



Bericht

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

in

Magdeburg

—••••• für das Jahr 1905. ••••—





Bericht

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

in

Magdeburg

für das Jahr 1905.

1908. 2258



Inhalts-Verzeichnis.

	Seite
I. Wasserstand und wirtschaftliche Verhältnisse	3
II. Amtliche Bereisung der Elbe und der Märkischen Wasserstraßen	4
III. Behördliche Bekanntmachungen und Polizeiverordnungen	6
a. Bezeichnung der Fahröffnungen der in der preussischen Elbestrecke belegenen Brücken bei Tage	6
b. Polizeiverordnung, betreffend die Einrichtung, den Betrieb und die Benutzung von Fähranstalten	6
c. Abänderung der Strom- und Schifffahrtspolizei-Verordnung für die Märkischen Wasserstraßen	11
d. Schiffsabmessungen für die Dahme-Wasserstraße	12
e. Schiffsverkehr vor der Glienicker Brücke bei Potsdam	13
f. Schleusenbetrieb an Sonn- und Festtagen im Friedrich Wilhelm-Kanal	13
IV. Schifferschulen	13
V. Rechnungsergebnisse der drei Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaften für das Jahr 1904	14
VI. Vereinsangelegenheiten	15
VII. Rechnungs-Abschluß für das Jahr 1905	17
VIII. Mitglieder-Verzeichnis	20
IX. Tageswasserstände des Jahres 1905	23
Nachweisung des Grundwasserstandes im Jahre 1905	24
Graphische Darstellung des Wasserstandes im Jahre 1905	25

Über das Jahr 1905 erstatten wir nachstehenden Bericht:

I. Wasserstand und wirtschaftliche Verhältnisse.

Im Gegensatz zum Jahre 1904 war der Wasserstand der Elbe im abgelaufenen Jahr ein zufriedenstellender, da nur in der Zeit vom 18. Juni bis 5. September Wasserstände beobachtet wurden, die sich unter einem Meter bis zur Grenze von + 0,62 m bewegten.

Bei freier Schifffahrtszeit verzeichneten wir den höchsten Wasserstand mit + 3,38 m am 15. November, den niedrigsten Wasserstand mit + 0,62 m am 13. und 16. Juli am Magdeburger Pegel.

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

	1905	1904		1905	1904
Januar	+ 0,77	+ 1,07	Juli	+ 0,76	+ 0,30
Februar	+ 1,88	+ 1,96	August	+ 1,14	— 0,02
März	+ 2,43	+ 2,18	September	+ 1,09	+ 0,08
April	+ 2,70	+ 2,20	Oktober	+ 2,06	+ 0,37
Mai	+ 1,99	+ 1,38	November	+ 2,19	+ 1,03
Juni	+ 1,05	+ 0,97	Dezember	+ 1,80	+ 1,30.

Die Betriebsperiode erstreckte sich für den regelmäßigen Verkehr vom 20. Februar bis zum 28. Dezember, mithin auf 311 Tage.

In wirtschaftlicher Hinsicht kann die verflossene Betriebsperiode für die Schifffahrt nicht als ungünstig bezeichnet werden, denn in Folge der erheblichen Zunahme des Güterverkehrs war die Möglichkeit geboten, für die Fahrzeuge — abgesehen von einzelnen, alljährlich wiederkehrenden abflauenden Perioden — zu angemessenen Frachten ausreichende Ladung zu finden und in Verbindung mit günstigen Wasserständen auch die Tragfähigkeit entsprechend auszunützen zu können.

Die vorteilhafte Verkehrsentwicklung auf den Wasserstraßen ist einerseits dem allgemeinen Aufschwunge, der sich in den letzten Jahren auf allen Gebieten des Erwerbslebens bemerkbar gemacht hat, zuzuschreiben, andererseits aber auch auf die neue Zollgesetzgebung zurückzuführen, denn nachdem ab 1. März 1906 die festgesetzten, meist erhöhten Zölle für die zum Import gelangenden Waren zur Einhebung kommen werden, mußte natürlich das Bestreben zu Tage treten, bis zu diesem Termin noch soviel als möglich Güter zur Einführung zu bringen.

Auch die Ausfuhr der Warenmengen auf dem Wasserwege nach den Seehäfen kann als zufriedenstellend angesehen werden, denn obgleich in Folge der durch die Dürre des Jahres 1904 herbeigeführten mageren Rübenernte naturgemäß große Mengen Export-Zucker zum Ausfall kommen mußten, so ist dieser Ausfall doch durch stärkere Ausfuhr anderer Güterarten wieder wett gemacht worden.



Unter Betriebsstörungen, wie im Jahre 1904, hat die Schifffahrt im letzten Jahre nicht zu leiden gehabt und wenn auch der im Monat Juli bereits wieder bis auf + 0,62 m am Magdeburger Pegel zurückgegangene Wasserstand erneut Befürchtungen wegen einer Wiederholung der noch in trüber Erinnerung stehenden Wasser-Kalamitäten des Jahres 1904 aufkommen ließ, so waren doch diese Befürchtungen glücklicherweise in Folge bald darauf im Elbegebiet eingetretener ergiebiger Niederschläge nur vorübergehender Natur und wollen wir der Hoffnung Ausdruck geben, daß sich ähnliche Kalamitäten auch in Zukunft nicht wiederholen, sondern sich vielmehr die Verhältnisse für die Schifffahrt andauernd günstig und ertragsreich gestalten möchten.

II. Amtliche Bereisung der Elbe und der Märkischen Wasserstraßen.

In den Tagen vom 20.—25. Juni v. Jahres fand die amtliche Befahrung der Elbe von Riesa bis Hamburg durch die Mitglieder der Elbschifffahrtskommission statt, der sich am 28. Juni bei der königlichen Regierung in Magdeburg die ordentliche Sitzung der Elbschifffahrts-Kommission anschloß.

In dieser Sitzung wurden in Hinsicht auf die Verbesserung des Fahrwassers der Elbe folgende Mitteilungen gemacht, beziehungsweise Beschlüsse gefaßt:

Normalbreiten unterhalb Dömitz.

Es soll versucht werden, durch eine zweckmäßige, den jeweiligen Stromverhältnissen angepasste Ausführung der Kopfschwellen die Profilgestaltung bei Niedrigwasser zu bessern und dadurch die Übergänge zu vermindern. Eine Versuchsstrecke dieser Art ist mit nicht unerheblichen Kosten kurz unterhalb der Havelmündung ausgebaut. Die Wirkung wird sich erst nach längerer Beobachtung bei kleineren Wasserständen feststellen lassen.

Ausbau der Flußstrecke bei Hämerten.

Die Flußstrecke unterhalb der Brücke bei Hämerten ist weiter ausgebaut und zwar durch Verlängerung und Hinterfüllung des rechtsseitigen Niedrigwasser-Weitwerks, sowie durch Herstellen von Kopfschwellen vor dem unterhalb gelegenen Buhnen in einer Weise, welche den Übergang des Profils vor dem Längswehr zu dem gewöhnlichen Buhnenprofil vermittelt. Diese Maßregeln haben jedenfalls eine Besserung der Schifffahrtsverhältnisse an der betreffenden Stelle herbeigeführt.

Regulierungs- und Unterhaltungsbauten an der Elbe und Saale.

Der Trennungsdamm am staatlichen Winterschuhhafen zu Magdeburg ist um rund 70 m verkürzt; hierdurch ist die Einfahrt in den Hafen wesentlich erleichtert worden.

An der Beseitigung der Felsbänke in der Saale bei Trabitß und an der Steinflügge ist weiter gearbeitet worden, wodurch eine erhebliche Verbesserung des Fahrwassers erzielt wurde.

Die Umlaufs- und Torshützen an der Schleuse zu Calbe a. Saale sind einer gründlichen Wiederherstellung unterzogen worden. Der Bau von Deckwerken in den Bezirken der Wasserbauinspektionen Torgau, Wittenberg und Tangermünde (bei Parey) ist fortgeführt, ebenso der Ausbau von Grundschnellen in der Wasserbauinspektion Wittenberge. Die Fortsetzung der Deckwerksbauten bei Kranichau, Döbern, Prettin, unterhalb der Bleddiner Fähre sowie bei Parey und Cumlosen, die Weiterführung des Grundschnellenbaues in dem Bezirk der Wasserbauinspektion Wittenberge und der Arbeiten zur Beseitigung des Domsfelsens bei Magdeburg ist geplant.

Verbesserung des Fahrwassers beim Döbelitzer Durchstich.

Die mißlichen Verhältnisse des Döbelitzer Durchstiches beschäftigen unausgesetzt die königliche Elbstrom-Bauverwaltung, deren unentwegtes Bestreben darauf gerichtet ist, die Verhältnisse zu bessern.

Es besteht auch darüber Klarheit, daß das von vielen Beteiligten vorgeschlagene Mittel der hochwasserfreien Erhöhung des Trennungswerks am Ende des Durchstiches, rechtes Ufer, sicheren Erfolg haben würde. Es stehen dem aber sehr gewichtige Vorflutbedenken gegenüber und es ist mit berechtigten Einsprüchen der Deichinteressenten zu rechnen. Gleichwohl soll auch diese Lösung noch einmal untersucht werden.

