



Bericht

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

in

Magdeburg

für das Jahr 1910.



Lc 2100^e 40





Bericht

des

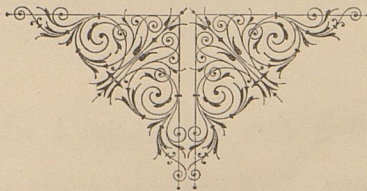
Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

in

Magdeburg

für das Jahr 1910.

1910: 149



Inhalts-Verzeichnis.

	Seite
I. Wasserstand	3
II. Wirtschaftliche Verhältnisse und Schiffsabgaben	3
III. Bund der Binnenschifffahrt	6
IV. Behördliche Bekanntmachungen	13
V. Übersicht über die Schifferschulen für Binnenschifffahrt im Bereiche der Elbstrom-Bauverwaltung, Winterhalbjahr 1909/1910 sowie über die Schifferschule zu Dömitz in Mecklenburg	15
VI. Rechnungsergebnisse der drei Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaften für das Jahr 1909	17
VII. Vereinsangelegenheiten	19
VIII. Rechnungsabluß für das Jahr 1910	21
IX. Mitgliederverzeichnis	24
X. Tageswasserstände für 1910	27
Grundwasserstand des Jahres 1910	28
Graphische Darstellung des Wasserstandes des Jahres 1910	29

Über das Jahr 1910 erstatten wir nachstehenden Bericht.

I. Wasserstand.

Der Wasserstand des Jahres 1910 war ein sehr günstiger, da wir nur an 6 Tagen im Juni, an 9 Tagen im August und an 5 Tagen im September, einen Stand von weniger als 1 Meter zu verzeichnen hatten. Der niedrigste Wasserstand am 4/5. September betrug + 0,82 m, der höchste Wasserstand 2,90 m am Magdeburger Pegel in freier Schifffahrtszeit.

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

	1910	1909
Januar	+ 2,59 m	+ 0,36 m
Februar	+ 1,78 "	+ 1,70 "
März	+ 1,87 "	+ 1,74 "
April	+ 1,36 "	+ 2,84 "
Mai	+ 2,02 "	+ 1,52 "
Juni	+ 1,19 "	+ 0,89 "
Juli	+ 1,65 "	+ 1,87 "
August	+ 1,29 "	+ 0,91 "
September	+ 2,02 "	+ 0,73 "
Oktober	+ 1,63 "	+ 0,97 "
November	+ 2,01 "	+ 0,90 "
Dezember	+ 2,70 "	+ 1,97 "

Eröffnet wurde die Schifffahrt am 23. Februar, wo der regelmäßige Verkehr aufgenommen wurde. Der Schluß der Schifffahrt erfolgte am 30. Dezember. Die Betriebsperiode erstreckte sich daher auf eine Zeitdauer von 310 Tagen. Wenngleich sonach der regelmäßige Verkehr in der Winterperiode 1909/1910 bis 23. Februar ruhte, so konnte doch infolge der ungewöhnlich milden Witterung der Schifffahrtsbetrieb ununterbrochen in beschränktem Umfange aufrecht erhalten werden.

II. Wirtschaftliche Verhältnisse und Schifffahrtsabgaben.

Wie aus der im vorstehenden Abschnitt enthaltenen Tabelle ersichtlich, ist der Wasserstand der Elbe im Jahre 1910 andauernd ein derartig hoher gewesen, daß die Tragfähigkeit der Fahrzeuge innerhalb der gesamten Betriebsperiode, mit wenigen Ausnahmen, stets in vollem Umfange ausgenutzt werden konnte. Aber gerade diesem Umstande ist es in erster Linie mit zuzuschreiben, daß die Erträgnisse des verflossenen Jahres im Binnenschifffahrtsgewerbe und besonders auf der Elbe als sehr unbefriedigend bezeichnet werden müssen.



Da auf dem letztgenannten Stromgebiete ausreichend Fahrzeuge vorhanden sind, um selbst in wasserarmen Jahren bei niedrigen Wasserständen den Verkehr bewältigen zu können, so wird es erklärlich erscheinen, daß bei den andauernd vollschiffigen Wasserverhältnissen nicht soviel Güter vorhanden sein konnten, um dem verfügbaren Schiffsmaterial genügende Beschäftigung zu bieten.

Die Folge davon war, daß nicht nur eine große Anzahl Dampfer und Frachtschiffe monatelang ganz außer Betrieb gestellt werden mußten, sondern vor allem auch durch das überreiche Angebot von Rahnräumen die Frachten auf ein Niveau herabgedrückt wurden, bei welchem nicht einmal mehr die Betriebskosten gedeckt werden konnten. Hierzu tritt auch noch der Umstand, daß, wie schon im letzten Jahresbericht erwähnt, die Braunkohletransporte aus Böhmen, die bis dahin einen wesentlichen Faktor für die Rentabilität der Elbeschiffahrt bildeten, zweifellos infolge der stetig zunehmenden deutschen Braunkohlenbrickettproduktion eine erhebliche Verminderung erfahren haben, sodaß auch dieser Ausfall an den ungünstigen Erträgen der Schiffahrt beigetragen hat.

Von den mitteldeutschen Umschlagplätzen hat sich zwar der Export speziell von Kalisalzen ziemlich lebhaft gestaltet und eine Erhöhung von ca. 2,600 000 Doppelzentner gegen das Vorjahr erfahren, indes waren diese regen Salzverladungen umsoweniger ausreichend, die sonstigen Verkehrsminderungen auszugleichen, als — abgesehen von der böhmischen Braunkohle — die Ausfuhr von Zucker, teilweise durch verspäteten Beginn der Kampagne, quantitativ hinter den gehegten Erwartungen zurückgeblieben ist.

Leider ist nun immer noch durch Neubauten eine Zunahme und damit eine immer mehr um sich greifende Überproduktion an Rahnum zu konstatieren und da in gleichem Umfange eine Zunahme des Güterverkehrs auf den Wasserstraßen niemals erwartet werden kann, so wird man sich auch für die kommende Zeit umsoweniger erfolgreicherer Erwartungen hingeben dürfen, als die Gefahr besteht, daß bei etwaiger Einführung der in Aussicht genommenen Schiffahrtsabgaben die Existenzfähigkeit der Schiffahrtreibenden noch vollständig untergraben wird.

Wer die Erträge der letzten Jahre im Binnenschiffahrtsgewerbe einer näheren Betrachtung unterzieht, muß wohl ohne weiteres zu der Erkenntnis gelangen, daß die Schiffahrt sich in einer großen Notlage befindet, und daß dieselbe, ohne vollständig ruiniert zu werden, weitere Lasten nicht tragen kann; denn jede Erhöhung der Wassertransportkosten verringert die ohnehin für viele Güterarten nur noch bestehende minimale Spannung zwischen Eisenbahn- und Wasserfracht, und wird es erklärlich erscheinen, daß bei jeder und selbst der kleinsten Verteuerung des Wasserbezuges die Massengüter immer mehr und mehr auf die Eisenbahnen, die dann den Verkehr nicht mehr werden bewältigen können, übergehen und die Schiffahrt schließlich wegen mangelnder Güter dem Untergang anheim fallen muß.

Die Schiffahrt ist aber unbedingt auf diese Massengüter angewiesen und wenn ihr dieselben durch Belastung der natürlichen Wasserstraßen mit Schiffahrtsabgaben entzogen werden, so schwört man damit Gefahren herauf, die in ihren Folgen nicht nur für die Schiffahrt, sondern auch für Handel, Industrie und Landwirtschaft von unberechenbarer Tragweite sind.

Um so tiefer ist es zu beklagen, daß die preussische Staatsregierung mit unverminderter Beharrlichkeit an ihrer Absicht festhält und trotz des Widerspruches von Österreich und Holland, trotz der aus allen Kreisen des deutschen Handels und der Industrie erhobenen Einsprachen die Einführung der Schiffahrtsabgaben durchzubringen sucht.

Die von der preussischen Staatsregierung als Äquivalent für die Schiffahrtsabgaben in Aussicht gestellte Vertiefung des Fahrwassers auf der Elbe kann von allen Interessenten, welche den Strom benutzen, nur als ein Danaer-Geschenk betrachtet werden, denn gerade das verflossene Jahr hat den besten Beweis erbracht, daß die den Wasserstraßen zufallenden Güter bei andauernd guten Wasserständen nicht

ausreichen, um das vorhandene Schiffsmaterial auch nur annähernd voll beschäftigen zu können, denn wie wir schon an anderer Stelle unseres Berichtes erwähnten, mußte im abgelassenen Jahre aus den angeführten Gründen eine große Anzahl Dampfer und Frachtschiffe außer Betrieb gestellt und mit schwerem Herzen die Leute entlassen werden.

