

Elbeschiffahrt.

Bericht.





Bericht

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

in

Magdeburg

für das Jahr 1911.



Lc 2100^e
W





Bericht

des

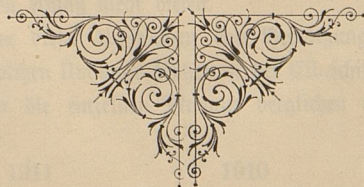
Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

in

Magdeburg

für das Jahr 1911.

// 2724



Januar	+ 1,85	2,88	0,84
Februar	+ 2,15	1,78	+ 0,87
März	+ 2,21	1,47	+ 0,84
April	+ 2,08	1,20	+ 0,88
Mai	+ 1,85	2,02	0,87
Juni	+ 0,98	1,10	0,80



Inhalts-Verzeichnis.

	Seite
I. Wasserstand	3
II. Wirtschaftliche Verhältnisse	4
III. Behördliche Bekanntmachungen	5
IV. Übersicht über die Schifferschulen für Binnenschifffahrt im Bereiche der Elbstrombauverwaltung im Winterhalbjahr 1910/1911 sowie über die Schifferschule zu Dömitz in Mecklenburg . . .	13
V. Rechnungsergebnisse der drei Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaften für das Jahr 1910 . .	15
VI. Vereinsangelegenheiten	16
VII. Rechnungsabluß für das Jahr 1911	18
VIII. Mitgliederverzeichnis	20
IX. Tageswasserstände für 1911	23
Grundwasserstand des Jahres 1911	24
Graphische Darstellung des Wasserstandes im Jahre 1911	25

I. Wasserstand.

Der Wasserstand des Jahres 1911 war für die Schifffahrt ein überaus ungünstiger, der in seinen Folgewirkungen das Jahr 1904 bei weitem übertroffen und in der Schifffahrt geradezu einen Notstand hervorgerufen hat. Der regelmäßige Schifffahrtsbetrieb wurde von den Elbschifffahrts-Gesellschaften am 1. März 1911 aufgenommen.

Die andauernde Trockenheit der Sommermonate führte jedoch bereits am 24. Juli zu der Bekanntmachung der Schifffahrtsgesellschaften, daß sie sich veranlaßt sahen, von diesem Tage ab den regelmäßigen Schifffahrtsbetrieb für geschlossen zu erklären. Vom 24. Juli ab wurden demgemäß nur Schiffsbewegungen, soweit sie sich überhaupt noch ermöglichen ließen, auf einzelnen Stromstrecken vorgenommen, aber auch da nur noch, soweit Schiffsraum und verfügbare Dampfkraft es zuließen.

Wenige Tage später, am 1. August 1911, mußte von allen Gesellschaften infolge weiterer Verschlechterung der Wasserverhältnisse der gesamte Verkehr bei einem Wasserstand von + 13 Zentimetern am Magdeburger Pegel eingestellt werden.

Am 19. September machten die Gesellschaften den Versuch, die Schifffahrt in beschränktem Umfange wieder aufzunehmen, da geringe Wasserzunahme eingetreten war und die Fahrtrinne der Elbe sich während der Ruhezeit etwas ausgelaufen hatte. Eine Einhaltung bestimmter Transportfristen konnte naturgemäß nicht zugesagt werden. Auf die vereinzelt Schiffsbewegungen, die von dieser Zeit an ausgeführt wurden, mußte sich dann der Schifffahrtsbetrieb für die restliche Dauer des Jahres beschränken. Der Wasserstand hob sich zwar noch in den allerletzten Tagen des Jahres auf ein etwas besseres Niveau, indes konnte dieser Umstand rücksichtlich der vorgeschrittenen Jahreszeit und des minimalen Güterverkehrs zu einer erweiterten Betriebsaufnahme keinen Anlaß mehr bieten.

Die Betriebsdauer hat unter diesen Umständen eine Verkürzung erfahren, die weit über das Jahr 1904 hinausgeht und in einem solchen Umfange bisher in der Elbeschifffahrt noch nicht zu verzeichnen war.

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

	1911	1910	Differenz
Januar	+ 1,95 m	+ 2,59 m	- 0,64 m
Februar	+ 2,15 "	+ 1,78 "	+ 0,37 "
März	+ 2,81 "	+ 1,87 "	+ 0,94 "
April	+ 2,05 "	+ 1,36 "	+ 0,69 "
Mai	+ 1,53 "	+ 2,02 "	- 0,49 "
Juni	+ 0,99 "	+ 1,19 "	- 0,20 "



Juli	+ 0,40 m	+ 1,65 m	— 1,25 m
August	— 0,02 „	+ 1,29 „	— 1,31 „
September	— 0,01 „	+ 2,02 „	— 2,03 „
Oktober	+ 0,23 „	+ 1,63 „	— 1,40 „
November	+ 0,17 „	+ 2,01 „	— 1,84 „
Dezember	+ 0,33 „	+ 2,70 „	— 2,37 „

Den niedrigsten Wasserstand zeigte der Magdeburger Pegel am 21. August mit — 0,12 m, den höchsten Wasserstand, zurzeit der Schifffahrtsöffnung am 6. März mit + 3,88 m.

II. Wirtschaftliche Verhältnisse.

Die wirtschaftlichen Ergebnisse des Betriebes wurden unter den für lange Zeit so gut wie versagenden Wasserverhältnissen auf das Tiefste herabgedrückt, so daß die Gesellschaften große Ausfälle erleiden mußten. Nicht besser ist es aber auch dem Teile der Privatschifffahrt ergangen, der für eigene Rechnung fährt. Auch hier haben erhebliche Opfer gebracht werden müssen, um die eingenommenen Ladungen in den Herbstmonaten unter Zuhilfenahme von Ableichtern nur an den Bestimmungsort noch hinzubringen.

Neben diesen elementaren Verhältnissen hat aber auch dervedurch die Mißernte im letzten Jahre hervorgerufene und sich auch noch fernerhin fühlbar machende Ausfall in der Zuckerausfuhr und besonders der andauernde Ausfall in böhmischen Braunkohlen, welche letztere durch die stetig wachsende deutsche Brikettindustrie aus ihrem früheren Absatzgebiet immer mehr verdrängt werden, einen nachteiligen Einfluß auf den Elbeverkehr und damit auf die Erträgnisse der Schifffahrt ausgeübt.

Die durch die Dürre eingetretene Futternot veranlaßte die Staatsregierung, im Sommer 1911 ganz besondere Ausnahmesätze für Futter- und Düngemittel zur Einführung zu bringen. Wir wollen gern zugeben, daß dieser Schritt, da die Schifffahrt in der Niedrigwasserperiode als Beförderungsmittel mehr oder weniger versagte, notwendig war, um der Futternot zu steuern und die für Bestellung der Felder erforderlichen Düngemittel heranzubringen.

Ob die tarifmäßigen Begünstigungen der Landwirtschaft in Rücksicht auf im Frühjahr 1911 zurzeit guten Wassers abgeschlossenen Kontrakte in der Tat zugekommen sind, möge dahingestellt bleiben, und ist es auch nicht unsere Aufgabe, dies hier zu erörtern. Dagegen müssen wir mit aller Entschiedenheit Einsprache erheben, daß die Staatseisenbahnen die eingeführten Frachtermäßigungen gleich bis in den Sommer 1912 erstreckt und nicht daran gedacht haben, daß jedes Frühjahr Wasser bringt, die Schifffahrt dann aktionsfähig ist und auch ein Recht an der Beförderung von Massengütern hat, da sie von der Beförderung dieser Güter leben will und muß und diese Transporte auch als ein alter Besitzstand der Schifffahrt anzusehen sind.

Wenn unserer gewerblichen Schifffahrt durch fortgesetzte Detarifizierung von Massengütern, wie es wieder durch die sich auf die Zeit bis Juni 1912 erstreckenden Ausnahmetarife geschehen ist, der Lebenserwerb in so erheblichem Maße gegen die Konkurrenz der Eisenbahn erschwert wird, dann kann es nicht Wunder nehmen, wenn die Unzufriedenheit immer mehr Ausdehnung findet.

Die Staatsverwaltung wird sich unter diesen Verhältnissen der Frage nicht entziehen können, wie dem Übel der zu weit befristeten Ausnahmetarife abzuhelpen ist und wird dazu gelangen müssen, diese Ausnahmetarife nach und von den Seehäfenplätzen aufzuheben und solche bis zum Ablauftermin nur noch von den Umschlagshäfen der Binnenwasserstraßen gelten zu lassen, da nur auf diesem Wege ein berechtigter Ausgleich gegen die in ihrem Bestande gefährdete Schifffahrt zu ermöglichen ist.

