



Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000301080

x
376

J. X. 37/1893



Mittheilungen

Central-Vereins

Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt.

Jahrgang 1893.



Herausgegeben vom Vorstand.

Druck der Norddeutschen Buchdruckerei und Verlagsanstalt,

Berlin SW., Wilhelmstrasse No. 32.

8981/FC.X.5



Mittheilungen

des

Central-Vereins

für

Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt.

8981/FC.X.5



nr inw. 1816

Jahrgang 1893.

Herausgegeben vom Vorstand.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000315032

Verlagsanstalt

Druck der N

8981/FC.X.5

Inhalts-Verzeichniss.

<p style="text-align: right; margin-right: 10px;">Seite</p> <p>43 Anschluss für Unternehmung der Hochwasser-Verfahren</p> <p>Ueber den Verkehr auf den deutschen Wasserstrassen 1890/91. 150 und Lfg. VI, Anlage 2 am 23. Juni nach 106, 216</p> <p>Internationaler Kongress für maritime Arbeiten zu London 1893 — Einladung dazu 166</p> <p>Verzeichniss der Mitglieder des Vorstandes und</p> <p>A. Grössere Aufsätze und Vorträge. Seite</p> <p>Vergleich der französischen und deutschen Binnenschiffahrt. Baumeister Kampffmeyer-Berlin 5, 9</p> <p>Die Beleuchtung der Brücken auf der Spree. Der Vorstand 11</p> <p>Einiges über die Binnenschiffahrt von Chicago. Hauptmann z. D. Hilken 12</p> <p>Die Entwicklung und Verbesserung der ost-preussischen Wasserstrassen. Sekretär der Kaufmannschaft Fr. Simon-Königsberg Pr. 23, 29</p> <p>Der Kaiser und die Moselkanalisierung. Vorstand Klagen der Landwirthe über Flussregulirungen. Prof. J. Schlichting 40</p> <p>Prinz Ludwig von Bayern. Vorstand 64</p> <p>Die Kanalisierung der Lippe und deren Beziehungen zur Verbindung des Dortmund-Emshäfen-Kanals mit dem Niederrhein. Baurath Roeder-Hamm i. W. 54, 67</p> <p>Der Hafen von Emden als Ausgangspunkt des Dortmund-Emshäfen-Kanals (u. See-Umschlagplatz. Konsul B. Bröns jr. Emden 55, 70</p> <p>Besprechung des Werkes „Führer auf den deutschen Wasserstrassen“. Theil I. Reg.-Baumeister Gerlach-Berlin 83, 85</p> <p>Die geplanten Schiffahrtsstrassen von Leipzig nach der Elbe. Reg.-Baumeister Contag-Wilmersdorf 95, 103</p> <p>Die wirtschaftliche Seite der Leipziger Kanalfrage. Herr C. G. Herrmann-Leipzig 96, 107</p> <p>Die wirtschaftliche Bedeutung einer Schiffahrtsstrasse von Leipzig zur Elbe mit besonderer Berücksichtigung der Saale. Herr Handelskammersekretär Dr. Wermert-Halle a. S. 97, 108</p> <p>Die Neuregelung der Binnenschiffahrts-Gesetzgebung. Syndikus Dr. Hatscheck-Magdeburg 142, 153</p> <p>Die holländische Flagge auf dem Rhein. Dr. H. Rentzsch-Dresden-Blasewitz 143, 159</p> <p>Geschäftsbericht über das Vereinsjahr 1892/93. Hauptmann z. D. Hilken 147</p> <p>Der westliche Theil des Rhein-Weser-Elbe-Kanals (Dortmund-Rhein-Kanal). Geh. Reg.-Rath Schwabe 218, 230</p> <p>Stimmen über den Dortmund-Rhein-Kanal:</p> <p style="padding-left: 20px;">Auszug aus dem Bericht über die Sitzung in Dortmund am 29. 9. 93 236</p> <p style="padding-left: 20px;">Erklärung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen 237</p> <p style="padding-left: 20px;">Erörterungen im Verein für Schiffbar-machung der Lippe:</p> <p style="padding-left: 40px;">a) Hauptversammlung am 17. 6. 93 237</p> <p style="padding-left: 40px;">b) Ausschusssitzung am 17. 10. 93 241</p> <p style="padding-left: 40px;">c) Eingabe an den Minister der öffent-lichen Arbeiten vom 23. 11. 93</p>	<p style="text-align: right; margin-right: 10px;">Seite</p> <p>Ausschusssitzung am 30. 11. 93</p> <p>(Ueber d. Verkehr auf d. Mittellandkanal.)</p> <p>Kosten des Rhein-Weser-Elbe-Kanals</p> <p>Verein für Schiffbarmachung der Lippe in Hamm i. W.</p> <p>Ausschusssitzung am 16. 3. 93 in Verbindung</p> <p>Besprechung der d. Entwurfs-Verhandlung des Dortmund-Kanals mit dem Rhein 308, 212</p> <p>Ostpreussischer Provinzial-Verein für</p> <p>Die Frage der Abmessungen. „Nat.-Ztg.“ No. 686 306</p> <p>Wasserentnahme aus der Lippe. „Köln. Volks-Ztg.“ No. 701 307</p> <p>Schiffahrts- u. s. w. Verkehr in Frankfurt a. M. und Rheinhäfen. Prof. A. Oelwein 308</p> <p>Ueber Eigenthums-Beschränkungen durch die Binnenschiffahrt. Graf von Arnim-Schlagenthin 255, 260</p> <p>Der Dortmund-Rhein-Kanal. Handelskammer Dortmund 266</p> <p>Der Donau-Oder-Kanal. Professor A. Oelwein-Wien 267</p> <p>Sechster Internationaler Binnenschiffahrts-Kongress. Haag 1894. Mittheilung der 7 Fragen</p> <p>Die Frage der Haftpflicht im Binnenschiffahrts-Gesetz-Entwurf. Syndikus Dr. Hatscheck-Magdeburg 279</p> <p>Dasselbe. Direktor Philipp-Dresden 288</p> <p>B. Mittheilungen aus den Zweigvereinen.</p> <p>Mecklenburgischer Kanalverein in Rostock</p> <p style="padding-left: 20px;">Ueber das Kanalprojekt Güstrow-Bützow 15</p> <p style="padding-left: 20px;">Ueber das Kanalprojekt Lenz-Güstrow 126</p> <p>Lübecker Kanalverein in Lübeck</p> <p style="padding-left: 20px;">Ueber das Elbe-Trave-Kanalprojekt 15</p> <p style="padding-left: 20px;">Staatsvertrag, betr. den Elbe-Trave-Kanal 45, 163</p> <p style="padding-left: 20px;">Ueber das Donau-Moldau-Elbe-Kanalprojekt 127</p> <p style="padding-left: 20px;">Ueber das Elbe-Ostsee-Kanalprojekt 162</p> <p style="padding-left: 20px;">Die Entwürfe für den Elbe-Trave-Kanal 245</p> <p>Verein für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt in Süd- und Westdeutschland in Frankfurt a. M.</p> <p style="padding-left: 20px;">Ausschusssitzung am 16. 2. 93 77</p> <p style="padding-left: 20px;">Erörterungen über den Mittelland-Kanal 87</p> <p>Verein für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt für Niedersachsen in Hannover.</p> <p style="padding-left: 20px;">Ausschusssitzung am 12. 12. 92 5, 14</p> <p style="padding-left: 20px;">(Stichkanal v. Hannover nach Hildesheim.)</p> <p style="padding-left: 20px;">Jahresbericht für 1892 23</p> <p style="padding-left: 20px;">Hauptversammlung am 16. 1. 93 in Hannover (Kommerzieller Aufschwung Hannovers in Folge Anlegung von Kanälen. — Berlin und seine Wasserstrassen von Wasserbauinspektor Germelmann.)</p> <p style="padding-left: 20px;">Ausschusssitzung am 20. 2. 93 77</p> <p style="padding-left: 20px;">(Reisebilder vom Mittellandkanal von Baurath Messerschmidt.)</p> <p style="padding-left: 20px;">Ausschusssitzung am 16. 3. 93 126</p> <p style="padding-left: 20px;">(Verbesserung der Aller von Celle bis zur Weser von Wasserbauinspektor Kayser-Celle.)</p> <p>Sommerausflug am 10., 11., 12. Juni nach Magdeburg 161, 216</p>
--	--

Seite	Seite		
Ausschusssitzung am 20. 11. 93	271	Ausschuss für Untersuchung der Hochwasser- gefahren	45
(Ueber d. Verkehr auf d. Mittellandkanale.)		Ueber den Verkehr auf den deutschen Wasser- strassen 1890/91	150 und Lfg. VI, Anlage 2
Kosten des Rhein-Weser-Elbe-Kanals	272	Sommerausflug des Ausschusses am 23. Juni nach Fürstenwalde und Frankfurt a. O.	105, 216
Verein für Schiffbarmachung der Lippe in Hamm i. W.		Internationaler Kongress für maritime Arbeiten zu London 1893 — Einladung dazu	166
Ausschusssitzung am 16. 5. 93 in Dortmund .	163	Verzeichniss der Mitglieder des Vorstandes und Ausschusses des Central-Vereins . . . Lfg. VI, Anlage 1	
Besprechung der 5 Entwürfe zur Verbindung des Dortmund-Ems-Kanals mit dem Rhein	308, 312	Verzeichniss der Mitglieder des Central-Vereins Lfg. VI, Anlage 3	
Ostpreussischer Provinzial-Verein für Hebung der Fluss- und Kanalschiff- fahrt in Königsberg i. Pr.		Mitglieder-Verzeichnisse der Zweig-Vereine des Central-Vereins Lfg. VI, Anlage 4	
Jahresbericht für 1892/93	242	Stellungnahme zum Binnenschiffahrts-Gesetz- entwurf	217, 254
Bremer Kanalverein in Bremen.		Neuwahl des Vorstandes am 18. 10. 93.	217
Beitritt als Zweigverein zum Central-Verein	135	Stauanlagen in der Netze	247, 273
Hauptversammlung Dezbr. 93	310	Der Seehafen von Stadt Bremen	249
(Wasserstand der Unterweser.)		Begründung der „Mittheilungen für Handel und Gewerbe, Organ für die Handels- und Gewerbe- kammern und für die wirthschaftlichen Vereine Deutschlands“	249
Kanalverein für das Herzogthum Braun- schweig in Braunschweig.		Ueber die Vorarbeiten zum Main-Donau-Wasser- strassenprojekt	249
Beitritt als Zweigverein zum Central-Verein .	135	Das Donau-Oder-Kanalprojekt	249
Elster-Saale-Kanalverein. — Leipzig.		Eröffnung des Manchester-See-Schiffskanals	249
Beitritt als Zweigverein zum Central-Verein .	146	Wahl eines Festausschusses für das 25jährige Stiftungsfest des Central-Vereins im Juni 1894	254
Zur Leipziger Kanalfrage	242	Die Frage d. Vermehrung d. Schiffbarkeit d. Flüsse	255
Elbe-Ostsee-Kanalbau-Verein. — Wismar.		Die Donau-Main-Frage. Professor v. Schanz- Würzburg	274
Versammlung am 10. 2. 93	78	Strassburgs Schiffahrt	312
(Gründung des Vereins.)		Kanalbauten in Elsass-Lothringen geplanten Arbeiten am Nord-Ostsee-Kanal 1893	311
Beitritt als Zweigverein zum Central-Verein	218	Der Binnenschiffahrts-Gesetzentw. im Bundesrath	312
Kanalprojekt Schwerin-Wismar	243		
Der Elbe-Ostsee-Kanal und seine wirthschaft- liche Bedeutung	244		
Ostdeutscher Fluss- und Kanalverein zu Bromberg.			
Beitritt als Zweigverein zum Central-Verein	259		
Bericht über die Gründung vom 7. 11. 93 . . .	272		
C. Kleine Mittheilungen.			
Ueber die Schiffahrtsabgaben auf den märkischen Wasserstrassen	5, 53, 74		
Von der Weltausstellung in Chicago	16, 39, 89, 135		
Von der Schiffer-Unterstützungskasse	16, 28, 151, 165, 215		
Ernennung Sr. Kgl. Hoheit des Prinzen Ludwig von Bayern zum Ehrenmitglied des Central-Vereins	20, 50		
Ueber Binnenschiffahrts-Statistik	23		
Ueber den Binnenschiffahrtsverkehr mit Russland	24		
Der Etat der Wasserbau-Verwaltung für 1893/94.			
Verhandlung des Abgeordnetenhauses vom 6. 2. 93	42		
Die Schiffbarmachung des Mains	44		
Fritz Harkort's 100jähriger Geburtstag	51, 78, 82, 151		
Berathung des Satzungs-Entwurfs für den Central- Verein	63, 84, 101, 141		
Karte der deutschen Wasserstrassen unter be- sonderer Berücksichtigung der Tiefen- und Schleusenverhältnisse. Von Sympher und Maschke. 2. Aufl.	78		
Ueber den Entwurf eines Reichs-Seuchen- Gesetzes	82, 90, 94, 137, 146		
Grundzüge für ein Binnenschiffahrtsgesetz	82		
Register der Veröffentlichungen des Central-Vereins	90		
Von der unteren Ems	128		
Das Kassenwesen des Central-Vereins	140, 215		
Ausserdem in jedem Monatsheft ein Verzeichniss der Eingänge an Zeitschriften und Drucksachen.			
		D. Mittheilungen aus anderen Kanal- u. s. w. Vereinen.	
		Freie Vereinigung der Weserschiffahrts- Interessenten in Cassel	
		Ausschusssitzung in Hannover am 16. 12. 92	15
		Verein zur Hebung der Fluss- und Kanal- schiffahrt in Bayern in Nürnberg.	
		Versammlung am 26. 3. 93 in München	77
		(Die Verbesserung der bayer. Wasser- strassen.)	
		Rede Sr. Kgl. H. Prinz Ludwig von Bayern über die Hebung der bayer. Binnenschiffahrt	120
		Stellungnahme des Vereins zum Binnenschiff- fahrts-Gesetzentwurf	273
		Deutscher Nautischer Verein in Kiel.	
		Verbandstag am 13. und 14. Februar 1893 in Berlin. Stellungnahme zum Reichsseuchen- gesetz-Entwurf	90
		Süddeutscher Donau-Verein in Donau- wörth.	
		Hauptversammlung in Ingolstadt am 22. 10. 93 (Verbesserung der Schiffahrtsstrasse auf der oberen Donau.)	248

Ausserdem in jedem Monatsheft ein Verzeichniss der Eingänge an Zeitschriften und Drucksachen.

1893. Aug. 6.

Bericht über die Hauptversammlung

Mittheilungen

des

Central-Vereins

für

Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt.

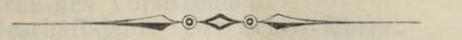


Mai 1893.



Inhalts - Verzeichniss.

	Seite
I. Bericht über die Hauptversammlung am 26. April 1893	133
II. Geschäftsbericht über das Vereinsjahr 1892/93. Schriftführer Hauptmann z. D. <i>Hilken</i>	147
III. Die Satzungen des Central-Vereins nach den Beschlüssen der Hauptversammlung	151
IV. Die Neuregelung der Binnenschiffahrts-Gesetzgebung. Herr <i>Dr. Hatscheck</i> , Syndikus der Aeltesten der Kaufmannschaft, Magdeburg	153
V. Die holländische Flagge auf dem Rhein. Herr <i>Dr. H. Rentzsch</i> , General-Sekretär, Dresden-Blasewitz	159
VI. Kleine Mittheilungen	161
VII. Gabenverzeichniss für die Schiffer-Unterstützungskasse	165
VIII. Anlagen: 1. Verzeichniss der Mitglieder des Vorstandes und des Ausschusses vom Central-Verein	167
2. Der Verkehr auf den deutschen Wasserstrassen in den Jahren 1890/91 (betreffs Berlin auch für 1892). Nach amtlichen Unterlagen bearbeitet vom Schriftführer Hauptmann z. D. <i>Hilken</i>	171
3. Verzeichniss der Mitglieder des Central-Vereins	183
4. Mitglieder-Verzeichnisse der Zweigvereine: Braunschweig, Bremen, Breslau, Frankfurt a. M., Hamm i. W., Hannover, Königsberg i. Pr., Leipzig, Lübeck, Münster i. W., Rostock	189



Mittheilungen

Central-Vereins

Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt



Alle den Verein betreffenden **geschäftlichen** Sendungen (ausser Kassenangelegenheiten) werden

an den kommissarischen Schriftführer Herrn Hauptmann z. D. **Hilken**,
Berlin W., Potsdamerstr. 86 B. III

alle **Kassensachen**

an den Schatzmeister Herrn Kommerzienrath **E. Arnhold**

(in Firma Caesar Wollheim), Berlin W., Französischestr. 33,
erbeten.



I.	Bericht über die Hauptversammlung am 28. April 1893	108
II.	Gesellschaftsbericht über das Vereinsjahr 1892/93	110
III.	Die Satzungen des Central-Vereins nach den Beschlüssen der Hauptversammlung	151
IV.	Die Neuordnung der Binnenschifffahrts-Gesetzgebung	157
V.	Die holländische Frage auf dem Rhein	158
VI.	Keine Mittheilungen	161
VII.	Gabenverzeichnis für die Schiffen-Literaturausgaben	162
VIII.	Anlagen:	
1.	Verzeichnis der Mitglieder des Vorstandes und des Ausschusses vom Central-Verein	165
2.	Die Verträge auf den deutschen Wasserstraßen in den Jahren 1890/91	171
3.	Verzeichnis der Mitglieder des Central-Vereins	182
4.	Mitglieder-Verzeichnisse der Zweigvereine	183

Bericht über die Hauptversammlung

am
Mittwoch, den 26. April 1893.

Berlin, im Reichstags-Gebäude.

Anwesend die Herren: Professor Schlichting-Charlottenburg, Rechtsanwalt Dr. Alexander Katz - Berlin, Schriftleiter Beseke - Berlin, General-Sekretär Dr. Beumer-Düsseldorf, Schiffsrheder Fr. Enger-Schönebeck, Handelskammer-Sekretär Ernst H. Ficinus-Dessau, Schriftsteller S. Frei-Berlin, Ingenieur Fritz Geck-Hannover, Regierungs-Baumeister Gerlach-Berlin, Rentner Georg H. Gerson - Berlin, Handelskammer-Sekretär Bergrath Gothein-Breslau, Handelskammer-Sekretär Dr. Gütschow-Hamburg, Schriftleiter Hager-Berlin, Handelskammer-Syndikus Dr. Hatschek - Magdeburg, Stadtverordneter und Kaufmann Heilmann-Berlin, Hauptmann z. D. Hilken-Berlin, Kaufmann A. Kisker-Lippstadt, Senator Dr. Klügmann-Lübeck, Major a. D. Kurs - Berlin, Amtsgerichtsrath Letocha, Mitglied des Reichstags, Steglitz, Bürgermeister Lichtenberg - Linden-Hannover, C. Massen, Mitglied der Handelskammer Crefeld-Uerdingen, B. Masing, Direktor der „Kette“, Dresden, Kaufmann Emil Meyer-Berlin, Geheimer Baurath a. D. Michaelis-Merseburg, Kaufmann Guido Müller, Mitglied der Handelskammer Halle a. S., Regierungs- und Baurath a. D. Opel - Berlin, Dr. Rentzsch-Dresden-Blasewitz, Direktor Ossian Richter-Wallwitzhafen, Regierungs-Baumeister Roloff-Berlin, Wirklicher Geh. Ober-Regierungsrath Dr. Rösing - Berlin, Schiffsrheder Fr. Rothenbücher-Berlin, Dr. phil. O. Riess-Berlin, Gottward Sachsenberg - Rosslau a. E., Archivrath Dr. Sattler-Berlin, Hauptmann a. D. Schimmelpfennig-Königshütte O. S., Schifferältester Schmidt-Berlin, Geheimer Kommerzienrath Schoeller, Mitglied des Abgeordnetenhauses,

Breslau, Schifferältester Fr. C. Schultze-Berlin, Geheimer Regierungsrath a. D. Schwabe-Charlottenburg, Verlagsbuchhändler Siemenroth-Berlin, Regierungsrath Dr. v. Studnitz-Berlin, Wasser - Bauinspektor Tolkmitt - Köpenick, Generalsekretär Dr. Voltz-Kattowitz, Handelskammer-Syndikus Dr. Vosberg - Rekow - Braunschweig, Schifffahrts-Direktor Wanckel-Schönebeck, Direktor Wegener-Berlin, Regierungs- und Baurath Wernekinck - Berlin, Direktor Eduard Wernick-Berlin, Kaufmann Heinrich Werther, Mitglied der Handelskammer Halle a. S., Rentner Gust. Wiesener - Berlin.

Entschuldigt fehlten die Herren: Kommerzienrath Arnhold-Berlin, Graf von Arnim-Schlagenthin-Berlin, Rechtsanwalt Dr. Baumert-Spandau, Stadt- und Handelskammer-Sekretär Boedicker-Hanau, Mitglied des Herrenhauses von Bredow-Senzke auf Senzke bei Paulinenaue, Regierungs-Baumeister Contag - Wilmersdorf, Kommerzienrath Friedenthal-Berlin, Postdirektor a. D. Gehm-Berlin, Dr. Goecke-Bonn a. Rh., Rentner Fr. Ed. Grosse-Berlin, Baumeister und Schiffsbau-Ingenieur Kampffmeyer-Berlin, Rich. Müller-Kalkwerk Eberswalde, Baumeister von der Sandt-Lauenburg a. E., Mitglied des Aeltesten-Kollegiums der Kaufmannschaft Ed. Schlicke-Berlin, Ingenieur Schroedter-Düsseldorf, Syndikus der Handelskammer Siewert-Halberstadt, Kommerzienrath Später-Coblenz, Kapitän zur See a. D. Stenzel-Berlin, Schifffahrts- und Eisenbahn-Direktor Ströhler - Berlin, Oberbürgermeister Struckmann - Hildesheim, Kaufmann Georg Sükey - Berlin, Wasserbau - Inspektor Sympher - Holtenau b. Kiel, Rittergutsbesitzer Tölke - Dom. Lipsa b. Ruhland O. L.

Tages-Ordnung:

1. Eröffnung der Sitzung. Ansprache des Vorsitzenden.
2. Bericht über das abgelaufene Geschäftsjahr. Der Schriftführer.
3. Bericht über das Kassenwesen. Herr Stadtverordneter Heilmann.
4. Wahl der Rechnungsprüfer für 1893.
5. Beschlussfassung über den vom Ausschuss angenommenen Satzungs-Entwurf.
6. Wahl des Ausschusses.
7. Die Neuregelung der Binnenschifffahrts-Gesetzgebung. Herr Dr. Hatschek - Magdeburg.
8. Die holländische Flagge auf dem Rhein. Herr Dr. H. Rentzsch - Dresden-Blasewitz.
9. Ueber Eigenthumsbeschränkungen zu Gunsten der Binnenschifffahrt. Herr Graf von Arnim-Schlagenthin.

Die Sitzung wurde um 7¹/₄ Uhr vom Vorsitzenden **Prof. J. Schlichting** mit folgender Ansprache eröffnet:

Hochgeehrte Versammlung! Die heutige Generalversammlung, zu der ich Sie Alle, Namens des Vorstandes willkommen zu heissen, die Ehre habe, schliesst unsere bisherige 24-jährige Vereinsthätigkeit ab. Mit Befriedigung können wir auf dieselbe zurückblicken, denn ihre Wirksamkeit hat Erfolge erreicht, die in dem zeitigen Aufschwunge der Binnenschifffahrt zu Tage treten. Mehr und mehr ist die Erkenntniss, dass im Getriebe des zeitigen Verkehrswesens die Binnenschifffahrt unentbehrlich ist, und dass sie im wirthschaftlichen Wettkampf der Gegenwart und Zukunft ein wirksames Mittel zur Hebung unserer nationalen Wohlfahrt bildet, in die breiten Schichten des Volks gedrungen. Lediglich dem Umstande, dass es gelungen ist, dieser Erkenntniss Bahn zu brechen, haben wir es zu danken, dass nunmehr in zahlreichen Gauen Deutschlands die Verbesserung vorhandener und die Herstellung neuer Wasserstrassen theils im Werk, theils in Vorbereitung begriffen ist.

Halten wir eine Umschau, so treten uns in den Flüssen erhebliche Fortschritte der Regulirungen entgegen, die bei methodischer Fortführung der Arbeiten zum Endziel — Herstellung der erreichbaren Schiffbarkeit — führen werden. In dieser Beziehung ist es mit grossem Dank zu begrüessen, dass der preussische Herr Finanzminister für den nächsten Etat die Bereitstellung von Mitteln zur weiteren Vertiefung der Elbe in Aussicht gestellt und dass die Regierung in Elsass-Lothringen den Entschluss gefasst hat, einen grösseren Versuch zur Vermehrung der Schiffbarkeit des Oberrheins anzustellen. So ist denn Aussicht vorhanden, in der Elbe eine natürliche Wasserstrasse ersten Ranges und im Oberrhein eine leistungsfähige Verkehrsstrasse zur wirthschaftlichen Verbindung der Reichslande mit dem übrigen Deutschland zu erhalten. Erfreulich sind ferner die Fortschritte auf dem Gebiete der Flusskanalisirungen in der oberen Oder, in der Fulda und, in Verlängerung der Schleusen des Mains auf der Strecke unterhalb Frankfurt, sowie die Förderung der Vorarbeiten, welche Weiterführung der Mainkanalisation bis Hanau und die Ausführung der Kanalisation der Mosel, Lippe und Ruhr zum Gegenstande haben.

Weiter sind hervorzuheben die Fortschritte auf dem Gebiete des Kanalbaues. Im Nordostseekanal steht die Eröffnung der Strecke Kiel-Rendsburg in kurzer Zeit, die Eröffnung des ganzen Kanals im Sommer 1895 in Aussicht. Im Werke ist der Bau des Dortmund-Ems-Kanals, nachdem nunmehr die Aende-

rungen in der Linienführung und in den Abmessungen des Querprofils zum Abschluss gebracht worden sind. Ausserdem zählt noch zu den Kanalbau-Ausführungen die Vertiefung der Kanäle in Elsass-Lothringen.

Zu den Kanalprojekten, die bis zur nahe bevorstehenden Ausführung gediehen sind, gehört das Elbe-Trave-Kanalprojekt. Eine Vorlage zum Bau dieses Kanals an den preussischen Landtag zur Bewilligung eines Beitrags von etwa ein Drittel der Baukosten soll noch in dieser Session zu erwarten sein, nachdem der Kreis Herzogthum Lauenburg durch Bewilligung seines Beitrags die Vorbedingung für Beantragung des preussischen Beitrags erfüllt hat, während zwei Drittel der Baukosten auf den Staat Lübeck entfallen.

Noch im Projektstadium befindlich ist dasjenige des Rhein-Weser-Elbe-Kanals, an dessen Ausführung sich bekanntlich wegen der wirthschaftlichen Erfolge auf dem Gebiete des Verkehrs mit Recht so grosse Hoffnungen knüpfen. Dank der energischen Förderung des Unternehmens durch die Staatsregierung und Dank der erfolgten Aufbringung der Kosten für die Vorarbeiten durch die Betheiligten sind diese Arbeiten dem Abschlusse nicht mehr fern.

Dazu tritt nun noch eine grosse Zahl von in Bearbeitung begriffenen Kanalprojekten, auf die heute nicht näher eingegangen werden soll. Aber auch diese zeigen, dass die Bestrebungen nach weiterer Entwicklung der Binnenschifffahrt in stetem Fluss sind, während das schon Erreichte uns mit der Hoffnung erfüllt, dass es bei fortgesetzter Arbeit mit der Zeit gelingen werde, über ganz Deutschland ein ausreichendes Netz leistungsfähiger Wasserstrassen auszubreiten. Diese Hoffnung hat neue Nahrung erhalten durch die Bewegung, welche sich nunmehr auch in Süddeutschland durch Gründung des Vereins für Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt in Bayern Dank dem hochherzigen Eintreten Seiner Königlichen Hoheit des Prinzen Ludwig von Bayern für Herstellung einer leistungsfähigen Main-Donau-Wasserstrasse geltend gemacht hat. Hochderselbe hat in der letzten Sitzung dieses Vereins in München am 26. März in längerem Vortrage die Aufgaben des Vereins erörtert und dabei ein Arbeitsprogramm für denselben niedergelegt, welches von klarem Blick für die wirthschaftlichen Bedürfnisse Deutschlands und von umfassender Sachkenntniss zeugt. In dieser Sitzung hatte Ihr Vorsitzender die Ehre, den Central-Verein zu vertreten und vorher schon von seiner Königlichen Hoheit in längerer Audienz empfangen zu werden, in welcher die Entwicklung des deutschen Wasserstrassennetzes den Gegenstand der Unterredung bildete.

Nach diesen, unsere heutigen Verhandlungen ein-

leitenden Bemerkungen kann ich bezüglich der Vereinsthätigkeit des abgelaufenen Jahres auf den nachfolgenden Geschäftsbericht des Herrn Schriftführers verweisen, aus welchem Sie entnehmen werden, dass Ausschuss und Vorstand nach Kräften bemüht gewesen sind, den Aufgaben des Vereins, dessen Wirkungskreis sich von Jahr zu Jahr mehr und mehr ausbreitet, gerecht zu werden und Erfolge zu erringen. Solche werden wir, wie bisher, so auch fernerhin erreichen durch harmonisches Zusammenwirken aller Vereinsorgane und durch Erhaltung der Ueberzeugung aller Vereinsmitglieder, dass ihre Arbeit der Allgemeinheit Nutzen bringt. Lassen Sie uns in diesem Geiste weiterwirken! (Lebhafter Beifall.)

Ich habe nunmehr noch die Freude — und Sie Alle werden solche theilen — der Versammlung mitzuthellen, dass sich vor wenigen Tagen der **Kanal-Verein für das Herzogthum Braunschweig** und der **Bremer Kanal-Verein** (letzterer mit fast 600 Mitgliedern) dem Central-Verein als Zweigvereine angeschlossen haben. (Bravo.)

Somit sind denn 10 Zweigvereine mit uns zu gemeinsamem Wirken vereinigt.*)

*) Siehe unter Nachtrag, Seite 146, Näheres über den Mitgliederbestand.

Zu Punkt 3 der Tagesordnung:

Bericht über das abgelaufene Geschäftsjahr

erhält hierauf der Schriftführer das Wort.

Hauptmann z. D. **Hilken** verwies zunächst auf die den Anwesenden in Abdrücken vorliegenden **Eingänge an Drucksachen**, sowie auf die ausgestellte **In-schrift-Tafel**, welche eine Kopie der für die **Weltausstellung in Chicago** bestimmten Tafel darstellt. Letztere wird bei den vom Central-Verein ausgestellten Veröffentlichungen in geeigneter Weise aufgehängt werden, um solche in der Ausstellung dadurch zu kennzeichnen.*)

Die sämtlichen Veröffentlichungen des Vereins aus den Jahren 1869 bis 1892 sind in 7 Bänden gebunden und mit dazu aufgestelltem Register durch Vermittelung des Herrn Reichskommissars nach Chicago gesandt. Sie werden zusammen mit den Sympher-Maschke'schen beiden Karten der Wasserstrassen Deutschlands und des Verkehrs auf diesen auch jenseits des Ozeans Kenntniss geben von dem segensreichen Wirken des Central-Vereins und seiner Zweigvereine in Deutschland.

*) Ein Abdruck der Tafel, welche eine Grösse von 34 zu 49 cm hat, folgt hierunter:

Central Association for promoting River and Canal Navigation in Germany.

Publications from 1869 till 1892.

7 Volumes with Index.

Head Office in Berlin:

First President: J. Schlichting, Professor in the Royal Technical Academy at Charlottenburg.

Branch Associations:

Königsberg for Eastern Prussia,
Breslau for Silesia,
Münster for Western Germany,
Hamm for Westphalia,
Hanover for Lower Saxony,
Frankfort on the Main for South-western Germany,
Rostock for Mecklenburg,
Bremen,
Lubeck,
Brunsvie.

Central-Verein für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt.

Veröffentlichungen von 1869—1892.

