



Bericht

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

in

Magdeburg

— für das Jahr 1903. —





Bericht

des

Vereins zur Förderung der Elbeschifffahrt

in

Magdeburg

für das Jahr 1903.

1908. 3758



Inhalts-Verzeichnis.

	Seite
I. Wasserstand und wirtschaftliche Verhältnisse	3
II. Behördliche Bekanntmachungen und Polizei-Verordnungen:	
1. Neue Behörde für die Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen	4
2. Einschaltung eines §. 37 a in die Strompolizeivorschriften für die Märkischen Wasserstraßen	5
3. Polizei-Verordnung, betreffend den Schiffs- und Floßverkehr am linken Elbufer bei Torgau	6
4. Polizei-Verordnung, betreffend die Versorgung bewohnter Flußfahrzeuge in Hamburg mit Trinkwasser	7
5. Tarif für den Bösch- und Ladeplatz an der fiskalischen großen Fähranstalt bei Mühlberg	7
6. Tarif für den Bösch- und Ladeplatz der Prettin-Annaburger Kleinbahn-Aktiengesellschaft zu Prettin a. Elbe	8
7. Tarif für die städtischen Bösch- und Ladeplätze zu Schönebeck a. E.	9
8. Tarif für den Bösch- und Ladeplatz der Gemeinde Salbte a. Elbe	9
9. Tarif für die Benutzung der städtischen Ufer- und Hafenanlagen zu Magdeburg-Neustadt	10
10. Tarif für die Benutzung des am rechten Ufer des Plauer-Kanals zwischen km 15,5 bis 15,8 bei Genthin belegenen öffentlichen Ladeplatzes	13
11. Betriebszeiten an den Schleusen des Plauer- und Zhle-Kanals	14
12. Anstellung von Schiffahrtsausschauern im Bereiche der Märkischen Wasserstraßen	15
13. Aufforderung zur Eichtung der Schiffe	15
III. Schifferschulen	16
IV. Rechnungsergebnisse der Schiffahrts-Berufsgenossenschaften	16
V. Eingabe an den Reichstag wegen Aufhebung des §. 34 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes (Reservefondszuschläge)	17
VI. Vereinsangelegenheiten	19
VII. Rechnungsabluß	21
VIII. Mitgliederverzeichnis	24
IX. Nachweisung des Tageswasserstandes in Magdeburg im Jahre 1903	27
X. Graphische Darstellung des Wasserstandes in Magdeburg im Jahre 1903	29

Über das Jahr 1903 erstatten wir nachstehenden Bericht:

I. Wasserstand und wirtschaftliche Verhältnisse.

Beim Jahresanfang war die Elbe eisfrei, ein Zustand, der bis Mitte Januar anhielt. Am 15. Januar stellte sich infolge des eingetretenen Frostes Eisgang ein, der jedoch nur von kurzer Dauer war. Die Aufnahme des Verkehrs erfolgte nach einer Bekanntmachung der Elbeschiffahrtsgesellschaften am 12. Februar und trat auch bis zum Jahreschluß keine Unterbrechung ein. Durch Bekanntmachung vom 21. Dezember 1903 hoben die Schiffahrtsgesellschaften mit Wirkung ab 24. Dezember den regelmäßigen Verkehr auf, da die Zeit zu weit vorgeschritten war, um noch einen belangreichen Güterverkehr zu erhoffen. Die Betriebsdauer erstreckte sich mithin vom 12. Februar bis 24. Dezember, somit auf 315 Tage gegen 267 Tage im Jahre 1902.

Der Wasserstand war in den Monaten Januar bis einschließlich Mai und vom 10. Oktober bis Jahreschluß ein günstiger, da er in dieser Zeit über 1 m betrug. Aber auch die Monate Juni bis Oktober verzeichneten noch Wasserstände, die wohl eine Beschränkung der Ausnutzung der vollen Ladungsfähigkeit der Schiffe im Gefolge hatten, aber immerhin die Möglichkeit boten, einen geregelten Schiffahrtsverkehr ohne Schwierigkeiten aufrecht zu erhalten.

In freier Schiffahrtsperiode verzeichneten wir den höchsten Wasserstand am 28. Februar mit + 2,40 und am 1. Dezember mit + 2,98, den niedrigsten Wasserstand am 11. Juli mit + 0,40, nach dem Magdeburger Pegel gemessen.

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

Magdeburger Pegel.			Magdeburger Pegel.		
	1903	1902		1903	1902
Januar	+ 2,07	+ 2,81	Juli	+ 0,74	+ 1,14
Februar	+ 1,80	+ 1,87	August	+ 0,91	+ 0,95
März	+ 1,67	+ 1,96	September	+ 0,78	+ 0,93
April	+ 1,47	+ 2,37	Oktober	+ 1,16	+ 0,93
Mai	+ 1,57	+ 1,62	November	+ 1,40	+ 0,72
Juni	+ 0,84	+ 1,52	Dezember	+ 2,12	+ 1,34

Wenn sich das wirtschaftliche Ergebnis aus dem Betriebe im abgelaufenen Jahr etwas günstiger gestaltet hat als im Jahre 1902, so findet diese Tatsache ihren Grund allein darin, daß im Berichtsjahr des freien Wassers wegen die Schiffahrt bis zum Jahreschluß unbehindert ausgeübt werden konnte, somit die Betriebsperiode eine recht ausgiebige war, während im Jahre 1902 der Mitte November eingetretene Frost das Geschäft plötzlich lahm gelegt hatte.

Die Frachtverhältnisse haben im Jahre 1903 gegen das Vorjahr keine Änderung gezeigt, so daß auch das Berichtsjahr einen lohnenden Verdienst nicht aufweisen wird.

Das seit der Aufhebung des Kartells der Schiffahrtsgesellschaften zu Tage getretene Bestreben, möglichst viele auf Zeit weit hinausliegende Schlüsse zu machen, ließ eine Gesundung des Frachtenmarktes nicht aufkommen. Dazu kam die nicht zu erzielende Einigkeit der Privatschiffahrt, sich zu Genossenschaftsverbänden zusammenzuschließen. Alle diese Faktoren vereitelten eine Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse. Unter diesen Verhältnissen war es natürlich, daß unter den Schiffahrtsgesellschaften wieder Verhandlungen angebahnt wurden, die auf ein gemeinsames Schleppabkommen abzielten. Während diese Verhandlungen noch im Gange waren, vollzog sich, für die allgemeine Schiffahrt unerwartet, ein Zusammengehen der drei größten am Elbeverkehr beteiligten Gesellschaften, der „Kette“, deutsche Elbschiffahrts-Gesellschaft, der Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft vereinigter Elbe- und Saale-Schiffer und der Oesterreichischen Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Über die Wirkungen, welche dieser Zusammenschluß für den gesamten Elbeverkehr haben kann, uns schon jetzt auszulassen, müssen wir uns versagen. Zugegeben muß werden, daß durch die Zusammenlegung der Betriebe, durch die Ausschaltung nicht mehr leistungsfähiger Dampfkraft und durch sonstige Vereinfachungen der nunmehr zentralisierten Verwaltung sowie durch einheitliches Handeln bei Frachtabschlüssen auf Zeit, nicht nur Ersparnisse erzielt werden können, sondern auch der Druck der Konkurrenzbestrebungen ein weniger nachhaltiger sein wird. Vorausgesetzt muß hierbei werden, daß die neben den Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.-G. bestehenden Gesellschaften eine Grundlage für ein ersprießliches Nebeneinanderarbeiten finden und die Privatschiffahrt in geschlossenen Verbänden sich den jetzt geschaffenen Verhältnissen anzupassen vermag.

II. Behördliche Bekanntmachungen und Polizei-Verordnungen.

An behördlichen Bekanntmachungen und Polizei-Verordnungen, die in Hinsicht auf die Schiffahrt im Jahre 1903 erlassen worden sind, führen wir die Nachstehenden auf:

1. Neue Behörde für die Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen.

Allerhöchster Erlaß:

Auf Ihren Bericht vom 24. Oktober d. Js. will Ich genehmigen, daß die bisher von dem Regierungs-Präsidenten in Magdeburg auf dem Hle- und Plauer-Kanal und die von der Ministerial-Bau-Kommission und dem Polizei-Präsidenten zu Berlin auf dem außerhalb Berlins westlich der Plözenseeer Schleusen belegenen Teile des Berlin-Spandauer Schiffahrtskanals, sowie die seither schon von dem Regierungs-Präsidenten zu Potsdam auf den im Regierungsbezirk Frankfurt a. D. liegenden Wasserstraßen geführte Verwaltung der Strombau- sowie der Strom-, Schiffahrts- und Hafenpolizeiangelegenheiten dem Regierungs-Präsidenten in Potsdam übertragen wird.

