



Bericht

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

in

Magdeburg

— für das Jahr 1904. —





Bericht

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

in

Magdeburg

— für das Jahr 1904. —

1908. 0758



Inhalts-Verzeichnis.

	Seite
I. Wasserstand und wirtschaftliche Verhältnisse	3
II. Behördliche Bekanntmachungen und Polizeiverordnungen	4
1. Polizeiverordnung, betreffend den Schiffsverkehr von der Oder in den äußeren Fürstenberger See	4
2. Polizeiverordnung, betreffend das gegenseitige Überholen von Schleppzügen auf der Sakrow-Pareßer Wasserstraße	5
3. Polizeiverordnung, betreffend die Befreiung der Fahrzeuge bis zu 25 t Tragfähigkeit von den Bestimmungen der §§. 5 und 7 der Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flößerei auf der Elbe von 1894	5
4. Polizeiverordnung, betreffend die Ausdehnung und Ergänzung der Strom- und Schifffahrts-Polizeiverordnung für die märkischen Wasserstraßen vom 17. Januar 1896	5
5. Bekanntmachung, betreffend den Schleusenverkehr an Sonn- und Festtagen bei der Schiffschleufe zu Calbe a. S.	7
6. Tarif für den Ein- und Ausladeplatz am Parforcehause, Saale	8
7. Bekanntmachung, betreffend den Schleusenverkehr an Sonn- und Festtagen bei der Schiffschleufe zu Bernburg	8
III. Schifferschulen	8
IV. Rechnungsergebnisse der Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaften	9
V. Vereinsangelegenheiten	10
VI. Rechnungsabschluss	15
VII. Mitgliederverzeichnis	18
VIII. Nachweisung des Tageswasserstandes in Magdeburg im Jahre 1904	21
Nachweisung des Grundwasserstandes in Magdeburg im Jahre 1904	22
Graphische Darstellung des Wasserstandes in Magdeburg im Jahre 1904	23

Über das Jahr 1904 erstatten wir nachstehenden Bericht:

I. Wasserstand und wirtschaftliche Verhältnisse.

Der Monat Januar kam für den Schiffahrtsbetrieb nicht in Frage, da Eisgang und freies Fahrwasser abwechselten und ein regulärer Betrieb unter diesen Verhältnissen und angesichts der Winterperiode nicht aufgenommen werden konnte. Erst zu Beginn des Februar gestalteten sich die Wasserverhältnisse derart, daß bei freiem und angemessenem Fahrwasser die Frachtverladungen und Beförderung von Schiffen ihren Anfang nahmen.

Bis 10. Juni konnte der Wasserstand als günstig bezeichnet werden, nach dieser Zeit trat aber infolge einer ganz abnorm trockenen Jahreszeit eine derartige fortgesetzte Wasserabnahme ein, daß wir Tiefstände erreichten, wie solche noch nicht beobachtet worden sind.

Erst die zu Beginn des November eingetretenen größeren Niederschlagsmengen hoben den Wasserstand wieder so, daß der ganz brach gelegene Verkehr vom 13. November ab in Bewegung kam und dann bis zum Jahreschluß auch aufrecht erhalten werden konnte.

In freier Schiffahrtszeit verzeichneten wir den höchsten Wasserstand am 29. Februar mit + 3,32 m, den niedrigsten Wasserstand am 22. August mit — 0,11 m am Magdeburger Pegel, während in der Zeit vom 20. Juli bis 26. September der Pegelstand nur + 0,20 m oder weniger betrug.

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

	1904	1903		1904	1903
Januar	+ 1,07	+ 2,07	Juli	+ 0,30	+ 0,74
Februar	+ 1,96	+ 1,80	August	— 0,02	+ 0,91
März	+ 2,18	+ 1,67	September	+ 0,08	+ 0,78
April	+ 2,20	+ 1,47	Oktober	+ 0,37	+ 1,16
Mai	+ 1,38	+ 1,57	November	+ 1,03	+ 1,40
Juni	+ 0,97	+ 0,84	Dezember	+ 1,30	+ 2,12.

Daß bei Monatswasserständen im Mittel von + 0,30, — 0,02, + 0,08, + 0,37 ein Schiffahrtsverkehr nicht unterhalten werden kann, wenn auch die eigentliche Tauchtiefe des Elbeflusses noch ein Herabgehen unter den Nullpunkt des Pegels um etwa 40 cm gestatten würde, liegt auf der Hand. So hat es denn nicht ausbleiben können, daß die großen Elbeschiffahrtsgesellschaften Mitte Juli auf Grund des §. 116 ihrer Verfrachtungsbedingungen den regelmäßigen Schiffahrtsbetrieb schließen mußten, wodurch alles zum Stillliegen kam, da die Dampfkraft zum Schleppen versagte. Erst zu Beginn des November konnte daran gedacht werden, den Betrieb wieder aufzunehmen, der, wenn er auch bis Jahreschluß angehalten, doch eine schwere wirtschaftliche Schädigung erlitten hat.

Die Betriebsperiode erstreckte sich zwar vom 10. Februar bis Ende Dezember, mithin auf 326 Tage, in Abzug muß aber die Zeit, wo der Verkehr geruht und die Schiffsmannschaften meistens entlassen wurden, gebracht werden (14. Juli bis 13. Oktober gleich 90 Tage), so daß die eigentliche Betriebsperiode nur 236 Tage umfaßte.

Im Laufe der verfloffenen Jahre sind wir wiederholt dafür eingetreten, daß nur durch Zusammenschluß der Privatschiffahrt die wirtschaftliche Lage des Einzelschiffers gehoben werden kann. Mit Genugtuung können wir es nun begrüßen, daß im Frühjahr 1904 ein solcher Zusammenschluß zur Tatsache geworden ist, indem sich eine Privatschiffer-Transportgenossenschaft mit dem Sitze in Magdeburg gebildet hat, der bereits gegen 850 Schiffsahrtsunternehmer angehören.

Zweck dieser Vereinigung ist die Übernahme und Beförderung von Schiffsgütern, wobei der nach Abzug der Unkosten verbleibende Nutzen aus der Frachtbeförderung unter die Teilnehmer am Jahreschluß nach Maßgabe der Tragfähigkeit ihrer Schiffe verteilt wird, während der Schiffer und seine Mannschaft für die Zeit des Betriebes einen festen Lohn von 4 bezw. 3 Mark für den Arbeitstag beziehen.

Hat auch das erste Betriebsjahr den allseitig erwünschten Nutzen noch nicht abgeworfen, was in den ganz abnormen Schiffsahrtsverhältnissen des Jahres 1904 seinen Grund haben dürfte, so läßt doch das bisherige Ergebnis schon erkennen, daß der beschrittene Weg der richtige ist und unter normalen Betriebsverhältnissen man der Privatschiffer-Transportgenossenschaft ein günstiges Horoskop wird stellen können, wenn ein maßvolles geschäftliches Handeln inne gehalten wird.

II. Behördliche Bekanntmachungen und Polizeiverordnungen.

Am behördlichen Bekanntmachungen und Polizeiverordnungen, die in Hinblick auf die Schiffsahrt seit unserem vorjährigen Bericht erlassen worden sind, führen wir die Nachstehenden auf:

Polizeiverordnung, betreffend den Schiffsverkehr von der Oder in den äußeren Fürstenberger See.

Auf Grund des §. 138 des Landesverwaltungsgesetzes vom 30. Juli 1883 (Ges.-S. S. 195 ff.) sowie des Allerhöchsten Erlasses vom 3. November 1902 über die Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen (Amtsblatt Stück 4 v. 1903 S. 29) wird nachstehende Strom- und Schiffsahrts-Polizeiverordnung erlassen.

Die Einfahrt von der Oder in den äußeren Fürstenberger See ist für alle Fahrzeuge verboten, sobald durch besondere Stellung der zwei Signalbälle an dem auf der Deichbrücke bei Fürstenberg a. D. aufgestellten Signalmast das Zeichen gegeben ist, daß sämtliche Liegestellen im äußeren und inneren Fürstenberger See besetzt sind.

Dies ist der Fall, solange der eine Signalball am genannten Mast ganz hochgezogen ist, während sich der zweite auf Halbmasthöhe befindet.

Zu widerhandlungen gegen diese Polizeiverordnung werden, sofern nicht nach den bestehenden Gesetzen und sonstigen Verordnungen höhere oder andere Strafen verwickelt sind, mit Geldstrafe bis zu 60 Mark oder im Falle des Unvermögens mit verhältnismäßiger Haft bestraft.

Die Polizeiverordnung tritt sofort in Kraft.

Potsdam, den 8. Dezember 1903.

Der Regierungs-Präsident
als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen.

Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnung.