Das von der Schifffahrt berechtigter Weise bekämpfte Gesetz der Schifffahrtsabgaben ist leider verabschiedet worden, ohne den Einwendungen der Schifffahrt Rechnung zu tragen. Die Schifffahrt erblickt in den gesetzlichen Bestimmungen eine schwere Benachteiligung, da sie und der Handel die ganzen Kosten der Flußregulierung in Zukunft tragen sollen, obwohl die Regulierung der Flußläufe in erster Linie den Uferbesitzern zugute kommt und, wie bedeutende Fachmänner nachgewiesen haben, die Schifffahrt nur als Prüfstein angesehen werden kann, ob die Regulierung im Interesse der Anlieger richtig durchgeführt ist.

Die schweren Nachteile dieser Gesetzgebung werden besonders erst mit dem Zeitpunkte der Einhebung erwähneter Abgaben in die Erscheinung treten, denn nachdem die Schifffahrt weitere Lasten nicht auf sich nehmen kann, ist es selbstverständlich, daß diese Abgaben vom Absender oder Empfänger eingehoben werden und somit dem Handel, der Industrie und der Landwirtschaft zur Last fallen müssen.

III. Behördliche Bekanntmachungen.

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

Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnung betreffend Vorschleuserecht und die Beförderung von Petroleum und dessen Destillationsprodukten.

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 (G.-S. 1903 S. 172) wird — soweit im Regierungsbezirk Potsdam belegene Wasserstraßen in Betracht kommen unter Zustimmung des Bezirksausschusses — für die dem Regierungs-Präsidenten in Potsdam unterstellten öffentlichen Wasserstraßen die nachstehende Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnung erlassen:

§ 1. Die Nachträge vom 28. März 1898, vom 22. September 1904 und vom 10. März 1908 zum § 27 der Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnung vom 17. Januar 1896 (Sonderausgabe des Amtsblattes vom 3. Februar 1896) werden hiermit aufgehoben.

Der § 27 erhält nunmehr folgende Fassung:

§ 27 (Vorschleuserecht).

I. Ein unbedingtes Vorschleuserecht steht folgenden Fahrzeugen in der nachbezeichneten Reihenfolge zu:

- 1) den der Königlichen Hof- und Staatsverwaltung gehörigen Dampfbooten und deren Anhängen,
- 2) den zur Personenbeförderung benutzten Dampfschiffen und deren Anhängen, sowie den beladenen Frachtdampfschiffen.

II. Das Vorschleuserecht mit der Maßgabe, daß nach je einer Schleusung der berechtigten Schiffe zwei der nicht bevorrechtigten einzuschleusen sind, steht allen Fahrzeugen zu.

III. Fahrzeuge, denen Gelegenheit gegeben ist, sich nach Beendigung der gewöhnlichen Betriebszeit an irgend einer Schleuse durchzuschleusen zu lassen, die hiervon aber keinen Gebrauch machen, dürfen das Vorschleuserecht an dieser Schleuse für dieselbe Fahrt nicht in Anspruch nehmen und werden im Range hinter die Vorschleuseberechtigten zurückgesetzt.

IV. Der Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen ist befugt, im Bedarfsfalle das bedingte Vorschleuserecht davon abhängig zu machen, daß das Fahrzeug aus der Schleuse durch Dampfer herausgeschleppt wird.

V. Für die Zeit außerordentlichen Schiffsandranges wird das bedingte Vorschleuserecht zu II aufgehoben.

Anfang und Endzeitpunkt dieser Ausnahmeregel bestimmt für jede Schleuse das zuständige Wasserbauamt durch Bekanntmachung mittels Aushangs an den Schleusen. Von dem Seitens des Wasserbauamtes bekannt zu machenden Zeitpunkte ab steht ein unbedingtes Vorschleuserecht nur den Dampf-



booten der königlichen Hof- und Staatsverwaltung, sowie deren Anhängen und den zur Personenbeförderung benutzten Dampfschiffen und deren Anhängen zu und ein bedingtes Vorschleuserecht mit der Maßgabe, daß nach je einer Schleusung der bevorrechtigten Schiffe zwei der nicht bevorrechtigten einzuschleusen sind, nur denjenigen Fahrzeugen, deren Hauptladung aus Schießpulver oder anderen Sprengstoffen, aus lebenden, in besonderen Haltern (Dröbeln) befindlichen Fischen, aus frischen Früchten (Baum- und unverpackten Hackfrüchten) oder anderen, schnellem Verderben ausgesetzten Gegenständen bestehen, sowie den vorstehend nicht genannten Fahrzeugen der königlichen Staatsverwaltung einschließlich derjenigen Rähne, welche Güter für dieselbe befördern, und den Floßhölzern für Staatsbauten.

VI. Das unbedingte Vorschleuserecht hat den Vorrang vor dem bedingten Recht und die Schleusung unbedingter Schiffe ist auf die Zahl der nicht berechtigten Schiffe, welche nach einer Schleusung bedingt bevorrechtigter einzuschleusen sind, ohne Einfluß.

VII. Den Dampfschiffen stehen die Motorboote gleich.

§ 2. Der 4. Absatz des § 9 der Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnung vom 17. Januar 1896 (Sonderausgabe des Amtsblattes vom 3. Februar 1896) erhält folgende Fassung:

Offenes Petroleum oder dessen Destillationsprodukte von weniger als 0,68 spezifischem Gewicht darf in Raftenschiffen nicht befördert werden. Kein Petroleumraften darf auch mehr als 98 % des Raumes, welchen er einschließlich seines etwaigen Doms oder sonstigen Ausdehnungsraumes enthält, mit Petroleum gefüllt werden. Die Verwendung von Kraftmaschinen, welche durch Feuerwirkung in Tätigkeit gesetzt werden, ist auf Petroleumraftenschiffen nicht gestattet.

Diese Polizeiverordnung tritt hinsichtlich des § 1 mit dem Tage ihrer Veröffentlichung, hinsichtlich des § 2 zwei Wochen nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatte in Kraft.

Potsdam, den 13. September 1911.

Der Regierungspräsident
als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen.

Polizeiverordnung

über die Abmessungen der nicht mit eigener Triebkraft ausgerüsteten Schiffe auf der Elbe.

Auf Grund des § 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G. S. S. 195) wird hierdurch über die Abmessungen der nicht mit eigener Triebkraft ausgerüsteten Schiffe auf der Elbe folgendes verordnet:

§ 1. Die auf der preußischen Elbe von der sächsisch-preußischen Grenze bis zur Seemündung verkehrenden, nicht mit eigener Triebkraft ausgerüsteten Schiffe dürfen höchstens eine Länge von 76 m, von der Vorderkante des Vorderstevens bis zur Hinterkante des Achterstevens gemessen, und höchstens eine Breite von 11 m, an der breitesten Stelle von Außenkante zu Außenkante gemessen, haben.

§ 2. Ausgenommen von dieser Vorschrift sind

- a. die zum Verkehr auf dem Elbe-Trade-Kanal zugelassenen Schiffe auf der Elbestrecke unterhalb der Einmündung dieses Kanals,
- b. die bei dem Inkrafttreten dieser Polizeiverordnung bereits im Betriebe befindlichen oder im Bau begriffenen Schiffe.

Außerdem kann solchen Schiffen, welche nicht zum Verkehr auf der Elbe, sondern für andere Zwecke oder Stromgebiete bestimmt sind, die einmalige Fahrt auf der im § 1 bezeichneten Elbstrecke behufs Beförderung nach ihrem Bestimmungsorte durch die zuständige Strompolizeibehörde gestattet werden.

§ 3. Zuwiderhandlungen der Schiffseigner gegen die vorstehenden Vorschriften werden mit Geldstrafe bis zu 60 Mk. oder im Unvermögensfalle mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft.

§ 4. Diese Bestimmungen treten vom 1. Januar 1912 an in Kraft.

Magdeburg, den 25. November 1911.

Der Oberpräsident (Elbstrombauverwaltung).
B. Nr. 6799 O. P. T/V. von Hegel.

T a r i f
für den Winterschukhafen der Stadt Magdeburg bei Rothensee.