Neues Palais, den 3. November 1902.

gez. **Wilhelm R.**

gegengez. *Fehr. v. Rheinbaben, v. Podbielski, Fehr. v. Hammerstein, Müller, Budde.*

An den Minister der öffentlichen Arbeiten, den Finanzminister,
den Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten,
den Minister des Innern und den Minister für
Handel und Gewerbe.

Vorstehende Allerhöchste Ordre wird mit dem Hinzufügen veröffentlicht, daß vom 1. April 1903 ab die Verwaltung der Strom-, Schiffsfahrts-, Flößerei- und Hafenpolizei auf dem Hle- und Plauer-Kanal auf den Herrn Regierungs-Präsidenten in Potsdam übergehen und die königliche Wasserbauinspektion in Genthin von dem gleichen Zeitpunkte ab als Vertreter des genannten Herrn Regierungs-Präsidenten fungieren wird.
Magdeburg, den 24. März 1903.

Der Regierungs-Präsident.

Unter Bezugnahme auf den Allerhöchsten Erlaß vom 3. November 1902, den ich im Amtsblatt der königlichen Regierung zu Potsdam Jahrgang 1903 Stück 4 Seite 29 unter dem 13. Januar d. Js. bekannt gemacht habe, bringe ich hiermit zur öffentlichen Kenntnis, daß am 1. April d. Js. eine besondere „Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen“ in Potsdam neu errichtet und mir unterstellt worden ist. Diese Verwaltung ist zuständig für die Strombau-, Strom-, Schiffsfahrts- und Hafenpolizei-Angelegenheiten auf allen preussischen Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder in den Regierungsbezirken Potsdam, Frankfurt a. O. und Magdeburg mit Ausnahme der Berliner Wasserstraßen zwischen den Schleusen Charlottenburg und Plönsensee einerseits und der oberen Weichbildgrenze von Berlin in der Nähe der Treptower Eisenbahnbrücke andererseits.

Als Strombaudirektor für die technische Leitung der neuen Verwaltung ist mir der Ober- und Geheime Baurat Teubert überwiesen.

Alle die märkischen Wasserstraßen betreffenden Anträge, Gesuche u. s. w. sind an mich unter der Aufschrift „An den Regierungs-Präsidenten als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen“ zu richten.
Potsdam, den 22. April 1903.

Der königliche Regierungs-Präsident
als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen.
gez. von Moltke.

2. Einschaltung eines §. 37 a in die Strompolizeivorschriften für die Märkischen Wasserstraßen.

Auf Grund der §§. 138 und 139 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G. S. S. 195 u. f.) sowie des Allerhöchsten Erlasses vom 3. November 1902 über die anderweite Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen (Amtsblatt Stück 4 von 1903 Seite 29) und — soweit im Regierungsbezirk Potsdam belegene Wasserstraßen in Betracht kommen — unter Zustimmung des Bezirksausschusses wird für die dem Regierungspräsidenten in Potsdam unterstellten Märkischen Wasserstraßen die nachstehende Strom- und Schiffsfahrtspolizeiverordnung erlassen:

Zwischen §. 37 und 38 der Strom- und Schiffsfahrtspolizeiverordnung für die dem Regierungspräsidenten in Potsdam unterstellten Wasserstraßen vom 17. Januar 1896 (Sonderausgabe des Amtsblattes vom 3. Februar 1896) wird nachstehender §. 37 a eingeschaltet:

§. 37 a.

Ausweise über die Herkunft der Schiffe.

Die Schiffsführer solcher Fahrzeuge von mehr als 30 t Tragfähigkeit, welche von den Vorschriften des am 1. Januar 1903 in Kraft getretenen neuen Abgabentarifs vom 16. Juni 1902 und der Ausfuhrungsbestimmungen vom 27. November 1902 (vergl. §§. 11, 12, 13, 23) nicht betroffen werden, insbesondere derjenigen Schiffe, welche noch keine Schiffsfahrtsabgabenebestelle durchfahren haben, sowie die Führer neugebauter Schiffe müssen im Besitz einer von dem nächsten Stromaufsichtsbeamten, Schleusenmeister oder von der Ortspolizeibehörde ausgestellten Bescheinigung über die Herkunft der Schiffe sein. Diese Bescheinigung vertritt bis zur Durchfahung der ersten Abgabenebestelle die Stelle des Ausweises im Sinne der §§. 11 und folgende der Ausführungsbestimmungen vom 27. November 1902. Die



Schiffsführer der vorbezeichneten Fahrzeuge, welche nach dem 31. Mai d. Js. ohne einen solchen Ausweis betroffen werden, verfallen, sofern nicht nach den bestehenden Gesetzen höhere Strafen verwirkt sind, in eine Geldstrafe bis zu 60 M. oder im Falle des Unvermögens in verhältnismäßige Haft. Diese Bestimmung findet keine Anwendung für die Strecken von der Elbe, von der Oder und von der Mecklenburgischen Grenze bis zur ersten Hebestelle auf die in dieser Richtung fahrenden oder in diesen Strecken liegenden Schiffe.

Potsdam, den 14. April 1903.

Der Regierungs-Präsident
als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen.
gez. von Moltke.

3. Polizei-Verordnung, betr. den Schiffs- und Floßverkehr am linken Elbufer bei Torgau.

Auf Grund des §. 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 — Gesetz-Sammlung S. 195 ff. — verordne ich hierdurch folgendes:

§. 1. Am linken Torgauer Elbufer vom Kalkofen abwärts bis zur Mündung des Unterhafens (600 m oberhalb bis 450 m unterhalb der Chausséebrücke) dürfen nur Fahrzeuge anlegen oder zu Anker gehen, die daselbst beladen oder entladen werden sollen, sowie Fahrzeuge, die in den Hafen einlaufen wollen oder ihn verlassen haben.

Das Anlegen von Flößen ist dort nicht gestattet.

§. 2. Die Fahrzeuge dürfen nur in einer Reihe an dem vorbezeichneten Ufer liegen und zwar derart gestreckt, daß der Hintersteven des oberhalb belegenen den Vordersteven oder die Kasse des folgenden Fahrzeugs nicht überragt.

Die Einfahrt zum Hafen, sowie das Ufer von 40 m oberhalb bis 150 m unterhalb der Chausséebrücke darf mit Fahrzeugen nicht belegt werden.

Für die den Buhnenzwischenraum unterhalb der Hafenumündung benutzenden Fischerkähne muß entweder an dem oberen oder dem unteren Ende des Zwischenraums eine 10 m weite Öffnung zum Ein- und Ausfahren frei gelassen werden.

§. 3. An der Uferstrecke von der Mündung des Unterhafens bis zum Deckwerk oberhalb der Eisenbahnbrücke dürfen keine Fahrzeuge, sondern nur Flöße anlegen, die daselbst ausgeschleppt werden sollen. Die Gesamtbreite dieser Flöße darf 12,6 m nicht überschreiten.

§. 4. Jedes Fahrzeug oder Floß, welches den städtischen Anstadeplatz benutzen will, ist vor dem Anlegen dem Platzpächter oder Ufermeister anzumelden und hat sodann unter Beachtung der durch diese Polizei-Verordnung gegebenen Vorschriften den ihm bei der Anmeldung angewiesenen Liegeplatz einzunehmen, welcher nur mit Genehmigung der Meldestelle verändert werden darf.

§. 5. Das Aus- und Einladen der Fahrzeuge oder das Ausschleppen der Flöße ist in der von der Meldestelle vorgeschriebenen Frist zu bewirken.

Sobald ein Fahrzeug entladen oder dem bestehenden Wasserstande entsprechend vollgeladen ist, oder sobald die Ent- oder Beladung nach dem Ermessen des Platzpächters oder Ufermeisters unterbrochen werden muß, ist auf Erfordern der letzteren das Fahrzeug sofort vom Liegeplatz zu entfernen.

§. 6. Die Fahrzeuge und Flöße sind möglichst nahe an das Ufer zu legen und gehörig zu befestigen. Schiffsgeräte dürfen über die Borde des Fahrzeuges oder über das Floß nicht hinausreichen.

§. 7. Auf jedem vor dem Torgauer Ufer liegenden Fahrzeuge oder Floße muß mindestens ein Mann stets anwesend sein, welcher bei etwaiger Abwesenheit des Schiffsführers denselben zu vertreten hat.

