

1913.

JAHRESBERICHT

zur

69. ordentlichen Hauptversammlung

des

Concessionirten Sächsischen Schiffer-Vereins
(gegründet 1846)

in



DRESDEN.

—••••• Jahr 1913. •••••

Dresden.

Druck von C. Heinrich

1914.

W. 987.

1913.

H. Sax. M
264 y

Einladung

zu der

69. ordentlichen Hauptversammlung des Concessionirten Sächsischen Schiffer-Vereins

Sonnabend, am 28. Februar 1914, vormittags 11 Uhr

im oberen Saale des Hotels „Zu den Drei Raben“
Dresden-A., Marienstrasse 18—20, I.

Tagesordnung:

1. Erledigung des Jahresberichtes und der Jahresrechnung 1913.
2. Mitteilung über angemeldete Mitglieder und Ehrung 10 langjähriger Mitglieder, der Herren Segel-, Zelt- und Planenfabrikant Paul Binnewald, Dresden; Kaufmann Carl Braune, Riesa; Oberingenieur Richard Gierth, Dresden; Stadtrat Wilhelm Hönel, Königstein; Kaufmann Martin Prasser, Pirna; Direktor Hermann Schneider, Dresden; Kais. Rat Paul Siegfried, Aussig; Stadtrat Oskar Wanckel, Schönebeck; Schiffseigner Martin Walther, Wehlen und Kaufmann Max Wittenberg, Dresden.
3. Wahlen für den Vereinsvorstand.
4. Satzungsänderung.
5. Überreichung von Ehrenzeugnissen.
6. Beschlußfassung über beantragte Ehrenzeugnisse.
7. Beschluß einer gutachtlichen Äußerung über die vorliegenden Entwürfe je einer Verordnung betr. den Befähigungsnachweis für Schiffsführer und Maschinisten.
8. Beschluß einer gutachtlichen Äußerung zu dem Antrag des Vereins sächsischer Holzindustrieller betr. den Dampferverkehr auf der Elbe.
9. Bescheid des Reichsschatzamtes betr. die Reinigung der Elbschiffe von Eosinflecken.
10. Antrag des Schiffseigner-Fach-Vereins St. Wehlen-Posta u. Umg., betr. das Verbot des Ankerns wegen des Kabels bei Rathen.
11. Verschiedenes.
12. Anträge der Mitglieder.



I. Allgemeines.

Das Geschäftsjahr 1913 gestaltete sich für die Elbeschifffahrt im allgemeinen etwas günstiger als seine Vorgänger. Rückblick auf
das Jahr 1913.

Der Schifffahrtsbetrieb konnte von Anfang bis zu Ende des Jahres 1913 ausgeübt werden, abgesehen von wenigen Tagen in der zweiten Hälfte des Januar und in der zweiten Hälfte des Februar, an denen der Verkehr wegen Eisganges ruhen mußte.

Das Geschäft bewegte sich in den Frühjahrsmonaten in bescheidenen Grenzen, wie das immer der Fall zu sein pflegt, wenn anhaltende Frostwitterung in den Monaten Januar und Februar fehlte und der Schifffahrtsbetrieb infolgedessen in diesen Wintermonaten aufrecht erhalten werden konnte.

Beeinflusst wurde die Marktlage im Frühjahre wesentlich durch den Umstand, daß nach monatelangen Verhandlungen Anfang Februar teilweise, am 15. Februar im vollen Umfange der Streik der Bootsleute und Heizer einsetzte. Er hatte zur Folge, daß die maßgebenden Schifffahrtsgesellschaften zunächst davon absehen mußten, den regelmäßigen Schifffahrtsverkehr für eröffnet zu erklären. Mit Hilfe arbeitswilliger Schiffsmannschaften wurde trotzdem der Betrieb — wenn auch in beschränktem Umfange — aufrecht erhalten, ohne daß nennenswerte Verzögerungen in der Beförderung der Güter herbeigeführt wurden.

Sowohl die im Berg-, als auch die im Talverkehre in den Monaten Februar, März und April erzielten Frachtsätze waren zufriedenstellend; insbesondere kann man das von den Anteilfrachten der Privatschifffahrt sagen. Die Schleplöhne hielten sich dagegen auf einer recht bescheidenen Höhe; sie standen absolut in keinem richtigen Verhältnis zu den von der Privatschifffahrt erzielten Anteilfrachten, eine Tatsache, die im Jahre 1913 überhaupt sehr auffällig in die Erscheinung getreten ist.

Am 5. Mai — also nach einer Streikdauer von einem Vierteljahr — nahmen die Bootsleute und Heizer die Arbeit allgemein wieder auf, ohne durch den Streik das erreicht zu haben, was hauptsächlich erreicht werden sollte: die regelmäßige Nacht- und Sonntagsruhe auf der Fahrt. Dieser Ausgang war um so weniger überraschend, als von vornherein damit gerechnet werden mußte, daß eine Reglementierung bei der Binnenschifffahrt mit Rücksicht auf deren Eigenart, mit Rücksicht auf die große Abhängigkeit des Betriebes von den verschiedensten Umständen und mit Rücksicht auf die ungünstige Erwerbslage praktisch undurchführbar sein würde. Die maßgebenden Schifffahrtsgesellschaften erklärten nunmehr den regelmäßigen Schifffahrtsbetrieb ab 7. Mai für eröffnet, an welchem Tage der Wasserstand der Elbe nach Dresdner Pegel 124 cm unter Null betrug, also für Kähne mittlerer Größe nahezu vollschiffig war.

Der seither günstige Wasserstand, der es gestattet hatte, die Tragfähigkeit der Fahrzeuge zum Teil voll, zum Teil wenigstens zu $\frac{3}{4}$, auszunützen, verschlechterte sich von Tag zu Tag. Der Kahnraum wurde an allen Elbeplätzen knapp, und infolgedessen erreichten die Frachtsätze, insbesondere die Anteilfrachten der Privatschifffahrt, eine Höhe, die für die Monate Mai und Juni, zumal bei dem noch ganz annehmbaren Wasserstande, bemerkenswert war. Am 21. Juni gelangte die Elbe infolge der vorhergegangenen wochenlangen Trockenheit auf dem tiefsten Stande des ganzen Jahres an; der Dresdner Pegel zeigte an diesem Tage 183 cm unter Null. Die Befürchtung einer Wiederholung der Niederwasser-Ereignisse von 1904 und 1911 erwies sich glücklicherweise als unbegründet. Ergiebige Niederschläge im Quellengebiet der Elbe brachten Ende Juni eine durchgreifende

Besserung des Wasserstandes, der naturgemäß eine Herabsetzung der hohen Frachten auf dem Fuße folgte. Während an den österreichischen Plätzen und an den Plätzen der Mittelelbe infolge des vollschiffigen Wassers die Frachten im Juli einen durchaus nicht lohnenden Stand erreichten — für Kohlen von Aussig nach Magdeburg wurde Ende Juli nur eine Fracht von 10 bis 11 Mark netto für 1000 Kilo erzielt, und in Magdeburg ging die Fracht Magdeburg-Hamburg Mitte Juli auf 4½ Pfg. für den Zentner zurück —, bewegten sich im Bergverkehr ab Hamburg die Frachten, insbesondere die Anteilfrachten auf befriedigender Höhe; leider war das bei den Schlepplöhnen nicht der Fall, diese blieben vielmehr unwirtschaftlich. Die erste Augushälfte stand unter dem Zeichen wesentlich verminderten Wasserstandes, der die Tragfähigkeit der Fahrzeuge nur zu $\frac{2}{3}$ bis $\frac{3}{4}$ ausnützen ließ und naturgemäß ein Anziehen der Frachten auf der ganzen Linie zur Folge hatte. Beträchtliche Niederschläge im Gebiete der Elbe und ihrer Nebenflüsse änderten aber schon kurz nach Mitte August das Bild wieder vollständig. Der Wasserstand wurde vollschiffig, und er hielt sich in der zweiten Augushälfte dauernd, im September zeitweise auf dieser Höhe. Das Geschäft bewegte sich während dieser Zeit in normalen Bahnen. Eine Ausnahme machten hiervon die österreichischen Plätze. Die Kohlenfrachten in Aussig erreichten in den letzten Septembertagen vorübergehend einen Stand, wie er so niedrig nur in dem wasserreichen Jahre 1910 zu verzeichnen war. Beispielsweise wurde für die Strecke Aussig-Magdeburg in den letzten Septembertagen eine Fracht von netto 10 Mark für 1000 Kilo bezahlt. Damit können die Unkosten natürlich nicht gedeckt werden.

Angesichts des geringer werdenden Wasserstandes setzte der Oktober allenthalben mit sehr festen Frachtsätzen ein. Stetig fallender Wasserstand und Schiffahrtsstockungen brachten die Elbfrachten, insbesondere die Anteilfrachten der Privatschiffahrt in der zweiten Hälfte Oktober und im November vorübergehend schließlich auf eine Höhe, wie sie unter gleichen Wasserverhältnissen seit vielen Jahren nicht zu verzeichnen war.

So wurden beispielsweise Anfang November notiert:

| | |
|---|-----------------------|
| für erstklassiges Massengut Hamburg-Riesa | 80 Pfg. für 100 Kilo, |
| „ Salz und Zucker Schönebeck-Magdeburg-Hamburg 40 „ „ 100 „ , | |
| „ Kohlen Aussig-Magdeburg netto | 30 „ „ 100 „ . |

Die Anteilfrachten Hamburg-Oberelbe stiegen zu dieser Zeit auf 65 Pfg. für 100 Kilo, und das bei einem Wasserstand, der es immer noch gestattete, die Tragfähigkeit der Fahrzeuge zu nahezu $\frac{3}{4}$ auszunutzen. Natürlich war es nur eine sehr kleine Zahl Schiffahrtstreibender, die aus dem hohen Frachtenstand Nutzen ziehen konnte. Die größere Zahl wurde mit ihren Fahrzeugen durch Schiffahrtsstockungen unterwegs festgehalten.

Zwei Umstände waren es insbesondere, die den hohen Frachtenstand — wie er in der zweiten Hälfte Oktober und nahezu während des ganzen Novembers herrschte — verursacht hatten: die Schiffahrtssperre bei Magdeburg Mitte Oktober und jene unterhalb Wittenberge Anfang November.

Die Magdeburger Sperre wurde am 13. Oktober durch den Zusammenstoß zweier Fahrzeuge oberhalb der Strombrücke in Magdeburg herbeigeführt. Das mittlere und einzige Fahrjoch dieser veralteten Brücke, die derzeit auf der Elbe das größte Schiffahrtshindernis bildet und deren Umbau man schon wiederholt forderte, wurde durch die gesunkenen zwei Fahrzeuge vollständig gesperrt. Weder die Bergschiffahrt, noch die Tal-schiffahrt konnte passieren, wurde vielmehr unterhalb und oberhalb der Magdeburger Strombrücke unfreiwilligerweise festgehalten. Erst am 22. Oktober abends, also nach 10 Tagen, gelang es, die Fahröffnung der Brücke für die Schiffahrt frei zu machen und nun erst konnten die inzwischen angesammelten, nach Hunderten zählenden Fahrzeuge ihre Reise fortsetzen. Durch diesen Unfall, der nur eine Wiederholung ähnlicher, allerdings nicht so folgenschwerer Unfälle in früheren Jahren bildete, sind nicht nur den am unfreiwilligen Aufenthalt beteiligten Schiffahrtsunternehmern, sondern auch Handel und Industrie im allgemeinen große Schäden erwachsen. Man darf deshalb wohl zuversichtlich

hoffen, daß der auch von unserem Verein vertretenen Forderung auf Umbau dieser der Schifffahrt so gefährlichen Brücke im Interesse von Schifffahrt, Industrie und Handel baldigst entsprochen wird.

Die Schifffahrtssperre unterhalb Wittenberge Anfang November war darauf zurückzuführen, daß auf der Elbestrecke unterhalb Wittenberge Talfahrzeuge und Schleppzüge in der Fahrstraße fest wurden. Ehe die Beseitigung der festgefahrenen Kähne gelang und die durch das fallende Wasser nötig gewordene Ableichterung vieler Fahrzeuge durchgeführt werden konnte, verging geraume Zeit, so daß auch in diesem Falle zum großen Schaden der Betroffenen eine beträchtliche Anzahl Fahrzeuge längere Zeit unfreiwillig an einer Stelle festgehalten wurde. Das Festwerden von Fahrzeugen auf der unteren Elbstrecke, das in diesem Jahre selbst bei besseren Wasserständen wiederholt beobachtet wurde, drängt zu der Schlußfolgerung, daß die preußische Regierung dem Fahrwasser der Elbe nicht mehr die frühere Fürsorge angedeihen läßt. Die Fahrwasserverhältnisse auf der preußischen Elbstrecke sind gegenüber früheren Jahren schlechter geworden.

Obwohl sich die preußischen Strombauorgane der Erkenntnis nicht verschließen können, daß das Fahrwasser der Elbe wenigstens in dem früheren Zustande notwendigerweise erhalten bleiben muß, stellt doch die preußische Regierung nicht die dazu erforderlichen Mittel zur Verfügung. Es scheint sich bedauerlicherweise und zum Schaden der allgemeinen deutschen Volkswirtschaft zu erfüllen, was ein preußischer Minister gelegentlich der Verhandlungen über die Einführung von Schifffahrtsabgaben ankündigte, nämlich: daß Preußen ohne Bewilligung der Schifffahrtsabgaben keine Mittel zur Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse der Elbe zur Verfügung stellen werde. Preußen stellt aber nicht nur keine Mittel zur Besserung der Fahrwasserverhältnisse zur Verfügung, sondern unterläßt es sogar, jene Mittel bereit zu stellen, die notwendig sind, um die Fahrstraße der Elbe wenigstens in dem befriedigenden Zustande zu erhalten, wie er noch in den letzten Jahren vorhanden war.

Infolge der milden regnerischen Witterung im Dezember hob sich der Wasserstand in diesem Monate derart, daß er dauernd mehr als vollschiffig war und infolge seiner Höhe im Bergverkehr außerordentlich betriebserschwerend wirkte.

Das Geschäft bewegte sich im Dezember bei mäßigen Frachtsätzen in bescheidenen Grenzen; am 31. Dezember erklärten die maßgebenden Schifffahrtsgesellschaften den regelmäßigen Schifffahrtsbetrieb für geschlossen, und in den ersten Tagen des neuen Jahres zwang eingetretener Eisgang zur vollständigen Einstellung des Verkehrs.

Wie schon am Eingange des Berichtes erwähnt, hat die Elbeschifffahrt im allgemeinen keine Ursache, mit den Ergebnissen des Geschäftsjahres 1913 — wenigstens soweit die Ausnutzung des Kahnparkes in Betracht kommt — unzufrieden zu sein. Daß während des ganzen Jahres hinreichende Beschäftigung vorhanden war, ist nicht auf eine vermehrte Güterzufuhr zurückzuführen, sondern darauf, daß die Tragfähigkeit der Fahrzeuge den größten Teil des Jahres infolge des mittleren Wasserstandes nur in beschränktem Maße ausgenützt werden konnte, und ferner darauf, daß am Anfange des Jahres durch Streik und im Oktober/November durch Schifffahrtssperren eine größere Anzahl Fahrzeuge von der Verwendung zeitweise ausgeschaltet wurde. Und daß die Frachtsätze zeitweise einen günstigen Stand erreichten, war nur eine Folge der vorerwähnten Umstände. Als ein Nachlassen des Wettbewerbes auf der Elbe dürfen die Ergebnisse des Jahres 1913 nicht gedeutet werden; dieser besteht weiter, und er wird zweifelsohne wieder in die bekannte Erscheinung treten, wenn das Geschäft nicht in der Weise von Ereignissen beeinflußt wird, wie das 1913 der Fall war, und wenn weiter damit fortgefahren wird, der Elbeschifffahrt durch die für den Staat und für die Schifffahrt in gleicher Weise schädliche Herabsetzung der Eisenbahnfrachten für Massengüter diese zu entziehen.

Die sächsische Personenschifffahrt kann gleichfalls auf ein befriedigendes Geschäftsjahr zurückblicken. Der Betrieb wurde am 15. März im vollen Umfange aufgenommen, und er konnte ohne jede Störung bis zum ersten Tage des neuen Jahres durchgeführt werden. Die Wasserstandsverhältnisse waren dem Personenschifffahrtsbetriebe günstig, wenn man von wenigen Tagen in der Mitte des Monats Juni absieht. Die finanziellen Ergebnisse

waren gegenüber anderen Jahren im Berichtsjahre erfreulich. Zwar waren weder die Zeit der Baumblüte, noch das Pfingstfest, noch die Ferienmonate Juli, August von gutem Wetter begünstigt, doch war trotzdem die Benutzung der Personenschiffe sehr rege. Ausschlaggebend für den Erfolg im Jahre 1913 war der Monat September, der anhaltend günstiges Wetter und damit einen guten Verkehr brachte.

Tod
verdienter
Mitglieder.

Seit letztem Berichte hat uns der Tod wiederum eine Reihe verdienstvoller Mitglieder entrissen; es verschieden

Herr Oberlotse Christian Horey, Wachwitz, am 9. Mai 1913 nach 25-jähriger,

Herr Stadtrat Gustav Biener, Königstein, am 25. November 1913 nach 23-jähriger,

Herr Inspektor Gottlieb Grahl, Dresden, am 7. Januar 1914 nach 16-jähriger und

Herr Kaufmann Emil Ulmann, Dresden, am 28. Januar 1914 nach 30-jähriger

Mitgliedschaft. Der Verein beklagt alle diese Verluste aufs tiefste; er wird den Verschiedenen stets ein ehrendes Andenken bewahren.

II. Tätigkeit und Wirksamkeit des Vereins.

a) Mitteilungen über den Elbstrom.

Strom-
regelung bei
Söbrigen und
Pillnitz.
(Vgl. hierzu
Jahresbericht
1907, S. 6,
1908, S. 6,
1909, S. 5,
1910, S. 5,
1911, S. 6,
1912, S. 5.)

Die Stromregelung bei Söbrigen und Pillnitz ist bis auf einige Nachbaggerungen außerhalb des Fahrwassers beendet. Da durch diese dankenswerte Stromregelung das frühere Schlingeln des Talweges, die starken Gefällwechsel, ganz besonders an der unteren Inself Spitze, wo die starke Strömung und damit die Steuerkraft der talwärts schwimmenden Schiffe plötzlich nachließen und endlich die Enge des Fahrwassers in der Krümmung an der Pillnitzer Insel beseitigt wurden, so hat die Stromstrecke entlang der Pillnitzer Insel ihren früheren Charakter als schwierige Stelle im Sinne von § 33 der strom- und schiffahrtspolizeilichen Vorschriften vom 9. Januar 1894 vollständig verloren. Der § 33 ist deshalb durch die ministerielle Verordnung vom 10. November 1913 entsprechend geändert worden.