7 Bände mit Register.

Sitz in Berlin:

1. Vorsitzender: J. Schlichting, Ordentl. Professor an der Königl. Technischen Hochschule zu Charlottenburg.

Zweigvereine:

Königsberg für Ostpreussen,
Breslau für Schlesien,
Münster für Westdeutschland,
Hamm für Westfalen,
Hannover für Niedersachsen,
Frankfurt a. Main für Südwest-Deutschland,
Rostock für Mecklenburg,
Bremen,
Lübeck,
Braunschweig.

Sociedad Central

para la
promoción de la navegación por los ríos
y canales de Alemania.

Publicaciones desde 1869 á 1892.

7 tomos con indice.

Domicilio en Berlin:

Primer Presidente: J. Schlichting, profesor á la Real Academia Politécnica en Charlottenburgo (cerca de Berlin).

Sociedades sucursales:

Koenigsberg para Prusia oriental,
Breslau para Silesia,
Muenster para Alemania occidental,
Hamm para Westfalia,
Hannover para Sajonia inferior,
Francfort del Mein para Alemania del Sudo-este,
Rostock para Mecklenburgo,
Brema,
Luebeck,
Brunswiek.

Einschliesslich bis zum 20. Mai sind folgende

Eingänge an Drucksachen

zu verzeichnen:

1. Zeitschriften:*)

Das Schiff

- No. 677. Guter Rath für Schiffer und Schiffsleute.
 No. 678. Führer auf den deutschen Schifffahrtsstrassen.
 No. 679. Aus dem bayerischen Verein zur Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt. Eine Neuerung im Bau von Binnenschiffen. Die Grenzen zwischen Binnen- und Seeschifffahrt.
 No. 680. Die elektrischen Böte. Der neue Hafen in Altona.
 No. 681. Zur Lage der Binnenschifffahrt. Das Elbe-Trave-Kanal-Projekt. In Sachen der Erhöhung der Schifffahrtsabgaben auf den märkischen Wasserstrassen (Eingabe der Handelskammer Breslau).
 No. 682. Zur Schiffbarmachung der Aller. I. Schiffschrauben mit verstellbaren Flügeln. Der neue Fischereihafen auf Hela.
 No. 683. Zur Schiffbarmachung der Aller. II. Vom Nord-Ostsee-Kanal.
 No. 684. Der Mittelland-Kanal und der Binnenverkehr. — Oesterreichs Elbe- und Moldau-Verkehr. Geschichte der Kanalverbindung zwischen Nord- und Ostsee. Die Schiffbau-Industrie Englands.

Danubius

- No. 12. Süddeutscher Donauverein, Sitzung vom 14. März.
 No. 13. Ein Gedenktag der deutschen Schifffahrt. Ansprache des Prinzen Ludwig im Verein für Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt in Bayern am 26. März 1893.
 No. 14. Die Zeitströmung für die Wasserstrassen.
 No. 15. Die Arbeiten am Kanal von Dortmund nach den Emshäfen.
 No. 16. Wettbewerb-Entwürfe für ein Segel- oder Lastschiff etc.
 No. 16 u. 17. Denkschrift über den Donau-Moldau-Elbe-Kanal von J. Kaftan.
 No. 17. Die Elbeschifffahrt in Oesterreich im Jahre 1892. — General-Versammlung des Donau-Vereins am 18. April 1893.
 No. 18 u. 19. Bericht über den V. Intern. Binnensch.-Kongress in Paris 1892, I/II. Von Goldschmidt.

- No. 19. Ueber den gegenwärtigen Stand der Donau-Oder- und Donau-Elbe-Kanalfrage. Prof. Oelwein.

Gewerbefreund

No. 14.

Tiefbau

- No. 12 u. 13. Wasserkraft des Loheflusses. Das Modell der Schleuse zu Holtzenau.
 No. 14, 15 u. 16. Die Strassen der Weltstadt Chicago.
 No. 17. Ein amtlicher Führer auf den deutschen Wasserstrassen.
 No. 18 u. 19. Die Schifffahrtsstrasse von Leipzig nach der Elbe. I/II. Baumstr. Contag.

Fränkischer Kurier

- No. 146, 155, 176 u. 184, betr. bayerische Binnenschifffahrt.
 No. 154. Die Wasserwege nach Paris.

Magdeburger Zeitung

- No. 173. Eröffnung des neuen Hafens in Magdeburg.

Ostfriesische Zeitung

- No. 82 u. 84. Hafengebühren in Emden.

Deutsche Bauzeitung

- No. 27. Stand der Vorarbeiten für den Mittellandkanal (Vortrag des Baurath Messerschmidt am 24. November 1892 im Central-Verein).
 No. 28. Die Umbauten des Mühlendamms in Berlin, F. Eiselen.

2. Berichte von Handelskammern:

Magdeburg. Sitzung vom 8. März und 12. April, Elbe-Trave-Kanal, Donau-Elbe-Kanal. Petition an den Reichstag: betr. Abänderung des § 15 Abs. 2b des Gesetzes, betr. die Bekämpfung gemeingefährlicher Krankheiten (siehe Sitzungsbericht S. 137 u. f.)

Halberstadt. Handels- und Industrie-Zeitung No. 43 bis 45 für März bis Mai.

Braunschweig. Monatsschrift für Handel und Industrie, März-Heft.

Frankfurt a. M. Jahresbericht für 1892. Mittheilungen No. 5.

Würzburg. Sitzung vom 17. März.

3. Mittheilungen von Vereinen:

Deutsche Elbschifffahrts-Gesellschaft Kette, Dresden. Geschäftsbericht über das Betriebsjahr 1892.

Aktiengesellschaft für Schlepsschifffahrt auf dem Neckar. Heilbronn. Jahresbericht für 1892.

Gehe & Co. Handelsbericht. April 1893.

Providentia. Frankfurt a. M. Nachträge VII und VIII zum Rheinschiffs-Register.

Verein Berliner Kaufleute und Industrieller: Jahresbericht für das Etatsjahr 1892—1893.

*) Nur die ein weiteres Interesse beanspruchenden Aufsätze sind angegeben.

4. Geschenke:

Der V. Internationale Binnenschiffahrts-Kongress zu Paris. Paul Klunzinger, Wien. Vom Verfasser. New Yorker Staatszeitung. Weltausstellung in Chicago. Von H. G. Hilken, Baltimore.

Uebergehend zu dem eigentlichen **Geschäftsbericht** entwarf Hauptmann Hilken zunächst ein Bild von dem äusseren Leben des Vereins in 1892/93.

Dem in so erfreulicher Weise verlaufenen **Verbandstag** des Central-Vereins mit den nordwestdeutschen und westlichen Zweigvereinen am 28. Mai 1892 zu **Hannover** und den sich daran anschliessenden Ausflügen nach Minden und Bückeburg etc. am 29. und 30. Mai 1892 folgte die Theilnahme von mehr als 70 Vereinsmitgliedern am **V. Internationalen Binnenschiffahrts-Kongress zu Paris** in der Zeit vom 20. bis 31. Juli 1892 mit Ausflügen vor- und nachher nach dem Nord-Departement bzw. Lyon und dem Besuch von Havre und Rouen während des Kongresses am 23. und 24. Juli.

Am 28. September 1892 fand die erste der Ausschusssitzungen statt, welche dann allmonatlich in regelmässiger Weise abgehalten wurden (im März zwei).

Bei der Gründung des **Vereins zur Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt in Bayern** am 6. November 1892 war der Central-Verein amtlich und durch mehrere Ausschussmitglieder vertreten, — ebenso bei der Hauptversammlung des bayerischen Vereins am 26. März 1893. Einer Einladung zu der am 4. August stattgehabten Eröffnung des **Merve-kanals** hatte leider wegen Behinderung der Vorstandsmitglieder nicht Folge geleistet werden können.

Hauptmann Hilken erläuterte dann eingehend die **Thätigkeit des Ausschusses und des Vorstandes** im Verlaufe des letzten Winters; er besprach die geschäftliche Behandlung der zur Erörterung gelangten wichtigen Fragen, sowie den Inhalt und Erfolg der an die höheren Staatsbehörden gemachten Eingaben.

Ueber den Stand der Arbeiten der Kommission zur Berathung eines Entwurfs von Vorschriften für den Bau von Flussfahrzeugen erstattete auf Ansuchen der Vorsitzende dieser Kommission, Major a. D. Kurs, einen bezüglichen Bericht.*)

Redner gab sodann eine Uebersicht über die Bewegung innerhalb des Mitgliederkreises und verbreitete sich zum Schluss über den Gang der Verhandlungen, betreffend die Aenderung der Satzungen, dabei betonend, dass es nunmehr gelungen sei, mit den sechs bisherigen Zweigvereinen sich auf einen gemeinsamen festen Boden zu stellen und auf dieser Grundlage vier weitere Zweigvereine neu zu gewinnen — nämlich die

von Königsberg, Hamm, Braunschweig und Bremen —, weitere Anschlüsse ständen in Aussicht.

Ausserdem sind zwei Magistrate (Hildesheim und Wesel), vier Schiffer-Vereine, acht wirthschaftliche Vereine bzw. Aktien-Gesellschaften — darunter der Norddeutsche Lloyd in Bremen (dessen Beitrittserklärung erfreulicherweise gerade heute eingegangen) — und 68 Einzelmitglieder dem Central-Verein hinzugetreten, während nur 4 Mitglieder austraten (18 Mitglieder wurden dem Verein durch den Tod entrissen).

In hohem Grade bedeutsam wie ehrend für den Central-Verein sei endlich die im laufenden Jahre erfolgte Annahme der Ehrenmitgliedschaft durch Seine Königliche Hoheit den Prinzen Ludwig von Bayern.

Es sei somit der Verlauf des Vereinsjahres auch in Bezug auf Vermehrung der Zahl der Mitglieder als ein durchaus erfreulicher zu bezeichnen und für die Folge alle Aussicht vorhanden, dass es bei diesem Fortschritt bleiben werde.**)

Auf dem **internationalen Binnenschiffahrts-Kongress zu Chicago** werde der Central-Verein voraussichtlich durch Herrn Bürgermeister Lichtenberg-Linden vertreten sein, auch sei der Verein, wie schon bemerkt, an der **Ausstellung** selbst betheilig.

Mit dem Hinweis auf die den Anwesenden im Abdruck vorliegende Statistik des **Verkehrs auf den deutschen Wasserstrassen in den Jahren 1890/91***)** (betreffs Berlin auch für 1892), welcher für 1891 leider in den meisten Zahlen einen Rückgang gegen die Vorjahre zeige, beendete Redner seine geschäftlichen Mittheilungen.

Der **Vorsitzende** hebt gleich dem Vorredner hervor, dass auf allen geschäftlichen Gebieten innerhalb des Vereins — namentlich in den Kommissionen — eine rege Thätigkeit im letzten Jahre entwickelt worden sei und giebt dem Dank an alle Betheiligten Ausdruck.

Zum geschäftlichen Theil der Verhandlungen erhielt demnächst Bergrath **Gothein**, Syndikus der Handelskammer in *Breslau*, das Wort.

Redner lenkt die Aufmerksamkeit der Versammlung auf das Reichs-Seuchengesetz bzw. auf den Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Bekämpfung gemeingefährlicher Krankheiten und führt aus, dass solches einige der Binnenschiffahrt ganz entschieden schädliche Bestimmungen enthalte. Namentlich sei das mit § 15 der Fall durch die Anordnung in Abs. 2b, dass die Behörde in verseuchten Gegenden befugt sein solle, die Schiffahrt und Flösserei auf bestimmte

*) Siehe Geschäftsbericht unter II Seite 147.

**) Siehe Anlage 2.

*) Siehe Geschäftsbericht Seite 148.

Tageszeiten zu beschränken. Dadurch werde die Schifffahrt schwer in der Ausübung ihres Gewerbes geschädigt. Wenn eine zwingende Nothwendigkeit vorläge, wenn von einer Beschränkung des Binnenschifffahrtsverkehrs auf bestimmte Tageszeiten wirklich erreicht werden könnte, dass eine gemeingefährliche Krankheit nicht verbreitet würde, dann würde auch die Binnenschifffahrt diese schwere Last auf sich nehmen. Aber es müsse bestritten werden, dass man durch eine solche Massregel irgend einen wesentlichen Nutzen erzielen könnte; im Gegentheil sei anzunehmen, dass, wenn ein Schiffer des Nachts nicht fahren dürfe — also anlegen müsse —, er dann das nächste Wirthshaus aufsuchen würde, wo er mit anderen Menschen erst recht in Berührung komme und also den ihm oder seiner Familie etwa anhaftenden Krankheitskeim unzweifelhaft verschleppen werde. Ebenso sei am Tage die Folge einer Sperre, dass sich die Schiffe in ganz ausserordentlicher Menge an den Schleusen und Kontrolstationen sammeln würden und lange warten müssten, bis sie durchgeschleust bezw. untersucht oder desinfiziert seien. Dann gingen die Schiffer ebenfalls ans Land, vermischten sich mindestens untereinander oder mit Bekannten und übertrügen so die Krankheitskeime wiederum viel leichter, als wenn sie ungehindert fahren könnten. Die im Abs. 2b des § 15 vorgesehene Maassregel sei daher mindestens von zweifelhaftem hygienischen Werthe, und nun vergegenwärtige man sich ihre Wirkung auf Handel und Verkehr. Es würden dadurch Störungen im Binnenschifffahrtsbetriebe hervorgerufen werden, die dessen ganze Rentabilität vernichteten — anderer Schäden nicht zu gedenken. So könnte z. B. die Versorgung der Ortschaften mit Lebensmitteln in Frage gestellt werden u. a. m.; es würde ein so bedeutender Schaden eintreten, dass demgegenüber die für diese Verfügung des Gesetzes angeführte Begründung: „es fehle an Aufsichtspersonal“ durchaus hinfällig sei. — Wenn die Reichsregierung aus hygienischen Gründen eine Kontrolle für nothwendig halte, dann müsse auch das erforderliche Personal angestellt werden, um diese Kontrolle durchführen zu können, ohne die Schifffahrt zu behindern. Redner hält die Sache von so weittragender Bedeutung, dass der Central-Verein dazu Stellung nehmen müsse, und bittet daher, die Versammlung möge den Vorstand ersuchen, möglichst bald gegen diese Bestimmung des § 15 beim Reichstage vorstellig zu werden. (Zustimmung.)

Der **Vorsitzende** eröffnet die Erörterung über den Gegenstand mit dem Hinweis auf die Wichtigkeit der Frage für Schifffahrt und Handel. Erwägungen betreffs des Reichsseuchengesetzes im Vorstand und

Ausschuss hätten zu dem Beschluss vom 22. März geführt, die Stellungnahme so lange zu vertagen, bis der betr. Entwurf im Reichstage zur Verhandlung stehe. Dies sei nunmehr der Fall und daher sei es gerade jetzt an der Zeit, der geschehenen Anregung Folge zu geben und unter Umständen die Gründe, welche gegen diese Bestimmung, des im Allgemeinen als zweckentsprechend anzusehenden Gesetzentwurfs vorliegen, zur Kenntniss der maassgebenden Stellen zu bringen.

Bei der nun folgenden Erörterung traten die Herren Schiffseigner **Enger-Schönebeck a. E.** und Direktor **Wegener-Berlin** vereint lebhaft dafür ein, dass dem Antrage Gothein Folge gegeben werde und legten die Schäden dar, welche aus dem Abs. 2b des § 15 des Gesetzentwurfs für die Schifffahrt erwachsen könnten. Ersterer weist insbesondere auf die schlimmen Erfahrungen hin, welche man im vorigen Jahre auf der Elbe durch die Anhäufung der Schiffe an gewissen Stellen gemacht habe. Es sei vorgekommen, dass zu 40 bereits liegenden Kähnen noch weitere 50 an derselben Stelle angehalten seien und zwar ohne jede Noth. Wiederholt betonen beide Redner, dass der Schifferstand sich gerne jeder gesundheitlich für nothwendig erachteten Kontrol-Maassregel unterwerfen würde, aber es müsse dafür gesorgt werden, dass genug Personal vorhanden sei, die Kontrolle rechtzeitig auszuüben bezw. die Desinfektions-Maassregeln auszuführen.

Rechtsanwalt **Dr. Paul Alexander Katz-Berlin** glaubt, dass die Worte „zu bestimmten Tageszeiten“ im Entwurf darauf zurückzuführen seien, dass die Schifffahrt vorwiegend in den Monaten betrieben wird, in welchen die Sonne früh auf- und spät untergeht, so dass von 2 oder 3 Uhr Morgens an die Schifffahrt bei Tageslicht betrieben werden kann. Es scheine hier also wohl die Absicht zu sein, die Schifffahrt event. auf gewisse Stunden, an denen die Sonne am Himmel steht, beschränken zu können. Es würde daher vielleicht ein bestimmter Vorschlag Nutzen bringen, sofern der Central-Verein solchen durch einen Beschluss zu dem seinigen mache.

Redner glaubt, dass es vielleicht angängig sei, wenn die Schifffahrt im Nothfall auf die Tagesstunden von 6—6 beschränkt werden könnte, so dass immerhin dieser Zeitraum für die Schifffahrt unter allen Umständen frei bleiben müsste.

Selbstredend solle damit nicht gesagt sein, die Schifffahrt prinzipiell auf diese Stunden einzuschränken, vielmehr nur für die Ausnahmefälle, einer noch weitergehenden Anwendung des Abs. 2b vom § 15 a. a. O. durch die Behörden vorgebeugt werden.

Bergrath *Gothein-Breslau* bemerkt dagegen, dass der Binnenschiffahrtsbetrieb sich nicht auf den Tag beschränken lasse, da er nicht allein in Sommerzeiten, sondern auf dem Rheine und den andern grossen Strömen das ganze Jahr hindurch stattfindet.

Redner verliest sodann seinen in Form einer Eingabe an den Reichstag gefassten Antrag, welcher nach vorheriger Begründung*) die Bitte ausspricht, dem Abs. 2b des § 15 a. a. O. die Genehmigung zu versagen.**)

Dr. Alexander Katz-Berlin möchte von einem so weitgehenden Antrage abrathen. Die Gründe, die diesem Gesetzes-Vorschlage zu Grunde liegen, seien hier nicht alle erörterungsfähig. Soweit die Hygiene in Frage komme, könnte in dieser Versammlung nicht beurtheilt werden, ob durch diesen Gesetzesvorschlag Gefahren verhütet oder herbeigeführt werden. Selbstredend würde Keiner wollen, dass hygienische Rücksichten bei Seite gesetzt würden, ebenso wenig wolle man die Binnenschiffahrt unnöthig belasten; das müsse man aber doch anerkennen, dass im vorigen Jahr ausserhalb Hamburgs die meisten Fälle von Choleraerkrankungen gerade im Wasserverkehr vorgekommen seien und da das der Fall sei, so ergäbe sich als dringend nothwendig, dass die Binnenschiffahrt in Pestzeiten der ärztlichen Kontrolle bedürfe. Nun wäre es möglich bezw. zu erstreben, dass die Kontrolle so ausgeübt würde, dass die Schiffahrt dabei möglichst unbeschränkt bleibe, der grösste Theil der Arbeitszeit also nicht beeinträchtigt werde; das würde wohl schon genügen. Die Fälle, die zu Beschwerden Veranlassung gegeben, seien darauf zurückzuführen, dass wir eine bestimmte Art der Ausübung der Kontrolle voriges Jahr nicht gehabt hätten. Wenn wir diese erst haben, dann würden solche Fälle sich auch viel weniger ereignen.

Bergrath *Gothein-Breslau* bemerkte, dass sein Antrag in keiner Weise dahin ziele, die Frage aufzuwerfen, ob eine Kontrolle nöthig sei und inwieweit — er sei im Gegentheil für den Paragraphen, welcher die Kontrolle vorsieht, durchaus eingetreten. Die Kontrolle müsse da sein, weil sie nothwendig sei. Etwas Sachverständiger auf dem Gebiete der Hygiene sei ein Jeder, der mit den betr. polizeilichen Maassregeln zu thun gehabt habe.

Schiffseigner *Engers-Schönebeck* hebt nochmals hervor, dass die Schiffer sich jede Kontrolle gefallen lassen würden, wenn solche nur nicht einen unnöthigen

Zeitaufwand zur Folge hätte, der das Geschäft und das Gewerbe schädige. Er bitte um Annahme des Antrages.

Wasserbauinspektor *Tollmitt-Köpenick* empfiehlt ebenfalls, den Antrag Gothein anzunehmen. Im vorigen Jahre seien bei der Cholera keine so weitgehenden Maassregeln getroffen worden, wie solche der Abs. 2b des § 15 a. a. O. in Aussicht stelle. Auf den märkischen Wasserstrassen sei die Schiffahrt nicht einen Augenblick verboten worden, nur an den dafür eingerichteten Kontrolstellen hätten die Schiffe nicht vorbeifahren dürfen ohne anzulegen und sich von dem betreffenden Arzt untersuchen zu lassen. Ein Anstauen der Schiffe sei daher nicht entstanden, sie hätten im Uebrigen auch bei Nacht fahren können.

Der *Vorsitzende* lässt nunmehr über den Antrag Gothein abstimmen. Derselbe wird mit grosser Mehrheit angenommen.

Zu einer geschäftlichen Bemerkung erhält demnächst das Wort Bürgermeister *Lichtenberg-Linden*, und bemerkt zu der vom Schriftführer gemachten Mittheilung, dass er in Aussicht gestellt habe, den Central-Verein auf dem Internationalen Binnenschiffahrts-Kongress in Chicago zu vertreten, er müsse doch an dieser Stelle erwähnen, dass es ihm nicht möglich sei, hierfür schon jetzt eine bindende Verpflichtung zu übernehmen; er habe aber die begründete Hoffnung, zur Zeit dieses Kongresses in Chicago zu sein, und würde es ihm dann eine Freude bereiten, den Central-Verein dort zu vertreten (Bravo!). Redner macht dann die erfreuliche Mittheilung, dass dem Niedersächsischen Verein der neugebildete Kanal-Verein in Hildesheim hinzugetreten und der Central-Verein also gewissermassen Grossvater geworden sei (Heiterkeit und lebhaftes Bravo!).

Der *Vorsitzende* dankt dem Herrn Bürgermeister Lichtenberg für seine Bereitwilligkeit, die Vertretung in Chicago zu übernehmen und giebt der Freude über den Beitritt des Kanal-Vereins Hildesheim in den Verband der dem Central-Verein zugehörigen Vereine Ausdruck.

Es wird sodann zu Punkt 3 der Tagesordnung Bericht über das Kassenwesen im Jahre 1892 übergegangen. Das Wort hierzu erhält Herr Stadtverordneter *Heilmann-Berlin*:

In Abwesenheit des auf Reisen befindlichen Herrn Kommerzienraths Friedenthal und zugleich auch in dessen Namen giebt Redner zunächst eine *Uebersicht*

*) Siehe oben S. 138.

**) Siehe Wortlaut der Eingabe Seite 146.

über das Kassenwesen in 1892 und wies im Einzelnen Folgendes nach:

Am 1. Januar 1892 betrug der Kassenbestand	M.	503,23
hierzu traten:		
Eingänge auf Verläge für die Feststellung der Binnenschiffahrts-Ordnung	"	2 830,—
Einnahme an Zinsen	"	482,85
Erlös für Drucksachen	"	99,50
Mitgliederbeiträge	"	8 675,—
	M.	12 590,58

dagegen sind ausgegeben für:

Broschüren u. Drucksachen	M.	4 765,35
Porti u. sonstige Ausgaben	"	2 225,95
Schriftführeramt u. Kassenverwaltung	"	2 925,—
Auslagen für Feststellung der Binnenschiffahrts-Ordnung	"	75,—
Kongress in Paris	"	1 518,02
Sitzung in Hannover am 28. Mai	"	362,—
Sitzung in Nürnberg am 6. November	"	206,60 = M. 12 077,92
verbleibt Bestand	M.	512,66

Das Vermögen des Vereins — bestehend in 11 000 M. 4proz. Reichsanleihe in Konsols — sei im Kassenjahre 1892 unverändert geblieben.

Die Buchungen und Beläge sind von beiden Herren Rechnungsprüfern einer genauen Durchsicht unterzogen, und ist die Richtigkeit der Kassenführung in der darüber aufgenommenen und dem Vorsitzenden vorliegenden Verhandlung anerkannt.

Redner beantragt daher seitens der Herren Rechnungsprüfer, dem Schatzmeister Herrn Kommerzienrath Arnhold für 1892 Entlastung zu ertheilen.

Redner führt dann ferner noch aus, dass die Finanzlage des Vereins im Allgemeinen nicht eine so günstige sei, wie es gewünscht werden müsse. Der namentlich in den letzten Jahren eingetretenen unabweisbaren Steigerung der Ausgaben gegenüber, habe die Vermehrung der Einnahmen nicht in genügender Weise entsprochen, und es sei nur mit Mühe gelungen, das nothwendige Gleichgewicht im Haushalt zu erhalten. Eine allmähliche Steigerung der Einnahmen sei daher um so mehr geboten, als, abgesehen von einzelnen Posten, eine wesentliche Verminderung der Ausgaben nicht zu erwarten sei, auch eine solche nicht zulässig erscheine, wolle man nicht Gefahr laufen, die Wirksamkeit des Central-Vereins abzuschwächen und

dadurch hemmend auf die Erreichung seiner Ziele zu wirken. Zwei Wege seien daher auch schon innerhalb des Ausschusses und vom Vorstande ins Auge gefasst, um eine Vermehrung der Einnahmen herbeizuführen; einmal die Erhöhung der Beiträge der Einzelmitglieder und zum anderen die Festsetzung bestimmter allgemeiner Leistungen der Zweigvereine und desgleichen fester Beiträge zu den Kosten der Veröffentlichungen auf Grund satzungsmässiger Bestimmungen.

Auch die Kommission zur Berathung etwaiger Satzungsveränderungen habe sich der Einsicht nicht verschlossen, dass auf dem vorbezeichneten Wege die erforderliche Abhilfe gesucht werden müsse und haben daher in dem nun zur Beschlussfassung vorliegenden Satzungsentwurf die §§ 20, 21, 22 und 26 einen dementsprechenden Wortlaut erhalten.

So geringfügig an sich auch die Erhöhung der Einzelbeiträge von 3 auf 5 M. und die Zahlung der Zweigvereine von 25 Pf. auf den Kopf ihrer Mitglieder erscheine und so verhältnissmässig klein auch die Gesammtergebnisse dieser Neuerungen sein werden, da sie nur eben hinreichen, um das Gleichgewicht im Vereinshaushalt zu sichern, so lägen doch gewichtige Gründe vor, nicht über diese Ansätze hinauszugehen. (Siehe darüber auch Geschäftsbericht.) Seitens der genannten Organe des Vereins habe man daher im Weiteren in Aussicht genommen, die Körperschaften und grossen wirtschaftlichen Gesellschaften, Vereine etc. — deren Mindestbeitrag auf dem bisherigen Ansatz von 30 M. belassen sei — um dessen freiwillige Erhöhung zu ersuchen, und ist der Meinung, dass bei dem regen Interesse gerade dieser Mitgliederklassen für die Binnenschiffahrt und deren bereits öfter erprobte Opferwilligkeit ein genügender finanzieller Erfolg dauernd erreicht werden wird (Zustimmung), so zwar, dass der Central-Verein zukünftig in der Lage sein wird, den von allen Seiten immer mehr an ihn herantretenden Ansprüchen voll auf Genüge zu leisten, ohne gezwungen zu sein, den geringen Bestand seines Vermögens zur Deckung nothwendiger Bedürfnisse herabmindern zu müssen. (Bravo!)

Der *Vorsitzende* schliesst sich den anerkennenden Worten des Herrn Rechnungsprüfers bezüglich der **musterhaften Kassenführung** an und bestätigt dessen Ausführungen über die finanzielle Lage des Vereins, welche den Vorstand schon wiederholt beschäftigt und zu den von Herrn Heilmann schon erörterten Vorschlägen zu Aenderungen der Satzungen u. s. w. geführt haben. — Bezüglich der Aufforderung an die Magistrate, Handelskammern etc. zur freiwilligen Erhöhung

ihrer Beiträge werde der Vorstand alsbald nach Inkrafttreten der neuen Satzungen Beschluss fassen. Es sei davon ein guter Erfolg wohl mit Bestimmtheit zu erwarten — eine Verringerung der Ausgaben sei ohne Schädigung der Vereinszwecke nicht angängig.

Er beantrage, dem Herrn Schatzmeister für seine Mühewaltung den Dank des Vereins auszusprechen und der Kasse für 1892 Entlastung zu ertheilen. (Zustimmung.)

Die Entlastung ist somit ertheilt!

Zu Punkt 4 der Tagesordnung:

Wahl der Rechnungsprüfer für 1893

beantragt der *Vorsitzende*, die Herren Kommerzienrath Friedenthal und Stadtverordneter Heilmann, unter dem Ausdruck des Dankes für ihre bisherige Thätigkeit, auch für dieses Jahr wiederzuwählen. (Zustimmung.)

Herr Stadtverordneter Heilmann nimmt die auf ihn gefallene Wahl an.

Den Punkt 5 der Tagesordnung:

Beschlussfassung über den vom Ausschuss angenommenen Satzungsentwurf

leitet der *Vorsitzende* mit einer Darlegung der Gründe ein, welche zur Abänderung der alten — seit 1869 bestanden — Statuten geführt haben. Bei aller Vortrefflichkeit der bisherigen Bestimmungen — welche sich insbesondere dadurch gekennzeichnet habe, dass man in den langen Jahren nur zweimal gezwungen gewesen sei, solche zur Entscheidung von Streitfragen anzurufen — habe sich doch mit der Zeit das dringende Bedürfniss herausgestellt, Aenderungen damit vorzunehmen. Dieserhalb sei Anfang des Winters eine Kommission zur Feststellung eines bezüglichen Entwurfs berufen worden, der nun nach mehrfacher Umarbeitung, ebensowohl die Zustimmung der Zweigvereine wie des Ausschusses gefunden habe und der Versammlung vorliege.

Ausser den bereits von Herrn Heilmann berührten finanziellen Fragen, in welche auch noch die Neuordnung des Verhältnisses zu dem seit dem Vorjahre besoldeten Schriftführer einzubeziehen sei, habe es sich vornehmlich um die Herstellung fester Grundlagen zur Schaffung eines gemeinsamen und gleichartigen Verbandes zwischen dem Central-Verein und seinen Zweigvereinen gehandelt. Die bisherigen Beziehungen haben sich zum Theil als nicht ausreichend erwiesen und waren auch zu verschiedenartige, als dass es möglich gewesen wäre, dauernd das allseitig

als erstrebenswerth erkannte gemeinsame Handeln auf jeden Fall zu gewährleisten. Das dankbar anzuerkennende Entgegenkommen der Zweigvereine und eine zweckmässige Beschränkung in Aufstellung bindender Vorschriften seitens der Satzungs-Aenderungs-Kommission haben in den vorliegenden Satzungen nunmehr Grundlagen geschaffen, welche ebensowohl ein gemeinsames Wirken aller Binnenschiffahrts-Vereine ermöglichen, wie sie andererseits den Zweigvereinen volle Selbstständigkeit in Erstrebung ihrer besonderen Ziele sichern. Es sei daher zu hoffen, dass der Satzungsentwurf wie im Ausschuss, so auch in der Hauptversammlung im Allgemeinen Billigung finden und endgiltig angenommen werde. Ob eine allgemeine Erörterung zunächst noch stattfinden solle, oder gleich in die Berathung der einzelnen Paragraphen einzutreten sei, möge die Versammlung entscheiden. —

Seitens des Vorstandes ist folgender Antrag zu dem Satzungsentwurf eingegangen:

„Die Worte in § 10 „sowie die Abänderung der Satzungen“ sind zu streichen!“

Begründung: Die Beibehaltung der Worte macht die Abänderung von Satzungsbestimmungen (selbst geringfügiger Art) nahezu undurchführbar, weil hierbei auf die Vertretung von einem Viertel aller Mitglieder nicht zu rechnen ist. —

Bei Annahme des Antrages wird künftig jede Satzungsänderung einfach der Bestimmung im ersten Satze des § 10 unterliegen. —

Die Versammlung beschliesst, in eine allgemeine Erörterung einzutreten, und nimmt zunächst das Wort:

Dr. H. Rentzsch, Dresden-Blasewitz.