§. 8. Das Reinigen oder Ausräumen der Fahrzeuge darf an den Liegeplätzen nicht vorgenommen werden, auch ist das Auswerfen von Asche oder Unrat daselbst verboten.

§. 9. Deckbretter, Masten und andere Ausstattungsgegenstände der Fahrzeuge oder Flöße dürfen nur an den dazu angewiesenen Orten niedergelegt werden.

- 2. Angefangene Erhebungseinheiten gelten als voll.
- 3. Der Abgabebetrag wird auf volle 10 Pf. nach oben abgerundet.

Befreiungen.

Güter — einschließlich der Floßhölzer —, welche dem Könige, dem Preussischen Staat oder dem Deutschen Reiche gehören oder ausschließlich für deren Rechnung befördert werden, sind vom Ufer- und Lagergelde befreit.

Dieser Tarif tritt vom Tage der Veröffentlichung im Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Merseburg ab in Kraft.

Berlin, den 31. August 1903.

Der Finanzminister. Der Minister der öffentlichen Arbeiten.
 S. B.: gez. Dombois. S. B.: gez. Schulz.

6. Tarif

für den Lösch- und Ladeplatz der Pretzin-Annaburger Kleinbahn-Aktiengesellschaft zu Pretzin an der Elbe.

Es sind zu zahlen:

A. Ufergeld

für das Ein- oder Ausladen von:

- 1. Steinen, Hölzern, Sand und Kies für das Kubikmeter 15 Pf.
- 2. anderen Gütern für 100 kg 2 "

B. Lagergeld

für das Lagern im Freien:

- 1. von aus dem Schiff ausgeladenen Gütern für jeden Tag und jedes Quadratmeter belegte Fläche und zwar vom 3. Tage nach dem Tage der Ausladung ab 2 "
- 2. von in das Schiff einzuladenden Gütern und zwar von dem der Anlieferung nächstfolgenden Tage ab:
 - a) wenn nach Gewicht eingelagert wird, für jeden Zeitraum von 30 Tagen und je 100 kg 4 "
 - b) andernfalls für jeden Tag und jedes Quadratmeter belegte Fläche 2 "

Zusätzliche Bestimmungen.

- 1. Für die Gesamtheit der gelöschten und der eingeladenen Güter ist mindestens 1 M. von jedem Fahrzeug an Ufergeld zu zahlen.
- 2. Angefangene Tarifeinheiten gelten bei der Abgabeberechnung als voll. Unter „Tag“ wird ein Zeitraum von 24 Stunden verstanden.

Befreiung.

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

Dieser Tarif tritt mit dem vierzehnten Tage nach Ablauf desjenigen Tages in Kraft, an welchem die seine Veröffentlichung enthaltende Nummer des Regierungs-Amtsblattes ausgegeben worden ist.

Berlin, den 22. Februar 1903.

Der Finanzminister. Der Minister der öffentlichen Arbeiten.
 S. A.: gez. Dr. Fehre. S. A.: gez. Schulz.



7. Tarif

für die städtischen Lös- und Ladeplätze zu Schönebeck an der Elbe.

Es ist zu zahlen:

I. Ufergeld

für das Ein- oder Ausladen von

- 1. Steinen, Hölzern, Sand und Kies für das Kubikmeter 15 Pf.
- 2. anderen Gütern für 100 kg 2 "

II. Lagergeld

für das Lagern im Freien

- 1. von aus dem Schiff ausgeladenen Gütern für jeden Tag und jedes qm belegte Fläche 2 "
- 2. von in das Schiff einzuladenden Gütern und zwar von dem der Anlieferung nächstfolgenden Tage ab
 - a) wenn nach Gewicht eingelagert wird, für jeden Zeitraum von 30 Tagen und je 100 kg 4 "
 - b) anderenfalls

für jeden Tag und jedes qm belegte Fläche 2 "

Zusätzliche Bestimmungen.

- 1. Für die Gesamtheit der gelöschten und der eingeladenen Güter ist mindestens 1 M. von jedem Fahrzeug an Ufergeld zu zahlen.
 - 2. Ungefangene Tarifeinheiten gelten bei der Abgabeberechnung als volle Einheit.
- Unter „Tag“ ist ein Zeitraum von 24 Stunden zu verstehen.

Befreiungen.

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

Dieser Tarif tritt mit dem 14. Tage nach dem Tage seiner Bekanntmachung durch das Amtsblatt der Königlichen Regierung in Magdeburg in Kraft; gleichzeitig verliert der Tarif für den Lös- und Ladeplatz an der Baderstraße zu Schönebeck vom 16. Dezember 1900 — N.-Bl. 1901 S. 33 — seine Gültigkeit.

Berlin, den 9. Februar 1903.

Der Finanzminister.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

Im Auftrage: gez. Dr. Fehre.

Im Auftrage: gez. Schulz.

8. Tarif

für den Lös- und Ladeplatz der Gemeinde Salbke a. d. Elbe.

Es ist zu zahlen:

I. Ufergeld

für das Ein- oder Ausladen von

- 1. Bruchsteinen, Hölzern, Sand und Kies für das Kubikmeter 15 Pf.
- 2. Mauersteinen für 1000 Stück 25 "
- 3. anderen Gütern für 100 kg 2 "

II. Lagergeld

für das Lagern im Freien, soweit die Lagerflächen von der Gemeinde Salbke oder dem Pächter nicht für andere Zwecke nicht gebraucht werden,

- 1. von aus dem Schiff ausgeladenen Gütern für jeden Tag und jedes Quadratmeter belegte Fläche 2 Pf.
 - 2. von in das Schiff einzuladenden Gütern und zwar von dem der Anlieferung nächstfolgenden Tage ab
 - a) wenn nach Gewicht eingelagert wird, für jeden Zeitraum von 30 Tagen und je 100 kg 4 "
 - b) anderenfalls
- für jeden Tag und für jedes Quadratmeter belegte Fläche 2 "



Zusätzliche Bestimmungen.

1. Für die Gesamtheit der gelädeten und der eingeladenen Güter ist mindestens 1 Mk. von jedem Fahrzeuge an Ufergeld zu zahlen.

2. Angefangene Tarifeinheiten gelten bei der Abgabeberechnung als volle Einheit. Unter „Tag“ ist ein 24 stündiger Zeitraum zu verstehen.

Befreiungen.

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

Dieser Tarif tritt mit dem 14. Tage nach Ablauf desjenigen Tages in Kraft, an welchem die seine Veröffentlichung enthaltende Nummer des Amtsblattes der Königlichen Regierung zu Magdeburg ausgegeben worden ist.

Berlin, den 24. Juli 1903.

Der Finanzminister.
Im Auftrage: gez. Dr. Fehre.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.
Im Auftrage: gez. von Doemming.

9. Tarif

für die Benutzung der städtischen Ufer- und Hafenanlagen zu Magdeburg-Neustadt.

§ 1. Es sind zu entrichten:

I. für die Benutzung des Hafens zum Winterlager:

	Für die ganze Winterliegezeit		Für die tageweise Bergungsdauer							
			bis zum 15. Tage für jeden Tag		vom 16. bis zum 30. Tage für jeden Tag		vom 31. bis zum 45. Tage für jeden Tag		vom 46. Tage an für jeden Tag	
	M	⊄	M	⊄	M	⊄	M	⊄	M	⊄
A. von Schraubendampffähnen, Segelschiffen oder Schleppfähnen für je 25 Tonnen Tragfähigkeit	5	—	—	12	—	10	—	7	—	5
B. für ein Kettenschiff	110	—	2	75	2	20	1	38	1	10
C. für Dampfschiffe ausschließlich der Schraubendampffähne und der Kettenschiffe										
a. bis 100 qm des benutzten Flächenraums	40	—	1	—	—	80	—	50	—	40
b. über 100 bis 300 qm des benutzten Flächenraums	100	—	2	50	2	—	1	25	1	—
c. über 300 bis 600 qm des benutzten Flächenraums	120	—	3	—	2	40	1	50	1	20
d. über 600 qm des benutzten Flächenraums	150	—	3	75	3	—	1	80	1	50
D. für Boote und Handfähne, Flöße, Fähr- und Baggerprahme, Maschinen- und Brückenpontons, Badeschiffe und ähnliche Fahrzeuge für je 10 qm der von ihnen benutzten oder durch sie der Benutzung durch andere Fahrzeuge entzogenen Fläche . .	2	—	—	5	—	4	—	3	—	2