Strom-
regelung
zwischen
Rathen und
Wehlen.

Am 11. September 1913 hat die Stromregelung zwischen Rathen und Wehlen begonnen. Das Ziel dieser Regelung geht dahin, eine Fahrstraße zu schaffen, die auch bei dem niedrigsten Wasserstande von 1904 (— 232 cm Dresdner Pegel) noch eine geringste Tiefe von 1,1 m bei 40 m Breite aufweist.

Ufer-
berichtigung
bei Brockwitz.
(Vgl. hierzu
Jahresbericht
1911, S. 7,
1912, S. 5.)

Die im Vorjahre begonnene Stromberichtigung ist erheblich gefördert worden; es sind die Haupt- und Zwischengrundschnellen von der Scharfenberger Fähre abwärts bis zum Bauende bei der Dampfschiff Landestelle Sörnewitz eingebaut und die Räume zwischen den einzelnen Schnellen zum größten Teil mit dem teils durch Baggerung, teils durch Abgrabung gewonnenen Kies verfüllt worden.

Die Abgrabung und Einebnung des Brockwitzer Hegers ist nahezu vollendet und der Stromarm zwischen dem Heger und dem rechten Ufer mit dem in gleicher Weise gewonnenen Kies verfüllt worden.

Das bis über Nullwasserstand (Dr. P.) reichende Strombauwerk am rechten Ufer, das sich vom Landanschluß des bei Sörnewitz befindlichen Bauwerkes auf 200 m Länge aufwärts erstreckt, ist vollständig fertiggestellt, hinterfüllt und die Hinterfüllung durch Schüttsteindecke befestigt.

Die Landestelle der Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft ist umgebaut und der durch das Strombauwerk veränderten Ufergestaltung angepaßt worden.

Von den Rampen der Scharfenberger Fähre, die infolge der Veränderungen des Niederwasserbettes erheblich umgestaltet werden müssen, wurde im Vorjahre die rechte Rampe mit dem anschließenden Wege umgebaut.

Die Baggerungen zur Ausgestaltung des Niederwasserbettes sind nahezu vollendet.

Die im Jahre 1912 zunächst im Diesbar-Winkel begonnenen Arbeiten sind im Vorjahre fortgesetzt worden, und zwar sind die Hauptgrundschwelle von der Grenze Nieschütz-Diesbar ab bis Seußlitz eingebaut und die Zwischenräume zum Teil verfüllt worden.

Diesbarscher Winkel.
(Vgl. hierzu Jahresbericht 1907, S. 6, 1908, S. 8, 1909, S. 5, 1910, S. 5, 1911, S. 7, 1912, S. 5.)

Der am rechten Ufer zwischen Nieschütz und Seußlitz geplante Uferbau ist bis zum Anschluß an das in Seußlitz beginnende Uferdeckwerk fertiggestellt, zum größten Teil hinterfüllt und die Hinterfüllung mit Steinen abgedeckt und die teilweise im Vorjahre 1912 schon eingeworfenen Steinvorlager plangemäß ergänzt und schon zum Teil geregelt worden.

Die im Jahre 1912 begonnenen Abgrabungen am linken Ufer in den Fluren Göhrisch und Naundorf sind fortgesetzt und der zu beseitigende Uferbau in der Klingerfurt ist schon teilweise beseitigt worden.

Die Baggerungen im Niederwasserbett sind vom Diesbar-Winkel abwärts bis kurz oberhalb der Flurgrenze Niederlommatsch nahezu beendet.

Die Lache links in Flur Naundorf ist verfüllt und die Oberfläche durch eine gute Rasennarbe befestigt worden.

Der zur Verbreiterung des Fahrwassers erforderliche Felsenabtrieb ist im Laufe des Jahres beendet und die unterhalb der Felsenschwelle wieder entstandene Anhegerung durch den Dampfbagger beseitigt worden, so daß damit die gesamten zur Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse an dieser Stelle geplanten und seit dem Jahre 1903 im Gange befindlichen Arbeiten ihr Ende erreicht haben.

Fahrwasser-
verbreiterung
am Nixstein
bei Strehla.

Staustufe Nr. IX bei Leitmeritz: Sowohl die Herstellung der Stauanlage, als auch der Schleusenanlage wurde im Jahre 1913 vollständig beendet, so daß die Staustufe bei Leitmeritz im Frühjahr 1914 dem Betriebe übergeben werden kann.

Kanali-
sierungs-
arbeiten
auf der
Moldau und
Elbe.

Staustufe Nr. X bei Lobositz: Trotzdem die Arbeiten in der Staustufe Lobositz erst am 26. März 1913 fortgesetzt wurden und trotzdem, daß zeitweise mit wesentlichem Arbeitermangel zu kämpfen war, haben die Bauarbeiten im Jahre 1913 einen guten Fortgang genommen.

(Vgl. hierzu Jahresbericht 1906, S. 7, 1907, S. 7, 1908, S. 7, 1909, S. 6, 1910, S. 6, 1911, S. 7, 1912, S. 5.)

Das Nadelwehr ist im Jahre 1913 bis auf den kleineren linksufrigen Teil hergestellt worden.

An dem linken Ufer des Schleusenunterkanales wird ein Güterumschlagsplatz errichtet, dessen oberer Teil dem Bahnumschlage, der untere Teil dagegen dem Umschlage für Geschirre dienen soll. Der Schleusenkanal mit der Schleusenanlage wurde im Jahre 1913 bis auf die Ausgestaltung der unteren Ausmündungs- und der oberen Einmündungspartie vollendet.

Im Jahre 1914 dürften daher die gesamten Bauarbeiten in der Staustufe Lobositz beendet werden, so daß diese Staustufe möglicherweise noch im Jahre 1914, jedenfalls aber Anfang 1915 dem Verkehre übergeben werden kann. Die Kanalisierung der Elbe wird also Ende 1914 bis zur Stadt Lobositz endgültig durchgeführt sein.

Staustufe Nr. XI bei Praskowitz: Wie bereits im Vorjahr berichtet, ist im Jahre 1912 das Detailprojekt für die Staustufe Praskowitz ausgearbeitet worden, auf dessen Grundlage das wasserrechtliche Verfahren eingeleitet werden sollte. Dazu ist es bisher aber nicht gekommen, weil die für die Fortsetzung der Kanalisierung notwendigen Geldmittel noch nicht gesichert sind. Es wurde daher lediglich an dem Bauprojekt, der Bauweise und den sonstigen für die Bauausschreibung notwendigen Behelfen gearbeitet, damit sofort nach günstiger Erledigung der noch schwebenden Fragen an die Bauausführung geschritten werden kann.

Die Floßschleuse bei Praskowitz soll nicht, wie ursprünglich geplant und wie in den sonstigen Staustufen üblich, am rechten Ufer, sondern am linken Ufer — neben dem Schleusenkanale — errichtet werden. Studiert wurde inzwischen auch die Frage der Wasserkraftausnutzung an dem in der Praskowitzer Staustufe zu errichtenden Stauwehre.

Staustufe Nr. XII bei Schreckenstein-Aussig: Für diese Staustufe wurde inzwischen ein Detailprojekt ausgearbeitet, das dem k. k. Ministerium für öffentliche Arbeiten zwecks Erwirkung der erforderlichen Geldmittel vorgelegt worden ist.

Hafenanlagen
in Sachsen.
(Vgl. hierzu
Jahresbericht
1910, S. 7,
1911, S. 9,
1912, S. 10.)

Die Jahrzehnte alten Bestrebungen unseres Vereins auf Errichtung eines Hafens in der Nähe Schandaus haben endlich insofern einen Erfolg aufzuweisen, als in dem sächsischen Staatshaushaltplan für die Jahre 1914/15 je 250000 Mark als erste Rate für die Erbauung eines Schutzhafens in Wendischfabre b. Schandau eingestellt worden sind. Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß der sächsische Landtag diese Ausgabeposten genehmigen wird; voraussichtlich dürfte das in der gegenwärtigen Landtagssession geschehen, so daß hoffentlich recht bald mit dem Bau begonnen werden kann.

Die Fahr-
wasserver-
hältnisse der
Elbe inner-
halb Sachsens.

In der Anlage A (Seite 17 fg.) sind die geringsten Fahrwassertiefen auf der sächsischen Elbstromstrecke im Jahre 1913 verzeichnet; zusammengestellt von der Königlich Sächsischen Wasserbaudirektion.

Die Anlage B (Seite 21 fg.) enthält die Elbwasserstände, beobachtet an den Pegeln zu Schandau, Königstein, Pirna, Pillnitz, Dresden, Meißen, Merschwitz, Grödel, Riesa und Strehla, ferner eine Tabelle der korrespondierenden Wasserstände an den zwischen Leitmeritz und Strehla gelegenen hauptsächlichsten Pegelstellen. Am Schlusse ist eine graphische Darstellung des Elbwasserstandes zu Dresden 1913 beigelegt; der Dresdner Wasserstand ist außerdem für sämtliche Tage aus einer Übersicht auf Seite 24 zu ersehen.

b) Gesetze und Verordnungen.

I. Allgemeine Strompolizeiordnung.

Abänderung
von Ver-
ordnungen.
(Vgl. hierzu
Jahresbericht
1905, S. 7,
1906, S. 8,
1907, S. 8,
1908, S. 8,
1909, S. 9,
1910, S. 8,
1911, S. 10,
1912, S. 11.)

Der von den deutschen Elbuferstaaten angenommene Entwurf einer neuen Verordnung, die an Stelle der Strompolizeiordnung vom 8. Januar 1894 treten soll, liegt gegenwärtig der Regierung Österreichs zur Erklärung vor.

2. Eichordnung für die Binnenschifffahrt auf der Elbe.

An Stelle der Eichordnung vom 30. Juni 1899 ist am 1. Oktober 1913 eine neue Eichordnung im Deutschen Reiche und in Österreich in Kraft getreten. Wesentliche Änderungen hat die neue Eichordnung für die Schifffahrt nicht gebracht. Von den Abweichungen der neuen Eichordnung gegenüber der alten Eichordnung sind für die Schifffahrt folgende von Interesse:

1. daß in Zukunft das Kaiserliche Schiffsvermessungsamt in Berlin zu bestimmen hat, in welcher Weise die Eichung geschehen soll, wenn Konstruktionsarten (Schiffsformen) vorkommen, für die die Bestimmungen der Eichordnung nicht anwendbar sind,
2. daß die Eichnummern künftig an den Fahrzeugen anzubringen sind,
3. daß die Eichzeichen künftig nicht mehr den Anfangsbuchstaben des Heimatsstaates des Schiffes, sondern des Heimatsstaates der Eichbehörde enthalten sollen,
4. daß die Eichscheine zerschlagener Fahrzeuge an die Eichbehörde vom Schiffseigentümer zurückzugeben sind,
5. daß für die bloße Eichprüfung, ohne tatsächliche Nacheichung, eine Gebühr von 2 Mark berechnet wird, während dafür nach der alten Eichordnung nichts berechnet wurde,
6. daß das Ende des Tiefgangsanzeigers künftighin am eisernen Fahrzeug durch eine Niete, am hölzernen Fahrzeug durch einen eingebrannten Strich zu bezeichnen ist.

Die Ausführungsbestimmungen, die die neue Eichordnung für die Eichorgane enthält, dürften bewirken, daß der amtliche Tiefgangsanzeiger künftig mit dem wirklichen Tiefgang des Fahrzeuges übereinstimmt, daß die Schiffseigner es künftig also nicht nötig haben, neben dem amtlichen Tiefgangsanzeiger noch einen eigenen Tiefgangsanzeiger zu führen.

c) Statistik.

Elbe-Statistik.

Die Statistik des Verkehrs auf der Elbe im Jahre 1913 enthält die Anlage C (Seite 27 fg.), während die Anlage D (Seite 31 fg.) eine Aufstellung über die auf der sächsischen Elbe überwinterten Schiffe gibt.

Bei einem Vergleiche mit anderen Jahren muß beachtet werden, daß der Schiffahrtsbetrieb im Sommer 1911 beinahe zwei Monate vollständig ruhte.

Wie schon in früheren Jahresberichten hervorgehoben, mögen dem Umstande, daß eine genaue und vollständige Statistik über die Bewegung von Sandsteinen aus dem sächsischen Elbgebiet nicht zu erhalten ist, teils geschäftliche Rücksichten, teils unvollständige statistische Ermittlungen zugrunde liegen.

Sandstein-
Statistik.

Die nachstehend verzeichneten vergleichenden Angaben sind uns von Herrn Martin Prasser in Pirna zur Verfügung gestellt worden und geben annähernd die Zahl der Kubikmeter an, welche aus den Elbsandsteinbrüchen von Posta-Schöna und aus den Cottaer Sandsteinbrüchen in Pirna verladen wurden. Der bedeutende Rückgang im Jahre 1907 war die Folge des Berliner Bauarbeiterstreiks. Die erfreuliche Zunahme im Jahre 1909 ist in der Hauptsache auf die Hafengebauten in Magdeburg und auf die Elberegulierung in Hamburg zurückzuführen, dagegen der Rückgang 1911 im wesentlichen auf die vorerwähnte Betriebseinstellung wegen Niederwassers. Der vermehrte Bedarf in Schüttsteinen ist auf Hamburger Bauten zurückzuführen.

| Es wurden verladen etwa Kubikmeter: | Pflaster- horzeln | | Bauhorzeln | | Schüttsteine | | Gesägte Steinblöcke | | Raue | | Im ganzen etwa Kubikmeter: |
|--|----------------------|-------|------------|--------|--------------|-------|------------------------|-------|-----------|-------|----------------------------------|
| | Elbsstbr. | Cotta | Elbsstbr. | Cotta | Elbsstbr. | Cotta | Elbsstbr. | Cotta | Elbsstbr. | Cotta | |
| | | | | | | | | | | | |
| 1904 | 4000 | . | 3000 | 4 200 | . | . | . | 300 | . | 1000 | 12 500 |
| 1905 | 5500 | . | 4000 | 8 900 | . | . | . | 608 | . | 1692 | 20 700 |
| 1906 | 6500 | . | 4500 | 9 500 | . | . | . | 760 | . | 1802 | 23 062 |
| 1907 | 4000 | . | 3000 | 4 500 | 1 000 | . | . | 854 | . | 1509 | 14 863 |
| 1908 | 4500 | . | 3000 | 3 000 | 1 000 | . | . | 993 | . | 1383 | 13 876 |
| 1909 | 5000 | . | 3000 | 12 800 | 4 000 | . | . | 690 | . | 1099 | 26 589 |
| 1910 | 5000 | . | 3500 | 14 000 | 6 000 | . | . | 720 | . | 1102 | 30 322 |
| 1911 | 2700 | . | 2000 | 2 100 | 4 000 | . | . | 424 | . | 1072 | 12 296 |
| 1912 | 2800 | . | 2500 | 5 900 | 22 000 | . | . | 466 | . | 1141 | 34 807 |
| 1913 | 3200 | . | 4000 | 5 757 | 19 000 | . | . | 656 | . | 976 | 33 589 |

d) Schiffahrtsabgaben.

Der Artikel II des Gesetzes, betr. den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben, der Bestimmungen über die Verbesserung und Unterhaltung der natürlichen Wasserstraßen in den Stromgebieten des Rheins, der Weser und der Elbe, sowie Bestimmungen über die Erhebung von Befahrungsabgaben in diesen Stromgebieten enthält, konnte bezüglich des Rheins und der Elbe — bezüglich der Weser trat er am 29. April 1912 in Kraft — auch im Jahre 1913 nicht in Wirksamkeit treten.

Es scheiterte an dem Widerstande Hollands und Österreichs. Österreich hat bisher an dem Staatsvertrage zwischen dem Norddeutschen Bunde und Österreich vom 22. Juni 1870, der den Vertragsstaaten die Abgabefreiheit auf dem Elbstrome verbürgt, unentwegt festgehalten. Offenbar hat die deutsche Reichsregierung nun die Absicht, die Zustimmung Österreichs gelegentlich der Verhandlungen über den neuen deutsch-österreichischen Handelsvertrag — der jetzige Handelsvertrag dürfte bestimmt erst Ende 1917 ablaufen, obzwar er schon Ende dieses Jahres für Ende 1915 gekündigt werden kann — zu erlangen. Hoffentlich hält Österreich aber in der Schiffahrtsabgabenfrage auch bei diesen Verhandlungen an dem ablehnenden Standpunkte fest, denn mit der Aufgabe der

Schiffahrts-
abgaben.
(Vgl. hierzu
Jahresbericht
1905, S. 8,
1906, S. 11,
1907, S. 11,
1908, S. 9,
1909, S. 14,
1910, S. 9,
1911, S. 12,
1912, S. 12.)

Abgabefreiheit würde Österreich ebenso wie Sachsen eine ganz wesentliche Verteuerung des Rohstoffbezuges und ebenso eine wesentliche Erschwerung der Ausfuhr in Kauf nehmen müssen. Der deutsche Handel und die deutsche Industrie andererseits haben aber ein bedeutendes Interesse daran, daß die Zustimmung Österreichs nicht durch Zugeständnisse erlangt wird, deren Kosten schließlich die deutsche Industrie und der deutsche Handel in Form von erhöhten österreichischen Zöllen auf deutsche Erzeugnisse oder in Form von Baukosten für Talsperren im Gebiete der Moldau und der Elbe in Böhmen zu tragen haben würden. Preußen hat erst wieder in letzter Zeit versucht, in Böhmen Stimmung für die Einführung von Schiffsabgaben zu machen. Ein Unterhändler, der dem Vater der Schiffsabgaben offenbar sehr nahesteht, hat in böhmischen Elbeschiffahrtskreisen hierbei darauf hingewiesen, daß das Deutsche Reich geneigt sei, zwei Talsperren im Gebiete der Elbe — eine bei Josefstadt und eine bei Elbeteinitz — und eine Talsperre im Gebiete der Moldau — bei Frauenberg unterhalb Budweis — zu erbauen und die Kosten dafür aus den von den deutschen Interessentenkreisen aufgebrachtten Schiffsabgaben zu decken! Österreich solle dagegen die Zustimmung zur Einführung der Schiffsabgaben geben! Bei dieser Gelegenheit ist auch die Äußerung des Ministers von Breitenbach im preußischen Abgeordnetenhaus am 18. April 1907 in Erinnerung gebracht worden, die dahin ging, daß Preußen ohne Einführung der Schiffsabgaben Mittel für die Verbesserung des Elbstromes nicht mehr zur Verfügung stellen werde. Daß Preußen diese Drohung bereits wahrgemacht hat, darauf haben wir schon in unserm Rückblick auf das Jahr 1913 — I. Teil dieses Berichtes — hingewiesen.

