



Bericht

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt.

in

Magdeburg

— für das Jahr 1906. —





Bericht

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

in

Magdeburg

für das Jahr 1906.

1906. 7757



Inhalts-Verzeichnis.

	Seite
I. Wasserstand und wirtschaftliche Verhältnisse	3
II. Behördliche Bekanntmachungen und Polizeiverordnungen	4
1. Vorschriften für das Durchfahren der „Meißner“ und der „rauhes“ Furt im Gebiete der sächsischen Elbe	4
2. Polizeiverordnung, betreffend den Schutz der städtischen Wasserrohleitung in der Elbe bei Prester	5
3. Strom- und Schiffahrts-Polizeiverordnung, betreffend die Märkischen Wasserstraßen	6
4. Strom- und Schiffahrts-Polizeiverordnung, betreffend die Länge und Breite der Fahrzeuge im Verkehr auf den Märkischen Wasserstraßen	7
5. Maße der Schiffsfahrzeuge für den Verkehr auf den Märkischen Wasserstraßen	7
6. Verschlussordnung für Elbeschiffe nebst Ausführungsbestimmungen	8
III. Übersicht über die Schifferschulen für Binnenschiffahrt im Bereiche der Elbstrom-Bauverwaltung für die Zeit vom 1. April 1905 bis Ende März 1906, sowie für die Schifferschule in Dömitz in Mecklenburg	18
IV. Rechnungsergebnisse der drei Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaften für das Jahr 1905	20
V. Vereinsangelegenheiten	21
VI. Rechnungsabschluss für das Jahr 1906	23
VII. Mitgliederverzeichnis	26
VIII. Tageswasserstände des Jahres 1906	29
Grundwasserstand des Jahres 1906	30
Graphische Darstellung des Wasserstandes im Jahre 1906	31

Über das Jahr 1906 erstatten wir nachstehenden Bericht:

I. Wasserstand und wirtschaftliche Verhältnisse.

Der Wasserstand der Elbe war im abgelaufenen Jahr ein zufriedenstellender, da nur in der Zeit vom 13. August bis 21. September und vom 25. bis 31. Dezember Wasserstände beobachtet wurden, die sich unter einem Meter bis zur Grenze von + 0,52 m bewegten.

Bei freier Schiffsahrtszeit verzeichneten wir den höchsten Wasserstand mit + 4,20 m am 23. März und den niedrigsten Wasserstand mit + 0,52 m am 13. September am Magdeburger Pegel.

Höhere Wasserstände mit mehr als + 2 m nach dem Magdeburger Pegel durchfluteten die Elbe in der Zeit vom 2. März bis 25. April und vom 24. September bis 14. Oktober.

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

	1906	1905		1906	1905
Januar	+ 1,90 m	+ 0,77 m	Juli	+ 1,60 m	+ 0,76 m
Februar	+ 1,57 „	+ 1,88 „	August	+ 0,97 „	+ 1,14 „
März	+ 3,36 „	+ 2,43 „	September	+ 1,29 „	+ 1,09 „
April	+ 2,20 „	+ 2,70 „	Oktober	+ 1,97 „	+ 2,06 „
Mai	+ 1,54 „	+ 1,99 „	November	+ 1,09 „	+ 2,19 „
Juni	+ 1,62 „	+ 1,05 „	Dezember	+ 1,46 „	+ 1,80 „

Die Betriebsperiode erstreckte sich für den regelmäßigen Verkehr vom 26. Februar bis 22. Dezember, mithin auf eine Zeit von 300 Tagen.

In der zweiten Hälfte des Monats März mußte die Expedition von Fahrzeugen wegen Hochwasser, welches am 23. März den Höchststand mit 4,20 m über Null am Pegel zu Magdeburg erreichte, auf einige Tage eingestellt werden.

Außer dieser kurzen Betriebsstockung fehlte es nicht an einschneidenden störenden Ereignissen, wovon besonders die am 16. Oktober 1906 in die Erscheinung getretene Lohnbewegung der Schiffsangestellten zu erwähnen ist, die schließlich durch Gewährung einer Lohnaufbesserung beigelegt wurde. Während dieser Zeit konnte von Seiten der Schiffsahrtsunternehmer der Betrieb nur in beschränktem Umfange aufrecht erhalten werden.

Nach durch den im April 1906 im Gebiete von Magdeburg ausgebrochenen Kutscherstreik ist der Umschlagsverkehr — allerdings nur am hiesigen Platze — etwas in Mitleidenschaft gezogen worden.

Des weiteren mußte im Monat September 1906, und zwar in Folge des Rückganges des Wasserstandes bis auf 0,52 m über Null am Magdeburger Pegel, der regelmäßige Verkehr auf kurze Zeit eingestellt werden, aber weitere Betriebsstörungen durch Naturereignisse sind nicht zu verzeichnen, denn in der übrigen Zeit war der Wasserstand meist günstig, so daß die Schiffsahrt wenig zum Stillliegen gezwungen war.



Vom wirtschaftlichen Standpunkte aus kann mit Befriedigung konstatiert werden, daß die in unserem vorjährigen Geschäftsberichte ausgesprochenen Hoffnungen nicht unerfüllt geblieben sind, indem sich die Verkehrsverhältnisse auf den deutschen Wasserstraßen, dank der andauernd guten industriellen Geschäftslage, in der letzten Betriebsperiode wiederum vorteilhaft entwickelt und sich sowohl hinsichtlich des Exportes wie auch des Importes in weiter aufsteigender Richtung bewegt haben und daß auch die Erträgnisse des letzten Geschäftsjahres für die Schifffahrt im allgemeinen nicht als ungünstig bezeichnet werden können.

Leider droht dem Schifffahrtsgewerbe, trotz allseitiger Stellungnahme dagegen, immer noch das Gespenst der Einführung von Schifffahrtsabgaben auf natürlichen Wasserstraßen, und kann nur der Wunsch ausgesprochen werden, daß die beteiligten Regierungen im Interesse einer gedeihlichen Entwicklung der Binnenschifffahrt im allgemeinen und der Elbeschifffahrt im besonderen angeichts der einmütigen Proteste endlich zu der Entschliebung kommen möchten, an der durch die deutsche Reichsverfassung und internationale Verträge gewährleisteten Abgabefreiheit in Zukunft nicht mehr zu rütteln.

Wenn andererseits — wie schon im Laufe des Jahres in den abgehaltenen Versammlungen unseres Vereins zur Erörterung gelangt — bei der königlichen Regierung das Bestreben und die Absicht zu Tage getreten ist, die Abmessungen der Frachtschiffe hinsichtlich Länge und Breite zu begrenzen, so können solche Maßnahmen (im Interesse der Betriebssicherheit) nur mit Freuden begrüßt werden.

II. Behördliche Bekanntmachungen.

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

Vorschriften

für das Durchfahren der „Meißner“ und der „rauhes“ Furt im Gebiete der sächsischen Elbe.

Durch Bekanntmachung der Amtshauptmannschaft Meißen vom 7. Dezember 1906 werden die Bekanntmachungen vom 16. April 1887 und vom 20. März 1894 aufgehoben. An ihre Stelle treten folgende Bestimmungen: I. Beim Durchfahren der folgenden beiden Stromstrecken: a. der Meißner Furt und der Stromstrecke der Elbbrücken in der Ausdehnung von der Fährre in Spaar bis zur sogenannten Knorre unterhalb Meißens, b. der rauhen Furt in ihrer Ausdehnung von der Niedermuschlitzer Fährre bis zum Göhrischfelschen sind bei Wasserständen von weniger als 1 Meter unter Null am Dresdner Pegel die nachstehenden Vorschriften zu befolgen:

1. Zu Tal gehende Schleppdampfer dürfen vorausfahrende Frachtschiffe nicht überholen, sondern haben ihnen in angemessener Entfernung nachzufahren.
2. Bei aufeinanderfolgenden, zu Berg gehenden Schleppzügen hat der nachfahrende Schleppzug erst dann in die Stromstrecken einzulaufen, wenn der vorausfahrende die Furt bereits vollständig durchfahren hat.
3. Schwere oder lange Schleppzüge sind vor der Einfahrt in eine der genannten Stromstrecken zu teilen und in einzelnen Abteilungen durchzuführen. Solange etwas anderes nicht bestimmt wird, hat hierbei im allgemeinen unter Berücksichtigung der Tragfähigkeit der Fahrzeuge zu gelten, daß 3 bis höchstens 4 beladene, oder 5 bis höchstens 6 unbeladene, oder endlich 3 beladene und 2 bis höchstens 3 unbeladene Fahrzeuge je in einem Zuge durch eine der Stromstrecken geschleppt werden dürfen. Den etwa von den Strompolizeibeamten in dieser Hinsicht ergehenden besonderen Weisungen ist jederzeit unweigerlich Folge zu leisten.
4. Findet innerhalb der genannten Furtstellen Begegnung zwischen zu Tal fahrenden Frachtschiffen und zu Berg fahrenden Schleppzügen statt, so haben letztere — ausgenommen

wenn der Wind quer steht — zu halten, bis das zu Tal gehende Fahrzeug den Schleppzug in seiner ganzen Ausdehnung passiert hat. Die Führer der anhängenden Fahrzeuge haben alle Maßnahmen zu treffen, daß während der Begegnung ihre Fahrzeuge in der Fahrtrichtung bleiben, und der Talweg freigehalten wird. Außerdem wird beim Durchfahren der unter Ia und b genannten Stromstrecken für alle Wasserstände bestimmt:

5. Zu Berg gehende Schleppzüge haben lediglich das linke Fahrjoch sowohl der Straßen- wie der Eisenbahnbrücke in Meißen zu benutzen und oberhalb der letzteren das durch die Nichtbober gefennzeichnete Fahrwasser dergestalt einzuhalten, daß die Talfahrt in keiner Weise beeinträchtigt wird.
6. Zu Tal gehende Fahrzeuge, die durch die Meißner Elbbrücken sacken wollen, haben dazu das linke Fahrjoch der Eisenbahn- und der Straßenbrücke zu benutzen, müssen aber sofort stellen und belegen, wenn ein Bergzug unterhalb der Straßenbrücke ankommt. Fahrzeuge, die vom Ausschiffungsplatze in Meißen rechts durch die Straßenbrücke sacken wollen, ist nachgelassen, bei freiem Fahrwasser das rechte Fahrjoch der Brücke zu benutzen.
7. Stevenrecht durch die Brücke zu sacken, ist wegen der ungünstigen Stromverhältnisse und der damit verbundenen Gefahr grundsätzlich verboten.

II. Innerhalb des zur Zuständigkeit der unterzeichneten Behörde gehörenden Elbstromgebiets ist das Stellen und Umhalten von Fahrzeugen nicht angesichts entgegenkommender Schiffe und Rähne, sondern auf verkehrsfreier und genügend breiter Stromstrecke zu bewirken.

III. Diejenigen Führer von zu Berg fahrenden Schleppzügen, die Fahrzeuge für Meißen im Zuge führen, haben unterhalb der Anorre anzuhalten und die betreffenden Fahrzeuge allein durch die Meißner Furt nach dem Kai oder Ausschiffungsplatz zu bringen.