Dieser Umstand weist aber wohl besser als alle theoretischen Berechnungen darauf hin, daß die von der preussischen Staatsregierung gegenüber den Schiffsabgaben als Lockspeise in Aussicht gestellte Vertiefung der Fahrinne der Elbe und Erzielung eines andauernd besseren und gleichmäßigeren Wasserstandes für die Schifffahrt durchaus nicht nutzbringend sein, sondern nur nachteilige Wirkungen ausüben kann.

Die Schifffahrt wird zwar eine auf Staatskosten auszuführende und verhältnismäßig nur geringe Kosten verursachende Korrektur, also eine Verbesserung des Stromlaufes der Elbe, die hauptsächlich auch zum Schutze der Landanlieger, also im Interesse der Landeskultur notwendig wird, jederzeit mit Freuden begrüßen, dahingegen fehlt jedes Interesse an dem Ausbau bezw. an einer Vertiefung des Fahrwassers, weil den hierfür aufzuwendenden Kosten, die sich auf ungezählte Millionen belaufen, nicht entsprechende Vorteile gegenüberstehen.

Für Schifffahrt, Handel und Industrie, wie auch nicht minder für die Landwirtschaft, die ihre wichtigen Rohprodukte zu Wasser bezieht und wiederum auf dem gleichen Wege einen großen Teil ihrer Fabrikate exportiert, ist es geradezu eine Lebensfrage, daß der freie Zugang zum Meere, wie in bisheriger Weise, so auch fernerhin erhalten bleibt.

In vielen Kreisen und namentlich in denjenigen der Landwirtschaft scheint man die einschneidende Tragweite der in Rede stehenden Abgaben, die nach oben hin unbegrenzt sind und für später eine unerschwingliche Steigerung zulassen, noch nicht genügend erkannt zu haben, denn sonst würde man auch von dieser Seite einheitlich gegen die verkehrsfeindlichen Abgaben Front machen müssen. Es ist doch nur zu selbstverständlich, daß auch die landwirtschaftlichen Erzeugnisse und der Bezug von Düngemitteln durch die Abgaben, die unmöglich von der schon überlasteten Schifffahrt getragen werden können, sondern außer der Wasserfracht als verauslagte Nebengebühren extra mit zur Berechnung kommen müssen, erheblich verteuert werden. Erkennt man erst die schweren Folgen, wenn das Gesetz in Kraft ist, dann ist es natürlich zu spät.

Der freie Zugang zum Meere war bisher durch Verträge erworben und durch die Reichsverfassung gewährleistet. Wird auf dieses Recht verzichtet, so ist die Gefährdung unserer wirtschaftlichen Stellung im deutschen Reiche unausbleiblich; aber wie die Verhältnisse heute liegen, muß befürchtet werden, daß die leitenden Regierungsvertreter in Verkennung der Gefahren darauf hinarbeiten, den bisherigen freien Zugang zum Meere durch Abgaben zu beschränken und unserem Wirtschaftsleben unabsehbare Schwierigkeiten zu bereiten.

Es besteht daher die berechtigte Sorge, daß die wirtschaftliche Entwicklung bei Einführung des gedachten Abgabensystems auf eine außerordentlich bedenkliche Bahn geraten muß.

Wird überdies im deutschen Reiche einem Organ noch die Befugnis gegeben, im Wege des Majoritätsbeschlusses die Höhe der Tarife auf den einzelnen Strömen diktieren zu können, so ist es unvermeidlich, daß die Verschiedenheit der wirtschaftlichen Interessen in den wiederum verschiedenen Stromgebieten zu Interessenkämpfen führen, die für die gesamte Volkswirtschaft unberechenbaren Schaden im Gefolge haben müssen. Möge es nicht dazu kommen, daß solche Interessenkämpfe, wie sie im 19. Jahrhundert durch die verfassungsmäßige Festlegung der Abgabenfreiheit auf natürlichen Wasserstraßen glücklich und mit bestem Erfolge beseitigt wurden, im 20. Jahrhundert wieder aufleben.

III. Bund der Binnenschifffahrt.

Bei den Verhandlungen des I. deutschen Binnenschifffahrtstages im Mai 1909 war der Wunsch laut geworden, einen Zusammenschluß der ganzen deutschen Binnenschifffahrt anzustreben, damit eine ständige Vertretung geschaffen werde, die berufen sein soll, in allen wirtschaftlichen und technischen Fragen der Binnenschifffahrt der Hüter der eigenen Interessen zu sein.

Auf Einladung des Vorsitzenden unseres Vereins haben dann verschiedene Beratungen zur Sache stattgefunden, an denen Vertreter aller deutschen Ströme teilgenommen haben.

Jetzt ist die Absicht soweit verwirklicht worden, daß die nachfolgenden Schreiben den berufenen Vertretern in den verschiedenen Stromgebieten zugemittelt werden konnten, um eine möglichst große Zahl von Schiffseignern und Reedereivertretern als Mitglieder des Werbeausschusses zu gewinnen. Sobald dies geschehen, soll dann der Aufruf zur Werbung von Mitgliedern in die Kreise der Binnenschifffahrts-Unternehmer getragen werden. Nur ein enger Zusammenschluß aller Schifffahrtstreibenden kann uns die Möglichkeit bieten, unsere Binnenschifffahrt zu fördern und ihr nach außen das Ansehen zu verleihen, auf das sie nach Maßgabe ihres Umfanges Anspruch hat.

Die zur Sache erlassenen Schreiben haben folgenden Wortlaut:

Magdeburg, den 18. Januar 1911.

Um den Bund der Deutschen Binnenschifffahrt ins Leben zu rufen, wie der I. Binnenschifffahrtstag dies gewünscht, hatte ich zur Beratung des Entwurfs einer Satzung die nachstehend verzeichneten Herren nach Berlin zu einer gemeinsamen Besprechung einberufen:

1. Kommerzienrat Gutjahr = Antwerpen,
2. Kommerzienrat Stinnes = Mülheim a. Ruhr,
3. Direktor Rnecht = Mannheim,
4. Reedereibesitzer Stenz = Mainz,
5. Direktor Schilling = Dortmund,
6. Direktor Heizler = Mannheim,
7. Syndikus Dr. Bartsch = Duisburg,
8. Kommerzienrat Dümling = Schönebeck a. E.,
9. Major d. L. Placke = Aken a. E.,
10. Direktor C. Fischer = Dresden,
11. Direktor Grünwald = Dresden,
12. Prokurist Rudolf Adler = Hamburg,
13. Direktor Lemm = Hamburg,
14. Reeder Friedrich Rothenbücher = Berlin,
15. Generalsekretär Rágóczy = Berlin,
16. Direktor Duejffer = Breslau,
17. Direktor N. Thielecke = Breslau,
18. Direktor Müller = Bromberg,
19. Direktor Rischowski = Breslau,
20. Reedereibesitzer N. Neumann = Danzig,
21. Edmund Piper = Duisburg-Ruhrort,
22. Direktor Krauß = Düsseldorf,
23. Direktor Meister = Mannheim,
24. Direktor Heesch = Hamburg,
25. Direktor Cords = Hamburg,



26. Direktor Engel=Magdeburg,
27. Reeder Bartsch=Magdeburg,
28. August Braune jr.=Magdeburg,
29. Dampfschiffsbesitzer Emil Nordt=Magdeburg,
30. Hermann Loesche=Magdeburg,
31. G. Büchlein=Wallwitzhafen,
32. Verwaltungsdirektor Borchardt=Magdeburg.

Die Herren Direktor Fischer=Dresden, Kommerzienrat Dümmling=Schönebeck, Direktor A. Krauß=Düsseldorf, Kommerzienrat Stinnes=Mülheim, Kommerzienrat Gutjahr=Antwerpen, Direktor Heizler=Mannheim, Reedereibesitzer Stenz=Mainz, Direktor Knecht=Mannheim, Dampfschiffsbesitzer Nordt=Magdeburg, Reeder Fr. Rothenbücher=Berlin, Direktor Müller=Bromberg, Reedereibesitzer A. Neumann=Danzig, Direktor Meister=Mannheim waren leider behindert, an der Beratung am 22. September teilzunehmen.

Die Beratungen hatten den Erfolg, daß die prinzipielle Festlegung der in die Satzung aufzunehmenden Bestimmungen zum Beschluß erhoben und einer engeren Kommission die Ausarbeitung der nach diesen Beschlüssen abzufassenden Satzung übertragen wurde.

Diese zweite Kommissionsberatung hat am 29. Dezember in Magdeburg stattgefunden und waren zu derselben einberufen:

- Herr Syndikus Dr. Bartsch=Duisburg,
- „ Edmund Piper=Duisburg-Ruhrort,
- „ Major d. L. Placke=Afen a. G.,
- „ Reeder Bartsch=Magdeburg,
- „ Prokurist Adler=Hamburg,
- „ Direktor Heesch=Hamburg,
- „ Direktor Engel=Magdeburg,
- „ Generalsekretär Rágoczy=Berlin,
- „ Direktor Duëjffer=Wreslau,
- „ Verwaltungsdirektor Borchardt=Magdeburg.

