bekendt har disse Arbejder forekommet sjældent og kun sporadisk,1 a 2 Gange i hvert Fag og kun i de sidste Aar,saaledes at man slet ikke kan sige at der er dannet en Sædvane om Honorar for slige Arbejder og umuligt at gaa ud derfra.Resultatet bliver derfor det samme,at man her i Landet ikke kender andre Ingeniörarbejder end dem der vedkomme Citantens og den anden Landsingeniörs Virksomhedsomraade.

Om Citantens Forklaring iövrigt paa nævnte Retsbilag kan jeg ikke udsige noget,men protesterer imod den, forsaavidt den strider imod det fra min Mandants Side i denne Sag fremkomne og protesterer endvidere imod at

der bliver bygget noget paa denne Forklaring.

Protesterer jeg derpaa paa alle Punkter mod Modp. sidste Indlæg, henviser til Dokumenterne og de för nedlagte Paastande, som jeg fastholder og indlader Sagen til Dom under Reservation.

Reykjavik 29. Maj 1913

Ærbödigst

Oddur Gislason.

Til Reykjaviks Byting

Fremlagt i Reykjaviks Byting 29/5--13

Jon Magnusson

For Citanten mödte Overretssagförer Kr. Linnet, begærede 3 Ugers Anstand til Gensvar og Udlaan af Sagens Dokumenter. Med Modpartens Samtykke blev dette bevilget af Dommeren.

Kr. Linnet Oddur Gislason

--- --- --- --- ---

Retten hævet

Jon Magnusson

Pall Arnason

Sigurdur Pjetursson

Arni Helgason

Kristofer Sigurdsson.

Aar 1913, Torsdagen 19. Juni, blev Bytinget sat til sædvanlig Tid og Sted og administreret af den ordinære Dommer, Byfoged Jon Magnusson, med Vidner: Arni Helgason, Kristofer Sigurdsson, Pall Arnason og Sigurdur Pjetursson. Blev da foretaget:

4" Sagen 59/1912:

Th.Krabbe

kontra

Reykjaviks Byraad og Havnekommission.

For Citanten mödte Overretssagförer Kr.Linnet som begærede endnu en Uges Anstand.Denne blev bevilget af Dommeren med Samtykke af Overretssagförer Oddur Gislason,som mödte for Indstævnte.

Kr.Linnet Oddur Gislason

-- -- -- -- --

Retten hævet

Jon Magnusson

Pall Arnason

Sigurdur Pjetursson

Arni Helgason

Kristofer Sigurdsson

Aar 1913,Torsdagen 26.Juni,blev Bytinget sat til sædvanlig Tid og Sted og administreret af konstitueret Byfoged,Professor Einar Arnorsson,med Retsvidner:Arni Helgason,Kristofer Sigurdsson,Pall Arnason og Sigurdur Pjetursson.Blev da foretaget:

3" Sagen 59/1912:

Th.Krabbe

kontra

Reykjaviks Byraad og Havnekommission.

For Citanten mödte Overretssagförer Kr.Linnet,tilbageleverede Sagens Dokumenter Nr.1-44,fremlagde Nr.45) Ministeriets Skrivelse til Citanten af 11. Dec.1911,Nr.46) Afskrift af Citantens Skrivelse til Ministeriet af 13. Dec.1911,og Nr.47) Fortsat Indlæg af Dags Dato.Disse Dokumenter ere saalydende:

Nr.45.

Islands Ministerium

Reykjavik 11.December 1911.

Ved hoslagt at tilstille Dem,Herr Landsingeniör,en Skrivelse fra Borgmesteren i Reykjavik af 9.d.M.,hvori han andrager om at der gives Dem Tilladelse til at assistere ham ved Underhandlinger med en fremmed Ingeniör angaaende Havneanlæg her i Byen,skal Ministeriet herved udbede sig Deres Erklæring om hvorvidt De,uden at försömme Deres Arbejder, vil kunde yde den ombedte Assistance,samt om De er villig til at paatage Dem at yde Samme.

Med Deres Svar önskes Bilagene tilbagesendte.

P.M.V.
Kl.Jonsson

/Jon Hermannsson

Til Herr Landsingeniör Th.Krabbe

Fremlagt i Reykjaviks Byting 26/6 1913.
Einar Arnorsson
konst.

Nr.46.

Afskrift.

Th.Krabbe
Landsingeniör.

Reykjavik 13.Dec. 1911.
Island.

Med Skrivelse af 11.d.M.har det höje Ministerium,i Anledning af Borgmesteren i Reykjaviks Skrivelse,anmodet om min Erklæring om hvorvidt jeg,uden at forsömme mine andre Arbejder,kan assistere ham ved

Underhandlinger angaaende Havneanlæg her i Byen, samt om jeg er villig til at paatage mig denne Assistance.

Foranlediget heraf tillader jeg mig herved at bemærke, at for saa vidt jeg ikke forelöbig behöver at foretage nödvendige Rejser og det höje Ministerium ikke paalægger mig at udföre noget nyt, omfattende Arbejde/som meget haster, venter jeg at kunne yde den ombedte Assistance uden at forsömme de allerede foreliggende Arbejder, og er i saa Fald villig til at assistere Borgmesteren i bemeldte Henseende.

Bilaget tilbagesendes hermed.

Th. Krabbe

Til Islands Ministerium.

Fremlagt i Reykjaviks Byting 26/6 1913

Einar Arnorsson

konst.

Nr. 47.

Fortsat Indlæg

i Sagen: Th. Krabbe

kontra

Reykjaviks Havnekommission og Byraad.

Jeg tilbageleverer herved Sagens Dokumenter Nr. 1-44.

Siden jeg sidst skrev i Sagen har/jeg, jfr. Retsbil. 41, fört som Vidne Byraadsmedlem og Landsingeniör Jon Thorlaksson, og med hans Vidneudsagn bevist at Havnekommissionen engagerede min Mandant til at udfærdige Licitationsbetingelser for Havneanlæget, samt lovede ham særskilt Be-

taling for dette Arbejde, kun at Belöbets Störrelse ikke forud blev bestemt, da der ikke kunde forudses hvor omfattende Arbejdet blev. Iövrigt henviser jeg dette angaaende til Vidneforklaringen. Da Byraadet vedtog at udbyde Havneanlæget blev, som för bemærket, den Del af arbejdet at forberede Licitationen, overladt til Havnekommissionen; selvfölgelig vilde dette Arbejde koste Penge, hvorfor Havnekommissionen begribeligvis havde fuld Bemyndigelse til at forhandle om den til Licitationen nödvendige fagmæssige Assistance, samt lige selvfölgelig Ret til at forpligte Byen til at betale slig Assistance.

Det er derfor ikke underligt, at Modp. efter at denne Vidneförsel er foretaget, söger ny Angrebsvaaben og skal jeg, samtidig med at jeg giver mig til at undersöge disse, tillade mig at henlede Opmærksomheden paa at Modp. ikke har protesteret mod Jon Thorlakssons Vidneforklaring, hvilket ogsaa vilde være hensigtslöst. Angaaende Modp. ny Angrebsvaaben skal det da först bemærkes, at Retsbil. 42 og 43 og disses Indhold ere denne Sag ganske uvedkommende. Sagen forholder sig nemlig saaledes, at i Begyndelsen af December 1911 indtraf hertil en Ingeniör fra Firmaet N. C. Monberg i Kjöbenhavn og dennes Ærinde var at forhandle med Byraadet om at det overdrog Monberg Havneanlæget uden at Licitation fandt Sted. Borgmesteren og nogle andre af Byraadsmedlemmerne vare tilböjelige hertil og önskede at forhandle om dette med nævnte Ingeniör, men Byraadets Flertal modsatte sig denne Fremgangsmaade og foretrak at udbyde Havne-

anlæget og vedtog dette 28.Dec.1911 (jfr.Retsbil.30).Monbergs Ingeniör rejste derefter bort og hans ~~Forehavende~~ Arinde var dermed fuldstændig sluttet.Men ved nævnte Ingeniörs Ankomst hertil sendte Borgmesteren Ministeriet en Skrivelse 9.Dec.1911(Retsbil.42),hvori han androg om at Ministeriet "gav sit Samtykke til "at min Mandant assisterede ham (Borgmesteren) ved Forhandlinger med denne Monbergs Ingeniör om Havneanlæget.Dette foretog Borgmesteren sig paa eget Initiativ uden at Byraadet havde foreskrevet saadant,ja endog uden dets Vidende,og han omtalte kun Assistance for ham personlig.Endvidere androg han kun om at ~~Xixi~~ Ministeriet gav sit Samtykke til at min Mandant ydede nævnte Assistance, men slet ikke at Ministeriet befalede ham at assistere.Minisreriet behandlede ogsaa Sagen i Overensstemmelse hermed,thi med en Skrivelse til min Mandant af 11.Dec.1911,som jeg herved fremlægger,forespurgte det sig hos min Mandant om han eventuelt var villig til at yde Borgmesteren den ombedte Assistance,samt hvorvidt han,uden at forsömme sine Arbejder,var i Stand dertil.Og den af Ministeriet omtalte Assistance var en Assistance ved Underhandlinger med "en fremmed Ingeniör," angaaende Havneanlæget.Denne Ministeriets Skrivelse besvarede min Mandant med en Skrivelse af 13.Dec.1911,som jeg herved fremlægger,og derefter sendte Ministeriet Borgmesteren Skrivelsen af 14.Dec.1911, (Retsbil.43),men Ministeriet tilskrev aldrig oftere min Mandant denne Sag angaaende.Ministeriet befalede derfor aldrig min Mandant at yde

Borgmesteren nogen Assistance. Efter at nævnte Monbergs Ingeniör var afrejst i Dec. 1911, vare ogsaa alle de i nævnte Skrivelser omhandlede Underhandlinger ude af Verden og Havnesagen kom ind paa en ny Bane ved Byraadsvedtægten fra 28. Dec. 1911 (Retsbil. 30). Af foranförte fremgaar, at Byraadet aldrig har anmodet om min Mandants Assistance, at det var Borgmestenen selv, som i Dec. 1911 anmodede om Ministeriets Samtykke til at min Mandant assisterede ham (Borgmesteren) personlig, men slet ikke at der blev befalet ham at göre dette, at Ministeriet ikke befalede min Mandant noget i denne Henseende, men kun forespurgte om han var villig til at yde Assistancen, samt med Skrivelse af 14. Dec. 1911 henviste Borgmesteren til at forhandle derom med min Mandant, jfr. Skrivelsens Slutning: "og har De i saa Henseende at henvende Dem til ham." Naar derimod Ministeriet fra andre Kommunalbestyrelser faar Anmodning om min Mandants Assistance, sender dette ham en Skrivelse hvori det befaler ham at udföre Arbejdet. Alt det, som Modp. bygger paa Retsbil. 42 og 43 om at Ministeriet har befalet min Mandant at assistere ved Underhandlinger med Monbergs Ingeniör, er derfor fuldstændig urigtigt.

Men selvom Ministeriet havde befalet min Mandant at assistere Reykjaviks Byraad ved nævnte Lejlighed, saa gjaldt det kun med Hensyn til Forhandlinger om Havneanlæget med Monbergs Ingeniör. I Retsbil. 42 omtaler Borgmesteren ikke noget andet og Ministeriet heller ikke, hverken i sin Skrivelse til min Mandant af 11. Dec. 1911, eller iden til Borg-

mesteren, Retsbil. 43. Men disse Forhandlinger bortfaldt den Gang nævnte Monbergs Ingeniör tog herfra i Slutningen af December 1911 af den Grund, at Byraadet ikke vilde underhandle med ham, men foretrak at udbyde Havneanlægget. Af denne Grund vedkomme Retsbil. 42 og 43 ikke denne Sag. Herefter begyndtes der paa et nyt Grundlag, og dette skete paa Havnekommissionens Möde 5. Jan. 1912 (Retsbil. 3). Först den Gang tog Havnekommissionen den Bestemmelse at henvende sig til min Mandant i den Hensigt at bevæge ham til at udfærdige Licitationsbetingelser og det var noget helt andet end Forhandlinger med Monbergs Ingeniör. Som omfattende dette Arbejde kan Modp. ikke fortolke Ministeriets Skrivelse af 14. Dec. 1911, hvilken kun referer sig til Borgmesterens Skrivelse af 9, s.M., nemlig til Forhandlingerne med Monbergs Ingeniör; til Licitationen kunde Skrivelsen heller ikke passe idet den först blev besluttet paa Mödet 28. s.M.

Reykjavik Köbstad har aldrig, som af Modp. fremholdt, favoriseret min Mandant. Köbstaden har trængt til min Mandants Arbejde og derfor i sin egen Interesse anmodet om hans Assistance. Min Mandant har selvfölgelig udfört disse Arbejder mod Honorar og indtil nu havde han altid faaet sine Honorarer prompte betalte. Han havde ingen Grund til at tro at det i dette Tilfælde vilde gaa anderledes.

Det er fuldstændig urigtigt hos Modp., at det ikke var Byraadets Mening at Havnekommissionen engagerede min Mandant til at udfærdige

Licitationsbetingelserne mod Betaling. Byraadet havde overdraget Sagens Udförelse til Havnekommissionen og ikke en Gang tænkt over om det snarere blev min Mandant end andre som Udfærdigelsen af Licitationsbetingelser og Forberedelser af Udbudet med Tegninger etc., blev betroet. Om Udvekslingen af Skrivelser mellem Borgmesteren og Ministeriet i Dec. 1911 var Byraadet uvidende, og jeg skal atter fremhæve at Borgmesteren i dette Tilfælde handlede paa egen Haand, uden nogen Foranledning fra Byraadets Side. Jeg protesterer ogsaa imod at min Mandants Assistance ikke behövede at koste noget.

Jeg protesterer endnu en Gang imod at min Mandants Honorar paa nogen Maade kan sammenstilles med hans aarlige Lönning. Hans her omhandlede Arbejde er ganske af samme Slags som private Ingeniörer udföre og i dette Tilfælde fremtraadte han som en privat Ingeniör.

Min Mandant har ingen Ting udfört udover det som Havnekommissionen og Byraadet forudsatte og disse har gjort Brug af alt det som han udförte og alt er i fuld Udstrækning kommet Byen til Nytte. Byraadet bekendtgjorde Licitationen paa det af min Mandant udarbejdede Grundlag, lod dette uddele alle Vegne og byggede Udbudet fuldstændig derpaa. Saaledes benyttede Byraadet sig fuldstændig af min Mandants Arbejde. Det er ogsaa fuldstændig urigtigt hos Modp. at Havnens Anlæg bliver udfört paa et andet Grundlag, men selvom dette var Tilfældet og selvom der ingen Tilbud var kommet i Havneanlæget, saa havde dog Byraadet gjort

Brug af min Mandants Arbejde ifölge dets Bestemmelse, ved paa Grundlag deraf at udbyde Havneanlæget.

Jeg protesterer mod at Byraadet ikke kunde vente at min Mandant vilde forlange 3000 Kr.-Det maatte netop vente en höjere Regning baade ifölge Ingeniörers sædvanlige Honorarer ogifölge de Honorarer som Byen selv tidligere havde betalt min Mandant, til Eks, ved Gasværket.

Det er urigtigt hos Modp. at de herværende Ingeniörer ikke har kunnet komme overens om Takster, men deres Forening er meget yngre end Modp. fortæller og har derfor ikke faaet Taksterne færdiggjorte. Endvidere er det urigtigt hos Modp. at Forholdene her hjemme og i Danmark ere saa helt forskellige, at ingen Sammenstilling kan finde Sted. Vi, dette Lands Jurister, have i det mindste fastsat vore Takster i Overensstemmelse med de danske, uden synderlig Reduktion.

Det undrer mig at Modp. lægger Hovedvægten paa den Tid min Mandants Arbejde varede. For det förste er det en Usandhed hos ham at der her kun var Tale om en 14 Dages Arbejde og desuden ved Modp. meget godt at det til Grund liggende er det projekterede Arbejdes Værdi. Dette vise Taksterne. Tror man at vi Jurister lod os byde samme Honorar for at inkassere flere Tusind Kroner som nogle Snese af Kroner selvom begge Dele tog samme Tid ? Jeg tror ikke. Noget maa der betales for den af en större Forretning följende Risiko.

Det er fuldstændig urigtigt hos Modp. at jeg eller min Mandant

i Retsbil. 38 have indrömmet at Fordringen i denne Sag er 725 Kr. for höj og kan jeg ikke forstaa hvorledes Modp. ~~beregner dette~~ paa dette vil. Protesterer jeg kraftig imod at Paastanden i denne Sag i nogen Henseende er fraveget

Det er urigtigt hos Modp. at hvis min Mandant fik Dom for sin Fordring, vilde det afstedkomme en Revolution i dette Lands Forretningsliv. Dette er en latterlig Overdrivelse hos Modp. og öjensynlig skreven for dem, som ere ukendte med de herværende Forhold. Folk her er blevet vant til at betale procentvis og ikke pr. Time, som Arbejdsfolk betales. Her vilde der ingen Revolution blive og Forholdene ere de samme Verden over. Reykjavik Köbstad har ogsaa tidligere honoreret min Mandants Arbejder paa lignende Maade som nu forlanges.

Det er en Usandhed at de danske Ingeniörers Takster kun eksistere paa Papiret. De benyttes stadigt i Danmark og ere overensstemmende med de andre Steder i Verden gældende Takster.

Man kan umulig paastaa at min Mandants Fordring er for höj. Havnekommissionen har ogsaa ment at 2500 Kr. var passende, og den har meget bedre Forstand paa end Byraadet af hvilken Beskaffenhed min Mandants Arbejde var, og jeg fastholder at Byraadet er bundet ved Havnekommissionens Afgörelse. Den Mand som bedst kender til min Mandants her omhandlede Arbejde, nemlig Borgmesteren, er ogsaa afgjort af den Mening at min Mandant bör vinde denne Sag. Dette fremgaar af Modp. Skrivelse til By-

raadet, som er blevet bekendtgjort i Aviserne og er dateret 9.d.M.-Der staar at Borgmesteren "ikke ~~samtykker~~ mener ~~at~~ at Byen ~~ikke~~ vinder Sagen(d.v.s. denne Sag), og Modp. siger endvidere i samme Skrivelse at Borgmesteren "har sagt dette til mig(d.v.s. Modp.)baade den Gang han overdrog Sagen til mig (Modp.)og derefter oftere end en Gang". Men Borgmesteren er netop den, som tilligemed min Mandant har havt mest at göre med Forberedelser ~~af~~ til Havneanlægets Licitation, og han er kendt med hvilket uhyre Arbejde min Mandant ydede samt hvad der var ham lovet.

Iövrigt henviser jeg til alt det, der fra min Mandants Side er fremkommet i Sagen. Jeg protesterer imod Modp. sidste ~~Defencions~~ Forsvars-Indlæg, Retsbil. 44, Ord til Ord og Post for Post og alle hans Paastande, fastholder mine för nedlagte Paastande og indlader Sagen til Dom under Reservation.

Reykjavik 26. Juni 1913

Ærbödigst

Eggert Claessen

Til Reykjaviks Byting.

Fremlagt i Reykjaviks Byting 26/6 1913

Jon Magnusson (sic)

For Indstævnte mödte Overretssagför Oddur Gislason, begærede en Uges Anstand og Udlaan af Sagens Dokumenter, hvilket med Modpartens Samtykke blev bevilget.

Kr. Linnet Oddur Gislason

--- --- --- --- --- ---

Retten hævet

Einar Arnorsson

konst.

Pall Arnason

Sigurdur Pjetursson

Kristofer Sigurdsson

Arni Helgason.

Aar 1913, Torsdagen 3. Juli, blev Bytinget sat til sædvanlig Tid og Sted og administreret af den ordinære Dommer, Byfoged Jon Magnusson, med Vidner: Arni Helgason, Kristofer Sigurdsson, Pall Arnason og Sigurdur Pjetursson. Blev da foretaget:

3" Sagen 59/1912:

Th. Krabbe

kontra

Reykjaviks Byraad og Havnekommission.

For Indstævnte mödte Overretssagförer Oddur Gislason, tilbageleverede Sagens Dokumenter Nr. 1-47 og fremlagde Nr. 48) fortsat Defencions-Indlæg af Dags Dato saalydende:

Nr. 48.

Fortsat Forsvars-Indlæg

i Sagen: Th. Krabbe

kontra

Reykjaviks Havnekommission og Byraad.

Jeg tillader mig at tilbageleverе Sagens Dokumenter Nr. 1-47.

Modp. fortæller at han har fört sin Svoger, Byraadsmedlem Jon Thorlaksson, som Vidne i Sagen. Dette er rigtigt nok, eller snarere: Byraadsmed-

lemmet mödte ustævnet og afgav Vidnesbyrd mod Byraadet, uagtet han af Citanten var indstævnet som Part paa Byraadets Vegne i denne Sag, baade for Forligskommissionen og her for Retten. Desuden fortæller Modp. i sit fortsatte Indlæg, Retsbil. 42, at Borgmesteren har meddelt ham, at han (Borgmesteren) har givet mig den Oplysning at Havnekommissionen engagerede Citanten mod Betaling til at forberede Havneanlægets Licitation. ~~Hvis dette var rigtigt~~ Følge disse Oplysninger, finder jeg næsten overflödig Modp. Erklæring om at jeg har indrömmet at Havnekommissionen har lovet Citanten Betaling for at forberede Havneanlægets Licitation, thi Modp. har sandelig været i Besiddelse af tilstrækkelige Bevisligheder, andre end min Indrömmelse.

Angaaende Borgmesterens Skrivelse til Ministeriet (Retsbil. 42) saa nytter ikke at henvise til at Borgmesteren omtaler sig selv i Ettalsform, at han 2 eller 3 Gange i Löbet af nogle Linier siger: For mig etc., thi Skrivelsen er dog ikke affattet af ham som Privatmand, men derimod som Borgmester, og vedrörer da formodentlig Byens Sager, og det kan vel heller ikke benægtes, at selve Skrivelsens Indhold, nemlig at opnaa Citantens Assistance til Forberedelser af Underhandlinger om Anlæg af Havnen, vedrörer Byens Interesser. Den Omstændighed at Borgmesteren benævner sig selv i Ettalsform, ligesom om han alene kunde afgöre Sagen, maa derfor forstaas paa den Maade, at han handler paa Byens Vegne, d.v.s. Byraadets og som dettes Fuldmægtig. Det maa derfor være urigtigt

at Borgmesteren har foretaget dette Skridt uden rette Vedkommende, Byraadets Vidende. Med Ministeriets Skrivelse tillades der saa Borgmesteren at forvente Landsingeniör Th. Krabbes Assistance.

At den Omstændighed, om Ministeriet ligefrem befaler Citanten at yde sin Assistance eller bruger de Udtryk om han er villig til at yde den, kan have nogen Betydning, er ganske umuligt, thi man kan med belevne Ord udtrykke det samme som med befalende, og i Dette Tilfælde have Ordene den samme Betydning. Hovedpunktet er dette, at Ministeriets Skrivelse viser, at Citanten, selv om Sagen gælder Reykjavik By, ikke er fritaget for at yde sin Assistance som Landsingeniör, samt at Byen, d.v.s. Borgmesteren har faaet Ministeriets Tilladelse til at söge Citantens Assistance i den her omhandlede Sag. Om Manden, med hvem der skal underhandles hedder Monberg eller noget andet, kan umulig have nogen Betydning, ligesom ogsaa det er ligemeget om Underhandlingerne kun ere Forberedelser af en Licitation, eller en ligefrem Kontrakt om Havnens Anlæg med en bestemt Person, i begge Tilfælde er der i Virkeligheden Tale om en Assistance i samme Öjemed. I det förstnævnte Tilfælde at forskaffe Citantens Assistance som Landsingeniörs, men ikke i det sidste, vilde i det mindste være en saa alvorlig Forsömmelse, at der ikke kunde være Tale om at Havnekommissionen under slige Omstændigheder forpligtede Byraadet til nogen Udbetalinger. Modp. Forklaringer paa Retsbil. 42-45 benægter jeg derfor som urigtige.

Jeg benægter Rigtigheden af at Byraadet som Forholdene var

har forudsat at Havnekommissionen behövede at engagere en Mand mod Betaling til Assistance ved Forberedelser af Havnelicitationen, og jeg gentager her, at Citantens Assistance ved Forberedelser af Havneanlægets Licitation, behövede ikke og skulde ikke koste Byen noget.

Med Hensyn til Anlæget af Havnen, saa bliver den ikke anlagt i Henhold til Licitationsbetingelserne, idet Havneingeniör Monberg har overtaget Havnens Anlæg ifölge Tegninger han selv har ladet udföre. Angaaende Havnebroen udenfor Edinborgs Handel og Batteribroen, er der i Licitationsbetingelserne paaregnet at disse for störste Delen opförtes af Tömmer, menda Monberg tilböd at opföre Broerne af Jærn, blev det Tilbud selvfölgelig modtaget. Men paa Byraadets Ekstramöde i Majmaaned d.A. blev det vedtaget at overdrage til Monberg mod Ekstrabetaling at opföre Havnebroen af Sten. Af foranförte fremaar derfor, at Havnens Anlæg ikke udföres paa Grundlag af Citantens Licitation, og jeg er overbevist om at Modp. ikke vil benægte dette, som nu er bekendt for alle Byens Borgere og let kan bevises. Protest alene er ogsaa unyttig, da Bevisbyrden i dette Tilfælde paahviler Modparten.