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



II. für die Benutzung des Hafens außerhalb der Winterliegezeit.

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

III. Ufergeld.

A. von Gütern aller Art, welche in Mengen von weniger als 5000 kg ein- oder ausgeladen werden,	für je 100 kg	3 Pf.
— mindestens aber 30 Pf. für jede Aus- oder Einladung —.		
B. von Gütern, welche in Mengen von 5000 kg und mehr ein- oder ausgeladen werden und zwar:		
1. von Gütern aller Art, soweit sie nicht nachstehend besonders bezeichnet sind,	für je 100 kg	1 "
2. von Borke, Dünger, Heu, Kartoffeln, Kohl, Obst, Rüben, Stroh und Zwiebeln,	für je 100 kg	2 "
3. von Baggerland, Ziegelerde, Bruchsteinen (Blöcher I u. II und Mosaiksteinen)	für je 100 kg	1/2 "
4. von Holz		
a) Brennholz	für das rm	4 "
b) geschnittenen und beschlagenen Balken, Kantholz und Nutzholz, tannenen und kiefernen Brettern und Bohlen, Stollen und Latten, geschnittenen Faßtäben (vgl. Abs. e, f, g, h und l)	für das cbm	16,5 "
	oder für je 100 kg	3 "
c. geschnittenen Blöcken und Rundholz nach Blockmaß	für das cbm	13 "
d. Rundhölzer:		
bis 15 m Länge und über 25 bis 31 cm Zapfstärke	das Stück	10 "
bis 15 m Länge und über 20 bis 25 cm Zapfstärke	" "	8 "
über 11 bis 15 m Länge und über 13 bis 20 cm Zapfstärke	" "	7 "
über 10 bis 11 m Länge und über 13 bis 20 cm Zapfstärke	das Hundert	3,50 M.
über 8 bis 10 m Länge und über 13 bis 20 cm Zapfstärke	" "	2,50 "
bis 8 m Länge und über 13 bis 20 cm Zapfstärke	" "	1,25 "
e. gehobelten Brettern und Leisten	das cbm	20 Pf.
f. unbesäumten Schalbrettern von 4,5 m Länge	das Hundert	17 "
	in anderen Längen nach Verhältnis.	
g. Grubenschwarten		
von 1,5 m Länge	" "	10 "
	in anderen Längen nach Verhältnis.	
h. Wöttcherschalen		
von 1 m Länge	" "	7 "
	in anderen Längen nach Verhältnis.	
i. Felgen	" "	15 "
k. Speichen	" "	5 "
l. Stabholz (abgesehen von den Faßtäben unter b)	" "	25 "
m. Stangen	" "	25 "
n. Bohnenstangen	" "	5 "
zu B.: für jede Aus- oder Einladung jedoch mindestens		1,50 M.



IV. Lagergeld

von Gütern, welche auf dem Hafenvorlande nach dem Ablauf der auf die Entladung folgenden Woche lagern, für das qm der von ihm belegten Fläche und für jede folgende Woche . . . 5 Pf.

V. Krangelgeld

- 1. für die Benutzung der Krane von 1,5 Tonnen Tragfähigkeit:
 - a. von Gütern aller Art, welche in Mengen von weniger als 5000 kg versendet werden für je 100 kg 10 „
 - mindestens aber 1 M. —
 - b. von Gütern aller Art, welche in Mengen von mindestens 5000 kg versendet werden und zwar:
 - von Holz für das cbm 40 „
 - oder für je 100 kg 5 „
 - von anderen Gütern „ „ 100 „ 3 „
 - mindestens aber 5 M. —
- 2. für die Benutzung des Kranes von 21 Tonnen Tragfähigkeit von Gütern aller Art, deren Einzelgewichte:
 - a. weniger als 7000 kg beträgt für je 100 kg 6 „
 - mindestens aber 5 M. —
 - b. 7000 kg oder mehr, aber weniger als 14000 kg beträgt . . . „ „ 100 „ 15 „
 - c. 14000 kg oder mehr beträgt „ „ 100 „ 25 „

Anmerkung zu V. In dem Krangelde ist die Gebühr für den Kranführer enthalten; weitere Arbeitskräfte werden nur gegen besondere Vergütung gestellt.

VI. Wiegegebühren

- 1. für die Benutzung der Dezimalwagen
 - a. von Gütern aller Art, welche in Mengen von weniger als 5000 kg gewogen werden für je 100 kg 3 Pf.
 - mindestens aber 30 Pf. für jede Verwiegung —,
 - b) von Gütern aller Art, welche in Mengen von 5000 kg und darüber gewogen werden für je 100 kg 1 „
 - mindestens aber 1 M. 50 Pf. für jede Verwiegung —,
- 2. für die Benutzung der Fuhrwerkswagen „ „ 100 „ 1 „
 - mindestens aber 50 Pf. für jede Fuhr —,
- 3. für die Benutzung der Geleiswagen
 - a) für jeden Wagen 1 M.
 - b) von denjenigen Firmen pp., welche sich verpflichten, ihre gesamten Transporte wiegen zu lassen, für jeden Wagen 50 Pf.

Anmerkung zu VI. In den Sätzen zu 2 und 3 ist die Gebühr für den Wiegemeister mit enthalten.

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

(2.) Als Winterhafen gilt außer der Wasserfläche des Hafenbeckens auch die Hafeneinfahrt bis zu ihrer Mündung in die Elbe.

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

§. 4. (1.) Während des Zeitraumes vom 1. Dezember bis 15. März hat jeder Führer eines Schiffsfahrzeuges oder Floßes bis zum Schlusse des zweiten Werktages nach dem Tage des Einlaufens in den Hafen, sofern er nicht auf Grund der Bestimmungen des §. 5 Abgabefreiheit beansprucht, der Abgabenstelle zu erklären, ob er die Abgabe für die ganze Winterliegezeit ohne Rücksicht auf die Dauer des Aufenthaltes

II. Lagergeld

für das Lagern von Gütern auf dem Platze über 24 Stunden hinaus für das Quadratmeter der beanspruchten Fläche und je 7 Tage 1 Pf.

Zusätzliche Bestimmungen.

1. Angefangene Erhebungseinheiten werden für voll gerechnet und die Gebühren auch für Mengen von weniger als 3 Tonnen erhoben.
2. Maßgebend für die Einreihung der Güter in die verschiedenen Güterklassen ist das dem Tarif für die Schiffsabgaben und Flößereiabgaben auf den Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder jeweilig zu Grunde liegende Güterverzeichnis.

III. Befreiungen.

Befreit von den Abgaben sind Güter, einschließlich des Floßholzes, und Fahrzeuge, welche dem Könige, dem Preussischen Staate oder dem Deutschen Reiche gehören oder ausschließlich für deren Rechnung befördert werden.

Dieser Tarif tritt am 1. September d. Js. in Kraft.

Berlin, den 3. August 1903.

Der Finanz-Minister.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

Im Auftrage: gez. Dr. Fehre.

In Vertretung: gez. Schulz.

II. Betriebszeiten an den Schleusen des Plauer- und Ihle-Kanals.

I. Der regelmäßige Betrieb dauert

- a) in der Zeit vom Anfang April bis Ende September von 3 Uhr morgens bis 10 Uhr abends;
- b) in der Zeit vom Anfang Oktober bis Ende März von 5 Uhr morgens bis 9 Uhr abends.

II. Die Betriebszeit wird abgekürzt oder der Betrieb vorübergehend ganz eingestellt, wenn Frost, Unfälle oder dringende Ausbesserungsarbeiten dies erfordern.

Auch tritt bei großer Dunkelheit oder sehr unsichtigem Wetter eine Verkürzung ein.

III. Wenn bei starkem Schiffsandrang eine Verlängerung der täglichen Betriebszeit von dem Wasserbauinspektor in Genthin angeordnet wird, so müssen die Schiffer sich dieser Anordnung fügen; wenn sie sich weigern, durchzuschleusen, werden sie im Schleusenrange um 12 Stunden zurückgestellt.

IV. Personendampfer und Schiffe mit leicht verderblicher Ladung (Fische, Obst u. s. w.) dürfen mit besonderer Genehmigung auch außerhalb der vorgeschriebenen Betriebszeit befördert werden. Weitere Ausnahmen behalte ich mir vor.