Außerdem gibt es eine Möglichkeit, durch Herstellung eines hölzernen Leitwerks auf dem Trennungswerk die Fahrzeuge abzuweisen oder durch Verfüllung des Armes hinter dem Werk die Strömung des Überfalles zu mildern. Alle diese verschiedenen Hilfsmittel werden von der Elbstrom-Bauverwaltung, bei welcher die Entwürfe bereits vorliegen, eingehend untersucht werden und wird danach die Entscheidung des Herrn Ministers eingeholt werden.

Inzwischen soll bei Eintritt gefahrdrohender Wasserstände ein staatlicher Dampfer bereit gestellt werden, welcher gegen mäßige Entschädigung die zu Tal gehenden Fahrzeuge durchschleppt, ohne daß dadurch ein Schleppzwang ausgesprochen sein soll.

Abbaggerung der Belgern'schen Ecke.

Da eine Abbaggerung des am rechten Ufer belegenen Lachszuges an der Belgern'schen Ecke erhebliche Entschädigungsforderungen der Fischereibesitzer zur Folge haben würde, ohne daß der Schifffahrt ein Nutzen aus solcher Maßregel gewährleistet werden könnte, so soll versucht werden, durch Ausbau von Grundschwällen auf dem linken Ufer die übermäßigen Tiefen dort zu vermindern und dadurch auf eine gleichmäßige Profilgestaltung, jedenfalls auf eine mindere Strömung am linken Ufer hinzuwirken.

Drehpfeiler an der Brücke bei Wittenberge.

Die Beseitigung des Drehpfeilers an der Brücke bei Wittenberge ist bereits erfolgt. Der Ausbau der Stromstrecke im Anschluß an die Brücke wird nach dem bereits vorliegenden Entwurf nunmehr zur Ausführung kommen.

Ausbau des Telephonnetzes am Elbufer.

Die Elbstrom-Bauverwaltung beschäftigt sich jetzt mit dem Projekte der Anlage einer eigenen Fernsprecheitung, unabhängig von derjenigen der Reichspost, da von einer derartigen Anlage eine Beschleunigung der Hochwassernachrichten erwartet wird.

Im Juli v. Jz. fand die Strombereisung der Märkischen Wasserstraßen statt, zu der der Vorsitzende unseres Vereins als Mitglied der Schifffahrts-Kommission zugezogen wurde. Über das Ergebnis der Bereisung wurde in der am 12. Juli abgehaltenen Sitzung der Schifffahrts-Kommission verhandelt. Über die Verhandlungen kann folgendes berichtet werden:

Ruppiner Wasserstraße.

Da der Unterdrempel der Alt-Friesacker Schleuse nicht genügende Wassertiefe hat und diese Stelle für tiefer gehende Fahrzeuge ein Hindernis bildet, so wird geplant, durch Erbauung eines Hilfshauptes an der Friesacker Schleuse diesem Übel abzuhelpfen. Außerdem werde erwogen, durch Absenken der Haltung Alt-Friesack, Hohenbruch-Hakenberg und Vertiefung des Kanalbettes für die Schifffahrt günstigere Zustände zu schaffen.

Wasserstraße zwischen Liebenwalde und Marienthal.

Da die Wasserstraße zwischen Liebenwalde und Marienthal den Bedürfnissen des Verkehrs nicht mehr entspricht, so wird geplant, bei Zehdenick eine zweite Schleuse zu erbauen, den Boßkanal zu verbreitern und zu vertiefen und oberhalb Zehdenick die Uferlinie zu regulieren.

Finowkanal.

Die Bauarbeiten am Finowkanal werden sich in den nächsten Jahren lediglich auf die Erhaltung des derzeitigen Zustandes erstrecken, weil im Hinblick auf die Erbauung des Großschifffahrtsweges Berlin-Stettin die Aufwendung außerordentlicher Mittel nicht mehr angezeigt erscheint, zumal der Betrieb auf dem Finowkanal nach Inbetriebsetzung des Großschifffahrtsweges eine wesentliche Einschränkung erfahren wird.

Alte Oder und Freienwalder Landgraben.

Für die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der alten Oder und dem Freienwalder Landgraben wird durch bedeutende Baggerungen Sorge getragen werden.



Schleuse Hohenstaathen.

Da die Schleuse bei Hohenstaathen bei Wasserständen über 6 m geschlossen wird und hierdurch der Verkehr eine empfindliche Beeinträchtigung erfährt, so erklärt sich die Verwaltung bereit, mit tunlichster Beschleunigung in erneute Verhandlungen mit dem Deichverbande einzutreten und die technischen Fragen zu erörtern, damit den Wünschen der Schifffahrtsvertreter auf ungehinderte Passierung dieser Schleuse auch bei Wasserständen von über 6 m binnen kurzem Rechnung getragen werden könne.

III. Behördliche Bekanntmachungen und Polizeiverordnungen.

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

Bekanntmachung!

Zur Bezeichnung der Fahröffnungen der in der preussischen Elbestrecke belegenen Brücken bei Tage werden fortan zu beiden Seiten der Öffnung an oder unmittelbar neben den Pfeilern übereck gestellte quadratische Tafeln angebracht werden. Diese Tafeln sind an der in der Stromrichtung rechts belegenen Seite der Öffnung weiß-schwarz, an der linken Seite weiß-rot gestrichen, die weiße Hälfte zeigt nach der Fahröffnung.

Die durch §. 38 f. der Polizei-Ordnung vom 18. Februar 1894 vorgeschriebene Bezeichnung der Fahröffnungen für die Nachtzeit bleibt unverändert bestehen.

Magdeburg, den 2. Februar 1905.

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

Polizeiverordnung,

betreffend die Einrichtung, den Betrieb und die Benutzung von Fähranstalten.

Vom 4. November 1905.

Auf Grund des §. 138 des Gesetzes über die Allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G.-S. S. 195) wird hiermit für die Fähranstalten an der Elbe und Saale im Bereiche der Elbstrom-Bauverwaltung folgendes bestimmt:

Fährmeister.

§. 1. Der unmittelbare Vorsteher der Fähranstalt (Fährmeister) muß im Besitze eines Befähigungsnachweises sein, welcher von dem Chef der Elbstrom-Bauverwaltung zu Magdeburg auf Grund einer durch den zuständigen Wasserbauinspektor vorgenommenen Prüfung ausgestellt wird.

Der Fährmeister muß durchaus zuverlässig und nüchtern sein. Fährmeister, die diesen Anforderungen nicht entsprechen, dürfen in ihrem Amte nicht belassen werden.

Verantwortlich für die Auswahl des Fährmeisters ist dessen Auftraggeber (Besitzer bezw. Pächter der Fähre).

Fährleute.

§. 2. Der zuständige Wasserbauinspektor bestimmt, wie viele Fährleute (Gehilfen des Fährmeisters) für den Betrieb notwendig sind und während der Betriebsstunden stets anwesend sein müssen.

Die Fährleute sind dem Wasserbauinspektor namhaft zu machen, sie müssen für ihren Dienst durchaus geeignet, dabei nüchtern und zuverlässig sein.

Fährleute, welche nach pflichtmäßigem Ermessen des Wasserbauinspektors diesen Anforderungen nicht entsprechen, sind sofort zu entlassen. Für die dienstlichen Handlungen der Fährleute ist der Fährmeister verantwortlich.

Anzahl und Beschaffenheit der Fahrzeuge.

§. 3. Bei jeder Fähranstalt müssen die zum ordnungsmäßigen Betriebe erforderlichen Fahrzeuge vorhanden sein, deren Anzahl, Größe, Bauart und Ausrüstung von dem Wasserbauinspektor je nach dem örtlichen Bedürfnis festgesetzt wird.

Einrichtung der Fährprähme.

§. 4. Der Fährprahm muß zur Sicherheit des Publikums und der Tiere so eingerichtet sein, daß er durch starke Bäume oder Ketten auf beiden Seiten gesperrt werden kann. Die Schranke an der dem Flusse zugekehrten Seite ist stets geschlossen zu halten. Vor der Abfahrt ist auch die andere Schranke zu schließen.

Vor der Abfahrt sind die Fuhrwerke durch unter die Räder zu schiebende Keile festzustellen. Sofern zum Übersetzen von Fuhrwerk nicht Fährprähme, sondern Fährboote mit Geleisen verwendet werden, müssen die Räder der Fuhrwerke durch am Schiffsboden angebrachte Ketten und Holzkeile auf den Geleisen sicher befestigt werden.

Unterhaltung der Fahrzeuge.

§. 5. Die Fährgefäße und ihre Ausrüstung müssen stets in betriebs sicherem Zustande erhalten werden. Untauglich gewordene Fährgefäße müssen sofort bis zur Wiederherstellung außer Dienst gestellt und dürfen nicht früher wieder in Gebrauch genommen werden, als bis sie von dem Wasserbauinspektor für dazu geeignet erklärt sind.

Bezeichnung der Fähre an den Fahrzeugen.