Jeg skal paa given Foranledning paa dette Sted gentage, at selvom Byraadet havde forudsat at Assistance ved Forberedelser af Licitationen vilde komme til at koste noget, saa hverken havde det eller kunde have Mening om at denne Assistance vilde komme til at koste 3000 Kr. eller noget lignende. Dette beder jeg vel bemærket.

Angaaende de danske Ingeniörers Takster, er det tilstrækkeligt at pege paa, at nævnte Takster kun ere 5 Aar gamle og at der ikke er fört Bevis for om og hvorvidt de af Domstolene blive tagne i Betragtning.

For Resten kan jeg af de Bevisligheder Modparten nu giver sig til at fremföre i denne Sag mærke, at han nu er begyndt at betvivle dette Sögsmaals Billighed og at det kan vindes. Jeg ser f.Eks. at han slutter med en Henvisning til Skrivelse fra mig til Reykjaviks Byraad af 9.f.M. og slutter, at fordi jeg i nævnte Skrivelse bemærker at Borgmesteren ~~er Modstander af~~ antager at Byen ikke bör vinder Sagen, saa er dermed fört Bevis for at Byen bör tabe den !!! Angaaende denne Skrivelse, som Modp. citerer i Henhold til Avisreferater skal jeg bemærke, at jeg ingen Del har i at den er fremkommet i Aviserne og ved heller ikke om det trykte stemmer med Originalen. Kan i det mindste ikke indtil videre indrömme dette ~~bekræfte Rigtigheden deraf~~. Modp. er dog vistnok kendt med at Borgmesteren ifölge sin Stilling er Medlem af Havnekommissionen samt at denne var villig til at betale Citanten 2500 Kr., thi netop dette paastaar Modparten. Modp. maa ogsaa erindre, at den Gang Sagen var til Forhandling i Byraadet, anbefalede Borgmesteren og de andre Havnekommissionsmedlemmer at der blev betalt Citanten 2500 Kr., eller med andre Ord, at deres Forslag blev vedtaget, men at Forslaget der blev forkastet med stor Majoritet. At det derfor er et yderligere Bevis i Byens Disfavör, skönt jeg klagede over at Borgmesteren var af samme Mening om Sagen efter at den var

rejst, som han för havde været, finder jeg ligefrem dumt, saa forkert, at jeg vanskelig kan fatte Modp. Hensigt dermed.

At Borgmesteren har havt særligt Kendskab til Citantens Arbejde benægter jeg. Jeg tvivler heller ikke om, at Modp. meget godt ved, at Borgmesterens Mening for eller imod en Sag, som Byraadets Majoritet har besluttet skal gaa til Domstolene, ingen særlig Betydning har for disse, ikke större end en privat Persons Mening. At der paa nævnte Skrivelse kan bygges noget i mine Mandanters Disfavör er en ubegribelig Urimelighed.

Men dersom nævnte Skrivelse ellers kan have nogen Betydning i denne Sag, saa er det den, at man maaske faar nogen Forestilling om hvor vanskelig situeret jeg har været i Sagen.

Jeg protesterer saa i Et og Alt imod Modp. fortsatte Indlæg, henviser til Dokumenterne og för nedlagte Paastande som jeg fastholder, og indlader Sagen til Dom under Reservation.

Reykjavik 2/7 1913

Erbödigst

Oddur Gislason

Til Reykjaviks Byting.

Fremlagt i Reykjaviks Byting 3/7 1913

Jon Magnusson

For Citanten mödte Overretssagförer Eggert Claessen og önskede tilfört:

"I Anledning af Modp. Gnavenhed i Begyndelsen af Retsbil. 48, vil jeg kun tillade mig at bemærke, at det er bevist i Sagen at Havnekom-

missionen lovede min Mandant Honorar. Jeg bemægter som tidligere at Byraadet har havt nogen Del i Retsbil. 42, og de af mig fremlagte Dokumenter bevise, at der aldrig i Anledning deraf er blevet paalagt min Mandant at udföre noget Arbejde for Byen. Byraadet havde derfor ingen Grund til at mene at det kunde erholde min Mandants Assistance gratis, og dette var heller ikke specielt faldet Byraadet ind. Ikke mindre urigtig er den Modpartens Paastand, at Byraadet ikke har tænkt sig ~~paaregnet~~ at Assistance ved Forberedelser af Licitationsbetingelserne vilde koste 3000 Kr. Jeg har aldrig sagt at Modp. har ladet sin Skrivelse til Borgmesteren bekendtgöre i Aviserne og jeg vil erindre om, at jeg var nödt til at henvise til Skrivelsen, da Modparten ikke för nu er fremkommet med de Indrömmelser vedrörende Borgmesterens Stilling, som indeholdes i Retsbil. 48. Jeg protesterer imod det sidste Forsvarsindlæg, fastholder för nedlagte Paastande og indlader Sagen til Dom."

Indstævntes Fuldmægtig önskede tilfört:

"Jeg protesterer i Et og Alt imod det tilförte, specielt imod at Borgmesterens Stilling har eller kan have Indflydelse paa denne Sags Afgörelse. Iövrigt henviser jeg til Dokumenterne og der nedlagte Paastande. Indlader Sagen til Dom."

Citantens Fuldmægtig protesterede og indlod Sagen til Dom.

Sagen blev optaget til Dom.

Eggert Claessen Oddur Gislason

-- --- --- --- --- ---

Retten hævet

Jon Magnusson

Kristofer Sigurdsson

Sigurdur Pjetursson

Arni Helgason

Pall Arnason.

Aar 1913, Torsdagen 14. August, blev Bytinget sat til sædvanlig Tid og Sted og administreret af den ordinære Dommer, Byfoged Jon Magnusson, Rett-med Vidner: Arni Helgason, Kristofer Sigurdsson, Pall Arnason og Sigurdur Pjetursson. Blev da foretaget:

"6" Sagen 59/1912:

Th. Krabbe

kontra

Reykjaviks Byraad og Havnekommission

og i Sagen afsagt en saalydende

Dom:

ved Stævning af 19. Nov. f. A.

Nærværende Sag er af Citanten, Ingeniör Th. Krabbe her af Byen anlagt mod de Indstævnte: Reykjaviks Havnekommission, Landssekretær Klemens Jonsson, forhenv. Bankdirektör Tryggvi Gunnarsson, Ingeniör Jon Thorlaksson, Konsul Asgeir Sigurdsson og Skibsförer Jon Olafsson, samt Reykjaviks Byraad: Borgmester Pall Einarsson, Ingeniör Knud Zimsen, Bankkasserer Halldor Jonsson, Landssekretær Klemens Jonssen, Fru Katrin Magnusson, Fru Gudrun Larusdatter, Bogbinder Pjetur Gudmundsson, Professor Larus H. Bjarnason, Ingeniör Jon Thorlaksson, Bogbinder Arinbjörn Sveinbjarnarson, Overretsassessor Jon Jensson, Konsul Kristjan Thorgrimsson, Bogtrykkeri-

bestyrer Thorvardur Thorvardarson, Skibsförer Hannes Haflidason, Overretssagförer Sveinn Björnsson og forhenv. Bankdirektör Tryggvi Gunnarsson, -og har Citanten nedlagt den Paastand, at Indstævnte blive dömte til at betale ham Kr. 3000,oo med 5% Aarsrente fra Forligsklagens Dato 17. Okt. f.A. indtil Betaling sker, samt Sagsomkostninger efter Rettens Skön. De Indstævnte har principaliter paastaaet Frifindelse, men subsidiært har de protesteret imod Fordringens Störrelse og paastaaet at Citanten ikke bliver tildömt udover Kr. 1000,oo. Endvidere har de, hvorledes Sagen end resulterer, paastaaet Citanten idömt Sagens Omkostninger.

Paa et ~~xxxxxx~~ Möde i Reykjaviks Byraad, den 28 Decbr. 1911, blev det besluttet at udbyde offentlig Arbejde og Materialer til Havneanlægget i Reykjavik Köbstad. Synes Reykjaviks Havnekommission at have faaet Bemyndigelse til at forberede denne Licitation. Paa Havnekommissionens Möde 5. Jan. 1912 kom dernæst denne Licitation til Forhandling og besluttede Havnekommissionen, som det i dennes Forhandlinger udtrykkes, "at anmode Ingeniör Th. Krabbe (Citanten) om at assistere Kommissionen ved Affattelse af ~~Forberedelser~~ af Licitationsbetingelser." Ingeniör Jon Thorlaksson blev dernæst befuldmægtiget til paa Kommissionens ~~Byraadets~~ Vegne at anmode Citanten om at paatage sig Forberedelser af Licitationsbetingelserne. Citanten og Jon Thorlakson kom overens om at förstnævnte skulde udföre nævnte Arbejde for Havnekommissionen; dette gjorde han ogsaa og synes at have været færdig med Arbejdet inden Slutningen af Martsmaaned 1912.

For bemeldte Arbejde forlangte Citanten Kr.3000,oo i Honorar. Paa et Möde 31.Maj 1912 vilde Havnekommissionen,eller dens Majoritet, dog ikke betale Citanten mere end Kr.2500,oo,da den mente at dette var en "passende " Betaling.Den 20,Juni 1912 kom Citantens bemeldte Honorarkrav til Forhandling paa et Byraadsmöde og en saalydende Beslutning blev vedtaget:"Byraadet beslutter,efter Omstændighederne,at betale Ingeniör Th.Krabbe (Citanten) et Tusind Kroner for hans Assistance ved Forberedelser af Havneanlæget." Citanten fandt dette Honorar for lavt og modtog det derfor ikke.Med sin Skrivelse af 9.Aug.1912 anmodede Citanten om at denne Tvistighed blev henlagt til Afgörelse ved Voldgift,bestaaende af tre af Byfogden i Reykjavik udmeldte Mænd.Dette Andragende kom til Forhandling paa Havnekommissionens Möde 13.s.M. og anbefalede Kommissionen Citantens Forslag.Men da Byraadet ingenlunde vilde fravige sin Beslutning paa Mödet 20.Juni 1912,om kun at betale Citanten Kr.1000,oo for hans Arbejde,anlagde han nærværende Sag.

Den Gang Ingeniör Jon Thorlaksson bevægede Citanten til at udföre oftnævnte Arbejde,blev de,Jon og Citanten,enige om at sidstnævnte ~~fra~~ af Reykjavik Köbstads Havnekasse skulde erholde Honorar for sit Arbejde.Honorarets Störrelse blev dog ikke aftalt,da der ikke för efter Arbejdets Afslutning kunde bestemmes ,hvor stort Honorar der tilkom Citanten.Det maa derfor antages at Citanten allerede fra Begyndelsen har ~~paaregne~~ kunnet, at han vilde erholde Honorar for sit Arbejde,og desuden

er det in Confesso at Havnekommissionen har lovet ham Honorar, ligesom den ogsaa med förnævnte Beslutning paa Mödet 31. Maj 1912 ~~tydelig~~ Feldts ud for sin Del har indrömmet, at der tilkom Citanten Honorar for hans Arbejde. Af de Indstævnte i denne Sag er det blevet fremholdt, at Byens Havnekommission manglede al Kompetence til at love Citanten noget Vederlag for hans Arbejde; det var Byraadet alene som var i Besiddelse af slig Myndighed. Som tidligere bemærket, er det uimodsagt, at Byraadet overlod til Havnekommissionen at udföre alle Forberedelser af Havneanlægets Licitation. Det ligger i Sagens Natur, at hverken Havnekommissionen i sin Helhed eller dens enkelte Medlemmer var pligtige til-og desuden umuligt for disse-personlig at besörge Udförelsen af alle de til Licitationen henhörende Arbejder, hvorfor Kommissionen var nödt til i den Retning at söge Fagmænds Assistance. För nævnte Havnekommissionens Fuldmagt maatte derfor indbefatte en Bemyndigelse for den til at engagere Personer til nævnte Arbejde for en rimelig Betaling; dette synes den ogsaa at have gjort med Hensyn til andre Personer end Citanten, uden at Byraadet havde noget dertil at bemærke. I Henhold til foranförte synes Havnekommissionen at have havt fuld Bemyndigelse til at love Citanten Vederlag for hans her omhandlede Arbejde. Ifölge dette Resultat findes unödvendigt at komme ind paa de andre Grunde, som de Indstævnte have fremfört til Stötte for den Mening, at det var Citantens Pligt at udföre nævnte Arbejde uden Vederlag, og desuden ere Sagens Parter enige om at

Citanten, selvom han ifölge de gældende Finanslove er fast ansat som Landets Bestillingsmand for at assistere Regeringen og Kommunalbestyrelser, dog lovlig har kunnet forlange og modtage forud lovet Honorar i slige Tilfælde som det her omhandlede. Regeringen, som alene havde Magten dertil, har heller ikke befalet Citanten at udföre nævnte Arbejde for Reykjavik By.

Ifölge foranskrevne skal dernæst Störrelsen af Citantens Fordring tages under Overvejelse. I den Henseende skal da först bemærkes, at Sagens Parter synes at være enige om at Havnekommissionen ikke var kompetent til at bestemme Honorarets Störrelse, saaledes at Havnekommissionens för nævnte Beslutning af 31. Maj 1912 om at Kr. 2500,oo var et "passende" Vederlag for Citantens Arbejde, kun er at betragte som Havnekommissionens Indstilling til Byraadet om at nævnte Belöb blev betalt til Citanten.

Det af Citanten udförte Arbejde bestaar dels af Tegninger og det til Grund for ~~bagved~~ disse liggende Arbejde, dels af Affattelse ~~Udfærdigelse~~ af Licitationsbetingelserne, og desuden var Citanten til Stede paa Havnekommissionens Möder, naar Licitationsbetingelserne og hans andre Arbejder blev taget under Overvejelse.

Den Gang Byraadet paa Mödet 28. Dec. 1911 vedtog at Havneanlægget skulde udbydes, forelaa der et Overslag over Omkostningerne ved Havneanlægget, samt Tegninger af den paatænkte Havn udförte af en norsk In-

geniör.Byraadet vedtog at bygge Havnen "paa Grundlag" af dette Overslag.

Citanten har fremholdt at för nævnte Overslag,hvorpaa Udbudet skulde baseres,ikke vare fuldstændig detaljerede,ikke"fuldt detaljeret Projekt",som Citanten udtrykker sig.I henhold hertil harhan for en Del villet beregne sit Honorar.Men ifölge de 2 Mænds uimodsagte Skön,som af den herværende Ingeniörforening bleve udnævnte til at afgive deres Mening om dette Spörgsmaal,fyldestgör nævnte Overslag i alt væsentligt de Fordringer man stiller til"detaljeret Projektering."Det synes derfor at maatte forudsættes,at störste Delen af Citantens Arbejde er bygget paa de allerede foreliggende Tegninger og Overslag.Paa den anden Side har Citanten udarbejdet Overslag og Tegninger mere detaljeret end dem der forelaa,idet en Del af det foreliggende Overslag,ifölge de af den herværende Ingeniörforening udnævnte uimodsagte Mænds Skön,kun var "skitseret Projekt".Ifölge den norske Ingeniörs Overslag skulde Havnen koste lidt over 1600000,oo Kr.,men Citanten foretog saadanne Ændringer i dette Overslag,at Omkostningerne ikke kom til at belöbe sig til mere end Kr.1300000,oo--Kr.1400000,oo,hvilket selvfölgelig bevirkede forskellige Ændringer i den norske Ingeniörs Overslag.Desuden ere nogle Enkeltheder i Projektet Citantens selvstændige Arbejde og maa dertil regnes Tegning af en Bro ved "Batteriet",Fyrbygning,foruden en Del andre mindre betydelige Enkeltheder.

De Indstævnte have som Grund fremført, at Citantens Arbejde ikke er blevet benyttet, idet Kontrakt om Havneanlæget endelig blev sluttet paa et andet Grundlag end det af Citanten udarbejdede.-Dette Spörgsmaal har dog ingen Indflydelse paa denne Sags Afgörelse, da det er in confesso i Sagen at Havnekommissionen paa Möderne 2. og 9. April 1912 i det mindste i alle Hovedpunkter vedtog Citantens Forslag, saavel hans Tegninger som Koncept til Licitationsbetingelser, og Arbejdet blev ogsaa udbudt allerede i Majmaaned 1912 i Henhold til de af Citanten udarbejdede Licitationsbetingelser, hvilke vare baserede paa den norske Ingeniörs Arbejder, med de i disse af Citanten foretagne Ændringer og Tillæg.

Til Sammenligning har Citanten benyttet den danske Ingeniörforenings Takster og derved er han kommet til det Resultat, at ifölge disse tilkommer der ham ialt Kr. 11780,00. Derimod er det de Ingeniörers Mening som den herværende Ingeniörforening udnævnte til at vurdere Citantens Arbejde i Henhold til disse Takster, at Arbejdet ifölge disse er rimelig vurderet til Kr. 9100,00. Citanten har dog, som för bemærket, kun benyttet de danske Takster til Sammenligning, saaledes at han har fra disse nedsat sin Fordring til Kr. 3000,00. Naar nu ses hen til at Citantens Arbejde er en Del af et Foretagende som belöber sig til næsten 1½ Million Kroner, at en Del af Arbejdet ~~svarende til 85 Tusind Kroner~~ er Citantens selvstændige Arbejde, at denne, hvor den norske Ingeniörs Overslag kun var "skitseret Projekt", har foretaget Ændringer i og nærmere detaljeret

dette, at han for en Del har ændret den norske Ingeniörs Overslag, og at han har udarbejdet Licitationsbetingelserne, som ~~forekommer~~ synes at være et temmelig stort og indviklet Arbejde, -saa ~~synes~~ findes Citantens Fordring ikke at være ~~urimelig~~ billig, hvorfor den bör tages til Følge. -Reykjaviks Havnekommission og Byraad bör derfor til Citanten betale Kr. 3000,oo med 5% aarlig Rente fra 17. Okt. 1912 indtil Betaling sker. I Henhold til dette Resultat findes de Indstævnte ogsaa at maatte betale Citanten Sagens Omkostninger, som passende ansættes til 40 Kroner.

Thi ~~dömmes~~ kjendes for Ret:

De Indstævnte, Reykjavik Köbstads Havnekommission og Byraad, skal til Citanten, Th. Krabbe, betale Kr. 3000,oo med 5% aarlig Rente fra 17. Okt. 1912 indtil Betaling sker, og 40 Kr. i Sagsomkostninger.

Dommen at efterkommes inden 15 Dage fra dens lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Jon Magnusson

Dommen blev oplæst i alles Paahör.

--- --- --- ---

Retten hævet

Jon Magnusson

Pall Arnason

Sigurdur Pjetursson

Arni Helgason

Kristofer Sigurdsson

--- --- --- --- --- ---

Denne Domsakt til Bekræftelse under min Haand

og Embedssegl.

Reykjavik, 22. Sept. 1913.

Jon Magnusson

(L.S.)

Gebyr:

1. Beskrivelse Kr. 18,00
2. Bekræftelse -- 1,00
3. Indhæftning -- 0,50

Ialt Kr. 19,50

-Nitten Kroner og halv-

treds Öre.

Betalt.
J.M.

Imod nervarende Oversættelse findes Intet at erindre.

Kristján Jónsson. Jón Jensson Halldór Daníelsson.

B

HANS LEVY
Højesteretssagfører,
Ny Vestergade 13.

C. B. HENRIQUES
Højesteretssagfører,
Ny Vestergade 13.

UDSKRIFT

af

Højesterets Domprotocol

i Sagen № 156/1914.

Ingeniør Th. Krabbe,
af Reykjavik,

mod

Reykjavik Byraad og Reykjavik Købstads Havnekommission.

DANMARKS TEKNISKE BIBLIOTEK

Stævning dat. den 10de Oktober 1914.

Appellanten paaankersanvisden Landsoverrets den 9de Februar 1914 afsagte Dom i nævnte Sag mellem Parterne angaaende et Ingeniørhonorar.

Thi bør nævnte Dom ved Landsoverretten saaledes kendt for Ret:

Appellanterne Reykjaviks Byraad og Havnekommission skal til Indstævnte, Ingeniør Th. Krabbe, betale 1500 Kr. med 5% Aarsrente fra 11te

Oktober 1912 til Betalingens Dato.

Sagsomkostninger for begge Instanser ophæves . . . . . "

Medens ved Reykjaviks Købstads ordinære Rets Dom af 14de August 1913 blev saaledes kendt for Ret:

"De Indstævnte, Reykjavik Købstads Havnekommission og Byraad, skal til Citanten Th. Krabbe, betale 3000 Kr. med 5% aarlig Rente fra 17de Oktober 1912, indtil Betaling sker, og 40 Kr. i Sagsomkostninger. . . . . "

Saavidt angaar Overrettens Dom vil Underkendelse, Tilsidesættelse og Forandring

Paastaaes

af Højesteret Fredagen den 28de Maj 1915 afsagt saadan

Dom:

Saaledes som Sagen er forelagt Højesteret, drejer Tvisten mellem Parterne sig alene om, hvorvidt Appellanten for det af ham udførte i den indankede Dom nærmere angivne Arbej-

de har Krav paa et større Vederlag end det hannved Dommen tilkendte Beløb af 1500 Kr.

Efter hvad der er oplyst om Beskaffenheden og Omfanget af Appellantens Arbejde i Forbindelse med det øvrigt foreliggende, skönnes den af ham krævede Betaling 3000 Kr. ikke at kunne anses forskjellig, og dette Beløb vil derfor være at tilkende ham.

Da Byrettens dommen har samme Resultat og dens Bestemmelser om Renter og Omkostninger tiltrædes, vil den kunne stadfæstes.

Processens Omkostninger for Overretten og for Højesteret fandtes de Indstævnte at burde betale Appellanten med 400 Kr.

Thi kendes for Ret:

Byrettens dommen bør ved Magt at stande.

Processens Omkostninger for Landsoverretten og for Højesteret betaler de Ind-

Stavnte Reykjavíks Byraad
og Reykjavíkr Kjöbstads Hav-
nekommission til Appellan-
ten, Ingeniör Th. Krabbe,
med 400 Kr. Saarbeløbet de
og til Justitskassen 10 Kr.

Conform Højesterets Dømprotokol.

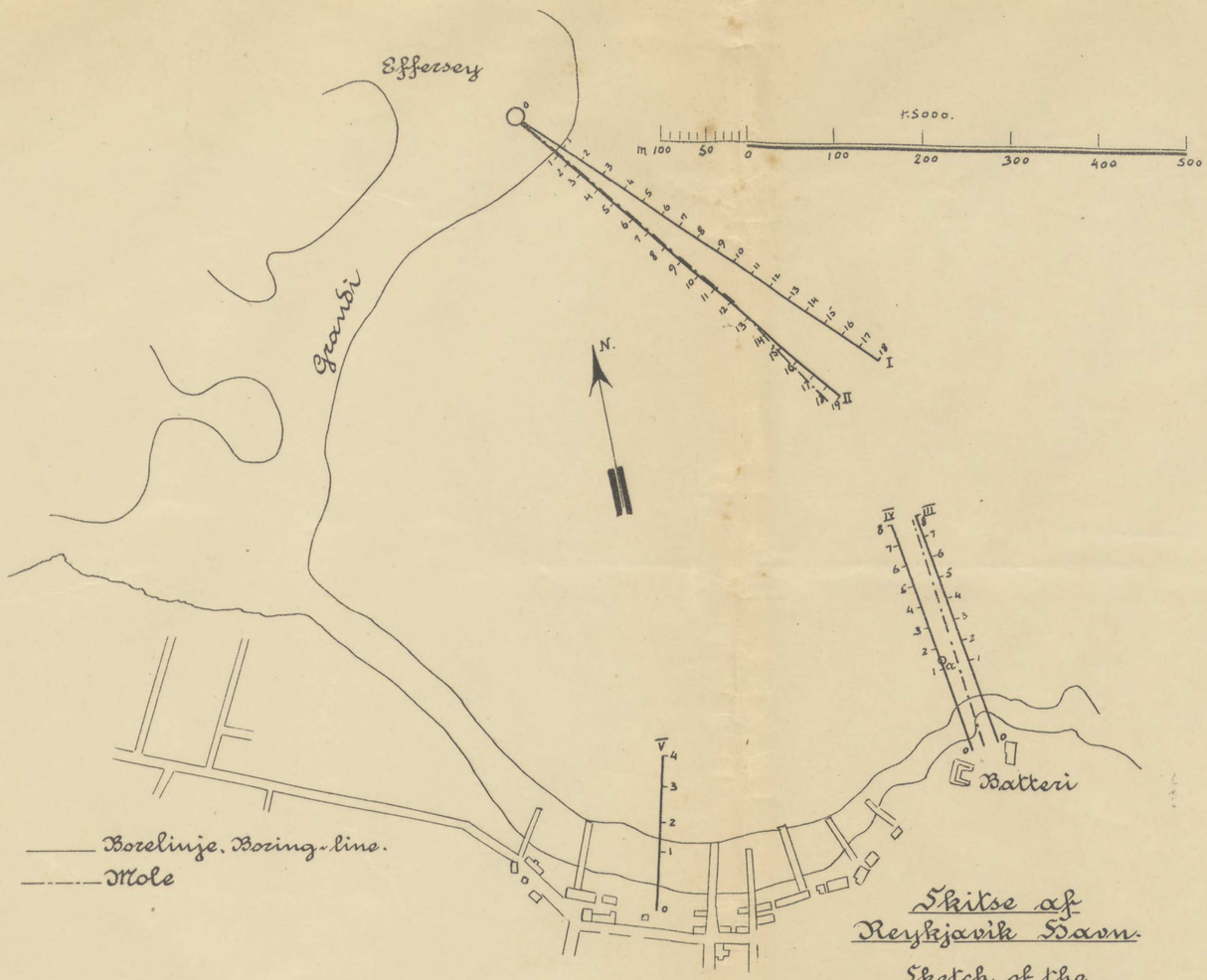
Højesterets Justitskontor den 28 Maj 1915.

