



# Bericht

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

in

Magdeburg

für das Jahr 1909.



Lc 2100<sup>c</sup> 4



# Bericht

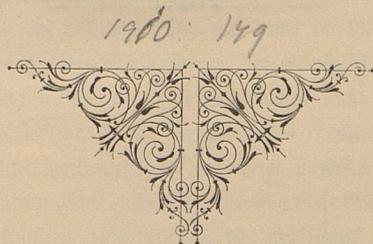
des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

in

Magdeburg

für das Jahr 1909.



## Inhalts-Verzeichnis.

	Seite
I. Wasserstand und wirtschaftliche Verhältnisse . . . . .	3
II. Erster deutscher Binnenschiffahrtstag . . . . .	4
III. Schiffahrtsabgaben . . . . .	6
IV. Behördliche Bekanntmachungen . . . . .	25
V. Übersicht über die Schifferschulen für Binnenschiffahrt im Bereiche der Elbstrom-Bauverwaltung, Winterhalbjahr 1908/1909 sowie über die Schifferschule zu Dömitz in Mecklenburg . . . . .	33
VI. Rechnungsergebnisse der drei Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaften für das Jahr 1908 . . . . .	35
VII. Vereinsangelegenheiten . . . . .	37
VIII. Rechnungsabluß für das Jahr 1909 . . . . .	39
IX. Mitgliederverzeichnis . . . . .	42
X. Tageswasserstände für 1909 . . . . .	45
Grundwasserstand des Jahres 1909 . . . . .	46
Graphische Darstellung des Wasserstandes des Jahres 1909 . . . . .	47

Über das Jahr 1909 erstatten wir nachstehenden Bericht.

## I. Wasserstand und wirtschaftliche Verhältnisse.

Der Wasserstand des Jahres 1909 kann im allgemeinen als zufriedenstellend bezeichnet werden, wenn wir von der Wasserabnahme in der Zeit vom 20. August bis 20. September und vom 30. Oktober bis 15. November absehen. In diesen Zeitperioden wurde ein Mindeststand von + 0,44 m bzw. + 0,54 m am Magdeburger Pegel verzeichnet.

In freier Schiffsahrtszeit hatten wir den höchsten Wasserstand am 9. Juli mit + 2,93 m, den niedrigsten am 13. September mit + 0,44 m. Am 31. Dezember betrug bei eisfreier Elbe der Wasserstand + 2,75 m.

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

	1909	1908
Januar	+ 0,36 m	+ 1,13 m
Februar	+ 1,70 "	+ 1,97 "
März	+ 1,74 "	+ 2,40 "
April	+ 2,84 "	+ 2,61 "
Mai	+ 1,52 "	+ 2,08 "
Juni	+ 0,89 "	+ 1,44 "
Juli	+ 1,87 "	+ 0,84 "
August	+ 0,91 "	+ 0,85 "
September	+ 0,73 "	+ 0,90 "
Oktober	+ 0,97 "	+ 0,59 "
November	+ 0,90 "	+ 0,44 "
Dezember	+ 1,97 "	+ 0,51 "

Auf wirtschaftlichem Gebiete hatte die Schifffahrt im ersten Viertel des Berichtsjahres unter dem langandauernden Frostwetter zu leiden, denn der regelmäßige Schiffsahrtsbetrieb auf der Elbe konnte erst am 27. März in vollem Umfange aufgenommen werden.

Leider traten auch innerhalb der Winterperiode und zwar im Monat Februar 1909 auf der Unterelbe schwere Eisversetzungen ein, die trotz aller Maßnahmen der königlichen Elbstrombauverwaltung und trotz der angestrengtesten Tag- und Nachtarbeit der Eisbrechdampfer nicht rechtzeitig beseitigt werden konnten, so daß durch die derzeit von der Oberelbe schnell herannahende Hochwasserwelle am 14. Februar bei Dom. Mühlenholz und Berge Deichbrüche herbeigeführt und weite Landstrecken vom Wasser überflutet wurden.

Infolge vorerwähnter Umstände mußten in der Zwischenzeit viele Güter, die bis zur Eröffnung der Wasserstraßen nicht hingehalten werden konnten, zum Nachteil der Schifffahrt auf dem Bahnwege verandt werden.

Der Güterverkehr in den ersten Frühjahrsmonaten war auf allen Gebieten ein lebhafter, flaute dann aber im weiteren Verlauf des Jahres ab, sodaß die vorhandenen Dampfer und Fahrzeuge periodisch nicht immer ausreichende Beschäftigung finden konnten.

Im allgemeinen war der Bergverkehr weniger ungünstig als der Talverkehr, in welchem letzterem gegen früher namentlich große Mengen böhmischer Braunkohlen zum Ausfall gekommen sind.



Die Einstellung des regelmäßigen Betriebes mußte wegen eingetretenen Frostes und Eisganges am 18. Dezember 1909 erfolgen; da indes diese Frostperiode nur von kurzer Dauer war, so konnten bis zum Jahreschluß noch Einzelladungen vorgenommen und die Schifffahrt sporadisch betrieben werden.

Wenngleich nun auch während der gesamten Betriebszeit elementare Störungen in erheblichem Umfange nicht eingetreten sind, so konnte doch die späte Eröffnung der Schifffahrt und die sonstigen erwähnten Umstände nicht ohne Einwirkung bleiben, sodaß auch die Erträgnisse im gesamten Schifffahrtsgewerbe als wenig befriedigend bezeichnet werden müssen.

Die Dauer der Betriebsperiode betrug 267 Tage.

## II. Erster deutscher Binnenschifffahrtstag.

Eine Reihe für die Binnenschifffahrt sehr wichtiger Fragen ließ in unserm Verein den Gedanken wach werden, von deren Behandlung in den einzelnen lokalen Schifffahrtsvereinen abzusehen und die Vertreter der gesamten Binnenschifffahrt Norddeutschlands zu einer gemeinsamen Besprechung auf einem zu diesem Zwecke anzuberaumenden Binnenschifffahrtstag aufzurufen.

Der Gedanke fiel auf fruchtbaren Boden. Die Vertreter der deutschen Binnenschifffahrt stimmten einem derartigen Vorhaben zu, da sich in ihren Kreisen die Überzeugung Bahn gebrochen hatte, fortan gemeinsame Stellung gegen Bestrebungen zu nehmen, die die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt einzuschränken drohen und in ihren Folgewirkungen auch Handel und Industrie zu gefährden geeignet sind.

Es war ein erhebender Augenblick, als zum ersten Male Vertreter des Rheins, der Weser, der Elbe, der Oder und Weichsel und der Märkischen Wasserstraßen am 21. Mai 1909 im Festsaale der Berliner Handelskammer zusammentraten, um in gemeinsamer Tagung zu den brennenden Tagesfragen Stellung zu nehmen.

Die Tagesordnung wies folgende vier Beratungsgegenstände auf:

1. Schifffahrtsabgaben.
2. Nacht- und Sonntagsruhe.
3. Binnenschifffahrtsstatistik.
4. Reichsversicherungsordnung.

Den Hauptpunkt der Verhandlungen bildete die die Binnenschifffahrt sehr bewegende Frage der Schifffahrtsabgaben.

Als Redner zu diesem Gegenstande hatte sich Herr Major d. L. Placke bereit finden lassen, dessen ebenso sachliche wie interessante Ausführungen wiederholt von dem lauten Beifall der Versammlung unterbrochen wurden.

Einen gleichen Erfolg hatten die Ausführungen des Herrn Direktor Heesch über die Frage der Nacht- und Sonntagsruhe, des Herrn General-Sekretär Kágoecz über Binnenschifffahrtsstatistik und des Herrn Verwaltungsdirektor Borchardt über die Reichsversicherungsordnung. Es würde zu weit führen, auf die Ausführungen aller Referenten hier einzugehen, wir können uns vielmehr dieserhalb auf die als Sonderdruck erschienenen Verhandlungen des Ersten deutschen Binnenschifffahrtstages berufen.

Um die Stellungnahme der deutschen Binnenschifffahrt zu den aufgeworfenen vier Fragen zu kennzeichnen, lassen wir hier die einstimmig angenommenen vier Resolutionen folgen:

### Resolution I. Schifffahrtsabgaben.

Der am 21. Mai 1909 in Berlin tagende Erste deutsche Binnenschifffahrtstag erblickt in der Einführung von Schifffahrtsabgaben auf den natürlichen Wasserstraßen nicht nur eine, in



ihrem Umfange gar nicht zu übersehende, überaus schwere Schädigung der Schifffahrt, auch der Seeschifffahrt, sondern namentlich auch eine unberechenbare Belastung von Handel und Verkehr.

Der veröffentlichte Entwurf eines Gesetzes zur Erhebung von Schifffahrtsabgaben bietet überdies keinerlei Sicherheiten, weder in Bezug auf die Höhe der Abgaben überhaupt, noch hinsichtlich der maßgebenden Mitwirkung der Schifffahrtsbeteiligten bei der Festsetzung der Abgaben, sowie bei der Bestimmung der zur Erleichterung des Verkehrs etwa notwendigen neuen Werke, Einrichtungen und sonstigen Anstalten (vergl. Artikel 1 des Gesetzesentwurfs).

Der Binnenschifffahrtstag hält die dauernde Gewährleistung einer Maximalhöhe der Schifffahrtsabgaben etwa auf verfassungsrechtlichem Wege für undurchführbar; er erblickt daher in der Einführung von Abgaben die Überantwortung der Schifffahrt in die Tarifwillkür der staatlichen Verkehrsverwaltung, aus der sich in weiterer Folge die völlige Beseitigung der Selbständigkeit des Schifffahrtsgewerbes und zuletzt seine Überführung in das Staatsmonopol ergeben muß.

Aus allen diesen Gründen spricht sich der Erste deutsche Binnenschifffahrtstag im Interesse der — ebenso Handel, wie Industrie und Landwirtschaft fördernden — Freiheit des Verkehrs auf den natürlichen Wasserstraßen mit allem Nachdrucke gegen die Erhebung von Schifffahrtsabgaben aus und erhofft von dem Bundesrat und dem deutschen Reichstage die Aufrechterhaltung des durch Artikel 54 der Reichsverfassung gewährleisteten Schutzes der unbehinderten Entwicklung der Schifffahrt.

#### Resolution II. Nacht- und Sonntagsruhe.

Der Erste deutsche Binnenschifffahrtstag stellt fest, daß die bisherigen amtlichen Erhebungen über die Arbeitszeit in der Binnenschifffahrt nirgendwo eine Schädigung der Gesundheit der von ihr beschäftigten Angestellten infolge der Dauer der Beschäftigung ergeben haben.

Andererseits lassen die bisherigen Erhebungen und die vielfachen Äußerungen der maßgebenden wirtschaftlichen Körperschaften mit Sicherheit eine schwere Belastung nicht nur der Binnenschifffahrt, sondern auch der Seeschifffahrt und der mit ihr verbundenen Kreise von Handel und Industrie befürchten.

Er erklärt daher, daß die Vorbedingungen fehlen, um eine reichs- oder landesgesetzliche oder polizeiliche Regelung oder Festlegung der Sonntags-, Nacht- oder Mindestruhe bezw. Einführung eines Maximalarbeitstages zu rechtfertigen oder zu begründen.

Er beschließt gleichzeitig, den Bundesrat und den deutschen Reichstag zu ersuchen, im Interesse der Beruhigung der ohnedies schwer um ihre Existenz ringenden Binnenschifffahrt von weiteren Erhebungen über die Arbeitsverhältnisse sowie von einer gesetzlichen Regelung der Arbeits- und Ruhezeiten im Binnenschifffahrtsgewerbe endgültig abzusehen.

#### Resolution III. Binnenschifffahrtsstatistik.

Der Erste deutsche Binnenschifffahrtstag erklärt, daß die am 1. Januar 1909 in Kraft getretenen Bestimmungen über den Verkehr auf den deutschen Wasserstraßen zwar eine wichtige Aufgabe zu erfüllen beabsichtigen, aber eine wesentliche Belastung der Schifffahrtstreibenden mit sich bringen.

Da sie weiter aber in vielen Fällen nahezu unausführbar sind, wird der Zweck der neuen Ordnung nicht erfüllt, ja, oft sogar eine Verschlechterung der Verkehrsstatistik herbeigeführt.

Der Erste deutsche Binnenschifffahrtstag erachtet daher eine den Bedürfnissen der Praxis entsprechende Umformung der erlassenen Vorschriften und die Einführung einheitlicher Ausführungsbestimmungen in den einzelnen Bundesstaaten zur Vermeidung unnötiger Belästigung der Betriebsunternehmer für erforderlich. Er erwartet schließlich ein wohlwollendes Entgegenkommen der beteiligten bundesstaatlichen Behörden bei der Handhabung der neuen Vorschriften.

#### Resolution IV. Reichsversicherungsordnung.

Der heute tagende Erste deutsche Binnenschiffahrtstag spricht sich betreffs der beabsichtigten Reform der deutschen Arbeiterversicherungsgeetze dahin aus,

1. daß die Reichsversicherungsordnung im Gegensatz zu den Wünschen der Interessenten durch Einschlebung neuer Versicherungsämter keine Vereinfachung, sondern eine Komplizierung der Verwaltung im Gefolge haben muß;
2. daß keine Verbilligung der Kosten, sondern eine erhebliche Mehrbelastung der Betriebsunternehmer durch sie hervorgerufen wird;
3. daß sie keine größere Rechtsicherheit, sondern vielmehr eine beklagenswerte Zersplitterung des Rechtes schaffen wird;
4. daß sie keine Beschleunigung, sondern nur eine Verlangsamung des Verfahrens hervorrufen wird;
5. daß die Versicherungsämter keine so geeignete Instanz für die Überwachung der Unfallverhütung sind, wie die berufsgenossenschaftlichen Organe mit ihrer langjährigen Erfahrung auf diesem Gebiete, und
6. daß endlich die Beschränkung der Selbstverwaltung der Berufsgenossenschaften bei den ehrenamtlich wirkenden Organen jede Freude an dieser Tätigkeit ersticken muß.

Verbesserungen, die durch die Errichtung von Versicherungsämtern bezweckt werden sollen, könnten — ohne diese Änderung der gesamten Organisation — auf anderem Wege erreicht werden und zwar:

- a) durch bessere Ausgestaltung der unteren Verwaltungsbehörden mit Kräften, die mit dem sozialen Versicherungswesen vertraut sind,
- b) durch Einräumung einer selbständigeren Stellung für die Schiedsgerichte und durch Besetzung derselben mit Vorsitzenden, die ihr Amt als eine Lebensstellung auffassen,
- c) durch Beschränkung der Rekurse, bei denen es sich nur um die Schätzung des Grades der Erwerbsfähigkeit und die eintretenden Veränderungen dieses Grades handelt.

### III. Schiffahrtsabgaben.

Seit den Verhandlungen des Ersten deutschen Binnenschiffahrtstages ist die Frage der Schiffahrtsabgaben nicht zur Ruhe gekommen und drohend hängt das Damoklesschwert noch immer über der Schiffahrt.

Die gegen die Abgaben laut gewordenen schweren Bedenken haben die Königlich Preussische Staatsregierung veranlaßt, der Öffentlichkeit eine neue Denkschrift zu übergeben, um die Ziele, die mit den geplanten Abgaben verfolgt werden, für die einzelnen Ströme klar zu legen.

Gegen diese Ausführungen und gegen die Schiffahrtsabgaben überhaupt haben sich darauf die Bundesstaaten Sachsen und Baden in einer gemeinsamen, sehr sachlichen und ausführlichen Denkschrift ausgesprochen, die weitgehendste Verbreitung verdient, da sie den Standpunkt vertritt, den die Binnenschiffahrt in der aufgeworfenen Frage bisher eingenommen hat.

Die beiden Denkschriften haben folgenden Wortlaut:

#### Denkschrift

#### zu dem Entwurfe eines Reichsgesetzes betreffend Einführung von Schiffahrtsabgaben auf den natürlichen Strömen.

Unter dem Titel „Schiffahrtsabgaben auf den gemeinsamen Strömen in Deutschland“ ließ die Königlich Preussische Staatsregierung die nachfolgende Denkschrift in dem „Deutschen Reichsanzeiger“ vom 29. November v. J. veröffentlichen.

In Nr. 62 des „Reichsanzeigers“ vom 13. März 1909 ist der Entwurf eines Reichsgesetzes, betreffend die Erhebung von Schiffsabgaben, veröffentlicht worden. Er enthält in Artikel II einige Vorschriften über die Bildung von Zweckverbänden. Diese Verbände sollen für gemeinsame Ströme und Stromgebiete den Einzelstaaten die Strombaulast teilweise — nämlich insoweit, als der Ausbau und die Unterhaltung natürlicher Wasserstraßen für Schiffsabgabenzwecke notwendig ist — abnehmen und die erforderlichen Mittel durch Erhebung von Schiffsabgaben aufbringen. Es handelt sich also um eine staatsrechtliche Gesellschaftsform zur Bereitstellung der Mittel für Verkehrsverbesserungen aus Beiträgen der Beteiligten, um eine zwischenstaatliche Organisation auf breiterer Grundlage, welche den Ausgleich der wirtschaftlichen Kräfte und ihre Zusammenfassung für gemeinsame Ziele ermöglichen soll.

Die wirtschaftlichen Aufgaben, welche diesen Organisationen zufallen würde, gegenwärtig erschöpfend darzustellen und als durchführbar im einzelnen nachzuweisen, ist der Natur der Sache nach nicht möglich. Ihr Anwendungsgebiet umfaßt das ganze weitverzweigte Netz der natürlichen Wasserstraßen in den Stromgebieten des Rheins, der Weser und Elbe. Welche Entwicklungsmöglichkeiten die Zukunft hier in sich schließt, ist heute nicht zu übersehen und mit Aussicht auf praktischen Nutzen umso weniger zu erörtern, als die Verwirklichung dieser Möglichkeiten teilweise von der Mitwirkung des Auslandes abhängen würde. Die in Gestalt von Wünschen bekannt gewordenen, technisch und wirtschaftlich mehr oder weniger unter suchten Pläne zum Ausbau natürlicher Wasserstraßen gehen weit über das Maß des unmittelbar Erreichbaren hinaus.

Die wirtschaftliche Gesetzgebung der letzten Jahrzehnte hat auf dem Gebiete des öffentlichen und privaten Rechts mancherlei Gesellschaftsformen geschaffen, deren praktische Betätigung nach Art und Umfang weder feststehend, noch im voraus festgestellt werden konnte.

Es kann also auch bezüglich der Zweckverbände zum Ausbau gemeinsamer Wasserstraßen und Wasserstraßenneze nur eine Darstellung derjenigen wirtschaftlichen und finanziellen Momente gegeben werden, welche für die in greifbare Nähe gerückten, seit längerer Zeit erstrebten und technisch einigermaßen übersehbaren Verkehrspläne von Bedeutung sind. Hierbei soll davon ausgegangen werden, daß die Abgaben tonnenkilometrisch erhoben werden und daß ihr Ertrag mit der Zunahme der Verkehrsleistung der Wasserstraßen steigt. Bei den großen Strombauten, deren Ausführung hier zur Erörterung steht, muß mit einer mehrjährigen Bauzeit gerechnet und die inzwischen zu erwartende Verkehrssteigerung in Gestalt entsprechender Mehreinnahmen aus Schiffsabgaben berücksichtigt werden. Bis zu welchem Jahre diese Vorausbewertung der künftigen Entwicklung des Verkehrs und der Einnahmen sich erstrecken soll, ist von Fall zu Fall nach dem Zeitpunkte des wahrscheinlichen Baubeginnes und der Länge der Bauzeit zu bestimmen. An sich ist die Vorausberechnung schon deshalb unerlässlich, weil die Abgabentarife so aufgestellt werden müssen, daß sie für möglichst lange Zeit unverändert bleiben können, ohne die durch Art. 54 der Reichsverfassung gezogene Selbstkostengrenze zu überschreiten.

Die Flößerei ist bei der Berechnung der Verkehrsmengen außer Betracht gelassen worden, weil von der Annahme ausgegangen wird, daß sie abgabenfrei bleiben solle.

Die Anwendung dieser Grundsätze ergibt für die einzelnen Stromgebiete innerhalb der Reichsgrenzen folgendes Bild:

### I. Der Rhein.

Der Strom hatte im Jahre 1905 eine Verkehrsleistung von 6,4 Milliarden Tonnenkilometern. Im Jahre 1895 betrug die Verkehrsmenge nur 2,96 Milliarden Tonnenkilometer, der durchschnittliche jährliche Zuwachs also 8 v. Hdt. des Verkehrs im vorangegangenen Jahre.

Die Annahme, daß ein ähnliches Anwachsen des Verkehrs auch für die nächste Zukunft — als Durchschnitt größerer Zeiträume gedacht — zu gewärtigen ist, stützt sich zunächst auf die Tatsache, daß zahlreiche bedeutende Produktionsstätten, welche für den Empfang ihrer Rohstoffe und die Versendung ihrer Erzeugnisse auf die Rheinschiffahrt angewiesen sind, teils ihren Betrieb erweitern, teils neu entstehen.

Insbondere wird die Entwicklung des niederrheinisch-westfälischen Bergbaues aller Voraussicht nach dem Rheine für absehbare Zeit wachsende Kohlenfrachten zuführen. Zwei der größten Kohlenzechen haben am rechten und eine andere ebenfalls sehr bedeutende Zeche am linken Ufer unlängst eigene Häfen für die



Verschiffung ihrer Grubenerzeugnisse erbaut; für drei andere Zechen am linken Rheinufer unterhalb Duisburg ist die Staatsgenehmigung zur Herstellung neuer Kohlenhäfen beantragt worden. In dem Bezirke zwischen dem Rhein und der niederländischen Grenze sind ausgedehnte Kohlen- und Salzlager erbohrt, welche für ihren Absatz sich der Rheinschiffahrt bedienen werden. Die Salzgewinnung ist zunächst durch die deutschen Solvaywerke in Angriff genommen, welche sich bei Rheinberg angesiedelt und einen eigenen Rheinhafen dort erbaut haben.

An anderen Orten sind Industriebäfen geplant und im Bau begriffen, welche eine weitere Steigerung des Beschäftigungsgrades der Rheinschiffahrt in Aussicht stellen. Der größte dieser Häfen in Frankfurt a. M., ist zu 70 Millionen Mark veranschlagt; kleinere Industriebäfen werden in Kleve und Emmerich angelegt. Der rechtsrheinische Industriebafen in Cöln ist soeben vollendet. Aber auch außerhalb dieser Häfen zeigt sich die Erscheinung, daß bedeutende industrielle Unternehmungen sich immer mehr am Rhein ansiedeln.

