

Oberschiffahrt. Breslau 1. Mai (Original-Bericht des Schiffahrtsvereins zu Breslau für die Woche vom 25. April bis 1. Mai.) Wie bereits gemeldet, sind im Laufe der Berichtswoche die Schiffsmannschaften in einen Streik getreten, wodurch der gesamte Betrieb zum Stillstand gekommen ist. Da erst am 11. April d. J. ein neuer Tarifvertrag mit rückwirkender Gültigkeit ab 1. April d. J. abgeschlossen ist, muß dieses Vorgehen, das nur von einer Minderheit der Arbeitnehmer, und zwar ausschließlich von jüngeren radikalen Elementen ausgeht, wegen der sich daraus ergebenden Folgen aufs schärfste verurteilt werden. Durch Streikpostentrupps wird der Schleusenbetrieb verhindert, und man hat den Arbeitswilligen gegen diesen Terror bisher keinen Schutz geboten. Nicht nur ist der wichtige und dringende Transport der Kohlen und der Lebensmittel, die dem Verderben ausgesetzt sind, unterbrochen, sondern es besteht auch die Gefahr, daß bei längerer Dauer des Streiks die Fahrzeuge bei dem abfallenden Wasser ihre Reise nicht werden fortsetzen können, ohne daß kostspielige und zeitraubende Ablichterungen angewendet werden. Es hat sich in dieser Woche der Wasserstand zwar auf der gleichen Höhe wie in der Vorwoche gehalten, aber wenn nicht in den nächsten Tagen Niederschläge eintreten, dann werden die Hunderte von Fahrzeugen, die jetzt stillliegen müssen zur Versammlung kommen. In Breslau reicht der Schleusenrang für die Talfahrt von der Gröschel- bzw. Rosenthalerschleuse bis weit oberhalb Wilhelmshafen, und bergwärts liegen bereits zwanzig Schleppzüge unterhalb der Schleuse Ransorn in einem Rang, der bis Auras reicht. Der Streik ersreckt sich auf Oder, Elbe und Märkische Wasserstraßen. In Cosel-Hafen hat die Eisenbahn, da der Lade- und Löschbetrieb ruht, die Genehmigung von Kohlenausfuhren wesentlich eingeschränkt. Es sind in den oberen Häfen in dieser Woche 47 500 t Kohlen umgeschlagen worden, also ca 14 000 t weniger als in der Vorwoche. In den ersten Tagen der Berichtswoche passierten noch 37 beladene und 69 leere Fahrzeuge aufwärts fahrend Breslau, während 90 beladene Fahrzeuge zu Tal geschleust wurden. Im Stettiner Hafen ruht der Betrieb ebenfalls infolge Streiks, was um so bedauerlicher ist, als nach Beendigung des Streiks in Ostsee und in den nächsten Tagen wieder Zufuhr von Erzen zu erwarten ist. Wasserstände: Ratibor am 25. April 1,46 m, am 1. Mai 1,41 m; Pöpelwitz am 25. April 0,48 m, am 1. Mai 0,53 m; Neide i. Glatz am 25. April - 0,84 m, am 28. April - 0,10 m.

Reine Schiffsfrachten in Mark je Tonne (also exkl. aller Nebenkosten als Umschlag Zollabfertigung, Asssekuranz, Kippgebühren, Verkehrssteuer)

Für Steinkohle in ganzen Kahnladungen. Breslau-Berlin-Oberspree 44.—, Unterspree 46,65, Breslau-Stettin 48,40.

Für Steinkohle in ganzen Kahnladungen. Oepeln-Berlin-Oberspree 59.—, Unterspree 61,65, Oepeln-Stettin 58,40.

Für Steinkohle in ganzen Kahnladungen. Oest-Oderhafen-Berlin-Oberspree 62.—, Unterspree 64,65, Cosel-Oderhafen-Stettin 61,40.

