



# Bericht

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

in

Magdeburg

für das Jahr 1908.



LC 2100<sup>c. 40</sup>





# Bericht

des

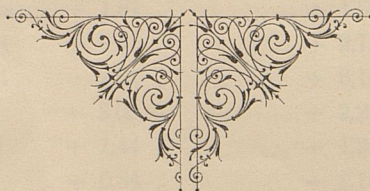
Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

in

Magdeburg

für das Jahr 1908.

1908: 3258



## Inhalts-Verzeichnis.

	Seite
I. Wasserstand und wirtschaftliche Verhältnisse . . . . .	3
II. Behördliche Bekanntmachungen und Polizeiverordnungen . . . . .	5
III. Übersicht über die Schifferschulen für Binnenschifffahrt im Bereiche der Elbstrom- Bauverwaltung für die Zeit vom 1. April 1907 bis Ende März 1908, sowie über die Schifferschule zu Dömitz in Mecklenburg . . . . .	12
IV. Rechnungsergebnisse der drei Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaften für das Jahr 1907	14
V. Vereinsangelegenheiten . . . . .	15
VI. Rechnungsabluß für das Jahr 1908 . . . . .	17
VII. Mitgliederverzeichnis . . . . .	20
VIII. Tageswasserstände des Jahres 1908 . . . . .	23
Grundwasserstand des Jahres 1908 . . . . .	24
Graphische Darstellung des Wasserstandes im Jahre 1908 . . . . .	25

Über das Jahr 1908 erstatten wir nachstehenden Bericht.

## I. Wasserstand und wirtschaftliche Verhältnisse.

Vom 1. Januar bis 5. Februar hatten wir auf der Elbe Treibeis, nach dessen Abtreiben am 17. Februar die Schifffahrt allgemein aufgenommen wurde.

Mit frohen Hoffnungen sah man einem günstigen Schifffahrtsjahre entgegen, da ein gleichmäßig guter Wasserstand im Frühjahr eintrat und durch Monate anhielt.

Leider haben sich die günstigen Erwartungen, die an einen ständigen Wasserstand geknüpft wurden, nicht erfüllt, es trat vielmehr durch stetig langsamen Fall des Wassers vom Juli an eine Wasserabnahme ein, die bis zum Jahreschlusse anhielt und den Schifffahrtsverkehr in erheblicher Weise störte.

Gegen alles Erwarten hatten wir dann vom Anfang des November an bereits mit Eisverhältnissen zu kämpfen, sodaß sich die Schifffahrtsgesellschaften veranlaßt sahen, am 10. November den regelmäßigen Schifffahrtsbetrieb wegen Niedrigwasser und Eisgefahr aufzuheben.

Das im Dezember wieder eisfrei gewordene Wasser ließ bei seinem niedrigen sich täglich vermindern den Stande die Möglichkeit zu, die unterwegs befindlichen Ladungen, die alle Ableichterungen erfahren mußten, in sichere Hafensstationen zu bringen, bis am 27. Dezember neues Treibeis die gänzliche Einstellung der Schifffahrt erforderte.

Zu den ungünstigen Wasserständen in der zweiten Hälfte des Jahres traten auf der Elbe unterhalb Havelort noch weitere Verkehrsstörungen dadurch ein, daß die besonders in der Hamburg-Berliner Schifffahrt verkehrenden Fahrzeuge in vielen Fällen zu tief geladen hatten und dadurch der Elbeschifffahrt Hemmnisse bereitet wurden, die bei dem ohnehin äußerst behinderten Verkehr zu lebhaften Klagen aller Beteiligten führten.

In freier Schifffahrtszeit verzeichneten wir den höchsten Wasserstand am Magdeburger Pegel mit + 3,44 m am 29. Februar, den niedrigsten Wasserstand mit + 0,50 m am 10. November, dem eigentlichen Schluß der Schifffahrt. Am 31. Dezember betrug der Wasserstand nur noch + 0,10 m.

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

	1908	1907
Januar	+ 1,13 m	+ 2,06 m
Februar	+ 1,97 "	+ 1,66 "
März	+ 2,40 "	+ 2,78 "
April	+ 2,61 "	+ 3,14 "
Mai	+ 2,08 "	+ 2,23 "
Juni	+ 1,44 "	+ 1,21 "
Juli	+ 0,84 "	+ 2,11 "
August	+ 0,85 "	+ 1,25 "
September	+ 0,90 "	+ 1,04 "
Oktober	+ 0,59 "	+ 0,88 "
November	+ 0,44 "	+ 0,73 "
Dezember	+ 0,51 "	+ 1,32 "

Die Betriebsperiode erstreckte sich für den regelmäßigen Schiffahrtsverkehr vom 17. Februar bis 10. November, mithin auf eine Zeitdauer von 268 Tagen.

In wirtschaftlicher Hinsicht muß das verfloffene Jahr für die Schiffahrt leider als eines der ungünstigsten bezeichnet werden.

Wenngleich der regelmäßige Schiffahrtsbetrieb schon in der zweiten Hälfte des Monat Februar aufgenommen werden konnte, so waren doch die Zufuhren von Massenartikeln, sowohl im Export- wie im Importverkehr infolge der allgemeinen wirtschaftlichen Depression und nicht zum wenigsten auch infolge des anscheinend nun überwundenen amerikanischen Finanzkrisis schon von Anfang an gegenüber den Vorjahren derartig zurückgeblieben, daß die Fahrzeuge sogar selbst in den sonst günstigen Frühjahrsmonaten nicht immer volle Beschäftigung finden konnten.

Unter diesen Umständen konnte es auch nicht ausbleiben, daß die Frachten kurze Zeit nach Schiffahrtsbeginn eine allgemeine Abschwächung erfuhren und im Laufe der Sommermonate dann einen derartig niedrigen Stand erreichten, daß von nutzbringenden Erträgen weder für die größeren Reedereien, noch für die einzelnen Privatschiffer die Rede sein konnte.

Hierzu kam, daß vom Monat Juli ab der Mangel an Wasser im Elbegebiete die Nutzbarkeit des Kahnraumes weiter beschränkte und selbst die Hoffnungen, die man schließlich noch auf die Herbstmonate gesetzt hatte, sollten sich nicht erfüllen, im Gegenteil, die Schiffahrt mußte weiter bittere Enttäuschungen erfahren; denn als sich endlich der Verkehr belebte und größere Güterzufuhren den Frachtenmarkt günstiger beeinflussten, war inzwischen der Wasserstand derartig zurückgegangen, daß Verkehrsstörungen eintraten und die Schiffahrt in ihrer Fortbewegung gehemmt wurde, sodaß die günstige Konjunktur in keiner Weise ausgenutzt werden konnte. Die Wasserkalamitäten in Verbindung mit den Verkehrsstockungen hatten dann auch zur natürlichen Folge, daß von einer Benutzung des Wasserweges abgesehen werden mußte und die Transporte den Eisenbahnen zur Beförderung zugeführt wurden. Unter der Einwirkung aller dieser ungünstigen Verhältnisse kann es deshalb auch nicht befremden, wenn die Erträge für die Schiffahrt im verfloffenen Jahre höchst unbefriedigend ausgefallen sind.

Außerdem hat aber auch nach wie vor die Schiffahrt unter den billigen Ausnahmetarifen der Eisenbahn für gewisse Massenartikel zu leiden gehabt, denn sobald die Flußfrachten bei niedrigen Wasserständen eine naturgemäße Steigerung erfahren, kann die Schiffahrt gegen die billigen Tariffätze der Eisenbahn vielfach nicht mehr konkurrieren, sodaß ihr viele Transporte, auf die sie angewiesen ist, verloren gehen und obgleich die Eisenbahnverwaltungen bei den ihrerseits eingeräumten Ausnahmetarifen in vielen Fällen wohl kaum noch für die Selbstkosten Deckung finden dürften, so ist leider bisher immer noch die Neigung zu weiteren Detarifierungen zu Tage getreten.

So bedauerlich dies ist, so dürfte aber für die Zukunft zu erhoffen sein, daß die Königliche Staatseisenbahn infolge der letztjährigen großen Mindereinnahmen, die nicht zum wenigsten auf die unwirtschaftliche Herabsetzung der Bahnfrachten für Massenartikel zurückzuführen sind, endlich einmal mit der bisher geübten Tarifpolitik brechen und zum Zwecke der notwendigen besseren Erträge für den Staat eine umgekehrte Tendenz einschlagen, die abnorm billigen Ausnahmetarife aufheben und etwaigen weiteren Anträgen auf Einführung unwirtschaftlicher Tariffätze nach den Grenzen und Seehäfenplätzen künftighin nicht mehr Folge geben wird.