Von neuen Verkehrshäfen sind hervorzuheben der im Jahre 1906 eröffnete Crefelder, der erweiterte Neusser, Düsseldorfer und Ruhrorter; der letztere bedeutet etwa eine Verdoppelung der bisherigen Hafenanlagen. Eine Anzahl von weiteren Hafenanbauten ist teils fest beschlossen, teils in der Vorbereitung begriffen; insbesondere will die Stadt Karlsruhe ihren Hafen erweitern und der Kreis Mörs einen solchen für seine Kleinbahnen bei Dröy herstellen.

Für die Beurteilung der Frage, ob und in welchem Maße eine Zunahme des Rheinverkehrs für die nächste Zeit wahrscheinlich ist, kommen aber nicht nur die deutschen, sondern auch die ausländischen, an der Mündung des Rheines und der Schelde gelegenen Häfen, vor allem Rotterdam und Antwerpen, in Betracht. Soweit bekannt, soll der erstere Hafen um eine Fläche von 460 ha — bei einer jetzigen Wasserfläche von 183 ha — vergrößert und gleichzeitig die Fahrstraße von Rotterdam nach See erheblich vertieft werden, während in Antwerpen eine Vergrößerung der Hafenfläche von 150 auf 705 ha geplant wird. Da der Verkehr in Rotterdam in überwiegender Maße und in Antwerpen zu einem sehr großen Teile auf der durch die Rheinschiffahrt vermittelten Ein- und Ausfuhr des deutschen Hinterlandes beruht, so hat die Erweiterung dieser Seehäfen eine fortgesetzte starke Zunahme der Binnenschiffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen zur notwendigen Voraussetzung.

Sedenfalls lassen diese Hafenanbauten und Baupläne für Binnen- und Seeverkehr die Tatsache erkennen, daß die wirtschaftlich beteiligten, den Verhältnissen nahestehenden Kreise des In- und Auslandes mit einer sehr bedeutenden Entwicklung des Rheinverkehrs für die nächste Zukunft rechnen.

Endlich ist zu berücksichtigen, daß in einigen Jahren der Rhein zwei neue Anschlußwasserstraßen durch den Bau des Rhein-Weiser-Kanals und die Kanalisierung der Lippe erhalten wird. Diese Großschiffahrtswege durchschneiden das rheinisch-westfälische Industriegebiet, die gewerblich am höchsten entwickelte Gegend Deutschlands, und werden ohne Zweifel der Rheinschiffahrt weitere Gütermengen zuführen.

Hiernach wäre es gerechtfertigt, den für das Jahrzehnt 1895/1905 ermittelten Maßstab der Verkehrszunahme auch auf die Zeit bis 1920 anzuwenden; der Sicherheit halber soll jedoch nur mit einer Steigerung von 7 v. Hdt. des vorjährigen Verkehrs gerechnet werden. Dabei ergibt sich für 1920 eine Verkehrsmenge von 17,5 Milliarden Tonnenkilometer, der bei einem durchschnittlichen Abgabensätze von 0,04 Pf. eine Einnahme des Zweckverbandes von 7 Millionen Mark entsprechen würde.

Dieser Einnahme würden folgende Lasten gegenüberstehen:

A. die Verzinsung und Tilgung der Baukapitalien für	
1. die preußische Mainkanalisierung von Offenbach bis Hanau	3,9 Mill. M.
2. die bayerische Mainkanalisierung von Hanau bis Aschaffenburg	9,5 " "
3. die Neckarkanalisierung von Mannheim bis Heilbronn	28,1 " "
4. die Rheinregulierung von Sondernheim bis Straßburg	13,5 " "
5. die etwaige Rheinvertiefung von St. Goar bis Mainz um 1/2 m	31,2 " "
	zusammen rd. 86 Mill. M.



Hierfür wäre bei 4prozentiger Verzinsung und  $\frac{1}{2}$ prozentiger Tilgung ein Jahresbetrag von 3870000 M. erforderlich, während der Rest von 3130000 M. für die Unterhaltung und Verwaltung sowie für weitere Neubauten zur Verfügung stände.

Für den Fall der Vertiefung des Rheines um  $\frac{1}{2}$  m bis Mainz aufwärts ist ferner damit zu rechnen, daß die gleiche Vertiefung bis Mannheim erstrebt werden würde. Die hierfür erforderliche Bausumme ist indessen bisher nicht ermittelt.

Sollte die Kanalisierung des Mains und des Neckars vor 1920 vollendet sein, so würde der Verkehr dieser Wasserstraßen mit den daraus fließenden Schiffsabgaben den bisher geschätzten Einnahmen hinzutreten. Die letzteren beziehen sich nur auf die Rheinwasserstraße selbst; auch der Mainverkehr auf der schon früher kanalisierten Strecke Offenbach—Mainz, welcher im Jahre 1905 78 Millionen Tonnenkilometer betrug, ist darin nicht enthalten. Die Gesamteinnahmen werden dann voraussichtlich eine weitere wesentliche Steigerung erfahren.

Die Verkehrsentwicklung der Nebenflüsse wird aber auch diejenige des Hauptstromes steigern, und die eigentliche Rheinschiffahrt wird gleichzeitig durch die Verbesserung des Fahrwassers von St. Goar bis Mainz und von Sondernheim bis Straßburg eine wesentliche Förderung erfahren. Die tiefere Abladung der Schiffe bei niedrigen Wasserständen und die Vergrößerung der Fahrtlängen bis Aschaffenburg, Heilbronn und Straßburg hat eine Ermäßigung der Schiffahrtselbstkosten zur Folge, welche den Anreiz zur Benutzung des Wasserweges bei der Güterbeförderung entsprechend verstärkt. Es sind das Momente, welche erst nach Vollendung der durch den Zweckverband zu finanzierenden Bauten wirksam werden können und deshalb in der Schätzung des Verkehrszuwachses bis zur vollständigen Verausgabung des Anlagekapitals — diese für 1920 angenommen — keine Berücksichtigung gefunden haben.

Der Zweckverband würde sich auf den Rhein von Hünningen bis zur niederländischen Grenze, auf den Neckar von Heilbronn und den Main von Aschaffenburg abwärts erstrecken.

## II. Die Weser.

Die Verkehrsleistung der Weser von Minden bis Bremen stieg in dem Jahrzehnt 1895/1905 von 71 auf 176 Millionen Tonnenkilometer, also durchschnittlich in einem Jahre um 9,5 v. Hdt. des vorjährigen Verkehrs. Hiernach könnte für 1920 ein Verkehr von 687 Millionen Tonnenkilometer angenommen werden. Bei der verhältnismäßigen Kleinheit der Ausgangsziffern erscheint es indessen zweifelhaft, ob die prozentuale Steigerung auch in den folgenden 15 Jahren gleich hoch bleiben wird. Es wird daher für 1920 nur eine Verkehrsmenge von 500 Millionen Tonnenkilometer, entsprechend einer 7 v. Hdt. Durchschnittssteigerung, in Rechnung gestellt. Die Wahrscheinlichkeit dafür, daß der Weserverkehr sich künftig in solchem Maße entwickeln wird, ergibt sich nicht nur aus dem Umfange der geplanten, beschlossenen und in der Ausführung begriffenen Hafenbauten, sondern auch aus der ständigen Zunahme der Industrie, insbesondere des Kalibergbaues und der Delgewinnung im Wesergebiet.

Abgesehen von dieser, durch die Verhältnisse des Wesergebietes selbst bedingten Verkehrszunahme ist ein weiterer starker Aufschwung der Weserschiffahrt nach der in einigen Jahren bevorstehenden Vollendung des Kanals von Hannover über Minden nach der Ems zu erwarten; diese neue und sehr leistungsfähige Anschlußwasserstraße wird der Weserschiffahrt bedeutende Frachtmengen, welche für sie bisher gar nicht in Betracht kamen, neu zuführen. Gleichzeitig werden die im oberen Quellgebiete der Weser, im Zusammenhange mit jenem Kanalbau, entstehenden Talsperren, insofern sie zur Verbesserung der Fahrtiefen des Stromes dienen, die Entwicklung der Schiffahrt wesentlich fördern. Bei den Verhandlungen über die Bürgschaftsleistung der preussischen Provinzialverbände und des bremischen Staates für die Abgabenerträge der westlichen Wasserstraßen ist die Steigerung des Weserverkehrs durch die Kanalanschlüsse auf 200 Millionen Tonnenkilometer nach fünf bis sechs Übergangsjahren geschätzt worden.

Man wird hiernach den Weserverkehr für 1920 auf 700 Millionen Tonnenkilometer annehmen dürfen. Er würde bei einem Durchschnittssatze von 0,05 Pf., der nach einer Besprechung mit den Schiffahrtsbeteiligten als zulässig anzusehen ist, eine Jahreseinnahme von 350000 M. ergeben. Diesen Einnahmen können verschiedene Zukunftsaufgaben und Verbesserungsmöglichkeiten für die Weserschiffahrt gegenüber-



gestellt werden. Insbesondere kann ein weiterer Ausbau der Weser zwischen Minden und Bremen in Betracht kommen, wofür bei etwa 4 Millionen Mark Anlagekapital und  $4\frac{1}{2}$  v. Hdt. Verzinsung nebst Tilgung ein Jahresaufwand von 180 000 M. erforderlich wäre. Außerdem würden der Stromfasse Beiträge zu den Kosten der — gleichzeitig den Ems—Weser-Kanal und das Niedrigwasser der Weser speisenden — Talsperren und zu dem Aufwande für Unterhaltung und Verwaltung der Wasserstraßen zur Last fallen.

Der Zweckverband der Weseruferstraßen soll außer dem Hauptstrome die Fulda (bis Cassel) und die Aller (bis Celle) aufwärts umfassen. Die Verkehrsmenge dieser Nebenflüsse betrug im Jahre 1905 zusammen nur 8 Millionen Tonnenkilometer; ihre wahrscheinliche Verkehrsentwicklung bis 1920 soll in der für dieses Jahr angestellten Schätzung des Gesamtverkehrs im Wesergebiet außer Betracht bleiben. Für den in der Kanalisierung begriffenen Teil der Aller werden die Abgaben nicht nach dem Durchschnittssatze von 0,05 Pf. vom Tonnenkilometer, sondern nach einem höheren Tarife zu erheben sein.

### III. Die Elbe.

Der Elbeverkehr ist von 1,9 Milliarden Tonnenkilometer im Jahre 1895 auf 3,5 Milliarden im Jahre 1905 gestiegen. Das ist ein durchschnittlicher Jahreszuwachs von 6,3 v. Hdt. gegen den Verkehr des Vorjahres. Rechnet man statt dessen nur mit 5,7 v. Hdt., so würde bei fortwährend gleicher Steigerung im Jahre 1920 eine Verkehrsmenge von 8 Milliarden Tonnenkilometer vorhanden sein. Für die Zulässigkeit oder Wahrscheinlichkeit dieser Annahme sind auch hier die Hafengebauten, insbesondere in Hamburg, Harburg, Magdeburg und Lußig geltend zu machen. Die durch den „Kühlbrandvertrag“ ermöglichte und eingeleitete Erweiterung des Hamburger Hafens bedeutet etwa eine Verdoppelung des jetzt vorhandenen.

Derartige Baupläne und Bauten würden wirtschaftlich verfehlt sein, wenn die Erwartung auf eine entsprechende Entwicklung der Elbschiffahrt unberechtigt wäre.

Ein Verkehr von 8 Milliarden Tonnenkilometer ergibt bei einem Durchschnittssatze von 0,05 Pf. eine Jahreseinnahme von 4 Millionen Mark. Andererseits können hier zwei große Verkehrsaufgaben in Betracht kommen, nämlich die Vertiefung des Strombettes und die Eröffnung eines zweiten Fahrwassers durch Magdeburg.

Die internationalen Verpflichtungen zur Vertiefung der Elbe aus der Adicionalakte vom 13. April 1844 zur Elbschiffahrtsakte sind auf der deutschen Elbstrecke bereits erfüllt. Es kann sich daher nur um freiwillige, über das Maß der Akte hinausgehende, weitere Verbesserungen handeln. Solche Verbesserungen sind seit langer Zeit erstrebt und geplant, und zwar mit dem Ziele, daß bei niedrigstem Wasserstande noch 1,25 m Fahrtiefe unterhalb und 1,10 m oberhalb der Saale-Mündung vorhanden sein sollen. Das würde gegenüber dem Niedrigwasser des Jahres 1904 eine Mehrtiefe von 50—70 cm an den schlechtesten Stellen bedeuten. Die Kosten sind auf etwa 33 Millionen Mark überschläglich geschätzt. Ältere Anschläge bieten für die Gegenwart keine hinreichend sichere Unterlage; genaue Vorarbeiten sind im Gange.

Auch die Eröffnung eines neuen Schiffahrtsweges durch Magdeburg, welche einen Kostenaufwand von etwa 12 Millionen Mark erfordern würde, kann sich in nicht ferner Zeit als wünschenswert erweisen, weil die jetzt allein fahrbare sogenannte Stromelbe den ständig anwachsenden Verkehr nicht mehr aufnehmen kann.

Es würde sich also um ein Baukapital von zusammen etwa 45 Millionen Mark handeln, dessen Verzinsung und Tilgung mit zusammen  $4\frac{1}{2}$  v. Hdt. eine Jahresausgabe von 2 025 000 M. bedingt, während etwas weniger als 2 Millionen für Unterhaltungszwecke verfügbar bleiben.

Der Zweckverband des Elbgebietes würde nur den Hauptstrom von der Reichsgrenze bei Schandau bis Hamburg-Harburg umfassen; eine Anregung wegen Einbeziehung der Saale ist auf Ablehnung gestoßen.

Die Erhebung der Abgaben würde für alle drei Ströme nach einem Tarife zu erfolgen haben, der fünf Güterklassen mit den Einheitsätzen 0,1, 0,08, 0,06, 0,04 und 0,02 unterscheidet und auch hinsichtlich der Verteilung der Güter auf die einzelnen Klassen voraussichtlich im wesentlichen gleichartig sein kann. Wenn ein solcher Tarif für den Rhein eine andere Durchschnitts-

belastung des Tonnenkilometers ergibt als für die beiden anderen gemeinsamen Ströme, so hat das seine Ursache darin, daß die geringwertigen Massengüter in der Rheinschiffahrt eine größere Rolle spielen. Von den für das finanzielle Ergebnis der Tarife besonders wichtigen Güterarten würden Kohlen, Erze und Steine in der niedrigsten, Getreide, Petroleum und sogenannte Stückgüter in der höchsten, Roheisen und Halbfabrikate in den Mittelklassen erscheinen.

Der Zinssatz für Strombaukapitalien ist hier überall — auch für die Weser — mit 4 v. Hdt. berechnet worden, obwohl die Bürgschaft der preussischen Provinzialverbände und des bremischen Staates für den Abgabenertrag des Rhein-Weser-Kanals auf 3 v. Hdt. eines Baukostenanteiles beschränkt ist. In dem Zusammenhange einer Darstellung der finanziellen Aufgaben der Zweckverbände wird aber mit den tatsächlichen Selbstkosten der Geldbeschaffung durch die Staaten, welche zurzeit etwa 4 v. Hdt. betragen, gerechnet werden müssen.

#### Erhebung der Abgaben.

Die Abgaben würden bei der Ausladung oder Einladung und im Verkehre nach dem Auslande an den Grenzübergängen zu erheben sein durch das in den Häfen sowie bei den Grenzzollämtern tätige Personal zugleich mit Hafengelbern, Zöllen und statistischen Gebühren. — Bei den verhältnismäßig wenigen Ausladungen am freien Ufer würden subsidiär die Gemeindebehörden einzutreten haben, und zwar — ebenso wie in kommunalen Häfen — gegen Erstattung der Unkosten. Der Ertrag aller Hebungen würde an eine Centralstelle fließen und von dort an die dem Zweckverbände angehörenden Staaten nach einem für längere Perioden zu vereinbarenden, den Strombaukosten entsprechenden Maßstabe verteilt werden. —

#### Strombautätigkeit der Einzelstaaten.

Die Strombautätigkeit bleibt Sache der Einzelstaaten; bei der Bemessung ihrer Anteile an den Einnahmen der Stromkasse werden aber nur diejenigen Neubauten und Unterhaltungsarbeiten, welche von dem Zweckverbände als schiffahrtssförderlich anerkannt sind, mit den vereinbarten Kostenbeträgen berücksichtigt. — Derjenige Teil der Strombaukosten, welcher für andere als Schiffahrtsinteressen aufgewandt wird, bleibt außer Ansatz und wird durch Schiffahrtsabgaben nicht gedeckt.

#### Nutzungen der Ströme.

Ebenso werden die Nutzungen der Ströme von den auf sie verwendeten Ausgaben bei Feststellung der Anteile abgezogen. Die hier genannten Summen würden nach diesen Gesichtspunkten einer Nachprüfung im Einverständnisse der beteiligten Staaten zu unterziehen sein; sie haben einstweilen die Bedeutung von Höchstbeträgen. Auch die Kosten der laufenden Unterhaltung und Verwaltung werden nicht immer voll, bei manchen Strömen sogar zu einem erheblichen Teile nicht im Schiffahrtsinteresse aufgewendet.

#### Verwaltung der Zweckverbände.

Die Verwaltung des Zweckverbandes würde sich einfach gestalten und voraussichtlich keinen wesentlichen Kostenaufwand, insbesondere keine oder keine irgendwie erhebliche Vermehrung des Beamtenpersonals erfordern.

Die Mitwirkung der Schiffahrtsbeteiligten — im weiteren Sinne des Wortes — an der Verwaltung wird in den über die Bildung der Zweckverbände abzuschließenden Verträgen näher zu regeln sein. Hierbei ist in Betracht zu ziehen, daß die Ziele und Zwecke der Verwaltung sich von den im Eisenbahnwesen maßgebenden nicht unwesentlich unterscheiden. Denn es handelt sich bei der Erhebung von Schiffahrtsabgaben nicht um die Erzielung von Überschüssen für den Staat, sondern nur um die Deckung der Selbstkosten oder wenigstens eines angemessenen Teiles der Selbstkosten und nicht um die Bemessung der Frachten, sondern um die Feststellung von mehr oder weniger unbedeutenden Frachtzuschlägen.

#### Fernere Strom-Verbesserungen.

In der Begründung des eingangs erwähnten Gesetzentwurfes ist bereits ausgesprochen worden, daß Preußen für die fernere Verbesserung seiner natürlichen

Wasserstraßen — abgesehen von etwaigen völkerrechtlichen Verpflichtungen — solange keine Mittel aufwenden kann, bis die in seinem Landesgesetze vom 1. April 1905 vorgesehene Verallgemeinerung des Gebührenprinzips für Schifffahrtsanstalten erreicht ist. Es soll jedoch hier nochmals hervorgehoben werden, daß die in dieser Denkschrift erwähnten Stromverbesserungen nur nach Verabschiedung jenes Gesetzentwurfes überhaupt irgendwelche Aussicht auf Verwirklichung in Preußen haben würden.

**Denkschrift Sachsens und Badens,  
betreffend den Entwurf eines Reichsgesetzes über die Einführung von Schifffahrtsabgaben  
auf natürlichen Wasserstraßen.\*)**

Um die Durchführung des preußischen Gesetzes vom 1. April 1905 zu ermöglichen, dessen § 19 vorschreibt, daß auf den im Interesse der Schifffahrt regulierten Flüssen Schifffahrtsabgaben zu erheben sind, hat die Königlich Preussische Regierung am 17. Februar 1909 dem Bundesrate den Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Erhebung von Schifffahrtsabgaben (Bundesratsdrucksache Nr. 27), vorgelegt.

Schon bei der ersten Prüfung dieses in Nr. 62 des Reichsanzeigers vom 13. März 1909 veröffentlichten Entwurfs ergab sich, daß der Vorlage in allen ihren Teilen die erheblichste verfassungsrechtliche und wirtschaftspolitische Bedeutung beizumessen ist; zugleich aber konnte nicht unbemerkt bleiben, daß die Begründung des Entwurfs mit der ungewöhnlichen Tragweite der vorgeschlagenen gesetzlichen Bestimmungen nicht in jeder Beziehung Schritt hält. Über die wichtigen Vorfragen: welche wasserbautechnischen Maßnahmen Preußen mit Hilfe der geplanten Abgaben und der in Aussicht genommenen Zweckverbände zu verwirklichen beabsichtigt, ob diese Maßnahmen durch ein dringendes, unabweisbares Bedürfnis geboten sind und ob die erstrebten Vorteile in angemessenem Verhältnisse zu den Opfern stehen, die dafür gebracht werden sollen, gibt die Begründung der Vorlage keine ausreichende Auskunft.

Mit Rücksicht hierauf stellte die Großherzoglich Badische Regierung am 22. April 1909 beim Bundesrate den Antrag, die Beratung des Entwurfs auszusetzen, bis von Preußen eine wirtschaftlich-finanzielle Begründung vorgelegt und von den einzelnen Regierungen geprüft sein werde. Ein nach Inhalt und Zweck im wesentlichen gleicher Antrag wurde am 30. April 1909 von der Königlich Sächsischen Regierung beim Bundesrate eingebracht.

Die Begründung dieses Antrags hebt hervor, daß man, wenn überhaupt auf die Abgabefreiheit der Ströme verzichtet werden solle, die Abgaben nur als Gegenleistung für ganz bestimmte Projekte erheben dürfe, deren Durchführbarkeit außer jedem Zweifel stehe und deren Inhalt in seinen Einzelheiten den Interessenten die Aufstellung genauer Berechnungen darüber gestatte, welche Vorteile ihnen die Ausführung der Projekte bieten werde.

Ohne den Erfolg dieser Anträge abzuwarten, haben die Regierungen von Sachsen und Baden nicht gesäumt — schon um die Beratung des Entwurfs nicht länger als nötig hinauszuschieben —, die Prüfung der Vorlage nach allen in Betracht kommenden Richtungen fortzusetzen. Bei den angestellten Erörterungen sind grundsätzliche Bedenken von erheblichster Bedeutung und Tragweite hervorgetreten. Die bezeichneten Regierungen halten es für ihre Pflicht, diese Bedenken dem Bundesrate noch vor dem Beginne der Beratung des Entwurfs in einer zusammenfassenden Darstellung zu unterbreiten.