An dieser Sitzung teilzunehmen waren die Herren Major d. L. Placke, Direktor Heesch und Generalsekretär Rágozy behindert, und unterzogen sich die anwesenden Herren der Arbeit, die Satzung in der hier beigelegten Fassung festzustellen und das beiliegende Werbeschreiben zu verfassen.

Die Kommission hat nun beschlossen, um dem Werbeschreiben einen größeren Nachdruck zu geben, Sie zu bitten, in den Ihnen bekannten Schiffsfahrtskreisen von Schiffseignern und Reedereien Unterschriften zu sammeln, die als werbende Mitglieder für den Bund der deutschen Binnenschifffahrt aufzutreten bereit sind, da das Vertrauen zur Schaffung eines derartigen Bundes gestärkt wird, wenn unter dem später in die Allgemeinheit zu tragenden Werbeschreiben eine möglichst große Zahl der verschiedensten Kategorien der in der Binnenschifffahrt vertretenen Unternehmer verzeichnet steht.

Ich bitte Sie nun, mir, wenn möglich, binnen 14 Tagen das Werbeschreiben mit den von Ihnen gesammelten Unterschriften (Name, Stand, Wohnort) wieder zugänglich zu machen.

Ich werde daselbe mit sämtlichen Unterschriften der westlichen, mittleren und ostdeutschen Wasserstraßen, wohin ich ein gleiches Schreiben gerichtet habe, in Druck legen lassen.

Aufgabe wird es dann werden, das Werbeschreiben in den weitesten Kreisen der Schifffahrt zu verbreiten, um eine möglichst große Zahl von Mitgliedern, besonders selbständige Schiffseigner, zu gewinnen.

Sobald eine genügende Zahl von Schiffsfahrtsbeteiligten ihre Bereitwilligkeit ausgesprochen hat, dem neuen Bunde als Mitglied angehören zu wollen, werde ich sofort Veranlassung nehmen, eine Versammlung aller Mitglieder, welche sich gemeldet haben, nach Berlin mit folgender Tagesordnung einzuberufen:

1. Beschlussfassung über die Satzung.
2. Wahl der Ausschußmitglieder.
3. Wahl der Mitglieder des Vorstandes.
4. Festsetzung des Haushaltsplanes für Einnahmen und Ausgaben.
5. Anstellung eines besoldeten Geschäftsführers.

Hochachtungsvoll
Tonne,
Königlicher Kommerzienrat.

Bund der deutschen Binnenschifffahrt.

Berufsfreunde!

Seit Jahren gehen die Erwerbsverhältnisse der deutschen Binnenschifffahrt zurück. Nachfrage und Angebot finden keinen vorübergehenden Ausgleich mehr. Wir unterliegen zudem einer harten Bedrängnis durch die staatliche Verkehrspolitik. Beides bedarf endlich unbedingt einer entschlossenen Abhilfe.

Eine Änderung der Verhältnisse können wir nur aus uns heraus und einzig und allein durch festen Zusammenschluß erreichen.

Nach dem Vorbilde anderer Erwerbszweige, die die Tatsache erkannt haben, daß nur noch große, das ganze Gewerbe umfassende Verbände in wirtschaftlichen Fragen einen Erfolg zu erreichen vermögen, wollen auch wir durch Gründung eines Bundes der deutschen Binnenschifffahrt uns eine Vertretung schaffen, die berufen sein soll, für uns in allen wirtschaftlichen und technischen Fragen in der Öffentlichkeit der Hüter unserer eigensten Interessen zu sein.

Berufsfreunde, wollen wir, wie dies alle Erwerbszweige heute tun, durch die Macht unseres Wortes und unseres Willens wirken, dann schart Euch Mann für Mann zu einem Bund der deutschen Binnenschifffahrt zusammen, werdet alle Mitglieder und werbet überall, damit alljährlich tausend Männer auf dem deutschen Binnenschifffahrtstage die Wünsche und Ziele unseres Gewerbes verfechten.

Das Opfer ist klein. Der Erfolg kann groß werden.

Jeder in seinem Kreise wirke, daß niemand abseits vom Bunde der Binnenschifffahrt bleibe, denn dieser soll berufen sein, unser geliebtes Gewerbe, unsere gute deutsche Binnenschifffahrt, zu neuer Blüte zu führen.

Der Werbeausschuß für einen Bund der deutschen Binnenschifffahrt.

Gleichzeitig ist der Entwurf einer Satzung aufgestellt worden, um Ziele und Zwecke des Bundes klar zu legen und bringen wir den Inhalt dieser Satzung zur Kenntnis, damit jeder Schiffseigner daraus ersehen kann, daß die materielle Beihilfe, die die Erwerbung der Mitgliedschaft erfordert, gering und der Zweck eine in den heutigen Zeitverhältnissen liegende Notwendigkeit ist.

Die Festsetzung eines so niedrigen Beitrages ist in der Absicht erfolgt, jedem Schiffseigner die Möglichkeit zu bieten, sich dem zu schaffenden Bunde der deutschen Binnenschifffahrt anzuschließen.

Nur wenn die ganze Schifffahrt in geschlossener Masse auftritt, besteht Aussicht, daß man ihrer Lage Beachtung schenkt. Die bisherigen Vertretungen haben sich nicht als machtvoll genug erwiesen, der fortgesetzten Bedrängnis der Schifffahrt, die durch eine ihr entgegenstehende Verkehrspolitik gezeitigt wird, entgegenzutreten zu können.

Der Satzungsentwurf hat folgenden Wortlaut:

Entwurf einer Satzung für den Bund der Deutschen Binnenschifffahrt.

I. Name, Zweck und Sitz des Bundes.

§ 1.

Der am.....gegründete Bund führt den Namen:

Bund der Deutschen Binnenschifffahrt.



§ 2.

Der Bund bezweckt, die Interessen der Binnenschifffahrt zu fördern und sie bei den Behörden und in der Öffentlichkeit zu vertreten.

§ 3.

Der Bund hat seinen Sitz am Wohnort des jeweiligen Vorsitzenden.

II. Geschäftsjahr.

§ 4.

Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

III. Mitgliedschaft und Mitgliederbeiträge.

§ 5.

Die Aufnahme der Bundesmitglieder erfolgt durch den Vorstand auf schriftlichen oder mündlichen Antrag.

§ 6.

Mitglieder des Bundes können werden:

1. Jeder Schiffseigner, der berufsmäßig die Schifffahrt betreibt,
2. jede Schifffahrt treibende Firma mit eigenem Schiffsbesitz,
3. die Vorsitzenden, deren Stellvertreter und die Geschäftsführer der Binnenschifffahrts-Verufsgenossenschaften und der Schifffahrtsvereinigungen.

§ 7.

Um die Förderung der Binnenschifffahrt besonders verdiente Personen können zu Ehrenmitgliedern ernannt werden.

§ 8.

Jedes Mitglied verpflichtet sich durch seine Anmeldung zur Einhaltung der Vorschriften der Bundesfassung und zur Förderung der Bundeszwecke. Jedes Mitglied hat gegen Vorzeigung der Mitgliedskarte das Recht, dem vom Bunde anberaumten Binnenschifffahrtstage und den sonstigen Veranstaltungen mit beschließender Stimme beizuwohnen. Eine Übertragung der Stimmen sowie die Vereinigung mehrerer Stimmen auf eine Person ist nicht gestattet.

§ 9.

Der jährliche Mitgliedsbeitrag richtet sich nach der an die Schiffsmannschaft gezahlten Jahreslohnsumme. Er beträgt bei Löhnen:

von	1 Mark	bis	5000 Mark	3 Mark
über	5000	" "	10000	"	5 "
"	10000	" "	15000	"	10 "
"	15000	" "	25000	"	15 "
"	25000	" "	50000	"	20 "

Für jede angefangenen weiteren 50000 Mark Lohn erhöht sich der Beitrag um 10 Mark.

Mitglieder, die unter § 6 Ziffer 3 fallen, zahlen einen Jahresbeitrag von 10 Mark.

Die Zustellung der Mitgliedskarte erfolgt nach Zahlung des Mitgliederbeitrages.

§ 10.

Das Stimmrecht richtet sich nach der Höhe der Beiträge und gewährt für Beiträge

bis einschließlich 5 Mark	1 Stimme
für Beiträge von 10 Mark bis 15 Mark	2 Stimmen
für Beiträge von 20 Mark	3 Stimmen

und für je 10 Mark weiteren Beitrag eine Stimme mehr.



Die in § 9 festgesetzten Beiträge können freiwillig erhöht werden, jedoch soll das Stimmrecht auf 5 Stimmen begrenzt bleiben, sofern sich nicht nach den auf Grund gezahlter Löhne (§ 9) berechneten Beiträgen ohnehin eine höhere Stimmenzahl ergibt.

