















1905  
Definit

# Bericht

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

in

Magdeburg

für das Jahr 1901.



№ 2100-40

W. Kunkel





UNIVERSITÄT  
MAGDEBURG  
BIBLIOTHEK





# Bericht

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

in

Magdeburg

für das Jahr 1901.

1902. 7257





## Inhalts-Verzeichniß.

	Seite
Wasserstand und wirtschaftliche Verhältnisse . . . . .	3
Polizei-Verordnungen und behördliche Bekanntmachungen	
a) Polizei-Verordnung, betreffend den Schiffahrtsverkehr für die Zeit der Aufstellung der Gerüste für den Ueberbau der Nordbrücke zu Magdeburg . . . . .	5
b) Polizei-Verordnung bezüglich der Benutzung des bei Genthin am Plauer Canal belegenen öffentlichen Ladeplatzes . . . . .	6
c) Tarif für den oberhalb der Preßcher Fähre belegenen Lößch- und Ladeplatz der Stadt Preßsch . . . . .	6
d) Tarif für die der Mittelelbischen Hafen- und Lagerhaus-Aktien-Gesellschaft „Expeditions-Verein“ eigenthümlich oder durch Pachtung gehörenden Lößch- und Ladeplätze am Winterhafen zu Torgau . . . . .	7
e) Tarif für den Lößch- und Ladeplatz an der Baderstraße zu Schönebeck . . . . .	8
f) Tarif für die Ablage auf dem kleinen Werder an der Elbe zu Magdeburg . . . . .	9
g) Tarif für den der Gemeinde und dem Rittergute Hohengöhren gehörigen, am rechtsseitigen Elbufer belegenen Lößch- und Ladeplatz . . . . .	9
h) Abänderung des Tarifs vom 14. IX. 1897 für den städtischen Ladeplatz zu Arneburg a. E. . . . .	10
Ergebnisse der Elbebereisung durch die Elbschiffahrts-Commission zu Magdeburg . . . . .	10
Abberufung des Königlichen Elbstrom-Baudirektors des Geheimen Baurathes Herrn Koeffgen-Magdeburg . . . . .	12
Umänderung der bisherigen Firmirung des Vereins: „Magdeburger Schifferverein“ in „Verein zur Förderung der Elbschiffahrt“ in Magdeburg . . . . .	13
Verleihung der Ehrenmitgliedschaft an die Herren General-Direktor Bellingrath und Direktor Philippi . . . . .	13
Ernennung des Herrn General-Direktor Bellingrath zum Doctor-Ingenieur Ehren halber . . . . .	14
Bericht über den Unterricht in den preussischen Elbschiffer-Fachschulen im Jahre 1900/1901 . . . . .	15
Rechnungsergebnisse der 3 Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaften für das Jahr 1900 . . . . .	15
Vereinsangelegenheiten . . . . .	16
Rechnungsabschluss für das Jahr 1901 . . . . .	19
Mitgliederverzeichniß . . . . .	22
Nachweisung des Elbewasserstandes für das Jahr 1901 in tabellarischer und graphischer Form . . . . .	25
Nachweisung des Grundwasserstandes in Magdeburg im Jahre 1901 in graphischer Darstellung.	





Ueber das Jahr 1901 erstatten wir nachstehenden Bericht.

### Wasserstand und wirthschaftliche Verhältnisse.

In der Nacht des 31. December 1900 zum 1. Januar 1901 setzte plötzlich bei 12° R. starker Frost ein, der die bis dahin offene Schifffahrt zwang, die Winterhäfen aufzusuchen.

Bei der dauernd anhaltenden Kälte bildete sich bald auf der ganzen Elbe eine feste nur stellenweise unterbrochene Eisdecke, zu deren Beseitigung, wie in früheren Jahren, zur rechten Zeit und mit Erfolg die Eisbrechdampfer der Königlichen Elbstrom-Bauverwaltung in Betrieb gestellt wurden. Die Schwierigkeiten, welche sich der Aufbrechung des Eises entgegen stellten, waren recht erhebliche, da die Eisbrechdampfer in Anbetracht der anhaltenden Kälte nicht nur dem Aufbrechen des Eises, sondern auch der Freihaltung der aufgebrochenen Strecken ihre Aufmerksamkeit zuwenden mußten.

Am Sonntag den 3. März zeigte die Elbe bei Magdeburg starken Eisgang, in der Nacht vom 3 zum 4. März erfolgte der Eisaubruch bei Tangermünde und am 6. März passirten die Eisbrechdampfer auf der Bergfahrt Magdeburg, um die noch zwischen Rosslau und Wittenberg verbliebene Eisdecke zu beseitigen, die indessen bereits am 7. März unter dem Drucke des böhmischen Eises von selbst abging.

Am 11. März trafen in Magdeburg die ersten Ladungskähne, welche in Hizafer und Wittenberge überwintert hatten, ein und am 12. März Abends erreichten die ersten von Hamburg abgelassenen Schiffe Magdeburg. Die allgemeine Aufnahme des Elbeverkehrs erfolgte nach einer Bekanntmachung der Dampfschiffahrts-Gesellschaften am 12. März.

Abgesehen von einem schwachen Eisgange in den Tagen vom 18.—23. December, der die übliche Wintereinschränkung nicht aber die Einstellung des Verkehrs zur Folge hatte, blieb die Fahrt bis zum Jahreschluß und darüber hinaus frei. Die Betriebsperiode des Jahres 1901 erstreckte sich hiernach auf 295 Tage.

Der Wasserstand war von Schifffahrtsöffnung an bis Ende Juni günstig, wechselte dann beständig zwischen mittleren und geringen Wasserständen und nahm vom Ende des November an ein normales Verhältniß an. Den höchsten Wasserstand verzeichneten wir am 8. April mit + 4,10 m, den niedrigsten mit + 0,67 m am 7. October. Größere Wasserwellen bei einem Stande von + 3 m und mehr, traten vom 7.—31. März und vom 4.—22. April ein.

Im Mittel verzeichneten wir für die einzelnen Monate des Berichtsjahres verglichen mit den gleichen Zeitperioden des Vorjahres folgende Wasserstände:



Magdeburger Pegel			Magdeburger Pegel		
	1901	1900		1901	1900
Januar	+ 1,51	+ 1,92	Juli	+ 1,06	+ 1,46
Februar	+ 1,62	+ 3,19	August	+ 1,29	+ 0,93
März	+ 3,38	+ 3,66	September	+ 0,86	+ 0,73
April	+ 3,30	+ 3,67	October	+ 1,38	+ 0,79
Mai	+ 1,76	+ 2,00	November	+ 1,17	+ 1,08
Juni	+ 1,18	+ 1,80	December	+ 2,05	+ 1,58.

Unter der Einwirkung des wirthschaftlichen Niederganges, der auf allen Gebieten des Erwerbslebens bemerkbar geworden, hat auch die Schifffahrt zu leiden gehabt, so daß das materielle Ergebniß noch hinter den Erwartungen zurückgeblieben ist, deren Erreichung die Schifffahrt sicher erhofft hatte.

Derartige wirthschaftliche Krisen in der Industrie werden immer einen Rückschlag auf das Wasser-Transportgewerbe ausüben, ein Nachtheil, der aber in wirthschaftlicher Hinsicht gemildert und bei normalen Verkehrsverhältnissen zum Vortheil gewandelt werden könnte, wenn in den Kreisen der Schifffahrt das Gefühl der Zusammengehörigkeit mehr in den Vordergrund treten würde.

Leider haben sich unsere Schifffahrts-Interessenten immer noch nicht zu einem gemeinschaftlichen Handeln aufraffen können, obwohl jeder Einzelne die Ueberzeugung in sich fühlt, daß das auf das Schiff aufgewandte Kapital, die vermehrte Verantwortlichkeit, deren gewaltiger Umfang dem größten Theile der Schiffer vollkommen unbekannt ist, die Mühe und Arbeit des Berufes keine angemessene Verzinsung mehr findet, die Lasten, welche der Staat aber auch diesem Gewerbebranche auferlegt hat, immer drückender werden.

Der Grund, daß das materielle Wohlbefinden in den Kreisen der Schifffahrt mehr und mehr schwindet, entspringt der Thatfache, daß das vermeintliche Einzelwohl über das Wohl der Gesamtheit gestellt wird, daß der enge Zusammenschluß der Berufsgenossen zu einander fehlt, daß ein Schiffer der Feind des anderen ist, wenn an den Umschlagsplätzen Raumüberfüllung und Mangel an Güterzufuhr eintritt.

In dem Wesen des Schiffers liegt es dann, bei Frachtübernahmen in unüberlegte Concurrrenz gegen seinen Berufsgenossen zu treten, den augenblicklichen persönlichen, wenn auch nur scheinbaren Vortheil höher anzusetzen, als den Vortheil der Allgemeinheit, ein Weg, bei dem es nicht ausbleiben kann, daß ein bleibender kleiner Frachtaufschlag, der die Rentabilität sichern würde, nicht zu erreichen ist. Nachfrage und Angebot, die wichtigsten Factoren bei allen Geschäften, in richtiger Weise gegen einander abzuwägen wird versäumt, die Bestimmung der Frachtenhöhe ist dadurch ein ausschließliches Privilegium Dritter geworden, deren Ziel darauf gerichtet ist, aus der Herabdrückung der Wasserfracht den für ihren Geschäftsgewinn erforderlichen Nutzen zu ziehen. Die fortgesetzte Ermäßigung der Eisenbahntarife für wichtige Massenartikel, welche der Schifffahrt bisher in der Hauptsache zur Beförderung zugefallen sind, hat das ihrige dazu beigetragen, daß der lohnende Erwerb geschmälert wurde.

Alle diese Verhältnisse sollten dem Schifffahrtsgewerbe doch zum Denken Veranlassung bieten und ihm vor Augen führen, daß es eine große Macht ist, welche bei richtiger Erkenntniß ihrer Stärke, bei verständigem, einheitlichem Handeln sich in Blüthe zu erhalten in der Lage wäre. Nur Einigkeit macht stark, ein bewiesener Grundsatz, der uns auch die Hoffnung nicht aufgeben läßt, daß sich die Erkenntniß dafür in den weitesten Kreisen doch einmal Bahn brechen muß, um dann Früchte zu zeitigen, die es ermöglichen, das Ergebniß des Betriebes lohnender zu gestalten, damit ein Ausgleich für die sich fortgesetzt steigenden Betriebsausgaben, die erhöhte Verantwortung, die Lasten der socialpolitischen Gesetzgebung, die





in der Zukunft zu erwartenden vermehrten Kanalabgaben und last not least die immer schärfer hervortretende Concurrenz der Eisenbahnen herbeigeführt wird.