Fórum fyrir kaupaviðbæti _____ Kr. 3000.00
Vextir, 5% af 3000 kr. frá 17. október 1912 til 10 júní
1915, alls 2 ár, 7 mán., 24 d. _____ " 397.50
Málsrosnaður fyrir undirrjetti _____ " 40.00
" " yfir- og hæstarjetti _____ " 400.00
Kr. 3837.50.

Nr. 10 - 13.

Nr. 8 - 11

DANMARKS
TEKNISKE BIBLIOTEK

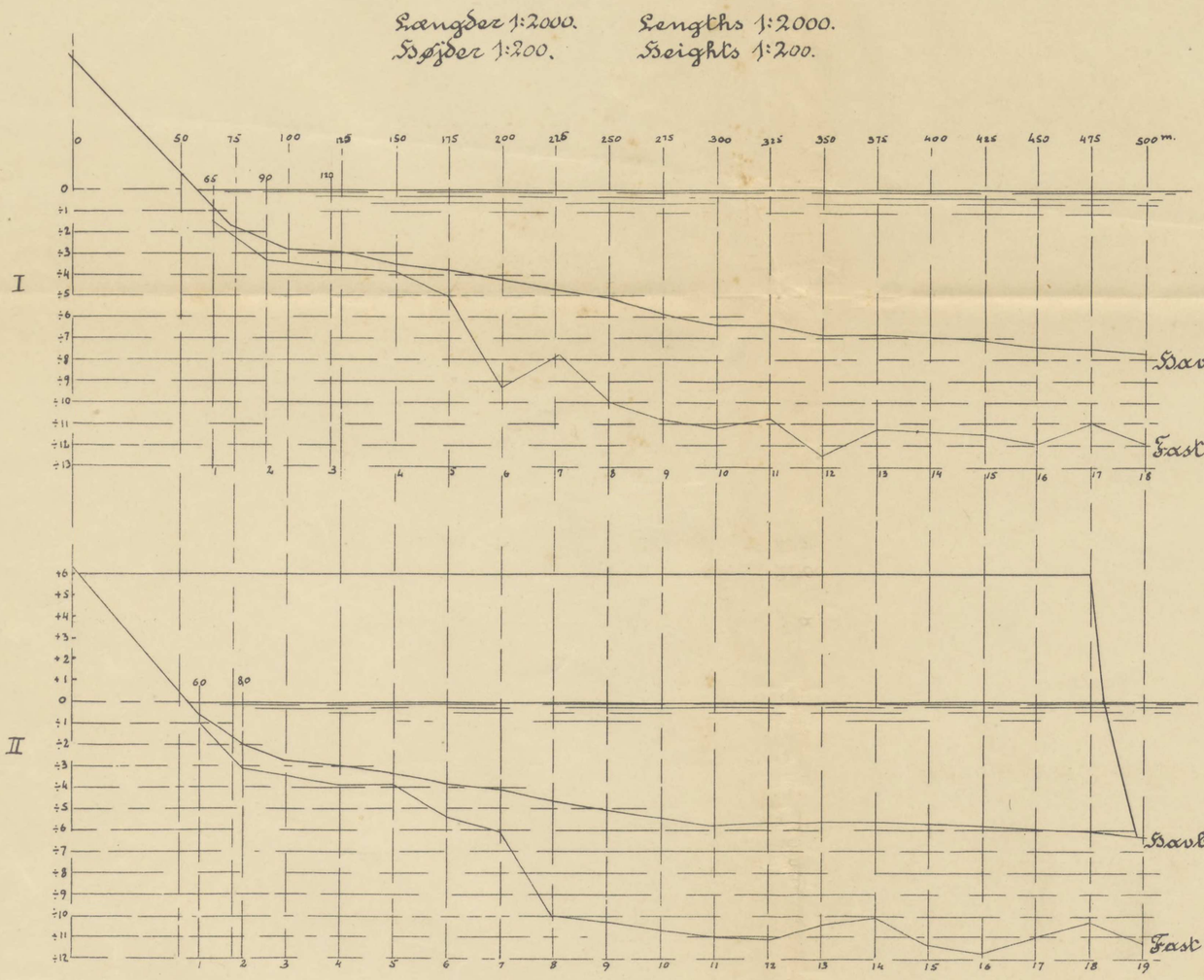


Skitse af Reykjavik Havn.

Sketch of the Harbour of Reykjavik.

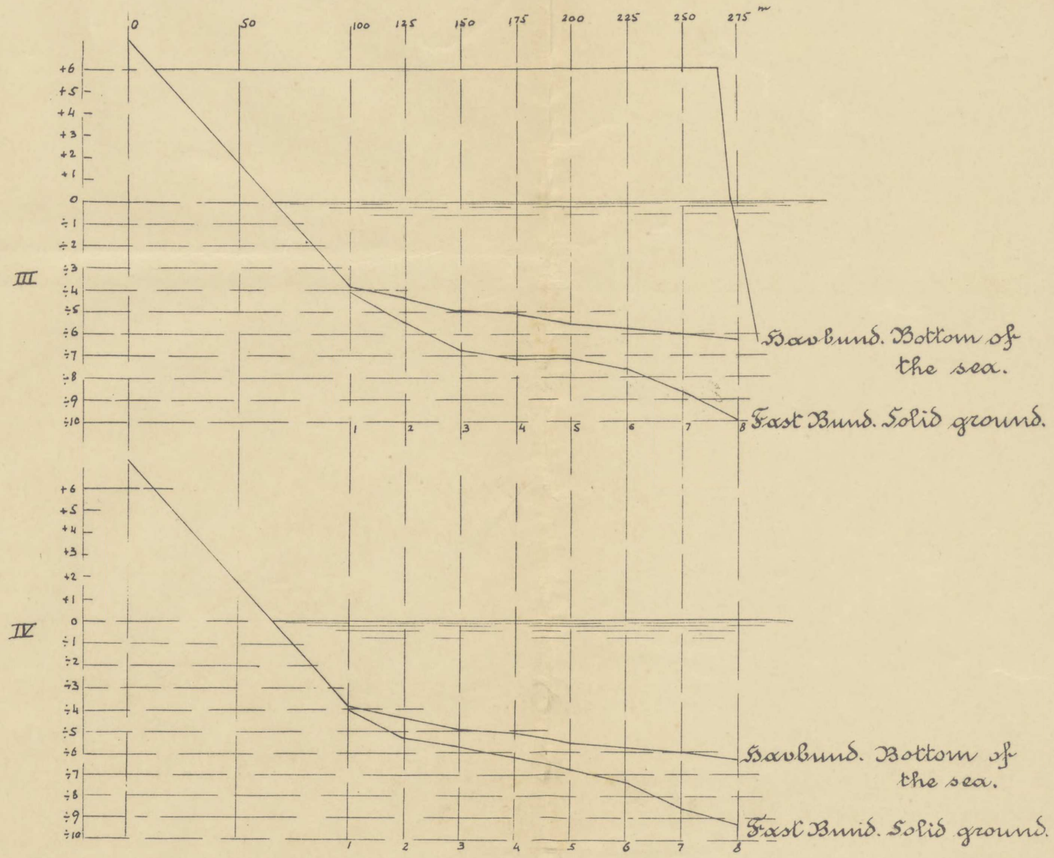
Borelinje I og II. Boring-line I and II.

Længder 1:2000. Lengths 1:2000.
Højder 1:200. Heights 1:200.



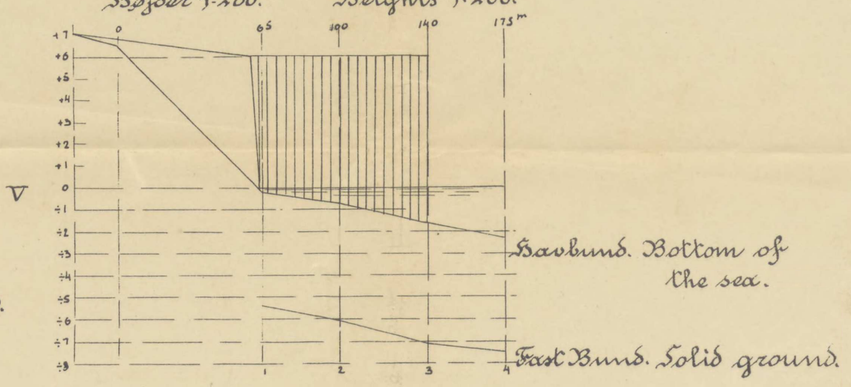
Borelinje III og IV. Boring-line III and IV

Længder 1:2000. Lengths 1:2000.
Højder 1:200. Heights 1:200.



Borelinje V. Boring-line V.

Længder 1:2000. Lengths 1:2000.
Højder 1:200. Heights 1:200.



1:200 1:2000

Reykjavik Havneanlæg. 1912.
Harbour of Reykjavik. 1912.

Pl. 4.

Reykjavik, april 1912.
Páll Einarsson

Nr. 10 Lagt fram á bæjarþingi Reykjavíkur 28/11 1912.
Guðmundur Ásbjörnsson
ritari

Nr. 8. Lagt fram á yfirdómi 6/11 13
Hannes Hafstein

Dybderne er angivet i m. under et Nulpunkt [laveste Springtids Lavvande] som ligger 7,26 m. under en i Nordsiden af Reykjavik Postkus fastslaet Bolt. Middelvandstand ligger i Kote +2,71. ~ Pejlingen er udført 1907 af Ingeniør K. Zimsen.

The depths are stated by m. below a datum [lowest sbb-tide, spring] lying 7,26 m. below a bolt fastened in the north-side of the post-office at Reykjavik. Mean-water level is 2,71 m. above datum. ~ The sounding was done in 1907 by K. Zimsen, civil-engineer.

N.

1:2000.

m 100 50 0 100 200 m.

Profil af Effersømole. Section of the Effersøymole.

1:200.

Fortøjning i Effersømole. Mooring in the Effersøymole.

1:100.

Trappe paa Effersømole. Steps in the Effersøymole.

1:100.

Profil af Batterimole. Section of the Batterimole.

1:200.

Profil af Batterimolens inderste Del. Section of the inner-most Part of the Batterimole.

1:200.

Profil af Grandimole. Section of the Grandimole.

1:200.

1:100

dcm 10 5 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 m

1:200

dcm 10 0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 22 24 26 28 30 m.

Effersø.

Grandi.

Batterí

Baunastígur

Bárugata

Ægisgata

Hafnarstígur

Vesturgata

Hafnarstræti

Suðurbugarði

Nr. 11 Lagt frem i Bejarstjórn Reykjavíkur 28/11 1912.
Jónas Jónsson
ritari

Nr. 9 Lagt frem i Hafnarnefnd 7/11 '13
Knud Zimsen

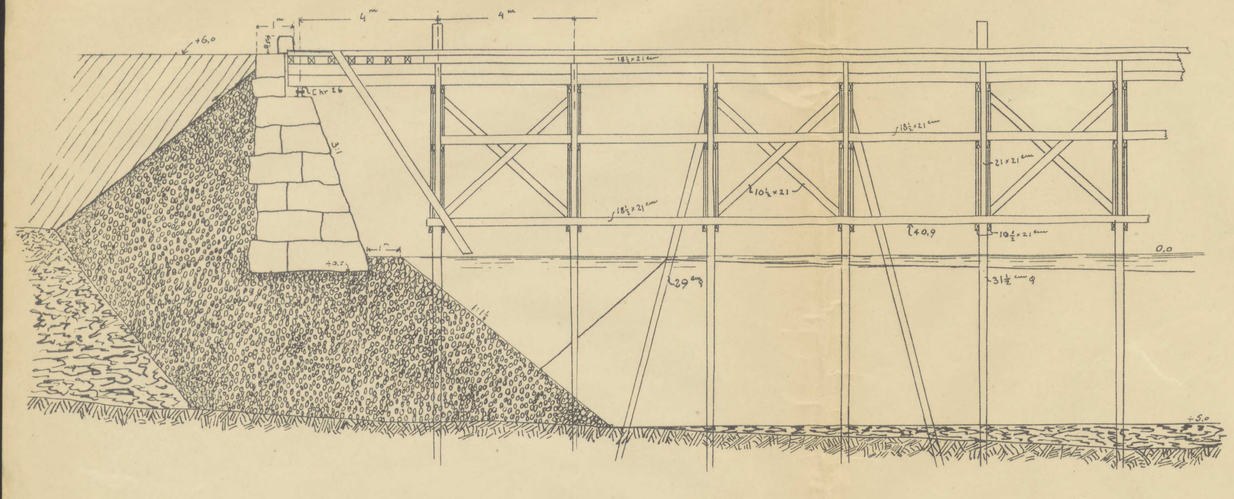
Reykjavik Havneanlæg. 1912.
Harbour of Reykjavik. 1912.

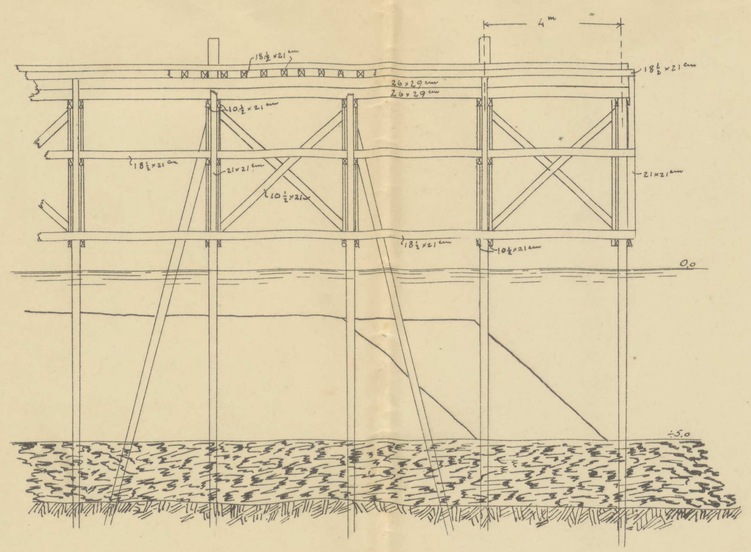
Pl. 1.

Reykjavik, april 1912.
Poul Knudsen
A. Krarup

Broen set fra Siden. Side view of the Pier.

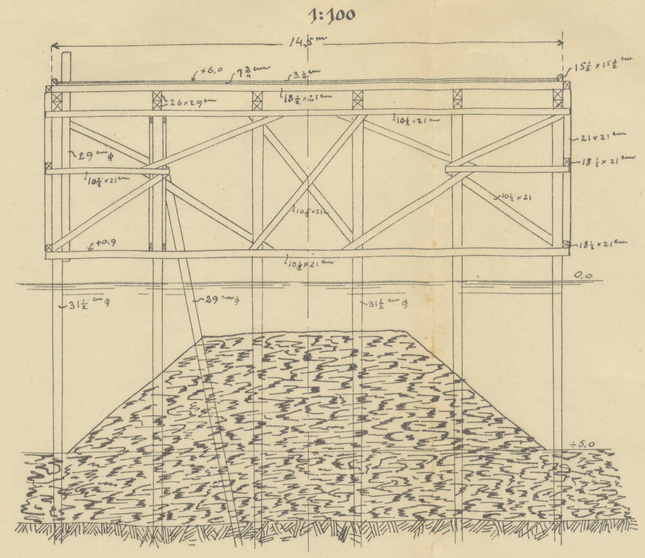
1:100.





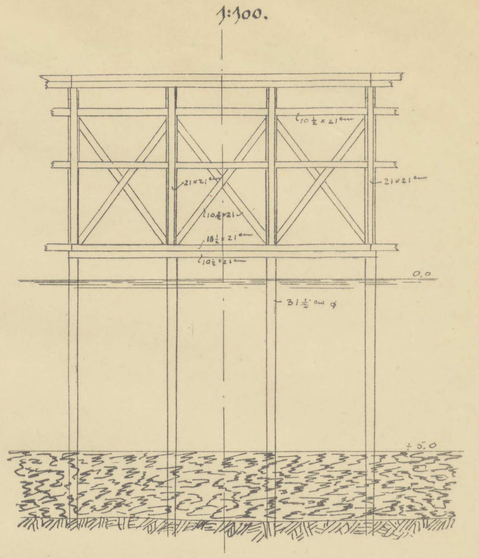
Snit a-b-c-d. Section a-b-c-d.

1:100



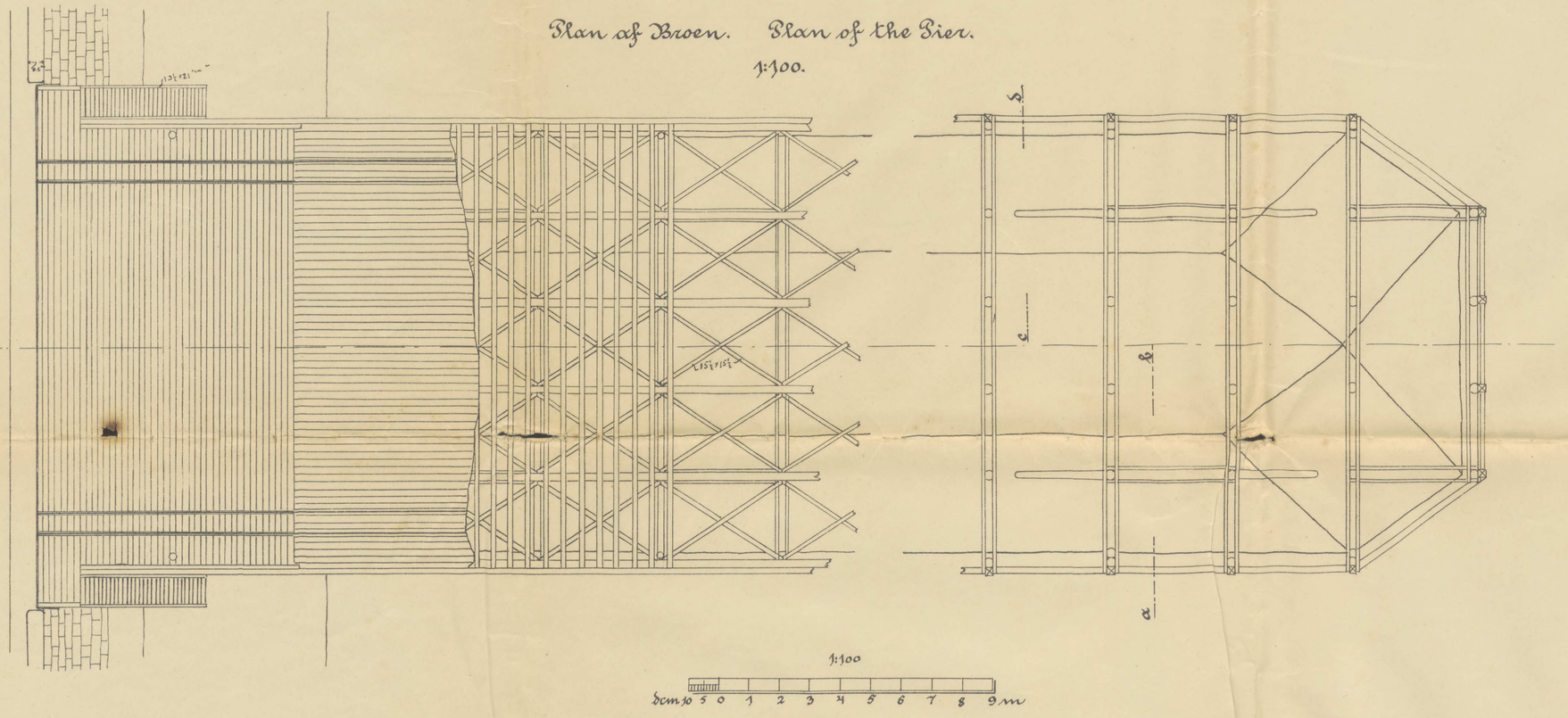
Endeskag. End view.

1:100.



Plan af Broen. Plan of the Pier.

1:100.

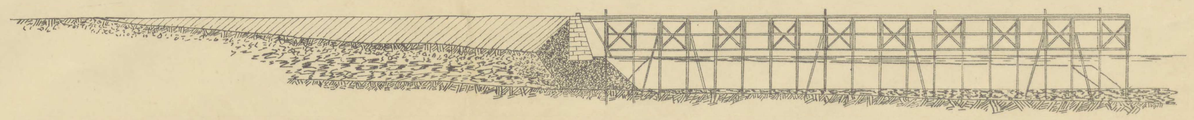


1:100

dem 10 5 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9m

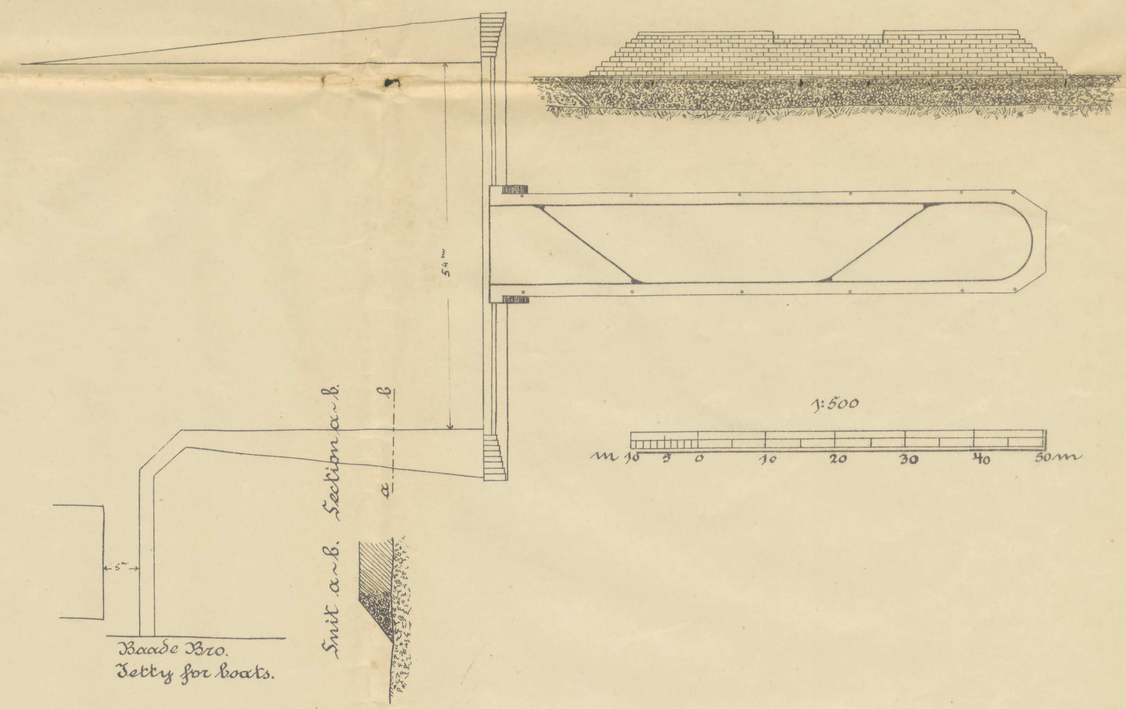
Bro ved Hafnarstræti. Pier projecting from Hafnarstræti.

1:500.



Plan.

Facade af Beklædningsmúr. Front of the retaining wall.



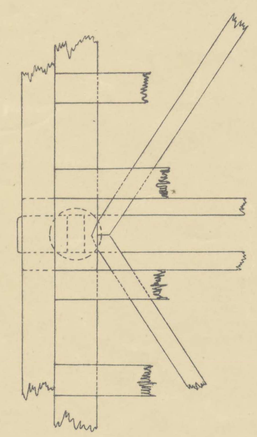
1:500

m 10 5 0 10 20 30 40 50m

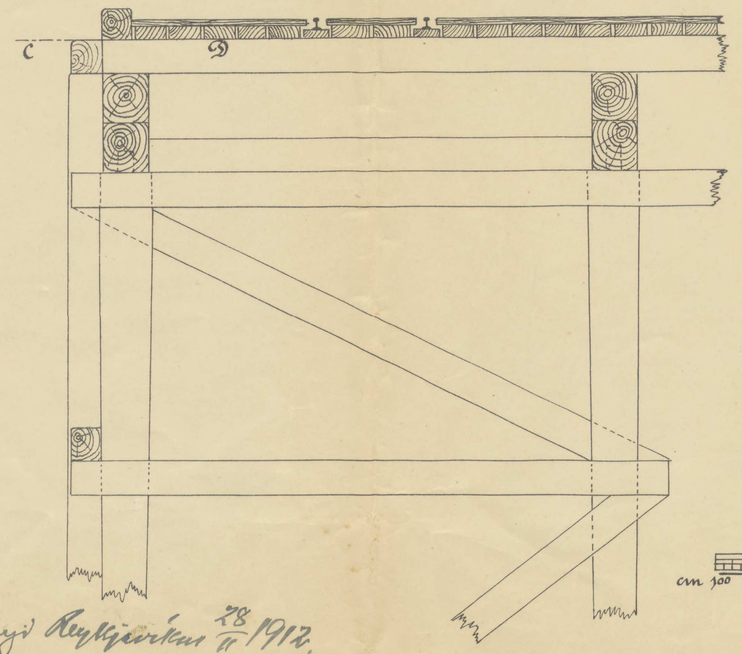
Baade Bro.
Jetty for boats.