In Hamburger Schiffsabgabekreisen ist der einwandfreie Nachweis erbracht worden, daß die preußische Regierung nicht nur nichts zur Verbesserung des Elbstromes tut, sondern daß sie es sogar unterläßt, die preußische Elbstrecke wenigstens auf der in den letzten Jahren vorhanden gewesenen wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit zu erhalten! Es ist auch vom Standpunkte der allgemeinen deutschen Volkswirtschaft tief bedauerlich, daß das unselige Schiffsabgabengesetz solche schwer schädigende Folgen zeitigt. Und ebenso bedauerlich würde es sein, wenn durch die beharrliche Weiterverfolgung der preußischen Abgabenpläne die ganz bedeutenden wirtschaftlichen Beziehungen zwischen dem Deutschen Reiche und Österreich eine Beeinträchtigung erfahren würden. Wie im September 1913 bei der Gründung des Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Wirtschaftsverbands durch dessen Präsidenten, Geheimer Regierungsrat Dr. Paasche, Erster Vizepräsident des Deutschen Reichstages, festgestellt wurde, ist der Gesamthandel Österreich-Ungarns in seiner Ausfuhr nach Rußland, Frankreich, England und nach den Vereinigten Staaten noch nicht so groß, wie der Verkehr nach Deutschland, und umgekehrt ist die Einfuhr nach Österreich-Ungarn aus Deutschland größer, als die gesamte Einfuhr aus allen diesen anderen Ländern zusammen. An der Erhaltung dieser bedeutenden Beziehungen hat aber auch die Elbeschiffahrt das denkbar größte Interesse.

e) Schiffsbemannung.

Die Einführung einer geregelten Nacht- und Sonntagsruhe im Binnenschiffahrtsbetriebe wird von Arbeitnehmerkreisen und von kirchlicher Seite eifrig weiter betrieben, so daß die Schiffsunternehmer alle Veranlassung haben, dieser einschneidenden Frage ihre volle Aufmerksamkeit zu widmen. In dem Streik der Bootsleute und Heizer, der Anfang Februar teilweise, am 15. Februar 1913 dagegen im vollen Umfange einsetzte und am 5. Mai 1913, also nach vierteljährlicher Dauer ergebnislos im Sande verlief, bildete denn auch die Einführung einer geregelten Nacht- und Sonntagsruhe die Hauptforderung. Die ablehnende Stellungnahme der Unternehmer richtete sich weniger gegen die Einführung bestimmter Ruhezeiten überhaupt, als vielmehr gegen die einseitige Belastung lediglich jener Betriebe, die im Arbeitgeberverband für Binnenschiffahrt vertreten sind. Auf eine solche einseitige Belastung wäre aber die bedingungslose Annahme der von den Arbeitnehmerverbänden gestellten Forderungen hinausgelaufen. Dadurch würden die zahlreichen

Arbeitszeit
im Binnen-
schiffahrts-
gewerbe.
(Vgl. hierzu
Jahresbericht
1907, S. 14,
1908, S. 10,
1909, S. 17,
1910, S. 18,
1911, S. 21,
1912, S. 12.)

Schiffseigner, die nicht im Arbeitgeberverband vertreten sind und daher an dessen Abkommen mit den Arbeitnehmerverbänden auch nicht gebunden gewesen wären, auf dem Frachtenmarkte einen wesentlichen Vorsprung im Wettbewerbe erhalten haben. Darauf durften es die organisierten Schiffahrtsbetriebe nicht ankommen lassen, weil die nicht organisierten Unternehmer den überwiegenden Teil der Binnenschiffahrt auf den betreffenden Wasserstraßen ausmachen. Der Arbeitgeberverband schlug deshalb vor, die einheitliche Regelung der Ruhezeiten unter Berücksichtigung der Betriebsverhältnisse auf den einzelnen Stromgebieten dem Gesetzgeber zu überlassen, doch scheiterte dieser Einigungsvorschlag an dem Widerspruch der Streikleitung.

Für den Rhein liegt der Entwurf einer Bundesratsverordnung vor, der die Nacht- und Sonntagsruhe zum Gegenstand hat. Dieser Entwurf ist bereits im Oktober 1913 bekannt geworden. Er bestand bezeichnenderweise schon, noch ehe die für das Rheingebiet angeordneten wichtigen Erhebungen abgeschlossen worden waren, die doch erst die Grundlage für die Entscheidung liefern sollten, ob und in welchem Umfange die Einführung einer geregelten Nacht- und Sonntagsruhe überhaupt notwendig und angängig ist. Merkwürdigerweise geht dieser Entwurf noch über das hinaus, was der Beirat für Arbeiterstatistik in seiner Sitzung vom 30. November 1910 vorschlug, und was in dieser Sitzung als in den Grenzen des Notwendigen und Durchführbaren liegend bezeichnet wurde. Der Bundesratsentwurf bringt gegenüber den Vorschlägen des Beirats für Arbeiterstatistik noch wesentliche Erschwerungen zuungunsten der Betriebsunternehmer, was in weiten Kreisen die lebhaftesten Bedenken hervorrufen muß, zumal da schon die gedachten Vorschläge von den Betriebsunternehmern nicht gebilligt werden konnten. Vorschriften, wie sie der Bundesratsentwurf für den Rhein vorsieht, sind auf der Elbe nicht durchführbar. Im praktischen Schiffahrtsbetriebe ist es beispielsweise gar nicht möglich, Einrichtungen zu treffen, die es gestatten, der Schiffsbesatzung aller 14 Tage einen vollständig freien Tag zu gewähren; ebenso ist es unmöglich, während der Fahrt regelmäßig eine siebenstündige Nachtruhe einzuräumen, die noch dazu in die Zeit von 6 Uhr abends bis 8 Uhr morgens fallen soll. Die Elbeschiffahrt muß nach wie vor die dringende Forderung erheben, daß ihrem von so vielen im voraus ganz unberechenbaren Faktoren und Zufälligkeiten abhängigen Betriebe gewahrt bleibt, was er am notwendigsten braucht, nämlich: volle Bewegungsfreiheit. Diese würde aber durch ähnliche Vorschriften, wie sie für den Rhein gedacht sind, vollständig beseitigt.

Schon im Bericht für 1912 haben wir darauf hingewiesen, daß die Dresdner Brückenlotsen über einen Mangel an Verdienst klagen. Diese Klagen sind im Jahre 1913 noch dringender geworden. Sie gaben dem Dresdner Elbstromamte Veranlassung, zusammen mit den Dresdner Brückenlotsen und den in der Hauptsache beteiligten Schiffahrtskreisen zu beraten, auf welche Weise die Erwerbsverhältnisse der Brückenlotsen gebessert werden könnten. Ein gangbarer Weg, der beiden Teilen entsprochen hätte, ließ sich leider nicht finden, und da unser Verein sich wiederholt dahin ausgesprochen hatte, daß nach Beseitigung der alten Augustusbrücke eine Beibehaltung der Lotseneinrichtung nicht mehr notwendig sei, so beschloß die Königliche Amtshauptmannschaft Dresden-Neustadt als Elbstromamt im Juni 1913, den Lotsendienst für die Dresdner Elbbrücken unterm 1. Juli 1913 offiziell aufzuheben. Das bedeutet, daß die bisher verpflichtet gewesenen Brückenlotsen nicht mehr die Pflicht haben, die Lotsenstation bei „Antons“ besetzt und sich zur Verfügung der Schiffer zu halten, die Lotsendienste begehren. Trotzdem werden die bisherigen Brückenlotsen, wie sie unserm Vereine mitteilten, die Lotsenstation nach wie vor — soweit als Bedarf vorhanden ist — freiwillig besetzt halten, so daß auch jetzt noch alle jene Schiffer, die nicht ohne Lotsen fahren wollen, bei der Durchfahrt der Dresdner Brücken auf Lotsenhilfe rechnen können. Im Interesse der freiwilligen Lotsen wollen wir diese Einrichtung unseren schiffahrttreibenden Mitgliedern bestens empfehlen.

Die nachfolgende Übersicht gibt Auskunft über den Grad des Besuchs der sächsischen Schifferschulen in den letzten 10 Schuljahren:

Dresdner
Brücken-
lotsen.

Schiffer-
schulen.

| Jahr | Schandau | Königstein | Wehlen | Pirna | Dresden | Meißen | Riesa | Summe |
|---------|----------|------------|--------|-------|---------|--------|-------|-------|
| 1904/05 | 20 | 10 | 7 | 15 | 7 | 11 | 20 | 90 |
| 1905/06 | 22 | 8 | 9 | 19 | 8 | 8 | 24 | 98 |
| 1906/07 | 22 | 6 | 10 | 16 | 10 | 11 | 29 | 104 |
| 1907/08 | 24 | 9 | 11 | 19 | 19 | 6 | 31 | 119 |
| 1908/09 | 27 | 8 | 11 | 9 | 8 | 6 | 33 | 102 |
| 1909/10 | 31 | 10 | 7 | 5 | 14 | 8 | 32 | 107 |
| 1910/11 | 16 | 6 | 7 | 7 | 7 | 7 | 19 | 69 |
| 1911/12 | 8 | 6 | 9 | 5 | 10 | — | 14 | 52 |
| 1912/13 | 6 | 8 | 8 | 6 | 10 | — | 17 | 55 |
| 1913/14 | 12 | 7 | 4 | 8 | 8 | 6 | 14 | 59 |

Vorstände dieser Schifferschulen sind die folgenden Schiffseigner: In Schandau Herr Fahrbesitzer Emil Schmidt, in Königstein Herr Stadtrat Wilhelm Hönel, in Wehlen Herr Adolf Hähne, in Dresden Herr Otto Müller, in Meißen Herr Stadtrat Carl Krøegis und in Riesa Herr Direktor August Dechert. Ein Ersatz für den Schulvorstand der Pirnaer Schifferschule, der 1911 starb, ist bis jetzt nicht gewählt worden.

Damit Schulversäumnisse vermieden werden, ergeht an die Herren Schiffseigner die dringende Bitte, ihre an dem Unterrichte teilnehmenden Angestellten zum ununterbrochenen Besuche des Unterrichtes anzuhalten und sie nicht vor Beendigung des Unterrichtes zum Dienste einzuberufen.

Ehren-
zeugnisse.

In den Vereinsversammlungen 1913 wurde die Verleihung von Ehrenzeugnissen an folgende Herren beschlossen:

Kapitän Richard Emil Peschke in Loschwitz, seit 1888,
Kapitän Oswin Julius Fritzsche in Dresden, seit 1888,
Maschinist Johann Moritz Köckritz in Loschwitz, seit 1888,
Maschinist Adolf Bernard Thiele in Loschwitz, seit 1888,
1. Steuermann Otto Eduard Noack in Laubegast, seit 1888,
Zimmermann Friedrich Wilhelm Kurze in Loschwitz, seit 1883

im Dienste der Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft;

Kapitän Ernst Eberhard, Kl.-Zschepa, eingetr. 1888 bei V. E. & S. S.,
Kapitän Ernst Schreier, Gohlis b. Riesa, eingetr. 1888 bei der vorm. „Kette“,
Kapitän Hermann Schönitz, Dresden, eingetr. 1885 bei der vorm. „Kette“,
Maschinenführer Richard Richter, Dresden, eingetr. 1888 bei der vorm. „Kette“,
Maschinenführer Heinrich Witt, Dömitz, eingetr. 1888 bei der vorm. „Kette“,
Steuermann Wilhelm Biering, Gallien b. Elster, eingetr. 1888 bei der vorm. „Kette“,
Steuermann Franz Böhmig, Mühlberg a. E., eingetr. 1888 bei der vorm. „Kette“

und jetzt noch im Dienste der Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften, Aktiengesellschaft;

Steuermann und Haupter Karl Hermann Hering, Königstein, seit 1888,
Bootsmann Hermann Richter, Wehlen, seit 1886

in den Diensten der Firma Gebr. Hering, Königstein;

Bruch- und Lademeister Paul Hanke, Zehren, seit 1888

in den Diensten der Firma Robert Arnold, Zehren.

Die Übergabe dieser Ehrenzeugnisse für langjährige, ununterbrochene, treue Dienste bei einer Firma wird an vorgenannte Herren in der Hauptversammlung 1914 erfolgen. Persönliches Erscheinen der Ausgezeichneten ist sehr erwünscht.

In der außerordentlichen Versammlung vom 8. Dezember 1913 wurde auch beschlossen, dem

Steuermann Karl Reinhardt in Postelwitz

— der 1888 bei der „Nordwest“ eintrat und sich zur Zeit des Vereinsbeschlusses noch in den Diensten der Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften, Aktiengesellschaft, befand — ein Ehrenzeugnis zu verleihen. Leider hat Steuermann Reinhardt inzwischen durch Ertrinken in der Elbe seinen Tod gefunden; es sei seiner an dieser Stelle ehrend gedacht.

III. Innere Vereins-Angelegenheiten.

Bei der am 3. März 1913 im Hotel „Zu den Drei Raben“ abgehaltenen ordentlichen 68. Hauptversammlung waren 69 Herren anwesend. Hauptversammlung.

Im Verlaufe des Jahres haben außer der vorerwähnten ordentlichen Hauptversammlung 2 außerordentliche Versammlungen, 3 Vorstandssitzungen und 1 Kommissionssitzung stattgefunden. Versammlungen im Laufe des Jahres.

Die Zahl der Ein- und Ausgänge von Schriftstücken des Vereins betrug im Jahre 1913 ohne Einrechnung der Gesamt-Mitteilungen an Vereinsmitglieder 429. Schreibverkehr.

Die Mitgliederzahl am Jahresschluß 1913 stellte sich auf Mitgliederzahl.

4 Ehrenmitglieder (1912: 4, 1911: 3, 1910: 3, 1909: 3, 1908: 4),
220 ordentliche Mitglieder (1912: 215, 1911: 219, 1910: 227, 1909: 227, 1908: 230).

Leider haben wir in den letzten Jahren eine ziemliche Anzahl Mitglieder verloren. Wenn auch in dem Berichtsjahre, dank zahlreicher Anmeldungen, wieder eine Besserung des Mitgliederstandes eingetreten ist, so tritt doch an jedes einzelne Mitglied erneut die Verpflichtung zu fortdauernder Werbearbeit heran, um so mehr, als unter heutigen für die Schifffahrt teilweise recht ungünstigen Ausblicken ein kraftvolles Zusammenhalten, ein geschlossenes Zusammengehen und ein zielbewußtes Zusammenarbeiten zur Wahrung der Schifffahrtsinteressen unerläßlich erscheint.

Namentlich bei allen Privatschiffern sollte die Überzeugung Platz greifen, daß ihre Angelegenheiten und berechtigten Interessen durch unseren Verein am sachlichsten und eingehendsten geprüft, vertreten und gefördert werden. — Mündliche Werbungen zeitigen erfahrungsgemäß den besten Erfolg, weshalb wir erneut an alle unsere wertigen Mitglieder die dringende Bitte richten, die selbstlosen Ziele unseres Vereins auch durch zahlreiche Zuführung von neuen Mitgliedern wesentlich fördern zu helfen.

Der Vorstand besteht zurzeit aus den Herren:

Vorstand.

| | |
|----------------------------------|--|
| Vorsitzender: | Direktor Curt Fischer-Dresden, |
| Stellvertreter des Vorsitzenden: | Schiffseigner und Stadtrat Carl Kroegis-Meißen, |
| Schriftführer: | Prokurist Oskar Thieme-Dresden, |
| Schatzmeister: | Direktor Ernst Gleitz-Dresden, |
| Beisitzer: | Schiffseigner Ernst Paul Gelbhaar-Neuhirschstein, |
| " | Schiffseigner und Stadtrat Wilhelm Hönel-Königstein, |
| " | Direktor Gustav Petters-Dresden. |

Turnusgemäß haben bei der Hauptversammlung 1914 die Herren Fischer und Kroegis auszuscheiden, welche wieder wählbar sind.

Dem Schiedsgericht der Dresdner Kaufmannschaft für Elbschiffahrtssachen gehören als Vertreter der Schifffahrt an die Herren: Schiedsgerichte.

- | | |
|-----------------------------------|-----------------------|
| 1. Direktor Curt Fischer-Dresden, | } als Schiedsrichter, |
| 2. " Ernst Gleitz-Dresden, | |
| 3. " Siegfried Grünwald-Dresden, | |

- | | |
|--|---|
| 4. Spediteur Alfred Hartmann-Dresden, | } als stellvertretende Schiedsrichter. |
| 5. Generaldirektor Max Keller-Dresden, | |
| 6. Schiffseigner Stadtrat Carl Kroegis-Meißen, | |
| 7. Kaufmann Emil Lauckner-Dresden, | |
| 8. Direktor Gustav Petters-Dresden, | |
| 9. Prokurist Oskar Thieme-Dresden, | |

Dieses Schiedsgericht ist im Jahre 1913 nicht in Tätigkeit getreten.

Die zweijährige Amtsdauer sämtlicher Herren läuft bis zum 31. März 1915.

Das Schiedsgericht des Vereins zur Entscheidung von Streitigkeiten unter Schiffahrtsbeteiligten, sowie zwischen Schiffen und deren Arbeitnehmern besteht aus den Herren:

- | | |
|--|---------------------------------------|
| 1. Direktor August Dechert-Bobersen, | } als beschließenden Mitgliedern, und |
| 2. Inspektor Walter Eißner-Dresden, | |
| 3. Oberinspektor Wilhelm Gelsner-Dresden, | |
| 4. Schiffseigner und Stadtrat Wilhelm Hönel-Königstein, | |
| 5. Schiffseigner u. Stadtrat Carl Kroegis-Meißen, | |
| 6. Direktor Curt Fischer-Dresden, als beratendem Mitglied. | |

Da allgemein zu wenig bekannt ist, in welchen Fällen eine Zuständigkeit des Vereinsschiedsgerichtes vorliegt, so lassen wir hier den Wortlaut des § 2 der Satzung dieses Schiedsgerichtes folgen. Er lautet:

Auf Ansuchen der Parteien hat das Schiedsgericht zu entscheiden in folgenden Fällen:

1. Bei vorkommender Beschädigung von Dampfschiffen, Fahrzeugen aller Art, Flößen, Landungsbrücken, Badeanstalten, Brücken, Uferbauten oder sonstigen Anlagen, welche sich am oder im Elbströme oder dessen Nebengewässern befinden, gleichviel ob diese Beschädigung durch den Schiffahrtsbetrieb oder aus anderen Ursachen erfolgt ist.
2. Bei Differenzen über Frachten oder Schlepplöhne oder sonstige Leistungen zwischen Schiffen oder Schiffahrtsgesellschaften unter sich.
3. Bei Differenzen zwischen Schiffahrtsgesellschaften, Schiffseignern oder Schiffsführern mit ihren Schiffsmannschaften oder solchem Personal, welches zu einzelnen Hilfeleistungen von ersteren angenommen worden ist, z. B. Pomätscher, Auflader usw.