IV. Die Führer von zu Berg fahrenden Schleppzügen, die Fahrzeuge von Meißen aus zu Berg weiter befördern sollen, haben ihren Zug bis unterhalb der Fähre von Spaar zu schleppen und alsdann die Rähne von Meißen nachzuholen.

V. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Bestimmungen werden mit Geldstrafe bis zu 150 Mark oder mit Haft bis zu 14 Tagen geahndet.

Polizeiverordnung,

betreffend den Schutz der städtischen Wasserrohrleitung in der Elbe bei Prester, km 322,4.

Auf Grund des §. 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G. S. S. 195 ff.) wird hiermit folgendes verordnet.

§. 1. Während der Zeit der Verlegung der Wasserrohrleitung durch die Elbe beim Dorfe Prester (km 322,4) welche zur Zuführung von Elbwasser zu dem städtischen Wasserwerk bestimmt ist, wird das Umgeben und Ankeru der Fahrzeuge und Flöße, sowie das Treiben mit schleppendem Anker innerhalb derjenigen Stromstrecke ober- und unterhalb der Leitung, welche durch am Lande aufgestellte rote Flaggen bezeichnet ist, verboten.

Dampfschiffe haben in der bezeichneten Stromstrecke langsam zu fahren.

§. 2. Den Anordnungen der Stromaufsichtsbeamten und der diesen zur Unterstützung beigegebenen Wachtposten ist unbedingt Folge zu leisten.

§. 3. Übertretungen dieser Vorschriften und der auf Grund derselben erteilten Anweisungen der Stromaufsichtsbeamten und Wachtposten werden, sofern nicht nach den bestehenden Strafgesetzen eine höhere Strafe verwirkt ist, abgesehen von dem Ersatze des etwa verursachten Schadens mit einer Geldstrafe bis zu 30 Mark oder mit entsprechender Haft geahndet.

Magdeburg, den 16. August 1906.

Der Oberpräsident der Provinz Sachsen als Chef der Elbstrombauverwaltung.

In Vertretung: Dale n.



Strom- und Schifffahrts-Polizeiverordnung, betreffend die Märkischen Wasserstraßen.

Auf Grund der §§. 138 und 139 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G.-S. S. 195 ff.), sowie der Allerhöchsten Erlasse vom 3. November 1902 über die anderweite Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen (Amtsblatt von 1903 S. 29) wird von dem unterzeichneten Regierungspräsidenten in Potsdam als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen und zwar, soweit der Regierungsbezirk Potsdam in Betracht kommt, vorbehaltlich der nachträglichen Zustimmung durch den Bezirksauschuß die nachstehende Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnung erlassen.

Artikel I. Für die Spree-Oder-Wasserstraße zwischen dem Seddinsee und Fürstenberg a. O. gelten fortan zusätzlich der Bestimmungen in den §§. 132, 133 und 134 der Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnung vom 17. Januar 1896 (Sonderausgabe des Amtsblattes vom 3. Februar 1896) folgende Vorschriften.

§. 1. Alle Schleppzüge müssen auf der ganzen Wasserstraße mindestens eine Geschwindigkeit von 3 km in der Stunde haben.

§. 2. Auf den Kanalstrecken vom Seddinsee bis Große Tränke und von Fluthkrug bis Fürstenberg a. O. dürfen Schleppdampfer mit beladenen Anhängen und alleinfahrende Dampfer von mehr als 5 m Breite höchstens mit einer Geschwindigkeit von 3,5 km, Schleppdampfer mit leeren Anhängen sowie alleinfahrende Dampfer von nicht mehr als 5 m Breite höchstens mit einer solchen von 5 km in der Stunde fahren.

§. 3. Auf der Spreestrecke von Große Tränke bis Fluthberg „Fürstenwalder Spree“ dürfen Schleppdampfer mit beladenen Anhängen und alleinfahrende Dampfer von mehr als 5 m Breite auf der Bergfahrt höchstens mit einer Geschwindigkeit von 3,5 km und auf der Talfahrt höchstens mit einer solchen von 5 km in der Stunde fahren. Schleppdampfern mit leeren Anhängen und alleinfahrenden Dampfern von nicht mehr als 5 m Breite ist auf der Bergfahrt eine Geschwindigkeit bis zu 5 km, auf der Talfahrt eine solche bis zu 7 km in der Stunde erlaubt.

§. 4. Schleppdampfer mit beladenen Anhängen und alleinfahrende Dampfer von mehr als 5 m Breite dürfen auf der ganzen Wasserstraße keinen Schleppzug überholen.

§. 5. Dampfsschiffe und Kraftboote dürfen betriebsfertig bezw. beladen in der Ruhelage keine größere Tauchtiefe als 1,35 m haben.

§. 6. Alle zum Schleppbetriebe oder zur Güterbeförderung dienenden Dampfer sind zur Untersuchung dem Wasserbauinspektor an einer von diesem bestimmten Stelle der Wasserstraße vorzuführen. Hierüber und über das Ergebnis der Untersuchung ist eine Bescheinigung auszustellen, die auf dem Dampfer stets mitgeführt werden muß. Bei der Untersuchung der Dampfsschiffe und Kraftboote sind an ihrem Hinterteile besondere Tiefgangsmarken anzubringen, die von den Schiffseignern und Schiffsführern stets erkennbar erhalten werden müssen.

§. 7. Der Wasserbauinspektor ist befugt, für besonders schmale, alleinfahrende Dampfer und Kraftboote namentlich auch für Personen- und Raddampfer, größere Geschwindigkeiten, als vorstehend angegeben, widerruflich zu gestatten. Von den Bestimmungen über den Tiefgang der Dampfer und Kraftboote kann er während der ersten 6 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Vorschriften Ausnahmen zulassen, sofern besonders dringende Gründe hierfür vorliegen.

Artikel II. Die Strafbestimmungen des §. 145 der Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnung vom 17. Januar 1896 (Sonderausgabe des Amtsblattes vom 3. Februar 1896) finden auf vorstehende Polizeiverordnung Anwendung.

Artikel III. Die Bestimmungen vorstehender Polizeiverordnung treten am 1. Oktober 1906 in Kraft mit Ausnahme der Vorschriften in §. 5, für welche als Beginn der Gültigkeit der 1. Februar 1907 festgesetzt wird.

Artikel IV. Die Polizeiverordnung vom 22. April 1905 (Regier.-Amtsblatt Seite 136), betr. den Schiffsverkehr mit Schleppzügen, tritt mit dem 1. Oktober 1906 außer Kraft.

Potsdam, den 17. August 1906.

Der Regierungspräsident
als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen.

Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnung für die Märkischen Wasserstraßen, betreffend die Länge und Breite der Fahrzeuge.

Auf Grund der §§. 138 und 139 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G. S. S. 195 ff.) sowie des allerhöchsten Erlasses vom 3. November 1902 über die anderweite Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen (Amtsblatt von 1903 Seite 29) — und, soweit Wasserstraßen des Regierungsbezirks Potsdam in Betracht kommen, mit Zustimmung des Bezirksausschusses zu Potsdam — wird von dem Regierungspräsidenten in Potsdam als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen die nachstehende Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnung erlassen.

Artikel I.

Der §. 1 der Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnung vom 17. Januar 1896 (Sonderausgabe des Amtsblattes vom 3. Februar 1896), betreffend die Länge und Breite der Fahrzeuge, in der im §. 2 der Polizeiverordnung vom 9. Juli 1904 (Amtsblatt Seite 274/6) vorgeschriebenen Fassung erhält hinter den Worten: „Für die untere Havel-Wasserstraße usw. werden besondere Abmessungen nicht festgesetzt“ folgenden Zusatz:

Haben Fahrzeuge lediglich infolge der durch ihre Benutzung eingetretenen Formänderungen größere als die oben zugelassenen Abmessungen angenommen, so ist mit ihnen das Befahren der Wasserstraßen vorbehaltlich des dem Königlichen Regierungspräsidenten zu Potsdam als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen zustehenden Widerrufs und auf Grund einer amtlichen Bescheinigung darüber gestattet, daß die Abmessungen die von dem Regierungspräsidenten als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen jeweilig festgesetzten Ausnahmegrenzen nicht überschreiten.

Diese Bescheinigung wird dem Schiffseigner auf Antrag von demjenigen Wasserbauinspektor ausgestellt, dessen Bezirk zuerst mit dem infolge nachträglicher Formänderung übergroß gewordenen Fahrzeuge befahren werden soll. Der Schiffsführer hat sie jederzeit als Ausweis bereit zu halten und dem Strompolizeibeamten auf Verlangen zur Einsichtnahme auszuhandigen.

Dem Regierungspräsidenten als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen bleibt es außerdem vorbehalten, auf Antrag ausnahmsweise und widerruflich größere als die nach diesem Paragraphen allgemein zugelassenen Abmessungen im Einzelfalle für diejenigen Schiffe zu gestatten, die nur auf einmaliger Fahrt die Märkischen Wasserstraßen benutzen wollen.

Artikel II.

Die Worte: „Dem Regierungspräsidenten als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen bis: im Einzelfalle zu gestatten,“ im §. 2 der Polizeiverordnung vom 9. Juli 1904 (Amtsblatt S. 274/6) werden gestrichen.

Artikel III.

Diese Polizeiverordnung tritt 2 Wochen nach Veröffentlichung der Bekanntmachung der Übermaße durch das Amtsblatt in Kraft.

Potsdam, den 5. Dezember 1906.

Der Regierungspräsident
als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen.

Maße für Schiffsfahrzeuge für den Verkehr auf den Märkischen Wasserstraßen.

Die Längen- und Breitenmaße für Schiffe, welche die Märkischen Wasserstraßen befahren wollen, sind im §. 2 meiner Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnung vom 9. Juli 1904 unter Nr. 1—8 angegeben.

Die nach der Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnung vom 5. Dezember 1906 zulässigen Ausnahmen haben sich innerhalb der folgenden Grenzen zu halten:

	der Fahrzeuge	
	Länge m	Breite m
1. für die Spandauer Schleuse	—	6,90
2. für die Spree-Oder-Wasserstraßen von Wernsdorf bis Fürstenberg	55,50	8,10
3. für den Finowkanal, die Emstergewässer und die kanalisierte Notte	40,35	4,70
4. für den Friedrich-Wilhelms-Kanal	42,00	5,20
5. für die Schleuse Neue Mühle	42,00	4,90
6. für alle übrigen hier nicht besonders genannten Wasserstraßen eine Mehrlänge von 15 cm und eine Mehrbreite von 10 cm.		

Potsdam, den 18. Dezember 1906.

Der Regierungspräsident
als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen.

Verschlußordnung für Elbeschiffe nebst Ausführungsbestimmungen.

Der Bundesrat hat in seiner Sitzung am 22. Februar 1906 beschlossen, der nachstehend abgedruckten Verschlußordnung für Elbeschiffe und den Ausführungsbestimmungen hierzu die Zustimmung mit folgender Maßgabe zu erteilen :

1. Die auf Grund des §. 14 der in Österreich-Ungarn zu erlassenden Verschlußordnung gleichen Inhalts von österreichischen Hauptzollämtern erster Klasse ausgestellten Anerkennnisse und die auf Grund des §. 18 dieser Verschlußordnung von österreichischen Finanzbehörden erster Instanz erteilten Zulassungsscheine sind von den deutschen Ämtern anzuerkennen; erstere jedoch nur insoweit nicht die Verschlußeinrichtung bei Prüfung des Schiffes durch ein hierzu befugtes Amt (vgl. §. 17 der Verschlußordnung) Mängel aufweist, die nicht sofort beseitigt werden.