§. 6. An jedem zum Fährbetriebe bestimmten Fahrzeuge ist die Bezeichnung der Fähre an geeigneter Stelle in mindestens 5 cm hohen Buchstaben mit schwarzer Farbe auf weißem Grunde anzubringen.

Belastungsfähigkeit.

§. 7. Die Belastungsfähigkeit eines jeden Fährgefäßes muß vor der Inbetriebsetzung durch den Wasserbauinspektor festgestellt werden. Ebenso muß nach jeder Ausbesserung, durch welche die Belastungsfähigkeit verändert worden ist, das Fahrzeug durch den Wasserbauinspektor von neuem geprüft, und gegebenen Falles die Tragfähigkeit anderweitig festgestellt werden.

An jedem Fahrzeuge müssen zur Bezeichnung der höchsten Belastungsfähigkeit an den Langseiten je zwei Leisten von mindestens 3 cm Breite angebracht sein, die mit weißer Farbe zu streichen sind.

Über diese Marken hinaus darf das Fahrzeug nicht belastet werden.

Bei lediglich der Personenbeförderung dienenden Fahrzeugen ist die zulässige Personenzahl auf dem Fahrzeuge durch Aufschrift bekannt zu geben.

Beleuchtung der Fahrzeuge.

§. 8. Sämtliche bei der Fähranstalt im Betriebe befindlichen Fahrzeuge müssen bei Dunkelheit während der Überfahrt mit Laternen versehen sein, die ein helles, weißes Licht geben.

Zur Beleuchtung des Fährprahms oder der Fährboote, auf denen Fuhrwerk übergesetzt wird, ist an jeder Seite eine Laterne in Höhe von etwa einem Meter über Bord an Stangen so aufzuhängen, daß sie nur nach der der Fähre abgewendeten Seite ihr Licht wirft; für die Personenboote genügt eine solche Laterne, welche über dem Vordersteven angebracht und nach dem Boote zu abgeblendet ist.

Zugänge zur Fähre.

§. 9. An jeder öffentlichen Fähranstalt sind die Zugänge stets in sicher passierbarem Zustande zu erhalten. Beim Wasserstandswechsel müssen solche Einrichtungen getroffen werden, wie sie den jedesmaligen Umständen und dem Zwecke der Sicherstellung der Fährgäste und Güter usw. angemessen sind.

Das Aufstellen von Wartehallen oder Bänken an den Zugängen hat nach näherer Bestimmung des zuständigen Wasserbauinspektors zu erfolgen.



Signaleinrichtung.

§. 10. Am Landplatz der Fähranstalt ist auf demjenigen Ufer, an welchem die Fährleute sich gewöhnlich nicht aufhalten, nach näherer Anweisung des Wasserbauinspektors eine Veranstaltung zu treffen, durch welche die Fähr Gäste den am jenseitigen Ufer befindlichen Fährleuten ein Zeichen zum Überholen geben können.

Diese Einrichtungen müssen bei Fähranstalten mit Nachtbetrieb auch während der Nacht benutzbar sein.

Handhabung des Fährbetriebes in Rücksicht auf die Schifffahrt, Verhalten bei Schleppzügen usw.

§. 11. Der Fährbetrieb ist so zu handhaben, daß kein Talschiff oder Floß in seiner Fahrt durch ein Fährgefäß aufgehalten wird.

Die Anfangspunkte der Fährgierseile sind durch einen gelben Bober oder eine gelbe Tonne zu bezeichnen.

Bei den Überfahrten einer Gierfähre darf das Fahrzeug an dem Ufer, wo die Fahrerinne liegt, nur solange sich aufhalten, als der Fährbetrieb dies erfordert.

Sobald ein Dampfschiff sich einer Fährstelle bis zu einem von dem Wasserbauinspektor bestimmten Punkte, der durch eine diagonal rot-weiß geteilte Tafel örtlich gekennzeichnet ist, genähert und dies durch einen langen Pfiff mit der Dampfpfeife angekündigt hat, darf das Fährschiff nicht mehr abfahren bis das Dampfschiff vorüber ist. Wenn das Fährschiff bereits in Fahrt ist, muß es die Fahrstraße, namentlich aber die Schleppkette, so rasch als möglich wieder frei machen.

Die im Gange befindlichen Fährgefäße und Fahrzeuge müssen einander je nach der Örtlichkeit ausweichen.

Wenn mehrere zu Berg fahrende Schleppzüge sich an einer Fährstelle unmittelbar folgen, so muß auf das von der Fährstelle her erfolgende Winken mit einer weißen Flagge der zweite oder weiterhin folgende Schleppzug anhalten und zunächst das Fährschiff vorüberlassen.

Der Führer eines Kettendampfschiffs hat dafür Sorge zu tragen, daß die Kette sich nicht über ein Fährgierseil legt und, wenn solches gleichwohl geschehen, ungesäumt wieder entfernt wird.

In den Überfahrtswegen der Fährren darf von Schiffen oder Flößen weder gehalten noch beigelegt, im Bereiche eines Fährgierseils aber weder geankert noch mit schleppenden Ankern, Ketten oder ähnlichen Gegenständen gesackt werden.

Nachts sind alle Fährgefäße so hinzulegen, daß die Schifffahrt nicht behindert wird; machen besondere Umstände dies untunlich, so müssen die Fährgefäße mindestens 5 m hoch über Wasser ein nach beiden Seiten sichtbares helles grünes Licht und 1 m senkrecht unter diesem noch ein helles weißes Licht zeigen.

Zeit des Überfahrens.

§. 12. Das Überfahren muß zu jeder Tageszeit und, sofern die Fähre auch für den nächtlichen Betriebe bestimmt ist, auch zu jeder Nachtzeit ohne Rücksicht auf das Wetter stets ohne erheblichen Zeitverlust geschehen, gleichviel auf welcher Seite des Stromes die Fähre oder der Fährfahn sich befindet.

Unterbrechung des Betriebes.

§. 13. Das Überfahren hat zu unterbleiben:

1. bei gefahrdrohendem Eisgange,
2. bei Sturm,
3. wenn der Nebel oder die Dunkelheit so stark ist, daß die Überfahrt nicht mit Sicherheit bewerkstelligt werden kann,
4. wenn nicht die genügende Mannschaft vorhanden ist,
5. bei stehendem jedoch noch so schwachem Eise, daß der Übergang mit Gefahr verknüpft ist.

Benutzung der Fährprähme.

§. 14. Bei Gierfähren soll in der Regel mit dem Fährprahm übergefahren werden, der Fährfahn aber nur zum Überfahren einzelner Personen benutzt werden.



Sobald bei Hochwasser die Gierfähre oder ein Spitzprahm nicht mehr benutzt werden kann, dürfen Fuhrwerke, Pferde und Hornvieh nicht mehr befördert werden. Es können alsdann nur Personen und Kleinvieh mit dem Fährkahn übergesetzt werden.

Bei jeder Überfahrt mit dem Fährprahm ist ein Handkahn mitzuführen mit Ausnahme der Fälle, in denen der Fährprahm durch ein Dampf- oder Motorboot geschleppt wird.

Benutzung von Segeln.

§. 15. Sobald bei Wind das Segel benutzt wird, dürfen die Fährgefäße nur bis höchstens zur Hälfte der festgesetzten Tragfähigkeit belastet werden.

Die Segelleine darf nicht festgelegt sein, sondern muß beim Segeln in der Hand gehalten werden.

Reihenfolge der Beförderung.

§. 16. Wenn mehrere Fuhrer, Reiter oder Fußgänger gleichzeitig das Übersetzen verlangen, ohne daß der Zustand der Fähranstalt, die Witterung oder sonstige Umstände dies gestatten, so sind dieselben nach der Reihenfolge ihrer Ankunft zu befördern.

Kaiserliche Posten, Postboten, in Ausübung ihres Berufes befindliche Ärzte und Hebammen, im Dienste reisende Militärpersonen und Staatsbeamte sowie Hilfsfuhrer bei Feuersbrünsten müssen jedoch vorzugsweise befördert werden.

Übersetzen von Tieren.

§. 17. Mutwillige oder bössartige Tiere dürfen mit anderen Tieren oder mit Fährgästen nur dann zusammen übergesetzt werden, wenn sie gehörig verwahrt sind.

Benutzung der Eisbahn zur Überfahrt.

§. 18. Sobald die Überfahrtsstelle mit Eis von solcher Stärke bedeckt ist, daß sie mit Fuhrwerk passiert werden kann, ist die Eisbahn während des Frostes durch Übergießen mit Wasser zu verstärken, die Grenze der Bahn deutlich zu bezeichnen und, soweit es nach dem Ermessen des Wasserbauinspektors erforderlich ist, für die Sicherheit der Auf- und Abfahrt durch Anbringung von Brettern oder Schwimmbrücken Sorge zu tragen.

Zur Sicherheit des Betretens ist die Eisbahn mit Asche, Kaff oder dergl. zu bestreuen.

Beim Übergange beladener Fuhrwerke über die Eisbahn hat der Fährmeister bei eigener Verantwortung zu bestimmen, ob diese mit der vollen Ladung oder mit welchem Teil derselben passiert werden kann. Die Führer der Fuhrwerke haben zu diesem Zwecke dem Fährmeister das Gewicht der Ladung anzugeben.