Außerdem kann das Schiedsgericht auf Ansuchen der Parteien in allen vorstehend nicht genannten Fällen entscheiden, für welche es sich durch einstimmigen Beschluß für kompetent erklärt.

Auch das Vereinsschiedsgericht hatte im Jahre 1913 in keinem Falle zu entscheiden.

Dresden, Anfang Februar 1914.

Der Vorstand des Concessionirten Sächsischen Schiffer-Vereins.

C. Fischer,
Vorsitzender.

Oskar Thieme,
Schriftführer.

Kassen-Abschluß des Concessionirten Sächsischen Schiffer-Vereins zu Dresden am 31. Dezember 1913.

| | M | S | M | S | | M | S | M | S |
|---|------|---|------|----|---|-----|----|------|----|
| Vortrag des Kassenbestandes vom 31. Dezember 1912 | | | 852 | 48 | | | | | |
| Einnahmen. | | | | | Ausgaben. | | | | |
| Mitgliedsbeiträge für 1913: | | | | | Mitgliedsbeiträge: | | | | |
| von 6 Vereinen und Aktiengesellschaften | | | | | an den Zentralverein für deutsche Binnenschifffahrt in Berlin | 50 | — | | |
| à 50,— M | 300 | — | | | an den Elbeverein in Aussig | 50 | — | | |
| von 215 Mitgliedern à 6,— M | 1290 | — | 1590 | — | an den Handelsvertrags-Verein in Berlin | 10 | — | | |
| Eintrittsgelder für 1913: | | | | | an den deutsch-österreichisch-ungarisch-schweizerischen Verband für Binnenschifffahrt in Berlin | 50 | — | | |
| von 7 Mitgliedern à 5,— M | | | 35 | — | an den Internationalen ständigen Verband der Schifffahrts-Kongresse in Brüssel | 8 | 50 | | |
| Zinsen auf Sparkassenbuch Nr. 14131 | | | 39 | 55 | an den Verein für öffentliche Rechtsauskunft in Dresden | 20 | — | 188 | 50 |
| | | | | | Druckkosten für den Jahresbericht von 1912 | | | 517 | — |
| | | | | | Miete für das Vereinsbureau | | | 120 | — |
| | | | | | Anschaffungen für die Vereinsbibliothek | | | 4 | 29 |
| | | | | | Ausgaben für Porti und Telegramme | | | 120 | 48 |
| | | | | | Druckkosten, Schreibmaterialien und Honorare | | | 767 | 40 |
| | | | | | Verschiedenes: | | | | |
| | | | | | Beitrag an die Unterstützungskasse des Vereins laut Beschluß der Jahresversammlung am 23. März 1913 | 50 | — | | |
| | | | | | Kleine Spesen bei der Jahresversammlung | 8 | 50 | | |
| | | | | | Ehrennadeln | 18 | — | | |
| | | | | | Abonnement auf Fachzeitungen | 12 | — | | |
| | | | | | Buchbinderarbeiten | 9 | 75 | 98 | 25 |
| | | | | | Kassenbestand am 31. Dezember 1913: | | | | |
| | | | | | 1 Sparkassenbuch Nr. 14131 | 700 | — | | |
| | | | | | Bargeld | 1 | 11 | 701 | 11 |
| | | | 2517 | 03 | | | | 2517 | 03 |

C. Fischer, Vorsitzender.

Ernst Gleitz, Schatzmeister.

Vorstehenden Abschluß habe ich auf Grund der mir vorgelegenen Unterlagen geprüft und in Ordnung gefunden.
Dresden, 2. Februar 1914.

Emil Lauckner.

**Kassen-Abschluß der Unterstützungskasse des Concessionirten Sächsischen Schiffer-Vereins zu Dresden
am 31. Dezember 1913.**

| Einnahmen. | | | | Ausgaben. | | | |
|--|---|---|------|-----------|---|------|---------|
| | ℳ | ₰ | ℳ | ₰ | | ℳ | ₰ |
| Vortrag des Kassenbestandes einschließlich der Petschek-Stiftung am 1. Januar 1913 | | | 6981 | 41 | Unterstützung an fünf Bedürftige | | 171 30 |
| Jahresbeitrag aus der Hauptkasse laut Beschluß der Jahresversammlung am 3. März 1913 | | | 50 | — | Kassenbestand am 31. Dezember 1913: | | |
| Zinsen von Spareinlagen | | | 279 | 58 | Spareinlage einschließlich der Petschek-Stiftung laut Bankdepositenbuch | 7113 | 75 |
| | | | | | Spareinlage laut Sparkassenbuch Nr. 16731 | 25 | 94 |
| | | | 7310 | 99 | | | 7139 69 |
| | | | | | | | 7310 99 |

C. Fischer, Vorsitzender.

Ernst Gleitz, Schatzmeister.

Vorstehenden Abschluß habe ich auf Grund der mir vorgelegenen Unterlagen geprüft und in Ordnung gefunden.

Dresden, 2. Februar 1914.

Emil Lauckner.

Geringste Fahrwassertiefen

auf der

sächsischen Elbstromstrecke

im Jahre 1913.

Zusammengestellt von der Königlich Sächsischen Wasser-Baudirektion.

Vorbemerkungen.

Die in der nachstehenden Zusammenstellung verzeichneten Fahrwassertiefen sind bei den am 21. und 22. Juni eingetretenen niedrigsten eisfreien Wasserständen vorhanden gewesen. Die niedrigsten eisfreien Wasserstände haben betragen:

| | | | | | |
|-------|----|----|-------|----|------------------------|
| — 185 | cm | am | Pegel | zu | Schandau, |
| — 173 | " | " | " | " | Königstein, |
| — 163 | " | " | " | " | Pirna, |
| — 180 | " | " | " | " | Pillnitz, |
| — 186 | " | " | " | " | Dresden, |
| — 184 | " | " | " | " | Kötzschenbroda, |
| — 156 | " | " | " | " | Meißen, |
| — 132 | " | " | " | " | Merschwitz, |
| — 145 | " | " | " | " | Grödel, |
| — 133 | " | " | " | " | Riesa, |
| — 150 | " | " | " | " | Strehla. |

Die innerhalb der einzelnen Strecken ermittelten geringsten Fahrwassertiefen sind mit fetten Kursivziffern eingestellt worden.

| Lau- fende Nr. | Nummern der Haupt- festpunkte | Bezeichnung der Stromstrecken | Geringste | | Bemerkungen |
|---|--|--|--|---|--------------------------------|
| | | | Breite des Fahr- wassers m | Tiefe des Fahr- wassers im Talwege cm | |
| I. Schöna (Sächsisch-Böhmische Grenze) | | | | | |
| bis Pillnitz. | | | | | |
| 1 | 8 | Schmilka | 45 | 123 | kein Berichtigungsbau. |
| 2 | 13—14 | Postelwitzer Steinbrüche | 60 | 120 | rechtsseitig Berichtigungsbau. |
| 3 | 15 | Stellplatz Krippen | 70 | 126 | linksseitig Berichtigungsbau. |
| 4 | 17 | Postelwitz | 45 | 118 | beiderseits Berichtigungsbau. |
| 5 | 18 | Postelwitzer Fähre | 45 | 114 | „ „ |
| 6 | 22 | Schandauer Bahnhof | 45 | 118 | „ „ |
| 7 | 27—28 | Prossen | 45 | 123 | „ „ |
| 8 | 31—33 | Königstein | 40 | 121 | linksseitig Berichtigungsbau. |
| 9 | 35—37 | Pöhhorn | 45 | 123 | „ „ |
| 10 | 40—41 | Strand | 45 | 115 | beiderseits Berichtigungsbau. |
| 11 | 64—65 | Posta | 50 | 129 | kein Berichtigungsbau. |
| 12 | 72 | Brautenfurt | 40 | 121 | beiderseits Berichtigungsbau. |
| II. Pillnitz bis Wildberg. | | | | | |
| 13 | 88 | Zschiebachecke | 55 | 135 | rechtsseitig Berichtigungsbau. |
| 14 | 89—90 | Spalteholz's Sägewerk | 50 | 120 | „ „ |
| 15 | 90—91 | Laubegast | 50 | 140 | beiderseits Berichtigungsbau. |
| 16 | 91—92 | Niederpoyritz | 50 | 130 | „ „ |
| 17 | 94—95 | Erdegruben | 45 | 135 | rechtsseitig Berichtigungsbau. |
| 18 | 97 | Blasewitz | 45 | 125 | „ „ |
| 19 | 99—100 | Loschwitzer Hafendamm | 45 | 131 | rechtsseitig Hafendamm. |
| 20 | 103—104 | Kuhfurt | 45 | 141 | beiderseits Berichtigungsbau. |
| 21 | 105 | Antons | 45 | 146 | „ „ |
| 22 | 107 | Karlstraße, Dresden | 30 | 121 | „ „ |
| 23 | 107+140m | Albertbrücke, „ | . | 126 | — |
| 24 | 109—110 | Friedrich-August-Brücke, vor derselben | 40 | 136 | beiderseits Berichtigungsbau. |
| 25 | 109+350m | Friedrich-August-Brücke, Fahrjoch | . | 146 | — |
| 26 | 110—111 | Altstädter Packhof, Horst | 80 | 131 | beiderseits Berichtigungsbau. |
| 27 | 111—112 | Vor der Marienbrücke | 25 | 136 | „ „ |
| 28 | 111+300m | Marienbrücke | . | 136 | — |
| 29 | 112 | Ehemalige Weißeritzzecke | 50 | 119 | beiderseits Berichtigungsbau. |
| 30 | 113—114 | Grumbts Sägewerk | 50 | 131 | „ „ |
| 31 | 117—118 | Miektener Furt | 50 | 146 | rechtsseitig Berichtigungsbau. |
| 32 | 122 | Briesnitz, Stollenmündung | 45 | 146 | beiderseits Berichtigungsbau. |
| 33 | 125—126 | Kemnitzbach | 45 | 142 | „ „ |
| 34 | 126—127 | Kaditzer Kirche | 40 | 142 | „ „ |
| 35 | 127—128 | Kaditzer Loch | 40 | 122 | „ „ |
| 36 | 128—129 | Obergohliser Fähre | 40 | 129 | „ „ |
| 37 | 131—132 | Niedergohliser Fähre | 50 | 122 | kein Berichtigungsbau. |
| 38 | 134 | Kötzschenbroda | 50 | 137 | linksseitig Berichtigungsbau. |
| 39 | 137 | Vor der Niederwarthaer Brücke | 50 | 127 | „ „ |
| 40 | 137+200m | Niederwarthaer Brücke | . | 132 | — |

| Lau- fende Nr. | Nummern der Haupt- festpunkte | Bezeichnung der Stromstrecken | Geringste | | Bemerkungen |
|---|--|---|--|---|--------------------------------|
| | | | Breite des Fahr- wassers m | Tiefe des Fahr- wassers im Talwege cm | |
| III. Wildberg bis Kaitzsch (Sächsisch-Preußische Grenze). | | | | | |
| 41 | 142—143 | Kötitzer Buschecke | 50 | 112 | kein Berichtigungsbau. |
| 42 | 145—146 | Gauernitz, große Insel | 40 | 132 | linksseitig Uferdeckwerk. |
| 43 | 148 | Gauernitz, oberhalb der Scharfenberger Ziegelei | 40 | 142 | beiderseits Berichtigungsbau. |
| 44 | 150 | Scharfenberg | 40 | 163 | linksseitig Berichtigungsbau. |
| 45 | 153 | Sörnnewitz | 40 | 118 | rechtsseitig Berichtigungsbau. |
| 46 | 154—155 | Rehbock, Einfahrt | 40 | 133 | beiderseits Berichtigungsbau. |
| 47 | 156 | Rehbock, Ausfahrt | 40 | 138 | linksseitig Berichtigungsbau. |
| 48 | 157 | Silberbruch | 45 | 128 | beiderseits Berichtigungsbau. |
| 49 | 158—159 | Oberspaar | 50 | 128 | kein Berichtigungsbau. |
| 50 | 160—161 | Neudörfchen | 40 | 128 | linksseitig Berichtigungsbau. |
| 51 | 162—163 | Meißen, rechtsseitige | } | Fahrt zwischen den | . 115 |
| 52 | 162—163 | Meißen, linksseitige | | | |
| 53 | 163—164 | Meißner Furt | 35 | 123 | „ „ |
| 54 | 166—167 | Klosterschwebe | 45 | 123 | „ „ |
| 55 | 173—174 | Zadler Heger | 40 | 121 | „ „ |
| 56 | 177—179 | Rauhe Furt, oberhalb derselben | 40 | 125 | kein Berichtigungsbau. |
| 57 | 180—182 | Rauhe Furt, Mitte und Ausgang | 45 | 126 | linksseitig Berichtigungsbau. |
| 58 | 182—183 | Göhrischfelsen | 40 | 172 | kein Berichtigungsbau. |
| 59 | 186—187 | Klingerfurt | 45 | 122 | beiderseits Berichtigungsbau. |
| 60 | 188—189 | Niederlommatszsch | 40 | 122 | kein Berichtigungsbau. |
| 61 | 189—190 | Neuhirschstein | 40 | 122 | „ „ |
| 62 | 199—201 | Wolfsberg, unterhalb | 40 | 129 | rechtsseitig Berichtigungsbau. |
| 63 | 201—202 | Nünchritz | 40 | 127 | „ „ |
| 64 | 204—207 | Grödel | 40 | 127 | „ „ |
| 65 | 211—212 | Riesaer Steine | 40 | 125 | beiderseits Berichtigungsbau. |
| 66 | 212—213 | Jahnabachmündung | 40 | 139 | kein Berichtigungsbau. |
| 67 | 222—224 | Gohlis mit Kleinzschepa | 40 | 152 | rechtsseitig Berichtigungsbau. |
| 68 | 228—230 | Strehla | 40 | 137 | beiderseits Berichtigungsbau. |
| 69 | 230—232 | Nixstein, oberhalb | 35 | 147 | „ „ |
| 70 | 240 | Kaitzsch (Sächs.-Preußische Landesgrenze) . . | 40 | 147 | „ „ |

Die geringste Fahrwassertiefe ist mit 112 cm an der Kötitzer Buschecke gemessen worden.

Elbwasserstände,

beobachtet an den Pegeln

zu

Schandau, Königstein, Pirna, Pillnitz, Dresden, Kötzschenbroda,
Meißen, Merschwitz, Grödel, Riesa und Strehla

im Jahre

1913.

Zusammengestellt von der Königlich Sächsischen Wasserbaudirektion.

Vorbemerkungen.

Die Wasserstände sind mittags zwischen 12 und 1 Uhr beobachtet worden, die mit * bezeichneten dagegen außerhalb dieser Zeit eingetreten.

Über die Eis-, Strom- und Schiffsfahrtsverhältnisse der Elbe in Dresden ist kurz folgendes zu bemerken:

| | |
|--|--|
| Vom 1. bis mit 12. Januar | eisfrei, |
| am 13. Januar | schwaches Treibeis, |
| vom 14. bis mit 16. Januar | Treibeis, |
| am 17. Januar | starkes Treibeis, |
| am 18. Januar | Treibeis, |
| am 19. Januar | schwaches Treibeis, |
| vom 20. bis mit 26. Januar | eisfrei, |
| am 27. Januar | ganz schwaches Eistreiben, |
| am 28. Januar | eisfrei, |
| am 29. Januar | schwaches Treibeis, |
| am 30. Januar | Treibeis, |
| am 31. Januar und 1. Februar | starkes Treibeis, |
| am 2. Februar | Treibeis, |
| am 3. Februar | ganz schwaches Treibeis, |
| am 4. und 5. Februar | eisfrei, |
| am 6. Februar | schwaches Eistreiben, |
| am 7. Februar | ziemlich eisfrei, |
| vom 8. bis mit 18. Februar | eisfrei, |
| am 19. Februar | schwaches Treibeis, |
| am 20. und 21. Februar | Treibeis, |
| am 22. und 23. Februar | schwaches Treibeis, |
| am 24. und 25. Februar | {vorm. schwaches Treibeis, nachm. ziemlich eisfrei, |
| am 26. Februar | {vorm. ganz schwaches Treibeis, nachm. eisfrei, |
| vom 27. Februar bis mit 1. März | eisfrei, |
| am 2. März | ganz schwaches Treibeis, |
| vom 3. März bis mit 31. Dezember | eisfrei. |

Die Schifffahrt ist vom 1. bis mit 13. Januar und vom 7. Februar bis mit 31. Dezember, d. i. an 341 Tagen, im Gange gewesen.

Der niedrigste eisfreie Wasserstand während der Schifffahrtsdauer trat am 21. Juni mit -186 cm am Dresdner Pegel ein.

Die geringste Fahrwassertiefe betrug bei dem genannten Wasserstande 112 cm und zwar an der Kötitzer Buschecke.