Im Falle der Einziehung eines Anerkennnisses oder eines Zulassungsscheins (§§. 16, 17 und 20 der Verschlußordnung) sind diese nebst den bezüglichlichen Verhandlungsakten unmittelbar an die Behörde einzufenden, welche das Anerkennnis oder den Zulassungsschein ursprünglich ausgestellt hat.

2. Die auf Grund des §. 20 der Verschlußordnung von einer Direktivbehörde Deutschlands oder Österreichs verfügte zeitliche oder dauernde Entziehung des Zulassungsscheins ist von den deutschen Ämtern so zu beachten, als ob sie von der eigenen Direktivbehörde verfügt worden wäre. Eine Person, welche durch Verfügung einer Direktivbehörde von der Beschäftigung als Führer eines Verschlußschiffes ausgeschlossen worden ist, darf auch in dem Bezirk einer anderen Direktivbehörde nicht zu einer solchen Beschäftigung zugelassen werden.

Von den auf Grund des §. 20 der Verschlußordnung einem Schiffsseigner auferlegten Vertragsstrafen sowie von der Unterjagung der Beschäftigung einer bestimmten Person als Schiffsführer sind sämtliche in Betracht kommenden Hauptämter, das heißt alle in Deutschland und Österreich zur Ausstellung von Anerkennnissen über die Verschlußfähigkeit von Elbeschiffen befugten Hauptämter und diejenige Finanzbehörde, welche den Zulassungsschein für den Schiffsseigner ausgestellt hat, unmittelbar in Kenntnis zu setzen.

Ein Verzeichnis der in Deutschland und Österreich zur Ausstellung von Anerkennnissen über Verschlußeinrichtungen von Elbeschiffen befugten Hauptämter wird später mitgeteilt werden.

Berlin, den 26. Februar 1906.

Der Reichskanzler.

In Vertretung: Freiherr von Stengel.



Verschlußordnung für Elbeschiffe.

§. 1. Wer bei der Beförderung unter Zoll- oder Steuerkontrolle stehender Waren durch Flußfahrzeuge auf der Elbe und deren Nebenflüssen, sowie den mit ihr zusammenhängenden Wasserstraßen die Abfertigung unter Schiffsverschluß begehrt, hat sich

- a) durch das Anerkenntnis eines zuständigen Hauptamts über die Verschlußfähigkeit des Fahrzeugs,
 - b) durch eine amtliche Bescheinigung über die persönliche Zulassung des Schiffseigners zu der bezeichneten Begünstigung (Zulassungsschein)
- auszuweisen und nachstehende Vorschriften zu befolgen.

A. Allgemeine Bestimmungen über die Bauart der Verschlußkähne.

§. 2. Die Fahrzeuge dürfen weder verborgene Räume enthalten noch mit Zugängen versehen sein, die nicht bei einer äußerlichen Besichtigung sofort in die Augen fallen.

§. 3. Die Wände (Schotten), welche die unter Verschluß zu setzenden Laderäume von den Kajüten und übrigen Räumen des Schiffes trennen, sind aus Metallblech herzustellen, dessen einzelne Tafeln miteinander vernietet und mit dem Schiffskörper so verbunden sein müssen, daß eine Trennung von diesem, ohne sichtbare Spuren äußerer Gewalt zu hinterlassen, nicht möglich ist. Durch derartige Wände aus Metallblech sind auch die Räume, in denen sich bewegliche Masten befinden (Köcher), von den Verschlußräumen zu trennen.

Türen oder sonstige Öffnungen, welche aus den Kajütenräumen unmittelbar in die Laderäume führen, sind nicht gestattet.

§. 4. Alle Krampen, Ösen, Nägel, Nieten, Klammern, Schrauben, Bolzen und dergleichen mehr, welche an der Außenseite angebracht werden, sind so zu befestigen, daß ihre Enden innerhalb des Verschlußraums sich befinden und daselbst umgeschlagen, vernietet, verschraubt usw. sind, so daß ihre Entfernung ohne Verletzung des Baumaterials nicht möglich ist.

Scharniere sind nach Möglichkeit zu vermeiden; wo solche angebracht werden, dürfen die Stifte sich nicht lose in den Scharnieren befinden, sondern müssen mit den beiden äußeren Seiten des Scharnierbandes verschweißt sein. Das Scharnier darf nur in der mittleren Zunge beweglich und muß auch diese geschweißt sein. Scharnierstifte, die nur durch Vernietung oder Verschraubung der Enden des Stiftes gehalten werden, sind nicht zulässig.

Alle zum Verschluß erforderlichen Eisenteile, als Stangen, Ösen, Krampen, Scharniere usw., sind ohne Anstrich mit Farbe, Teer oder Lack zu lassen und in dem Zustande zu erhalten, in welchem sie sich nach erfolgter Schmiedung befunden haben. Doch ist es gestattet, diese Eisenteile zur Verhütung des Rostens mit einem durchsichtigen Firnis zu überziehen.

§. 5. Sind in den verschließbaren Laderäumen vom Verdeck aus Pumpen zum Ausschöpfen des Wassers angebracht worden, so sind diese so zu befestigen, daß ihre Herausnahme, ohne sichtliche Spuren von Beschädigung zurückzulassen, nicht geschehen kann.

Aushebbare Pumpen müssen durch eine feste Verschalung von den Verschlußräumen getrennt sein. Besteht die Verschalung aus Brettern, so muß jedes derselben über die ganze Höhe des Schiffskörpers reichen und mit ihm verzimmert und mit Nägeln, Nieten oder Bolzen an dem festen Schiffskörper befestigt sein. Außerdem ist jedes Brett wenigstens auf einem über die ganze Wand im Innern des Laderiums führenden eisernen Bande durch Nieten zu befestigen. Verschaltungen aus Metall sind nach den im §. 3 enthaltenen Vorschriften herzustellen.

B. Besondere Bestimmungen:

- a) für Schiffe mit festem Verdeck.

§. 6. Das Verdeck muß mit dem eigentlichen Schiffskörper so verzimmert, verholzt, vernietet oder sonst verbunden sein, daß ohne Zerstörung eines Teiles des Schiffskörpers oder des Verdecks der Zutritt in den unter Verschluß stehenden Laderaum nicht möglich ist. Die Verbindungsstücke zwischen Deck und



Schiffsrumpf sind nur im Innern des Verschlussraums anzubringen und die Verschraubungen, Vernietungen, Verbolzungen usw. in der im §. 4 vorgeschriebenen Weise vorzunehmen.

Außer den Ladeluken darf das Deck keine irgend beweglichen Teile enthalten; es muß mit den Seitenwänden in untrennbarer Verbindung stehen und darf nur einen einzigen zusammenhängenden Teil bilden, der mit den innenliegenden Rippen, Decksbalken und Querschotten durch Nägel, Schrauben, Riete usw. unbeweglich verbunden ist.

§. 7. Die zu den verschließbaren Räumen führenden Deck- oder Seitenluken müssen fest eingebaute Lukenrahmen haben und können durch abhebbare Deckel oder drehbare Türen verschlossen werden. Sind diese Deckel oder Türen aus hölzernen Brettern gefertigt, so müssen sie entweder an der Innenseite mit Querleisten verzahrt oder jedes einzelne Brett an der Innenseite mit einem oder mehreren über den ganzen Deckel laufenden eisernen Bändern vernietet sein, so daß ein Ausbiegen oder Auswuchten eines der Bretter unmöglich ist.

Bestehen die Türen aus mehr als einem Teile, so müssen sie mit Ösen nach näherer Vorschrift des §. 4 versehen sein, damit durch diese, sowie durch gegenüberstehende Ösen des Rahmens eine oder mehrere über alle Teile der Tür reichende eiserne Stangen geführt werden können.

§. 8. Jede Luke ist mit wenigstens zwei eisernen Stangen zu verschließen. Diese sind so anzubringen, daß der Verschluss Sicherheit gegen das Ausheben oder Ausbiegen des ganzen oder eines Teiles des Lukendeckels bietet.

Um ein Biegen der Verschlussstangen zu vermeiden, müssen diese hochkantig auf dem Lukendeckel aufliegen. Jeder einzelne Lukenteil ist für jede Verschlussstange mit mindestens einer Öse zu versehen, durch welche die Stange geführt wird.

§. 9. Abhebbare, aus mehreren Teilen bestehende Lukendeckel müssen auf der Innenseite mit Falzen oder Vorstößen versehen sein, mit denen sie genau auf die Lukenrahmen passen und welche jede Verschiebung hindern.

b) Für Schiffe mit abhebbarem Deck.

§. 10. Ist das abhebbare Deck mit Seitenbrettern versehen, so sind diese mit den Deckständern in eine von außen nicht zu lösende Verbindung zu bringen. Hat das Fahrzeug Laufgräben, so muß deren Ende, sofern es nicht fest verzimmert oder vernietet ist, in eine gleiche Verbindung gebracht werden.

Die einzelnen Teile des Seitenanschlags müssen mit den Deckbrettern gleiche Länge haben, so daß der Zusammenstoß der betreffenden Deckbretter und der Zusammenstoß der entsprechenden Teile des Seitenanschlags genau in dieselbe Linie fallen.

§. 11. Alle Deckbretter eines Stoßes müssen von gleicher Länge und auf der Innenseite mit einem Knaggen versehen sein, durch welchen das Verschieben der auf die Decksparren aufgelegten Bretter verhindert wird. Von den nach den Freiräumen auslaufenden Deckbrettern müssen diejenigen, welche auf einen Eingang zum Freiraume treffen, oberhalb mit angenieteten Winkelstücken derart versehen sein, daß der angenietete Winkelteil von dem Schandekel (§. 12) überdeckt und dadurch ein Hervorziehen der Bretter unter den den Freiraum beiderseits begrenzenden Schandekeln unmöglich gemacht wird. Gleiche Sicherungen sind bei den nach dem Gangborde auslaufenden Deckbrettern zu treffen; auch können hier die Enden der in Betracht kommenden beiden Schandekel entsprechend den Vorschriften im §. 12 Abs. 3 und 4 verblendet werden. Jedes Brett hat das unterliegende Brett wenigstens 2 cm, das oberste Deckbrett (die Stülpe) beide unterliegende Bretter in gleicher Weise zu überdecken.

Dient zur Befestigung der Stülpe ein Scharnierband, so ist die Stülpe mit einem Falze zu versehen, in welchen das den Verschluss bildende Band genau passen muß.

§. 12. Jeder Stoß Deckbretter muß bei seinem Zusammentreffen mit dem nächsten Stoße von einem Schandekel überdacht werden, der an der unteren Seite genau an die auf den Decksparren aufstehenden Deckbretter anschließt.