Unterbrechung des Fährbetriebes während des Eisstandes.

§. 19. Fährstellen, an denen der Übergang über das Eis nur mit unverhältnismäßigen Kosten benutzbar gemacht werden kann, können mit Genehmigung des Wasserbauinspektors solange geschlossen werden, bis der regelmäßige Fährbetrieb wieder aufgenommen werden kann.

Absperrung der Eisbahn.

§. 20. Sobald die Eisbahn nicht mehr mit Sicherheit passiert werden kann, sind die Zugänge durch aufgestellte Schranken abzusperren.

Verfahren bei Eintritt von Tauwetter.

§. 21. Bei eintretendem Tauwetter ist die Eisbahn in Entfernungen von etwa 30 m in ihrer ganzen Breite zu durchschneiden oder zu durchhauen.

Nach Abgang des Eises ist die Fähre wieder in Betrieb zu setzen, sobald der Zustand des Stromes dies gestattet.

Verhalten der Fährgäste.

§. 22. Alle diejenigen, welche die Fähranstalt benutzen, haben den Anweisungen der Fährleute unbedingt Folge zu leisten.



Fuhrwerke und Reiter.

§. 23. Fuhrwerke haben in der Uferhöhe der An- und Abfahrtsrampen oder in mindestens 10 m Entfernung von den Anlandeplätzen Halt zu machen, bis die Fähre zur Aufnahme bereit gestellt ist.

Beim Übersetzen der Fuhrwerke hat jeder Fuhrmann die Aufhalter (Halskoppel) abzunehmen, die Zugtiere abzusträngen und während der Überfahrt unmittelbar vor den Zugtieren zu stehen und diese zu halten. Die an den Fuhrwerken etwa vorhandenen Bremsen sind für die Dauer der Überfahrt anzuziehen.

Jeder Reiter muß vor dem Betreten des Fährgefäßes absteigen und während des Übersetzens das Pferd kurz am Zügel halten.

Beschwerdebuch.

§. 24. Auf jeder Fähranstalt ist ein Beschwerdebuch anzulegen, welches jedem Fährgäste auf Erfordern vorzulegen ist. Von den eingetragenen Beschwerden hat der Fährmeister sofort dem Wasserbauinspektor Mitteilung zu machen.

Fahrtarif.

§. 25. Der bestätigte Fahrtarif ist mindestens an einem Ufer bei der Fähranstalt anzubringen und stets in deutlich lesbarem Zustande zu erhalten.

Insofern die Sätze des Fahrtarifs nach den Wasserständen verschieden sind, müssen an den Ufern Marken für die in Betracht kommenden Wasserstände nach Anweisung des Wasserbauinspektors angebracht werden, wenn diese Wasserstände nicht bereits auf andere Weise leicht erkennbar sind.

Auch ist ein Abdruck oder eine Abschrift dieser Polizeiverordnung durch Aushang oder Auslegung im Fährhause den Fährgästen zugänglich zu machen.

Prüfungsbuch.

§. 26. Bei jeder Fähranstalt ist ein Prüfungsbuch zu führen, welches ein Verzeichnis der Fahrzeuge und der dazu gehörigen Geräte enthält, und welches bei jeder Prüfung der Fähranstalt, und außerdem jederzeit auf Verlangen, dem Wasserbauinspektor vorzulegen ist.

Ergänzende Bestimmungen.

§. 27. Ergänzende Bestimmungen für einzelne Fahren werden durch den zuständigen Wasserbauinspektor erlassen.

Strafbestimmungen.

§. 28. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Vorschriften oder gegen die von dem Wasserbauinspektor oder dem Fährmeister innerhalb ihrer Befugnisse getroffenen Anordnungen werden, falls sie nicht nach den strafgesetzlichen Bestimmungen zu ahnden sind, mit Geldstrafe bis zu 60 Mark oder mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft.

Diese Polizeiverordnung tritt am 1. Januar 1906 in Kraft; gleichzeitig verlieren die folgenden Bestimmungen, soweit sie die an der Elbe und Saale im Bereiche der Elbstrom-Bauverwaltung befindlichen Fähranstalten betreffen, ihre Gültigkeit, nämlich:

- a) die Polizeiverordnung der Königlichen Regierung, Abteilung des Innern zu Merseburg vom 21. Juni 1874 (N. Bl. S. 165),
- b) die Polizeiverordnungen des Regierungspräsidenten zu Magdeburg vom 28. Februar 1887 (N. B. S. 162), vom 7. Juli 1887 (N. Bl. S. 346) und vom 18. Dezember 1890 (N. Bl. S. 433),
- c) die Polizeiverordnung des Regierungspräsidenten zu Potsdam vom 29. März 1898 betreffend die Beförderung von Lasten über Brücken, Fahren und Durchlässe im Zuge öffentlicher Wege,
- d) die Polizeiverordnung des Regierungspräsidenten zu Lüneburg vom 26. Juni 1888 (N. Bl. S. 353),
- e) die Polizeiverordnung der Königlichen Regierung zu Schleswig vom 31. Oktober 1888 (N. Bl. S. 531).

Magdeburg, den 4. November 1905.

Der Oberpräsident der Provinz Sachsen als Chef der Elbstrom-Bauverwaltung:

(gez.) v. Boetticher.

Strom- und Schiffahrtspolizei-Verordnung.

Auf Grund des §. 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G.-S. S. 195 ff.) sowie des Allerhöchsten Erlasses vom 3. November 1902 über die anderweite Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen (Amtsblatt Stück 4 von 1903 Seite 29) wird von dem unterzeichneten Regierungspräsidenten in Potsdam als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen die nachstehende Strom- und Schiffahrtspolizei-Verordnung erlassen:

- §. 1. Die Bestimmungen des bisherigen §. 13 der Strom- und Schiffahrtspolizeiverordnung vom 17. Januar 1896 (Sonderausgabe des Amtsblatts vom 3. Februar 1896)
9. Juli 1904 (A.-Bl. S. 274)

werden aufgehoben und durch folgende ersetzt:

§. 13. (Befestigung angelegter Fahrzeuge.) Angelegte Schiffsgesäße und Flöße müssen so befestigt werden, daß sie nicht vom Ufer abtreiben, sich losreißen, herumschlagen, die Fahrt sperren oder Ufer und Bauwerke oder andere Fahrzeuge beschädigen können. Die Befestigung an Bäumen, Brücken oder sonstigen, zum Befestigen nicht bestimmten Gegenständen ist untersagt.

Zum Festlegen sind entweder die am Ufer etwa vorhandenen Befestigungspfähle und Steine oder die Anker zu benutzen.

Das Ankern in Kanälen ist verboten.

Beim Liegen am Ufer von Flüssen, auf Seen und seeartig erweiterten Flußstrecken dürfen sowohl Hinteranker als Vorderanker benutzt werden. Die Anker dürfen nur in das Wasser und so ausgeworfen werden, daß sie andere Fahrzeuge nicht behindern. Es ist verboten: Befestigungspfähle und Schricke in das Ufer, in die Uferböschungen, Bühnen oder sonstige Strombauwerke einzuschlagen. Die Steuer der nicht in Fahrt befindlichen Schiffsgesäße und Flöße sind so festzulegen, daß ihr Herumschlagen verhindert wird.

§. 2. In dem §. 24 der Strom- und Schiffahrtspolizeiverordnung vom 17. Januar 1896 (Sonderausgabe des Amtsblatts vom 3. 2. 1896) werden die Worte: „sowie das Hinaushängen von Anfern während der Fahrt“ gestrichen.

Zwischen §. 24 und 25 wird folgender Paragraph eingeschaltet:

§. 24a. (Hinaushängen von Anfern.) Das Heraushängen von Vorderankern während der Fahrt und das Heraushängen von Hinterankern auf Kanälen ist verboten.

Werden auf Seen und Flüssen während der Fahrt Hinteranker außenbords mitgeführt, so sind sie so aufzuhängen, daß sie über die größte Breite des Schiffes nicht hinausragen.

§. 3. Der §. 65 der Strom- und Schiffahrtspolizeiverordnung vom 17. Januar 1896 (Sonderausgabe des Amtsblatts vom 3. 2. 1896) wird hierdurch aufgehoben.

§. 4. Zwischen Absatz 4 und 5 des §. 70 der Strom- und Schiffahrtspolizei-Verordnung vom 17. Januar 1896 (Sonderausgabe des Amtsblatts vom 3. Februar 1896) wird folgende Bestimmung eingeschaltet:

Das Schleppen von gemischten, d. h. aus Flößen und Fahrzeugen bestehenden Schlepptzügen ist verboten.

§. 5. Im Paragraphen 118 Absatz 2 der Strom- und Schiffahrtspolizeiverordnung vom 17. Januar 1896 (Sonderausgabe des Amtsblatts vom 3. Februar 1896) ist beide Male an Stelle der Zahlen 90 die Zahl 9 zu setzen.