Die von der Königlich Preussischen Regierung vor wenigen Tagen den übrigen deutschen Regierungen übermittelte, in Nr. 281 des Reichsanzeigers vom 29. November 1909 veröffentlichte Denkschrift „Schifffahrtsabgaben auf den gemeinsamen Strömen Deutschlands“ kann, wie schon eine vorläufige Prüfung ergeben hat, als eine Ergänzung der Motive des Gesetzentwurfes im Sinne der Anträge Badens und Sachsens nicht angesehen werden: sie enthält auch nichts, was die nachfolgenden Darlegungen irgendwie zu entkräften vermöchte. Die Königlich Sächsische und die Großherzoglich Badische Regierung behalten sich vor, dies noch des näheren nachzuweisen; jedenfalls liegt für sie keinerlei Anlaß vor, mit der Bekanntgabe ihrer grundsätzlichen Bedenken länger zurückzuhalten.

\*) Die vorliegende Denkschrift ist der „Zeitschrift für Binnenschifffahrt“ Jahrgang 1909 Heft 24 entnommen.

I.

Die Befreiung der Schifffahrt auf den deutschen Strömen von Flußzöllen und Wasserweegegeldern aller Art ist das Ergebnis einer jahrzehntelangen kämpferischen Entwicklung. Eingeleitet durch die Artikel 108 bis 117 der Schlußakte des Wiener Kongresses erreichte sie ihren Abschluß durch Artikel 54 der Verfassung des Norddeutschen Bundes und den im wesentlichen gleichlautenden Artikel 54 der Reichsverfassung, sowie durch die Revidierte Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 und den Vertrag wegen Aufhebung des Elbzolls vom 22. Juni 1870, verbunden mit dem denselben Gegenstand betreffenden Bundesgesetz vom 11. Juni 1870.

Die Errungenschaft jenes langen Kampfes besteht darin, daß auf den natürlichen Binnenwasserstraßen weder Abgaben mit Steuereigenschaft (Wasserzölle) noch Gebühren für die Befahrung der Wasserstraße als Entgelt für deren Unterhaltung und Verbesserung (Wasserweegeelder) erhoben werden dürfen. Erst neuerdings hat ein preußischer Schriftsteller (Peters) die Auffassung vertreten, daß zu den „besonderen Anstalten“, für deren Benutzung nach Artikel 54 Abs. 4 der Reichsverfassung Gebühren erhoben werden dürfen, die Verbesserung und Erhaltung der Fahrwinne auf regulierten Strömen gehöre, mithin die Erhebung von Wasserweegegeldern auf natürlichen Binnenwasserstraßen (Schiffahrtsabgaben in diesem Sinne) nach der Reichsverfassung nicht unzulässig sei. Dieser Auffassung haben aber namhafte deutsche Staatsrechtslehrer, wie Laband, Piloty, Otto Mayer, nachdrücklich widersprochen. In Wirklichkeit sind auf allen großen Strömen sämtliche Befahrungsabgaben, soweit solche zur Zeit des Inkrafttretens der Verfassung des Norddeutschen Bundes noch bestanden, vollständig abgeschafft worden. Zur Erhebung von Schiffahrtsabgaben auf der Unterweser hat sich Bremen durch ein besonderes Reichsgesetz, das im Bundesrate mit der für Verfassungsänderungen erforderlichen Mehrheit angenommen worden ist, ausdrücklich ermächtigen lassen. Das Schwergewicht, das durch diese unumstößlichen Tatsachen, neben zahlreichen, aus dem Wortlaute und der Entstehungsgeschichte der Verfassung herzuleitenden Beweisgründen zugunsten der herrschenden Meinung in die Waagschale fällt, kann in keiner Weise durch Erörterungen darüber beeinträchtigt werden, ob gewisse Abgaben, die Preußen auf einem früheren Rheinarne, sowie an einigen Flußmündungen und künstlich schiffbar gemachten Wasserstraßen erhebt, bei strenger Beurteilung etwa als bloße „Wassergelder“ anzusehen wären.

Das Ziel der Entlastung des Schifffahrtsverkehrs auf den natürlichen Wasserstraßen von Befahrungsabgaben aller Art war schon in Artikel 111 der Wiener Kongressakte mit den Worten *encourager le commerce en facilitant la navigation* gekennzeichnet. Es handelte sich um die Aufgabe, die Binnenschifffahrt von Fesseln zu lösen, die ihren Aufschwung hemmten und den Verkehr auf den Flüssen unerträglich belästigten; es galt, einen Zustand zu beseitigen, gegen den sich der allgemeine Unwille ebenso richtete, wie gegen die Zollschranken, mit denen sich die deutschen Staaten gegeneinander abschlossen. „Es ist bekannt“, so heißt es in einem österreichischen Memoire über die Donau-Schiffahrtsakte, „daß auf dem Rhein und auf der Elbe die dort bestehenden höchst lästigen Schifffahrtsgebühren der vorzüglichste Gegenstand jener sich immer steigenden, wohlbegründeten Beschwerden und Klagen sind, welche man überall ertönen hört, und welche sich bis jetzt fruchtlos von einer Revisionskommission zur anderen fortschleppen, ohne eine gründliche Abhilfe zu finden.“

Die Erwartungen, die man an die Aufhebung der Strombefahrungsabgaben aller Art geknüpft hatte, sind durch die großartige Entwicklung der deutschen Binnenschifffahrt erfüllt, wenn nicht übertroffen worden. Und diese Entwicklung ist nicht den Schifffahrtsunternehmern allein, auch nicht nur der Bevölkerung der Hafenplätze und ihrer näheren Umgebung zugute gekommen, sondern hat Deutschlands gesamte Volkswirtschaft befruchtet. Der außerordentliche Aufschwung des Handels und der Industrie auch in dem vom Meere entfernten Teilen des Reiches ist zu einem sehr wesentlichen Teile der Aufhebung aller Wasserzölle und Wasserweegeelder zu danken. Erst die Abgabefreiheit der natürlichen Wasserstraßen schuf die Möglichkeit des Fernbezugs, der Verarbeitung und Verwertung auch geringwertiger Rohmaterialien in großem Maßstabe. Die am mittleren und oberen Laufe der Ströme gelegenen Gebiete wurden damit dem Massenverkehre erst erschlossen. Handelsniederlassungen und industrielle Betriebe von großem Umfange und Werte wurden nicht nur an den Strömen selbst, sondern



auch in beträchtlicher Entfernung davon unter der Wirkung und im Vertrauen auf die verfassungsmäßig gewährleistete Abgabefreiheit der Ströme errichtet. Unter dem Segen der Abgabefreiheit hat sich die binnenländische Industrie, der binnenländische Handel auch an dem mittleren und oberen Laufe der Ströme entwickelt. Die Wiedereinführung der Befahrungsabgaben würde die Industrie an den Unterläufen der Ströme, die ohnehin durch die Nähe der Seehäfen im Ausfuhrverkehre und beim Bezuge von Roh- und Hilfsstoffen aus dem Auslande große natürliche Vorzüge genießt, im Wettbewerbe mit der Industrie an den mittleren und oberen Läufen weiter begünstigen und künstliche Verschiebungen der Produktions- und Abgabebedingungen herbeiführen, die für ganze Gruppen binnenländischer Unternehmungen verderblich wirken könnten.

Besonders notwendig erweist sich die Beibehaltung der Abgabefreiheit der natürlichen Binnenwasserstraßen im Hinblick auf die deutsche Schutz Zollpolitik. Der energische Schutz der Nationalproduktion nach außen bedingt im Innern die freieste Ausgestaltung jeglicher Verkehrsgelegenheit behufs möglichster Ausnutzung aller nationalen Produktivkräfte für heimischen und fremden Verbrauch. Nach außen geschützt kann die Volkswirtschaft im Innern die wichtige Arbeitsverteilung der Produktion vollziehen, ohne die Entwertung der Produktivkräfte fürchten zu müssen. Der Fortschritt in Technik und Wissenschaft verlangt in Industrie und Landwirtschaft eine Vermehrung der Austauschprozesse und damit Verkehrsintensivierung und Erleichterung insbesondere bezüglich der Frachtkosten für Massengüter, u. a. auch zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit mit dem Auslande. Besonders wichtig ist dabei die freieste Benutzung der Binnengewässer für ein volkswirtschaftliches Gebiet mit geringer Meeresküstenentwicklung, wie für Deutschland. Die Konkurrenzfähigkeit mit anderen Nationen erheischt Hereinleitung des Meeres ins Binnenland durch freieste Flußbenutzung und möglichst billige Kanalbenutzung. . . Die Gerechtigkeit erheischt, daß die ohnedies viel schwerer erreichbaren Binnenstationen der Erdgewässerflächen nicht durch Abgabenerhebung geschädigt und damit tatsächlich noch weiter vom Meere weg verlegt werden als sie sich schon befinden“ (Unterstaatssekretär z. D. von Mahr, Bericht in der Hauptversammlung des Vereins für Hebung der Fluß- und Kanalschifffahrt in Bayern vom 18. Juni 1905).

Ausführungen gleichen Inhalts sind in den Volksvertretungen zahlreicher seeentlegener deutscher Bundesstaaten, insbesondere im sächsischen und badischen Landtage mit allgemeiner Zustimmung aufgenommen worden. Der Hinweis darauf, es entspreche der Billigkeit nicht, wenn nach bestehendem Rechte ein Teil der Wasserstraßen — die Kanäle und kanalisierten Flüsse — abgabepflichtig sei, während ein anderer Teil — die regulierten Ströme — dem Verkehre unentgeltlich zur Verfügung stände, kann jene Ausführungen nicht entkräften. Die regulierten Ströme sind trotz der Kosten, die auf die Verbesserung und Erhaltung ihrer Schiffbarkeit durch Baggerungen, Herstellung von Buhnen, Parallelwerken und ähnliche Maßnahmen angewendet worden sind und fortdauernd angewendet werden müssen, natürliche Wasserstraßen geblieben. Der Unterschied erhellt recht deutlich daraus, daß auf den regulierten Strömen die Beförderung der Schiffe lediglich durch Benutzung des Stromes und der auf den Schiffen befindlichen Triebkraft erfolgt, während auf den kanalisierten Flüssen die Schiffe durch besondere Vorrichtungen und Maßnahmen an der Wasserstraße selbst von dem tieferen auf den höheren Wasserspiegel gehoben oder umgekehrt gesenkt werden müssen. Im übrigen sind die großen deutschen Ströme, insbesondere Rhein und Elbe, als die von der Natur geschaffenen Vermittler des Verkehrs zwischen Oberdeutschland, Mitteldeutschland und der Meeresküste, allen Kanälen und kanalisierten Wasserstraßen an volkswirtschaftlicher und politischer Bedeutung überlegen. Ihr Einflußbereich, ihre Anziehungskraft und ihre befruchtende Wirkung erstrecken sich nach allen Richtungen hin weiter als die der kanalisierten und künstlichen Wasserstraßen. Sie gehören zu dem segensbringendsten Nationalbesitz und sind es — weit mehr noch als die abgabefreien Landstraßen — wert, auf Kosten der Allgemeinheit instand erhalten und, wo es not tut, verbessert zu werden.

Auch durch Bezugnahme auf die Entgeltlichkeit der Staatseisenbahnen läßt sich die Abgabefreiheit der natürlichen Wasserstraßen nicht als unberechtigt hinstellen. Die Staatseisenbahnen sind gewerbliche Transportunternehmungen des Staates auf entgeltlich erworbenen und künstlich hergestellten Schienenwegen. Die Ströme dagegen sind die von der Natur geschaffenen Wege zur Selbstausführung der Transporte. Zudem ist die Herstellung und Unterhaltung der Eisenbahnanlagen in der Regel weit



kostspieliger als die Unterhaltung und Verbesserung der natürlichen Ströme. Sollen Vergleiche angestellt werden, so lassen sich die Ströme weit eher den aus unvordenklicher Zeit überkommenen großen Handelsstraßen an die Seite stellen, deren Abgabefreiheit vorausichtlich trotz der erhöhten Bedeutung fortbestehen wird, die ihnen durch die Entwicklung des Kraftwagenverkehrs von neuem erwachsen ist und fortgesetzt weiter erwächst. Es wäre sicherlich ein schwerer Fehler der Verkehrspolitik, etwa die Rentabilität der Staatseisenbahnen durch die Verteuerung der anderen Verkehrswege heben zu wollen.

Allen diesen Erwägungen glaubt die Begründung der Vorlage durch den Hinweis darauf begegnen zu können, einmal, daß ohne die unbeschränkte Möglichkeit der Finanzierung von Strombauten aus Schiffsabgaben die weitere Entwicklung des deutschen Wasserstraßennetzes zum Stillstande kommen würde, und sodann, daß die mit Hilfe der Schiffsabgaben ausgeführten wesentlichen Stromverbesserungen eine die Belastung der Schifffahrt mit den Abgaben überwiegende Ermäßigung der Beförderungselbstkosten zur Folge haben werde. Weder das eine noch das andere kann zugegeben werden.

Mit der Befreiung des Stromverkehrs von Wasserzöllen und Wasserweggeldern ist, ungeachtet des Wegfalls der den Einzelstaaten hieraus erflossenen Einnahmen, überall ein mächtiger Aufschwung der Strombautätigkeit Hand in Hand gegangen. In der Erkenntnis, daß die Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeitsverhältnisse nicht nur den Schiffsabgabebeteiligten, sondern der ganzen Volkswirtschaft diene, haben die Uferstaaten die Kosten des Strombaues willig aus der allgemeinen Staatskasse bestritten, auch soweit sie nicht durch Verträge mit anderen Staaten dazu verpflichtet waren. Dank solcher Opferwilligkeit befinden sich die deutschen Ströme anerkanntermaßen in gutem Zustande. Selbst wenn aber über kurz oder lang die Notwendigkeit weiterer kostspieliger Stromverbesserungen hervortreten sollte, so würde nicht zu besorgen sein, daß es unmöglich sei, die hierfür erforderlichen Mittel auf dem bisherigen Wege aufzubringen. Insbesondere fällt wohl ohne weiteres die Annahme, daß das Königreich Preußen, dem unter allen Bundesstaaten die ergiebigsten Einnahmequellen zu Gebote stehen, nicht imstande sein sollte, diese Verbesserungen ohne Bruch mit der schwer erkämpften Abgabefreiheit durchzuführen. Ist doch auch von Bayern, Baden und den Reichslanden die kostspielige Regulierung des Rheines von Sondernheim bis Straßburg ohne Aussicht auf Deckung der Kosten durch Schiffsabgaben unternommen worden. Noch weniger bedarf es der Schiffsabgaben zur Erhaltung der Ströme in dem gegenwärtigen Zustande. Die deutschen Bundesstaaten sind zwar wohl sämtlich durch die Verhältnisse genötigt, in ihrem Haushalte wirtschaftliche Sparsamkeit walten zu lassen; sie würden aber doch zu offensichtlich gegen ihre eigensten Interessen verstoßen, wenn sie die Stromunterhaltung auch nur vorübergehend vernachlässigen wollten.

Zwingt die Unterhaltung und Verbesserung der natürlichen Schiffswege nicht zur Preisgabe der Abgabefreiheit, so vermag ebensowenig der Wunsch, das Netz der künstlichen Wasserstraßen zu erweitern und nicht-schiffbare Flüsse durch Kanalisierung dem Schiffsverkehr zu erschließen, einen ausreichenden Beweggrund für die Belastung der natürlichen Wasserstraßen mit Abgaben zu bieten. Die Kosten der Herstellung und Unterhaltung von Kanälen und Schleusenanlagen können schon nach dem geltenden Verfassungsrechte durch Abgaben von der Schifffahrt auf den Kanälen und kanalisierten Flüssen gedeckt werden. Vermag der Verkehr auf diesen Wasserstraßen die hierzu erforderliche Belastung nicht voll zu tragen, so ist es gerechter, den Rest aus allgemeinen Staatsmitteln zu bestreiten, als ihn der Schifffahrt auf den Hauptströmen aufzuerlegen, und ihr hierdurch größeren Schaden zuzufügen, als sie aus der Herstellung der Kanäle oder aus der Kanalisierung der Nebenflüsse Nutzen ziehen könnte.

Auch wenn man davon absehen will, die Schifffahrt auf dem Hauptstrome zur Deckung der Kosten für die Herstellung von Kanälen und die Kanalisierung von Nebenflüssen heranzuziehen, müßte es mehr als zweifelhaft sein, ob wirklich die aus dem Ertrage der Abgaben herzustellenden Verbesserungen der Fahrinne des Hauptstroms die Beförderungskosten derart herabmindern würden, daß die Belastung mit Schiffsabgaben diese Vorteile nicht aufzehrt. Die erste Vorbedingung hierfür wäre, daß die Abgaben nur für Stromverbesserungen, nicht auch für die laufende Stromunterhaltung erhoben würden, und daß die Erhebung erst dann einsetzte, wenn die Stromverbesserungen, von denen die Ermäßigung der Beförderungselbstkosten erwartet wird, bereits vollendet wären. Daß der Entwurf dies

nicht beabsichtigt, vielmehr davon ausgeht, mit der Erhebung der Abgaben sobald als möglich zu beginnen und ihre Höhe von vornherein so zu bemessen, daß ebenso die Kosten der künftigen Stromverbesserungen wie die Kosten der laufenden Stromunterhaltung Deckung finden, beruht außer Zweifel. Sollte preussischerseits damit gerechnet werden, daß der Verkehr auf den natürlichen Wasserstraßen künftig in annähernd demselben Umfange zunimmt wie in den letzten Jahrzehnten, und daß deshalb die ursprünglich nur nach den Kosten der Stromverbesserungen bemessenen Abgaben in immer steigendem Maße auch Mittel für die Stromunterhaltung liefern werden, so wäre dem entgegenzuhalten, daß es bei den immer schwieriger werdenden Absatzverhältnissen unserer Industrie sehr zweifelhaft ist, ob sich diese Hoffnungen und Erwartungen erfüllen werden. Will man aus dem Ertrage der Abgaben auch die Kosten der Stromunterhaltung decken, so werden die Abgaben in jedem Falle so hoch bemessen werden müssen, daß die für die Schifffahrt aus den Stromverbesserungen zu erwartenden Vorteile mehr als ausgeglichen werden. Aber auch wenn die Abgaben gestiftet auf den Betrag beschränkt blieben, der zur Deckung der Kosten für fertig gestellte, erst nach dem Inkrafttreten des Gesetzes begonnene Stromverbesserungen erforderlich ist, würde es ganz von besonderen Umständen und wirtschaftlichen Verhältnissen der einzelnen Wasserstraßen abhängen, ob sich die geschaffenen Erleichterungen stark genug erweisen würden, um die durch die Abgaben bewirkte Frachverteuerung aufzuwiegen.

Tritt aber, wie zu erwarten, mit der Einführung der Befahrungsabgaben im Endergebnis eine Erhöhung der Schiffsfrachten ein, so wird diese von den nachteiligsten Folgen für die Gesamtwirtschaft begleitet sein. In erster Linie wird sie naturgemäß den Aktionsradius der Binnenschifffahrt verringern und die Verkehrsverhältnisse der einzelnen Umschlagplätze untereinander verschieben. Die den Seehäfen entfernteren Umschlagplätze müßten einen Teil ihres Verkehrs an die den Seehäfen näheren Umschlagplätze abgeben. Damit würden nicht nur die seefernen Umschlagplätze selbst schwer geschädigt werden, sondern auch die von ihnen ausgehenden Eisenbahnlinien, die zumeist anderen Staaten angehören, als die in den seenäheren Umschlagplätzen einmündenden Eisenbahnlinien. Dem Talverkehre würden die geringwertigen Massengüter (Steine, Sand usw.) verloren gehen, die am Oberlaufe der Ströme gewonnen oder erzeugt werden und deren Beförderung sich nur bei niedrigsten Talfrachten lohnt.

Mit der Erhöhung der Schiffsfrachten würde ferner eine Verteuerung vieler Roh- und Halbstoffe eintreten, die von den Seehäfen den Gebieten am mittleren und Oberlaufe der Ströme durch Binnenschifffahrt zugeführt werden. Zahlreichen industriellen und landwirtschaftlichen Betrieben dieser Gebiete sind die Ströme als billige Zufahrtsstraßen für Baustoffe, Erze, Kohleisen, Kohlen, Düngemittel, Getreide, Ölsaat, Holz, Petroleum, Spinnstoffe und andere Roh- und Hilfsstoffe von hoher Bedeutung. Die Verteuerung dieser Stoffe müßte die Herstellungskosten vieler Erzeugnisse erhöhen und damit zahlreichen Betrieben den Wettbewerb mit der Industrie der Seegebiete und des Auslandes erschweren.

Durch die Erhöhung der Schiffsfrachten würde auch der Absatz zahlreicher Erzeugnisse gefährdet, die seither auf den Strömen befördert wurden. Für die oben erwähnten billigen Massengüter spielt die Höhe der Fracht eine ausschlaggebende Rolle. Die Ausbeutung von Stein- und Tonlagern wird häufig überhaupt erst durch billige Verfrachtungsgelegenheit möglich. Sand- und Pflastersteine, Ziegel und dergl. können nur mit Hilfe billiger Wasserfracht auf größere Entfernungen versandt werden, da andernfalls die Fracht auch den bescheidensten Gewinn verzehrt. Kaum weniger als die Industrie würde die Landwirtschaft in den seefernen Teilen Deutschlands unter der Verteuerung der Wasserfrachten durch die Schiffsfrachtsabgaben leiden. Abgesehen davon, daß sie ebenfalls von der Verteuerung des Bezugs von Kohlen, Baustoffen, Düngemitteln usw. bedroht wird, ist nicht minder für sie und die Bedingungen ihrer Produktion die Erschwerung des Absatzes ihrer Erzeugnisse, wie Holz, Rohspiritus, Zucker, Steine usw., wirtschaftlich gefahrbringend.

Für die gesamte Bevölkerung der am mittleren und oberen Laufe der Ströme gelegenen Teile Deutschlands droht mit der Beseitigung der Abgabefreiheit dieser Transportwege eine Preiserhöhung wichtiger Lebensmittel und Verbrauchsgegenstände. Der Wunsch, die Einfuhr ausländischen Getreides zu erschweren, war im preussischen Abgeordnetenhaus einer der hauptsächlichsten Beweggründe für das Verlangen nach Einführung von Schiffsfrachtsabgaben auf den deutschen Strömen. Wird aber der Betrag



der Abgaben auf dem Wege der Erhöhung von Frachten und Güterpreisen auf die breite Masse der Bevölkerung überwältigt, so läßt sich die Einführung der Befahrungsabgaben auch nicht aus dem Gesichtspunkte rechtfertigen, es sei unbillig, die Kosten der Stromverbesserung und Stromunterhaltung den Steuerzahlern in ihrer Gesamtheit statt den Benutzern der Wasserstraßen im besonderen aufzuerlegen.