Die mögliche Ausnutzung des Laderaumes eines Elbfahrzeuges mittlerer Größe von etwa 600 Tonnen Tragfähigkeit während der Schifffahrtsdauer 1913 ergibt sich aus nachstehender Tabelle.

| Die Elbfahrzeuge konnten verfrachtet werden: | Januar | Februar | März | April | Mai | Juni | Juli | August | September | Oktober | November | Dezember | Summe |
|---|-----------------|---------|------|-------|-----|------|------|--------|-----------|---------|----------|----------|-------|
| | Anzahl der Tage | | | | | | | | | | | | |
| 1. mit weniger als 1/2 Ladung bei Wasserständen unter -1,76 m am Dresdner Pegel | | | | | | 3 | | | | | | | 3 |
| 2. mit 1/2 bis 3/4 Ladung von 1,06 m bis 1,37 m Tauchtiefe bei Wasserständen von -1,76 m bis -1,45 m am Dresdner Pegel | | 6 | 4 | | 11 | 13 | | 13 | 5 | 20 | 18 | | 90 |
| 3. mit 3/4 bis voller Ladung von 1,38 m bis 1,69 m Tauchtiefe bei Wasserständen von -1,44 m bis -1,13 m am Dresdner Pegel | 1 | 3 | 3 | 8 | 15 | 10 | 14 | 6 | 15 | 11 | 8 | | 94 |
| 4. mit voller Ladung von 1,70 m Tauchtiefe bei Wasserständen von -1,12 m und darüber am Dresdner Pegel | 12 | 13 | 24 | 22 | 5 | 4 | 17 | 12 | 10 | | 4 | 31 | 154 |
| Hauptsumme: | | | | | | | | | | | | 341 | |

| Pegelstation | Wasserstände in Zentimetern | | | | | | | | | | |
|--|-----------------------------|------------|---------|----------|-----------|---------------------|--------|------------|---------|---------|---------|
| | Schandau | Königstein | Pirna | Pillnitz | Dresden | Kötzschen- broda | Meißen | Merschwitz | Grödel | Riesa | Strehla |
| Höhe der Pegelnullpunkte über N. N. in Metern | 117,096 | 115,348 | 110,940 | 108,785 | 105,657*) | 101,960 | 97,810 | 93,579 | 92,398 | 90,966 | 89,488 |
| Entfernung der Pegel- station ab Landes- grenze im Talwege ge- messen in Kilometern | 10,620 | 16,275 | 34,347 | 42,953 | 55,635 | 68,224 | 82,210 | 97,476 | 103,800 | 108,389 | 115,142 |

Monatswasserstände.

Mittlere.

| | | | | | | | | | | | |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|-------|------|-------|
| Januar | - 54 | - 47 | - 33 | - 53 | - 77 | - 53 | - 26 | - 8 | - 24 | ± 0 | - 27 |
| Februar | - 40 | - 34 | - 21 | - 41 | - 67 | - 40 | - 13 | + 4 | - 13 | + 13 | - 14 |
| März | - 45 | - 41 | - 28 | - 50 | - 73 | - 51 | - 21 | - 8 | - 24 | + 1 | - 29 |
| April | - 67 | - 62 | - 49 | - 69 | - 89 | - 67 | - 39 | - 23 | - 39 | - 16 | - 46 |
| Mai | - 121 | - 113 | - 102 | - 120 | - 135 | - 121 | - 95 | - 75 | - 90 | - 71 | - 96 |
| Juni | - 125 | - 116 | - 108 | - 126 | - 140 | - 127 | - 104 | - 82 | - 97 | - 81 | - 104 |
| Juli | - 90 | - 83 | - 72 | - 92 | - 110 | - 90 | - 65 | - 48 | - 64 | - 44 | - 71 |
| August | - 87 | - 79 | - 68 | - 86 | - 104 | - 86 | - 61 | - 43 | - 59 | - 38 | - 64 |
| September | - 107 | - 100 | - 89 | - 108 | - 123 | - 107 | - 83 | - 64 | - 80 | - 59 | - 86 |
| Oktober | - 138 | - 130 | - 119 | - 139 | - 151 | - 138 | - 114 | - 93 | - 107 | - 89 | - 112 |
| November | - 135 | - 125 | - 116 | - 136 | - 148 | - 136 | - 112 | - 92 | - 106 | - 88 | - 111 |
| Dezember | + 10 | + 14 | + 25 | + 8 | - 21 | + 7 | + 38 | + 48 | + 28 | + 58 | + 26 |

Höchste.

| | | | | | | | | | | | |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Januar | +* 88 | + 96 | +* 100 | +* 82 | +* 54 | +* 84 | +* 118 | +* 130 | +* 108 | +* 143 | +* 112 |
| Februar | +* 215 | +* 214 | +* 207 | +* 188 | +* 158 | +* 184 | +* 224 | +* 216 | +* 196 | +* 231 | +* 198 |
| März | + 111 | + 113 | +* 119 | +* 98 | +* 64 | +* 92 | +* 120 | +* 132 | +* 113 | +* 144 | +* 110 |
| April | -* 9 | -* 9 | +* 9 | -* 12 | - 44 | - 14 | +* 16 | +* 30 | + 11 | +* 40 | + 8 |
| Mai | - 38 | - 36 | -* 22 | -* 45 | -* 71 | -* 51 | -* 20 | -* 5 | -* 21 | + 1 | -* 29 |
| Juni | +* 6 | +* 7 | +* 23 | +* 1 | -* 28 | - 1 | + 30 | + 38 | + 20 | +* 45 | +* 15 |
| Juli | -* 39 | -* 34 | - 27 | - 48 | -* 72 | -* 50 | -* 20 | - 8 | - 23 | +* 2 | -* 30 |
| August | +* 128 | + 127 | + 130 | + 113 | +* 81 | +* 111 | +* 141 | +* 147 | +* 127 | +* 158 | +* 120 |
| September | -* 58 | -* 53 | - 46 | -* 64 | -* 86 | -* 64 | -* 40 | -* 24 | -* 42 | - 17 | - 48 |
| Oktober | -* 114 | -* 108 | -* 98 | -* 117 | - 131 | - 114 | -* 90 | -* 70 | -* 86 | -* 65 | -* 92 |
| November | -* 58 | -* 54 | - 44 | - 66 | - 85 | - 66 | -* 33 | -* 24 | -* 41 | -* 11 | -* 47 |
| Dezember | +* 156 | +* 159 | +* 160 | +* 143 | + 110 | +* 144 | + 178 | +* 180 | + 156 | +* 194 | +* 157 |

Niedrigste.

| | | | | | | | | | | | |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Januar | - 149 | -* 138 | -* 127 | - 142 | -* 162 | - 152 | -* 132 | - 104 | - 118 | -* 104 | - 124 |
| Februar | -* 135 | -* 128 | -* 114 | -* 134 | - 152 | - 130 | - 110 | -* 85 | -* 102 | - 85 | - 106 |
| März | -* 138 | -* 126 | -* 118 | -* 138 | -* 154 | - 135 | - 110 | -* 88 | -* 102 | -* 83 | -* 108 |
| April | -* 111 | - 104 | -* 91 | - 111 | - 127 | -* 110 | -* 86 | -* 66 | - 81 | - 62 | - 88 |
| Mai | - 161 | - 150 | -* 142 | -* 158 | -* 169 | -* 163 | -* 136 | - 112 | -* 127 | -* 112 | -* 132 |
| Juni | -* 185 | -* 173 | - 163 | -* 180 | - 186 | -* 184 | -* 156 | -* 132 | -* 145 | - 133 | - 150 |
| Juli | -* 129 | -* 120 | -* 109 | - 126 | -* 140 | -* 128 | -* 106 | - 82 | - 98 | - 81 | - 104 |
| August | -* 163 | - 152 | - 141 | - 159 | -* 169 | -* 160 | -* 136 | - 113 | -* 127 | - 114 | -* 133 |
| September | -* 138 | - 127 | - 117 | -* 136 | -* 148 | -* 138 | - 112 | - 92 | - 105 | - 88 | - 112 |
| Oktober | -* 170 | - 159 | -* 148 | -* 170 | -* 176 | -* 165 | -* 142 | -* 118 | -* 130 | -* 112 | -* 134 |
| November | - 168 | - 156 | - 147 | -* 166 | -* 179 | - 170 | -* 145 | - 124 | -* 136 | -* 120 | - 140 |
| Dezember | -* 73 | - 66 | - 54 | - 72 | - 93 | -* 71 | -* 42 | -* 27 | -* 44 | -* 22 | -* 53 |

Jahreswasserstände 1913.

| | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Mittlere Jahreswasserstände | - 83 | - 76 | - 65 | - 84 | - 103 | - 84 | - 58 | - 40 | - 56 | - 35 | - 61 |
| Höchste | +* 215 | +* 214 | +* 207 | +* 188 | +* 158 | +* 184 | +* 224 | +* 216 | +* 196 | +* 231 | +* 198 |
| Niedrigste | -* 185 | -* 173 | - 163 | -* 180 | - 186 | -* 184 | -* 156 | -* 132 | -* 145 | - 133 | - 150 |

Jahreswasserstände 1912.

| | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Mittlere Jahreswasserstände | - 70 | - 65 | - 51 | - 63 | - 86 | - 68 | - 39 | - 29 | - 44 | - 23 | - 49 |
| Höchste | + 157 | +* 159 | +* 157 | +* 140 | +* 110 | +* 136 | +* 170 | +* 172 | +* 153 | +* 190 | +* 156 |
| Niedrigste | -* 198 | -* 183 | -* 179 | -* 192 | - 196 | -* 192 | -* 158 | -* 178 | -* 179 | - 171 | - 186 |

*) Nullpunkt des Pegels an der abgebrochenen Augustsbrücke in genau gleicher Höhe an die neu erbaute Friedrich-August-Brücke übertragen und durch Nivellement zu 105,657 m über Normal-Null festgestellt.

Elbwasserstände

am Pegel zu Dresden im Jahre 1913.

Vorbemerkung: Die Wasserstände sind mittags zwischen 12 und 1 Uhr beobachtet worden, die mit * bezeichneten dagegen außerhalb dieser Zeit eingetreten; ein + bedeutet über, ein - unter Null.

| Datum | Januar | Februar | März | April | Mai | Juni | Juli | August | September | Oktober | November | Dezember |
|----------------------|-------------|---------|--------|-------|--------|-------|--------|--------|-----------|---------|----------|----------|
| | Zentimeter: | | | | | | | | | | | |
| 1. | + 50 | - 115 | - 148 | - 44 | - 129 | - 163 | - 106 | - 126 | - 129 | - 131 | - 174 | - 51 |
| 2. | + 30 | - 143 | - 149 | - 52 | - 136 | - 166 | - 108 | - 137 | - 137 | - 134 | - 174 | - 19 |
| 3. | + 10 | - 132 | - 146 | - 56 | - 142 | - 163 | - 86 | - 142 | - 138 | - 139 | - 169 | - 47 |
| 4. | - 9 | - 80 | - 152 | - 55 | - 148 | - 172 | - 73 | - 152 | - 130 | - 138 | - 172 | - 53 |
| 5. | - 29 | - 50 | - 143 | - 63 | - 144 | - 167 | - 74 | - 160 | - 107 | - 143 | - 170 | - 56 |
| 6. | - 44 | + 86 | - 134 | - 71 | - 133 | - 143 | - 90 | - 160 | - 90 | - 145 | - 170 | - 64 |
| 7. | - 54 | + 135 | - 116 | - 78 | - 123 | - 122 | - 97 | - 167 | - 102 | - 152 | - 173 | - 72 |
| 8. | - 63 | + 75 | - 95 | - 81 | - 102 | - 128 | - 100 | - 167 | - 110 | - 149 | - 173 | - 83 |
| 9. | - 70 | + 46 | - 79 | - 75 | - 79 | - 140 | - 105 | - 164 | - 115 | - 147 | - 168 | - 93 |
| 10. | - 76 | + 15 | - 65 | - 53 | - 75 | - 133 | - 109 | - 163 | - 120 | - 144 | - 165 | - 78 |
| 11. | - 82 | - 3 | - 64 | - 53 | - 91 | - 127 | - 113 | - 165 | - 127 | - 143 | - 169 | - 69 |
| 12. | - 97 | - 17 | - 63 | - 70 | - 107 | - 141 | - 75 | - 166 | - 134 | - 144 | - 163 | - 54 |
| 13. | - 115 | - 24 | - 68 | - 83 | - 121 | - 154 | - 80 | - 165 | - 142 | - 149 | - 163 | + 31 |
| 14. | - 126 | - 26 | - 73 | - 94 | - 132 | - 159 | - 89 | - 164 | - 146 | - 150 | - 166 | + 43 |
| 15. | - 131 | - 39 | - 69 | - 98 | - 141 | - 166 | - 108 | - 162 | - 143 | - 146 | - 165 | + 37 |
| 16. | - 140 | - 55 | - 70 | - 104 | - 143 | - 165 | - 118 | - 161 | - 146 | - 142 | - 167 | + 56 |
| 17. | - 156 | - 73 | - 75 | - 108 | - 146 | - 167 | - 117 | - 134 | - 145 | - 137 | - 159 | + 54 |
| 18. | - 161 | - 89 | - 79 | - 114 | - 146 | - 172 | - 131 | - 100 | - 141 | - 140 | - 160 | + 75 |
| 19. | - 154 | - 106 | - 79 | - 115 | - 150 | - 171 | - 133 | - 6 | - 146 | - 146 | - 142 | + 110 |
| 20. | - 148 | - 122 | - 82 | - 114 | - 150 | - 177 | - 137 | + 78 | - 146 | - 148 | - 114 | + 78 |
| 21. | - 140 | - 145 | - 88 | - 103 | - 130 | - 186 | - 134 | + 52 | - 144 | - 152 | - 85 | + 50 |
| 22. | - 125 | - 149 | - 90 | - 102 | - 125 | - 178 | - 139 | + 16 | - 132 | - 155 | - 95 | + 8 |
| 23. | - 115 | - 152 | - 90 | - 88 | - 137 | - 153 | - 138 | + 2 | - 107 | - 158 | - 102 | - 24 |
| 24. | - 110 | - 145 | - 80 | - 86 | - 137 | - 54 | - 134 | + 4 | - 87 | - 162 | - 115 | - 33 |
| 25. | - 96 | - 140 | - 50 | - 98 | - 144 | - 31 | - 137 | - 34 | - 100 | - 163 | - 126 | - 46 |
| 26. | - 65 | - 144 | + 2 | - 113 | - 150 | - 69 | - 138 | - 58 | - 91 | - 165 | - 135 | - 54 |
| 27. | - 32 | - 146 | + 59 | - 121 | - 160 | - 97 | - 114 | - 86 | - 95 | - 166 | - 140 | - 58 |
| 28. | + 4 | - 148 | + 50 | - 127 | - 161 | - 113 | - 100 | - 99 | - 107 | - 166 | - 137 | - 61 |
| 29. | - 14 | . | + 18 | - 126 | - 161 | - 123 | - 100 | - 103 | - 118 | - 170 | - 105 | - 62 |
| 30. | - 50 | . | - 11 | - 126 | - 167 | - 113 | - 100 | - 114 | - 127 | - 168 | - 113 | - 63 |
| 31. | - 83 | . | - 34 | . | - 166 | . | - 113 | - 122 | . | - 174 | . | - 60 |
| Monatmittel . . . | - 77 | - 67 | - 73 | - 89 | - 135 | - 140 | - 110 | - 104 | - 123 | - 151 | - 148 | - 21 |
| Höchster Wasserstand | +* 54 | +* 158 | +* 64 | - 44 | -* 71 | -* 28 | -* 72 | +* 81 | -* 86 | - 131 | - 85 | + 110 |
| Niedrigster „ | -* 162 | - 152 | -* 154 | - 127 | -* 169 | - 186 | -* 140 | -* 169 | -* 148 | -* 176 | -* 179 | - 93 |

Mittlerer Jahreswasserstand: - 103 cm.

Korrespondierende Wasserstände

an den zwischen Leitmeritz und Strehla gelegenen hauptsächlichsten Pegelstellen in Zentimetern.

Pegelstellen

| Leitmeritz | Aussig | Tetschen | Schandau | Königstein | Pirna | Pillnitz | Dresden | Meißen | Merschwitz | Grüdel | Riesa | Strehla |
|------------|--------|----------|----------|------------|-------|----------|---------|--------|------------|--------|-------|---------|
| - 62 | - 54 | - 43 | - 179 | - 165 | - 164 | - 169 | - 175 | - 144 | - 134 | - 142 | - 135 | - 139 |
| - 41 | - 26 | - 22 | - 151 | - 141 | - 136 | - 146 | - 150 | - 117 | - 108 | - 117 | - 105 | - 115 |
| - 20 | + 1 | - 1 | - 124 | - 117 | - 108 | - 122 | - 125 | - 90 | - 81 | - 91 | - 77 | - 91 |
| 0 | + 27 | + 21 | - 95 | - 92 | - 81 | - 96 | - 100 | - 64 | - 55 | - 66 | - 49 | - 67 |
| + 19 | + 53 | + 43 | - 67 | - 67 | - 54 | - 71 | - 75 | - 37 | - 29 | - 41 | - 21 | - 42 |
| + 39 | + 79 | + 66 | - 39 | - 40 | - 27 | - 44 | - 50 | - 11 | - 2 | - 16 | + 6 | - 15 |
| + 59 | + 105 | + 90 | - 11 | - 12 | - 1 | - 17 | - 25 | + 15 | + 24 | + 8 | + 32 | + 11 |
| + 78 | + 130 | + 114 | + 17 | + 16 | + 26 | + 11 | 0 | + 42 | + 50 | + 33 | + 59 | + 38 |
| + 97 | + 155 | + 137 | + 44 | + 43 | + 53 | + 39 | + 25 | + 67 | + 76 | + 58 | + 85 | + 64 |
| + 116 | + 180 | + 162 | + 72 | + 72 | + 80 | + 66 | + 50 | + 93 | + 101 | + 82 | + 110 | + 90 |
| + 135 | + 204 | + 187 | + 100 | + 100 | + 105 | + 91 | + 75 | + 118 | + 127 | + 107 | + 136 | + 116 |
| + 153 | + 229 | + 212 | + 128 | + 128 | + 131 | + 116 | + 100 | + 143 | + 151 | + 131 | + 162 | + 142 |
| + 173 | + 254 | + 236 | + 156 | + 156 | + 156 | + 141 | + 125 | + 168 | + 175 | + 155 | + 187 | + 167 |
| + 193 | + 279 | + 261 | + 184 | + 184 | + 181 | + 165 | + 150 | + 192 | + 199 | + 178 | + 212 | + 192 |
| + 213 | + 304 | + 286 | + 212 | + 212 | + 207 | + 189 | + 175 | + 215 | + 222 | + 202 | + 236 | + 216 |
| + 233 | + 330 | + 311 | + 240 | + 240 | + 232 | + 212 | + 200 | + 238 | + 246 | + 225 | + 259 | + 240 |
| + 255 | + 357 | + 336 | + 268 | + 268 | + 257 | + 236 | + 225 | + 260 | + 269 | + 249 | + 282 | + 262 |
| + 277 | + 385 | + 361 | + 296 | + 296 | + 282 | + 260 | + 250 | + 284 | + 292 | + 271 | + 304 | + 285 |
| + 300 | + 414 | + 388 | + 323 | + 326 | + 307 | + 284 | + 275 | + 308 | + 316 | + 293 | + 327 | + 308 |
| + 324 | + 444 | + 418 | + 353 | + 355 | + 333 | + 310 | + 300 | + 333 | + 341 | + 316 | + 351 | + 331 |
| + 349 | + 475 | + 450 | + 382 | + 387 | + 358 | + 335 | + 325 | + 359 | + 367 | + 341 | + 376 | + 355 |
| + 375 | + 507 | + 485 | + 414 | + 421 | + 384 | + 363 | + 350 | + 386 | + 394 | + 368 | + 403 | + 380 |
| + 403 | + 542 | + 522 | + 447 | + 456 | + 410 | + 393 | + 375 | + 415 | + 423 | + 397 | + 429 | + 405 |
| + 435 | + 580 | + 565 | + 482 | + 495 | + 439 | + 426 | + 400 | + 446 | + 451 | + 426 | + 458 | + 431 |
| + 471 | + 619 | + 611 | + 524 | + 541 | + 470 | + 462 | + 425 | + 479 | + 481 | + 458 | + 486 | + 457 |
| + 510 | + 660 | + 661 | + 573 | + 595 | + 503 | + 503 | + 450 | + 514 | + 512 | + 491 | + 515 | + 483 |
| + 552 | + 703 | + 714 | + 629 | + 646 | + 536 | + 546 | + 475 | + 552 | + 543 | + 525 | + 544 | + 510 |
| + 598 | + 746 | + 770 | + 684 | + 698 | + 572 | + 595 | + 500 | + 591 | + 575 | + 560 | + 574 | + 537 |
| + 647 | + 791 | + 828 | + 740 | + 750 | + 609 | + 644 | + 525 | + 631 | + 609 | + 596 | + 605 | + 565 |
| + 698 | + 836 | + 889 | + 796 | + 802 | + 647 | + 696 | + 550 | + 673 | + 641 | + 632 | + 635 | + 592 |

Statistik

des

Schiffs- und Güterverkehrs

1913.