Sedenfalls hat das verfloffene Jahr für die Schiffahrt so recht den Beweis geliefert, wie sehr dieselbe von den Verhältnissen abhängig ist und wie schwer sie um ihre Existenz zu kämpfen hat und wenn dieselbe nun gar noch mit der drohenden Nacht- und Sonntagsruhe und Schiffahrtsabgaben belastet werden sollte, so besteht die bedenkliche Gefahr, daß ihr zum großen Nachtheile von Handel, Industrie und Landwirtschaft die Lebensfähigkeit unterbunden wird.



## II. 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 die Schifffahrt und Flößerei auf der Elbe. Vom 16. November 1907.**

In Ergänzung der Polizeiverordnung für die Schifffahrt und Flößerei auf der Elbe vom 1. April 1894 (Nr. 915 der Ges.-Samml.) wird hiermit landespolizeilich verordnet was folgt:

§ 1. Auf der oberen anhaltischen Elbstrecke von der preussischen Grenze bis zur Kilometerstation 265 der Elbmittellinie am sogenannten „Blauen Berge“ ist auf der Fahrt zu Tal das Schleppen nebeneinander gekuppelter Fahrzeuge mit der Maßgabe gestattet, daß die Fahrzeuge bei Wasserständen von weniger als 0,75 m am Pegel zu Rosslau 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 Schleppzügen bis zu einer Gesamtbreite von 20,0 m nebeneinander zu kuppeln.

§ 2. Auf der unteren anhaltischen Elbstrecke von Kilometerstation 265 der Elbmittellinie am sogenannten „Blauen Berge“ abwärts ist das Schleppen gekuppelter Fahrzeuge zu Berg und zu Tal bei allen Wasserständen mit der Maßgabe gestattet, daß die Fahrzeuge eine Gesamtbreite von 20,0 m nicht überschreiten dürfen.

Bei Wasserständen von mehr als 1,35 m am Pegel zu Rosslau darf im Berg- wie im Talverkehr die Gesamtbreite der gekuppelten Fahrzeuge bis zu 24,0 m betragen.

§ 3. Die vorstehend in §§ 1 und 2 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.

§ 4. Die für die Nacht für die Dampfer vorgeschriebenen seitlichen Lichter (§ 38 b. der Polizeiverordnung für die Schifffahrt und Flößerei auf der Elbe vom 1. April 1894 — Nr. 915 der Ges.-Samml.) 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 Elbe vom 1. April 1894 vorgeschriebenen Ausführung derart anzubringen, daß der Name über den längsseits geschleppten Fahrzeugen sichtbar ist.

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

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

§ 6. Das Schleppen von hintereinander folgenden Anhängen zu Tal ist auf den in den §§ 1 und 2 angegebenen Elbstrecken vorbehaltlich der nachfolgenden Ausnahmen verboten.

§ 7. Raddampfer mit mehr als 70 qm und Schraubendampfer mit mehr als 50 qm Kesselheizfläche dürfen auf der Talfahrt bei Wasserständen von mehr als 1,35 m am Pegel zu Rosslau von Kilometerstation 265 der Elbmittellinie am sogenannten „Blauen Berge“ abwärts außer den nach § 3 gestatteten Seitenfahrzeugen zwei hintereinander hängende Staffeln (einfache oder gekuppelte) Fahrzeuge nach den durch den § 2 gegebenen Vorschriften im Anzuge führen.

§ 8. 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 und 2 gegebenen Vorschriften maßgebend.

§ 9. Bei einem Wasserstande von 3,9 m und darüber am Roslauer Pegel haben die Dampfschiffe mit oder ohne Anhang bei der Talfahrt sich von denjenigen Deichstrecken, welche durch besondere Schifffahrtszeichen kenntlich gemacht sind, mindestens 50 m entfernt zu halten und für den Bereich der betreffenden Strecken ihre Maschinenkraft so weit zu vermindern, als es die sichere Steuerung der Schiffe zuläßt.

Die Bezeichnung der in Betracht kommenden Deichstrecken erfolgt in der Weise, daß an beiden Endpunkten derselben Stangen mit am oberen Ende angebrachten, aus Weiden geflochtenen Körben aufgestellt werden, von welchen das am oberen Punkte stehende Zeichen mit rotem, das am unteren Ende stehende mit weißem Anstrich versehen ist.

§ 10. Alle Fahrzeuge von mehr als 50 Tonnen (1000 Zentnern) Tragfähigkeit — mit Ausnahme der Dampfschiffe — haben, wenn sie nicht von einem Dampfschiff geschleppt werden oder nicht unter Segel fahren, während der Talfahrt oben am Mast oder an der Spitze einer mindestens 10 m langen Stange einen 3 m langen, am oberen Ende 20 cm breiten, spitz auslaufenden Wimpel von roter Farbe zu führen.

§ 11. Auf allen Dampfschiffen müssen beim Passieren der Roslauer Elbbrücke die Schornsteine bezw. Rauchfänge zur Sicherung der Brücke gegen Feuerz Gefahr niedergelegt sein.

§ 12. Die auf der Elbe talwärts fahrenden Schiffer haben bei einem Wasserstande von 1,50 m und höher am Roslauer Pegel die mittlere Öffnung der Roslauer Elbbrücke zur Durchfahrt zu benutzen. Die Bergfahrt verbleibt im linksseitigen Fahrjoch.

§ 13. Fahrzeuge, welche die Elbbrücke bei Roslau treibend passieren wollen, müssen bei einem höheren Wasserstande als 3,45 m am dortigen Pegel umlegen und einzeln durchsacken. Ein solcher Wasserstand wird durch eine auf dem linksseitigen Mittelpfeiler der Brücke aufgestellte Flagge angezeigt.

§ 14. Die Fahrzeuge, welche den zu Berg fahrenden Schleppdampfern angehängt sind, dürfen bei einem Wasserstande von mehr als 3,80 m am Roslauer Pegel nicht nebeneinander, sondern nur in einer Reihe bezw. einzeln hintereinander durch die Elbbrücke bei Roslau geschleppt werden.

§ 15. Solange die Coswiger Fähre am linken Elbufer festliegt, darf die Schifffahrt nur zwischen dem obersten und dritten Bober das Vierseil passieren; hierbei dürfen weder Ketten, Seile noch Anker tiefer als der Schiffsboden herabhängen. Die Schricden und Staken müssen mit Vorsicht benutzt werden.

§ 16. Fahrzeuge, welche am Dornburger Deckwerke zwischen Kilometer 300 und 300,5 der Elbmittellinie anlegen, müssen sich demselben durch kunstgerechtes Sacken nähern. Jedes Ankern daselbst ist verboten. Das Befestigen der Fahrzeuge hat an den vorhandenen Haltepfählen mittelst Ketten, Tauern oder Drahtseilen zu erfolgen.

§ 17. Übertretungen der vorstehenden Bestimmungen werden gemäß § 366 Nr. 10 des Reichsstrafgesetzbuches mit Geldstrafe bis zu 60 *M* oder mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft.

§ 18. Diese Polizeiverordnung tritt am 1. Januar 1908 in Kraft.

Mit dem gleichen Zeitpunkte werden:

- die Bekanntmachungen vom 23. Februar 1858 und 3. November 1890, betr. das Passieren der Roslauer Elbbrücke (Anhaltischer Staats-Anzeiger Nr. 34 und 263);
- die Verordnung vom 7. Januar 1880, betr. die Senkung der Schornsteine auf den die Elbbrücke bei Roslau passierenden Dampfschiffen (Anhaltischer Staats-Anzeiger Nr. 9);
- die Polizeiverordnung vom 21. Juni 1888, betr. den Schiffsverkehr an der Elbbrücke bei Roslau (Anhaltischer Staats-Anzeiger Nr. 148);
- die Polizeiverordnung vom 18. Januar 1892, betr. den Schutz der Schardeiche an der Elbe gegen den Wellenschlag der Dampfschiffe (Nr. 860 der Gesetz-Sammlung);
- die Polizeiverordnung vom 1. Juli 1892, betr. die Signalisierung der Fahrzeuge auf der Elbe und Saale während der Talfahrt (Nr. 874 der Gesetz-Sammlung) soweit diese Verordnung auf die Elbe Anwendung findet;
- die Polizeiverordnung vom 5. März 1898, betr. das Fahren und Schleppen von gekuppelten Fahrzeugen auf der Elbe (Anhaltischer Staats-Anzeiger Nr. 61);
- die Verordnung vom 10. Juni 1901, betr. die Coswiger Fähre (Nr. 1124 der Gesetz-Sammlung);

die Polizeiverordnung vom 25. April 1902, betr. die Benutzung der Öffnungen der Rosslauer Elbbrücke (Nr. 1148 der Gesetz-Sammlung);  
die Polizeiverordnung vom 5. Januar 1904, betr. das Dornburger Deckwerk (Anhaltischer Staats-Anzeiger Nr. 10); außer Kraft gesetzt.