An Polizeiverordnungen und behördlichen Bekanntmachungen, die im Jahre 1901 erlassen wurden, führen wir die Nachstehenden auf:

#### Polizei-Verordnung,

betreffend den Schiffahrtsverkehr für die Zeit der Aufstellung der Gerüste für den Ueberbau der Nordbrücke zu Magdeburg. Vom 15. April 1901.

Auf Grund des §. 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G.-S. S. 195 ff.) bestimme ich für den Verkehr auf der Elbestrecke bei Magdeburg von der Strombrücke bis zur Batterie hierdurch Folgendes:

§. 1. Von den beiden Schiffahrtsöffnungen des Gerüsts für den Ueberbau der Nordbrücke darf die linke (stadtseitige) nur von der Thalschiffahrt, die rechte (werderseitige) nur von der Bergschiffahrt benutzt werden.

§. 2. a. Auf der erwähnten Strecke ist die Thalschiffahrt für die Zeit von einer Stunde nach Sonnenuntergang bis eine Stunde vor Sonnenaufgang gänzlich gesperrt.

b. Während der übrigen Tageszeit treten zur Sicherung des Schiffahrtsverkehrs nach Bedarf ebenfalls zeitweise Sperrungen nach der einen oder der anderen Richtung ein. Zur Durchführung dieser Sperrungen werden die in §. 20 der Polizei-Verordnung vom 18. Februar 1894 vorgeschriebenen Zeichen — zwei rothe Bälle bezw. Lichter — für die Bergschiffahrt auf dem Gerüst der Nordbrücke und an der Weißgerbertreppe, für die Thalschiffahrt an der alten Eisenbahnbrücke und an der oberen Ecke der Citadelle deutlich sichtbar aufgezogen.

c. die Vorschrift des §. 1 der Polizei-Verordnungen vom 25. April 1891 (N.-Bl. Magdeburg S. 142), betreffend die Verstärkung der Besatzung der Fahrzeuge tritt auch für die Strecke von der Strombrücke bis zur Batterie in Kraft. Zur Durchführung dieser Anordnung stehen zur Verfügung: auf der Strecke von der oberen Ecke der Citadelle bis zur Weißgerbertreppe wie bisher die konzessionirten Brückenlootsen gegen Entgelt, von hier bis zur erfolgten Durchfahrt durch das Gerüst der Nordbrücke die städtischen Lootsen unentgeltlich.

d. Auf der Strecke von der Mündung der Zollelbe bis zur Strombrücke darf kein Schleppzug länger als 40 Minuten, von dort bis zur oberen Ecke der Citadelle nicht länger als 20 Minuten verweilen.

e. Alle von der Zollelbe kommenden Fahrzeuge dürfen nur auf besondere Anordnung des Hafenmeisters bezw. seines Vertreters in die Fahrstraße der Elbe übertreten.

§. 3. Abweichungen von den in §. 2 gegebenen Vorschriften darf nur der aufsichtsführende Strompolizei-Beamte in einer der beiden Fahrrichtungen zulassen.

§. 4. Das Liegen der Fahrzeuge während des Ladens und Löschens ist am linken Ufer vom Bachhof bis zur unteren Ecke der Batterie am Jacobsförder und am rechten Ufer von der Weißgerbertreppe bis zur Spitze des kleinen Werders in einer Rahnbreite, das Liegen in zwei bezw. drei Rahnbreiten aber nur mit besonderer Erlaubniß des Uferbesizers an den durch die üblichen Landmarken bezeichneten Stellen gestattet.

§. 5. An allen anderen als den vorbezeichneten Stellen ist zum Liegen die Erlaubniß des Hafenmeisters oder dessen Stellvertreters einzuholen.





§. 6. Uebertretungen der vorstehenden Vorschriften und der auf Grund derselben ergangenen Anweisungen der Stromaufsichtsbeamten werden, sofern nicht nach den bestehenden Strafgesetzen eine schwerere Strafe verwirkt ist, abgesehen von dem Erfolge des etwa verursachten Schadens, mit einer Geldstrafe bis zu 30 Mark oder mit entsprechender Haft bestraft.

Magdeburg, den 15. April 1901.

Der Chef der Elbstrom-Bauverwaltung,  
Ober-Präsident der Provinz Sachsen.

**Polizei-Verordnung**  
bezüglich der Benutzung des bei Genthin am Plauer Canal  
belegenen öffentlichen Ladeplatzes.

Auf Grund des §. 138 und 139 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 verordne ich unter Zustimmung des Bezirks-Ausschusses hier selbst hiermit was folgt:

1. Die auf dem Lade- und Lagerplatze lagernden Gegenstände dürfen nicht höher als 2,50 m aufgesetzt werden.

Ausgenommen sind solche Stücke, welche an und für sich eine größere Höhe haben.

2. Wer den Lade- und Lagerplatz benutzen will, hat sich vorher bei dem Pächter desselben zu melden und dessen Anordnungen Folge zu leisten.

Vor Einholung der Genehmigung des Pächters darf an den Lade- und Lagerplatz nicht angelegt werden.

3. Der Pächter hat das Anlegen nach der Reihenfolge der Anmeldung zu regeln.

4. Sämtliche Gebühren sind vor Abfuhr der Gegenstände an den Pächter des Lade- und Lagerplatzes zu entrichten.

5. Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften zu 1, 2 und 3 dieser Polizei-Verordnung werden mit einer Geldbuße bis zu 30 Mark oder mit entsprechender Haft geahndet.

Magdeburg, den 7. Januar 1901.

Der Regierungs-Präsident.

**T a r i f**  
für den oberhalb der Prekhscher Fähre belegenen Löss- und Ladeplatz  
der Stadt Prekhsch.

Es ist zu zahlen:

A. Ufergeld

für das Ein- oder Ausladen von:

1. Brennholz aller Art für das cbm . . . . .	4 Pf.
2. Bau- und Nutzholz für das cbm . . . . .	10 "
3. Braunkohle für die t (1000 kg) . . . . .	4 "
4. Steinkohlen, Roaks, Holzkohlen, Kartoffeln und Rüben für die t (1000 kg)	6 "
5. Steinen:	
a) Mauersteinen für 1000 Stück . . . . .	10 "
b) Dachsteinen für 2000 Stück . . . . .	10 "
c) Bruchsteinen und Stein Schlag für das cbm . . . . .	4 "



- d) bearbeiteten Pflastersteinen, roh bearbeiteten Sandsteinen und Sandsteinstücken (sogen. Grundstücken) für das cbm . . . . . 5 Pf.
- e) Quadern (bearbeiteten und nicht bearbeiteten) für das cbm . . . . . 8 "
- 6. Mauer- und Pflasterand, Kies, Ziegelerde, Roherzen und Eis für das cbm . . . . . 3 "
- 7. Heu und Stroh für die t (1000 kg) . . . . . 20 "
- 8. anderen als den vorbezeichneten Gütern für die t (1000 kg) . . . . . 10 "

B. Lagergeld

für das Lagern von:

- 1. aus dem Schiffe ausgeladenen Gütern vom 8. Tage nach der Ausladung ab für jeden Tag und jedes qm belegte Fläche . . . . . 1 "
- 2. in das Schiff einzuladenden Gütern von dem der Anlieferung zum Ein- und Ausladeplatz nächstfolgenden Tage ab für jeden Tag und jedes qm belegte Fläche . . . . . 1 "

Zusätzliche Bestimmungen.

- 1. Bei Berechnung des Ufergeldes bleiben Theile der Mengeneinheiten bis zu deren Hälfte (einschließl.) außer Ansatz, während größere Theile zum vollen Tariffaße berechnet werden.
- 2. Für die Gesamteinheit der gelöschten und eingeladenen Güter sind mindestens 50 Pf. von jedem Fahrzeuge an Ufergeld zu zahlen.
- 3. Bei Berechnung des Lagergeldes gelten Theile von Tagen und Quadratmetern als volle Einheit.

Dieser Tarif tritt am dritten Tage nach dem Tage seiner ortsüblichen Bekanntmachung in Kraft.

Berlin, den 26. Mai 1901.

Der Finanz-Minister.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

Tarif

für die der Mitteldeutschen Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft „Expeditions-Verein“ eigenthümlich oder durch Pachtung gehörenden Lös- und Ladeplätze am Winterhafen zu Cörgan.

Es ist zu zahlen:

I. Ufergeld

für das Ein- oder Ausladen von:

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

II. Lagergeld

für das Lagern im Freien:

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





Zusätzliche Bestimmungen.

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

Dieser Tarif tritt am 15. Tage nach seiner Bekanntmachung durch das Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Merseburg in Kraft.

Berlin, den 18. Februar 1901.

Der Finanz-Minister.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

Anmerkung. Der Tarif für die Lösch- und Ladeplätze in Klein-Wittenberg ist dem vorstehenden gleich.

Tarif

für den Lösch- und Ladeplatz an der Baderstraße zu Schönebeck.

Ufergeld.

Von allen Gütern, welche über das städtische Elbufer aus- oder eingeladen werden, wird ein Ufergeld erhoben und zwar für 100 kg . . . . . — M. 01 Pf.  
mindestens sind jedoch für jeden Kalendertag der Benutzung der Uferlade-  
stelle von jedem Fahrzeuge mit einer Tragfähigkeit von mehr als 200 Tonnen 3 „ — „  
von 200 Tonnen oder weniger . . . . . 2 „ — „  
zu entrichten.

Zusätzliche Bestimmungen.

Für jeden Kalendertag, an welchem die Ladestelle nicht volle sechs Stunden benutzt wird und gleichzeitig weniger als 7,5 Tonnen verladen werden, wird nur der halbe Tagessatz erhoben; im übrigen gelten angefangene Kalendertage wie angefangene 100 kg für voll.

Befreiungen.

Abgabefrei sind:

1. Fahrzeuge und Güter, welche dem Könige, dem preussischen Staat oder dem deutschen Reiche gehören oder ausschließlich für deren Rechnung befördert werden.
2. Transporte von Materialien für Rechnung der Stadt Schönebeck, welche zur Aufhöhung, Wiederherstellung oder Verbesserung des städtischen Ufergeländes dienen.
3. Kleinere zu größeren Elbfahrzeugen gehörige Rähne, welche behufs Einholung von Proviant anlegen.