Es sind zu entrichten:
für die Benutzung des Hafens zum Winterlager:

	Für die ganze Winterliegezeit		Für die tageweise Vergungsdauer							
			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	ſ	M	ſ	M	ſ	M	ſ	M	ſ
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 Flächenraumes	40	—	1	—	—	80	—	50	—	40
b. über 100 bis 300 qm des benutzten Flächenraumes	100	—	2	50	2	—	1	25	1	—
c. über 300 bis 600 qm des benutzten Flächenraumes	120	—	3	—	2	40	1	50	1	20
d. über 600 qm des benutzten Flächenraumes	150	—	3	75	3	—	1	80	1	50
D. für Boote und Handlähne, Flöße, Fähr- und Baggerprahme, Maschinen- und Brückenpontons, Badefchiffe 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 Schiffes, bei Räderdampfſchiffen unter Hinzurechnung der Breite eines Radſtafens zur größten Breite des eigentlichen Schiffes ermittelt.

Zusätzliche Bestimmungen.

1. Die 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. 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 Befreiungsbestimmungen Abgabefreiheit beansprucht, der Abgabenstelle zu erklären, ob er die Abgabe für die ganze Winterliegezeit ohne Rücksicht auf die Dauer des Aufenthalts oder nach der Anzahl der im Hafen zugebrachten Tage entrichten will. Für Fahrzeuge und Flöße, welche am 1. Dezember bereits im Hafen liegen, läuft die Frist für diese Erklärung am Schlusse des 3. Dezember ab.

Verfümmt der Führer eines abgabepflichtigen Fahrzeuges oder Floßes die vorstehend festgesetzte Frist, so hat er das ihm zugestandene Wahlrecht verwirkt und muß er das Hafengeld nach dem Satze für die ganze Winterliegezeit entrichten.



5. Die Zahlung der Abgabe für die ganze Winterliegezeit hat im voraus stattzufinden. Die nach Tagen zu entrichtende Abgabe, bei deren Berechnung die Tage des Einlaufens und des Auslaufens in Ansatz gebracht werden, ist nachträglich, jedoch vor dem Verlassen des Hafens zu erlegen.
6. Angefangene Tarifeinheiten gelten bei der Abgabeberechnung für voll.

Befreiungen:

Es sind befreit:

1. Fahrzeuge und Flöße, welche dem Könige gehören oder für dessen Rechnung befördert werden, sowie Fahrzeuge und Flöße, welche staatlichen Aufsichts-, Strombau- und ähnlichen, zugleich die städtischen Hafenanlagen fördernden Zwecken dienen.
2. Fischerkähne, Fischdröbel, Gondeln, Anhänge, Handkähne und ähnliche kleine Fahrzeuge, welche ihrer Bauart nach zur Frachtbeförderung nicht bestimmt sind, falls sie zu einem im Hafen liegenden Frachtfahrzeuge gehören.
3. Schiffe und Flöße, welche nach Entrichtung der Abgabe für die ganze Winterliegezeit den Hafen verlassen, ihn aber in derselben Winterperiode wieder aufsuchen, von der Zahlung des Winterhafengelbes für den ferneren Aufenthalt. Die unter Entrichtung der Abgabe nach Tagen früher zugebrachten Liegezeiten werden im Falle eines wiederholten Anlaufens des Hafens bei der Berechnung des Hafengelbes nicht berücksichtigt.

Dieser Tarif tritt sofort in Kraft.

Berlin, den 13. Dezember 1910.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten. Im Auftrage: gez. Peters.	Der Minister für Handel und Gewerbe. Im Auftrage: gez. v. Meyeren.	Der Finanzminister. Im Auftrage: gez. Rathjen.
--	---	--

III. A. 6. 503 C. M. b. S. N.

III. 22783. Fin.-Min.

II b. 12893. M. f. S. u. G.

Tarif

für die städtischen Bösch- und Ladeplätze an der Elbe an der Budauer Magistratsstraße bei dem Friedrich-Wilhelmsgarten, am Kleinen Stadtmarsch und zwischen dem Petri- und dem Jakobsförder zu Magdeburg.

Es sind zu zahlen:

I. an Ufergeld:

- | | |
|---|--------|
| A. von Gütern aller Art, soweit sie nicht nachstehend besonders bezeichnet sind, für je 100 kg | 1 Pf. |
| B. von Borke, Dünger, Heu, Kartoffeln, Kohl, Obst, Rüben, Stroh und Zwiebeln, für je 100 kg | 2 " |
| C. von Bagger sand, Ziegelerde, Bruchsteinen (Blöckyer I und II und Mosaiksteinen), für je 100 kg | 1/2 " |
| Zu A, B und C: für jede Aus- und Einladung jedoch mindestens | 50 " |
| D. von Holz: | |
| 1. von Brennholz für das rm | 4 " |
| 2. von geschnittenen und beschlagenen Balken, Kantholz und Nutzholz, tannenen und kiefern Brettern und Bohlen, Stollen und Latten, geschnittenen Faßstäben (vergl. Nr. 5, 6, 7, 8 und 11) für das cbm | 16,5 " |
| oder für je 100 kg | 3 " |
| 3. von geschnittenen Blöcken für das cbm | 13 " |
| 4. von Rundhölzern | |
| 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, das Stück | 8 " |
| über 11 bis 15 m Länge und über 13 bis 20 cm Zapfstärke, das Stück | 7 " |



über 10 bis 11 m Länge und über 13 bis 20 cm Ropfstärke, das Hundert	3 M. 50 Pf.
über 8 bis 10 m Länge und über 13 bis 20 cm Ropfstärke, das Hundert	2 " 50 "
bis 8 m Länge und über 13 bis 20 cm Ropfstärke, das Hundert	1 " 25 "
5. von gehobelten Brettern und Leisten, für das cbm	20 "
6. von unbesäumten Schalbrettern von 4,5 m Länge, für das Hundert	17 "
in anderen Längen nach Verhältnis,	
7. von Grubenschwarten von 1,5 m Länge, für das Hundert	10 "
in anderen Längen nach Verhältnis,	
8. von Böttcherschalen von 1 m Länge, für das Hundert	7 "
in anderen Längen nach Verhältnis,	
9. von Felgen, für das Hundert	15 "
10. von Speichen, für das Hundert	5 "
11. von Stabholz (abgesehen von den Faßstäben unter Nr. 2), für das Hundert	25 "
12. von Stangen, für das Hundert	25 "
13. von Bohnenstangen, für das Hundert	5 "
Zu D: für jede Aus- oder Einladung jedoch mindestens	1 M. 50 "

II. an Liegegeld:

A. von Fahrzeugen, welche nach der Be- und Entladung über die durch § 29 des Binnenschiffahrtsgesetzes vom 15. Juni 1895 festgesetzte Ladezeit hinaus an den Bösch- und Ladestellen liegen, für jeden Kalendertag	
1. bis zu 100 t Tragfähigkeit	50 Pf.
2. mit mehr als 100 bis zu 300 t Tragfähigkeit	1 M. — "
3. mit mehr als 300 t Tragfähigkeit	2 " — "
B. von Rettendampfern, Raddampfern und ähnlichen Fahrzeugen, welche weder löschen noch laden, vom Tage des Eintreffens ab für jeden Kalendertag	
	2 M. — "
C. von Flößen für je 10 qm ihrer Fläche, vom Tage des Eintreffens ab für jeden Kalendertag	
	10 "

III. an Lagergeld.

A. von Gütern, die zu Schiff ankommen und nach dem Ablaufe der Kalenderwoche, in welcher die Entladung beendet ist, lagern, für das qm der von ihnen belegten Fläche und für jede folgende Kalenderwoche:

1. an der Buckauer Magistratsstrecke bei dem Friedrich-Wilhelmsgarten und zwar bis zu einer Entfernung vom Uferande	
a) bis zu 10 m	10 Pf.
b) von über 10 m bis zu 20 m	8 "
c) von über 20 m	6 "
2. am Kleinen Stadtmarsch und zwischen dem Petri- und dem Jakobsförder	5 "

Anmerkung: Als Zeitpunkt der Entladung gilt bei ganzen Kahnladungen derjenige der völligen Entladung des Schiffes, bei Teilladungen derjenige der beendeten Löschung der Teilladung.

B. von Gütern, die zu Lande ankommen, und vor der Weiterbeförderung zu Schiff gelagert werden, das zu A festgesetzte Lagergeld von dem Tage der Niederlegung an.

IV. an Krangelb:

1. von Holz für je 100 kg	5 Pf.
2. von allen anderen Gütern für je 100 kg	3 "
mindestens aber für jede Kranung	1 M. 50 "

Anmerkung zu IV: In dem Krangelde ist die Gebühr für den Kranführer enthalten; weitere Arbeitskräfte werden nur gegen besondere Vergütung nach angemessenen Tagelöhnen gestellt.



Zusätzliche Bestimmungen.