Dessau, den 16. November 1907.

**Herzoglich Anhaltische Regierung**

Abteilung des Innern.

gez. Laue.

**Bekanntmachung.**

Zu § 2 Absatz 2 der Polizeiverordnung vom 30. November 1907, betreffend das Schleppen und Fahren von gekuppelten Fahrzeugen auf der Elbe, wird hiermit bekannt gegeben, daß der Pegel zu Magdeburg für die Elbestrecke oberhalb Havelort, der Pegel zu Wittenberge für die Elbestrecke unterhalb Havelort maßgebend ist.

Magdeburg, den 20. April 1908.

**Der Oberpräsident** (Elbflrombauverwaltung)

gez. Hegel.

**Tarif**

**für die Gleis-, Kran- und Hafenanlagen der Hafen- und Lagerhaus-Aktien-Gesellschaft zu Alten an der Elbe.**

§ 1. Es sind zu entrichten:

I. für die Benutzung des Hafens zum Winterlager:

	Für die ganze Winterszeit		bei Berechnung nach Tagen							
			bis zum 15. Tage		vom 16. bis zum 30. Tage		vom 31. bis zum 45. Tage		vom 46. Tage an	
	M	δ	für jeden Tag							
	M	δ	M	δ	M	δ	M	δ	M	δ
A. von Schraubendampfkähnen, Segel- und Schleppkähnen für jede vollen oder angefangenen 25 Tonnen Tragfähigkeit . . . . .	4	—	—	10	—	8	—	5	—	4
B. von einem Kettenschiff . . . . .	90	—	2	25	1	80	1	13	—	90
C. von Dampfschiffen, ausschließlich der Schraubendampfkähne und Kettenschiffe, und von Motorbooten										
a. bis einschl. 100 qm . . . . .	30	—	—	75	—	60	—	37	—	30
b. über 100 qm bis einschl. 300 qm . . . . .	80	—	2	—	1	60	1	—	—	80
c. über 300 qm . . . . .	100	—	2	50	2	—	1	25	1	—
D. von Booten und Handkähnen, Schuten, Ewern, Flößen, Fähr- und Baggerprähmen, Maschinen- und Brückenpontons, Badeschiffen und ähnlichen Fahrzeugen, für jede vollen oder angefangenen 10 qm der von ihnen benutzten oder durch sie der Benutzung durch andere Fahrzeuge entzogenen Fläche . . . . .	1	60	—	4	—	3	—	2	—	2

Anmerkung zu C:

Der der Abgabeberechnung zu Grunde zu legende Flächenraum wird durch Multiplikation der größten Länge mit der größten Breite des Schiffsgefäßes, bei Räderdampfschiffen unter Hinzurechnung der Breite eines Radkastens zur größten Breite des eigentlichen Schiffsgefäßes ermittelt.



II. für die Benutzung des Hafens außerhalb der Winterliegezeit:

A. von unbeladenen Fahrzeugen, welche im Hafen liegen, ohne zu laden:	
a. bis zu 100 Tonnen Tragfähigkeit einschl. . . . .	50 Pf.
b. mit mehr als 100 bis 300 Tonnen Tragfähigkeit einschl. . . . .	1 M.
c. mit mehr als 300 Tonnen Tragfähigkeit . . . . .	2 M.
B. von Kettschiffen, Raddampfern und ähnlichen Fahrzeugen . . . . .	2 M.
C. von Flößen für je 10 qm Fläche . . . . .	10 Pf.
für jeden Kalendertag.	

Anmerkung:

Die Tage des Ein- und Auslaufens der Fahrzeuge werden nicht mitgerechnet.

III. an Ufergeld für das Ein- oder Ausladen von Gütern einschließlich des Floßholzes:

für je 100 kg . . . . .	1 Pf.
— mindestens aber für jede Ein- oder Ausladung — . . . . .	10 Pf.
neben der Abgabe zu Nr. IV und V des Tarifs.	

IV. an Krangelb für je 100 kg bei Benutzung der Krane:

1. bis 1500 kg Tragfähigkeit einschließlich . . . . .	1 1/2 Pf.
— mindestens aber 25 Pf. —	
2. über 1500 kg Tragfähigkeit . . . . .	3 Pf.
— mindestens aber 50 Pf. —	

V. an Ladegebühren für je 100 kg der durch Arbeiter der Gesellschaft ein- oder ausgeladenen Güter und zwar:

1. von Futtermitteln	
a. in verpacktem Zustande . . . . .	4 Pf.
b. in losem Zustande . . . . .	6 Pf.
2. von Getreide	
a. lose . . . . .	7 Pf.
b. in Säcken . . . . .	5 Pf.
3. von Düngemitteln, Erzen, Kohlen, Salzen, Mineralien und Zucker . . . . .	3 Pf.
4. von allen andern nicht besonders aufgeführten Gütern	
a. bei Mengen bis zu 10000 kg . . . . .	7 Pf.
b. bei größeren Mengen . . . . .	5 Pf.
neben der Abgabe zu Nr. III des Tarifs.	

Anmerkungen zu IV und V.

1. In dem Krangelde (IV) ist die Gebühr für den Kranführer enthalten.
2. Unter Ladegebühren (V) sind die Löhne für die von der Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft zum Laden oder Löschen gestellten Arbeiter zu verstehen. Das Laden oder Löschen von Gütern oder Floßholz durch Arbeitskräfte der Versender oder Empfänger ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Gesellschaft gestattet.
3. Die Sätze für das Krangelde (IV) und die Ladegebühren (V) finden nur Anwendung, wenn die zu beladenden oder zu entlöschenden Fahrzeuge unmittelbar an die zum Laden oder Löschen bestimmten Plätze gebracht werden können. Ist dies wegen Eis, Hochwasser oder Wasserstände von weniger als Null am Magdeburger Pegel nicht möglich, so gelangt außer den vorstehenden Sätzen die Entschädigung für die zum Bau von Ladestegen oder sonstigen Vorkehrungen erforderlichen Arbeitskräfte nach folgenden Einheitsätzen zur Erhebung:

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

VI. an Überfuhrgebühr nach oder vom Staatsbahnhofe:

- |                          |       |
|--------------------------|-------|
| für je 100 kg . . . . .  | 3 Pf. |
| — mindestens aber 3 M. — |       |

VII. an Wiegegebühren:

- |  |         |
|--|---------|
| 1. auf der Dezimalwage für je 100 kg . . . . .   | 2 Pf.   |
| — mindestens aber 10 Pf. —   |         |
| 2. auf der Zentesimalwage  |         |
| a. für jeden leeren oder für jeden beladenen Wagen . . . . .   | 1 M.    |
| b. für die Verwiegung ein und desselben Wagens in leerem und im beladenen<br>Zustande zusammen . . . . . | 1,50 M. |

Anmerkung zu VII:

In dem Wiegegelde sind die Gebühren für Bestellung der nötigen Hilfskräfte enthalten.

VIII. an Gebühren für die Zollabfertigung

für je 100 kg

- |  |         |
|--|---------|
| 1. von Zucker sowie von anderen zollpflichtigen Gütern, welche in Mengen von<br>50 Tonnen oder mehr ein- oder ausgeladen werden . . . . .                        | 3 Pf.   |
| 2. von zollpflichtigen Gütern, welche in Mengen von weniger als 50 Tonnen ein-<br>oder ausgeladen werden . . . . .   | 5 Pf.   |
| — mindestens aber 50 Pf. —   |         |
| 3. für die Behandlung von Gütern, welche als zollfrei aufgegeben sind, zum Zwecke<br>der Untersuchung, ob sich zollpflichtige Güter darunter befinden, und zwar: |         |
| a. von unverpackten Gütern in ganzen Schiffsloadungen . . . . .  | 1/2 Pf. |
| b. von unverpackten Gütern in Teilladungen . . . . .   | 1 Pf.   |
| c. von verpackten Gütern . . . . .   | 3 Pf.   |

§ 2. (1) Die im § 1 unter 1 festgesetzten Abgaben für die Benutzung des Hafens zum Winterlager werden während des Zeitraums vom 1. Dezember bis 15. März erhoben.

(2) Fahrzeuge jedoch, welche innerhalb dieses Zeitraums im Hafen laden oder löschen, haben entweder nur die Abgabe nach § 1 Nr. I oder die zutreffenden Abgaben nach Nr. III bis VIII zu entrichten je nachdem der Betrag der ersteren oder der letzteren sich höher berechnet. Das nach § 1 Nr. I tageweise zu entrichtende Winterhafengeld kommt für diese Schiffsfahrzeuge nur für die Zeit in Ansatz, während welcher die Schifffahrt auf der angrenzenden Elbestrecke geschlossen ist.

