



# Bericht

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

in

Magdeburg

— für das Jahr 1907. —





# Bericht

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

in

Magdeburg

für das Jahr 1907.

1908: 3758'



## Inhalts-Verzeichnis.

---

	Seite
I. Wasserstand und wirtschaftliche Verhältnisse . . . . .	3
II. Sonntagsruhe im Binnenschiffahrts-Gewerbe . . . . .	4
III. Behördliche Bekanntmachungen und Polizeiverordnungen . . . . .	16
IV. Übersicht über die Schifferschulen für Binnenschiffahrt im Bereiche der Elbstrom- Bauverwaltung für die Zeit vom 1. April 1906 bis Ende März 1907, sowie über die Schifferschule zu Dömitz in Mecklenburg . . . . .	32
V. Rechnungsergebnisse der drei Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaften für das Jahr 1906 .	34
VI. Vereinsangelegenheiten . . . . .	35
VII. Rechnungsabluß für das Jahr 1907 . . . . .	37
VIII. Mitgliederverzeichnis . . . . .	40
IX. Tageswasserstände des Jahres 1907 . . . . .	43
Grundwasserstand des Jahres 1907 . . . . .	44
Graphische Darstellung des Wasserstandes im Jahre 1907 . . . . .	45

---

Über das Jahr 1907 erstatten wir nachstehenden Bericht:

## I. Wasserstand und wirtschaftliche Verhältnisse.

Der Wasserstand der Elbe war von der Eröffnung der Schifffahrt ab bis Ende Mai ein sehr reichlicher, in den Monaten Juni bis Ausgang Oktober zufriedenstellend, gestaltete sich dann aber in der danach folgenden Zeit, die der Bewältigung des größten Verkehrs zu dienen bestimmt ist, infolge des ausgebliebenen Regens so ungünstig, daß die Beförderung der Schiffe im Bergverkehr nur unter Aufwendung erheblicher Leichterkosten sich bewerkstelligen ließ.

Von Mitte Dezember ab besserte sich zwar der Wasserstand wieder, eine Änderung der Wasser- verhältnisse, die auf den Verkehr einen wesentlichen Einfluß nicht mehr ausüben konnte, da die Nähe des Winters und der Ende Dezember eingetretene Frost ein Aufleben des Geschäftes unmöglich machten. Bei freier Schifffahrt verzeichneten wir den höchsten Wasserstand mit + 4,24 m am 26. März und den niedrigsten Wasserstand mit + 0,62 m am 9. und 14. November am Magdeburger Pegel.

Höhere Wasserstände mit mehr als + 2 m am Magdeburger Pegel durchfluteten die Elbe in der Zeit vom 11. bis 26. Januar, 22. Februar bis 16. März, 19. März bis 18. Mai und 24. bis 30. Dezember.

Im Mittel ergaben sich für die einzelnen Monate des Berichtsjahres, verglichen mit den gleichen Zeitperioden des Vorjahres, folgende Wasserstände:

	1907	1906		1907	1906
Januar	+ 2,06 m	+ 1,90 m	Juli	+ 2,11 m	+ 1,60 m
Februar	+ 1,66 "	+ 1,57 "	August	+ 1,25 "	+ 0,97 "
März	+ 2,78 "	+ 3,36 "	September	+ 1,04 "	+ 1,29 "
April	+ 3,14 "	+ 2,20 "	Oktober	+ 0,88 "	+ 1,97 "
Mai	+ 2,23 "	+ 1,54 "	November	+ 0,73 "	+ 1,09 "
Juni	+ 1,21 "	+ 1,62 "	Dezember	+ 1,32 "	+ 1,46 "

Die Betriebsperiode erstreckte sich für den regelmäßigen Verkehr vom 6. März bis 28. Dezember 1907, mithin auf eine Zeitdauer von 298 Tagen.

Wirtschaftlich würde das Jahr 1907 ein gutes Ergebnis gezeitigt haben, wenn die Herbstverschiffungen nicht durch den gerade in jener Zeit eingetretenen ungünstigen Wasserstand recht nachteilig beeinträchtigt worden wären, da an Berg- und Talgütern kein Mangel war und auch die Abladungen böhmischer Braunkohlen begehrt waren, aber in nicht genügendem Verhältnis ausgeführt werden konnten, denn der Wasser- rückgang hatte den ladefähigen Schiffsraum um ein Erhebliches wegen der verringerten Einsenkung der Schiffe vermindert. Wenn man trotzdem auf ein zwar nicht reichliches aber doch noch lohnendes Geschäft zurückblicken kann, so hat zu diesem Erfolge nicht unwesentlich die weitere Zusammenlegung der Betriebs- gemeinschaften der schon vereinigt gewesenen Elbschiffahrts-Gesellschaften mit der Deutsch-Osterreichischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Elbe-Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft sowie das mit der Privatschiffer-

Transportgenossenschaft getroffene Abkommen beigetragen. Der Zusammenschluß fünf so großer Unternehmen zu einem Unternehmen bietet schon durch die einheitliche Leitung und die verminderten Generalunkosten eine große Chance, wirtschaftlicher zu arbeiten, abgesehen davon, daß die große Zahl der Dampfer und der gewaltige Laderaum sich vielfach besser und geschickter wird ausnutzen lassen.

Daß solche Verschmelzungen auch wieder andere Strömungen hervorrufen, die langjährigen Kennern der Elbeverhältnisse nicht neu sind, ist der Ausfluß moderner Zeitverhältnisse.

Es kann daher nicht befremden, daß in der Firma „Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrt, Aktiengesellschaft“ mit dem Sitze in Dresden gegen Jahreschluß ein neu gegründetes Unternehmen in den Elbeverkehr eingetreten ist, welches im Jahre 1908 zur vollen Entfaltung kommen soll. Ob und wie die wirtschaftlichen Ergebnisse angesichts dieser Verhältnisse dann beeinflusst werden, muß abgewartet werden.

## II. Sonntagsruhe im Binnenschiffahrts-Gewerbe.

Einen breiten Raum hat in den Verhandlungen des Vereins im abgelaufenen Jahre die Frage der Einführung der Sonntagsruhe in unserer Binnenschiffahrt eingenommen.

Während wir in früheren Jahren, als die Bestrebungen auf Einführung einer Sonntagsruhe hervortraten, uns darauf beschränken konnten, gleich anderen an der Binnenschiffahrt beteiligten Vereinigungen durch Proteste und Resolutionen der neuen Idee entgegen zu treten, mußten wir im verflossenen Jahr diese sachliche Abwehr weiter ausgestalten, da zu unserer Kenntnis kam, daß seitens der Vertreter der Geistlichkeit (Schifferseelsorge für das Stromgebiet der Elbe) bei den Staatsbehörden Anträge gestellt worden waren, die nichts mehr und weniger forderten, als die Einstellung des gesamten Schiffahrtsverkehrs an Sonn- und Feiertagen.

In unserer Vereinsversammlung am 4. Oktober nahmen wir deshalb Veranlassung, die von der Geistlichkeit angestrebten Ziele zur Kenntnis unserer Mitglieder zu bringen, deren Undurchführbarkeit nachzuweisen der Generalsekretär des Central-Vereins für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt, Herr Rágozy, auf Wunsch der Vereinsleitung übernahm, da an dieser Stelle statistisches Material für diese Frage zur Verfügung stand.

Bei der Wichtigkeit, welche die geforderte Sonntagsruhe im nachteiligen Sinne auf den ganzen praktischen Schiffahrtsbetrieb auszuüben geeignet sein würde, möchten wir diesen Jahresbericht nicht erscheinen lassen, ohne den Vertretern von Handel und Industrie von Bestrebungen Kenntnis zu geben, die ein neues Glied in der Kette bilden, mit der die Binnenschiffahrt belastet werden soll.

Wir lassen deshalb die Anträge der Geistlichkeit nachstehend folgen:

Als die letzte Konferenz der Flußschifferseelsorge (Stromgemeinschaft der Elbe) den Beschluß faßte, für die Sonntagsruhe im Schiffahrts-gewerbe einzutreten, waren die Mitglieder derselben davon überzeugt:

1. daß angesichts der allgemeinen Sonntagslosigkeit die vollständige Sonntagsruhe für ein besonderes Gewerbe kaum durchgeführt werden könnte,
2. daß aber im Binnenschiffahrts-Gewerbe derartige Mißstände herrschen, wie in keinem anderen Gewerbe. In den Großstädten einerseits, in den großen industriellen Unternehmungen andererseits besteht die Tatsache der Sonntagslosigkeit. Einem großen Teil unseres Volkes, besonders in den Großstädten, geht der Sonntag, der ein Tag der Ruhe und der Heiligung sein sollte, als solcher aus den verschiedensten, hier nicht näher zu erörternden Gründen verloren. Bei vielen aber entsteht die Sonntagslosigkeit durch die Berufsarbeit. Schulleute, Post- und Eisenbahnbeamte, Hafenarbeiter in Seehäfen, Arbeiter in Gasanstalten und Elektrizitätswerken, Hüttenleute in Bergwerkrevieren, Bedienstete der elektrischen Kleinbahnen,

Kellner, Droschkenkutscher, das städtische und private Wachpersonal haben Sonntags erst recht auf dem Posten zu sein. Die Gesellschaft oder das Publikum, dem sie dienen, verlangt es so. Andere können sich wochentags ihr Brot verdienen und am Sonntage feiern; die obengenannten Berufsarbeiter müssen auch am Sonntage ihrem Berufe nachgehen; aber es besteht für alle eine Abwechslung derart, daß sie jeden 2. oder 3. Sonntag frei haben, und falls dies unmöglich ist, daß sie volle Ruhetage in der Woche haben. Für fast alle besteht ferner der sehr wesentliche Vorteil, daß sie an dem Orte ihrer Tätigkeit auch wohnen. Ferner bieten in mittleren und großen Städten kirchliche Veranstaltungen aller Art am Sonntag Abend und in der Woche den obengenannten Berufsarbeitern Gelegenheit, am kirchlichen Gemeindeleben teilzunehmen.

Vergleichen wir den Beruf des Schiffers mit jedem anderen, so ergeben sich folgende Unterschiede:

1. das Schifferleben ist ein vollständig unregelmäßiges. Der Schiffer ist zum größten Teile mindestens 10 Monate von der Familie getrennt und nimmt in dieser Zeit am kirchlichen Leben seiner Heimatgemeinde nicht teil.

2. die Arbeitszeit kann nur, wenn er an Land liegt, scharf begrenzt werden.

3. eine Abwechslung der Mannschaft zwecks Freiheit einzelner Ruhetage geschieht weder auf Rähnen noch auf Dampfern.

4. Ruhetage treten nur in seltenen Fällen ein. Sonntagsruhe gibt es im allgemeinen für den Schiffer nicht, doch siehe unten zu I.

Welche berechtigten Forderungen sind nun in Bezug auf die Sonntagsruhe in der Binnenschifffahrt zu erheben? Wir unterscheiden in unserer Darstellung zwischen Segel- und Dampfschifffahrt und beantworten zunächst die Frage: „Wie steht es mit der Sonntagsruhe in der Segelschifffahrt?“

I. Die auf Segelschiffen befindlichen Schiffer (Schiffszeigner, Steuerleute, Bootsleute, Schiffsjungen) haben an allen den Sonntagen, an denen sie im Hafen oder an Land zum Aus- und Einladen liegen, einen Sonntag der Ruhe und Erholung. Aus den nicht geleichterten Schiffen, besonders aus älteren Holzfähnen, muß natürlich auch am Sonntage das immer eindringende Wasser herausgepumpt werden, „ein Akt der Notwehr gegenüber dem Elemente“. Die Schiffer, deren Rähne im Hafen liegen, können nur dann den Rahn nicht verlassen, wenn sie bei großem Schiffsandrang in Umschlagsplätzen, wie Magdeburg, auf ihr Fahrzeug acht geben müssen, oder wenn bei Hochwasser, Sturm oder Eisgang Gefahr im Verzuge sind. Da ein Rahn zum Ein- und Ausladen gewöhnlich 10—14 Tage gebraucht, so haben diese Schiffer immer wieder einen freien Sonntag. Die Sonntagsruhe ist ihnen nicht ganz genommen. Sie würde aber vollständig bestehen, wenn weder die Fahrt zu Tal noch die zu Berg am Sonntage geschähe. Die Fahrt zu Berg hängt vollständig von der Schleppschifffahrt ab. Ruht diese, so ruht auch jene. Würde die Bergfahrt ruhen, so dürfte durch eine leicht zu bewerkstelligende Regelung des Verkehrs auch die Fahrt zu Tal bald aufhören. Daß und warum die Bergfahrt am Sonntage aber unterbleiben kann, werden wir weiter unten begründen. Daß die Talfahrt der Segelschiffe am Sonntage auch unterbliebe, wäre wünschenswert. Aber wir würden eine dahingehende Forderung nicht für ratsam erachten. Denn bei der Talfahrt der Segelschiffe ist die Benutzung der Schleppdampfer nicht nötig. Es sind nur die auf den Fahrzeugen befindlichen Schiffer in Dienst, die, sobald sie an Land liegen, geregelte Arbeitszeit und einen freien Sonntag haben.

II. Die Verhältnisse in der Dampf- und Schleppschifffahrt sind aber ganz andere als in der Segelschifffahrt.

#### Tatsächliche Verhältnisse.

a) Während der Schiffsfahrtsperiode werden Tag und Nacht einschließlich des Sonntags ausgenutzt. In dieser Zeit liegt ein Dampfer nur dann an Land, wenn eine Ausbesserung der Maschine notwendig geworden ist, oder wenn er warten muß, bis ein Schleppzug rangiert ist. Aber auch während dieser Zeit ist keine Ruhe. Die Mannschaft wird entweder zum Kohlennehmen kommandiert oder mit kleinen Arbeiten am Dampfer beschäftigt. Daß auf einem Dampfer aber, wenn er an Land liegt, nur bis 6 Uhr gearbeitet, oder spätere Arbeit besonders bezahlt wird, hat erst die sozialdemokratische Gewerkschaft erkämpfen müssen.

Da nun ein Verbot der Sonntagsfahrt nicht besteht, so sind die auf Dampfern beschäftigten Leute ohne Unterbrechung auch des Sonntags in Tätigkeit. Freie Sonntage sind sehr selten. Die Kapitäne

sind darauf angewiesen, den Sonntag möglichst auszunutzen. Denn bei allen Gesellschaften ist die Einrichtung getroffen, daß den auf Dampfern beschäftigten Leuten Kilometergelder gegeben werden. Diese betragen z. B. bei einem Kapitän oft so viel wie sein Gehalt. Gewiß ist diese Einrichtung notwendig, um das Interesse aller in einer möglichst ununterbrochenen Fahrt zu fördern. Aber gerade deshalb liegt es im Interesse jedes Kapitäns und seiner Mannschaften, möglichst viele Bergfahrten zu machen und Tag und Nacht einschließlich des Sonntags auszunutzen. Daher kommt es vor, daß ein Dampfer ohne Pause 90 Stunden hintereinander fährt. Kein Kapitän wird sich nachsagen lassen, daß er zu langsam gefahren wäre.

Der Sonntag wird aber in der Dampfschiffahrt noch weiter ausgenutzt. Das Kohlennehmen hat zwar in den letzten zwei Jahren etwas nachgelassen. Aber trotz Polizeiverbot und obwohl die Vereinigte Elbe-Dampfschiffahrts-Gesellschaft diese lästige Arbeit am Sonntage einstellen wollte, so geschieht sie dennoch. Jeder Eildampfer nimmt am Sonntage Kohlen. Die Deutsch-Österreich-Dampfschiffahrts-Gesellschaft läßt fast an jedem Sonntage Kohlen nehmen. Solche Vorkommnisse werden dann seitens der Gewerkschafts-pressen zum Heßen benutzt. Im Königreich Sachsen und in Hamburg ist das Kohlennehmen am Sonntage verboten.

Schließlich ist noch zu bedenken, daß Reparaturen, die auf Grund der Gewerbeordnung in jedem Betriebe auch am Sonntage erlaubt sind, des öfteren auf Dampfern vorkommen und am Sonntage geschehen müssen.

Aus dem allen erhellt, daß die auf Dampfern beschäftigten Leute während der Schiffahrtsperiode weder volle Ruhetage noch Sonntagsruhe haben. Daher kommt auch gerade aus diesen Kreisen immer wieder der Ruf nach Einführung der Sonntagsruhe.

#### Gründe gegen die Sonntagsruhe.

b) Welche Gründe führen die Schiffahrtsinteressenten gegen die Sonntagsruhe an?

1. Der Schiffer habe im Januar und Februar genügend Ruhe.
2. Die Schiffahrt könne gewöhnlich nur während der beschränkten Zeit von 10 Monaten betrieben werden.
3. Die Schiffahrt sei abhängig vom Wasserstande.
4. Die Kürze der Wintertage hindert eine völlige Ausnutzung der Wasserstraße.
5. Auf der Seeschiffahrt gebe es auch keine Sonntagsruhe.
6. Die Bemannung wolle den freien Sonntag nur für das Vergnügen ausnützen.

Das sind gewichtige Gründe, die einer genauen Prüfung wert sind.

Zu 1. Die Gründe 1 und 2 sind nur bedingt richtig. Der Kanalschiffer, der mit Frau und Kindern auf dem Rahne lebt, ruht im Januar und Februar allerdings auf jeden Fall. Das ist zum Teil damit zu erklären, daß wegen Reparaturen der Schleusen die Kanalschiffahrt in dieser Zeit geschlossen ist. In der Hauptsache sollen die Kinder in dieser Zeit Schulunterricht genießen und den Konfirmandenunterricht besuchen; der Schiffer selbst beschäftigt sich mit der Ausbesserung seines Fahrzeuges. Ebenso ist es richtig, daß ein großer Teil der Bootsleute in dieser Zeit in die Heimat entlassen wird, aber nur dann, wenn die Schiffahrt auf längere Zeit eingestellt wird.

Die Schiffseigner und Steuerleute müssen aber auf den Rähnen zur Bewachung zurückbleiben. Und von den auf Dampfern beschäftigten Leuten müssen der Kapitän und der Maschinist zur Bewachung des sehr wertvollen Materials und wegen der an der Maschine notwendig gewordenen Reparaturen im Winter auf dem Dampfer zurückbleiben. Eine allgemeine (Ruhe) Winterruhe des Schiffers gibt es also nicht.

Zu 2. Die zweimonatliche Winterruhe fällt auch fort, wenn ein lauer Winter die Schiffahrt nicht hindert. So ist im Winter 1905/06 der Betrieb nur einige Tage ausgesetzt worden. Im Winter können zwar bei niedrigem Wasserstande die Schiffe nicht voll beladen werden; aber der Betrieb braucht nicht ausgesetzt werden. Heiße Sommer mit langanhaltender Dürre, wie der von 1904, sind sehr selten.

Der Schiffahrtsbetrieb kann also eventuell das ganze Jahr aufrecht erhalten werden.