Nicht ohne Grund ist endlich in Seeschiffahrtskreisen die Befürchtung laut geworden, daß die Binnenschiffahrtsabgaben den Aktionsradius der Seehäfen an den Rhein-, Weser- und Elbemündungen zugunsten der Mittelmeerhäfen beeinträchtigen und dadurch der deutschen Volkswirtschaft schweren Schaden zufügen würden. Bekanntlich hat Österreich-Ungarn in zielbewußter Verkehrspolitik die Häfen von Triest und Fiume ausgebaut, die Eisenbahnverbindungen dieser Häfen verbessert (Tauernbahn) und auf den meisten österreichischen und ungarischen Bahnen Vorzugstarife zugunsten zahlreicher Gütertransporte von und nach diesen Häfen eingeführt. Auch in der Schweiz ist man bestrebt, den Verkehr aus dem Hafen von Genäve, der im Wettbewerb mit dem Verkehr aus den nordischen Häfen steht, zu fördern. Es bedarf keiner näheren Darlegung, daß die Einführung von Schiffahrtsabgaben auf den deutschen Strömen diese Politik zum Nachtheile der deutschen Häfen nur unterstützen würde.

Schon auf Grund dieser allgemeinen Erwägungen vermögen die Regierungen Sachsens und Badens die in § 9 des preussischen Wasserstraßengesetzes vom 1. April 1909 vorgesehene Einführung von Schiffahrtsabgaben auf den regulierten Flüssen als den Gesamtinteressen des deutschen Volkes entsprechend und zuträglich nicht anzuerkennen. Sie können daher eine Abänderung der entgegenstehenden Vorschrift der Reichsverfassung nicht als gerechtfertigt erachten.

## II.

Gegen die von der Königlich Preussischen Regierung erstrebte Änderung der Reichsverfassung sprechen aber ferner noch Gründe besonderer Art, die sich aus der vorgeschlagenen neuen Fassung des Artikels 54 Abs. 4 der Reichsverfassung ergeben.

In der Begründung des Gesetzentwurfes wird Gewicht darauf gelegt, den in Aussicht genommenen Befahrungsabgaben den Charakter einer Gegenleistung der Schiffahrt für die staatliche Unterhaltung und Verbesserung der Fahrinne beizulegen und sie hierdurch von den alten steuerartigen Wasserzöllen zu unterscheiden. Die vorgeschlagene neue Fassung des Artikels 54 Abs. 4 versucht das Gebührenprinzip in der Weise zur Geltung zu bringen, daß sie die Befahrungsabgaben, ebenso wie die bisherigen Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten, auf den Betrag der zur Herstellung und Unterhaltung erforderlichen Kosten beschränkt. Hierbei ist indes dem Umstande nicht Rechnung getragen, daß die Unterhaltung und Verbesserung der Wasserläufe vielfach nicht nur im Schiffahrtsinteresse, sondern zum Teil oder sogar in erster Linie zur Erhaltung, Wiederherstellung und Verbesserung der Vorflut, also zur Verhütung von Überschwemmungen oder Verumpfunen, mit einem Worte für den Uferschutz erfolgt. Da es sich hierbei meist um ein und dieselben Strombauten handelt, ist es unmöglich, die Strombaukosten rechnungsmäßig in solche zu trennen, die zur Erleichterung der Schiffahrt und solche, die zur Erhaltung der Vorflut aufgewendet werden. Ist man aber bei der Auseinandersetzung der ersteren auf Schätzungen angewiesen, so erleidet die Gebühreneigenschaft der zu ihrer Deckung zu erhebenden Abgaben eine sehr erhebliche tatsächliche Beeinträchtigung. Noch stärker wird diese Eigenschaft der Befahrungsabgaben durch die Vorschrift des Entwurfs in Frage gestellt, daß der Bemessung der Abgaben (mit Ausnahme der Abgaben für die dem örtlichen Verkehr dienenden Anstalten) im Bereiche der Binnenschiffahrt die Gesamtkosten für ein Stromgebiet oder Wasserstraßennetz zugrunde gelegt werden sollen. In der Begründung ist hierzu ausgeführt, daß „die streng individuelle Beziehung der Gebühren auf den einzelnen Benutzungsakt praktisch undurchführbar“ sei, und daß es deshalb geboten erscheine, „jedem irgend wie in die Erscheinung tretende, wenn gleich nur mittelbare Vorteilziehen aus dem Bestehen einer Schiffahrtsanstalt oder einer Gruppe von solchen als hinreichende Grundlage für die Abgabenerhebung anzusehen“. Diesen Ausführungen gegenüber ist zuzugeben, daß im Gebührenwesen eine peinlich genaue Abwägung von Leistung und Gegenleistung im Einzelfalle meist unmöglich ist und deshalb ein gewisses Maß von Pauschalierung oder Durchschnittsberechnung in der Regel nicht entbehrt werden kann. Die pauschale oder — wie sich die Begründung auch ausdrückt — kollektive Berechnungsweise darf aber, wenn anders die Abgabe die Eigenschaft einer



Gebühr bewahren soll, nicht so weit gehen, daß ein Zusammenhang von Leistung und Gegenleistung nicht mehr bestehen bleibt. Der Zusammenhang ist schon stark gelockert, wenn die Kosten der Verbesserung und Erhaltung der Fahrinne eines einzelnen Stromes zusammengerechnet werden, um die Abgaben auf allen Teilen dieses Stromes einheitlich bemessen zu können. Er verflüchtigt sich aber vollends, wenn sich die Zusammenrechnung auf die Gesamtkosten für ein Stromgebiet (Ströme mit Nebenflüssen) oder gar für ein Wasserstraßennetz („Gruppe von Schiffahrtswegen, die einheitlichen und zusammenhängenden Verkehrszwecken innerhalb eines gemeinsamen wirtschaftlichen Gebietes dienen“, Seite 11 der Begründung) erstreckt. Bei diesem Verfahren kann es nicht ausbleiben, daß von den Befahrungsabgaben — und zwar nicht bloß ausnahmsweise, sondern regelmäßig — selbst Schiffe getroffen werden, die, sei es nach ihrer Größe, sei es nach ihrem Verkehrsgebiete, von den Schiffahrtsverbesserungen an Teilen des Stromgebietes oder Wasserstraßennetzes keinerlei erkennbaren Nutzen ziehen können. Sollten z. B. bei der Bemessung der Schiffahrtsabgaben im Stromgebiete des Rheins die Kosten für die Kanalisierung des Mains und des Neckars mit berücksichtigt werden, so würden die Kosten dieser Kanalisierung auch von Rheinschiffen getragen werden, die den kanalisierten Main oder Neckar niemals befahren, vielleicht ihrer Größe nach nicht einmal befahren können und von der Erschließung des Mains und Neckars für die Schiffahrt nicht den mindesten Nutzen haben. Die Abgaben, die die jetzt geltende Fassung des Artikels 54 Abs. 4 gestattet, sind Gebühren im eigentlichen Sinne, denn sie dürfen nur für die Benutzung besonderer Anstalten erhoben werden. Die Abgaben, welche die neue Fassung im Auge hat, sollen aber von allen erhoben werden, die eine Schiffahrtsstraße befahren, gleichviel, ob sie die aus den Erträgen der Abgabe hergestellten Werke, Einrichtungen und sonstigen Anstalten benutzen oder nicht. Auch daraus ergibt sich, daß es sich nicht bloß um eine Klarstellung der gegenwärtigen Fassung des Artikels 54, sondern um einen vollständig neuen Grundsatz handelt, der im Gegensatz zur ganzen geschichtlichen Entwicklung in die Verfassung neu aufgenommen werden soll. Die Vorschrift, daß auf allen natürlichen Wasserstraßen Abgaben nur für solche Werke, Einrichtungen oder sonstige Anstalten erhoben werden dürfen, welche den Verkehr wesentlich erleichtern, hat deshalb ebensowenig Bedeutung, wie die anschließende Bestimmung, daß die Abgaben die zur Herstellung und Unterhaltung erforderlichen Kosten nicht übersteigen dürfen. Denn umfaßt der Abgabebereich einmal ein ganzes Stromgebiet oder Wasserstraßennetz, so lassen sich weder die Ausgaben ausscheiden, die zwar für die Schiffahrtsstraßen aufgewendet worden sind, aber den Verkehr „nicht wesentlich“ erleichtern, noch wird bei der Fülle von Aufgaben, die in einem so umfassenden Wasserstraßenbereiche erwachsen und deren Durchführung sich auf Jahre erstreckt, irgend eine Grenze hinsichtlich der Höhe der Abgaben eingehalten werden können. Dies alles um so weniger, als nach der Begründung zu den „Anstalten, welche den Verkehr wesentlich erleichtern“ und daher bei der Bemessung der Abgaben berücksichtigt werden können, auch die Strom-, Schiffahrt- und Hafenpolizei, das Lotsenwesen, der Eisbrechdienst, sowie die Fahrwasserbezeichnung gerechnet werden sollen. Die Abgaben werden in solcher Höhe erhoben werden müssen, daß jedenfalls keine Fehlbeträge entstehen, und es wird der Tarif nicht sofort geändert werden können, wenn sich Überschüsse einstellen. Abgaben dieser Art sind nicht mehr Gebühren, sondern Steuern. Es besteht sonach die ernste Gefahr, daß, wenn der Entwurf Gesetzeskraft erlangen sollte, die mit schweren Kämpfen beseitigten Wasserzölle in neuer Gestalt wieder aufleben.

Den alten Wasserzöllen würden sich die neuen Befahrungsabgaben voraussichtlich auch durch die Art ihrer Tarifbildung nähern. Die lebhaftesten Beschwerden gegen die Wasserzölle richteten sich gegen die Bemessung der Abgaben nach der Art der Ladung und die zu diesem Zwecke erforderliche peinliche Durchsuchung der Schiffe. Um in dieser Beziehung einige Abhilfe zu schaffen, schrieb schon Artikel 111 der Wiener Kongressakte vor, daß die Erhebungsweise der Schiffahrtsabgaben sein sollte „assez indépen dante de la qualité différente des marchandises, pour ne pas rendre nécessaire un examen détaillé de la cargaison“. Der Entwurf und dessen Begründung geben zwar keine Auskunft darüber, auf welcher Grundlage die Tarife für die neuen Befahrungsabgaben aufgestellt werden sollen. Es steht aber nach den Verhandlungen, die Preußen mit den übrigen Rhein- und Elbustferstaaten eingeleitet hat, sowie nach der von Preußen neuerdings vorgelegten Denkschrift fest, daß es sich um Klassentarife mit ausführlichen Warenverzeichnissen handeln wird. Die Anwendung dieser Tarife würde in der Praxis aller Voraussicht nach zu denselben Beschwerden führen, denen Artikel 111 der Wiener Kongressakte abhelfen wollte.

III.

Eine Reihe schwerwiegender weiterer Bedenken gegen die Einführung von Befahrungsabgaben für den Verkehr auf den natürlichen Binnenwasserstraßen und gegen die zu diesem Zwecke vorgeschlagene Änderung des Artikels 54 der Reichsverfassung ergeben sich aus den Bestimmungen des Artikels II der Vorlage, welche erkennen lassen, wie — vorbehaltlich der Beseitigung der aus internationalen Verträgen sich noch ergebenden rechtlichen Hindernisse — die weitere Entwicklung der Angelegenheit gedacht ist.

Artikel II enthält Bestimmungen über die Abgabenerhebung für den durchgehenden Verkehr auf den mehreren Bundesstaaten gemeinsamen natürlichen Wasserstraßen. Er unterscheidet den Fall, daß die Abgaben von den einzelnen Uferstaaten je für eigene Rechnung erhoben werden (§ 1), und den Fall, daß sich mehrere an demselben Strome oder demselben Stromgebiete beteiligten Bundesstaaten behufs gemeinsamer Abgabenerhebung zu einem Zweckverbande vereinigen (§ 2 fgl.). In beiden Fällen soll die Abgabenerhebung auf Grund eines einheitlichen Tarifs erfolgen (§ 1 Abs. 1, § 3 Abs. 1). Vermögen sich bei Erhebung der Abgaben für eigene Rechnung die beteiligten Staaten über einen gemeinschaftlichen Tarif nicht zu einigen, so soll der Bundesrat entscheiden (§ 1 Abs. 2). Von dem einheitlichen Verbandstarife — nicht auch von dem bei der Abgabenerhebung für eigene Rechnung geltenden gemeinschaftlichen Tarife — kann der Bundesrat Ausnahmen zulassen (§ 3 Abs. 2). Im Verbande sind die Einnahmen aus den Abgaben nur für Anstalten zu verwenden, die den durchgehenden Verkehr wesentlich erleichtern, und unter die Staaten nach Maßgabe der von ihnen mit Zustimmung des Verbandes zu diesem Zwecke gemachten Aufwendungen zu verteilen (§ 4). Jeder an einer gemeinsamen Wasserstraße oder einem gemeinsamen Stromgebiete beteiligte Staat ist berechtigt, einem von anderen Staaten für diese Wasserstraße oder dieses Stromgebiet gebildeten Zweckverbande beizutreten. Wird über die Bedingungen des Beitritts keine Einigung erzielt, so entscheidet der Bundesrat (§ 8). Andererseits kann der Bundesrat einen solchen Bundesstaat verpflichten, dem Verbande beizutreten und Stromverbesserungen zu dulden oder nach seiner Wahl gegen Ersatz der Kosten aus der Verbandskasse selbst vorzunehmen (§ 9). In der Verwaltung der Zweckverbände ist den Schifffahrtsbeteiligten eine Mitwirkung einzuräumen (§ 7). Die Erhebung der Abgaben erfolgt durch die Verbandsstaaten. Es sind aber auch die an dem gemeinsamen Wasserstraßennetze sonst beteiligten Staaten verpflichtet, an der Erhebung mitzuwirken (§ 5).

Betrachtet man diese Bestimmungen zunächst vom wirtschafts- und verkehrspolitischen Standpunkte, so erregt in erster Linie Bedenken, daß an einem gemeinschaftlichen Strome ein einzelner Uferstaat ganz selbständig mit der Einführung von Schifffahrtsabgaben vorgehen darf. Es könnten auf dem Unterlaufe der deutschen Ströme ohne Einwilligung der Staaten, deren Gebiete am mittleren oder oberen Laufe liegen, Schifffahrtsabgaben erhoben werden, die nach der Art ihrer Tarife und nach ihrer Erhebungsweise die wirtschaftlichen Verhältnisse der Staatsgebiete am mittleren und oberen Laufe nachhaltig zu schädigen geeignet wären. Ein solches Ergebnis würde nichts anderes bedeuten, als die teilweise Rückkehr zu dem Zustande vor dem Wiener Kongresse. Es kommt wenig darauf an, ob die ins Auge gefaßte Möglichkeit nach der gegenwärtigen Sachlage, insbesondere nach den von der königlich preussischen Regierung bei den Verhandlungen mit den Rhein- und Elbustferstaaten kundgegebenen Absichten näher oder entfernter liegt; denn niemand kann die künftige Entwicklung der Dinge mit einiger Sicherheit voraussehen, wenn einmal die Bahn dazu geöffnet und freigemacht ist.

Als unzugänglich muß es ferner bezeichnet werden, wenn für den Fall, daß mehrere Bundesstaaten auf einem gemeinsamen Strome, sei es für eigene Rechnung, sei es für Rechnung eines von ihnen gebildeten Zweckverbandes Abgaben erheben, die Anwendung eines „einheitlichen“ Tarifs vorgeschrieben wird. Was unter diesem „einheitlichen“ Tarif zu verstehen ist, läßt sich weder dem Entwurfe noch seiner Begründung zuverlässig entnehmen. Es bleibt insbesondere die Frage offen, ob es statthaft sein würde, für bestimmte Strecken der Schifffahrtsstraße Zuschläge oder Ermäßigungen vorzusehen und der Schifffahrt von und nach den von den Seehäfen entfernter gelegenen Umschlagplätzen durch Staffel- oder Zonentarife oder sonstige tarifarische Maßnahmen diejenige Berücksichtigung angebeihen zu lassen, deren diese Plätze bedürfen, um nicht dem Wettbewerbe der näher an den Seehäfen gelegenen Umschlagplätze zu erliegen.

Ein weiteres Bedenken spricht gegen die Verteilung des Abgabenertrags nach dem Maßstabe der von jedem Verbandsstaate mit Zustimmung des Verbandes gemachten Aufwendungen. Dieser

Maßstab läßt das Verhältnis ganz unberücksichtigt, in welchem die Bevölkerung der einzelnen Verbandsstaaten von den Abgaben belastet wird. Schon oben ist ausgeführt, daß die Abgabenbelastung zu einem unverhältnismäßig großen Teile die Bevölkerung der an den Mittel- und Oberläufen der Ströme gelegenen Staatsgebiete treffen würde. Gleichwohl kann nach dem vorgeschlagenen Verteilungsmaßstabe auf diese Staatsgebiete nur ein geringer Teil des Abgabenertrages entfallen, sofern auf den ihnen gehörigen Stromstrecken erheblichere Schiffahrtsverbesserungen nicht mehr in Frage kommen.

Sodann fehlt es in den Vorschriften über die Zweckverbände an einer Bestimmung, die das Stimmenverhältnis der einzelnen Bundesstaaten regelt. Im Mangel einer solchen Vorschrift ist zu beforgen, daß gerade diejenigen Staaten, deren wirtschaftliche Interessen durch Einführung der Abgaben aufs schwerste bedroht sind, nicht denjenigen Einfluß in den Verbänden gewinnen können, dessen sie zum Schutze ihrer Interessen bedürfen. Auch die Vorschrift, daß den Schiffahrtsbeteiligten in der Verwaltung der Zweckverbände eine Mitwirkung einzuräumen sei, ist zu unbestimmt, um den Schiffahrtsbeteiligten den gebotenen Einfluß zu sichern, ganz abgesehen von der Zweifelsfrage, wie der Kreis der Schiffahrtsbeteiligten abzugrenzen ist.

Die schwerwiegendsten Bedenken ergeben sich endlich aus dem Gesichtspunkte der förderativen Grundlagen des Reichs. Nach dem Entwurfe sollen Bundesstaaten, die nicht an einem Zweckverbände beteiligt sind, verpflichtet sein, an der Erhebung der Abgaben für den Verband mitzuwirken. Diese Mitwirkung soll sich nicht auf die Erledigung von Rechtshilfegesuchen nach Maßgabe des Reichsgesetzes vom 9. Juni 1895 (Reichsgesetzblatt Seite 256) beschränken, sondern es sollen die genannten Staaten genötigt werden, ohne eigenes Interesse, ja selbst ihren eigenen Interessen zuwider dauernde Einrichtungen zu treffen, die der Festsetzung und Einziehung der von anderen Bundesstaaten beschlossenen Abgaben dienen; der Entwurf räumt den zur Mitwirkung verpflichteten Staaten nicht einmal das Recht ein, die Zweckverbände auf Ersatz der ihnen hierdurch erwachsenen Kosten in Anspruch zu nehmen.

Die einzelnen Bundesstaaten sollen aber nicht bloß zur Mitwirkung an der Abgabenerhebung für die Zweckverbände verpflichtet sein, sie sollen, sofern es zur Verwirklichung der Verbandszwecke erforderlich ist, vom Bundesrate sogar verpflichtet werden können, dem Verbände beizutreten und Stromverbesserungen zu dulden oder nach ihrer Wahl vorzunehmen. Seit dem Bestehen des Reichs ist wohl keine gesetzliche Vorschrift den verbündeten Regierungen zur Beschlussfassung unterbreitet worden, die einen so tiefen Eingriff in das Selbstbestimmungsrecht der Bundesstaaten, eine so einschneidende und weittragende Beschränkung ihrer Entschliessungsfreiheit enthielte und der Reichsgewalt eine so erhebliche Erweiterung ihrer Machtbefugnisse über die Gliedstaaten zugebracht hätte, als diese Bestimmung. Wenn die Begründung geltend macht, eine derartige „Organisationsbefugnis“ des Bundesrats sei nicht ohne Vorgang, und in dieser Beziehung die Zuständigkeit des Bundesrats zur Bildung von Berufsgenossenschaften nach den Unfallversicherungsgesetzen und zur Errichtung von Versicherungsanstalten nach dem Invalidenversicherungsgesetze anführen zu können glaubt, so sei hier nur darauf hingewiesen, daß es sich in diesen Fällen um die Ausübung der Staatsgewalt gegen Untertanen handelt, während hier ein Zwang gegen einzelne souveräne Staaten ausgeübt werden soll, die in ihrer Gesamtheit das Reich selbst ausmachen und verkörpern.

Hierbei kommt die Vormachtstellung Preußens in besonderer Weise zur Geltung. Theoretisch würde es im Bereiche der Möglichkeit liegen, daß sich die Zwangsgewalt des Bundesrats gegebenenfalls auch gegen Preußen richten könnte. In Wirklichkeit ist Preußen durch seine Stimmenzahl im Bundesrate, durch seine Wasserstraßenpolitik und durch die ganze Lage der tatsächlichen Verhältnisse vor solchen Eingriffen in sein Selbstbestimmungsrecht geschützt. Um so stärker sind davon diejenigen Staaten bedroht, die, mit ihren Gebieten am mittleren und oberen Laufe der Ströme gelegen, ein natürliches, wohlberechtigtes und schutzwürdiges Interesse an der Freihaltung der Ströme von Befahrungsabgaben besitzen. Sie können gegen ihren Willen und gegen ihr Interesse in die Lage kommen, einem Zweckverbände beitreten zu müssen, dessen Politik den eigenen wirtschaftlichen Interessen zuwiderläuft, dessen Abgaben so hoch sind, daß sie außer Verhältnis zu den Strombauten stehen, die auf ihren Stromstrecken ausgeführt werden sollen.

Auf der andern Seite soll der Bundesrat auch auf die Zweckverbände einen Zwang dahin ausüben können, daß er im Mangel einer Einigung die Bedingungen vorschreibt, unter denen der Zweckverband



einen an demselben Strome oder an demselben Stromgebiete beteiligten Bundesstaat als Mitglied aufzunehmen hat. Dieser Zwang wäre politisch und wirtschaftlich nicht minder bedenklich; politisch aus den Gründen des vorigen Absatzes, wirtschaftlich insofern, als dadurch den an den Nebenflüssen eines Stromgebietes beteiligten Bundesstaaten die Aussicht eröffnet wird, daß die Nebenflüsse auf Kosten des Zweckverbandes kanalisiert oder reguliert werden, ohne daß auf den Nebenflüssen höhere Abgaben aufzubringen wären, als sie für das ganze Gebiet festgesetzt sind. Infolgedessen könnten gegen den Willen der einzelnen freiwillig zum Zweckverbände zusammengetretenen Staaten die Verbandsabgaben so hoch gesteigert werden, daß sie sich namentlich für die am mittleren und oberen Laufe des Hauptstromes liegenden Staatsgebiete als volkswirtschaftlich überaus schädlich erweisen würden.