Redner wendet sich gegen die Fassung des § 13 und beantragt diesen dahin abzuändern, dass der Schriftführer nach wie vor dem Vorstande mit Sitz und Stimme anzugehören habe. An der weiteren Erörterung des Gegenstandes betheiligen sich die Herren Major a. D. Kurs-Berlin, Bergrath Gothein-Breslau, Bürgermeister Lichtenberg-Linden, General-Sekretär Beumer-Düsseldorf und der *Vorsitzende*. Nachdem der Letztere festgestellt hat, dass sich kein Redner gegen den Antrag Rentzsch ausgesprochen hat, wird derselbe mit dem Zusatz, dass der Schriftführer gleich den anderen Vorstandsmitgliedern alljährlich (statt wie im Entwurf vorgesehen alle zwei Jahre) zu wählen sei, angenommen.

Der Antrag des Vorstandes betr. Abänderung des § 10 wird gleichfalls angenommen, mit dem Zusatz, dass für Abänderung der Satzungen nicht einfache, sondern zwei Drittel Mehrheit der Erschienenen erforderlich sein solle.

In der über § 7 — betreffend Abhaltung der Hauptversammlung — gepflogenen Erörterung wurde von Herrn Generalsekretär **Dr. Beumer-Düsseldorf** bemerkt, dass bezüglich Erledigung einer ausgedehnten und zum grössten Theil wichtigen Tagesordnung — wie solche eine Hauptversammlung wohl stets habe — gegen die späten Abendstunden Bedenken vorgebracht werden könnten, auch sei es für die Herren aus der Provinz nicht angenehm, nach der, meist mit den Frühzügen erfolgenden Ankunft den ganzen Tag sich in Berlin nutzlos aufhalten zu müssen, denn nicht jeder habe zugleich andere Geschäfte noch nebenbei oder in erster Linie zu erledigen.

Seitens des **Vorsitzenden** wurde dem entgegen ausgeführt, dass sich bis jetzt Anstände nicht ergeben hätten, welche ein Abweichen von der hergebrachten Gepflogenheit nahe gelegt. Letztere begründe sich in der Eigenart der geschäftlichen Verhältnisse in Berlin, welche für die meisten Mitglieder eine Inanspruchnahme bis 5 und 6 Uhr Nachmittags der Regel nach mit sich bringe und bedinge. Der Vorstand werde indessen die geschehene Anregung im Auge behalten und für nächstes Jahr dem Ausschuss rechtzeitig Gelegenheit geben, sich über eine etwaige Aenderung nach der einen oder anderen Richtung hin schlüssig zu machen.

Es wird sodann zur Feststellung kleiner, rein redaktioneller Aenderungen in den §§ 19 und 26 geschritten und erfolgt bei der Abstimmung über den gesammten Satzungsentwurf, demnächst dessen einstimmige Annahme, in der sich ergeben habenden Fassung. (Siehe Abdruck der neuen Satzungen unter III. Seite 151.)

Zu Punkt 6 der Tagesordnung:

Wahl des Ausschusses

bemerkt der **Vorsitzende**, dass die Wahl nunmehr nach den soeben durch Annahme der Satzungen in Kraft getretenen Bestimmungen erfolgen werde, weist sodann auf die der Versammlung unterbreiteten, im Abdruck vorgelegten Wahlvorschläge hin und bittet um die Nennung weiterer Namen, sofern aus der Versammlung noch Vorschläge zu machen sind.

Es erfolgen verschiedene Vorschläge, und werden die betreffenden Namen in die Listen eingetragen. Der **Vorsitzende** ersucht Herrn Emil Meyer in Gemeinschaft mit dem Schriftführer das Ergebniss der Wahlen festzustellen und schlägt vor, inzwischen zu Punkt 7 der Tagesordnung überzugehen. (Zustimmung.)

Zu dem Vortrage über:

Die Neuregelung der Binnenschiffahrts-Gesetzgebung

erhält Herr **Dr. Hatscheck**, Syndikus der Handelskammer in *Magdeburg*, das Wort.

Die Frage habe den Verein wiederholt beschäftigt, wie sie in interessirten Kreisen denn auch seit Jahren sozusagen auf der Tagesordnung stehe. Auch in den beiden Häusern des preussischen Landtags sei schon 1862 ein Gesetz über die Stromschiffahrt angeregt, fand aber damals (unter v. d. Heydt) nicht die Bestimmung der Regierung. Redner schildert die weiteren Schritte und Vorarbeiten, bis endlich „der Stein ins Rollen gekommen sei“ und im Reichsjustizamt im März d. J. eine Berathung von Grundzügen für einen bezüglichen Gesetzentwurf unter Zuziehung von Sachverständigen stattgefunden habe. Diese Grundzüge bezögen sich: 1. auf die Frage der Haftpflicht. — Die frühere schroffe Auffassung der „höheren Gewalt“ sei fallen gelassen und eine ins Einzelne gehende Aufzählung wie: Aufruhr, Plünderung, Wellenschlag etc. an ihre Stelle getreten. Das habe zwar auch seine Nachteile; doch müsse man zugeben, dass dadurch die ärgsten Härten beseitigt sind — 2. auf Festsetzungen über Ladung, Löschung, Liegegelder u. s. w., aber doch so, dass den bisherigen Ortsgebräuchen ein gewisser Spielraum bleibe — 3. Regelung der Havarie — 4. Anlegung eines Binnen-Schiffahrts-Registers, damit das Eigenthums-Recht gewahrt werde.

Bestimmungen über Schiffsverpfändung sowie über Schiffsversicherung, Personenbeförderung u. a. fehlen noch; sie sollen im bürgerlichen Gesetzbuch, das aber wohl noch 10 Jahre auf sich warten lassen wird, enthalten sein. Vortragender kommt zu dem Schlusse, dass trotz mancher Auslassungen kein wesentliches Gebiet in den „Grundzügen“ übersehen sei. Die Handhabung der ganzen Berathung im Reichsjustizamt sei in jeder Beziehung eine rühmenswerthe gewesen, namentlich sei mit besonderem Dank hervorzuheben, wie sehr der Dezerent für diese Angelegenheit im Reichsjustizamt, Herr Geh. Ober-Regierungsrath Hofmann — dem die Leitung der Verhandlungen im März übertragen gewesen sei — sich bemüht habe, allen Wünschen der Betheiligten nach Möglichkeit gerecht zu werden.

Es werde nunmehr auf Grund der Berathungen eine Umarbeitung der Grundzüge und dann die Vorlegung eines Gesetzentwurfes erfolgen, und zwar in nicht zu ferner Zeit, vielleicht bereits im kommenden Winter schon vor dem Reichstage. Dr. Hatscheck be-

antragt eine Beschlussfassung des Central-Vereins etwa des Inhalts, dass dieser in den Grundzügen eine Förderung des Binnenschiffahrtswesens anerkenne und einer baldigen Gesetzesvorlage mit freudiger Spannung und mit dem dringenden Wunsche entgegensehe, dass solche möglichst frühzeitig veröffentlicht werde. *) (Lebhafter Beifall.)

Der *Vorsitzende* spricht dem Redner, unter Hinweis auf den bereits kundgegebenen Beifall, den wärmsten Dank der Versammlung aus und theilt mit, dass der beantragte Beschluss ihm im Wortlaut vorläge — er bitte aber die Verlesung bis zum Beginn der Erörterungen über den so wichtigen und hochinteressanten Gegenstand aussetzen zu dürfen — die Erörterungen selbst aber, mit denen über den folgenden Gegenstand, der eng mit dem eben behandelten zusammenhänge, zu vereinigen (Zustimmung). Herr Dr. Rentzsch habe zwar in Anbetracht der schon sehr vorgerückten Stunde auf seinen Vortrag verzichten wollen, sich aber doch auf die dringende Bitte hin bereit finden lassen, in aller Kürze wenigstens die wichtigsten Punkte seines Themas zu besprechen. Vorher aber sei noch das Ergebniss der Wahlen zum Ausschuss, nach geschehener Feststellung, dahin mitzuthellen, dass die gemachten Vorschläge allgemeine Zustimmung gefunden haben. **)

Zu Punkt 8 der Tagesordnung

Die holländische Flagge auf dem Rhein

erhält demnächst Herr *Dr. H. Rentzsch, Dresden-Blasewitz*, das Wort.

Redner berührt zunächst den in den letzten Jahren eingetretenen bedauerlichen Rückgang der Zahl der kleinen Schiffer — welche selbst Schiffe besitzen — und weist einen Zusammenhang dieses Umstandes mit dem Vorwiegen der holländischen Flagge auf dem Rhein nach, sowie der Neigung der deutschen Rheder, ihre Schiffe vorwiegend auf holländischen Werften — obgleich sich diese nicht immer durch eine den deutschen Werften ebenbürtige Leistung auszeichnen — bauen lassen.

Man wolle eben der Vortheile des holländischen Schiffs-Hypotheken-Rechts theilhaftig werden. Deutschland besitze ein solches Recht nicht und die Schwierigkeiten für den mit geringen Mitteln arbeiten-

den Schiffseigner, Geld zur Vermehrung seiner Schiffszahl, also zur Vergrößerung seines Betriebes zu erhalten, seien daher bei uns sehr grosse. Leider sei daher dieser Umstand für viele Deutsche Veranlassung, ihr Gewerbe in holländischen Grenzorten anzumelden und meistens folge die Aufgabe der deutschen Staatsangehörigkeit alsbald nach, sodass uns alljährlich eine Anzahl gewerbfleissiger Bürger verloren gehe.

Es sei dringend zu wünschen — anderer Gründe hier nicht zu gedenken —, dass bei Neuregelung des Binnenschiffahrts-Rechts die Frage des Schiffs-Hypothekenrechts nicht übergangen und dem bürgerlichen Gesetzbuche zur Regelung überlassen werde. Man müsse nach einheitlichem Recht für ganz Deutschland streben, wenn auch in einzelnen Staaten wie Oldenburg, Lübeck, Bremen schon jetzt dergleichen gesetzliche Bestimmungen vorhanden seien, welche für ihren derzeitigen Wirkungskreis als zweckdienlich erachtet werden könnten. Ausserdem müsse die Einführung einer Klassifikation der Binnenfahrzeuge erstrebt werden, und zwar in ähnlicher Weise wie bei den Seeschiffen, durch unparteiische Gesellschaften.

Der nachtheilige Umstand, dass jetzt vielfach gute und schlechtere, ältere und neuere Fahrzeuge zu gleichen Prämien Versicherung fänden, fielen dann fort, was ebenso wohl zu Gunsten der Schiffer und der deutschen Schiffswerften heilsam wirken würde, wie den Versicherungs-Gesellschaften zu Gute käme, die jetzt vielfach ein schwereres Risiko trügen, als der ihnen gezahlten Prämie entspräche. Auch der Kaufmann, der seine Güter den Schiffen anvertrauen muss, habe ein Interesse daran, sichere Kenntniss über deren Beschaffenheit und Güte zu erhalten.

Für jetzt enthält sich Redner Anträge zu stellen, bittet aber, beide Angelegenheiten: Schiffs-Hypothekenrecht und Schiffs-Klassifikation im nächsten Winter aufs Neue zur Erörterung zu stellen — für eine staatlicherseits vorzunehmende Klassifikation ist Redner aus mehrfachen Gründen nicht —, da nach seiner Kenntniss Gesellschaften wie der Germanische Lloyd bereit sein würden, solche zu übernehmen und sich vorzüglich dazu eignen. (Lebhafter Beifall. *)

Der *Vorsitzende* spricht dem Redner ebenfalls den Dank des Vereins aus und betont, wie auch bei diesem Redner der bereits lebhaft bekundete Beifall der Versammlung Zeugniss von dem Interesse ablege, welches die Versammlung dem Gegenstande entgegenbringe.

*) Siehe Abdruck des Vortrages unter IV Seite 153.

**) Siehe Abdruck des Verzeichnisses der Mitglieder des Ausschusses in Anlage I.

*) Siehe Abdruck des Vortrages unter V, Seite 159.

Der **Vorsitzende** verliest sodann den Antrag des Herrn Dr. Hatscheck-Magdeburg:

„Der Central-Verein begrüsst mit lebhafter Zustimmung die Förderung, welche die Neuregelung der Binnenschiffahrts - Gesetzgebung durch die Ausarbeitung von „Grundzügen“ eines Binnenschiffahrtsgesetzes und durch die Heranziehung von Vertretern der Schiffahrts- und Handelsinteressen zu den Berathungen dieser Grundzüge erfahren hat, — und giebt dem dringenden Wunsch Ausdruck, dass der längst ersehnte Gesetzentwurf, für dessen Zustandekommen auch der Verein stets eingetreten ist, recht bald vollständig ausgearbeitet und der parlamentarischen Behandlung zugeführt werden möge.“ —

Es wird nunmehr in die Erörterung darüber zugleich mit Punkt 7 und 8 der Tagesordnung eingetreten. Es erhält zunächst das Wort:

Schiffahrts-Direktor **Wanckel-Schönebeck a. E.** Redner verzichtet in Rücksicht auf die vorgeschrittene Zeit darauf, sich auf Einzelheiten des Entwurfs der „Grundzüge“ für ein Binnenschiffahrts-Gesetz einzulassen, obgleich einige Bestimmungen darin bei den Schiffen ernste Bedenken erregt haben. Es sei namentlich die Frage der Haftpflicht diejenige, welche von tief einschneidender Bedeutung werden würde. In der vorliegenden Fassung seien die betreffenden Paragraphen fast unannehmbar für den Schiffseigner, da sie zum völligen Ruin führen könnten. Wenn auf dem Rhein bislang schärfere Bestimmungen als auf der Elbe in Kraft wären, so sei das kein Grund, solche auf letztere nun zu übertragen. In keinem Beruf sei eine derartige Inanspruchnahme der Haftpflicht vorgesehen wie in der Vorlage des Reichsjustizamts hinsichtlich der Schiffer bezw. Schiffseigner. Er habe das Vertrauen, dass seitens der Regierung durch rechtzeitige Bekanntgabe des demnächst zu erwartenden Gesetzentwurfs noch Gelegenheit zu eingehenden Erörterungen in den Interessenskreisen gegeben werde und erhoffe vom Central-Verein eine möglichst weitgehende Vertretung der Schiffer; zum mindesten bitte er um eine recht wohlwollende Berücksichtigung der aus diesen Kreisen eingehenden Darlegungen. Man möge vor Allem bedenken, dass der Kaufmann in der Lage sei, sich bei allem Risiko durch Versicherungen und Rückversicherungen fast vollständig zu decken, beim Schiffer sei das aber, so wie die Sachen jetzt lägen, nicht möglich. Es könne daher das Sein oder Nichtsein des ganzen Standes in Frage kommen, je nachdem die betreffenden gesetzlichen Bestimmungen gestaltet würden.

Was den Antrag „Hatscheck“ anlange, so könne er solchem nicht so ohne Weiteres zustimmen, da er ihm zu

weitgehend sei; er müsse eine Fassung wünschen, welche weniger bindend hinsichtlich der „Grundzüge“ sei.

Der **Vorsitzende** begrüsst die Absicht des Vorredners, innerhalb der Schifferkreise die Anregung geben zu wollen, dass sich möglichst viele Betheiligte zur Sache äussern mit Freuden, als ein zur Klärung der Anschauungen zweckdienliches Mittel. Es sei selbstverständlich, dass Vorstand und Ausschuss in eingehende Prüfung der Vorlagen treten würden.

Schiffseigner **Enger-Schönebeck a. E.** will nur wenig dem Vor-Vorredner, dessen Ausführungen er sich völlig anschliesst, anfügen. Redner empfiehlt vor Allem sorgfältige Prüfung des zu erwartenden Gesetzentwurfs, da doch noch viel Unklarheit und Zweifel herrsche. Die Vorschläge des Herrn Dr. Rentzsch seien ihm durchaus zusagend, allerdings erforderten auch sie ja noch reife Erwägung. Erfreulich sei endlich, dass die ganze Sache jetzt in Fluss gekommen sei, und dazu die Anregung gegeben zu haben, dafür gebühre der Staatsregierung ohne Frage Dank und Anerkennung.

Dr. Hatscheck-Magdeburg verwahrt sich dagegen, dass in dem von ihm vorgeschlagenen Beschluss eine grundsätzliche Billigung des Inhalts der „Grundzüge“ liegen solle. Er nehme auch eine etwaige andere Fassung gerne an, da ihm nur darum zu thun sei, den Central-Verein dazu zu veranlassen, das endlich geschehene und erfreulicherweise so entschlossene Vorgehen der Staatsregierung anzuerkennen.

Der **Vorsitzende** ist gleicher Ansicht und empfiehlt die Worte „mit lebhafter Zustimmung“ zunächst zu streichen, bittet aber um weitere Anträge aus der Versammlung.

Bergrath **Gothein-Breslau** vermag dem Wortlaut des Antrages Hatscheck vorwiegend um deswillen nicht zuzustimmen, weil ein Vertreter des Odergebietes zu den Berathungen im Reichs-Justizamt nicht zugezogen worden sei — ist aber entschieden dafür, dass der Central-Verein sich zur Sache äussere. Redner schlägt daher vor, folgenden Beschluss zu fassen:

„Der Central-Verein begrüsst freudig die Absicht der Reichsregierung, in Bälde die Verhältnisse der Binnenschiffahrt durch ein besonderes Gesetz zu regeln und spricht die Hoffnung aus, dass der Gesetzentwurf rechtzeitig der öffentlichen Erörterung zugänglich gemacht werde.“

Rechtsanwalt **Dr. Paul Alexander-Katz-Berlin**, warnt vor einer Beschlussfassung mit zu weit gehendem Inhalt; es sei überhaupt nicht zu empfehlen, dass der Central-Verein sich schon jetzt durch irgend eine Stellungnahme zur Sache binde. Eine zu allgemein gehaltene Kundgebung entbehre aber meistens eines praktischen Werths. Er halte die „Grundzüge“ inhaltlich auch durchaus nicht für so völlig einwandfrei, wie solches bei Vielen der Fall zu sein scheine. Seiner Ansicht nach enthielten die betreffenden Bestimmungen — über deren Werth oder Unwerth er sich jetzt nicht äussern wolle — zu wenig zwingendes Recht. — Wolle man aber Bestimmungen gesetzlich festlegen, so dürfe es sich nicht darum handeln, ein Recht zu schaffen, welches die Betheiligten nach Uebereinkunft anwenden könnten oder durch Vereinbarungen anderer Art zu ersetzen in der Lage wären — sondern es müsse ein allgemein giltiges, d. h. zu beachtendes, zwingendes Recht angestrebt werden.

Bezüglich der Ausführungen des Herrn Dr. Rentsch wolle Redner nur den einen, mehr formellen Punkt feststellen, dass es auf dem Rheine, wie auf den übrigen Strömen, gesetzlich eine deutsche Flagge nicht gäbe. Man dulde wohl bei den Binnenschiffern die Führung der deutschen Flagge, aber gesetzlich sei sie nicht. Es sei wohl zu wünschen, dass hierin endlich ein Wandel geschaffen und die deutsche Flagge gesetzlich in der Binnenschifffahrt eingeführt würde. Redner bittet nochmals darum, von einem Beschluss in Sachen der Binnenschifffahrtsgesetzgebung heute Abstand zu nehmen und die eingebrachten Entwürfe zurückzuziehen.

Bergrath **Gothein-Breslau** vertheidigt den von ihm vorgelegten Entwurf, der lediglich das anerkenne, was bis jetzt anzuerkennen sei, nämlich das Vorgehen der Regierung an sich und die bestimmt in Aussicht gestellte weitere energische Förderung der Angelegenheit. Der Entwurf enthalte ausserdem die als berechtigt anzusehende Bitte um baldige Bekanntgabe des in Aussicht gestellten Gesetzentwurfs, damit Zeit zu eingehender Prüfung und öffentlicher Erörterung sei, bevor die Vorlage an den Reichstag gehe. (Zustimmung.) Er selbst sei — soweit sich jetzt die Sachlage übersehen liesse — auch durchaus nicht mit allen Bestimmungen in den „Grundzügen“ in Uebereinstimmung und behalte sich vor, zu geeigneter Zeit seine abweichenden Ansichten zu begründen.

Es wird ein Schlussantrag gestellt.

Der **Vorsitzende** ertheilt, da Schluss der Erörterung beantragt worden ist und sich kein Widerspruch erhebt, dem Herrn Berichterstatter zum Schluss das Wort.

Dr. Hatscheck-Magdeburg spricht sich nochmals entschieden für die Annahme einer allgemeinen Kundgebung aus, in welcher der Befriedigung über den Fortgang der Arbeiten in der Binnenschifffahrtsgesetzgebung oder vielmehr über die endliche Ausarbeitung eines solchen Gesetzes Ausdruck gegeben wird. Wenn es in einer Frage, mit welcher der Central-Verein sich jahrzehntelang beschäftigt und die er selbst durch wichtige Vorarbeiten*) gefördert hat, zur Ausarbeitung eines Gesetzentwurfes oder von Grundzügen eines solchen kommt, da dürfe seines Erachtens der Verein eine solche wichtige Thatsache nicht mit Stillschweigen übergehen, sondern er müsse seinen Sympathien, seiner Genugthuung Ausdruck geben; ob einzelne Bestimmungen eines solchen Entwurfes richtig sind oder nicht, sei dabei gleichgiltig. Was die Fassung der Kundgebung betrifft, so will sich Redner durchaus nicht auf den von ihm vorgelegten Antrag steifen, falls man irgend ein Bedenken habe, dass damit der ganze Inhalt der „Grundzüge des Binnenschifffahrtsgesetzes“ gebilligt werde — wiewohl Redner betont, dass er diese Grundzüge im Gegensatz zu den Herren Vorrednern, für sehr sorgsam und gut ausgearbeitet halte. Redner will daher, wenn man lieber eine allgemeine knappe Form wünsche, sich der Fassung des Herrn Kollegen Bergrath Gothein anschliessen, die doch so allgemein sei, dass dann Jeder in der Versammlung beistimmen könne. Redner zieht seinen Antrag zu Gunsten des Gothein'schen zurück. (Beifall.)

Es wird sodann zur Abstimmung geschritten und der Antrag Gothein fast einstimmig angenommen.

Der **Vorsitzende** theilt demnächst bezüglich Punkt 9 der Tagesordnung mit, dass Herr Graf von Arnim-Schlagenthin leider wegen Unpässlichkeit verhindert sei, heute den angekündigten Vortrag zu halten. Der Vorsitzende giebt der Hoffnung Ausdruck, dass der Gegenstand in einer der nächsten Sitzungen zum Vortrage gelangen werde.

Der **Vorsitzende** macht dann noch darauf aufmerksam, dass laut Beschluss des Ausschusses vom 28. 9. 1892 Herr Hauptmann z. D. Hilken nur bis zur Hauptversammlung kommissarisch mit dem Schriftführeramt betraut sei. Da eine Neuwahl des Vorstandes satzungsmässig erst nach erfolgtem Zusammentritt des neuen Ausschusses, wahrscheinlich also erst im Oktober d. J. möglich, heute die Wahl des Schriftführers daher nicht angängig sei, so beantrage er, die

*) Binnenschifffahrts-Betriebsordnung für die Elbe, Oder etc.

Hauptversammlung möge dem Herrn Hauptmann z. D. Hilken — der bereit sei, das Amt bis dahin weiter zu führen — bis zur genannten Ausschussitzung das Amt des Schriftführers übertragen. —

Die Versammlung beschliesst dem Antrage gemäss.

Der **Vorsitzende** schliesst nunmehr die Hauptversammlung um 10³/₄ Uhr mit dem Dank an die Theilnehmer für das rege Interesse, welches trotz der vorgerückten Abendstunde allerseits den Vorträgen und den daran geknüpften Erörterungen entgegengebracht worden sei.

Unmittelbar nach der Versammlung fand ein gemeinschaftliches Abendessen im Leipziger Garten statt, an welchem sich 40 Herren theiligten.

Mittheilungen.

I.

In Erledigung des Beschlusses der Hauptversammlung vom 26. Mai, betreffend den Absatz 2b des § 15 des sog. Reichsseuchengesetzes, ist vom Vorstande nachstehende Eingabe an den Reichstag gerichtet worden:

No. 1162. Berlin, den 30. April 1893.

An die

Herren Mitglieder des Reichstags.

Der Entwurf eines Gesetzes, betr. die Bekämpfung gemeingefährlicher Krankheiten, welcher zur Zeit der Berathung des Reichstags unterliegt, enthält unter § 15, 2/b die Bestimmung, dass die Landesbehörden befugt sind, für Gegenden, welche von einer der im Gesetz erwähnten Krankheiten befallen oder bedroht sind, den Schifffahrts- und Flössereiverkehr auf bestimmte Tageszeiten zu beschränken.

So vollständig wir den unter 2a desselben Paragraphen vorgesehenen Kontrolbestimmungen für den Schifffahrtsverkehr zustimmen können, so fest sind wir überzeugt, dass die Bestimmung unter 2b nicht nur zu einer ganz ungerechtfertigten und einschneidenden schweren Beeinträchtigung der Binnenschifffahrt führt, sondern auch völlig überflüssig, ja sogar geradezu gefährlich ist.

Wird der Binnenschifffahrtsbetrieb auf gewisse Tagesstunden beschränkt, so geht der Schiffer an Land und trägt dann viel mehr zur Verbreitung ihm etwa anhaftender Krankheitskeime bei, als wenn er auf seinem Schiff bleibt und die Reise fortsetzen kann. Noch viel gefährlicher gestaltet sich das Verhältniss, wenn an den Kontrolstationen und den Schleusen infolge der Beschränkung des Verkehrs auf gewisse Tagesstunden eine Stockung und Anhäufung zahlreicher Fahrzeuge stattfindet, die dann nicht nur stunden- nein auch tagelang liegen bleiben müssen; die Schiffer werden dann in die Wirthshäuser gehen und die etwa dem Einen anhaftenden Krankheitskeime werden durch die vielseitige Berührung der Schiffer untereinander und mit der ortsansässigen Bevölkerung auf Viele übertragen und damit der Ausbruch einer Senche geradezu begünstigt.

Das beste Vorbeugungsmittel gegen diese Ge-

fahren ist, dem Schiffer die Möglichkeit zu gewähren, seine Reise ungestört fortzusetzen.

Dass während der Nachtstunden ein Theil des Verkehrs sich der Kontrolle entziehen könne, wie die Begründung des Gesetzentwurfs annimmt, halten wir bei richtiger Anordnung der Kontrolle für ausgeschlossen; allerdings ist es nothwendig, das Aufsichtspersonal in ausreichender Zahl zu beschaffen; die geringen dafür erforderlichen Ausgaben stehen in gar keinem Verhältniss zu den ungeheuren Verlusten, welche der Schifffahrt, dem Handel und Verkehr aus der Beschränkung des Schifffahrtsverkehrs auf gewisse Tagesstunden erwachsen würden.

Wir müssen Verwahrung dagegen einlegen, dass aus übel angebrachter Sparsamkeit dem Handel und Verkehr unerträgliche Belästigungen und Schädigungen bereitet werden.

Aus den vorstehenden Gründen bitten wir — auf Grund des Beschlusses unserer Hauptversammlung vom 26. d. Mts. — dem Absatz 2b des § 15 des Gesetzentwurfs etc. die Genehmigung zu versagen.

II.

Berlin, den 12. Mai 1893.

Wir sind in der erfreulichen Lage, hierdurch den Mitgliedern zur Kenntniss bringen zu können, dass auf Grund der neuen Satzungen sich unterm 8. d. Mts. auch der

Elster-Saale-Kanal-Verein zu Leipzig

dem Central-Verein — dem er bisher nur als ein körperchaftliches Mitglied angehörte — als Zweigverein angeschlossen hat, und herzlich von uns als solcher willkommen geheissen ist.

Der Central-Verein umfasst nunmehr im Verbands mit seinen 11 Zweigvereinen im Ganzen 3496 Mitglieder. Der Bestand im Einzelnen ergibt sich aus folgender Zusammenstellung:

Bezeichnung der Hauptvereine	Ehrenmitglieder	Magistrate und Handelskammern	Kanal- bzw. wirtschaftliche Ortsvereine	Aktien- etc. Gesellschaften	Einzelmitglieder
Central-Verein . . .	1	81	13	42	586
Zweigvereine:					
Braunschweig . .	—	—	—	3	82
Bremen	—	—	—	—	582
Breslau	—	10	—	27	87
Frankfurt a. M. .	—	16	—	19	132
Hamm i. W. . . .	13	32	—	14	269
Hannover	—	3	18*)	41	353
Königsberg O.-Pr.	—	9	—	4	211
Leipzig	—	—	—	—	104
Lübeck	—	—	—	—	365
Münster	—	—	—	—	249
Rostock	—	4	5	—	121
Im Ganzen . .	14	155	36	150	3141

*) Mit etwa 1200 Mitgliedern.

Der Vorstand.

II.

Geschäfts-Bericht über das Vereinsjahr 1892/93.

Erstattet am 26. April 1893 auf der Hauptversammlung
von

Hauptmann z. D. *Hilken*, Schriftführer.

Meine Herren! Das seit der letzten Hauptversammlung verflossene Vereinsjahr war nach den verschiedensten Richtungen hin mannigfach bewegt und kann auch in geschäftlicher Beziehung als ein in seinen Ergebnissen sehr erfreuliches bezeichnet werden.

Allerdings war die geschäftliche Inanspruchnahme des Ausschusses und Vorstandes nicht, wie in den Vorjahren, durch eine das ganze Vereinsleben vorwiegend erfüllende Angelegenheit beeinflusst (wie 1890 durch die Binnenschiffahrts-Ordnung), dafür traten aber eine Anzahl wichtiger Einzelfragen an uns heran, deren Lösung sowohl dem Ausschuss, wie einzelnen Kommissionen Veranlassung zu erfolgreicher Thätigkeit für alle dabei Betheiligten boten.

Das Vereinsjahr begann unter einem besonders günstigen Stern. Ende Mai 1892 fand in Hannover ein Verbandstag des Central-Vereins und der Binnenschiffahrts-Vereine des westlichen und nordwestlichen Deutschlands statt, welcher am 28. mit einer gemeinschaftlichen Sitzung im Provinzial-Ständehaus begann, an welche sich ein Festessen anschloss. Am 29. fand sodann ein Ausflug nach Minden und der Porta Westfalica statt zur Besichtigung der Oertlichkeiten, wo später der Mittelland-Kanal die Weser überschreiten und der Stichkanal nach Minden zur Verbindung der Weser mit dem Kanal gebaut werden soll.

Der überaus wirkungsvolle — ja man kann sagen glänzende — Verlauf dieser Tage ist, abgesehen von dem einheitlichen Zusammenwirken des zunächst beteiligten Zweigvereins für Niedersachsen mit dem Central-Verein, in erster Linie dem Entgegenkommen der Vertreter der höchsten Staats- und Provinzial-Behörden sowie der städtischen Kollegien und Magistrate in Hannover und Minden zu danken, nicht minder aber auch der opferwilligen Thätigkeit einzelner Mitglieder des Vereins für Niedersachsen und des Kanal-Vereins in Minden, sowie der zahlreichen Betheiligung der Vereinsmitglieder überhaupt.

An der Festsitzung am 28. Mai nahmen 144 Vereinsmitglieder und Freunde der Binnenschiffahrt aus den Stromgebieten der Oder, Elbe, Weser, Ems, des Rheins und Mains — sowie 8 Vertreter der Behörden, als Ehrengäste — theil; unter letzteren der Herr Landesdirektor der Provinz Hannover, Freiherr von Hammerstein-Loxten, der verdienstvolle Förderer der Vorarbeiten für den Mittelland-Kanal. — Der an diesem Tage verhinderte Herr Oberpräsident von Hannover, Excellenz von Bennigsen, betheiligte sich anderen Tags an dem Ausfluge nach Minden und der Porta.