1. Angefangene Tarifeinheiten gelten bei der Abgabeberechnung für voll, Bruchpfennige werden auf volle Pfennig abgerundet.
2. Unter „Woche“ in Abschnitt III des Tarifs ist ein Zeitraum von 7 aufeinanderfolgenden Tagen (einschließlich der Sonn- und Festtage) zu verstehen.
3. Bei Mauersteinen werden 1 Tausend Stück gleich 3500 kg, bei Dachsteinen 1 Tausend Stück gleich 1500 kg gerechnet.

Befreiungen.

Abgabefrei sind:

1. Fahrzeuge und Güter, welche dem Könige gehören oder für dessen Rechnung befördert werden.
2. Fahrzeuge und Sendungen, welche staatlichen Aufsichts-, Strombau- und ähnlichen zugleich die städtischen Bösch- und Ladepflätze fördernden Zwecken dienen.

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

Berlin, den 28. Februar 1911.

Der Minister
der öffentlichen Arbeiten.
Im Auftrage.
gez. Peters.

Der Finanzminister.
Im Auftrage.
gez. Rathjen.

III. A 6. 53 C. M. d. ö. A.
III. 3258 F. M.

Tarif

für den neuen städtischen Packhof zu Magdeburg, ausschließlich des als öffentliche Zollniederlage dienenden Teils des Lagerhauses.

Es sind zu zahlen:

I. an Ufergeld

für das Ein- oder Ausladen von Waren, und zwar für je 100 kg:

1. von den auf dem Wasserwege anlangenden Gütern,
 - a) insofern auf ihnen ein Eingangszoll von 3 M. und mehr für 100 kg ruht 10 Pf.
 - b) im übrigen 4 „
2. von den zu Lande ankommenden und auf dem Wasserwege weitergehenden Waren 4 „

Ausnahmen zu 1b und 2.

Von Massengütern im freien Verkehr, welche in Schiffsladungen von mindestens 50 000 kg gelöst und in Mengen von mindestens 10 000 kg weiter verladen werden, für je 100 kg 2 Pf.

II. an Lagergeld

von Gütern, die

1. zur sofortigen Abfertigung auf dem Landwege ankommen und auf dem Landwege wieder weitergehen, für je 100 kg
 - a) insofern auf ihnen ein Eingangszoll von 3 M. und mehr für 100 kg ruht 10 Pf.
 - b) im übrigen 4 „
2. abgesehen von den Fällen zu 1 ohne besondere Genehmigung länger als 48 Stunden nach erfolgter Aus- oder Abladung im Bereich des Packhofes lagern, für jeden Monat und je 100 kg 6 „



III. an Krangelgeld

für die Benutzung der Krane beim Ein- oder Ausladen für je 5000 kg. 60 Pf.

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

IV. an Wiegegeld

für jede zweite oder weitere Verwiegung von Waren für die Arbeitsstunde 50 Pf.

Anmerkung: In dem Wiegegelde ist die Gebühr für den Wiegemeister enthalten.

Zusätzliche Bestimmungen.

1. Angefangene Tarifeinheiten gelten bei der Abgabeberechnung für voll.
2. Bei der Berechnung der Abgaben wird die Tonne Heringe zu 150 kg angenommen.
3. Die 48 stündige gebührenfreie Lagerfrist unter II² rechnet vom Beginn der nächstfolgenden vollen Stunde nach erfolgter Aus- oder Abladung.

Befreiungen.

Abgabefrei sind:

1. Fahrzeuge und Güter, welche dem Könige gehören oder für dessen Rechnung befördert werden;
2. Fahrzeuge und Sendungen, welche staatlichen Aufsichts-, Strombau- und ähnlichen, zugleich die städtischen Umschlagsanlagen fördernden Zwecken dienen.

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

Berlin, den 28. Februar 1911.

Der Minister
der öffentlichen Arbeiten.
Im Auftrage.
gez. Peters.

Der Finanzminister.
Im Auftrage.
gez. Rathjen.

III. A. 6. 53 C. M. d. 6. A.
III. 3258 F.-M.

Bekanntmachung

betr. Verbot des Trinkgeldgebens durch die Schifffahrttreibenden.

Infolge einer von einem Schiffsführer erstatteten Anzeige angestellte Ermittlungen haben die äußerst bedauerliche Tatsache ergeben, daß ein Abgabenerheber von Schiffen bei der Abgabenerrichtung zurückgelassene Geldstücke an sich genommen hat. Der schuldige Beamte wird hierfür zur Verantwortung gezogen werden.

In demselben Verfahren von einigen Zeugen abgegebene Erklärungen, daß es unter den Schiffen allgemein üblich sei, an den Abgabenschleusen bei Zahlung der Schifffahrtsabgaben Geldbeträge von 10 Pfg. oder dergl. in der vorher angegebenen oder anderer Weise den Beamten zuzuwenden, haben bisher noch zu keinen bestimmten Feststellungen geführt. Auch die Schifffahrttreibenden, Reedereien und namentlich die Schiffervereine, von denen wiederholt hierüber Beschwerde geführt ist, pflegen ihre Angaben so allgemein zu halten, daß ich mangels jeglicher Angabe bestimmter Fälle und der Beweismittel außerstande bin, ein Urteil darüber zu gewinnen, ob ein schuldhaftes Verhalten eines Beamten vorliegt. Ist es der Fall, so trifft einen wesentlichen Teil der Verantwortung die Schifffahrttreibenden selbst, welche Trinkgelde geben, obgleich das Verbot der Annahme derselben durch Beamte bekannt ist. Die Schifffahrttreibenden werden deshalb dringend ersucht, unter keinen Umständen höhere oder andere Beträge, als in den gesetzmäßig erlassenen Tarifen oder Gebührenordnungen vorgesehen sind, zu zahlen und etwaige höhere Forderungen, deren Rechtmäßigkeit zweifelhaft erscheint, sogleich zur amtlichen Kenntnis zu bringen.

Dies gilt auch für die Zahlungen an die Schleusenarbeiter.

Abgesehen davon, daß die Beamten und sonstigen Angestellten sich durch Annahme von Geschenken ersten disziplinarischen Folgen aussetzen, können auch Personen, die solche Zuwendungen machen, unter Umständen strafrechtlich belangt werden.

Wenn jeder Schifffahrttreibende die Zuwendung von solchen Geschenken unterläßt, werden die Beschwerden aus Schifferreisen von selbst verstummen. Der ernstliche Wille der Schiffer allein kann die nach ihren Behauptungen bestehende Unsitte wirksam beseitigen.

Potsdam, den 20. Juli 1911.

Der Regierungspräsident
als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen.
v. d. Schulenburg.

Polizeiverordnung
betreffend das Verbot des Ankerens auf der Elbstromstrecke vor der Fischeaufzugstelle vor Altengamme.

In der rechtsseitigen Stromhälfte der Elbe vor der Fischeaufzugstelle vor Altengamme auf der Strecke von km 588⁵ bis km 589², ist das Ankeren bis auf Weiteres verboten.

Den Anordnungen der mit der Ausübung der Strompolizei betrauten Beamten ist Folge zu leisten.

Zu widerhandlungen werden auf Grund des § 366¹⁰ des Strafgesetzbuches mit Geldstrafe bis zu 60 *M* oder mit Haft bis zu 14 Tagen geahndet werden.

Hamburg, den 27. Juni 1911.

Die Landherrenschaft Bergedorf.

Verbot
des Ankerwerfens und -Schleppens auf der Elbe an der zur städtischen Kanalisationsanlage von Roswig gehörigen Kanalmündung.

Auf Grund des § 23 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 1. Juli 1864 (Gesetz-Sammlung Nr. 31) wird hierdurch folgendes verordnet:

§ 1. Das Auswerfen und Schleppenlassen von Schiffsankern auf der Elbe von 30 m oberhalb bis 30 m unterhalb der zur Kanalisationsanlage der Stadt Roswig gehörigen Kanalmündung ist verboten.

Die Lage der Kanalmündung ist durch eine in Höhe der Kilometertafel 238 auf dem rechten Elbufer angebrachte Tafel mit der Aufschrift „Kanal“ kenntlich gemacht.

§ 2. Zu widerhandlungen gegen vorstehendes Verbot werden mit Geldstrafen bis zu 30 *M* oder für den Fall des Unvermögens mit entsprechender Haft bestraft.

§ 3. Die Polizeiverordnung tritt mit dem Tage ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Deßau, den 21. Oktober 1911.

Herzoglich Anhaltische Regierung, Abteilung des Innern.

Polizei-Verordnung
betreffend den Gebrauch des Ankers oder der Schleppkette bei den Telegraphenkabeln in der Elbe bei Hitzacker und Bledede.