V. An Sonn- und Festtagen ruht der Betrieb von 8 bis 2 Uhr und von 6 Uhr abends ab. Ausnahmen finden statt:

- a) bei Personendampfschiffen, welche nach einem dem Wasserbauinspektor in Genthin eingereichten Fahrplane sich auf regelmäßiger Fahrt befinden, oder deren Ankunftszeit vor der Schleuse spätestens am vorhergehenden Tage dem Schleusenmeister schriftlich angezeigt ist. Diese gehen den unter b) bezeichneten Fahrzeugen vor und müssen möglichst ohne Aufenthalt durchgeschleust werden.
- b) bei folgenden Fahrzeugen, wenn sie spätestens eine halbe Stunde vom Beginn der Ruhezeit vor der Schleuse tatsächlich eingetroffen sind, vorausgesetzt, daß der Schleusenmeister sofort erjucht worden ist, die Schiffe noch durchzuschleusen zu lassen:

1. Personendampfschiffe auf nicht fahrplanmäßiger Fahrt, welche nicht am Tage vorher angemeldet wurden;
2. Fahrzeuge, welche mit explosiven Stoffen befrachtet sind;
3. Fahrzeuge, Flöße und schwimmende Baugeräte der Wasserbauverwaltung, außerdem Rähne, welche zu Bauten der Wasserbauverwaltung bestimmte Baustoffe oder Geräte bringen oder holen, und Flöße, die zu solchen Bauten bestimmt sind, wenn die Führer dieser Fahrzeuge zuverlässig befunden, daß die Durchfahrt dringlich ist.

Diese Fahrzeuge schleusen unter sich in dem Range, in welche

VI. Am Neujahrs- und Karfreitage, sowie am ersten Tage d
Ostern und Pfingsten, wird überhaupt nicht geschleust. C
die Personendampfschiffe, welche nach einem dem Wasserb
Fahrplane sich auf regelmäßiger Fahrt befinden, oder de
spätestens am vorhergehenden Tage dem Schleusenmeister

VII. Diese Bekanntmachung tritt am 1. Januar 1904 in Kraft.

Potsdam, den 2. Dezember 1903.

Der Regierungs-Präsident

als Chef der Verwaltung der märkischen Wa

12. Anstellung von Schiffahrts-Aussel

Vom 1. April 1903 an sind für die Märkischen Wasserstrah



III. Schifferschulen.

Über den Unterricht in den preußischen Elbeschiffer-Fachschulen im Jahre 1902/1903 ist folgendes zu berichten:

	Klein- Wittenberg	Aken	Tangermünde	Lauenburg	Harenj
9. Dez. 1902	27. Dez. 1902	8. Dez. 1902	8. Dez. 1902	15. Dez. 1902	
5. Febr. 1903	7. Febr. 1903	22. Dez. 1902	11. Febr. 1903	6. Febr. 1903	
187	86	17	160	49	
—	69	—	139	54	
22	18	24	10	33	
—	17	—	25	15	
7	10	—	13	—	
4	10	—	13	—	
288.70	332.70	64.77	681.43		Aufgabe der Kosten fehlt, da die Schule sich aus eigenen Mitteln ohne Staatszuschuß erhalten hat.
63.00	105.00	69.00	175.00		
—	151.80	—	337.62		
225.70	75.90	—	168.81		
—	—	—	—		



V. Eingabe an den Reichstag wegen Aufhebung des §. 34 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes (Reservefondszuschläge).

Die in unserem vorjährigen Bericht zum Abdruck gebrachte Eingabe der Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft an den Reichstag wegen Aufhebung der sehr lästigen und drückenden Bestimmungen über die nach §. 34 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes bedingte Ansammlung von Reservefondsbeständen der Berufsgenossenschaften, hat einen Erfolg leider nicht gehabt, weil die Eingabe wegen des Schlußes des Reichstages gar nicht zur Behandlung gekommen ist.

Eine von dem Herrn Staatssekretär des Reichsamts des Innern dem Reichstage vorgelegte Denkschrift, in welcher die Bestrebungen der Berufsgenossenschaften auf Aufhebung des §. 34 a. a. D. als ungerechtfertigt hingestellt wurden, hat dem Verbands der Deutschen Berufsgenossenschaften Veranlassung gegeben, die Angelegenheit erneut auf dem zu Bremen am 25. September 1903 abgehaltenen Verbandstage zum Gegenstande der Beratung zu machen.



die gegenwärtige Umlage von 17,61 M. pro Kopf mit der Angelegenheit zu besetzen.

Den auf dem diesjährigen Berufsgenossenschaftstage von dem Referenten des Ausschusses erstatteten Bericht und die daran sich schließende Erörterung sowie den vom Berufsgenossenschaftstage gefaßten Beschluß erlauben wir uns ehrerbietigst nachstehend zur Kenntnis des Hohen Reichstages zu bringen.

Danach vermag der Berufsgenossenschaftstag nicht anzuerkennen, daß durch die seitens der Reichsregierung dem Reichstage vorgelegte „Denkschrift, betreffend die weitere Ansammlung von Reservefonds bei den gewerblichen Berufsgenossenschaften“ die in den Beschlüssen des Berufsgenossenschaftstages vom 17. Juni v. Js. zum Ausdruck gebrachten Bedenken gegen den §. 34 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes beseitigt oder auch nur abgeschwächt worden sind.

Die Denkschrift tritt in direkten Widerspruch zu dem von der Reichsregierung selbst früher vertretenen Standpunkt; sie führt keine Tatsachen an, die nicht bereits bei Gelegenheit früherer Beratungen ihre volle Würdigung gefunden hätten, und die darin enthaltenen Berechnungen entbehren jeder Beweiskraft, da ihre Grundlagen im Widerspruch zu den tatsächlichen Bestimmungen des Gesetzes stehen. Die Denkschrift geht von der irrigen Ansicht aus, daß der in der Reichstagskommission erörterte Antrag, den Umlagebeitrag pro Kopf der versicherten Arbeiter auf durchschnittlich 16,50 M. zu beschränken, angenommen worden sei, während in Wirklichkeit nach dem bestehenden Gesetz der durchschnittliche Umlagebeitrag im Beharrungszustand sich auf 17,61 M. stellt. Dadurch vermindern sich die aus dem Reservefonds zu entnehmenden

Zuschüsse, der Fonds wächst bis zum Beharrungszustand nicht — wie die Denkschrift berechnet — auf 693 Millionen, sondern auf mehr als das Doppelte und belastet die gegenwärtige Industrie zugunsten der Zukunft.

Der Berufsgenossenschaftstag gibt deshalb wiederholt dem dringenden Ersuchen Ausdruck, baldmöglichst auf eine Abänderung des §. 34 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes im Sinne der Wiederherstellung der früheren gesetzlichen Bestimmungen Bedacht zu nehmen.

Eines Hohen Reichstags gehorsamster

Christ. Gerhardt,

Vorsitzender des Verbandes der Deutschen Berufsgenossenschaften.

An

den Hohen Reichstag

zu

Berlin.

VI. Vereinsangelegenheiten.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde die Jahres-Hauptversammlung am 12. März, eine Vereinsversammlung am 19. Oktober abgehalten, in welchen beiden Versammlungen über folgende Gegenstände Beratungen gepflogen wurden:

1. Verbesserung der Fahrwasser-Verhältnisse bei Miegripp, in der Zollelbe bei Magdeburg und auf der Saale,
2. Über die Identifizierung der Schiffe aus Anlaß der Eichung,
3. Über die Erweiterung des städtischen Hafens in Magdeburg-Neustadt,
4. Über die Gleichstellung der Gebühren in den preussischen Winterhäfen,
5. Über Vorschläge wegen Abänderung der §§. 29 und 30 der strompolizeilichen Vorschriften,
6. Über die Frage der seitens der Eisenbahn beabsichtigt gewesenen Detarifizierung von Zucker,
7. Über die Klarstellung des Verhältnisses zwischen Schiffer (Schiffsführer) und Lotsen (Haupter) in Hinsicht auf die Haftpflicht des Schiffers.

Durch Beschluß der Jahres-Hauptversammlung wurden die Vorstandsmitglieder

Direktor Meinert=Magdeburg,

Verwaltungsdirektor Borchardt=Magdeburg

für die Wahldauer 1903—1906 zu Vorstandsmitgliedern wieder gewählt.

Satzungsgemäß scheiden in diesem Jahre aus dem Vorstande die Vorstandsmitglieder

Kommerzienrat Lonne=Magdeburg,

H. Neubert=Nienburg a. S.

aus, für welche frei werdenden Stellen die Jahres-Hauptversammlung Neuwahlen zu vollziehen haben wird. Die Ausscheidenden sind nach den Satzungen wieder wählbar.