§. 6. Die Ziffer 2 der Einleitung zur Strom- und Schiffahrtspolizeiverordnung vom 17. Januar 1896 (Sonderausgabe des Amtsblatts vom 3. Februar 1896) wird aufgehoben und durch folgende Bestimmung ersetzt:

Die untere Havelwasserstraße bis zur Fährstelle Werben—Quitzöbel, soweit im Regierungsbezirk Magdeburg belegene Wasserstrecken in Frage kommen, sowie die die Grenze zwischen dem Regierungsbezirk Potsdam einerseits und dem Regierungsbezirk Frankfurt a. D. andererseits bildenden Strecken der Spree und der alten Oder zwischen Wriezen und Oberberg.

§. 7. Im Absatz 3 des §. 1 der Strom- und Schiffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Polizeiverordnung vom 9. Juli 1904 (A.-Bl. S. 274/276) werden die Worte: „von der Einmündung in die Elbe“ gestrichen und durch die Worte: „von der Fährstelle Werben—Quitzöbel“ ersetzt.

§. 8. Im Absatz 1 a des §. 42 der Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Polizeiverordnung vom 9. März 1901 (Amts-Blatt S. 118/121) werden die Worte: „von der Elbe“ gestrichen und durch die Worte: „von der Fährstelle Werben—Quitzöbel“ ersetzt.

§. 9. Im §. 49 Absatz 2 Nr. 1 c der Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnung vom 17. Januar 1896 (Sonderausgabe des Amtsblatts vom 3. Februar 1896) werden die Worte: „von dem Bichelsdorfer Gemeinde bis zur Elbe sechs“ gestrichen und durch die Worte: „von dem Bichelsdorfer Gemeinde bis zum Bahnhof Havelberg sechs“ ersetzt. Ferner wird folgende litt. d eingefügt:

d) vom Bahnhof Havelberg bis zur Fährstelle Werben—Quitzöbel acht mit der Maßgabe, daß keiner der Anhänge länger als 65 m und breiter als 8 m sein darf, sowie daß bei Wasserständen von über 2,5 m am Pegel zu Havelberg die leeren Anhänge zu zweien nebeneinander gekuppelt werden dürfen.

§. 10. Unter b des §. 66 der Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Polizeiverordnung vom 29. März 1902 (A.-Bl. S. 173) werden die Worte: „bis zur Elbe“ gestrichen und durch die Worte: „bis zur Fährstelle Werben bis Quitzöbel“ ersetzt.

§. 11. Der §. 67 der Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Polizeiverordnung vom 29. März 1902 (A.-Bl. S. 173) erhält folgende Zusätze:

Die Länge einer Plöße darf die Länge des längsten in der Plöße befindlichen Holzes nicht überschreiten.

Auf jedem Floß muß auf einer von beiden Seiten lesbaren Tafel in deutlichen schwarzen Buchstaben von wenigstens 10 cm Höhe auf weißem Grunde der Vor- und Zuname und der Wohnort des Floßführers angegeben sein.

§. 12. Hinter die Paragraphen 66 und 67 der Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Polizeiverordnung vom 29. März 1902 (A.-Bl. S. 173) wird folgender neuer Paragraph eingeschaltet:

§. 67 a. Etwaige Änderungen der in den §§. 66 und 67 festgesetzten Abmessungen, deren Anordnung dem Regierungspräsidenten als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen vorbehalten bleibt, sind im Amtsblatte bekannt zu machen.

§. 13. Der §. 66 der Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnung in der Fassung der Polizeiverordnungen vom 29. März 1902 (A.-Bl. S. 173) und der Fassung vom 9. Juli 1904 (A.-Bl. S. 274) erhält unter a folgende neue Nummer 13:

13) auf den Rüdersdorfer Gewässern.

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

§. 15. Diese Polizeiverordnung tritt mit dem Tage ihrer Veröffentlichung im Amtsblatte in Kraft. Potsdam, den 28. März 1905.

Der Regierungs-Präsident
als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen.
v. d. Schulenburg.

Schiffsabmessungen für die Dahme-Wasserstraße.

Unter Abänderung der im §. 1 der Strom- und Schifffahrtspolizei-Verordnung für die dem Regierungspräsidenten zu Potsdam unterstellten Wasserstraßen vom 9. Juli 1904 (Amtsblatt von 1904 Stück 29 S. 274 ff.) unter Ziffer 5 vorgeschriebenen Abmessungen werden für die Dahmewasserstraße von Schmöckwitz bis zur Schleuse „Neue Mühle“ ausschließlich als größte zulässige Schiffsabmessungen eine Länge von 65 m und eine Breite von 7,50 m festgesetzt.

Potsdam, den 7. März 1905.

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

Schiffsverkehr vor der Glienicker Brücke bei Potsdam.

Infolge des Umbaues der Glienicker Brücke (km. 28,60 der Potsdamer Havel) können Fahrzeuge mit stehenden Masten diese nicht mehr durchfahren. Tafeln mit der Aufschrift „Masten legen“ sind oberhalb und unterhalb der Brücke aufgestellt.

Potsdam, den 11. November 1905.

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

Schleusenbetrieb an Sonn- und Festtagen im Friedrich Wilhelm-Kanal.

Die Bestimmungen unter B im § 2 der Bekanntmachung vom 9 November 1898 (Amtsblatt vom Jahre 1898 Seite 470) über den Schleusenbetrieb an Sonn- und Festtagen werden für den Friedrich Wilhelm-Kanal dahin abgeändert, daß der Schleusenbetrieb im Sommer in der Zeit von 6 $\frac{1}{2}$ bis 3 $\frac{1}{2}$ Uhr und im Winter von 7 $\frac{1}{2}$ bis 4 $\frac{1}{2}$ Uhr ruht.

Diese Bekanntmachung tritt mit dem Tage ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Potsdam, den 11. November 1905.

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

IV. Schifferschulen.

Nach den uns von der königlichen Elbstrom-Bauverwaltung zur Verfügung gestellten Unterrichtsberichten der Preussischen Elbeschiffer-Fachschulen ist im Unterrichtsjahr 1904/1905 während der Wintermonate der Unterricht an 13 Schulen ausgeübt worden. Die Schulen wurden insgesamt von 294 Schülern besucht. Nach abgeschlossenem Unterricht hatten sich 94 Schüler zur Ablegung der Prüfung zum Zwecke der Erlangung des Schifferpatents gemeldet, von denen 85 = 90,4 % die Prüfung mit Erfolg abgelegt haben.

Wie sich der Unterricht an den einzelnen Schulen gestaltet hat, ergibt sich aus nachfolgenden Zusammenstellungen:

	Mühlberg	Pretsch	Elster	Klein-Wittenberg	Aken
Beginn des Unterrichts	28. 12. 04	9. 1. 05	6. 1. 05	9. 1. 05	27. 12. 04
Schluß des Unterrichts	11. 2. 05	18. 2. 05	15. 2. 05	13. 2. 05	13. 2. 05
Zahl der Unterrichtsstunden in Stufe 1	210	96	96	150	95
Zahl der Unterrichtsstunden in Stufe 2		—		—	75
Zahl der Unterrichtsteilnehmer in Stufe 1	16	7	41	20	47
Zahl der Unterrichtsteilnehmer in Stufe 2		—		—	—
Es haben sich der Schifferprüfung unterzogen	—	1	17	6	23
Davon haben die Prüfung bestanden	—	1	17	6	22
Kosten des Unterrichts in Mark	460,10	144,00	185,25	301,06	397,95
Diese Kosten wurden gedeckt:					
a. durch Schulgeld	48,00	35,00	123,00	60,00	282,00
b. durch Zuschuß der Staatskasse	372,10	—	41,50	160,71	77,30
c. durch Zuschuß der Städte bezw. Gemeinden	40,00	109,00	20,75	80,35	38,65
d. durch sonstige Einnahmen	—	—	—	—	—



	Breitenhagen	Rehvert	Harey	Bittkau	Tangermünde
Beginn des Unterrichts	4. 1. 05	11. 1. 05	9. 1. 05	3. 1. 05	23. 1. 05
Schluß des Unterrichts	20. 2. 05	15. 2. 05	11. 2. 05	8. 2. 05	11. 2. 05
Zahl der Unterrichtsstunden in Stufe 1 . .	13	42	90	63	18
Zahl der Unterrichtsstunden in Stufe 2 . .	13	—			—
Zahl der Unterrichtsteilnehmer in Stufe 1	7	12	32	21	14
Zahl der Unterrichtsteilnehmer in Stufe 2	7	—			—
Es haben sich der Schifferprüfung unterzogen	4	2	5	13	—
Davon haben die Prüfung bestanden . . .	2	1	5	10	—
Kosten des Unterrichts in Mark	70,00	98,50	Schule hat sich aus eigenen Mitteln erhalten		—
Diese Kosten wurden gedeckt:					
a. durch Schulgeld	70,00	30,00		51,00	42,00
b. durch Zuschuß der Staatskasse	—	68,50		Weitere Kosten sind aus eigenen Mitteln getragen	Weitere Kosten sind aus eigenen Mitteln getragen
c. durch Zuschuß der Städte bezw. Gemeinden	—	wurden aus eigenen Mitteln aufgebracht			
d. durch sonstige Einnahmen	—	—			

	Wittenberge	Dieke	Gruß-Work	Lauenburg
Beginn des Unterrichts	Schule wegen geringer Beteiligung nicht eröffnet worden	12. 1. 05	24. 1. 05	11. 1. 05
Schluß des Unterrichts		10. 2. 05	3. 2. 05	25. 2. 05
Zahl der Unterrichtsstunden in Stufe 1 . .		68	28	133
Zahl der Unterrichtsstunden in Stufe 2 . .		68		121
Zahl der Unterrichtsteilnehmer in Stufe 1		11	23	12
Zahl der Unterrichtsteilnehmer in Stufe 2		8		16
Es haben sich der Schifferprüfung unterzogen		11	—	12
Davon haben die Prüfung bestanden . . .		11	—	10
Kosten des Unterrichts in Mark		118,10	82,75	559,92
Diese Kosten wurden gedeckt:				
a. durch Schulgeld		114,00	57,50	140,00
b. durch Zuschuß der Staatskasse		—	—	279,95
c. durch Zuschuß der Städte bezw. Gemeinden		—	—	139,97
d. durch sonstige Einnahmen		4,10	25,25	—

V. Rechnungsergebnisse

der drei Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaften für das Jahr 1904, aufgestellt nach den Rechnungsergebnissen des Reichs-Versicherungsamts.