Auf Grund der §§. 138 und 139 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G.-S. S. 195 ff.) wird unter Zustimmung des Bezirksausschusses zu Potsdam die nachstehende Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnung erlassen:

Zwischen §. 109 und 110 der Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnung vom 17. Januar 1896 (Sonderausgabe des Amtsblattes vom 3. Februar 1896) wird nachstehender §. 109 a eingeschaltet:

§ 109 a. Das Überholen von in Fahrt befindlichen Schleppzügen durch andere Schleppzüge ist auf der Sakrow-Parezer Wasserstraße vom Götting-See (km 138,0) bis zum Jungfern-See (km 150,0) mit Ausnahme der offenen Seestrecken verboten.

Zu widerhandlungen gegen die Vorschriften dieser Polizeiverordnung werden, sofern nicht nach den bestehenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften höhere oder andere Strafen verwirkt sind, mit Geldstrafe bis zu 60 Mark oder im Falle des Unvermögens mit verhältnismäßiger Haft bestraft.

Die Polizeiverordnung tritt mit dem Tage ihrer Verkündigung im Amtsblatt in Kraft.

Potsdam, den 26. April 1904.

Der Regierungs-Präsident
als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen.

Polizeiverordnung

betreffend die Befreiung der Fahrzeuge bis zu 25 t Tragfähigkeit von den Bestimmungen der §§. 5 und 7 der Polizeiverordnung für die Schifffahrt und Flößerei auf der Elbe vom 18. Februar 1894.

Auf Grund des §. 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G.-S. S. 195) werden die §§. 5 und 7 der Polizeiverordnung für die Schifffahrt und Flößerei auf der Elbe vom 18. Februar 1894 für die Strecke von der Havelmündung abwärts ergänzt wie folgt:

§. 1. Zu §. 5. Alle diejenigen Fahrzeuge, deren Tragfähigkeit 25 Tonnen nicht erreicht, werden von der Mitführung eines Beiboots befreit.

§. 2. Zu §. 7. Als Besatzung derjenigen Fahrzeuge in Fahrt, deren Tragfähigkeit 25 Tonnen nicht erreicht, genügt ein schifffahrtkundiger Mann.

Magdeburg, den 5. Juni 1904.

Der Oberpräsident der Provinz Sachsen als Chef der Elbstrom-Bauverwaltung.
gez. v. Voetticher.

Strom- und Schifffahrts-Polizeiverordnung.

Auf Grund des §. 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G.-S. S. 195 ff.) sowie des Allerhöchsten Erlasses vom 3. November 1902 über die anderweite Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen (Amtsblatt Stück 4 von 1903 Seite 29) wird von dem unterzeichneten Regierungspräsidenten in Potsdam als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen unter Aufhebung der bisherigen von dem Herrn Polizeipräsidenten in Berlin in der Polizeiverordnung vom 15. Oktober 1899 bezüglich des Spandauer Schifffahrtskanals westlich der Schleuse Plözensee erlassenen Bestimmungen und unter Aufhebung der §§. 1 bis 49 der von dem Herrn Regierungspräsidenten in Magdeburg bezüglich des Plaue- und Ohle-Kanals erlassenen Polizeiverordnung vom 7. Februar 1895 die nachstehende Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnung erlassen:

§. 1. Die Wirksamkeit der unterm 17. Januar 1896 für die dem Regierungspräsidenten in Potsdam unterstellten Wasserstraßen erlassenen Strom- und Schifffahrts-Polizeiverordnung (Sonderausgabe des Amtsblattes vom 3. Februar 1896) wird in vollem Umfange auf die aus den Verwaltungen des Regierungspräsidenten in Magdeburg, der Ministerial-Baukommission und des Polizeipräsidenten in

Berlin in meine Verwaltung übergegangenen Wasserstraßen, nämlich den Blauer- und Ihle-Kanal und den westlich der Schleuse Plögensee belegenen Teil des Spandauer Schiffahrtskanals ausgedehnt.

Die Ausdehnung erstreckt sich auch auf nachbenannte zu dieser Polizeiverordnung seit ihrem Bestehen erlassenen Ergänzungen:

- 1) Die Polizeiverordnung vom 28. März 1898 (Stück 13 des Amtsblattes),
- 2) die Polizeiverordnung vom 20. Juli 1898 (Stück 36 des Amtsblattes),
- 3) die Polizeiverordnung vom 25. Januar 1900 (Stück 8 des Amtsblattes),
- 4) die Polizeiverordnung vom 12. Juli 1900 (Stück 29 des Amtsblattes),
- 5) die Polizeiverordnung vom 24. September 1900 (Stück 48 des Amtsblattes),
- 6) die Polizeiverordnung vom 9. März 1901 (Stück 11 des Amtsblattes),
- 7) die Polizeiverordnung vom 21. November 1901 (Stück 3 des Amtsblattes für 1902),
- 8) die Polizeiverordnung vom 14. April 1903 (Stück 20 des Amtsblattes).

§. 2. Der §. 1 der Strom- und Schiffahrts-Polizeiverordnung vom 17. Januar 1896 erhält folgende Fassung:

§. 1. (Länge und Breite der Fahrzeuge). Für die Schiffsgefäße ist höchstens diejenige Länge und Breite zulässig, welche das anstandslose Durchfahren der vorhandenen Schleusen und sonstigen Bauwerke gestattet. Als größte zulässige Abmessungen der Länge und Breite werden — vorbehaltlich anderweiter Regelung durch Amtsblattsbekanntmachung — festgesetzt:

- 1) 65 m Länge und 8 m Breite, für:
 - a. die Untere Havel-Wasserstraße von der Havelberger Zugbrücke bis zur Einmündung der Spree in Spandau, ausschließlich der Stadtschleuse und der Steintorbrücke in Brandenburg a. H., welche nur von 7,00 m breiten Schiffen durchfahren werden dürfen,
 - b. den Blauer Kanal,
 - c. die Wasserstraße Beezsee-Niewendtsee,
 - d. die Spree-Oder-Wasserstraße von Spandau bis zur Schleuse Wernsdorf, soweit diese Wasserstraße mir unterstellt ist,
 - e. die Müggelspree von Cöpenick bis zum Dämeritzsee,
 - f. die Müdersdorfer Gewässer;
- 2) 65 m Länge und 7,70 m Breite für den Ihle-Kanal;
- 3) 65 m Länge und 6,60 m Breite für die Havel-Oder-Wasserstraße von der Einmündung der Spree in Spandau aufwärts bis zum Ende des Nieder-Neuendorfer-Sees (Spandauer Havel) und für den Tegeler See;
- 4) 55 m Länge und 8 m Breite für die Spree-Oder-Wasserstraße von der Schleuse Wernsdorf bis zur Einmündung in die Oder bei Fürstenberg;
- 5) 55 m Länge und 6,10 m Breite für die Dahme-Wasserstraße von Schmöckwitz bis zur Schleuse „Neue Mühle“ ausschließlich;
- 6) 65 m Länge und 5,50 m Breite für den Spandauer Schiffahrts-Kanal vom Tegeler See bis zur Schleuse „Plögensee“ ausschließlich;
- 7) 31 m Länge und 3,50 m Breite für den Nieder-Neuendorferkanal;
- 8) 40,20 m Länge und 4,60 m Breite für alle vorstehend unter Nr. 1 bis 7 nicht aufgeführten Wasserstraßen und Teile von Wasserstraßen.

Für die untere Havel-Wasserstraße von der Einmündung in die Elbe bis zur Havelberger Zugbrücke werden besondere Abmessungen nicht festgesetzt.

Dem Regierungspräsidenten als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen bleibt es vorbehalten, auf Antrag ausnahmsweise und widerruflich größere als die nach diesem Paragraphen zugelassenen Abmessungen im Einzelfalle zu gestatten.

Die Ladung darf in der Breite nicht über den Bord hervorragen. Ausnahmsweise dürfen mit Heu, Stroh, Faschinen und anderer leichter und lockerer Ware beladene Fahrzeuge bis zu größerer Breite laden, doch darf die Breite der Ladung die größte für die betreffende Wasserstraße zulässige Schiffsbreite nicht übersteigen.

Die Länge und Breite der Flöße ist in den §§. 66 ff. geregelt.

§. 3. Hinter §. 13 Absatz 3 wird folgende Bestimmung eingeschaltet:

Die Steuer der nicht in Fahrt befindlichen Schiffsgefäße und Flöße sind so fest zu legen, daß ihr Herumschlagen verhindert wird.

§. 4. In den §. 42 der Strom- und Schiffahrts-Polizeiverordnung in der Fassung der Polizeiverordnung vom 9. März 1901 (Stück 11 des Amtsblattes) bzw. derjenigen vom 29. Februar 1904 (Stück 10 des Amtsblattes) wird eine litt. f. hinzugefügt, welche lautet:

„Der Plauer- und Ihle-Kanal und der Spandauer Schiffahrtskanal westlich der Schleuse Plözensee“.