Auf Grund des § 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G. S. S. 195) wird nachstehende Polizeiverordnung erlassen:

§ 1. Zur Sicherung der im Bette der Elbe bei Hitzacker und bei Bledede verlegten Telegraphenkabel, deren Liegestellen durch je zwei an den Ufern aufgestellte in den Landesfarben gestrichene Tafeln mit der Aufschrift „Telegraph“ bezeichnet sind, wird das Ankeren der Fahrzeuge und das Treiben mit ausgeworfener Schleppkette an dieser Stelle, sowie von 150 m oberhalb bis 100 m unterhalb der Tafeln



hierdurch verboten. Beginn und Ende der Verbotsstrecken sind durch je einen am Ufer stehenden gelben Ball bezeichnet, auf denen nach der Stromseite zu ein schwarzes „T“ aufgemalt ist.

§ 2. Übertretungen dieser Polizeiverordnung werden, sofern nicht nach allgemeinen Strafgesetzen, insbesondere nach § 317 und 318 des Reichs-Strafgesetzbuches eine härtere Strafe verwirkt ist, mit Geldstrafe bis zu 60 Mk., im Unvermögensfalle mit entsprechender Haft geahndet.

§ 3. Diese Polizeiverordnung tritt an Stelle derjenigen vom 10. Oktober 1892 (Amtsbl. Lüneburg 1892 S. 343) und vom 21. Juli 1910 (Amtsbl. Lüneburg 1910 S. 189) mit dem Tage ihrer Verkündung in Kraft.

Magdeburg, den 21. Oktober 1911.

Der Oberpräsident (Elbstrombauverwaltung).
In Vertretung: gez. Breyer.

B. 5622 O. P. T/V.

IV. Übersicht

über die Schifferfachschulen für Binnenschifffahrt im Bereiche der Elbstrombauverwaltung
im Winterhalbjahr 1910/11
sowie über die Schifferschule zu Dömitz in Mecklenburg.

Ifd. Nr.	Sitz der Anstalt	Eröffnungsjahr	Zuschüsse		Schülerzahl	Zahl der Prüflinge zwecks Erlangung des Elbschifferpatents		Bemerkungen
			des Staates M	Anderer M		mit Erfolg	ohne Erfolg	
1	Mühlberg	1896	474,67	50,00	21	5	—	1) Deutsch, Schriftverkehr, Rechnen, Geographie, Schiffbau, Schiffsdienst, Gesetzeslehre, Maschinenbaulehre, Samariterdienst 2) Vom 28. Dezember 1910 bis 4. März 1911.
2	Bretsch	1899	—	—	—	—	—	Der Unterricht fiel wegen mangelnder Beteiligung aus.
3	Elster	1893	111,57	50,00	13	8	—	1) Wie bei Ifd. Nr. 1, Handelslehre, jedoch ohne Maschinenbaulehre. 2) 2. Januar 1911 bis 14. Februar 1911.
4	Klein-Wittenberg	1889	—	—	—	—	—	Wie bei Ifd. Nr. 2.
5	Alten	1887	97,63	48,82	76	17	—	1) Wie bei Ifd. Nr. 1, Handelslehre, ohne Maschinenbaulehre. 2) 27. Dezember 1910 bis 7. Februar 1911
6	Breitenhagen	1891	—	—	—	—	—	Wie zu Ifd. Nr. 2.

Sfd. Nr.	Sitz der Anstalt	Eröffnungsjahr	Zuschüsse		Schülerzahl	Zahl der Brüflinge zwecks Er- langung des Elschiffers- patents mit ohne Erfolg		Bemerkungen 1) Lehrgegenstände. 2) Schulzeit (Dauer der Kurse).
			des Staates M	Anderer M				
7	Schönebeck	1895	62,43	31,22	12	10	—	1) Wie zu Sfd. Nr. 1, Handelslehre, ohne Maschinenbaulehre und Samariterdienst. 2) 14. Januar bis 24. Februar 1911.
8	Magdeburg	1908	123,33	105,92	16	10	—	1) Wie zu Sfd. Nr. 1, ohne Maschinenbaulehre, jedoch mit Schiffseichung und Statistif. 2) 2. Januar 1911 bis 16. Februar 1911.
9	Rogätz	1893	70,33	35,17	12	3	—	1) Wie zu Sfd. Nr. 1, Handelslehre, mit Ausnahme der Maschinenbaulehre. 2) 11. Januar 1911 bis 25. Februar 1911.
10	Rehner	1898	76,67	38,33	19	9	1	1) Wie zu Sfd. Nr. 1, mit Handelslehre, ohne Maschinenbaulehre. 2) 9. Januar 1911 bis 21. Februar 1911.
11	Barey	1899	70,33	48,83	24	10	—	1) Wie zu Sfd. Nr. 1 und Handelslehre, ohne Maschinenbaulehre. 2) 9. Januar 1911 bis 15. Februar 1911.
12	Bittkau	1901	45,67	22,83	10	6	—	1) Wie zu Sfd. Nr. 1, ohne Maschinenbaulehre. 2) 9. Januar 1911 bis 20. Februar 1911.
13	Tangermünde	1887	64,87	46,93	30	7	—	1) Wie zu Sfd. Nr. 1, Handelslehre, ohne Maschinenbaulehre. 2) 16. Januar 1911 bis 17. Februar 1911.
14	Werben		54,03	27,02	20	11	1	1) Wie zu Sfd. Nr. 1. 2) 2. Januar 1911 bis 13. Februar 1911.
15	Wittenberge	1901	—	—	—	—	—	Wie zu Sfd. Nr. 2.
16	Wieze	1901	—	—	—	—	—	Wie zu Sfd. Nr. 2.
17	Groß-Wooß	1903	—	—	—	—	—	Wie zu Sfd. Nr. 2.
18	Lauenburg	1892	476,96	238,48	30	11	—	1) Wie zu Sfd. Nr. 1, Handelslehre, ohne Maschinenbaulehre. 2) 3. Januar 1911 bis 4. März 1911.

Ish. Nr.	Sitz der Anstalt	Eröffnungsjahr	Zuschüsse		Schülerzahl	Zahl der Prüflinge zwecks Erlangung des Elbschifferpatents mit ohne Erfolg		Bemerkungen 1) Lehrgegenstände 2) Schulzeit (Dauer der Kurse)
			des Staates M	Anderer M		mit	ohne	
19	Klein-Rosenburg	1905	66,76	—	33	19	1	1) Wie zu Ish. Nr. 1, Handelslehre, ohne Maschinenbaulehre. 2) 9. Januar 1911 bis 17. Februar 1911.
20	Groß-Rosenburg	1902	—	—	—	—	—	Wie zu Ish. Nr. 2.
21	Dömitz i. Meckl.	1897	512,50	—	15	12	1	1) Handelslehre, Korrespondenz, Deutsch, Rechnen, Geographie, Schiffsbau, Schiffsdienst, Gesetzeslehre, Unfallvorschriften, Samariterdienst, Maschinenbaulehre. 2) 2. Januar bis 11. Februar 1911.

V. Rechnungsergebnisse

der drei Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaften für das Jahr 1910.

I. Betrag der anrechnungsfähigen Löhne.

Genossenschaft	1910		1909		mehr		weniger	
	M	M	M	M	M	M	M	M
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft	23 095 181	22 585 139	510 042	—				
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft	22 968 543	22 337 392	631 151	—				
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft	14 700 368	13 699 154	1 001 214	—				
Sa.	60 764 092	58 621 685	2 142 407	—				

II. Gemeldete und entschädigte Unfälle.

Genossenschaft	1910		1909		mehr		weniger	
	ge-meldet	ent-schädigt	ge-meldet	ent-schädigt	ge-meldet	ent-schädigt	ge-meldet	ent-schädigt
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft	1728	310	1777	327	—	—	49	17
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgen.	1261	326	1228	272	33	54	—	—
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft	936	155	891	161	45	—	—	6
Sa.	3925	791	3896	760	78	54	49	23



III. Höhe der gezahlten Entschädigungen.

Genossenschaft	1910 <i>M.</i>	1909 <i>M.</i>	mehr <i>M.</i>	weniger <i>M.</i>	Veränderung in Prozenten gegen 1909
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft	603 791	604 642	—	851	— 0.14
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgen.	522 670	512 195	10 475	—	+ 2.04
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgen. .	277 696	279 212	—	1 516	— 0.54
Sa.	1 404 157	1 396 049	10 475	2 367	+ 0.58