Zu 3. Der dritte Grund: „Die Schifffahrt ist abhängig vom Wasserstande“ wird sehr gern als besonders gewichtig ins Feld geführt. Welche Bewandnis hat es mit diesem Grunde? Es kommt dabei besonders der niedrige Wasserstand im Sommer in Frage. Ein Schiff wird auf der Oberelbe voll beladen und am Sonnabend Abend zur Abfahrt fertig. Gerade am Sonnabend Abend wird Fall von den oberen Plätzen gemeldet. Das Schiff könnte am Sonntage, ohne Schwierigkeiten zu fürchten, die Fahrt antreten. Am Montag aber ist der Wasserstand so niedrig, daß das vollbeladene Schiff im Oberlauf der Elbe nicht fahren kann. Es muß geleichtert werden.

Ober: Vollbeladene Rähne kommen im Schleppzuge von der Unterelbe. Von den oberen Plätzen ist starker Fall gemeldet. Am Sonntag darf der Schleppzug nicht fahren; am Montag aber ist das Wasser derartig gefallen, daß die Rähne nicht mehr zu Berg geschleppt werden können. Sie müssen geleichtert werden. Ist das nicht in beiden Fällen eine schwere Schädigung des Kaufmanns? Dazu ist zu sagen:

a) Plötzliches Sinken des Wasserstandes tritt sehr selten ein. Der Rheder kann auf Grund der täglich erscheinenden amtlichen Wasserstandsmeldungen die Befrachtung der Rähne so einrichten, daß ein Leichtern nicht notwendig wird.

b) In gewisser Hinsicht hatten wir oben diesen Grund gelten lassen, als wir sagten: Es ist nicht ratsam und unbedingt erforderlich, die Segelschifffahrt zu Tal einzuschränken. Sollte es aber unmöglich sein, einen Unterschied zwischen Segel- und Dampfschifffahrt als gültig zu konstruieren, so wäre der Verkehr an den oberen Plätzen so einzurichten, daß die Schiffe nicht gerade am Sonnabend zur Abfahrt auf den Sonntag fertig gestellt werden.

Zu 4. Der vierte Grund ist folgender: „Weil infolge der kurzen Wintertage die Wasserstraße nicht voll ausgenutzt werden kann, darf die Schifffahrt an Sonntagen auf keinen Fall eingeschränkt werden, der Handel würde sehr darunter leiden“. Die Statistik des Jahres 1906, betreffend Arbeitszeit der auf Dampfern beschäftigten Leute wird beweisen, daß Dampfer oft an Wochentagen an Land liegen müssen, weil ein Schleppzug noch nicht rangiert ist, z. B. haben von den ca. 100 Dampfern, die auf dem Blauer- und Hhle-Kanal nach Berlin hin verkehren, einige an 60—80 Wochentagen an Land gelegen. Würde die von allen Schiffern erwünschte Sonntagsruhe eintreten, so würden diese Wochentage sofort besser ausgenutzt werden können und nicht nur die Schiffer, sondern auch die Schleusenmeister würden erfreut sein, wenn vollständige Sonntagsruhe eingeführt würde. Erstreckt sich doch der Dienst der letzteren in der Woche von 3 Uhr morgens bis 10 Uhr abends.

Genau so wie auf dem Kanal würde sich der Verkehr auf den Strömen regeln lassen. Die Gesellschaften, die Rheder, die Schiffseigner sind es anders gewöhnt gewesen, als daß ihre Schiffe auch am Sonntage fahren. Wird aber die Sonntagsfahrt verboten, so wird der materielle Schaden sich höchstens in der Übergangsperiode bemerkbar machen. Sehr bald wird der Verkehr so eingerichtet werden können, daß er sich gut auf alle Wochentage verteilt und an diesen Tagen keine Ruhe ist. Der so oft gehörte Einwand: „Der Sonntag muß im Interesse einer guten Entwicklung des Handels und einer schnellen Abwicklung der Handelsgeschäfte ausgenutzt werden“ ist hinfällig. Vielleicht sind's auch Bequemlichkeitsrücksichten, die eine Abwehr gegen die Sonntagsruhe veranlassen. Denn bei dem augenblicklichen Zustande ist es bequem, Schleppzüge zu jeder Zeit zu rangieren und Kohlen zu jeder Zeit nehmen zu lassen. Ganz gewiß wird der Verkehr ebensogut geregelt, wenn kein Schlepp-, Eil- oder Frachtdampfer am Sonntage zu Berg oder zu Tal fahren darf.

Zu 5. Auf der Seeschifffahrt sei auch keine Sonntagsruhe. Hier könne sie unmöglich eingeführt werden. Warum sollte die Sonntagsruhe durchaus in der Binnenschifffahrt eingeführt werden? Allerdings werden Bestimmungen, betreffend die Sonntagsruhe in der Seeschifffahrt, nie erlassen werden können. Aber hier ist auch für eine geregelte Abwechslung der Mannschaften gesorgt. Ein Vergleich der See- und Binnenschifffahrt sollte überhaupt ausgeschlossen sein. Soweit die Befugnisse der staatlichen Aufsicht reichen, wollen wir mit Hilfe derselben das volkswirtschaftlich Gute und das Wohl des Volkes zu fördern suchen. Für die Binnenschifffahrt ist das möglich. Einen Vergleich mit der Seeschifffahrt möchten wir als nicht richtig ablehnen.

Zu 6. Auch der beste Einwand ist nur zum Teil richtig. Wir geben gern zu, daß die Sonntagsruhe oft nicht um der Sonntagsheiligung willen gefordert wird. Doch wird Niemand behaupten dürfen, daß dies durchweg der Fall ist. Es ist ganz gewiß, daß alle Schiffer den Sonntag und nicht irgend einen Wochentag frei haben wollen. Die Leute auf den Dampfern stehen in der Woche in Kohlenstaub und Ruß; aber Sonntag möchten sie wie alle Menschen ihre Körper reinigen, reine Wäsche anziehen und der schmutzigen Arbeit fern bleiben. Ein billiges, sehr verständliches Verlangen.

Daß der junge Schiffer einen besonders großen Hang zum Vergnügen habe, kann auch nicht behauptet werden. Gewiß werden auch in diesem Stande immer solche sein, die ein Maß nicht kennen. Aber ebenso viele, wenn nicht vielmehr, finden ihr schönstes Vergnügen in der Ruhe des Sonntag-Nachmittags. Jedenfalls wird an großen Umschlagsplätzen für edle Geselligkeit und Unterhaltung der Schiffer noch mehr gesorgt werden müssen, als bisher.

Die Schifferbevölkerung wird dem viel Verständnis entgegenbringen. Denn es kann mit aller Bestimmtheit ausgesprochen werden, daß alle Schiffer die pastorale Arbeit viel mehr werten, auch mit größerer Freude am Gottesdienste teilnehmen werden, sobald die Sonntagsruhe im Schiffahrtsgewerbe eingeführt worden ist.

Wir halten nach alledem die Einrichtung einer gesetzlichen Sonntagsruhe bei der Dampf- und Schleppschiffahrt für möglich und treten für ihre Verwirklichung ein, weil wir glauben

1. daß dem Schiffer die geregelte Ruhe am allgemeinen Ruhetage erwünscht ist und von ihm ersehnt wird,
2. daß seine Arbeitsfreudigkeit bei solcher Ruhe gestärkt wird,
3. daß der Gewerkschaft eine Handhabe zur Hebe gegen die christliche Staatsordnung genommen werden kann.

In der 46. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. April d. J. trat der katholische Abgeordnete Dahlem für die Sonntagsruhe im Schiffahrtsgewerbe ein. Er stellte aber keinen Antrag, den er eventuell hätte gut begründen müssen. Seine Worte sind dann auch unerhört geblieben. Aber wir erkennen, daß die katholischen Abgeordneten aus dem Stromgebiete des Rheins für die Sonntagsruhe im Schiffahrtsgewerbe ebenfalls eintreten.

In gleicher Weise sollte auch vom Centralauschuß für innere Mission der evangelischen Kirche auf die Notwendigkeit der Sonntagsruhe im Schiffergewerbe hingewiesen werden.

Wir erlauben uns, für diesen Zweck unsere Vorschläge folgendermaßen zu formulieren:

1. Es möge verboten werden, daß am Sonntage Kohlen genommen werden,
2. Es möge verboten werden, daß ein Dampfer (mit oder ohne Schleppzug) am Sonntage seine Fahrt antritt.
3. Der auf der Fahrt befindliche Dampfer (mit oder ohne Schleppzug) sollte am Sonntag seine Fahrt nur bis zu einem größeren Umschlagsplatze fortsetzen dürfen. Solche Umschlagsplätze wären in den eventuellen Bestimmungen namhaft zu machen.

In der Vereinsversammlung vom 4. Oktober führte der Vorsitzende unseres Vereins nach Verlesung der vorstehend wiedergegebenen Anträge der Geistlichkeit aus, daß die sehr geschickt zusammen gestellten, aber mit den tatsächlichen Betriebsverhältnissen in der Binnenschiffahrt keineswegs übereinstimmenden Angaben, welche den Nachweis der Notwendigkeit der Sonntagsruhe im Schiffergewerbe begründen sollen, ihn veranlaßt haben, den Generalsekretär des Central-Vereins für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt, Herrn Kágóczy, zu ersuchen, das Referat zu der Frage der Sonntagsruhe zu übernehmen.

Der Central-Verein habe im eigenen Wirkungskreise eine Enquete über die Nacht- und Sonntagsruhe im Schiffahrtsgewerbe angestellt, die Fäden in dieser Frage liefen dort zusammen und sei daher der Generalsekretär des Vereins auf Grund des ihm zu Gebote stehenden statistischen Materials der gewiesene Mann, ein sachliches Urtheil darüber abzugeben, ob und inwieweit die Angaben im Exposé sich mit den tatsächlichen Verhältnissen decken.

Herr Kágczy gab darauf zunächst einen Überblick über die Entwicklung der Bestrebungen zur Einführung der Sontagsruhe in der Binnenschifffahrt, indem er einging auf die Verhandlungen der Reichstags-Kommission zur Vorberatung des Binnenschifffahrts-Gesetzes, in welcher schon damals die Anträge auf Einführung der Sontagsruhe in der Binnenschifffahrt aus praktischen, d. h. wirtschaftlichen und betriebstechnischen Gründen abgelehnt worden seien, auf die frühere Gegnerschaft des Abgeordneten Dr. Bassermann und die nunmehrige Sinnesänderung desselben, auf die politischen Unterströmungen, die namentlich am Rhein ein Zusammengehen zwischen dem Zentrums-Abgeordneten Dr. Dahlem, welcher dem St. Nicolas-Schiffer-Vereine nahe stehe, und dem Abgeordneten Dr. Bassermann, dem Vorsitzenden des Privatschiffer-Vereins „Jus et justitia“ zu Mannheim, und auf die Erklärungen des früheren Staatssekretärs von Posadowsky-Wehner, der in der Sitzung des Reichstages vom 7. April d. Js. die Notwendigkeit zur Einführung der Sontagsruhe bereits als notorisch feststehend hinstellte, obwohl das Ergebnis der reichsamtlichen Enquete über die Arbeitszeit im Binnenschifffahrtsbetriebe damals noch nicht vorlag. Der Vortragende beleuchtete dann weiter die sozialpolitischen Bestrebungen der Sozialdemokratie sowie einer Reihe von Sozialpolitikern, unter denen namentlich die Theoretiker und gewisse frömmelnde Kreise zu nennen seien, welche letztere sich den Strömungen an hoher Stelle willfährig zeigen wollten. Alle diese einflussreichen Kreise, welche an den die Volksgunst umschmeichelnden Parteien im Reichtage eine weitgehende Unterstützung fanden, wirkten zusammen, um unsere produktiven Kräfte durch eine übermäßige Einschränkung der Bewegungsfreiheit in der wirklichen Volkswohlfahrt schädliche Bahnen zu lenken. Die große Gefahr, welcher die deutsche Nation auf diesem Wege entgegenginge, würde von einsichtsvoller Seite mehr und mehr erkannt. Es müßten daher diejenigen Erwerbskreise, denen schwere Eingriffe in ihre Lebensbedingungen durch einseitige sozialpolitische Maßnahmen drohten, mit allem Nachdrucke rechtzeitig Einspruch erheben. Wenn man nur einseitig alle Rechte der Arbeitnehmer erhöhe und alle Lasten der Arbeitgeber vermehre, so werde schließlich der notwendige Ausgleich zwischen den entgegenstehenden Interessen und die Harmonie der Kräfte verloren gehen. Eine solche aber sei im Interesse einer gesunden Weiterentwicklung unseres ganzen Wirtschaftslebens auch heute noch und zwar in gesteigertem Maße unbedingt notwendig, wenn auch das frühere patriarchalische Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer als für immer verloren gegangen betrachtet werden müsse. Anschauungen, welche heute die Arbeiterkreise in Deutschland beherrschten, seien in dem vernünftigeren England geradezu unmöglich. Die Gründe für die strenge äußere Sontagsruhe in England seien im übrigen ja auch nicht zu vergleichen mit denjenigen Gründen, welche die vorgedachten Kreise für ihr Vorgehen in Deutschland anführten.

Im einzelnen sei nun die vorliegende Denkschrift des Centralausschusses für die innere Mission der deutschen evangelischen Kirche eine Arbeit, die den Anschein erwecke, als ob sie auf gründlicher Kenntnis der Binnenschifffahrtsverhältnisse beruhe. Dies erweise sich jedoch bei näherer Prüfung der Denkschrift als durchaus unzutreffend. Immerhin aber sei jener Anschein schon hinreichend, um der Denkschrift eine gewisse Bedeutung in denjenigen Kreisen zu schaffen, die den praktischen Verhältnissen der Binnenschifffahrt auf der Elbe fernstehen. Es müsse aber auf das Lebhafteste beklagt werden, daß die Geistlichkeit sich Eingriffe zu Schulden kommen lasse in ein Gewerbe, welches ohnehin schon mit den wechselnden Verhältnissen von Wind und Wasser, der Konjunktur auf dem wirtschaftlichen Markte zu rechnen und schließlich auch mit dem scharfen Wettbewerbe der Eisenbahn zu kämpfen habe.

Es sei unverständlich, daß gerade die geistlichen Kreise, die doch im Jahre 1904 die Wohltätigkeit der Schifffahrtsinteressenten angerufen hätten, um die durch das mehrmonatliche Stillliegen, also durch widrige Naturereignisse, hervorgerufene Not der Kleinschiffer zu lindern, hier eine weitere schwere Schädigung des Binnenschifffahrtsgewerbes durch gesetzliche Mittel herbeiführen wollen, da die Verhältnisse, wie sie im Jahre 1904 eingetreten seien, — wenn auch nicht in demselben Umfange — sich auf den einzelnen Strömen des deutschen Vaterlandes jährlich wiederholten.

Kürzere oder längere Unterbrechungen der Schifffahrt durch Niedrigwasser, Hochwasser, Nebel, Eisgang usw. seien auf Elbe, Oder, Rhein, Weichsel und Warthe immer von neuem auftretende Erscheinungen. Auf dem Oberrheine z. B. seien nach den amtlichen Mitteilungen, welche die Handelskammer zu Straßburg soeben erst in ihrem Jahresberichte veröffentlichte, der Schifffahrtsverkehr im Durchschnitt der Jahre



1895—1906 nur an 6½ Monaten möglich gewesen; volle 5½ Monate also habe die Schifffahrt stillgelegen. Es gebe wohl im ganzen Deutschen Reiche keinen Staats-, Gemeinde- oder kirchlichen Beamten, welcher volle 5½ Monate freiwillige oder erzwungene Arbeitsruhe und somit auch Verdienstlosigkeit habe.

Für das Gebiet der Elbe im besonderen habe er sowohl für die böhmische Elbe, als für die Elbestrecken im Königreich Sachsen, in der Provinz Sachsen und im hamburgischen Staate die Unterbrechungen der Schifffahrt durch Eisgang, Niedrigwasser, Hochwasser, Nebel usw. an der Hand unanfechtbaren amtlichen Materials festgestellt und es ergebe sich hier im Durchschnitte eine Betriebsperiode von 304—308 Tagen im Jahre. Wenn man aber in Betracht ziehe, daß von diesen Tagen nach den amtlichen Mitteilungen des Königlich Sächsischen Finanz-Ministeriums z. B. innerhalb des Königreichs Sachsen im Durchschnitte der Jahre 1892—1903 noch 50 Tage abzurechnen seien, an denen die Ausnutzung der Fahrzeuge nur in der Grenze von ½ bis ⅓ der Beladungsfähigkeit möglich gewesen sei und wenn man diese Tage als nicht-vollwertige Tage in Abrechnung bringe, so ergebe sich auch für die Elbe eine weit kleinere Zahl von voll ausnutzbaren Schifffahrtstagen.

Wenn es sich um die Interessen der Arbeitnehmer handele, würde man solche Tage, an denen nur teilweise gearbeitet werden könne und stundenweise Lohn gezahlt werden würde, ohne Zweifel nicht als Arbeitsgelegenheit voll anrechnen wollen.

Was nun die Denkschrift in ihrer äußeren Fassung anlange, so trage sie deutlich den Stempel an der Stirn, daß eine Reihe von verschiedenen Persönlichkeiten an ihr gearbeitet habe; es fehle ihr die Einheitlichkeit sowohl in der Form als in den sachlichen Forderungen. Z. B. werde einmal die Notwendigkeit des Verbots des gesammten Schifffahrtsbetriebes in den Vordergrund gestellt, ein anderes Mal nur die Einschränkung eines Teiles desselben.

Bezüglich der Darstellung im einzelnen sei fernerhin besonders zu bemängeln, daß darin eine Fülle von unrichtigen Angaben enthalten seien, die objektiv als unwahr bezeichnet werden müßten. Die Verfasser der Denkschrift hätten sich anscheinend einseitig auf Material gestützt, welches ihnen von unzufriedenen Angestellten des Binnenschifffahrtsbetriebes zugetragen worden sei. Sie hätten jedenfalls, wenn sie gewissenhaft sein wollten, zur Findung der Wahrheit auch Unterlagen aus den Kreisen der Arbeitgeber sich verschaffen müssen.

Weiter zitiert die Denkschrift mit großem Behagen, wie die sozialdemokratischen Gewerkschaften den Unternehmern gewisse Zugeständnisse abgerungen hätten. Es hat also den Anschein, als ob man mit den sozialdemokratischen Hezern, welche in dem Hafnarbeiter-Verbande ihre Vertretung hätten, das Umschmeicheln der Gunst der breiten Massen sich angelegen sein lassen wolle, ein Vorgehen, welches auf das Lebhafteste beklagt werden müsse.

Was nun die Ausführungen über die wirklichen Zustände in dem Binnenschifffahrtsbetriebe betreffe, so sei weiterhin der Versuch zurückzuweisen, einzelne Vorkommnisse zu verallgemeinern, um damit in den unbeteiligten Kreisen den Anschein zu erwecken, als ob gerade in der Elbeschifffahrt die allerschlimmsten Zustände herrschten und daher eine Einmischung der Geistlichkeit und weiterhin ein Einschreiten der gesetzgebenden Faktoren notwendig sei.