§. 5. Der §. 49 der Strom- und Schiffahrtspolizeiverordnung vom 17. Januar 1896 erhält im Absatz 2 nach Nr. 10 folgende Ergänzung:

1) auf dem Plauer- und Ihle-Kanal drei,

12) auf dem Spandauer Schiffahrtskanal westlich der Schleuse Plözensee zwei.

Hinter dem zweiten Absatz desselben §. 49 wird folgende Bestimmung eingeschaltet:

Auf allen Märkischen Wasserstraßen darf der Abstand zwischen dem Schleppdampfer und dem ersten Anhang nicht mehr als 50 m betragen.

§. 6. Im §. 66 der Strom- und Schiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Polizeiverordnung vom 29. März 1902 wird bei der litt. a. folgende Nr. 12 eingeschaltet:

12) auf dem Plauer- und Ihle-Kanal und dem Spandauer Schiffahrtskanal, westlich der Schleuse Plözensee.

§. 7. Hinter §. 116 der Strom- und Schiffahrtspolizeiverordnung vom 17. Januar 1896 wird folgende Vorschrift eingeschaltet:

VI. Abschnitt.

Spandauer Schiffahrtskanal, westlich der Schleuse Plözensee.

§. 116a. Auf dem Spandauer Schiffahrtskanal darf nicht gefogelt werden.

§. 8. Die Polizeiverordnung vom 15. Mai 1899 (Amtsblatt Stück 20) wird aufgehoben.

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

§. 10. Diese Polizeiverordnung tritt mit dem 1. August 1904 in Kraft.

Potsdam, den 9. Juli 1904.

Der Regierungs-Präsident
als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen.
In Vertretung: v. Pathow.

Bekanntmachung,

betreffend den Schiffsverkehr an Sonn- und Festtagen bei der Schiffschleuse zu Calbe a. S.

Mit Bezug auf §. 37 Absatz 6 der Polizeiverordnung für die Schiffahrt und Flößerei auf der Saale und Anstrut vom 17. Juli 1896 werden die im §. 2 meiner Bekanntmachung vom 21. November 1899 gegebenen Vorschriften wie folgt abgeändert:

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

Magdeburg, den 22. August 1904.

Der Ober-Präsident der Provinz Sachsen als Chef der Elbstrom-Bauverwaltung.

Tarif
für den Ein- und Ausladeplatz am Parforcehause, Saale.

Das Ufergeld für Aus- und Einladen von Gütern auf diesem Platze beträgt:

bis 100 Ztr. Ladung		1,00 M.	von 2500—3000 Ztr. Ladung		10,00 M.
von 100—500	" "	2,50 "	" 3000—4000	" "	13,00 "
" 500—1000	" "	4,00 "	" 4000—5000	" "	15,00 "
" 1000—1500	" "	5,50 "	" 5000—6000	" "	16,00 "
" 1500—2000	" "	7,00 "	" 6000—7000	" "	17,00 "
" 2000—2500	" "	8,50 "	" 7000—8000	" "	18,00 "

Wer diesen Lagerplatz benutzen will, hat dies vorher auf dem Rathause hier anzumelden.
Bernburg, den 24. August 1904.

Der Magistrat. Leinweber.

Bekanntmachung,
betreffend den Schleusenverkehr an Sonn- und Festtagen bei der Schiffschleuse zu Bernburg.

In Ausführung des Absatz 6 §. 37 der Polizeiverordnung für die Schifffahrt und Flößerei auf der Saale vom 29. August 1896 wird folgendes bestimmt: §. 2 der Bekanntmachung vom 5. Dezember 1899 (Staats-Anzeiger Nr. 290) erhält folgende Fassung:

§. 2. An den übrigen Sonn- und Festtagen ruht der Schleusenverkehr von 9 bis 11 Uhr vormittags und von 2 Uhr nachmittags ab.

Diese Bekanntmachung tritt mit dem Tage ihrer Verkündung in Kraft; entgegenstehende Bestimmungen werden hiermit aufgehoben.

Dessau, den 28. September 1904.

Herzoglich Anhaltische Regierung, Abteilung des Innern.
gez. Mertens.

III. Schifferschulen.

Über den Unterricht in den preussischen Elbeschiffer-Fachschulen im Jahre 1903/1904 ist folgendes zu berichten:

	Klein- Wittenberg	Aken	Tangermünde	Lauenburg	Parey	
Beginn des Unterrichts	4. Januar 1904	28. Dezbr. 1903		4. Januar 1904	4. Januar 1904	
Schluß des Unterrichts	16. Febr. 1904	13. Febr. 1904		3. März 1904	6. Febr. 1904	
Zahl der Unterrichtsstunden in Stufe I	136	100		152	} 84	
Zahl der Unterrichtsstunden in Stufe II	—	97		136		
Zahl der Unterrichtsteilnehmer in Stufe I	16	52	Wegen zu geringer Be- teiligung hat ein Unterricht	17	} 30	
Zahl der Unterrichtsteilnehmer in Stufe II	—	39		23		
Es haben sich der Schifferprüfung unterzogen	6	33		13	10	10
Davon haben die Prüfung bestanden . .	6	28		10	8	8
Kosten des Unterrichts in Mark	M. 210.15	M. 426.60	nicht statt- gefunden.	M. 635.02	Aufgabe der Kosten fehlt, da die Schule sich aus eigenen Mitteln ohne Staatszuschuß erhalten hat.	
Diese Kosten wurden gedeckt:						
a) durch Schulgeld	M. 48.00	M. 273.00		M. 200.00		
b) durch Zuschuß der Staatskasse	M. 108.10	M. 102.40		M. 290.01		
c) durch Zuschuß der Städte	M. 54.05	M. 51.20		M. 145.01		
d) durch sonstige Einnahmen	—	—		—		



IV. Rechnungsergebnisse

der drei Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaften für das Jahr 1903, aufgestellt nach den Rechnungsergebnissen des Reichs-Versicherungsamts.

I. Betrag der anrechnungsfähigen Löhne.

Genossenschaft	1903		1902		mehr		weniger	
	M	M	M	M	M	M	M	M
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft	18,357,060	16,946,231	1,410,829	—				
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft	16,687,105	15,710,981	976,124	—				
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft .	11,648,135	10,604,148	1,043,987	—				
Σa.	46,692,300	43,261,360	3,430,940	—				

II. Gemeldete und entschädigte Unfälle:

Genossenschaft	1903		1902		mehr		weniger	
	ge-	ent-	ge-	ent-	ge-	ent-	ge-	ent-
	meldet	schädigt	meldet	schädigt	meldet	schädigt	meldet	schädigt
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft	1337	331	1109	274	228	57	—	—
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft	953	230	809	226	144	4	—	—
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft	774	139	645	130	129	9	—	—
Σa.	3064	700	2563	630	501	70	—	—

III. Höhe der gezahlten Entschädigungen.

Genossenschaft	1903		1902		mehr		weniger		Steigerung in Prozenten gegen 1902
	M	M	M	M	M	M	M		
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft	422,244	377,136	45,108	—	12,0				
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg.	354,005	333,826	20,179	—	6,0				
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg. .	211,660	206,394	5,266	—	2,6				
Σa.	987,909	917,356	70,553	—	7,7				

IV. Höhe des Reservefonds.

Genossenschaft	1903		1902		mehr		weniger	
	M	M	M	M	M	M	M	
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft	931,790	849,213	82,577	—				
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft	810,885	742,365	68,520	—				
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft .	481,616	441,882	39,734	—				
Σa.	2,224,291	2,033,460	190,831	—				



V. Höhe der Verwaltungskosten.

Genossenschaft	1903 <i>M</i>	1902 <i>M</i>	Im Jahre 1903 umgelegter Betrag <i>M</i>	Die Verwaltungs- kosten betragen somit % der Umlage
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft . . .	47,022	45,360	540,774	8,7
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg. .	49,738	46,116	432,387	11,5
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg. .	30,678	31,402	276,300	11,1
Ca.	127,438	122,878	1,249,461	10,2

V. Vereinsangelegenheiten.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde die Jahreshauptversammlung am 25. Februar und eine Vereinsversammlung am 7. November abgehalten.

Über die in diesen Versammlungen gefassten Beschlüsse haben wir das Folgende zu berichten:

Durchfahrt durch die Brücke zu Wittenberge während des Umbaues.