IV.

Vom Standpunkte des Verfassungsrechts aus betrachtet, beruht es außer allem Zweifel, daß nicht nur Artikel I, sondern auch Artikel II des Entwurfs weittragende und folgenschwere Änderungen der Reichsverfassung in sich schließt.

Artikel I tritt schon der Form nach als Verfassungsänderung auf, indem er einen Satz der Reichsverfassung aufhebt und den Text des darauffolgenden Absatzes durch einen anders lautenden Text ersetzt. In der Sache selbst sucht zwar die Begründung den Nachweis zu führen, daß die einzelnen Abweichungen der neuen von der bisherigen Fassung im wesentlichen nur dazu bestimmt seien, den wahren Inhalt der letzteren außer Zweifel zu stellen. Die neue Fassung unterscheidet sich aber jedenfalls insofern grundsätzlich von der bisherigen, als nach dieser die Erhebung von Befahrungsabgaben auf regulierten Strömen ausgeschlossen ist, während jene sie wieder zulassen will. Die Entstehungsgeschichte des jetzigen Artikels 54 Abs. 4 der Reichsverfassung beweist die Richtigkeit der herrschenden Meinung, daß unter den „besonderen Anstalten“, für deren Benutzung Abgaben erhoben werden dürfen, die Fahrinne der regulierten Ströme nicht inbegriffen ist. Schon die Zollvereinigungsverträge von 1833 unterschieden zwischen „Wasserzöllen oder auch Wasserwegegeldern auf Flüssen“ (Art. 15) einerseits, und „Kanal-, Schleusen-, Brücken-, Fähr-, Hafen-, Wage-, Kranen- und Niederlage-Gebühren und Leistungen für Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind“ (Art. 17) andererseits. Dieselbe Unterscheidung findet sich in Artikel 23 und 25 des Zollvereinigungsvertrags von 1867. Noch deutlicher tritt der Unterschied in der bekannten, im preussischen Handelsministerium von Delbrück ausgearbeiteten Denkschrift vom Oktober 1848 hervor, die an mehreren Stellen ausdrücklich „Wasserzölle“, „Wasserwegegelde“ und „Abgaben für Benutzung besonderer Anstalten“ auseinanderrhält und die Frage, ob Wasserzölle oder zur Unterhaltung und Verbesserung der Wasserstraßen zu verwendende Wasserwegegelde erhoben werden sollen, ausdrücklich verneint.

Den Vorschlägen der Denkschrift Delbrücks gibt der Entwurf der Reichsverfassung von 1849 in seinen, auf die Flußabgaben bezüglichen Vorschriften Folge. Nach Art. IV § 25 des erwähnten Verfassungsentwurfes sollten alle deutschen Flüsse für die deutsche Schifffahrt von „Flußzöllen“ frei sein; das Nähere hierüber blieb einem besonderen Reichsgesetze vorbehalten. Auf den bei der Beratung des Entwurfs erhobenen Einwand, daß, wenn im Verfassungstexte bloß von „Flußzöllen“ die Rede sei, hierdurch die Erhebung von „Wasserwegegeldern“ nicht gehindert werde, erwiderte der Berichterstatter des Verfassungsausschusses, daß der Ausschuß mit dem Ausdrucke „Flußzölle“ alles umfaßt zu haben glaube, was nicht für die „besonderen Anstalten“ errichtet werde. Unter den Einrichtungen für „besondere Anstalten“ kann der Berichterstatter nur die „Hafen-, Kran-, Wage-, Lager-, Schleusen- und dergl. Gebühren“ gemeint haben, die nach § 26 des Entwurfs zulässig bleiben, aber die zur Unterhaltung derartiger Anstalten nötigen Kosten nicht übersteigen sollten. Dies wird bestätigt durch den zur Ausführung des Artikels IV § 25 des Verfassungsentwurfes ausgearbeiteten Entwurf eines Reichsgesetzes über die Aufhebung der Flußzölle, nach dessen zweitem Artikel unter den unzulässigen „Flußzöllen“ alle Abgaben für die Befahrung deutscher Flüsse zu verstehen waren, während zu den nicht aufgehobenen Abgaben, außer den in § 26 des Entwurfs der Reichsverfassung genannten Hafen-, Kran-, Wage- und Schleusengebühren, auch „die bisher rechtmäßig erhobenen Vergütungen für Öffnen der Mühlenschützen, Unterbrechung des Mühlenbetriebes, für das Öffnen der Brücken und Schwenken der Fährseile, sowie diejenigen, welche für Benutzung von Privat-

grundstücken zum Leinenzuge, wo ein öffentlicher Leinenpfad noch besteht, oder zum Anlanden bezahlt werden“, gerechnet werden sollten.

Die Motive hierzu heben hervor, daß aus den Verhandlungen der Nationalversammlung sich zur Genüge die Absicht ergeben habe, alle Abgaben, welche unter irgend welchen Benennungen für die Befahrung der deutschen Flüsse von deutschen Schiffen oder deren Ladungen usw. erhoben werden, abzuschaffen, dagegen diejenigen Abgaben, welche für besondere Anstalten oder als Vergütungen besonderer Dienstleistungen bezahlt werden, fortbestehen zu lassen. Hieraus geht mit voller Klarheit hervor, daß im Entwurfe der Reichsverfassung von 1849 unter „Flußzöllen“ schlechterdings jede Abgabe von der Schifffahrt verstanden war, mit Ausnahme der Abgaben für „besondere Anstalten“, und daß als „Flußzölle“ insbesondere auch die in der Delbrücker Denkschrift als „Wasserwegegelde“ bezeichneten Abgaben angesehen wurden, die in Regierungserklärungen und Minoritätsgutachten zur Deckung der Kosten für die Unterhaltung oder Verbesserung der Flüsse gefordert worden waren.

Diese Tatsache ist nicht bloß von rechtsgeschichtlicher, sondern von unmittelbar praktischer Bedeutung. Denn die Bestimmungen in Artikel 54 Abs. 4 der Verfassung des Norddeutschen Bundes und der Reichsverfassung stammen aus der Feder Delbrücks und haben anerkanntermaßen die entsprechenden Bestimmungen des Entwurfs der Reichsverfassung von 1849 zum Vorbilde. Es unterliegt hiernach keinem Zweifel, daß unter den „Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten“, von denen in Artikel 54 Abs. 4 der Reichsverfassung die Rede ist, nur die Gebühren für solche örtliche Anlagen und Einrichtungen zu verstehen sind, wie sie in Artikel IV § 26 des Entwurfs der Reichsverfassung von 1849, sowie in Artikel 17 der Zollvereinigungsverträge von 1833 und Artikel 25 des Zollvereinigungsvertrages von 1867 nach ihren praktisch wichtigsten Beispielen unter Hinzufügung einer Generalklausel aufgeführt waren. Alle anderen Abgaben auf den deutschen Flüssen sind damit nach geltendem Verfassungsrechte ausgeschlossen, insbesondere auch jedwede Abgabe für die bloße Befahrung einer natürlichen Wasserstraße.

Die Richtigkeit dieser Auffassung hat Delbrück selbst in Vertretung des Bundeskanzlers bei der Beratung des Bundesgesetzes wegen Aufhebung der Elbzölle im Reichstage des Norddeutschen Bundes bestätigt. In Erwiderung auf einen Antrag, der an die Stelle des Elbzolles „eine die Kosten der Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung der Anstalten und Anlagen für die Elbstromschifffahrt nicht übersteigende Schifffahrtsabgaben“ zu setzen wünschte, bemerkte Delbrück: die Bundesverfassung spreche in Artikel 54 ausdrücklich aus, daß Schifffahrtsabgaben, wie sie der Antragsteller ins Auge gefaßt habe, nicht erhoben werden dürften; sie beschränke die Zulässigkeit von Abgaben für die Schifffahrt auf solche, welche für die Benutzung bestimmter Anstalten erhoben würden und ein Äquivalent für die Benutzung solcher Anstalten seien, sie lasse es nicht zu, Abgaben zu erheben, die lediglich den Zweck hätten, die Kosten für die gewöhnliche Unterhaltung der Fahrbarkeit der Ströme aufzubringen (Reichstag 19./5. 1870). Selbstverständlich kann daraus, daß Delbrück an dieser Stelle nur die Kosten der Unterhaltung der Fahrbarkeit erwähnt, nicht etwa geschlossen werden, daß er etwa für die Kosten von Stromverbesserungen die verfassungsmäßige Möglichkeit der Deckung durch Abgaben habe bejahen wollen; denn er bekämpfte nicht nur einen Teil des Antrags, sondern den ganzen Antrag, der außer für die Kosten der Unterhaltung auch für die Kosten der gewöhnlichen Herstellung der Fahrbarkeit Deckung durch Abgaben forderte.

Ganz in demselben Sinne erblickte die Kommission des Reichstages bei der Beratung des Gesetzes vom 5. April 1886, worin Bremen zur Erhebung von Schifffahrtsabgaben auf der durch eine umfassende Stromkorrektur verbesserten Unterweser ermächtigt wurde, in diesem Gesetze eine Abweichung von den Bestimmungen des Artikels 54 Abs. 4 der Reichsverfassung und erachtete die hieraus sich ergebenden Bedenken nur dadurch für erledigt, daß nach einer Erklärung des Staatssekretärs von Bötticher bei der Abstimmung im Bundesrate nicht die erforderliche Anzahl von Stimmen dagegen war, um eine Verfassungsänderung zu hindern (Kommissions-Bericht vom 18. März 1886).

Auch späterhin hat die Reichsverwaltung an dieser Auffassung festgehalten. Als im Jahre 1903 die Besorgnis der Einführung von Schifffahrtsabgaben — und zwar wieder im Sinne der jetzigen Vorlage — im Reichstag Ausdruck fand, erklärte der Reichskanzler Fürst Bülow in der Sitzung vom 10. Dezember 1903, „daß durch Artikel 54 der Reichsverfassung das Recht der einzelnen Staaten beseitigt werden sollte, auf deutschen Strömen lediglich für die Befahrung derselben irgend welche Abgaben zu erheben. Jede Ausnahme

von diesem reichsrechtlichen Grundsatz würde hiernach eines besonderen Reichsgesetzes bedürfen und zwar, wie bei den Verhandlungen über das Gesetz betreffend die Erhebung einer Schifffahrtsabgabe auf der Unterweser vom 5. April 1886 ausdrücklich hervorgehoben worden sei, eines Reichsgesetzes, welches im Bundesrat unter Wahrung der Vorschriften des Artikels 78 der Reichsverfassung zu beschließen sei“. Die Besererschifffahrtsabgaben sind aber lediglich zur Kostendeckung bestimmte Abgaben, wie die jetzt beabsichtigten, und die Bezugnahme des Reichskanzlers auf sie schließt jeden Zweifel darüber aus, daß er mit seiner Erklärung nicht nur die fiskalischen Wasserzölle, sondern gerade auch die zur Deckung der Flußbaukosten bestimmten Befahrungsabgaben als unzulässig hat bezeichnen wollen. Auch Graf von Posadowsky stand in seiner Erklärung im Reichstage am 12. April 1904 noch auf dem Standpunkte, daß die Erhebung von Abgaben für eine Flußregulierung, wie bei der Unterweser, eine Änderung der Reichsverfassung voraussetze.

Nach alledem enthält die in Artikel I der Vorlage beantragte neue Fassung des Artikels 54 Abs. 4 der Reichsverfassung nicht nur der Form, sondern auch der Sache nach eine Verfassungsänderung und bedarf somit zu ihrer Annahme im Bundesrate der in Artikel 78 der Reichsverfassung vorgesehenen Mehrheit. —

Die Bestimmungen des Artikels II der Vorlage glaubt die Begründung als „gewöhnliches Reichsrecht“ bezeichnen zu können. Sie bezieht sich hierfür bei der allgemeinen Kennzeichnung des mit ihnen verfolgten Zweckes auf Artikel 4 Nr. 9 der Reichsverfassung (S. 7 unten). Weiter soll, wie die Begründung S. 17 zu § 9 des Artikels II bemerkt, „die Zuständigkeit des Reiches zur Anordnung von Maßregeln, welche geeignet und dazu bestimmt sind, den Bau von Schifffahrtswegen aus den Mitteln der Interessenten zu fördern und die solchen Bauten entgegenstehenden Hindernisse zu beseitigen, um so weniger zu bezweifeln sein, als nach Artikel 4 Nr. 8 der Verfassung sogar die Herstellung von Wasserstraßen im Interesse des allgemeinen Verkehrs aus den Mitteln der Gesamtheit in die Zuständigkeit des Reiches falle“. — Es wird also davon ausgegangen, daß die Bestimmungen des Artikels II der Vorlage, insbesondere auch diejenigen über die Zweckverbände, keine Änderungen der Reichsverfassung in sich schließen, sondern in Artikel 4 Nr. 8 und 9 der Reichsverfassung ihre Stütze fänden. Dem kann nicht beigetreten werden.

Es darf vorausgeschickt werden, daß die Begründung des Entwurfes mit sich selbst nicht im Einklange steht, wenn sie sich für die Bestimmungen des Artikels II auf Artikel 4 Nr. 9 der Reichsverfassung beruft, während sie andererseits ausschlaggebendes Gewicht auf den Nachweis legt, daß die einzuführenden Befahrungsabgaben die Eigenschaft von Gebühren hätten. Denn Artikel 4 Nr. 9 der Reichsverfassung räumt, soweit er von Abgaben handelt, dem Reiche die Zuständigkeit zur Aufsicht und Gesetzgebung nur über die Fluß- und sonstigen Wasserzölle ein, überläßt sonach die Zuständigkeit zur gesetzlichen Regelung des Gebührenwesens auf den Wasserstraßen im Rahmen des Artikels 54 den Einzelstaaten. Vom Standpunkte der Begründung aus bewegen sich demnach die Bestimmungen des Artikels II nicht innerhalb der Grenzen der dem Reiche nach Artikel 4 Nr. 9 überwiesenen Zuständigkeit.

Aber auch von dem entgegengesetzten Standpunkte aus, wonach die Befahrungsabgaben des Entwurfes als Wasserzölle zu betrachten sind, ist der Inhalt des Artikels II durch Artikel 4 Nr. 9 der Reichsverfassung nicht gedeckt. Die §§ 2 bis 9 gehen über die Beaufsichtigung und gesetzliche Regelung der Wasserzölle, wie sie nach Artikel 4 Nr. 9 dem Reiche zusteht, weit hinaus. Was sie bezwecken, ist in Wahrheit die Bildung von Zwangsverbänden zu umfassenden Stromkorrekturen und Flußregulierungen. Die Erhebung von Schifffahrtsabgaben, die der Artikel I der Vorlage ermöglichen soll, steht dabei erst in zweiter Linie, insofern die Abgaben als Mittel zur Ausführung jener Strombauten dienen sollen.

Im besonderen läßt sich für die dem Bundesrate in § 9 beigelegte Zwangsgewalt, die den Bestimmungen über die Zweckverbände erst ihre eigentliche Bedeutung und Tragweite verleiht, auch Artikel 4 Nr. 8 der Reichsverfassung nicht anziehen. Mit Unrecht wird in der Begründung angenommen, daß das Reich nach dieser Bestimmung der Reichsverfassung sogar das Recht habe, in den Bundesstaaten Wasserstraßen herzustellen. Der Artikel 4 der Reichsverfassung beschränkt die Zuständigkeit des Reiches in den dort bezeichneten Angelegenheiten auf die Beaufsichtigung und Gesetzgebung, während der Vollzug und die Verwaltung den Bundesstaaten verbleiben. — So wenig die Reichsverwaltung aus Artikel 4 Nr. 8 das Recht ableiten kann, Eisenbahnen zu bauen, so wenig ist sie nach dieser Vorschrift berechtigt, Wasserstraßen herzustellen. Will das Reich in diesen Angelegenheiten die Verwaltung für sich in Anspruch nehmen, so muß ihm die Berechtigung dazu durch eine besondere

Vorschrift der Verfassung beigelegt sein, wie dies in den Abschnitten VII bis XIII der Reichsverfassung mehrfach, insbesondere in Artikel 41 Abs. 1 unter gewissen Voraussetzungen für die Anlegung von Eisenbahnen geschehen ist. Auch für die Herstellung von Wasserstraßen kann ein solches Recht in Betracht kommen, wenn die von Reichs wegen herzustellende Wasserstraße gemäß Artikel 4 Nr. 8 wesentlich dem Interesse der Landesverteidigung dient und sich zugleich als eine mit der Kriegsmarine unmittelbar zusammenhängende Anstalt im Sinne von Artikel 53 Abs. 3 dargestellt. In allen anderen Fällen bleibt dagegen für die kraft Reichsgesetzes herzustellende Wasserstraße die Vollziehung, d. h. die Ausführung und Unterhaltung, den Einzelstaaten vorbehalten. Diese Ansicht wird auch von der staatsrechtlichen Literatur ganz überwiegend geteilt. Es ist daher unzutreffend, wenn die Begründung mittels eines Schlusses a majore ad minus aus Artikel 4 Nr. 8 der Reichsverfassung folgern zu können meint, daß das Reich berechtigt sei, einen Bundesstaat zu zwingen, daß er einem Zweckverbände zur Erhebung von Befahrungsabgaben beitrete und Stromverbesserungen dulde oder nach seiner Wahl vornehme.

Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich zugleich, wie sich die Ansicht der Begründung des Entwurfes ebensowenig durch Berufung darauf rechtfertigen lassen würde, daß dem Reiche nach Artikel 4 Nr. 9 der Reichsverfassung die Gesetzgebung und Aufsicht über den „Zustand“ der mehreren Staaten gemeinsamen Wasserstraßen zusteht. Auch aus dieser Vorschrift läßt sich die Zuständigkeit des Reiches zum Erlasse von Bestimmungen über die Bildung von Zwangsverbänden der in Artikel II § 9 des Entwurfes vorgesehenen Art nicht herleiten. Denn in Bezug auf den „Zustand“ der gemeinsamen Wasserstraßen hat das Reich gleichfalls nur das Recht der Gesetzgebung und Beaufsichtigung, wogegen der Vollzug und die Verwaltung Sache der Bundesstaaten sind. Die Vorschriften über die Bildung der Zweckverbände und namentlich der sie krönende § 9 enthalten daher sehr bedeutungsvolle Eingriffe in die durch die Reichsverfassung den Bundesstaaten grundsätzlich vorbehaltene selbständige Verwaltung dieser Angelegenheit und stellen damit Verfassungsänderungen dar. —

Die Reihe der verfassungsrechtlichen Bedenken ist damit bei weitem noch nicht erschöpft.

Die dem Bundesrate in § 1 Abs. 2 des Artikels II beigelegte Befugnis soll nach Seite 14 der Begründung aus der Stellung des Bundesrates als oberster Verwaltungsstelle in Reichsangelegenheiten und als Austrägal-Instanz für die Beziehungen der Bundesstaaten untereinander folgen. Als oberstes Organ der Reichsverwaltung beschließt der Bundesrat nach Artikel 7 Nr. 2 und 3 der Reichsverfassung über die zur Ausführung der Reichsgesetze erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften und Einrichtungen, sowie über Mängel, welche bei der Ausführung der Reichsgesetze oder der bezeichneten Vorschriften oder Einrichtungen hervortreten. Die Beschlußfassung darüber, welcher Tarif in Ermangelung einer gütlichen Einigung zwischen den beteiligten Bundesstaaten als gemeinsamer Tarif anzuwenden sei, hat aber keine allgemeine Verwaltungsvorschrift oder Einrichtung, noch die Beseitigung von Mängeln bei der Ausführung der reichsrechtlichen Vorschriften zum Gegenstande, sondern schafft materielles einzelstaatliches Finanzrecht; sie läßt sich folglich in keiner Weise aus der Eigenschaft des Bundesrates als oberster Verwaltungsstelle in Reichsangelegenheiten herleiten. Als Austrägalinstanz tritt der Bundesrat nach Artikel 76 Abs. 1 der Reichsverfassung nur dann in Wirksamkeit, wenn bei einer nichtprivatrechtlichen Streitigkeit zwischen mehreren Bundesstaaten seine Entscheidung von einem Teile angerufen wird. Um eine Streitigkeit handelt es sich im Falle des Artikel II § 1 Abs. 2 des Entwurfes überhaupt nicht. Dazu wäre erforderlich, daß ein Bundesstaat Rechte in Anspruch nähme, die ihm ein anderer Bundesstaat bestritte. Da es an dieser Voraussetzung fehlt, so ist die Beschlußfassung des Bundesrates gemäß § 1 Abs. 2 keine Entscheidung über eine Streitigkeit, sondern ein Machtpruch, der eine freie Vereinbarung, einen Staatsvertrag zwischen mehreren Bundesstaaten zu erzeuhen bestimmt ist.