Zu den obigen Grundfrachten tritt ein Zuschlag von 10 pZt bei Beladung unter 140 m; 20 pZt bei Beladung unter 120 m; 30 pZt bei Beladung unter 120 m; 40 pZt bei Beladung unter 110 m; 50 pZt bei Beladung unter 100 m.

St. Die ostpreussische Binnen-schiffahrt hat sich in diesem Jahr noch nicht recht entwickeln können. Der Dampferverkehr ist zwar ungefähr in dem Umfang der Vorjahrs aufgenommen worden und ist daher ziemlich lebhaft. Auch die Dampferlinien nach den von Deutschland abgetrennten Gebieten also nach Memel und Danzig, sind von Königsberg aus wieder aufgenommen worden. Doch haben die Dampfer vorläufig nicht gerade viel zu tun, da Gütermangel herrscht. Die Erschwerung im Verkehr mit Mitteldeutschland macht sich hierbei sehr stark bemerkbar. Namentlich zwischen Danzig und Königsberg und Elbing und Königsberg ist der Güterverkehr ziemlich still. Dagegen ist der Personenverkehr auf dem Wasserwege recht umfangreich. Was aber die Segel- und Schleppschiffahrt betrifft, so sind die Verhältnisse außerordentlich ungünstig. Es fehlt vollständig an Ladung, sodaß die meisten Segelschiffe ohne Beschäftigung sind. Auf dem Frischen Haf. ruht die Segelschiffahrt fast vollständig. Die Tolkmittler Lommen, die früher in größerer Zahl Baumaterialien aus der Elbinger Gegend nach Königsberg brachten, haben hier fast nichts zu tun. Die größten Tolkmittler Fahrzeuge haben neuerdings Reisen mit Holzladungen über See nach anderen deutschen Ostseehäfen angetreten. Zwischen Memel und Kowno finden einige Memelkähne Betätigung. Sonst werden größere Kähne in Königsberg zur Lagerung von Holz benutzt. Aber im allgemeinen ist für die Kahn-schiffahrt das Geschäft sehr ungünstig. Selbst Kohlenladungen sind nur in geringer Anzahl zu haben.

Die Frachten.

Ort	Unter der Klasse	5. Mai	Unter der Klasse	5. Mai	Unter der Klasse
Magdeburg	683	Wittenburg	683	Wittenburg	618
Schönebeck	683	Torgau	727	Torgau	683
Barby	613	Köthen	870	Köthen	683
Aken	608				

Zuschlag für Klasse II 25 Pf. % kg, Klasse III 50 Pf. % kg, Klasse IV 75 Pf. % kg, Klasse V 100 Pf. % kg.

Prüfungswesen

Gebühren für die Elbschiffersprüfungen. Der Senat bringt zur öffentlichen Kenntnis daß die Bürgerschaft beschlossen hat, daß für jede Prüfung und für jede Ergänzungsprüfung, die gemäß der Bekanntmachung betr. Vorschriften über den Befähigungsnachweis der Elbschiffer vom 28. November 1891 abgehalten wird, eine Gebühr von 10 Mark von dem Prüfling zu entrichten und von Beginn der Prüfung an den Vorsitzenden der Prüfungskommission zu zahlen ist.

Seeamisverhandlungen.