Seitens des Vereins war beschlossen worden, bei der Königlichen Elbstrom-Bauverwaltung den Erlaß einer Polizeiverordnung in Antrag zu bringen, daß während des Umbaues der Brücke zu Wittenberge die zu Tal allein fahrenden Schiffe verpflichtet sein sollten, zu sacken, im Anhange eines Dampfers befindliche Schiffe dagegen berechtigt sein sollten, stevenrecht die Brücke zu durchfahren.

Seitens der Königlichen Elbstrom-Bauverwaltung ist uns auf diesen Antrag folgende denselben ablehnende Antwort zu teil geworden:

Der Ober-Präsident der Provinz Sachsen
als Chef der Elbstrom-Bauverwaltung.
B. Nr. 1838 O. P.

Magdeburg, den 24. März 1904.

Zum Schreiben vom 1. d. Mts. Nr. 34.

Die Bestimmung, daß die Brücken der Elbe von den zu Tal fahrenden Schiffen nur sackend passiert werden dürfen, hat von 1844 bis 1894 bestanden, ist aber durch die Polizei-Ordnung für die Schifffahrt und Flößerei auf der Elbe von 1894 außer Kraft gesetzt, da sie damals nicht mehr als gerechtfertigt angesehen wurde.

Für die Beurteilung der Frage, ob eine solche Vorschrift für die Brücke bei Wittenberge jetzt wieder notwendig sei, ist die Kenntnis des Hergangs bei den in den letzten Jahren eingetretenen Schiffsunfällen von Bedeutung. Von den seit Mitte 1882 bis 1903 auf der Talfahrt an dieser Brücke vorgekommenen 14 größeren Schiffsunfällen entfielen

5 auf in Schleppzügen befindliche Fahrzeuge,

5 auf stevenrecht fahrende Schiffe,

3 auf Schiffe, welche die Brücke sackend durchfahren wollten, aber in Folge Mißlingens des Umgebens havarierten. (Hierzu gehört auch der letzte Unfall vom 21. November 1903.)

Ein Unfall wurde durch den Zusammenstoß eines stevenrecht fahrenden mit einem sackenden Schiffe herbeigeführt.

Es ergibt sich hieraus, daß die Vorschrift, die Brücke nur sackend zu passieren, die Gefahren für den Schiffsverkehr nicht beseitigen würde; durch das Umgeben würden sogar mancherlei Gefahren herbeigeführt werden, welche bei stevenrechtem Fahren vermieden werden.



Jedenfalls wäre eine erhebliche Belästigung des gesamten Verkehrs unausbleiblich. Folgerichtig müßte dann auch zur künftigen Vermeidung der in den Schleppzügen vorgekommenen Unfälle die Vorschrift erlassen werden, daß die in letzteren ankommenden Fahrzeuge loszuwerfen und die Brücke einzeln sackend zu passieren hätten. Diese Maßregel muß aber schon in Rücksicht auf die durch sie eintretende Verkehrserschwerung als fast undurchführbar bezeichnet werden.

Unter diesen Umständen trage ich Bedenken, eine Polizeiverordnung nach Maßgabe des vom Verein gestellten Antrags zu erlassen, halte vielmehr für zweckmäßiger, daß bis zur Besserung der Fahrverhältnisse an der Brücke es jedem Schiffer überlassen bleibt, je nach den Wind- und Wasserverhältnissen umzugeben oder stevenrecht zu fahren.

gez. v. Boetticher.

Schutz- und Sicherheitshäfen an der Elbe.

Auf Antrag eines Vereinsmitgliedes wurde in der Sitzung am 25. Februar beschlossen, den Zutritt einer aus Vertretern der Schifffahrt und der Waren-Affekuranz-Gesellschaften bestehenden Kommission herbeizuführen, um die seitens der vereinigten Affekuranz-Gesellschaften bestrittene Frage wegen der Schutzsicherheit der Winterhäfen zu Rogätz, Derbenerberg, Werben, Dom. Mühlenholz und Schnackenburg einer Prüfung zu unterziehen.

Seitens dieser Kommission wurde über die Verkehrssicherheit der vorerwähnten Häfen folgendes Gutachten abgegeben.

„Hafen bei Rogätz.

Unter normalen Verhältnissen wird die Ohre als zu verwendender Hafen angesehen. Treten dagegen abnorme Verhältnisse (Eischutz bzw. Eisgang bei Hochwasser) ein, so ist die Sicherheit in der Ohremündung naturgemäß nur eine bedingte.

Hafen bei Derben.

Die Kommission war darin einig, daß die Liegestelle bei Derben Baggerelbe nur sehr bedingten Schutz gewährt und nicht als ein Sicherheits- sondern höchstens vielleicht als ein Nothafen angesehen werden kann.

Hafen bei Werben.

Die Kommission war der Ansicht, daß Werben weder ein Schutz- noch ein Nothafen wäre, weil das Einlaufen von Fahrzeugen schon bei einem mittleren Wasserstande große Schwierigkeiten bietet und Werben daher nur als Handelshafen zu benutzen sein würde, wenn eine entsprechende Ausbaggerung stattgefunden hat.

Hafen bei Dom. Mühlenholz.

Bezüglich dieses Hafens vertrat die Kommission die Ansicht, daß hier ganz gleichartige Verhältnisse, wie solche beim Rogäzter Hafen vorliegen, vorhanden sind.

Hafen bei Schnackenburg.

Es wurde anerkannt, daß der Mland genügend tiefes Wasser hat und daß die Verhältnisse für das Liegen von Fahrzeugen dieselbe Sicherheit, wie beim Rogäzter Hafen, bieten, sofern der vor der Mlandmündung liegende Sand das Einlaufen der Fahrzeuge in den Mland gestattet, was nicht immer der Fall sei. Außerdem müßte, um die Sicherheit des Hafens zu erhöhen, bei höheren Wasserständen der Belag der den Mland bei dem Orte Schnackenburg überspannenden Brücke rechtzeitig beseitigt werden.“

Auf gehaltene Nachfrage haben wir nun in Erfahrung gebracht, daß auf Grund des vorstehenden Gutachtens die Häfen zu Dom. Mühlenholz und Schnackenburg von den vereinigten Affekuranz-Gesellschaften als Schutz- und Winterhäfen anerkannt worden sind. Bezüglich des Rogäzter Hafens ist eine Entscheidung noch nicht getroffen, was um so bedauerlicher ist, als gerade dieser Hafen zur Winterszeit von der



Schiffahrt sehr in Anspruch genommen zu werden pflegt, wenn die Hafenträume in Magdeburg belegt sind, auch seitens der Kommission bezüglich des Rogäzer Hafens dieselben Sicherheitsverhältnisse als gegeben angesehen wurden, welche bei den Häfen zu Dom. Mühlenholz und Schnadenburg bestehen.

Die Häfen zu Verben und Werben sind als Sicherheits- und Schutzhäfen von den vereinigten Affekuranz-Gesellschaften nicht anerkannt worden.

Rechtliche Stellung des Haupters (Lotsen).

In einer am 18. Juli 1903 abgehaltenen Sitzung der Elbschiffahrts-Kommission war die Frage zur Sprache gekommen, welche Pflichten dem Schiffer obliegen, wenn ein Lotse an Bord und wie die Stellung eines Binnenlotsen (Haupters) zu dem Schiffer unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes aufzufassen sei, da in Schiffahrtskreisen vielfach die Ansicht vertreten ist, daß wenn ein Lotse (Haupter) an Bord auf diesen die Rechte und Pflichten des Schiffers übergehen, der Lotse somit als zur Schiffsmannschaft gehörig anzusehen sei.

Auf Grund der vorerwähnten Verhandlungen kam unser Verein zu der Ansicht, daß der Lotse (Haupter) nur der nautische Berater des Schiffsführers sei, daß dagegen der Schiffsführer (Schiffer) stets die Verantwortung für sein Schiff behalte und somit für jeden Schiffsunfall, der auf fehlerhafte Führung des Schiffes zurückgeführt werden könne, haftbar und ersatzpflichtig bleibe, auch wenn ein Lotse (Haupter) an Bord war und das Ruder führte.

Diese unsere Auffassung der rechtlichen Stellung des Schiffers gegenüber dem Lotsen (Haupter) hat nun zu Verhandlungen in unserer Jahreshauptversammlung, im Central-Verein für Hebung der Deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt und auch in einem der Schiffahrt zugehörigen Fachblatte geführt, indem von anderer Seite die Ansicht vertreten wurde, daß der Lotse (Haupter) bei Übernahme der Führung eines Schiffes in die Stellung eines Schiffers einrücke und auf ihn die Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes über die Verantwortlichkeit bei der Führung des Schiffes übergehen, jedoch ohne die speziell dem Schiffer vom Gesetze beigelegten rechtsgeschäftlichen Befugnisse. (§. 15 und folgende des Gesetzes.)