Die von dem Kaiserlichen Statistischen Amte jüngst veröffentlichte Denkschrift „Erhebungen über die Arbeitszeit im Binnenschifffahrtsgewerbe“ besage vielmehr über die wirklichen Arbeitszeiten in der Elbeschifffahrt auf Seite 44 das Folgende:

### I. Dienst auf den Dampfern.

Von je 100 Dampfern, über welche verwertbares Material vorlag, betrug die regelmäßige Arbeitszeit A. im Winterhalbjahre

#### I. einschließlich der Pausen

##### a. während der Fahrt:

bis zu 12 Stunden	47,1 %	der Dampfer,
von 12—14 Stunden	39,8	„ der Dampfer,
von 14—16 Stunden	9,8	„ der Dampfer,
mehr als 16 Stunden	3,3	„ der Dampfer.

In den übrigen Stromgebieten war dagegen die erste Ziffer, d. h. eine Arbeitszeit bis zu 12 Stunden überall viel höher (58,4 bzw. 68,8 bzw. 47,1 und nur im Stromgebiet der Oder 46,8 %). Die Ziffer für die 14—16 stündige Arbeitszeit war im Stromgebiet der Elbe die niedrigste (in den übrigen Stromgebieten 10,5 bzw. 12,9 bzw. 18,7 bzw. 25,5% der Dampfer).

b. während des Ladens und Löschens:

betrug die Arbeitszeit im Stromgebiete der Elbe für je 100 Dampfer:

bis zu 12 Stunden	81,8 %	der Dampfer,
von 12—14 Stunden	18,2 „	der Dampfer,
von 14—16 Stunden	0,0 „	der Dampfer,
mehr als 16 Stunden	0,0 „	der Dampfer.

Hiernach sei ersichtlich, daß mehr als 14 Stunden im Stromgebiete der Elbe überhaupt nicht gearbeitet wurden, während auf der Weser 20,0 % und auf der Oder 2,0 % verzeichnet wurden.

B. Auch für das Sommerhalbjahr weise das Stromgebiet der Elbe die verhältnismäßig günstigsten Ziffern auf.

Die Arbeitszeit betrug

a. während der Fahrt:

bis zu 12 Stunden	24,6 %	der Dampfer,
von 12—14 Stunden	40,0 „	der Dampfer,
von 14—16 Stunden	23,1 „	der Dampfer,
mehr als 16 Stunden	12,3 „	der Dampfer.

Dagegen seien für die übrigen Stromgebiete die betreffenden Ziffern weit höher.

b. während des Ladens und Löschens:

betrug die Arbeitszeit:

bis zu 12 Stunden	66,7 %	der Dampfer,
von 12—14 Stunden	33,3 „	der Dampfer,
von 14—16 Stunden	0,0 „	der Dampfer,
mehr als 16 Stunden	0,0 „	der Dampfer.

Auch hier sei die erste Ziffer gegenüber den anderen Stromgebieten die günstigste (am Rhein betrug die Arbeitszeit 22,2 %, Weser 20,0 %, Oder 30,8 %, Weichsel 23,8 %). Über 14 Stunden wurde auf der Elbe überhaupt nicht gearbeitet, während die übrigen Stromgebiete sehr bemerkenswerte Prozentziffern aufweisen.

Sehr günstige Ziffern ergäben sich auch für das Stromgebiet der Elbe, wenn man für die Dampfer die Arbeitszeit ausschließlich der Pausen in Betracht ziehe. Es ergebe sich z. B., daß im Winter und Sommer während des Ladens und Löschens überhaupt nicht mehr als 12 Stunden gearbeitet wird und selbst auf der Fahrt in den Sommermonaten betrug die Dienstzeit für je 100 Dampfer:

bis zu 12 Stunden	58,3 %	der Dampfer,
von 12—14 Stunden	25,8 „	der Dampfer,
von 14—16 Stunden	7,5 „	der Dampfer,
mehr als 16 Stunden	8,4 „	der Dampfer.

Auch hier seien die Ziffern fast durchgehend niedriger als auf den übrigen Stromgebieten.

## II. Dienst auf den Segelschiffen.

Betrachte man den Dienst auf den Segelschiffen, so liegen hier die gleichen Verhältnisse vor wie auf den Dampfschiffen.

Von je 100 Segelschiffen, für welche verwertbares Material vorlag, betrug die Arbeitszeit

A. im Winterhalbjahre

I. einschließlich der Pausen:

a. während der Fahrt:

bis zu 12 Stunden	81,9 %	der Segelschiffe,
von 12—14 Stunden	12,2 „	der Segelschiffe,
von 14—16 Stunden	3,2 „	der Segelschiffe,
mehr als 16 Stunden	2,7 „	der Segelschiffe,

sodaß auch hier die Elbeschifffahrt außerordentlich günstig abschneidet.

b. während des Ladens und Löschens:

bis zu 12 Stunden	81,4 %	der Segelschiffe,
von 12—14 Stunden	18,2 „	der Segelschiffe,
von 14—16 Stunden	0,4 „	der Segelschiffe,
mehr als 16 Stunden	0,0 „	der Segelschiffe.

B. Während des Sommerhalbjahres ergaben sich folgende Ziffern

a. während der Fahrt betrug die Arbeitszeit:

bis zu 12 Stunden	48,4 %	der Segelschiffe,
von 12—14 Stunden	18,0 „	der Segelschiffe,
von 14—16 Stunden	6,3 „	der Segelschiffe,
mehr als 16 Stunden	27,3 „	der Segelschiffe

b. Während des Ladens und Löschens betrug die Arbeitszeit:

bis zu 12 Stunden	67,1 %	der Segelschiffe,
von 12—14 Stunden	31,1 „	der Segelschiffe,
von 14—16 Stunden	1,2 „	der Segelschiffe,
mehr als 16 Stunden	0,6 „	der Segelschiffe.

Fast überall finden wir auch hier auf der Elbe die günstigsten Ziffern, während nur auf der Weichsel bei der durch die Trockenheit des Stromes immer wiederkehrenden Einstellung des Schiffsahrtsbetriebes und bei den ungünstigen Frachtmengen allerdings einige Ziffern günstiger erscheinen.

Auch wenn man die tägliche Arbeitszeit ausschließlich der Pausen in Betracht zieht, so stellen sich die Verhältnisse noch wesentlich günstiger für die Elbeschifffahrt.

A. Für das Winterhalbjahr ergaben sich folgende Ziffern:

Es betrug die Arbeitszeit:

a. während der Fahrt:

bis zu 12 Stunden	91,5 %	der Segelschiffe,
von 12—14 Stunden	5,7 „	der Segelschiffe,
von 14—16 Stunden	1,9 „	der Segelschiffe,
mehr als 16 Stunden	0,9 „	der Segelschiffe.

b. während des Ladens und Löschens:

bis zu 12 Stunden	99,3 %	der Segelschiffe,
von 12—14 Stunden	0,7 „	der Segelschiffe.

B. Auch im Sommerhalbjahr liegen die Verhältnisse auf der Elbe günstiger als auf Rhein und Oder, während Oder und Weichsel bekanntlich gerade in den Sommermonaten häufig an Niedrigwasser leiden und somit hier nur ein beschränkter Schiffsahrtsverkehr stattfindet.

Die Arbeitszeit betrug ausschließlich der Pausen

a) während der Fahrt:

bis zu 12 Stunden	66,7 %	der Segelschiffe,
von 12—14 Stunden	8,2 „	der Segelschiffe,
von 14 - 16 Stunden	8,2 „	der Segelschiffe,
mehr als 16 Stunden	16,9 „	der Segelschiffe.

b. während des Ladens und Löschens:

bis zu 12 Stunden	97,0 %	der Segelschiffe,
von 12—14 Stunden	2,1 „	der Segelschiffe,
von 14—16 Stunden	0,6 „	der Segelschiffe,
mehr als 16 Stunden	0,3 „	der Segelschiffe.

Es ergebe sich demnach, wie der Vortragende weiter ausführte, hieraus klar, daß die in der Denkschrift des „Centralausschusses für die innere Mission der deutschen evangelischen Kirche“ angegebenen Tatsachen nur Ausnahmen darstellen und tatsächlich nicht als Regel genannt werden dürfen.

Das gelte namentlich von den Ausführungen über das Kohleneinnehmen der Schleppdampfer, die Reparaturarbeiten an den Kesseln an Sonntagen, über die Dauer der Fahrzeiten bezw. ununterbrochenen Arbeitszeiten, die Höhe des Kilometergeldes für Kapitäne und Mannschaften u. a. m. Verschwiegen werde andererseits die Tatsache, daß Maschinisten nur in bestimmten Schichten Dienst tun, daß zu persönlichen Reinigungszwecken Seife geliefert werde, daß auf das Jahr etwa 22 Sonntage entfielen, an denen alle Mannschaften im Hafen lägen und volle Sonntagsruhe genossen u. a. m.

Endlich zerstörte der Vortragende die Illusionen, denen sich die Geistlichkeit hinsichtlich der Wirkungen ihrer Bestrebungen bei dem Gros der Bootsleute hingebte, da gerade die letzte Nummer des sozialdemokratischen Blattes „Der Hafenarbeiter“ von dem „Seelenfang“ der Geistlichen in den verächtlichsten Ausdrücken spreche. Eine Steigerung der sozialistischen Verhezung werde die Folge der erhöhten Ruhezeiten und der Ansammlung der Fahrzeuge an den größeren Hafensplätzen an den Sonntagen sein, wie sie die Vorschläge des Pastors Ebert auf dem soeben in Frankfurt abgehaltenen II. Internationalen Kongresse für Sonntagsfeier herbeiführen würde.

Redner beleuchtete sodann eingehend die Verhandlungen auf diesem Kongresse, der wider alles Erwarten in letzter Stunde die Frage der Sonntagsruhe in der Binnenschifffahrt auf die längere Zeit vorher veröffentlichte Tagesordnung gesetzt habe. Somit seien die beteiligten Kreise gewissermaßen überrumpelt worden.

Fordere aber schon die Denkschrift des Centralausschusses der inneren Mission den stärksten Widerspruch aller an der Elbeschifffahrt Beteiligten heraus, so verdienten die Ausführungen und Anträge des Berichterstatters Pastor Ebert-Hamburg ganz besonders charakterisiert und bekämpft zu werden.

Zeitungsnachrichten zufolge behauptete Pastor Ebert in seinem Berichte, daß es eine Sonntagsruhe im Binnenschifffahrtsgewerbe nicht gäbe, die Schiffer würden um ihre Sonntagsruhe gebracht: 1. durch die Sonntagsarbeit im Hafen (ist an den meisten Hafensplätzen verboten!), 2. durch den ununterbrochenen Güterverkehr, welcher auf den binnenländischen Wasserstraßen die Fahrt bei Tag und Nacht, Sonntags wie alltags, erfordert (in dieser allgemeinen Fassung unzutreffend), 3. durch das Einnehmen der Kohlen an Sonn- und Feiertagen (geschieht nur ausnahmsweise, da durch Ortsstatut verboten!). Die Gesetzgebung habe sich der Sache bisher noch gar nicht angenommen; eine Anregung, die der Abgeordnete Dr. Dahlem in dankenswerter Weise im preussischen Abgeordnetenhaufe gegeben habe, sei wirkungslos verhallt. (Leider nicht zutreffend.) Zu fordern würde sein: 1. Einführung der Sonntagsruhe im Schifffahrtsgewerbe, 2. Bestrafung mit mindestens 50 Mark für jedes Schiff, welches am Sonntag auf der Fahrt betroffen werde; 3. völlige Sonntagsruhe, da sie in der Binnenschifffahrt leichter durchzuführen ist als die partielle; 4. Ausnahmefälle müßten auf wirkliche Notfälle beschränkt werden. Die von den Schifffahrtsgesellschaften gegen diese Forderungen erhobenen Bedenken hält Redner für nicht stichhaltig.

In der sich an das Ebert'sche Referat anschließenden Erörterung habe auch der Geh. Oberregierungsrat v. Meyeren aus dem preussischen Handelsministerium erklärt, er glaube, daß in nächster Zeit eine Regelung der Sonntagsruhe im Schifffahrtsgewerbe zu erwarten sei, und zwar glaube er, daß darüber nur wenige Monate vergehen würden. — Der Kongress, zu dem anscheinend weder die rheinischen Handelskammern noch die Rhedereien eingeladen waren, stimmte den Forderungen des Berichterstatters allerdings einstimmig bei.

An diesen Vorgängen könne man, fuhr der Vortragende weiter fort, sehen, wohin die Heißsporne unter den „Sozialpolitikern“ unser Erwerbsleben führen wollten. Leute, die einmal auf der Elbe gefahren seien, erlaubten sich, die Betriebsverhältnisse eines schwierigen Gewerbes reglementieren zu wollen. Was würde wohl die Geistlichkeit dazu sagen, wenn ein Laie, der einmal, um die Aussicht in das Schiff der Kirche zu genießen, die Kanzel bestiegen habe, und sich nunmehr herausnehmen wollte, Vorschriften für die Predigtthätigkeit der Geistlichen aufzustellen und diese als gesetzgeberische Maßnahmen zu fordern?

So lägen die Verhältnisse außerordentlich ernst. Viele Kräfte seien am Werke und seien bemüht, daß zu zerstören, was die Opferwilligkeit des die Flüsse regulierenden Staates und der die Häfen errichtenden Kommunen, die Kunst der Technik und die Tüchtigkeit der Schiffahrtstreibenden in jahrzehntelanger Arbeit geschaffen hätten: einen Binnenschiffahrtsverkehr, der den weitesten produktiven Kreisen unseres Vaterlandes zum Segen gereiche, und einen Binnenschiffahrtsbetrieb, der neben Eisenbahnen und Seeschiffahrt zu den wichtigsten Trägern des modernen Verkehrs gerechnet werden müsse.

Alle Freunde eines gesunden Fortschritts müßten den rückschrittlichen Bestrebungen jener „überzeugten“ Sozialpolitiker und der vielen „Mitläufer“ einen energischen Widerstand entgegensetzen, wo es gelte, unberechtigte sachliche oder vermeintliche persönlichen Interessen, die den Interessen der Allgemeinheit schnurstracks zuwiderlaufen, zurückzudrängen.

So müsse auch Front gemacht werden gegen alle Eingriffe in die Lebensbedingungen der deutschen Binnenschiffahrt, über die selbst das Ausland mit Bewunderung erfüllt sei.

Herr Konsistorialrat Professor Martius begründete seine Anwesenheit in der Vereinsversammlung mit dem von ihm geäußerten Wunsche, die Ansicht der Vertreter der Schiffahrt über die Sonntagsruhe aus eigener Wahrnehmung kennen zu lernen. Den Vorwurf einer aus dem Exposé abgeleiteten absichtlichen Gehässigkeit gegen die Schiffahrt müsse er zurückweisen. Die innere Mission beschäftige sich fortgesetzt mit der Frage der Sonntagsruhe, die auch Gegenstand der Besprechung in einer in Magdeburg abgehaltenen Konferenz von Geistlichen gewesen sei. Wenn Referent die im Exposé enthaltenen Ausführungen als unwahr hingestellt habe, so sei er mit dieser seiner Kritik zu weit gegangen. Das Exposé könne wohl Unrichtigkeiten enthalten, absichtliche Unwahrheiten lägen demselben aber fern, da man den Geistlichen, welche das Exposé verfaßt, doch auch zutrauen müsse, daß die aufgestellten Behauptungen sich auf Angaben an der Schiffahrt Beteiligter gründen.

Wenn das Exposé, wie er heute höre, Behörden zugänglich gemacht worden sei, bevor den Vertretern der Schiffahrt Gelegenheit gegeben, sich zu dem Inhalt desselben zu äußern, so könne er dies nur bedauern, jedenfalls habe er hiervon keine Kenntnis gehabt.

Auf den Gegenstand einzugehen, müsse er sich versagen, da er der praktischen Tätigkeit der Schiffahrt fern stehe und an den Verhandlungen in dieser Frage nur zu seiner Information teilgenommen habe, weshalb er auch der jedenfalls an den Vortrag des Referenten sich anschließenden Diskussion beizuwohnen nicht in der Lage wäre.

Vom Referenten wurde dem Vorredner erwidert, daß er das Gesagte aufrecht erhalten müsse und kein Wort davon zurücknehmen könne.

Herr Stadtrat Wankel gab der Ansicht Ausdruck, daß in den bekannt gegebenen Anträgen der Geistlichkeit eine neue Gefährdung der Schiffahrt zu erblicken sei. Die ganze Tendenz der Staatsregierung laufe durch ihre tarifarischen und sonstigen Maßnahmen nur darauf hinaus, den Betrieb der Schiffahrt zu schwächen. Sei ja doch die Tatsache bezeichnend genug, daß die für Seehäfen eingeführten Ausnahmetarife den Binnenhäfen an der Elbe verweigert würden, um die lästige Konkurrenz der Schiffahrt, wo angängig, zu beseitigen.

Der Schifferstand sei der gesündeste Stand, was nicht sein könnte, wenn die behauptete Überlastung der Schiffsmannschaft in der Tat bestände. Erholungsbedürftigkeit der Mannschaft sei daher ein geflügeltes Schlagwort, welches der Gesundheitszustand der Schiffsmannschaft direkt widerlege.

Aus einer statistischen Zusammenstellung seiner Fahrzeuge habe er ermitteln können, daß seine Leute im Jahre durchschnittlich 10 Sonntage in Fahrt gewesen wären. Da das Jahr 52 Sonntage habe, so wären der Mannschaft 42 Sonntage zur Ruhe und Sonntagsheiligung verblieben. Es sei daher unzutreffend, daß in der Schifffahrt eine Sonntagslosigkeit bestehe, da in Rücksicht auf die kurze Reisedauer und das lange Liegen an Umschlagsplätzen sich in den anderen Betrieben ganz gleiche Verhältnisse ergeben werden.

Der Vorsitzende erklärte, daß er die Anträge der Schifferseelsorge für sehr gefährlich ansehe.

Es sei daher notwendig, eine kräftige Abwehr gegen die geplanten Bestrebungen in jedem einzelnen Falle, wo die Sonntagsruhe Gegenstand von Verhandlungen in Schifffahrtskreisen und in sonstigen Kreisen der Kaufmannschaft und der Industriellen bilde, eintreten zu lassen.

Der Vorstand habe, um die Angelegenheit der Öffentlichkeit zur Kenntnis zu bringen, eine Resolution verfaßt, deren Annahme er für sehr wünschenswert halte.

Die hierauf zur Verlesung gebrachte Resolution hat folgenden Wortlaut:

Die heute tagende Versammlung des Vereins zur Förderung der Elbschifffahrt hat von den Anträgen und Begründungen Kenntnis genommen, die als Ergebnis einer Konferenz der Flußschifferseelsorger (Stromgemeinschaft der Elbe) dem Zentralauschuß für die innere Mission der evangelischen Kirche eingereicht worden sind, um die Notwendigkeit der Sonntagsruhe im Schiffergewerbe zu begründen.

Die in der Versammlung anwesenden Vertreter der Elbschifffahrt sprechen ihr lebhaftes Bedauern darüber aus, daß die den praktischen Betriebsverhältnissen fernstehenden Vertreter der Geistlichkeit in Verfolgung ihrer der Sonntagsheiligung dienenden Zwecke in das wirtschaftliche Leben der Binnenschifffahrt mit Anträgen eingreifen, die den Zweck verfolgen, den gesamten Dampfer- und Schleppverkehr an Sonn- und Feiertagen zum Stillliegen gebracht zu sehen.