Hieraus folgt zugleich, daß sich auch die dem Bundesrate durch § 3 Abs. 2, § 8 Abs. 2 und § 9 des Artikels II beigelegten Befugnisse nicht aus Artikel 7 Nr. 2 oder Artikel 76 Abs. 1 der Reichsverfassung begründen lassen. Denn in diesen Fällen stehen ebensowenig Verwaltungsvorschriften oder Einrichtungen zur Ausführung der Reichsgesetze in Frage, noch handelt es sich um Mängel bei der Ausführung reichsrechtlicher Vorschriften oder um die Entscheidung von Streitigkeiten zwischen den Bundesstaaten, sondern die Beschlüsse des Bundesrates stellen sich wiederum als Machtprüche dar, die an Stelle von Staatsverträgen oder Reichsgesetzen für die beteiligten Bundesstaaten materielles Recht schaffen. —

Endlich darf vom verfassungsrechtlichen Standpunkte aus folgendes nicht übergangen werden: Wird ein Staat gemäß § 9 vom Bundesrate genötigt, einem Zweckverbande beizutreten, so ist es eine notwendige Folge des erzwungenen Beitrittes, daß die Schifffahrt auf seiner Stromstrecke abgabepflichtig wird. Er muß daher geschehen lassen, daß auf Rechnung des Verbandes auch für seine Stromstrecke Abgaben erhoben werden, und er ist verpflichtet, an der Abgabenerhebung für den Verband selbst mitzuwirken. Nun sind aber sowohl die Wasserzölle, wie die Kanal-, Schleusen-, Hafengelder oder gleichartige Erhebungen nach Artikel 10 Abs. 1 Nr. 2 und 3 des Zollvereinigungsvertrages vom 1. Juli 1867 „von der Gemeinschaft ausgeschlossen, und bleiben, sofern nicht Separatverträge zwischen einzelnen Vereinsstaaten ein anderes bestimmen, dem privaten Genuße der betreffenden Staatsregierungen vorbehalten“. Diese Bestimmung hat nach Artikel 40 der Reichsverfassung den Charakter als Verfassungsrecht. Aus ihr folgt, daß auch die Schifffahrtsabgaben des Entwurfes, möge man sie als Wasserzölle oder als Gebühren ansehen, private Abgaben sind, über die nur die Einzelstaaten verfügen dürfen. Die in Frage kommende Bestimmung steht somit zwar der freiwilligen Bildung gemeinsamer Stromkassen seitens der abgabeberechtigten Staaten nicht entgegen, wohl aber einer reichsgesetzlichen Bestimmung, durch die einzelne Staaten gezwungen werden sollen, Abgaben dieser Art für eine ihnen und anderen Staaten gemeinschaftliche Stromkasse zu erheben. — Mithin verstößt § 9 gegen Artikel 40 der Reichsverfassung und stellt sich auch unter diesem Gesichtspunkte als Verfassungsänderung dar. Zugleich aber setzt sich § 9 in Widerspruch mit den Landesverfassungen, die alle darin übereinstimmen, daß es zur Auferlegung neuer Steuern der Zustimmung der Volksvertretung bedarf. Denn in ihrer Eigenschaft als Wasserzölle sind die Befahrungsabgaben, zu deren Erhebung die einzelnen Bundesstaaten durch ihren erzwungenen Beitritt zu den Zweckverbänden vom Bundesrate genötigt werden sollen, als Steuern im Sinne der Landesverfassungen anzusehen. —

Wie wenig auch sonst die Vorlage auf das bestehende Landesrecht Rücksicht zu nehmen gewillt ist, ergibt sich aus Artikel V des Entwurfes, der landesrechtliche Vorschriften einschließlich der zwischen Bundesstaaten bestehenden Vertragsrechte, welche der Erhebung von Schifffahrtsabgaben entgegenstehen, schlechthin außer Kraft setzt.

#### Schlußfolgerungen:

Die Regierungen Sachsens und Badens glauben hiermit dargetan zu haben, mit wie überaus weittragenden grundsätzlich bedenklichen Folgen wirtschaftlicher, politischer und verfassungsrechtlicher Art die von der königlich Preussischen Regierung erstrebte Zulassung von Schifffahrtsabgaben auf den regulierten Strömen verbunden sein würde. Sie können sich der ernststen Sorge nicht erwehren, daß die Bestimmungen der Vorlage weite Kreise Deutschlands wirtschaftlich schädigen, den föderativen Charakter des Reiches antasten, die Eintracht unter den deutschen Bundesstaaten stören und das Vertrauen in die Unverbrüchlichkeit der Verfassung erschüttern würden. Sie geben sich der Hoffnung hin, daß es gelingen möge, die Abgabefreiheit der deutschen Ströme, dieses Wahrzeichen der deutschen Einheit, dieses Bollwerk des guten Einvernehmens zwischen den deutschen Bundesstaaten, zu schirmen und zu erhalten.

### IV. Behördliche Bekanntmachungen.

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

#### Polizeiverordnung,

**betreffend den Verkehr und das Liegen der Fahrzeuge und Flöße in der Stromelbe bei Magdeburg von der Rotehornspitze, km 323,0, bis zur Norddecke des Herrenkrugparks, km 330,5.**

Behufs Regelung des Liegens und des Verkehrs von Fahrzeugen und Flößen in der Stromelbe bei Magdeburg auf der Strecke von km 323,0 bis km 330,5, die an ihren Grenzen durch Tafeln gekennzeichnet ist, wird auf Grund des § 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 folgendes verordnet:

### Liegen der Schiffe und Flöße am Ufer.

§ 1. Am Ufer außerhalb des Fahrwassers dürfen Fahrzeuge in der vorstehend bezeichneten Stromstrecke nur dann liegen,

- a) wenn sie dort beladen oder entladen werden sollen,
- b) wenn sie, in der Bergfahrt begriffen, einen Schleppdampfer erwarten,
- c) wenn dringliche Reparaturen an ihnen ausgeführt werden müssen,
- d) wenn Ableichterungen vorgenommen werden müssen,
- e) wenn ihre Eigentümer zur Benutzung der anstoßenden Uferstrecke berechtigt sind,
- f) wenn sie auf der Talsfahrt begriffen, vorübergehend Aufenthalt nehmen wollen.

In allen anderen Fällen ist das Liegen dort nur ausnahmsweise bei geringerem Schiffsandrang mit der Maßgabe gestattet, daß die Fahrzeuge auf Erfordern und nach Anweisung des Stromaufsichtsbeamten stets sofort verlegt oder gänzlich entfernt werden müssen.

§ 2. Vor keiner Uferstrecke darf — vorbehaltlich der in § 3 zugelassenen Ausnahme — eine größere Anzahl von Fahrzeugen liegen, als in den am Ufer aufgestellten Landmarken angegeben ist.

Die Anlegeplätze der Fähren und der Personendampfer müssen frei bleiben, auch darf der Betrieb der Fähren, der Personendampfer und der Umschlagstellen durch die vor dem Ufer liegenden Fahrzeuge und Flöße keine Störung erleiden.

§ 3. An den für den Umschlag bestimmten Stellen müssen alle Fahrzeuge und Flöße, die nicht von dem zur Benutzung des Ufers Berechtigten zugelassen sind, zwei Bahnbreiten (24 m) im Anschluß an das Ufer für die Fahrzeuge des Uferberechtigten freigeben und sich so hinlegen, daß sie den Schiffsverkehr nach und von der Umschlagsstelle nicht behindern; auch müssen sie nötigenfalls bei der An- und Abfahrt der die Umschlagsstelle benutzenden Fahrzeuge Platz machen.

Dem Uferberechtigten ist es ausnahmsweise gestattet, auf den ihm vorbehaltenen Liegestellen mehr als 2 Fahrzeuge zum Böschchen oder Laden vor das Ufer zu legen, jedoch dürfen diese die Gesamtbreite von 24 m nicht überschreiten.

Ist indes an einer für den Umschlag bestimmten Stelle der Landmarke zufolge nur ein Fahrzeug das Liegen erlaubt, so soll zwar der Uferberechtigte befugt sein, ausnahmsweise mehr als ein Fahrzeug hinzulegen, jedoch darf die Gesamtbreite der dort liegenden Fahrzeuge das Maß von 12 m nicht überschreiten.

§ 4. Sämtliche Fahrzeuge, welchen nach den vorstehenden Bestimmungen der Aufenthalt in der bezeichneten Stromstrecke gestattet ist, müssen stromrecht möglichst nahe dem Ufer und dicht nebeneinander liegen. Diese Lage muß den Fahrzeugen sofort nach ihrer Ankunft oder sobald sie vom Schleppdampfer abgeworfen sind, gegeben werden. Bevor dies geschieht, dürfen der Schiffsführer und seine Mannschaft weder unter Deck noch an Land gehen.

Fahrzeugen, welche von Magdeburg weitergeschleppt werden sollen, ist gestattet, am Abfahrtstage vom Ufer abzulegen und neben der Fahrinne vor Anker zu gehen. Ein solches Fahrzeug darf jedoch dann nur den Platz einnehmen, der bei voller Uferbesetzung dem zuletzt hinzulegenden Fahrzeuge zukommt.

§ 5. Flößen ist das Liegen in der eingangs bezeichneten Stromstrecke nur gestattet, solange sie auf- oder abgebaut werden und soweit von Schiffen nicht besetzte Liegestellen in genügender Ausdehnung vorhanden sind. Sie müssen stromrecht wie die Fahrzeuge an den Liegestellen festgemacht werden. Ein Floß bis zu 12,6 m Breite wird hierbei für ein Fahrzeug, ein breiteres Floß für zwei Fahrzeuge gerechnet. Die größte Breite eines Flosses darf 20 m nicht überschreiten.

§ 6. Zu vorübergehendem Aufenthalt haben die nach der Oberelbe weitergehenden Fahrzeuge das rechte Ufer der Elbstromstrecke von der alten Eisenbahnbrücke (km 325,5) elbaufwärts bis zur Rotehornspitze (km 323,0) und die von oberhalb kommenden Fahrzeuge das linke Ufer von km 323,0 bis zur Sülzermündung (km 324,0) zu benutzen.

Soweit innerhalb dieses Gebietes städtische Pachtstrecken in Frage kommen, gelten die Bestimmungen des § 3.

§ 7. Das Anlegen von Fahrzeugen vor dem wasserbauinspektoralischen Kohlenlagerplatze auf dem Kleinen Werder, dessen obere und untere Grenze durch Tafeln mit der Aufschrift „Bauhof“ bezeichnet sind, ist nur

dann, wenn das Ufer von fiskalischen Fahrzeugen irgend welcher Art nicht in Anspruch genommen wird, und auch dann nur mit besonderer Erlaubnis des Stromaufsichtsbeamten gestattet. Sobald fiskalische Fahrzeuge an diese Uferstrecke gelegt werden sollen, sind auf die Aufforderung des Schiffsführers die etwa dort liegenden privaten Fahrzeuge unverzüglich zu entfernen.

§ 8. Verboten ist das Anlegen von Fahrzeugen jeder Art und von Flößen an dem linksseitigen Elbufer auf der Strecke von 200 m oberhalb bis 20 m unterhalb der städtischen Wasserentnahmestelle bei Buckau und an dem rechtsseitigen Elbufer längs des Pionierübungsplatzes. Diese Stellen sind durch an den Ufern aufgestellte und mit entsprechender Inschrift versehene Tafeln gekennzeichnet.

#### Liegen der Schiffe und Flöße im Fahrwasser.

§ 9. Im Fahrwasser dürfen Fahrzeuge und Flöße im allgemeinen nicht liegen. Schlepp- und Ketten dampfer dürfen mit ihren Schleppzügen indes vorübergehend dort Aufenthalt nehmen, um Fahrzeuge an das Ufer zu bringen oder zur Bergfahrt vom Ufer abzuholen, jedoch nur unter der ausdrücklichen Bedingung, daß die durchgehende Schifffahrt, der Fährverkehr und die Personendampfschifffahrt durch diesen Betrieb keinerlei Behinderung erfährt. Die Dampfer müssen aber mit vollständiger Besatzung unter Dampf liegen, wenn sie zum vorübergehenden Aufenthalt vor Anker gehen.

Andern Fahrzeugen kann das Liegen im Fahrwasser vor Anker durch den Stromaufsichtsbeamten vorübergehend gestattet werden, ebenso kann Dampfern ohne Anhang das Übernehmen von Kohlen an solchen Stellen, wo es den Verkehr nicht hindert, erlaubt werden.

§ 10. Sobald die Dampfer ihren Schleppzug abgeworfen und keine Fahrzeuge mehr an das Ufer zu bringen oder vom Ufer abzuholen haben, müssen sie gleichfalls aus dem Fahrwasser heraus sich an einen Liegeplatz begeben und dort gleich den andern Fahrzeugen stromgerecht möglichst nahe dem Ufer und dicht nebeneinander hinlegen, und zwar so, daß die Radkästen zweier benachbarter Dampfer nicht nebeneinander hintereinander liegen. Sie können dabei gegenüber den anderen Fahrzeugen stets die Wasserseite der Liegestellen beanspruchen. Kettenschiffen ist gestattet, an der Kette zu verbleiben; sie haben aber ihren Liegeplatz so zu wählen, daß eine Behinderung der durchgehenden Schifffahrt nicht eintritt.

#### Für das Liegen der Fahrzeuge und Flöße gesperrte Stromstrecken.

§ 11. Das Ankern von Fahrzeugen und Flößen und das Treiben mit schleppendem Anker, sowie die Sand- und Kiesentnahme auf der Stromstrecke von 50 m oberhalb bis 50 m unterhalb der zur Abführung des städtischen Kanalwassers bestimmten Rohrleitung (Düker) in der Stromelbe und alten Elbe gegenüber der Neustadt ist verboten. Diese Stelle ist durch an dem Ufer aufgestellte und mit entsprechender Inschrift versehene Tafeln gekennzeichnet.

§ 12. Falls das Pionierbataillon vor dem am rechten Ufer der Stromelbe unterhalb der Königsbrücke auf dem großen Werder belegenen Pionierübungsplatz Übungen im Brückenschlagen vornehmen will und dies durch Aufstecken je einer roten Flagge an jeder der beiden am Ufer des Übungsplatzes aufgestellten Tafeln ankündigt, dürfen auf der rechtsseitigen Stromhälfte dieser Strecke nach erfolgter Ankündigung und vor Beendigung der Übung Fahrzeuge nicht vor Anker gehen oder sich hinlegen. Dort zur Zeit des Beginnens der Übung liegende Fahrzeuge haben ihren Platz unverzüglich zu verlassen und eine andere Liegestelle aufzusuchen. Auf jedem vor dem Übungsplatz liegenden Fahrzeuge müssen deshalb 2 Mann stets an Bord bleiben.

#### Verhalten der Schleppzüge in der im Eingange bezeichneten Stromstrecke.

§ 13. Bei starkem Schiffsandrang, der eine Verkehrsstockung befürchten läßt, ist das Einfahren in die im Eingange bezeichnete Strecke nur denjenigen Schleppzügen gestattet, die ohne Aufenthalt durchfahren oder in Magdeburg verbleiben wollen. Die zu Berg fahrenden Schleppdampfer mit Anhang, von dem nur ein Teil in der Stromelbe bei Magdeburg verbleiben soll, müssen in solchem Falle auf Anordnung des Stromaufsichtsbeamten unterhalb der Herrenkrugparce (km 330,5) stellen, ihren Anhang ordnen und zunächst nur die für Magdeburg bestimmten Fahrzeuge verschleppen; erst nachdem dies geschehen, dürfen sie auf einer zweiten Fahrt die nach oberhalb bestimmten Fahrzeuge befördern.

Schleppzüge dürfen nicht nebeneinander fahren oder sich überholen, sondern müssen einen Abstand von mindestens 100 m von einander halten.

Schleppzüge, die von Magdeburg zu Berg gehen wollen und zum Rangieren oder zu anderen Zwecken vor der Abfahrt einen vorübergehenden Aufenthalt nehmen müssen, haben hierzu, sobald dies in der im Eingange bezeichneten Strecke ohne Behinderung des durchgehenden Verkehrs, des Fährverkehrs und der Personendampfschiffahrt nicht möglich ist, auf Anordnung des Stromaufsichtsbeamten die Flußstrecke oberhalb der Rotehornspitze (km 323) zu benutzen.

#### Talwärtsfahren der Schiffe und Flöße.

§ 14. Jedes von oberhalb talwärts kommende Fahrzeug einschließlich der Fahrzeuge mit Motor- oder Dampftrieb, deren Maschinenkraft zur Fahrt gegen den Strom nicht ausreicht, mit Ausnahme jedoch der freifahrenden Dampfer, muß oberhalb des Rotehorns in Höhe der mit der Aufschrift „Umhalten“ versehenen Tafel umhalten und bis zur Norddecke des Herrenkrugparks (km 330,5) sacken.

Das Schleppen von Fahrzeugen sowie das Fahren hintereinander oder in größerer Breite als 12 m nebeneinander gekuppelter Fahrzeuge zu Tal ist auf der im Eingange bezeichneten Strecke verboten.\*)

§ 15. Flöße dürfen die Stromstrecke vom Rotehorn bis unterhalb der Herrenkrugpardecke nur durchfahren, wenn das Fahrwasser von Dampfern und anderen Fahrzeugen frei ist. Vor dem Durchfahren ist in jedem einzelnen Falle die Erlaubnis des Stromaufsichtsbeamten einzuholen.

#### Fahrt durch die Strombrücke.

§ 16. Bei der Talfahrt durch die Strombrücke von Magdeburg muß von der 300 m oberhalb der Brücke angebrachten weißroten Ufermarke ab bis nach erfolgter Durchfahrt durch die Brücke die Besatzung eines jeden Fahrzeugs bei einer Tragfähigkeit des Fahrzeugs bis zu 250 Tonnen aus mindestens drei, bei größerer Tragfähigkeit aus mindestens vier schiffahrtskundigen Leuten, einschließlich des Schiffsführers bestehen, welche sich sämtlich während der Fahrt unausgesetzt auf Deck für den Schiffsdienst bereit zu halten haben.

§ 17. Wenn ein Fahrzeug (mit Ausnahme von Dampfern) sich innerhalb der im § 16 bezeichneten Strecke auf der Talfahrt befindet und gleichzeitig vom Petriförder aufwärts ein Schleppzug sich der Strombrücke nähert, so hat der Führer des zu Tal gehenden Fahrzeuges durch wiederholtes Winken mit einer mindestens 1 m im Geviert großen roten Flagge dem Dampferführer des Schleppzuges anzuzeigen, daß sein Fahrzeug in der Talfahrt durch die Brücke begriffen ist. Der Führer des Schleppzugdampfers hat hierauf seine Fahrt einzustellen und dies dem entgegenkommenden Schiffsführer durch zwei kurze Signale mit der Dampfpeife zu erkennen zu geben. Die Fahrt darf erst fortgesetzt werden, wenn das zu Tal fahrende Fahrzeug durch die Brücke hindurch geschwommen ist.

#### Anmeldung und Verhalten der Schiffer an den Liegestellen.

§ 18. Jedes Fahrzeug oder Floß, welches an einer der in der Stromstrecke vom Rotehorn bis zur Herrenkrugpardecke befindlichen Umschlagstellen anlegen soll, ist zuvor anzumelden. Diese Anmeldung hat zu erfolgen:

- a) soweit das Ufer für die zollamtliche Abfertigung vorbehalten ist, bei dem Königlichen Hauptzollamte Magdeburg Kaufhof,
- b) im Bereich der übrigen Uferstrecken bei dem Uferberechtigten oder bei dem von ihm mit Beaufsichtigung des Ufers Beauftragten.

§ 19. Der auf Grund dieser Anmeldung angewiesene Liegeplatz muß von dem Fahrzeug oder Floß eingenommen und darf nur nach vorher eingeholter Genehmigung der Meldestelle geändert werden. Wenn nach dem Ermessen des Uferberechtigten oder dessen Beauftragten das Löschen oder Laden aus irgend einem Grunde unterbrochen werden soll, oder beendet ist, so hat das Fahrzeug auf Erfordern den Liegeplatz unverzüglich zu verlassen.

\*) Diese Bestimmung ist durch die Bekanntmachung vom 28. Januar 1910 wie folgt ergänzt worden: „Den zu Tal kommenden Fahrzeugen wird, um ihnen das Heranfahren an die an der Stromelbe innerhalb Magdeburgs gelegenen Löschen- und Ladestellen zu erleichtern, bis auf weiteres versuchsweise gestattet, auf dieser Strecke bis zu ihrem Bestimmungspunkt neben einem rückwärts fahrenden Dampfer von höchstens 12 m Breite oder neben einem beladenen zu Tal sackenden Fahrzeuge gekuppelt zu fahren.“

§ 20. Beim An- und Ablegen sowohl wie bei sonstigen Bewegungen der Fahrzeuge und Flöße sind die Bojen, Anlegeringe, Leitern und sonstigen Einrichtungen zu schonen. Die vor den Ufern im Fahrwasser ausgelegten Bojen dürfen nur mit Erlaubnis des Besitzers zum Gieren der Fahrzeuge benutzt werden.

#### Gebrauch der Dampfsirenen.

§ 21. Auf der Strecke von der Klinfemündung (km 324,3) bis zur Königsbrücke (km 327,7) sowie im Bereiche der Zollelbe und des Winterhafens ist zum Geben der vorgeschriebenen Signale abgesehen von der im § 17 bemerkten Ausnahme die Schiffslocke und nur in Notfällen die Dampfsirene zu benutzen.

#### Schlußbestimmungen.

§ 22. Sämtliche Schiffs- und Floßführer haben den Anordnungen der Stromaufsichtsbeamten in allen Fällen unbedingt und unverzüglich Folge zu leisten. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Bestimmungen oder die sinngemäß außerdem ergehenden besonderen Anordnungen der genannten Beamten werden nach § 366 Ziffer 10 des Strafgesetzbuches mit Geldstrafe bis zu 60 M. oder mit entsprechender Haft bestraft.

§ 23. Vorstehende Polizeiverordnung tritt am 1. Juli 1909 in Kraft. Mit ihrem Inkrafttreten werden die nachstehenden Polizeiverordnungen aufgehoben:

1. Polizeiverordnung betreffend das Anlegen von Fahrzeugen in der Nähe des Zuflusstunnels zur Stadt-Magdeburgischen Wasserkunst bei Buckau vom 10. September 1874,

2. Polizeiverordnung betreffend das Liegen der Schiffsfahrzeuge in der Stromelbe bei Magdeburg-Buckau vom 31. Mai 1875,

3. Polizeiverordnung betreffend das Anlegen von Fahrzeugen am Kleinen Werder bei Magdeburg vom 27. September 1875,

4. Polizeiverordnung betreffend Anker am Pontonierübungsplatz bei Magdeburg vom 25. März 1876,

5. Polizeiverordnung betreffend den Verkehr und das Liegen der Schiffsfahrzeuge und Flöße in der Stromelbe zwischen den beiden Eisenbahnbrücken bei Magdeburg vom 28. August 1882,

6. Polizeiverordnung betreffend die Signalgebung im Schiffsverkehr auf der Elbe bei Magdeburg vom 9. August 1888,

7. Polizeiverordnung betreffend den Schiffsverkehr durch die Strombrücke bei Magdeburg vom 25. April 1891,

8. Polizeiverordnung betreffend das Anlegen von Schiffsfahrzeugen vorläufig des linken Elbufers unterhalb der Eisenbahnbrücke am Stadtmarsch bei Magdeburg vom 28. Oktober 1891,

9. Polizeiverordnung betreffend den Schiffs- und Floßverkehr an den Umschlagsstrecken des linken Elbufers bei Magdeburg vom 21. Oktober 1893,

10. Polizeiverordnung betreffend den Schutz der Wasserrohrleitung in der Strom- und Alten Elbe bei Magdeburg vom 29. Juli 1894.

Magdeburg, den 21. Mai 1909.

**Der Oberpräsident (Elbstrombaubehörde).**

von Hegel.