Mitglieder gemäß § 6 Ziffer 3 haben nur Anrecht auf eine Stimme.

IV. Erlöschen der Mitgliedschaft.

§. 11.

Die Mitgliedschaft erlischt:

1. durch freiwilligen Austritt,
2. durch Tod,
3. durch Konkurs,
4. durch Ausschluß.

§ 12.

Mitglieder, welche ausscheiden wollen, haben ihren Austritt bis spätestens 1. Dezember des betreffenden Jahres dem Vorstande schriftlich anzuzeigen, widrigenfalls sie zur Zahlung des nächstjährigen Beitrages verpflichtet sind.

§ 13.

Mitglieder, welche drei Monate nach erfolgter schriftlicher Mahnung den fälligen Jahresbeitrag nicht gezahlt haben, gelten als ausgeschlossen und sind von der Mitgliederliste zu streichen.

V. Organe des Bundes.

§ 14.

Die Organe des Bundes sind:

- a. der Vorstand,
- b. der Ausschuß,
- c. der Binnenschiffahrtstag.

a) Der Vorstand.

§ 15.

Der Vorstand des Bundes besteht aus 9 Mitgliedern, von denen je 3 den westdeutschen, den mitteldeutschen und den ostdeutschen Wasserstraßen anzugehören haben.

Der Vorstand setzt sich zusammen aus:

- dem Vorsitzenden,
- dem ersten Stellvertreter,
- dem zweiten Stellvertreter,
- dem Schatzmeister und
- 5 Beisitzern.

Das Amt eines Vorstandsmitgliedes ist ein unentgeltlich zu verwaltendes Ehrenamt.

Dem Vorstande liegt die Verwaltung des Vermögens ob. Er führt die Geschäfte des Bundes, soweit sie nicht vom Ausschuß oder dem Binnenschiffahrtstage erledigt werden.

§ 16.

Nach außen sowohl gerichtlich als auch außergerichtlich wird der Bund durch den Vorsitzenden oder einen seiner Stellvertreter vertreten.

§ 17.

Der Vorstand bestellt einen besoldeten Geschäftsführer, der gleichzeitig das Amt eines Schriftführers zu versehen hat.



§ 18.

Die Mitglieder des Vorstandes, die dem Ausschuf angehören müssen, werden von dem Ausschuf durch Stimmzettel gewählt, sofern einer Wahl durch Zurf widersprochen wird.

Die Amtszeit währt 3 Jahre, sie endigt mit der Ausschufsfizung nach Abhaltung des Binnenschiffahrtstages.

Alle Jahre scheiden 3 Vorstandsmitglieder aus. Die Reihenfolge des Ausscheidens wird unter den erstmalig Gewählten durch das Los, demnächst durch das Dienstalder bestimmt. Die Ausscheidenden sind wieder wählbar. Scheiden Mitglieder vor Ablauf ihrer Amtszeit aus, so sind für die Dauer ihrer Amtszeit Ersatzwahlen durch den Ausschuf vorzunehmen.

§ 19.

Der Vorstand ist beschlußfähig bei Anwesenheit des Vorsitzenden oder eines seiner Stellvertreter und dreier weiterer Mitglieder. Er faßt seine Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit.

b) Der Ausschuf.

§ 20.

Der Ausschuf besteht aus einer Zahl bis zu 33 Mitgliedern, von denen mindestens je 9 Mitglieder dem Gebiete der westdeutschen, der mitteldeutschen und der ostdeutschen Wasserstraßen angehören müssen. Die Wahl der Ausschufmitglieder erfolgt durch den Binnenschiffahrtstag, sofern kein Widerspruch erfolgt, durch Zurf, sonst durch Stimmzettel.

Die Amtszeit der gewählten Ausschufmitglieder währt drei Jahre bis nach Abhaltung des Binnenschiffahrtstages des drittnächsten Jahres.

§ 21.

Die Sitzungen des Ausschusses finden nach Beschluß des Vorsitzenden statt.

Sie werden vom Vorsitzenden oder einem seiner Stellvertreter geleitet.

Die Tagesordnung ist den Mitgliedern spätestens 5 Tage vor der Sitzung mitzuteilen.

Der Ausschuf faßt seine Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit.

Der Ausschuf hat mit dem Vorstande alle gemeinsamen Angelegenheiten zu behandeln, soweit sie nicht dem Vorstande oder dem Binnenschiffahrtstage vorbehalten sind.

Die Beschlüsse des Ausschusses sind für den Vorstand verbindlich.

Glaubt der Vorstand einem Beschlusse des Ausschusses nicht Folge geben zu können, so kann der Vorstand die Entscheidung des Binnenschiffahrtstages anrufen.

c) Binnenschiffahrtstag.

§ 22.

Der Beschluffassung des Binnenschiffahrtstages bleiben vorbehalten:

1. Wahl der Ausschufmitglieder,
2. Wahl von drei Ausschufmitgliedern zur Vorprüfung der Jahresrechnung,
3. Prüfung und Erledigung der Jahresrechnung,
4. Ernennung von Ehrenmitgliedern,
5. Abänderungen der Satzung,
6. Auflösung des Bundes.

§ 23.

Der Binnenschiffahrtstag des Bundes findet alljährlich im Laufe der ersten drei Monate eines jeden Jahres statt.

Zum Binnenschiffahrtstage sind sämtliche Mitglieder spätestens 14 Tage vorher durch Postkarte einzuladen. Außerdem ist die Einladung mindestens 14 Tage vor Abhaltung des Binnenschiffahrtstages mit Angabe der Gegenstände der Tagesordnung im Reichsanzeiger zu veröffentlichen. Die öffentliche Bekanntmachung reicht hin, um den Beweis der gültig erfolgten Einladung sämtlicher Mitglieder zu führen.



Die Einberufung außerordentlicher Binnenschiffahrtstage ist dem Vorstande zu jeder Zeit gestattet. Außerdem hat der Vorstand einen Binnenschiffahrtstag anzuberaumen, wenn die Mehrzahl des Ausschusses dieses Verlangen unter Angabe der Tagesordnung stellt.

Leiter des Binnenschiffahrtstages ist der Vorsitzende des Vorstandes oder einer seiner Stellvertreter.

§ 24.

Auf dem Binnenschiffahrtstage werden alle Beschlüsse, sofern nicht Einstimmigkeit besteht, nach Maßgabe der vertretenen Stimmen gefaßt.

Dieses Abstimmungsverhältnis findet auch gegebenen Falles bei Wahlen Anwendung.

Wird solche im ersten Wahlgange nicht erzielt, so findet eine engere Wahl zwischen denjenigen Kandidaten statt, welche im ersten Wahlgange die Mehrzahl der Stimmen erhielten. Bei Stimmengleichheit entscheidet bei Abstimmungen die Stimme des Vorsitzenden, bei Wahlen das Los.

Über jeden Binnenschiffahrtstag hat der Schriftführer oder ein vom Vorsitzenden beauftragtes Vorstandsmitglied ein Protokoll zu führen, welches vom Vorsitzenden und dem Schriftführer zu unterschreiben ist.

Das Protokoll muß die Tagesordnung und alle Beschlüsse enthalten.

Bei Beschlüssen über Änderung der Satzung und über Auflösung des Bundes ist das Protokoll von sämtlichen in der Versammlung anwesenden Vorstandsmitgliedern zu unterschreiben.

§ 25.

Zum Beschlusse einer Abänderung der Satzung des Bundes ist die Zustimmung von zwei Dritteln der auf dem Binnenschiffahrtstage vertretenen Stimmen erforderlich.

Ein Antrag auf Auflösung des Bundes muß von mindestens einem Drittel der gesamten Stimmen unterstützt werden.

Der Antrag ist schriftlich mit der Angabe der Mitglieder und ihrer Stimmenzahl so rechtzeitig beim Vorstande einzubringen, daß die Mitglieder mindestens 14 Tage vor dem Binnenschiffahrtstage davon verständigt werden können. Ein solcher Antrag kann jedoch nur dann zum Beschluß erhoben werden, wenn auf dem Binnenschiffahrtstage mindestens zwei Dritteile aller Mitglieder anwesend sind und drei Vierteile aller vertretenen Stimmen für die Auflösung stimmen.

Erscheint die zum Beschluß erforderliche Anzahl von Mitgliedern nicht, so muß ein erneuter Antrag auf die Tagesordnung des nächsten Binnenschiffahrtstages gesetzt werden, zu welchem unter gleichen Bestimmungen einzuladen ist.

Es kann alsdann die Auflösung des Bundes bei Zustimmung von mindestens zwei Dritteln der in der Versammlung vertretenen Stimmen beschloffen werden.

§ 26.

Die Teilnahme von Nichtmitgliedern an den Binnenschiffahrtstagen ist ohne Stimmrecht gestattet, doch kann der Vorstand in besonderen Fällen den Ausschluß der Öffentlichkeit verkünden.