Der Versuch aber, durch die Zulassung der Segelschifffahrt an Sonn- und Feiertagen einen Gegensatz zwischen Dampfschifffahrt und Privatschifffahrt zu schaffen, muß, weil er die gesamte Schifffahrt schädigt, nachdrücklich zurückgewiesen werden.

Der Behauptung, daß der Schiffsmannschaft bei den heutigen Betriebsverhältnissen zur Sonntagsruhe keine genügende Zeit bleibe, muß entschieden entgegengetreten werden, da durch reichsamtliche Erhebungen bereits im vollen Umfange nachgewiesen ist, daß den Mannschaften eine ausreichende Zeit für die Sonntagsruhe geboten wird.

Eine Einstellung des Dampfer- und Schleppverkehrs an Sonn- und Feiertagen in der Binnenschifffahrt läßt sich wegen der elementaren und Wasserverhältnisse der Elbschifffahrt einerseits und der Beziehungen zur Seeschifffahrt andererseits, mit denen die Schifffahrt stets rechnen muß, überhaupt nicht durchführen, wenn Handel, Industrie und Landwirtschaft nicht in ganz empfindlicher Weise geschädigt und der Schifffahrt selbst uneinbringliche Verluste bereitet werden sollen.

Ein Ruhen der Elbschifffahrt an Sonn- und Feiertagen würde selbst dann nicht möglich sein, wenn alle Verkehrsgewerbe zur Einhaltung völliger Sonntagsruhe gezwungen würden, weil ein Ruhezwang der Schifffahrt an Sonn- und Feiertagen ein Anhäufen der Fahrzeuge auf dem ganzen Stromlauf der Elbe nach sich ziehen müßte, die dadurch hervorgerufenen Gefahren bei der Wiederaufnahme der Fahrt aber so erheblich werden würden, daß jeder geregelte Verkehr dann ausgeschlossen und die Gefahren für Schiffe, Ladung und Mannschaft ganz erheblich vermehrt werden würden.

In finanzieller Hinsicht würde ein Verbot, an Sonn- und Feiertagen Dampfer mit oder ohne Schleppzug verkehren zu lassen, durch die längere Fahrtdauer eine Verteuerung der Frachten zur Folge haben müssen, die den Transport vieler und besonders eiliger Güter

wegen der Konkurrenz der Eisenbahnen vom Wasserwege verdrängen und dazu führen würde, die eigenwirtschaftlichen Verhältnisse der Schifffahrt in ihren Grundfesten zu erschüttern.

Das Einschränken des Dampferverkehrs an Sonn- und Feiertagen würde die Einstellung jeden Personenverkehrs bedingen und damit die auf Sonn- und Feiertage in der Hauptsache angewiesene Personenschifffahrt völlig lahm legen.

Alle diese Erwägungen müssen zu dem Beschlusse führen, daß reichsgesetzliche Vorschriften bezüglich Einführung der Sonntagsruhe für die Elbschifffahrt, weil weder notwendig noch durchführbar, zu verwerfen sind. Bestrebungen, die einseitig soziale Zwecke verfolgen, ohne die wirtschaftlichen Interessen der Schifffahrt, des Handels, der Industrie und der Landwirtschaft zu schonen, müssen mit allen Mitteln bekämpft werden.

### III. Behördliche Bekanntmachungen.

An behördlichen Bekanntmachungen und Polizeiverordnungen, die in Hinsicht auf die Schifffahrt seit unserem vorjährigen Berichte erlassen worden sind, führen wir die nachstehenden auf:

#### Polizeiverordnung,

betreffend den gewerbsmäßigen Betrieb der Personendampfschifffahrt auf der preussischen Elbstrecke von der sächsischen Grenze bis zur Seemündung.

Auf Grund des §. 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G. S. S. 195) werden hierdurch für die gewerbsmäßige Ausübung der Personendampfschifffahrt auf der preussischen Elbstrecke von der sächsischen Grenze bis zur Seemündung folgende Vorschriften erlassen:

#### Erlaubnisschein.

§. 1. Mit einem Dampfschiffe dürfen Personen gewerbsmäßig nur dann befördert werden, wenn der Führer des Dampfschiffes außer dem im §. 10 der Additionalakte zur Elbschiffahrtsakte vom 13. April 1844 vorgeschriebenen Schiffspatent noch mit einem besonderen von dem zuständigen Wasserbauinspektor für das Dampfschiff nach Maßgabe der nachstehenden Vorschriften auszustellenden Erlaubnisschein versehen ist.

Zuständig für die Erteilung des Erlaubnisscheins ist der Wasserbauinspektor, in dessen Bezirk der Heimatsort des Schiffes liegt oder, wenn dieser nicht an der dem Oberpräsidenten der Provinz Sachsen unterstellten Elbestrecke liegt, derjenige Wasserbauinspektor, in dessen Bezirk die Personenfahrten vorgenommen werden sollen, bzw. dessen Bezirk bei den Fahrten zuerst berührt wird.

Die in anderen Elbuferstaaten heimatberechtigten Dampfschiffe unterliegen bei einmaligen Fahrten auf der preussischen Elbe vorstehenden Bestimmungen nicht, sofern sie von ihrer zuständigen Behörde einen Erlaubnisschein zum Betriebe der Personendampfschifffahrt auf der Elbe führen und die höchstzulässige Anzahl der gleichzeitig aufzunehmenden Fahrgäste darin festgesetzt ist. Werden aber mit derartigen Dampfschiffen regelmäßig wiederkehrende Fahrten innerhalb des preussischen Gebiets ausgeführt, so muß der Führer des Schiffes mit dem vorstehend in Abs. 1 und 2 erwähnten Erlaubnisschein versehen sein.

§. 2. Der Erlaubnisschein wird erst erteilt, nachdem die Tauglichkeit des Dampfschiffes hinsichtlich der Beschaffenheit des Schiffskörpers, der Maschine, des Ruders und der Ausrüstung, sowie der Manövrier- und Steuerfähigkeit, und die höchstzulässige Anzahl der gleichzeitig aufzunehmenden Fahrgäste festgestellt ist. Der Unternehmer hat die Zeichnungen und Beschreibungen des Dampfers sowie die sonstigen Schiffs-papiere (Gichschein, Schiffspatent) rechtzeitig mindestens 4 Wochen vor der Untersuchung dem Wasserbauinspektor einzureichen und sodann das fertig ausgerüstete und bemannte Dampfschiff zum Zwecke der Untersuchung an einem von diesem zu bestimmenden Tage und Orte vorzuführen. Der untersuchende Wasserbauinspektor bestimmt, ob das Dampfschiff zwecks Untersuchung auf Land zu nehmen ist.

Änderungen, die nach Ertheilung des Erlaubnisscheins hinsichtlich des Dampfschiffes oder des Eigentümers oder der Zahl der Besatzung eintreten, sind dem zuständigen Wasserbauinspektor durch den Betriebsunternehmer sofort anzuzeigen; auf Verlangen des Wasserbauinspektors ist der Betrieb solange einzustellen, bis die Änderung auf dem Erlaubnisschein von ihm genehmigt ist.

§. 3. Der Erlaubnisschein muß enthalten: den Namen oder die Bezeichnung des Dampfschiffes, den Namen und den Wohnort des Eigentümers, die Bezeichnung der auf dem Schiff angestellten Personen nach ihrer Zahl und Dienststellung, die höchstzulässige Zahl der gleichzeitig aufzunehmenden Fahrgäste, den höchstzulässigen Überdruck des Dampfkessels und die Maschinenstärke in indizierten Pferdestärken. Für die Richtigkeit der im Erlaubnisschein gemachten Angaben ist der Unternehmer verantwortlich. Als Unternehmer im Sinne dieser Polizeiverordnung gilt auch derjenige, welcher Dampfschiffe an Dritte zum Zwecke der Personenbeförderung gewerbmäßig oder entgeltlich überläßt.

§. 4. Der Erlaubnisschein ist alljährlich, spätestens 14 Tage vor Eröffnung des Betriebes an den zuständigen Wasserbauinspektor behufs Erneuerung einzureichen. Er ist ebenso wie das Schiffspatent bei der Fahrt stets auf dem Dampfschiffe mitzuführen und dem Stromaufsichtsbeamten auf Verlangen vorzuzeigen.

#### Beschaffenheit und Ausrüstung der Dampfschiffe.

§. 5. Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, daß das Dampfschiff nebst Dampfkessel und Maschine während des Betriebes sich in gutem und brauchbarem Zustande befindet.

Die für den Ortsverkehr auf der Strecke vom Kotehorn bis Herrenkrug bei Magdeburg bestimmten Personendampfschiffe dürfen höchstens 25 m lang sein, müssen aber zwischen den Spanten eine Breite von mindestens ein Fünftel ihrer Länge haben.

§. 6. Die Zahl der Personen, welche nach dem Erlaubnisschein gleichzeitig auf dem Schiffe befördert werden darf, ist auf einer in die Augen fallenden stets gut sichtbaren Tafel in mindestens 15 cm hoher Schrift anzugeben.

§. 7. Das für die Benutzung der Fahrgäste bestimmte Deck muß mit einer starken Einfriedigung von mindestens 85 cm Höhe, von Oberlante Deck aus gemessen, versehen sein. Besteht die Einfriedigung aus Stützen, welche untereinander durch Stangen oder Ketten verbunden sind, so darf die Entfernung der Stützen von einander 1 m nicht überschreiten. Derartige Einfriedigungen müssen am oberen Ende mit einer festen Handleiste und in den Zwischenfeldern soweit mit Geflecht, Stangen oder Ketten versehen sein, daß ein Durchfallen von Personen unmöglich wird.

§. 8. Die Eingänge zu den Maschinen- und Kesselräumen und die Treppenzugänge müssen sicher eingefriedigt oder in anderer Weise gegen das Hinein- oder Herabfallen geschützt sein. Die Stellung der Rudervorrichtung und der Kommandobrücke muß den dort beschäftigten Personen einen freien Überblick nach allen Seiten gewähren, auch darf der Zugang vom Deck zur Rudervorrichtung und zur Kommandobrücke durch Fahrgäste nicht behindert werden.

§. 9. Jedes Dampfschiff hat bei einer Aufnahmefähigkeit bis zu 200 Personen mindestens ein Boot, bei größerer Aufnahmefähigkeit mindestens zwei Boote von ausreichender Größe mitzuführen, welche stets unbeladen bleiben und zum sofortigen Gebrauch klar sein müssen.

Bei denjenigen Dampfschiffen, welche sich auf kurze Fahrten in der Nähe belebter Ufer beschränken, kann die Mitführung von Booten durch den Wasserbauinspektor erlassen oder auf ein Boot beschränkt werden.

Jedes Dampfschiff muß mit den der Größe des Schiffes entsprechenden Anker samt ausreichenden Ketten, sowie mit einem Reserveanker ausgerüstet sein. Bei größeren Dampfschiffen ist auf Anordnung des Wasserbauinspektors noch ein zum Gebrauch stets fertiger Achteranker nebst ausreichender Kette an Bord zu halten. Jedes Dampfschiff hat bei einer Aufnahmefähigkeit bis 200 Personen 4 Rettungsringe mit Leinen und für je 100 Personen mehr je einen weiteren Rettungsring zu führen, welche auf dem Schiff zweckmäßig verteilt an leicht zugänglichen Stellen aufzubewahren sind. Außerdem muß jedes Dampfschiff mit den zum Betriebe erforderlichen Staken, Tauen, Landstegen usw. nach näherer Bestimmung des Wasserbauinspektors ausgerüstet sein. Ein Geräteverzeichnis ist an Bord zu führen und stets auf dem Laufenden zu erhalten.

Dampfschiffe, welche in dieser Beziehung zu Ausstellungen Anlaß geben, können, abgesehen von der dem Unternehmer dafür treffenden Strafe, so lange außer Betrieb gesetzt werden, bis die Ursachen ihrer Ausschließung beseitigt sind.

Alljährlich findet eine Untersuchung der Dampfschiffe durch den Wasserbauinspektor statt. Diese Untersuchung soll mindestens alle fünf Jahre unter Trockenlegung des Schiffes erfolgen.

#### Bemannung.

§. 10. Jedes Dampfschiff in Fahrt muß an Mannschaft mindestens einen Schiffer (Schiffsführer), ferner einen Mann zur Bedienung der Maschine, einen Heizer und einen Deckmann zum Schiffsdienst haben. Bei Dampfschiffen mit einer Aufnahmefähigkeit von mehr als 200 Personen muß außer dem Schiffer (Schiffsführer) noch eine zweite Person der Schiffsbesatzung das für die Ausübung der Dampfschiffahrt auf der Elbe vorgeschriebene Schifferpatent besitzen.

Für kleine Dampfboote kann von dem Wasserbauinspektor eine geringere Mannschaftszahl gestattet werden, namentlich kann bei Dampfschiffen, bei denen Maschine und Kessel zu gleicher Zeit von einem Mann bedient werden können, von der Bereitstellung des Heizers Abstand genommen werden.

Der Schiffer (Schiffsführer) — bzw. der Stellvertreter desselben — muß nicht nur im Besitze eines Schifferpatents für Dampfschiffsführer sein, sondern außerdem seine Befähigung als Führer eines Personendampfers dem Wasserbauinspektor durch ausreichende Zeugnisse oder durch eine besondere Prüfung vor diesem nachweisen.

§. 11. Der Schiffer (Schiffsführer) hat in allem, was das Dampfschiff, die Leitung und Erhaltung der Fahrzeuge, sowie die Aufrechterhaltung der Ordnung auf diesen betrifft — vorbehaltlich der Befugnisse der Stromaufsichtsbeamten — den Befehl über die Mannschaft und die Aufsicht über alle sonst an Bord befindlichen Personen. Während der Fahrt darf der Schiffer (Schiffsführer) die Führung des Schiffes nur vorübergehend einem geeigneten Stellvertreter, niemals aber anderweitigen unberufenen Personen ganz oder teilweise überlassen.

§. 12. Dem Trunke ergebene oder sonst als unzuverlässig bekannte Personen dürfen bei dem Dampfschiffsdienst nicht angestellt werden bzw. müssen auf erfolgte Anforderung des Wasserbauinspektors sofort aus dem Dienste entlassen und durch geeignete andere Personen ersetzt werden. Gegen die Fahrgäste hat sich die gesamte Mannschaft eines ruhigen und höflichen Verhaltens zu befleißigen.

#### Ausübung des Betriebes.

§. 13. Schiffer (Schiffsführer) und Schiffsmannschaft sind verpflichtet, dafür zu sorgen, daß das Personendampfschiff sich stets in einem sauberen, reinlichen und ordnungsmäßigen Zustande befindet, sobald Fahrgäste zur Fahrt zugelassen werden.

Kein Personendampfschiff darf gleichzeitig eine größere Zahl von Personen befördern, als nach dem Erlaubnischein und nach der auf dem Schiffe angebrachten Tafel zulässig ist. Verantwortlich hierfür, sowie für die richtige Verteilung der Fahrgäste ist der Schiffer (Schiffsführer). Bei der Ermittlung der zulässigen Anzahl der Fahrgäste werden je 3 Kinder unter 14 Jahren gleich 2 Erwachsenen gerechnet. Der für einen Kinderwagen beanspruchte Raum wird dem Raum für zwei erwachsene Personen, der für einen Hund beanspruchte Raum für eine erwachsene Person gleich gerechnet.

Überzählige Fahrgäste müssen auf Anordnung des Schiffers (Schiffsführers) oder des zuständigen Aufsichtsbeamten der Strom- bzw. Ortspolizeibehörde (vergl. §. 23 Abs. 2) sofort das Dampfschiff verlassen.

Die gewerbsmäßige Beförderung von Personen, auf Rähnen oder Prähmen u., die von einem Dampf- oder Motorboot geschleppt werden, ist verboten.

Die für Fahren geltenden abweichenden Bestimmungen werden hierdurch nicht berührt.

§. 14. Zum Auf- und Absteigen sind von den Fahrgästen nur die dazu bestimmten Ein- und Ausgänge, Treppen und Landebrücken zu benutzen. Das Auf- und Absteigen darf bei Anlegestellen erst nach vollständiger Festlegung des Dampfschiffs, bei Kahnstationen erst nach Aufhören der Fahrt des Dampfers erfolgen und hat im übrigen nach näherer Anweisung des Schiffers (Schiffsführers) oder der zuständigen Aufsichtsbeamten stattzufinden.

§. 15. Während des Aus- und Einsteigens der Fahrgäste ist auf dem Ufer neben der Landungsbrücke, oder wenn die Dampfschiffe unmittelbar am Ufer anlegen, an dem Schiffsbrett mindestens ein Mann, bei starkem Verkehr und bei größeren Dampfern, welche außer dem Schiffsführer zwei oder mehr Bootskleute haben, an jeder Seite der Brücke (oder des Brettes) ein solcher zur Aufrechthaltung der Ordnung aufzustellen. Der Mann hat darauf zu halten, daß zunächst nur die das Schiff verlassenden Personen, und erst nachdem diese die Landungsbrücke (oder das Brett) überschritten haben, die einsteigenden Fahrgäste, die bezeichneten Zugänge betreten.

Das Aus- und Einladen von Gütern, mit Ausnahme des Gepäcks der absteigenden Fahrgäste, darf an den für das Auf- und Absteigen der Personen dienenden Ausgängen oder Landebrücken erst erfolgen, nachdem die absteigenden Fahrgäste das Schiff verlassen haben. Dagegen haben an Kahnstationen die auf das Dampfschiff aufsteigenden Personen den Kahn zuerst zu verlassen und es darf die Aufnahme der vom Dampfschiff absteigenden Personen in den Kahn erst erfolgen, nachdem auch alle für das Dampfschiff bestimmten Güter auf dieses geschafft worden sind.

Das Deck und die Kajüten der Dampfschiffe sind bei Dunkelheit hinreichend zu beleuchten jedoch so, daß durch die Beleuchtung andere Schiffe nicht irregeleitet werden können. Auf jedem Dampfschiff, welches eine andere Beleuchtung als Lampen besitzt, ist eine angemessene, durch den Wasserbauinspektor festzusetzende Anzahl Lampen als Sicherheitslampen mitzuführen.

Bei Fahrten während der Nacht oder bei unsichtigem Wetter muß auf dem von Personen stets frei zu haltenden Vorderteil des Deckes eine Wache aufgestellt sein. Wenn auf einer Anlegestelle das Aufnehmen oder Absetzen von Fahrgästen ohne Gefahr für die Personen nicht erfolgen kann, so darf solches nicht stattfinden. Vor der Abfahrt von einer Anlegestelle und bei der Annäherung an Anlegestellen ist mit der Schiffsglocke zu läuten bezw. die Dampfpfeife zu gebrauchen. Befindet sich auf dem Schiffe selbst eine Schankwirtschaft, so darf deren Betrieb weder von dem Schiffer (Schiffsführer) noch von der Schiffsmannschaft ausgeübt werden. Im übrigen gelten für die Ausübung des Betriebes und hinsichtlich der gegenseitigen Befugnisse und Obliegenheiten des Schiffers (Schiffsführers), der Mannschaften und der Fahrgäste die für die Dampfschiffahrt auf der Elbe bestehenden allgemeinen Vorschriften. Für den Ortsverkehr im Bereiche der Stadt Magdeburg ist es indes gestattet, die den Zwecken des Ausweichens dienenden, sowie die bei dem An- und Abfahren erforderlichen Signale in Abweichung von der Polizei-Verordnung vom 9. August 1888 anstatt mit der Glocke auch mit der Dampfpfeife zu geben.