Wenngleich der Mittelland-Kanal als solcher nicht auf der Tagesordnung stand, so bildete er nichtsdestoweniger den Brennpunkt des Interesses der Versammlung, und in erster Linie richteten sich naturgemäß die Gedanken der Versammlung auf unseren erhabenen Kaiserlichen Herrn, der sich seit Antritt der Regierung als eifriger Förderer und Schirmherr aller auf die Hebung der Binnenschiffahrt gerichteten Bestrebungen erwiesen und insonderheit für das Zustandekommen des Mittelland-Kanals stets das grösste Interesse gezeigt hat.

Dem zu Beginn der Sitzung vom Vorsitzenden Prof. Schlichting auf Se. Majestät ausgebrachten und begeistert aufgenommenen Hoch folgte die Absendung eines Huldigungstelegramms.

Auch des neuen Freundes der Binnenschiffahrt im Süden unseres Vaterlandes, des Prinzen Ludwig von Bayern, Königl. Hoheit, wurde in Dankbarkeit und Verehrung gedacht und auch ihm mittelst Telegramms hiervon Kenntniss gegeben. *)

Der Festvortrag des Ober-Baudirektors Franzius-Bremen hatte zum Gegenstand „eine Kanalverbindung des Mittelland-Kanals mit Bremen unter Benutzung der Weser von Nienburg abwärts“. Lebhafter Beifall lohnte den Redner. In den sich anschliessenden Erörterungen gelangte die Versammlung zu einer Kundgebung, worin die hohe wirtschaftliche Bedeutung der baldigen Inangriffnahme des Baues des Rhein-Weser-Elbe-Kanals ausgesprochen und die Nothwendigkeit einer alsbaldigen Verbindung mit der Unterweser betont wurde.

Die weiteren Verhandlungen betrafen die Festsetzung einheitlicher Mindestabmessungen für die leichtere Durchfahrtshöhe der Brücken und die einheitliche Förderung der Interessen der Weserschiffahrt im Anschluss an die Fulda-Kanalisation.

Bezüglich der ersteren Frage richtete der Vorstand des Central-Vereins, auf Beschluss der Versammlung, unterm 12. Juni 1892 an den Herrn Minister für Handel und Gewerbe in Preussen die Bitte:

„hochgeneigtest die Festsetzung einheitlicher Mindestabmessungen für die in Brücken über deutsche Binnenwasserstrassen zum unbehinderten Betriebe und zur Weiterentwicklung der Schifffahrt erforderlichen Durchfahrtsöffnungen erwirken zu wollen“.

Die Seitens des Herrn Ministers hierauf unterm 19. November 1892 ergangene Antwort findet sich Seite 5 des Dezember-Hefts der Mittheilungen von 1892 und ergibt, dass zukünftig das Maass von 4 m Seitens der Königl. Staatsregierung in Aussicht genommen ist.

Zur Inangriffnahme der zweiten Frage wurde die Handelskammer in Kassel Seitens der Versammlung ersucht und hat deren Thätigkeit bereits im Juli 1892 zum Zusammenschluss der an der Weserschiffahrt Betheiligten in einer freien Vereinigung geführt, über welche Näheres im Januar-Heft der Mittheilungen Seite 15 mitgetheilt ist.

Die weiteren Ereignisse jener Tage — insonderheit der so hoch interessante Verlauf des 29. mit seiner Rundfahrt in Hannover, dem Besuch des Lindener Berges — auf welchem Herr Regierungs- und Baurath Messerschmidt einen Vortrag über die geplante Linienführung des Kanals in der Nähe der Stadt hielt, wie er ein Gleiches bezüglich Lage des Aquaedukts und Hebewerks einige Stunden später an der Porta that — der Ausflug nach Minden — ist bei allen Theilnehmern jedenfalls unvergesslich; Belehrung und geselliges Beisammensein ergänzten einander. Manche für die Vereinsbestrebungen werthvollen persönlichen Beziehungen wurden unter den Theilnehmern angeknüpft und haben seitdem reiche Früchte getragen.

Hoffen wir, dass diesem Verbandstage in Zukunft andere mit gleichem Nutzen sich anschliessen mögen.

*) Den Wortlaut der beiden Telegramme siehe Seite 16 und 24, Lieferung 5, der Mittheilungen des Central-Vereins für 1892 — ebenda auf Seite 25 die darauf eingegangenen Antworten.

Nach aussen hin war es zunächst der V. Internationale Binnenschiffahrts-Kongress zu Paris in der Zeit vom 20. bis 31. Juli 1892, welcher die geschäftliche Thätigkeit der Vereinsorgane vorher und nachher in hervorragender Weise in Anspruch nahm.

Das Journal von 1892 weist allein 205 den Kongress betreffende Nummern unter insgesamt 1916 auf. Also ein Neuntel des ganzen Schriftwechsels.

Die zahlreiche Betheiligung der Mitglieder an dem Besuch des Kongresses, sowie an der mit ihm verbundenen Ausstellung, von die Binnenschiffahrt betreffenden Modellen, Büchern und Kartenwerken erreichte mannigfache Vorkehrungen geschäftlicher Art, namentlich da auch der Central-Verein selbst sich als Ansteller betheiligte. Des Näheren ist darüber bereits in der Ausschusssitzung am 28. September 1892 (Lieferung 6 der Veröffentlichungen) berichtet.

Von 25 Mitgliedern (einschliesslich des Vorstandes) wurden ausgestellt:

- 23 Modelle,
- 8 Bücher,
- 25 Karten etc. -Werke.

Zur Vertretung des Central-Vereins waren abgeordnet der 1. und 3. Vorsitzende, von denen der erstere auch zur Erstattung eines Referats über die vom Kongress aufgeworfene erste Frage, betreffend Befestigung der Kanalufer, berufen gewesen ist.

Seitens beider Herren ist in den Sitzungen des Ausschusses am 28. September bzw. 26. Oktober 1892 eingehend Bericht über den allgemeinen Verlauf des Kongresses, wie über die mit ihm verbunden gewesene Ausstellung erstattet worden.

Hinsichtlich der Geschäftsführung des Vereins bzw. im Schriftführeramte war schon vor dem Kongress ein Personenwechsel eingetreten. Der bisherige Schriftführer Major a. D. Kurs hatte in Folge anderweitiger starker geschäftlicher Inanspruchnahme den Vorstand gebeten, ihn schon zum 1. Juli seines Amtes zu entbinden und wurde diesem Gesuche entsprochen.

Der Vorstand übertrug sodann dem Hauptmann z. D. Hilken, welcher sich bereit erklärt hatte, das Schriftführeramte event. zu übernehmen, solches vorläufig zur kommissarischen Verwaltung bis zum 1. Oktober. In der Sitzung vom 28. September beschloss demnächst der Ausschuss, den Genannten kommissarisch für die Zeit bis zur nächsten Generalversammlung zum Schriftführer zu bestellen und die endgültige Wahl mit Rücksicht auf eine etwaige Aenderung der Satzungen zu vertagen. — Zugleich wurde eine Kommission von 9 Mitgliedern zum Zweck der Vorlage eines Entwurfs neuer Satzungen niedergesetzt.*)

Wie hier gleich vorgreifend bemerkt sein möge, entledigte sich diese Kommission ihres Auftrages — unter Zuziehung von Vertretern der Zweigvereine — durch Aufstellung eines Satzungsentwurfs, welcher in der Sitzung vom 22. März d. J. durch den Ausschuss angenommen wurde und heute zur Beschlussfassung vorliegt.

Mit der bereits erwähnten Sitzung vom 28. September 1892 trat der Ausschuss in seine Winterarbeiten ein, und darf wohl hervorgehoben werden, dass die Betheiligung der Mitglieder an den Sitzungen, ebenso wie in den Vorjahren, eine sehr erfreuliche gewesen ist. — Das Erscheinen zahlreicher Gäste aus den ver-

schiedensten Gegenden des Reiches legte ausserdem bereitetes Zeugnis dafür ab, welche Beachtung und Würdigung die Erörterung der verhandelten Fragen auch ausserhalb des Vereins in den Interessentenkreisen gefunden haben.

Die vom Vorstand in jener ersten Ausschusssitzung in Aussicht gestellte Reihe von Vorträgen ist — ebenfalls erfreulicher Weise — fast vollständig zur Verwirklichung gelangt. Nur folgende Vorträge fielen aus den beigefügten Gründen aus.

Die Besprechung der Schiffshebewerke von Prüssmann und Hoppe wurde auf Wunsch der betr. Herren vertagt.

Die Erörterung der Kanalprojekte in Holstein und Mecklenburg wurde lediglich wegen Zeitmangel zurückgestellt, aber dafür in den Mittheilungen der Stand der Angelegenheiten verschiedentlich durch Originalberichte aus Lübeck und Rostock dargelegt.

Das Donau-Oder-Kanalprojekt konnte aus sachlichen Gründen bislang nicht zur Besprechung gelangen, steht aber für eine der nächsten Ausschusssitzungen in Aussicht.

Die Binnenschiffahrt auf den märkischen Wasserstrassen hat in verschiedenen Beziehungen den Ausschuss beschäftigt, und war daher der in Aussicht genommene Vertrag darüber gegenstandslos geworden.

Im Winter 1892/93 wurden im Ganzen 8 Sitzungen vom Ausschuss abgehalten, und in diesen 15 Vorträge gehalten.

Ausser der bereits erwähnten Kommission zur Berathung etwaiger Aenderung der Satzungen tagten während dieser Zeit noch drei andere wichtige Kommissionen.

1. Die Kommission zur Verwaltung der „Schiffer-Unterstützungskasse“ in 4 Sitzungen.
2. Die Kommission zur Berathung der Schiffsfahrtsabgaben auf den märkischen Gewässern in 6 Sitzungen.
3. Die Kommission zur Berathung einheitlicher Vorschriften für den Bau von Flussfahrzeugen in 10 Sitzungen.

Die Thätigkeit der beiden ersteren und deren Ergebnisse dürften Ihnen aus den Veröffentlichungen in den „Mittheilungen des Central-Vereins“ bekannt sein. Was die letztere anlangt, so ist diese zu folgendem Abschluss in ihren Arbeiten gelangt.

Die Kommission hat in mehreren, je an zwei bis drei hinter einander folgenden Tagen stattfindenden Sitzungen, den von ihr zunächst und vorbehaltlich späterer Beschlussfassung als vorläufige allgemeine Grundlage angesehenen Entwurf für den Bau von Elbfahrzeugen bis auf die Ausrüstungsgegenstände der Fahrzeuge in erstmaliger Lesung durchberathen. Vor Eintritt in die zweite Lesung, bzw. vor Zuendeführung der ersten Lesung, müssen die — in den Sitzungen naturgemäss nur skizzenhaft ausgeführten — Zeichnungen einzelner Konstruktionstheile und Verbindungen durchkonstruirt und in für die Vervielfältigung geeigneter Form aufgetragen werden. Auch sollen die vorläufig festgesetzten Minimalmaasse — namentlich der eisernen Konstruktionstheile einer Gewichtsberechnung unterzogen werden, die erkennen lassen soll, inwieweit jene Maasse etwa einer Herabsetzung bedürftig seien. Endlich wird eine ordnungsmässige Zusammenstellung des bisher Berathenen vor Eintritt in die zweite Lesung erfolgen.

Im Laufe der Berathungen hat sich übrigens eine

*) Siehe Bericht über die Sitzung vom 28. September 1892 Seite 31. Desgl. am 22. 3. 93 Seite 101 und 102.

erfreuliche Uebereinstimmung der Schiffsbauer, Rheder und Vertreter der Versicherungsgesellschaften ergeben.

Die Kommission zur Verwaltung einer Schiffer-Unterstützungs-Kasse wurde in der Sitzung des Ausschusses am 26. Oktober 1892 gewählt und besteht aus 22 Mitgliedern, von denen 17 als Vertrauensmänner in der Provinz bestimmt sind und 5 den engeren Verwaltungsausschuss in Berlin bilden. Der Thätigkeit dieser Kommission liegen folgende Vorgänge zu Grunde. — In der Sitzung am 28. September wurde auf Anregung des Major a. D. Kurs beschlossen, im Hinblick auf die Bedürftigkeit der Hinterbliebenen von an der Cholera ausserhalb Hamburgs und Altonas gestorbener Schiffer unter den Mitgliedern des Central-Vereins eine Sammlung zu veranstalten, aus deren Ergebniss Unterstützungen gewährt werden sollten. Der Vorstand erliess daher unterm 1. Oktober einen bezüglichen Aufruf und führte dieser zu dem hocherfreulichen Ergebniss, dass bis jetzt **5206 M. 40 Pf.** zu gedachtem Zweck eingingen. Aus diesem Bestande sind bis jetzt an Hinterbliebene insgesamt etwa 1500 M. an einmaligen Unterstützungen gezahlt und ist damit manche schwere Nothlage in den betroffenen Familien beseitigt oder gemildert worden. Weitere Unterstützungen sind für einzelne Familien noch in Aussicht genommen.

Die Kommission zur Berathung der Frage der Schifffahrts-Abgaben auf den märkischen Wasserstrassen wurde in der Sitzung des Ausschusses am 26. Oktober gewählt und bestand aus 8 Mitgliedern. Sie hatte den Auftrag erhalten, die Stellungnahme des Central-Vereins zu dieser wichtigen Frage vorzubereiten und erstattete in der Sitzung vom 24. November 1892 darüber Bericht unter Vorlage eines Entwurfs zu einer bezüglichen Eingabe an die Königliche Staatsregierung, welcher unverändert zur Annahme gelangte und unterm 5. Dezember 1892 an letztere vom Vorstande eingereicht worden ist.

Die Veranlassung zum Vorgehen in dieser Frage hatte ein Erlass der Regierung gegeben, welcher unterm 10. August 1892 die bezüglichen Schifffahrtsabgaben auf völlig veränderte Grundlagen stellte, unter so schwerer Belastung der Schifffahrtsinteressenten nach mehrfachen Richtungen, dass der Vorstand bereits unterm 18. September beim Finanzministerium dagegen vorstellig geworden war.*)

Die am 4. Februar im Abgeordnetenhaus stattgehabte Erörterung dieser Frage gab dem Ausschuss Veranlassung, erneut sich mit der Sache zu beschäftigen und wurde unterm 9. März 1893 eine bezügliche Eingabe an beide Häuser des Preussischen Landtages gemacht.***) Die Angelegenheit ist noch nicht zum Abschluss gelangt, aber erfreulicher Weise ein günstiger Einfluss der Stellungnahme des Vereins — welcher sich mehrere der zumeist beteiligten Magistrate und Handelskammern angeschlossen haben — schon jetzt unverkennbar. Jedenfalls wird der Central-Verein aber noch Veranlassung haben, sich im nächsten Jahre erneut mit den einschlägigen Verhältnissen zu beschäftigen.

Ohne die Inanspruchnahme kommissarischer Berathung sind vom Vorstande selbstständig noch nachfolgende — der Hervorhebung werthe Angelegenheiten resp. Eingaben — unter theilweiser Heranziehung sachverständiger Mitglieder bearbeitet worden.

*) Siehe darüber „Mittheilungen“ 1892, Lieferung 6, Seite 6 und 7, Lieferung 7, Seite 6 bis 9 und 11 bis 13, Lieferung 8, Seite 24 bis 29 und Anlagen A, B und C.

**) Siehe 1893, Lieferung 3, S. 53 u. 54 u. S. 74 bis 77.

1. Auf Ansuchen des Königl. Ministeriums für Handel und Gewerbe wurde ein Gutachten, betr. Beleuchtung der Brücken auf der Spree und Dahme; — unterm 8. Dezember 1892 erstattet.*)
2. Auf Anregung des Ostpreussischen Provinzialvereins für die Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt geschah die Ermittlung der Wünsche und Beschwerden, welche bezüglich des Binnenschifffahrts-Verkehrs mit Russland seitens der Betheiligten vorliegen und deren Geltendmachung im Hinblick auf die im Gange befindlichen Unterhandlungen der Reichsregierung mit Russland über einen Handelsvertrag bei ersterer gewünscht wurde. Nach Erlangung umfassender Unterlagen von den beteiligten Handelskammern, Magistraten und sonstigen Mitgliedern in den östlichen Provinzen und deren Verarbeitung, unterbreitete der Vorstand solche in einer bezüglichen Eingabe Anfang Februar dieses Jahres dem Herrn Reichskanzler mit der Bitte um Erwägung.

Die Veröffentlichung des Inhalts dieses Aktenstückes muss vorläufig aus naheliegenden Gründen noch unterbleiben.

3. Im weiteren Verfolg der bereits vom Central-Verein in den Vorjahren angeregten Fragen, betreffend Erlangung einer verbesserten Binnenschifffahrts-Statistik sind Unterlagen zur Beurtheilung der auch auf den Binnenschifffahrts-Kongressen zu Frankfurt a. M. 1888 und Manchester 1890 aufgeworfenen und im Zweifel gebliebenen Frage beschafft worden, ob die Schiffer im Durchschnitt befähigt seien, die wünschenswerthen bezw. erforderlichen Eintragungen in etwa zur Einführung vorzuschlagende Ladescheine oder Kontrolbücher machen zu können. Die hierüber schwebenden Ermittlungen sind bislang noch nicht abgeschlossen.

In den bis jetzt eingegangenen Berichten sprechen sich 5 Schifffahrts-Gesellschaften bezw. Schiffer-Vereine vom Rhein, 2 desgl. von der Weser und je 1 von der Oder, den märkischen Wasserstrassen, der Weichsel und Donau und 3 von der Elbe für — und nur 2 von der Elbe gegen die bezügliche Befähigung der Schiffer aus. Alle betonen aber als Erforderniss: möglichst einfache Formulare — einige wünschen die bezügliche Kontrolle durch Beamte.

4. Die Frage einer event. Stellungnahme des Central-Vereins zu dem in Aussicht stehenden sogenannten „Reichs-Seuchengesetz“ war Gegenstand eingehender Erwägung, wurde aber bis zur Veröffentlichung des Entwurfs vertagt.

Zu einer einmaligen Berathung traten auf Berufung des Vorstandes 15 Mitglieder der sogenannten grossen Kommission, welche im Jahre 1891 die Binnenschifffahrts-Ordnung bearbeitet hatte, am 14. März 1892 zusammen, um angesichts der am 15. März im Reichs-Justizamt beginnenden Berathung der Grundzüge für ein Binnenschifffahrts-Gesetz zu erwägen, ob es sich für den Central-Verein empfehle, eine Stellungnahme zu diesem Regierungs-Entwurf ins Auge zu fassen. Die Kommission befürwortete, sich abwartend zu verhalten, zumal von 16 zu den fraglichen Berathungen berufenen Sachverständigen 11 dem Ausschusse angehörten, also eine ausreichende Vertretung der etwa in Frage kommenden Interessen gesichert sei.

*) Siehe 1893, Lieferung 1, Seite 11.

Ueber den Stand der Angelegenheiten, welche sich auf Regelung des Binnenschiffrechts beziehen, wird die Versammlung ja heute noch eingehender unterrichtet werden.

Bei der Gründung des Vereins für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt in Bayern am 6. November 1892 waren auf Einladung des betr. bayer. Ausschusses mehrere unserer Ausschussmitglieder anwesend, auch wurde der Central-Verein dabei amtlich durch den 1. Vorsitzenden und den Schriftführer vertreten. Eine gleiche Vertretung fand bei Gelegenheit einer grösseren Versammlung des bayerischen Vereins am 26. März 1893 zu München durch den 1. Vorsitzenden statt, da Se. Königliche Hoheit Prinz Ludwig von Bayern an dieser Versammlung Theil zu nehmen geruhte. (Siehe Aprilheft II.)

Der in so hohem Grade bedeutsamen Annahme der Ehrenmitgliedschaft des Central-Vereins seitens Sr. Königlichen Hoheit des Prinzen Ludwig von Bayern ist bereits an anderer Stelle heute gebührend gedacht. Bemerkt sei nur, dass dieser Vorgang dem Vorstand und Ausschuss Veranlassung gab, Sr. Königl. Hoheit ein künstlerisch ausgeführtes Diplom als Erinnerungszeichen in dankbarer Verehrung zu widmen — auch Sr. Königl. Hoheit sämtliche Veröffentlichungen des Vereins von 1869 bis 1892 in 7 Bänden mit dazu gehörigem Register zu überreichen. Es geschah letzteres bei Gelegenheit der Versammlung in München am 26. März d. J. Tags zuvor hatte unser erster Herr Vorsitzender die Ehre des Empfangs bei Sr. Königl. Hoheit.

Was die Bewegung in den Mitgliederkreisen anlangt, so traten dem Central-Verein im Laufe des Jahres 68 Einzelmitglieder bei, während 22 (darunter 18 durch den Tod) ausschieden. Ausserdem erklärten vier Binnenschiffahrts-Vereine sich bereit, auf Grund der neuen Satzungen dem Central-Verein als Zweigvereine beizutreten, und zwar der Ostpreussische Provinzial-Verein in

Königsberg i. Pr., der Verein zur Schiffbarmachung der Lippe in Hamm i. W., der Braunschweiger und der Bremer Kanal-Verein. — Die Magistrate von Wesel und Hildesheim, vier Schiffer-Vereine, acht wirthschaftliche Vereine bezw. Aktiengesellschaften erklärten ausserdem ihren Beitritt — darunter in erster Linie zu nennen: der Norddeutsche Lloyd in Bremen.

Es darf gehofft werden, dass, nachdem die neuen Satzungen in Kraft getreten sind, sich auch fernerhin der Zuwachs in gleichem Maasse gestalten wird.

Ferner ist zu hoffen, dass die finanzielle Wirkung der Neuordnung des Verhältnisses der Zweigvereine zum Central-Verein dazu beitragen wird, dauernd das Gleichgewicht im Jahreshaushalt zu befestigen.

Die statistischen Mittheilungen über den **Verkehr auf den deutschen Wasserstrassen** in den Jahren 1890/91 (betrifft Berlin auch für 1892) sind in gleicher Form aufgestellt, wie solche durch Herrn Major Kurs seit vorigem Jahre eingeführt ist. Es bedarf daher keiner weiteren Erläuterung der Gruppierung des Stoffes. Weitere Betrachtungen über den Inhalt der Tabellen hier anzustellen, fällt ausserhalb des Rahmens eines Geschäftsberichts, in welchem nur Thatsächliches berichtet werden soll — Erwägungen und Schlussfolgerungen aber nicht angezeigt erscheinen.

Es bleibt vorbehalten, zum nächsten Herbst vielleicht eine Erörterung über die ziemlich allgemein in 1891 gegen das Vorjahr zurückgegangenen Verkehrsziffern zu geben bezw. den Ursachen näher zu treten. Hier sei zunächst die allgemeine Uebersicht gegeben.**)

Stromgebiete	Mit Schiffen und Flüssen angekommen und abgegangen zusammen Tonnen		Mit Schiffen und Flüssen durchgegangen zusammen Tonnen		Bemerkungen
	1890	1891	1890	1891	
Memel und Kurisches Haff	642 198	* 533 912	1 845 118	* 1 414 322	* Die mit Stern versehenen Zahlen weisen eine Abnahme des Verkehrs nach.
Pregel und Frisches Haff	867 216	* 685 190	848 879	* 828 917	
Passarge und Elbing	112 362	* 79 395	
Weichsel	80 734	* 80 060	2 430 786	* 1 684 861	
Oder und Grosses Haff	1 694 730	1 829 936	2 476 270	* 1 523 875	
Küstengewässer der Ostsee westlich der Oder	108 795	121 403	11 856	* 9 874	
zusammen deutsches Ostseegebiet . . .	3 393 673	3 170 441	7 725 271	5 541 244	
Küstengewässer der Nordsee nördlich der Elbe	20 485	25 367	50 363	56 197	**) Siehe die Hauptzusammenstellung in Anlage 2.
Elbe	8 371 880	8 949 841	12 057 003	12 206 050	
Weser	1 526 451	1 627 422	293 900	340 531	
Jade	33 278	51 205	.	.	
Ems	129 167	134 124	219 304	223 038	
zusammen deutsches Nordseegebiet . .	10 081 261	10 802 964	12 620 570	12 825 816	
Rhein	13 068 978	13 121 062	8 443 887	8 932 994	
Bodensee	321 495	314 022	.	.	
Donau	515 401	362 164	372 477	251 804	
Summa im Ganzen	27 380 808	27 770 653	29 162 205	27 551 858	
		Zunahme: 489 845 des Verkehrs von 1890.		Abnahme: 1 610 347 des Verkehrs von 1890.	

Es erübrigt noch zu bemerken, dass in den regelmässigen Veröffentlichungen des Vereins seit November an Stelle der bisherigen Berichte über die Ausschusssitzungen, mit Wiedergabe der gehaltenen Vorträge die „Mittheilungen“ getreten sind, in denen neben den erwähnten Sitzungsberichten etc. und den übrigen Veröffentlichungen des Central-Vereins — Eingaben an Behörden etc. — auch noch anderweite kleinere und grössere Abhandlungen aus verschiedenen Gebieten der Binnenschifffahrt — insonderheit aber auch Berichte aus, bzw. über das Vereinsleben und die Thätigkeit der Zweigvereine Aufnahme gefunden haben.

Die Auflage der Mittheilungen ist seit dem Vorjahre erfreulicherweise von 1500 auf etwa 2000 Stück gestiegen. Zu wünschen wäre es, wenn auch in den Zweigvereinen bald jedes Mitglied die „Mittheilungen“ als einen gern gesehenen Gast bei sich begrüsste.

Möge das Streben und Wirken des Central-Vereins auch weiter von Erfolg gekrönt sein.

Schiffer-Unterstützungs-Kasse.

Es haben ferner Beihilfen erhalten:

Wwe. H. in Kalkberge-Rüdersdorf 100 M.

Wwe. B. in Woltersdorf 25 M.

Wwe. Hch. in Kalkberge-Rüdersdorf 25 M.

Wwe. Trempel, Bellinchen 80 M.

Der Vorstand.

III.

Satzungen

des Central-Vereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt zu Berlin.

(Nach dem Beschluss der Hauptversammlung vom 26. April 1893.)

I. Zweck und Mittel.

§ 1.

Der Central-Verein für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt zu Berlin bezweckt die Bestrebungen zur Verbesserung der vorhandenen Wasserwege, zur Anlage von Schifffahrtskanälen, zur Vervollkommnung der Betriebsmittel, der Binnenschifffahrtsgesetzgebung, Betriebsordnungen u. s. w. zu fördern, den Schifferstand zu heben und einen Zusammenhang der heimischen Wasserstrassen unter einander und mit denen der Nachbarstaaten herbeizuführen, — auf das Gedeihen der Binnenschifffahrt und Flösserei, sowie auf eine wachsende Erkenntniss der Bedeutung guter Wasserwege für Handel, Gewerbe, Industrie, Landwirthschaft, Landesvertheidigung und die allgemeine Wohlfahrt hinzuwirken.

§ 2.

Die Mittel zur Erreichung dieses Zweckes sind:

- a) Bildung von Zweigvereinen;
- b) Regelmässige und ausserordentliche Versammlungen in Berlin und Wander-Versammlungen;
- c) Herausgabe der „Mittheilungen des Central-Vereins“ und anderer Veröffentlichungen;
- d) Die Vereins-Bibliothek.

§ 3.

Die Geldmittel des Central-Vereins bestehen aus:

- a) dem Vermögen des Vereins;
- b) den Einnahmen aus den „Mittheilungen“ und anderen Veröffentlichungen des Central-Vereins;
- c) den Beiträgen der Mitglieder (§ 20);
- d) den Beiträgen der Zweigvereine (§ 22);
- e) etwaigen Zuwendungen und Schenkungen.

§ 4.

Der Central-Verein bildet mit den Zweig-Vereinen einen Gesamtverband. Die Zweigvereine sind in Erstrebung ihrer Zwecke selbstständig, gehen aber in allen gemeinsamen Fragen mit dem „Central-Verein“ Hand in Hand.

II. Verwaltung.

§ 5.

Die Verwaltung des Central-Vereins liegt nach den Beschlüssen der Hauptversammlungen und des Ausschusses dem Vorstande ob.

§ 6.

Das Vereinsjahr ist das Kalenderjahr.

§ 7.

Die ordentliche Hauptversammlung findet alljährlich in der Regel im Februar, in Berlin statt.

§ 8.

Ausserordentliche Hauptversammlungen werden vom Vorstande nach eigenem Ermessen oder auf Beschluss des Ausschusses oder auf Antrag von 50 Vereinsmitgliedern berufen.

§ 9.

Die Tagesordnung für jede Hauptversammlung ist vom Vorstände mindestens zwei Wochen vorher zu veröffentlichen.

Anträge, welche auf der ordentlichen Hauptversammlung zur Verhandlung kommen sollen, müssen bis 8 Tage vor der Hauptversammlung schriftlich dem Vorsitzenden des Vereins eingereicht werden.

§ 10.

Jede Hauptversammlung ist ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Mitglieder beschlussfähig, und beschliesst mit einfacher Mehrheit. Zur Beschlussfassung über die Auflösung des Vereins muss mindestens ein Viertel aller Mitglieder vertreten sein und eine Mehrheit von Dreiviertel für den Antrag stimmen. Zur Beschlussfassung über Abänderung der Satzungen ist zwei Drittel Mehrheit der Erschienenen erforderlich.

§ 11.

Die ordentliche Hauptversammlung nimmt die Jahresrechnung ab, erteilt Entlastung und wählt zu diesem Zweck alljährlich zwei Rechnungsprüfer.

§ 12.

Der Ausschuss besteht aus Mitgliedern des Central-Vereins, welche in der ordentlichen Hauptversammlung alle drei Jahre gewählt werden; er hat das Recht der Zuwahl und beschliesst mit einfacher Mehrheit.

§ 13.

Der Ausschuss wählt jährlich in seiner ersten Sitzung nach der Hauptversammlung:

in den Vorstand (siehe § 15): den ersten, zweiten und dritten Vorsitzenden, den Schatzmeister, sowie den besoldeten Schriftführer, unter Feststellung der Anstellungsbedingungen für letzteren.

§ 14.

Der Ausschuss stellt seine Geschäftsordnung, sowie die des Vorstandes fest.

§ 15.

Der Vorstand besteht:

- 1) aus den nach § 13 gewählten Mitgliedern;
- 2) aus den ersten Vorsitzenden der Zweigvereine oder in deren Behinderung aus einem von dem betr. Zweigverein zu bezeichnenden Vertreter.

§ 16.

Der Vorstand führt die Geschäfte des Vereins, vertritt ihn nach Aussen, hat die Beschlüsse der Hauptversammlungen und des Ausschusses auszuführen und nach bestem Ermessen alle zur Förderung der Zwecke des Vereins ihm geeignet erscheinenden Massregeln zu ergreifen.

§ 17.

Der Vorstand ist beschlussfähig bei Anwesenheit des ersten Vorsitzenden oder bei dessen Behinderung eines seiner Vertreter und zweier Mitglieder und beschliesst mit einfacher Mehrheit.

§ 18.

Alle Abstimmungen erfolgen durch Handaufheben, Zettel, Namennennung oder Znruf; bei Wahlen des Ausschusses, des Vorstandes (§ 13) nur durch Zettel. Bei Stimmgleichheit entscheidet der Vorsitzende, bei Wahlen das Loos.

§ 19.

Verbindlich für den Central-Verein sind die vom Vorstände (§ 13) oder vom ersten Vorsitzenden (bei dessen Behinderung von seinem Vertreter) unter Gegenzeichnung des Schriftführers vollzogenen Ausfertigungen.

III. Mitgliedschaft.

§ 20.

Die Mitgliedschaft des Central-Vereins wird entweder durch Zahlung eines jährlichen Beitrages von mindestens 5 Mark*) oder durch Mitgliedschaft eines Zweigvereins erworben. Die Mitgliedskarte dient als Quittung und gilt für das Kalenderjahr.

§ 21.

Behörden, Körperschaften, Gewerkschaften und andere Verbände können dem Central-Verein durch Zahlung eines jährlichen Beitrages von mindestens 30 Mark*) ebenfalls als Mitglieder beitreten.

§ 22.

Jeder Zweigverein zahlt alljährlich im ersten Vierteljahr für jedes seiner Mitglieder 25 Pf. — mindestens aber insgesamt 50 Mark — an den Central-Verein.

§ 23.

Die Hauptversammlung sowie der Ausschuss sind berechtigt, Ehrenmitglieder und korrespondierende Mitglieder zu ernennen. Diese Mitglieder zahlen keinen Beitrag.