Güterverkehr in Tonnen zu 1000 kg.



Durchgangs-

| Jahr. | Hamburg (ohne die Flöße). | | | Harburg. | | | | | |
|---------|------------------------------|------------|-----------------------------|--------------------------------|-------|----------------------|---------------------------------|-------|----------------------|
| | Zu Tal. | Zu Berg. | Ladungsgewicht zusammen. | Von der Oberelbe angekommen | | Schiffe zusammen. | Nach der Oberelbe abgegangen | | Schiffe zusammen. |
| | | | | beladene | leere | | beladene | leere | |
| Tonnen. | | | | | | | | | |
| 1893 | 1,549,220 | 1,511,990 | 3,061,210 | 541 | 301 | 842 | 1257 | 58 | 1315 |
| 1903 | 2,960,883 | 3,012,653 | 5,973,536 | 917 | 128 | 1045 | 623 | 64 | 687 |
| 1904 | 1,979,720 | 2,326,800 | 4,306,520 | 412 | 153 | 565 | 578 | 91 | 669 |
| 1905 | 2,522,216 | 3,399,299 | 5,921,515 | 696 | 112 | 808 | 606 | 47 | 653 |
| 1906 | 3,213,335 | 3,681,250 | 6,894,585 | 673 | 177 | 850 | 671 | 48 | 719 |
| 1907 | 2,999,999 | 3,905,459 | 6,905,458 | 490 | 160 | 650 | 822 | 89 | 911 |
| 1908 | 2,885,431 | 3,629,343 | 6,514,774 | 471 | 134 | 605 | 828 | 50 | 878 |
| 1909 | 3,441,797* | 6,067,739* | 9,509,536* | 521 | 155 | 676 | 863 | 64 | 927 |
| 1910 | 4,112,874* | 6,255,539* | 10,368,413* | 729 | 143 | 872 | 1189 | 166 | 1355 |
| 1911 | 2,907,474* | 4,455,765* | 7,363,239* | 894 | 192 | 1086 | 1064 | 417 | 1481 |
| 1912 | 4,254,478* | 5,794,255* | 10,048,733* | 1864 | 212 | 2076 | 2465 | 1100 | 3565 |
| 1913 | 4,650,568 | 5,761,706 | 10,412,274 | 766 | 311 | 1077 | 3132 | 151 | 3283 |

* Die Zahlen der früheren Jahre stellen nur den am Hauptzollamte Entenwärdern notierten Verkehr dar, während die Zahlen des Jahres 1909 und der folgenden Jahre den gesamten Verkehr von und nach der Oberelbe angeben.

Umschlags-

| Jahr. | Riesa. | | | Meißen. | | | Dresden. | | | | | | Gesamt- Güter- umschlag. Tonnen. |
|-------|------------------|------------------|---------------------------------|------------------|------------------|---------------------------------|----------------------------|------------------|---------------------------------|---------------------|------------------|---------------------------------|---|
| | Ein- geladen. | Aus- geladen. | Güter- umschlag zusammen. | Ein- geladen. | Aus- geladen. | Güter- umschlag zusammen. | Alt- u. Neustädter Elbkai: | | | König Albert-Hafen: | | | |
| | | | | | | | Ein- geladen. | Aus- geladen. | Güter- umschlag zusammen. | Ein- geladen. | Aus- geladen. | Güter- umschlag zusammen. | |
| | Tonnen. | | | | | | | | | | | | |
| 1893 | 21,971 | 292,885 | 314,856 | — | — | — | 122,585 | 229,839 | 352,424 | — | — | — | 352,424 |
| 1903 | 62,203 | 479,789,2 | 541,992,2 | 28,080,6 | 71,836 | 99,916,6 | 4,440,1 | 134,572,5 | 139,012,6 | 88,984 | 242,753 | 331,737 | 470,749,6 |
| 1904 | 51,923,7 | 343,599,9 | 395,523,6 | 26,764,6 | 46,873,3 | 73,637,9 | 2,993,5 | 86,219 | 89,212,5 | 61,727 | 191,027 | 252,754 | 341,966,5 |
| 1905 | 59,701,8 | 456,080,1 | 515,781,9 | 34,547,3 | 59,541,7 | 94,089,0 | 13,389,5 | 135,094,5 | 148,484 | 87,668 | 262,413 | 350,081 | 498,565 |
| 1906 | 55,785,0 | 500,804,6 | 556,589,6 | 35,724,5 | 66,899,2 | 102,623,7 | 10,505 | 126,619 | 137,124 | 100,330 | 254,830 | 355,160 | 492,281 |
| 1907 | 54,101,0 | 570,184,2 | 624,285,2 | 28,003,7 | 57,956,9 | 85,960,6 | 3,898 | 131,519 | 135,417 | 109,343 | 312,287 | 421,630 | 557,047 |
| 1908 | 59,395,0 | 433,092,2 | 492,487,2 | 22,544,2 | 50,680,5 | 73,224,7 | 1,940 | 125,186,5 | 127,126,5 | 100,931 | 241,174 | 342,105 | 469,231,5 |
| 1909 | 67,226,4 | 532,357,0 | 599,583,4 | 20,878,8 | 53,560,3 | 74,439,1 | 4,099 | 152,651,5 | 156,750,5 | 103,497 | 308,819 | 412,316 | 569,066,5 |
| 1910 | 87,308,6 | 535,817,0 | 623,125,6 | 24,999,0 | 47,624,3 | 72,623,3 | 2,638 | 164,221 | 166,859 | 118,376 | 317,553 | 435,929 | 602,788 |
| 1911 | 65,012,5 | 381,071,0 | 446,083,5 | 14,186,6 | 33,026,9 | 47,213,5 | 3,014 | 109,681 | 112,695 | 95,614 | 255,498 | 351,112 | 463,807 |
| 1912 | 125,702,5 | 524,503,0 | 650,205,5 | 15,125,1 | 54,673,1 | 69,798,2 | 7,514,5 | 154,599,5 | 162,114 | 126,620 | 329,650,5 | 456,270,5 | 618,384,5 |
| 1913 | 141,840,0 | 537,462,0 | 679,302,0 | 16,724,3 | 46,469,3 | 63,193,6 | 4,013 | 151,878 | 155,891 | 136,306 | 348,649 | 484,955 | 640,846 |

Die Verkehrsziffern der städtischen und fiskalischen sonstigen Lagerplätze für Kohlen, Steine u. s. w. sind hierin nicht einbegriffen, wohl aber der im Ostragehege stattgehabte Umschlag von Stückgütern.

| Jahr. | Nestomitz. | | | | Schönpriesen. | | | | | | | Insgesamt: | |
|-------|-------------|--------------------|---|--------------------|---------------|---------------------------------|-------------|--------------------|-------------------|---|----------|---------------------|--|
| | Abgegangen: | | Von oberhalb Aussig gelegenen Stationen angekommen: | | Angekommen: | | Abgegangen: | | | Insgesamt: | | | |
| | Schiffe. | Zucker. Tonnen. | Schiffe. | Zucker. Tonnen. | Schiffe. | Ladungs- gewicht. Tonnen. | Schiffe. | Zucker. Tonnen. | Güter. Tonnen. | Ladungs- gewicht zusammen. Tonnen. | Schiffe. | Gewicht. Tonnen. | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| 1893 | 27 | 5,026 | — | — | 57 | 6,203 | 332 | 75,672 | 5,556 | 81,228 | 389 | 87,431 | |
| 1903 | 136 | 61,173,8 | 77 | 12,346,8 | 748 | 109,446,9 | 478 | 144,039,4 | 19,834,3 | 163,873,6 | 1280 | 282,509,3 | |
| 1904 | 97 | 34,693,3 | 50 | 9,577,3 | 629 | 92,300,4 | 248 | 86,509,1 | 23,291,9 | 109,801,0 | 934 | 213,653,0 | |
| 1905 | 137 | 54,649,9 | 93 | 19,124,4 | 707 | 109,258,9 | 429 | 114,882,9 | 59,170 | 174,052,9 | 1166 | 287,316,9 | |
| 1906 | 156 | 76,199 | 140 | 23,797 | 669 | 130,352 | 486 | 147,286 | 74,434 | 221,720 | 1262 | 372,968 | |
| 1907 | 114 | 52,851,8 | 74 | 12,231 | 787 | 138,539,9 | 532 | 180,407,3 | 57,863,6 | 238,270,9 | 1382 | 387,755,8 | |
| 1908 | 146 | 47,204,7 | 54 | 10,741,9 | 770 | 138,768,2 | 649 | 172,553,5 | 72,225,7 | 244,779,2 | 1487 | 396,420,8 | |
| 1909 | 162 | 71,487,1 | 63 | 14,342,9 | 614 | 135,715,0 | 526 | 161,278,6 | 108,377,1 | 269,655,7 | 1192 | 416,898,4 | |
| 1910 | 104 | 60,080,9 | 66 | 14,878,4 | 632 | 138,845,0 | 432 | 108,550,6 | 132,905,9 | 241,456,5 | 1090 | 385,676,3 | |
| 1911 | 108 | 42,254,9 | 49 | 8,430,9 | 473 | 80,093,1 | 530 | 92,019,3 | 73,545,1 | 165,564,4 | 1017 | 249,757,5 | |
| 1912 | 81 | 45,865,0 | 68 | 14,027,5 | 672 | 141,514,5 | 495 | 109,155,0 | 112,276,0 | 221,431,0 | 1184 | 366,897,5 | |
| 1913 | 165 | 76,808,0 | 112 | 21,761 | 518 | 104,084,5 | 490 | 114,131,5 | 105,606,0 | 219,737,5 | 1099 | 344,614,5 | |

* sonstige Güter.

** Importgüter von unterhalb Nestomitz gelegenen Stationen angekommen. Am Umschlagsplatz der Neuen Ammoniak-Soda-Fabrik verladen.

* Von oberhalb Aussig gelegenen Stationen angekommen.

verkehr.

| Zahl der in Schandau zollamtlich abgefertigten Schiffe im Durchgangsverkehr. | | | | | | Durch Schöna, Schandau und Krippen gegangene Ladungsmenge. | | | Flößereiverkehr, in Schöna-Hirschmühle durchgegangen. | | Jahr. | |
|--|-------|-------------------|----------|-------|-------------------|--|-------------|---------------|---|--------|-------------|-----------------|
| Zu Berg | | | Zu Tal | | | Schiffe insgesamt. | Zu Berg. | Zu Tal. | Ladungsgewicht zusammen. | Flöße. | | Festmeter Holz. |
| beladen. | leer. | Schiffe zusammen. | beladen. | leer. | Schiffe zusammen. | | | | | | | |
| 8534 | | 8534 | 8643 | | 8643 | 17 177 | 268,950 | 1,894,095 | 2,163,045 | 1831 | 401,945 | 1893 |
| 2756 | 5931 | 8687 | 8856 | 9 | 8865 | 17 552 | 500,471,437 | 3,147,560,615 | 3,648,032,052 | 1940 | 485,180,55 | 1903 |
| 2165 | 4045 | 6210 | 6458 | 7 | 6465 | 12 675 | 403,702,900 | 2,098,893,354 | 2,502,596,254 | 1950 | 466,504,04 | 1904 |
| 2845 | 4973 | 7818 | 8093 | 11 | 8104 | 15 922 | 590,723,217 | 2,771,425,673 | 3,362,148,890 | 2114 | 530,551,79 | 1905 |
| 2422 | 4993 | 7415 | 8165 | — | 8165 | 15 580 | 523,640,891 | 2,914,887,802 | 3,438,534,913 | 2175 | 537,538,38 | 1906 |
| 3045 | 5264 | 8309 | 8997 | 13 | 9010 | 17 319 | 633,644,707 | 2,800,946,854 | 3,434,591,561 | 1916 | 465,614,75 | 1907 |
| 3281 | 4833 | 8114 | 8369 | 10 | 8379 | 16 493 | 646,328,659 | 2,499,185,433 | 3,145,514,092 | 1570 | 369,323,10 | 1908 |
| — | — | — | — | — | — | — | 717,835,800 | 2,632,227,100 | 3,350,062,900 | 1524 | 354,816,00 | 1909 |
| 2700 | 3461 | 6161 | 6198 | 104 | 6302 | 12 463 | 711,213,500 | 2,732,837,500 | 3,444,051,000 | 1566 | 399,560,833 | 1910 |
| 2534 | | 2534 | 5736 | 65 | 5801 | 8 335 | 579,466,500 | 1,813,982,500 | 2,393,449,000 | 1541 | 387,341,036 | 1911 |
| 4881 | 3331 | 8212 | 7807 | 245 | 8052 | 16 264 | 886,948,500 | 2,604,767,500 | 3,491,716,000 | 1558 | 386,630,80 | 1912 |
| 3315 | 2952 | 6267 | 6224 | 43 | 6267 | 12 534 | 783,789,500 | 2,533 331 | 3,317,120,50 | 1418 | 367,970,800 | 1913 |

Die Personen-Dampfschiffe sowie Schleppdampfer sind nicht inbegriffen.

Die mittels Personenschiffe beförderten, bzw. durchgeführten Güter sind mitenthalten.

verkehr.

| Bodenbach-Tetschen-Laube. | | | | | | Rosawitz. | | | | | | Jahr. |
|---------------------------|-------------------------|-------------|-------------------------|-----------|-------------------------|-------------|-------------------------|-------------|-------------------------|-----------|-------------------------|-------|
| Angekommen: | | Abgegangen: | | Zusammen: | | Angekommen: | | Abgegangen: | | Zusammen: | | |
| Schiffe. | Ladungsgewicht. Tonnen. | Schiffe. | Ladungsgewicht. Tonnen. | Schiffe. | Ladungsgewicht. Tonnen. | Schiffe. | Ladungsgewicht. Tonnen. | Schiffe. | Ladungsgewicht. Tonnen. | Schiffe. | Ladungsgewicht. Tonnen. | |
| 2009 | 214,661 | 875 | 135,443 | 2884 | 350,104 | 65 | 4482 | 631 | 140,022 | 696 | 144,504 | 1893 |
| 2033 | 239,254,8 | 1049 | 368,703,2 | 3082 | 607,958,0 | 22 | 3,960,8 | 1532 | 506,856,2 | 1554 | 510,817,0 | 1903 |
| 1196 | 150,803,3 | 434 | 112,357,2 | 1630 | 263,161,1 | 5 | 1,122,5 | 1295 | 395,515,0 | 1300 | 396,637,5 | 1904 |
| 2019 | 273,435,8 | 685 | 180,145,0 | 2704 | 453,580,8 | 20 | 1,705,1 | 1564 | 478,114,0 | 1584 | 479,819,1 | 1905 |
| 1665 | 232,358 | 676 | 188,521 | 2341 | 420,879 | 24 | 3,865 | 1568 | 455,576 | 1592 | 459,441 | 1906 |
| 1917 | 284,075,2 | 748 | 196,346,5 | 2665 | 480,421,7 | 24 | 2,890,6 | 1720 | 480,209 | 1744 | 483,099,6 | 1907 |
| 1990 | 304,471,5 | 897 | 193,610,1 | 2887 | 498,081,6 | 13 | 1,380,8 | 1555 | 402,815 | 1568 | 404,195,8 | 1908 |
| 1800 | 318,240,4 | 798 | 181,916,6 | 2598 | 500,157,0 | 24 | 1,832,1 | 1576 | 439,859,4 | 1600 | 441,691,5 | 1909 |
| 1594 | 294,716,8 | 781 | 182,231,5 | 2375 | 476,948,3 | 18 | 2,209,9 | 1460 | 405,850,0 | 1478 | 408,059,9 | 1910 |
| 1604 | 242,177,5 | 622 | 110,669,3 | 2226 | 352,846,8 | — | — | 1411 | 314,225,7 | 1411 | 314,225,7 | 1911 |
| 2037 | 371,363,5 | 691 | 138,246,5 | 2728 | 509,610,0 | 21 | 3,914,5 | 1348 | 405,871,5 | 1369 | 409,786,0 | 1912 |
| 1892 | 321,065 | 716 | 182,471 | 2608 | 503,536 | 61 | 14,823,5 | 1184 | 345,277,5 | 1245 | 360,101 | 1913 |

| Aussig. | | | | | | | | | | Jahr. |
|----------------|---------------------|-------------------------|-------------|-------------|----------|----------|--------------------------|----------|------------------|-------|
| Angekommen: | | | Abgegangen: | | | | Insgesamt: | | | |
| Leere Schiffe. | Schiffe mit Ladung. | Ladungsgewicht. Tonnen. | Schiffe. | Kohlen. | Zucker. | Güter. | Ladungsgewicht zusammen. | Schiffe. | Gewicht. Tonnen. | |
| 6384 | 464 | 74,300 | 6038 | 1,322,867 | 67,400 | 11,455 | 1,401,722 | 13 022 | 1,476,022 | 1893 |
| 4412 | 1088 | 127,235 | 5365 | 1,893,231 | 65,268,5 | 34,336,8 | 1,992,836,4 | 10 900 | 2,129,886,5 | 1903 |
| 2993 | 791 | 117,712,9 | 4112 | 1,275,566,0 | 40,991,5 | 22,198,6 | 1,338,756,1 | 7 930 | 1,466,272,4 | 1904 |
| 3814 | 1174 | 162,061,1 | 5054 | 1,666,534,6 | 46,048,7 | 28,634,6 | 1,741,217,9 | 10 108 | 1,917,969,4 | 1905 |
| 4258 | 720 | 124,409 | 5074 | 1,697,772 | 94,135 | 36,956 | 1,828,863 | 10 148 | 1,969,326 | 1906 |
| 4178 | 1171 | 142,592,9 | 5438 | 1,603,729,4 | 67,016,5 | 36,260,2 | 1,707,006,1 | 10 876 | 1,864,709 | 1907 |
| 3866 | 1058 | 146,423,4 | 4997 | 1,408,119,6 | 71,710,0 | 28,567,6 | 1,508,397,2 | 9 994 | 1,668,915,1 | 1908 |
| 3065 | 1190 | 171,356,8 | 4358 | 1,414,611,7 | 83,691,0 | 37,350,9 | 1,535,653,6 | 8 716 | 1,727,878,6 | 1909 |
| 2592 | 906 | 158,889,1 | 3587 | 1,240,529,7 | 58,283,4 | 47,052,0 | 1,345,865,1 | 7 174 | 1,523,123,6 | 1910 |
| 1160 | 1161 | 172,106,2 | 3327 | 819,470,5 | 42,370,8 | 33,938,7 | 895,780,0 | 5 686 | 1,076,082,8 | 1911 |
| 1207 | 1383 | 237,672,0 | 3800 | 1,292,373,0 | 60,165,0 | 46,780,0 | 1,399,318,0 | 6 639 | 1,655,889,0 | 1912 |
| 1104 | 1141 | 206,740,5 | 3846 | 1,190,344 | 74,144 | 52,342 | 1,316,830,0 | 6 462 | 1,556,662,0 | 1913 |

* Von oberhalb Aussig gelegenen Stationen angekommen.