#### Verhalten der Fahrgäste.

§. 16. Die Fahrgäste sind verpflichtet, sich den vom Schiffer (Schiffsführer) oder von dem Stromaufsichtsbeamten hinsichtlich der Aufrechthaltung der Ordnung auf dem Dampfschiffe getroffenen Anordnungen ohne Widerspruch zu fügen. Widersehlige, Unordnung erregende Personen dürfen auch während der Fahrt von dem Dampfschiffe entfernt werden. Im übrigen dürfen von der Beförderung auf den regelmäßig der Personenbeförderung dienenden Dampfschiffen nur solche Personen ausgeschlossen werden, welche betrunken sind oder welche die Mitfahrenden durch abstoßende Krankheitserscheinungen oder ein unreinliches Äußere belästigen. Mitgeführte Hunde müssen so untergebracht werden, daß eine Belästigung der Fahrgäste durch sie nicht eintritt.

Jedermann muß für das unbehinderte Auf- und Absteigen sowie Aus- und Einladen Platz machen. Das Drängen, Stoßen und Schieben ist hierbei verboten.

Den Fahrgästen ist das Betreten der Kommandobrücke und der Radkasten nicht gestattet. Auf denjenigen Dampfschiffen, welche ein vorschriftsmäßig hergerichtete Oberdeck mit besonderem Ausgang besitzen, darf dieses von den Fahrgästen nach näherer Bestimmung des Schiffers (Schiffsführers) zum Aufenthalt benutzt werden. Bedingung ist hierbei, daß der Stand des Schiffsführers und Steuermannes durch die das Oberdeck betretenden Fahrgäste in keiner Weise behindert wird.

#### Planmäßige Personenfahrten.

§. 17. Unternehmer, welche Fahrten von Personendampfern zwischen bestimmten Orten mit regelmäßig festgesetzten Abfahrts- und Ankunftszeiten unterhalten wollen, haben alljährlich 14 Tage vor Beginn



der Fahrten den zuständigen Wasserbauinspektoren sowie den Polizeibehörden derjenigen Orte, an denen das Schiff anlegen soll, einen vollständigen Fahrplan vorzulegen, aus welchem die Abfahrts- und Ankunftszeiten, die Anlegestellen und die Fahrpreise ersichtlich sind.

§. 18. Der Fahrplan nebst einem Verzeichnis der Fahrpreise ist nach erfolgter Genehmigung auf den Dampfern und an den Anlegestellen an leicht zugänglichen Stellen auszuhängen. Der Fahrplan ist, soweit nicht unvermeidliche Betriebsstörungen es hindern, pünktlich einzuhalten. Abweichungen bedürfen der Genehmigung der zuständigen Wasserbauinspektoren und Polizeibehörden und sind an den Anlegestellen durch Anschlag bekannt zu machen.

Höhere als die genehmigten Fahrpreise dürfen nicht gefordert werden. Für die richtige Innehaltung der Fahrzeit und der Fahrpreise ist der Unternehmer verantwortlich. Ziel und Richtung der einzelnen Personendampferfahrten ist in geeigneter Weise dem Publikum kenntlich zu machen. Von der Aufnahme wie der Einstellung der Fahrten sind die zuständigen Ortspolizeibehörden und Wasserbauinspektoren in Kenntnis zu setzen, auch sind Betriebseinstellungen durch Anschlag an den Anlegestellen bekannt zu geben.

§. 19. Im Ortsverkehr innerhalb Magdeburgs, sowie im regelmäßigen Verkehr mit den Vororten nach oberhalb bis Schönebeck, nach unterhalb bis Rogätz darf ein Durchfahren der Strombrücke nicht stattfinden, es dürfen somit die für die Fahrten nach der Salzquelle und darüber hinaus bis einschließlich Schönebeck bestimmten Personendampfschiffe nur an den oberhalb der Strombrücke belegenen Anlegestellen, die nach dem Herrenkrug und darüber hinaus bis einschließlich Rogätz fahrenden Personendampfschiffe nur an den unterhalb der Strombrücke belegenen Anlegestellen Fahrgäste aufnehmen oder absetzen.

#### Nicht regelmäßige Personenfahrten.

§. 20. Unternehmer, die zwar gewerbmäßig, aber nicht regelmäßig, d. h. nach einem genehmigten Fahrplan (§. 17), Fahrten zur Personenbeförderung mit Dampfschiffen ausführen, haben sowohl den in Betracht kommenden Ortspolizeibehörden als auch dem zuständigen Wasserbauinspektor während der Geschäftsstunden und spätestens 4 Stunden vor dem Antritt der Fahrt Anzeige zu erstatten; dabei sind insbesondere anzugeben die Abfahrts- und Ankunftszeiten, das Reiseziel und die auf der Fahrt etwa zu berührenden Anlegestellen. Diese Fahrten sind den Bestimmungen des §. 19 betreffs Durchfahren der Strombrücke nicht unterworfen.

#### Einrichtung von Anlegestellen.

§. 21. Zur Einrichtung und Benutzung von Anlegestellen für die Personen-Dampfschiffahrt ist, abgesehen von der etwa sonst dazu erforderlichen Genehmigung, eine besondere Erlaubnis des zuständigen Wasserbauinspektors einzuholen. Anträge auf Erteilung der Erlaubnis sind alljährlich mindestens 4 Wochen vor dem Beginne der regelmäßigen Fahrten an den zuständigen Wasserbauinspektor zu richten.

Die Anlegestellen unterliegen der Überwachung durch den Wasserbauinspektor und sind nach dessen Anordnungen einzurichten und zu unterhalten. Insbesondere sind an jeder Anlegestelle die erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um das Aus- und Einsteigen der Fahrgäste gefahrlos und bequem zu machen. Die Landungsstege, welche die Anlegestelle mit dem Ufer verbinden, müssen mindestens 1 m breit und an beiden Seiten mit genügend starken Geländern versehen sein. Ist zur Verbindung des Schiffs mit dem Ufer oder der Anlegestelle das Auslegen eines Laufsteiges vom Schiff aus erforderlich, so muß dieser mindestens 0,50 m Breite besitzen und durch ein Geländer geschützt werden. Die Dampferanlegestellen sind bei eintretender Dunkelheit für die Dauer des Betriebes genügend zu erleuchten.

#### Polizeiliche Beaufsichtigung der Fahrzeuge und des Betriebes.

§. 22. Der Wasserbauinspektor ist befugt, sich jederzeit persönlich oder durch ihm unterstellte Beamte während des Stillliegens und während der Fahrt von dem Zustande des Dampfschiffs nebst Zubehör zu überzeugen, auch die Zahl und Befähigung der Schiffsbesatzung zu überwachen. Zu diesem Zwecke ist dem Wasserbauinspektor und den zuständigen Aufsichtsbeamten der Strompolizeibehörde die Mitfahrt auf dem Schiffe jederzeit unentgeltlich zu gestatten.



§. 23. Dampfschiffe, welche den gestellten Anforderungen in Bezug auf ihre Beschaffenheit oder ihre Bemannung nicht entsprechen, müssen außer Betrieb gestellt werden und dürfen erst wieder in Betrieb genommen werden, nachdem dies von dem Wasserbauinspektor genehmigt worden ist. Der Erlaubnißschein ist für diese Zeit einzuziehen.

Hinsichtlich der Zahl der gleichzeitig zu befördernden Fahrgäste unterliegen die Personendampfschiffe an den Ein- und Absteigestellen neben der Aufsicht durch Strompolizeibeamte auch der der Ortspolizeibehörde, weshalb auch den Beamten der Ortspolizeibehörde die Mitfahrt auf dem Schiffe jederzeit unentgeltlich zu gestatten ist.

Besondere Bestimmungen für Motorboote, welche zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen bestimmt sind.

§. 24. Zu den Motorbooten zählen die durch Elektrizität oder Verwendung von Petroleum, Benzin, Naphta, Gas und ähnlichen Stoffen bewegten Boote.

§. 25. Für die Motorboote, die zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen bestimmt sind, gelten alle vorstehend für Dampfschiffe gegebenen Vorschriften mit folgender Abweichung:

Jedes Motorboot in Fahrt muß an Mannschaft mindestens einen Steueremann, der, falls kein besonderer Schiffer (Schiffsführer) bestellt ist, zugleich als solcher gilt, und einen Mann zur Bedienung der Maschine haben. Für kleinere Motorboote kann der Wasserbauinspektor die Bemannung mit nur einer Person zulassen.

#### Strafen.

§. 26. Übertretungen vorstehender Bestimmungen werden, soweit sie in den allgemeinen Gesetzen nicht mit höheren Strafen bedroht sind, mit Geldstrafe bis zu 60 Mark oder mit verhältnismäßiger Haft bestraft.

#### Schlußbestimmung.

§. 27. Diese Polizeiverordnung tritt am 1. März 1907 in Kraft. Die Polizeiverordnung vom 21. Dezember 1893, sowie etwaige anderweite entgegenstehende Bestimmungen sind von da ab aufgehoben. Magdeburg, den 24. Februar 1907.

Der Oberpräsident (Elbstrombauverwaltung).  
v. Wilnowski.

#### Polizeiverordnung,

##### betreffend das Schleppen und Fahren von gekuppelten Fahrzeugen auf der Elbe.

Auf Grund des §. 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G.-S. S. 195) wird hierdurch über das Schleppen und Fahren von gekuppelten Fahrzeugen, unbeschadet der für einzelne Stromstrecken sowie der für starkgekrümmte, enge oder seichte Fahrwasserstellen bestehenden besonderen Vorschriften, folgendes verordnet:

§. 1. Auf der preußischen Elbstrecke von der sächsischen bis zur oberen anhaltischen Grenze ist auf der Fahrt zu Tal das Schleppen nebeneinander gekuppelter Fahrzeuge mit der Maßgabe gestattet, daß die Fahrzeuge bei Wasserständen von weniger als 0,50 m am Pegel zu Torgau eine Gesamtbreite von 16,0 m, bei höheren Wasserständen eine Gesamtbreite von 20,0 m nicht überschreiten dürfen.

Auf der Fahrt zu Berg ist es bei jedem Wasserstande gestattet, Fahrzeuge in den Schlepplügen bis zu einer Gesamtbreite von 20,0 m nebeneinander zu kuppeln.

Auf der Strecke von der sächsischen Grenze bis km 126 ist es außerdem gestattet, nach den für die königlich sächsische Elbstrecke erlassenen Bestimmungen gekuppelte Fahrzeuge zu schleppen bezw. fahren zu lassen, damit dort das etwa erforderliche Umkuppeln vorgenommen werden kann.

§. 2. Auf der preußischen Elbstrecke von der unteren anhaltischen Grenze bis zur Seemündung ist das Schleppen gekuppelter Fahrzeuge zu Berg und Tal bei allen Wasserständen mit der Maßgabe gestattet, daß die Fahrzeuge auf der Strecke von der unteren anhaltischen Grenze bis oberhalb Magdeburg (km 322) eine Gesamtbreite von 20,0 m, auf der Strecke von unterhalb Magdeburg (km 331) bis zur Seemündung eine Gesamtbreite von 22,0 m nicht überschreiten dürfen.

Bei Wasserständen von mehr als 1,50 m am Pegel zu Magdeburg und 1,50 m am Pegel zu Wittenberge darf von der unteren anhaltischen Grenze abwärts bis oberhalb Magdeburg (km 322) und von unterhalb Magdeburg (km 331) bis Zollenspieker im Berg- wie im Talverkehr die Gesamtbreite der gekuppelten Fahrzeuge bis zu 24,0 m und unterhalb Zollenspieker bis zur Seewemündung bis zu 30,0 m betragen.

§. 3. Auf der Strecke von oberhalb Magdeburg (km 322) bis unterhalb Magdeburg (km 331) ist das Schleppen zu Berg mit der Maßgabe gestattet, daß die nebeneinander gekuppelten Fahrzeuge eine Gesamtbreite von 20,0 m nicht überschreiten.

Das Schleppen zu Tal, sowie das Fahren hintereinander oder in größerer Breite als 12,0 m nebeneinander gekuppelter Fahrzeuge zu Tal ist auf dieser Strecke verboten.

§. 4. Die vorstehend in §. 1 bis 3 gegebenen Vorschriften finden auch auf die Dampfschiffe und die von diesen längsseits geführten Fahrzeuge derart Anwendung, daß ein oder mehrere Fahrzeuge mit einem Dampfschiff nur dann gekuppelt werden dürfen, wenn letzteres und das bezw. die mitgeführten Fahrzeuge zusammen die als zulässig bezeichnete Höchstbreite nicht überschreiten.

Eine Ausnahme ist nur für die Strecke zwischen Lauenburg und der Seewemündung dahin gestattet, daß bis Geesthacht abwärts bei Wasserständen von mehr als 1,50 m am Pegel zu Hohnstorf und auf der weiter abwärts belegenen Strecke ohne Rücksicht auf den Wasserstand jeder Schleppdampfer zu beiden Seiten je ein leeres Fahrzeug bis zu einer Gesamtbreite von 35,0 m führen darf.

§. 5. Die für die Nacht für die Dampfer vorgeschriebenen seitlichen Lichter — §. 38 b der Polizeiverordnung für die Schifffahrt und Flößerei auf der Elbe vom 18. Februar 1894 — sind, sobald Fahrzeuge neben den Dampfern geführt werden, auf dem Außenbord dieser Fahrzeuge gut sichtbar anzubringen.

An den Dampfern sind, wenn ihre Namensbezeichnung durch das seitlich geführte Fahrzeug verdeckt wird, Schilder mit dem Namen in der durch §. 6 der Polizeiverordnung für die Schifffahrt und Flößerei auf der Elbe vom 18. Februar 1894 vorgeschriebenen Ausführung derart anzubringen, daß der Name über den längsseits geschleppten Fahrzeugen sichtbar ist.

§. 6. Bei den in Schleppzügen befindlichen Dampfbaggern, Baggerprahmen und ähnlichen kleineren Fahrzeugen gelten die unmittelbar hintereinander verbundenen Fahrzeuge, sobald sie die Länge eines größeren Elbschiffes nicht überschreiten, für ein Fahrzeug im Sinne der vorstehenden Bestimmungen.

Das an letzter Stelle einer solchen Gruppen befindliche Fahrzeug muß mit einem Steuer versehen sein, welches während der Fahrt zu bedienen ist.

§. 7. Das Schleppen von hintereinander folgenden Anhängen zu Tal ist auf den in den §§. 1 und 2 angegebenen Elbestrecken vorbehaltlich der nachstehenden Ausnahmen verboten.

§. 8. Raddampfer mit mehr als 70 qm und Schraubendampfer mit mehr als 50 qm Kesselheizfläche dürfen auf der Talfahrt bei Wasserständen von mehr als 1,50 m am Magdeburger Pegel von der unteren anhaltischen Grenze abwärts bis Zollenspieker außer den nach §. 4 gestatteten Seitenfahrzeugen zwei hintereinander hängende Staffeln (einfache oder gekuppelte) Fahrzeuge nach den durch die §§. 2 und 3 gegebenen Vorschriften im Anhang führen und auf der Strecke von Zollenspieker abwärts bis zur Seewemünde hinter zwei Staffeln gekuppelter Fahrzeuge noch ein Fahrzeug in dritter Staffel anhängen.

§. 9. Segelnde oder treibende Fahrzeuge dürfen niemals zu mehr als zweien nebeneinander gekuppelt werden; in Bezug auf die höchste zulässige Breite sind die in den §§. 1 bis 3 gegebenen Vorschriften maßgebend.

§. 10. Übertretungen der vorstehenden Vorschriften werden mit Geldstrafe bis zu 60 M. oder mit entsprechender Haft bestraft.

§. 11. Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1908 in Kraft; gleichzeitig wird die Polizeiverordnung vom 27. Februar 1898 (Amtsblatt der königlichen Regierung zu Magdeburg Jahrgang 1898 Seite 88) aufgehoben.

Magdeburg, den 30. November 1907.

Der Oberpräsident (Elbstrombauverwaltung).  
v. Wilnowski.



### Polizei-Verordnung.

Auf Grund des §. 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juni 1883 (G.-S. S. 195 ff.) wird hiermit folgendes bestimmt:

#### Einziger Paragraph.

Die Polizei-Verordnung betreffend die Schifffahrt auf der Elbe innerhalb des Döbeltigers Durchstichs vom 27. September 1898 wird hiermit aufgehoben.

Magdeburg, den 20. Dezember 1907.

Der Oberpräsident (Elbstrombauverwaltung).  
v. Wilnowski.

### Strom- und Schifffahrts-Polizeiverordnung für den Teltowkanal und den Prinz Friedrich Leopold-Kanal.

(Sonderausgabe des Amtsblattes vom 11. Mai 1907.)

Auf Grund der §§. 138 und 139 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G.-S. S. 195 ff.) sowie der Ministerialerlasse vom 18. Juli 1885, vom 22. März 1890 und vom 7. Mai 1901 und unter Zustimmung des Bezirksausschusses wird von dem unterzeichneten Regierungs-Präsidenten als Chef der Verwaltung Märkischen Wasserstraßen die nachstehende Strom- und Schifffahrts-Polizeiverordnung erlassen:

§. 1. Die Wirksamkeit der unter dem 17. Januar 1896 erlassenen Strom- und Schifffahrts-Polizeiverordnung (Sonderausgabe des Amtsblattes vom 3. Februar 1896) mit Nachträgen sowie der Polizeiverordnung vom 24. September 1900 wird auf die im Eigentum des Kreises Teltow befindlichen Wasserstraßen ausgedehnt, und zwar den Teltowkanal von der Ausmündung aus der Glienicker Lake bei Potsdam bis zur Mündung in die Wendische Spree bei Grünau nebst dem Zweigkanal von Briez bis zur Mündung in die Oberspree bei Treptow, einschließlich der Fahrstraßen durch den Griebnitzsee und den Klein-Machnower See („Teltowkanal“) und ferner auf den Prinz Friedrich Leopold-Kanal von seiner Abzweigung aus dem Griebnitzsee bis zur Einmündung in den Großen Wannensee bei Wannsee einschließlich der Fahrstraßen im Stolper See und dem Kleinen Wannsee.

I. Zusätze zum I. Teil der Strom- und Schifffahrts-Polizeiverordnung vom 17. Januar 1896 einschließlich der Nachträge und Abänderungen.

#### Allgemeine Vorschriften für alle Wasserstraßen.

§. 2. Der §. 1 der Strom- und Schifffahrts-Polizeiverordnung vom 9. Juli 1904 (Länge und Breite der Fahrzeuge) erhält folgenden Zusatz:

Absatz 1: 65 m Länge und 8 m Breite: „g“ für den Teltowkanal mit dem Zweigkanal“ und Absatz 8: 40,20 m Länge und 4,60 m Breite hinter „von Wasserstraßen“ den Zusatz „und für den Prinz Friedrich Leopold-Kanal“.