§ 24.

Jedes Mitglied hat gegen Vorzeigung der Mitglieds-Karte Zutritt, sowie Sitz und Stimme in den Hauptversammlungen.

§ 25.

Jedes Mitglied kann sich in der Hauptversammlung von einem anderen Mitgliede durch Vollmacht vertreten lassen; jedoch dürfen nicht mehr als 10 Stimmen in einer Hand vereinigt sein. Die Vertretung gilt nur bei Zettelabstimmungen und müssen die Stimmzettel den Namen des Abstimmenden, sowie die Namen der durch ihn vertretenen Mitglieder enthalten.

§ 26.

Diejenigen Mitglieder des Central-Vereins, welche mindestens 5 Mark Beitrag zahlen, erhalten die „Mittheilungen“ (§ 2c) unentgeltlich. Die Mitglieder der Zweigvereine erhalten die „Mittheilungen“ durch ihren Vorstand, gegen Zahlung von jährlich 1,50 Mark.

*) Unter Beachtung dieser Mindestgrenzen wird jedes neu eintretende Mitglied ersucht, seinen Jahresbeitrag selbst zu bestimmen.

IV.

Die Neuregelung der Binnenschiffahrts-Gesetzgebung.

Syndikus *Dr. Hatscheck-Magdeburg.*

Meine Herren! Als ich die freundliche Aufforderung des verehrten Vereinsvorstandes zu einem Vortrage über die Neuregelung der Binnenschiffahrtsgesetzgebung erhielt, war ich mir der Schwierigkeit der Aufgabe, über ein so umfassendes Thema, über einen Gegenstand von solcher Bedeutung für alle Schiffahrtsinteressenten knapp und dabei doch einigermaßen ausreichend zu berichten, voll bewusst. Ich hätte es allerdings viel lieber gesehen, wenn wir hier aus anderem Munde, insbesondere von dem zunächst in Aussicht genommenen Berichterstatter, meinem hochverehrten Kollegen Herrn Dr. Landgraf, einem der hervorragendsten Kenner und Bearbeiter der Materie des Binnenschiffahrtsrechtes einen Vortrag über diesen Gegenstand vernommen hätten; allein da es Herrn Dr. Landgraf unmöglich geworden war, das Referat zu übernehmen und ich durch einige Jahre schon auf diesem Gebiete zu arbeiten und insbesondere auch bei den jüngsten Berathungen von Grundzügen eines neuen Binnenschiffahrtsgesetzes im Reichsjustizamte theilzunehmen Gelegenheit hatte, glaubte ich mich der mir übertragenen Aufgabe nicht entziehen zu dürfen und habe mich, in der Hoffnung auf Ihre nachsichtige Beurtheilung, zu dem Vortrage bereit erklärt. Eines allerdings muss ich gleich betonen: eine erschöpfende Darstellung auch nur aller Hauptpunkte in dem knappen Zeitraume eines Vortrages zu geben, ist wohl ein Ding der Unmöglichkeit; ich muss daher im Voraus bitten, es zu entschuldigen, wenn Manches übergangen, Manches nur flüchtig gestreift und mit wenigen Sätzen abgethan wird. Dies vorausgeschickt, darf ich mit der Erörterung des Gegenstandes beginnen und zwar zunächst mit einer knappen geschichtlichen Skizze der Bestrebungen für das Zustandekommen einer die Rechtsverhältnisse der Binnenschiffahrt regelnden Gesetzgebung.

Diese Bestrebungen datiren seit Jahrzehnten; sie sind mindestens so alt und älter als das Deutsche Handelsgesetzbuch; denn schon bei der Berathung desselben tauchte die Frage auf, eingehende Bestimmungen über die Binnenschiffahrt in das Handelsgesetz aufzunehmen, allein diese Anregung fand damals wenig Anklang und wurde mit der Begründung abgelehnt: es seien die Verschiedenheiten der Flussgebiete zu gross, als dass sich eine einheitliche für ganz Deutschland das Rechte treffende Regelung ermöglichen liesse — sei doch eine solche selbst für Preussen bisher unmöglich gewesen (in der That enthält auch das Preussische Landrecht, wie übrigens auch der in den Rheinlanden geltende Code civil fast nichts hinsichtlich der Rechtsverhältnisse der Binnenschiffahrt); ferner sei auch die praktische Bedeutung einer solchen Gesetzgebung anzuzweifeln, da es sich doch nur um die Regelung weniger Verhältnisse handeln könne und dabei den örtlichen Gebräuchen möglichst Rechnung getragen werden müsse. So kam es, dass, wiewohl sogar schon ein allerdings recht knapper, sich an das holländische Gesetz anlehrender Entwurf vorlag, das Binnenschiffahrtsrecht eine besondere Regelung im Handelsgesetzbuche nicht erfuhr.

Unmittelbar nach Erlass des neuen Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuche richtete der damalige

preussische Handelsminister Frhr. v. d. Heydt (31. 12. 1861), da beide Häuser des preussischen Landtags eine Resolution zu Gunsten des Erlasses eines Stromschiffahrtsgesetzes gefasst hatten, ein Rundschreiben an die Handelskammern und Vorstände der kaufmännischen Körperschaften, in welchem er eine dem Schreiben beigeflossene Denkschrift über die Rechtsverhältnisse der Binnenschiffahrt der Beachtung empfahl, jedoch auch erklärte, falls die Erfahrungen ergeben sollten, dass ein Bedürfniss nach besonderer Regelung der Rechtsverhältnisse der Binnenschiffahrt bestehe, den Anträgen der Körperschaften entgegensehen zu wollen. In der Denkschrift war versucht worden, die Ueberflüssigkeit eines besonderen Binnenschiffahrtsrechtes nachzuweisen, und darzuthun, dass auch ohne Erlass eines besonderen Stromschiffahrtsgesetzes die Verhältnisse der Binnenschiffahrt rechtlich genügend geklärt seien.

Schon damals, beziehungsweise in den hierauf folgenden Jahren, haben kaufmännische Körperschaften, Schiffahrtsinteressenten, Handelskammern — ich darf hier wohl sicher auch Magdeburg und Düsseldorf nennen — Gutachten beziehungsweise Aeusserungen zu dem Rundschreiben des Ministers oder selbstständige Eingaben an die preussische Staatsregierung gerichtet, in denen um endliche Inangriffnahme der Regelung der Binnenschiffahrtsgesetzgebung ersucht wurde. Noch weit bedeutenderen Umfang nahm die Bewegung zu Gunsten des Erlasses eines Binnenschiffahrtsgesetzes an, als der Anfang der 60er begründete Handelstag die Angelegenheit in die Hand nahm, von den Handelskammern und kaufmännischen Schiffahrts-Körperschaften Gutachten einholte und dann selbst in einer Kommission 1867 und 1868 einen Gesetzentwurf berieth: 24 der bedeutendsten Handelskörperschaften aus allen Stromgebieten hatten Gutachten abgegeben, theilweise, wie Bremen, Bromberg, vollständige Gesetzentwürfe ausgearbeitet, theilweise das Seerecht etc. durchgenommen und sich über die Anwendbarkeit der einzelnen Bestimmungen auf die Binnenschiffahrt geäußert. Leider wurde der vom Admiralitätsrichter Singelmann ausgearbeitete Entwurf, welcher vom Handelstage der Bundesregierung überreicht worden war, nicht zum Gegenstande von Erörterungen gemacht. Ebenso wenig Erfolg hatte 1870 eine vom Verein der deutschen Stromschiffer gemachte Eingabe, der gleichfalls ein Entwurf beigeflossen war.

1880 begannen auch Arbeiten am Rheine: Der Abgeordneten-Tag rheinischer Handelskammern und Vereine hatte die Frage auf die Tagesordnung seiner Versammlung im Juli 1880 gesetzt, daselbst sich für das Zustandekommen eines Gesetzes ausgesprochen, eine Kommission zur Durchführung der Vorarbeiten gewählt. Auf Grund der Berathungen derselben und der von den einzelnen rheinischen Handelskammern und Vereinen eingelaufenen Gutachten hat dann Herr Dr. Landgraf seinen Gesetzentwurf ausgearbeitet, dessen 1. Theil 1887, dessen 2. im vorigen Jahre erschienen ist — eine Arbeit, die wohl die umfassendste auf diesem Gebiete genannt werden kann und auch neuerdings im Reichsjustizamt als treffliche Vorarbeit bezeichnet worden ist.

Aber auch an der Elbe begannen in den 1880er Jahren Verhandlungen, welche in gewissem Sinne als Vorarbeiten für die Regelung der Binnenschiffahrtsgesetzgebung betrachtet werden müssen: Verhandlungen über die Verfrachtungsbedingungen für die Elbschiffahrt, welche zunächst zwischen dem Aeltesten-Kollegium der Kaufmannschaft zu Magdeburg und der

Elbschiffahrtsgesellschaft „Kette“, später zwischen allen beteiligten Elb-Handelskammern: Hamburg, Magdeburg, Dresden und den Schiffervereinen Dresden und Magdeburg und mehreren grösseren Elbschiffahrtsgesellschaften geführt wurden. Diese Verhandlungen, welche ihren Gipfelpunkt in den gemeinsamen Besprechungen 1886 in Magdeburg, 1887 in Dresden fanden, bezweckten die Herstellung solcher — dann allgemein an der Elbe einzuführenden und anzuerkennenden — Verfrachtungsbedingungen, welche ebensowohl den berechtigten Ansprüchen der Schiffahrt, wie den Interessen der Verloader und Empfänger Rechnung trügen, während gegen die von den Elbschiffahrtsgesellschaften angewandten „Bedingungen“ aus den Kreisen des Handels lebhafter Widerspruch laut geworden war. Die Verhandlungen führten indess zu keinem befriedigenden Abschluss; die Besprechung in Dresden endete ohne Einigung der Beteiligten. Die Magdeburger Kaufmannschaft versuchte in den folgenden Jahren nochmals mit der „Kette“ Fühlung zu nehmen und wurden auch noch einige Berathungen abgehalten, die, wenn auch ein günstiges Ergebniss, so doch keine vollständige Erledigung der Angelegenheit zur Folge hatten. Inzwischen betonten Handelskammern und Schiffahrtskörperschaften — ich kann auf alle Einzelheiten nicht näher eingehen — wieder und wieder die Dringlichkeit einer gesetzlichen Regelung des Binnenschiffahrtsrechtes.

Alle diese Aeusserungen im Zusammenhange mit den am Rhein im Zuge befindlichen, zum Theil schon veröffentlichten Arbeiten (der I. Theil des Landgrafischen Entwurfes erschien 1887) mögen die preussische Staatsregierung bewogen haben, die Sache neuerdings ernstlich in die Hand zu nehmen: der Handelsminister richtete im März 1890 an die Handelskammern und kaufmännischen Körperschaften die Anfrage, ob auf Grund der gemachten Erfahrungen dem Bedürfnisse nach reichsgesetzlicher Regelung des Binnenschiffahrtsrechtes eine vorzugsweise Dringlichkeit zuzuerkennen sei. Diese Anfrage wurde wohl übereinstimmend bejaht; die Magdeburger Kaufmannschaft überreichte bei diesem Anlass überdies auch einen unter Benutzung der Ergebnisse der Verhandlungen über die „Verfrachtungsbedingungen“ ausgearbeiteten Entwurf, jedoch zunächst nur den das Frachtgeschäft auf Binnengewässern behandelnden Abschnitt. Gleichzeitig leitete übrigens auch unser Central-Verein für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt, der sich auch früher wiederholt mit der Erörterung der Frage befasst hatte, Verhandlungen zum Zwecke der Herstellung einer allgemeinen „Betriebsordnung für die Elbe, Oder und Weichsel“ ein, die, wie den Herren ja bekannt ist, wenigstens in den Berathungen zu einem günstigen Abschlusse geführt worden und gleichfalls als wichtige Vorarbeit angesehen werden muss. Ja, ich darf wohl annehmen, dass diese Verhandlungen über die Verfrachtungsbedingungen auf der Elbe und über die Binnenschiffahrtsordnung es gewesen sind, welche endlich den Stein ins Rollen brachten und zur Ausarbeitung von Grundzügen zu einem Binnenschiffahrtsgesetze geführt haben. Denn am klarsten kam der grosse Mangel, der in dem Mangel eines Binnenschiffahrtsgesetzes lag, in diesen Verhandlungen zum Ausdrucke. Wenn es überhaupt nothwendig war bezw. sich aus dem Geschäftsbetriebe ergab, dass die Elbschiffahrtsgesellschaften Verfrachtungsbedingungen von dem Umfange eines recht ausgiebigen Gesetzes (sie umfassten, abgesehen von den Tarifen, oft 25 und

mehr umfangreiche Paragraphen und stellten schliesslich ganz stattliche Bändchen dar) aufstellen mussten, um in allen etwa vorkommenden wichtigen Zweifel-Fällen Klarheit zu schaffen, wenn diese Bedingungen so viel für und gegen, so viel Streit und Vertheidigung zur Folge hatten, wenn endlich — wie in den Jahren 1890/91 unter der Leitung unseres Central-Vereins — ganze grosse Versammlungen von Handelskammern, Schiffervereinen, Schiffahrtsgesellschaften es nicht nur für nützlich, sondern für dringend nöthig hielten, eine Betriebsordnung in 100 und mehr Paragraphen zu vereinbaren, um Streit und Zweifel einermassen aus der Welt zu schaffen, dann war doch wahrhaftig die Dringlichkeit der Schaffung eines wenigstens für alle Hauptpunkte ausreichenden Binnenschiffahrtsgesetzes unleugbar. Ich muss darum in der That annehmen — und auch gewisse äussere Umstände sprechen für die Richtigkeit dieser Annahme —, dass auf die beschleunigte Inangriffnahme der Abfassung eines Gesetzentwurfes hauptsächlich die so an- und ausdauernden, mit Unermüdlichkeit und Zähigkeit fortgesetzten Verhandlungen auf die Elbschiffahrts-Verfrachtungsbedingungen und später betreffs der vom Central-Verein geförderten Ausarbeitung einer allgemeinen Betriebsordnung für die Elbe, Oder und Weichsel eingewirkt haben. Hier war der ganze traurige Zustand offenkundig vorgeführt, hier war einmal und zehnmal das Binnenschiffahrtsgesetz als das Ziel der Wünsche genannt worden, hier hatte man die Riesenarbeit, welche die Betriebsordnung machte, nicht gescheut, wiewohl man wusste, dass es sich nur um eine kürzere oder längere Uebergangszeit handeln konnte, welche mit dem Erlasse eines Binnenschiffahrtsgesetzes ihr Ende erreicht haben würde. Was Wunder, dass diese festen und zähen Bestrebungen einen tieferen Eindruck machen mussten, als die vor 20 Jahren und selbst vor 10 Jahren wohl recht dringlichen, dann aber immer spärlicheren Aeusserungen von Handels- und Schiffahrts-Körperschaften, bei denen man vielleicht nicht so den Ernst der Sachlage mit den Augen sehen, mit den Händen greifen konnte, wie bei dem Schiffahrts-, Handels- und Versicherungskriege, welcher seine Schlachten in den Verhandlungen über die Verfrachtungsbedingungen und die Betriebsordnung schlug!

Hierzu kam noch ein Umstand, den ich vielleicht auch erwähnen darf: die Verhandlungen über die Betriebsordnung hatten für die Ausarbeitung eines Gesetzentwurfes zu der rheinischen Vorarbeit die zweite erforderliche Grundlage für die Verhältnisse an der Elbe, Oder und Weichsel geboten, so dass nun für einen der wichtigsten Abschnitte eines Binnenschiffahrtsgesetzes, den vom Frachtgeschäfte, ziemlich ausreichende Vorarbeiten vorlagen und zwar nicht bloss in dem Ergebnisse der Verhandlungen über die Betriebsordnung, sondern auch in den Aeusserungen der mehrfachen vieltägigen Verhandlungen, da das Reichsjustizamt in einsichtsvoller Weise zu diesen einen Vertreter in der Person des ausgezeichneten Referenten für diese Frage, Geheimrath Dr. Hoffmann, entsendet hatte.

Dies Alles mochte denn zusammengewirkt haben, um eine für alle Schiffahrtsinteressentenkreise so freudige Ueberraschung zu Stande zu bringen, als es Ende des vorigen Jahres plötzlich hiess, das lang ersehnte Binnenschiffahrtsgesetz sei bereits in Bearbeitung und als zu Beginn dieses Jahres in der That „Grundzüge eines Gesetzes, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt“, zwar nicht der Oeffentlichkeit übergeben, aber doch vielen Beteiligten zugänglich gemacht und damit in weiteren

seits und den Ladungsinteressenten andererseits. Bisher war die Stellung des Schiffers gegenüber dem Rheder wie gegenüber dem Ladungsinteressenten, wenigstens im Gebiete des preussischen Landrechts, recht unklar: Die Königl. Kabinettsordre von 1835 erklärte zwar die Bestimmungen des Landrechts über das Verhältniss der Schiffsrheder zu den Schiffen auch auf das Verhältniss der Eigenthümer der Stromfahrzeuge zu den Stromschiffen für anwendbar; allein die Fortdauer der Geltung dieser Ordre ist nach Einführung des H.G.B. mindestens sehr zweifelhaft gewesen. Ist diese Kabinettsordre beseitigt, dann bleibt einzig und allein Art. 47 H.G.B. über den Handlungsbevollmächtigten, der Massstab zur Beurtheilung der ganzen Rechtsverhältnisse — was gewiss einerseits vielleicht bestreitbar, andererseits durchaus unzureichend ist. Gegenüber den Ladungsinteressenten bestand eigentlich bisher keinerlei unmittelbare Haftung des Schiffsführers, so wünschenswerth eine solche Regelung auch wiederholt erklärt wurde. Ueber alle diese Punkte enthält der neue Entwurf ausreichende Bestimmungen, die auch den Bedürfnissen der Praxis gerecht werden und die bisherige Verschiedenheit der rechtlichen Stellung des Schiffers doch einigermaßen beseitigen werden.

Das Gleiche gilt von den Bestimmungen hinsichtlich der Schiffsmannschaft, welche in Preussen bisher einfach nach den Bestimmungen der Gesindeordnung betrachtet worden war, nunmehr aber wenigstens in einzelnen Punkten nach Art der Gewerbegehilfen gestellt werden soll.

Neben diesen zwei hochwichtigen Neuerungen: der Regelung der Haftpflicht und der Klärung des Rechtsverhältnisses der Schiffsführer gegenüber Schiffseignern und Ladungsinteressenten sind als weitere bedeutsame Neuerungen anzuführen: die endliche Festlegung von Bestimmungen über das Laden und Löschen, Lade- und Löschplatz, Lade- und Löschzeit, Ueberliegezeit und Liegegeld, Fautfracht, über die verschiedene Behandlung von Frachtgütern wie Gesammtladung, Theilladung und als Stückgüter. Dies alles, so wichtig und wesentlich es für den Binnenwasserverkehr ist, so sehr auch wirthschaftlich die ganze Rechnung des Schiffahrtsunternehmens darauf beruht, war bisher weder in dem für den Binnenfrachtverkehr geltenden Abschnitt des H. G. B., noch in den einzelnen Sonderrechten irgendwie geregelt. Nun ist ja zuzugestehen — und dies wurde bei den verschiedenen Berathungen über die Nothwendigkeit oder Nichtnothwendigkeit der gesetzlichen Regelung dieser Fragen immer betont —, dass eine übereinstimmende Regelung aller Einzelheiten dieser Fragen kaum gut ausführbar, wenn überhaupt möglich ist; denn es kommen gerade für die Dauer der Liegezeit und die Höhe des Liegegeldes so viel örtlich verschiedene Rücksichten, wie: durchschnittliche Grösse und Werth der Fahrzeuge, Hafen- und Ladestellenverhältnisse, Beschränktheit oder Ueberfluss an Laderaum, Höhe der Löhne der Schiffsmannschaft u. s. w. in Betracht, so dass es kaum angeht, alles über einen Kamm zu scheeren. Allein die grundsätzlichen Punkte lassen sich sehr wohl allgemein feststellen. Die Grundsätze über das Wo und Wie des Ladens und Löschens, die Feststellung des Anspruchs auf Liegegeld, auf sonstigen Ersatz, die Grundsätze für Laden und Löschen von Theilladungen, Stückgütern u. s. w. So hat es denn im Grossen und Ganzen der Gesetzentwurf gemacht; er hat dies alles, was sich grundsätzlich und allgemein regeln liess, festgestellt; er

hat sogar noch mehr gethan: auch die Lade- und Löschzeit und das Liegegeld, soweit nicht ein abweichender Ortsgebrauch da ist, ganz bestimmt und ziffermässig aufgeführt, so zwar, dass auch, soweit kein Ortsgebrauch vorhanden, klare und feste Sätze gegeben sind. Es hat diese Aufnahme ziffermässiger Entschädigungssätze in ein doch auf eine Reihe von Jahrzehnten berechnetes, sich auf ein weiteres Reich erstreckendes Gesetz wohl auch seine Schattenseite: wenn (wie sich bei den Berathungen im Reichsjustizamte ergab) schon jetzt so bedeutende Unterschiede in der Höhe des Liegegeldes bestehen, dass die Sätze des Entwurfs die am Rhein üblichen meist weit übertreffen, hingegen hinter den Sätzen der Elbplätze zu meist zurückbleiben, so muss man sich fragen: werden denn diese Sätze nach einer Reihe von Jahren bei dem doch wahrscheinlichen Steigen der Löhne und der Schiffsbau- und Erhaltungskosten nicht recht bald durchaus ungenügende sein? sollen aber diese Sätze dann in einigen Jahren wiederum abgeändert werden, so ergiebt dies Schwierigkeiten, die nicht zu unterschätzen sind.

Ich muss an dieser Stelle auf einen Punkt zu sprechen kommen, der auch bei den Verhandlungen im Reichsjustizamte, die ich später erörtern werde, zu längeren Debatten Anlass gegeben hat: die Frage der Aufrechterhaltung der Ortsgebräuche im Gesetze.

Wie schon eben erwähnt, waren und sind bisher — wenn man von den einzelnen Verfrachtungsbedingungen der grossen Schiffahrtsgesellschaften absieht, für die beim Laden und Löschen in Betracht kommenden Fragen fast einzig und allein die Ortsgebräuche massgebend gewesen. Diese Ortsgebräuche sind Gewohnheitsrechtssätze, welche theils durch lange Zeit bloss nach Ueberlieferung und wirklicher Anwendung sich als maassgebend erhalten haben, theils durch Aufzeichnung der Handels- und Schiffahrtskörperschaften von Zeit zu Zeit festgestellt worden sind. Immer sind beide Theile, Verlater und Schiffer, vor Feststellung dieser „Schiffahrts-Gebräuche“ gehört worden und die Festsetzungen wurden — ich habe dies ebenso von den Rheinplätzen gehört, wie ich es von den Elbplätzen weiss — von beiden Theilen genehmigt und in der Praxis durch jahrelange Befolgung ausdrücklich anerkannt. Nun kann ja zugegeben werden, dass manche dieser Gebräuche, insbesondere soweit sie ziffermässige Zeit- oder Entgeltfeststellung enthalten, nach einer Reihe von Jahren durch die fortschreitende Entwicklung der Binnenschiffahrt unzweckmässig, ungeeignet, veraltet geworden sind. In diesen Fällen ist es aber doch zunächst Sache der Betheiligten, auf eine Abänderung von unzweckmässigen, nicht mehr passenden, auf eine Beseitigung der ganz veralteten Bestimmungen hinzuwirken. Es kann dies auch einfach dadurch geschehen, dass durch Vereinbarung derlei veraltete Ortsbestimmungen ausgeschlossen oder abgeändert werden und dass dann, wenn dies in vielen Fällen geschehen ist, die ausdrückliche Anerkennung dieser Aenderung in den Gebräuchen (denn Gebräuche ändern sich durch thatsächliche andere Uebungen) durch Abänderung der schon festgesetzten, kodifizirten „Usancen“ von den betreffenden Handels- oder Schiffahrtskörperschaften verlangt wird. Keine Körperschaft kann und wird sich gegen derlei Wünsche, wenn sie hinlänglich begründet sind, wehren und wenn sie es thäte, würde sie ihre gesetzlichen Pflichten verletzen, würde Dinge, die nicht mehr wahr sind, als wahr bezeugen. Hier ist also ein einfacher Weg gegeben, Missstände nach-

theiliger und veralteter Bestimmungen aus den Platz-Gebräuchen für die Schifffahrt hinwegzuräumen.

Andererseits wäre aber eine völlige Beseitigung jeder Bezugnahme auf den Handelsgebrauch von sehr grossem Bedenken. Zunächst würde sie in direktem Widerspruch mit dem Prinzipie des gesammten Handelsrechts, dem doch auch das Binnenschifffahrtsrecht wie das Seerecht als Theile angehören, mit jenem Prinzipie, wonach das in den Handelsgebräuchen liegende Handelsgewohnheitsrecht nicht nur geschont, sondern festgehalten werden soll, weil es das bewegliche, sich fortbildende, der Entwicklung des Verkehrs sich anpassende Element im Handelsrechte bedeutet. Soll wirklich — auf dem Gebiete des Handelsrechts das Gesetz — den Anschauungen und Rechtsüberzeugungen der beteiligten Kreise entsprechen, soll es nicht rasch zum verknöcherten toden Buchstaben werden, so muss es dem ewig sich fortbildenden beweglichen Gewohnheitsrechte, dem Handelsgebrauche, möglichsten Spielraum lassen; denn die in unserem Zeitalter sehr rasche Entwicklung, Aus- und Umbildung der kaufmännischen Einrichtungen, der Verkehrs- und Handelsformen schliesst die starre Festlegung aller Rechtsvorschriften aus und macht auch ein Folgen auf dem Gebiete der Gesetzgebung kaum möglich. Darum hat denn auch das deutsche Handelsgesetzbuch in ausgedehnter Weise auf die Handelsgebräuche Bezug genommen und ihnen weitgehende Bedeutung und Geltung beigelegt, entgegengesetzt den neueren Gesetzen auf dem Gebiete des allgemeinen bürgerlichen Rechts, die Gewohnheit und Gewohnheitsrecht als Rechtsquelle möglichst ausschliessen wollen.

Was aber für das gesammte andere Handelsrecht, was für das Seerecht gilt, gilt ebenso für das Gebiet des Binnenschifffahrtsrechts. Die Beseitigung der Bezugnahme auf die Ortsgebräuche in den wenigen Stellen, wo sie noch vorkommt, wäre übrigens wohl ein schlechter Dienst für die Schifffahrt künftiger Jahrzehnte und das Gesetz soll doch nicht für wenige Jahre gemacht sein! Gelänge es selbst, für den gegenwärtigen Zeitpunkt eine überall, für jeden Strom, für jeden Hafenplatz passende Lös- und Ladefrist und Liegegeldsätze zu ermitteln — und ich meine, dass diese Fristen und Sätze voraussichtlich dann schon in Folge des Widerspruches der Verladerkreise für den Schiffer weniger günstig festgesetzt werden würden —, so fragt sich doch dann: wie wird das nach 10 oder 20 Jahren passen? Ich zweifle keinen Augenblick, dass seitens der Schifffahrt selbst diese Sätze noch viel früher durch Vertrag und Vereinbarung beseitigt und damit jener missliche Zustand herbeigeführt werden wird: der Zustand der Nothwendigkeit ausführlicher Verfrachtungsbedingungen, den wir jetzt beklagen.

Ueberhaupt soll ja doch der Werth der neuen einheitlichen Bestimmungen über das Frachtgeschäft, über Laden, Löschen, Gütertransport und was damit zusammenhängt, hauptsächlich darin liegen, dass umfassende Verfrachtungsbedingungen erspart werden und doch beiden Theilen eine gerechte Regelung gewährleistet sein soll. Ich kann mir recht wohl denken — dass, abgesehen von den Tarifen und besonderen Bestimmungen für besondere Beförderungsarten, Eilgutverkehr, Ueberführung der Güter aus Seeschiff u. dgl., es gar keiner „Verfrachtungsbedingungen“ mehr bedürfen wird und doch Streitfälle eine ausreichende, gerechte Austragung erhalten werden. Darin liegt der Hauptwerth der besonderen Regelung des Abschnittes vom Frachtgeschäft für den Binnenschiffsverkehr.

Nebst den eben erwähnten Punkten ist in den „Grundzügen“ von hervorragender Bedeutung die Uebertragung der seerechtlichen Bestimmungen von der grossen Haverei auf die Binnenschifffahrt — natürlich mutatis mutandis — und in Zusammenhang damit die Regelung der Dispache. Die Richtigkeit der Uebertragung dieser Bestimmungen auf die Binnenschifffahrt ist wohl unbestreitbar und fand dieselbe auch bei den Verhandlungen im Reichsjustizamt einstimmig Anerkennung, wenn auch über die Einzelheiten dieses Abschnittes manche lebhaftere Erörterung geführt wurde. Merkwürdigerweise herrschte noch vor wenigen Jahrzehnten der gerade entgegengesetzte Standpunkt bei den Berathungen des Handelsgesetzbuchs, da seitens der Staatsregierungen zur Geltung kam, dass damals behauptet wurde, es könnten mangels zureichend gleichartiger Verhältnisse die Bestimmungen über Havarie doch auf die Binnenschifffahrt keine Anwendung finden; insbesondere könnte bei dem Fehlen der Lebensgefahr für die Schiffsbesatzung — so hiess es — leicht künstliche Haverien gefördert werden, wenn die Ladungsinteressenten mit für den Schaden aufkommen müssten, umso mehr, als es bei der geringen Mannschaftszahl der Binnenschiffe an genügender Ueberwachung fehle; zudem seien wirkliche Fälle grosser Haverei nach Art der Seehaverei selten. Hat nun die Entwicklung des Binnenschifffahrtsverkehrs, insbesondere durch die bedeutende Zahl- und Grössenvermehrung, durch die ungewöhnliche Zunahme der Dampfschifffahrt dahin geführt, dass Haverien auch auf Binnengewässern leider nichts seltenes sind, so hat sich auch der frühere Standpunkt und die Meinung gegen die Anwendbarkeit der Haveriebestimmung wesentlich geändert. Einmal enthalten die eben angeführten Gegenstände wirklich nicht viel durchschlagendes, zumal die Ladungsinteressenten bei den eventuell denkbaren Unterschlagungen durch die Haveriebestimmungen nicht ungünstiger gestellt werden, der Schiffer vielmehr auch seinen Beitrag zu den Haveriekosten zu leisten hat; auch der eventuell geringeren Ueberwachung ist durch die Verklarung und sorgfältige Feststellung des Sachverhalts ein Gegengewicht geboten. Endlich aber widerstreiten die Grundsätze der seerechtlichen Haverei ja durchaus nicht den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, da ja nach den Grundsätzen der negotiorum gestio der nützliche und nothwendige Aufwand auch vergütet wird, und nur zur Klärung der Ansprüche, zur sachgemässen Veranschlagung der zur Haverei gehörigen Kosten, zur entsprechenden Regelung der Beitragspflicht Sonderbestimmungen erwünscht erscheinen. In der That waren die jetzt vielfach an den Strömen vorhandenen Verhältnisse, wonach bei derlei Haverieschäden eine Klarstellung der gegenseitigen Ansprüche so überaus schwierig war, recht unerträgliche und wird voraussichtlich die Uebertragung der seerechtlichen Haveriebestimmungen in allen Schifffahrtskreisen Anklang finden.

Nebst diesen vier grossen und bedeutsamen Punkten, in welchen die vorliegenden „Grundzüge eines Binnenschifffahrtsgesetzes“ dankenswerthe Neuregelungen schaffen: der Haftpflicht, Klärung des Rechtsverhältnisses des Schiffers (Schiffsführers) gegen Schiffseigner und Ladungsinteressenten, Lade- und Löschestimmungen, Regelung der Haverei — sind aber noch eine ganze Reihe von neuen Abschnitten und Festsetzungen zu nennen, die, wenn auch vielleicht von nicht so grosser Bedeutung, so doch ganz anerkanntenswerth sind; es sind dies u. A. die Uebertragung der seerechtlichen Bestimmungen vom Zusammenstoss von Schiffen, von

Bergung und Hilfeleistung — wiederum vereinfacht und unter Anpassung an die Besonderheiten der Binnenschifffahrt — ferner die Bestimmungen über Schiffsgläubiger, die Einführung des Verbotes der Pfändung abreisefertiger und auf der Reise befindlicher Schiffe und die Einführung des Binnenschiffregisteres.