#### Bekanntmachung.

Unter Bezugnahme auf den § 6 der Polizeiverordnung, betreffend die Benutzung der fiskalischen Hafenanlagen bei Magdeburg, vom 25. November 1890 wird bekannt gegeben, daß es den Uferbesitzern und Pächtern gestattet sein soll, auch die nach dem 1. Dezember in den Hafen einlaufenden Fahrzeuge, die dort laden oder löschen sollen, an ihrem Ufer anzulegen, jedoch erst nachdem die in § 6 Absatz 3 vorgeschriebene Anmeldung bei dem Hafenaufsichtsbeamten erfolgt ist, und dieser sich mit der in Aussicht genommenen Liegestelle einverstanden erklärt hat. Eine Veränderung der Lage eines Fahrzeuges im Hafen in der Zeit vom 1. Dezember bis 15. März ist nur nach Einholung der Zustimmung des Hafenaufsichtsbeamten gestattet.

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Bestimmungen werden nach Maßgabe der oben bezeichneten Polizeiverordnung mit Geldbuße oder mit Haft bestraft.

Magdeburg, den 3. November 1909.

**Der Oberpräsident (Elbtrombauberwaltung).**

In Vertretung: Breyer.

**Verordnung,**

**betr. die Tauchtiefe der nach der Oberelbe abgehenden Fahrzeuge.**

§ 1. Fahrzeuge dürfen von Hamburg aus elbaufwärts nicht mit größerer Tauchtiefe, als nach den Wasserverhältnissen zulässig ist, abgeschleppt werden.

§ 2. Sobald der Pegelstand in Magdeburg 1 m oder weniger erreicht, dürfen Fahrzeuge von Hamburg aus elbaufwärts nur abgeschleppt werden, wenn der Schleppschiffahrtsunternehmer oder der Führer des Schleppdampfers zuvor der Polizeibehörde schriftliche Anzeige über die beabsichtigte Abfahrt unter genauer Angabe der abzuschleppenden Fahrzeuge, ihrer Liegeplätze und ihres Tiefganges erstattet und die Polizeibehörde ihre Genehmigung erteilt hat.

Die Verpflichtung zur Erstattung der Anzeige trifft in erster Linie den Führer des Schleppdampfers. Der Führer ist von der Anzeigepflicht nur dann befreit, wenn der Schleppschiffahrtsunternehmer ihm gegenüber die Verpflichtung zur Erstattung der Anzeige übernommen hat. In diesem Falle ist allein der Unternehmer anzeigepflichtig.

Die Verordnung findet keine Anwendung auf solche Schleppschiffahrtsunternehmer, die sich der von der Handelskammer vermittelten Vereinbarung vom März 1909 über die Maximaltauchtiefe der von Hamburg elbaufwärts zu schleppenden Fahrzeuge unterworfen haben. Die Befreiung von den Vorschriften dieser Verordnung erstreckt sich in diesem Falle auch auf die Führer der Schleppdampfer.

§ 3. Zuwiderhandlungen werden auf Grund des § 9 des revidierten Gesetzes über die Organisation der Verwaltung vom 2. November 1896 mit Geldstrafe bis 36 M. eventuell entsprechender Haft geahndet.

Hamburg, den 18. September 1909.

**Die Polizei-Behörde.**

**Polizeiverordnung,**

**betreffend die Benutzung des Buhnenhafens bei Werben a. Elbe (km 430,4 linkes Ufer).**

Auf Grund des § 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G.-S. S. 195) werden hiermit für die Benutzung des bei Werben gelegenen Buhnenhafens folgende Bestimmungen getroffen:

§ 1. In der Einfahrt zum Buhnenhafen dürfen Fahrzeuge nicht vor Anker gehen, auch darf daselbst das Nichten und Niederlegen von Masten sowie ein Ableichten oder Überladen von einem Fahrzeuge in das andere nur mit besonderer Genehmigung des Aufsichtsbeamten stattfinden.

§ 2. An denjenigen Uferstrecken, an denen ein Überladeverkehr stattfindet, dürfen nur Fahrzeuge anlegen, welche daselbst be- oder entladen werden sollen. Die Zu- und Abfahrten zu und von den Anlegestellen dürfen nicht verlegt werden, auch ist eine Fahrstraße von genügender Breite innerhalb des Hafens stets frei zu halten.

§ 3. Innerhalb des Buhnenhafens dürfen Fahrzeuge nicht segeln und Dampfschiffe höchstens mit halber Maschinenkraft bewegt werden.

§ 4. Jedes im Buhnenhafen befindliche Fahrzeug muß unter der Aufsicht eines erwachsenen Mannes stehen, jedoch ist es gestattet, daß ein Wächter bis zu 5 bei einander liegende Fahrzeuge bewacht. Der Wächter hat sich auch während der Nacht auf einem der ihm anvertrauten Fahrzeuge oder aber in der Nähe derselben in einer Wächterbude auf dem Ufer aufzuhalten.

Sämtliche Mannschaften der im Buhnenhafen liegenden Fahrzeuge sind bei Ausbruch eines Schiffsbrandes zur Hilfeleistung verpflichtet und haben gegebenenfalls den Anordnungen des Aufsichtsbeamten Folge zu leisten.

§ 5. Gegenstände, welche das Wasser verunreinigen oder die Fahrtiefe beeinträchtigen, als Kechricht, Asche Steine, Schlacken usw. dürfen nicht in den Buhnenhafen geworfen werden. Asche muß in einem feuer-  
sicheren Behälter verwahrt und demnächst an einen vom Aufsichtsbeamten anzuweisenden Ort gebracht werden.

§ 6. Die Beschädigung der in Betracht kommenden Uferstrecken, der Böschungen, Dämme usw. des  
Buhnenhafens ist untersagt; auch dürfen darauf keinerlei Arbeiten, wie Zerklleinern von Holz und der-  
gleichen vorgenommen werden.

Jeder Schiffer hat denjenigen Personen, die von einem anderen Fahrzeuge zum Ufer oder umgekehrt  
gehen wollen, zu diesem Zwecke den Übergang über sein Fahrzeug zu gestatten, auch zur Erleichterung  
des Übergangs Querbretter vorzuhalten und zu verlegen.

§ 7. Auf den im Buhnenhafen liegenden Fahrzeugen ist das Anzünden von Feuer auf offenem Herde  
verboten, vielmehr müssen dazu die Defen in der Kajüte benutzt werden. Von 10 Uhr abends bis 5 Uhr  
morgens darf auf den Rähnen kein Feuer unterhalten werden, sofern nicht ein Mitglied der Schiffsbesatzung  
sich wachend an Bord befindet. Auf den Fahrzeugen mit feuergefährlicher Ladung darf überhaupt kein Feuer  
angemacht werden. Außerhalb der Kajüte ist nur die Benutzung einer Laterne gestattet, die Benutzung un-  
versicherten Lichtes verboten.

§ 8. Während der Überwinterung dürfen die Fahrzeuge nicht die Anker an der Kasse hängen lassen.  
Jedes Fahrzeug muß so befestigt werden, daß es auch beim Ausbruche eines heftigen Sturmes keine  
Gefahr für die anderen Fahrzeuge hervorrufen kann.

§ 9. Allen Anordnungen des mit der Handhabung des Hafenspolizeidienstes betrauten Beamten ist  
unweigerlich Folge zu leisten.

§ 10. Übertretungen dieser Vorschriften werden, sofern nicht allgemeine Strafgesetze höhere Strafen  
vorschreiben, mit Geldbuße bis zu 60 M. oder mit entsprechender Haft geahndet.

§ 11. Diese Polizeiverordnung tritt sofort in Kraft.

Magdeburg, den 9. September 1909.

**Der Oberpräsident (Elsstrombaubehörde).**

### Tarif

#### für den Bösch- und Ladeplatz der Gemeinde Groß-Rosenburg a. Saale.

Es ist zu zahlen:

#### I. an Liegegeld

von Fahrzeugen, welche beim Ein- oder Ausladen eine Frist, und zwar:

1. bei einer Kahnladung bis einschließlich 100 t von acht Tagen,
2. bei einer größeren Kahnladung für jede ferneren 50 t einen Tag mehr,  
überschreiten, ohne Rücksicht auf ihre Größe für jeden Tag der Fristüberschreitung . . . 50 Pf.

#### II. an Ufergeld

für das Ein- oder Ausladen von Gütern:

1. von allen in diesem Tarife nicht besonders bezeichneten Gütern,
  - a) wenn sie in Behältern oder in anderer Weise ganz oder teilweise verpackt sind, von Mengen
    - α) bis einschließlich 2 1/2 t . . . . . 25 Pf.
    - β) über 2 1/2 bis einschließlich 5 t . . . . . 50 "
    - γ) über 5 t für jede fernere 1/2 t . . . . . 2 1/2 "
  - b) wenn sie unverpackt sind für je 5 t . . . . . 20 "
2. von Braun-, Stein- und Holzkohlen, sowie von Koks für je 100 kg . . . . . 1/2 "
3. von Briquets, Preßkohlensteinen und Torf für je 1000 Stück . . . . . 2 "
4. von Mauersteinen für je 1000 Stück . . . . . 20 "
5. von Dachsteinen für je 1000 Stück . . . . . 10 "
6. von Pflaster-, Bruch- und Kalksteinen, von Werkstücken, Mühlsteinen und sonstigem rohen  
Steinmaterial, von Lehm, Sand, Kies und Erde für das cbm . . . . . 3 "



7. von Eis für eine Kahnladung:
- a) bis einschließlich 10 t . . . . . 25 Pf.
  - b) von über 10 bis einschließlich 20 t . . . . . 50 "
  - c) von über 20 t . . . . . 1,50 M.
8. von Holz und zwar:
- a) von Brennholz für je 1 cbm . . . . . 2 1/2 Pf.
  - b) von Bau- und Nutzholz für je 1 cbm . . . . . 7 "
  - c) von Brettern, Latten, Stangen, Baumpfählen, Leiterbäumen und Bundholz für je 100 Stück . . . . . 5 "
  - d) von Felgen, Speichen, Stabholz und Faßbändern für je 100 Stück . . . . . 3 "
9. von ganzen Holzflößen beim Auswaschen und Auseinandernehmen für den Tag . . . . 1,50 M.

III. an Lagergeld

bei Lagerung von Gütern über die unter I festgesetzten liegegeldfreien Fristen hinaus für je 1 qm belegten Flächenraumes:

- a) für jede der ersten vier Wochen . . . . . 5 Pf.
- b) für jede fernere Woche . . . . . 3 "

IV. Zusätzliche Bestimmungen.

1. Bei Berechnung der Abgaben gelten angefangene Tarifeinheiten als voll.
2. Unter „Tag“ ist ein 24stündiger Zeitraum zu verstehen.
3. Die Abgaben werden auf 10 Pf. derart abgerundet, daß überschießende Beträge von weniger als 5 Pf. unerhoben bleiben.

Die Mindestabgabe beträgt 10 Pf.

Befreiungen.

Fahrzeuge und Güter, welche dem Könige, dem Preussischen Staate oder dem deutschen Reiche gehören oder ausschließlich für deren Rechnung befördert werden, sind von sämtlichen Abgaben befreit.

Dieser Tarif tritt am achten Tage nach dem Tage seiner ortsüblichen Bekanntmachung in Kraft.

Berlin, den 22. Juni 1909.

Der Finanzminister.

Im Auftrage:  
gez. Rathjen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

Im Auftrage:  
gez. Peters.

Bekanntmachung

**betr. Statistik des Verkehrs und der Wasserstände auf den deutschen Binnenwasserstraßen.**

Zufolge Beschlusses des Bundesrats vom 25. Juni 1908 sind neue Bestimmungen betreffend die Statistik des Verkehrs und der Wasserstände auf den deutschen Binnenwasserstraßen mit dem 1. Januar 1909 in Kraft getreten. Hierzu sind von den zuständigen Preussischen Herren Ministern Ausführungsvorschriften unter dem 24. Dezember 1908 erlassen, welche im Bereiche der Elbstrombauverwaltung bei den Hafenverwaltungen und den Inhabern der Lösch- und Ladeplätze eingesehen werden können.

Die für die Schifffahrttreibenden wichtigsten Bestimmungen über diese Statistik werden nachstehend zur öffentlichen Kenntnis gebracht:

Es ist zu unterscheiden zwischen wichtigen und minderwichtigen Verkehrsplätzen; bei den ersteren werden sowohl die Ankunft von Schiffen bezw. die Ausladung von Gütern als auch der Abgang von Schiffen bezw. die Einladung von Gütern, bei den letzteren aber nur die Ankunft von Schiffen bezw. die Ausladung von Gütern notiert.

Wichtige Verkehrsplätze im Bereiche der Elbstrombauverwaltung sind die Hafenplätze Torgau, Wittenberg mit Klein-Wittenberg, Alken, Barby, Schönebeck, Magdeburg, Tangermünde und Wittenberge sowie für den Durchgangsverkehr die Schleuse zu Gottesgnaden bei Calbe a. S.; alle übrigen Lösch- und Ladeplätze zählen zu den minderwichtigen.



Die Anschreibung der Fahrzeuge und Güter erfolgt auf Grund von Anmeldungen des Schiffsführers (oder anstatt seiner des Transportunternehmers oder Spediteurs). Diese Anmeldungen haben schriftlich oder mündlich alsbald nach der Ankunft des Schiffsführers im Hafen an der Lösch- und Ladestelle oder an der Schleuse zu Gottesgnaden bei den daselbst eingerichteten statistischen Anmeldestellen stattzufinden.

Die schriftliche Anmeldung geschieht durch Übergabe der ausgefüllten Zählkarte an die statistischen Anmeldestellen; Formulare dazu sind bei den letzteren zu erhalten. Im Falle mündlicher Anmeldung hat die Ausfüllung der Zählkarte auf Grund der Angaben des Schiffsführers (oder anstatt seiner des Transportunternehmers oder Spediteurs) durch die statistische Anmeldestelle zu erfolgen.

An Stelle der Zählkarten können Ein- und Auslabellisten sowie andere für die Ermittlung des Güterverkehrs auf der Binnenwasserstraße bisher im Gebrauche befindliche Papiere verwendet werden, sofern sie den Anforderungen der Zählkarten, erforderlichenfalls nach vorgenommener Abänderung, entsprechen.

Die Angaben in den Zählkarten oder den an ihre Stelle tretenden Papieren haben mit dem Inhalte der Frachtbriefe oder sonstigen Ladungspapiere übereinzustimmen. Diese Papiere sind auf Erfordern den statistischen Anmeldestellen oder den Beamten der Wasserbauverwaltung zur Einsicht vorzulegen. Abweichungen gegenüber den Angaben in den Zählkarten oder den an ihre Stelle tretenden Papieren sind vom Schiffsführer (oder anstatt seiner vom Transportunternehmer oder Spediteur) zu erläutern.

Magdeburg, den 13. Januar 1909.

**Der Oberpräsident (Elbstrombauverwaltung).**

### V. Übersicht

der Schifferfachschulen für Binnenschifffahrt im Bereiche der Elbstrombauverwaltung  
im Winterhalbjahr 1908/09  
und der Schifferschule für Binnenschifffahrt in Dömitz.

Sfd. Nr.	Sitz der Anstalt	Gründungs- jahr	Zuschüsse		Schülerzahl	Zahl der Prüflinge		Bemerkungen
			des Staates <i>M</i>	Anderer <i>M</i>		mit Erfolg	ohne Erfolg	
1	Mühlberg	1896	378,70	50,—	29	8	—	1) 4 Lehrer 2) Deutsch, Schriftverkehr, Rechnen, Raum- lehre, Geographie, Schiffsbau, Schiffs- dienst, Gesetzeslehre, Maschinenlehre, Samariterdienst. 3) Vom 28. Dezember 1908 bis 1. März 1909.
2	Brenzsch	1899	—	—	—	—	—	Der Unterricht fiel wegen mangelnder Beteiligung aus.
3	Elfter	1893	53,87	27,93	52	21	6	1) 4 Lehrer. 2) Wie bei Sfd. Nr. 1, mit Ausnahme von Maschinenlehre. 3) Vom 4. Januar bis 12. Februar 1909.



Lfd. Nr.	Sitz der Anstalt	Eröffnungsjahr	Zuschüsse		Schülerzahl	Zahl der Prüflinge		Bemerkungen
			des Staates <i>M</i>	Anderer <i>M</i>		mit Erfolg	ohne Erfolg	
4	Klein-Wittenberg	1889	194,33	—	12	9	—	1) 7 Lehrer. 2) Wie bei lfd. Nr. 3. 3) Vom 11. Januar bis 20. Februar 1909.
5	Afen	1887	90,83	45,42	104	24	1	1) 4 Lehrer. 2) Wie bei lfd. Nr. 1, ohne Maschinenlehre und Schiffsbau. 3) Vom 5. Januar bis 15. Februar 1909.
6	Breitenhagen	1891	—	—	19	7	3	1) 3 Lehrer. 2) Deutsch, Schriftverkehr, Rechnen, Geographie, Handels- und Gesetzeslehre, Schiffbau, Schiffsdienst, Samariterdienst. 3) Vom 5. Januar bis 15. Februar 1909.
7	Schönebeck	1895	—	—	—	—	—	Wie bei lfd. Nr. 2.
8	Magdeburg	1907	113,33	56,67	12	3	4	1) 5 Lehrer. 2) Wie bei lfd. Nr. 6. 3) Vom 6. Januar bis 12. Februar 1909.
9	Hogätz	1893	40,50	—	19	7	2	1) 4 Lehrer. 2) Wie bei lfd. Nr. 6, mit Ausnahme von Samariterdienst. 3) Vom 30. Dezember 1908 bis 12. Februar 1909.
10	Rehnert	1898	76,40	40,—	18	10	—	1) 3 Lehrer. 2) Wie bei lfd. Nr. 9. 3) Vom 4. Januar bis 13. Februar 1909.
11	Barey	1889	—	—	59	25	4	1) 10 Lehrer. 2) Wie bei lfd. Nr. 6. 3) Vom 4. Januar bis 22. Februar 1909
12	Bittkau	1887	—	—	—	—	—	Wie bei lfd. Nr. 2.
13	Tangermünde	1887	—	—	—	—	—	Desgleichen.
14	Wittenberge	1901	—	—	—	—	—	Desgleichen.
15	Wiehe	1901	61,00	—	21	15	—	1) 6 Lehrer. 2) Wie bei lfd. Nr. 1, mit Ausnahme von Samariterdienst. 3) Vom 4. Januar bis 10. Februar 1909.

Ifd. Nr.	Sitz der Anstalt	Eröffnungsjahr	Zuschüsse		Schülerzahl	Zahl der Prüflinge		Bemerkungen
			des Staates M	Anderer M		mit Erfolg	ohne Erfolg	
16	Groß-Wooß	1903	111,53	55,77	23	9	—	1) 5 Lehrer. 2) Wie bei Ifd. Nr. 9. 3) Vom 5. Januar bis 24. Februar 1909.
17	Lauenburg	1892	369,87	184,94	25	9	—	1) 4 Lehrer. 2) Wie bei Ifd. Nr. 1, mit Ausnahme von Maschinenlehre. 3) Vom 4. Januar bis 27. Februar 1909.
18	Klein-Rosenburg	1905	72,47	—	18	14	—	1) 3 Lehrer. 2) Wie bei Ifd. Nr. 6. 3) Vom 5. Januar bis 19. Februar 1909.
19	Groß-Rosenburg	1902	—	—	—	—	—	Wie bei Ifd. Nr. 2.
20	Dömitz i. M.	1897	465,85	—	von 11 bis 20	—	—	1) 8 Lehrer. 2) Handelslehre, Korrespondenz, Deutsch, Schreiben, Rechnen, Schiffsbau, Geographie, Schiffahrten inkl. Inventarien und Benutzungsweise, Gesetzeslehre, Unfallvorschriften sowie im Samariterdienst bei plötzlichen Unglücksfällen. 3) Wöchentlich 36 Stunden. 4) Von Anfang Januar bis Mitte Februar, je nach der Witterung.

## VI. Rechnungsergebnisse

der drei Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaften für das Jahr 1908.

### I. Betrag der anrechnungsfähigen Löhne.

Genossenschaft	1908	1907	mehr	weniger
	M	M	M	M
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft . . . . .	21 767 217	22 451 603	—	684 386
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft .	21 004 538	20 518 730	485 808	—
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft . .	14 071 384	14 268 063	—	196 679
Σa.	56 843 139	57 238 396	485 808	881 065

II. Gemeldete und entschädigte Unfälle.

Genossenschaft	1908		1907		mehr		weniger	
	ge-meldet	ent-schädigt	ge-meldet	ent-schädigt	ge-meldet	ent-schädigt	ge-meldet	ent-schädigt
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft . . . . .	1781	362	1871	325	—	37	90	—
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft	1159	288	1117	276	42	12	—	—
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft	923	162	897	152	26	10	—	—
Ca.	3863	812	3885	753	68	59	90	—

III. Höhe der gezahlten Entschädigungen.

Genossenschaft	1908 M.	1907 M.	mehr M.	weniger M.	Steigerung in Prozenten gegen 1907
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft . . . . .	621 928	571 393	50 535	—	8,8
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg. . . . .	506 795	491 531	15 264	—	3,1
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg. . . . .	280 202	273 244	6 958	—	2,5
Ca.	1 408 925	1 336 168	72 757	—	5,4

IV. Höhe des Reservefonds.

Genossenschaft	1908 M.	1907 M.	mehr M.	weniger M.
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft . . . . .	1 394 263	1 290 123	104 140	—
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft . . . . .	1 137 344	1 111 241	26 103	—
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft . . . . .	732 015	676 838	55 177	—
Ca.	3 263 622	3 078 202	185 420	—

V. Höhe der Verwaltungskosten.

Genossenschaft	1908 M.	1907 M.	Zur Jahre 1908 umgelegter Betrag M.	Die Verwaltungskosten betragen somit % der Umlage
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft . . . . .	52 025	47 695	769 889	6,8
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg. . . . .	74 734	77 788	592 734	12,6
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg. . . . .	36 202	33 831	369 061	9,8
Ca.	162 961	159 314	1 731 684	9,4



## VII. Vereinsangelegenheiten.

Im Berichtsjahr wurden zwei Versammlungen abgehalten, die Jahreshauptversammlung am 6. März, eine Vereinsversammlung am 3. November.