Ein gleicher Schandekel ist in der Mitte jeden Stoßes Bretter anzubringen, um die Verschiebung irgend eines Brettes zur Unmöglichkeit zu machen.

Das vorderste und hinterste Paar der Schandekel, welche auf die die Wohnräume der Mannschaft vom Laderaume trennenden Schottemwände zu liegen kommen, sind an ihrer Außenseite dergestalt zu verblenden, daß die Enden der darunter liegenden Deckbretter und der Stülpe verdeckt werden.

Die Befestigung dieser Verblendung muß den im §. 4 gegebenen Vorschriften entsprechen.

§. 13. Der Verschluß des Decks erfolgt durch eiserne Stangen, welche Stülpe, Schandekel und Deckbretter in unzertrennbare Verbindung bringen, so daß es nicht möglich ist, einen dieser Teile zu entfernen, ohne vorher die Eisenstange mit dem Verschlusse zu lösen.

C. Bestimmungen über Anmeldung, Besichtigung usw. der Verschlußkähne und Ausstellung der Anerkennnisse über die Verschlußfähigkeit.

§. 14. Zur Erlangung des im §. 1 unter a vorgeesehenen Anerkennnisses ist das Fahrzeug leer einem zuständigen Hauptzoll- oder Hauptsteueramte zuzuführen. Gleichzeitig sind in zwei Ausfertigungen einzureichen:

- a) eine Zeichnung, welche den Längendurchschnitt des Fahrzeugs und die Verschlußeinrichtung sowohl im Querschnitt als auch in der Deckansicht nachweist, und
- b) eine Beschreibung, welche die näheren Angaben über die Laderäume, ihre Öffnungen, Luken, die Bauart des Fahrzeugs, die Beschaffenheit der Kajüten und sonstigen Räume usw., sowie über die Verschlußeinrichtung enthält.

Auf Grund dieser Schriftstücke erfolgt die Besichtigung und Prüfung des Fahrzeugs unter Zuziehung des Schiffseigners oder seines Bevollmächtigten. Auch kann auf Kosten des Antragstellers ein Schiffsbaumeister zugezogen werden.

Die Prüfung hat sich hauptsächlich darauf zu erstrecken, ob die Bauart des Fahrzeugs der Zeichnung und Beschreibung, sowie den Vorschriften dieser Ordnung entspricht und die Anlegung eines sicheren Raumverschlusses gewährleistet.

Über das Ergebnis der Prüfung ist im Anschluß an Zeichnung und Beschreibung eine Verhandlung in doppelter Ausfertigung aufzunehmen, in welcher die etwa vorgefundenen Anstände genau zu bezeichnen sind.

Sofern hiernach Bedenken nicht obwalten oder die Anstände beseitigt sind, fertigt das Hauptamt ein Anerkennnis über die Verschlußfähigkeit des Fahrzeugs aus.

Das Anerkennnis kann jederzeit zurückgezogen werden.

§. 15. Das Anerkennnis nebst je einer Ausfertigung der Zeichnung, der Beschreibung und der Prüfungsverhandlung (§. 14), sowie die amtliche Bescheinigung über die persönliche Zulassung des Schiffseigners zur Abfertigung seines Fahrzeugs unter Raumverschluß (§. 18) sind von dem Schiffer in einer Blechdose an Bord des Fahrzeugs stets unverseht aufzubewahren und den Beamten der Zoll- und Steuerverwaltung auf Verlangen zur Einsicht vorzulegen.

§. 16. Jede bauliche Veränderung der Verschlußeinrichtung ist, bevor eine weitere Abfertigung unter Raumverschluß beansprucht werden darf, dem nächstgelegenen befugten Hauptamt unter Vorlegung der im §. 15 angegebenen Schriftstücke und unter gleichzeitiger Vorführung des Fahrzeugs in unbeladenem Zustand anzuzeigen.

Das Hauptamt unterwirft das Fahrzeug hier auf der im §. 14 vorgeschriebenen Prüfung und nimmt hierüber eine Verhandlung in doppelter Ausfertigung auf.

Treten bei der Prüfung Bedenken gegen die Verschlußsicherheit des Fahrzeugs nicht hervor, so hat das Hauptamt die Veränderung auf den vorgelegten Ausfertigungen der Zeichnung und Beschreibung zu vermerken und beide Schriftstücke nebst einer Ausfertigung der neuen Prüfungsverhandlung dem Schiffer zur Aufbewahrung nach Maßgabe der Vorschrift im §. 15 auszuhändigen, die zweite Ausfertigung der Verhandlung aber demjenigen Hauptamte zu übersenden, welches das Anerkennnis der Verschlußfähigkeit ausgestellt hat (§. 14).

Erscheint es dagegen bedenklich, das Fahrzeug ferner zur Abfertigung unter Raumverschluß zuzulassen, und werden die Anstände nicht binnen einer angemessenen Frist beseitigt, so ist das Anerkennnis nebst den zugehörigen Schriftstücken (§. 15) zurückzubehalten und mit der aufgenommenen Verhandlung dem leztbezeichneten Amte zu übersenden.

Die Herstellung von Vorkehrungen, welche einen Zugang zur Ladung ohne Verletzung des Verschlusses ermöglichen, ist untersagt.

§. 17. Vor jeder Verschlussanlegung hat eine Prüfung der Verschlussfähigkeit des Schiffes, soweit der Ladungszustand dies gestattet, zu erfolgen.

Außerdem ist jedes Hauptamt berechtigt, das zum Raumverschlusse zugelassene Schiff in leerem Zustand einer eingehenden Prüfung zu unterwerfen, wenn es aus Anlaß einer Zoll- oder Steuerabfertigung an der Amtsstelle liegt.

Ist die Prüfung der Einrichtung eine vollständige, so ist sie in dem Anerkenntnisse (§. 14) zu bescheinigen und demjenigen Hauptamte, welches das Anerkenntnis ausgestellt hat, das Ergebnis mitzuteilen, wenn sich keine Bedenken gegen die Verschlussicherheit ergeben haben.

Ergibt die Prüfung Bedenken gegen die Verschlussicherheit, so sind diese unter Zuziehung des Schiffseigners oder Schiffers in einer aufzunehmenden Verhandlung festzustellen. Lassen sich die gefundenen Mängel nicht sofort beseitigen oder sind die Beteiligten hierzu nicht bereit, so ist das Anerkenntnis der Verschlussfähigkeit einzuziehen und nebst Verhandlung demjenigen Hauptamte zu übersenden, welches es ursprünglich ausgestellt hat.

Ist während der letzten fünf Jahre des Gebrauchs eine solche Prüfung nicht vorgenommen worden, so darf eine Verwendung zu Raumverschlüssen vor erneuter Prüfung nicht stattfinden.

D. Bestimmungen über die persönliche Zulassung der Schiffseigner zu der Vergünstigung der Abfertigung ihrer Fahrzeuge unter Raumverschluss.

§. 18. Die im §. 1 unter b vorgesehene amtliche Bescheinigung über die persönliche Zulassung des Schiffseigners zu der Vergünstigung der zoll- oder steueramtlichen Abfertigung seines Fahrzeuges unter Raumverschluss ist von dem Hauptzoll- oder Hauptsteueramte, welches für die Geschäftsniederlassung, in Ermangelung einer solchen den Wohnort des Schiffseigners zuständig ist, auszustellen.

Die Zulassung ist an die Voraussetzung geknüpft, daß der Schiffseigner sich in einer Verhandlung für jeden Fall, in welchem gegen die Vorschriften des §. 19 verstoßen wird — unabhängig von den gegen den eigentlich Schuldigen auf Grund anderer Bestimmungen etwa zu verhängenden Strafen —, unter Verzicht auf den Rechtsweg der im §. 20 angedrohten Strafe unterwirft.

Im übrigen soll die Zulassung und die Erteilung der Bescheinigung hierüber (der Zulassungsschein) nur versagt werden, wenn der Schiffseigner selbst wegen einer Zoll- oder Steuerhinterziehung oder eines Eigentumsvergehens bestraft, oder wenn ihm der Zulassungsschein von einer zuständigen Behörde entzogen worden ist (§. 20).

Ist der Schiffseigner Besitzer mehrerer Fahrzeuge, so wird ihm für jedes Fahrzeug eine besondere Ausfertigung des Zulassungsscheins erteilt.

Auf jedem Zulassungsschein ist das Fahrzeug zu bezeichnen, an dessen Bord der Schein aufbewahrt werden soll (§. 15).

§. 19. Dem Schiffseigner, dem ein Zulassungsschein nach §. 18 erteilt ist, liegen folgende Verpflichtungen ob:

- a) Er darf die Führung seines Fahrzeuges nicht einem Schiffer übertragen oder belassen, welcher wegen Eigentumsvergehens oder innerhalb der letzten drei Jahre wegen Zoll- oder Steuerhinterziehung bestraft gewesen ist, oder dessen Beschäftigung als Führer eines Verschlusschiffes von einer zuständigen Direktivbehörde gemäß §. 20 Abs. 3 untersagt worden ist. Eine Person, der der Zulassungsschein entzogen worden ist, darf überhaupt nicht, auch nicht als Schiffsmann auf einem Verschlusschiffe beschäftigt werden.
- b) Er hat dafür Sorge zu tragen, daß jede bauliche Veränderung der Verschlusseinrichtung seines Fahrzeuges, bevor eine weitere Abfertigung unter Raumverschluss beansprucht wird, in der im §. 16 vorgeschriebenen Weise dem zuständigen Hauptamte angezeigt wird, und daß der amtliche Verschluss nicht verletzt, auch keine Vorkehrung getroffen wird oder ist, welche einen Zugang zur Ladung ohne Verletzung des Verschlusses ermöglicht.



- c) Er hat jeden Eigentumswechsel unter Rückgabe seines Zulassungsscheins innerhalb 14 Tagen anzumelden. Der neue Eigentümer hat, wenn er schon persönlich zu der Vergünstigung zugelassen ist, die gleiche Pflicht.

E. Strafbestimmungen.

§. 20. In jedem Falle, in welchem gegen die Vorschriften des §. 19 verstoßen wird, ist von der Direktivbehörde des Entdeckungsorts — und zwar unbeschadet des daneben etwa einzuleitenden Strafverfahrens — gegen den Schiffseigner eine Vertragsstrafe bis zu 1000 Mark gemäß §. 18 festzusetzen und im Verwaltungswege einzuziehen. Diese Strafe tritt jedoch nicht ein, wenn die Zuwiderhandlung ohne Willen oder Wissen des Schiffseigners oder, soweit dieser nicht persönlich die Geschäfte führt, seines Vertreters begangen ist und keinem von ihnen ein grobes Versehen zur Last fällt.

Neben der Geldstrafe kann nach dem pflichtmäßigen Ermessen der Direktivbehörde die Entziehung der Zulassung des Schiffseigners zur Abfertigung seiner Fahrzeuge unter Raumbereschluß auf einen Zeitraum von ein bis drei Jahren oder dauernd verfügt werden. Die dauernde Entziehung ist insbesondere verwickelt, wenn auf einem Verschlußschiffe heimliche, d. h. nicht rechtzeitig angemeldete Veränderungen an den amtlich anerkannten Verschlußeinrichtungen vorgenommen oder Vorkehrungen getroffen worden sind, welche einen Zugang zur Ladung ohne Verletzung des Verschlusses ermöglichen. Beim Vorliegen besonderer Milderungsgründe kann auch in diesen Fällen von der Entziehung Abstand genommen werden.