Die Einführung von Nichtmitgliedern kann jedoch nur durch Mitglieder des Bundes bewirkt werden und hat das Mitglied den Gast beim Vorsitzenden anzumelden, der über seine Zulassung zu bestimmen hat.

§ 27.

Auf dem Binnenschiffahrtstage hat der Vorstand über seine Tätigkeit Bericht zu erstatten und über Einnahmen, Ausgaben und Vermögenszustand Rechenschaft abzulegen.

Die Jahresrechnung ist vorher durch die Rechnungsrevisoren auf ihre Richtigkeit zu prüfen.

VI. Ausschluß von Mitgliedern.

§ 28.

Mitglieder, welche gegen die Interessen des Bundes handeln, können von demselben ausgeschlossen werden, wenn auf dem Binnenschiffahrtstage zwei Dritteile der vertretenen Stimmen einem solchen Antrage zustimmen. (§ 11 Ziffer 4.)

Scheidet ein Mitglied gemäß § 11, 13 oder 28 der Satzung aus dem Bunde aus, so wächst sein Anteil am Bunde dem Bundesvermögen zu.

Im Übrigen finden die Bestimmungen der §§ 738 Satz 2 und folgende und § 740 des Bürgerlichen Gesetzbuches für das Verhältnis der ausscheidenden Mitglieder zum Bunde keine Anwendung.

VII. Verfügung über das Bundesvermögen.

§ 29.

Wird die Auflösung des Bundes beschlossen, so verfügt der Binnenschiffahrtstag nach Maßgabe der Mehrheit der vertretenen Stimmen nach freiem Ermessen über das Bundesvermögen.

Beschlossen auf dem Binnenschiffahrtstage

zu am

IV. Behördliche Bekanntmachungen.

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

Bekanntmachung.

Auf Anordnung der Herren Minister für Handel und Gewerbe und der öffentlichen Arbeiten vom 20. November 1909 soll die Ausstellung von Schiffspatenten für die die Elbe befahrenden Schiffe nicht mehr durch den Landrat des Kreises, in welchem der Schiffer seinen Wohnsitz hat, sondern durch den Wasserbauinspektor, der die Untersuchung des Schiffes vorgenommen hat, erfolgen. Die Wasserbauinspektoren im Bereiche der Elbstrombauverwaltung sind angewiesen worden, die Ausstellung von Schiffspatenten vom 1. April 1910 ab zu übernehmen.

Magdeburg, 8. März 1910.

Der Oberpräsident. (Elbstrombauverwaltung.)

von Hegel.

Preussische Gesetzammlung Nr. 37.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen u., verordnen auf Grund des § 128 des Reichsgesetzes, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt, in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Mai 1898 (Reichs-Gesetzbl. S. 369, 868 ff.), was folgt:

Auf Antrag der Schiffseigner sind Dampfschiffe und andere Schiffe mit eigener Triebkraft, deren Tragfähigkeit 5000 bis 15000 Kilogramm beträgt, in das Schiffsregister einzutragen.

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1911 in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchst eigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem königlichen Insigne.
Gegeben Neues Palais, den 31. Oktober 1910.

(L. S.) gez **Wilhelm.**

v. Bethmann Hollweg.	v. Tirpitz.	Delbrück.	
Beseler.	v. Breitenbach.	Sydow.	v. Heeringen.
Frhr. v. Schorlemer.	v. Dallwitz.	Lenze.	

Bekanntmachung.

Der neue Industrieflughafen kann bei Eisgefahr von den Schiffen nach vorheriger Anmeldung bei der Hafenerwaltung als Schutzhafen benutzt werden, wofür die gleichen Gebühren wie für Überwintern im Neustädter Hafen erhoben werden.

Magdeburg, den 21. November 1910.

Der Magistrat der Stadt Magdeburg.

Tarif

für den Wösch- und Ladeplatz der Gemeinde Breitenhagen an der Elbe.

Es ist zu zahlen:

I. Liegegeld

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

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

II. 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
 - a) bis einschließlich 2 $\frac{1}{2}$ t 25 Pf.
 - β) über 2 $\frac{1}{2}$ bis einschließlich 5 t 50 "
 - γ) über 5 t für jede fernere $\frac{1}{2}$ t 2 $\frac{1}{2}$ "
 - b) wenn sie unverpackt sind, für je 5 t 20 "
2. von Braun-, Stein- und Holzkohlen, sowie von Koks für je 100 kg $\frac{1}{2}$ "
3. von Briketts, 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, Mühsteinen und sonstigem rohen Steinmaterial, von Lehm, Sand, Kies und Erde für das cbm 3 "
7. von Eis für eine Rahnladung:
 - a) bis einschließlich 10 t 25 "
 - 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 $\frac{1}{2}$ Pf.
 - b) von Bau- und Nutzholz für je 1 cbm 7 "
 - c) von Brettern, Latten, Stangen, Baumstämmen, 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. 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. Wiegegebühren

1. für einen zweispännigen beladenen Wagen 30 Pf.
2. für einen zweispännigen leeren Wagen 20 "
3. für einen einspännigen beladenen Wagen 25 "
4. für einen einspännigen leeren Wagen 15 "

Anmerkung: Werden von ein und demselben Beteiligten für je eine Be- oder Entladung eines Fahrzeuges mehr als 10 Fuhren gewogen, so ermäßigen sich die vorstehenden Wiegegebühren um je 5 Pf. für den Wagen.



V. 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. herab abgerundet, daß überschießende Beträge von weniger als 5 Pf. unerhoben bleiben; die Mindestabgabe beträgt 10 Pf.

VI. Befreiungen.

Fahrzeuge und Güter, welche dem Könige, dem Preussischen Staate oder dem Deutschen Reiche gehören oder ausschließlich für deren Rechnung befördert werden, sind vom Liege-, Ufer- oder Lagergelde befreit.

Dieser Tarif tritt am achten Tage nach dem Tage seiner ortsüblichen Bekanntmachung in Kraft.
Magdeburg, den 2. Februar 1910.

Der Oberpräsident. (Elbstrombauverwaltung.)

von Hegel.

V. Übersicht

der Schifferfachschulen für Binnenschifffahrt im Bereiche der Elbstrombauverwaltung
im Winterhalbjahr 1909/10
und der Schifferschule für Binnenschifffahrt in Dömitz in Mecklenburg.

Lfd. Nr.	Sitz der Anstalt	Eröffnungsjahr	Zuschüsse		Schülerzahl	Zahl der Prüflinge		Bemerkungen
			des Staates M	Anderer M		mit Erfolg	ohne Erfolg	
1	Mühlberg	1896	486,93	50,00	20	20	—	1) 5 Lehrer. 2) Deutsch, Schriftverkehr, Rechnen, Geographie, Schiffbau, Schiffsdienst, Gesetzeslehre, Maschinenbaulehre, Samariterdienst. 3) Vom 28. Dezember 1909 bis 1. März 1910.
2	Brezich	1899	—	—	—	—	—	Der Unterricht fiel wegen zu schwacher Beteiligung aus.
3	Elster	1893	64,80	33,40	32	32	—	1) 5 Lehrer. 2) Wie bei lfd. Nr. 1, Handelslehre, jedoch ohne Maschinenbaulehre. 3) 3. Januar 1910 bis 9. Februar 1910.
4	Klein-Wittenberg	1889	217,17	108,58	7	7	—	1) 7 Lehrer. 2) Wie bei lfd. Nr. 3. 3) 11. Januar 1910 bis 28. Februar 1910.

Sfd. Nr.	Sitz der Anstalt	Eröffnungsjahr	Zuschüsse		Schülerzahl	Zahl der Prüflinge		Bemerkungen 1) Lehrerzahl. 2) Lehrgegenstände. 3) Schulzeit (Dauer der Kurse).
			des Staates M	Anderer M		mit	ohne Erfolg	
5	Alten	1887	89,60	44,80	85	85	—	1) 4 Lehrer. 2) Wie bei Sfd. Nr. 1, ohne Maschinen- baulehre. 3) 27. Dezember 1909 bis 7. Februar 1910.
6	Breitenhagen	1891	—	—	—	—	—	Wie zu Sfd. Nr. 2.
7	Schönebeck	1895	—	—	—	—	—	Wie zu Sfd. Nr. 2.
8	Magdeburg	1908	123,33	61,67	17	13	—	1) 5 Lehrer. 2) Wie zu Sfd. Nr. 1, ohne Maschinenbau- lehre, jedoch mit Schiffseichung und Statistik. 3) 28. Dezember 1909 bis 11. Februar 1910.
9	Kogätz	1893	56,33	28,17	16	13	—	1) 4 Lehrer. 2) Wie zu Sfd. Nr. 1 mit Ausnahme der Maschinenbaulehre. 3) 31. Januar 1910 bis 12. Februar 1910.
10	Rehnert	1898	13,33	6,67	6	6	—	1) 5 Lehrer. 2) Wie zu Sfd. Nr. 1, mit Handelslehre, ohne Schiffbau und Samariterdienst. 3) 31. Januar 1910 bis 16. Februar 1910.
11	Barey	1899	—	118,50	59	59	—	1) 8 Lehrer. 2) Wie zu Sfd. Nr. 1 und Handelslehre. 3) 3. Januar 1910 bis 12. Februar 1910.
12	Bittkau	1901	26,33	13,17	20	20	—	1) 4 Lehrer. 2) Wie zu Sfd. Nr. 1, ohne Maschinenbau- lehre. 3) 3. Januar 1910 bis 8. Februar 1910.
13	Tangermünde	1887	—	—	—	—	—	Wie zu Sfd. Nr. 2.
14	Wittenberge	1901	—	—	—	—	—	Desgleichen.
15	Wieze	1901	69,02	34,51	10	10	—	1) 6 Lehrer. 2) Wie zu Sfd. Nr. 1, Raumlehre ohne Samariterdienst. 3) 10. Januar 1910 bis 12. Februar 1910.