I. Betrag der anrechnungsfähigen Löhne.

Genossenschaft	1904 M	1903 M	mehr M	weniger M
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft	17,678,006	18,357,060	—	679,054
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft	17,105,871	16,687,105	418,766	—
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft .	11,324,272	11,648,135	—	323,863
Sa.	46,108,149	46,692,300	418,766	1,002,917
				584,151



II. Gemeldete und entschädigte Unfälle:

Genossenschaft	1904		1903		mehr		weniger	
	ge- melbet	ent- schädigt	ge- melbet	ent- schädigt	ge- melbet	ent- schädigt	ge- melbet	ent- schädigt
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft	1312	337	1337	331	—	6	25	—
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft	929	277	953	230	—	47	24	—
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft	790	142	774	139	16	3	—	—
Σa.	3031	756	3064	700	16	56	49	—

III. Höhe der gezahlten Entschädigungen.

Genossenschaft	1904	1903	mehr	weniger	Steigerung in Prozenten gegen 1903
	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft	468,089	422,244	45,845	—	10,9
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg.	399,012	354,005	45,007	—	12,7
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg.	228,287	211,660	16,627	—	7,9
Σa.	1,095,388	987,909	107,479	—	10,9

IV. Höhe des Reservefonds.

Genossenschaft	1904	1903	mehr	weniger
	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft	1,007,900	931,790	76,110	—
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft	851,827	810,885	40,942	—
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft	529,817	481,616	48,201	—
Σa.	2,389,544	2,224,291	165,253	—

V. Höhe der Verwaltungskosten.

Genossenschaft	1904	1903	Zm Jahre 1904 umgelegter Betrag	Die Verwaltungskosten betragen somit % der Umlage.
	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft	47,902	47,022	594,090	8,1
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg.	53,932	49,738	477,123	11,3
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg.	30,863	30,678	295,250	10,5
Σa.	132,697	127,438	1,366,463	9,7

VI. Vereinsangelegenheiten.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr fanden außer der am 20. März abgehaltenen Jahres-Hauptversammlung, Vereinsversammlungen nicht statt, da einmal wichtige der Beratung zu unterziehende geschäftliche Angelegenheiten nicht vorlagen, zweitens aber der Vorsitzende unseres Vereins, Herr Kommerzienrat Tonne von einer schweren Krankheit heimgesucht wurde, die erst gegen Schluß des Jahres sichtliche Zeichen der Besserung zu Tage treten ließ.



Am 24. November v. Jz. verstarb in Eberswalde im Alter von 82 Jahren der Königlich Geheime Oberbaurat a. D. Herr Theodor Kozłowski. Vom 1. April 1866 bis 1. August 1880 verwaltete der Verstorbene am hiesigen Platze das damals neu geschaffene Amt eines Königlich Elbstrom-Baudirektors, in welcher Eigenschaft es ihm gelungen ist, die für die Entwicklung der Elbeschifffahrt so überaus wichtig gewesene systematische Regulierung der Elbe auf preußischem Gebiete in der vorzüglichsten und allgemein dankend anerkannten Weise durchzuführen.

Das dem Verstorbenen von der dankbaren Schifffahrt noch zu Lebzeiten in Magdeburg gesetzte Denkmal wird die Erinnerung an ihn für dauernde Zeit festhalten.

Ehre seinem Andenken!

Unter den Mitgliedern des Vereins hat der Tod im abgelaufenen Geschäftsjahre wiederum reiche Ernte gehalten. Unser verehrtes Ehrenmitglied, der Königlich Sächsische Kommerzienrat Herr Philippi, wurde bei der vorjährigen amtlichen Strombereisung am 21. Juni in Magdeburg von einem Herzschlage ereilt, der dem so arbeitsreichen Leben leider ein Ziel setzte.

Wir verlieren in dem Entschlafenen ein langjähriges treues Mitglied unseres Vereins, welches mit nie ermüdendem Eifer, im klaren Bewußtsein der von ihm auf dem Gebiete unserer Binnenschifffahrt verfolgten Ziele, stets seine ganze Kraft dafür eingesetzt hat, rechtliche und geordnete Grundlagen für unsere Binnenschifffahrt ins Leben zu rufen.

Seine Urteilskraft, sein allzeit unerschrockenes Eintreten für Recht und Wahrheit, seine vornehme Gesinnung lassen uns seinen Heimgang zur ewigen Ruhe als den Verlust eines treuen Freundes und vielbewährten Beraters empfinden.

Das Bild seiner Persönlichkeit wird fortleben in den Herzen aller, die ihm im Leben näher gestanden.

Weiter verzeichnen wir an verstorbenen Mitgliedern:

den Abteilungs-Vorsteher Herrn Emil Höfcke-Magdeburg und Herrn W. Gerloff-Westerhüfen.

Beide Herren waren langjährige Mitglieder unseres Vereins, denen ein ehrendes Andenken erhalten bleiben wird.

Durch Beschluß der Jahres-Hauptversammlung wurden die Vorstandsmitglieder Herr August Braune sen. und Herr Hermann Loesche jun. für die Wahlperiode 1905—1908 wieder gewählt.

Satzungsgemäß scheiden in diesem Jahre die Vorstandsmitglieder Herr Direktor Fr. Engel und Herr Verwaltungsdirektor Borchardt aus, für welche frei werdenden Stellen die Jahreshauptversammlung Neuwahlen zu vollziehen hat.

Die Ausscheidenden sind nach den Satzungen wieder wählbar.

Dem Verein gehörten am Schlusse des Jahres 1905 an:

7 Körperschaften

73 Mitglieder

Im ganzen 80 Mitglieder.

Wir schließen unseren Bericht mit dem Wunsche, daß das Jahr 1906 ein für die Schifffahrt fruchtbringendes sein möge.

Der Vorstand.

Zonne,
Vorsitzender.

Borchardt,
Schriftführer.

VII. Rechnungs-Abschluss

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

für

das Jahr 1905.



Debet.

Rechnungs-Abschluss

			<i>M.</i>	<i>ℒ</i>
1905				
Januar	1.	An Beiträge, 76 Mitglieder	456	—
"	"	" " " 8 Korporationen	240	—
"	"	" " " Eintrittsgelder, 3 Mitglieder	9	—
Dezember	31.	" " " Zinsen der Sparkasse	5	52
"	"	" " " Saldo	89	42
			<hr/>	<hr/>
			799	94
			<hr/>	<hr/>

Debet.

Unterstützungs-

			<i>M.</i>	<i>ℒ</i>
1905				
Januar	1.	An Saldo-Vortrag	122	70
			<hr/>	<hr/>
			122	70
			<hr/>	<hr/>
1906				
Januar	1.	An Saldo-Vortrag	122	70



für das Jahr 1905.

Kredit.

1905			M	ℒ
Januar	1.	Per Saldo -Vortrag	204	51
Dezember	31.	„ Porto-Auslagen	46	98
„	„	„ Drucksachen	63	60
„	„	„ Jahresbericht	173	—
„	„	„ Bibliothek-Konto	24	50
„	„	„ Beiträge an Vereine	46	30
„	„	„ Hauptversammlungs - Unkosten	33	50
„	„	„ Schreibhülfe	80	—
„	„	„ Unkosten für Nachrufe etc.	127	55
			799	94
1906				
Januar	1.	Per Saldo -Vortrag	89	42

Magdeburg, den 31. Dezember 1905.

Aug. Braune,
Schatzmeister.

Konto 1905.

Kredit.

1905			M	ℒ
Dezember	31.	Per Saldo	122	70
			122	70

Magdeburg, den 31. Dezember 1905.

Aug. Braune,
Schatzmeister.



VIII. Mitglieder-Verzeichnis.

Vorstands-Mitglieder:

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

Korporative Mitglieder:

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

Persönliche Mitglieder:

Aken a. d. Elbe.