(3) Schiffsfahrzeuge und Flosse, welche bereits in einem preussischen fiskalischen Winterschutzhafen an der Elbe oder im Sophienhafen zu Halle a. S. Hafengeld für die ganze Winterliegezeit entrichtet haben, bleiben bei der Benutzung des Privathafens zu Aken während derselben Winterperiode abgabensfrei. Ist das in dem früher benutzten Hafen erlegte Hafengeld niedriger als das in diesem Tarife für die ganze Winterliegezeit festgesetzte, so wird der fehlende Betrag nachgehoben; es ist jedoch dem Führer des Schiffsfahrzeuges oder Flosses bei rechtzeitiger Erklärung (vergl. § 4 Abs. 1 dieses Tarifs) freigestellt, die Entrichtung der Abgabe nach Tagen zu wählen. Die in anderen Häfen zugebrachten Liegezeiten werden bei Berechnung der Abgabe nach Tagen nicht berücksichtigt.

§ 3. Jeder Führer eines Schiffsfahrzeuges oder Flosses hat dasselbe sofort nach dem Einlaufen in den Hafen der Abgabenstelle anzumelden.



§ 4. (1) Während des Zeitraumes vom 1. Dezember bis 15. März hat jeder Führer eines Schiffsfahrzeuges oder Floßes bis zum Schlusse des zweiten Werttages nach dem Tage des Einlaufens in den Hafen, sofern er nicht auf Grund der Bestimmungen in § 5 Abgabefreiheit beansprucht, der Abgabenstelle zu erklären, ob er die Abgabe für die ganze Winterliegezeit ohne Rücksicht auf die Dauer des Aufenthaltes oder nach der Zahl der im Hafen zugebrachten Tage entrichten will. Für Fahrzeuge und Flöße, welche am 1. Dezember bereits im Hafen liegen, läuft die Frist für diese Erklärung am Schluß des 3. Dezember ab.

(2) Versäumt der Führer eines abgabepflichtigen Schiffsfahrzeuges oder Floßes die in Absatz (1) festgesetzte Frist, so hat er das ihm zugestandene Wahlrecht verwirkt und muß das Hafengeld nach dem Satze für die ganze Winterzeit entrichten.

(3) Die Zahlung der Abgabe für die ganze Winterliegezeit hat im voraus stattzufinden. Die nach Tagen zu entrichtende Abgabe, bei deren Berechnung die Tage des Einlaufens und des Auslaufens in Ansatz gebracht werden, ist nachträglich, jedoch vor dem Verlassen des Hafens, zu erlegen.

§ 5. Es sind befreit:

(1) Schiffsfahrzeuge und Güter, welche dem Könige, dem Preussischen Staate oder dem Deutschen Reiche gehören oder ausschließlich für deren Rechnung befördert werden, von der Zahlung des Winter- und Sommerhafengeldes und des Ufergeldes.

(2) Fischerkähne, Fischdröbel, Gondeln, Anhänge, Handkähne und ähnliche kleine Fahrzeuge, welche ihrer Bauart nach zur Frachtbeförderung nicht bestimmt sind, falls sie zu einem im Hafen liegenden Fracht- fahrzeuge gehören, von der Entrichtung des Hafengeldes.

(3) Schiffe und Flöße, welche nach Entrichtung der Abgabe für die ganze Winterliegezeit den Hafen verlassen, ihn aber in derselben Winterperiode wieder auffuchen, von der Zahlung des Winterhafengeldes für den ferneren Aufenthalt. Die unter Entrichtung der Abgabe nach Tagen früher zugebrachten Liege- zeiten werden im Falle eines wiederholten Anlaufens des Hafens bei der Berechnung des Hafengeldes nicht berücksichtigt.

§ 6. (1) Angefangene Tarifeinheiten gelten bei der Abgabenrechnung für voll, Bruchpfennige werden auf volle Pfennige abgerundet.

(2) Bei Mauersteinen werden 1 Tausend Stück gleich 3500 kg, bei Dachsteinen 1 Tausend gleich 1500 kg gerechnet.

§ 7. Dieser Tarif tritt an Stelle des bisher gültig gewesenen Tarifs vom 16. März 1891 nebst dessen unter dem 13. August 1896 und 17. November 1900 erlassenen Nachträgen am 1. Mai 1908 in Kraft.

Berlin, den 6. April 1908.

**Der Finanzminister.**

Im Auftrage  
gez. Rathgen.

**Der Minister für Handel und Gewerbe.**

Im Auftrage  
gez. v. d. Hagen.

**Der Minister der öffentlichen Arbeiten.**

Im Auftrage  
gez. Peters.

**Tarif**

für die städtischen Ufsh- und Ladeplätze am Ihle-Kanal zu Burg.

Es ist zu zahlen:

I. an Schiffsliegengelb:

von jedem Fahrzeuge, welches über eine abgabefreie Zeit von 2 Stunden hinaus im Kanaleinstich liegt, für jeden Tag:

a. mit einer Tragfähigkeit bis zu 250 t einschließlich . . . . . 50 Pf.



- b. mit einer Tragfähigkeit von 251 t bis 400 t einschließlich . . . . . 75 Pf.
- c. mit einer Tragfähigkeit von mehr als 400 t . . . . . 1 M.

Ausnahmen: Personen und Dampfer, die in der Zeit vom 1. Mai bis 1. Oktober auf verschiedenen Fahrten wöchentlich mindestens zweimal in Burg anlegen, zahlen für diese Zeit ein Liegegeld von 20 M. und für das ganze Jahr ein solches von 30 M.;

II. an Ufergeld:

- A. beim Ein- oder Ausladen von Gütern und zwar:
  - für jede Tonne
  - a. der Klasse I . . . . . 6 Pf.
  - b. " " II . . . . . 5 "
  - c. " " III . . . . . 4 "
  - d. " " IV . . . . . 3 "
- B. für das Ein- oder Ausbringen von Flößen für je 10 qm Floßfläche . . . . . 4 "

III. an Lagergeld:

von Gütern, welche länger als 24 Werktagstunden auf der Ablage lagern, für jeden folgenden Zeitraum von 7 Tagen:

- 1. von Hölzern aller Art sowie für Bruch-, Feld- oder Pflastersteine für je 1 cbm . . . . . 5 Pf.
- 2. von Mauersteinen für je 1000 Stück . . . . . 15 "
- 3. von Dach- oder Hohlsteinen für je 1000 Stück . . . . . 10 "
- 4. von sonstigen Gütern für jedes qm belegter Fläche . . . . . 5 "

Zusätzliche Bestimmungen.

- 1. Angefangene Tarifeinheiten werden bei der Abgabeberechnung für voll gerechnet.
- 2. Unter „Tag“ ist ein Zeitraum von 24 Stunden zu verstehen.
- 3. Die 24 stündige Frist unter III rechnet vom Beginn der nächstfolgenden Stunde nach beendeter Niederlegung der Güter.
- 4. Für die Einreichung der Güter in die verschiedenen Güterklassen ist das dem Tarif für die Schifffahrt- und Flößereiabgaben auf den Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder vom 16. Juni 1902 jeweilig zugrunde liegende Güterverzeichnis maßgebend.

Befreiungen:

Es sind befreit:

- 1. von sämtlichen Abgaben:
  - Fahrzeuge und Güter einschließlich des Floßholzes, welche dem Könige, dem Preussischen Staate oder dem Deutschen Reiche gehören oder ausschließlich für deren Rechnung befördert werden,
- 2. von den Abgaben zu I:
  - Boote, die zu größeren im Einsich liegenden Fahrzeugen gehören,
- 3. von den Abgaben zu II:
  - Gepäckstücke der mit Personendampfern ankommenden oder abfahrenden Personen,
- 4. von den Abgaben zu I und III:
  - die den Zwecken der Stadt Burg dienenden Fahrzeuge und Güter einschließlich des Floßholzes

Dieser Tarif tritt an Stelle des bisherigen mit dem 14. Tage nach dem Tage seiner Bekanntmachung im Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Potsdam in Kraft.

Berlin, den 16. März 1908.

**Der Finanzminister.**

Im Auftrage:  
gez. Rathgen.

**Der Minister der öffentlichen Arbeiten.**

Im Auftrage:  
gez. Bredow.



### III. Übersicht

über die Schifferfachschulen für Binnenschifffahrt im Bereiche der Elbstrombauverwaltung für die Zeit vom 1. April 1907 bis Ende März 1908  
und über die Schifferschule zu Dömitz in Mecklenburg.