Sfd. Nr.	Sitz der Anstalt	Eröffnungsjahr	Zuschüsse		Schülerzahl	Zahl der Prüflinge		Bemerkungen
			des Staates <i>M.</i>	Anderer <i>M.</i>		mit Erfolg	ohne Erfolg	
16	Groß-Wooß	1903	69,00	34,50	14	14	—	1) 5 Lehrer. 2) Wie zu Sfd. Nr. 1. 3) 25. Januar 1910 bis 19. Februar 1910.
17	Lauenburg	1892	348,21	174,10	36	23	—	1) 7 Lehrer. 2) Wie zu Sfd. Nr. 1, ohne Maschinenbau- lehre. 3) 3. Januar 1910 bis 26. Februar 1910.
18	Klein-Rosenburg	1905	—	—	—	—	—	Wie zu Sfd. Nr. 2.
19	Groß-Rosenburg	1902	—	—	—	—	—	Desgleichen.
20	Dömitz i. Meckl.	1897	540	—	11	6	2	1) 8 Lehrer. 2) Handelslehre, Korrespondenz, Deutsch, Rechnen, Geographie, Schiffsbau, Schiffsdienst, Gesetzeslehre, Unfall- vorschriften, Samariterdienst.

VI. Rechnungsergebnisse

der drei Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaften für das Jahr 1909.

I. Betrag der anrechnungsfähigen Löhne.

Genossenschaft	1909	1908	mehr	weniger
	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft	22 585 139	21 767 217	817 922	—
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft	22 337 392	21 004 538	1 332 854	—
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft	13 699 154	14 071 384	—	372 230
Sa.	58 621 685	56 843 139	2 150 776	372 230



II. Gemeldete und entschädigte Unfälle.

Genossenschaft	1909		1908		mehr		weniger	
	ge- meldet	ent- schädigt	ge- meldet	ent- schädigt	ge- meldet	ent- schädigt	ge- meldet	ent- schädigt
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft	1777	327	1781	362	—	—	4	35
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg.	1228	272	1159	288	69	—	—	16
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft	891	161	923	162	—	—	32	1
Ca.	3896	760	3863	812	69	—	36	52

III. Höhe der gezahlten Entschädigungen.

Genossenschaft	1909 M	1908 M	mehr M	weniger M	Veränderung in Prozenten gegen 1908
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft	604 642	621 928	—	17 286	— 2,8
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg.	512 195	506 795	5 400	—	+ 1,7
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg.	279 212	280 202	—	990	— 0,4
Ca.	1 396 049	1 408 925	5 400	18 276	— 1,0

IV. Höhe des Reservefonds.

Genossenschaft	1909 M	1908 M	mehr M	weniger M
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft	1 393 023	1 394 263	—	1 240
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft	1 200 000	1 137 344	62 656	—
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft	731 058	732 015	—	957
Ca.	3 324 081	3 263 622	62 656	2 197

V. Höhe der Verwaltungskosten.

Genossenschaft	1909 M	1908 M	Im Jahre 1909 umgelegter Betrag M	Die Verwaltungskosten betragen somit % der Umlage
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft	55 818	52 025	779 030	7,2
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg.	93 130	74 734	689 038	13,5
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg.	38 475	36 202	376 400	10,2
Ca.	187 423	162 961	1 844 468	10,2



VII. Vereinsangelegenheiten.

Im Berichtsjahre wurden zwei Versammlungen abgehalten, die Jahreshauptversammlung am 30. März und eine Vereinsversammlung am 20. Oktober.

In diesen Versammlungen gelangten folgende geschäftliche Angelegenheiten zur Verhandlung:

1. Stellungnahme gegen die Einführung eines Ausnahmetarifs für Gaskohlen von Oberschlesien nach Berlin.
2. Antrag auf Zuweisung der Streitfälle in Schifffahrtsachen an eine dafür zu bestimmende Kammer des Gerichts.
3. Befreiung von Hafengebühren für Schiffe, die nach dem 1. Dezember in einem Winterhafen laden oder löschen.
4. Befähigungsnachweis für Schiffer und Maschinisten auf deutschen Flußschiffen.
5. Entwurf eines Gesetzes, betreffend Einführung von Schifffahrtsabgaben.
6. Pegelanlage in Rothensee und Magdeburg.
7. Abänderungsanträge zu der neuen Strom- und Schifffahrts-Polizeiverordnung für die Märkischen Wasserstraßen.
8. Antrag auf Aufhebung der Notstandstarife für Düngemittel.
9. Vorschleusenrecht auf den Märkischen Wasserstraßen.
10. Antrag auf Zulassung des Überwinterns von Fahrzeugen im neuen Industrie- und Schutzhafen zu Magdeburg.

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

Kapitän Wilhelm Kuhberg-Rehnert,
Kapitän Franz Köly-Rogätz,
Kapitän Gustav Schmidt-Rogätz,
Maschinenführer Wilhelm Wiekert-Bittkau,
Maschinenführer Albert Knackmuß-Rogätz,
Maschinenführer Christian Windelband-Rogätz,
Schiffer August Thiele-Breitenhagen,
Schiffer Wilhelm Wolkenhaar-Tangermünde,
Schiffer Gustav Schröder-Derben,
Schiffer August Sirdorf-Breitenhagen.

Die Vorstandsmitglieder, Herr Kommerzienrat Tonne und Herr Neubert, welche 1910 fassungsgemäß aus dem Vorstande auszuscheiden hatten, wurden durch Beschluß der Jahres-Hauptversammlung für die Wahlperiode 1910—1913 wieder gewählt.

Im Jahre 1911 läuft die Wahlbauer der Vorstandsmitglieder, Herrn Braune sen. und Herrn Loesche jr., ab.

Die Jahresversammlung wird für diese Herren Neuwahlen vorzunehmen haben.

Eine Wiederwahl ist satzungsgemäß zulässig.

Am Schluß des Jahres gehörten dem Verein an:

9 korporative Mitglieder,

73 persönliche Mitglieder,

im ganzen 82 Mitglieder.

Der Vorstand.

Sonne,
Vorsitzender.

Engel,
stellv. Vorsitzender.

Borchardt,
Schriftführer.

VIII. Rechnungs-Abschluss

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

für

das Jahr 1910.



Debet.

Rechnungs-

			M	S
1910				
Januar	1.	An Saldo-Vortrag	98	17
Dezember	31.	„ Beiträge:		
		9 Korporationen à M 30.— =	270	—
		74 Mitglieder à M 6.— =	444	—
		„ Eintrittsgelder: 2 Mitglieder à M 3.— =	6	—
		„ Diplom-Konto	40	—
		„ Zinsen von der Sparkasse	11	09
			<hr/>	<hr/>
			869	26
1911				
Januar	1.	An Saldo-Vortrag	83	59

Debet.

Unterstützungs-

			M	S
1910				
Januar	1.	An Saldo-Vortrag	582	52
Dezember	31.	„ Zinsen von der Sparkasse	17	46
			<hr/>	<hr/>
			599	98
1911				
Januar	1.	An Saldo-Vortrag	599	98

Abschluss per 1910.

Kredit.

1910			M	₰
Dezember	31.	Per Schreibhülfe	80	—
		„ Porto-Auslagen	72	35
		„ Beiträge zum Handels-Vertrags-Verein	10	—
		„ „ „ Zentral-Verein f. dtsh. Binnenschifffahrt	30	05
		„ „ „ Internat. Verband der Schifffahrtskongresse	8	14
		„ Unkosten der Hauptversammlung	20	62
		„ Drucksachen usw.	66	25
		„ Jahresbericht	364	—
		„ Diplom-Konto	50	—
		„ Unkosten zum I. Binnenschifffahrts-Tag	61	26
		„ Bibliothek-Konto	23	—
		„ Saldo	83	59
			869	26

Magdeburg, den 31. Dezember 1910.

Aug. Braune, sen.
Schatzmeister.