IV. Höhe des Reservefonds.

Genossenschaft	1910 <i>M.</i>	1909 <i>M.</i>	mehr <i>M.</i>	weniger <i>M.</i>
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft	1 503 426	1 393 023	110 403	—
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft .	1 204 014	1 200 000	4 014	—
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft . .	787 248	731 058	56 190	—
Sa.	3 494 688	3 324 081	170 607	—

V. Höhe der Verwaltungskosten.

Genossenschaft	1910 <i>M.</i>	1909 <i>M.</i>	Im Jahre 1910 umgelegter Betrag <i>M.</i>	Die Verwaltungs- kosten betragen somit % der Umlage
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft	56 965	55 818	777 247	7.32
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg. .	87 663	93 130	685 105	12.79
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg. . .	41 458	38 475	364 100	11.39
Sa.	186 086	187 423	1 826 452	10.18

VI. Vereinsangelegenheiten.

Im Berichtsjahr wurden zwei Versammlungen abgehalten, die Jahreshauptversammlung am 27. März 1911 und eine Versammlung am 20. November 1911. In diesen Versammlungen gelangten folgende geschäftliche Angelegenheiten zur Verhandlung:

1. Behandlung der Frage der Schiffahrtsabgaben,
2. Ausnahmetarife für Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation.
3. Übergänge über oberländische Schiffe im Hamburger Hafen beim Liegen der Schiffe an Seeschiffsseite.
4. Notlage der Schifffahrt infolge der durch die Dürre des Sommers gänzlich lahm gelegten Ausübung des Gewerbes.



5. Detarifizierung von Eisenerzen und Schmelzartikeln auf der Oder.
6. Erhöhung der Hamburger Hafengelder.
7. Schiffshypotheken durch holländische Banken.
8. Zuziehung von Männern der Schifffahrt zur Unterstützung der Strom-Baubeamten bei Hoch-, Niedrigwasser- und Eiskatastrophen.

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

1. Kapitän Albert Naunapper, Grünewalde,
2. Maschinenführer Hermann Wild, Aken a. E.,
3. Steuermann Gottfried Lemme, Wittkau,
4. „ Carl Ostwald, Aken a. E.,
5. „ Julius Günther, Wittkau,
6. „ Gottlieb Wehlmann, Aken a. E.,
7. „ Christian Brauer, Wittkau,
8. „ Rudolf Paasche, Aken a. E.,
9. Maschinenführer Wilhelm Wöge, Rehnert,
10. Steuermann Fritz Vogt, Wittkau,
11. „ Fritz Steinhauer, Wittkau,
12. „ David Riesler, Wittkau,

Die Vorstandsmitglieder Herr Braune sen. und Herr Loesche, welche satzungsgemäß aus dem Vorstande auszuscheiden hatten, wurden durch Beschluß der Jahreshauptversammlung für die Wahlperiode 1911—1914 wieder gewählt.

Im Jahre 1912 läuft die Wahldauer der Vorstandsmitglieder Herrn Direktor Engel und Herrn Direktor Borchardt ab. Die Jahreshauptversammlung wird für diese Herren Neuwahlen vorzunehmen haben. Eine Wiederwahl ist satzungsgemäß zulässig.

Am Schluß des Jahres 1911 gehörten dem Verein an: 9 korporative und 66 persönliche Mitglieder, im ganzen 75 Mitglieder.

Der Vorstand.

Tonne,
Vorsitzender.

Engel,
stellv. Vorsitzender.

Borchardt,
Schriftführer.

Debet.

VII. Rechnungs-

			M	S
1911				
Januar	1.	An Saldo-Vortrag	83	59
Dezember	31.	„ Beiträge		
		9 Korporationen à M 30.— =	270	—
		75 Mitglieder à M 6.— =	450	—
		„ Eintrittsgelder		
		2 Mitglieder: à M 3.— =	6	—
		„ Ehrenanerkennnis-Konto	48	—
		„ Zinsen	6	03
			863	62
1912				
Januar	1.	An Saldo-Vortrag	11	72

Debet.

Unterstützungs-

			M	S
1911				
Jannar	1.	An Saldo-Vortrag	599	98
Dezember	31.	„ Zinsen	19	25
			619	23
1912				
Januar	1.	An Saldo-Vortrag	619	23



Abschluss 1911.

Kredit.

1911			M	§
Dezember	31.	Per Schreibhilfe	80	—
		„ Porto-Auslagen	52	56
		„ Beiträge		
		Handels-Vertrags-Verein	10	—
		Zentral-Verein für deutsche Binnenschifffahrt	30	—
		Internationaler Verband der Schiffahrtskongresse	8	14
		„ Unkosten der Hauptversammlung	25	80
		„ Drucksachen usw.	79	30
		„ Jahresbericht	240	25
		„ Ehrenanerkennnis-Konto	100	—
		„ Unkosten zum Bund der Schifffahrt	189	25
		„ Bibliothek-Konto	36	60
		„ Saldo	11	72
			863	62

Magdeburg, den 1. Januar 1912.
Aug. Braune sen.
Schatzmeister.

Konto 1911.

Kredit.

1911			M	§
Dezember	31.	Per Saldo	619	23
			619	23

Magdeburg, den 1. Januar 1912.
Aug. Braune sen.
Schatzmeister.



VIII. Mitglieder-Verzeichnis.

Vorstandsmitglieder:

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

Korporative Mitglieder:

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

Persönliche Mitglieder:

Aken a. Elbe.

Bauer, W., Direktor der Hafен- und
Lagerhaus-Aktiengesellschaft.
Eichler, W., Direktor der Hafен- und
Lagerhaus-Aktiengesellschaft.
Placke, Georg, Major d. L.

Alsleben a. d. Saale.

Baumeier, Paul.

Barby a. d. Elbe

Fritze, Willi,
in Firma Fritze & Becker.
Nebelung, Otto.

Bittkau a. d. Elbe.

Kühle, Gustav.

Dömitz a. d. Elbe.

Bürgermeister Dr. Behn.

Dresden.

Grünwald, Direktor der Ver-
einigte Elbeschiffahrts-Gesell-
schaften A.-G.
Petters, Direktor der Vereinigte
Elbeschiffahrts-Ges. A.-G.
Schneider, H., Direktor der Badischen
Assekuranz-Gesellschaft A.-G.
Ulmann, Emil.

Halle a. d. Saale.

Schwarz, August

Hamburg.

Friedrich, G. A.
Dr. Edm. Klée Gobert, Rechtsanwalt.
Lemm, Direktor der Neuen Nord-
deutschen Fluss-Dampfschiffahrts-
Gesellschaft.

Gr.-Hansdorf b. Ahrensburg i. Holstein.

Lütgens, Henry.

Magdeburg.

Aue, Heinrich.
Baldhoff, Hermann.
Bartsch, Paul.
Bohne, Wilhelm.
Braune, jr., August.
Engel, Carl.
Engel, Paul.
Engel, Wilhelm.
Fleischhammer, August.
Friedeberg, Albert,
in Firma Gebr. Friedeberg.
Grimm, Paul.
Güssau, Gustav.
Hames, Hermann.
Heinrich, Rudolf.
Kirchhoff, Walter.
Kratzenstein, Friedrich,
in Firma Alb. Lüddecke & Co.
Lattey, Oskar, Kaufmann.
Mensing, Otto, Kaufmann.
Miller, Carl, Kaufmann.
Mühlstephan, Paul.
Nordt, Emil.
Rech, Franz, Direktor der Elblager-
haus-Aktiengesellschaft.



Schöndube, Otto.
Scholz, Carl,
i. Firma Hermann Schulze & Co.
Schütte, Johannes.
Schultze, Moritz, Direktor der Mittel-
deutschen Privatbank.
Schulze, Hermann,
i. Firma Hermann Schulze & Co.
Sonnenberg, Richard, Kaufmann.
Strack, Kurt.
Strack, Georg.
Tonne, Referendar.
Wesemeyer, Adolf.

Schönebeck a. d. Elbe.

Dümling, Wilhelm,
Königlicher Kommerzienrat.
Hertel, Max, Prokurist.
Robolsky, Walter,
i. Firma Fr. Enger.

Wanckel, O., Direktor.

Wanckel, Eberhard.

Tangermünde.

Lauenroth jr., August
Schulz, A.
Wienecke, Wilhelm.

Wallwitzhafen.

Büchlein, G.

Wien.

Dr. Victor Russ,
Mitglied des Herrenhauses.

Wittenberge (Bez. Potsdam).

Runge, Johannes,
Königlicher Kommerzienrat.