Stralsund, 3. Mai.
Das Seeami verhandelte nach der Ostsee-Zeitung in seiner letzten Sitzung über den Unfall des Fischdampfers „Zufrieden“ aus Saßnitz. Der Dampfer hatte das Fischen einstellen müssen, da infolge Versagens der Speisepumpe dem Kessel kein Wasser zugeführt werden konnte und das Schiff infolge Sinkens des Wassersandes im Kessel in Gefahr geriet. Der Fischdampfer mußte nach Saßnitz eingeschleppt werden. Die schon einmal für diesen Fall angesetzte Verhandlung mußte vertagt werden, da noch ein Sachverständiger über die Einrichtung der Pumpen usw. gehört werden sollte. Das Urteil des Sachverständigen geht dahin, daß die Einrichtung veraltet war und die Pumpen verbraucht waren, sodaß der Wassermangel im Kessel des Fischdampfers nicht wie zuerst angenommen, auf Verstopfung der Pumpe, sondern auf deren Unbrauchbarkeit zurückzuführen ist. Das Seeami fällt in Anlehnung an den Antrag des Reichskommissars den Spruch:
„Der Unfall ist auf den mangelnden Zustand der Speiseventile und auf die veraltete Konstruktion der Rohrleitung zurückzuführen. Es ist am Schiffeisner der Vorwurf zu machen, daß er das Schiff in diesem Zustand hat hinausfahren lassen, um so mehr, da er praktischer Maschinist ist.“
Der Motorbooter „Möwe“, dem Schiffer Carl Ruzé in Saßnitz gehörend, ist am 20. Dezember 1919 von Saßnitz in See gegangen und seitdem verschollen. Die Mölze des Ruzé ist später an den „Wisower Klinken“ dem Kreidauer hinter Saßnitz, angefahren worden, ebenso eine Kiste und ein Korb, die als zu dem Kutter gehörend erkannt wurden. Da über die Bauart, Seefähigkeit usw. des Kutters nichts zu ermitteln war, muß dessen früherer Besitzer gehört werden.

Rostock, 29. April.
Das Seeami verhandelte nach dem „Rostocker Anzeiger“ über den Verlust des Dampfers „Auguste Heimerich“, Unterscheidungsnummer: K. B. D. G. Den Vorsitz führte Amsterdamer Rat Scholle, und als Reichskommissar nahm Vizeadmiral a. D. Kühne-Lübeck an der Verhandlung teil.
Der in Rostock beheimatete, im Jahre 1889 in Lübeck erbaute Dampfer „Auguste Heimerich“ verließ am 24. September 1919 mit 416½ Standard Brettern und Planken den Hafen von Kaunisser nach Harburg. Der Dampfer war dicht und befand sich in seetüchtigem Zustande. Die Besatzung bestand mit dem Führer, Schiffer Hans Vick, aus 14 Personen. Um 7¼ Uhr verließ der Lotse bei Ulko Priken das Schiff, welches bei zunehmendem Winde und zunehmender See seine Reise fortsetzte und morgens 9 Uhr 20 Min. am 24. Rheinland Feuerschiff mw. SSO, ½ O, 5 Seem, mit SW, W, W, W, Kurs passierte. Die hohe, über Deck gehende See riß 4 Standard Holz von der Decksplatt über Bord, ab und 7.50 Uhr wurde Skalskøer Feuer in SO, O, ca. 18 Seem, ab, und 10.20 Uhr Untersten in W, - Seem, ab passiert. Am 26. September abends 7.30 Uhr, hatte das Schiff mit SSW, W, Kurs Senerstadt Feuer in WNW, 3 Seem, ab passiert. Um 9.20 Uhr erblickte der Steuermann Kundt kaum 2 Strich am St.-B.