In diesen Versammlungen gelangten folgende geschäftliche Angelegenheiten zur Verhandlung:

1. Beantwortung des vom Kaiserlichen Statistischen Amte zu Berlin betreffs der Nacht- und Sonntagsruhe im Binnenschiffahrtsgewerbe herausgegebenen Fragebogens.
2. Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse am Eingange des Neustädter Hafens zu Magdeburg.
3. Beseitigung des felsigen Untergrundes am linken Elbufer oberhalb der Herrenkrug-Eisenbahnbrücke.
4. Antrag wegen Anlage eines Verkehrs- und Winterhafens in Laube bei Tetschen a. G.
5. Antrag auf Aufhebung der bei der Verladung von Koch- und Speisesalz auf dem Wasserwege vom Königlichen Salzamt in Schönebeck geforderten höheren Preise, wenn sich die Wasserverladung billiger als die Bahnverladung stellt.
6. Antrag wegen Einführung von Schiffstagebüchern.
7. Besprechung der Frage der einheitlichen Regelung der Konnossementsbedingungen der Binnenschiffahrt.
8. Antrag auf Änderung der Polizeiverordnung vom 25. November 1890, betreffend Benutzung der fiskalischen Hafenanlagen bei Magdeburg.
9. Baggerungen vor dem Packhof bei Magdeburg.
10. Detarifierung von Kalisalzen.
11. Erhebung von Winterstandsgeldern in der Zeit vom 1. Dezember ab für Schiffe, die in preussischen Häfen mit der Beladung oder Entladung noch beschäftigt sind.

In der Jahreshauptversammlung wurden nachstehend aufgeführte Schiffsmannschaften für mehr als 25 jährige treue Dienstleistung mit Ehrenanerkennungen ausgezeichnet:

1. Kapitän Albert Teege-Wittkau,
2. Schiffer Heinrich Heil-Viehe,
3. „ August Ebert-Parey,
4. „ August Fischer-Tangermünde,
5. „ Fritz Herm-Rogätz,
6. „ Andreas Köppe-Wittkau,
7. Maschinenführer Albert Rolle-Rogätz,
8. „ Friedrich Staack-Wittenberge.

Die Vorstandsmitglieder Herren Direktor Engel und Verwaltungsdirektor Borchardt, welche 1909 satzungsgemäß aus dem Vorstand auszuschneiden hatten, wurden durch Beschluß der Jahreshauptversammlung für die Wahlperiode 1909—1912 wiedergewählt.

Im Jahre 1910 läuft die Wahldauer der Herren Vorstandsmitglieder Kommerzienrat Tonne und A. Neubert ab. Die Jahreshauptversammlung wird für diese Herren Neuwahlen vorzunehmen haben. Eine Wiederwahl ist satzungsgemäß zulässig.

Am Schlusse des Jahres gehörten dem Verein an:

9 korporative Mitglieder,

72 persönliche Mitglieder,

im ganzen daher 81 Mitglieder.

Zum Jahreschluß hatten wir die Ehre, dem Vorsitzenden unserer Handelskammer Herrn Geheimen Kommerzienrat Zuckschwerdt aus Anlaß seines 25jährigen Wirkens im Ältestenkollegium bezw. der Handelskammer unsere Glückwünsche aussprechen zu können.

## Der Vorstand.

**Zonne,**  
Vorsitzender.

**Borchardt,**  
Schriftführer.



## VIII. Rechnungs-Abschluss

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

für

das Jahr 1909.



Debet.

Rechnungs-

			M	§
<b>1909</b>				
Januar	1.	An Saldo-Vortrag . . . . .	55	71
Dezember	31.	„ Beiträge: { 74 Mitglieder . . . . . à M 6.— = M 444.— 9 Korporationen . . . . . à „ 30.— = „ 270.—	714	—
		„ Eintrittsgelder: 3 Mitglieder à M 3.— = . . . . .	9	—
		„ Zinsen von der Sparkasse . . . . .	7	84
			<hr/>	<hr/>
			786	55
<b>1910</b>				
Januar	1.	An Saldo-Vortrag . . . . .	98	17

Debet.

Unterstützungs-

			M	§
<b>1909</b>				
Januar	1.	An Saldo-Vortrag . . . . .	565	57
Dezember	31.	„ Zinsen von der Sparkasse . . . . .	16	95
			<hr/>	<hr/>
			582	52
<b>1910</b>				
Januar	1.	An Saldo-Vortrag . . . . .	582	52



## Abschluss per 1909.

Kredit.

1909			M	§
Dezember	31.	Per Porto-Auslagen . . . . .	74	79
		„ Unkosten der Hauptversammlung . . . . .	28	40
		„ Drucksachen usw. . . . .	154	10
		„ Jahresbericht . . . . .	212	25
		„ Diplome . . . . .	40	—
		„ Beiträge { Zentral-Verein f. dtsh. Binnenschifffahrt M 30.—		
		zum { Handels-Vertrags-Verein „ 10.—		
		{ Internat. Verband der Schifffahrtskongresse „ 8.14	48	14
		„ Schreibhülfe . . . . .	80	—
		„ Bibliothek-Konto . . . . .	30	70
		„ diverse Ausgaben . . . . .	20	—
		„ Saldo . . . . .	98	17
			786	55

Magdeburg, den 31. Dezember 1909.

**Aug. Braune sen.**  
Schatzmeister.

## Konto 1909.

Kredit.

1909			M	§
Dezember	31.	Per Saldo . . . . .	582	52
			582	52

Magdeburg, den 31. Dezember 1909.

**Aug. Braune sen.**  
Schatzmeister.



## IX. 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, Vereinsschatzmeister.  
Verwaltungs-Direktor Borchardt-Magdeburg, Vereinsschriefführer.  
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.

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

Schneider, H.

Ulmann, Emil.

### Ferehland a. d. Elbe.

Fangohr, Emil.

### Halle a. d. Saale.

Schwarz, August.

### Hamburg.

Friedrich, Adolf.

Dr. Edm. Klée Gobert, Rechtsanwalt.

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

### Gr.-Hansdorf b. Ahrensburg i. Holstein.

Lütgens, Henry.

### Magdeburg.

Aue, Heinrich.

Baldhoff, Hermann.

Bartsch, Paul.

Bohne, Wilhelm.

Braune, jr., August.

Engel, Carl.

Engel, Paul.

Engel, Wilhelm.

Grimm, Paul.

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.  
Schultze, Moritz, Direktor der Mittel-  
deutschen Privatbank.  
Schulze, Hermann,  
i. Firma Hermann Schulze & Co.  
Sonnenberg, Richard, Kaufmann.  
Strack, Kurt.  
Strack, Georg.  
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.

## X. Nachweisung des Elbe-Wasserstandes zu Magdeburg im Jahre 1909.

Aufgenommen nach dem Magdeburger Pegel.

Tag der Aufnahme	Verzeichnis der Monate												Tag der Aufnahme
	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	
<b>1</b>	- 0,08	+ 0,16	+ 0,72	+ 4,08	+ 2,37	+ 0,88	+ 0,69	+ 1,18	+ 0,63	+ 0,96	+ 0,75	+ 1,12	<b>1</b>
<b>2</b>	0,04	0,10	0,74	3,96	2,30	0,90	0,67	1,25	0,62	0,90	0,85	1,34	<b>2</b>
<b>3</b>	0,05	0,10	0,74	3,86	2,28	0,88	0,67	1,28	0,62	0,92	0,74	1,76	<b>3</b>
<b>4</b>	0,06	0,10	0,60	3,78	2,24	0,82	0,75	1,24	0,68	0,93	0,71	1,90	<b>4</b>
<b>5</b>	0,04	0,18	0,60	3,78	2,18	0,84	1,30	1,20	0,62	1,02	0,73	2,10	<b>5</b>
<b>6</b>	0,02	0,66	0,60	3,70	2,12	0,82	1,82	1,26	0,60	0,98	0,66	2,32	<b>6</b>
<b>7</b>	+ 0,03	2,82	0,60	3,46	1,94	0,82	2,40	1,27	0,61	0,96	0,65	2,50	<b>7</b>
<b>8</b>	0,08	3,60	0,60	3,28	1,86	0,80	2,68	1,20	0,56	0,93	0,60	2,66	<b>8</b>
<b>9</b>	0,18	3,62	0,58	3,00	1,73	0,76	2,93	1,16	0,52	0,93	0,64	2,78	<b>9</b>
<b>10</b>	0,22	3,80	0,63	2,69	1,80	0,78	2,82	1,16	0,52	0,90	0,56	2,80	<b>10</b>
<b>11</b>	0,26	4,28	0,64	2,32	2,00	0,74	2,48	1,08	0,50	0,96	0,57	2,64	<b>11</b>
<b>12</b>	0,32	4,28	0,64	2,14	1,90	0,84	2,14	1,04	0,46	1,04	0,54	2,38	<b>12</b>
<b>13</b>	0,30	3,54	0,68	2,04	1,82	1,02	2,06	0,98	0,44	1,13	0,56	2,24	<b>13</b>
<b>14</b>	0,26	2,60	0,78	2,07	1,60	1,08	1,94	0,96	0,45	1,17	0,60	2,10	<b>14</b>
<b>15</b>	0,28	2,12	0,77	2,15	1,52	1,07	2,02	0,92	0,57	1,16	0,67	2,02	<b>15</b>
<b>16</b>	0,32	1,88	0,78	2,23	1,48	0,98	2,02	0,92	0,63	1,12	0,94	1,96	<b>16</b>
<b>17</b>	0,38	1,72	0,80	2,44	1,36	0,93	2,25	0,88	0,65	1,18	1,08	1,86	<b>17</b>
<b>18</b>	0,54	1,62	1,26	2,68	1,30	0,90	2,56	0,90	0,65	1,18	1,05	1,78	<b>18</b>
<b>19</b>	0,98	1,48	1,67	2,72	1,24	1,01	2,75	0,84	0,68	1,13	1,09	1,70	<b>19</b>
<b>20</b>	0,78	1,36	1,74	2,75	1,21	1,00	2,70	0,78	0,71	1,06	1,11	1,66	<b>20</b>
<b>21</b>	0,62	1,20	1,90	2,71	1,18	0,98	2,50	0,74	0,82	1,05	1,20	1,50	<b>21</b>
<b>22</b>	0,71	1,10	2,24	2,65	1,16	1,01	2,30	0,68	0,97	0,98	1,25	1,38	<b>22</b>
<b>23</b>	0,80	1,08	2,74	2,62	1,06	0,94	2,13	0,64	1,08	0,92	1,28	1,48	<b>23</b>
<b>24</b>	0,70	1,02	3,12	2,68	1,12	0,92	1,92	0,64	1,06	0,90	1,26	1,52	<b>24</b>
<b>25</b>	0,56	0,90	3,48	2,68	1,06	0,88	1,70	0,58	0,97	0,90	1,24	1,42	<b>25</b>
<b>26</b>	0,56	0,88	3,78	2,70	0,96	0,82	1,54	0,62	0,94	0,90	1,16	1,54	<b>26</b>
<b>27</b>	0,50	0,80	3,94	2,63	0,94	0,88	1,43	0,57	0,94	0,85	1,14	1,76	<b>27</b>
<b>28</b>	0,46	0,76	4,14	2,48	0,90	0,83	1,33	0,56	1,12	0,80	1,18	1,80	<b>28</b>
<b>29</b>	0,44	—	4,10	2,43	0,84	0,82	1,28	0,58	1,10	0,80	1,14	2,00	<b>29</b>
<b>30</b>	0,34	—	4,10	2,37	0,80	0,74	1,18	0,58	1,04	0,75	1,18	2,45	<b>30</b>
<b>31</b>	0,22	—	4,12	—	0,85	—	1,16	0,62	—	0,78	—	2,75	<b>31</b>

## Nachweisung des Grundwasserstandes in Magdeburg im Jahre 1909

nach den Mitteilungen der Wetterwarte der Magdeburgischen Zeitung.

Tag	Monat	Elbewasserstand nach dem Magdeburger Pegel in Metern und Zentimetern	Grundwasserstand in Zentimetern über dem mittleren Stande
1	Januar	— 0,08	+ 0,6
31	Januar	+ 0,22	— 3,1
28	Februar	+ 0,76	— 4,6
31	März	+ 4,12	— 7,2
30	April	+ 2,37	— 9,6
31	Mai	+ 0,85	— 11,1
30	Juni	+ 0,74	— 7,0
31	Juli	+ 1,16	— 8,4
31	August	+ 0,62	— 8,6
30	September	+ 1,04	— 7,3
31	Oktober	+ 0,78	— 7,0
30	November	+ 1,18	— 5,6
31	Dezember	+ 2,75	— 5,8

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 12,3 cm.

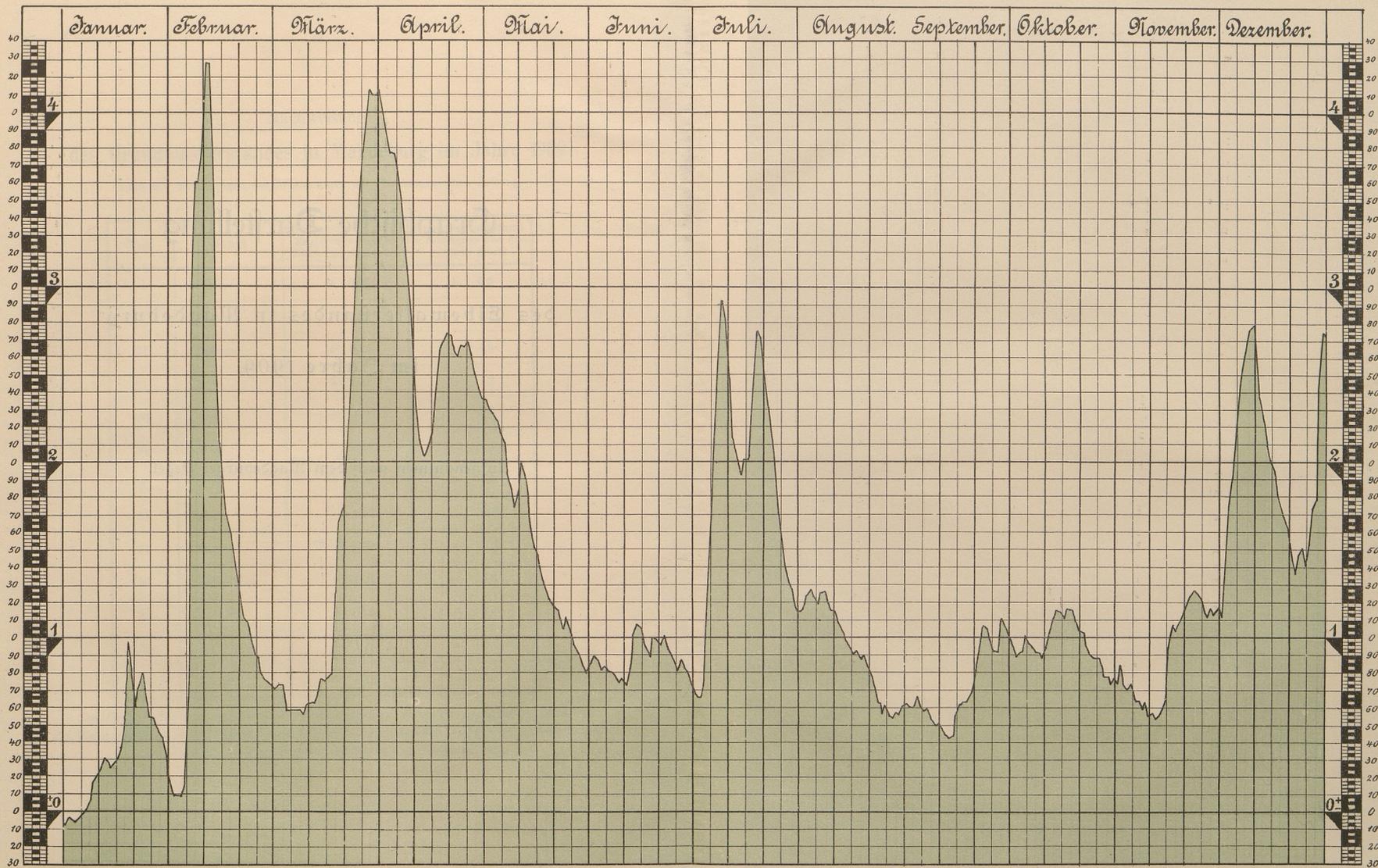


# Graphische Darstellung

des Elbewasserstandes in Magdeburg

im Jahre 1909.

Aufgenommen nach dem Magdeburger Pegel.



No.	Datum	Beschreibung	Betrag	Zins	Zins	Zins
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						
25						
26						
27						
28						
29						
30						
31						
32						
33						
34						
35						
36						
37						
38						
39						
40						
41						
42						
43						
44						
45						
46						
47						
48						
49						
50						
51						
52						
53						
54						
55						
56						
57						
58						
59						
60						
61						
62						
63						
64						
65						
66						
67						
68						
69						
70						
71						
72						
73						
74						
75						
76						
77						
78						
79						
80						
81						
82						
83						
84						
85						
86						
87						
88						
89						
90						
91						
92						
93						
94						
95						
96						
97						
98						
99						
100						







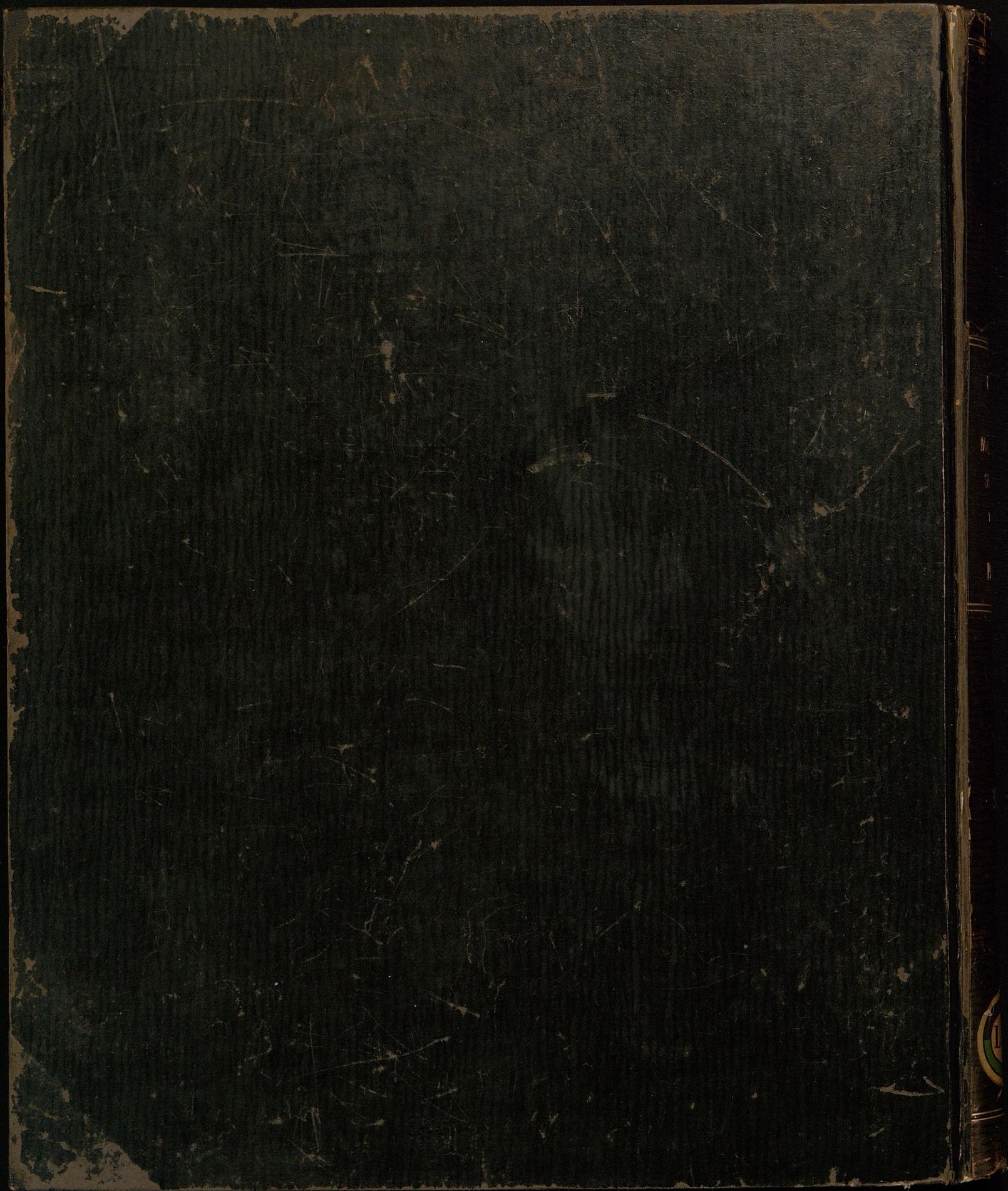
Lc 2100<sup>c</sup>

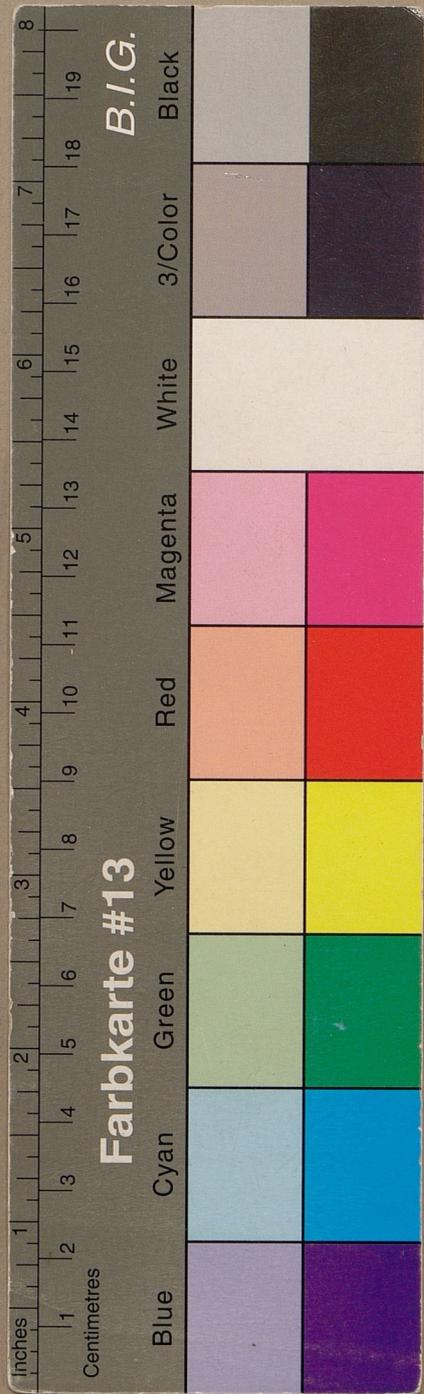
4<sup>o</sup>

ULB Halle  
007 534 353

3







# Bericht

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

in

Magdeburg

für das Jahr 1909.