IX. Nachweisung des Elbe-Wasserstandes zu Magdeburg im Jahre 1911.

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	+ 2,78	+ 2,48	+ 3,53	+ 2,37	+ 1,58	+ 1,48	+ 0,68	+ 0,13	— 0,04	+ 0,20	+ 0,12	+ 0,45	1
2	2,79	2,61	3,62	2,50	1,51	1,48	0,68	0,10	0,02	0,26	0,13	0,38	2
3	2,58	2,55	3,68	2,55	1,54	1,45	0,66	0,06	0,02	0,28	0,12	0,38	3
4	2,30	2,38	3,76	2,62	1,60	1,40	0,58	0,04	0,04	0,25	0,12	0,36	4
5	2,25	2,16	3,85	2,70	1,60	1,37	0,54	0,05	0,03	0,24	0,12	0,34	5
6	2,15	2,01	3,88	2,75	1,58	1,36	0,58	0,04	0,02	0,27	0,08	0,30	6
7	2,08	1,94	3,80	2,73	1,50	1,28	0,62	0,03	0,04	0,28	0,13	0,28	7
8	2,00	1,90	3,68	2,66	1,48	1,20	0,53	0,01	0,05	0,30	0,17	0,27	8
9	1,90	1,82	3,64	2,58	1,38	1,12	0,50	— 0,02	0,06	0,31	0,15	0,24	9
10	1,78	1,70	3,48	2,49	1,31	1,06	0,50	0,03	0,05	0,33	0,14	0,24	10
11	1,78	1,64	3,34	2,33	1,37	1,02	0,47	0,03	0,08	0,35	0,12	0,21	11
12	1,76	1,50	3,24	2,14	1,40	0,98	0,40	0,04	0,05	0,30	0,12	0,23	12
13	1,80	1,46	3,09	1,98	1,48	0,96	0,43	0,05	0,04	0,27	0,13	0,20	13
14	1,75	1,41	2,94	1,94	1,40	0,95	0,40	0,07	0,08	0,27	0,12	0,35	14
15	1,68	1,33	2,76	1,88	1,44	0,94	0,38	0,04	0,08	0,28	0,11	0,33	15
16	1,58	1,37	2,62	1,80	1,35	0,88	0,34	0,04	0,08	0,30	0,15	0,21	16
17	1,38	1,31	2,50	1,80	1,30	0,84	0,35	0,06	0,10	0,28	0,11	0,20	17
18	1,32	1,32	2,41	1,80	1,28	0,84	0,39	0,08	0,09	0,27	0,15	0,21	18
19	1,32	1,38	2,28	1,80	1,28	0,82	0,35	0,08	0,07	0,22	0,12	0,22	19
20	1,35	1,56	2,18	1,82	1,30	0,78	0,29	0,08	0,03	0,21	0,14	0,20	20
21	1,35	2,04	2,16	1,68	1,38	0,78	0,34	0,12	+ 0,01	0,21	0,14	0,20	21
22	1,75	2,47	2,13	1,64	1,58	0,75	0,34	0,07	— 0,02	0,21	0,16	0,25	22
23	2,00	2,87	2,11	1,64	1,88	0,77	0,28	0,04	+ 0,01	0,18	0,18	0,27	23
24	2,15	3,10	2,04	1,66	1,92	0,72	0,28	0,06	— 0,02	0,16	0,19	0,34	24
25	2,25	3,40	1,98	1,68	1,96	0,78	0,28	0,04	0,04	0,16	0,21	0,32	25
26	2,25	3,46	1,92	1,68	1,90	0,75	0,25	0,04	0,11	0,15	0,30	0,44	26
27	2,20	3,46	1,97	1,68	1,78	0,77	0,23	0,04	0,14	0,15	0,28	0,48	27
28	1,97	3,48	1,95	1,60	1,62	0,70	0,25	0,05	0,14	0,14	0,35	0,47	28
29	1,94	—	2,04	1,58	1,60	0,70	0,18	0,03	0,16	0,13	0,40	0,51	29
30	2,16	—	2,20	1,54	1,58	0,70	0,14	0,03	0,18	0,09	0,44	0,68	30
31	2,22	—	2,27	—	1,54	—	0,15	0,04	—	0,16	—	0,80	31

♦♦♦

Nachweisung
des Grundwasserstandes in Magdeburg im Jahre 1911

nach den Mitteilungen der Wetterwarte der Magdeburgischen Zeitung.

Tag	Monat	Elbewasserstand nach dem Magdeburger Pegel in Metern und Zentimetern	Grundwasserstand in Zentimetern über oder unter dem mittleren Stande
1	Januar	+ 2,78	— 3,0
31	Januar	+ 2,22	— 2,8
28	Februar	+ 3,48	— 0,3
31	März	+ 2,27	+ 1,2
30	April	+ 1,54	+ 1,9
31	Mai	+ 1,54	+ 1,3
30	Juni	+ 0,70	+ 1,9
31	Juli	+ 0,15	+ 0,2
31	August	— 0,04	— 2,9
30	September	+ 0,18	— 5,5
31	Oktober	+ 0,16	— 7,3
30	November	+ 0,44	— 9,9
31	Dezember	+ 0,80	— 6,8

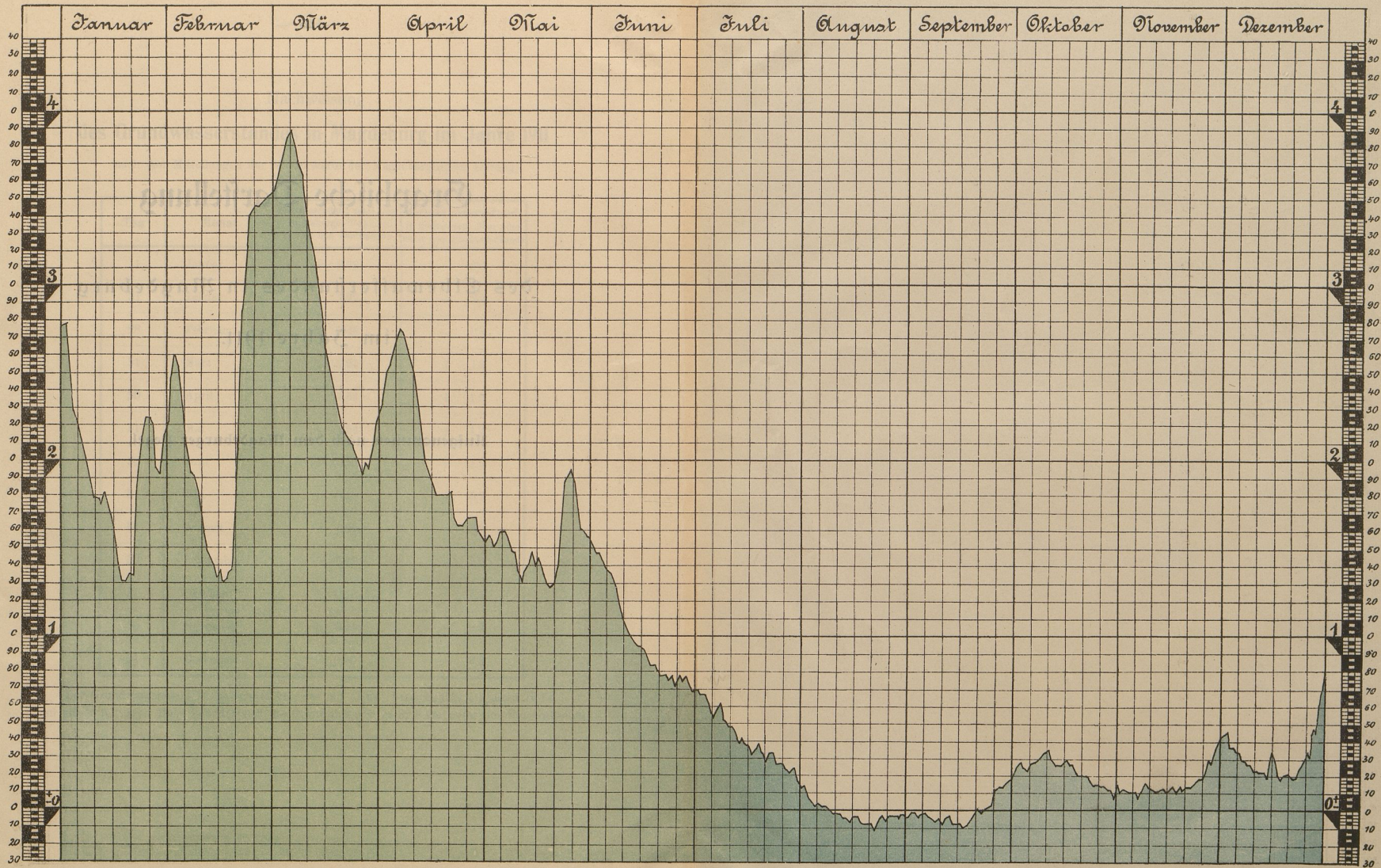
Der Grundwasserstand ist berechnet von der mit „Null“ bezeichneten mittleren Höhe.
Bei dieser mittleren Höhe befindet sich das Grundwasser 5 m 32,8 cm unter der Erdoberfläche.