Konto per 1910.

Kredit.

1910			M	₰
Dezember	31.	Per Saldo	599	98
			599	98

Magdeburg, den 31. Dezember 1910.

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, Vereinsschriftführer.
Kaufmann Hermann Loesche jun.-Magdeburg.

Korporative Mitglieder:

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

Persönliche Mitglieder:

Aken a. Elbe.

Bauer, W., Direktor der Hafен- und
Lagerhaus-Aktiengesellschaft.
Eichler, W., Direktor der Hafен- 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 Ver-
einigten Elbeschiffahrts-Gesell-
schaften, A.-G.
Petters, Direktor der Vereinigten
Elbeschiffahrts-Ges. A.-G.
Schneider, H.
Ulmann, Emil.

Halle a. d. Saale.

Schwarz, August.

Hamburg.

Friedrich, Adolf.
Dr. Edm. Klée Gobert, Rechtsanwalt.
Lemm, Direktor der Neuen Nord-
deutschen 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.
Friedeberg, Albert,
in Firma Gebr. Friedeberg.
Grimm, Paul.
Güssau, Gustav.
Hames, Hermann.
Henschel, Direktor der Vereinigten
Elbeschiffahrts-Gesellschaften, A.-G.
Kirchhoff, Walter.
Kratzenstein, Friedrich,
in Firma Alb. Lüddecke & Co.
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.
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 1910.

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	+ 2,88	+ 1,62	+ 2,53	+ 1,31	+ 1,55	+ 1,23	+ 1,08	+ 1,25	+ 0,92	+ 2,44	+ 1,06	+ 2,18	1
2	3,06	1,60	2,64	1,33	1,58	1,12	1,11	1,25	0,87	2,24	1,02	2,42	2
3	3,18	1,57	2,72	1,25	1,53	1,10	1,20	1,20	0,85	2,00	1,10	2,51	3
4	3,25	1,56	2,72	1,30	1,44	1,08	1,28	1,25	0,82	1,90	1,08	2,58	4
5	3,20	1,55	2,70	1,28	1,38	1,02	1,28	1,45	0,82	1,79	1,08	2,67	5
6	3,08	1,48	2,60	1,31	1,34	0,98	1,30	1,45	1,09	1,69	1,10	2,71	6
7	3,00	1,45	2,48	1,28	1,33	1,03	1,40	1,80	1,68	1,64	1,14	2,76	7
8	2,89	1,45	2,31	1,28	1,55	1,02	1,34	1,94	1,84	1,57	1,48	2,75	8
9	2,78	1,48	2,20	1,27	2,12	0,99	1,30	1,88	1,88	1,80	1,64	2,68	9
10	2,72	1,50	2,08	1,26	2,44	0,92	1,35	1,80	1,88	2,02	1,60	2,66	10
11	2,58	1,68	1,95	1,33	2,62	0,88	1,50	1,78	1,98	2,08	1,84	2,62	11
12	2,44	1,85	1,90	1,34	2,65	0,90	1,80	1,73	2,32	2,08	2,02	2,68	12
13	2,34	1,98	1,80	1,28	2,62	0,93	1,88	1,62	2,46	1,95	2,14	2,78	13
14	2,28	2,24	1,74	1,26	2,72	0,98	2,09	1,52	2,54	1,90	2,27	2,86	14
15	2,30	2,22	1,70	1,23	2,78	1,05	2,21	1,45	2,54	1,80	2,36	2,84	15
16	2,30	2,05	1,70	1,20	2,76	1,15	2,30	1,38	2,67	1,68	2,44	2,80	16
17	2,34	1,93	1,70	1,14	2,83	1,20	2,28	1,28	2,71	1,62	2,40	2,76	17
18	2,54	1,79	1,64	1,11	2,83	1,41	2,31	1,22	2,80	1,58	2,34	2,66	18
19	2,64	1,77	1,62	1,12	2,84	1,50	2,13	1,17	2,71	1,50	2,31	2,62	19
20	2,64	1,62	1,52	1,14	2,82	1,51	1,98	1,13	2,51	1,45	2,40	2,60	20
21	2,70	1,68	1,47	1,23	2,66	1,48	1,94	1,10	2,34	1,40	2,58	2,58	21
22	2,74	1,79	1,53	1,26	2,40	1,55	1,84	1,07	2,15	1,39	2,70	2,58	22
23	2,75	1,78	1,51	1,40	2,20	1,65	1,80	0,98	1,94	1,30	2,79	2,72	23
24	2,69	1,76	1,50	1,54	1,92	1,55	1,78	0,97	1,86	1,32	2,76	2,78	24
25	2,59	1,84	1,46	1,79	1,68	1,44	1,70	0,92	1,90	1,29	2,71	2,82	25
26	2,46	1,97	1,44	1,80	1,54	1,35	1,70	0,94	2,16	1,26	2,62	2,82	26
27	2,29	2,20	1,40	1,78	1,41	1,30	1,64	0,95	2,36	1,20	2,45	2,90	27
28	2,11	2,36	1,42	1,76	1,34	1,14	1,54	0,92	2,56	1,22	2,35	2,88	28
29	1,95	—	1,41	1,70	1,28	1,09	1,40	0,94	2,66	1,14	2,23	2,78	29
30	1,78	—	1,41	1,62	1,21	1,06	1,35	0,90	2,63	1,10	2,15	2,82	30
31	1,76	—	1,32	—	1,23	—	1,30	0,88	—	1,08	—	2,82	31

Nachweisung des Grundwasserstandes in Magdeburg im Jahre 1910

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	+ 2,88	— 5,7
31	Januar	+ 1,76	— 4,3
28	Februar	+ 2,36	— 4,5
31	März	+ 1,32	— 6,3
30	April	+ 1,62	— 6,5
31	Mai	+ 1,23	— 8,5
30	Juni	+ 1,06	— 9,8
31	Juli	+ 1,30	— 10,8
31	August	+ 0,88	— 9,9
30	September	+ 2,63	— 7,4
31	Oktober	+ 1,08	— 4,4
30	November	+ 2,15	— 3,1
31	Dezember	+ 2,82	— 3,0

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.