Snit a-b. Section a-b.

Snit C-D. Section C-D.

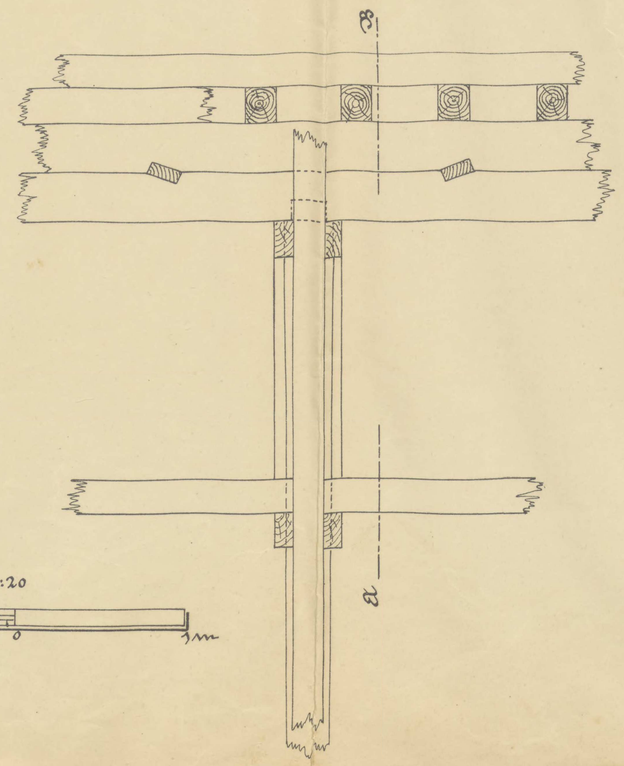


Snit A-B. Section A-B.



Detail af Broen. Detail of the Pier.

1:20.



1:20

cm 100 50 0 1m

Reykjavik Havneanlæg. 1912.
Harbour of Reykjavik. 1912.

Pl. 2.

Reykjavik, April 1912.
Páll Einarsson

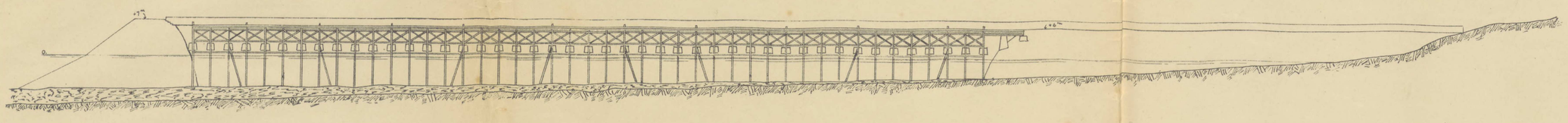
Páll Halldórsson

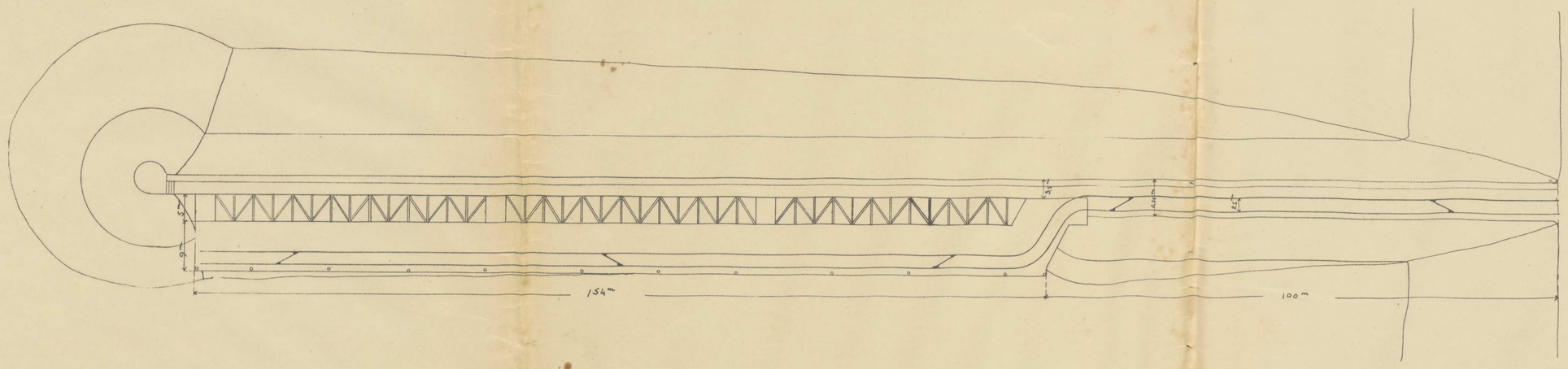
Nr 10. Lagt frem í byrjun Nóv. 1913
Hannes Hafstein

Nr. 17 Lagt fram á bæjarþingi Reykjavíkur 28/11 1912.
Sigurður Jónsson
ritari

Bro ved Batterimolen. Quay alongside the Batterimols.

1:500.





1:500.

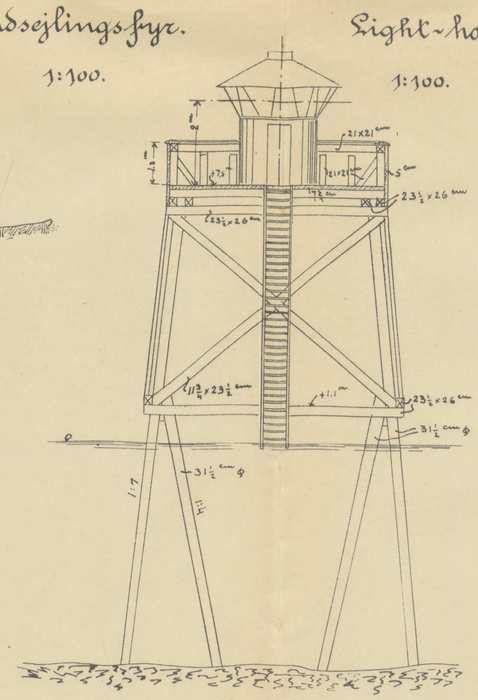
m 5 0 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 m.

1:100.

m 1 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 m.

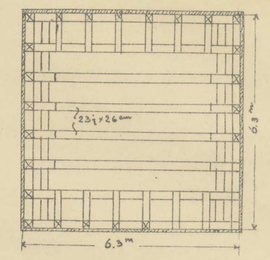
Indsejlingsfyr. Light-house.

1:100.

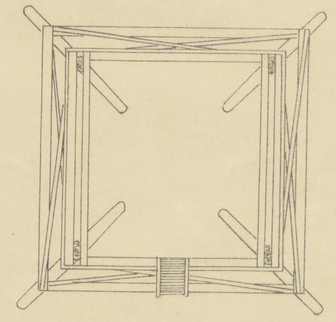


1:100.

Plan af Dæk. Plan of the deck.

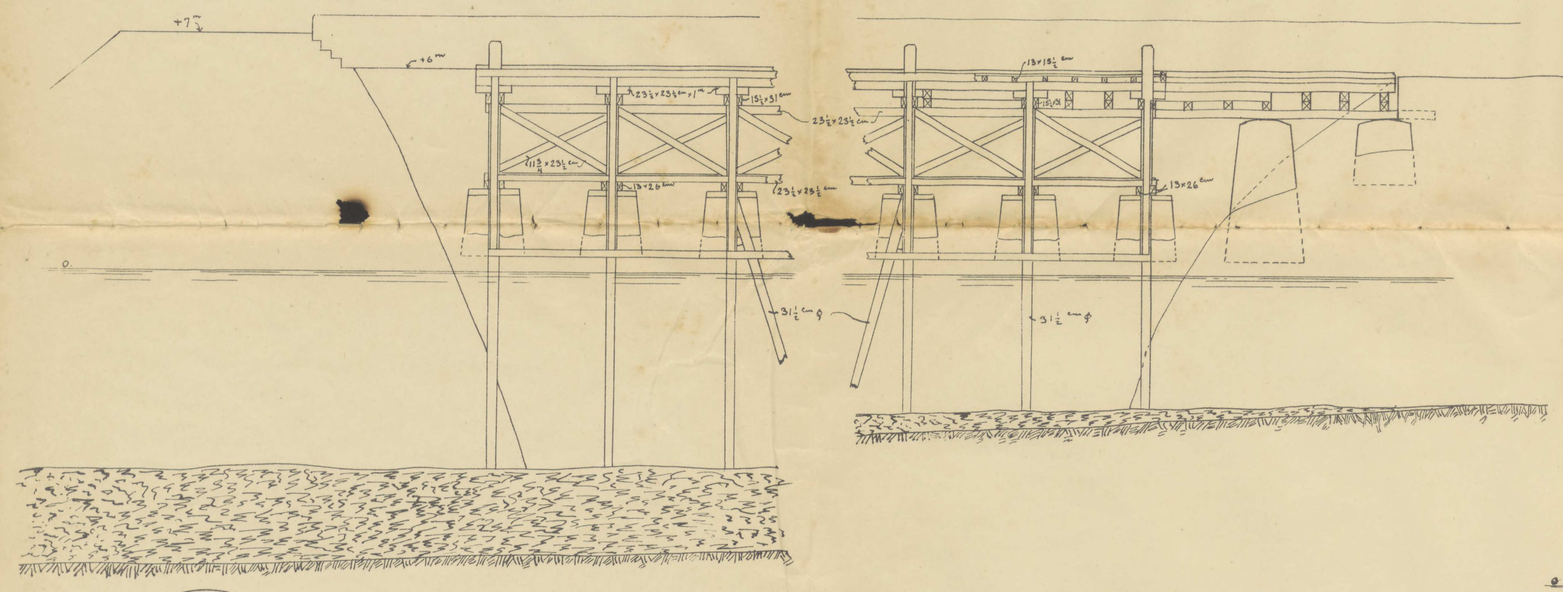


Vandret Snit. Horizontal section.



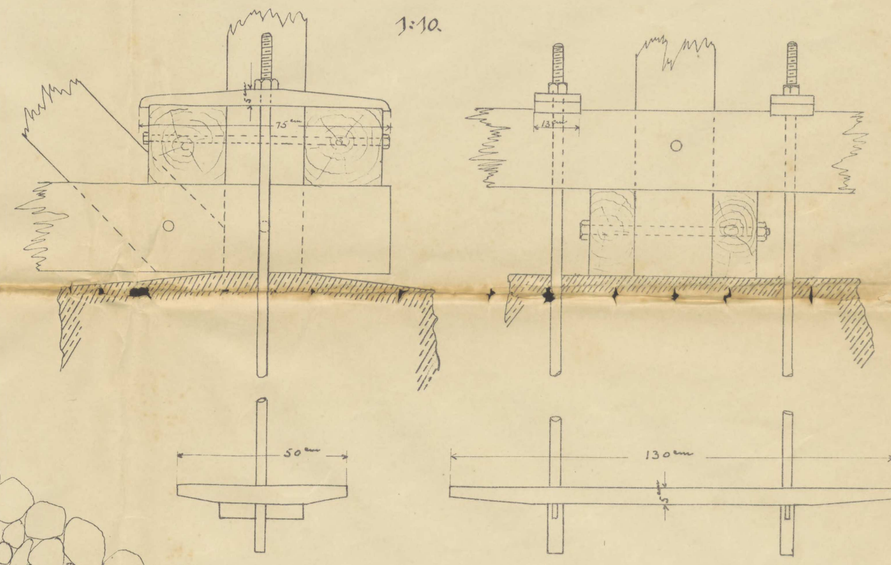
Broen set fra Siden. Side view of the Quay.

1:100.



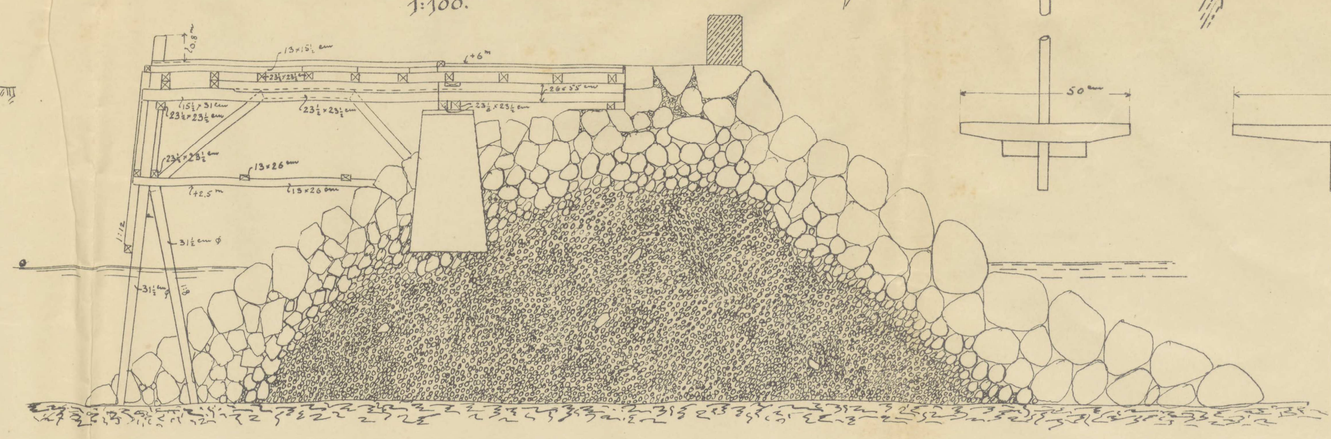
Detail af Forankring. Detail of hold-down-bolts.

1:10.



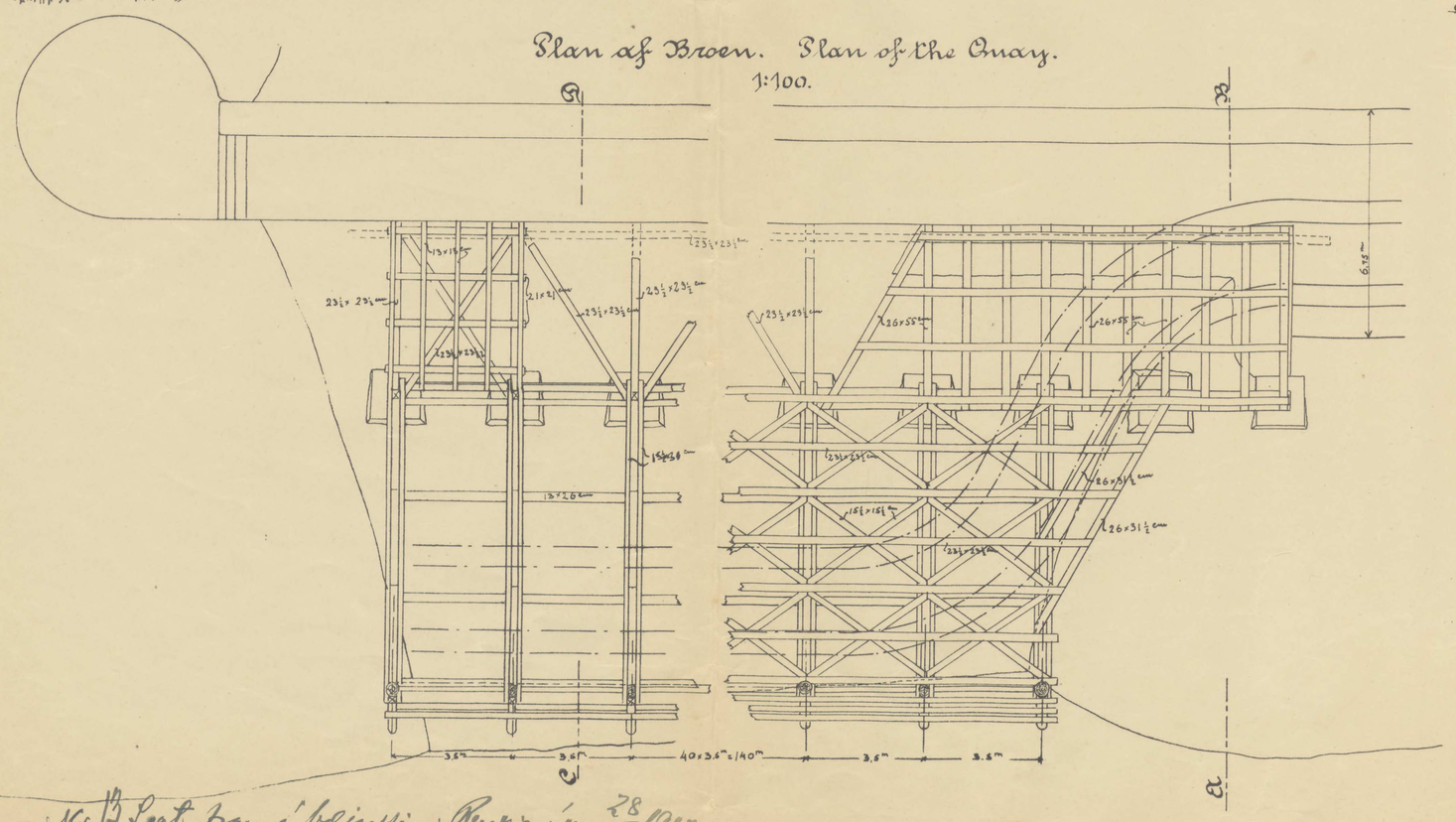
Snit A-B. Section A-B.

1:100.



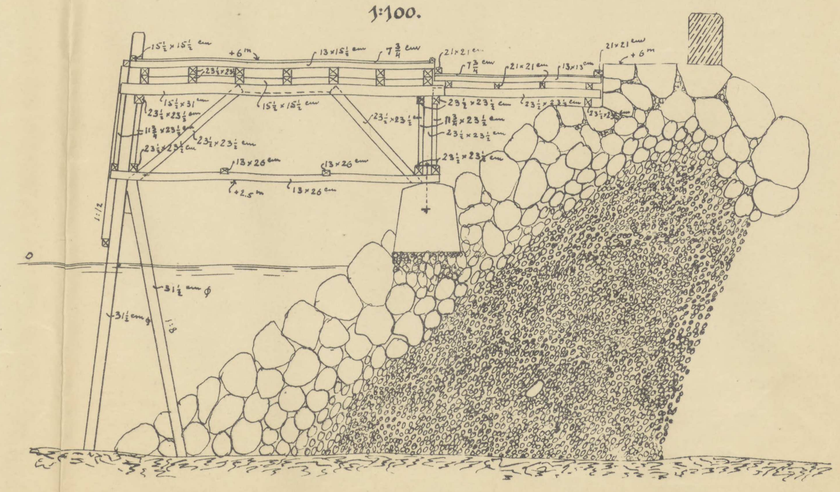
Plan af Broen. Plan of the Quay.

1:100.



Snit C-D. Section C-D.

1:100.



Nr. 13 Legt frem i bejaelsing. Reykjavíkurn 28/11 1912.

Nr. 13. Lagt fram í yfirsýn 7/11-13
Hafnarstjórnarinnar.

Reykjavik Havneanlæg. 1912.
Harbour of Reykjavik. 1912.

Pl. 3.

Reykjavik, april 1912.
Páll Einarsson

Th. Krabbe

Leg D-9

Ingenior [illegible] Krabbe,
Reykjavik,
ISLAND.

Thingvalla-Vand.

Opmaalt af Bjarni Sæmundsson.

Thingvalla - Braun.

Thingvalla

Kárastadir

Almanna-Gjá

Thingvalla-vik

Hanknagi

Vatnshóll

Drestshólmi

Vellankatla

Brafna-Gjá

Hrauns-hús-nes

Gjáltnes

Vatna hóls-vik

Gja

Skalabrekk-ka

Skála brekkn-grunn.

Einkiz

Gjábakkki

N.

Arnarfells-Djup

Arnarfell

Heidarbær

Heidarbæjar Djup

Sandgjar Djup

Sandeg

Heidarbæjar-hólmi

Langitangi

Steinanes

Mjóanesodda

Mjóanesvik

Mjóanesgrunn.

Midfell

Midfellsmúli

Midfells-Braun

Midfellsbrun

Midfells-

Midfells-Djup

Hrumba

Hrúfa-Djup

Vest-vik

Stapi

Elsborg

Hagavikur-Braun

Hagavikur-tangi

Hagavik

Hrafnagjá

Hrafnelsodda

Djup

Hagavikur-Braun

Sandtangi

Hagavik

Sandfell

Hlveravatns-fell

Hlveravatn

Hlveravatns-á

Hlveravatns-vik

Drattarhlíd

Log

Haldarhúsa

Haldará

Álfgjóts-vatn

Villingavatn

Króksur

Álfgjótsvatn

1:60 000

0 200 400 600 800 1000 2000 Favn.

5 Favne = 9.4 m
10 - - = 18.8 -
20 - - = 37.7 -
30 - - = 56.5 -
40 - - = 75.3 -
50 - - = 94.2 -

DANMARKS TEKNISKE BIBLIOTEK

Thingvalla-Vatn.

Opmaalt af Bjarni Sæmundsson.

Thingvalla-Hraun.

Almanna-Gjá

Thingvalla

Thingvalla-vik

Hamrahagi

Vatnskot

Hrestholmi

Vellankatla

Hrafna-Gjá

Vatna hóls-vik

Gjábakkahóll

Einbúi

N.

Arnarfells-Djúp

Arnarfell

Langitangi

Steinanes

Mjóanes

Midfell

Midfellsmúli

Midfells-hraun

Midfells-Hraun

Midfells-

Hagavikur-Hraun

Hagavikur-Djúp

Hagavik

Hrútey

Hrútey-vatn

Sandfell

Sandeyar-Djúp

Sandey

Heidarbæjar-Djúp

Heidarbæjar-holmi

Heidarbær

Skálabrekkugrunn

Skálabrekka

Skálabrekkuvik

Gjá

Gjábakki

Hrafnagjá

Hrafnagjá-nes

Almannagjá

Hrafnagjá

Hrafnagjá-nes

Hrafnagjá

Hrafnagjá-nes

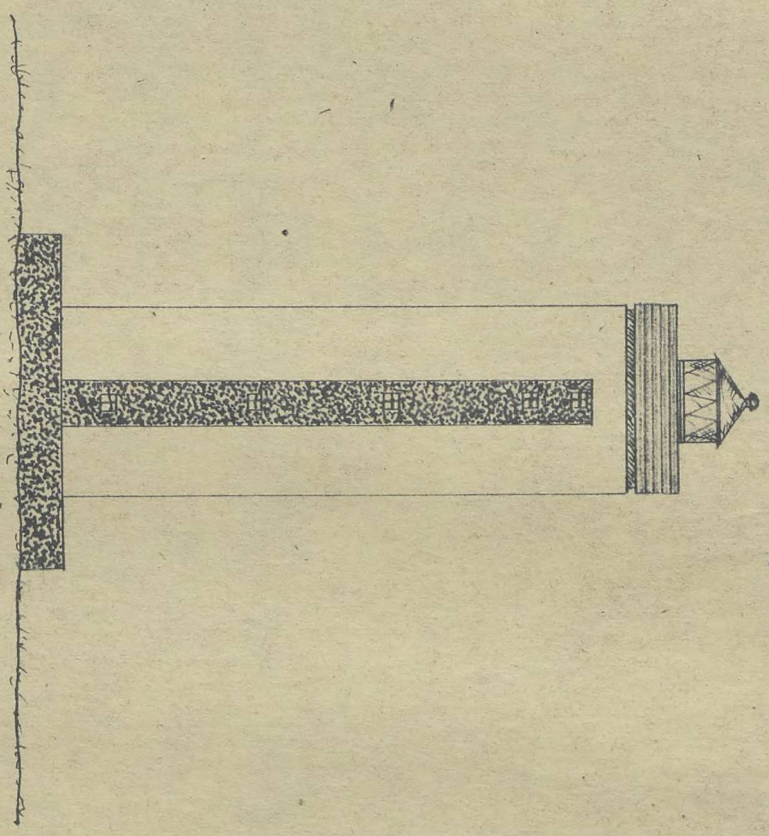
Hrafnagjá

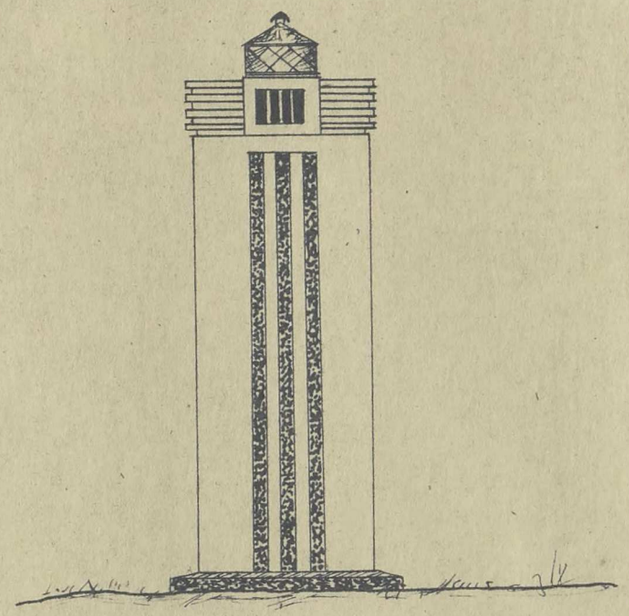
Hrafnagjá-nes

Thamkhedyuvatangi, Kulkeeyvatangi, Jaunpura

Digranoskizki.