Der Tod hat im abgelaufenen Jahr eine reiche Ernte unter den Mitgliedern unseres Vereins gehalten. Vier unserer Mitglieder, die Herren Dr. ing. E. Bellingrath=Dresden, Kommerzienrat Hennige=Magdeburg, Julius Braune=Magdeburg und Otto Seedorff=Tangermünde sind in das Jenseits abberufen worden.

Alle Verstorbenen haben sich Verdienste um den Verein und die Schifffahrt erworben. Ein ganz besonderes Verdienst, den Schifffahrtsverkehr auf der Elbe in regelmäßige Bahnen gelenkt zu haben, gebührt aber unserem verbliebenen Ehrenmitgliede Herrn Dr. ing. Bellingrath, der durch die Einführung der Kettenschifffahrt den Grundstein zu der blühenden Entwicklung des Schifffahrtsverkehrs auf der Elbe gelegt hat.

Ein bleibendes Gedächtnis wird ihm und den übrigen Verstorbenen im Kreise der Vereinsmitglieder erhalten werden.

Dem Verein gehörten am Schlusse des Jahres 1903 an:

1 Ehrenmitglied
9 Körperschaften
86 Mitglieder

Im ganzen 96 Mitglieder.

Für mehr als 25jährige treue Dienste wurden in der Jahresversammlung am 12. März den nachstehend Aufgeführten Ehrenanerkennungen zugesprochen:

Inspektor Julius Bieberstein=Dresden,
Inspektor Wilhelm Kabelitz=Niegripp,
Kapitän Johann Benecke=Lauenburg,
Kapitän Julius Herzog, Schönebeck a. E.,
Maschinist Gustav Kreuter=Roßlau,
Schiffer Karl Strauer=Langermünde,
Schiffer August Held=Kienburg a. E.

Magdeburg, im Januar 1904.

Der Vorstand.

Zonne,
Vorsitzender.

Weinert,
stellvertretender Vorsitzender.

Borchardt,
Schriftführer.



VII. Rechnungs-Abschluss

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

für

das Jahr 1903.



Debet.

Kassa-

			M.	₰
1903				
Januar	1.	An Beiträge: 10 Korporationen	300	—
"	"	" " 95 Mitglieder	570	—
"	"	" Beitritt: 1 Mitglied	3	—
Dezember	31.	" Saldo	236	91
			<hr/>	<hr/>
			1109	91

Debet.

Unterstützungs-

			M.	₰
1903				
Januar	1.	An Saldo-Vortrag	212	70
"	"	" Beitrag von W. Gerloff	10	—
			<hr/>	<hr/>
			222	70
1904				
Januar	1.	An Saldo-Vortrag	222	70



Konto.

Kredit.

			M.	S.
1903				
Januar	1.	Per Saldo-Vortrag	38	27
Dezember	31.	„ Bibliothek-Konto	31	20
„	„	„ Konto für Ehrenanerkennungen	28	—
„	„	„ Porto-Konto	73	72
„	„	„ Beiträge an 3 Vereine	68	17
„	„	„ Hauptversammlungs-Unkosten	78	50
„	„	„ Drucksachen und Geschäftsbericht	448	50
„	„	„ Konto Diverse	193	55
„	„	„ Schreibhülfe	150	—
			1109	91
1904				
Januar	1.	Per Saldo-Vortrag	236	91

fonds-Konto.

Kredit.

			M.	S.
1903				
Dezember	31.	Per Saldo	222	70
			222	70

Magdeburg, den 1. Januar 1904.

Aug. Braune sen.

Schatzmeister.



VIII. Mitglieder-Verzeichnis.

Ehrenmitglied:

Königlicher Kommerzienrat Carl Philippi-Dresden.

Vorstands-Mitglieder:

Königlicher Kommerzienrat Tonne-Magdeburg, Vereinsvorsitzender.
Direktor Meinert-Magdeburg, stellvertretender Vereinsvorsitzender.
Schiffseigner A. Neubert-Nienburg a. S.
Schiffseigner Fr. Wilh. Marquardt-Barby a. E.
Kaufmann August Braune sen.-Magdeburg, Vereinsschatzmeister.
Verwaltungs-Direktor Borchardt-Magdeburg, Vereinsschriftführer.

Corporative Mitglieder:

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

Persönliche Mitglieder:

Aken a. d. Elbe.

Aue, Wilhelm.
Merseburg, Carl.
Naumann, Gottfried.
Placke, Georg, Major d. L.
Rössler, Direktor.
Schinke, Carl.
Trawiel, Heinrich.
Venediger, Friedrich.
Zunder, Heinrich.

Alsleben a. d. Saale.

Baumeier, Paul.

Bad Elmen b. Gross-Salze.

Hünecke, Fritz.

Barby a. d. Elbe.

Nebelung, Otto.

Bittkau a. d. Elbe.

Kühle, Gustav.

Calbe a. d. Saale.

Wolter, Fr., Oberschiffer.

Dresden.

Engel, Fr., Direktor der Vereinigten
Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.-G.
Engel, Wilhelm, Schiffahrts-Direktor
der Oesterreichischen Nordwest-
Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Schneider, H.
Ulmann, Emil.

Ferchland b. Genthin.

Fangohr, Emil.

Halle a. S.

Schwarz, August.

Hamburg.

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

Kleinwittenberg a. d. Elbe.

Möbius, Heinrich.

Lauenburg a. d. Elbe.

Schernbeck, Heinrich.

Lübeck.

Dr. Siewert, Syndikus der Handels-
kammer.

Magdeburg.

Aue, Heinrich.
Baldhoff, Hermann.
Bartsch, Paul.
Bohne, Wilhelm.
Brandt, Heinrich.
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.
Höffcke, Emil, Abteilungs-Vorsteher.
Klee, Albert, Vertreter der Deutsch-
Oesterr. Dampfschiffahrt-Akt.-Ges.
Kratzenstein, Friedrich.
Krietsch, August.
Krümling, Julius.
Kühle, Gustav.
Lösche, sr., Hermann.
Lösche, jr., Hermann.
Maack, Friedrich.
Mühlstephan, Carl.
Mühlstephan, Paul.
Nordt, Emil.
Radespiel, Inspektor.
Richter, Louis, Oberschiffer.
Schmidt, August.
Schöndube, Otto.
Schütte, Johannes.
Schwarz, Wilhelm, Schiffsrevisor.
Stahlkopf, Carl.
Suhr, Heinrich.
Teege, August, Inspektor.

Niederlössnitz.

Böhmer, Carl.

Rogätz a. d. Elbe.

Blanke, Schiffsbaumeister.

Rosslau a. d. Elbe.

Kreuter, Wilhelm.
Sachsenberg, Georg,
Kommerzienrat.

Sachsenberg, Gotthard,
Kommerzienrat.
Sachsenberg, Paul.

Schönebeck a. d. Elbe.

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

Tangermünde.

Lauenroth, jr., August.
Wienecke, Wilhelm.

Wallwitzhafen.

Büchlein, G.

Westerhüsen a. d. Elbe.

Gerloff, W.

Wien.

Dr. Russ, Reichsrats-Abgeordneter.

Wittenberge.

Runge, Johannes, Königlicher
Kommerzienrat.