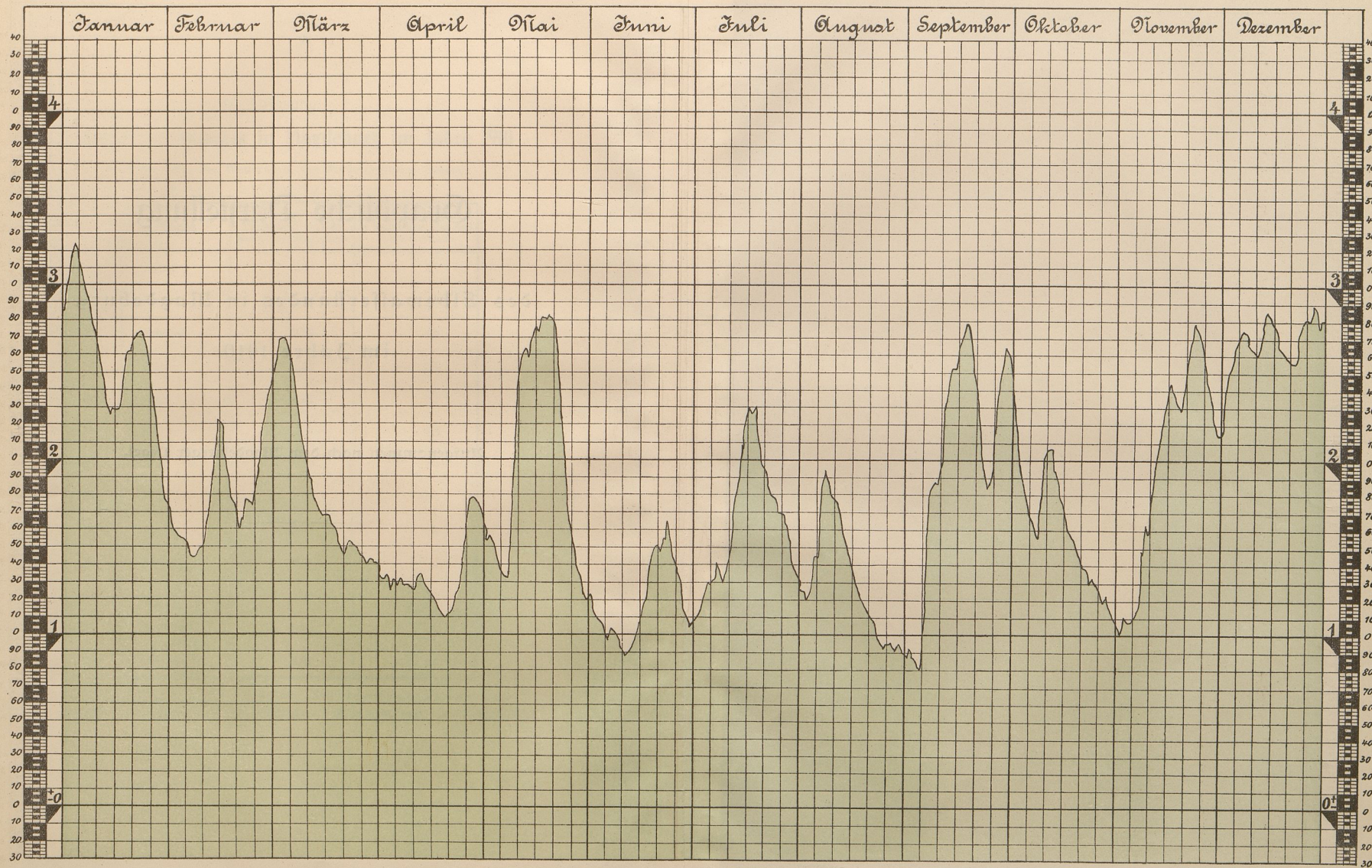


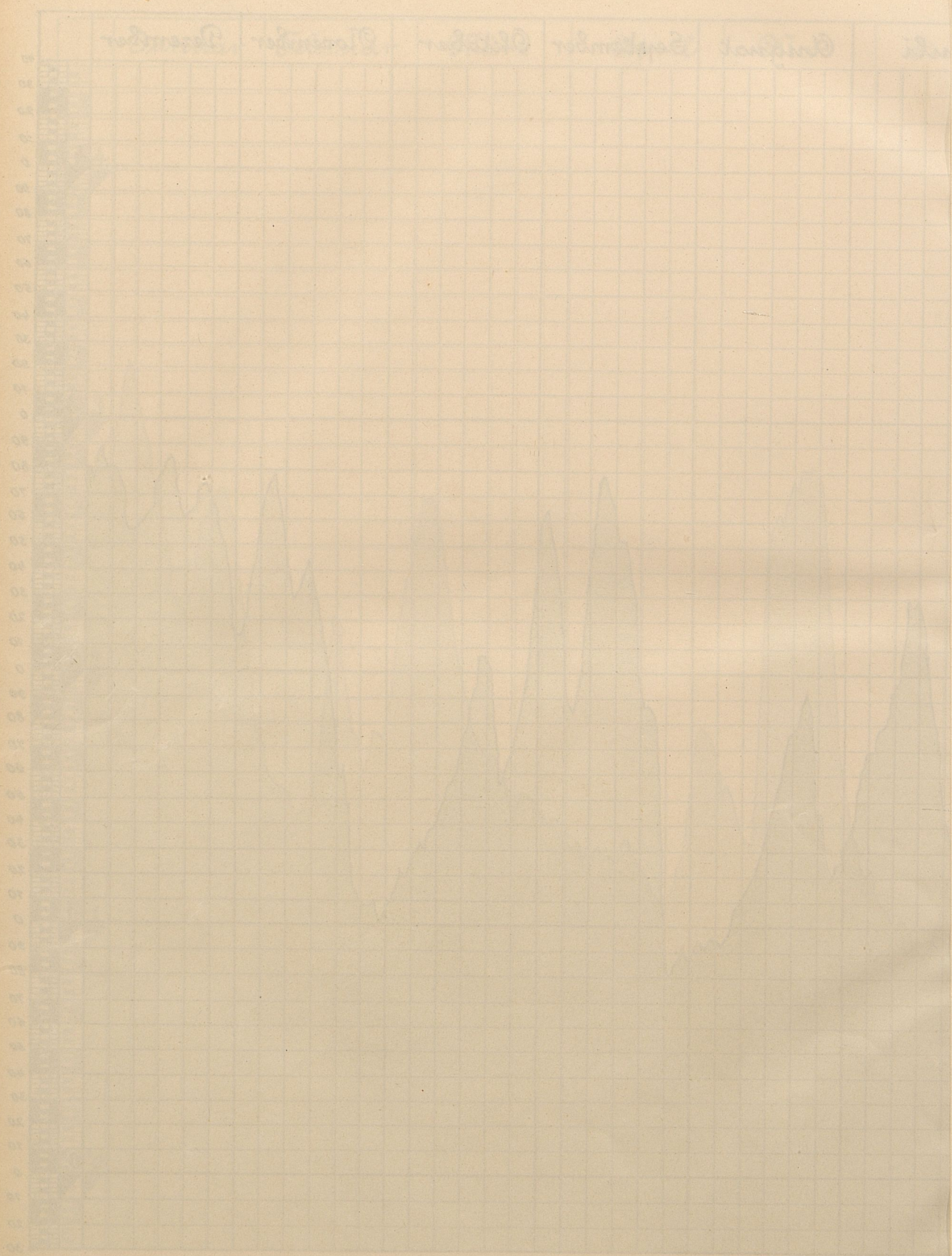
Graphische Darstellung

des Elbewasserstandes in Magdeburg

im Jahre 1910.

Aufgenommen nach dem Magdeburger Pegel.











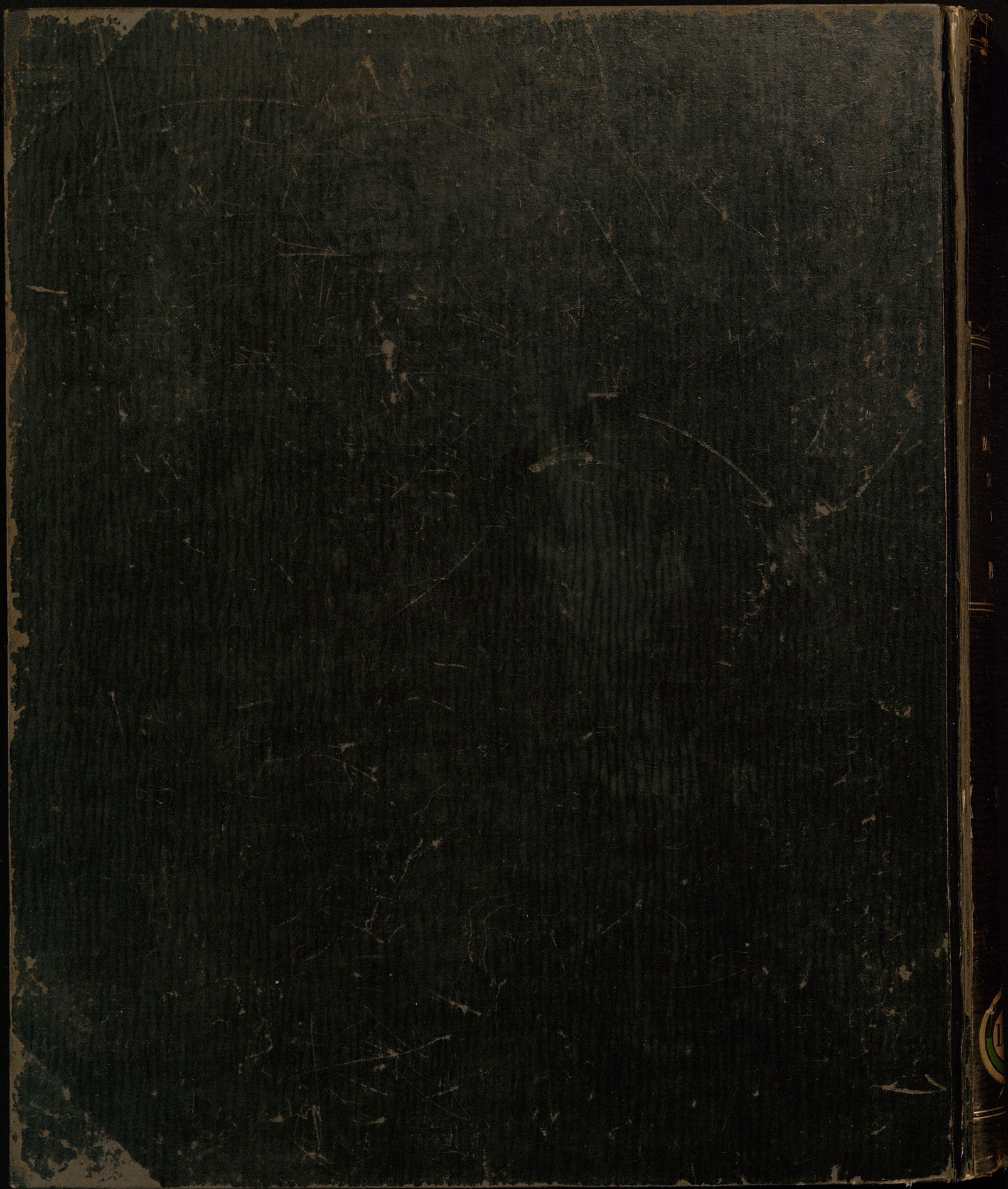
Lc 2100^c

4^o

ULB Halle
007 534 353

3







Bericht

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

in

Magdeburg

für das Jahr 1910.

1910: 149