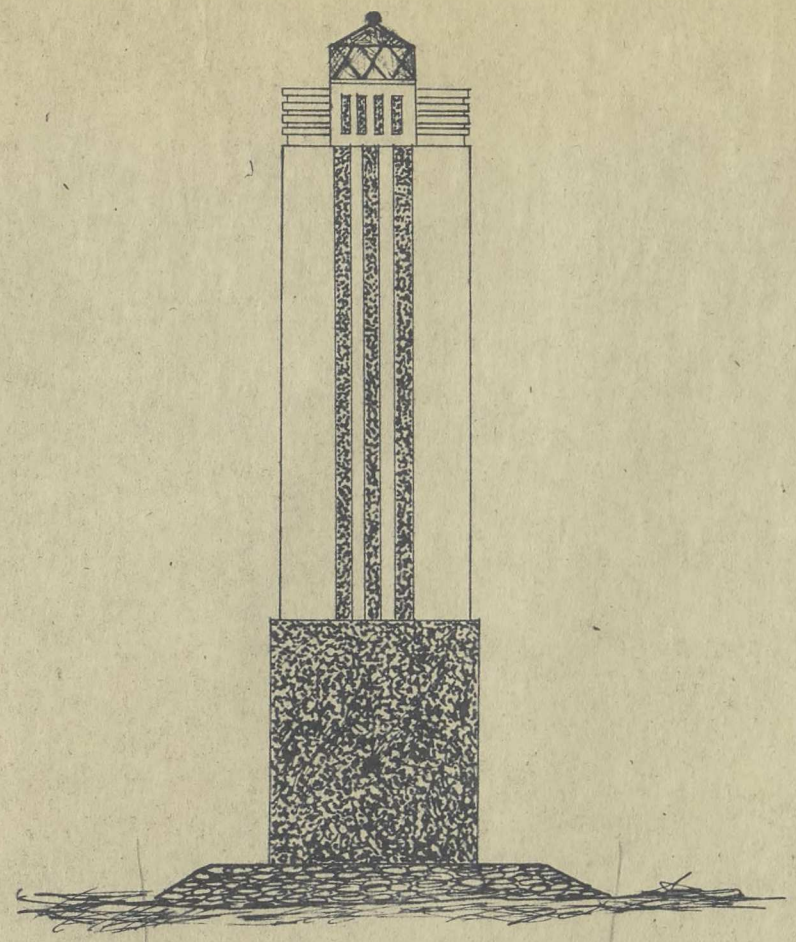
1:200 N.O. I





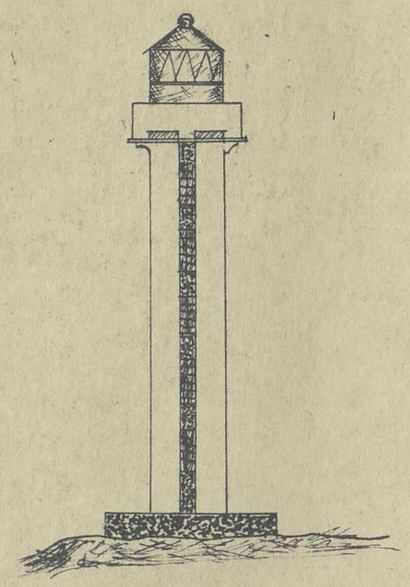
Kåltshamarsriti

1:200 NO 2.



Bormödsskersnitt

1:200 N03.

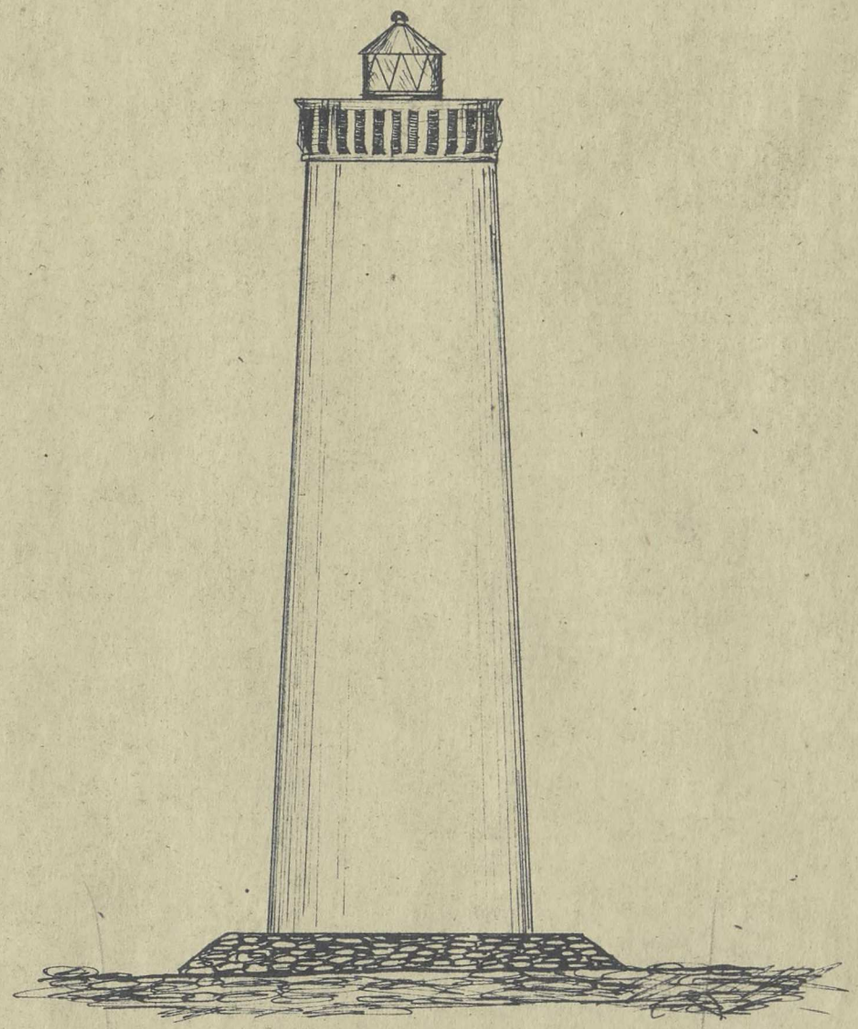


Svartartafarit (Köpaskersriti.)

1:200 NO4.

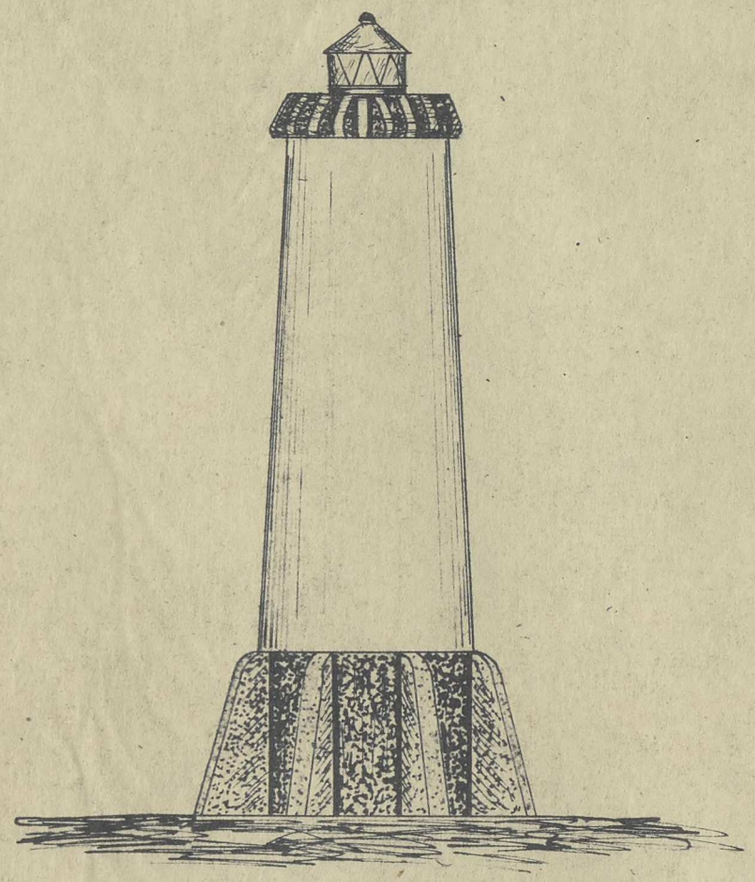
Selskersviti

1:200 NO. 6.



Garðskagaviti

1:200 NO. 6

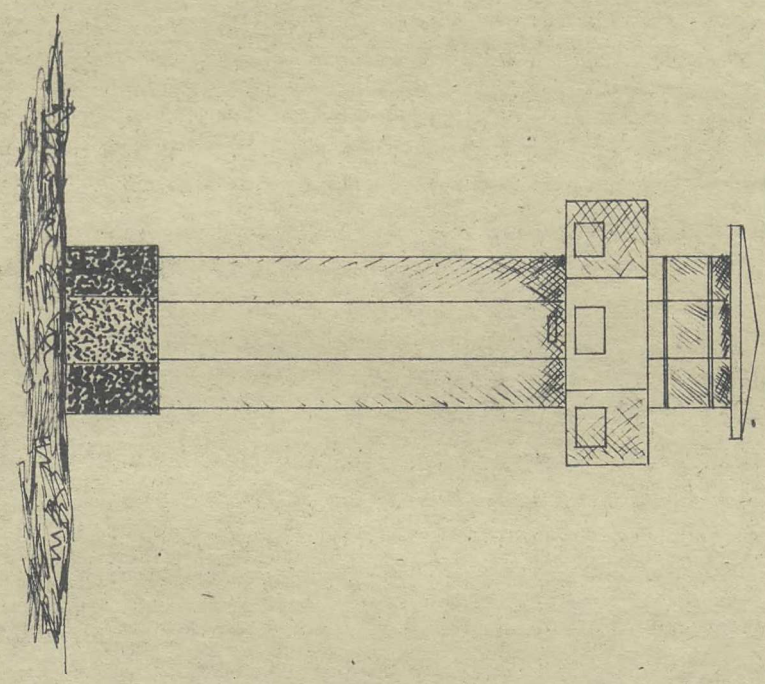


Akranesviti

1:200 NOT.

Patreksfjarðarrit.

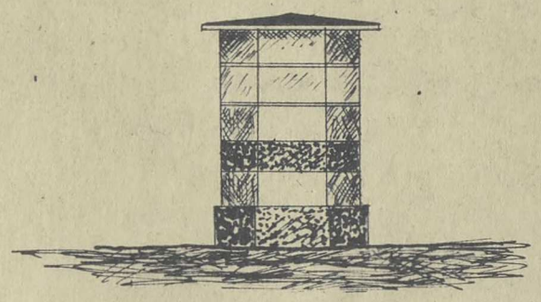
1:200 NO 8.



Schnitt

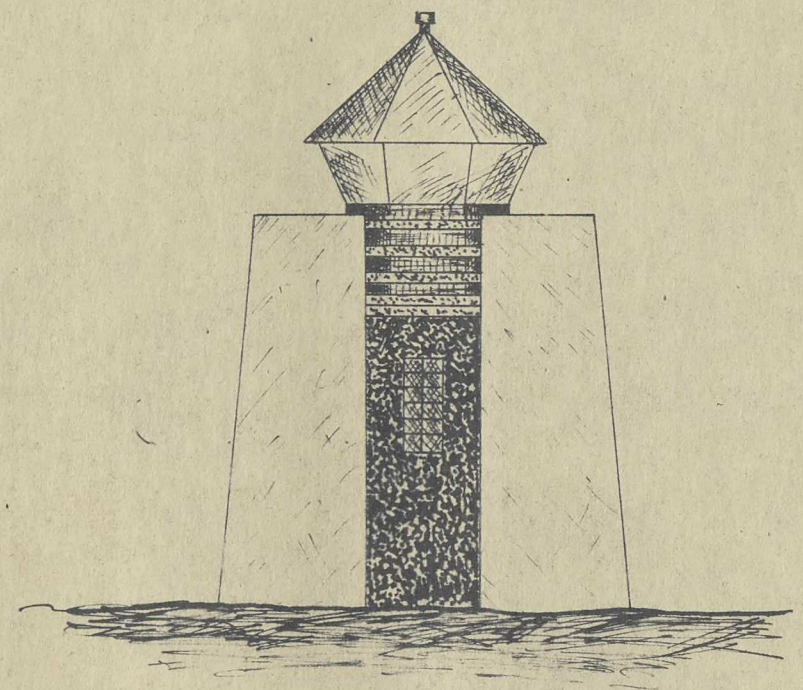
1:100

No. 9



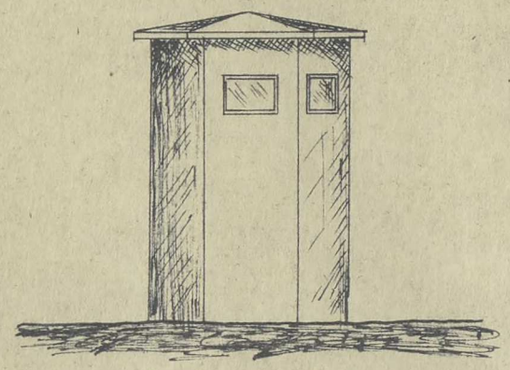
Grundriss, Ostsida og Arnarstapariti

1:100 NO. 10.



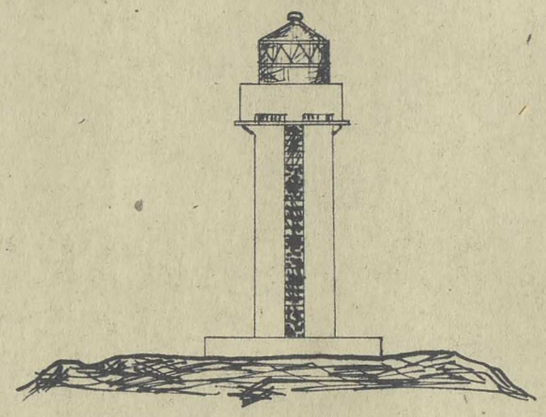
Bjarnareyjarviti

1:100 NO. 11.



Raudanes innsiglingarviti.

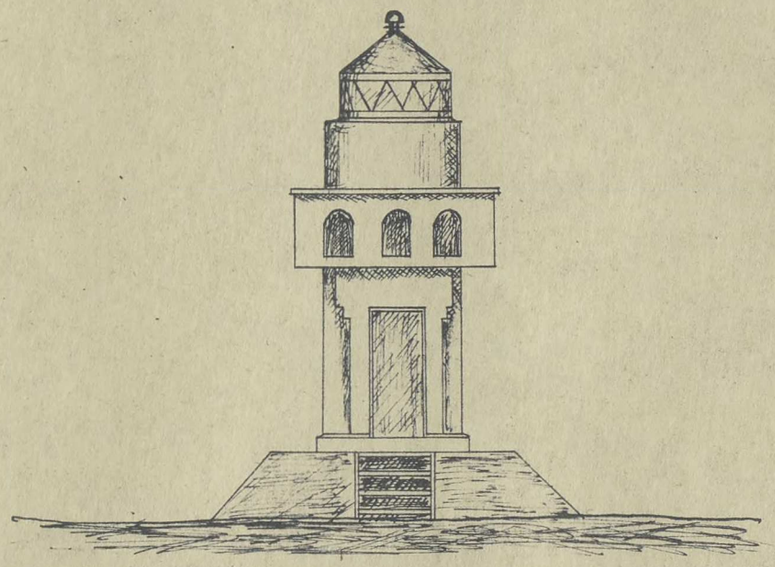
1:100 NO. 12.



- Kögurriti.

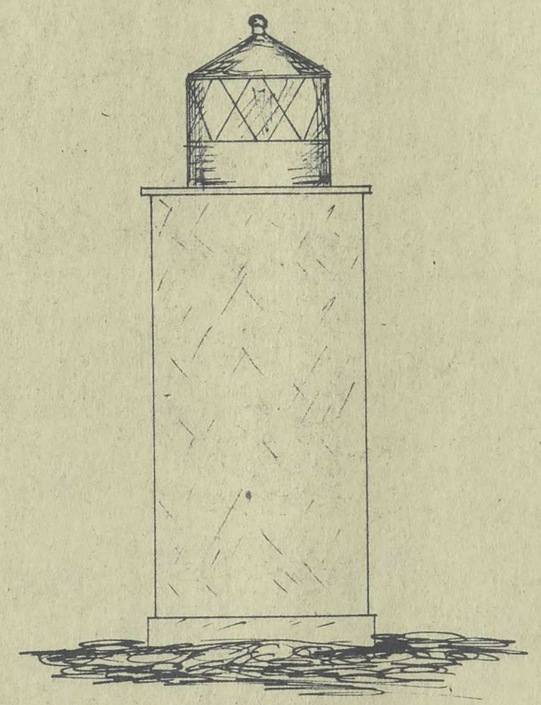
Miðfjarðarskersriti

1:200 NO 13.



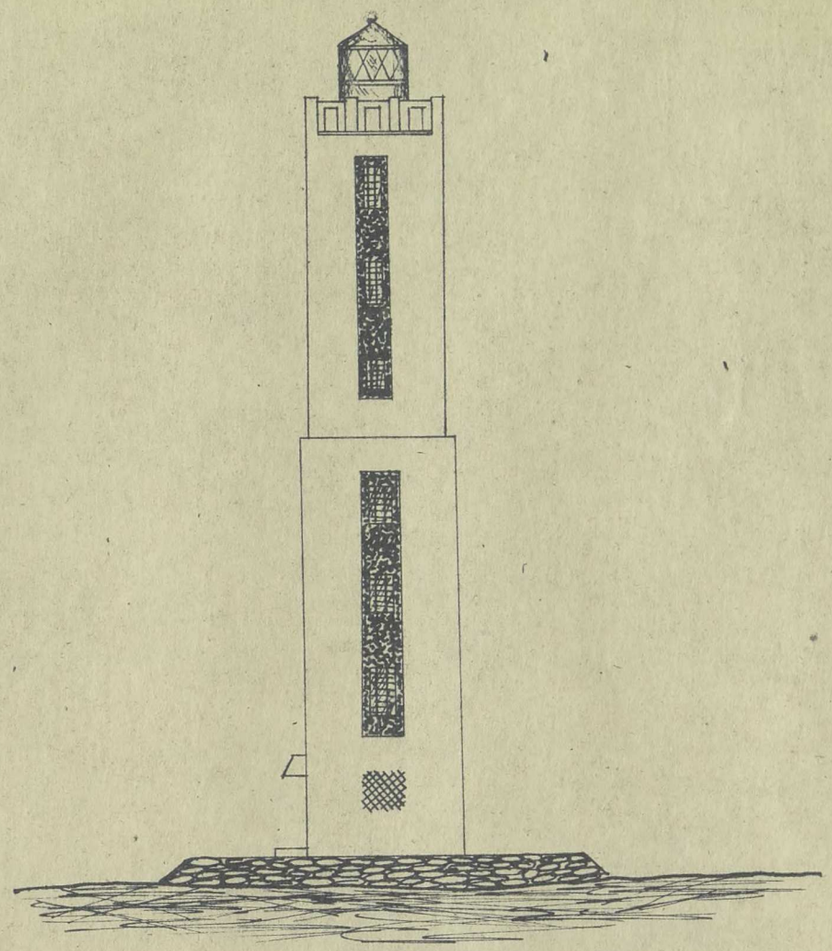
Krossríkurviti á Akranesi.

1:100 NO. 14.



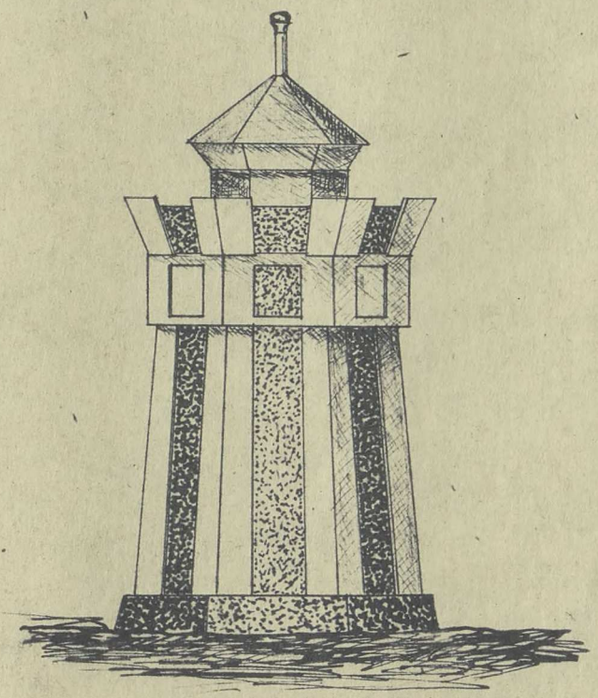
Viti í Engey

1:100 NO. 15.



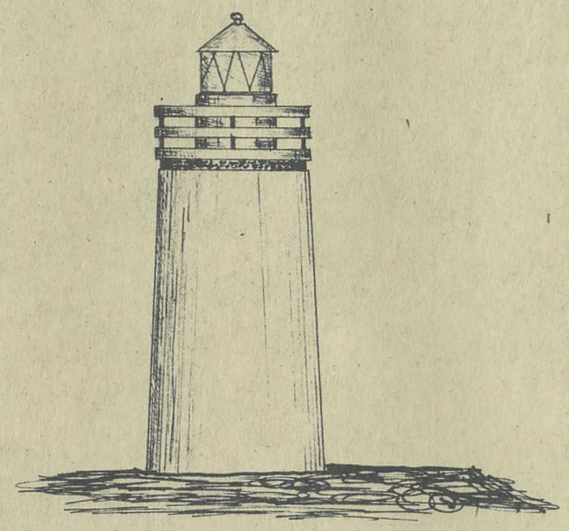
Knararósvita

1:200 NO. 16.



Straumnesviti N.

1:100 NO. 17.

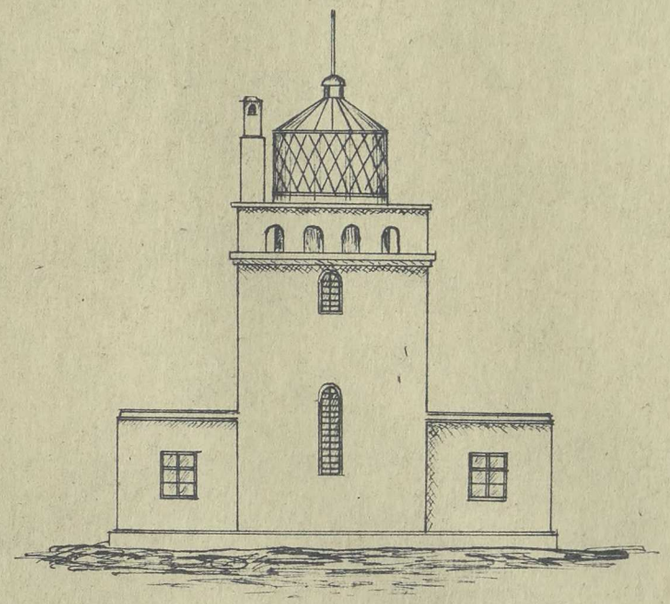


Skátsviti. Ejeyjarviti. Ketilsflosarviti.

1:200 NO. 18.

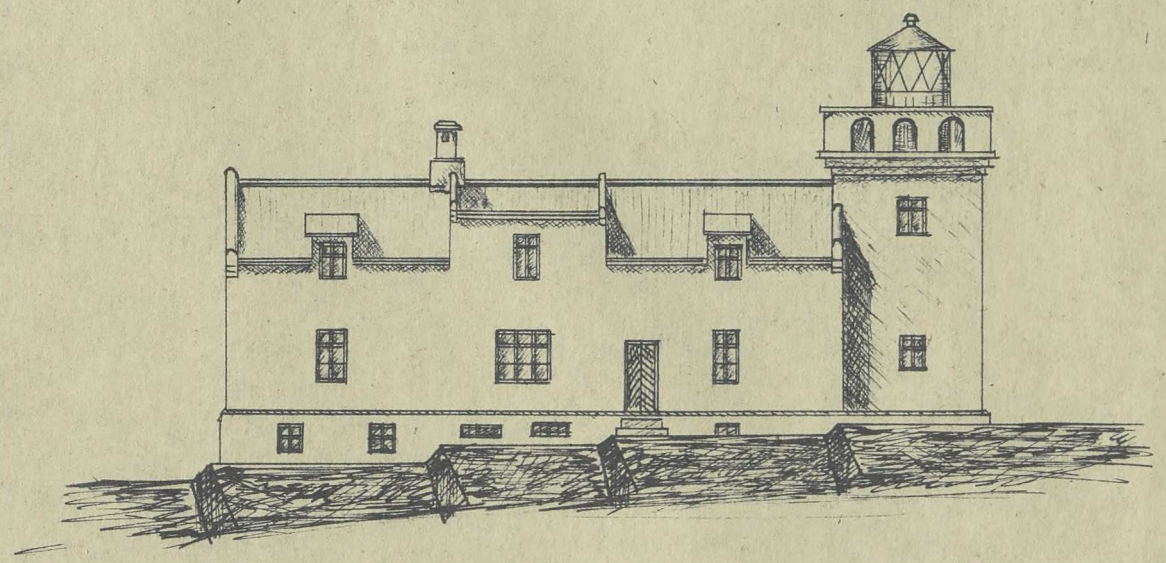
Vattarnesviti

1:100 " NO. 19.