Insofern der Schiffsführer der Absicht einer unredlichen Benützung der im Abf. 2 bezeichneten heimlichen Veränderungen oder Vorkehrungen oder der Verletzung des amtlichen Verschlusses überführt oder dringend verdächtig ist, kann die im Abf. 1 bezeichnete Direktivbehörde dessen Beschäftigung als Führer eines Verschlußschiffs untersagen.

Sobald einem Schiffseigner eine Vertragsstrafe auferlegt oder die Zulassung entzogen, oder sobald die Beschäftigung einer bestimmten Person als Führer eines Verschlußschiffes untersagt worden ist, sind sämtliche in Betracht kommenden Hauptämter unter genauer Bezeichnung des Fahrzeugs, des Schiffers und des Schiffseigners hiervon in Kenntnis zu setzen. Der Zulassungsschein ist bei Entziehung der Zulassung einzuziehen und derjenigen Finanzbehörde zu übersenden, welche ihn ausgestellt hat.

§. 21. Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften dieser Ordnung werden, abgesehen von den im §. 20 vorgesehenen Vertragsstrafen und von etwa besonders zu verhängenden Defraudationsstrafen, mit einer Ordnungsstrafe bis zu 150 Mark geahndet.

F. Schlußbestimmungen.

§. 22. Die Verschlußordnung tritt am 1. März 1906 in Kraft. Die zu dieser Zeit bereits als verschlußfähig anerkannten Fahrzeuge dürfen auch fernerhin unter den bisherigen Bedingungen und unter Beobachtung der in den §§. 14 bis 20 gegebenen Vorschriften zu Raumbereschlüssen zugelassen werden. Wird ein solches Fahrzeug in seiner Bauart oder in der Verschlußeinrichtung usw. geändert, so entscheidet die dem zuständigen Hauptamte (zu vergleichen §. 16) vorgelegte Direktivbehörde, ob das Fahrzeug, sofern es nicht den Vorschriften dieser Ordnung gemäß eingerichtet wird, noch ferner zum Raumbereschlüssen zugelassen ist.

Ausführungsbestimmungen zur Verschlußordnung für Eibschiffe.

Zu §§. 1, 3 und folgende der Ordnung.

Von dem Zeitpunkt ab, an welchem die Ordnung in Wirksamkeit tritt, sind alle künftig zu erbauenden Schiffe oder umzubauenden Verschlußeinrichtungen nach den Vorschriften der Ordnung einzurichten und insbesondere mit Stangen- oder Schienenverschluß ausschließlich zu versehen.

Bei den hiernach den Bestimmungen der Ordnung unterworfenen Fahrzeugen mit festem Deck oder mit abhebbarer Verdeck ist die Anwendung jeder Art von Ketten als Verschlußmittel untersagt.

Auf bereits erbaute Fahrzeuge und deren bisher zulässige Verschlußeinrichtungen, sowie im Falle von Reparaturen von solchen, sofern es sich nicht um den völligen Umbau bestehender Verschlußeinrichtungen handelt, finden die neuen Bestimmungen dagegen keine Anwendung. Diese Fahrzeuge sind vielmehr nach den bisher bestehenden Vorschriften zu behandeln.

Zu §. 8.

Zum Verschlusse der Luken sind entweder

- a) am Lukenrahmen Ösen anzubringen, welche über die Lukendeckel so weit hervorstecken, daß durch jene und die auf den Lukendeckeln angebrachten Ösen eiserne Stangen oder Schienen durchgesteckt werden können,
oder
- b) die Lukendeckel und Lukenrahmen sind mit Ösen in der Art zu versehen, daß je eine an dem Deckel befindliche Öse mit einer Öse am Lukenrahmen wechselt und die Befestigung der Lukendeckel ebenfalls mit durch die Ösen gesteckten eisernen Stangen oder Schienen erfolgen kann,
oder
- c) es können an den Lukendeckeln Überfälle angebracht werden, welche über an den Lukenrahmen befindliche Ösen gezogen und durch Durchstecken eiserner Stangen oder Schienen geschlossen werden.

Zu §§. 10 bis 13.

Bei Fahrzeugen mit abhebarem Deck ist darauf zu sehen, daß der Schandekel so eingerichtet ist, daß die mit ihm verbundenen weiteren Verschlussteile unverrückbar festgehalten werden. Es ist deshalb zu beachten, daß die Verschlusseinrichtungen, soviel es angängig ist, mit dem festgebauten Schiffskörper in Verbindung gesetzt werden.

Zu diesem Zwecke ist auf dem Bordrand entweder ein Haken oder eine Öse durch Vernietung anzubringen und darin eine eiserne Schiene, welche mit der entsprechenden Vorrichtung versehen ist, mit dem unteren Teile einzuhängen. Der obere Teil der Schiene wird mit einer daselbst angebrachten Öffnung in einen am unteren Teile des Schandekels eingenieteten Haken eingesetzt. Auf dem offenliegenden Teile des Schandekels ist eine in einem Einschnitte bewegliche Schiene anzubringen. Diese ist mit zwei Ausschnitten zu versehen, welche gerade groß genug sind, um zwei in den Decksparren eingesetzte, bis unmittelbar über die Schienen herausgehende Haken hindurchzulassen. Durch das Anziehen der Schiene greifen die Haken über den nicht ausgeschnittenen Teil der ersteren und halten dadurch den Schandekel unverrückbar fest. Das über den Schandekel hinausragende Ende der Schiene ist mit Überfall oder Öse zu versehen, welche in die Schiene des gegenüberliegenden Schandekels eingreifen. Die Ösen werden entweder durch Anlegung von Bleien einzeln verschlossen, oder es wird der amtliche Verschluss an einer durch mehrere Ösen geführten eisernen Stange angebracht. Die Zeichnungen A und B geben näheren Aufschluss über die Einrichtung der Verschlussanlage.

Andere Verschlusseinrichtungen sind zuzulassen, sobald sie den allgemeinen Bestimmungen der Verschlussordnung entsprechen. Die Entscheidung hierüber trifft die dem Amte, welchem das Schiff nach §. 14 der Ordnung angemeldet und vorgeführt wird, vorgelegte Direktivbehörde.

Wird die Verschlusseinrichtung für zulässig erachtet, so sind sämtliche zur Ausfertigung von Anerkennnissen über die Verschlusseinrichtungen von Elbeschiffen befugten Hauptämter hiervon in Kenntnis zu setzen. Das Gleiche hat zu geschehen, wenn ein Schiff, welches auf Grund des §. 22 der Ordnung noch ferner zum Raumverschlusse zugelassen war, in seiner Bauart oder Verschlusseinrichtung usw. verändert wird, ohne den Vorschriften der Ordnung gemäß eingerichtet zu werden.

Zu §. 14.

Jedes Hauptzoll- oder Hauptsteueramt, welches zur Abfertigung von wasserwärts ankommenden oder abgehenden Gütern befugt ist, kann Anerkennnisse über Verschlusseinrichtungen von Schiffen ausstellen.

Bei jedem derartigen Hauptamt ist ein Verzeichnis nach Muster C zu führen. In dieses Verzeichnis sind diejenigen Schiffe aufzunehmen, welche auf Grund des §. 14 der Verschlussordnung geprüft worden sind. Ferner ist ein entsprechender Nachtrag darin aufzunehmen, wenn nachträgliche Prüfungen der Verschlusseinrichtungen auf Grund der §§. 16 und 17 der Ordnung vorgenommen worden sind.

Die Löschung erfolgt, wenn die Fahrzeuge bei einer Prüfung nicht mehr verschlussicher befunden oder binnen fünf Jahren nicht zur Nachprüfung gestellt worden sind.

Als Beilage zu dem Verzeichnisse werden besondere Aktenstücke geführt, in welche die erwachsenden Belege aufzunehmen sind.

Die Besichtigung des Fahrzeugs und Prüfung der Verschlussanlage hat durch wenigstens zwei Beamte, unter denen einer ein Oberbeamter ist, zu erfolgen.

Zu §. 17.

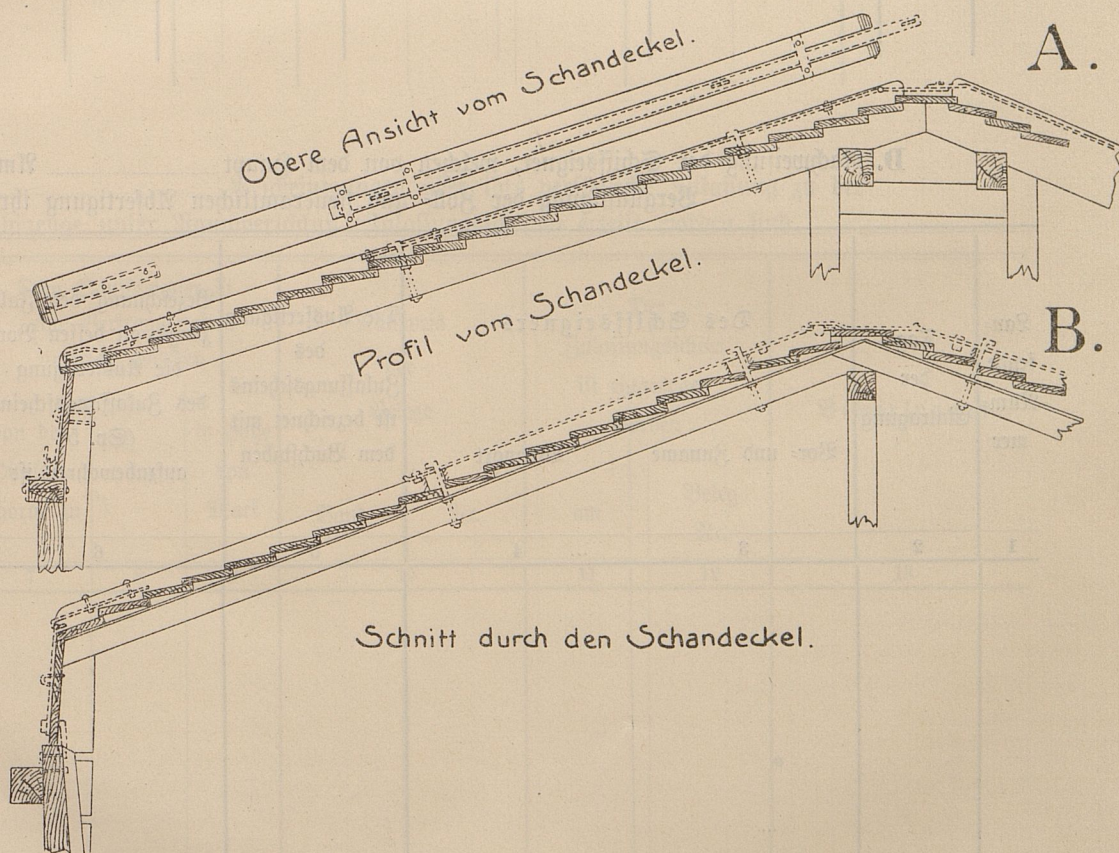
Ist ein Fahrzeug länger als fünf Jahre im Betriebe gewesen, ohne daß demjenigen Amte, welches die erste Prüfung vorgenommen hat, eine Mitteilung von einer erfolgten Nachprüfung geworden ist, so ist der Schiffseigner unter Stellung einer angemessenen Frist zur Beibringung des Nachweises einer stattgefundenen Revision oder zur Einlieferung des Anerkennnisses aufzufordern.