Lfd. Nr.	Sitz der Anstalt	Eröffnungsjahr	Zuschüsse		Schülerzahl	Zahl der Prüflinge jedes Kursus		Bemerkungen
			des Staates M	Anderer M		mit Erfolg	ohne Erfolg	
1	Mühlberg	1896	445,80	40,—	30	11	—	Zu 1: 4 Lehrer. Zu 2: Deutsch, Korrespondenz, Rechnen, Geographie, Schiffsdienst, Schiffbau, Gesetzeslehre, Maschinenlehre und Samariterdienst. Zu 3: Vom 28. Dezember 1907 bis 20. Februar 1908.
2	Brenzsch	1899	—	—	—	—	—	Der Unterricht fiel wegen mangelnder Beteiligung aus.
3	Elfter	1893	44,67	138,—	46	24	—	Zu 1: 5 Lehrer. Zu 2: wie bei lfd. Nr. 1, außerdem Raumlehre. Zu 3: Vom 3. Januar bis 8. Februar 1908.
4	Klein-Wittenberg (staatliche Schifferschule)	1889	165,43	75,—	14	8	1	Zu 1: 7 Lehrer. Zu 2: Wie bei lfd. Nr. 2. Zu 3: Vom 9. Januar bis 22. Februar 1908.
5	Afen (staatliche Schifferschule)	1887	105,80	52,90	106	101	—	Zu 1: 4 Lehrer. Zu 2: Wie bei lfd. Nr. 1. Zu 3: Vom 27. Dezember 1907 bis 12. Februar 1908.
6	Breitenhagen	1891	—	—	26	9	4	Zu 1: 2 Lehrer. Zu 2: Deutsch, Korrespondenz, Rechnen, Geographie, Schiffbau, Schiffsdienst, Handelslehre. Zu 3: Vom 2. Januar bis 17. Februar 1908.
7	Schönebeck	1895	37,53	—	20	8	3	Zu 1: 5 Lehrer. Zu 2: Deutsch, Rechnen, Korrespondenz, Handelslehre, Schiffbau, Geographie, Gesetzeslehre. Zu 3: Vom 13. Januar bis 21. Febr. 1908.
8	Rogätz	1893	42,67	30,—	18	16	—	Zu 1: 4 Lehrer. Zu 2: Deutsch, Korrespondenz, Rechnen, Geographie, Schiffbau, Schiffsdienst, Gesetzes- und Handelslehre. Zu 3: Vom 3. Januar bis 15. Febr. 1908.



Ifd. Nr.	Sitz der Anstalt	Eröffnungsjahr	Zuschüsse		Schülerzahl	Zahl der Prüflinge jedes Kurses		Bemerkungen
			des Staates M	Anderer M		mit Erfolg	ohne Erfolg	
9	Magdeburg	1907	124,50	62,25	16	6	2	Zu 1: 4 Lehrer. Zu 2: Wie bei Nr. 8 mit Ausnahme von Handelslehre, außerdem Polizeiverordnungen und Arbeiterversicherungsgesetze. Zu 3: Vom 3. Januar bis 14. Februar 1908.
10	Rehnert	1898	34,67	25,33	20	11	—	Zu 1: 3 Lehrer. Zu 2: Wie bei Ifd. Nr. 8. Zu 3: Vom 3. Januar bis 14. Februar 1908.
11	Barey (staatliche Schifferschule)	1889	—	—	51	50	—	Zu 1: 9 Lehrer. Zu 2: Wie bei Ifd. Nr. 8. Zu 3: Vom 3. Januar bis 8. Februar 1908.
12	Bittkau	1887	34,—	34,35	28	28	—	Zu 1: 5 Lehrer. Zu 2: Wie bei Ifd. Nr. 8. Zu 3: Vom 2. Januar bis 10. Febr. 1908.
13	Tangermünde (staatliche Schifferschule)	1887	44,35	—	26	—	—	Zu 1: 5 Lehrer. Zu 2: Wie bei Ifd. Nr. 8. Zu 3: Vom 13. Januar bis 11. Febr. 1908.
14	Wittenberge	1901	—	—	—	—	—	Der Unterricht fiel mangels genügender Beteiligung aus.
15	Wiehe	1901	64,13	—	18	11	—	Zu 1: 5 Lehrer. Zu 2: Wie bei Ifd. Nr. 8. Zu 3: Vom 7. Januar bis 8. Februar 1908.
16	Groß-Booß	1903	51,47	25,73	19	19	—	Zu 1: 5 Lehrer. Zu 2: Wie bei Ifd. Nr. 8. Zu 3: Vom 7. Januar bis 1. Februar 1908.
17	Lauenburg (staatliche Schifferschule)	1892	160,89	80,45	11	—	—	Zu 1: 5 Lehrer. Zu 2: Wie bei Ifd. Nr. 8. Zu 3: Vom 2. Januar bis 31. Januar 1908.
18	Malsleben a. Saale	—	60,43	—	34	18	—	Zu 1: 5 Lehrer. Zu 2: Wie bei Ifd. Nr. 8. Zu 3: Vom 7. Januar bis 20. Febr. 1908.
19	Groß-Rosenburg a. S.	1902	—	—	—	—	—	Wie bei Ifd. Nr. 14.
20	Klein-Rosenburg	1905	93,57	—	25	6	—	Zu 1: 2 Lehrer. Zu 2: Wie bei Ifd. Nr. 8. Zu 3: Vom 7. Januar bis 2. März 1908.
21	Dömitz i. M.	—	469,95	72,—	24	16	—	Zu 3: Vom 2. Januar bis 14. Febr. 1908.



### IV. Rechnungsergebnisse

der drei Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaften für das Jahr 1907.

#### I. Betrag der anrechnungsfähigen Löhne.

Genossenschaft	1907	1906	mehr	weniger
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft . . . . .	22 451 603	20 769 654	1 681 949	—
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft .	20 518 730	18 936 992	1 581 738	—
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft .	14 268 063	13 884 652	383 411	—
Σa.	57 238 396	53 591 298	3 647 098	—

#### II. Gemeldete und entschädigte Unfälle.

Genossenschaft	1907		1906		mehr		weniger	
	ge-	ent-	ge-	ent-	ge-	ent-	ge-	ent-
	mel-	schä-	mel-	schä-	mel-	schä-	mel-	schä-
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft . . . . .	1871	325	1662	354	209	—	—	29
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft	1117	276	1131	274	—	2	14	—
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft .	897	152	873	168	24	—	—	16
Σa.	3 885	753	3 666	796	233	2	14	45

#### III. Höhe der gezahlten Entschädigungen.

Genossenschaft	1907	1906	mehr	weniger	Steigerung in Prozenten gegen 1906
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft . . . . .	571 393	542 801	28 592	—	5,3
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg.	491 531	471 929	19 602	—	4,2
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg. .	273 244	253 836	19 408	—	7,6
Σa.	1 336 168	1 268 566	67 602	—	Durchschnitt 5,3

#### IV. Höhe des Reservefonds.

Genossenschaft	1907	1906	mehr	weniger
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft . . . . .	1 290 123	1 195 385	94 738	—
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft .	1 111 241	1 033 161	78 080	—
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft .	676 838	629 475	47 363	—
Σa.	3 078 202	2 858 021	220 181	—

V. Höhe der Verwaltungskosten.

Genossenschaft	1907	1906	Im Jahre 1907	Die Verwaltungs- kosten betragen somit % der Umlage
	<i>M</i>	<i>M</i>	umgelegter Betrag <i>M</i>	
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft . . .	47 695	49 126	707 937	6,7
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg. .	77 788	72 940	583 396	13,3
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg. .	33 831	34 420	345 927	9,8
Sa.	159 314	156 486	1 637 260	Durchschnitt 9,7

V. Vereinsangelegenheiten.

Im Berichtsjahre wurde die Jahreshauptversammlung am 25. Februar und zwei weitere Versammlungen am 13. Januar und 5. November abgehalten.

In diesen Versammlungen gelangten folgende geschäftliche Angelegenheiten zur Verhandlung:

1. Sandbank vor dem Bachhof zu Magdeburg.
2. Verklarung bei Schiffsunfällen in Österreich.
3. Auflösung des Fonds für die Sicherheitskommissionen an der Elbe.
4. Regelung des Schleppverkehrs in der Stromelbe bei Magdeburg.
5. Sonntagruhe im Binnenschiffahrtsgewerbe.
6. Anerkennung der Ohremündung als Winterstuhhafen.
7. Beseitigung des oberhalb der Herrenkrug-Eisenbahnbrücke in das Fahrwasser hineinragenden Felsens und des Mastenranfseilers.
8. Beseitigung der beiden Pfeiler der hiesigen Strombrücke.
9. Auslegung des § 2 der Polizeiverordnung, betreffend das Schleppen und Fahren von gekuppelten Fahrzeugen auf der Elbe vom 30. November 1907.
10. Eisenbahnseitige Frachtermäßigungen für Kalitransporte.
11. Lehrverträge für Schiffszungen.
12. Verbesserung der Einfahrt in den Neustädter Hafen.
13. Beseitigung von Steinen in der Ohremündung.