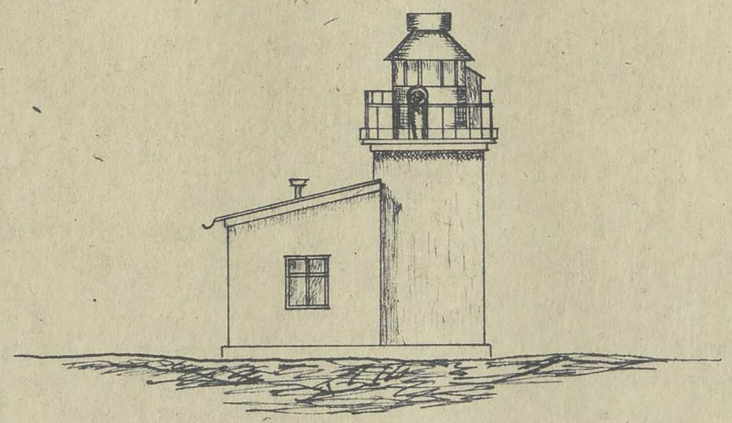
Landlökuriti á Dyrhólaey

1:200 NO. 20.



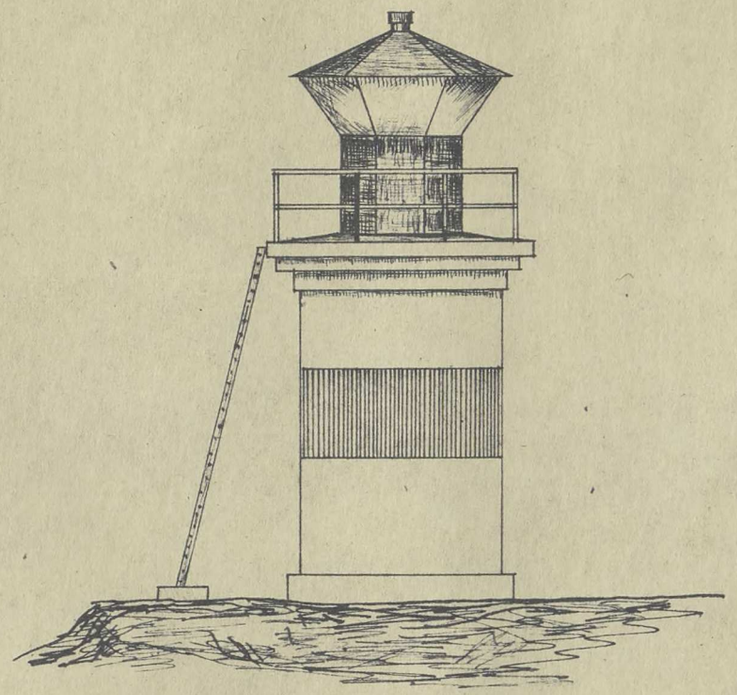
Viti við Hornbjarg.

1:200 NO 21.



Viti à Dalatanga.

1:200 NO. 22.

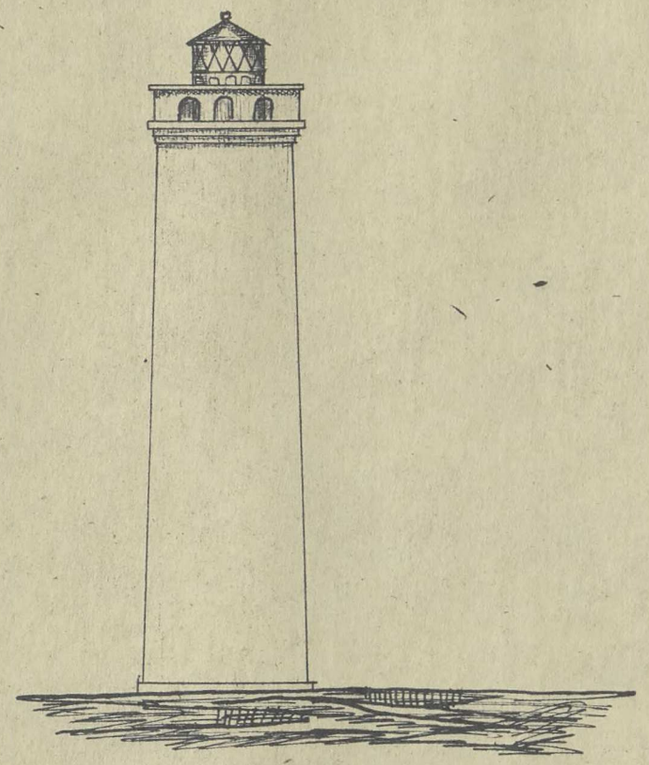


Vitar í Hrísey og Papey

1:100 NO 23.

Galtarviti.

1:100 NO. 24.

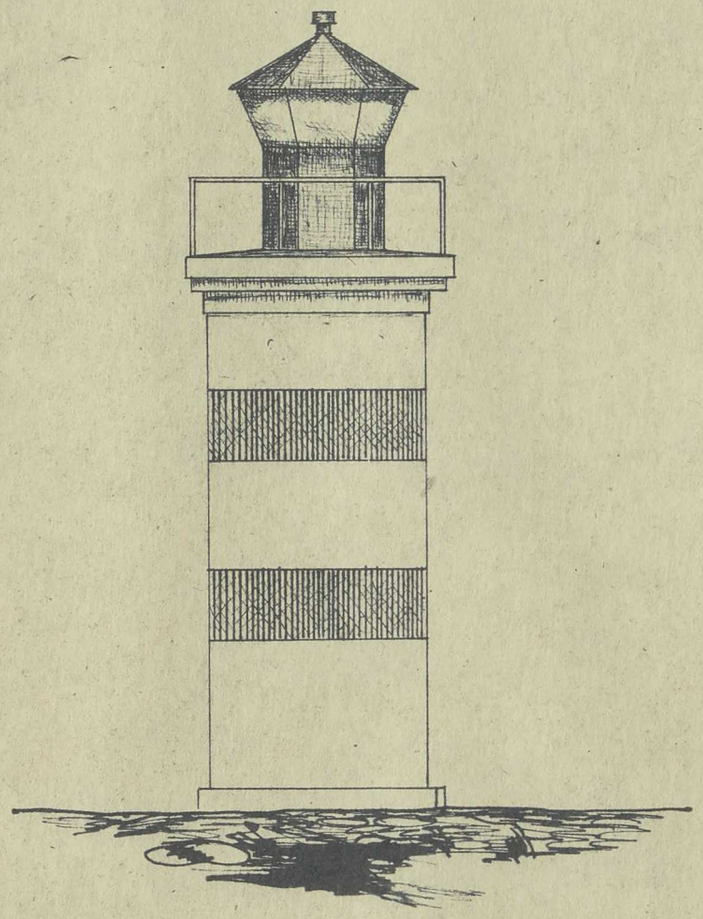


Glettinganesviti

1:200 No 25.

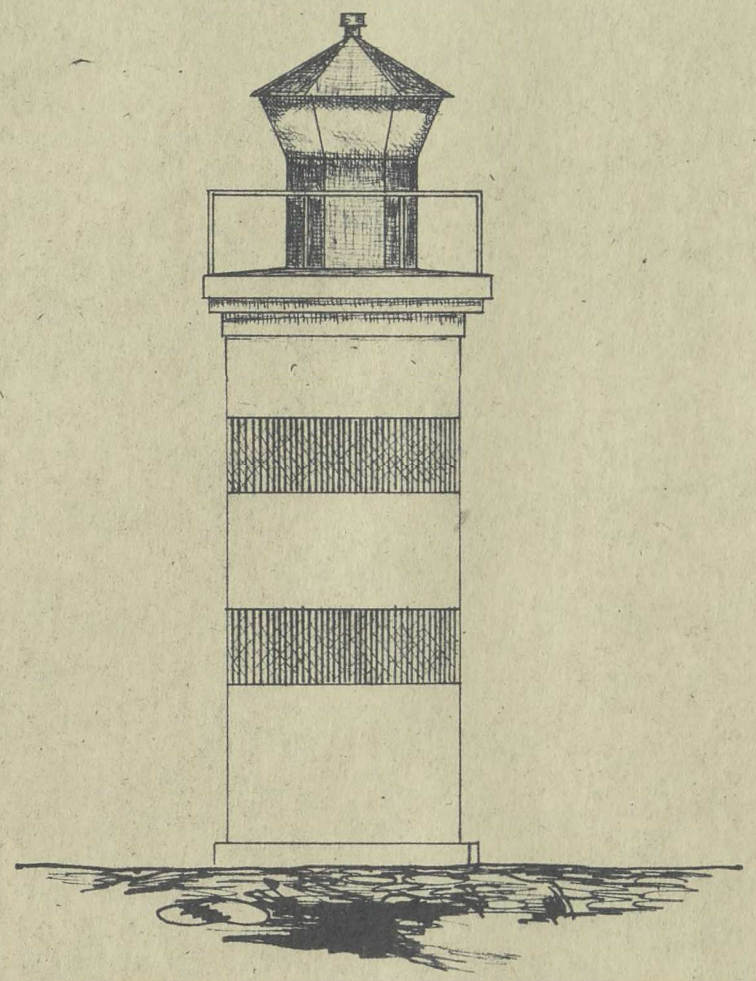
Svalvogaviti

1:100 NO26



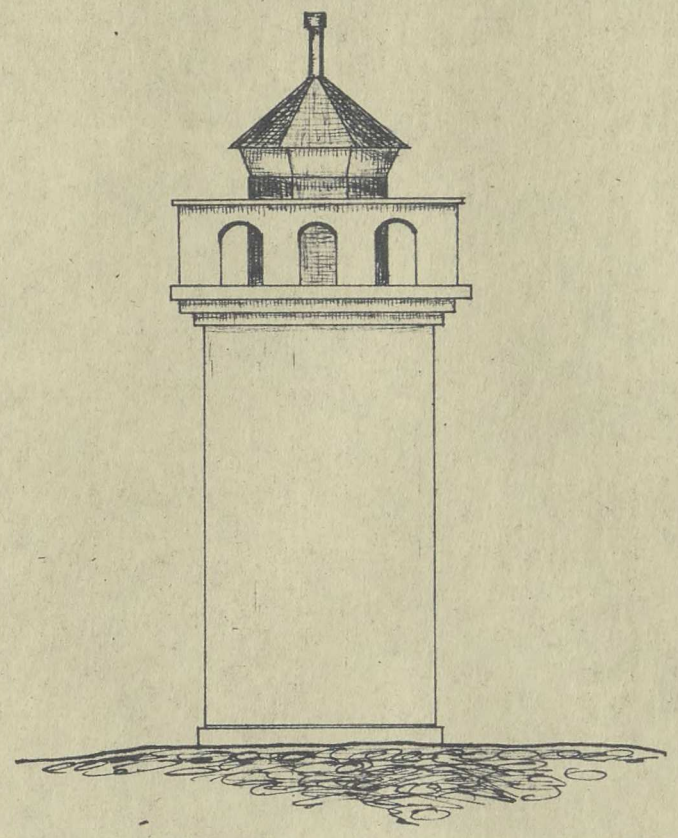
Kambanesviti

1:100 NO 27.



Kambanesviti

1:100 NO 27.

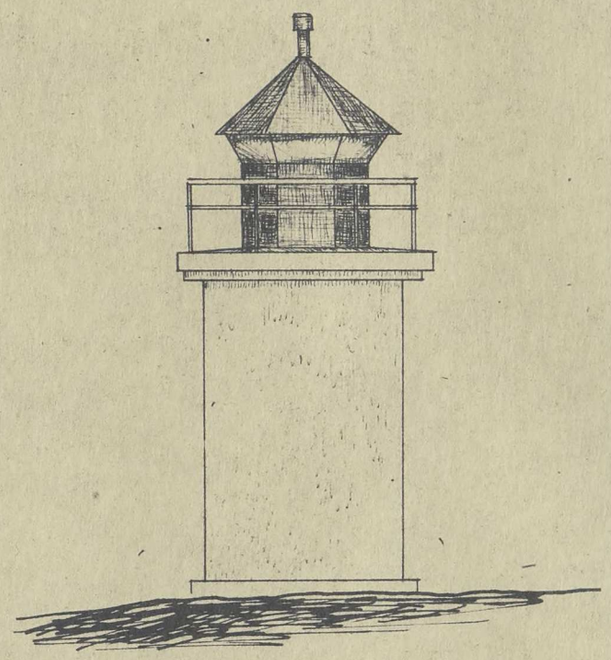


Grindavíkurviti

1:100 NO 28.

Vitar á Mjóeyrum við Eskifjörð og Fáskrúðst.

1:100 NO. 29.



Svalbarðseyrarviti

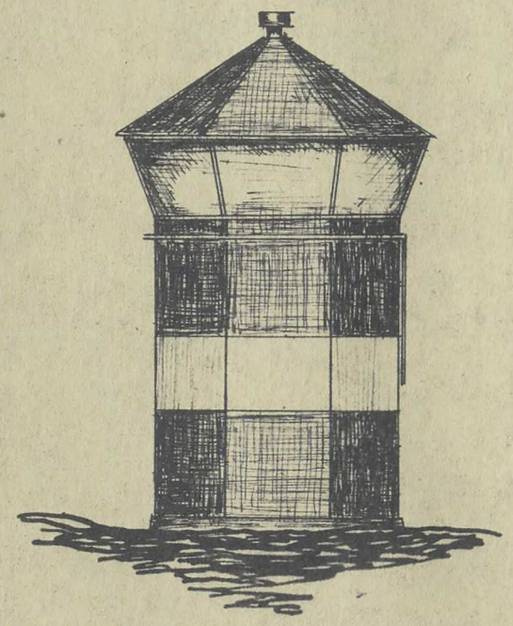
1:100 NO. 30.

Vatnsnesviti

1:100 NO.31.

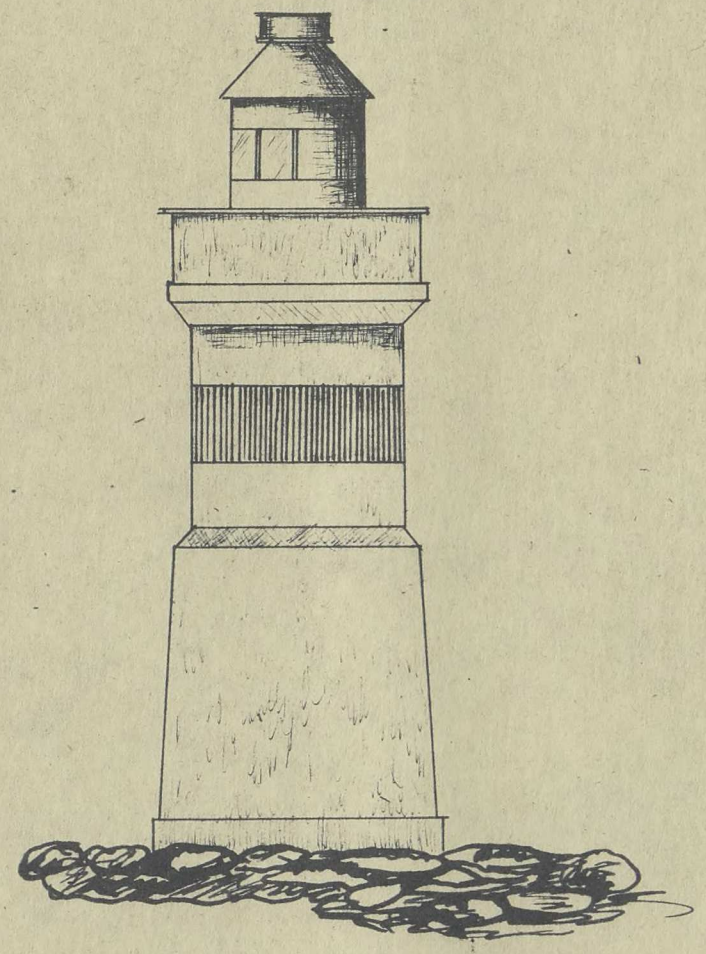
Gerðistangariti

1:100 NO.32.



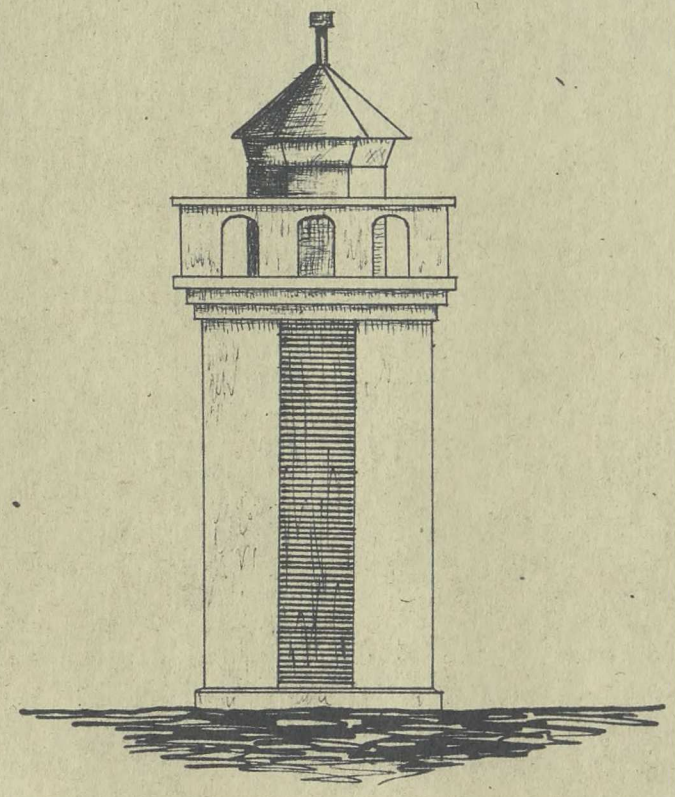
Bjargtangaviti

1:50 NO. 33.



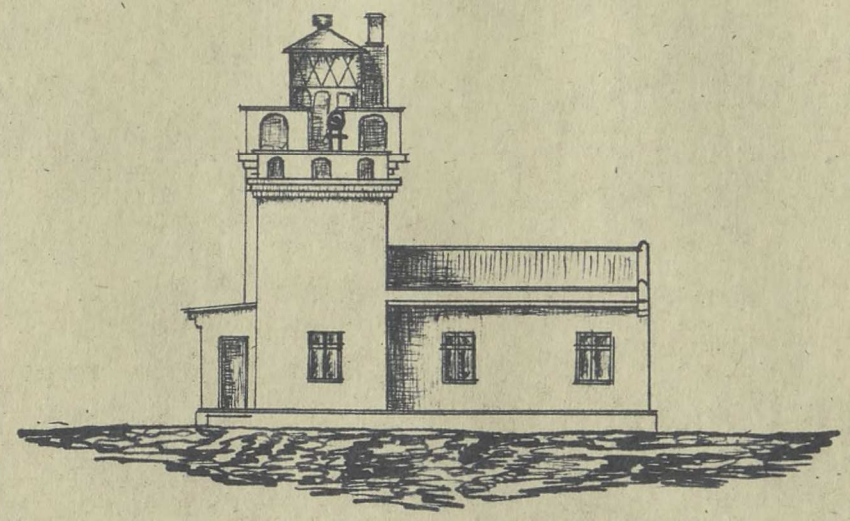
Grottuviti.

1:100 NO. 34



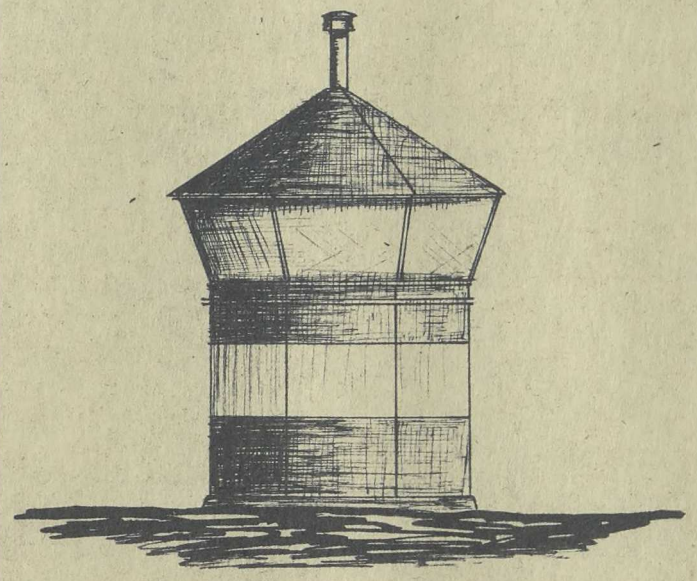
Staðarhólsriti (Selrikurnef.) Siglufirði.

1:100 NO 35.



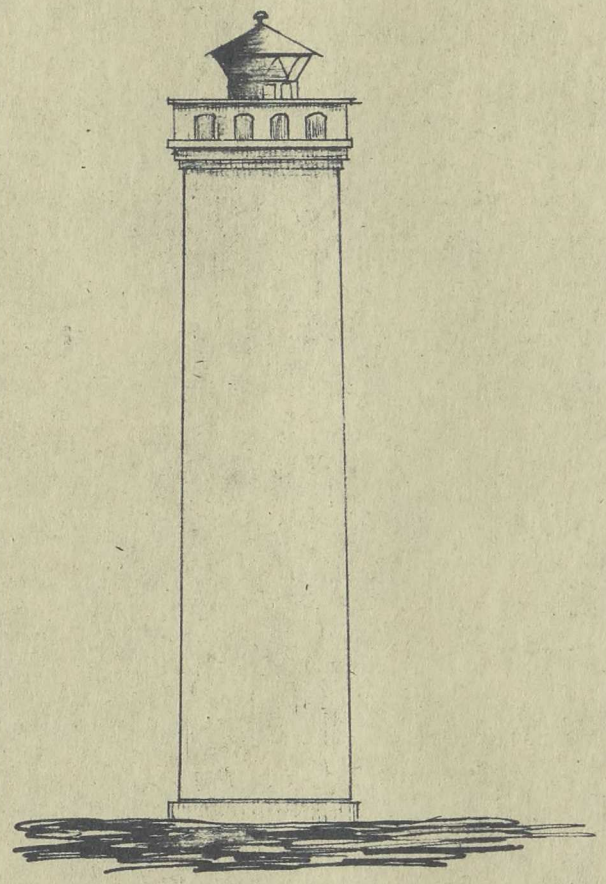
Saudanesviti.

1:200 NO.36.



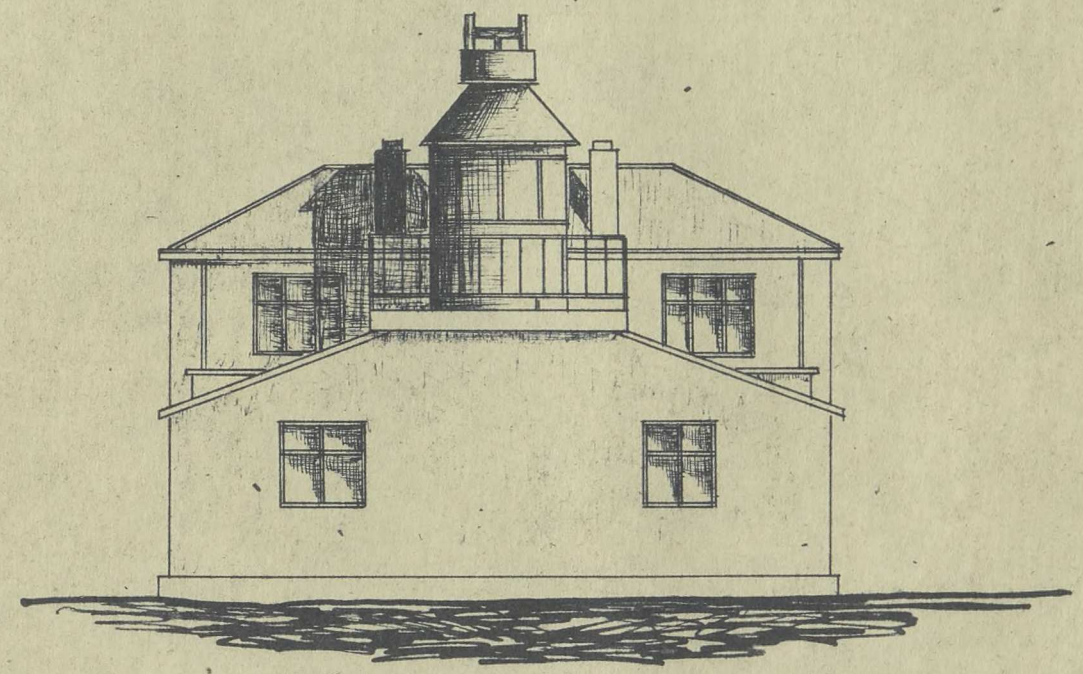
Vitar á Malarhorni og Hólmavík.

1:50 NO. 37.