Ueber die Nützlichkeit der Einführung dieser verschiedenen seerechtlichen Bestimmungen vermag ich leider nicht des Näheren zu sprechen; sie sind schon seinerzeit bei den Handelsgesetzbuchberathungen für auf die Binnenschifffahrt übertragbar erklärt und seither in den verschiedenen Gutachten und Entwürfen auch entsprechend herangezogen worden. Auch die Binnenschiffregister, über welche getheilte Meinungen herrschen, können doch im Wesentlichen als eine durchaus wünschenswerthe Neuerung angesehen werden und herrschte auch hierüber Einigkeit bei den Verhandlungen im Reichsjustizamte.

Wenn ich mit den bisherigen knappen Erörterungen ungefähr alles das angedeutet habe, was die vorliegenden „Grundzüge eines Binnenschiffahrtsgesetzes“ an wesentlichen und günstigen Neuerungen in das Binnenschifffahrtsrecht hineinbringen, so muss ich nun auch mit einigen Bemerkungen dessen gedenken, was in diesen Grundzügen vermisst werden könnte und auch vermisst worden ist.

Es betrifft dies in erster Linie die Schiffsverpfändung und Schiffshypotheken. Mit Recht ist hier bei jener Besprechung der Grundzüge, wie bei den Verhandlungen im Reichsjustizamte darauf hingewiesen worden, dass die Binnenschifffahrtsregister ohne Regelung dieses Gegenstandes ohne die Möglichkeit der Hypothekenerlangung auf das Fahrzeug durch Eintragung eigentlich den grössten Theil seiner Bedeutung verliere. Es wurde aber geltend gemacht, dass dieser Gegenstand wegen des Zusammenhanges mit den allgemeinen Grundsätzen des Immobilien- und Mobiliarpfandrechtes nur im allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuche in angemessener Weise geordnet werden könne und daher vor Inkrafttreten desselben auf dem Gebiete des Binnenschiffahrtrechtes eine Regelung unthunlich sei; selbst für eine zeitweilige Regelung liege kein dringendes Bedürfniss vor; es genüge, dass der Entwurf durch die Einführung des Schiffsregisters die nothwendige Voraussetzung für diese Anwendung der Bestimmungen des bürgerlichen Gesetzbuches schaffe. Nun kann man ja über das Letzte verschiedener Ansicht sein — und es wird insbesondere seitens der Rheinschifffahrt die Regelung der Schiffsverpfändung als äusserst dringlich bezeichnet — allein es wird sich auf diesem Gebiete schwer etwas erreichen lassen, da in einzelnen Staaten, welche die Schiffsverpfändung geregelt haben, die Erfahrung bisher gelehrt hat, dass Verpfändungen doch verhältnissmässig selten vorkommen. Darum wird man recht schwer nachweisen können, dass bei dem doch nicht mehr allzulangen Zeitraum bis zum Inkrafttreten des bürgerlichen Gesetzbuches ein unabweissliches Bedürfniss für eine zeitweilige Regelung vorliege, und es ist dies auch von den befragten Rheinschifffahrtsinteressenten nicht nachgewiesen worden.

Aehnliches gilt von der Regelung der Binnenschiffsversicherung. Das Versicherungswesen soll zum Gegenstande eines besonderen demnächst auszuarbeitenden Gesetzes gemacht werden, dem man seitens der Reichsregierung nicht vorgreifen will. Uebrigens möchte ich an dieser Stelle darauf aufmerksam machen, dass die Erwartungen jener Herren Schifffahrtsinteressenten, die in der Regelung des Wasser-

versicherungswesens die beste Entlastung des Schiffers und die einfachste Lösung der Haftungsfrage zu erhalten hoffen, voraussichtlich enttäuscht werden dürften; ein Versicherungsgesetz wird nur die Grundlagen der Versicherung, Vermeidung der Doppelversicherung, die Schadenfeststellung, die Ueberwachung des Versicherungswesens, all die Verwaltungs-Vorschriften, die hierzu gehören u. dgl., nie aber Vorschriften enthalten können, welche so tief in das Privatrecht eingreifen, dass sie den privaten Versicherungsgesellschaften bestimmte zu gewährende Versicherungsbedingungen vorschreiben, wie dies selbst im Seerecht nur in Rücksicht auf besondere Punkte geschieht. Wenigstens widerspricht dies unseren heutigen Rechtsbegriffen völlig. Es würde übrigens die Feststellung solcher Vorschriften, die doch nur dispositiver Natur sein könnten (d. h. für den Fall der Nichtversicherung festgesetzt) einfach die Folge haben, dass die Gesellschaften, die ja auch heute die genauesten Bedingungen aufstellen, alles im Wege ihrer Versicherungsbedingungen vertragsmässig beseitigen würden, was ihnen im Gesetz nicht passt. Durch gesetzlichen Zwang kann meines Erachtens die entsprechende Gestaltung der Versicherungsbedingungen nicht herbeigeführt werden; ich zweifle aber keinen Augenblick, dass sich dieselbe den Bestimmungen, welche nunmehr das Binnenschifffahrtsrecht anders regeln sollen anpassen wird, und dass Bedingungen auf Grund der veränderten Haftpflicht geschaffen werden. Das müssen die bestehenden Gesellschaften im eigenen Interesse thun, soll ihnen nicht eine empfindliche Konkurrenz zu ihrem eigenen Schaden erwachsen. Somit ist auch das vorläufige Fehlen von Bestimmungen über die Wasserversicherung nicht als ein schwerer Mangel anzusehen.

Andererseits sollen in mancher Hinsicht noch Ergänzungen geschaffen werden — wie dies angedeutet wurde — z. B. betreffs des Flössereiverkehres, für dessen Regelung nur vorläufig noch die Grundlagen fehlen, vielleicht auch auf der Everführerei, des Schleppverkehrs etc. Das Fehlen eingehender Bestimmungen über die Personenbeförderung mit Binnenschiffen ist mittels der geringen Bedeutung dieses Transports und mangels auffälliger Besonderheiten dieses Verkehrs wohl nicht als ein wesentlicher Mangel anzusehen.

Wenn ich nun noch kurz der Berathungen im Reichsjustizamte mit einigen Worten Erwähnung thun darf, — die Zeit ist vorgerückt — so darf ich wohl sagen: Im grossen Ganzen — wenn man das Ergebniss unserer Berathungen im Reichsjustizamte betrachtet — fanden die ausgearbeiteten „Grundzüge“ eines Binnenschiffahrtsgesetzes in ihren grundlegenden Punkten die Zustimmung der befragten Interessenten, — in den beiden bestrittenen Hauptpunkten der Haftpflicht des Schiffseigners und der Bezugnahme auf die Ortsgebräuche mit überwiegender Mehrheit, sonst fast oder ganz einstimmig; im Einzelnen wurde ja eine Zahl meist recht nützlicher und zweckmässiger Anregungen gemacht und seitens der Herren Vertreter des Reichsjustizamtes mit grosser Bereitwilligkeit die Erwägung aller dieser Anregungen in Aussicht gestellt.

Endlich muss ich betonen, dass sowohl die Leitung der Verhandlungen, die an Stelle des erkrankten Herrn Staatssekretärs Direktor im Reichsjustizamte Herr Gutbrod führte, ebenso wie die Erläuterungen des Referenten Herrn Geh. Ober-Regierungsrath Dr. Hoffmann vorzügliche waren; bei voller Gewähr der

weitestgehenden Redefreiheit wurden die sechstägigen Verhandlungen, denen übrigens auch Vertreter des Reichsamts des Innern (Geh. Ober-Regierungsrath Kaspar), des preussischen Handelsministeriums (Geh. Ober-Regierungsrath Dr. Ullmann) und des preussischen Justizministeriums (Geh. Ober-Justizrath Schröder), ferner vom Reichsjustizamt noch Geheimrath von Lenthe und Regierungsrath von Jecklin anwohnten, durchaus sachgemäss geleitet; die ausgezeichnete Sachkenntniss und Schlagfertigkeit des Referenten Geheimrath Hoffmann, welcher Hunderte von Anfragen über verwickelte Fälle und Kombinationen sofort beantwortete und Paragraph für Paragraph knapp, aber klar und erschöpfend erläuterte, fand allseitige Anerkennung.

Die zugezogenen Sachverständigen aus den Interessenkreisen nahmen durchweg lebhaft an den Verhandlungen theil, die sich, da man jede Einzelheit erörterte, natürlich durch viele Tage hinziehen mussten. Auf Einzelheiten der Berathungen hier einzugehen, bin ich selbstredend nicht in der Lage, das würde auch zu weit führen.

Ich bin mit meinen Erörterungen zu Ende. Nur die Frage glaube ich zum Schluss noch berühren zu müssen: welche Stellung soll der Centralverein heute zu der Angelegenheit einnehmen? Und da scheint es mir unbedingt das Richtige, heute, wo die Ausarbeitung des Binnenschiffahrtsgesetzes sich noch im Anfangsstadium befindet, und erst demnächst ein völlig ausgearbeiteter Gesetzentwurf mit Begründung der Oeffentlichkeit übergeben und der parlamentarischen Behandlung zugeführt werden soll, vorläufig keinerlei Einzelkritik zu üben und Wünsche daran zu knüpfen, um so weniger als die „Grundzüge“ eigentlich der Oeffentlichkeit gar nicht übergeben und seitens des Reichsjustizamts nur für eine Vorarbeit, der erst die eigentliche Ausarbeitung eines Entwurfs folgen sollte, erklärt worden sind.

Andererseits glaube ich, dass, wenn in einer Frage, die den Verein selbst seit mehr als einem Jahrzehnt wiederholt beschäftigt hat, endlich eine so wichtige und entscheidende Inangriffnahme der Sache erfolgt, wie sie in der Ausarbeitung der „Grundzüge“ und in der Berathung derselben im Reichsjustizamt mit Schiffahrtsinteressenten zu erblicken ist, man hierüber nicht mit Stillschweigen hinweggehen kann. Ich würde Ihnen, meine Herren, empfehlen, der freudigen Zustimmung, die wir alle ausnahmslos der endlichen Inangriffnahme des Binnenschiffahrtsgesetzes geben, entgegenbringen, in einer allgemein gehaltenen Kundgebung Ausdruck zu geben und bin gern bereit, wenn Sie diese Ansicht theilen, eine solche Kundgebung im Wortlaut festzustellen.

V.

Die holländische Flagge auf dem Rhein.

Dr. H. Rentzsch, Dresden-Blasewitz.

Schon seit einer längeren Reihe von Jahren hat die Erfahrung gelehrt, dass 1. auf allen deutschen Strömen — insonderheit jedoch auf dem Rhein — die Zahl der kleineren deutschen Schiffer (der sogenannten Partikulierschiffer) geringer wird, 2. dass auf dem Rhein die holländische Flagge der deutschen gegenüber grössere Verbreitung erlangt, und 3. dass namentlich für den Rhein deutsche Rheder ihre Fahrzeuge vielfach nicht von deutschen, sondern von holländischen Werften beziehen. Bis zu einem gewissen Grade liegt die Abnahme des Kleinschifferstandes zwar im Zuge der Zeit, da in allen Erwerbszweigen der mit stärkeren Geldmitteln ausgerüstete Grossbetrieb den ärmeren Kleinbetrieb nach und nach verdrängt. Bei der Schifffahrt möchte dies auch umsoweniger befremden, als Dank der rühmenswerthen Verbesserungen der deutschen Binnenwasserstrassen und der Anlage grosser leistungsfähiger Kanäle die Flussschifffahrt in die vortheilhafte Lage gelangte, mit jedem Jahre grössere, freilich auch theurere Fahrzeuge in Betrieb zu nehmen. Hiermit steht indessen die Thatsache nicht im Einklang, dass unter sonst fasst ganz gleichen Verhältnissen in Holland der Kleinschifferstand sich recht gut zu behaupten vermag und dass, was noch mehr überraschen muss, auf dem Rheine die Kleinschifffahrt, soweit sie unter holländischer Flagge fährt, durch den Mitbewerb der grossen Rhedereien und selbst der Aktiengesellschaften nicht oder doch ungleich weniger gefährdet worden ist. Und damit nicht genug: ein ganz erheblicher Theil dieser unter holländischer Flagge fahrender Schiffer sind — Deutsche, die gar nicht einmal als Holländer gelten möchten, die zum Theil ihren Wohnsitz in Deutschland behalten, ihr Schifffahrtsgewerbe jedoch an einem Grenzorte angemeldet haben. Dies geschieht, um eines recht bemerkenswerthen Vortheils der holländischen Gesetzgebung, des Schiffs-Hypothekarrechts, theilhaftig werden zu können. Will in Deutschland ein Privatschiffer sein Unternehmen durch den Ankauf eines zweiten oder auch nur eines grösseren Fahrzeugs erweitern und fehlen ihm dazu die entsprechenden Geldmittel, so erwachsen bei deren Beschaffung nahezu unüberwindliche Schwierigkeiten, da unsere Gesetzgebung dem Gläubiger ein hypothekarisches Pfandrecht auf das Schiff selbst nicht einräumt und die fast absolute Sicherheit fehlt, welche das Hypothekarrecht für die Beleihung von Grundstücken und dergl. bietet. Eine Verpfändung des Schiffs ist zwar möglich, dieselbe sichert auch die gerichtliche Belangung des Schiffers, falls derselbe das verpfändete Fahrzeug ohne Wissen des Darlehners verkaufen sollte, stellt aber die Wiedererlangung des verpfändeten Objekts nicht für alle Fälle sicher. In Folge dessen ist in Deutschland eine nicht unberechtigte Abneigung gegen die Beleihung eines Flussschiffes vorhanden. Versteht sich ein Kapitalist, bezw. eine Frachtfirma, doch dazu, so werden von dem Schiffer weitere Bürgschaften verlangt und nicht selten muss derselbe einen Theil seiner Selbstständigkeit und Unabhängigkeit preisgeben und sich mit der Anstellung als sogenannter Setz- oder wohl gar als Lohnschiffer begnügen. In Folge dessen ist diese Art der Beleihung

für Schuldner wie Gläubiger gleich unbequem und unbeliebt, deshalb auch wenig üblich.

In Holland bietet dagegen das Schiffs-Hypothekarrecht der Kapitalbeleihung von Schiffen ausreichende Sicherheit. Die betreffenden Hypotheken werden amtlich gebucht und in das Schiffsregister wie in die Schiffs-papiere, welche der Schiffer an Bord zu führen hat, eingetragen; ausserdem wird amtlich an jederzeit sichtbarer Stelle des Schiffs ein entsprechender Vermerk eingebrannt. Holländische Kapitalisten beleihen ohne jedes Bedenken auf solche Weise Flussschiffe, da, selbst wenn das Schiff ohne Wissen des Hypothekeneinhabers veräussert werden sollte, der Käufer sich mit der Unkenntniss der Schuldbelastung nicht ausreden kann und deshalb für letztere zu haften hat, während die in Deutschland allein übliche Verpfändung oder Verschreibung dem Käufer möglicher Weise verheimlicht wird. Gelangt ein in Holland hypothekarisch belastetes Schiff nach Deutschland oder Frankreich, so wird allerdings ein widerrechtlicher Verkauf für die Wiederherstellung des Rechtsverhältnisses grössere Umständlichkeiten verursachen als in Holland selbst: unseres Wissens ist indessen kein Fall bekannt, in dem die Grenzstaaten dem holländischen Hypothekengesetz auf Ersuchen die entsprechende Beachtung versagt hätten. Für die Erhaltung des Kleinschifferstandes hat in Holland diese hypothekarische Beleihung der Flussfahrzeuge die bemerkenswerthesten Erfolge aufzuweisen — ihre Einwirkung erstreckt sich sogar auf die deutsche Flussschiffahrt, hier allerdings in recht nachtheiliger Weise. Wie bereits ausgeführt worden ist, findet der deutsche Kleinschiffer für die Beschaffung eines neuen Fahrzeugs, sogar für eine umfassende Ausbesserung in Deutschland die erforderlichen Geldmittel überhaupt nicht oder nur unter erschwerenden Umständen. Für ihn liegt es daher sehr nahe, sich nach Holland zu wenden, sein Schiff auf einer holländischen Werft bauen zu lassen, mit oder ohne deren Unterstützung den fehlenden Geldbedarf als Hypothek aufzunehmen und für den nothwendigen gerichtlichen Akt die Vermittelung der dortigen Behörden anzurufen. Nunmehr fährt aber dieses in den Besitz eines deutschen Schiffers gelangte Fahrzeug unter holländischer Flagge: der Schiffer selbst steht im günstigeren Falle nur mit seinem beweglichen Eigenthum unter holländischer Oberhoheit, siedelt aber wohl auch ganz nach Holland über und giebt für sich und seine Familie die deutsche Staatsangehörigkeit auf. Unter holländischer Flagge kann er nach wie vor den Rhein, und wenn der Mittelkanal gebaut sein wird, alle mittel- und norddeutschen Ströme bis zur Weichsel befahren.

So lange die durch den Mittelland-Kanal angestrebte Querverbindung vom Rhein zur Weser und Elbe noch fehlt, macht sich die Mitbewerbung der holländischen Flagge und die dementsprechende Benachtheiligung der unter deutscher Flagge fahrenden Fahrzeuge nur erst auf dem Rheine geltend. Die Einfügung des Schiffs-Hypothekarrechts in die Gesetzgebung würde daher als besonders dringlich in den deutschen Rheinuferstaaten angezeigt erscheinen. Da jedoch aus ganz denselben Gründen, nur nicht verstärkt durch die holländische Mitbewerbung, auf allen anderen deutschen Strömen der Kleinschiffer bei der Beschaffung seiner Betriebskapitalien denselben Schwierigkeiten begegnet und nur in Oldenburg, Hamburg, Bremen und Lübeck für die Verpfändung von Flusschiffen erleichternde Bestimmungen vorhanden sind, so empfiehlt sich im Interesse der Erhaltung und Förderung des Kleinschifferstandes —

entweder gleichzeitig oder baldigst nach einer zwischen den Rheinuferstaaten erfolgten Verständigung — dem Schiffs-Hypothekarrecht durch die Reichsgesetzgebung Geltung für das ganze Deutsche Reich zu verschaffen.

Deutsche Rheder, ebenso solche Kleinschiffer, welche unter deutscher Flagge auch ferner zu fahren vorziehen, bestellen aber auch vielfach ihre Fahrzeuge in Holland, obgleich am deutschen Rhein mehrere trefflich eingerichtete, gut geleitete, auch kapitalkräftige und somit sehr leistungsfähige Schiffswerften vorhanden sind. Dass man freilich in Holland zu niedrigeren Preisen meist eine geringere Waare bekommt, dass die dort gebauten Fahrzeuge sich rascher abnutzen, öfterer Ausbesserungen bedürfen, leichter beschädigt werden, der Bemannung wie der Fracht grössere Gefahren bieten, in den öfter vorkommenden Unglücksfällen die Fahrstrasse sperren; dies Alles kann auch in Schifferkreisen kein Geheimniss sein, ebenso wenig, wie die feststehende Thatsache, dass die höheren Anlagen für ein besser gebautes Schiff sich durch dessen längere Brauchbarkeit, geringere Ausbesserungen, durchschnittlich weniger (grössere oder kleinere) Havererien sich jederzeit rentabel erweisen. Trotzdem scheuen am Rhein nicht selten sogar grössere Rhedereien die Mehrausgaben für ein besser gebautes Fahrzeug. — Zum Ueberfluss erlangt dieses Verfahren eine indirekte Förderung dadurch, dass die Fluss-transport-Versicherungsanstalten bei der Bemessung ihrer Prämien auf Bauart, Material und Ausführung der Flusschiffe zu wenig Rücksicht nehmen, vielmehr nicht selten gut und schlecht gebaute, neue und ganz alte Schiffe zu denselben Sätzen versichern und nur die jeweilige Ladung entsprechender bemessen. Ich zweifle durchaus nicht daran, dass die Versicherungsgesellschaften nicht abgeneigt sein würden, das grössere Risiko durch entsprechend höhere Prämien auszugleichen, es fehlt ihnen jedoch derselbe sichere Anhalt für die Güte eines Flussschiffs, der für Seeschiffe durch die Klassifikationsgesellschaften gegeben wird. Die eigene Prüfung der Versicherungsgesellschaften, so umständlich sie manchmal sein mag, kann an die sachgemässere und der Sachlage nach unparteiische eine Klassifikationsgesellschaft nicht heranreichen. Eine behördliche Untersuchung der in Fahrt gesetzten neuen Flusschiffe ist zwar durch die Rheinschiffahrts-Akte vorgesehen und erfolgt auch thatsächlich. Diese Prüfung ist aber nur eine oberflächliche und kann eine solche nur sein, weil die betr. Behörden ausschliesslich das Interesse an der Freihaltung der Fahrstrasse haben, insoweit solche durch Schiffe von besonders schlechter Beschaffenheit gehindert werden könnte.

Gegenwärtig fehlt somit — und zwar nicht blos auf dem Rhein, sondern auch auf den anderen deutschen Wasserstrassen — die Prüfung und Klassifikation der Fahrzeuge durch unparteiische Gesellschaften, wie solche (zum Theil durch direkte oder indirekte Empfehlungen und Vergünstigungen der Regierungen) für die Seeschiffahrt in Germanischen Lloyd, Englischen Lloyd, Bureau Veritas, Norske Veritas u. A. sich herausgebildet haben. Der Rheder, welcher ein Seeschiff kauft, verlässt sich, weil er in den vielen einschlagenden Fragen nicht technischer Sachverständiger ist, auf das Urtheil der Klassifikationsgesellschaft; die Versicherungsgesellschaften bestimmen nach der Klasse, in die das Seeschiff verwiesen worden ist, die Höhe der Prämie; den Schiffswerften selbst bietet

die Ueberwachung durch einen unparteiischen Dritten gelegentlich grössere oder geringere Schwierigkeiten, aber auch eine gewisse Bürgschaft gegen etwa zu weit gehende augenblickliche oder spätere Ansprüche des Rheders. Der stets recht beträchtliche Unterschied der Versicherungsprämie für Fahrzeug und Ladung, je nachdem es sich um ein gutes oder um ein minder seetüchtiges Schiff handelt, führt bei der Seeschiffahrt mehr und mehr dazu, dass der Rheder seltener da anfragt, wo ihm die billigsten, sondern da, wo ihm zu angemessenen Preisen die besseren und besten Seeschiffe geliefert werden.

Für die Flussschiffahrt ist nun allerdings die Gefahr, in Folge schlechter Bauart Schiff und Ladung zu verlieren, geringer als für die Seeschiffahrt und wird zugestehen sein, dass die Bemessung der Prämien auf Grund einer ähnlichen Klassifikation dieselben Unterschiede zwischen guten und geringeren Flussschiffen nicht ergeben würde. Immerhin würden fortlaufend zu zahlende höhere Versicherungsprämien auch den Flussschiffer bestimmen, durch die Beschaffung eines möglichst guten Fahrzeugs in seinen Ausgaben den ständigen Posten „Versicherung“ zu mindern und anstatt eines zwar billigen, aber geringeren ein besseres, wenn auch theureres Fahrzeug anzukaufen, da unter Umständen die Mehrzinsen für das höhere Anlagekapital die Prämienersparniss noch nicht erreichen werden.

Ungleich wichtiger wäre indessen die Einführung der Klassifikation der Flussschiffe in sofern, als den Rhedereien wie den Kleinschiffern der Nachweis erbracht würde, was sie für ihr gutes Geld in dem erworbenen Fahrzeuge in Bezug auf Bauart, Material und Ausführung eigentlich erhalten haben, also über Dinge, in denen selbst ein erfahrener und gewiegener Schiffer nur ganz ausnahmsweise unterrichtet sein kann. Wird eine solche Klassifikation, die sich auf die Prüfung der Bauart, des Materials und der Bau-Ausführung sachgemäss, also ohne übertriebene Anforderungen zu erstrecken hätte, gesetzlich verlangt, so wird freilich manches in Holland gebaute Schiff von der Klassifikationsgesellschaft niedrig eingeschätzt, mancher Schiffer aber bewogen werden, neue Fahrzeuge in Deutschland zu bestellen oder in Holland nur die besten Werften aufzusuchen. Will dagegen ein Schiffer aus Gründen, denen eine gewisse Berechtigung beiwohnen mag, ein Schiff untergeordnetster Gattung erwerben, so soll dies nicht verwehrt sein, der Befrachter, die Versicherungsgesellschaften und nicht zuletzt die Strombau- und Strompolizeibehörden sollen aber ohne sonderliche Mühwaltung erfahren können, dass es sich im gegebenen Falle um ein Schiff von geringer Güte handelt. Für den Befrachter, d. h. den Kaufmann, der dem Schiffer Güter zum Transport übergibt, ist die Frage, wie das Schiff beschaffen ist, dem er seine Güter anvertraut, sicher nicht gleichgültig.

Es ist der Vorschlag aufgetaucht, die Prüfung und Klassifikation der Flussschiffe den staatlichen Behörden zu überweisen, umso mehr als es an den hierzu geeigneten Beamten nicht fehle und jede einseitige Parteistellung ausgeschlossen sei. Ich erkenne diese Gründe als berechtigt an, würde aber ein unmittelbares Eingreifen der staatlichen Behörden nicht, höchstens nur erst dann für angezeigt halten, wenn die für die Seeschiffahrt bestehenden Klassifikationsgesellschaften, die sich im grossen Ganzen bewährt haben, sich weigern sollten, ihre Thätigkeit auch auf die Flussschiffe auszudehnen. Nach den eingegangenen Erkundigungen

ist dies nicht der Fall. So viel ich erfahren habe, würde der in Berlin domizillirende Germanische Lloyd bereit sein, die Klassifizierung der Flussschiffe, wie dies vereinzelt wohl schon geschehen ist, in ähnlicher Weise wie die der Seeschiffe zu übernehmen und würde sich der Germanische Lloyd hierzu nach meiner Kenntniss vorzüglich eignen.

Anträge, sowohl in Betreff des Hypothekarrechts wie der Klassifikation der Flussschiffe stelle ich heute nicht. Ich bitte vielmehr unsere geehrten Mitglieder, beide Angelegenheiten gefälligst bis zu einer Besprechung in einer späteren Sitzung in Erwägung zu ziehen.

VI.

Kleine Mittheilungen.

Verein für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt für Niedersachsen. Hannover, den 10. Mai 1893. Seitens des Vorstandes ist am heutigen Tage folgende Einladung erlassen: „Der diesjährige Sommerausflug unseres Vereins richtet sich am 10., 11. und 12. Juni d. J. nach der Elbe. Wir wollen, einer Einladung des Magistrats der Stadt Magdeburg folgend, unsern Mitgliedern Gelegenheit geben, den aufs beste angelegten und mit maschinellen und baulichen Einrichtungen versehenen neuen städtischen Elbhafen zu besichtigen. Eine Fahrt auf der Elbe nach der demnächstigen Mündung des Mittellandkanals bei Heinrichsberg und dem Ausgangspunkte der Kanalverbindung nach Oder und Weichsel bei Niegripp schliesst sich an die Besichtigung an. Am folgenden Tage findet sich ferner Gelegenheit, zu beobachten, wie ein lebhafter Schiffsverkehr in Schönebeck a. E. aus kleinen Anfängen mit den einfachsten Hafeneinrichtungen hauptsächlich durch die Schönebecker und Stassfurter Salzwerke und die Zuckerindustrie der angrenzenden Landestheile hervorgerufen und zu hoher Blüthe gelangt ist. Daran schliesst sich eine Besichtigung der Salzwerke in Schönebeck und Stassfurt.“

Die Theilnehmer werden erkennen, dass für den Verkehr auf dem Mittellandkanale nicht nur der Rhein und die Weser, wie der westfälische Kohlenbergbau mit seinen Massenerzeugnissen von Bedeutung ist, sondern namentlich auch die Elbe und ihre Häfen eine Menge von Massengütern auf dem Kanale zum Versand in das Binnenland bringen werden. Man findet Gelegenheit, die Einrichtung von Häfen kennen zu lernen und daraus für den Bau der Häfen am Mittellandkanale Nutzen zu ziehen.

In einer am Sonnabend, den 10. Juni d. J., Abends 8 Uhr, zu Magdeburg stattfindenden Versammlung wird durch einen Vortrag auf die Bedeutung des Magdeburger Hafens für den Mittellandkanal hingewiesen werden.

Zu der Versammlung und den Besichtigungen werden die Magistrate, Handelskammern und Vereine eingeladen, welche an dem Zustandekommen des Mittellandkanals ein Interesse haben. Ferner werden alle deutschen Kanalvereine mit einer Einladung bedacht werden. Wir zweifeln daher nicht, dass die Bethheiligung, wie bei unseren früheren

Ausflügen, eine zahlreiche und dass die Veranstaltungen dazu beitragen werden, den Wasserstrassen immer neue Freunde zuzuführen.

Indem wir die Mitglieder des Central-Vereins, sowie Niedersächsischen Kanalvereins hierdurch zur Theilnahme einladen, ersuchen wir ergebenst, die Anmeldung, welche erforderlich ist, unserem Geschäftsführer, Ingenieur Fritz Geck — hierselbst, Humboldtstrasse 33, I — mittelst beigefügter Karte baldigst, spätestens aber bis zum 3. Juni d. J. zugehen lassen zu wollen. Genauere Zeiteintheilung und Mittheilung über die einzelnen Veranstaltungen wird Ihnen dann sofort zugehen. Für Wohnung in einem der Magdeburger Gasthöfe sorgen wir auf Wunsch sehr gern.“

Programm. Sonnabend, den 10. Juni, Abends 8 Uhr: Versammlung in den Sälen und Gartenanlagen der Loge Ferdinand zur Glückseligkeit — Neuer Weg No. 6/7 — in Magdeburg; daselbst 8 $\frac{1}{2}$ Uhr: Vortrag. — Sonntag, den 11. Juni, Vormittags 8 $\frac{1}{2}$ Uhr: Versammlung der Festtheilnehmer am Stadttheater in der Kaiserstrasse zu einer gemeinschaftlichen Wagenfahrt durch die Strassen der Stadt, demnächst nach dem Hafen. Eintreffen daselbst gegen 10 Uhr. Besichtigung der Hafenanlagen. 11 $\frac{1}{2}$ Uhr: Dampferfahrt vom Hafen nach dem Herrenkrug. Frühstück daselbst. 1 Uhr: Dampferfahrt vom Herrenkrug nach Heinrichsberg (Mündung des Mittellandskanals). 2 $\frac{1}{2}$ Uhr: Landung in Niegripp (Beginn der Kanäle nach dem Osten). Begrüssung durch den Kanalverein zu Burg. 3 $\frac{1}{2}$ Uhr: Rückfahrt. 6 Uhr: gemeinschaftliches Festessen in Magdeburg im Magdeburger Hof. (Die Wagen für die Wagenfahrt werden von Einwohnern der Stadt Magdeburg, die Dampfer von dem Schiffsheder, Herrn Tonne in Magdeburg, gestellt. Das Frühstück im Herrenkrug wird von der Stadt Magdeburg angeboten, desgleichen die während der Dampferfahrt zu verabreichenden Getränke. — Denjenigen Festtheilnehmern, welche erst am Sonntag früh in Magdeburg eintreffen und an der Wagenfahrt nicht theilnehmen können, ist zu empfehlen, sich mittelst Strassenbahn oder Wagen nach dem neuen Hafen zu begeben.) — Montag, den 12. Juni,*) Vormittags 9 $\frac{1}{4}$ Uhr: Fahrt nach Schönebeck. Besichtigung der Kai-Anlagen und Lagerhäuser wie der Salzwerke. 12 Uhr: Frühstück (angeboten von Einwohnern der Stadt Schönebeck). 1 Uhr: Fahrt nach Stassfurt. 2 Uhr: Besichtigung eines Salzbergwerks. 5 Uhr: gemeinschaftliches Mittagessen. Abends: Rückfahrt nach Magdeburg.