Einer derartigen Auffassung können wir uns nicht anschließen, da dann zwei verantwortliche Schiffer an Bord sein würden, einer für Casco und einer für Cargo. Für eine solche Doppelstellung bietet aber das Gesetz keinen Raum. Da die ganze Angelegenheit in der breitesten Weise in der Öffentlichkeit zur Sprache gekommen, die Einführung einer Lotsenordnung, welche die Rechte und Pflichten der Lotsen regeln soll, aber bei den zuständigen Behörden in Antrag gebracht worden ist, glauben wir, daß es jetzt an der Zeit ist, die Frage ruhen zu lassen, bis eine Regelung der in Fluß gebrachten Angelegenheit herbeigeführt sein wird.

Untersuchung von Schiffsunfällen.

Im August 1904 teilte der Herr Ober-Präsident als Chef der Elbstrom-Bauverwaltung dem Verein mit, daß auf seine Anfrage die zuständigen Gerichtsbehörden sich zu dem von den Schiffahrtsbeteiligten geäußerten Wunsche, daß zu den auf Grund des §. 11 ff. des Binnenschiffahrtsgesetzes anzuordnenden Untersuchungen von Schiffsunfällen tunlichst sofort schiffahrtskundige Sachverständige zugezogen werden möchten, im allgemeinen zustimmend geäußert und zum Teil bereits um Namhaftmachung von Sachverständigen ersucht hätten.

Seitens unseres Vereins wurden daraufhin Sachverständige für den Bereich der Elbe von Mühlberg bis Lauenburg in Vorschlag gebracht, und trat der Verein gleichzeitig an die am Elbeverkehr beteiligten nicht preussischen Elbuferstaaten heran, um auch für Havereien in diesen Gebieten auf Einführung eines gleichen Vorganges hinzuwirken.

Seitens der Senatskommission für die Justizverwaltung in Hamburg wurde der Antrag abgelehnt, weil nach den angestellten Ermittlungen in Hamburg, abgesehen vielleicht von seltenen Einzelfällen, in

denen der Richter stets in der Lage sein werde, einen Sachverständigen zu erlangen und heranzuziehen, irgend welches Bedürfnis für die Hinzuziehung von Sachverständigen zu jeder Binnenschiffahrtsverklarung sich nicht herausgestellt habe.

Das Königlich Sächsische Justizministerium hat den beteiligten sächsischen Amtsgerichten von dem Wunsche der Schiffahrtsbeteiligten, bei den Binnenschiffahrtsverklarungen schiffahrtskundige Sachverständige zuzuziehen, Kenntnis gegeben und dabei den Wunsch als seiner Auffassung nach begründet bezeichnet.

Etwas weiteres in der Sache zu tun, wurde abgelehnt, da es sich um eine Angelegenheit handele, die ausschließlich der richterlichen Entscheidung untersteht.

Die Herzoglich Anhaltische Regierung hat durch Schreiben vom 4. November 1904, das Großherzoglich Mecklenburgische Justizministerium zu Schwerin durch Schreiben vom 18. November 1904 bekanntgegeben, daß der Antrag Zustimmung erfahren habe und entsprechende Sachverständige den Amtsgerichten bekanntgegeben worden seien.

Wir können nur unserer Genugtuung Ausdruck geben, daß dieser Wunsch der Schiffahrtsbeteiligten einen so günstigen Verlauf genommen und knüpfen wir die Erwartung an die Unterstützung der hohen Behörden, daß die Amtsgerichte im ausgiebigsten Maße bei Binnenschiffahrtsverklarungen sich der schiffahrtskundigen Sachverständigen bedienen.

Hasenanlagen in Magdeburg.

Den aus Schiffahrtskreisen seit Jahren zu Tage getretenen Klagen über das Fehlen ausreichender Winterhasenanlagen in Magdeburg beabsichtigt der Magistrat unserer Stadt dadurch Rechnung zu tragen, daß ein Hasenprojekt in Vorlage gebracht worden ist, welches eine wohl durchdachte, zweckmäßige und allen berechtigten Wünschen entsprechende Anlage erkennen läßt, zu der vom schiffahrtstechnischen Standpunkte nur noch der eine Wunsch zu äußern wäre, daß die Breite der geplanten Industriebäfen auf mindestens 50 m zu erweitern sein möchte, damit bei belegtem östlichen und westlichen Ufer die Ein- und Ausfahrt von Schiffen gleichzeitig und ungehindert bewirkt werden kann.

Wir wollen wünschen und hoffen, daß die geplanten neuen Hasenanlagen zur weiteren Hebung unseres Handels, der Industrie und Schiffahrt sich bald verwirklichen und unserer lieben Vaterstadt für jetzt und die kommenden Generationen zum Segen gereichen werden, damit Magdeburg seinen Ruf als wichtigste Handelsstadt an der Mittelelbe von neuem bewährt.

Errichtung eines neuen Pegels in der Gegend des Herrenkrugs.

Aus den Kreisen unserer Mitglieder war der Antrag hervorgegangen, die Anbringung eines Pegels in der Gegend des Herrenkrugs bei den zuständigen Behörden zu betreiben, da bei mittleren und kleineren Wasserständen der registrierende und der feste Pegel an der Strombrücke durch Stauwasser Wasserstände anzeigen, die sich mit den tatsächlichen Wasserstandsverhältnissen nicht immer decken.

Unser diesbezügliches an die Königliche Elbstrom-Bauverwaltung gerichtetes Gesuch hat leider Zustimmung nicht gefunden, weil der Aufstau des Wasserpiegels am Magdeburger Pegel infolge der Einflüsse des Schiffsverkehrs nach Ausweis der Aufzeichnungen des selbstregistrierenden Pegels das Maß von 6 cm selten überschreitet und eine Verlegung des Pegels bis unterhalb des Neustädter Hafens wegen des dort stattfindenden Rangierverkehrs und wegen der in Aussicht stehenden Anlage weiterer Hasenanlagen bei Rothensee hierin keine Änderung herbeiführen würde.

Außerdem wird seitens der Strombau-Behörde die erwähnte Stauung von 6 cm gegenüber den Veränderungen, welche die Höhenlage der Flußsohle durch die bei steigendem und fallendem Wasser eintretenden Sandbewegungen erfährt, für immerhin gering angesehen.

Der Schiffahrt kann hiernach nur empfohlen werden, bei Beladung der Schiffsgefäße sich nicht lediglich nach dem jeweiligen Wasserstande am Pegel zu richten, sondern dabei außer den Wasserstandsveränderungen im oberen Stromlauf auch deren Einwirkungen auf die Stromsohle und die Möglichkeit einer geringen Anstauung am Pegel in Rechnung zu ziehen.



Notlage der Schifffahrt.

Infolge des ganz abnorm niedrigen Wasserstandes auf der Elbe und Saale, den wir dieses Jahr zu beklagen hatten, mußte die Schifffahrt über drei Monate lang eingestellt werden. Hunderte von beladenen Schiffen konnten teils die Häfen nicht verlassen, teils mußten sie auf der Fahrt von oder nach Hamburg der versagenden Schlepraft und des zu kleinen Wassers wegen liegen bleiben. Die beste Zeit des Jahres waren die Schiffer gezwungen, verdienstlos zu verbringen und doch auf dem Wasser zu verbleiben, um ihre Ladungen zu bewachen.

Dieser Verdienstentgang, der ja dadurch etwas gemildert wurde, daß von Mitte November bis zum Jahreschluß der Betrieb wieder voll aufgenommen werden konnte, hat naturgemäß in der Schifffahrt Notstände hervorrufen müssen, die uns im Verein mit der Handelskammer zu Magdeburg veranlaßt haben, mit einer Bitte um Beihülfe für notleidende Schiffer und Mannschaften der Schifffahrt auf Elbe und Saale an die Öffentlichkeit heranzutreten.

Die für diese Zwecke eingegangenen Beiträge, für welche wir den edelen Spendern hierdurch herzlichen Dank sagen, haben wir der Handelskammer in Magdeburg überwiesen, die mit den Sammelstellen des Central-Vereins für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschifffahrt zu Berlin und der Handelskammer zu Hamburg in Fühlung stehend, in gerechter Weise Not lindern wird, wo die Ereignisse solche in die Familien unseres treuen und bewährten Schifferstandes hineingetragen haben.

Innere Vereinsangelegenheiten.

Durch Beschluß der Jahreshauptversammlung wurden die Vorstandsmitglieder

Herr Kommerzienrat **Tonne**=Magdeburg und Herr **A. Neubert**=Rienburg a. S. für die Wahldauer 1904—1907 zu Vorstandsmitgliedern wieder gewählt.