Dieser Tarif tritt an Stelle der seitherigen Abgabenerhebungsvorschriften sofort in Kraft.

Berlin, den 16. December 1900.

Der Finanz-Minister.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.





### Tarif

für die Ablage auf dem kleinen Werder an der Elbe zu Magdeburg.

Es ist zu zahlen:

#### I. Ufergeld

von allen Gütern, welche über das Elbufer aus- oder eingeladen werden,

für 100 kg 3 Pf.,

mindestens jedoch 1 M., außerdem

#### II. Krahngeld

von Gütern, welche unter Benutzung der Krähne des Pächters der Ablage aus- oder eingeladen werden, und zwar:

a. von Gütern im Einzelgewichte bis zu einschließlich 1 t für 100 kg 6 Pf.,

b. von Gütern im Einzelgewichte von über 1 t für 100 kg 10 Pf.

Für jede Krahnung ist aber mindestens 1 M. zu entrichten.

#### III. Lagergeld

für das Lagern von Gütern im Freien vom zweiten Tage nach Beginn der Lagerung ab für jeden folgenden Tag der Lagerung und je 100 kg Gut 4 Pf.

#### Zusätzliche Bestimmungen.

Angefangene Tarifeinheiten gelten bei der Abgabeberechnung als volle Einheiten.

Unter „Tag“ wird der Kalendertag verstanden.

#### Befreiungen.

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

Dieser Tarif tritt zwei Wochen nach seiner Verkündung im Amtsblatt der königlichen Regierung zu Magdeburg in Kraft.

Berlin, den 24. April 1901.

Der Finanz-Minister.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

### Tarif

für den der Gemeinde und dem Rittergute Hohengöhren gehörigen, am rechtsseitigen Elbufer belegenen Lös- und Ladeplatz.

Es sind zu entrichten:

für das Ein- oder Ausladen über das Elbufer:

1. von Gütermengen bis zu einschließlich 2 t (2000 kg) für jede angefangenen 100 kg 5 Pf.,

2. von Gütermengen über 2 t (über 2000 kg) für jede angefangenen 5 t (5000 kg) 30 Pf., mindestens jedoch 1 M.

Bei Gütermengen von mehr als 15 t (über 15000 kg) bleibt ein überschüssiges Gewicht bis zu 50 kg außer Ansatz.

Dieser Tarif tritt am achten Tage nach dem Tage seiner ortsüblichen Bekanntmachung in Kraft.

Berlin, den 29. März 1901.

Der Finanz-Minister.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.



### Abänderung des Tarifs

vom 14. September 1897 für den städtischen Ladeplatz zu Arneburg an der Elbe.

Die Vorschrift unter A. Nr. 9 des Tarifs vom 14. September 1897 ist durch Erlaß des Herrn Finanz-Ministers und des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 3. April 1901 dahin abgeändert worden, daß die Gebühr von 6 Pfg. an Ufergeld auch von animalischem Dünger für die Tonne (1000 kg) zu entrichten ist.

Diese Abänderung tritt sofort mit dem Tage ihrer ortsüblichen Bekanntmachung in Kraft.

Magdeburg, den 18. Juni 1901.

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

### Ergebnisse der Elbebereifung durch die Elbschiffahrts-Commission zu Magdeburg.

Seitens der ständigen Elbschiffahrts-Commission fand in den Tagen vom 7. bis 12. Juni 1901 eine Bereifung der ganzen Elbe statt und gelangten hierbei folgende Schiffahrtsangelegenheiten in der nach der Bereifung am 22. Juni abgehaltenen Sitzung der Commission zur Besprechung:

#### Döbeltitzer Durchstich.

Zur Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse im Döbeltitzer Durchstich sind in der Mitte zwischen den 5 oberen Grundschwellen 5 neue eingeschaltet, deren Kronen indeß um etwa 60 cm niedriger liegen. Gleichzeitig ist das concave Ufer des Durchstiches abgebaggert und das gewonnene Baggermaterial zur Ausfüllung des Zwischenraumes zwischen den Grundschwellen verwendet worden. Die Arbeiten waren von Erfolg begleitet und sind die Fahrwasserverhältnisse zufriedenstellend.

Von sachverständiger Seite wird hierzu bemerkt, daß auch noch neuerdings eine beträchtliche Zahl von Schiffsunfällen im Durchstich vorkommen, weshalb es dringend wünschenswerth sei, die Zahl der Grundschwellen am rechten Ufer weiter zu vermehren und mit der Abbaggerung des linken Ufers fortzufahren.

#### Kurzer Wurf.

Es sind an dieser Stelle Baggerungen ausgeführt worden und sollen dieselben bei günstigen Wasserständen fortgesetzt werden.

#### Parallelwerk bei Haemerten.

Der Anschluß des niedrigen Parallelwerkes bei Haemerten in schlanker Kurve an das rechte Ufer hat nicht ausgeführt werden können, weil dadurch der Betrieb der Storkauer Fähre in unzulässiger Weise beeinträchtigt worden wäre. Statt dessen ist zur Verbesserung des Fahrwassers der Ausbau des linken Ufers in Aussicht genommen und ein Project dazu aufgestellt. Gegen die Fortsetzung des Pfahlwandbaues, wie solcher zwischen Buhne 20a und 21 zur Ausführung gelangt ist, ist von den Fischereibetheiligten Einspruch erhoben worden, obwohl der Bau im Interesse der Verbesserung des Fahrwassers sich bewährt hat.

Von den Vertretern der Schiffahrt wird dringend empfohlen, die Regulierungsarbeiten bei Haemerten möglichst schnell durchzuführen.



### Lauenburger Brücke.

Die hinderlichen Gefinstheile an den Landpfeilern der Lauenburger Brücke sind beseitigt worden.

### Düstere Loch.

Von der Herstellung eines Leitdammes am düsteren Loch mußte wegen der Nothwendigkeit der Offenhaltung der Vorfluth abgesehen werden. Zur Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse ist Vorsorge getroffen worden, daß bei Wasserständen von 5 m am Tangermünder Pegel und darüber hinaus, am linksseitigen Ufer mehrere Bojen ausgelegt werden, um der Schifffahrt an dieser gefährlichen Stelle die richtige Fahrstraße anzuzeigen. Bei kleineren Wasserständen ist diese Maßnahme nicht erforderlich, da sich dann der Querstrom durch die Schlanke nicht bemerkbar macht.

### Erwerbung des Schifferpatents.

In der Commission ist seitens der Vertreter der Schifffahrt einstimmig gebeten worden, daß der Artikel 14 des Entwurfs zu einem neuen Elbschiffahrtsvertrage schon jetzt in Kraft gesetzt werden möge. Die Bestimmungen des Artikel 14 bedingen für die Erlangung des Schifferpatents:

Zurücklegung des 21. Lebensjahres.

5-jährige Beschäftigung im Schifffahrtsdienste nach Ablauf des 15. Lebensjahres, davon mindestens 2 Jahre auf Elbefahrten.

### Einführung von Maschinenpatenten.

Seitens der Vertreter der Schifffahrt ist der dringende Antrag auf Einführung von Befähigungszugnissen für das auf Dampfschiffen verwendete Maschinenpersonal gestellt worden.

### Einrichtung von Flußämtern.

Durch unsern Verein wurde bei der Königlichen Elbtrom-Bauverwaltung der Antrag eingebracht, nach dem Vorbilde der Seeämter, welche durch Allerhöchsten Erlaß vom 27. Juli 1877 für den Bereich der deutschen Küsten und der Flußmündungen eingesetzt worden sind, Flußämter zu schaffen, deren Aufgabe die Feststellung von Schäden sein soll.

Begründet wurde dieser Antrag unsererseits bei den Verhandlungen in der Elbschiffahrts-Commission wie folgt:

Es wird in den Kreisen der Schifffahrtsbetheiligten kein Zweifel darüber bestehen, daß die Sicherheit des Betriebes auf der Elbe in mancher Hinsicht zu wünschen übrig läßt, eine Thatsache, die auf ungenügend nautisch ausgebildete Schiffsmannschaft, auf den Mangel an genügender Bemannung und auf den Umstand zurückgeführt werden muß, daß die bei der Gefährlichkeit des Betriebes dringend erforderliche Sorgfalt sowohl hinsichtlich der Auswahl der Bemannung als auch der Ausrüstung der Schiffe nicht immer beobachtet wird. Die Verantwortung, welche der Schiffer bei Ausführung eines Transportes naturgemäß auf sich zu nehmen hat, wird deshalb nicht in dem erforderlichen Umfange gewürdigt. Hier muß der Hebel angelegt werden, um Wandel zu schaffen, dem Schiffer muß seine Verantwortung vor Augen geführt werden und kann dies nur geschehen, wenn nach Analogie der für die deutschen Küsten und Flußmündungen eingesetzten Seeämter auch für die Flüsse selbst Flußämter (Strom-





ämter) geschaffen werden. Sie müssen einen Juristen zum Vorsitzenden und eine entsprechende Zahl von Sachverständigen als Richter, sowie die Befugniß haben, bei von ihnen durch Urtheilsspruch festgestellten Verschuldungen der Schiffer oder Schiffsmannschaften die Bestrafung durch die zuständige Behörde zu beantragen, selbstständig aber befugt sein, die Entziehung des Schiffer-, Lootsen- (Haupter-) oder Maschinenpatentes auf Zeit oder dauernd rechtsverbindlich auszusprechen.

Der Herr Elbstrom-Baudirektor bemerkt hierzu, daß nach seiner Ansicht kein Bedürfniß für die vorgeschlagene Maßregel vorhanden sei. Nach §. 11 des Binnenschiffahrts-Gesetzes liege die Beweisaufnahme bei Havarien den Amtsgerichten ob; ebenso sei die Entziehung des Schifferpatentes gesetzlich geregelt, sie sei Sache der Bezirksausschüsse. Die Absicht sei ohne vorherige Aenderung der bestehenden Gesetzgebung, die sehr schwierig zu erlangen sein wird, nicht durchführbar. Dem gegenüber wird bemerkt, daß das Flußamt sich nicht um den Ersatz des Schadens, sondern nur um die Feststellung desselben zu kümmern haben werde; auch wird darauf hingewiesen, daß bei den Amtsgerichten nur die Vernehmung der Betheiligten erfolge und daß diesen Gerichten keine Sachverständigen zur Feststellung der Ursache des Schadens beigegeben seien. Regierungsseitig wird hierzu bemerkt, daß bei der Beweisaufnahme der Richter jederzeit in der Lage sei, erforderlichen Falls Sachverständige zuzuziehen. Schließlich bitten alle Vertreter der Schifffahrt, den Gedanken weiter zu verfolgen und ihn höheren Orts zum Vortrag zu bringen, was Seitens des Herrn Vorsitzenden zugesagt wird.