voraus die Topplichter eines entgegenkommenden Dampfers. Die eigenen Topplichter waren erloschen, wurden aber sofort wieder in Ordnung gebracht. Der Matrose Möller stand am Ruder, mußte St.-B.-Ruder geben und Kundt schraubte die BB-Lampe höher, welche schlecht brannte. Inzwischen betrat der Schiffer Vick die Kommandobrücke. Dieser ließ sofort hart Steuerbordrudder geben, als er das rote Licht des Gegendampfers an Steuerbord sah. Die Maschine wurde auf volle Kraft rückwärts gestellt und gleichzeitig wurde ein Ton mit der Dampfpeife gegeben. Als nun aber das grüne Licht des andern Dampfers sichtbar wurde, wurde die Maschine gestoppt, alsbald aber erfolgte der Zusammenstoß. Beide Schiffe kamen jedoch bald wieder einander frei, und da die „Auguste Heimerich“ schwer beschädigt war, ging die Besatzung in die Boote. Sie wurde von dem dänischen Dampfer „Normandiet“ aufgenommen. Auf Antrag des Schiffers Vick nahm letzterer die „Auguste Heimerich“ zunächst ins Tau, warf diese aber bald wieder los. Das Seeami gab folgenden Spruch ab:
Der Dampfer „Auguste Heimerich“ ist am 26. September 1919 etwa 9.45 Uhr p.m. ungefähr 1½ Seem. von Oelandriff Feuerschiff mit dem dänischen Dampfer „Normandiet“ zusammengestoßen und gesunken. Der Zusammenstoß ist darauf zurückzuführen, daß der dänische Dampfer irrtümlich den deutschen Dampfer, dessen Topplaternen nicht sichtbar waren, zunächst für ein Segelschiff gehalten und dementsprechend manövriert hat. Der Zusammenstoß hätte vermieden werden können, wenn der dänische Dampfer, sowie er erkannte, einen Dampfer vor sich zu haben, vorsichtiger manövriert hätte. Die Schiffsleitung der „Auguste Heimerich“ trifft kein Verschulden. Die nach dem Zusammenstoß von der Schiffsleitung der „Auguste Heimerich“ getroffenen Maßnahmen waren sachgemäß. Es wäre wohl richtiger gewesen, wenn der „Normandiet“, dem Wunsche des deutschen Schiffsführers entsprechend, die „Auguste Heimerich“ auf Strand gesetzt hätte, um möglichst Schiff und Ladung bergen zu können.

Schiffbau.

Dänischer Schiffbau. Von der Werft Karstensen & Henriksen in Skagen ist am 29. April der Dreimastschoner Ernst vom Stapel gelaufen. Das Schiff ist 169 Br.-Reg.-Tonnen groß und das bisher größte in Skagen erbaute Schiff. Der Segler hat 170 000 Kronen gekostet und ist an eine Reederei in Helsingborg verkauft.
Holländischer Schiffbau. Der auf der Werft von Bodewes in Martenshoek für Rechnung der Reederei E. Verderame in Rom erbaute Dreimastschoner Giovanni Verderame ist heute in Delizyl angekommen, und soll für die erste Reise nach England laden. Das Schiff ist 1335 Kubikmeter Brutto und 1187 Kubikmeter Netto groß und besitzt einen Bronsmotor von 130 PS.
Zusammenschluß in der japanischen Schiffbauindustrie. Die Asano Schiffswerft und die Asano Eisenwerke, die beide in engster Fühlung mit der Reederei Toyo Kisen Kaisha stehen haben sich zu einem gemeinsamen Unternehmen mit einem Kapital von 60 Mill. Yen zusammengeschlossen. Die Werft wird in der Folge ihr Schiffbaumaterial in der Hauptsache von den Eisenwerken beziehen. Das neue kapitalkräftige Unternehmen dürfte sich in der japanischen Schiffbauindustrie zweifellos einen hervorragenden Platz sichern.

Schiffsverkäufe.

Schiffs-Versteigerung. Am Freitag den 14. Mai wird vormittags um 11 Uhr im Saal Nr. 127 der Hamburger Börse der im Jahre 1919 in Deutschland aus Eisenblech erbaute Dampflocher „Betonia“, Dimensionen 22 x 6 x 280 m, öffentlich meistbietend versteigert werden. Das Schiff wird nur an deutsche Reichsangehörige, die ihren Wohnsitz in Deutschland haben, abgegeben werden. Die Besichtigung des Schiffes kann ab 10. Mai an den Vorsetzern erfolgen. Versteigerungsbedingungen, Besichtigungsscheine usw. sind durch die Schiffsmakler Lues & Wilhelmis, Hamburg, erhältlich.
Die Schiffswerft Hugo Peters & Co. Wewelsfleth (Inhaber Hugo Peters & Paul Berendsohn) hat von der Neuen Dampfer-Compagnie in Kiel die drei Passagierdampfer Nord, Ost und Südde sowie den Norddeutschen Lloyd-Passagierdampfer Kehr wieder angekauft.
Der holländische Motorschoner „Margaretha“, 337 Br.- 290 Netto-Tons groß im Jahre 1918 erbaute, bisher der Vrachtaart My. Neerlandia Rotterdam gehörend, ist nach Schweden verkauft. Das Schiff war Anfang Januar bei Gelle gestrandet.
Der holländische Dampfer „Overveen“, 307 Br.- 148 Netto-Tons groß im Jahre 1918 erbaute und bisher der Vrachtaart-My. Neerlandia in Rotterdam gehörend ist nach England verkauft.