§. 3. Der §. 5 der Strom- und Schifffahrts-Polizeiverordnung vom 17. Januar 1896 (Beleuchtung usw.) erhält unter Ziffer 5 den Zusatz:

Das erste Schiff eines von Lokomotiven geschleppten Schleppzuges hat an der Backbordseite (links) ein rotes und an der Steuerbordseite (rechts) ein grünes Licht zu führen.

Die Anbringung der Lichter erfolgt wie unter Ziffer 1 vorgeschrieben.

Jedes weitere Schiff eines von Lokomotiven geschleppten Schleppzuges hat vorn ein nur von vorn und von beiden Seiten sichtbares mattes weißes Licht an einer Stange zu fahren, ein einzeln geschlepptes oder das letzte Schiff eines Schleppzuges außerdem am Steuer ein von allen Seiten her sichtbares helles weißes Licht.

§. 4. Der §. 11 der Strom- und Schifffahrts-Polizeiverordnung vom 17. Januar 1896 (Anlegen) erhält folgenden Zusatz:

„Zusätzliche Bestimmungen für den Teltowkanal und den Prinz Friedrich Leopold-Kanal: §. 13 dieser Polizeiverordnung“.

§. 5. Der §. 12 der Strom- und Schifffahrts-Polizeiverordnung vom 17. Januar 1896 (Ein- und Ausladen und Überwintern) erhält folgenden Zusatz:

„Besondere Bestimmungen für den Teltowkanal und den Prinz Friedrich Leopold-Kanal: §. 14 dieser Polizeiverordnung“.

§. 6. Der §. 13 der Strom- und Schifffahrts-Polizeiverordnung vom 28. März 1905 (Befestigung angelegter Fahrzeuge) erhält folgenden Zusatz:

„Zusätzliche Bestimmungen für den Teltowkanal und den Prinz Friedrich Leopold-Kanal: §. 17 dieser Polizeiverordnung“.

§. 7. Der §. 27 in der Fassung der Strom- und Schifffahrts-Polizeiverordnung vom 28. März 1898 (Vorschleuserecht) erhält folgenden Zusatz:

„Besondere Bestimmungen für den Teltowkanal: §. 19 dieser Polizeiverordnung“.

§. 8. Der §. 33 der Strom- und Schifffahrts-Polizeiverordnung vom 17. Januar 1896 (Einlassen von Schutt usw.) erhält folgenden Zusatz:

„Zusätzliche Bestimmungen für den Teltowkanal: §. 18 dieser Verordnung“.

§. 9. Der §. 37 der Strom- und Schifffahrts-Polizeiverordnung vom 17. Januar 1896 und vom 12. Juli 1900 (Befugnisse der Strompolizeibeamten) erhält folgenden Zusatz:

„Für den Teltowkanal und den Prinz Friedrich Leopold-Kanal sind die den Wasserbauinspektoren und deren sämtlichen Hilfs- und Unterbeamten nach der Polizeiverordnung vom 17. Januar 1896 nebst Nachträgen zustehenden Befugnisse dem Kanaldirektor und den Kanalmeistern und Kanalaufsehern übertragen“.

§. 10. Die §§. 40 Absatz 1 und 63 Absatz 1 der Strom- und Schifffahrts-Polizeiverordnung vom 17. Januar 1896 (Verhalten während der Fahrt) erhalten folgenden Zusatz:

„Die Fahrgehwindigkeit der im Prinz Friedrich Leopold-Kanal zugelassenen Dampfschiffe und Motorboote darf 4,0 km nicht überschreiten.

Das Landen, Festmachen und Liegen der Fahrzeuge in den Fahrstraßen ist außer an den vom Kanaldirektor bestimmten Stellen verboten“.

II. Zusätze zum II. Teil der Strom- und Schifffahrts-Polizeiverordnung vom 17. Januar 1896 einschließlich der Nachträge und Änderungen.

#### Für einzelne Wasserstraßen gültige Vorschriften.

Hinter dem VII. Kapitel wird eingeschaltet: VIII. Kapitel. Teltowkanal und Prinz Friedrich Leopold-Kanal.

§. 11. Schleppdienst. Fahrzeuge jeder Art werden durch den mit behördlicher Genehmigung eingerichteten Kanal-Schleppdienst befördert. Jede andere Art der Fortbewegung, insbesondere durch eigene Kraft, durch Treidelei, mit tierischer oder menschlicher Zugkraft, durch Staken, Segeln oder Rudern, ist verboten. Ausnahmen von diesem Verbot kann der Kanaldirektor zulassen.

§. 12. Kanalmündungen. Die Durchfahrt durch die Mündung des Zweigkanals bei Treptow ist nur den Schiffen gestattet, welche von Plätzen unterhalb der Langen Brücke in Cöpenick kommen oder dorthin bestimmt sind, und außerdem den im Zweigkanal selbst löschenden oder ladenden Schiffen.

Im übrigen darf die Ein- und Ausfahrt von Lastschiffen von und nach der Havel nur durch die Kanal- und Mündung bei Klein-Glienick, der von und nach der Spree-Oder-Wasserstraße nur durch die Mündung bei Grünau erfolgen.

§. 13. Anlegen. Das Anlegen der vom Schleppzug abgekuppelten Schiffe ist nur in den zu Lös- und Liegeplätzen hergestellten Kanalerweiterungen und in den in besonderen Becken angelegten Häfen nach Anweisung der Kanalpolizeibeamten gestattet.

Die Fahrzeuge müssen dem Ufer möglichst nahe, gestreckt, d. h. hintereinander anlegen.

Der Leinenzug darf durch die am Ufer liegenden Fahrzeuge nicht behindert werden. Kein Punkt dieser Fahrzeuge darf mehr als 4 m über Wasser hinausragen.

Maße, Rauchrohre und andere scharf nach oben aufragende Teile, welche zu einem Verfangen der Treidelleine Anlaß geben können, sind beim Herannahen der Treidellokomotive niederzuliegen.

Der Schiffsführer hat dafür zu sorgen, daß während des täglichen Treidelbetriebes stets mindestens ein Mann auf Deck ist, der nötigenfalls das Treidelseil vorüberfahrender Schleppzüge überzuholen verpflichtet ist.

§. 14. Verhalten beim Löschen und Laden in den Kanalerweiterungen. Bei der Überfahrt über den Treidelweg darf das Geleise nicht gesperrt werden.

Die Streckung von Bohlen, Karrbahnen oder Brückenstege über das Geleise ist verboten.

Es dürfen für die Kreuzung des Geleises nur die für diesen Zweck hergestellten besonders befestigten Überwege benutzt werden, welche das Geleise frei durchlassen und die Karrfahrt über das Geleise ohne Karrdielen ermöglichen.

Wo diese Einrichtungen fehlen, ist das Löschen und Laden über den Leinpfad ohne Genehmigung, die auf Antrag des Besitzers der Ladestelle durch den Kanaldirektor erteilt werden kann, verboten.

§. 15. Betrieb von Kranen und sonstigen Lös- und Ladevorrichtungen. Die Errichtung von Kranen und sonstigen Lös- und Ladevorrichtungen bedarf der Genehmigung der Strompolizeibehörde.

Der Leiter des Ladegeschäfts ist verpflichtet, dafür zu sorgen, daß der Leinizug durch den Betrieb jener Anlagen nicht behindert und daß eine Berührung mit den elektrischen Leitungsanlagen oder eine Unterbrechung oder Störung in der Stromzuführung ausgeschlossen ist.

Insbesondere hat er dafür einzustehen, daß solche Anlagen, sobald und solange sie außer Betrieb sind, je nach ihrer Bauart bis hinter die Kanalgrenzen zurückgezogen oder ausgeschwenkt werden, und daß bei festen Anlagen die Haken so hoch aufgezo- gen werden, daß eine Berührung mit der Treidelleine oder der Oberleitung nicht möglich ist.

§. 16. Häfen. Bei Benutzung der öffentlichen Häfen und Liegeplätze ist den dienstlichen Anweisungen der Kanalpolizeibeamten Folge zu leisten.

Die in den öffentlichen und privaten Häfen einfahrenden, wie die ausfahrenden Schiffe dürfen die Fahrt im Kanal nicht versperren. Die auf Einfahrt in den Hafen oder auf Abholung durch die Lokomotive wartenden Schiffe dürfen nur in den neben den Hafeneinfahrten hergestellten Kanalerweiterungen liegen.

§. 17. Befestigung angelegter Fahrzeuge. Zum Festlegen sind nur die am Ufer vorhandenen Befestigungspfähle und Haltesteine usw. zu benutzen.

Die Befestigung an den Masten der elektrischen Oberleitung, den Schienen oder Schwellen ist untersagt.

Verboten ist ferner, Befestigungspfähle, Schranken, Anhaltepfähle oder Anker in die Uferböschungen über Wasser oder in die Uferbekleidungen unter Wasser einzusetzen. Die Steuer der nicht in Fahrt befindlichen Fahrzeuge sind so festzulegen, daß ihr Herumschlagen verhindert wird.

§. 18. Verhalten während des Liegens im Kanal. Jede Verunreinigung der Ufer, Leinpfade, Böschungen und sonstigen Kanalanlagen ist verboten.

Die Eigentümer der Lös- und Ladepätze sind verpflichtet, nach Anweisung der Strompolizeibehörde die von dieser für erforderlich erachteten Aborte, Bedürfnisanstalten, Müllgruben und dergleichen zu errichten und auch für Entnahmestellen von gutem Trinkwasser, welches unentgeltlich zur Verfügung steht, zu sorgen.

§. 19. Vorschleuserecht. Ein Vorschleuserecht steht im Teltowkanal nur den der königlichen Hof- und Staatsverwaltung und dem Kreise Teltow gehörigen Fahrzeugen zu.

§. 20. Floßholzverkehr. Die Flößerei wird im Teltowkanal und Prinz Friedrich Leopold-Kanal nur ausnahmsweise mit jedesmaliger Genehmigung des Kanaldirektors zugelassen.

Die Breite der Flöße darf 4,6 m, die Länge 60 m nicht überschreiten.

Für die Fortbewegung der Flöße gelten die Bestimmungen des §. 11 dieser Polizeiverordnung (Schleppdienst).

Im übrigen finden die Bestimmungen der §§. 66 bis 74 der Strom- und Schifffahrts-Polizei- verordnung vom 17. Januar 1896 auch auf den Teltow- und den Prinz Friedrich Leopold-Kanal sinn- gemäße Anwendung.



§. 21. Verhalten vor der Einfahrt in den Kanal. Der vor dem Kanal ankommende Schiffer, welcher durch den Kanalschleppdienst (§. 11 dieser Polizeiverordnung) befördert werden will, hat zunächst in der Spree oder Havel an den polizeilich bestimmten Stellen festzumachen und unter Vorlegung der Schiffs-papiere und Frachtausweise sein Schiff bei dem Kanalmeister anzumelden, auch auf dessen Verlangen und nach dessen Anweisungen das Schiff selbst zur Prüfung vorzuführen.

Die Einfahrt von der Oberspree in den Zweigkanal bei Treptow (vergl. §. 12) ist nur zulässig nach vorheriger schriftlicher oder mündlicher Anmeldung bei dem Kanalmeister in Grünau. Diese Anmeldung muß mindestens 24 Stunden vor Ankunft des Schiffes an der Kanal-mündung erfolgen.

Der §. 26 der Strom- und Schiffs-fahrts-Polizeiverordnung vom 17. Januar 1896 (Schleusenrang) findet sinngemäße Anwendung auch auf das Liegen der Schiffe vor den Kanal-mündungen.

Die Einfahrt ist nur nach Maßgabe der Anweisungen des Kanalmeisters gestattet.

§. 22. Verhalten bei der Einfahrt und bei der Zusammenstellung der Züge bis zur Abfahrt.

Nach der Einfahrt in den Kanal hat der Schiffer sein Fahrzeug ohne Aufenthalt selbst nach dem ihm angewiesenen Plage im Zuge zu bringen.

Bei der Zugbildung hat er jede zur schnellen und ungehinderten Zusammenziehung des Zuges erforderliche Hilfe nach Anweisung der Aufsichtsbeamten zu leisten, insbesondere auch bei Übernahme und Einziehung des durch die Kanalverwaltung leihweise zur Verfügung gestellten Treidelmastes, Befestigung der Treidelleine am Mast bei der Kuppelung mit den anderen Schiffen.

Sobald das Zeichen zur Abfahrt gegeben ist, müssen die Schiffer die Steuerruder zur Hand nehmen und mit allen Mannschaften für Absetzen der Schiffe vom Ufer sorgen. Der Schiffsführer ist verpflichtet, darauf zu achten, daß die Treidelleine klar bleibt.

§. 23. Verhalten während der Fahrt. Ist der Zug in Bewegung, so haben die Schiffer ihre Schiffe möglichst bald in gestreckte Lage hintereinander zu bringen und in dieser während der ganzen Reise zu erhalten. Der Schiffsführer hat sich nahe der Mittellinie auf der rechten Seite des Kanals zu halten. Der Schiffsführer hat während der Fahrt die Lokomotive und das Treidelseil dauernd im Auge zu behalten und den Anweisungen des Lokomotivführers Folge zu leisten. Bei Übernahme der Leine über am Ufer liegende Schiffe hat der Schiffsführer nach Möglichkeit behilflich zu sein. Bei der Vorbeifahrt an im Kanal arbeitenden Baggern oder sonstigen Hindernissen für die freie Durchführung der Leine muß diese auf das Zeichen des Lokomotivführers ungesäumt abgeworfen und nachher, nötigenfalls unter Zuhilfenahme des Anhangbootes, so schnell wieder an Bord geholt und am Treidelmast befestigt werden, daß eine Fahrtverzögerung vermieden wird. Ebenso haben die Schiffsführer kurz vor Ankunft an ihrem Bestimmungshafen so rechtzeitig die Kuppelung mit dem Schiffszuge zu lösen, daß die Weiterfahrt nicht aufgehalten wird. Die abgehängten Schiffe müssen bei hinter dem Leinpfad liegenden Häfen in den dort vor den Häfen vorhandenen Kanalerweiterungen so lange festlegen, bis die Einfahrt in den Hafen selbst ohne Störung des durchgehenden Kanalverkehrs möglich ist. Bei den als einfache Kanalerweiterung ausgebildeten Bösch- und Ladestellen hat der Schiffsführer das Schiff nach seiner Abkuppelung vom Schleppzuge sofort an dem für dasselbe bestimmten Plage festzumachen.

Schiffsführer, welche nach der Bestimmung des Kanalmeisters an einem in Fahrt begriffenen Schleppzug anhängen sollen, haben sich zu der ihnen angegebenen Zeit fahrbereit zu halten und sich so rechtzeitig in Bewegung zu setzen, daß die Ankuppelung an den Zug ermöglicht wird, ohne daß dieser in der Fahrt wesentlich aufgehalten wird.

§. 24. Zuwiderhandlungen gegen diese Polizeiverordnung werden, soweit nicht nach den bestehenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften höhere oder andere Strafen verwirkt sind, mit Geldstrafen bis zu 60 M. oder im Unvermögensfalle mit verhältnismäßiger Haft bestraft.

§. 25. Diese Polizeiverordnung tritt mit dem Tage ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Königl. Regierung in Potsdam in Kraft.

Potsdam, den 10. Mai 1907.

Der Regierungspräsident als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen.





B. Schleppgebühren:

I. Für den Durchgangsverkehr von der Wendischen und Oberspree nach der Havel und umgekehrt bei der jedesmaligen Einfahrt in den Kanal:

1. von den in Schiffen beförderten Gütern für jede Tonne zu 1000 kg 14 Pf., mindestens aber die Sätze unter B. I 2.

Anmerkung: Bei der Einfahrt oder Ausfahrt durch die Prinz Friedrich Leopold-Brücke in Wannsee, wozu besondere Genehmigung einzuholen ist, wird zu den für die Durchfahrtsstelle in Klein-Glienicke zu berechnenden Sätzen ein Zuschlag von 6 M. je Schiff erhoben;

2. von leeren Schiffen  
bis 250 t Tragfähigkeit einschließlich . . . . . 5 M.  
über 250 bis 400 t Tragfähigkeit einschließlich . . . . . 10 "  
über 400 t Tragfähigkeit . . . . . 15 "

3. von Floßholz für je 1 qm Floßfläche . . . . . 5 Pf.

II. Für den Verkehr von außerhalb nach am Kanal gelegenen Orten und umgekehrt, sowie innerhalb des Kanals bei der Einfahrt in den Kanal, bei der Ausfahrt aus dem Kanal sowie bei Fahrten innerhalb des Kanals:

1. von den in Schiffen beförderten Gütern für jede Tonne zu 1000 kg und für jedes Kilometer 1/2 Pf., mindestens aber die Sätze unter B. I 2,

2. von leeren Schiffen die Sätze unter B. I 2,

3. von Floßholz für je 1 qm Floßfläche und für jedes Kilometer 1/5 Pf.

Anmerkungen:

- a. Bei der Einfahrt in Trepstow werden für Bestimmungsorte, die nicht am Zweigkanal liegen, dieselben Sätze erhoben, als wenn die Einfahrt in Grünau erfolgt wäre.
- b. Für das Schleppen nach Orten am Teltow-Kanal durch den Prinz Friedrich Leopold-Kanal und für die Ausfahrt durch den Prinz Friedrich Leopold-Kanal, wozu in beiden Fällen besondere Genehmigung einzuholen ist, wird zu den für die Durchfahrtsstelle in Klein-Glienicke nach B. II 1 zu berechnenden Sätzen ein Zuschlag von 6 M. je Schiff erhoben.
- c. Für das Schleppen von der Havel nach Orten am Prinz Friedrich Leopold-Kanal und umgekehrt werden 3 Pf. für jede Tonne zu 1000 kg, mindestens aber die Sätze unter B. I 2 erhoben.

C. Gebühren für die Benutzung der öffentlichen Lösch- und Ladestellen.

I. Liegegeld:

von den Löschenden oder Ladenden oder sonst anlegenden Fahrzeugen, sofern folgende Höchstliegefristen überschritten werden:

bei einem Fahrzeuge mit einer Ladung	in der Zeit vom	in der Zeit vom
	15. März bis 14. November, Sommer	15. November bis 14. März, Winter
bis zu 50 t einschließlich . . . . .	3 Tage	4 Tage
über 50 bis zu 150 t einschließlich . . . . .	4 "	5 "
" 150 " " 250 t " . . . . .	5 "	6 "
" 250 " " 400 t " . . . . .	6 "	7 "
" 400 t . . . . .	7 "	8 "

Im Falle der Überschreitung betragen die Gebühren für den 1. Tag der Überschreitung 2 M., für 2 Tage 6 M., für 3 Tage 12 M., für jeden folgenden Tag 5 M.

Anmerkung: Bei der Berechnung der Liegefristen werden Sonn- und allgemeine Feiertage nicht gerechnet. Die Liegefrist läuft von dem auf die Beendigung der Schleppfahrt — Abwerfen der Schlepptrasse — folgenden Morgen oder Mittag (12 Uhr) an. Ein Liegetag umfaßt den Zeitraum von 24 Stunden, d. i. vom Morgen bis zum Morgen oder von Mittag zu Mittag.