### Abberufung des Königlichen Elbstrom-Baudirektors.

Der Königliche Geheime Baurath Herr Hoeffgen, welchem das Amt eines Elbstrom-Baudirektors bei der Königlichen Elbstrom-Bauverwaltung zu Magdeburg übertragen war, ist mit dem 1. December aus dieser Stellung geschieden, da seine Berufung in das Königlich Preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten erfolgte.

Herr Geheimer Baurath Hoeffgen hat es in der Zeit seines Wirkens als Elbstrom-Baudirektor in ganz hervorragender Weise verstanden, sich die Zuneigung der Vertreter der Schifffahrt zu erwerben und für die Interessen der Elbschifffahrt auf das Erfolgreichste einzutreten. Wir verdanken seiner zielbewußten und umsichtigen Leitung der von ihm geführten Geschäfte eine ganze Reihe von Verbesserungen des Fahrwassers und behördlichen Maßnahmen, die in unseren Kreisen mit lebhafter Befriedigung begrüßt worden sind.

Seine Berufung in ein hohes Staatsamt hat zwar die directen Berührungspunkte aufgehoben, die Anerkennung seiner erfolgreichen Bestrebungen wird aber auch in Zukunft ein Gedenkblatt in der Geschichte unserer Elbeentwicklung bilden, da wir uns wohl bewußt sind, daß die rationelle Verbesserung der Fahrwasserhältnisse unseres schönen und belebten Stromes nur dann gedeihlich fortschreiten kann, wenn der Leiter eines so wichtigen Ressorts die persönliche Fühlung mit den Schifffahrtsvertretern zum Ausgangspunkt seiner amtlichen Handlungen macht, ein Weg, den Herr Geheimer Baurath Hoeffgen während der Dauer seines hiesigen Wirkens mit bestem Erfolge für Staat und Schifffahrt betreten hat.

Als Nachfolger des Herrn Geheimen Baurath Hoeffgen ist der Königliche Geheime Baurath Herr Messerschmidt designirt worden, welcher bisher bei der Königlichen Regierung in Merseburg thätig gewesen ist.



## Umänderung der bisherigen Firmirung des Vereins: „Magdeburger Schifferverein“ in „Verein zur Förderung der Elbeschiffahrt in Magdeburg“.

Den Grund für die vorstehende Abänderung des §. 1 der Satzung gab die Thatsache, daß die Bezeichnung als „Magdeburger Schifferverein“ nicht mehr als zeitgemäß angesehen werden konnte, da der Verein schon lange aus dem Rahmen eines Localvereins herausgetreten war und seine Obforge den Schiffsahrtsverhältnissen auf der ganzen Elbe und den mit dieser in Zusammenhang stehenden Gewässern zugewandt hatte.

Durch das Binnenschiffahrtsgesetz war außerdem die Bezeichnung „Schiffer“ als die eines „Schiffsführers“ gesetzlich festgelegt worden, während die Mitglieder des Vereins in der Hauptsache den Kreisen der selbständigen Unternehmer und der Schiffsahrtsinteressenten entstammen.

Möge die neue Flagge, unter der der Verein heute segelt, eine ebenso glückliche sein, wie die Flagge des Magdeburger Schiffervereins, die niedergeholt wurde, um mit dem Verein, entsprechend dem Zeitgeiste, fortzuschreiten.

### Verleihung von Ehrenmitgliedschaften.

In jedem Vereinsleben giebt es neben der Befriedigung, welche die Erledigung der Arbeiten gewährt, wenn ein sichtbarer Erfolg der Lohn solcher Thätigkeit ist, noch eine Freude, die darin besteht, langjährigen, dem Verein angehörigen Mitgliedern eine besondere Auszeichnung zu gewähren, wenn die Vorbedingungen hierzu gegeben sind.

In dieser angenehmen Lage befanden wir uns im abgelaufenen Berichtsjahre, da der Antrag des Vorstandes, den langjährigen Vereinsmitgliedern

Herrn General-Direktor Ewald Bellingrath-Dresden  
und Herrn Direktor Carl Philippi-Dresden

der hervorragenden gemeinnützigen Verdienste wegen, welche sich beide Herren um die Förderung der Elbeschiffahrt erworben haben, die Ehrenmitgliedschaft des Vereins zu verleihen, bei unseren Mitgliedern einen freudigen Wiederhall fand.

Die von der Vereinsversammlung beschlossenen, künstlerisch ausgeführten Adressen hatten folgenden Wortlaut:

**Herrn General-Direktor Ewald Bellingrath,  
Dresden.**

Hochgeehrter Herr General-Direktor!

Mit weitsehendem Blicke haben Sie während der Dauer Ihrer Amtsthätigkeit erkannt, welch' überaus großer Nutzen der Schifffahrt, dem Handel und der Industrie durch Schaffung geregelter Verkehrsbeziehungen auf der Elbe erwachsen können.

Durch Einführung der Kettenschifffahrt haben Sie den Gedanken in die That umgesetzt und damit die Grundlagen für die ausgedehnten Verkehrsbeziehungen herbeigeführt, deren sich die zur vollen Blüthe gelangte Elbeschifffahrt heute erfreut.



Dankerkfüllt erkennen wir die großen Verdienste an, die dem Elbeverkehr zum Segen gereicht haben, und freudig bewegten Herzens verleihen wir Ihnen als Zeichen der Werthschätzung und Verehrung, die aus Schiffahrtskreisen Ihnen entgegen gebracht werden, die

Ehrenmitgliedschaft unseres Vereins,

an welche Auszeichnung wir den innigen Wunsch knüpfen, daß Ihre reichen Erfahrungen auch ferner unserer Schifffahrt zum Wohle gereichen mögen.

Magdeburg, den 4. März 1901.

Der Verein zur Förderung der Elbeschifffahrt in Magdeburg.

**Herrn Direktor Carl Philippi,**

**Dresden.**

Hochgeehrter Herr Direktor!

Auf einen langen Zeitraum ergiebiger und fruchtbringender Arbeit blicken Sie zurück. Mit nie ermüdendem Eifer, im klaren Bewußtsein der von Ihnen verfolgten Ziele, haben Sie Ihre ganze Kraft dafür eingesetzt, rechtliche und geordnete Grundlagen für unsere Binnenschifffahrt in's Leben zu rufen.

Der Erfolg Ihrer mühevollen Arbeiten spricht für sich, um so dankbarer erkennen wir an, wie sehr Ihr Schaffen und Wirken unserer Elbeschifffahrt zum Segen gereicht hat.

In Würdigung dieser hervorragenden gemeinnützigen Verdienste verleihen wir Ihnen hiermit die

Ehrenmitgliedschaft unseres Vereins,

an welche besondere Auszeichnung wir den innigen Wunsch knüpfen, daß unser Verein sich noch recht lange Jahre Ihrer anregenden und fördernden Unterstützung erfreuen möge.

Magdeburg, den 4. März 1901.

Der Verein zur Förderung der Elbeschifffahrt in Magdeburg.

Nicht unerwähnt können wir schließlich lassen, daß dem Herrn General-Direktor Ewald Bellingrath am 23. April 1901 von der Technischen Hochschule in Dresden eine ganz besondere Auszeichnung durch seine Ernennung zum Doctor-Ingenieur Ehren halber zu Theil geworden ist, ein Beweis, daß der Ausgezeichnete nicht nur in den Kreisen seiner Berufsgenossen, sondern weit darüber hinaus wegen seiner hervorragenden Leistungen auf dem Gebiete der Technik des Betriebes der Binnenschifffahrt gefeiert wird.

Wir begrüßen diese hohe Ehre, die dem bewährten Fachmann und damit der gesammten Binnenschifffahrt erwiesen worden ist, mit inniger Freude und knüpfen daran den Wunsch, daß die schaffende Kraft des Herrn Dr. ing. Bellingrath noch recht lange auf die weitere Entwicklung unserer Binnenschifffahrt belebenden Einfluß ausüben möge.





## Schifferschulen.

Ueber den Unterricht in den preussischen Elbschiffer-Fachschulen im Jahre 1900/01 ist Folgendes zu berichten:

	Schifferschule zu				
	Klein-Wittenberg	Aken	Tangermünde	Lauenburg	Parey
Beginn des Unterrichts . . . . .	4. Jan. 1901	27. Dez. 1900	10. Jan. 1901	2. Jan. 1901	3. Jan. 1901
Schluß des Unterrichts . . . . .	16. Febr. 1901	27. Febr. 1901	13. Febr. 1901	2. März 1901	23. Febr. 1901
Zahl der Unterrichtsstunden in Stufe I .	157	115	85	138	80
Zahl der Unterrichtsstunden in Stufe II .	—	114	—	145	80
Zahl der Unterrichtstheilnehmer in Stufe I .	27	26	27	5	35
Zahl der Unterrichtstheilnehmer in Stufe II .	—	37	—	14	26
Es haben sich der Schifferprüfung unterzogen .	10	22	7	6	17
Davon haben die Prüfung bestanden . .	10	18	7	3	7
Kosten des Unterrichts in Mark . . . .	242.00	490.45	165.60	675.49	
Diese Kosten wurden gedeckt					
a) durch Schulgeld . . . . . <i>M.</i>	81.00	189.00	81.00	95.00	Aufgabe der Kosten fehlt, da die Schule sich aus eigenen Mitteln ohne Staatszuschuß erhalten hat.
b) durch Zuschuß der Staatskasse . <i>M.</i>	107.34	200.97	56.40	386.99	
c) durch Zuschuß der Städte . . <i>M.</i>	53.66	100.48	28.20	193.50	

### Rechnungsergebnisse

der drei Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaften für das Jahr 1900, aufgestellt nach den Rechnungsergebnissen des Reichs-Vericherungsamts.