Schiffs-Unfälle.

Adolf D. Cardiff 29. April, hat auf Penarth Reede Feuer an Bord gehabt und befindet sich jetzt in Cardiff, wo das Schiff repariert soll.
Afon Lliedi, D. London, 26. April, von Llanelly nach Rouen, ist am 15. April auf der Seine mit dem Dampfer Mars in Kollision gewesen und hat leichte Beschädigungen erlitten.
Aghios Gerassimos, griech. D. Athen, 21. April, ist durch Eis beschädigt hier angekommen.
Allies, amerik. D. Baltimore, 15. April, von hier nach Dänkirchen, ist zwecks Ausführung einiger leichter Reparaturen nach hier zurückgekehrt.
Amiral Corvais, Fécamp, 24. April, franz. Dreimastschoner, auf Grund geraten, ist flott gebracht und nach Cadix eingeschleppt, wo er provisorisch repariert soll. Falls die Reparaturen nicht zu umfangreich sind und schnell genug erledigt werden können, soll der Schoner die Reise nach Neu-Fundland fortsetzen, andernfalls nach Fécamp zurückkehren.
Armitios, engl. D. Vigo, 22. April, mit Feuer in den Bunker-kohlen hier einlaufen, ist am 17. April, nachdem er frisch gekohlt hatte nach Havre abgegangen.
Auguste Pelmerich, S. Seeamisverhandlung Rostock.
Avance, dän. D. Kopenhagen, 4. Mai, ist am 3. Mai im Hafen von Reykjavik bei schwerem Schneesturm von dem Dampfer Sudurland der ins Treiben geraten war erheblich beschädigt worden. Dem Dampfer Avance wurde ein Schraubenflügel gebrochen, das Ruder verholzen, und außerdem wurden ihm mehrere Platten verhehrt. Durch den Bergungsdampfer Geir wurde der Sudurland wieder bei geschleppt, doch erlitt der Dampfer Avance hierbei noch weitere Schäden. Ueber die vom Kapitän des Avance eingereichte Schadenersatzforderung wird das hiesige See- und Handelsgericht entscheiden.
Balino, amerik. D. New York, 14. April, bei False Hook auf Grund geraten, ist flott gebracht.
Barranca, D. S. Walter D. Noyes.
Bayarna, D. North Sydney, 21. April, ist in Ballast-Tank Nr. 1 leck.
Bergen I. Bergen, 30. April, Dampfleichter, befand sich am 29. September 1918 mit 1613 Sack Mehl und 200 leeren Oelfässern auf der Reise von Bergen nach Bodø, als eben außerhalb Fiskholmen Feuer an Bord ausbrach. Nachdem die Besatzung vergebens versucht hatte, das Feuers Herr zu werden, mußte sie das Schiff im Boot verlassen. Bald darauf wurde die schiffbrüchige Besatzung von dem Dampfer Nor aufgenommen, der dann den Dampfleichter ins Tau nahm und ihn nach Birkenes einbrachte, wo das Fahrzeug, um das Feuer zu löschen, in 4 Faden Wasser auf Grund gesetzt wurde. Das Seegericht in Bergen hat nun die Reederei des Dampfleichters Bergen I. verpflichtet, innerhalb drei Tage nach Verkündung des Urteils der Reederei des Dampfers Nor 15 000 Kronen Bergelohn nebst 4% Zinsen, vom 19. März 1919 bis zum Tage der Zahlung zu überweisen.
Blue Eagle, amerik. D. St. Michael, 26. April, hat die Kolbenstange verloren.
Bordaux, franz. D. Cardiff, 29. April, ist auf Mumbles Reede mit dem französischen Dampfer F. L. M. & in Kollision gewesen. Schäden sind bisher unbekannt. Ersterer Dampfer liegt jetzt in Cardiff, letzterer in Swansea.
Bölan Skagen, 3. Mai, Schoner, von Karlsberg in Schweden mit Holz nach Skagen ist gestern nacht bei Klitzgaard strandet und schwer leck geworden. Die Besatzung ist im eigenen Boot gelandet.
Gabe Espichel, Havre, 21. April, norduz Schoner, von Rouen kommend, hat gestern im Sturm auf der Reede einen Anker mit Kette verloren und ist dann hier im Außenhafen vor Anker gegangen, wo er später bei L'Épi-à-Pin auf Grund getrieben ist. Das Schiff ist gestern abend abgesehen und in den Hafen gebracht worden. Man glaubt daß der Schoner Bodenschaden erlitten hat.
Chamagne, franz. D. Fécamp, 28. April, ist in Boulogne mit einem anderen Dampfer in Kollision gewesen und hat Schäden am Heck und anderen Plattenschäden erlitten. Weiter hat der französische Dampfer 5 Meter des Osthafendekms beschädigt.
Chandouler D. Hueiya, 26. April, ist stark leck nach hier zurückgekehrt. Der Dampfer soll auf Grund gesetzt und besichtigt werden.