Satzungsgemäß scheiden in diesem Jahre aus dem Vorstande die Vorstandsmitglieder

Herr **August Braune** sen.=Magdeburg und Herr **Hermann Lösche** jr.=Magdeburg aus, für welche frei werdenden Stellen die Jahreshauptversammlung Neuwahlen zu vollziehen haben wird. Die Auscheidenden sind nach den Satzungen wieder wählbar.

An Stelle des Vorstandsmitgliedes Herrn **Direktor Meinert**, welcher wegen Verzuges von Magdeburg aus dem Verein mit Jahreschluß ausgeschieden, ist gleichfalls eine Ersatzwahl für die restliche Wahlzeit bis zum Jahre 1906 vorzunehmen.

Der Tod hat im abgelaufenen Jahre wieder eine reiche Ernte unter den Mitgliedern unseres Vereins gehalten, da die Herren

Hafendirektor **Rößler**=Aken,
Gottfried Naumann=Aken,
F. H. Graumann=Hamburg und
Wilhelm Engel sen.=Magdeburg

in das Jenseits abgerufen wurden. Den Verstorbenen werden wir ein ehrendes Gedächtnis bewahren.

Dem Verein gehörten am Schlusse des Jahres 1904 an:

1 Ehrenmitglied
8 Körperschaften
76 Mitglieder

Im ganzen 85 Mitglieder.

Wir schließen unseren Bericht mit dem Wunsche, daß das Jahr 1905 ein für die Schifffahrt segensbringendes sein möge.

Magdeburg, im Februar 1905.

Der Vorstand.

Tonne,
Vorsitzender.

Vorhardt,
Schriftführer.

VI. Rechnungs-Abschluss

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

für

das Jahr 1904.



Debet.

Vereins-

			M	ℒ
1904				
Januar	31.	An 8 Korporationsbeiträge à 30 M	240	—
"	"	" 84 Mitgliederbeiträge „ 6 „	504	—
"	"	" Beitritt von 4 Mitglied. „ 3 „	12	—
"	"	" Zinsen von Sparkasse	9	70
Dezember	31.	" Saldo	204	51
			970	21

Debet.

Allgemeines

			M	ℒ
1905				
Januar	1.	An Saldo - Vortrag	222	70
			222	70
1905				
Januar	1.	An Saldo - Vortrag	122	70

Eingang.

Kassa-Konto für Unterstützung

			M	ℒ
1904				
Okt.-Dez.		An Beiträgen	1237	75



Kassa-Konto.

Kredit.

			<i>M.</i>	<i>S.</i>
1904				
Januar	1.	Per Saldo - Vortrag	236	91
"	"	" Portoauslagen	67	80
"	"	" Drucksachen	241	25
"	"	" Berichte	214	75
"	"	" Bibliothek-Konto	28	90
"	"	" Beiträge	32	05
"	"	" Unkosten bei Hauptversammlung	51	05
"	"	" Schreibgebühren	97	50
			<hr/>	<hr/>
			970	21
1905				
Januar	1.	Per Saldo - Vortrag	204	51

Unterstützungs-Konto.

Kredit.

			<i>M.</i>	<i>S.</i>
1904				
Dezember	31.	Per Unterstützung für notleidende Schiffer	100	—
"	"	" Saldo	122	70
			<hr/>	<hr/>
			222	70

der notleidenden Schiffer.

Ausgang.

			<i>M.</i>	<i>S.</i>
1905				
Januar		Per Handelskammer Magdeburg	1237	75
			<hr/>	<hr/>

Magdeburg, den 31. Januar 1905.

Aug. Braune sen.
Schatzmeister.



VII. Mitglieder-Verzeichnis.

Ehrenmitglied:

Königlicher Kommerzienrat Carl Philippi-Dresden.

Vorstands-Mitglieder:

Königlicher Kommerzienrat Tönne-Magdeburg, Vereinsvorsitzender.
Schiffseigner A. Neubert-Nienburg a. S.
Kaufmann August Braune sen.-Magdeburg, Vereinsschatzmeister.
Verwaltungs-Direktor Borchardt-Magdeburg, Vereinsschriftführer.
Kaufmann Hermann Lösche jun.-Magdeburg.

Corporative Mitglieder:

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

Persönliche Mitglieder:

Aken a. d. Elbe.

Merseburg, Karl.
Placke, Georg, Major d. R.
Schinke, Carl.
Trawiel, Heinrich.
Venediger, Friedrich.
Zunder, Heinrich.

Alsleben a. d. Saale.

Baumeier, Paul.

Bad Elmen b. Gross-Salze.

Hünecke, Fritz.

Barby a. d. Elbe.

Nebelung, Otto.

Bittkau a. d. Elbe.

Kühle, Gustav.

Dresden.

Schnitzing, Direktor der Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.-G.
Grünwald, Direktor der Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.-G.
Schneider, H.
Ulmann, Emil.

Ferehland b. Genthin.

Fangohr, Emil.

Halle a. S.

Schwarz, August.

Hamburg.

Andree, Alexander.
Eichholz, W.
Friedrich, Adolf.
Dr. Edm. Klée Gobert, Rechtsanwalt.
Lütgens, Henry.
Schmeil, F.

Magdeburg.

Aue, Heinrich.
Baldhoff, Hermann.
Bartsch, Paul.
Bohne, Wilhelm.
Brandt, Heinrich.
Braune jr., August.
Eckardt, Arthur.
Engel, Carl.
Engel, Fr., Direktor der Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.-G.
Engel, Paul.
Engel, Wilhelm.
Güssau, Gustav.
Hames, Hermann.
Henschel, Direktor der Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.-G.
Herbst, Fritz, Dispacheur.
Höffeke, Emil, Abteilungsvorsteher.
Klee, Albert, Vertreter der Deutsch-Oesterr. Dampfschiffahrt-Akt.-Ges.
Kratzenstein, Friedrich.
Krietsch, August.
Krümling, Julius.
Kühle, Gustav.
Lösche sr., Hermann.
Maack, Friedrich.



Mühlstephan, Carl.
Mühlstephan, Paul.
Nordt, Emil.
Radespiel, Inspektor.
Schmidt, August.
Schöndube, Otto.
Schütte, Johannes.
Schwarz, Wilhelm, Schiffsrevisor.
Stahlkopf, Karl.
Suhr, Heinrich.
Tonne, Referendar.
Wesemeyer, Adolf.

Rogätz a. d. Elbe.

Blanke, Schiffsbaumeister.

Rosslau a. d. Elbe.

Kreuter, Wilhelm.
Sachsenberg, Georg,
Kommerzienrat.
Sachsenberg, Gotthard,
Kommerzienrat.
Sachsenberg, Paul.

Schönebeck a. d. Elbe.

Dümling, Wilhelm, Königlicher
Kommerzienrat.
Hertel, Max, Prokurist.
Wanckel, O., Direktor.

Tangermünde.

Lauenroth, jr., August.
Wienecke, Wilhelm.

Wallwitzhafen.

Büchlein, G.

Westerhüsen a. d. Elbe.

Gerloff, W.

Wien.

Dr. Russ, Reichsrats-Abgeordneter.

Wittenberge.

Runge, Johannes, Königlicher
Kommerzienrat.