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

Alsleben a. d. Saale.

Baumeier, Paul.

Gross-Salze.

Hünecke, Fritz.

Barby a. d. Elbe.

Nebelung, Otto.

Bittkau a. d. Elbe.

Kühle, Gustav.

Dresden.

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

Ferehland bei Genthin.

Fangohr, Emil.

Halle a. S.

Schwarz, August.

Hamburg.

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

Magdeburg.

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



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

Rogätz a. d. Elbe.

Blanke, Schiffsbaumeister.

Rosslau a. d. Elbe.

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

Schönebeck a. d. Elbe.

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

Tangermünde.

Lauenroth, jr., August.
Wienecke, Wilhelm.

Wallwitzhafen.

Büchlein, G.

Wien.

Dr. Russ, Reichsrats-Abgeordneter.

Wittenberge.

Runge, Johannes, Königlicher
Kommerzienrat.

IX. Nachweisung des Elbe-Wasserstandes zu Magdeburg im Jahre 1905.

Aufgenommen nach dem Magdeburger Pegel.

Tag der Aufnahme	Verzeichnis der Monate												Tag der Aufnahme
	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	
1	+ 0,93	+ 0,81	+ 1,57	+ 2,74	+ 2,02	+ 1,44	+ 0,85	+ 0,92	+ 0,74	+ 1,03	+ 1,74	+ 2,00	1
2	0,93	0,95	1,68	2,88	2,02	1,38	0,79	0,94	0,72	1,03	1,70	1,95	2
3	0,76	1,04	1,70	3,12	2,06	1,32	0,75	0,86	0,74	1,07	1,60	1,90	3
4	0,65	1,10	1,68	3,18	2,06	1,26	0,75	0,80	0,78	1,13	1,60	1,84	4
5	0,64	1,20	1,60	3,18	2,10	1,24	0,71	0,80	0,85	1,17	1,53	1,74	5
6	0,56	1,26	1,58	3,17	2,10	1,12	0,72	0,79	1,00	1,18	1,53	1,73	6
7	0,54	1,60	1,52	3,13	2,06	1,08	0,70	0,78	1,25	1,22	1,45	1,68 ₂	7
8	0,75	2,30	1,66	3,13	2,08	1,08	0,68	0,78	1,32	1,27	1,45	1,58	8
9	0,90	2,54	1,86	3,14	2,12	1,04	0,70	0,95	1,40	1,46	1,43	1,60	9
10	1,05	2,87	2,02	3,12	2,10	1,07	0,72	1,35	1,53	1,77	1,42	1,54	10
11	1,11	3,07	2,15	3,08	2,06	1,18	0,78	1,63	1,51	1,90	1,50	1,54	11
12	1,10	3,09	2,26	3,04	2,06	1,12	0,68	1,81	1,44	2,10	2,20	1,64	12
13	1,16	2,95	2,30	3,02	2,00	1,16	0,62	1,98	1,33	2,40	2,90	1,58	13
14	1,23	2,68	2,46	2,92	2,06	1,18	0,63	2,02	1,22	2,52	3,30	1,66	14
15	1,21	2,36	2,64	2,84	2,18	1,12	0,63	1,78	1,11	2,55	3,38	1,84	15
16	1,05	2,06	2,72	2,71	2,28	1,10	0,62	1,60	1,08	2,58	3,34	2,00	16
17	0,78	1,92	2,80	2,62	2,20	1,02	0,67	1,47	1,05	2,72	3,22	1,98	17
18	0,64	1,75	2,93	2,58	2,10	0,94	0,73	1,36	1,12	2,86	2,98	1,96	18
19	0,64	1,68	3,00	2,50	2,08	0,92	0,72	1,30	1,16	2,96	2,78	1,92	19
20	0,58	1,78	3,08	2,44	2,06	0,90	0,68	1,22	1,12	3,02	2,67	1,88	20
21	0,61	1,88	3,14	2,38	1,94	0,86	0,76	1,14	1,12	3,00	2,54	1,84	21
22	0,58	1,88	3,16	2,34	1,90	0,85	0,82	1,10	1,04	2,94	2,38	1,77	22
23	0,53	1,82	3,24	2,26	1,87	0,86	0,91	1,02	1,06	2,83	2,26	1,75	23
24	0,56	1,74	3,18	2,20	1,86	0,86	0,90	1,00	1,08	2,64	2,14	1,70	24
25	0,64	1,62	3,08	2,20	1,86	0,86	0,83	0,94	1,04	2,44	2,04	1,80	25
26	0,66	1,54	2,98	2,22	1,84	0,91	0,83	0,90	1,02	2,28	2,10	1,90	26
27	0,60	1,60	2,85	2,30	1,86	0,95	0,87	0,83	0,96	2,15	2,17	1,90	27
28	0,60	1,57	2,73	2,27	1,74	0,94	0,82	0,80	1,00	2,00	2,14	1,90	28
29	0,64	—	2,64	2,18	1,75	0,90	0,82	0,79	0,94	1,88	2,10	1,90	29
30	0,64	—	2,56	2,12	1,65	0,88	0,86	0,78	1,01	1,83	2,07	1,90	30
31	0,68	—	2,65	—	1,53	—	0,87	0,78	—	1,82	—	1,82	31

Nachweisung
des Grund-Wasserstandes in Magdeburg im Jahre 1905.

Tag	Monat	Elbwasserstand nach dem Magdeburger Pegel in Metern und Centimetern	Grundwasserstand in Centimetern unter dem mittleren Stande
1	Januar	+ 0,93	— 14,9
31	Januar	+ 0,68	— 17,0
28	Februar	+ 1,57	— 17,3
31	März	+ 2,65	— 16,5
30	April	+ 2,12	— 16,5
31	Mai	+ 1,53	— 15,0
30	Juni	+ 0,88	— 14,8
31	Juli	+ 0,87	— 12,3
31	August	+ 0,78	— 10,5
30	September	+ 1,01	— 7,1
31	Oktober	+ 1,82	— 4,5
30	November	+ 2,07	+ 4,8
31	Dezember	+ 1,82	+ 8,4

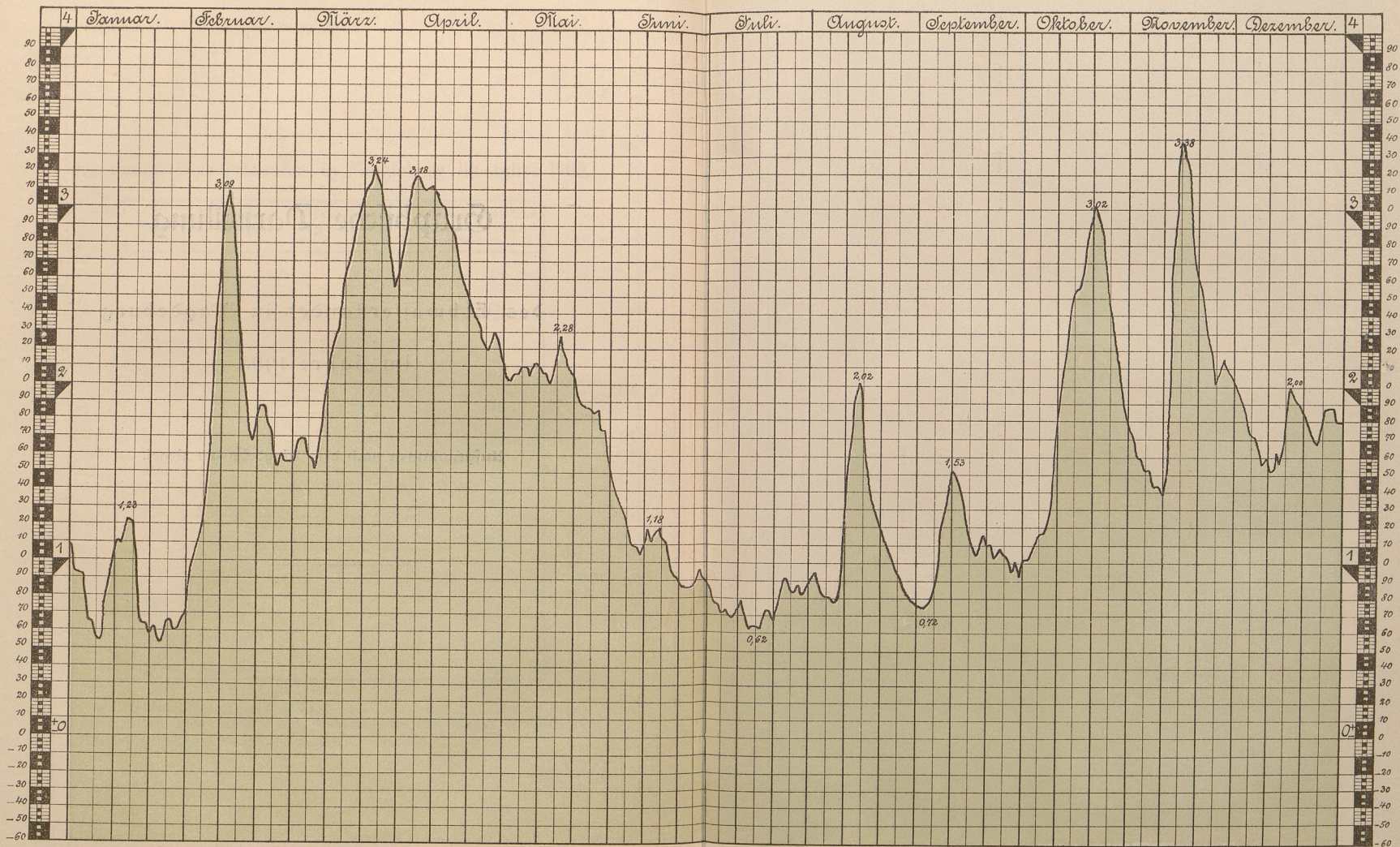
Der Grundwasserstand ist berechnet von der mit „Null“ bezeichneten mittleren Höhe.
Bei dieser mittleren Höhe befindet sich das Grundwasser 5 m 32,8 cm unter der Erdoberfläche.
Die Jahresschwankung des Grundwasserstandes betrug 23,3 cm.