In der Jahreshauptversammlung wurden an nachbenannte Personen für langjährige treue Dienstleistung im Schiffahrtsbetriebe Ehrenanerkennungen des Vereins verabsolgt:

1. Kapitän Karl Wenig in Magdeburg,
2. „ Wilhelm Bredt in Aken,
3. „ Albert Sauerhering in Rogätz,
4. „ Franz Busse in Magdeburg,
5. „ Jakob Berg in Rogätz,
6. „ Otto Strasser in Rosslau,
7. Maschinenführer Eduard Damm in Rosslau,
8. „ Karl Büschel in Rogätz,
9. „ Friedr. Köppe in Calbe,
10. „ Friedr. Homann in Rogätz,

11. Schiffer Christian Köhlig in Aken,
12. " Friedrich Reile in Breitenhagen,
13. " August Steinwerth in Magdeburg,
14. " Karl Wehnert in Aken,
15. " Wilhelm Gallus in Rogätz,
16. " Ludwig Bannier in Paretz,
17. " Karl Raumann in Aken,
18. " Friedrich Truthe in Rogätz,
19. " Wilhelm Heene in Aken,
20. " August Hübner in Breitenhagen,
21. " Friedrich Ostwald in Aken,
22. " Wilhelm Albrecht in Loitsche,
23. " Martin Richter in Gr.-Rosenburg,
24. " Friedrich Thodte in Aken,
25. Inspektor Louis Richter in Magdeburg,

1—25 im Dienste bei der „Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften, Aktiengesellschaft“ in Dresden,

26. Schiffer August Mutke in Derben,
27. " August Rawolle in Derben,
28. Deckmann Robert Kalläwe in Magdeburg,
29. Lademeister Wilhelm Meyer in Magdeburg,
30. Inspektor August Kiedel in Derben,
31. Kapitän Otto Ehrenbrecht in Paretz,
32. Maschinist Friedrich Bierstedt in Güssen,

26—32 im Dienste bei der Firma Fr. Andreae, G. m. b. H., in Magdeburg,

33. Schiffer Andreas Nethe in Bittkau,  
im Dienste bei der Firma Braune & Stegelitz in Magdeburg.

Die Vorstandsmitglieder Herren August Braune sen. und Hermann Voesche jr., welche satzungsgemäß aus dem Vorstande auszuscheiden hatten, wurden durch Beschluß der Jahreshauptversammlung für die Wahlperiode 1908—1911 wieder gewählt.

Im Jahre 1909 haben auszuscheiden die Vorstandsmitglieder Herren Direktor Fr. Engel und Verwaltungsdirektor Borchardt.

Die Jahreshauptversammlung hat hierfür Neuwahlen zu vollziehen. Die Ausscheidenden sind nach den Satzungen wieder wählbar.

Durch den Tod ausgeschieden sind im abgelaufenen Jahre  
Herr C. Stahlkopf=Magdeburg,  
" Heinrich Zunder=Aken a. E.,  
denen ein ehrendes Gedenken im Verein bewahrt bleiben wird.

Am Schlusse des Jahres gehörten dem Verein an:

9 korporative Mitglieder,  
71 persönliche Mitglieder,

daher im ganzen 80 Mitglieder.

## Der Vorstand.

Zonne,  
Vorsitzender.

Borchardt,  
Schriftführer.

Rechnungs-  
1908

Rechnungs-  
1908

## VI. Rechnungs-Abschluss

des

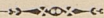
Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

für

das Jahr 1908.

Rechnungs-  
1908

Rechnungs-  
1908



Rechnungs-  
1908

Rechnungs-  
1908

Rechnungs-  
1908

Rechnungs-  
1908

Rechnungs-  
1908

Rechnungs-  
1908

Rechnungs-  
1908

Rechnungs-  
1908



Debet.

Rechnungs-

			M	₰
<b>1908</b>				
Januar	1.	An Saldo-Vortrag . . . . .	51	95
Dezember	31.	„ Beiträge: { 67 Mitglieder . . . . . à M 6.— = M 402.—	642	—
		8 Korporationen . . . . . „ „ 30.— = „ 240.—		
		„ Eintrittsgelder: { 1 Korporation . . . . . à M 30.— = M 30.—	54	—
		8 Mitglieder . . . . . „ „ 3.— = „ 24.—		
		„ Diplome . . . . .	128	—
		„ Bibliothek-Konto . . . . .	2	—
		„ Zinsen von der Sparkasse . . . . .	4	92
			<hr/>	<hr/>
			882	87
<b>1909</b>				
Januar	1.	An Saldo-Vortrag . . . . .	55	71

Debet.

Unterstützungs-

			M	₰
<b>1908</b>				
Januar	1.	An Saldo-Vortrag . . . . .	432	50
Dezember	31.	„ Unterstützung von Diversen . . . . .	117	90
		„ Zinsen von der Sparkasse . . . . .	15	17
			<hr/>	<hr/>
			565	57
<b>1909</b>				
Januar	1.	An Saldo-Vortrag . . . . .	565	57



## Abschluss per 1908.

Kredit.

1908			M	ℒ
Dezember	31.	Per Porto-Auslagen . . . . .	52	17
		„ Unkosten der Hauptversammlung . . . . .	41	85
		„ Drucksachen usw. . . . .	60	05
		„ Jahresbericht . . . . .	339	75
		„ Diplome . . . . .	165	—
		„ Beiträge { Zentral-Verein f. dtsh. Binnenschiffahrt M 30.—		
		{ Handels-Vertrags-Verein . . . . . „ 10.—		
		zum Internat. Verband der Schifffahrtskongresse, 8.14	48	14
		„ Schreibhilfe . . . . .	80	—
		„ Bibliothek-Konto . . . . .	40	20
		„ Saldo . . . . .	55	71
			882	87

Magdeburg, den 31. Dezember 1908.  
**Aug. Braune sen.**  
Schatzmeister.

## Konto 1908.

Kredit.

1908			M	ℒ
Dezember	31.	Per Saldo . . . . .	565	57
			565	57

Magdeburg, den 31. Dezember 1908.  
**Aug. Braune sen.**  
Schatzmeister.



## VII. Mitglieder-Verzeichnis.

---

### **Vorstandsmitglieder:**

Königlicher Kommerzienrat Tonne-Magdeburg, Vereinsvorsitzender.  
Direktor Fr. Engel-Magdeburg, stellvertretender Vereinsvorsitzender.  
Schiffseigner A. Neubert-Nienburg a. S.  
Kaufmann August Braune sen-Magdeburg, Vereinskassenschatzmeister.  
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.  
Elblagerhaus-Aktiengesellschaft in Magdeburg.  
„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.

Bauer, W. Direktor der Hafen- und  
Lagerhaus-Aktiengesellschaft.  
Eichler, W., Direktor der Hafen- und  
Lagerhaus -Aktiengesellschaft.  
Placke, Georg, Major d. L.  
Trawiel, Heinrich, Schiffseigner.

#### Alsleben a. d. Saale.

Baumeier, Paul.

#### Barby a. d. Elbe.

Fritze, Willi,  
in Firma Fritze & Becker.  
Nebelung, Otto.

#### Bittkau a. d. Elbe.

Kühle, Gustav.

#### Dömitz a. d. Elbe.

Bürgermeister Dr. Behn.

#### Dresden.

Schnitzing, Direktor der Ver-  
einigten Elbeschiffahrts-Gesell-  
schaften, A.-G.  
Grünwald, Direktor der Ver-  
einigten Elbeschiffahrts-Gesell-  
schaften, A.-G.  
Schneider, H.  
Ulmann, Emil.

#### Ferehland a. d. Elbe.

Fangohr, Emil.

#### Gross-Salze.

Hünecke, Fritz.

#### Halle a. d. Saale.

Schwarz, August.

#### Hamburg.

Friedrich, Adolf.  
Dr. Edm. Ulée Gobert, Rechtsanwalt.  
Lemm, Direktor der Neuen Nord-  
deutschen Fluss-Dampfschiffahrts-  
Gesellschaft.  
Lütgens, Henry.

#### 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 sen., Hermann.  
Mensing, Otto, Kaufmann.  
Miller, Carl, Kaufmann.  
Mühlstephan, Carl.  
Mühlstephan, Paul.  
Nordt, Emil.  
Rech, Franz, Direktor der Elblager-  
haus-Aktiengesellschaft.  
Sander, Königlicher Wasserbauwart.  
Schmidt, August.  
Schöndube, Otto.  
Scholz, Carl,  
i. Firma Hermann Schulze & Co.  
Schütte, Johannes.  
Schulze, Hermann,  
i. Firma Hermann Schulze & Co.  
Sonnenberg, Richard, Kaufmann.  
Strack, Kurt.  
Tonne, Referendar.  
Wesemeyer, Adolf.