Hat diese Aufforderung keinen Erfolg, so ist das Fahrzeug in dem Verzeichnisse zu löschen und hiervon dem Eigentümer sowie sämtlichen in Betracht kommenden Hauptämtern Mitteilung zu machen.

Zu §. 18.

Über die Schiffseigner, welche persönlich zu der Vergünstigung der zoll- oder steueramtlichen Abfertigung ihrer Fahrzeuge unter Raumverschluß zugelassen worden sind und die hierüber erteilten Zulassungsscheine hat das Hauptamt, in dessen Bezirke der Schiffseigner seine Geschäftsniederlassung oder seinen Wohnsitz hat, eine Nachweisung nach Muster D zu führen.

Sind für denselben Schiffseigner mehrere Ausfertigungen des Zulassungsscheins zu erteilen, so sind diese Ausfertigungen durch Zusetzung von verschiedenen Buchstaben zur Nummer des Scheines zu unterscheiden. Die zugesetzten Buchstaben sind in Spalte 5 der Nachweisung anzugeben.



C. Verzeichnis der Schiffe, deren Verschlußfähigkeit von dem

Lau- fende Num- mer	Tag der Ein- tragung	Name des Schiffes	Des Schiffseigners		Der Schiffseigner ist persönlich zu der Bergünstigung der Abfertigung seines Fahrzeugs unter Raumverschluß zugelassen durch Bescheinigung des Haupt- amts zu		Ver- messungs- nummer des Fahrzeugs	Tag der Aus- fertigung des An- erkennt- nisses
			Vor- und Zuname	Wohnort	Nr.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9

D. Nachweisung der Schiffseigner, welchen von dem Haupt..... Amte
Bergünstigung der Zoll- und steueramtlichen Abfertigung ihrer

Lau- fende Num- mer	Tag der Eintragung	Des Schiffseigners		Die Ausfertigung des Zulassungsscheins ist bezeichnet mit dem Buchstaben	Bezeichnung des Fahr- zeugs, an dessen Bord die Ausfertigung des Zulassungsscheins (Sp. 5) aufzubewahren ist
		Vor- und Zuname	Wohnort		
1	2	3	4	5	6



Haupt.....Amte zu.....anerkannt worden ist.

Nachweis der Belege		Die fünfjährige Frist geht zu Ende am	Nachprüfung ist erfolgt			Das Anerkenntnis ist eingezogen worden		Bemerkungen
Band	Nr.		beim Hauptamt	am	Beleg Nr.	am	Beleg Nr.	
10		11	12	13	14	15	16	17

zu.....Bescheinigungen über ihre persönliche Zulassung zu der
Fahrzeuge unter Raumverschluß (Zulassungsscheine) erteilt worden sind.

Dem Schiffseigner ist eine Vertragsstrafe aufgelegt worden			Nachweis der Belege		Der Zulassungsschein ist eingezogen worden		Bemerkungen
von der Direktiv- behörde zu	am	in Höhe von Mark	Band	Nr.	am	Beleg Nr.	
7	8	9	10		11	12	13



III. Übersicht

über die Schifferschulen für Binnenschifffahrt im Bereiche der Elbstrombauverwaltung für die Zeit vom 1. April 1905
bis Ende März 1906
und über die Schifferschule in Dömitz in Mecklenburg.

Lfd. Nr.	Sitz der Anstalt	Eröffnungsjahr	Zuschüsse des		Schülerzahl	Zahl der Prüflinge jedes Kursus mit ohne Erfolg		Bemerkungen (Lehrerzahl, Lehrgegenstände, Schulzeit, Dauer der Kurse u. a.)
			Staatess M	Anderer M				
1	Mühlberg	1896	322,67	161,33	15	2	1	1) Lehrerzahl: 3. 2) Lehrgegenstände: Deutsch, Korrespondenz, Rechnen, Geographie, Schiffbau, Schiffsdienst, Gesetzeslehre, Handelslehre, Samariterdienst. 3) Schulzeit: Vom 28. 12. 05 bis 28. 2. 06.
2	Bretsch	1899	74,66	37,33	7	2	—	1) Lehrerzahl: 5. 2) Lehrgegenstände: Wie zu lfd. Nr. 1. 3) Schulzeit: Vom 8. 1. 06 bis 17. 2. 06.
3	Elster	1893	88,40	44,20	20	6	—	1) Lehrerzahl: 5. 2) Lehrgegenstände: Wie zu lfd. Nr. 1. 3) Schulzeit: Vom 8. 1. 06 bis 16. 2. 06.
4	Klein-Wittenberg (staatliche Schifferschule)	1889	239,00	119,50	12	4	—	1) Lehrerzahl: 7. 2) Lehrgegenstände: Wie zu lfd. Nr. 1. 3) Schulzeit: Vom 2. 1. 06 bis 20. 2. 06.
5	Afen (staatliche Schifferschule)	1887	110,47	55,23	29	12	—	1) Lehrerzahl: 4. 2) Lehrgegenstände: Wie zu lfd. Nr. 1. 3) Schulzeit: Vom 27. 12. 05 bis 13. 2. 06.
6	Breitenhagen	1891	—	—	—	—	—	Der Unterricht fiel wegen mangelnder Beteiligung aus.
7	Schönebeck	1895	51,24	25,62	15	—	—	1) Lehrerzahl: 5. 2) Lehrgegenstände: Wie zu lfd. Nr. 1. 3) Schulzeit: Vom 8. 1. bis 19. 2. 06.
8	Rogätz	1893	49,34	24,67	14	—	—	1) Lehrerzahl: 3. 2) Lehrgegenstände: Deutsch, Korrespondenz, Rechnen, Raumlehre, Gesetzeskunde, Schiffbau, Schiffsdienst, Handelslehre, Geographie. 3) Schulzeit: Vom 2. 1. bis 12. 2. 06.

Zfd. Nr.	Sitz der Anstalt	Eröffnungsjahr	Zuschüsse des		Schülerzahl	Zahl der Brüflinge jedes Kurses		Bemerkungen (Lehrerzahl, Lehrgegenstände, Schulzeit, Dauer der Kurse u. a.)
			Staates M	Anderer M		mit Erfolg	ohne Erfolg	
9	Rehnert	1898	—	—	—	—	—	Der Unterricht fiel wegen mangelnder Beteiligung aus.
10	Parey (staatliche Schifferschule)	1889	Kein	Zuschuß	9	—	—	1) Lehrerzahl 9. 2) Lehrgegenstände: Deutsch, Korrespondenz, Rechnen, Geographie, Handelslehre. 3) Schulzeit: Vom 4. 1. bis 26. 1. 06.
11	Bittkau	1901	—	—	—	—	—	Der Unterricht fiel wegen mangelnder Beteiligung aus.
12	Tangermünde (staatliche Schifferschule)	1887	—	—	—	—	—	Der Unterricht fiel wegen mangelnder Beteiligung aus.
13	Wittenberge	1901	—	—	—	—	—	Der Unterricht fiel wegen mangelnder Beteiligung aus.
14	Bieze	1901	—	—	—	—	—	Der Unterricht fiel wegen mangelnder Beteiligung aus.
15	Groß-Booth	1903	—	—	—	—	—	Der Unterricht fiel wegen mangelnder Beteiligung aus.
16	Lauenburg (staatliche Schifferschule)	1892	293,62	146,81	26	11	6	1) Lehrerzahl: 4. 2) Lehrgegenstände: Deutsch, Korrespondenz, Rechnen, Geographie, Schiffbau, Schiffsdienst, Gesetzeslehre, Handelslehre, Samariterdienst. 3) Schulzeit: Vom 4. 1. bis 28. 2. 06.
17	Klein-Rosenburg	1905	70,40	35,20	15	5	1	1) Lehrerzahl: 3. 2) Lehrgegenstände: Deutsch, Korrespondenz, Rechnen, Schiffbau, Schiffsdienst, Gesetzeslehre, Handelslehre. 3) Schulzeit: Vom 8. 1. bis 23. 2. 06.
18	Groß-Rosenburg	1902	44,66	22,33	9	1	4	1) Lehrerzahl: 2. 2) Lehrgegenstände: Deutsch, Korrespondenz, Rechnen, Geographie, Schiffbau, Schiffsdienst, Gesetzeslehre, Handelslehre, Samariterdienst. 3) Schulzeit: Vom 8. 1. bis 10. 2. 06.

Für die in Dömitz in Mecklenburg bestehende Schifferschule kommen für die gleiche Zeit folgende Angaben in Frage:

Dömitz i. M.	—	489,09	39,00	14	8	—	Schulzeit: Vom 2. 1. bis 10. 2. 06. Schulstunden: 105.
--------------	---	--------	-------	----	---	---	---



IV. Rechnungsergebnisse

der drei Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaften für das Jahr 1905.

I. Betrag der anrechnungsfähigen Löhne.

Genossenschaft	1905	1904	mehr	weniger
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft	19,729,430	17,678,006	2,051,424	—
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft	17,495,794	17,105,871	389,923	—
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft .	12,884,107	11,324,272	1,559,835	—
Σa.	50,109,331	46,108,149	4,001,182	—

II. Gemeldete und entschädigte Unfälle.

Genossenschaft	1905		1904		mehr		weniger	
	ge-	ent-	ge-	ent-	ge-	ent-	ge-	ent-
	mel-	schä-	mel-	schä-	mel-	schä-	mel-	schä-
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft	1539	352	1312	337	227	15	—	—
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft	1009	261	929	277	80	—	—	16
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft	830	152	790	142	40	10	—	—
Σa.	3378	765	3031	756	347	25	—	16

III. Höhe der gezahlten Entschädigungen.

Genossenschaft	1905	1904	mehr	weniger	Steigerung in Prozenten gegen 1904
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft	496,103	468,089	28,014	—	6
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg.	432,378	399,012	33,366	—	8
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg.	240,348	228,287	12,061	—	5
Σa.	1,168,829	1,095,388	73,441	—	Durchschnitt 6,7

IV. Höhe des Reservefonds.

Genossenschaft	1905	1904	mehr	weniger
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft	1,097,606	1,007,900	89,706	—
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft	952,709	851,827	100,882	—
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft .	577,500	529,817	47,683	—
Σa.	2,627,815	2,389,544	238,271	—

V. Höhe der Verwaltungskosten.

Genossenschaft	1905 <i>M</i>	1904 <i>M</i>	Im Jahre 1905 umgelegter Betrag <i>M</i>	Die Verwaltungs- kosten betragen somit % der Umlage.
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft . . .	45,639	47,902	626,830	7,3
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg.	59,036	53,932	511,526	11,5
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg.	29,392	30,863	307,000	9,6
Ca.	134,067	132,697	1,445,356	Durchschnitt 9,3

V. Vereinsangelegenheiten.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde die Jahres-Hauptversammlung am 5. März und weitere Versammlungen am 27. April und 3. Oktober abgehalten.