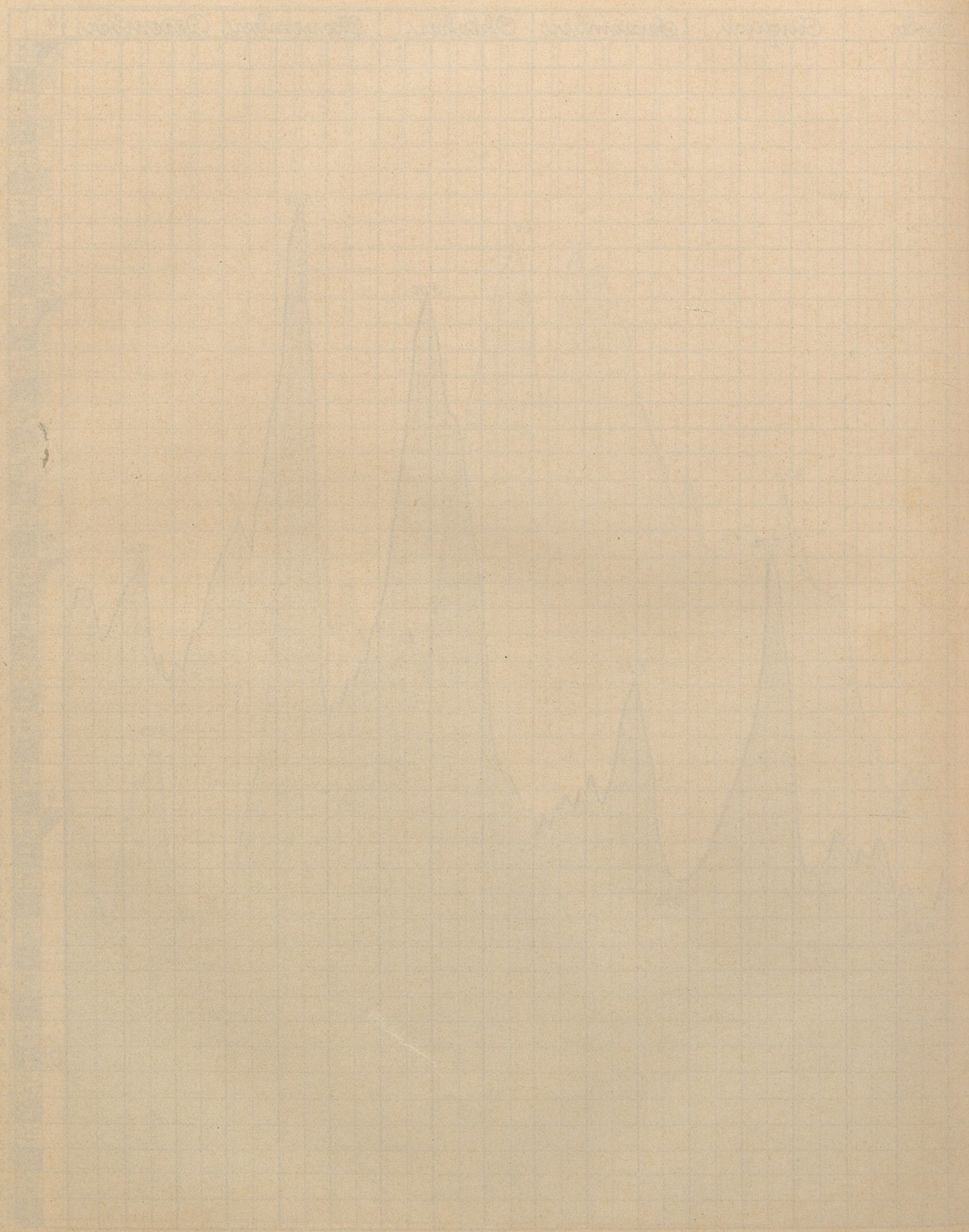
Graphische Darstellung

des Elbwasserstandes in Magdeburg

im Jahre 1905.

Aufgenommen nach dem Magdeburger Pegel.







—i—
Druck:
Pansa'sche Buchdruckerei (H. Otto)
Magdeburg.
—i—



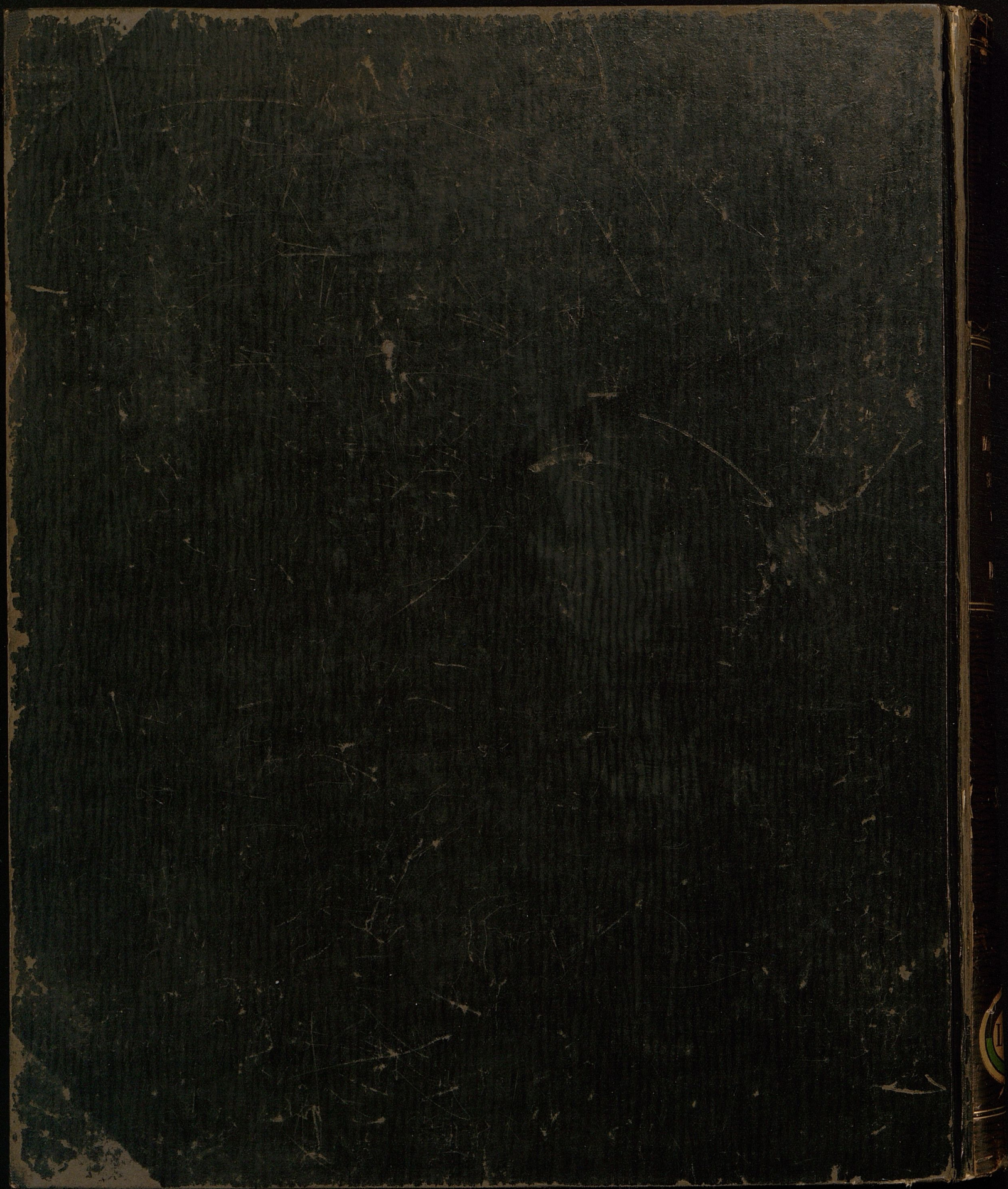
Lc 2100^c

4^o

ULB Halle
007 534 353

3







Bericht

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

in

Magdeburg

für das Jahr 1905.

1908. 2258