Cito D. Grimsby, 22. April, hat gestern die Entlöschung beendet und wartet auf das Freiwerden des Trockendocks. (Siehe Nr. 204.)
Gladdagh, D. Cork, 27. April, in der Ladung dieses nach Liverpool bestimmten Dampfers ist heute Feuer ausgebrochen, das jedoch bereits gelöscht ist. Der Umfang der Schäden des Dampfers ist noch nicht bekannt.
Colisium, schwed. D. Cuxhaven, 3. Mai, ist mit Maschinenschaden auf Allenbruch Reede vor Anker gegangen.
Cretecore, Port Talbot, 27. April, Betonleichter, mit 1000 Tons Kohlen, ist infolge einer Kollision mit dem Schlepper Cretecore schwer beschädigt im Hafen gesunken.
— Cardiff, 29. April, Der Leichter Cretecore ist heute gehoben.
Daniel Webster, amerik. D. Barry, 23. April, wird durch Verlust eines Ankers auf Barry Reede aufgehalten.
Demosthenes, griech. D. Newcastle, 27. April, ist am 26. 4. in North Shields mit der schwedischen Schonerbark Dronning Louise in Kollision gewesen.
De to Vennar, Frederikshavn, 3. Mai, Jacht, aus Ebeltoft, ist am Mittwoch nachmittag außerhalb Ahl Plantage gesunken. Der Schiffer war einige Tage vorher wegen Krankheit an Land gebracht und der Fischer Svend Sörensen sollte das Fahrzeug nach Ebeltoft einbringen. Unterwegs sprang das Fahrzeug leck und ist dann bald darauf gesunken. Nur die Masttoppen ragen aus dem Wasser. Die beiden an Bord befindlichen Leute sind im Boot gelandet. Das Fahrzeug gilt als total verloren, wodurch der Eigentümer desselben einen schweren Verlust erleidet.
Dina Johanna, London, 29. April, holl. Schoner, von Fredrikshald mit Holz nach Exeter, hat am 22. April im Englischen Kanal die Vorstänge gebrochen.
Dronning Louise, S. Demosthenes.
Edouard Shaki, franz. D. Brest, 20. April, hat hier einkommend mit dem englischen Dampfer „Western“ kollidiert. Beide Schiffe haben leichte Schäden oberhalb der Wasserlinie erlitten.
Elise L. Corkum, Gibraltar, 26. April, engl. Schoner, hat Schäden an der Backbord- und Steuerbordseite erlitten und ein Boot geschädigt. Der Schoner hat auf See 15 Tonnen der Ladung geworfen.
Enlyn, engl. D. Penzance, 22. April, von Granville nach Swans a. ist gestern zwecks Reparatur eines kleinen Maschinenschadens hier eingelaufen.
Engineer, engl. D. Liverpool, 23. April, ist mit gebrochenem Dampfrohr nach hier zurückgekehrt.
Erminie, Havre, 21. April, hat in schlechtem Wetter Schaden an Segeln erlitten.
Ernst, Norrköping, 3. Mai, Es muß jetzt als sicher angenommen werden, daß der schwedische Vollschiff Ernst a. a. Reise von Santos mit Futterkuchen nach Aarhus, im Kattegat verloren gegangen ist. In der ersten Meldung über die angetriebenen Leichen wurde das Schiff als der Dampfer Ernst bezeichnet, es handelt sich aber in Wirklichkeit um ein Segelschiff. Wie jetzt von dem früheren Kapitän des Schiffes festgestellt ist, stammen die angetriebenen Wrackstücke von dem Vollschiff Ernst. An der Bohuslan-Küste sind in den letzten Tagen viele Minen gesehen worden und man glaubt, daß das Schiff ein Opfer einer Treibmine geworden ist. (S. Nr. 224 unter Ernst, D.)