#### I. Betrag der anrechnungsfähigen Löhne:

Genossenschaft	1900	1899	mehr	weniger
	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft . . . . .	16,917,393	16,540,890	376,503	—
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft .	15,091,026	14,174,656	916,370	—
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft .	11,647,507	11,225,141	422,366	—
Σa.	43,655,926	41,940,687	1,715,239	—

#### II. Höhe der gezahlten Entschädigungsbeträge:

Genossenschaft	1900	1899	mehr	weniger	Steigerung in Procenten gegen 1899
	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft . . . . .	293,260	264,535	28,725	—	10,8
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg. .	283,398	259,751	23,647	—	9,1
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsg. .	176,418	159,185	17,233	—	10,8
Σa.	753,076	683,471	69,605	—	10,2





III. Höhe der Reservefonds:

Genossenschaft	1900	1899	mehr	weniger
	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft . . . . .	702,844	690,397	12,447	—
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft .	628,409	612,331	16,078	—
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft .	365,192	356,106	9,086	—
Σa.	1,696,445	1,658,834	37,611	—

IV. Höhe der Verwaltungskosten:

Genossenschaft	1900	1899	Zu Jahre 1900 umgelegter Betrag	Die Verwaltungs- kosten betragen somit % der Umlage.
	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	
Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft . . .	38,841	34,991	327,310	11,9
Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgg..	38,260	37,428	306,330	12,5
Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgg. .	29,089	26,355	211,590	13,7
Σa.	106,190	98,774	845,230	12,7

Vereinsangelegenheiten.

Die Vereinsmitglieder traten im Berichtsjahre drei Mal zusammen und gelangten in diesen Versammlungen unter Anderem folgende Gegenstände zur Verhandlung:

1. Besprechung zu Tage getretener schlechter Fahrwasserstellen auf der Elbe bei Hohndorf, Steckby und Haemerten.
2. Vergrößerung des Winterhafens in Magdeburg durch Beseitigung der daselbst befindlichen Landzunge.
3. Begrenzung der Länge der Schleppzüge.
4. Verbesserung der Stromaufsicht auf der Anhaltischen Stromstrecke der Elbe.
5. Umgestaltung der Schiffahrtsabgaben auf den märkischen Wasserstraßen.
6. Bekanntgabe der Beschlüsse der Elbschiffahrts-Commission zu Magdeburg.
7. Bau eines Winterhafens in Kozlau a./E.
8. Bau der Dresdner Augustus-Brücke.
9. Eingabe an die Handelskammer wegen angeblicher Mißstände im Schiffahrtsverkehr auf der Elbe.
10. Antrag auf Verlängerung des Termins für die Neuauichung der Schiffe.
11. Herstellung eines Identitätsnachweises bei der Neuauichung der Schiffe.

Aus den Reihen unserer Mitglieder sind uns im abgelaufenen Geschäftsjahre durch den Tod entziffen worden unser stellvertretender Vorsitzender Herr Hans Andreae-Magdeburg und unser langjähriges Mitglied Herr G. Baumeier-Msleben a./E.

Trauernd standen wir an der Bahre dieser Männer, die ihrem Beruf mit voller Liebe ergeben waren und stets bereit gewesen sind, für das Wohl der Schiffahrt zu kämpfen.

Ihr Andenken sei und bleibe geehrt.



Durch Beschluß der Vereinsversammlung vom 28. October 1901 wurde an Stelle des Herrn Andrae zum stellvertretenden Vorsitzenden Herr Direktor Meinert-Magdeburg gewählt, dessen Wahl zu diesem Amte sich aber nur bis zur Jahres-Hauptversammlung erstreckt.

Seitens dieser Versammlung wird somit, da satzungsgemäß die Amtszeiten der derzeitigen Vorstandsmitglieder Herren Fr. Marquardt-Barby und A. Braune sen.-Magdeburg ablaufen, eine Neuwahl von drei Vorstandsmitgliedern zu bewirken sein.

Dem Verein gehörten am Schlusse des Jahres 1901 an:

3 Ehrenmitglieder.

Herr Eduard Stegelitz,  
Herr Dr. ing. Bellingrath,  
Herr Direktor Philippi.

10 Körperschaften.

102 ordentliche Mitglieder.

Im Ganzen 115 Mitglieder.

Für mehr als 25 jährige treue Dienstleistung wurden in der Jahres-Hauptversammlung am 4. März 1901 den nachstehend Aufgeführten Ehrenanerkennungen zugesprochen:

1. Kapitän Friedrich Bühnemann-Rogätz a./G.,
2. Aufseher Friedrich Kreuter-Dresden,
3. Maschinist Carl Weber-Pieschen,
4. Kapitän Eduard Saase-Mittelgrund,
5. Kapitän Ernst Westram-Cölln a./G.,
6. Maschinist Wilhelm Drechsler-Magdeburg,  
zu 1—6 im Dienste der „Kette“, deutsche Elbschiffahrts-Gesellschaft in Dresden,
7. Kapitän Wilhelm Bruchmüller-Hohenwarthe,
8. Kapitän Robert Wilke-Altenplathow,  
zu 7 und 8 im Dienste der Firma Fr. Andrae-Magdeburg,
9. Schiffer Friedrich Sebastian-Alten a./G.,
10. Schiffer Friedrich Schüler-Alten a./G.,  
zu 9 und 10 im Dienste der Firma G. Raumann-Alten a./G.

Magdeburg, im Februar 1902.

## Der Vorstand.

**Zonne,**  
Vorsitzender.

**Borchardt,**  
Schriftführer.







# Rechnungs-Abschluss

des

Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt

für

das Jahr 1901.

---





Debet.

			<i>M.</i>	<i>ℒ</i>
<b>1901</b>				
Januar.	1.	An <b>Cassa-Bestand.</b> Vereinsmittel . . . . .	322	17
		„ <b>Cassa-Bestand.</b> Unterstützungsfonds . . . . .	100	—
		„ <b>Beiträge</b>		
		10 Körperschaften . . . . . à 30 <i>M.</i>	300	—
		114 Mitglieder . . . . . à 6 <i>M.</i>	684	—
		1 Beitrag für 1900 . . . . .	6	—
		„ <b>Beitrittsgelder</b>		
		5 Mitglieder . . . . . à 3 <i>M.</i>	15	—
		„ <b>Sammlung</b>		
		i. Hauptversammlung zum Unterstützungsfonds . . . . .	113	—
		„ <b>Zinsen</b> . . . . .	22	29
		„ <b>Cassa-Vorschuss</b> . . . . .	199	50
			<hr/>	<hr/>
			1 761	96
<b>1902</b>				
Januar.	1.	An Bestand für Unterstützungen . . . . .	163	—





Credit.

			<i>M</i>	<i>S</i>
<b>1901</b>				
December.	31.	Per Beitrag zum Central-Verein . . . . .	30	—
		„ Ehren-Diplome . . . . .	350	—
		„ Porto-Auslagen . . . . .	100	96
		„ Bibliothek-Conto . . . . .	52	30
		„ Unkosten zur Hauptversammlung . . . . .	78	25
		„ Druckkosten für Bericht . . . . .	456	25
		„ Druckkosten sonstige und Schreibmaterialien . . . . .	258	30
		„ Schreibhülfe . . . . .	150	—
		„ Diverse Ausgaben . . . . .	72	90
		„ Unterstützungen . . . . .	50	—
		„ Bestand für Unterstützungen . . . . .	163	—
			<hr/>	<hr/>
			1 761	96
<b>1902</b>				
Januar.	1.	Per Cassa-Vorschuss . . . . .	199	50

Magdeburg, den 1. Januar 1902.

**August Braune,**  
Schatzmeister.





## Mitglieder-Verzeichniss.

### **Ehrenmitglieder:**

Eduard Stegelitz-Magdeburg.  
Dr. ing. E. Bellingrath-Dresden, Aufsichtsrathsmittglied der „Kette“, Deutsche  
Elbschiffahrts-Gesellschaft.  
Carl Philippi-Dresden, Direktor der „Kette“, Deutsche Elbschiffahrts-  
Gesellschaft.

### **Vorstands-Mitglieder:**

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

### **Corporative Mitglieder:**

„Kette“, Deutsche Elbschiffahrts-Gesellschaft in Dresden.  
Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Dresden.  
Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft vereinigter Elbe- und Saale-Schiffer  
in Dresden.  
Neue Magdeburger Wasser-Assecuranz-Actien-Gesellschaft in Magdeburg.  
„Wilhelma“, Allgemeine Versicherungs-Actien-Gesellschaft in Magdeburg.  
Neue Norddeutsche Fluss-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg.  
General-Repräsentanz der Badischen Schiffahrts-Assecuranz-Gesellschaft  
in Dresden.  
Handelskammer zu Magdeburg.  
Handelskammer zu Halberstadt.  
Handelskammer zu Lübeck.



### Persönliche Mitglieder:

#### Aken a. d. Elbe.

Aue, Wilhelm.  
Merseburg, Carl.  
Naumann, Gottfried.  
Placke, Georg, Reichstagsab-  
geordneter.  
Rössler, Direktor.  
Schinke, Carl.  
Trawiel, Heinrich.  
Venediger, Friedrich.  
Zunder, Heinrich.

#### Alsleben a. d. Saale.

Baumeier, Paul.

#### Arneburg a. d. Elbe.

Netzband, Gottfried.

#### Barby a. d. Elbe.

Nebelung, Otto.

#### Bittkau a. d. Elbe.

Kühle, Gustav.

#### Calbe a. d. Saale.

Wolter, Fr., Oberschiffer.

#### Dresden.

Engel, Fr., Direktor der „Kette“,  
Deutsche Elbschiffahrts-Gesellschaft.  
Engel, Wilhelm, Schiffahrts-Direktor  
der Oesterreichischen Nordwest-  
Dampfschiffahrts-Gesellschaft.  
Schneider, H.  
Ulmann, Emil.

#### Ferchland b. Genthin.

Fangohr, Emil.

#### Hamburg.

Andree, Alexander, Vorsitzender des  
Aufsichtsrathes der Dampfschlepp-  
schiffahrts - Gesellschaft vereiniger  
Elbe- und Saale-Schiffer.  
Eichholz, W.  
Friedrich, Adolf.  
Gelsner, Carl, Oberinspektor.  
Dr. Edm. Klée Gobert, Rechtsanwalt.  
Graumann, F. H.  
Ihle, Richard.  
Lütgens, Henry.  
Pflug senior, Albert.  
Schmeil, F.  
Wagner, Vorstand der „Elbe“  
Dampfschiffahrts - Actien - Gesell-  
schaft.  
Wölber, Hermann.