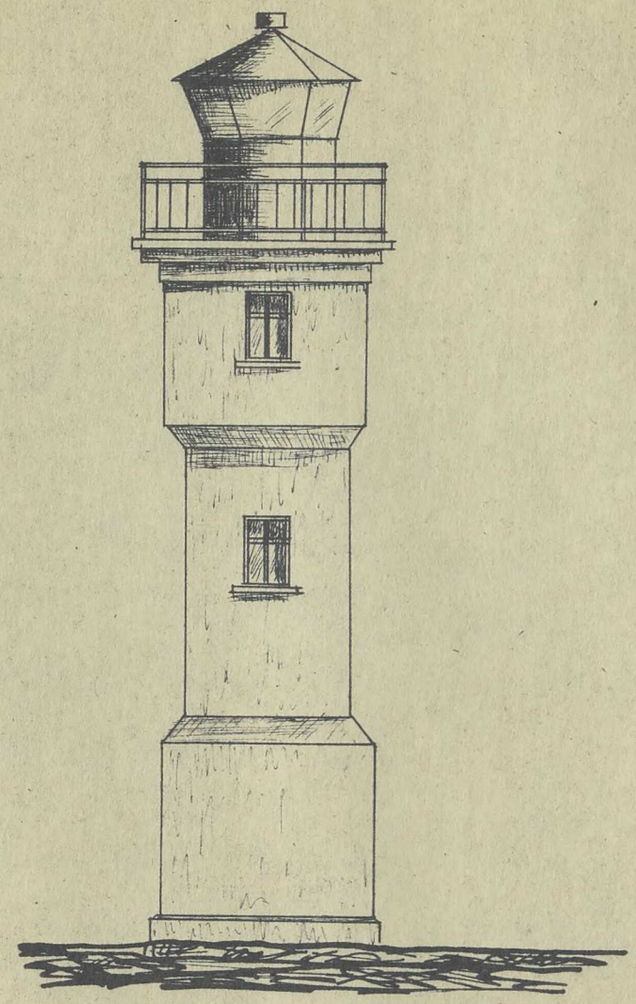
Alviðruhamraviti

1:200 NO 38



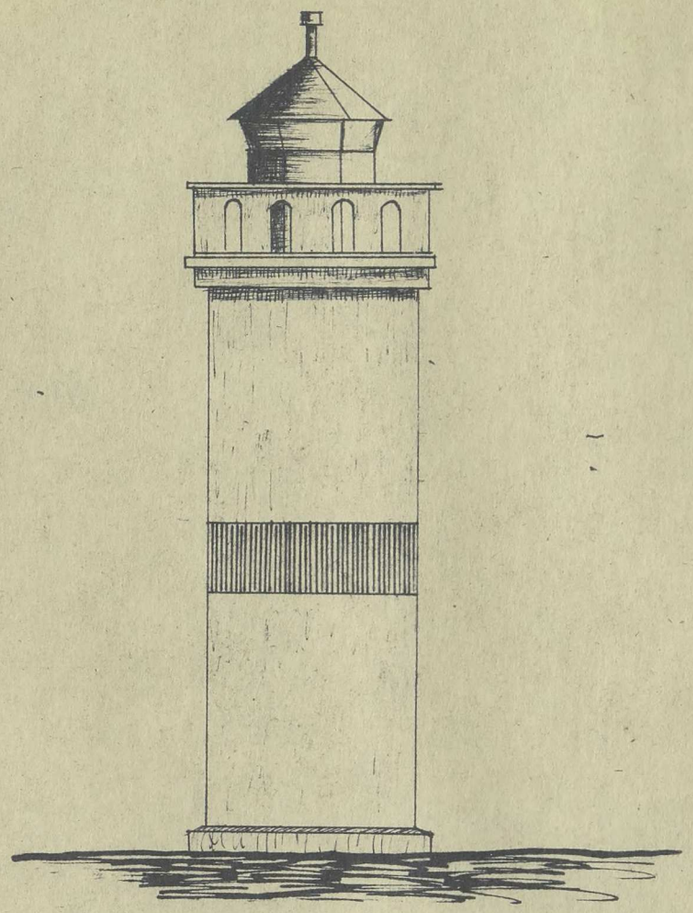
Stórhöfdaviti. Vestmannaeyjum.

1:100 NO. 39.



Akranesviti.

1:100 NO.40.

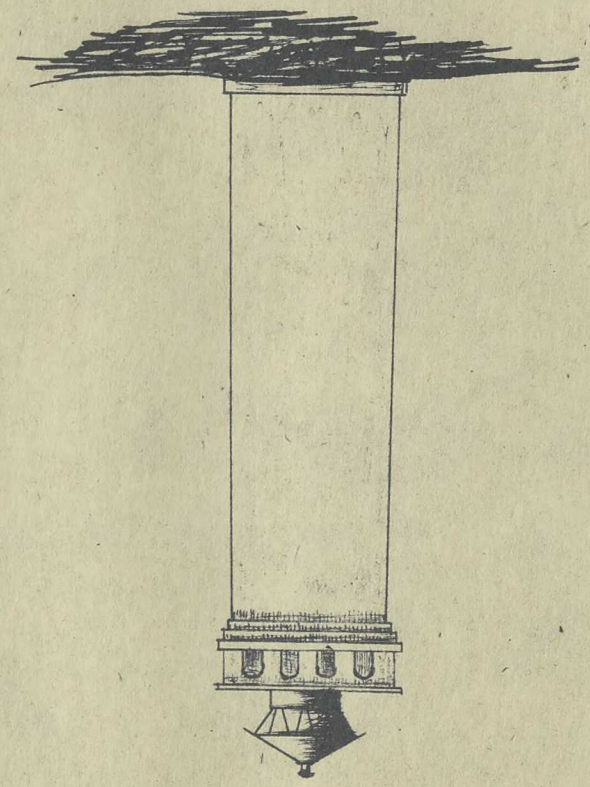


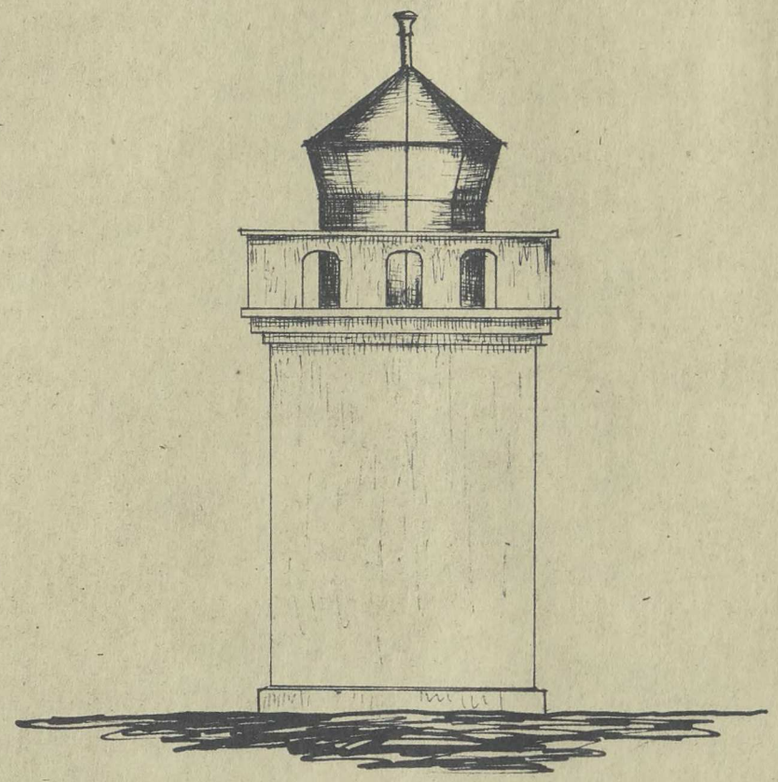
Statnesviti.

1:100 - NO41.

Colonne.

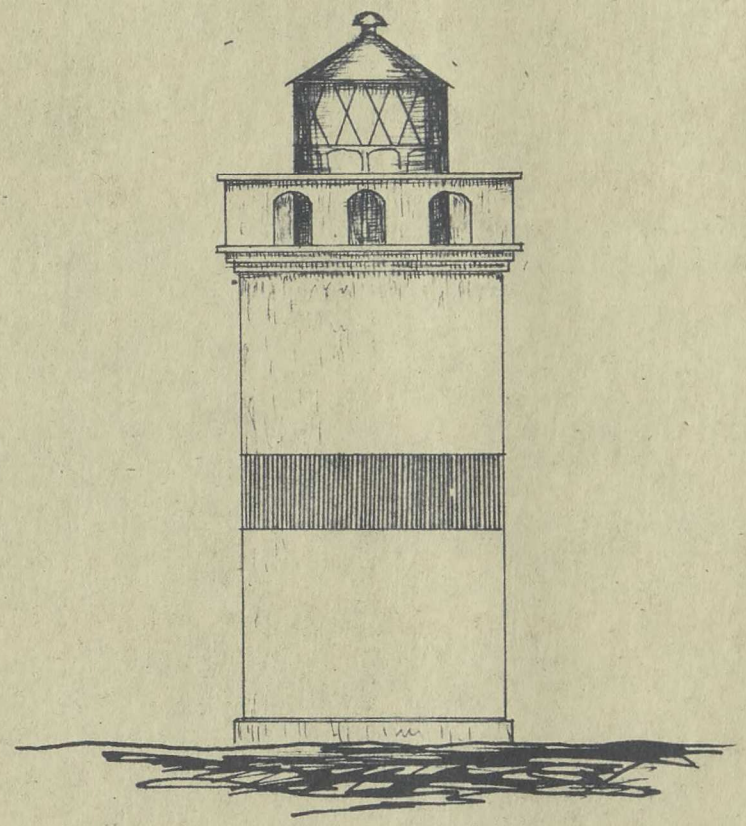
1:200 No 38.42.





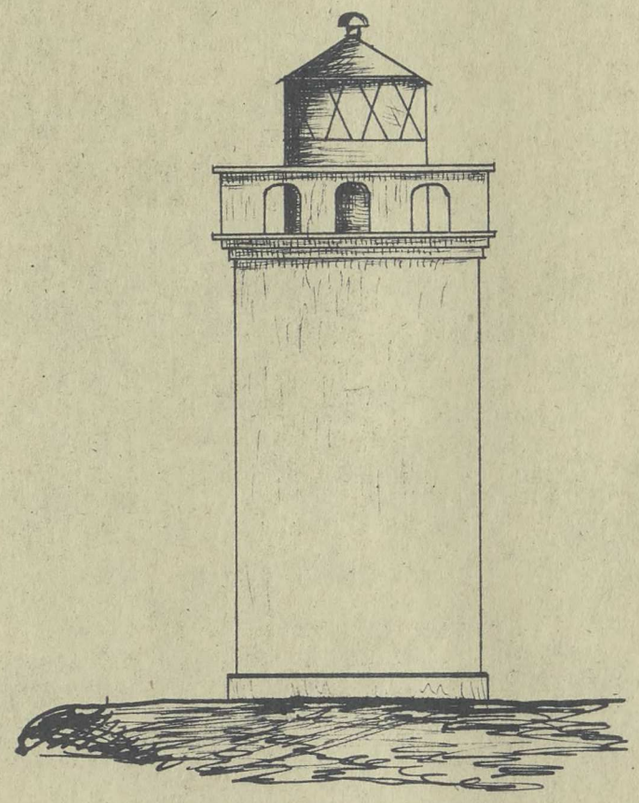
Skagatåarriti.

1:100 NO 43.



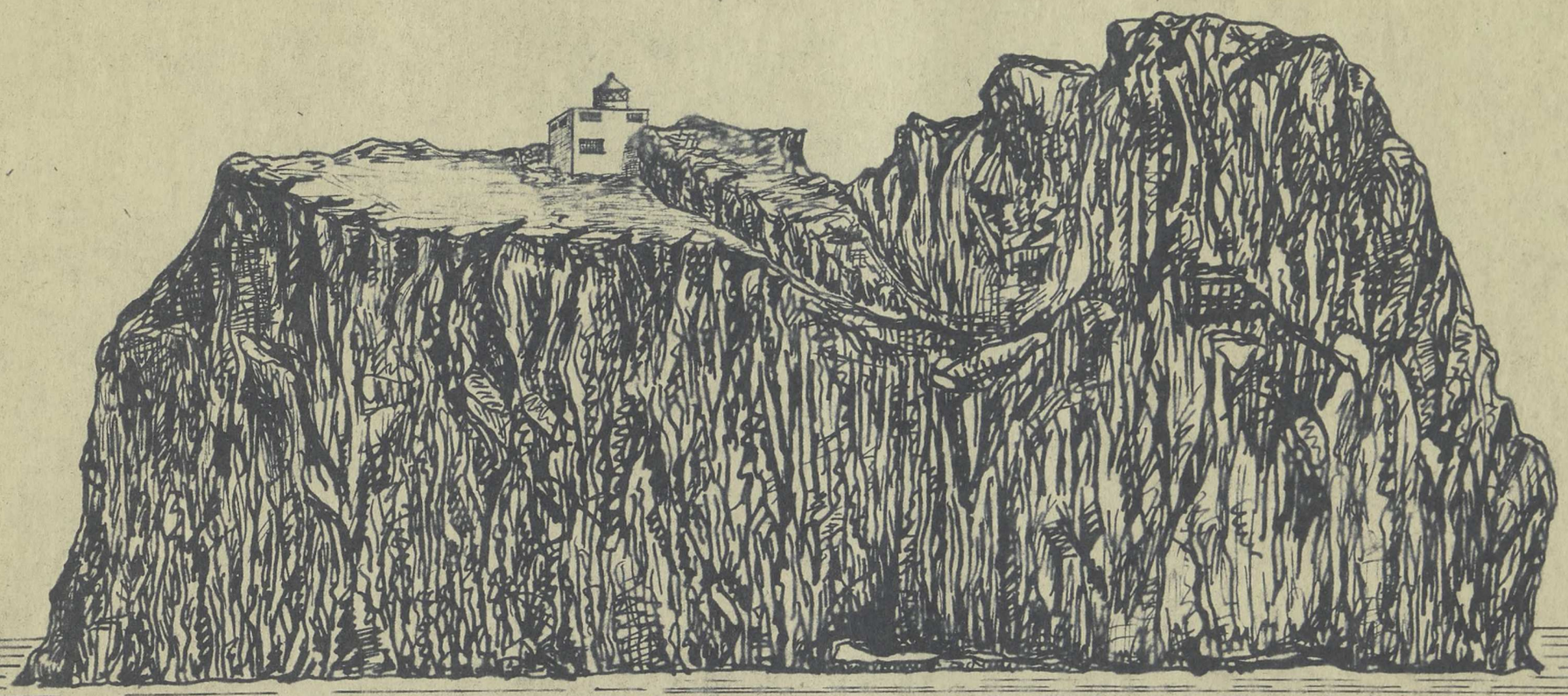
Raufarhafnarviti.

1:100 No.44.



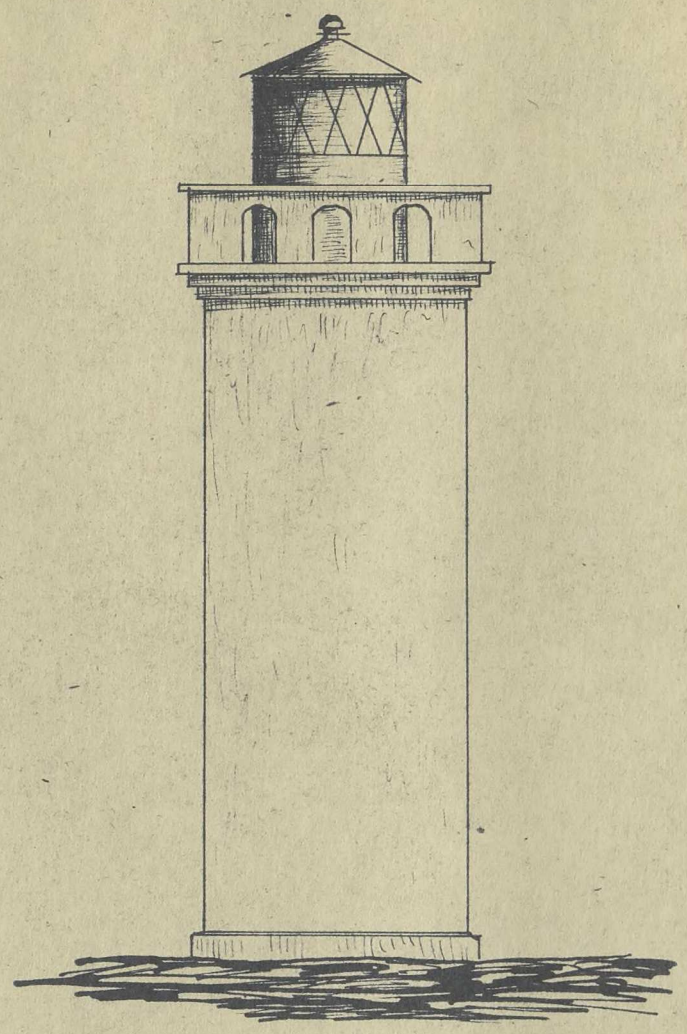
Grímseyjarviti

1:100. NO. 45.



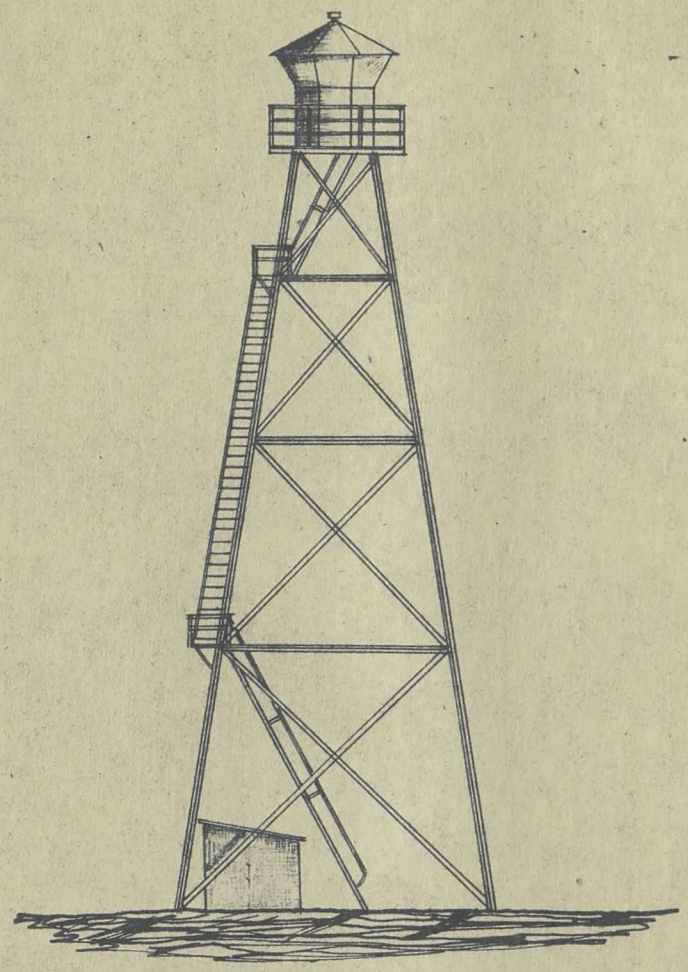
Þríðr angarviti.

1:200. NO. 46.



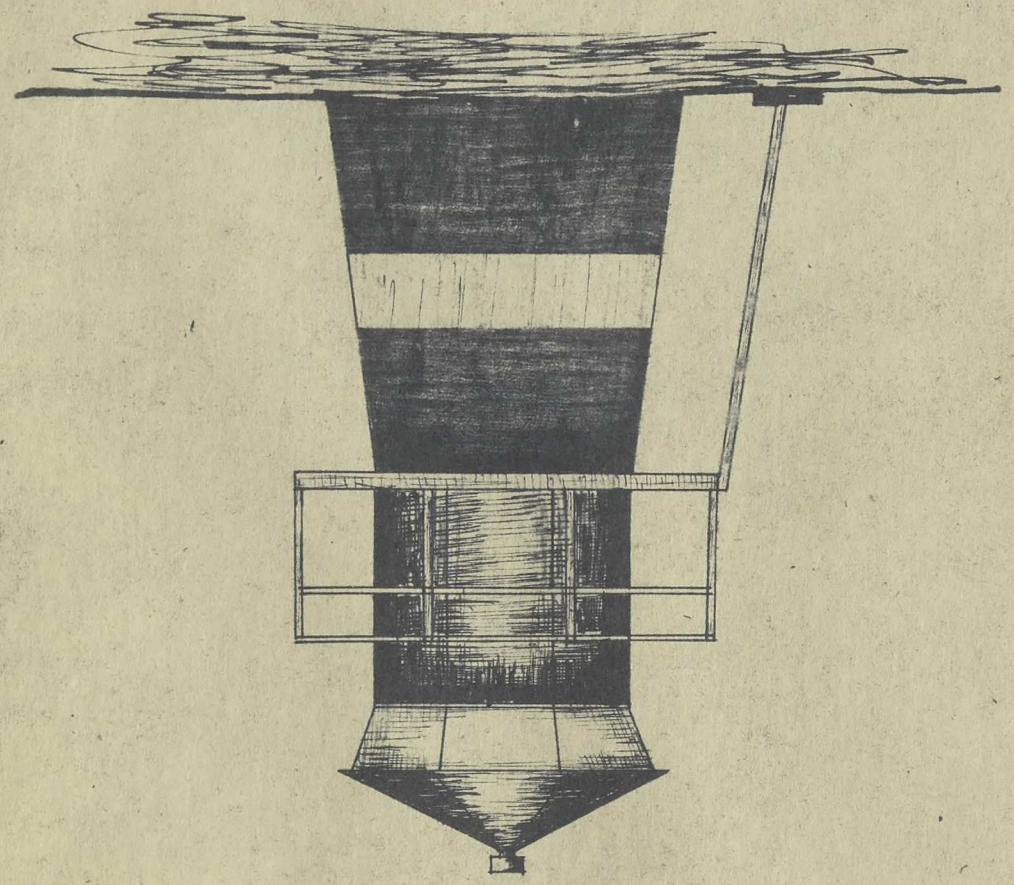
Tjörnesviti

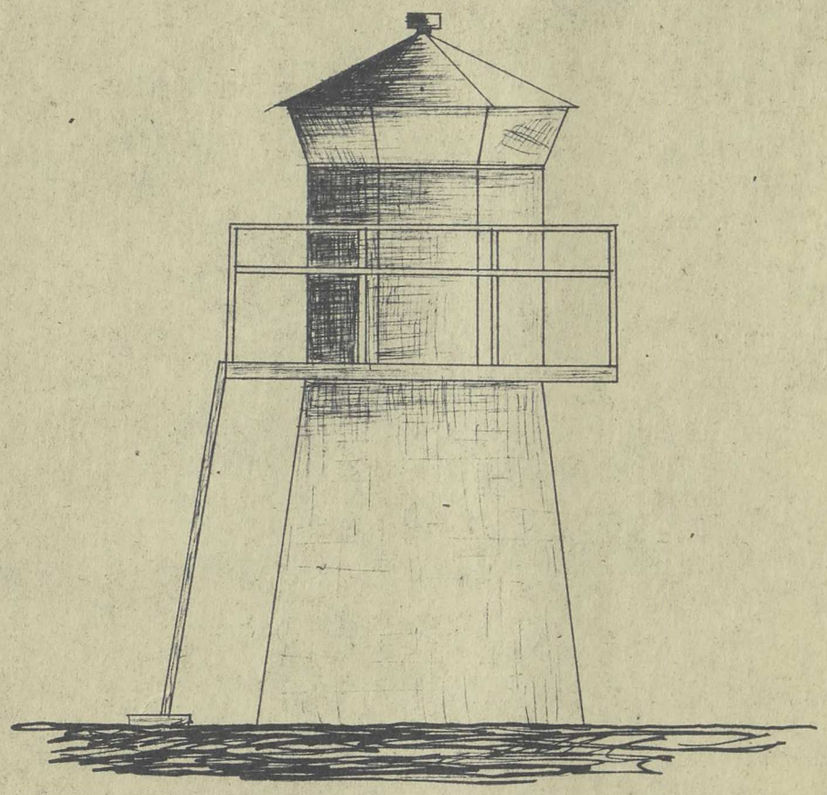
1:100 NO. 47.



Malajitsviti

1:200 NO. 48.