In diesen Versammlungen gelangten folgende geschäftliche Angelegenheiten zur Verhandlung:

1. Beleuchtung der Umschlagsplätze in Tangermünde und Schönebeck und an den Strompfeilern der Brücken der Märkischen Wasserstraßen.
2. Flaggsignale bei vorkommenden Cholera-Erkrankungen an Bord der Schiffe.
3. Binnenschiffahrts-Statistik.
4. Binnenschiffahrts-Abgaben.
5. Polizeiverordnung, betreffend das Fahren und Schleppen von gekuppelten Fahrzeugen.
6. Fahrgeschwindigkeit und Tauchtiefe für Fahrten auf dem Spree-Oder-Kanal.
7. Befähigungsnachweis für Flußschiffer und Maschinisten.
8. Frage der Festlegung des zulässigen Übergewichts bzw. Mindermaßes für gewisse Artikel im Sinne des §. 60 des Binnenschiffahrts-Gesetzes.
9. Gewerbeberichte für Streitfachen zwischen Schiffseigner und Schiffsmannschaften.
10. Verbreiterung der Einfahrt in den Tangermünder Hafen.
11. Reversé der Königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg, betreffend das Betreten der Bahnanlagen zum Umschlagsverkehr auf dem Elbebahnhof.
12. Polizeiverordnung für das Liegen von Fahrzeugen im Magdeburger Verkehrsgebiet (Rotehorn bis zur Norddecke des Herrenkrugparks).
13. Gesetzliche Festlegung der Höchstabmessungen von Frachtschiffen im Elbeverkehr.
14. Verschlussordnung für Elbeschiffe.
15. Antrag auf Einführung von Signalvorschriften beim Heben und Senken der Hubbrücke am Wilhelmsgarten in Magdeburg.
16. Beseitigung des Pfeilers in der Einfahrt zum Neustädter Hafen, Anlage eines Damms von der Hafenhubbrücke in der Richtung zur Hafeneinfahrt auf dem nördlichen Ufer.
17. Ausschluß der berufsgenossenschaftlichen Versicherung der Elblotsen gegen Betriebsunfälle, da die Lotsen als selbständige Gewerbetreibende gelten.
18. Polizeivorschriften für den lokalen Personenverkehr mit Dampfschiffen in Magdeburg.
19. Errichtung eines Schifferheims in Magdeburg.
20. Verlegung der in der Stromelbe befindlichen Badeanstalt.
21. Verhandlungen wegen der „Sülze“ bei Magdeburg als Winterfischhafen.



Durch den Tod hat im abgelaufenen Jahre der Verein das Mitglied Herrn Alexander Andree-Hamburg verloren, dem ein ehrendes Andenken erhalten bleiben wird.

In der Jahres-Hauptversammlung am 5. März wurde den Schiffern:

Friedrich Schulze in Arneburg,

Hermann Schulze in Tangermünde

für eine mehr als 25jährige treue Tätigkeit im Schiffahrtsbetriebe je eine Ehren-Anerkennung des Vereins ausgefolgt.

Durch Beschluß der Jahres-Hauptversammlung wurden die bisherigen Vorstandsmitglieder Direktor Fr. Engel-Magdeburg und Verwaltungsdirektor Borchardt für die Wahlperiode von 1906—1909 wiedergewählt.

Satzungsgemäß scheiden im Jahre 1907 die Vorstandsmitglieder Kommerzienrat Lonne-Magdeburg und August Neubert-Nienburg a. S. aus.

Die Jahres-Hauptversammlung hat hierfür Neuwahlen zu vollziehen. Die Ausscheidenden sind nach den Satzungen wieder wählbar.

Dem Verein gehörten am Schlusse des Jahres 1906 an:

6 Korporationen

67 Mitglieder

im ganzen 73 Mitglieder.

Wir schließen unseren Bericht mit dem Wunsche, daß das Jahr 1907 für die gesamte Schiffahrt fruchtbringend und frei von Störungen sein möge, die im Jahre 1906 nachteilig auf die Betriebsverhältnisse eingewirkt haben.

Der Vorstand.

Lonne,

Vorsitzender.

Borchardt,

Schriftführer.

Rechnungs-Abschluss

Debet

1906	1907
100	100
210	210
15	15
32	32

VI. Rechnungs-Abschluss

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

für

das Jahr 1906.

Unterstützung

Debet

1906	1907
122	122
70	70
150	150



Debet.

Rechnungs-Abschluss

			<i>M.</i>	<i>ℒ</i>
1906				
Januar	1.	An Beiträge, 75 Mitglieder, à 6 <i>M.</i>	450	—
"	"	" " 7 Korporationen, à 30 "	210	—
"	"	" Eintrittsgeld, 5 Mitglieder, à 3 "	15	—
"	"	" Zinsen von der Sparkasse	8	32
<hr/>			<hr/>	<hr/>
			683	32
1907				
Januar	1.	An Saldo-Vortrag	75	93

Debet.

Unterstützungs-

			<i>M.</i>	<i>ℒ</i>
1906				
Januar	1.	An Saldo-Vortrag	122	70
<hr/>			<hr/>	<hr/>
			122	70
1907				
Januar	1.	An Saldo-Vortrag	122	70



für das Jahr 1906.

Kredit.

1906			M.	ℒ
Januar	1.	Per Saldo-Vortrag	89	42
"	"	" Porto-Auslagen	62	49
"	"	" Unkosten bei der Hauptversammlung	51	38
"	"	" Drucksachen	68	50
"	"	" Jahres-Bericht	192	25
"	"	" Diplome	8	—
"	"	" Beiträge zum Zentral-Verein	30	05
"	"	" Schreibhülfe	80	—
"	"	" Bibliothek-Konto	25	30
Dezember	31.	" Saldo	75	93
			683	32

Magdeburg, den 31. Dezember 1906.

Aug. Braune sen.,
Schatzmeister.

Konto 1906.

Kredit.

1906			M.	ℒ
Dezember	1.	Per Saldo	122	70
			122	70

Magdeburg, den 31. Dezember 1906.

Aug. Braune sen.,
Schatzmeister.



VII. Mitglieder-Verzeichnis.

—*—

Vorstands-Mitglieder:

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

Korporative Mitglieder:

- Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften, Aktien-Gesellschaft in Dresden.
„Wilhelma“, Allgemeine Versicherungs-Aktien-Gesellschaft in Magdeburg.
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.

Placke, Georg, Major d. L.
Trawiel, Heinrich.
Zunder, Heinrich.

Alsleben a. d. Saale.

Baumeier, Paul.

Barby a. d. Elbe.

Nebelung, Otto.

Bittkau a. d. Elbe.

Kühle, Gustav.

Dömitz a. d. Elbe.

Bürgermeister Dr. Behn.

Dresden.

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

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

Schneider, H.

Ulmann, Emil.

Ferehland a. d. Elbe.

Fangohr, Emil.

Gross-Salze.

Hünecke, Fritz.

Halle a. d. Saale.

Schwarz, August.

Hamburg.

Eichholz, W.

Friedrich, Adolf.

Dr. Edm. Klée Gobert, Rechtsanwalt.

Lütgens, Henry.

Schmeil, F.

Magdeburg.

Aue, Heinrich.

Baldhoff, Hermann.

Bartsch, Paul.

Bohne, Wilhelm.

Braune jr., August.

Engel, Carl.

Engel, Paul.

Engel, Wilhelm.

Güssau, Gustav.

Hames, Hermann.

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

Herbst, Fritz, Dispacheur.

Kirchhoff, Walter.

Krietsch, August.



Kühle, Gustav.
Loesche sr., Hermann.
Mühlstephan, Carl.
Mühlstephan, Paul.
Nordt, Emil.
Sander, Königlicher Wasserbauwart.
Schmidt, August.
Schöndube, Otto.
Schütte, Johannes.
Stahlkopf, Karl.
Strack, Kurt.
Suhr, Heinrich.
Tonne, Referendar.
Wesemeyer, Adolf.

Rogätz a. d. Elbe.

Blanke, Schiffsbaumeister.

Rosslau a. d. Elbe.

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

Schönebeck a. d. Elbe.

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

Tangermünde.

Lauenroth, jr., August.
Wienecke, Wilhelm.

Wallwitzhafen.

Büchlein, G.

Wien.

Dr. Russ, Reichsrats-Abgeordneter.

Wittenberge (Bez. Potsdam).

Runge, Johannes, Königlicher
Kommerzienrat.

VIII. Nachweisung des Elbe-Wasserstandes zu Magdeburg im Jahre 1906.

Aufgenommen nach dem Magdeburger Pegel.

Tag der Aufnahme	Verzeichniss der Monate.												Tag der Aufnahme
	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	
1	+ 1,72	+ 1,70	+ 1,84	+ 2,98	+ 1,66	+ 1,70	+ 1,45	+ 1,20	+ 0,80	+ 3,08	+ 1,22	+ 1,24	1
2	1,74	1,78	2,20	2,98	1,60	1,61	1,45	1,20	0,78	2,86	1,23	1,30	2
3	1,52	1,86	2,34	2,80	1,58	1,58	1,40	1,20	0,78	2,68	1,19	1,32	3
4	1,26	1,90	2,72	2,68	1,55	1,58	1,26	1,20	0,78	2,50	1,14	1,46	4
5	1,18	1,96	2,98	2,58	1,50	1,66	1,24	1,15	0,80	2,40	1,14	1,52	5
6	1,20	1,92	3,16	2,52	1,48	1,62	1,22	1,10	0,74	2,50	1,10	1,68	6
7	1,34	1,84	3,16	2,42	1,42	1,60	1,20	1,18	0,70	2,61	1,12	1,84	7
8	1,40	1,74	3,18	2,34	1,40	1,68	1,20	1,10	0,66	2,54	1,06	1,92	8
9	1,68	1,64	3,20	2,26	1,38	1,66	1,52	1,08	0,62	2,68	1,04	2,06	9
10	1,88	1,57	3,22	2,17	1,37	1,60	1,88	1,06	0,60	2,68	1,04	2,05	10
11	2,00	1,50	3,25	2,12	1,26	1,64	1,67	1,05	0,60	2,54	1,02	2,02	11
12	2,30	1,50	3,34	2,08	1,26	1,58	1,78	1,03	0,54	2,38	1,02	2,14	12
13	2,46	1,46	3,38	2,02	1,26	1,58	1,84	0,98	0,52	2,18	1,02	2,02	13
14	2,42	1,42	3,44	2,02	1,24	1,70	1,90	0,96	0,55	2,04	0,98	1,92	14
15	2,36	1,38	3,50	2,00	1,22	1,72	1,88	0,92	0,58	1,95	0,94	1,82	15
16	2,34	1,28	3,45	2,02	1,24	1,70	1,82	0,90	0,70	1,88	0,98	1,74	16
17	2,34	1,28	3,32	2,06	1,23	1,64	1,76	0,88	0,80	1,80	1,07	1,68	17
18	2,30	1,25	3,36	2,02	1,26	1,70	1,64	0,88	0,86	1,72	1,04	1,62	18
19	2,20	1,25	3,36	2,04	1,25	1,82	1,94	0,86	0,89	1,62	1,05	1,54	19
20	2,30	1,26	3,57	2,02	1,25	1,78	2,24	0,88	0,92	1,56	1,05	1,50	20
21	2,30	1,38	3,82	2,12	1,43	1,72	2,14	0,88	0,98	1,52	1,16	1,49	21
22	2,24	1,42	4,00	2,17	1,58	1,74	1,96	0,86	1,04	1,48	1,14	1,46	22
23	2,18	1,50	4,20	2,20	1,73	1,66	1,88	0,84	1,36	1,44	1,20	1,20	23
24	2,14	1,54	4,17	2,16	1,85	1,54	1,70	0,86	2,04	1,42	1,08	1,02	24
25	2,12	1,54	4,10	2,08	2,04	1,50	1,60	0,82	2,58	1,40	1,13	0,94	25
26	1,84	1,64	4,10	1,98	2,00	1,52	1,50	0,80	3,03	1,34	1,10	0,88	26
27	1,70	1,78	3,94	1,88	1,95	1,44	1,38	0,76	3,30	1,30	1,06	0,80	27
28	1,58	1,78	3,74	1,83	2,02	1,48	1,36	0,80	3,47	1,26	1,06	0,76	28
29	1,60	—	3,52	1,72	2,00	1,46	1,33	0,82	3,46	1,26	1,10	0,75	29
30	1,60	—	3,44	1,68	1,88	1,46	1,25	0,84	3,30	1,20	1,10	0,75	30
31	1,66	—	3,30	—	1,82	—	1,28	0,86	—	1,20	—	0,80	31