#### Kleinwittenberg a. d. Elbe.

Möbius, Heinrich.

#### Lauenburg a. d. Elbe.

Schernbeck, Heinrich.

#### Lübeck.

Dr. Siewert, Syndikus der Handels-  
kammer.

#### Magdeburg.

Aue, Heinrich.  
Baldhoff, Hermann.  
Bartsch, Paul.  
Bohne, Wilhelm.  
Brandt, Heinrich.  
Braune jr., August.  
Braune, Julius.  
Eckardt, Arthur, Direktor des  
Magdeburger Mörtelwerks.  
Engel, Carl.  
Engel, Paul.  
Engel, Wilhelm.





Franz, Rudolf.  
Güssau, Gustav.  
Hames, Hermann.  
Henschel, Direktor der Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft vereiniger Elbe- und Saale-Schiffer.  
Herbst, Fritz, Dispacheur.  
Höffcke, Emil, Abtheilungs-Vorsteher.  
Hünecke, Fritz.  
Klee, Albert, Vertreter der Deutsch-Oesterr. Dampfschiffahrt-Act.-Ges.  
Kratzenstein, Friedrich.  
Krietsch, August.  
Krümling, Julius.  
Kühle, Gustav.  
Lösche, sr., Hermann.  
Lösche, jr., Hermann.  
Maack, Friedrich.  
Mühlstephan, Carl.  
Mühlstephan, Paul.  
Müller, Hermann, Procureur.  
Nordt, Emil.  
Radespiel, Inspektor.  
Richter, Louis, Oberschiffer.  
Röhrig, Oskar.  
Schmidt, August.  
Schöndube, Otto.  
Schütte, Johannes.  
Schwarz, Wilhelm, Schiffsrevisor.  
Stahlkopf, Carl.  
Suhr, Heinrich.  
Teege, August, Inspektor.  
Wilke, Gustav, Oberinspektor.  
Wolniczak, Johann.

**Niederlössnitz.**

Böhmmer, Carl, Aufsichtsrathsmitglied der Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft vereiniger Elbe- und Saale-Schiffer.

**Randau a. d. Elbe.**

Hennige, Paul, Königlicher Kommerzienrath.

**Rogätz a. d. Elbe.**

Blanke, Schiffsbaumeister.

**Rosslau a. d. Elbe.**

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

**Schönebeck a. d. Elbe.**

Dümling, Wilhelm, Königlicher Kommerzienrath.  
Hertel, Max, Procurist.  
Wanckel, O., Direktor.

**Tangermünde.**

Dammann, Fr.  
Lauenroth, sr., August.  
Seedorff, Otto.  
Wienecke, Wilhelm.

**Tochheim b. Güterglück.**

Fritze, Franz.

**Teplitz-Schönau (Böhmen).**

Pollack, Richard.

**Wallwitzhafen.**

Büchlein, G.

**Westerhüsen a. d. Elbe.**

Gerloff, W.

**Wien.**

Dr. Russ, Reichsraths-Abgeordneter.

**Wittenberge.**

Runge, Johannes, Königlicher Kommerzienrath.



## N a c h w e i s u n g des Elbe-Wasserstandes zu Magdeburg im Jahre 1901.

Aufgenommen nach dem Magdeburger Pegel.

Tag der Aufnahme	V e r z e i c h n i s s d e r M o n a t e .												Tag der Aufnahme
	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	October	November	December	
<b>1</b>	+ 1.24	+ 2.68	+ 1.23	+ 2.84	+ 2.00	+ 1.15	+ 1.02	+ 1.68	+ 0.80	+ 0.82	+ 1.14	+ 1.62	<b>1</b>
<b>2</b>	1.24	2.70	1.48	2.72	2.03	1.15	1.03	1.58	0.82	0.78	1.10	1.58	<b>2</b>
<b>3</b>	1.10	2.66	2.56	2.88	2.00	1.17	1.07	1.44	0.82	0.72	1.08	1.65	<b>3</b>
<b>4</b>	0.96	2.56	2.62	3.20	2.18	1.21	1.02	1.34	0.82	0.68	1.04	1.92	<b>4</b>
<b>5</b>	0.90	2.58	2.82	3.53	2.36	1.26	0.98	1.50	0.82	0.69	1.02	2.05	<b>5</b>
<b>6</b>	0.85	2.60	2.88	3.78	2.38	1.45	0.97	1.82	0.80	0.70	0.98	2.06	<b>6</b>
<b>7</b>	0.78	2.45	3.52	3.94	2.32	1.55	0.93	2.06	0.80	0.67	0.96	2.10	<b>7</b>
<b>8</b>	0.64	2.38	3.60	4.10	2.22	1.63	0.92	2.06	0.80	0.76	0.96	2.08	<b>8</b>
<b>9</b>	0.52	2.11	3.68	4.08	2.10	1.66	1.08	1.90	0.76	0.94	0.98	2.05	<b>9</b>
<b>10</b>	1.30	1.94	3.80	4.00	1.98	1.51	1.16	1.74	0.76	1.14	0.96	2.03	<b>10</b>
<b>11</b>	1.48	1.80	3.90	3.98	2.02	1.40	1.18	1.56	0.72	1.23	0.94	2.20	<b>11</b>
<b>12</b>	1.52	1.73	3.88	3.92	2.00	1.30	1.12	1.42	0.72	1.46	0.94	2.37	<b>12</b>
<b>13</b>	1.52	1.63	3.74	3.88	1.98	1.22	1.08	1.34	0.70	1.92	0.94	2.40	<b>13</b>
<b>14</b>	1.61	1.50	3.58	3.82	1.95	1.18	1.04	1.28	0.76	2.14	0.98	2.50	<b>14</b>
<b>15</b>	1.68	1.30	3.54	3.80	1.94	1.14	1.02	1.26	0.78	2.36	0.99	2.60	<b>15</b>
<b>16</b>	1.72	1.20	3.48	3.78	1.92	1.10	0.95	1.22	0.80	2.40	1.02	2.58	<b>16</b>
<b>17</b>	1.64	1.10	3.66	3.72	1.84	1.08	0.88	1.20	0.90	2.26	1.05	2.44	<b>17</b>
<b>18</b>	1.61	1.06	3.64	3.58	1.74	1.08	0.86	1.20	1.00	2.08	1.07	2.30	<b>18</b>
<b>19</b>	1.60	0.98	3.72	3.50	1.70	1.02	0.82	1.16	1.00	1.88	1.02	1.98	<b>19</b>
<b>20</b>	1.58	0.96	3.84	3.40	1.60	1.02	0.79	1.08	0.98	1.75	1.04	1.82	<b>20</b>
<b>21</b>	1.58	0.94	3.90	3.28	1.52	1.00	0.80	1.06	1.02	1.67	1.04	1.90	<b>21</b>
<b>22</b>	1.62	0.94	3.83	3.16	1.44	1.00	0.77	1.04	1.04	1.58	1.12	1.82	<b>22</b>
<b>23</b>	1.76	0.93	3.78	3.00	1.42	1.00	0.79	1.00	1.02	1.56	1.18	1.76	<b>23</b>
<b>24</b>	1.86	0.90	3.70	2.86	1.36	1.06	0.87	0.98	1.04	1.52	1.42	1.68	<b>24</b>
<b>25</b>	2.03	0.86	3.68	2.70	1.32	1.08	0.87	0.96	0.98	1.48	1.50	1.62	<b>25</b>
<b>26</b>	1.98	0.88	3.74	2.58	1.28	1.05	1.04	0.92	0.96	1.42	1.54	1.80	<b>26</b>
<b>27</b>	1.99	0.90	3.72	2.38	1.24	1.03	1.40	0.90	0.92	1.34	1.72	1.90	<b>27</b>
<b>28</b>	1.98	1.13	3.60	2.24	1.22	1.02	1.50	0.87	0.88	1.30	1.82	2.12	<b>28</b>
<b>29</b>	2.04	—	3.41	2.16	1.17	1.00	1.42	0.84	0.86	1.26	1.82	2.22	<b>29</b>
<b>30</b>	2.11	—	3.20	2.05	1.17	1.00	1.68	0.84	0.82	1.22	1.74	2.20	<b>30</b>
<b>31</b>	2.37	—	3.02	—	1.18	—	1.70	0.84	—	1.20	—	2.12	<b>31</b>





des Elbe-Veranstaltungskomitees zur Elbe-Exposition im Jahre 1901

Verzeichnis der Einnahmen	
Nr.	Betrag
1	1000
2	500
3	200
4	100
5	50
6	25
7	12
8	6
9	3
10	1
11	0,50
12	0,25
13	0,12
14	0,06
15	0,03
16	0,01
17	0,005
18	0,002
19	0,001
20	0,0005
21	0,0002
22	0,0001
23	0,00005
24	0,00002
25	0,00001
26	0,000005
27	0,000002
28	0,000001
29	0,0000005
30	0,0000002
31	0,0000001
32	0,00000005
33	0,00000002
34	0,00000001
35	0,000000005
36	0,000000002
37	0,000000001
38	0,0000000005
39	0,0000000002
40	0,0000000001