II. Krangelb.

Bei Benutzung eines Kranes für je 50 kg der bewegten Last einschließlich Bedienung 1 1/2 Pf.



Für das Stapeln von Gütern auf den hierzu bestimmten Stapelplätzen für jedes Quadratmeter der benutzten Fläche und für jeden 24 stündigen Zeitraum — beginnend mit dem Ende der Liegefrist des ausladenden Schiffes —

1. in der Zeit vom 1. März. bis 31. Oktober . . . . . 2 Pf.
2. in der Zeit vom 1. November bis zum letzten Tage des Februars . . . . . 1 "

D. Allgemeine Bestimmungen.

1. Angefangene Erhebungseinheiten gelten als voll.
2. Die zu erhebenden Abgaben werden auf volle 10 Pf. aufwärts abgerundet.
3. Für die Einteilung der Güter in die Tarifklassen ist das für die fiskalischen Schiffsabgaben auf den Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder jeweilig geltende Güterverzeichnis maßgebend.

E. Befreiungen.

Von sämtlichen durch den vorstehenden Tarif festgesetzten Gebühren einschließlich der Schleppgebühren bleiben befreit:

1. Fahrzeuge und Güter, einschließlich der Flöße, welche dem Könige, dem Staate oder dem Reiche gehören, oder ausschließlich für deren Rechnung befördert werden.
2. Handfähne, die als Anhänge zu größeren Fahrzeugen gehören und gleichzeitig mit ihnen den Kanal befahren.

Dieser Tarif tritt mit dem Tage seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Potsdam in Kraft. Mit demselben Tage verliert der bisherige Tarif vom 11. Januar 1907 seine Geltung.  
Berlin, den 23. September 1907.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.  
gez. Breitenbach.

Der Finanzminister.  
S. A.: gez. Rathjen.

**Bekanntmachung,**  
betr. Bezeichnung einer Elbstrecke als schwierige Stelle.

(Amtsbl. Merseburg, Stück 8.)

Die Elbstrecke bei Belgern km 138,5 bis 140 wird hiermit nach Maßgabe des § 31 der Strom-Polizeiverordnung (1894) als schwierige Stelle bezeichnet. Anfang und Ende dieser Strecke werden daselbst durch je einen weißen Ball für die Tag-Schiffahrt angezeigt.

Torgau, den 13. Februar 1907.

Der Wasserbau-Inspektor.

**Bekanntmachung,**  
betr. den Schleusenverkehr an Sonn- und Festtagen durch die Schleusen der Unstrut und Saale im Regierungsbezirk Merseburg.

(Amtsbl. Stück 12.)

In Ausführung des § 37 Absatz 6 der Polizei-Verordnung für die Schifffahrt und Flößerei auf der Saale und Unstrut vom 17. Juli 1896 wird unter Aufhebung meiner Bekanntmachung vom 3. Dezember 1899 (Amtsbl. 1899 Seite 482) folgendes bestimmt:

§. 1. Am Neujahrs- und Karfreitage, sowie am ersten Tage der drei großen Feste, Weihnachten, Ostern und Pfingsten, wird nicht geschleust.

§. 2. An den übrigen Sonn- und Festtagen ruht der Schleusenbetrieb von 9 Uhr vormittags bis 2 Uhr nachmittags und von 3 Uhr nachmittags ab.

§. 3. Ausnahmen von den im §§. 1 und 2 getroffenen Bestimmungen finden statt bei denjenigen zur Personenbeförderung dienenden Fahrzeugen (einschließlich Sportfahrzeuge),

1. deren Ankunftszeit vor der Schleuse spätestens am vorhergehenden Tage dem Schleusenmeister schriftlich angezeigt worden ist, oder



2. die sich nach einem der zuständigen Polizeibehörde und dem Wasserbauinspektor eingereichten Fahrpläne auf regelmäßiger Fahrt befinden.

§. 4. Diese Bekanntmachung tritt mit dem Tage ihrer Verkündung in Kraft.  
Merseburg, den 16. März 1907.

Der Königliche Regierungs-Präsident.  
gez. Frhr. v. d. Recke.

### Bekanntmachung,

betr. Errichtung einer Zollabfertigungsstelle in Schönebeck a. E.  
(Amtsblatt Stück 16.)

Die zum 1. April 1907 errichtete Zollabfertigungsstelle beim Elbschiffahrts- und Expeditionskontor in Schönebeck a. E. im Bezirke des Königlichen Hauptsteueramts II zu Magdeburg ist mit folgenden Abfertigungsbefugnissen ausgestattet worden:

1. die unbeschränkte Ausfertigung und Erledigung von Zoll-Begleitscheinen I und II,
2. die Ausfertigung und Erledigung von Salz-Begleitscheinen I und II,
3. die Ausfertigung und Erledigung von Zucker-Begleitscheinen I und II,
4. die Abfertigung zu anderen als den höchsten in Frage kommenden Zollsätzen für diejenigen Waren, welche unter lfd. Nr. 11, 13, 14, 16—18, 31—34, 38, 39, 41—48 und 67—74 des Verzeichnisses Teil II Nr. 3 der Anleitung für die Zoll-Abfertigung aufgeführt sind,
5. die Wiederanlegung des amtlichen Verschlusses bei Verschlussverletzungen (§. 96 B. Z. G. und § 27 E. Z. N.),
6. die Befugnis zur Abfertigung der in §. 11 Z. T. G. vom 25. Dezember 1902 aufgeführten Waren zur Ausfuhr gegen Erteilung von Einfuhrscheinen.

Dem Steueramt I in Schönebeck verbleiben die Abfertigungsbefugnisse

1. zur Ausfertigung und Erledigung von Branntwein-Begleitscheinen I und II,
  2. zur Ausfertigung von Tabak-Versendungscheinen I und II,
  3. zur Abfertigung von Branntwein und Branntweinfabrikaten, bezüglich welcher das gewöhnliche Verfahren der Stärke-Ermittlung (N. D. §. 11) anwendbar ist, (vergl. §. 50 Befr. D.) und Tabak zur Ausfuhr mit dem Anspruch auf Abgabenvergütung,
  4. zur unbeschränkten Ausfertigung von Übergangsscheinen.
- Magdeburg, den 10. April 1907.

Der Provinzial-Steuer-Direktor.

### Tarif

für die Benutzung der der Firma „Hafen-Lagerungs- und Umschlagsgesellschaft Fritze & Bedter“ zu Barby gehörigen Umschlagseinrichtungen am staatlichen Winterschutzhafen zu Barby.

Es ist zu zahlen:

#### I. An Ufergeld:

Von allen über das Hafenufer ein- oder ausgeladenen Gütern für je 100 kg . . . . . 1 Pf.

#### II. An Krangelgeld:

Für Benutzung der Krane mit 1500 kg und mehr Tragfähigkeit

##### 1. Von Holz:

a) nach Gewicht verfrachtet, für je 100 kg . . . . . 4 Pf.

b) nach Rauminhalt verfrachtet, für je 1 cbm . . . . . 45 „

2. Von allen anderen Gütern für je 100 kg . . . . . 4 „

#### III. An Gleisgebühr:

Für Überführung von Gütern vom Bahnhof Barby bis zur Umschlagsstelle am Hafen oder umgekehrt für jeden Eisenbahnwagen . . . . . 3 M.

IV. An Arbeitsgebühren:

A. Für die Überlassung von Arbeitskräften auf Zeit:

- |  |        |
|--|--------|
| 1. für einen Mann und eine Stunde . . . . .      | 50 Pf. |
| 2. für einen Mann und einen halben Tag . . . . . | 3 M.   |
| 3. für einen Mann und einen ganzen Tag . . . . . | 5 "    |

B. Für Ein- und Ausladung von Gütern gegen Pauschalentschädigung:

- |   |           |
|---|-----------|
| 1. beim Umschlag von Schiff zu Eisenbahnwagen   |           |
| a) in Mengen bis einschließlich 5000 kg für je 100 kg . . . . .   | 8 Pf.     |
| b) in Mengen von mehr als 5000 kg für je 100 kg . . . . .   | 6 "       |
| mindestens aber . . . . .   | 4 M.      |
| 2. beim Umschlag von Eisenbahnwagen zu Schiff   |           |
| a) in Mengen bis einschließlich 5000 kg für je 100 kg . . . . .   | 6 Pf.     |
| b) in Mengen von mehr als 5000 kg   |           |
| a) bei Düngemitteln, Getreide, Sämereien, Malz, Mehl, Futtermitteln, Kartoffeln, Knochen, Knochenkohle, Zwiebeln, Palmkernen in Säcken, Baumwolle, Farbhölzern in Ballen, Öl, Petroleum, Spiritus, Harz, Schlemmkreide, Melasse, Heringen in Fässern, Zement in Säcken oder Tonnen, Roheisen, Sand, Steinen, Ton, Gips und Zucker als Wagenladungsgut für je 100 kg . . . . . | 3 1/2 Pf. |
| mindestens aber . . . . .   | 3 M.      |
| b) bei allen vorstehend nicht benannten Gütern für je 100 kg . . . . .  | 4 Pf.     |
| mindestens aber . . . . .   | 3 M.      |

Zusätzliche Bestimmungen.

1. Ungefangene Erhebungseinheiten werden für voll gerechnet.
2. Die Abgabebeträge werden auf volle 5 Pf. nach oben abgerundet.

Befreiungen.

Es sind befreit:

1. Vom Ufergeld:
  - a) Güter, welche dem Könige, dem Preussischen Staate oder dem Deutschen Reiche gehören oder ausschließlich für deren Rechnung befördert werden;
  - b) Güter, für deren Verladung die Krane oder die Arbeiter der Gesellschaft benutzt werden, und die Abgaben nach Abschnitt II oder IV dieses Tarifs zu entrichten haben.
2. Vom Krangelgeld:

Güter, für deren Verladung eine Pauschalvergütung gemäß Abschnitt IV B gezahlt wird.

Dieser Tarif tritt mit dem 14. Tage nach dem Tage seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Königlichen Regierung in Magdeburg in Kraft.

Berlin, den 4. Dezember 1906.

Der Finanzminister.  
gez. S. A. Rathjen.

Der Minister für Handel und Gewerbe.  
gez. S. A. v. d. Hagen.

Der Minister der öffentl. Arbeiten.  
gez. S. A. Peters.

### III. Übersicht

über die Schifferschulen für Binnenschifffahrt im Bereiche der Elbstrombauverwaltung für die Zeit vom 1. April 1906  
bis Ende März 1907  
und über die Schifferschule zu Dömitz in Mecklenburg.

Lfd. Nr.	Sitz der Anstalt	Eröffnungsjahr	Zuschüsse des		Schülerzahl	Zahl der Prüflinge jedes Kursus		Bemerkungen
			Staatliches M	Anderer M		mit Erfolg	ohne Erfolg	
1	Mühlberg	1896	435,73	40,00	27	8	—	Zu 1): 4 Lehrer. Zu 2): Deutsch, Rechnen, Raumlehre, Geographie, Schiffsdienst, Schiffbau, Gefetzeslehre, Maschinenlehre. Zu 3): Vom 28. Dezember 1906 bis 28. Februar 1907.
2	Preßsch	1899	—	—	—	—	—	Der Unterricht fiel wegen mangelnder Beteiligung aus.
3	Elster	1893	94,80	48,75	23	11	3	Zu 1): 5 Lehrer. Zu 2): Deutsch, Korrespondenz, Rechnen, Geographie, Schiffbau, Schiffsdienst, Handelslehre, Gefetzeslehre, Samariter- dienst, Strompolizei und Maschinen- lehre. Zu 3): Vom 7. Januar bis 19. Februar 1907.
4	Klein-Wittenberg (staatliche Schifferschule)	1889	157,47	50,00	15	12	2	Zu 1): 7 Lehrer. Zu 2): Wie zuvor. Zu 3): Vom 5. Januar bis 23. Februar 1907.
5	Alten (staatliche Schifferschule)	1887	74,67	38,92	92	24	—	Zu 1): 4 Lehrer. Zu 2): Wie lfd. Nr. 3, mit Ausnahme von Strompolizei und Maschinenlehre. Zu 3): Vom 27. Dezember 1906 bis 13. Februar 1907.
6	Breitenhagen	1891	—	—	24	7	3	Zu 1): 2 Lehrer. Zu 2): Deutsch, Korrespondenz, Rechnen, Geographie, Schiffbau, Schiffsdienst, Handelslehre, Gefetzeslehre, Samariter- dienst. Zu 3): Vom 3. Januar bis 20. Februar 1907. Die Schule bedurfte keines Zuschusses.

Ifd. Nr.	Sitz der Anstalt	Eröffnungsjahr	Zuschüsse des		Schülerzahl	Zahl der Prüflinge jedes Kursus		Bemerkungen
			Staates M	Anderer M		mit Erfolg	ohne Erfolg	
7	Schönebeck	1895	—	—	—	—	—	Der Unterricht fiel wegen mangelnder Beteiligung aus.
8	Klein-Rosenburg	1905	56,67	—	20	12	—	Zu 1): 2 Lehrer. Zu 2): Wie zu Ifd. Nr. 6. Zu 3): Vom 28. Dezember 1906 bis 23. Februar 1907.
9	Groß-Rosenburg	1902	—	—	—	—	—	Wie zu Ifd. Nr. 7.
10	Hogätz	1893	28,67	—	19	10	2	Zu 1): 4 Lehrer. Zu 2): Wie zu Ifd. Nr. 6. Zu 3): Vom 2. Januar bis 15. Februar 1907.
11	Rehnet	1898	31,73	30,00	25	5	—	Zu 1): 3 Lehrer. Zu 2): Wie zu Ifd. Nr. 6. Zu 3): Vom 2. Januar bis 19. Februar 1907.
12	Parey (staatliche Schifferschule)	1889	—	—	23	5	—	Zu 1): 7 Lehrer. Zu 2): Wie zu Ifd. Nr. 6. Zu 3): Vom 7. Januar bis 16. Februar 1907. Die Schule bedurfte keines Zuschusses.
13	Bittfau	1901	44,00	22,80	15	10	—	Zu 1): 3 Lehrer. Zu 2): Wie zu Ifd. Nr. 6. Zu 3): Vom 7. Januar bis 19. Februar 1907.
14	Tangermünde (staatliche Schifferschule)	1887	—	—	—	—	—	Wie zu Ifd. Nr. 7.
15	Wittenberge	1901	—	—	—	—	—	Wie zu Ifd. Nr. 7.
16	Wieze	1901	—	—	20	9	3	Zu 1): 3 Lehrer. Zu 2): Wie zu Ifd. Nr. 6. Zu 3): Vom 2. Januar bis 22. Februar 1907. Die Schule bedurfte keines Zuschusses.
17	Groß-Wooß	1903	114,67	57,33	21	9	—	Zu 1): 5 Lehrer. Zu 2): Wie zu Ifd. Nr. 6. Zu 3): Vom 10. Januar bis 21. Februar 1907.



Lfd. Nr.	Sitz der Anstalt	Eröffnungsjahr	Zuschüsse des		Schülerzahl	Zahl der Prüflinge jedes Kurses		Bemerkungen
			Staatess M	Anderer M		mit Erfolg	ohne Erfolg	
18	Lauenburg (staatliche Schifferschule)	1892	348,13	174,06	25	12	4	Zu 1): 5 Lehrer. Zu 2): Wie zu lfd. Nr. 6. Zu 3): Vom 3. Januar bis 1. März 1907.
19	Alsleben a. Saale	—	71,23	35,62	39	—	—	Zu 1): 5 Lehrer. Zu 2): Wie zu lfd. Nr. 6. Zu 3): Vom 3. Januar bis 20. Februar 1907.
20	Dömitz i. M.	—	590,85	63,00	15	15	—	Zu 3): Vom 2. Januar bis 15. Februar 1907.

### V. Rechnungsergebnisse

der drei Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaften für das Jahr 1906.

#### I. Betrag der anrechnungsfähigen Löhne.

Genossenschaft	1906		1905		mehr		weniger	
	M	M	M	M	M	M	M	M
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft . . . . .	20769654	19729430	1040224	—				
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft	18936992	17495794	1441198	—				
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft .	13884652	12884107	1000545	—				
Ca.	53591298	50109331	3481967	—				

#### II. Gemeldete und entschädigte Unfälle.

Genossenschaft	1906		1905		mehr		weniger	
	ge-meldet	ent-schädigt	ge-meldet	ent-schädigt	ge-meldet	ent-schädigt	ge-meldet	ent-schädigt
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft . . . . .	1662	354	1539	352	123	2	—	—
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft	1131	274	1009	261	122	13	—	—
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft	873	168	830	152	43	16	—	—
Ca.	3666	796	3378	765	288	31	—	—

III. Höhe der gezahlten Entschädigungen.

Genossenschaft	1906 <i>M.</i>	1905 <i>M.</i>	mehr <i>M.</i>	weniger <i>M.</i>	Steigerung in Prozenten gegen 1905
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft . . .	543 368	496 103	47 265	—	9,5
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg.	471 929	432 378	39 551	—	9,1
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg. .	253 836	240 348	13 488	—	5,6
Sa.	1 269 133	1 168 829	100 304	—	Durchschnitt 8,5

IV. Höhe des Reservefonds.

Genossenschaft	1906 <i>M.</i>	1905 <i>M.</i>	mehr <i>M.</i>	weniger <i>M.</i>
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft . . . . .	1 195 385	1 097 606	97 779	—
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft	1 033 161	952 709	80 452	—
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft .	629 475	577 500	51 975	—
Sa.	2 858 021	2 627 815	230 206	—

V. Höhe der Verwaltungskosten.

Genossenschaft	1906 <i>M.</i>	1905 <i>M.</i>	Im Jahre 1906 umgelegter Betrag <i>M.</i>	Die Verwaltungskosten betragen somit % der Umlage
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft . . .	49 126	45 639	681 252	7,2
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg.	72 940	59 036	563 924	12,9
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg. .	34 420	29 392	319 250	10,7
Sa.	156 486	134 067	1 564 426	Durchschnitt 10,0

VI. Vereinsangelegenheiten.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde die Jahresversammlung am 11. März und zwei weitere Versammlungen am 14. Januar und 4. Oktober abgehalten.

In diesen Versammlungen gelangten folgende geschäftliche Angelegenheiten zur Verhandlung:

1. Sonntagsruhe im Binnenschiffahrtsgewerbe.
2. Bericht über die Ergebnisse der Strombereinigung durch die Elbschiffahrts-Kommission.
3. Gerichtliche Beweisaufnahmen aus Anlaß von Schiffahrtsunfällen in Böhmen.
4. Festsetzung einer Bälligkeitsgrenze für auf der Elbe verkehrende Schiffe.
5. Ausschluß stotternder oder farbenblinder Leute von Stellungen als Schiffsführer oder Maschinist.
6. Bekämpfung neu zu erlassender Ausnahmetarife für rohes und minderwertiges Steinalz zur Ausfuhr über See.
7. Beseitigung des Uferinschnitts am Petriförder in Magdeburg durch Vorziehen der Mauer des Packhofes zum Zwecke der dauernden Beseitigung der vor dem Packhof abgelagerten Sandbank.