Fane, D. S. Pine Branch.
Freedom, amerik. D. Antwerpen, 28. April, von Baltimore hier angekommen, war bei Abgang von Baltimore auf dem Revier auf Grund geraten und konnte erst nach 4 Tagen mit Assistent flott gebracht werden. Der Dampfer hat die Decksplatt Holz vom Hinterschiff verloren.
G. Luisa Pina, Malaga, 17. April, span. Schoner, von Barcelona mit Zement, Holz und Stückgütern nach Melilla und Cadix, ist in schwerem Wetter leckgegangen und muß hier die Ladung für Melilla löschen. Nach provisorischer Reparatur wird das Schiff nach Cadix ins Trockendock gehen.
Gante, D. Newcastle upon Tyne, 21. April, hat heute nachmittag mit dem Fockmast gegen die Brücke gestoßen.
Glassall, engl. D. Barry Island, 27. April, der italienische Dampfer Italia hat auf Barry Reede mit dem englischen Dampfer Jassall kollidiert und Anker und Kette desselben mit fortgerissen. Ueber weitere Schäden ist bisher nichts bekannt. Der englische Dampfer hat die Reise nach Cardiff Reede fortgesetzt.
H. V. Fisker, dänischer D. Barry, 23. April, hat beide Anker nebst Kette verloren und wird hier ins Trockendock gehen.
Hailsam, engl. D. London, 23. April, ist mit Schraubenschaden Newhaven anelaufen.
Heathside, D. Malta, 28. April, hat 1000 Tonnen beschädigte Ladung hier zurückgelassen und heute die Reise fortgesetzt. (S. Nr. 219.)
Henriette Lorient, 16. April, franz. Ketsch, liegt total wrack in 56 m Wasser auf 46 Gr. 40 Min. N 3 Gr. 38 Min. W. (S. Nr. 200.)
Inisicroona, engl. Motorschiff Vlissingen, 22. April, von Hull nach Antwerpen, ist mit Maschinenschaden im Schlepptau hier passiert.
Italia, D. S. Glassall.
Jo, norweg. D. Lianelly, 20. April, ist nach einer Meldung aus Burry Port von seiner Veräußerung losgerissen und gegen den Hafendamm getrieben. Der Dampfer hat Schaden am Ruder erlitten und wird in Swansea zur Reparatur ins Trockendock gehen.
Kerowlee, amerik. D. Hamburg, 5. Mai, ist am 2. Mai im Tau von 2 Schleppern zur Reparatur nach Newcastle geschleppt worden, weil die Reparaturkosten auf 20 Millionen Mark taxiert wurden, was den Wert des Dampfers übersteigt. Die Reparaturen sollen nun in England ausgeführt werden. (S. Nr. 224.)
Lake Flagstaff, amerik. D. New Orleans, 20. April, ist auf dem Revier auf die gesunkene Barge „Detroit“ gelaufen, konnte aber die Reise scheinbar unbeschädigt fortsetzen.
Libby Maine, Motorschiff Seattle, 2. April, am 26. März von San Francisco nach Seattle, befindet sich einer drahtlosen Meldung zufolge bei Cape Flattery in Seemot.
Madame Midas, engl. D. London, 21. April, von Sevilla mit Feuersteinen nach Hull, ist am 20. April auf dem Guadalquivir auf Grund geraten, hat aber anscheinend keinen Schaden erlitten.