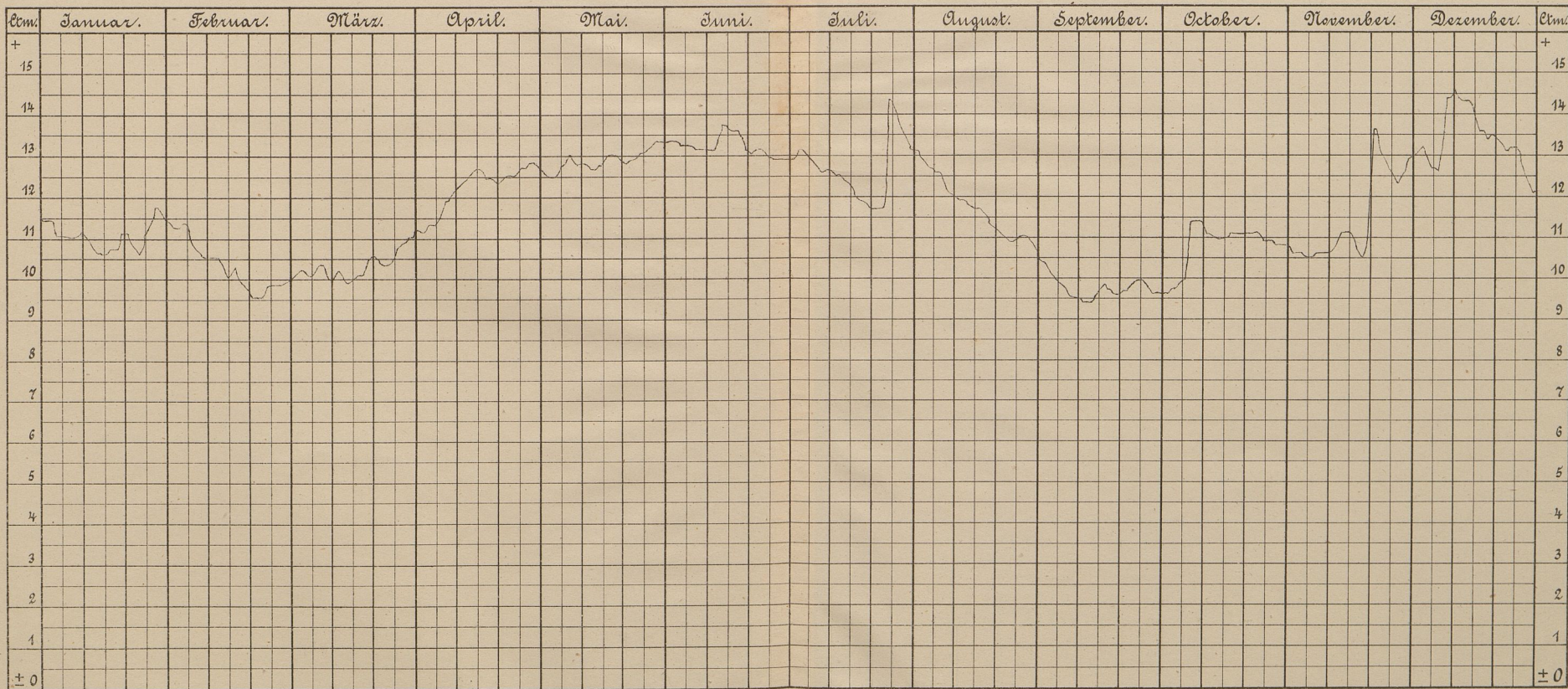








Graphische Darstellung  
des Grundwasserstandes in Magdeburg  
im Jahre 1901  
in Centimetern.



→ Die Centimeter beziehen sich auf die mit „Null“ bezeichnete mittlere Höhe von 1883-1887. Bei dieser mittleren Höhe befindet sich das Grundwasser 5m 32,8cm unter der Erdoberfläche.





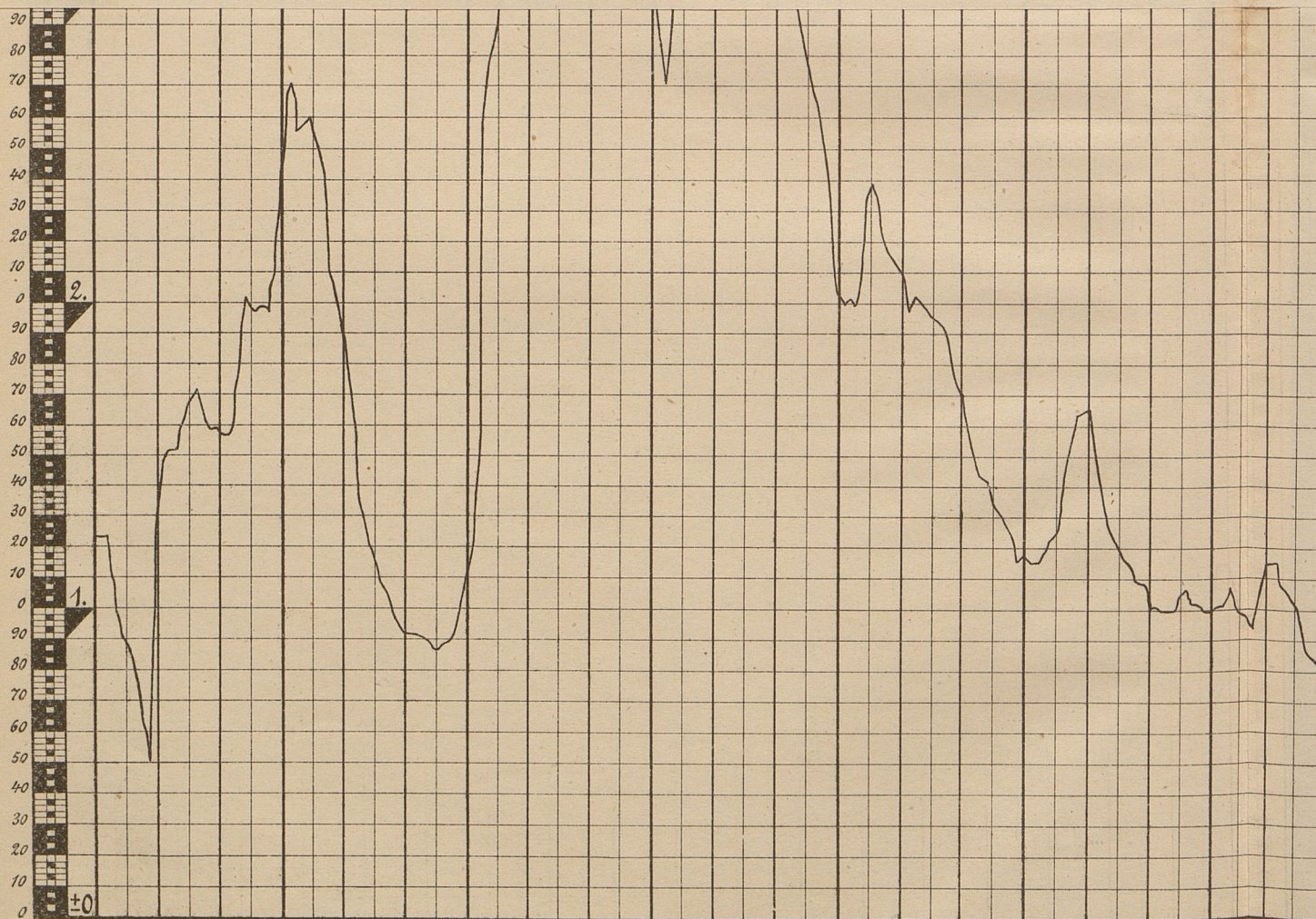
This image shows a blank page from an old book, featuring a faint grid pattern. The grid consists of approximately 20 columns and 30 rows, forming a table structure. The paper is aged and yellowed, with some minor stains and discoloration. The grid lines are very light and barely visible, suggesting the page was once used for recording data or accounts but is currently empty.