Lübeck im April. Mecklenburgische Blätter haben vor Kurzem die von Herrn Königl. Reg.-Baumstr. Möller-Kiel ausgearbeiteten Erläuterungen zu dem geplanten **Elbe-Ostsee-Kanal** (von Dömitz-Boitzenburg nach Wismar) zum Abdruck gebracht — wir theilen daraus auszugsweise folgendes mit. Die Abmessungen des Rostock-Berliner Kanals sind auch für diesen Kanal geplant: Sohle 13 m, Wasserspiegel 21 m breit, Tiefe 2 m, Schleusen von 51,5 m Länge und 6,6 m Breite. Das Gefäll zwischen Schweriner See und Ostsee ist bei Mittelwasser ca. 38 m.

Die Linie des Kanals ist an den beiden Enden durch die Verhältnisse gegeben, im mittleren Theile jedoch abhängig von der Wahl des Mittels zur Ueberwindung des Gefälles. Im südlichen oberen Theil ist der Kanal in das

Thal des Wallensteingrabens und in den Lostener See zu legen; im nördlichen unteren Ende in den Mühlenteich und östlich der Stadt Wismar zum Anschluss an den neuen Hafen entlang zu führen. An beiden Enden erscheinen Kammerschleusen von 2,8 m und 4,1 m bei Mittelwasser zweckmässig. Das übrige Gefälle von 31,1 m soll mittelst einer quergeneigten Ebene mit einem fahrbaren Schleusenwagen überwunden werden. Zwei Hebewerke — an deren Stelle — würden die doppelten Anlage- und Betriebskosten erfordern und 6—7 Schleusen die Fahrzeit um 4 Stunden vergrössern, sowie an 1200000 Mk. mehr kosten.

Für die Anlage der geneigten Ebene ist der steile Abhang bei Mecklenburg sehr geeignet. Der Wasserkasten von 53 m Länge und 6,6 m Breite ruht auf 110 Rädern und wird durch 11 Gegengewichtswagen, mit denen er mittelst 44 Drahtseilkabeln verbunden ist, ausbalancirt.

Die Neigung der Ebene ist 1:8, die Länge 249,3 m. Die Kosten derselben ergeben sich zu 750000 Mk., die Dauer einer Fahrt zu Berg oder zu Thal zu 14—15 Minuten bei einer Geschwindigkeit von 0,5 m in der Sekunde. — In der geneigten Ebene fällt der Kanal gleich bis zum Spiegel des Mühlenteiches. Von der geneigten Ebene bis Wismar ist eine Haltung geplant.

Am nördlichen Ende des Mühlenteiches fällt der Kanal mittelst der letzten Schleuse bis zum Spiegel der Ostsee; das Gefälle dieser Schleuse wechselt mit dem Stande der Ostsee und kann bis 4,7 m betragen.

Die Einführung des Kanals in den neuen Seehafen ist so geplant, dass ersterer neben dem Lagerplatze zu einem Hafen erweitert und an dessen Ende ein kurzer Kanal rückwärts in den Seehafen führt. Nicht alle Kanalschiffe brauchen dann den Seehafen aufzusuchen. Ausserdem ist es für den Wasserverkehr der Stadt Wismar vortheilhaft, wenn der See- und Kanalverkehr möglichst getrennt werden.

Die Kosten des Kanals sind überschläglich auf rund 4 000 000 Mk. berechnet oder zu 264 000 Mk. für 1 km.

Betriebs- und Unterhaltungskosten sind auf 35 000 Mk. geschätzt, die Zinsen zu 4 pCt. würden 160 000 Mk. betragen.

Für den Kanalverkehr würde die Einfuhr in Wismar in Betracht kommen, welche 1891 145 679 563 kg betragen hat, davon nahm die Holzeinfuhr mit 116 198 691 kg die erste Stelle ein und würde für den Kanalverkehr mit 30 387 000 kg in Betracht zu ziehen sein, da der grösste Theil der Bretter nach den preussischen Provinzen Hannover und Sachsen ging. Für die Ausfuhr würden die Massenartikel Mitteldeutschlands, als Kochsalz, Düngesalz, Salzfabrikate, Braunkohlen, Brikets, Paraffine, Metalle, Obst etc., den Kanal zum Versandt nach den nordischen Häfen benutzen, denn die Entfernung von Magdeburg nach Stettin beträgt auf dem Wasserwege 369 km, über Lauenburg durch den zu erbauenden Elbe-Trave-Kanal bis Travemünde 327 bez. 330 km, während sie von Magdeburg über Dömitz durch den Elbe-Ostsee-Kanal nach Wismar nur 293 km beträgt. Ferner würde der Kanal für den Schweriner Handel von Bedeutung sein; ein Kanalhafen müsste angelegt werden, auch die Cementfabrik daselbst würde durch billige Kanalfracht in den nordischen Häfen concurrenzfähiger sein. Die Landwirthschaft würde durch billige Frachten für Düngesalze, Thomasmehl und andere Düngemittel gewinnen, andererseits an Fracht für Getreide, Zuckerrüben u. s. w. sparen. Was nun die Bedeutung des geplanten Elbe-Ostsee-Kanals für Lübeck anlangt, so liegt

*) Das Programm für den 12. Juni wird noch genauer festgestellt.

zwar der Vortheil, den der Elbe-Ostsee-Kanal vor dem Elbe-Trave-Kanal durch die grössere Billigkeit der Anlage voraus hat, zu Tage, indessen will die ca. 30 km kürzere Entfernung nach der Oberelbe noch nichts besagen, sie wird im Gegentheil durch die grössere Nähe Lübecks an Hamburg vollständig aufgewogen. Vor allem aber hat Lübeck vor den mecklenburgischen Hafenstädten voraus, dass es eine sehr kapitalkräftige Kaufmannschaft, alte gefestigte Handelsbeziehungen zu allen in Frage kommenden Plätzen und endlich eine wohlorganisirte Rhederei mit ihren zahlreichen festen Dampferlinien besitzt.

Lübeck, Mitte Mai. Elbe-Trave-Kanal. Der Vertrag über den Bau des Elbe-Trave-Kanals, der die Elbe bei Lauenburg mit Lübeck verbinden wird, ist in der ersten Hälfte des Mai durch die Unterzeichnung seitens der Preussischen und Lübeckischen Regierungsvertreter zum Abschluss gebracht worden. Nach dessen Inhalt soll sich Lübeck verpflichtet haben, den Kanal für eigene Rechnung auszuführen; Preussen gewährt einen Beitrag von 7,5 Millionen Mark zu den Kosten, welche insgesamt auf 22 $\frac{3}{4}$ Millionen angenommen sind. Im preussischen Kostenbeitrag sind 600 000 Mark eingerechnet, welche der Kreis Herzogthum Lauenburg zu zahlen hat. Der Vertrag bedarf noch der Genehmigung des preussischen Landtages, die gutem Vernehmen nach bereits in dessen gegenwärtiger Session eingeholt werden soll. Das Unternehmen verspricht der Entwicklung des Elbe-Ostsee-Verkehrs die grössten Vortheile; es wird weiten Kreisen zur Genugthuung gereichen, dass es nach langjährigen Bemühungen und Verhandlungen gelungen ist, eine neue werthvolle Wasserstrasse für das deutsche Wirtschaftsleben zu sichern.

Verein für Schiffbarmachung der Lippe. Dortmund, 16. Mai 1893. Sitzung des Ausschusses. Der Vorsitzende, Generaldirektor **Kamp-Hamm**, eröffnet um 12 $\frac{1}{4}$ Uhr die Ausschusssitzung. Zu Punkt 1 der Tagesordnung wurden nach Berichterstattung über den Rechnungsabschluss für 1892 die Rechnungsprüfer gewählt.

Zu Punkt 2 der T.-O. gab **Vorsitzender** eine Uebersicht über die Mitglieder des Vereins und berichtete über die Thätigkeit des Vorstandes seit der letzten Ausschusssitzung; theilte auch den Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 1. Mai d. J. im Wortlaut mit.

Der Vorsitzende ertheilte hierauf dem Direktor **Friedrich-Lünen** zu Punkt 3 der T.-O.:

„Besprechung der fünf Entwürfe zur Verbindung des Dortmund-Ems-Kanals mit dem Rhein“

das Wort.

Dieser wies darauf hin, dass von den fünf zur Verbindung des Rheins mit dem Dortmund-Ems-Kanal bestimmten Entwürfen den Verein im Wesentlichen nur zwei interessirten, nämlich diejenigen beiden Entwürfe, welche einen Theil der Lippe für diese Verbindung benutzen wollen; es sei Aufgabe der heutigen Versammlung, hierzu Stellung zu nehmen und namentlich zu erwägen, welche Schritte geeignet seien, um einem der beiden fraglichen Entwürfe zum Siege zu verhelfen; angesichts der letzten eingegangenen Nachrichten, welche die Lage als nicht günstig erscheinen liessen, könne er von seinem Standpunkte

aus nicht viel geltend machen, und habe er nur Gelegenheit zur Erörterung geben wollen.

Stadtrath **Schüchtermann-Dortmund** führte aus, dass Dortmund sich lebhaft für die Kanalisation der Lippe interessire, und zwar, wie er gleich von vornherein betonen wolle, für die Lippe — soweit wie irgend möglich; und darum liege es auch im Interesse Dortmunds, die Verbindung des Ems-Dortmund-Kanals nach dem Rheine über die Lippe anzustreben.

Generaldirektor **Brauns-Dortmund** bestätigte dies und legte näher dar, wie gewiss eine Verbindung durch's Kohlenrevier von grosser Bedeutung sei, gleichwohl daneben aber von Dortmund die Verbindung über die Lippe begünstigt werde und begünstigt werden müsse, weil nur im Falle der Herstellung dieser Verbindung es möglich sei, die grossen Rheinschiffe dem Dortmunder Hafen zuzuführen. Die Mitglieder der Kommission, welche zur Prüfung und Begutachtung der fünf Entwürfe berufen werden, müssten unter allen Umständen diesen Standpunkt vertreten.

Baurath **Staberow-Dortmund** hält den sogenannten Industriekanal für noch ungünstiger, als die beiden Vorredner, da die Leistungsfähigkeit desselben höchstens bis Gelsenkirchen reiche.

Handelskammerpräsident **v. d. Trappen-Wesel** schliesst sich dem an, betont aber, dass es sich bei der Schiffbarmachung der Lippe keineswegs um ein Konkurrenzunternehmen gegen die Emscher und Ruhr handle, wie denn auch unser Verein niemals gegen diese betr. Entwürfe gearbeitet habe; die Interessenten der Ruhr aber hätten gegen die Lippe agitirt, da sie befürchtet hätten, durch diese geschädigt zu werden.

Die Lippe sei aber durchaus selbstständig lebensfähig, und daher sei es Pflicht aller Lippe-Interessenten, immerfort und überall nur für die Lippe einzutreten.

Der **Vorsitzende** weist darauf hin, dass sich die Interessenten der oberen und unteren Lippe in ihrem Bestreben, die ganze Lippe zu kanalisieren, verbunden fühlen; auf dieses Ziel sei die Thätigkeit des Vereins gerichtet. Mit Freuden aber werde der Verein es begrüssen müssen, wenn zunächst auch nur eine Berücksichtigung der unteren Lippe als Verbindungsglied zwischen Dortmund und dem Rhein in Aussicht stehe und erreicht werde; und da sei es durchaus nothwendig, dass alle Lippe-Interessenten mit Energie zur Geltung bringen, dass wir berechtigten Anspruch auf Berücksichtigung unserer Wünsche und Interessen gegenüber anderen Landestheilen haben. Die Karte über die bekannten fünf Entwürfe behandle die Lippe sehr schlecht; deshalb sei es nöthig, die Vorzüge derselben an maassgebender Stelle hervorzuheben, und dabei sei insbesondere auch auf die Bedeutung des Weseler Hafens hinzuweisen.

Auf eine Bemerkung des Handelskammerpräsidenten **v. d. Trappen**, der Hafen von Wesel sei in der Grösse, wie er geplant, nicht nöthig, und es sei nicht rathsam, darauf so viele Kosten zu verwenden, erwidert Bürgermeister **Dr. Fluthgraf-Wesel**, es sei die heutige Versammlung wohl nicht geeignet, die Abmessungen des Weseler Hafens zu erörtern; im Uebrigen habe er zu bemerken, dass der Ausbau des Weseler Hafens das Kanalprojekt in keiner Weise beeinträchtigen könne, weil der Hafen nicht von der Kanalkommission, sondern von der Stromschiffahrtsverwaltung zu Coblenz abhängt. Wenn diese den

Weseler Hafen zu dem grössten Hafen des Rheins ausbauen wolle, so könne man das seiner Ansicht nach nur begrüssen; übrigens beabsichtige die Regierung nur die Kosten für den Bau des Sicherheitshafens aufzuwenden, während es dann Sache der Stadt und sonstiger Beteiligten sein werde, diejenigen Kosten aufzubringen, welche erforderlich seien, um den Hafen auch als Handelshafen herzustellen.

Bürgermeister *Haumann-Lippstadt* vermisst, dass in der Verhandlung bisher das eigentliche Ziel des Vereins: Schiffbarmachung der Lippe, und zwar der ganzen Lippe, nicht genügend in den Vordergrund gestellt sei; dieses Ziel sei zwar kurz gestreift, aber im Wesentlichen sei eigentlich nur von der Verbindung Dortmunds mit dem Rheine die Rede gewesen. Wenn nun auch die Unterstützung der Dortmunder dankbar begrüsst werden müsse, so dürfe doch auch die obere Lippe unter keinen Umständen ausser Augen gelassen und über den Theil das Ganze nicht vergessen werden.

Nachdem *Vorsitzender* darauf aufmerksam gemacht hatte, dass die Besprechung der fünf Entwürfe für die Verbindung des Rheins mit dem Dortmund-Ems-Kanal auf der Tagesordnung stehe und es daher doch verständlich sei, wenn nur die die Lippe berührenden Entwürfe in erster Linie besprochen seien, führte Direktor *Schönfeld-Lippstadt* mit dem Bemerkten, dass für die Entscheidung über die fünf Entwürfe hinsichtlich der Lippe doch auch der zu erwartende grosse Verkehr des Hinterlandes ins Gewicht falle, in längerer Rede aus, wie die Schiffbarmachung der oberen Lippe ihre volle und ganze Berechtigung habe und daher die Kanalisation der Lippe möglichst weit ins Land hinein angestrebt werden müsse; die wirtschaftlichen und industriellen Verhältnisse in den an der oberen Lippe gelegenen Ortschaften forderten diese Berücksichtigung.

Generaldirektor *Brauns-Dortmund* hält es für natürlich, dass jeder die Interessen seiner Gegend vertrete; er wolle nur bemerken, dass die Interessen auch der oberen Lippe am besten vertreten würden beim Ausbau nur eines Theiles des ganzen Entwurfs; wenn nur erst der erste Schritt durchgeführt sei, würden die anderen schon folgen. Die Lippekanalisierung widerstrebe an sich auch durchaus nicht dem Kanale durchs Kohlenrevier, und was insbesondere die Dortmunder anlange, so seien diese den Kohlenrevier-Interessenten keineswegs entgegen; er sei überzeugt: beides komme — der Kanal durchs Kohlenrevier sowohl als auch die Lippekanalisierung, die Dortmunder interessirten sich für beides und würden sich zunächst dem anschliessen, was zuerst komme, dabei aber das andere nicht vernachlässigen. Ein Grund, sich gegenseitig Konkurrenz zu machen, liege nicht vor.

Der *Vorsitzende* hat die Ausführungen der Herren Haumann und Schönfeld dahin verstanden, dass die Dortmunder bei ihren Bemühungen für die Durchsetzung der Verbindung Rhein und Dortmund über die Lippe zweckmässig auch die wirtschaftlichen und industriellen Verhältnisse der Oberlippe mit geltend machen würden.

Stadtrath *Schüchtermann* weist nochmals darauf hin, dass das eine aus dem anderen mit Naturnothwendigkeit folge, und daher die Verbindung Rhein-Dortmund über die Lippe als Theil des Ganzen und Beginn der Lippekanalisation mit allen Kräften anzustreben sei; er wolle auch

wiederholt betonen, dass der Verkehr nicht nur im Emscher Thal, sondern auch an der Lippe unzweifelhaft einen solchen Umfang annehmen würde, dass er durch einen Kanal gar nicht bewältigt werden könne.

Direktor *Friedrich-Lünen* stimmt dem zu und hält es für wünschenswerth, allen denjenigen, welche demnächst zur Begutachtung der fünf Entwürfe berufen werden, möglichst viel und gutes für die Lippe verwertbares Material zugänglich zu machen. Wenn aber, wie vorhin bemerkt, die Karte für die fünf Entwürfe die Lippe vernachlässige, so sei es vor allen Dingen nothwendig, dass der Verein sofort eine neue die Lippe voll und ganz berücksichtigende Karte anfertigen und allen maassgebenden Stellen zugehen lasse.

Der *Vorsitzende* sagt zu, dass der Vorstand über die Herstellung einer neuen Karte Beschluss fassen werde, worauf Bürgermeister *Haumann-Lippstadt* bemerkt, dass am besten Herr Direktor Schönfeld-Lippstadt damit betraut werde.

Zu 4 der T.-O. wurde vom *Vorsitzenden* und verschiedenen Anwesenden hervorgehoben, dass der Verein und alle einzelnen Mitglieder desselben fortdauernd die Interessen des Vereins im Auge haben, alle Vorgänge, welche für unsere Bestrebungen von Bedeutung sein könnten, beachten und jede Gelegenheit benutzen müssten, unsere Interessen, unsere Wünsche und Ansprüche geltend zu machen. Dabei wurde insbesondere unter Hinweis auf die geschickte Agitation für den Mittellandkanal die ausgiebigste Benutzung der Presse empfohlen. Mit Rücksicht auf die kräftige Förderung der Vereinsinteressen, welche unter Umständen von dem Central-Vereine zu erwarten sei, wurde noch die Hoffnung ausgesprochen, dass möglichst alle Mitglieder des Ausschusses und des Vereins dem Central-Vereine beitreten möchten. Der Vorsitzende empfahl auch den Mitgliedern, auf die Drucksachen des Central-Vereins zu abonniren und setzte zu diesem Zwecke eine Liste in Umlauf, in welche sich diejenigen, welche dieser Anheimgabe entsprachen, einzeichneten.

Zu 5 der T.-O. wird die nächste Hauptversammlung auf den 17. 6., Mitt. 12 Uhr, in Dortmund, Hôtel Midden-dorf, mit folgender Tagesordnung:

1. Rechnungsablage und Jahresbericht,
 2. Neuwahl des Ausschusses,
 3. Vortrag des Baurath Roeder über den Nutzen der Lippekanalisierung für die Landwirtschaft,
 4. Vorzüge der Verbindung des Dortmund-Ems-Kanals mit dem Rheine durch die Lippe (Geck-Münster, Bernhardi-Dortmund)
- anberaunt.

Zu 6 der T.-O. wird an Stelle des Herrn Stadtsekretär Maeder, Herr Kalkulator Schulz zu Hamm als Schriftführer gewählt.

Schliesslich bat *Vorsitzender* noch, über die Aufbringung der von dem Herrn Minister auf 30 000 Mk. angegebenen Vorarbeitskosten Beschluss zu fassen, da es sich empfehle, schon jetzt auf die Sicherstellung dieser Kosten Bedacht zu nehmen. Seiner Ansicht nach könne zunächst das verfügbare Vermögen des Vereins zur Verfügung gestellt werden; mit Rücksicht darauf nun, dass der Verein nahezu 8000 Mk. Jahresbeiträge habe, werde es ohne Zweifel genügen, wenn sich die leistungsfähigeren Mitglieder des Vereins: die Provinz, Kreise, Städte, Gemeinden, Gross-

industrielle etc. verpflichteten, einen Zuschuss in der Höhe des sechsfachen Jahresbeitrages zu leisten. Bei dem lebhaften Interesse, welches die sämmtlichen Mitglieder den Bestrebungen des Vereins bisher bezeugt hätten, sei eine freudige Bereitwilligkeit zu diesem Opfer in allen Kreisen des Vereins vorauszusetzen und schlage er daher vor, allen Mitgliedern ein Formular für einen Verpflichtungsschein mit dem Ersuchen, denselben ausgefüllt an den Vorstand zurückgelangen zu lassen, zuzusenden. Die Versammlung stimmte diesen Ausführungen einstimmig zu und genehmigte den Verpflichtungsschein in der vorgeschlagenen Fassung; beauftragte den Vorstand, die entsprechenden Anträge an die Provinzial-Verwaltung, sowie an die theiligten Kreis-, Stadt- und Gemeinde-Verwaltungen zu richten und den übrigen Mitgliedern den Verpflichtungsschein einzusenden.

Der *Vorsitzende* dankte den Mitgliedern für das lebhafteste Interesse, welches sie heute bekundet, und hofft, dass die weiteren Bemühungen des Vereins Erfolg haben möchten.

Direktor *Schönfeld-Lippstadt* bemerkt, die Versammlung dürfe nicht geschlossen werden, ohne dass dem Vorsitzenden Dank gezollt sei. Wenn der Verein bereits Erfolge erreicht und vor allem den Erlass des Herrn Ministers vom 1. d. Mts.*) mit Freuden habe begrüßen können, so sei

*) Der Erlass lautet wie folgt:

Berlin, den 1. Mai 1893.

Auf die Eingabe vom 18. v. Mts. erwidere ich dem Vorstande, dass ich bereit bin, die Vorarbeiten für die Schiffbarmachung der Lippe vornehmen zu lassen, sobald eine Entscheidung über die Verbindung des Dortmund-Ems-Häfen-Kanals mit dem Rheine getroffen sein wird und die erforderlichen technischen Kräfte zur Verfügung stehen werden.

Die Vorarbeitungskosten sind auf 30 000 *M.* veranschlagt.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

Mittheilung.

Als **diesjähriger Sommer-Ausflug des Ausschusses** ist für den **23. Juni** (nicht wie ursprünglich geplant am 21. Juni) eine Befahrung des

Oder-Spree-Kanals von Fürstenwalde nach Fürstenberg

in Aussicht genommen. — (Damen und Gäste sind willkommen.) Die **Fahrt nach Fürstenwalde** soll von Berlin aus mittelst **Eisenbahn** geschehen. Es erfolgt dann die Dampferfahrt auf dem Kanal nach **Fürstenberg**, im Anschluss an diejenige vor 2 Jahren. Von **Fürstenberg** wird die Fahrt auf der **Oder** bis **Frankfurt a. O.** fortgesetzt, jedoch ist auch Bahnbenutzung von da ab möglich. Nach Ankunft in Frankfurt a. O. wird ein gemeinsames Mittagessen (Gedeck 2 *M.*) eingenommen. Abends Rückfahrt nach Berlin mittelst Eisenbahn. Während der Kanalfahrt findet Frühstück auf dem Schiffe statt. Nähere Mittheilungen werden noch ergehen. **Anmeldungen zur Theilnahme sind möglichst bald an die Geschäftsstelle, Potsdamerstr. 86 B^{III}, zu richten.**

Berlin, den 31. Mai 1893.

Der Vorstand.

dies in erster Linie den unermüdlichen aufopferungsvollen und energischen Bemühungen des Herrn Gen.-Direktors Kamp-Hamm zu danken; er bitte die Versammelten sich zu Ehren des Herrn Kamp von den Sitzen zu erheben. Unter lebhafter Zustimmung folgte die Versammlung dieser Aufforderung, und schloss hiernach der Vorsitzende um 1½ Uhr die Sitzung.

VII.

Gabenverzeichniss für die Schiffer-Unterstützungs-Kasse.

3. Nachtrag:

Exekutions-Ausschuss des Nothstands-Komitees Hamburg M. 200.—, Zinsen bei der Deutschen Bank M. 12.—, Louis Zels, Wien (fl. 5) M. 8.40, Regierungs-Baumeister Möller, Kiel M. 5.—. Zusammen mit den im Januar-Heft verzeichneten Beiträgen **M. 5206.40.**

Allen Gebern besten Dank. Hoffentlich erhalten wir noch weitere Beiträge zur Linderung der Noth in den betreffenden Schifferkreisen.

Für die kleinen Mittheilungen verantwortlich:

Hauptmann z. D. **Hilken**,
Schriftführer.



Internationaler Kongress für maritime Arbeiten

zu London 1893.

Von Seiten des Vorstandes der Organisations-Kommission, dessen Vorsitzender Lord Brassey (Président of the Institute of Naval Architects) ist, sind uns eine Anzahl Einladungen zu der in London am 18. bis 21. Juli stattfindenden zweiten Zusammentritt des Kongresses für die Mitglieder des Central-Vereins zugegangen, welche auf Wunsch von unserer Geschäftsstelle bezogen werden können.

Die Sitzungen des Kongresses werden im Institut der Civil-Ingenieure, 25 Great George Street, Westminster S.W., stattfinden.

Die Fragen, mit welchen sich der Kongress zu beschäftigen hat, sind in 4 Gruppen getheilt:

- I. Gruppe: Häfen, Hafendämme, Hafenschutzbauten.
- II. Gruppe: Schwimmende Docks und ihre Betriebsvorrichtungen.
- III. Gruppe: Schiffbau für die grosse Schifffahrt, Schiffsdampfmaschinen, Hilfsmaschinen, an Bord eingebaut.
- IV. Gruppe: Leuchttürme und ihre Beleuchtung. Die elektrische Verbindung zwischen den Leuchttürmen, den schwimmenden Feuersignalen und der Küste; hörbare Signale.

Für die erste Gruppe sind 15 Abhandlungen, für die zweite deren 11, für die dritte deren 6 und für die vierte deren 10 in Aussicht gestellt. Unter den offiziellen Vizepräsidenten befinden sich auch 20 Mitglieder der permanenten Pariser Kommission des Seeschiffahrts-Kongresses (darunter unser 1. Vorsitzender Prof. J. Schlichting).

Das Organisations-Komitee besteht aus 55 Herren, das General-Komitee aus 72 Herren.

Berlin, den 31. Mai 1893.

Der Vorstand.

Nach den Veröffentlichungen des Kaiserl.

Tonnen =

Lokalverkehr

	1890							1891						
	Zahl der Schiffe	Mit Schiffen		Mit Schiffen und Flößen angekommen und abgegangen zusammen	Zahl der Schiffe	Mit Schiffen		Mit Schiffen und Flößen angekommen und abgegangen zusammen						
		an-gekom-men	ab-gegan-gen			an-gekom-men	ab-gegan-gen							
I. Stromgebiet der Memel mit dem Kurischen Haff (Dange, Minge).														
Memel (Kurisches Haff)	4 177	77 485	55 559	515 477	3 751	88 891	49 382	402 495						
Schleuse zu Lankuppen (König Wilhelm-Kanal)														
Sköpenener Brücke (Gilge)	357	4 659	1 935	8 513	367	8 632	997	13 152						
Tilsit (Memel)	1 581	51 454	18 804	118 208	1 585	57 277	15 738	118 265						
Schmaleningken-Zollgrenze (Memel)														
Summa				642 198				533 912						
II. Stromgebiet des Pregels mit dem Frischen Haff.														
Pillau (Frisches Haff)	1 921	62 780	58 787	130 903	2 058	72 118	74 313	149 306						
Labiau (Deime)														
Königsberg (Pregel)	23 406	298 010	104 842	694 736	20 455	205 425	98 433	499 465						
Pinnauer Schleuse bei Wehlau (Alle)														
Allenstein (Alle)				11 915				9 088						
Lötzen (Masurische Wasserstrasse)	1 088	17 492	731	29 662	1 134	16 439	489	27 331						
Plottowen (Pissek-Fluss)														
Summa				867 216				685 190						
III. Stromgebiet der Passarge und des Elbingflusses.														
Pfahlbude (Passarge)														
Oberbaum bei Elbing (Elbingstrom)														
Schleuse zu Klein-Reussen (Drevez-Schillingsee-Kanal)														
Summa														
IV. Stromgebiet der Weichsel.														
Rothebuder Schleuse (Weichsel-Haff-Kanal)														
Gr. Plehendorfer Schleuse bei Danzig (Weichsel)														
Thorn (Weichsel)	629	17 725	11 359	44 991	653	18 403	15 125	48 628						
Bromberger Kanal (Zweite Schleuse)														
Neue Przemsa-Grube (Przemsa)	509	—	10 997	10 997	248	—	5 474	5 474						
Wanda-Grube (Przemsa)	253	—	5 984	5 984	189	—	4 279	4 279						
Myslowitz-Grube (Przemsa)	61	—	1 350	1 350	65	—	1 397	1 397						
Karlssegen-Grube (Przemsa)	117	—	2 536	2 536	6	—	125	125						
Gleichheit-Grube (Przemsa)	672	—	14 876	14 876	931	—	20 157	20 157						
Summa				80 734				80 060						
V. Stromgebiet der Oder mit dem Grossen Haff.														
Swinemünde (Swine)	7 949	46 019	297 670	343 689	9 327	47 604	385 355	432 959						
Küstrin (Oder)	511	5 202	12 796	17 998	639	8 300	16 228	24 528						
Küstrin (Warthe)	789	29 860	21 605	56 975	461	17 195	12 315	34 990						
Schwerin (Warthe)	282	5 418	16 314	21 732	274	5 703	11 578	17 281						
Pogorzelice (Warthe)	28	91	1 433	1 524	23	270	961	1 231						
Glogau (Oder)	288	22 463	17 274	39 737	292	12 156	7 566	19 722						
Breslau (Oder)	22 151	290 187	914 549	1 213 075	24 208	289 895	982 630	1 279 025						
Thiergartenschleuse bei Ohlau (Oder)														
Schleuse bei Klodnitz (Klodnitz-Kanal)								20 200						
Summa				1 694 730				1 829 936						
VI. Küstengewässer an der Ostsee westlich der Oder.														
Lübeck (Trave)	3 322	90 505	13 436	104 195	3 487	98 064	12 749	111 253						
Lübeck (Wackenitz)	307	2 335	1 356	3 691	436	3 345	2 432	5 777						
Berkenthiner Schleuse (Stecknitz-Kanal)	24	252	125	377	21	224	135	464						
Palm-Schleuse (Stecknitz-Kanal)	16	—	532	532	135	—	3 909	3 909						
Summa				108 795				121 403						

1) Nur Flösse. 2) Für Dampfer 282 Tage. 3) Ausschliesslich Dampfer und Flösse.

Statistischen Amtes zusammengestellt.