IX. Nachweisung des Elbe-Wasserstandes zu Magdeburg im Jahre 1903.

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	+ 2,87	+ 1,30	+ 2,38	+ 1,28	+ 1,72	+ 1,00	+ 0,67	+ 0,94	+ 0,94	+ 0,84	+ 1,18	+ 2,98	1
2	3,10	1,36	2,34	1,26	1,70	0,95	0,66	0,86	0,84	0,80	1,17	2,96	2
3	3,14	1,30	2,30	1,24	1,68	0,90	0,67	0,86	0,84	0,76	1,13	2,94	3
4	2,96	1,26	2,20	1,24	1,60	0,95	0,60	0,86	0,74	0,70	1,13	2,82	4
5	2,70	1,26	2,10	1,22	1,54	0,95	0,56	0,80	0,74	0,76	1,11	2,72	5
6	2,48	1,30	2,02	1,18	1,48	0,96	0,52	0,78	0,74	0,78	1,05	2,54	6
7	2,40	1,28	2,00	1,14	1,42	1,00	0,50	0,84	0,73	0,74	1,02	2,38	7
8	2,52	1,28	1,98	1,17	1,42	0,94	0,42	0,92	0,68	0,86	1,00	2,30	8
9	2,86	1,24	1,94	1,19	1,46	0,90	0,48	0,92	0,64	1,04	1,00	2,16	9
10	3,14	1,26	1,90	1,22	1,50	0,88	0,42	1,02	0,58	1,04	1,00	2,08	10
11	3,42	1,30	1,85	1,24	1,68	0,90	0,40	1,07	0,58	1,06	0,93	1,95	11
12	3,52	1,42	1,78	1,33	2,00	0,93	0,42	1,02	0,55	1,05	0,96	1,93	12
13	3,36	1,66	1,74	1,46	2,04	0,84	0,43	0,98	0,53	1,16	0,88	1,95	13
14	2,98	2,04	1,68	1,52	2,08	0,84	0,53	0,90	0,58	1,20	0,93	2,07	14
15	2,68	2,46	1,64	1,52	2,02	0,82	0,57	0,90	0,57	1,18	0,98	2,14	15
16	2,28	2,52	1,55	1,68	1,96	0,80	0,64	0,82	0,64	1,13	1,09	2,20	16
17	1,96	2,62	1,52	1,84	1,85	0,78	0,82	0,78	0,72	1,13	1,22	2,28	17
18	1,70	2,66	1,48	1,86	1,75	0,80	1,04	0,80	0,82	1,15	1,18	2,30	18
19	1,38	2,45	1,45	1,76	1,68	0,78	1,06	0,77	0,84	1,17	1,23	2,30	19
20	1,20	2,22	1,42	1,66	1,64	0,78	1,02	0,74	0,88	1,20	1,30	2,23	20
21	1,10	2,00	1,34	1,60	1,60	0,80	0,99	0,72	0,94	1,30	1,28	2,12	21
22	1,07	1,78	1,32	1,56	1,50	0,78	0,92	0,74	0,98	1,42	1,30	2,00	22
23	0,99	1,70	1,34	1,48	1,52	0,78	0,87	0,83	0,94	1,52	1,34	1,95	23
24	0,98	1,84	1,32	1,50	1,42	0,80	0,81	0,92	0,94	1,54	1,50	1,86	24
25	0,95	1,98	1,34	1,54	1,36	0,82	0,82	0,98	1,00	1,62	1,98	—	25
26	0,92	2,10	1,34	1,60	1,30	0,76	0,95	1,15	0,92	1,62	2,30	1,63	26
27	0,98	2,34	1,27	1,60	1,22	0,72	1,10	1,17	0,94	1,54	2,50	1,54	27
28	1,04	2,40	1,26	1,66	1,18	0,70	1,14	1,14	0,88	1,48	2,68	1,50	28
29	1,08	—	1,24	1,80	1,14	0,70	1,08	1,04	0,83	1,42	2,80	1,40	29
30	1,16	—	1,29	1,78	1,10	0,70	1,00	0,98	0,82	1,35	2,88	1,27	30
31	1,26	—	1,30	—	1,02	—	0,97	0,94	—	1,25	—	1,14	31

des Elbe-Wasserstandes zu Magdeburg im Jahre 1903.

Vergleichs der Monate

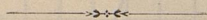
Jahr	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
1	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
2	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
3	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
4	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
5	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
6	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
7	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
8	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
9	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
10	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
11	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
12	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
13	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
14	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
15	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
16	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
17	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
18	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
19	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
20	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
21	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
22	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
23	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
24	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
25	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
26	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
27	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
28	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
29	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
30	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
31	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00