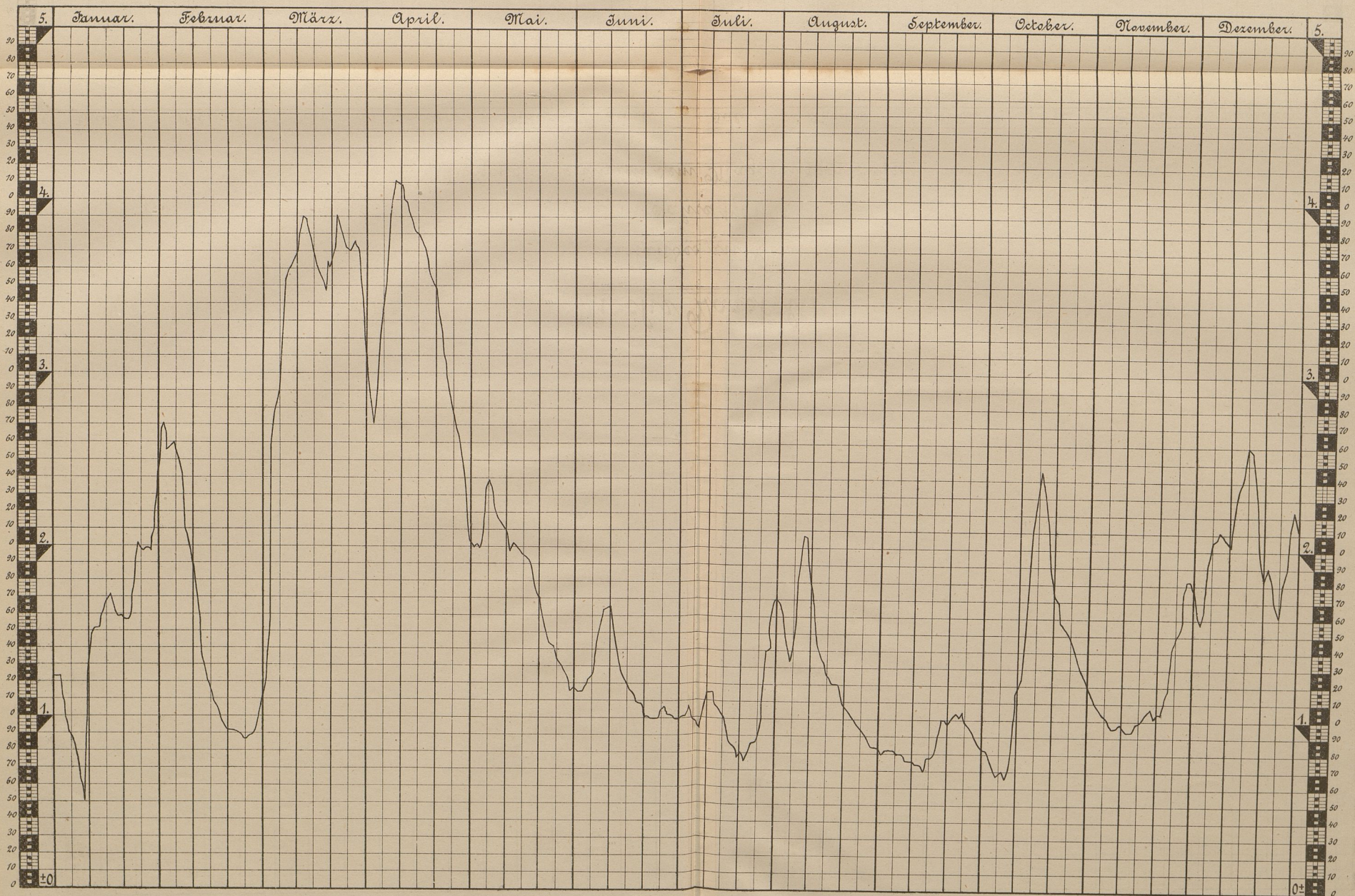


# Graphische Darstellung

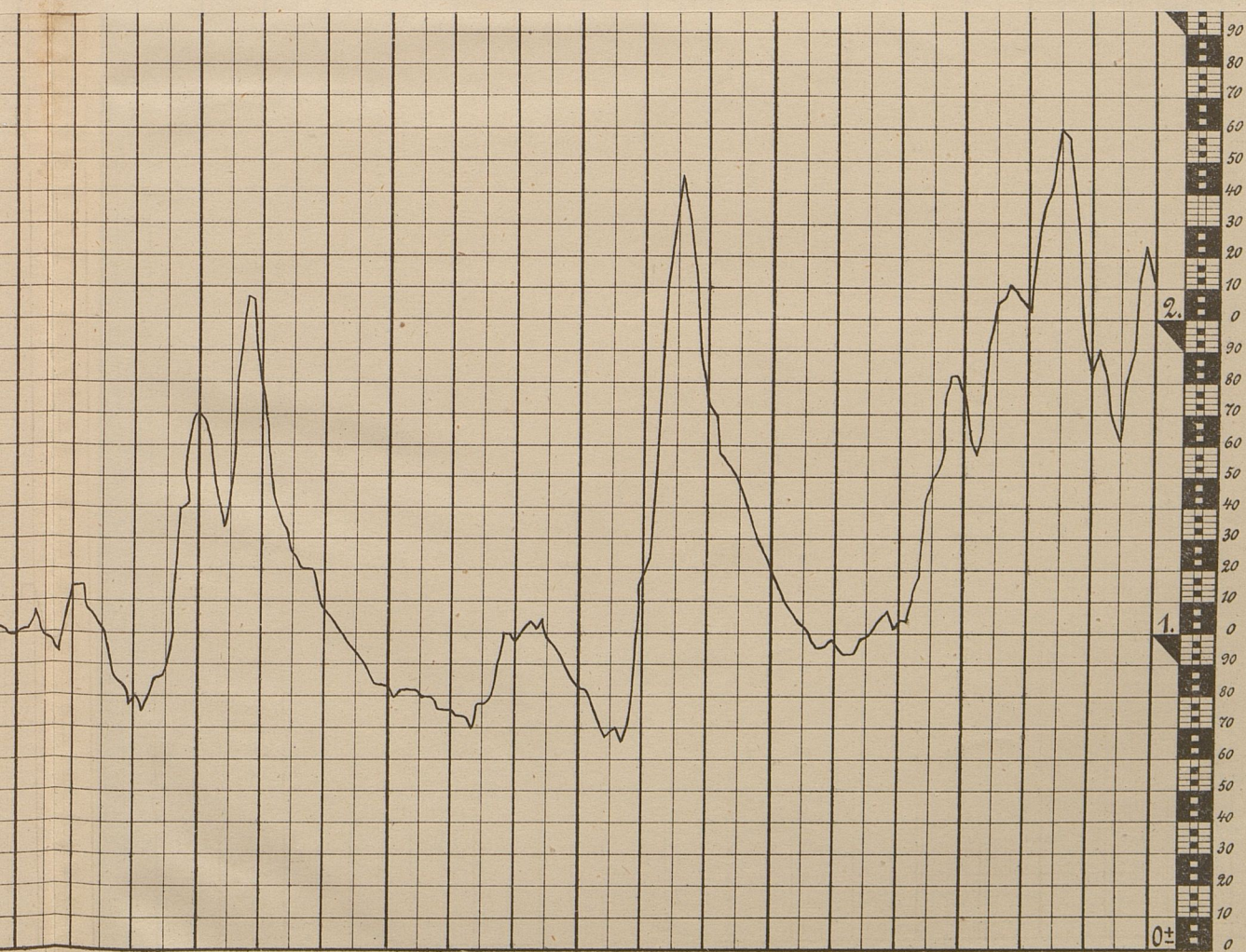
des Elbwasserstandes zu Magdeburg

im Jahre 1901.

Aufgenommen nach dem Magdeburger Pegel.

















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





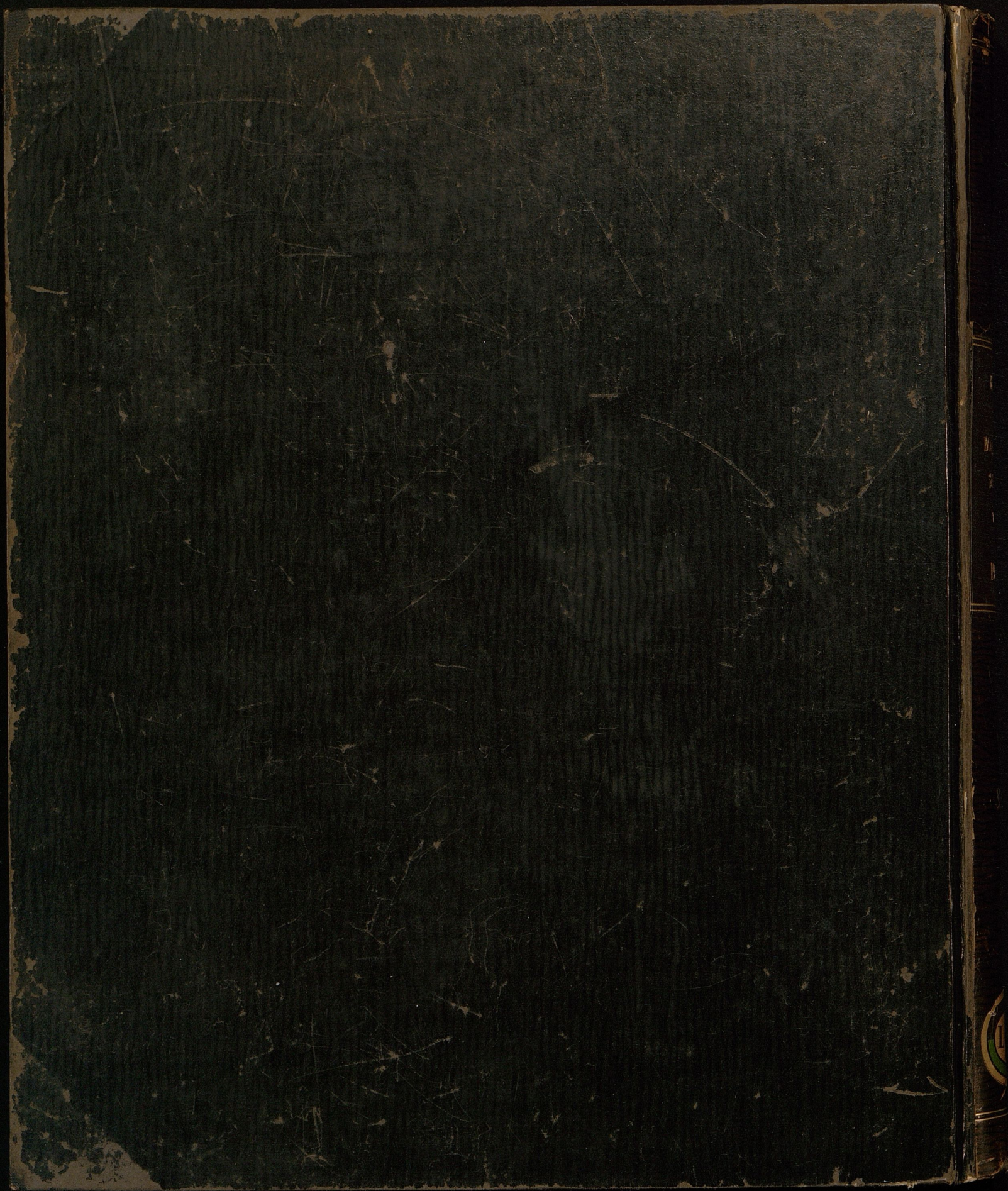
Lc 2100<sup>c</sup>  
4<sup>o</sup>

ULB Halle  
007 534 353

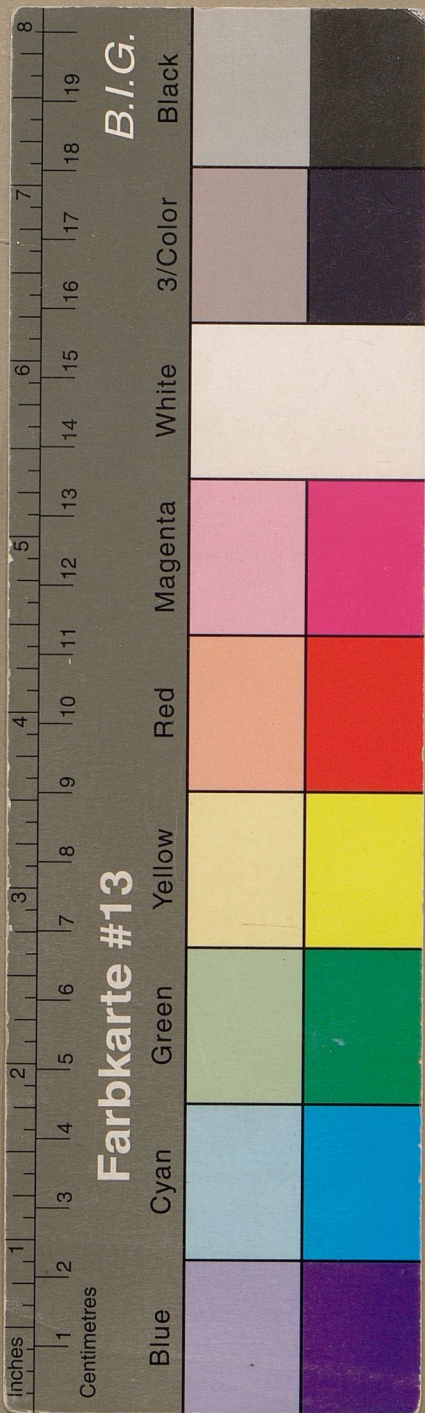
3











# Bericht

des

Vereins zur Förderung der Elbeschifffahrt

in

Magdeburg

für das Jahr 1901.

1901: 7757