**Rogätz a. d. Elbe.**

Blanke, Schiffsbaumeister.

**Rosslau a. d. Elbe.**

Kreuter, Wilhelm, Schiffseigner.

**Schönebeck a. d. Elbe.**

Dümling, Wilhelm, Königlicher  
Kommerzienrat.  
Hertel, Max, Prokurist.  
Robolsky, Walter,  
i. Firma Fr. Enger.  
Wanckel, O., Direktor.  
Wanckel, Eberhard.

**Tangermünde.**

Lauenroth jr., August.  
Schulz, A.  
Wienecke, Wilhelm.

**Wallwitzhafen.**

Büchlein, G.

**Wien.**

Dr. Victor Russ,  
Mitglied des Herrenhauses.

**Wittenberge (Bez. Potsdam).**

Runge, Johannes, Königlicher  
Kommerzienrat



## VIII. Nachweisung des Elbe-Wasserstandes zu Magdeburg im Jahre 1908.

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>	+ 1,70	+ 1,78	+ 3,30	+ 2,01	+ 1,97	+ 2,03	+ 1,00	+ 0,88	+ 0,93	+ 0,75	+ 0,46	+ 0,70	<b>1</b>
<b>2</b>	1,48	2,08	3,09	2,01	1,93	1,94	0,99	0,82	0,86	0,73	0,61	0,70	<b>2</b>
<b>3</b>	1,42	2,15	2,87	2,06	1,92	1,89	0,95	0,86	0,84	0,71	0,59	0,72	<b>3</b>
<b>4</b>	1,28	2,00	2,67	2,15	1,91	1,83	0,93	0,81	0,82	0,70	0,56	0,72	<b>4</b>
<b>5</b>	1,16	1,78	2,52	2,20	1,95	1,88	0,82	0,78	0,79	0,69	0,52	0,63	<b>5</b>
<b>6</b>	1,08	1,57	2,41	2,28	1,97	1,88	0,81	0,78	0,84	0,77	0,51	0,65	<b>6</b>
<b>7</b>	1,00	1,47	2,32	2,44	1,99	1,80	0,82	0,76	0,87	0,70	0,48	0,62	<b>7</b>
<b>8</b>	0,98	1,45	2,18	2,47	2,01	1,82	0,74	0,70	0,94	0,66	0,42	0,66	<b>8</b>
<b>9</b>	0,91	1,34	2,13	2,66	2,05	1,86	0,78	0,66	1,05	0,64	0,42	0,66	<b>9</b>
<b>10</b>	0,95	1,38	2,16	2,90	2,08	1,76	0,72	0,70	0,96	0,71	0,50	0,62	<b>10</b>
<b>11</b>	0,94	1,48	2,14	2,98	2,20	1,69	0,66	1,02	0,97	0,60	0,36	0,58	<b>11</b>
<b>12</b>	0,95	1,56	2,24	3,18	2,37	1,65	0,66	0,99	0,93	0,59	0,32	0,58	<b>12</b>
<b>13</b>	0,90	1,47	2,46	3,21	2,37	1,60	0,66	0,98	0,92	0,64	0,30	0,50	<b>13</b>
<b>14</b>	0,88	1,37	2,58	3,20	2,39	1,55	0,75	0,93	0,99	0,58	0,41	0,45	<b>14</b>
<b>15</b>	0,88	1,37	2,75	3,11	2,44	1,46	0,64	0,91	1,00	0,62	0,46	0,49	<b>15</b>
<b>16</b>	0,85	1,38	2,78	3,11	2,34	1,41	0,64	0,88	0,93	0,56	0,40	0,46	<b>16</b>
<b>17</b>	0,90	1,55	2,70	3,10	2,34	1,35	0,67	0,88	0,94	0,57	0,30	0,46	<b>17</b>
<b>18</b>	0,90	1,60	2,59	3,06	2,27	1,30	0,76	0,87	0,97	0,58	0,28	0,45	<b>18</b>
<b>19</b>	0,90	1,70	2,50	2,98	2,17	1,23	0,65	0,89	0,99	0,55	0,28	0,49	<b>19</b>
<b>20</b>	0,99	1,74	2,35	2,96	2,01	1,25	0,64	0,87	0,98	0,62	0,32	0,44	<b>20</b>
<b>21</b>	1,16	1,90	2,27	2,90	1,93	1,15	0,67	0,89	1,02	0,59	0,28	0,48	<b>21</b>
<b>22</b>	1,26	2,10	2,12	2,82	1,85	1,14	0,82	0,87	1,00	0,50	0,30	0,46	<b>22</b>
<b>23</b>	1,24	2,14	2,07	2,74	1,81	1,09	0,96	0,82	0,95	0,50	0,31	0,45	<b>23</b>
<b>24</b>	1,18	2,51	2,07	2,60	2,00	1,05	1,18	0,84	0,85	0,49	0,40	0,46	<b>24</b>
<b>25</b>	1,27	2,93	2,09	2,45	2,03	1,16	1,14	0,87	0,87	0,48	0,40	0,45	<b>25</b>
<b>26</b>	1,28	3,20	2,17	2,26	2,03	1,11	1,00	0,83	0,83	0,52	0,48	0,41	<b>26</b>
<b>27</b>	1,20	3,36	2,23	2,21	2,01	1,13	1,00	0,84	0,86	0,50	0,60	0,45	<b>27</b>
<b>28</b>	1,09	3,40	2,21	2,13	1,96	1,10	0,94	0,88	0,77	0,47	0,72	0,42	<b>28</b>
<b>29</b>	1,11	3,44	2,20	2,09	2,08	1,06	0,94	0,83	0,75	0,44	0,65	0,41	<b>29</b>
<b>30</b>	1,38	—	2,15	2,03	2,04	1,04	1,02	0,80	0,70	0,48	0,66	0,26	<b>30</b>
<b>31</b>	1,88	—	2,08	—	1,95	—	0,94	0,87	—	0,50	—	0,10	<b>31</b>

Nachweisung  
des Grundwasserstandes in Magdeburg im Jahre 1908

nach den Mitteilungen der Wetterwarte der Magdeburgischen Zeitung.

Tag	Monat	Elbwasserstand nach dem Magdeburger Pegel in Metern und Zentimetern	Grundwasserstand in Zentimetern über dem mittleren Stande
1	Januar	+ 1,70	+ 16,2
31	Januar	+ 1,88	+ 11,7
29	Februar	+ 3,44	+ 8,6
31	März	+ 2,08	+ 5,1
30	April	+ 2,03	+ 6,1
31	Mai	+ 1,95	+ 6,2
30	Juni	+ 1,04	+ 6,8
31	Juli	+ 0,94	+ 7,2
31	August	+ 0,87	+ 7,2
30	September	+ 0,70	+ 6,6
31	Oktober	+ 0,50	+ 4,3
30	November	+ 0,66	+ 2,0
31	Dezember	+ 0,10	+ 0,9

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 15,7 cm.

# Graphische Darstellung

des Elbewasserstandes in Magdeburg

im Jahre 1908.

---

Aufgenommen nach dem Magdeburger Pegel.