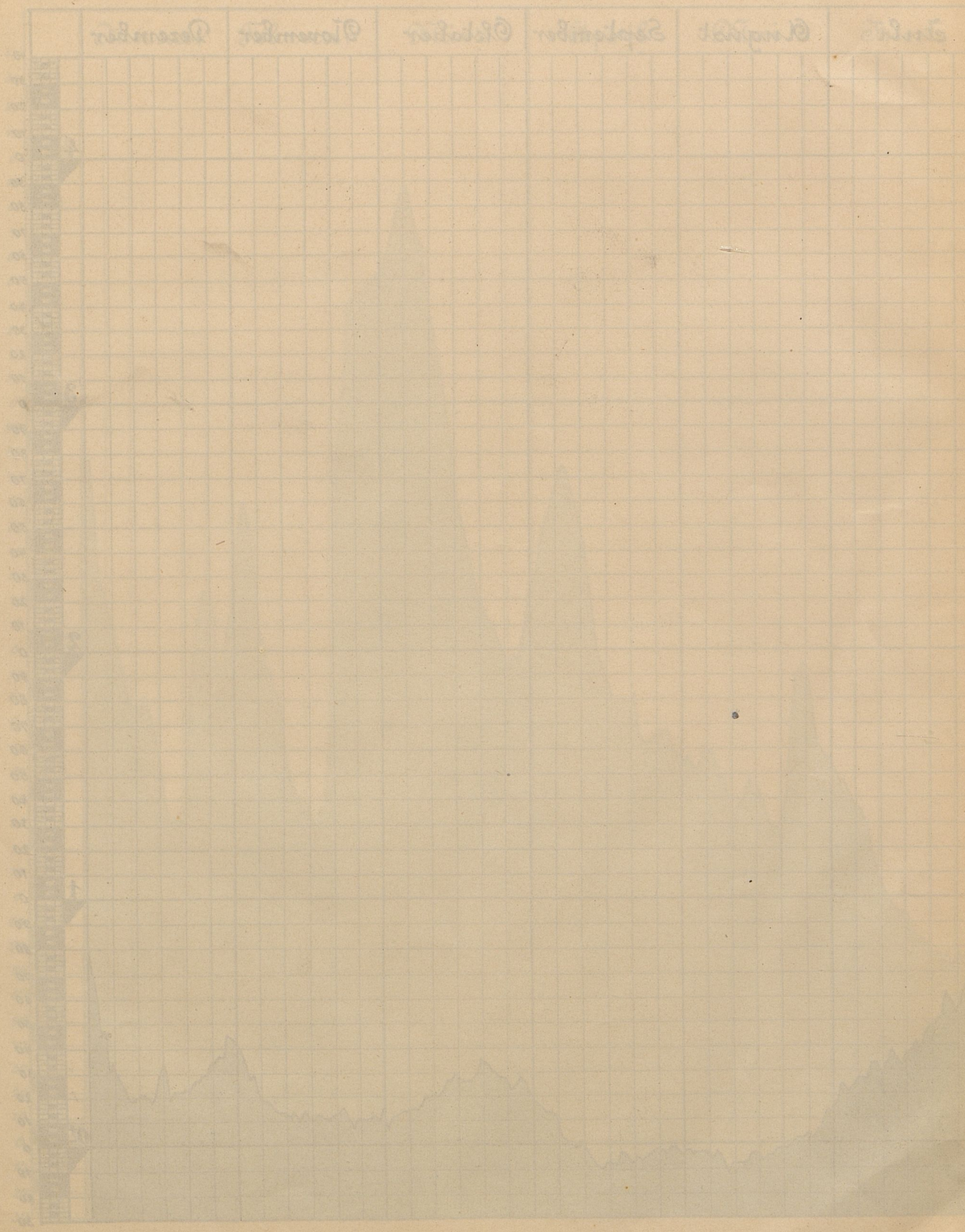


Graphische Darstellung

des Elbewasserstandes in Magdeburg
im Jahre 1911.

Aufgenommen nach dem Magdeburger Pegel.





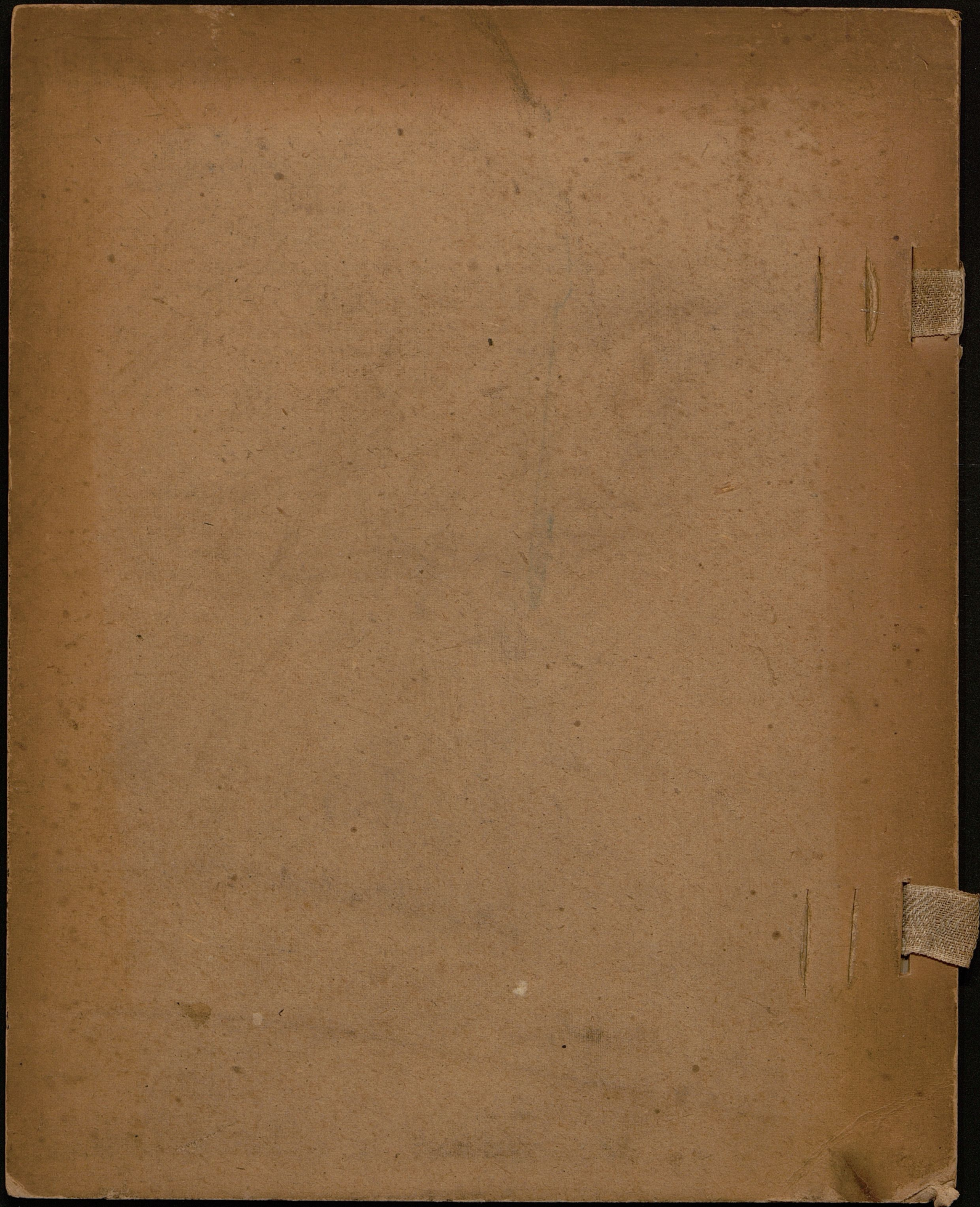




LC-2100^c
40

ULB Halle 3
007 534 345







Bericht

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

in

Magdeburg

für das Jahr 1911.

11 2724