Maid of Canada, Oporto, 20. April, Segler, ist nach Oporto geschleppt worden, um zu löschen und zu reparieren. (S. Nr. 215.)
Mars, D. S. Afon Lliedi.
Möwe, S. Seeamisverhandlung.
Mulsto, Ystad, 3. Mai, finnischer Dreimastschoner, mit Holz nach England, ist heute morgen südlich von Simrishamn bei dichtem Nebel gestrandet. Der Bergungsdampfer Diana ist heute vormittag nach der Strandungsstelle abgegangen.
— Später, Der finnische Dreimastschoner Mulsto ist mit Hilfe mehrerer Motorboote wieder flottgeworden. Der Bergungsdampfer Diana wurde bei Kaseberga von der veränderten Sachlage in Kenntnis gesetzt, worauf er nach Ystad zurückkehrte.
Mutnomah, amerik. D. Portland (Ore), 1. April, ist mit Ruderschaden hier einkommend und wird hier repariert.
Nari, D. Havre, 21. April, in Ballast von Rouen, ist auf die Amford Bank in der Seine gelaufen, aber bei Hochwasser ohne fremde Hilfe wieder flott gekommen und bei Honfleur vor Anker gegangen.
Normandiet, D. S. Seeamisverhandlung Rostock.
Ormonde, D. Colombo, 22. April, ist heute in See gegangen. (S. Nr. 204.)
P. L. M. S., franz. D. S. Bordeaux.
Peter Fan, engl. D. Newcastle o. Tyne, 23. April, hat am 20. April mit dem Pier kollidiert.
Pine Branch, D. Kristiania, 30. April, aus Fredrikshavn, war am 29. September 1916 bei Archangel mit dem norwegischen Dampfer Fane aus Bergen in Kollision gewesen und infolgedessen gesunken, sodaß das Deck am Wasser lag. Es zeigte sich später, daß das Wrack nicht geborgen werden konnte, weshalb es für 5190 Rubel verkauft wurde. Der Dampfer Fane erlitt erhebliche Schäden, die in Archangel repariert wurden. Beide Parteien bestanden darauf, daß die Kollision durch die Gegenpartei verursacht sei. Die Reederei des Pine Branch klagte auf Zahlung von 400 000 Kronen Schadenersatz nebst Zinsen, während die Reederei des Dampfers Fane auf Auszahlung der aus dem Verkauf des Pine Branch gelosten 5100 Rubel klagte. Das Seegericht in Bergen suchte die Führung des Dampfers Fane von jeder Schuld frei und erkannte auf Auszahlung der 5100 Rubel nebst Zinsen und 600 Kronen Prozeßkosten an die Reederei des Fane. Es mußte für erwiesen angesehen werden, daß die Schuld an der Kollision auf seiten der Führung des Pine Branch lag, der sich an der unrichtigen Seite des Fahrwassers befunden hatte, während der Dampfer Fane, der in entgegengesetzter Richtung fuhr, der Vorschrift entsprechend die rechte Seite des Fahrwassers gehalten hatte. Das Urteil des Seegerichts Bergen ist vom Höchstgericht bestätigt worden, das der Reederei des Fane 1000 Kronen Unkosten zuerkennen ließ.
Sudurland, D. S. Avance.
Vardun, franz. Motorschiff Havre, 15. April, Das Pumpenschiff Marie Madeleine hat den Raum des Schiffes geleert. Das Löschen der Ladung geht gut vonstatten.