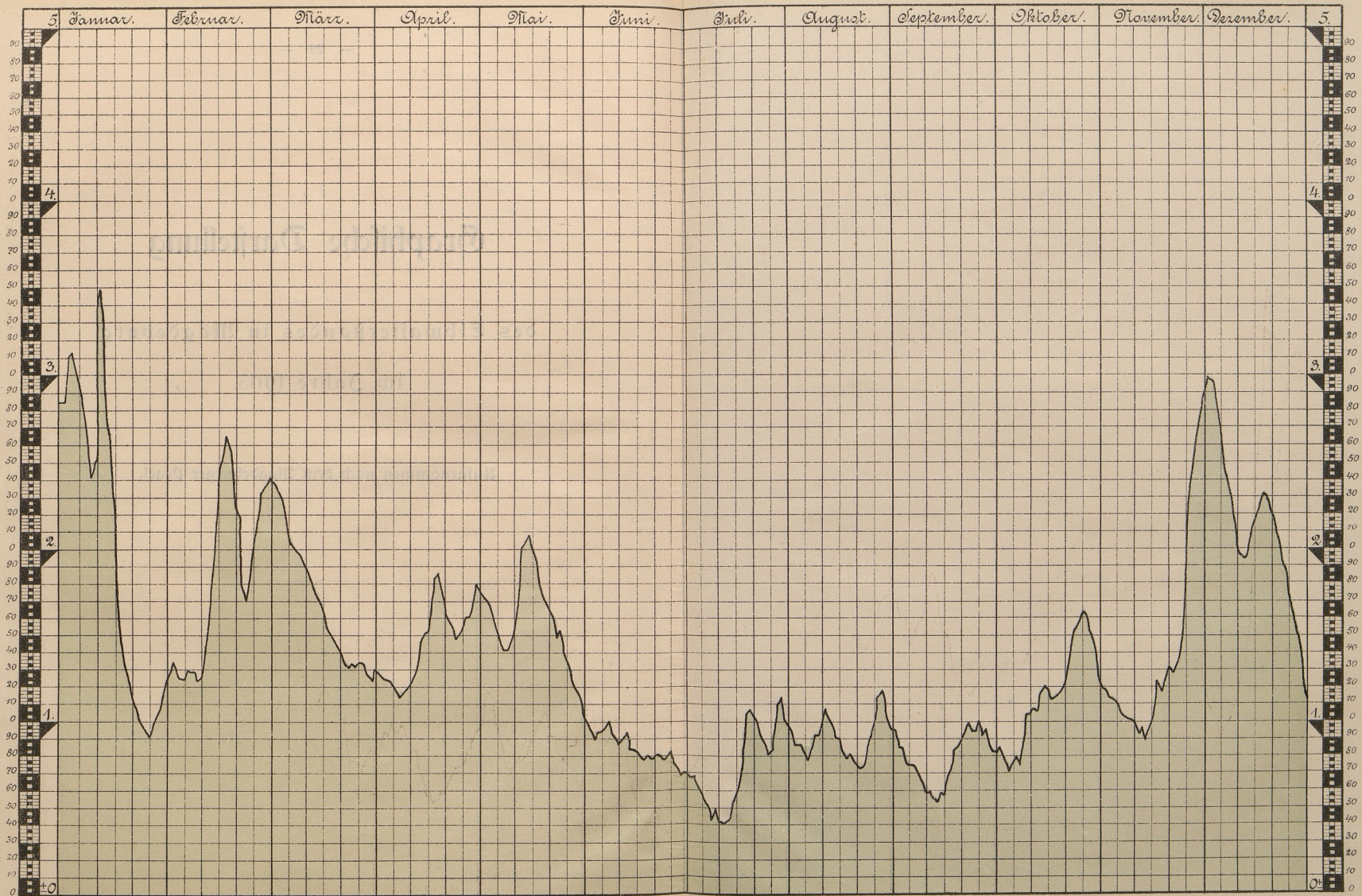
Graphische Darstellung

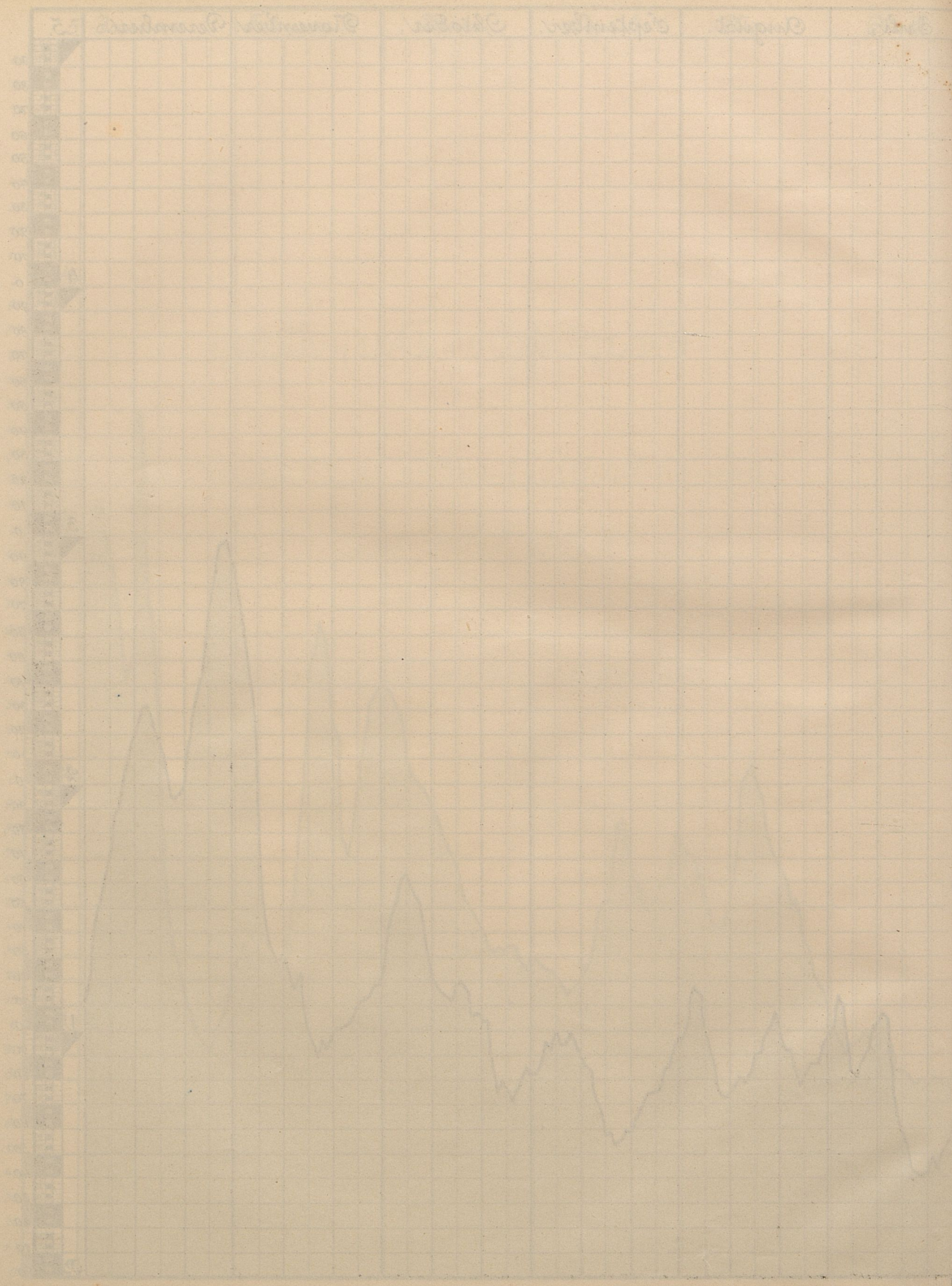
des Elbwasserstandes in Magdeburg

im Jahre 1903.

Aufgenommen nach dem Magdeburger Pegel.









Druck:
Panja'sche Buchdruckerei (H. Otto)
Magdeburg.

Lc 2100^c

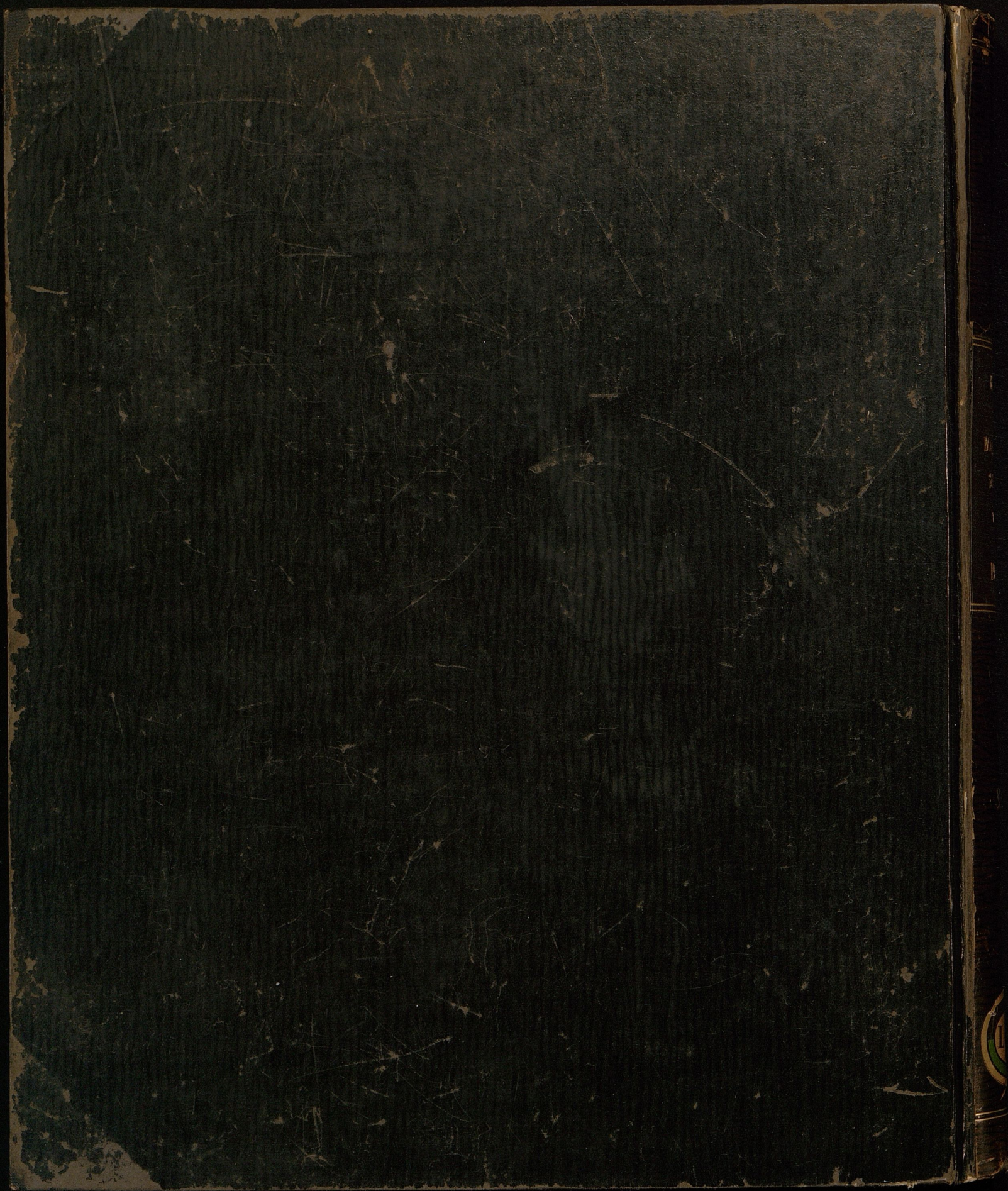
4^o

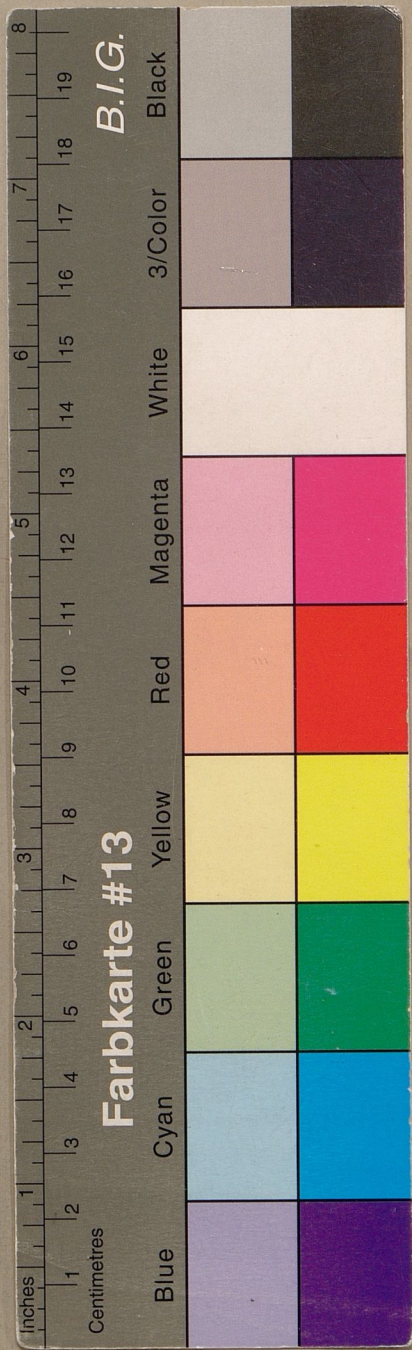
ULB Halle

3

007 534 353







Bericht

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

in

Magdeburg

für das Jahr 1903.



1900.3258