1913.

Anlage D.

Aufstellung

der bei der Einwinterung auf der Elbe innerhalb des Königreichs Sachsen im freien Strom und in den Häfen liegenden Fahrzeuge.

| Ort der Verwinterung | Rechtes oder linkes Ufer | Anzahl der Schiffe | Dampfer | Sonstige Fahrzeuge |
|---|--------------------------|--------------------|---------|----------------------------|
| 1. Unsicher liegende Fahrzeuge. | | | | |
| Schöna, an der Fährre | links | — | 1 | — |
| Schmilka an der Fährre | rechts | — | 1 | 1 Kaffer. |
| Hirschmühle | links | 1 | — | — |
| Postelwitz | rechts | — | 1 | — |
| Schandau, Bindungsfährre | " | — | 1 | 1 Kaffer. |
| Schandau | " | — | 2 | 1 Budenzille, 1 Kaffer. |
| Schandau, Hasses Schneidemühle | " | 1 | — | — |
| Schandau, Richters Buhne | " | 1 | — | — |
| Königstein, an Herings Schneidemühle | links | 2 | — | — |
| Königstein, an der Fährre | " | — | — | 1 Motorboot, 1 Fährkaffer. |
| Rathen, an der Fährre | rechts | — | 1 | 1 Fährkaffer. |
| Wehlen, an der Fährre | " | — | — | 1 Motorboot, 1 Fährkaffer. |
| Wehlen, an der Dampfschifflandebrücke | " | 4 | — | — |
| Zeichen | " | 2 | — | 1 Kaffer. |
| Ober-Posta | " | 8 | — | 1 Kaffer. |
| Nieder-Posta | " | — | — | 1 Fährkaffer. |
| Nieder-Vogelgesang | links | 6 | — | — |
| Copitz, Niederlage | rechts | 1 | — | 2 Kaffer. |
| Pirna, am Ausladeplatz | links | 1 | — | — |
| Heidenau, Hösch's Fabrik | " | 1 | — | — |
| Birkwitz | rechts | 1 | — | 1 Fährprahm, 3 Kaffer. |
| Zschieren | links | 1 | — | 1 Kaffer. |
| Wachwitz | rechts | 1 | — | — |
| Blasewitz | links | 2 | — | — |
| Übigau, an der Schiffswerft | rechts | 1 | 1 | — |
| Rottewitz, am Arnoldschen Steinbruch | " | 1 | — | — |
| Zehrener Bach | links | 1 | — | — |
| Merschwitz, Schulzes Schneidemühle | rechts | 5 | — | — |
| Forberge, unterhalb des Pionier-Übungsplatzes | links | 1 | — | — |
| | | 42 | 8 | 19 |

| Ort der Verwinterung | Rechtes oder linkes Ufer | Anzahl der Schiffe | Dampfer | Sonstige Fahrzeuge |
|--|--------------------------|--------------------|---------|--------------------|
| 2. Halbsicher liegende Fahrzeuge. | | | | |
| Postelwitz, in Zschalers Hafen | rechts | 3 | — | — |
| Königstein, am Schiffbauplatze | links | 2 | — | — |
| Königstein, am Ausladeplatze | " | 1 | — | — |
| Königstein, unterhalb der Biela | " | — | — | 1 Kaffer. |
| Königstein, Günthers Winkel | " | 1 | — | — |
| Dresden, unterhalb der Hafenumündung an der Marienbrücke | rechts | 3 | — | — |
| Dresden-N., im Wasserraum am Elbkai | " | 2 | — | — |
| An der Karpfenschänke | " | 1 | — | — |
| Hirschsteiner Bach | links | 12 | — | — |
| | | 25 | — | 1 |

| Ort der Verwinterung | Frachtschiffe | Dampfer | Badeanstalten | Landebrücken | Diverse |
|---|---------------|---------|---------------|--------------|--|
| 3. Sicher liegende Fahrzeuge. | | | | | |
| Postelwitz, staatlicher Hafen | 14 | — | — | — | — |
| Lachsbachhafen | 2 | — | — | — | — |
| Königstein, staatlicher Hafen | 23 | 2 | — | — | 1 Kranschiff, 1 Wachtschiff. |
| Copitz, staatlicher Hafen | 4 | — | — | — | 1 Greifbagger, 3 Bauzillen, 1 Schüttvorrichtung, 1 Baggerzille. |
| Wesenitz-Hafen | 7 | — | — | — | 1 Ausladebühne. |
| Loschwitz, Hafen der Sachs.-Böhm. Dampfschiffahrts-Gesellschaft | 4 | 25 | — | 44 | 1 Motorbaggermaschine, 14 Kohlenpontons. |
| Dresden, staatlicher Hafen unterhalb der Marienbrücke | 18 | 8 | 1 | — | 1 Dampfwinde, 1 Dampfgreiferschiff. |
| Dresden-Pieschen, staatlicher Hafen | 14 | 13 | 2 | 11 | 2 Schuten, 3 Dampfbagger, 1 Taucherschiff, 34 Baggerprahmen, 2 Schaluppen. |
| Dresden-Friedrichstadt, staatlicher König-Albert-Hafen | 94 | 8 | — | — | 1 Getreideelevator. |
| Meißen, staatlicher Hafen | 12 | — | — | 10 | — |
| Riesa (Gröba), staatlicher Hafen | 74 | 7 | 1 | 3 | 1 Motorboot, 4 Kaffer. |
| | 266 | 63 | 4 | 68 | 74 Diverse. |

Mitglieder-Verzeichnis

des

Concessionirten Sächsischen Schiffer-Vereins

Dresden.

Bestand am Jahresende 1913: 4 Ehrenmitglieder,
219 ordentliche Mitglieder.

| Laufende Nummer | Mitglieds-Nummer | Name | Stand | Wohnort |
|------------------------------------|------------------|--|---|-------------------------------|
| 4 Ehrenmitglieder: | | | | |
| 1 | 57 | Petschek, J. | Kaufmann | Aussig. |
| 2 | 94 | Placke, Georg | Major und Werftbesitzer | Aken. |
| 3 | 178 | Ruß, Dr., Viktor, Excellenz | Präsident der Oesterr. Nordwest-Dampfschiff.-Ges. | Wien. |
| 4 | 35 | Tonne, Gustav | Kgl. Preuß. Kommerzienrat | Magdeburg. |
| 219 ordentliche Mitglieder: | | | | |
| 1 | 442 | Arnold, Hugo | Fahrmeister | Moritz b. Riesa. |
| 2 | 298 | Arnold, Louis | Schiffseigner | " |
| 3 | 88 | Arnold, Robert | " | Niederlommatszsch b. Meissen. |
| 4 | 372 | Arnold, Willi | Steuermann | " |
| 5 | 63 | Aue, Heinrich | Kaufmann | Magdeburg. |
| 6 | 435 | Aufschläger, Albert | Oberst, Inhaber der Firma C. F. Förster | Riesa. |
| 7 | 415 | Bach, Adolf | Generalvertreter der Oberrhein. Vers.-Ges. Mannheim | Dresden. |
| 8 | 323 | Baermann, Wilhelm | Subdirektor | Dresden-A. |
| 9 | 414 | Bail, Ferdinand | Schiffsrevisor | Obersiedlitz b. Aussig. |
| 10 | 438 | Bayer, Theodor | Direktor der Neuen Norddeutschen Fluß-Dampfschiffahrts-Ges. | Hamburg. |
| 11 | 314 | Beckert, Max | Schiffseigner | Pötzscha-Wehlen. |
| 12 | 299 | Beger, Eduard | " | Grödel b. Riesa. |
| 13 | 421 | Beiler, Ludwig | Prokurist der Ver. Elbeschiffahrts-Ges. Akt.-Ges. | Dresden. |
| 14 | 362 | Beutler, Dr. jur. und Dr. ing. Otto Gustav | Oberbürgermeister, Geh. Rat | " |
| 15 | 407 | Beutz, Hermann | Kapitän der Sächs.-Böhm. Dampfschiffahrts-Gesellschaft | Blasewitz. |
| 16 | 135 | Binnewald, Paul | Segel-, Zelt- und Planenfabrikant | Dresden. |
| 17 | 143 | Böhm, Carl | Börsenmakler | Aussig. |
| 18 | 65 | Borchardt, Johannes | Verwaltungsdirektor der Elbeschiffahrts-Berufsgenossenschaft | Magdeburg. |
| 19 | 125 | Braune, Carl | Kaufmann | Riesa. |
| 20 | 181 | Büchlein, Georg | Kaufmann und Schiffseigner | Dessau. |
| 21 | 400 | Busse, Paul | Schiffseigner | Mühlberg. |
| 22 | 380 | Buxbaum, Franz | Generalvertreter für Oesterreich-Ungarn der Neuen Deutsch-Böhm. Elbeschiffahrt, Akt.-Ges. | Tetschen. |
| 23 | 148 | Clar, Carl | Kaufmann | Herrnskretsch. |
| 24 | 349 | Clar, Max | Kaufmann, Mitinhaber der Firma Ignatz Clar & Söhne | " |
| 25 | 277 | Cüppers, Fritz | Kaufmann | Dresden. |
| 26 | 237 | Dechert, August | Schiffseigner und Direktor der Allg. Flußversicherungs-Gesellschaft in Riesa | Bobers. |
| 27 | 110 | Deutsch, Rudolf | Kaiserl. Rat, Generalvertreter der Deutsch-Oesterr. Dampfsch.-Ges., A.-G., Magdeburg | Aussig. |
| 28 | 437 | Deutsch-Oesterr. Dampfschiffahrt, Act.-Ges. | — | Magdeburg. |
| 29 | 341 | Diecke, August | Schiffseigner und Vertreter der Privatschiffer-Transport-Gen. | Mühlberg. |

| Laufende Nummer | Mitglieds-Nummer | Name | Stand | Wohnort |
|-----------------|------------------|--------------------------|--|--------------------------|
| 30 | 386 | Dreßler, Hermann | Schiffseigner | Stadt Wehlen. |
| 31 | 24 | Dümling, Wilhelm | Kgl. Preuß. Geh. Kommerzienrat | Schönebeck. |
| 32 | 388 | Dümling, Fritz | Kaufmann | " |
| 33 | 193 | Dumcke, Paul | Generaldirektor der Frankfurter Transport-, Unfall- und Glas-Versicherungs-A.-G. | Frankfurt a. M. |
| 34 | 423 | Ehrlich, Friedrich | Schiffshaupter | Mühlberg. |
| 35 | 398 | Eissner, Walter | Inspektor der Sächs.-Böhm. Dampfsch.-Ges. | Dresden. |
| 36 | 29 | Elbe-Verein | — | Aussig. |
| 37 | 183 | Engel, Friedrich | Direktor der Ver. Elbesch.-Ges. Akt.-Ges. | Magdeburg. |
| 38 | 101 | Engel, Wilhelm | Direktor a. D. | " |
| 39 | 403 | Engelmann, Gerhard | Bürgermeister | Königstein. |
| 40 | 196 | Erckens, Franz Carl | Direktor der Allg. Vers.-Ges. für See-, Fluß- und Landtransport | Dresden. |
| 41 | 397 | Erdmann, Friedrich | Kapitän der Sächs.-Böhm. Dampfschiffahrts-Ges. | Söbrigen. |
| 42 | 67 | Finke, Wilhelm | Rentier | Dresden. |
| 43 | 167 | Fischer, Curt | Direktor der Sächs.-Böhm. Dampfschiffahrts-Ges. | " |
| 44 | 235 | Fischer, Hugo | Kaufmann und Schiffseigner | Meißen. |
| 45 | 278 | Fischer, Otto | Kaufmann | Hamburg. |
| 46 | 373 | Fischer, Hans | Rechtsanwalt | Riesa. |
| 47 | 248 | Förster, Otto | Kaufmann | " |
| 48 | 370 | Försterling, Heinrich | " | Meißen. |
| 49 | 301 | Friedländer, Heinrich | " | Aussig. |
| 50 | 113 | Friedrich, Adolf | Kaufmann und Schiffseigner | Hamburg. |
| 51 | 145 | Fritzsche, Gustav | Kaufmann | Riesa. |
| 52 | 440 | Fritzsche, Alfred | " | Copitz b. Pirna |
| 53 | 399 | Gartenschläger, Hermann | Vertreter für Behncke & Mewes, Hamburg | Gröba b. Riesa. |
| 54 | 239 | Gelbhaar, Ernst Paul | Schiffseigner | Neuhirschstein b. Riesa. |
| 55 | 77 | Gelsner, Wilhelm | Oberinspektor der Neuen Deutsch-Böhm. Elbeschiffahrt, Akt.-Ges. | Dresden. |
| 56 | 368 | Gerisch, Otto | Schiffseigner | Posta b. Pirna. |
| 57 | 302 | Gerlach, Dr. jur., Oskar | Rechtsanwalt | Dresden. |
| 58 | 131 | Gierth, Richard | Oberingenieur der Ver. Elbeschiffahrts-Ges. Akt.-Ges. | " |
| 59 | 344 | Giese, Johannes | Rechtsanwalt | Dresden-A. |
| 60 | 198 | Gleitz, Ernst | Direktor der Neuen Deutsch-Böhm. Elbeschiffahrt, Akt.-Ges. | Dresden. |
| 61 | 229 | Glückmann, C. Samuel | Kgl. Sächs. Kommerzienrat und Direktor der Speicherei- u. Speditions-Aktiengesellschaft, Riesa | " |
| 62 | 410 | Grobleben, Dr. jur. Hugo | jur. Beirat der Ver. Elbesch.-Ges. Akt.-Ges. | " |
| 63 | 266 | Groß, Moritz | Rittmeister a. D. | " |
| 64 | 289 | Große, Georg | Schiffseigner | Loschwitz. |
| 65 | 241 | Grünwald, Siegfried | Direktor der Ver. Elbeschiffahrts-Gesellschaften Akt.-Ges. | Dresden. |
| 66 | 5 | Grumbt, Ernst | Kgl. Sächs. Kommerzienrat | " |
| 67 | 114 | Hähne, Adolf | Schiffseigner | Wehlen. |