---

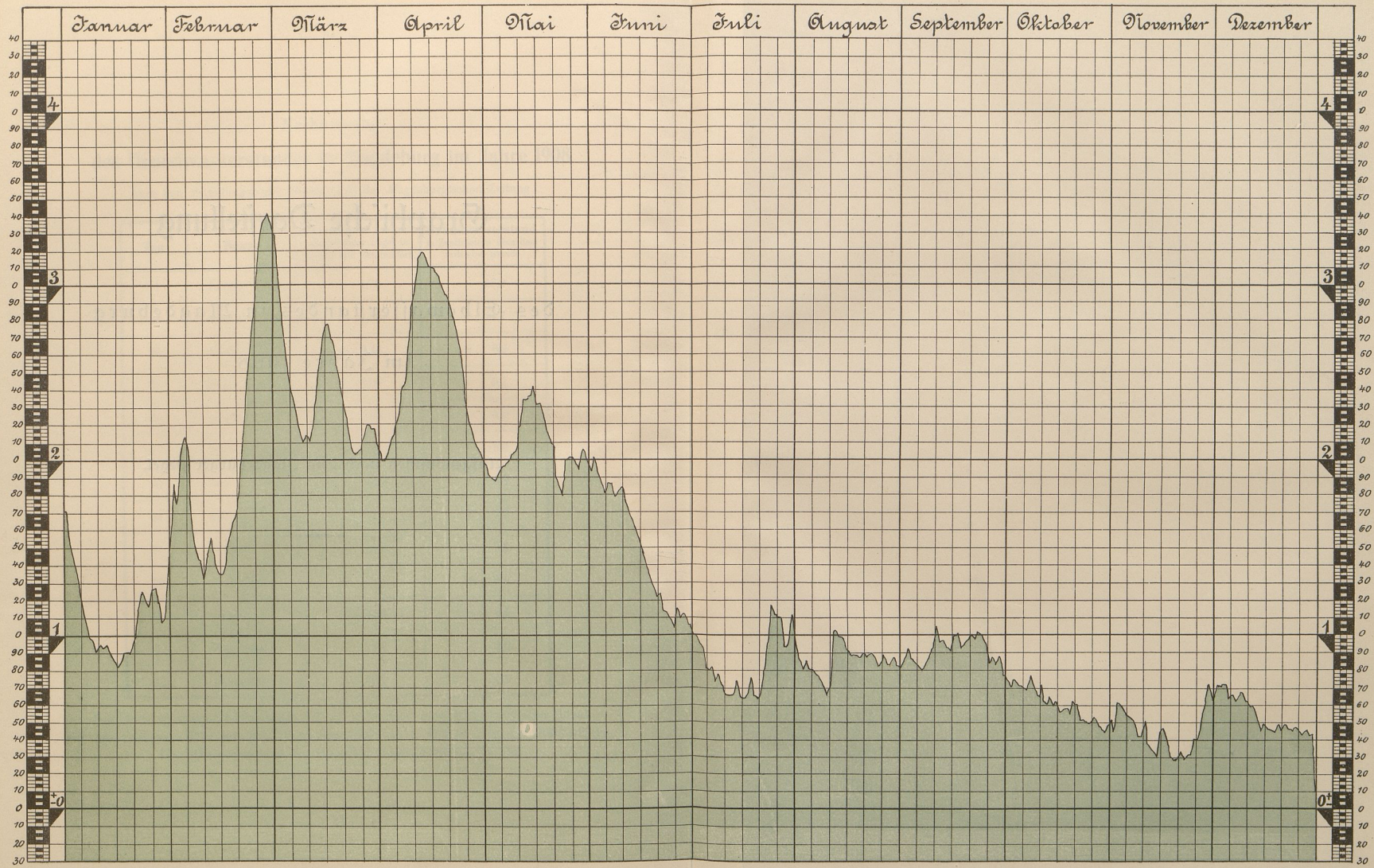
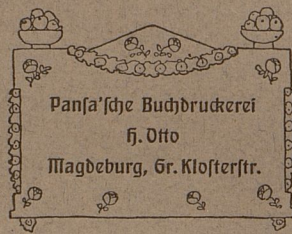


Table with 6 columns and 30 rows. The columns are labeled at the top with faint text: 'S. 11', 'S. 12', 'S. 13', 'S. 14', 'S. 15', 'S. 16'. The rows are numbered on the left side from 1 to 30.









Panja'sche Buchdruckerei  
H. Otto  
Magdeburg, Gr. Klosterstr.

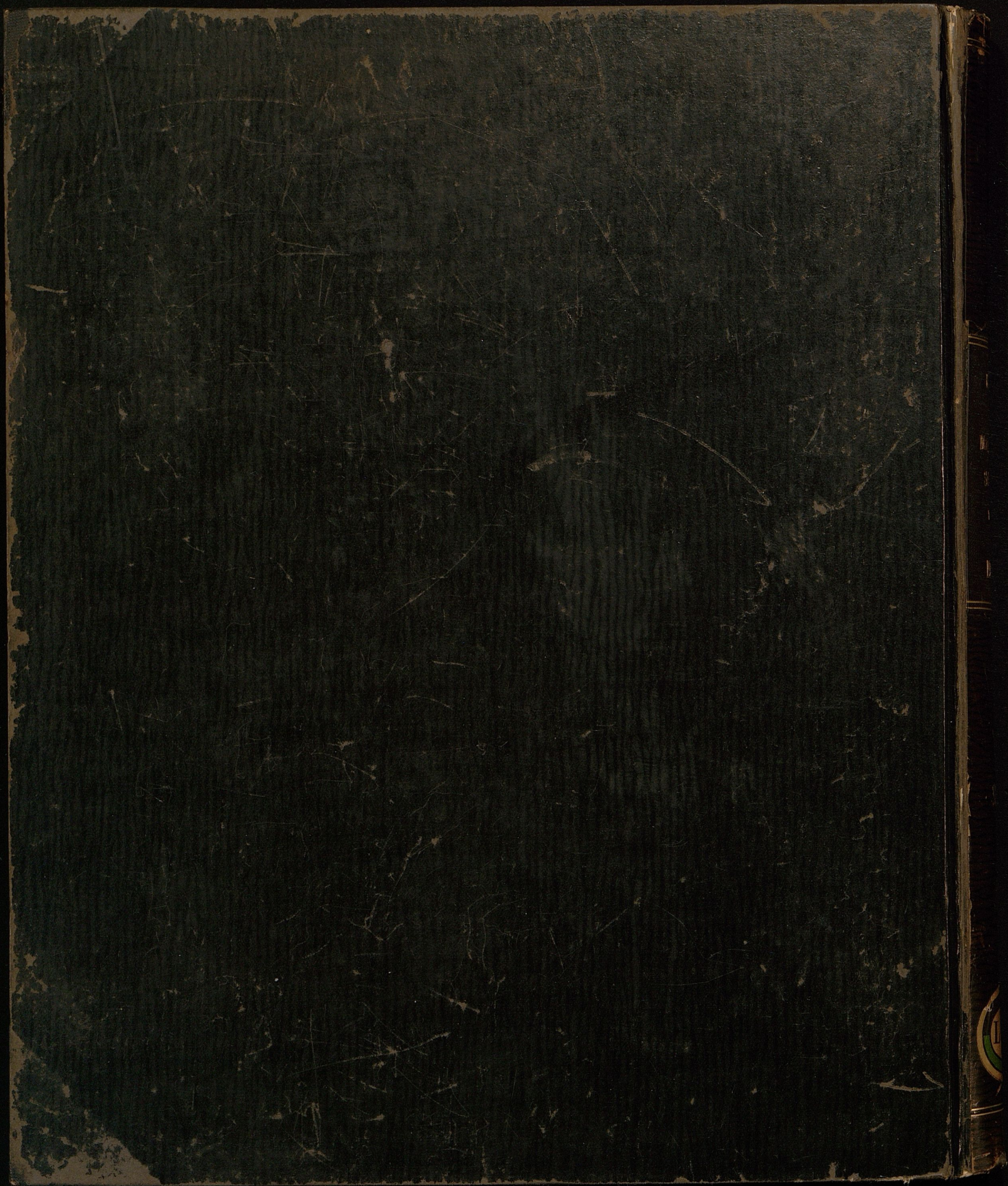
Lc 2100<sup>c</sup>

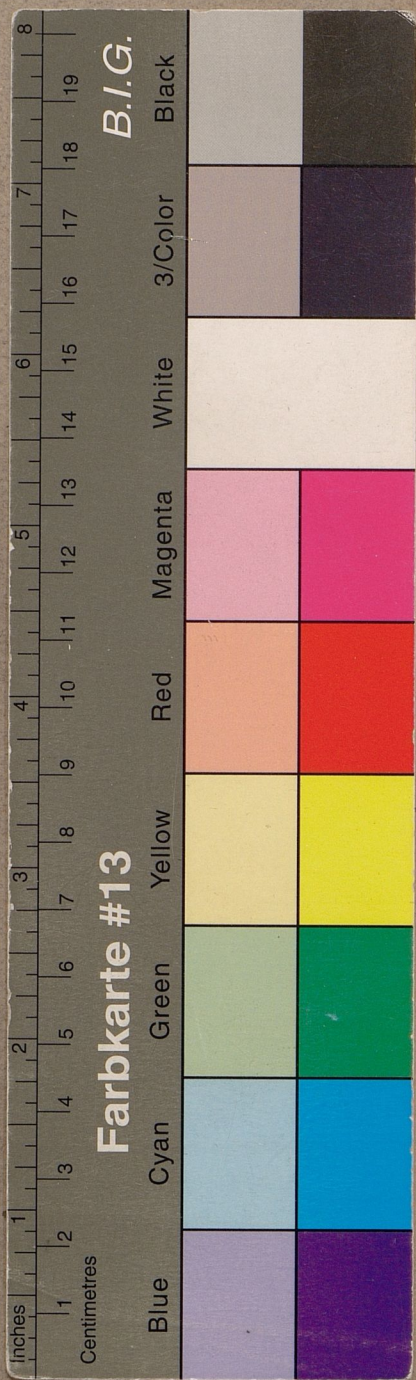
4<sup>o</sup>

ULB Halle  
007 534 353

3







# Bericht

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

in

Magdeburg

für das Jahr 1908.

1908: 3258