VIII. Nachweisung des Elbe-Wasserstandes zu Magdeburg im Jahre 1904.

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	
1	+ 1,04	+ 0,94	+ 3,14	+ 1,98	+ 2,03	+ 1,26	+ 0,58	+ 0,02	— 0,09	+ 0,20	+ 0,52	+ 0,96	1
2	1,00	0,98	2,92	2,19	2,03	1,37	0,54	0,09	— 0,08	0,18	0,60	0,96	2
3	0,94	0,98	2,70	2,14	1,94	1,37	0,53	0,08	— 0,05	0,20	0,68	0,96	3
4	0,87	0,94	2,38	2,20	1,90	1,55	0,48	0,05	— 0,05	0,24	0,61	0,98	4
5	0,74	0,96	2,24	2,23	1,80	1,55	0,48	0,04	— 0,05	0,22	0,63	1,08	5
6	0,70	0,96	2,22	2,22	1,68	1,46	0,53	0,04	+ 0,00	0,22	0,64	1,14	6
7	0,70	1,08	2,20	2,20	1,58	1,38	0,53	0,04	0,00	0,21	0,60	1,13	7
8	0,78	1,18	2,20	2,12	1,58	1,34	0,48	+ 0,00	+ 0,01	0,19	0,57	1,10	8
9	0,83	1,28	2,17	2,14	1,55	1,30	0,50	+ 0,07	0,02	0,20	0,52	1,20	9
10	0,88	1,32	2,07	2,16	1,60	1,20	0,44	0,04	0,03	0,20	0,53	1,50	10
11	0,84	1,34	2,00	2,22	1,58	1,08	0,44	0,62	0,06	0,28	0,67	1,70	11
12	0,80	1,54	1,96	2,32	1,54	1,02	0,44	+ 0,00	0,02	0,28	0,88	1,63	12
13	0,84	1,84	1,96	2,41	1,52	0,95	0,42	0,00	0,08	0,32	1,28	1,78	13
14	0,84	2,08	2,00	2,43	1,46	0,88	0,38	0,00	0,09	0,36	1,38	1,86	14
15	0,88	2,22	2,04	2,40	1,42	0,81	0,38	— 0,06	0,08	0,47	1,37	1,84	15
16	1,00	2,30	2,19	2,40	1,42	0,81	0,32	+ 0,02	0,08	0,52	1,70	1,70	16
17	1,30	2,57	2,30	2,30	1,33	0,78	0,30	— 0,01	0,08	0,55	1,87	1,59	17
18	1,45	2,54	2,26	2,23	1,28	0,78	0,22	— 0,02	0,09	0,56	1,72	1,50	18
19	1,45	2,37	2,16	2,17	1,24	0,76	0,22	— 0,05	0,11	0,56	1,59	1,45	19
20	1,78	2,30	2,07	2,18	1,16	0,75	0,19	— 0,07	0,18	0,56	1,50	1,40	20
21	1,74	2,20	2,02	2,37	1,08	0,82	0,13	— 0,08	0,16	0,62	1,42	1,31	21
22	1,54	2,10	2,06	2,38	—	0,76	0,13	— 0,11	0,14	0,56	1,34	1,31	22
23	1,44	2,14	2,04	2,38	1,00	0,70	0,12	— 0,08	0,13	0,48	1,25	1,22	23
24	1,34	2,57	2,02	2,26	0,98	0,66	0,10	— 0,08	0,17	0,44	1,13	1,20	24
25	1,24	2,90	2,10	2,16	1,03	0,66	0,06	— 0,08	0,20	0,42	1,08	1,16	25
26	1,22	3,18	2,13	2,04	1,03	0,64	0,12	— 0,09	0,19	0,40	0,98	1,18	26
27	1,12	3,30	2,08	2,02	1,00	0,64	0,11	— 0,10	0,21	0,40	0,94	1,20	27
28	1,00	3,32	2,07	2,00	0,94	0,64	0,07	— 0,09	0,23	0,38	0,93	1,10	28
29	0,98	3,32	2,00	1,94	0,90	0,64	0,07	— 0,12	0,22	0,38	0,96	1,10	29
30	0,94	—	2,02	1,94	0,94	0,64	0,07	— 0,09	0,22	0,38	0,94	1,07	30
31	0,94	—	2,00	—	1,02	—	0,06	— 0,07	—	0,51	—	0,98	31



Nachweisung des Grund-Wasserstandes in Magdeburg im Jahre 1904.

Tag	Monat	Wasserstand nach dem Magdeburger Pegel in Metern und Centimetern	Grundwasserstand in Centimetern
1	Januar	+ 1,04	— 2,8
31	Januar	+ 0,94	— 5,0
29	Februar	+ 3,32	— 6,5
31	März	+ 2,00	— 8,0
30	April	+ 1,94	— 8,4
31	Mai	+ 1,02	— 8,0
30	Juni	+ 0,64	— 6,8
31	Juli	+ 0,06	— 6,7
31	August	— 0,07	— 8,6
30	September	+ 0,22	— 9,1
31	Oktober	+ 0,51	— 10,6
30	November	+ 0,94	— 12,4
31	Dezember	+ 0,98	— 14,9

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.

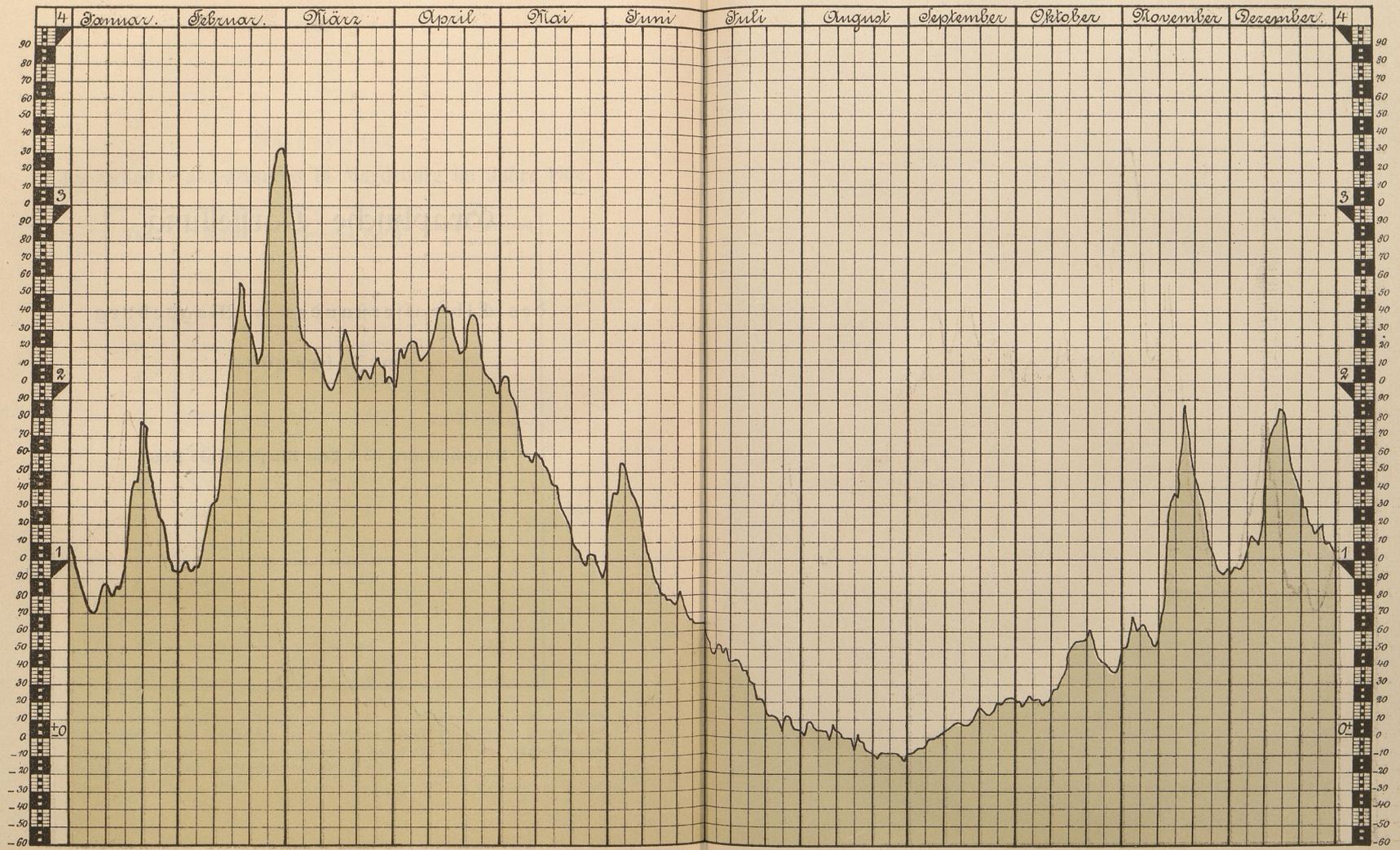
Die Jahresschwankung des Grundwasserstandes betrug 12,1 cm. Der Grundwasserstand von — 14,9 ist der Tiefste, der bisher beobachtet wurde.