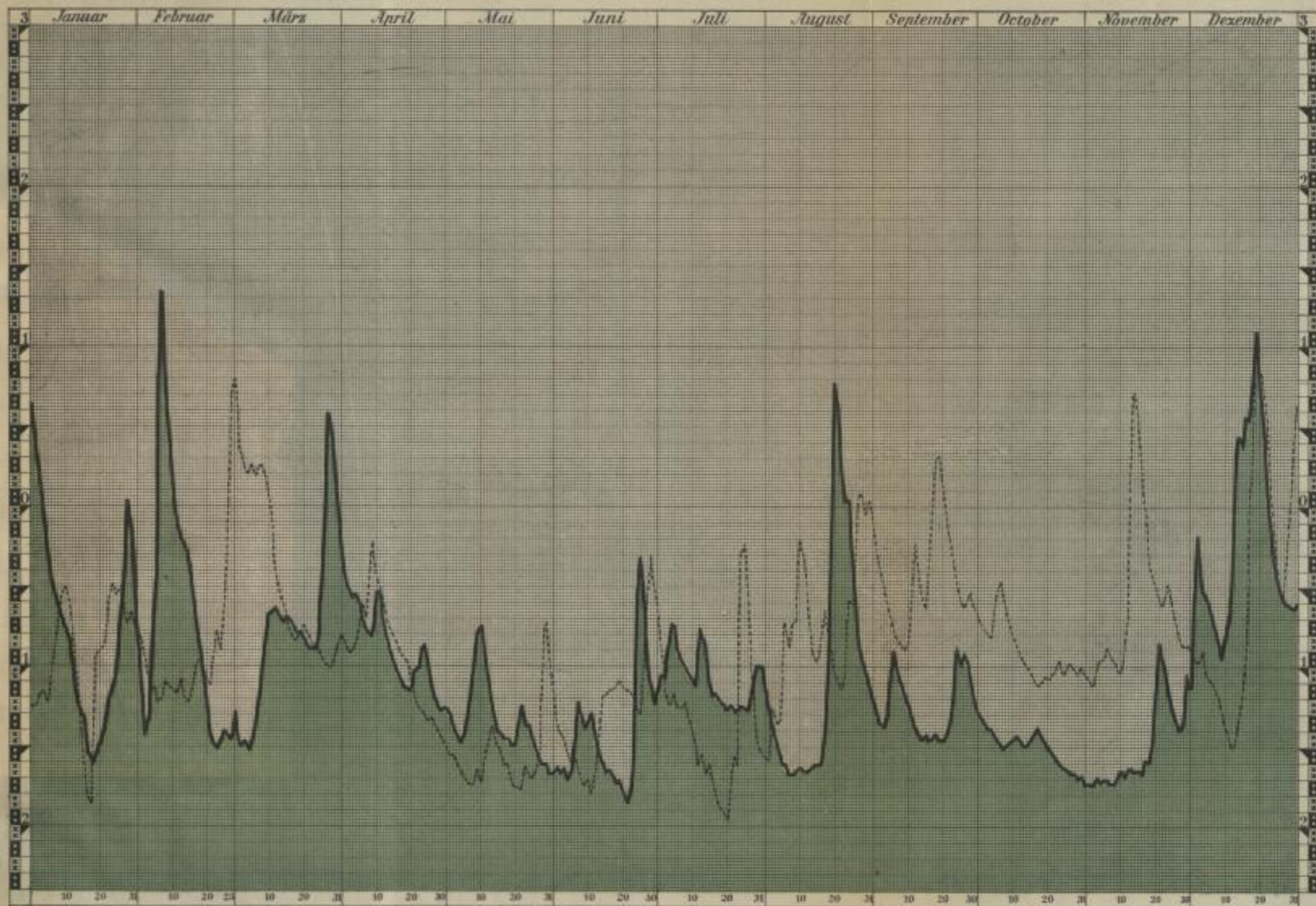
| Laufende Nummer | Mitglieds-Nummer | Name | Stand | Wohnort |
|-----------------|------------------|-------------------------------|--|----------------------------|
| 68 | 330 | Haft, Arthur | i. Fa. Aug. Krögis & Co. | Dresden. |
| 69 | 385 | Handelskammer | — | " |
| 70 | 274 | Hantusch, Oskar | Schiffseigner | Riesa. |
| 71 | 224 | Hartmann, Alfred | Kaufmann | Dresden. |
| 72 | 427 | Häse, Friedrich | Stat.-Vorst. der Deutsch-Oesterr. Dampfsch., A.-G. | " |
| 73 | 417 | Hasse, Friedrich | Dampfsägewerksbesitzer | Schandau. |
| 74 | 151 | Heesch, Georg | Direktor der Ver. Elbeschiffahrts-Gesellschaften Akt.-Ges. | Hamburg. |
| 75 | 290 | Heinrich, Carl | Buchdruckereibesitzer | Dresden-N. |
| 76 | 230 | Heinrich, Fritz | Schiffswerftbesitzer | Aussig. |
| 77 | 439 | Heinze, Willibald | Schifferdiakon | Dresden. |
| 78 | 308 | Heller, Julius | Bankier | " |
| 79 | 420 | Heller, Fritz | i. Fa. Gebr. Heller | " |
| 80 | 168 | Hering, C. Ferdinand | Kaufmann und Schiffseigner | Riesa. |
| 81 | 336 | Hering, Heinrich | Stadtrat, i. Fa. Gebr. Hering | Königstein. |
| 82 | 316 | Herschel, Emil | Schiffswerftbesitzer | Copitz b. Pirna. |
| 83 | 360 | Hickmann, Adolf | Schiffseigner | Wendischfähre b. Schandau. |
| 84 | 137 | Hönel, Wilhelm | Stadtrat, Schiffseigner | Königstein. |
| 85 | 242 | Höselmeyer, Josef | Oberingenieur der Ver. Elbeschiff.-Ges. Akt.-Ges. | Dresden. |
| 86 | 30 | Huhn, Ernst | Schiffseigner | Naundorf b. Wehlen. |
| 87 | 154 | Jahn, Adolf | " | Schandau. |
| 88 | 426 | Jahn, Paul | Oberingenieur, Vertreter des Germ. Lloyd, Berlin | Dresden. |
| 89 | 83 | Jahnel, Carl | Direktor der Ver.-Elbesch.-Ges. Akt.-Ges. | " |
| 90 | 324 | Jakob, Albert | Schiffseigner | " |
| 91 | 378 | Irmer, Erich | Direktor der Neuen Deutsch-Böhm. Elbeschiffahrt, Akt.-Ges. | " |
| 92 | 202 | Junghanns, Gustav | Schiffsschmiedemeister | Postelwitz. |
| 93 | 441 | Kahle, Gustav | Vertreter der Fa. Schenker & Co., Wien | Dresden. |
| 94 | 365 | Kämpfe, L. Otto | Kgl. Sächs. Kommerzienrat, Direktor d. Brauerei z. Felsenkeller | " |
| 95 | 203 | Karpeles jun., Emil | Kaufmann | Wien I. |
| 96 | 108 | Keller, Max | Generaldirektor der Dresdner Transp.- und Lagerhaus-A.-G. | Dresden. |
| 97 | 363 | v. Klemperer, Gustav | Kgl. Sächs. Geh. Kommerzienrat, K. k. Österr.-Ungar. Generalkonsul | " |
| 98 | 348 | Koch, Carl | Prokurist der Neuen Deutsch-Böhm. Elbeschiffahrt, Akt.-Ges. | " |
| 99 | 381 | Köhrer, Karl | Schiffseigner und Kohlenhändler | Königstein. |
| 100 | 50 | Kroegis, Carl | Stadtrat, Schiffseigner | Meißen. |
| 101 | 231 | Kroegis, Carl Gerhardt | Schiffseigner | " |
| 102 | 436 | Krümling, Julius | Direktor der Deutsch-Oesterr. Dampfsch., A.-G. | Magdeburg. |
| 103 | 20 | Kühn, Hugo | Schiffseigner | Wendischfähre b. Schandau. |
| 104 | 204 | Küntzelmann, Walter | Kaufmann | Dresden. |
| 105 | 416 | Kunert, Franz | Speditions- und Elbschiffahrts-kontor | Tetschen |

| Laufende Nummer | Mitglieds-Nummer | N a m e | S t a n d | W o h n o r t |
|-----------------|------------------|--|--|---------------------------------|
| 106 | 97 | Kunze, Ernst Julius | Schiffseigner | Diera b. Meissen. |
| 107 | 91 | Kunze, Otto | " | Strehla. |
| 108 | 384 | Kunze, Richard | Kaufmann | " |
| 109 | 185 | Langer, Albert | Versicherungsdirektor | Dresden. |
| 110 | 232 | Lauckner, Emil | Kaufmann | " |
| 111 | 243 | Lederer, Richard | Prokurist der Fa. Ed. J. Weinmann | Aussig. |
| 112 | 374 | Lerche, Ernst | Schiffswerftbesitzer, Schiffseigner | Krischwitz b. Tetschen. |
| 113 | 317 | Leuschner, Otto | Schiffseigner | Diesbar a. E. |
| 114 | 107 | Ließke, Paul | Direktor der Ver. Elbeschiff.-Ges. Akt.-Ges. | Hamburg. |
| 115 | 394 | Lindemann, Hermann | Schiffseigner | Listerfehrda, Prov. Sachsen. |
| 116 | 402 | Lippert, Lorenz | Kaufmann und Schiffseigner | Dessau. |
| 117 | 249 | Löbl, Dr. jur., Richard | Advokat, Obmann des Elbevereins | Aussig. |
| 118 | 325 | Lorenz, Adolf | Schiffseigner | Rottewitz b. Meissen. |
| 119 | 428 | Löschke, Hugo | Verwalter der Tetschner Lagerhaus-Gesellschaft | Tetschen. |
| 120 | 208 | v. Lüder, Heinrich Gustav | Kgl. Sächs. Geh. Kommerzienrat, Kgl. Spanischer Konsul | Dresden. |
| 121 | 291 | Machalicky, Johann | Kaufmann | Aussig. |
| 122 | 333 | Mai, Johannes | Schiffseigner | Pillnitz. |
| 123 | 309 | Markert, Hermann | Kaufmann | Aussig. |
| 124 | 281 | Markus, Hugo | Direktor des Wiener Bankvereins | Wien. |
| 125 | 51 | Marquardt, F. W. | Schiffseigner | Barby. |
| 126 | 352 | Matthaei, Wilhelm | Generalagent | Wilmersdorf/Berlin. |
| 127 | 39 | Mehnert, Eduard | Schiffseigner | Krippen. |
| 128 | 351 | Meifort, Johann | Direktor a. D., beratender Ingenieur | Hamburg |
| 129 | 347 | Merseburg, Carl | Vorsitzender der Privatschiffer- Transport-Genossenschaft, Direktor der Deutsch-Oesterr. Dampfschiffs-Ges., Akt.-Ges., Magdeburg | Aken a. E. |
| 130 | 422 | Mewes, Johannes | Mitinhhaber der Firma Behncke & Mewes | Hamburg |
| 131 | 358 | Michaelis, Alfred | Generalagent | Dresden. |
| 132 | 424 | Mildner, Clemens | Schiffseigner | Posta |
| 133 | 282 | Müller, Fritz | Kaufmann | Aussig. |
| 134 | 313 | Müller, Gustav Emil | Spediteur | Dresden. |
| 135 | 318 | Müller, Hermann | Kaufmann | " |
| 136 | 186 | Müller, Otto Karl | Schiffseigner | " |
| 137 | 87 | Müller, Robert | Privatus | " |
| 138 | 415 | Müllner, Josef | Vertreter d. Akt.-Ges. f. Mineralöl- industrie vorm. D. Fanto & Co., Wien | Nestomitz. |
| 139 | 269 | Neider, Otto | Schiffseigner | Niedermuschütz. |
| 140 | 283 | Neubert, August | " | Nienburg a. S. |
| 141 | 377 | Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrt, Aktiengesellschaft | — | Dresden. |
| 142 | 379 | Nickel, Otto | Vorstand der Neuen Deutsch- Böhm. Elbeschiffahrt, Akt.-Ges. | Schandau. |
| 143 | 117 | Österreichische Nordwest-Dampfschiff- fahrts-Gesellschaft | — | Dresden. |

| Laufende Nummer | Mitglieds-Nummer | Name | Stand | Wohnort |
|-----------------|------------------|---|---|----------------------|
| 144 | 391 | Paul, Gustav | Vertreter für Behncke & Mewes, Hamburg | Dresden. |
| 145 | 292 | Pechanz, Josef. | Schiffseigner | Pschüra. |
| 146 | 432 | Peschke, Richard | Kapitan der Sächs.-Böhm. Dampfschiffahrts-Ges. | Loschwitz. |
| 147 | 319 | Petters, Gustav | Direktor der Ver. Elbeschiff.-Ges. Akt.-Ges. | Dresden. |
| 148 | 93 | Pfeifer, Friedrich | Versicherungs-Vertreter | " |
| 149 | 387 | Pöche, Adolf | Schiffswerftbesitzer | Zehren. |
| 150 | 140 | Prasser, Martin | Kaufmann | Pirna. |
| 151 | 270 | Reichardt, Dr., Erwin | Geh. Hofrat, Kgl. Sächs. Kommerzienrat | Dresden. |
| 152 | 395 | Reinhart, Wilhelm | Stadtrat, Spediteur | Tetschen. |
| 153 | 326 | Reppenhagen, Bruno | Inhaber der Firma: Granitwerke Zadel | Zadel-Meißen. |
| 154 | 404 | Ritter, J. C. | Schiffswerft | Königstein. |
| 155 | 419 | Röcke, Richard | Elektroingenieur, Mitinhaber der Fa. Winckler & Fischinger | Dresden. |
| 156 | 250 | Rudert, Curt | Betriebs-Ingenieur, Prokurist der Sächs.-Böhm. Dampfschiff.-Ges. | " |
| 157 | 58 | Runge, Johannes | Kgl. Preuß. Kommerzienrat, i. Fa. Hofmann & Roemer | Wittenberge. |
| 158 | 320 | Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts- Gesellschaft | — | Dresden. |
| 159 | 271 | Schaufuß, Gustav | Privatmann | Blasewitz. |
| 160 | 393 | Scheider, Dr., Alfred | Bürgermeister | Riesa. |
| 161 | 339 | Scherbel, Herbert | Direktor der Speicherei- u. Sped.- A.-G. Riesa | Dresden. |
| 162 | 217 | Schinke, Gustav | Schiffswerftbesitzer | Schandau. |
| 163 | 251 | Schmidt, Emil | Schiffseigner und Fährbesitzer | " |
| 164 | 345 | Schmidt, Karl | Direktor des Speditionsvereins | Kl.-Wittenberg. |
| 165 | 133 | Schneider, Hermann | Direktor d. Badischen Assek.-Ges. | Dresden. |
| 166 | 356 | Schneider, Oswin | Mitinhaber der Fa. Gustav Starke | Meißen. |
| 167 | 413 | v. Schönfeld, Paul | Kaufmann | Aussig. |
| 168 | 334 | Schöppe, Walter | i. Fa. Rößner & Schöppe | " |
| 169 | 382 | Schreckenbach, Georg | Schiffseigner und Baumeister | Pirna. |
| 170 | 86 | Schubert, Felix G. | Spediteur | Oberlöbnitz |
| 171 | 433 | Schück, Josef | Kaufmann | Aussig. |
| 172 | 408 | Schulze, Alfred | Kaufmann und Schiffseigner | Meißen. |
| 173 | 170 | Schulze, Otto Curt. | Schiffseigner | Merschwitz b. Riesa. |
| 174 | 303 | Schulze, Fedor | " | Keilbusch b. Meißen. |
| 175 | 256 | Schulze, Hermann | Kaiserl. Rat | Dresden. |
| 176 | 262 | Schwenke, Max | Baumeister | " |
| 177 | 74 | Seyler, Curt | Rechtsanwalt | " |
| 178 | 121 | Siegemund, Gustav | Schiffseigner | Stehla b. Mühlberg. |
| 179 | 371 | Siegemund, Richard | " | Zehren b. Meißen. |
| 180 | 141 | Siegfried, Paul | Kaiserl. Rat, Kaufmann | Aussig a. E. |
| 181 | 429 | Spalteholz, Hermann | Baumeister | Pirna. |
| 182 | 328 | Stange, Oswald | Schiffseigner | Posta b. Pirna. |
| 183 | 219 | Stöckel, Dr. jur., J. Georg | Ober-Justizrat und Notar, Stadtverordnetenvorsteher | Dresden. |
| 184 | 434 | Streidt, Curt | Fährmeister | Birkwitz. |
| 185 | 405 | Strohbach, Hermann | Schiffseigner | Königstein. |

| Laufende Nummer | Mitglieds-Nummer | Name | Stand | Wohnort |
|-----------------|------------------|--|--|----------------------|
| 186 | 53 | von Studnitz, Dr., Arthur | Regierungsrat | Berlin. |
| 187 | 276 | Tausch, Wenzel | Disponent der Fa. J. Petschek | Aussig. |
| 188 | 157 | Thiele, Gustav | Kaufmann | Dresden. |
| 189 | 329 | Thieme, Oskar | Prokurist der Sächsisch-Böhmischen Dampfsch.-Ges. | " |
| 190 | 425 | Thomas, Richard | i. Fa. G. Th. Thomas & Co. | Keilbusch b. Meißen. |
| 191 | 244 | Töpfer, Hermann | Stadtrat und Seilermeister | Königstein. |
| 192 | 245 | Ullrich, Richard | Stadtrat, Inhaber der Fa. Gotthelf Böhme | Schandau. |
| 193 | 75 | Ulmann, Emil | Kaufmann | Dresden. |
| 194 | 191 | Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften Aktiengesellschaft | — | " |
| 195 | 357 | Vetters, Emil | Direktor der Dresdner Transport- und Lagerhaus-A. G. | " |
| 196 | 375 | Voigt, Dr., Richard Helmuth | Bürgermeister | Schandau. |
| 197 | 246 | Wachs, Hermann | Schiffseigner | Merschwitz b. Riesa. |
| 198 | 340 | Wagner, Carl | Direktor der Speicherei- u. Sped.-A. G. Riesa | Dresden. |
| 199 | 134 | Walther, Martin | Schiffseigner | Wehlen. |
| 200 | 128 | Wanckel, Oskar | Stadtrat, Direktor des Speditions- und Elbeschiffahrts-Kontors | Schönebeck. |
| 201 | 295 | Weber, Otto | Fischerobermeister | Dresden. |
| 202 | 369 | Wedding, Hermann | Schiffseigner | " |
| 203 | 406 | Wehner, Theodor | Schiffseigner | Stadt Wehlen. |
| 204 | 263 | Weigl, Anton | Kohlenhändler | Aussig. |
| 205 | 54 | Weinmann, Ed. J. | Kommerzialrat, Kaufmann | " |
| 206 | 396 | Weise, August | Prokurist der Ver. Elbeschiffahrts-Ges., A.-G. | Dresden. |
| 207 | 322 | Weitfeld, William | Direktor der Neuen Deutsch-Böhm. Elbeschiffahrt, Akt.-Ges. | " |
| 208 | 412 | Werner, Robert | Bevollmächtigter der „Fonciere“ | " |
| 209 | 359 | Werneyer, Karl | Subdirektor der „Allianz“, Versicherungs-Aktien-Gesellschaft zu Berlin | Leipzig. |
| 210 | 296 | Wertheimer, Max. | Kaufmann | Aussig. |
| 211 | 409 | Wilke, Gustav | Oberinspektor der Ver. Elbeschiffahrts-Ges., A.-G. | Dresden. |
| 212 | 343 | Windschild, Gustav | Ingenieur | Cossebaude |
| 213 | 431 | Wirsing, Louis | Oberingenieur | Dresden. |
| 214 | 142 | Wittenberg, Max | Kaufmann | " |
| 215 | 222 | Wolf, Otto | Buchdruckereibesitzer | " |
| 216 | 366 | Wolf, Karl | Direktor der Aktienbierbrauerei Reisewitz | " |
| 217 | 389 | Ziegler, Ernst | Direktor des Speditions-Vereins | Wallwitzhafen. |
| 218 | 223 | Zimmermann, Heinrich | Kaufmann | Aussig. |
| 219 | 430 | Zschaler, Rudolf | Dampfsägewerk | Postelwitz. |

Graphische Darstellung des Elbwasserstandes zu Dresden 1913.



Anmerkung: Die punktierte Linie zeigt den Wasserstand des Jahres 1912 an.

Lith. Druck v. C. Hönrich, Dresden.