Nachweisung
des Grund-Wasserstandes in Magdeburg im Jahre 1906.

Tag	Monat	Elbwasserstand nach dem Magdeburger Pegel in Metern und Zentimetern	Grundwasserstand in Zentimetern über dem mittleren Stande
1	Januar	+ 1,72	+ 8,4
31	Januar	+ 1,66	+ 8,3
28	Februar	+ 1,78	+ 7,8
31	März	+ 3,30	+ 8,3
30	April	+ 1,68	+ 7,5
31	Mai	+ 1,82	+ 8,4
30	Juni	+ 1,46	+ 10,2
31	Juli	+ 1,28	+ 22,0
31	August	+ 0,86	+ 19,0
30	September	+ 3,30	+ 16,6
31	Oktober	+ 1,20	+ 16,1
30	November	+ 1,10	+ 15,6
31	Dezember	+ 0,80	+ 16,1

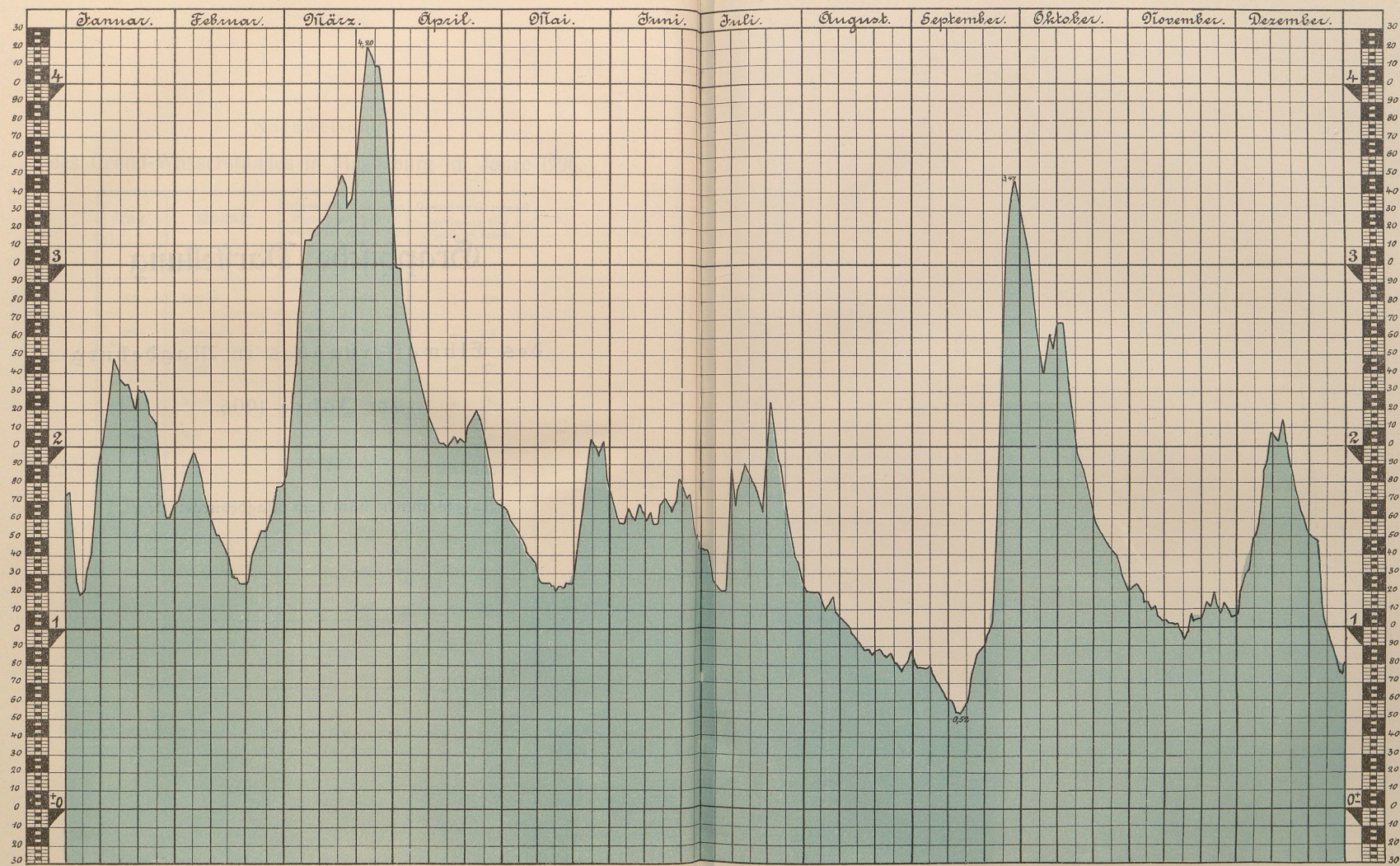
Der Grundwasserstand ist berechnet von der mit „Null“ bezeichneten mittleren Höhe.
Bei dieser mittleren Höhe befindet sich das Grundwasser 5 m 32,8 cm unter der Erdoberfläche.
Die Jahresschwankung des Grundwasserstandes betrug 15,0 cm.



Graphische Darstellung

des Elbwasserstandes in Magdeburg
im Jahre 1906.

Aufgenommen nach dem Magdeburger Pegel.



Faint grid pattern on aged paper, likely a ledger or account book page. The grid is composed of light blue lines forming a series of columns and rows. The page is otherwise blank.





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



Lc 2100^c

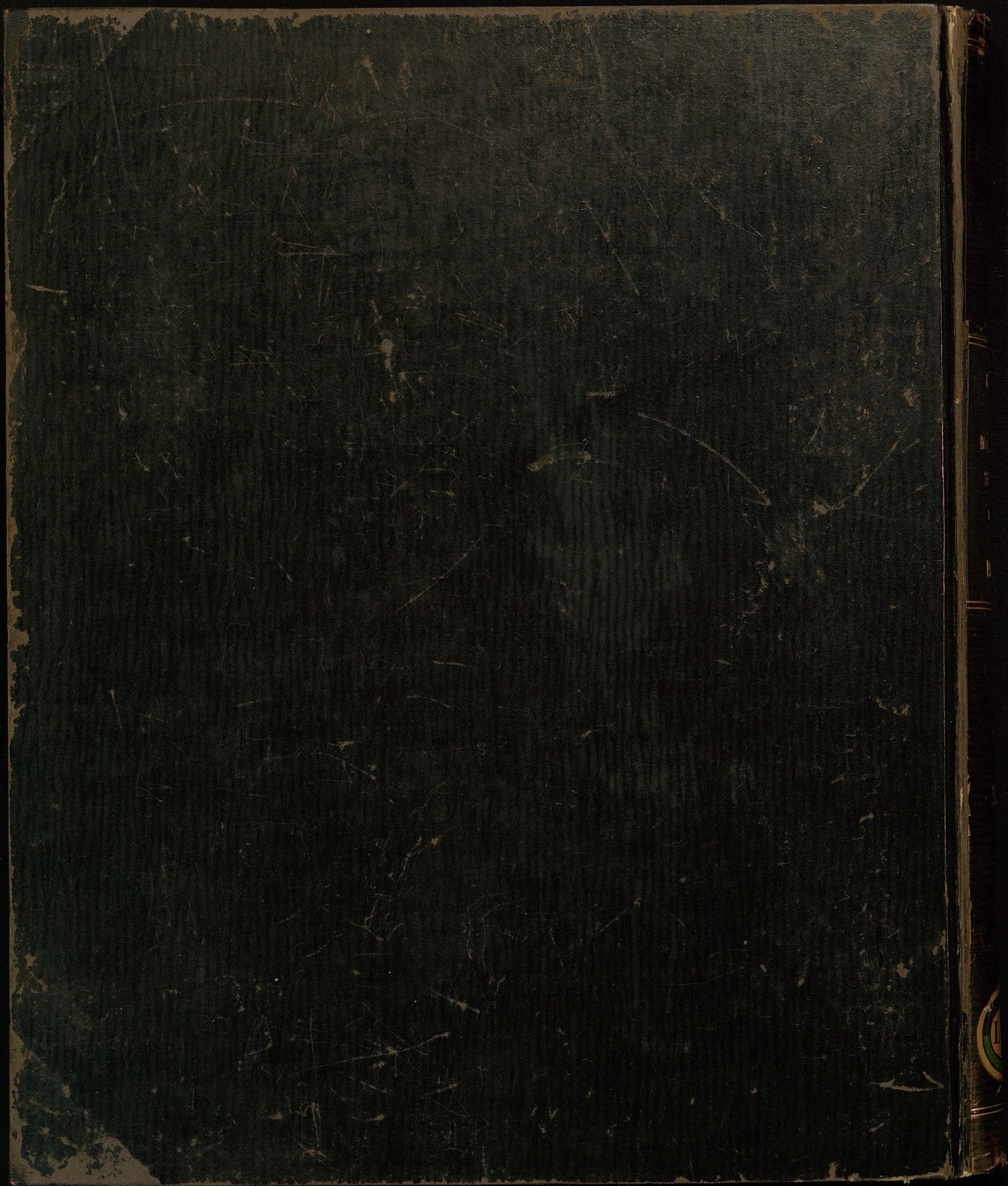
4^o

ULB Halle

3

007 534 353







Bericht

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

in

Magdeburg

für das Jahr 1906.

1906. 2758