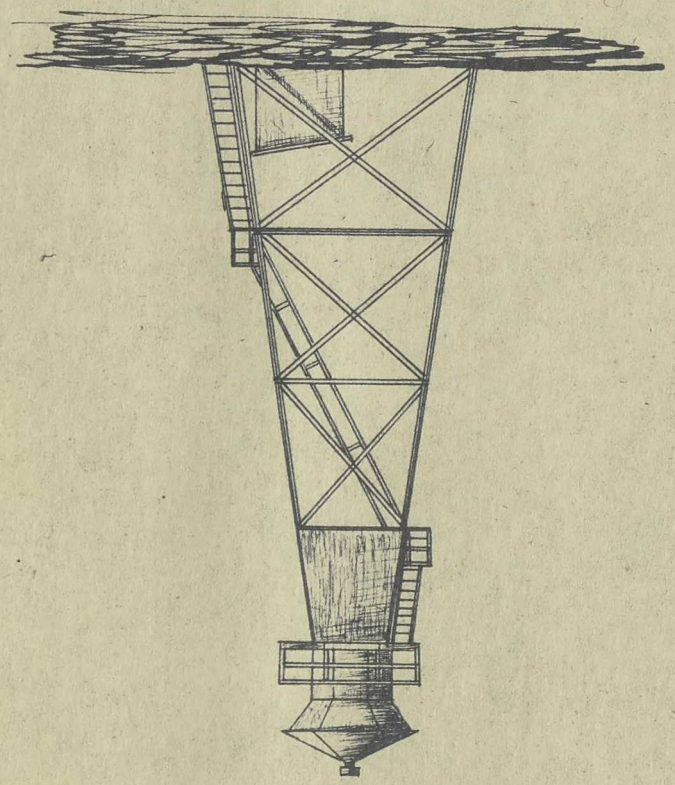


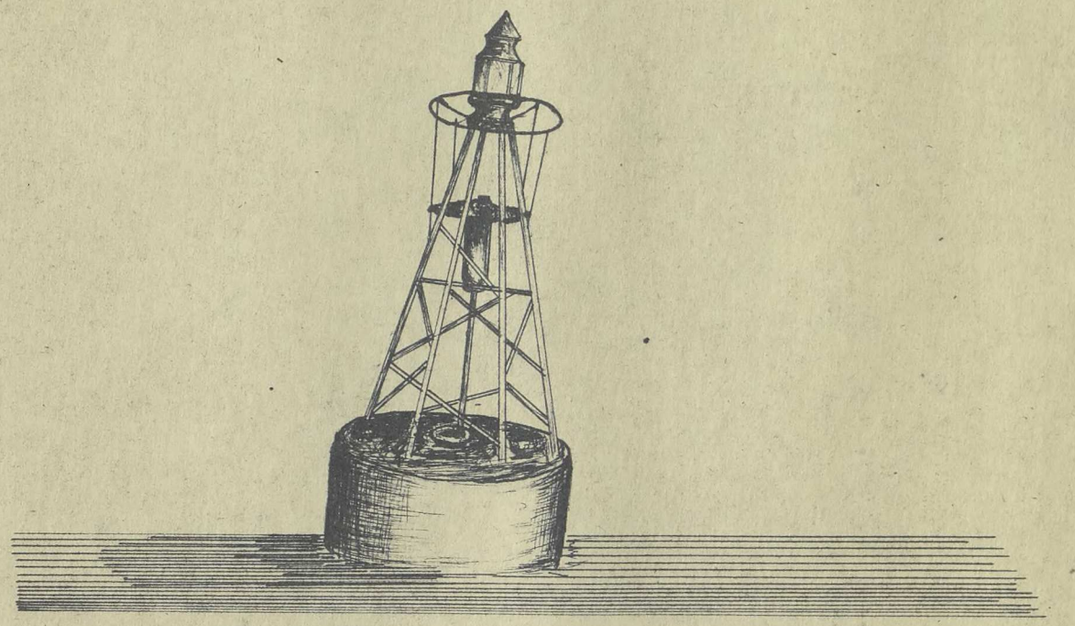
Ondverðarnesviti

1:50 NO 50

Stokkenes v.t.l.

1:200 No 51.



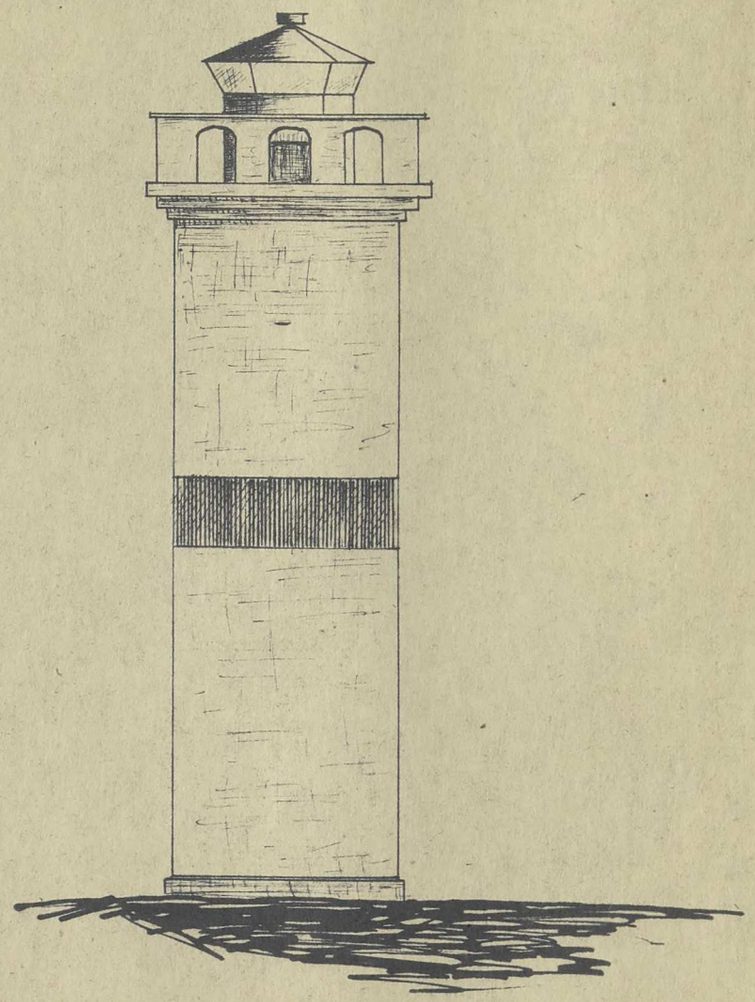


Ljós og hljóðbauja á Valhúsgrunni.

Ca 1: 75. NO 52.

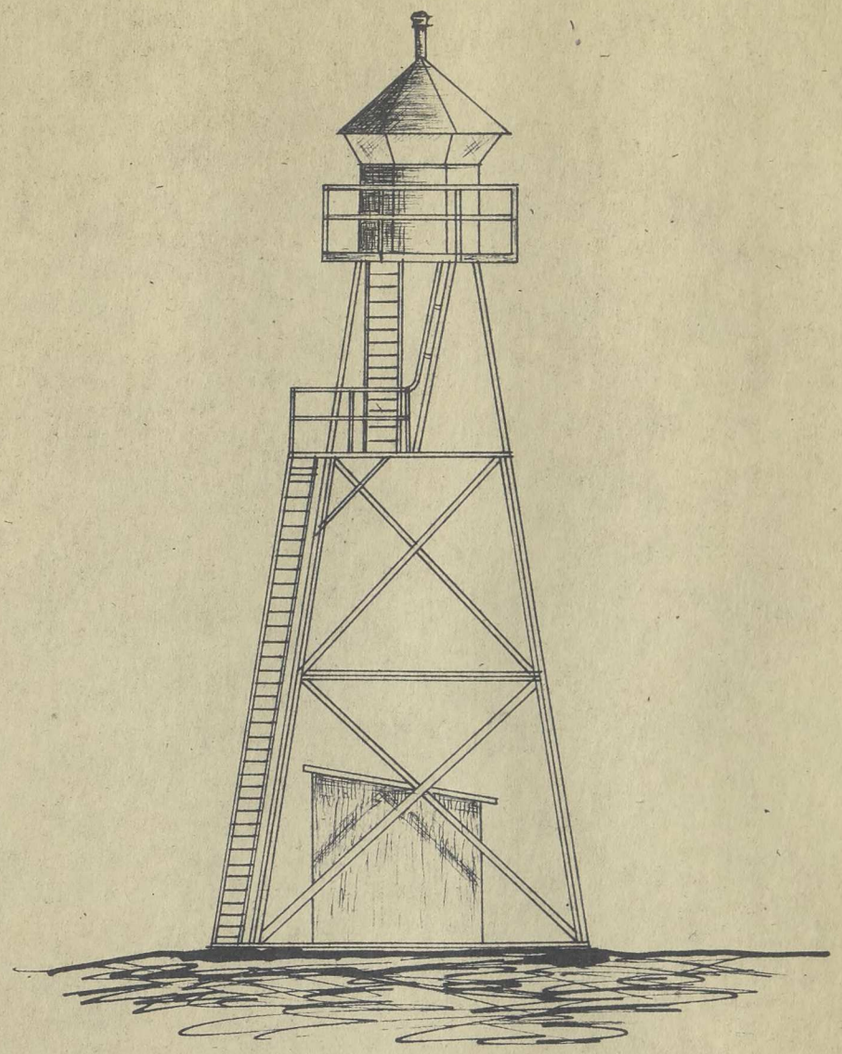
Reykjanesviti

1:200 No 53.



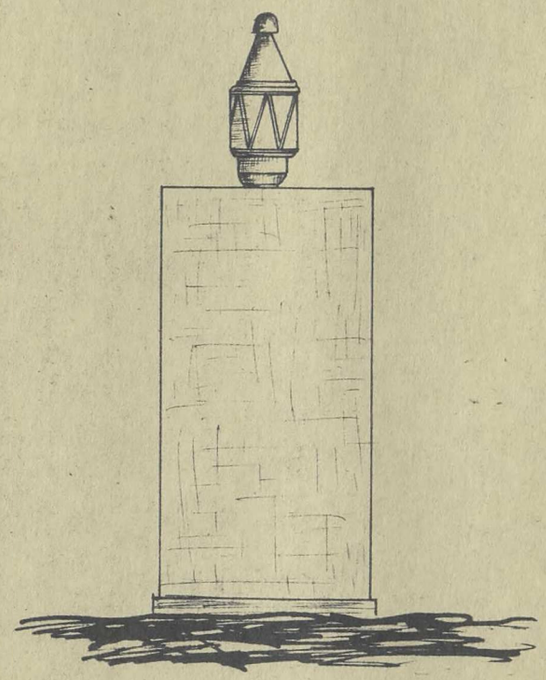
Svörtuloftaviti

1:100 No. 54.



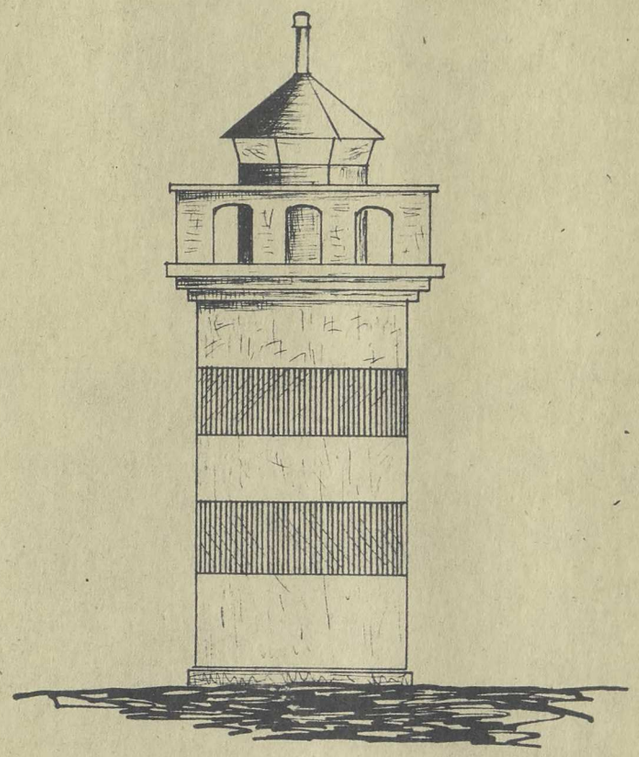
Hjalteyrarriti

1:100 NO. 55



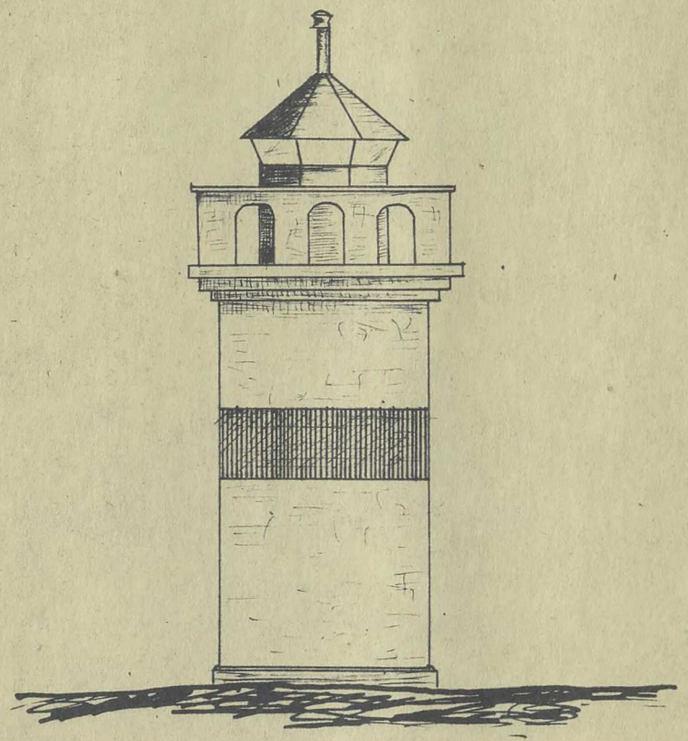
Seljanesviti

1:50 N056.



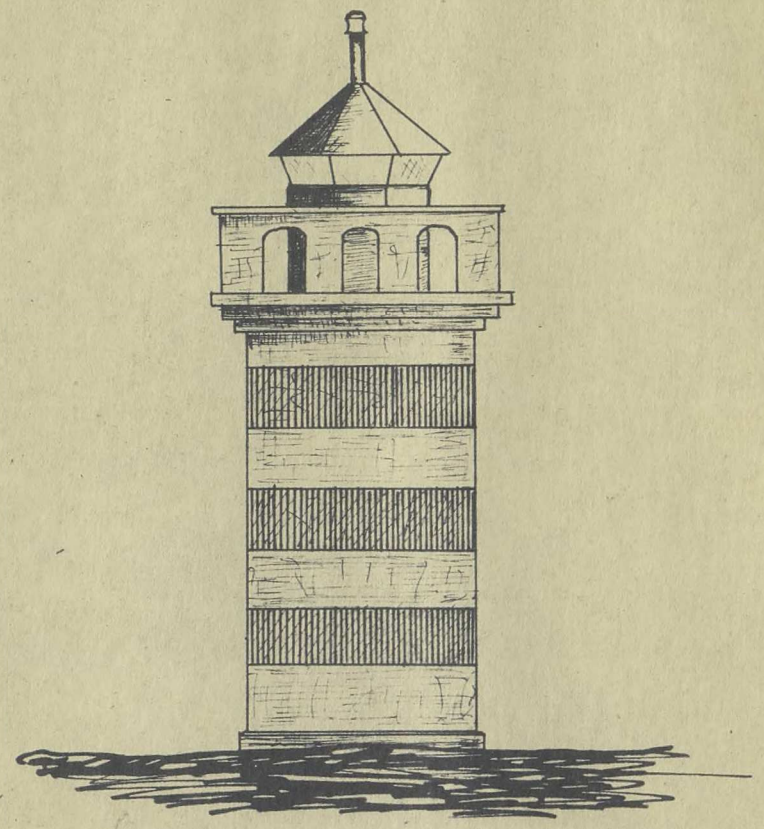
Krossnesviti

1:100 NO. 57



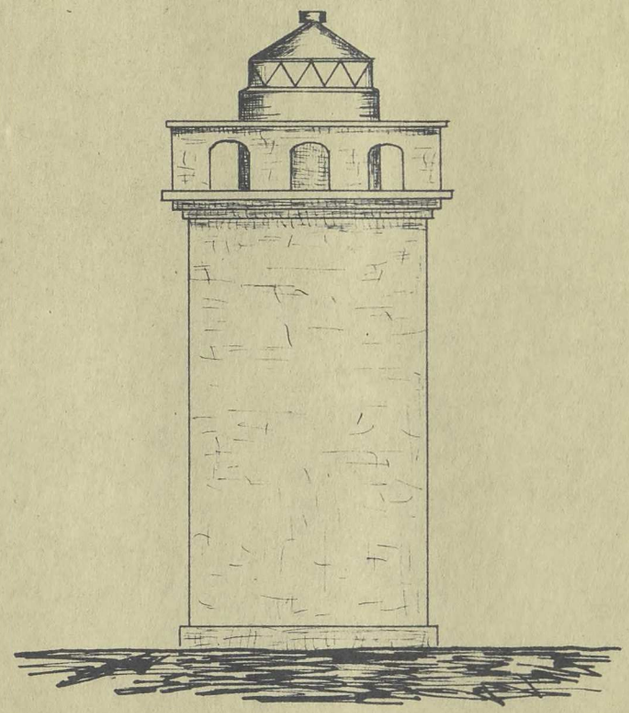
Höskuldsey jarriti.

1:100 NO 58.



Klofningsviti.

1:100 NO. 59.

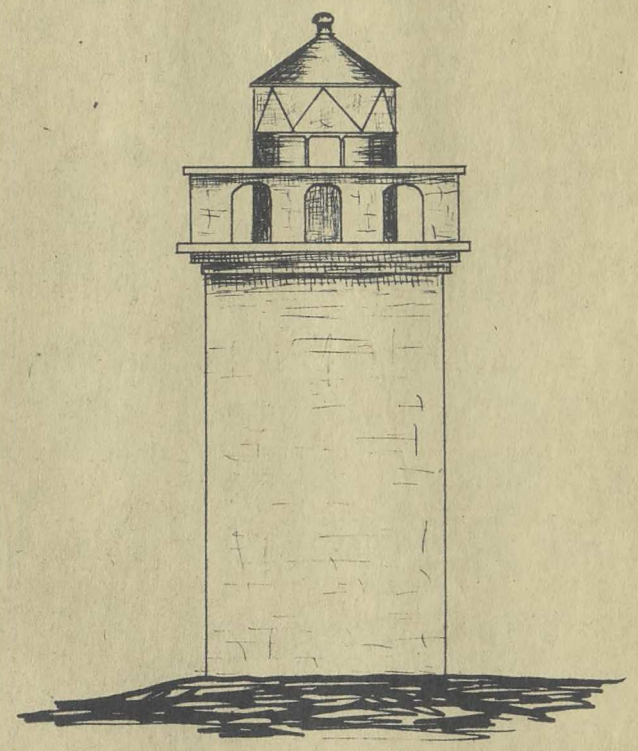


Oshólaviti.

1:100 NO 60

-Hafnarnes og Brimnesviti.

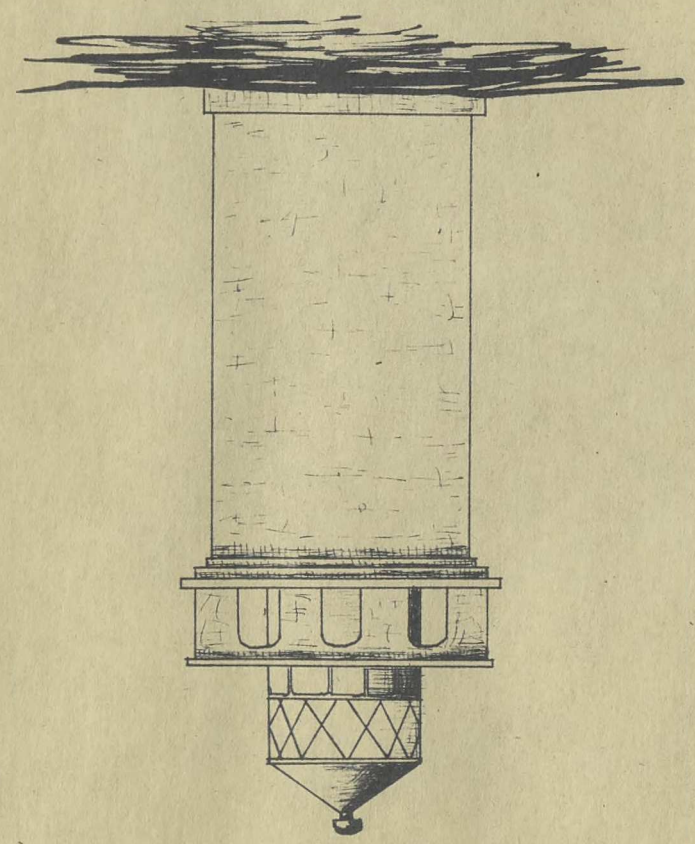
1:100 NO. 61.

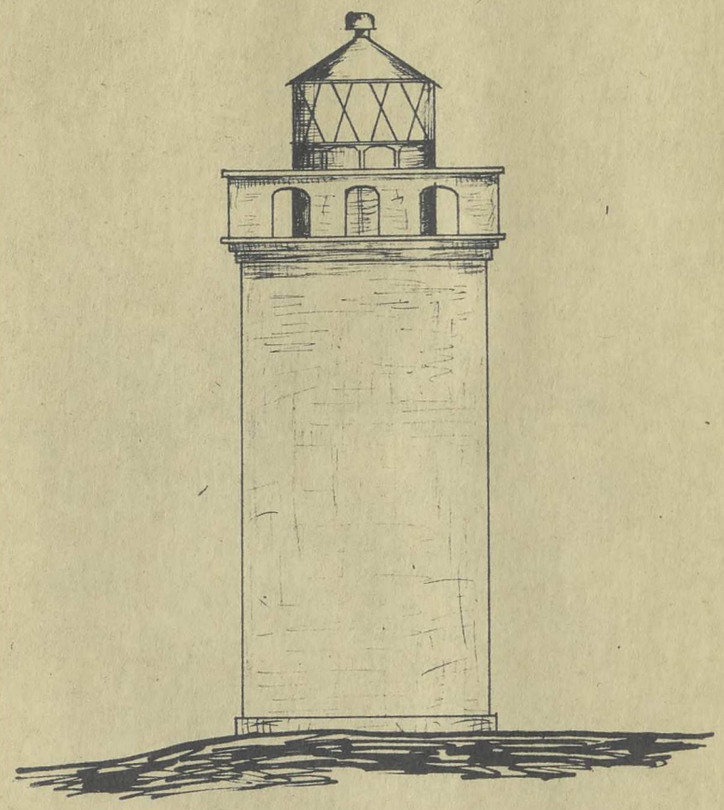


Hvanneyjarviti.

1:100 NO. 62.

Maßstab 1:100 No 63.



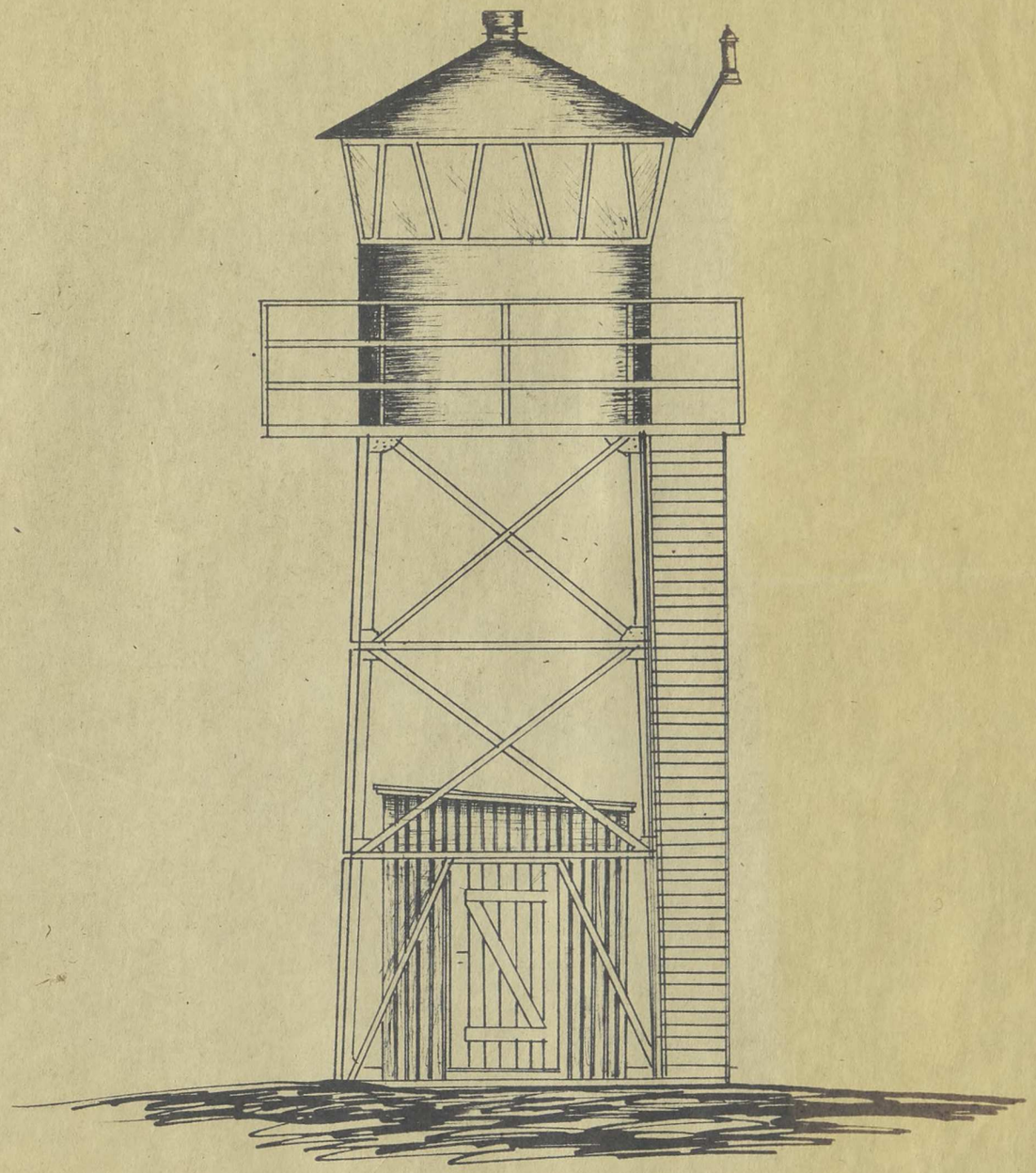


Hegranesviti.

1:100 NO. 64.

Arnarnes og Urðarviti.

1:50 NO.65.



Flotey/arvitz å Skjälfanda

1:50 N:o 66