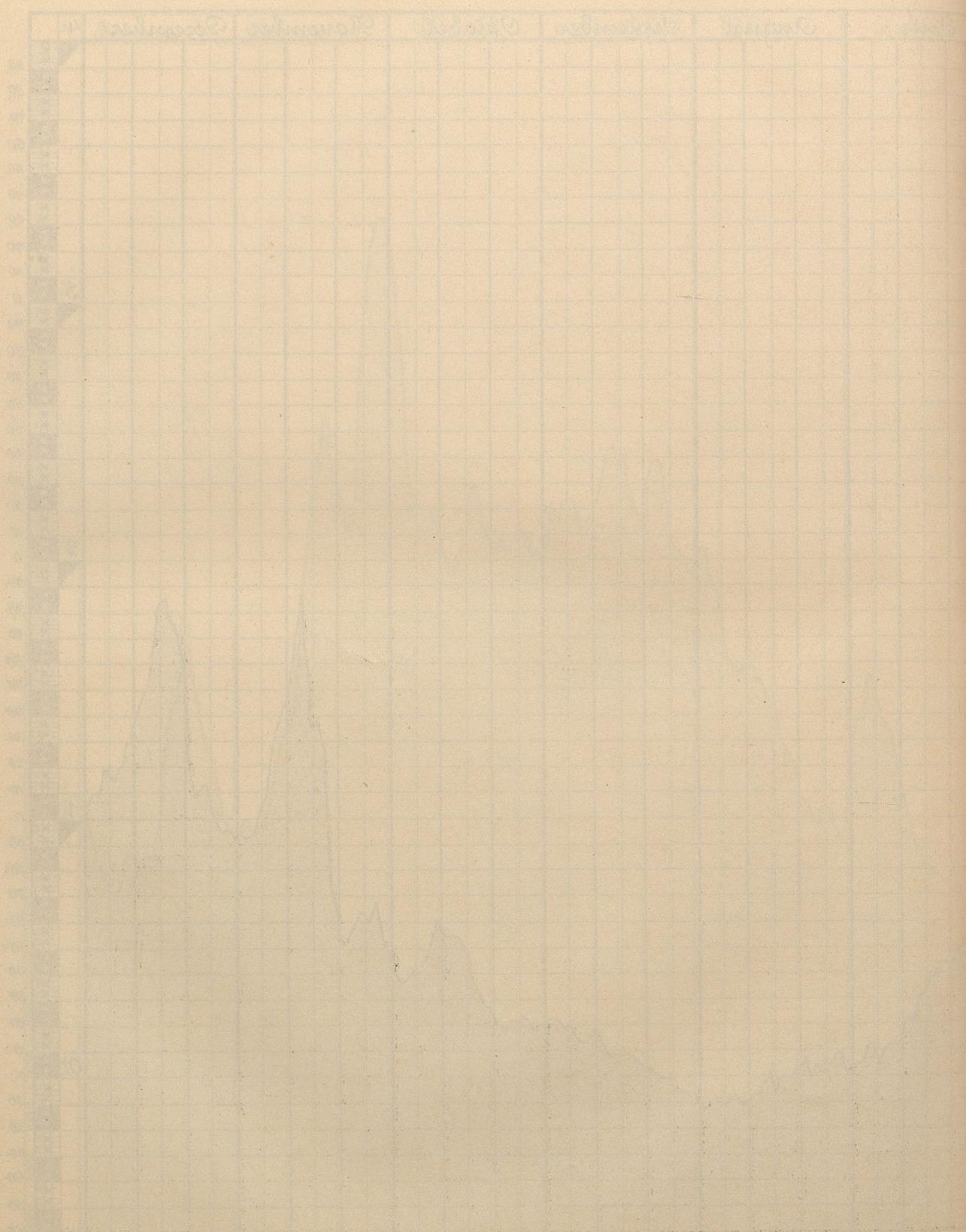
Graphische Darstellung

des Elbwasserstandes in Magdeburg

im Jahre 1904.

Aufgenommen nach dem Magdeburger Pegel.







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



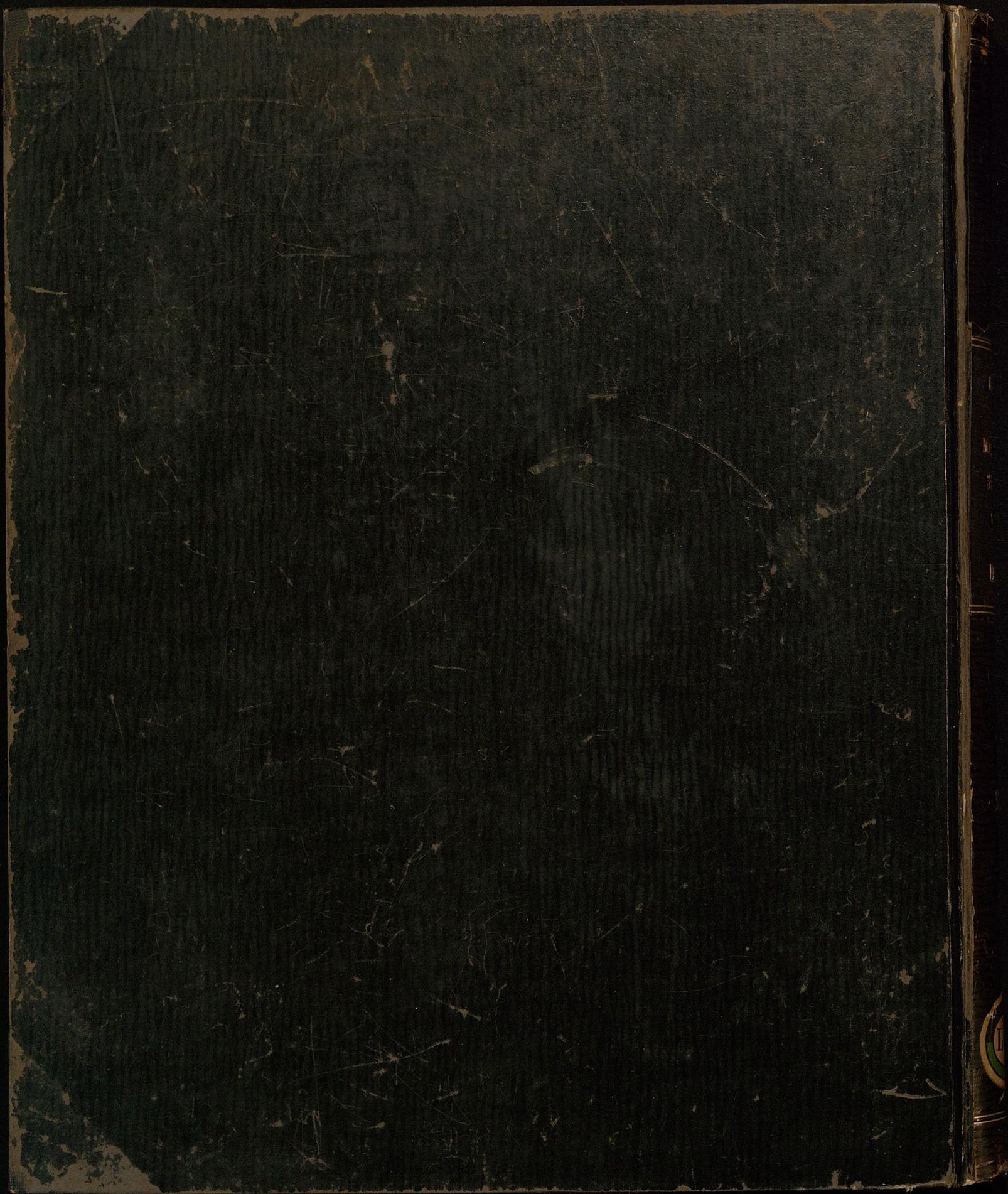
Le 2100^c

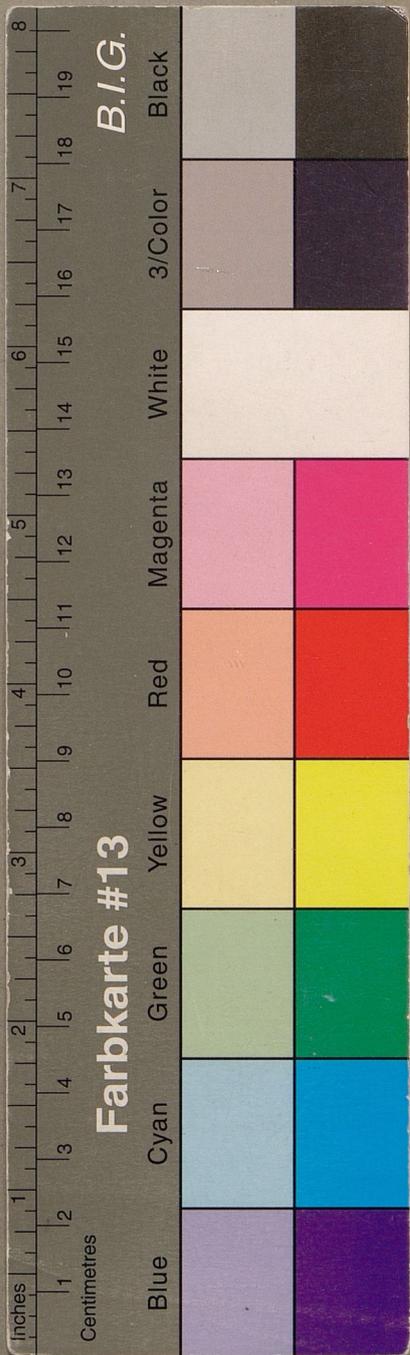
4^o

ULB Halle
007 534 353

3







Bericht

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

in

Magdeburg

für das Jahr 1904.

1908. 0758