8. Umhaltestellen auf der österreichischen Elbe in der Strecke Aufzig-Schönpriesen.
9. Entwurf einer Polizeiverordnung für den Verkehr auf der Stromelbe bei Magdeburg.
10. Anerkennung der Sülze bei Magdeburg als Winterhafen.
11. Verleihung von Verschlußfahrzeugen an bestrafte Schiffseigner.
12. Verlegung der Suhr'schen Badeanstalt von der Citadelle nach der Königsbrücke.
13. Polizeiverordnung für die Personen-Dampfschiffahrt auf der preußischen Elbstrecke von der sächsischen Grenze bis zur Seemündung.
14. Stellungnahme zu dem Beschlusse des conc. Sächsischen Schiffervereins wegen Fassung einer Resolution gegen Einführung von Schiffsabgaben auf deutschen Strömen.
15. Bildung je einer juristischen und kommerziellen Kommission zur Bearbeitung einschlägiger Geschäftsfachen.
16. Regulierung des Fahrwassers der Elbe unterhalb Havelort.

In der Jahres-Hauptversammlung am 11. März wurden an nachbenannte Personen für eine mehr als 25jährige treue Tätigkeit im Schiffahrtsbetriebe Ehrenanerkennungen des Vereins verabfolgt:

1. Schiffer Wilhelm Leue aus Tangermünde,
2. Kapitän Friedrich Leps aus Köpau,
3. Schiffer Wilhelm Heene aus Aken,
4. Schiffer Wilhelm Matthei aus Aken,
5. Schiffer Karl Hummel aus Aken,
6. Schiffer Christian Reuter aus Zerben,
7. Schiffer Georg Zacke aus Groß-Rosenburg,
8. Maschinist Franz Schulze aus Alleben,
9. Inspektor Wilhelm Edeler aus Magdeburg.

Durch Beschluß der Jahres-Hauptversammlung wurden die bisherigen Vorstandsmitglieder Herr Kommerzienrat Lonne-Magdeburg und Herr A. Neubert-Nienburg für die Wahlperiode von 1907 — 1910 wiedergewählt.

Satzungsgemäß scheidet im Jahre 1908 die Vorstandsmitglieder

Herr August Braune sen. Magdeburg,

Herr Hermann Loesche jr. Magdeburg

aus. Die Jahres-Hauptversammlung hat hierfür Neuwahlen zu vollziehen. Die Ausscheidenden sind nach den Satzungen wieder wählbar.

Dem Verein gehörten am Schlusse des Jahres 1907 an:

8 Korporationen

66 Mitglieder

---

In ganzen 74 Mitglieder.

Wir schließen unseren Bericht mit dem Wunsche, daß das Ergebnis im Schiffahrtsbetriebe des Jahres 1908 ein günstiges sein möge.

## Der Vorstand.

**Sonne,**  
Vorsitzender.

**Borchardt,**  
Schriftführer.



Debet.

Rechnungs-

			M	₰
<b>1907</b>				
Januar	1.	An Saldo-Vortrag . . . . .	75	93
Dezember	31.	„ Beiträge: 69 Mitglieder . . . . . à M 6.—	414	—
		„ „ 8 Korporationen . . . . . „ „ 30.—	240	—
		„ Eintrittsgeld: 4 Mitglieder . . . . . „ „ 3.—	12	—
		„ Sicherheitskommission . . . . .	51	72
		„ Zinsen von der Sparkasse . . . . .	10	84
			<hr/>	<hr/>
			804	49
<b>1908</b>				
Januar	1.	An Saldo-Vortrag . . . . .	51	95

Debet.

Unterstützungs-

			M	₰
<b>1907</b>				
Januar	1.	An Saldo-Vortrag . . . . .	122	70
Dezember	31.	„ Unterstützung von Diversen . . . . .	309	80
			<hr/>	<hr/>
			432	50
<b>1908</b>				
Januar	1.	An Saldo-Vortrag . . . . .	432	50



## Abschluss per 1907.

Kredit.

1907			M	₰
Dezember	31.	Per Porto-Auslagen . . . . .	63	44
		„ Unkosten der Hauptversammlung . . . . .	37	35
		„ Drucksachen usw. . . . .	229	25
		„ Jahresbericht . . . . .	232	75
		„ Diplome . . . . .	36	—
		„ Beiträge zum Zentral- und Handels-Vertrags-Verein . . . . .	40	05
		„ Schreibhülfe . . . . .	80	—
		„ Bibliothek-Konto . . . . .	33	70
		„ Saldo . . . . .	51	95
			804	49

Magdeburg, den 31. Dezember 1907.  
**Aug. Braune sen.**  
 Schatzmeister.

## Konto 1907.

Kredit.

1907			M	₰
Dezember	31.	Per Saldo . . . . .	432	50
			432	50

Magdeburg, den 31. Dezember 1907.  
**Aug. Braune sen.**  
 Schatzmeister.



## VIII. Mitglieder-Verzeichnis.

### **Vorstands-Mitglieder:**

Königlicher Kommerzienrat Tonne-Magdeburg, Vereinsvorsitzender.  
Direktor Fr. Engel-Magdeburg, stellvertretender Vereinsvorsitzender.  
Schiffseigner A. Neubert-Nienburg a. S.  
Kaufmann August Braune sen.-Magdeburg, Vereinsschatzmeister.  
Verwaltungs-Direktor Borchardt-Magdeburg, Vereinsschriftführer.  
Kaufmann Hermann Loesche jun.-Magdeburg.

### **Korporative Mitglieder:**

Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften, Aktiengesellschaft in Dresden.  
Neue Norddeutsche Fluss-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg.  
„Wilhelma“, Allgemeine Versicherungs-Aktiengesellschaft in Magdeburg.  
General-Repräsentanz der Badischen Assekuranz-Gesellschaft, Aktiengesellschaft in Dresden.  
Handelskammer zu Magdeburg.  
Handelskammer zu Halberstadt.  
Handelskammer zu Lübeck.  
Magistrat der Stadt Magdeburg.

## Persönliche Mitglieder:

### Aken a. Elbe.

Placke, Georg, Major d. L.  
Trawiel, Heinrich.  
Zunder, Heinrich.

### Alsleben a. d. Saale.

Baumeier, Paul.

### Barby a. d. Elbe.

Nebelung, Otto.

### Bittkau a. d. Elbe.

Kühle, Gustav.

### Dömitz a. d. Elbe.

Bürgermeister Dr. Behn.

### Dresden.

Schnitzing, Direktor der Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften, A.-G.

Grünwald, Direktor der Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften, A.-G.

Schneider, H.

Ulmann, Emil.

### Ferchland a. d. Elbe.

Fangohr, Emil.

### Gross-Salze.

Hünecke, Fritz.

### Halle a. d. Saale.

Schwarz, August.

### Hamburg.

Eichholz, W.

Friedrich, Adolf.

Dr. Edm. Klée Gobert, Rechtsanwalt.

Lütgens, Henry.

Lemm, Direktor der Neuen Norddeutschen Fluss-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

### Magdeburg.

Aue, Heinrich.

Baldhoff, Hermann.

Bartsch, Paul.

Bohne, Wilhelm.

Braune jr., August.

Engel, Carl.

Engel, Paul.

Engel, Wilhelm.

Güssau, Gustav.

Hames, Hermann.

Henschel, Direktor der Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften, A.-G.

Kirchhoff, Walter.

Krietsch, August.

Kühle, Gustav.  
Lattey, Oskar, Kaufmann.  
Loesche sr., Hermann.  
Mensing, Otto, Kaufmann.  
Miller, Carl, Kaufmann.  
Mühlstephan, Carl.  
Mühlstephan, Paul.  
Nordt, Emil.  
Sander, Königlicher Wasserbauwart.  
Schmidt, August.  
Schöndube, Otto.  
Schütte, Johannes.  
Sonnenberg, Richard, Kaufmann.  
Stahlkopf, Karl.  
Strack, Kurt.  
Tonne, Referendar.  
Wesemeyer, Adolf.

**Rogätz a. d. Elbe.**

Blanke, Schiffsbaumeister.

**Rosslau a. d. Elbe.**

Kreuter, Wilhelm.

**Schönebeck a. d. E.**

Dümling, Wilhelm, Königlicher  
Kommézienrat.  
Hertel, Max, Prokurist.  
Wanckel, O., Direktor.  
Wanckel, Eberhard.

**Tangermünde.**

Lauenroth, jr., August.  
Wienecke, Wilhelm.

**Wallwitzhafen.**

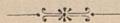
Büchlein, G.

**Wien.**

Dr. Russ, Reichsrats-Abgeordneter.

**Wittenberge (Bez. Potsdam).**

Runge, Johannes, Königlicher  
Kommerzienrat.



## IX. Nachweisung des Elbe-Wasserstandes zu Magdeburg im Jahre 1907.

Aufgenommen nach dem Magdeburger Pegel.

Tag der Aufnahme	Verzeichnis der Monate.												Tag der Aufnahme
	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	
<b>1</b>	+ 0,86	+ 1,55	+ 2,36	+ 3,55	+ 2,74	+ 1,49	+ 0,96	+ 1,81	+ 1,02	+ 0,87	+ 0,72	+ 0,80	<b>1</b>
<b>2</b>	0,88	1,56	2,48	3,48	2,61	1,43	1,00	1,76	0,98	0,89	0,77	0,75	<b>2</b>
<b>3</b>	0,97	1,52	2,52	3,46	2,56	1,38	1,11	1,73	0,98	0,89	0,74	0,77	<b>3</b>
<b>4</b>	1,04	1,52	2,46	3,52	2,49	1,43	1,31	1,70	0,98	0,90	0,74	0,75	<b>4</b>
<b>5</b>	1,14	1,50	2,48	3,50	2,48	1,34	1,54	1,64	0,98	0,85	0,75	0,74	<b>5</b>
<b>6</b>	1,40	1,45	2,44	3,50	2,48	1,39	1,85	1,56	1,04	0,85	0,71	0,72	<b>6</b>
<b>7</b>	1,58	1,45	2,42	3,50	2,60	1,26	1,68	1,47	1,06	0,87	0,69	0,75	<b>7</b>
<b>8</b>	1,58	1,47	2,32	3,46	2,63	1,26	1,67	1,45	1,08	0,94	0,64	0,72	<b>8</b>
<b>9</b>	1,57	1,47	2,28	3,42	2,70	1,28	1,60	1,37	1,08	0,99	0,62	0,74	<b>9</b>
<b>10</b>	1,70	1,40	2,22	3,38	2,74	1,28	1,58	1,29	1,09	0,95	0,66	0,76	<b>10</b>
<b>11</b>	2,30	1,34	2,22	3,38	2,75	1,21	1,50	1,20	1,21	0,98	0,64	0,79	<b>11</b>
<b>12</b>	2,38	1,32	2,18	3,34	2,64	1,17	1,46	1,19	1,19	0,96	0,68	0,78	<b>12</b>
<b>13</b>	2,30	1,28	2,18	3,32	2,53	1,19	1,48	1,13	1,10	0,92	0,64	0,86	<b>13</b>
<b>14</b>	2,30	1,24	2,16	3,26	2,44	1,15	1,65	1,05	1,05	0,93	0,62	0,94	<b>14</b>
<b>15</b>	2,44	1,20	2,10	3,24	2,33	1,28	1,94	1,05	0,98	0,98	0,81	1,04	<b>15</b>
<b>16</b>	2,60	1,16	2,04	3,12	2,25	1,25	2,18	1,03	1,04	0,93	0,81	1,18	<b>16</b>
<b>17</b>	2,66	1,14	1,98	3,06	2,14	1,33	2,82	1,01	1,08	1,01	0,68	1,38	<b>17</b>
<b>18</b>	2,80	1,20	1,93	2,97	2,10	1,30	3,23	1,04	1,11	1,01	0,67	1,41	<b>18</b>
<b>19</b>	2,94	1,30	2,02	2,88	2,00	1,28	3,34	1,09	1,15	0,96	0,77	1,38	<b>19</b>
<b>20</b>	3,12	1,45	2,30	2,84	1,94	1,24	3,41	1,11	1,15	0,84	0,78	1,34	<b>20</b>
<b>21</b>	3,32	1,68	2,64	2,84	1,89	1,18	3,36	1,04	1,05	0,82	0,78	1,29	<b>21</b>
<b>22</b>	3,38	2,06	3,00	2,90	1,83	1,15	3,29	1,00	1,06	0,80	0,81	1,38	<b>22</b>
<b>23</b>	3,38	2,44	3,46	2,96	1,93	1,10	3,14	1,06	1,03	0,84	0,85	1,91	<b>23</b>
<b>24</b>	2,94	2,46	3,78	2,90	1,91	1,08	3,04	1,12	1,01	0,84	0,76	2,04	<b>24</b>
<b>25</b>	2,36	2,55	4,00	2,80	1,91	1,06	2,89	1,14	1,01	0,80	0,71	2,16	<b>25</b>
<b>26</b>	2,04	2,65	4,24	2,68	1,90	1,06	2,59	1,12	1,00	0,80	0,79	2,40	<b>26</b>
<b>27</b>	1,76	2,58	4,16	2,68	1,88	1,02	2,29	1,10	0,99	0,82	0,75	2,48	<b>27</b>
<b>28</b>	1,60	2,44	4,10	2,74	1,82	0,97	1,95	1,10	0,95	0,81	0,79	2,42	<b>28</b>
<b>29</b>	1,48	—	4,08	2,76	1,71	0,99	1,89	1,10	0,90	0,78	0,75	2,25	<b>29</b>
<b>30</b>	1,50	—	3,95	2,78	1,62	0,94	1,80	1,10	0,88	0,71	0,81	2,10	<b>30</b>
<b>31</b>	1,50	—	3,70	—	1,51	—	1,81	1,10	—	0,71	—	1,96	<b>31</b>

Nachweisung  
des Grund-Wasserstandes in Magdeburg im Jahre 1907.

Tag	Monat	Elbwasserstand nach dem Magdeburger Pegel in Metern und Zentimetern	Grundwasserstand in Zentimetern über dem mittleren Stande
1	Januar	+ 0,86	+ 16,1
31	Januar	+ 1,50	+ 16,7
28	Februar	+ 2,44	+ 16,7
31	März	+ 3,70	+ 15,4
30	April	+ 2,78	+ 11,6
31	Mai	+ 1,51	+ 8,6
30	Juni	+ 0,94	+ 7,3
31	Juli	+ 1,81	+ 10,3
31	August	+ 1,10	+ 13,5
30	September	+ 0,88	+ 18,9
31	Oktober	+ 0,71	+ 22,3
30	November	+ 0,81	+ 20,4
31	Dezember	+ 1,96	+ 16,3

Der Grundwasserstand ist berechnet von der mit „Null“ bezeichneten mittleren Höhe.  
Bei dieser mittleren Höhe befindet sich das Grundwasser 5 m 32,8 cm unter der Erdoberfläche.  
Die Jahresschwankung des Grundwasserstandes betrug 15,1 cm.



# Graphische Darstellung

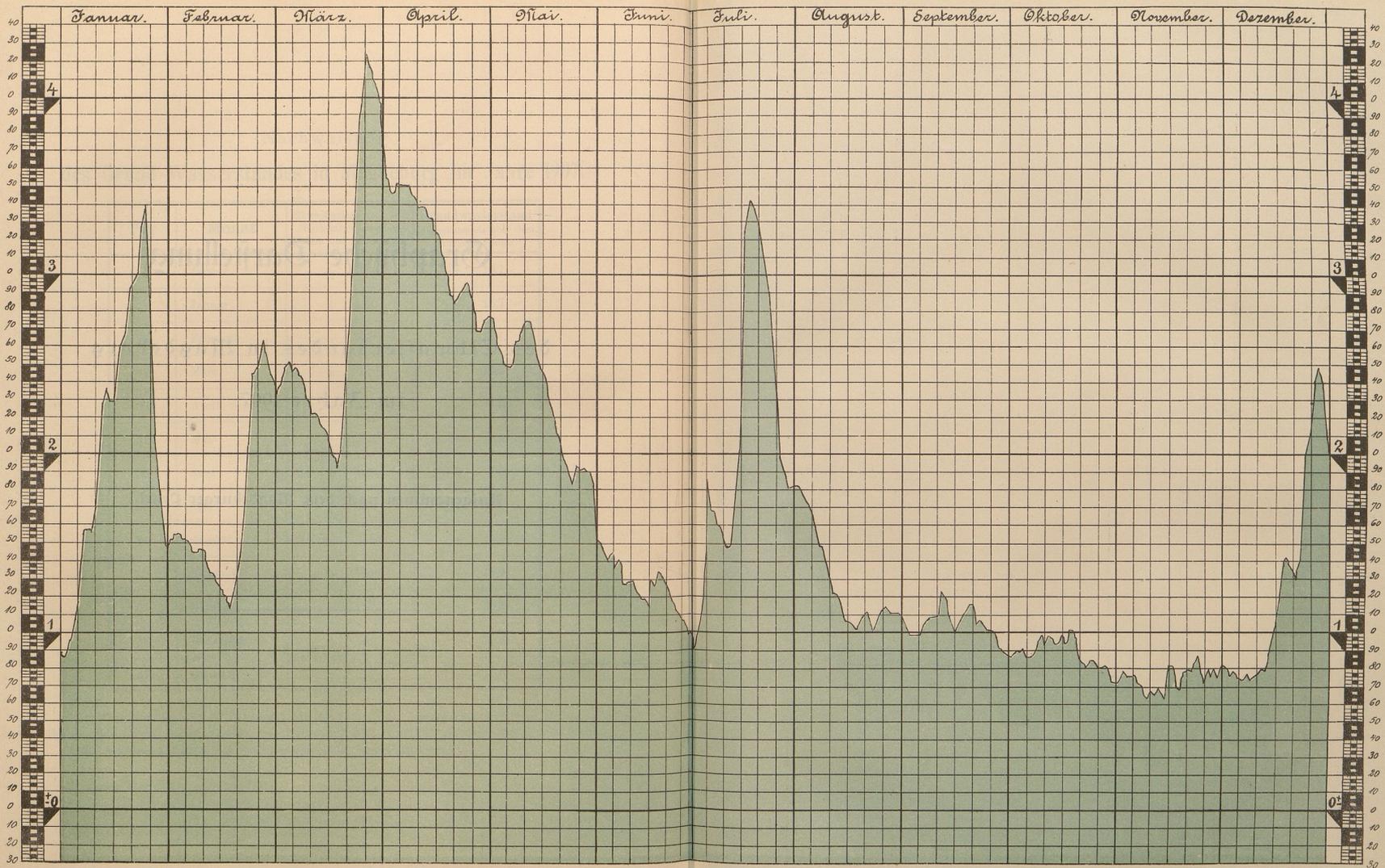
des Elbwasserstandes in Magdeburg

im Jahre 1907.

---

Aufgenommen nach dem Magdeburger Pegel.

---







Druck:  
Pausa'sche Buchdruckerei (H. Otto)  
Magdeburg.



Lc 2100<sup>c</sup>

4<sup>o</sup>

ULB Halle  
007 534 353

3







# Bericht

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

in

Magdeburg

für das Jahr 1907.

1908: 97581