1000 Kilo.

Durchgangsverkehr

Zahl der Schiffe	1890			Zahl der Schiffe	1891			Niedrigster Pegelstand		Schiffahrtstage		
	Mit Schiffen Berg-fahrt	Mit Schiffen Thal-fahrt	Mit Schiffen und Flößen durch-gegangen zusammen		Mit Schiffen Berg-fahrt	Mit Schiffen Thal-fahrt	Mit Schiffen und Flößen durch-gegangen zusammen	Meter		tage		
								1890	1891	1890	1891	
2 405	3 646	20 570	400 937	1 994	3 199	21 056	307 581	?	?	?	?	Memel
3 092	22 432	90 828	349 135	3 384	35 694	99 065	338 407	0,36	0,50	231	234	Lankuppen
2 827	34 367	95 947 ²⁾	130 314	2 739	36 970	98 646 ³⁾	135 616	1,26	1,33	229	229	Sköpenener Brücke
2 200	4 693	15 483	964 732	2 018	4 629	84 065	632 718	0,90	1,04	227	237	Tilsit
			1 845 118				1 414 322	1,06	1,18	230	270	Schmaleningken
5 306	160 935	41 116	683 018	5 501	174 652	48 534	604 931	1,98	2,02	242	276	Pillau
1 468	6 049	77 231	100 837	2 921	8 605	138 416	166 927	?	1,25	?	245	Labiau
1 290	6 422	47 164	56 409	1 198	7 682	41 134	49 819	1,94	1,65	232	255	Königsberg
123	2 010	127	2 143	167	2 257	828	3 085	0,60	0,60	233	267	Wehlau
85	104	182	6 472	100	159	129	4 155	0,59	0,50	?	?	Allenstein
			848 879				828 917	0,11	0,22	230	216	Lötzen
								?	?	?	?	Plottowen
288	6 132	3 857	10 076	349	6 997	2 497	9 561	0,97	0,84	230	237	Pfahlbude
1 420	48 570	18 528	85 306	1 123	29 702	5 744	49 781	1,36	1,24	?	?	Elbing
424	137	6 680	16 980	518	375	8 554	20 053	7,62	7,61	222	224	Klein-Reussen
			112 362				79 395					
3 741	42 833	77 355	137 320	3 692	54 479	93 209	159 129	0,00	0,00	255	265	Rothebuder Schleuse
15 371	196 702	113 595	605 423	19 156	226 851	131 791	514 115	2,96	3,04	261	282	Danzig
1 629	32 774	58 069	1 044 238	1 372	28 545	69 408	646 724	0,60	0,34	233	279	Thorn
1 351	38 622	19 104	643 805	1 375	45 465	16 008	364 893	?	?	238	264	Bromberger Kanal
								?	?	?	?	Neue Przemsa-Grube
								?	?	?	?	Wanda-Grube
								?	?	?	?	Myslowitz-Grube
								?	?	?	?	Karlssegen-Grube
								?	?	?	?	Gleichheit-Grube
			2 430 786				1 684 861					
9 627	316 890	804 650	1 131 857	6 298	277 580	373 270	656 053	0,08	0,18	etwa 275	291	Swinemünde
4 635	87 160	237 890	828 300	4 560	90 420	239 410	552 940	?	?	?	?	Küstrin (Oder)
845	24 658	67 211	159 672	808	27 320	60 660	96 774	?	?	?	?	Küstrin (Warthe)
155	3 080	3 315	102 211	117	2 443	4 358	25 367	?	?	?	?	Schwerin
528	1 224	33 889	84 176	539	3 349	34 828	64 907	— 0,22	0,10	etwa 360	283	Pogorzelice
1 562	4 898	57 455	141 834	1 311	7 014	50 890	123 276	?	?	?	?	Glogau
61	660	500	28 220	203	3 200	1 358	4 558	0,44	0,78	284	270	Breslau
			2 476 270				1 523 875	0,10	0,15	82	78	Thiergartenschleuse bei Ohlau
												Schleuse bei Klodnitz
								3,98	4,18	?	336	Lübeck
575	—	9 732	9 913	450	160	7 842	8 355	?	?	?	?	Lübeck
123	105	1 827	1 943	104	—	1 519	1 519	?	?	?	?	Berkenthiner Schleuse
			11 856				9 874	?	?	?	?	Palm-Schleuse

Vorstand und Ausschuss

des

Central-Vereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt.

I. Vorstand.

- | | |
|--|--|
| <p>Herr Schlichting, J., Professor, Charlottenburg, 1. Vorsitzender.</p> <p>„ Wernekinck, Regierungs- und Baurath, Berlin, 3. Vorsitzender.*)</p> <p>„ Arnhold, Kommerzien-Rath, Berlin, Schatzmeister.</p> <p>„ Hilken, Hauptmann z. D., Berlin, Schriftführer.</p> | <p>Herr Reissmann, Carl, Kaufmann, Leipzig.</p> <p>„ Ritzhaupt, Kommerzien- u. Admiraltäts-Rath, Königsberg i. Pr.</p> <p>„ Schoeller, Geh. Kommerzien-Rath, Breslau.</p> <p>„ Vosberg-Rekow, Dr., Syndikus, Braunschweig (i. V.).</p> <p>„ Wiggers, Moritz, Rechtsanwalt, Rostock i. M.</p> |
| <p>Herr Fehling, H. W., Konsul, Lübeck.</p> <p>„ Flinsch, Heinrich, Stadtrath, Frankfurt a. M.</p> <p>„ Kamp, Generaldirektor, Hamm i. W., Westfälische Union.</p> <p>„ Lichtenberg, Bürgermeister, Linden b. Hannover.</p> <p>„ Merkens, Rentner, Köln a. Rhein.</p> <p>„ Pagenstecher, Gustav, Kaufmann, Bremen.</p> | |

II. Ausschuss.

(1893—1896.)

Mitglieder aus Berlin.

- Herr Alexander-Katz, Dr. Paul, Rechtsanwalt.
- „ Anneck, Konsul, General-Sekretär des Deutschen Handelstages.
- „ Arnhold, E., Kommerzienrath, Mitgl. des Aeltesten-Kollegiums der Kaufmannschaft.
- „ von Arnim-Schlagenthin, Graf.
- „ Aschrott, Bankier.
- „ Boeckmann, Baurath.
- „ Bueck, General-Sekretär.
- „ von Bunsen, Dr. Georg.
- „ Büsing, Professor (Friedenau).
- „ Caro, Dr. Georg.
- „ Contag, Regierungs-Baumeister (Wilmersdorf).
- „ Eger, Wasser-Bauinspektor.
- „ Frentzel, Ad., Geh. Kommerzienrath, Präsident des Aeltesten-Kollegiums der Kaufmannschaft.
- „ Friedenthal, Kommerzienrath.
- „ Gebauer, Geh. Ober-Bergrath.
- „ Gehm, Postdirektor a. D.
- „ Gerhardt, Wasser-Bauinspektor.
- „ Gerlach, Regierungs-Baumeister.
- „ GERMELMANN, Wasser-Bauinspektor.
- „ Grahl, Professor und Geschäftsführer des Vereins für Förderung der Moorkultur.
- „ Hager, Schriftleiter.
- „ Hammacher, Dr., Mitgl. des Reichstags und Abgeordnetenhauses.
- „ Hausburg, Königl. Oekonomierath.
- „ Havestadt, Regierungs-Baumeister (Wilmersdorf).
- „ Heese, Kommerzienrath.

*) Die Stelle des 2. Vorsitzenden ist zur Zeit unbesetzt.

Nach den Veröffentlichungen des Kaiserl.

Tonnen =

	Lokalverkehr							
	1890			1891				
	Zahl der Schiffe	Mit Schiffen an-gekom-men	ab-gegan-gen	Mit Schiffen und Flößen an-gekommen und abgegangen zusammen	Zahl der Schiffe	Mit Schiffen an-gekom-men	ab-gegan-gen	Mit Schiffen und Flößen an-gekommen und abgegangen zusammen
	t	t	t		t	t	t	
VII. Küstengewässer der Nordsee nördlich der Elbe.								
Rendsburg (Eider)	1 123	16 444	4 041	20 485	1 347	21 668	3 699	25 367
Rendsburger Schleuse (Eider)								
Summa				20 485				25 367
VIII. Stromgebiet der Elbe.								
Cuxhaven (Unter-Elbe)	1) 1 557	48 033	307	48 340	1 204	36 569	1 157	37 726
Belumerschanze (Oste)								
Harburg (Süder-Elbe)	35 128	664 404	382 665	1 047 069	23 658	696 546	375 881	1 072 461
Hamburg-Entenwärdler (Ober-Elbe)								
Lüneburg (Ilmenau)	408	5 823	11 924	17 747	643	11 568	17 271	28 839
Hitzacker (Jeetzel)	550	9 888	7 749	17 637	584	9 179	6 710	15 889
Dömitz (Elde)	452	25 714	1 944	27 658	463	32 673	3 718	36 391
Schleuse zu Banzkow (Stör)								
Plau (Elde)	95	15	1 417	1 432	136	—	3 360	3 360
Bolter Schleuse (Bolter Kanal)								
Rathenower Schleuse (Havel)								
Berlin (Spree)	86 541	4 309 104	363 647	4 684 335	92 353	4 777 073	396 668	5 186 727
Woltersdorfer Schleuse (Rüdersdorfer Gewässer)								
Brieskower Schleuse (Friedrich Wilhelms-Kanal)								
Eberswalde (Finow-Kanal)								
Bischofswerder Schleuse bei Liebenwalde (Havel)								
Fürstenberg (Havel)	147	1 323	3 595	4 918	237	1 750	3 550	5 300
Schleuse zu Vosswinkel (Kammer-Kanal)								
Pareyer Schleuse (Plauer Kanal)								
Niegripper Schleuse (Plauer Kanal)								
Magdeburg (Elbe)	13 610	1 148 508	378 361	1 559 742	14 334	1 122 931	449 976	1 599 443
Wallwitzhafen (Elbe)	2 717	157 516	68 585	226 101	2 782	141 828	64 900	206 728
Bernburger Schleuse (Saale)								
Schleuse zu Gottesgnade bei Calbe (Saale)								
Schleuse zu Beuditz (Saale)								
Freyburg (Unstrut)	225	?	13 075	13 075	135	?	10 013	10 013
Oelknitz (Saale)				693				308
Grödel-Elsterwerdaer Floss-Kanal								
Dresden (Elbe)	17 933	443 765	129 489	623 259	15 028	448 317	160 687	657 057
Schandau (Elbe)	3 597	6 272	13 680	99 874	5 259	5 483	10 735	89 599
Summa				8 371 880				8 949 841
IX. Stromgebiet der Weser.								
Schleuse bei Bederkesa (Geeste-Kanal)								
4) Bremen (Unterweser)	11 583	565 036	582 783	1 150 237	11 709	616 264	622 533	1 241 047
4) Bremen (Oberweser)	1 996	185 547	96 770	287 450	2 029	177 281	109 367	290 603
Neustadt a. R. (Leine)	94	3 557	3 557	3 557	18	2	425	427
Winsen (Aller)								
Minden (Weser)	1 106	44 060	4 540	49 670	1 208	50 721	5 360	58 071
Schleuse zu Hameln (Weser)								
Karlshafen (Weser)	1 162	6 419	18 186	24 605	1 169	8 407	22 285	30 692
Schlagd bei Hannöversch Münden (Weser)	514	5 252	2 750	8 514	498	3 706	2 393	6 582
Schleuse bei Hannöversch Münden (Werra)								
Sandmühle bei Vacha (Werra)								
Summa				1 524 033				1 627 422
X. Stromgebiet der Jade.								
Wilhelmshaven	1 331	32 151	1 127	33 278	1 803	48 758	2 447	51 205
Summa				33 278				51 205
XI. Stromgebiet der Ems.								
Emswachtschiff								
Emden (Ems)	4 136	24 356	3 576	27 932	2 525	17 871	3 209	21 080
Leer (Ems-Leda)	9 069	67 643	33 592	101 235	9 595	74 281	38 763	113 044
Rütenbrock (Haren-Rütenbrocker Kanal)								
Koppelschleuse bei Meppen (Ems)								
Unt. Schleuse des Emskanals bei Rheine (Ems)								
Summa				129 167				134 124

1) Ohne die Seeschiffe und die von diesen gebrachten Güter. 2) Nur Flösse. 3) Die angekommenen Schiffe sind nicht notirt.

Statistischen Amtes zusammengestellt.

1000 Kilo.

	Durchgangsverkehr							Niedrigster Pegelstand		Schiffahrtst- tage			
	1890			1891				Meter		1890	1891		
	Zahl der Schiffe	Mit Schiffen Berg-fahrt	Mit Schiffen und Flößen durch-gegan-gen zusammen	Zahl der Schiffe	Mit Schiffen Berg-fahrt	Mit Schiffen und Flößen durch-gegan-gen zusammen	1890	1891	1890	1891			
	t	t	t		t	t							
Rendsburg (Eider)	2 206	28 278	22 085	50 363	2 075	33 996	22 201	56 197	?	?	?	?	Rendsburg (Eider)
Rendsburger Schleuse				50 363				56 197	?	?	?	?	Rendsburger Schleuse
Cuxhaven (Unt.-Elbe)	10 251	64 204	222 939	287 263	12 210	51 241	282 205	333 446	0,83	0,98	?	?	Cuxhaven (Unt.-Elbe)
Belumerschanze (Oste)									?	?	?	?	Belumerschanze (Oste)
Harburg (Süder-Elbe)	55 080	1 683 074	1 543 410	3 239 069	57 592	1 549 809	1 748 536	3 317 968	2,36	2,34	?	?	Harburg (Süder-Elbe)
Hamburg-Entenwärdler									?	?	?	?	Hamburg-Entenwärdler
Lüneburg (Ilmenau)	593	2 526	—	2 526	808	3 387	—	3 387	0,50	0,32	294	309	Lüneburg (Ilmenau)
Hitzacker (Jeetzel)	995	12 471	32 589	45 264	1 097	15 295	29 050	44 483	0,50	0,50	268	300	Hitzacker (Jeetzel)
Dömitz (Elde)	177	1 573	1 202	2 775	273	2 482	2 439	4 921	0,50	0,50	219	219	Dömitz (Elde)
Schleuse zu Banzkow (Stör)	86	156	4 176	9 897	68	102	2 836	7 062	0,50	0,50	?	?	Schleuse zu Banzkow
Plau (Elde)	586	4 853	11 442	21 787	577	3 653	10 554	20 915	0,50	0,50	?	?	Plau (Elde)
Bolter Schleuse (Bolter Kanal)	7 204	566 734	113 696	680 935	8 161	680 192	114 322	796 172	0,50	0,50	?	?	Bolter Schleuse
Rathenower Schleuse (Havel)	3 144	105 305	187 088	310 407	4 215	142 320	285 261	437 012	0,50	0,50	?	?	Rathenower Schleuse
Berlin (Spree)	5 361	39 443	710 237	756 453	5 422	35 755	752 018	790 139	0,50	0,50	?	?	Berlin (Spree)
Woltersdorfer Schleuse (Rüdersdorfer Gewässer)	6 014	154 674	35 898	242 810	6 638	329 926	51 880	425 411	0,50	0,50	?	?	Woltersdorfer Schleuse
Brieskower Schleuse (Friedrich Wilhelms-Kanal)	15 451	1 791 715	13 183	1 870 042	10 493	1 411 523	—	1 479 798	0,50	0,50	?	?	Brieskower Schleuse
Eberswalde (Finow-Kanal)	5 487	37 666	186 339	231 745	6 758	44 880	241 159	292 570	0,50	0,50	?	?	Eberswalde (Finow-Kanal)
Bischofswerder Schleuse bei Liebenwalde (Havel)	1 399	8 306	51 858	141 925	1 395	9 298	45 388	60 141	0,50	0,50	?	?	Bischofswerder Schleuse
Fürstenberg (Havel)	495	6 855	3 170	10 132	359	4 829	2 992	8 856	0,50	0,50	?	?	Fürstenberg (Havel)
Schleuse zu Vosswinkel (Kammer-Kanal)	1 323	6 100	47 995	54 380	1 611	13 930	54 445	68 720	0,50	0,50	?	?	Schleuse zu Vosswinkel
Pareyer Schleuse (Plauer Kanal)	5 899	31 495	633 570	673 215	5 746	24 135	647 370	672 427	0,50	0,50	?	?	Pareyer Schleuse
Niegripper Schleuse (Plauer Kanal)									?	?	?	?	Niegripper Schleuse
Magdeburg (Elbe)	2 338	?	?	?	2 079	?	?	?	?	?	?	?	Magdeburg (Elbe)
Wallwitzhafen (Elbe)	2 811	115 330	190 610	305 940	2 566	108 875	192 880	301 755	?	?	?	?	Wallwitzhafen
Bernburger Schleuse (Saale)	818	3 708	28 155	40 037	785	3 256	29 385	38 963	?	?	?	?	Bernburger Schleuse
Schleuse zu Gottesgnade bei Calbe (Saale)	?	?	?	33 174	?	?	?	40 618	?	?	?	?	Schleuse zu Gottesgnade
Schleuse zu Beuditz (Saale)	?	?	?	24 607	?	?	?	22 594	?	?	?	?	Schleuse zu Beuditz
Freyburg (Unstrut)	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	Freyburg (Unstrut)
Oelknitz (Saale)	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	Oelknitz (Saale)
Grödel-Elsterwerdaer Floss-Kanal	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	Grödel-Elsterwerdaer Floss-Kanal
Dresden (Elbe)	20 167	286 305	2 496 662	3 072 620	22 258	242 230	2 496 357	3 038 692	?	?	?	?	Dresden (Elbe)
Schandau (Elbe)				12 057 003				12 206 050	?	?	?	?	Schandau (Elbe)
Bederkesa	584	1 479	2 635	4 187	795	3 420	2 905	6 447	0,80	0,60	296	262	Bederkesa
Bremen (Unterweser)									— 1,15	?	?	?	Bremen (Unterweser)
Bremen (Oberweser)									?	?	?	?	Bremen (Oberweser)
Neustadt a. R.	16	312	282	594	16	252	280	532	— 0,59	0,36	?	?	Neustadt a. R.
Winsen	945	42 265	86 260	132 435	1 029	49 885	95 065	146 790	?	?	?	?	Winsen
Minden	1 182	53 420	73 580	144 382	1 493	53 840	101 700	173 974	— 0,28	0,16	325	334	Minden
Hameln									— 0,66	0,66	310	334	Hameln
Karlshafen									— 0,39	0,20	?	?	Karlshafen
Münden (Weser)									— 1,04	0,98	?	?	Münden (Weser)
Münden (Werra)									?	?	?	?	Münden (Werra)
Vacha									?	?	?	?	Vacha
Summa				293 900				340 531	?	?	?	?	Summa
Wilhelmshaven									2,80	2,95	350	325	Wilhelmshaven
Emswachtschiff	7 407	105 616	71 548	177 164	7 591	118 067	69 875	187 942	— 1,95	1,30	324	317	Emswachtschiff
Emden									— 1,20	1,16	301	299	Emden
Leer									— 1,60	1,36	306	306	Leer
Rütenbrock	550	3 690	11 887	15 577	371	3 915	8 159	12 074	?	?	?	?	Rütenbrock
Meppen	690	11 233	5 796	17 029	615	9 164	5 696	14 860	0,11	0,08	263		

- Herr Heilmann, M., Kaufmann und Stadtverordneter.
- „ Hilken, Hauptmann z. D.
- „ Hermes, H., Rentner, Mitgl. des Reichstags und Abgeordnetenhauses.
- „ Hoffmann, Friedr., Baurath.
- „ Kampffmeyer, Baumeister und Schiffsbau-Ingenieur.
- „ Kinel, Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrath.
- „ Kochhann, Heinr., Stadtrath, Mitgl. des Aeltesten-Kollegiums der Kaufmannschaft.
- „ Kunheim, Dr., Konsul, Mitgl. des Aeltesten-Kollegiums der Kaufmannschaft.
- „ Kurs, Major a. D.
- „ Lehmann, Direktor der Aktien-Gesellschaft Jeserich.
- „ Letocha, Amtsgerichtsath, Mitgl. des Reichstags und Abgeordnetenhauses (Steglitz).
- „ zur Megede, Regierungs-Baumeister.
- „ Meyer, Emil, Kaufmann.
- „ Meyer, Gustav, Eisenbahn-Bauinspektor.
- „ Nöhring, Direktor der Lichterfelder Gas- etc. Aktien-Gesellschaft.
- „ Offermann, Regierungs-Baumeister.
- „ Opel, Regierungs- und Baurath a. D.
- „ Philippson, F. C., Kaufmann.
- „ Richter, Geh. Kommerzienrath.
- „ Rösing, Dr., Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrath.
- „ Roloff, Regierungs-Baumeister.
- „ Rothenbücher, Friedr., Schiffsrheder.
- „ Schlichting, Professor für Wasserbau (Charlottenburg).
- „ Schlicke, Ed., Mitgl. des Aeltesten-Kollegiums der Kaufmannschaft.
- „ Schmidt, Ober-Ingenieur (Charlottenburg).
- „ Schmidt, H., Schifferältester.
- „ Schönlank, William, General-Konsul.
- „ Schultze, Fr. C., Schifferältester.
- „ Schumann, Regierungs-Baumeister.
- „ Schwabe, Geh. Regierungsrath a. D. (Charlottenburg).
- „ Stenzel, Kapitän zur See a. D.
- „ Sükey, Georg, Kaufmann.
- „ Siemenroth, Verlagsbuchhändler.
- „ Ströhler, Eisenbahn- und Schiffahrtsdirektor a. D.
- „ von Studnitz, Dr., Regierungsrath.
- „ Ulrich, R., Direktor des Germanischen Lloyd.
- „ Wegener, Direktor.
- „ Weishaupt, Ministerial-Direktor.
- „ Wernekinck, Regierungs- und Baurath a. D.
- „ Werner, Regierungs- und Baurath (Wilmersdorf).
- „ Wernick, Eduard, Direktor.
- „ Wiebe, Ober-Baudirektor.
- „ Wiesener, Gust., Rentner.
- „ Wittich, Ober-Regierungsrath.
- „ van den Wyngaert, Vorsitzender des Deutschen Müller-Verbandes.

Auswärtige Mitglieder:

- Herr Ahlers, J., Kaufmann, Hamburg.
- „ Ahrens, Wm., Kapitän, Rostock i. M.
- „ Andreae, Emil, Schiffseigner, Magdeburg.
- „ Arnold, Professor, Hannover.
- „ Basse, Bankdirektor, Hannover.
- „ Bassel, Eisenbahnbau- und Betriebs-Inspektor, Göttingen.
- „ Baumert, Dr., Rechtsanwalt, Spandau.
- „ Bellingrath, E., General-Direktor, Dresden.
- „ Bernhardt, Sekretär der Handelskammer, Dortmund.
- „ Bethge, Kapltl. a. D., Friedrichshafen.
- „ Beumer, Dr., General-Sekretär, Düsseldorf.
- „ Blenkinsop, Regierungs-Baumeister, Kiel.
- „ von Bock und Polach, Bürgermeister, Mülheim a. Ruhr.
- „ Boedicker, Stadt- und Handelskammer-Sekretär, Hanau.
- „ Boës, Baurath, Naumburg a. S.
- „ Braesicke, Oberbürgermeister, Bromberg.
- „ von Bredow-Senzke, Wolf, Mitgl. des Herrenhauses, auf Senzke bei Paulinenaue.
- „ Brons, jr., Konsul, Emden.
- „ Buhl, Dr., Mitgl. des Reichstags, Deidesheim.
- „ Bumke, F. W., Direktor, Bromberg.

Nach den Veröffentlichungen des Kaiserl.

Tonnen =

Lokalverkehr

Table with columns for years 1890 and 1891, and sub-columns for 'Zahl der Schiffe', 'Mit Schiffen an-gekom-men', 'Mit Schiffen ab-gegan-gen', and 'Mit Schiffen und Flößen an-gekommen und abgegangen zusammen'.

XII. Stromgebiet des Rheins.

Table listing various locations along the Rhine river such as Vechte, Schleuse zu Oldenkott, Keeken, Bienen, Emmerich, Wesel, Hamm, Ruhrorter Hafen, etc., with corresponding data from the main table.

Summa . . .

Statistischen Amts zusammengestellt.

1000 Kilo.

Durchgangsverkehr

Table with columns for years 1890 and 1891, and sub-columns for 'Zahl der Schiffe', 'Mit Schiffen Berg-fahrt', 'Mit Schiffen Thal-fahrt', 'Mit Schiffen und Flößen durch-gegan-gen zusammen', 'Niedrigster Pegelstand Meter', and 'Schiffahrts-tage'.

1) Nur Flossholz.

- Herr Carp, Gerichtsrath a. D., Theilh. von Franz Haniel & Co., Ruhrort.
 „ von Cassian, Ritter, Martin, Wien.
 „ Claussen, Wasser-Bauinspektor, Magdeburg.
 „ Dahlström, H., Hamburg.
 „ Dieckhoff, Regierungs- und Baurath, Potsdam.
 „ Döll, Baurath, Strassburg i. E.
 „ Doms, Geh. Kommerzienrath, Ratibor.
 „ Ehlers, Stadtrath, Danzig.
 „ Engels, Professor, Dresden.
 „ Enger, Schiffseigner, Schönebeck a. E.
 „ Ernst, Albert, Stadtrath und Fabrikbesitzer, Halle a. S.
 „ Faber, Joh., Rentner, Wiesbaden.
 „ Fehling, Hermann, Konsul, Lübeck.
 „ Fluthgraf, Dr., Bürgermeister, Wesel.
 „ Franck, Dr. Carl H. H., Lübeck.
 „ Frankenberg-Ludwigsdorf, Graf Fred, Mitgl. des Reichstags und des Herrenhauses, Tillowitz i. S.
 „ Franzius, Marine-Oberbaurath und Kaiserl. Hafen-Baudirektor, Gaarden b. Kiel.
 „ Franzius, Ober-Baudirektor, Bremen.
 „ Fürbringer, Oberbürgermeister, Emden.
 „ Gebhard, Direktor, Lübeck.
 „ Geck, Fritz, Ingenieur, Hannover, Geschäftsführer des Vereins für Niedersachsen.
 „ Gensel, Dr., Sekretär der Handelskammer, Leipzig.
 „ Gibsone jun., Alexander, Direktor, Danzig.
 „ Gildemeister, Matth., Senator, Bremen.
 „ Goebel, Wasser-Bauinspektor, Meissen.
 „ Goecke, Dr., Bonn a. Rh.
 „ Götz-Rigaud, Kaufmann, Frankfurt a. M.
 „ Gothein, Bergrath a. D., Sekretär der Handelskammer, Breslau.
 „ Greve, Regierungs-Baumeister, Oberwesel a. Rh.
 „ Gütschow, Dr., Sekretär der Handelskammer, Hamburg.
 „ Hatschek, Dr., Syndikus der Handelskammer, Magdeburg.
 „ Henschel, O., Geh. Kommerzienrath, Cassel.
 „ Herrmann, Sekretär der Handelskammer, Dresden.
 „ Herrmann, C. G., Mitglied der Handelskammer, Leipzig.
 „ Hess, Baurath, Hannover.
 „ Hintze, Bürgermeister, Ueckermünde.
 „ Hirschberg, Sekretär der Handelskammer, Bromberg.
 „ Hoeh, Regierungs-Baumeister, Washington, Deutsche Botschaft.
 „ Hoernecke, Direktor der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft, Bremen.
 „ Howaldt, Georg, Kiel.
 „ Hüffer, Münster i. W.
 „ Hultsch, Kommerzienrath, Präsident der Handelskammer, Dresden.
 „ Jacobi, Direktor, Sterkrade b. Oberhansen a. R.
 „ Jürgens, Dr., Sekretär der Handelskammer, Hamburg.
 „ Kamp, Direktor der Westfäl. Union, Hamm.
 „ von Kardorff, Landrath, Mitgl. des Reichstags und Abgeordnetenhauses, Oels in Schlesien.
 „ Kieseckamp, Kommerzienrath, Präsident der Handelskammer, Münster i. W.
 „ Klügmann, Dr., Senator, Lübeck.
 „ Königs, Mitglied der Handelskammer, Crefeld.
 „ Kröhnke, Regierungs-Baurath, Frankfurt a. O.
 „ Krüger, Jos., Münster i. W.
 „ Kunst, Konsul, Brake.
 „ Landgraf, Dr., Mannheim.
 „ Lehrmann, Bürgermeister a. D., Oebisfelde.
 „ Leibbrand, Ober-Baurath, Stuttgart.
 „ Libbertz, Otto, Direktor der österr. Nordwest-Dampfschiff- und Maschinenbau-Anstalt, Dresden.
 „ Lichtenberg, Bürgermeister, Linden-Hannover.
 „ Lotz, Professor Dr., München.
 „ Maier, G., Rentner, Villa Breitenstein bei Ermatingen (Schweiz).
 „ Mankiewicz, General-Konsul a. D., Dresden.
 „ Marcus, Dr., Senator, Mitgl. des Bundesraths, Bremen.
 „ Mathies, Wasser-Bauinspektor, Dortmund.
 „ Mensch, Ober-Baudirektor, Schwerin i. M.
 „ Merkens, Franz, Rentner, Köln a. Rh., Am Hof 22.
 „ Messerschmidt, Reg.- und Baurath, Hannover.
 „ Meyer, F. W., Mühlenbesitzer, Hameln.
 „ Meyer, Louis, Geh. Kommerzienrath, Hannover.
 „ Michaelis, Reg.- und Geh. Baurath a. D., Merseburg.

Nach den Veröffentlichungen des Kaiserl.

Tonnen =

Table with columns for 'Lokalverkehr' (Local Traffic) for 1890 and 1891. It includes sub-sections for 'XIII. Gebiet des Bodensees' and 'XIV. Stromgebiet der Donau'. Columns include 'Zahl der Schiffe' (Number of ships), 'Mit Schiffen' (With ships), and 'Mit Schiffen und Flößen' (With ships and rafts).

1) Flossholz und beigeladene Güter.

Statistischen Amtes zusammengestellt.

1000 Kilo.

Table with columns for 'Durchgangsverkehr' (Through Traffic) for 1890 and 1891. It includes 'Niedrigster Pegelstand' (Lowest water level) in meters and 'Schiffahrtstage' (Shipping days). Columns include 'Zahl der Schiffe' (Number of ships), 'Mit Schiffen' (With ships), and 'Mit Schiffen und Flößen' (With ships and rafts).

Table with columns for 'II. Spaterrische Uebersicht des Durchgangs-, Ankaufs- und Abgangsverkehrs, gruppiert nach Jahren' (II. Spaterrish overview of through, purchase, and departure traffic, grouped by year). It shows data for years 1890, 1891, and 1892.

- Herr von Mirbach, Graf, Sorquitten i. Ostpr.
 „ Molinari, Leo, Geh. Kommerzienrath, Breslau.
 „ Müller, Rich., Kalkwerk Eberswalde.
 „ Muttray, Wasser-Bauinspektor, Tilsit.
 „ Nagel, Paul, Schifferältester, Breslau.
 „ Nebelthau, Dr., Syndikus der Handelskammer, Bremen.
 „ Nehls, Chr., Wasser-Baudirektor, Hamburg.
 „ Oelwein, Professor, Wien.
 „ Oppenheim, Rittergutsbesitzer auf Rüdersdorf.
 „ Oppermann, Reg.- und Baurath, Hildesheim.
 „ Petri, Regierungs-Baumeister, Hannover.
 „ Philippi, Direktor, Dresden.
 „ Pollack, Richard, Ingenieur, Teplitz.
 „ Possehl, E., in Firma L. Possehl & Ko., Lübeck.
 „ Puls, Konsul, Syndikus der Handelskammer, Frankfurt a. M.
 „ Quellmalz, Bankier, Dresden.
 „ Rehder, P., Wasser-Baudirektor, Lübeck.
 „ Rentzsch, H., Dr., Dresden-Blasewitz.
 „ von Rittberg, Graf, Landrath, Ueckermünde.
 „ Roeder, Königl. Baurath, Hamm i. W.
 „ Röer, Bürgermeister, Peine.
 „ Rösinger, Chr., Vorsitzender des Kanal-Comités Speyer, Speyer.
 „ Russ, Dr., Abgeordneter, Obmann des Elbe-Vereins, Wien.
 „ Sachsenberg, Gotthard, Rosslau a. E.
 „ von der Sandt, Baumeister, Lauenburg a. E.
 „ Sartori, Geh. Kommerzienrath, Kiel.
 „ von Saurma, Graf, auf Ruppertsdorf b. Strehlen.
 „ Schanz, G., Professor, Würzburg.
 „ Scheck, Baurath, Freienwalde a. Oder.
 „ Schimmelfennig, Hauptmann a. D., Königshütte, O.-S.
 „ Schlick, Otto, Direktor des Bureaus Veritas, Hamburg.
 „ Schlichting, Reg.- und Baurath, Danzig.
 „ Schlink, Direktor, Mülheim a. d. Ruhr.
 „ Schlutow, Geh. Kommerzienrath, Stettin.
 „ Schoeller, Leopold, Geh. Kommerzienrath, Mitgl. des Abgeordnetenhauses, Breslau.
 „ Schön, Joh. Gg., Regierungsrath, Prof., Wien.
 „ Schönfeld, F., Eisenbahn-Betriebsdirektor, Lippstadt.
 „ Schrödter, Ingenieur, Düsseldorf.
 „ Schwarz, Direktor der Central-Gesellschaft für Tauerei, Ruhrort.
 „ Siewert, Syndikus der Handelskammer, Halberstadt.
 „ Simon, Fritz, Sekretär der Kaufmannschaft, Königsberg i. Pr.
 „ Sombart, Dr., Professor, Breslau.
 „ Sonne, Professor, Geh. Baurath, Darmstadt.
 „ Später, Kommerzienrath, Coblenz.
 „ Stegemann, Dr., Handelskammer-Sekretär, Oppeln.
 „ Steger, Direktor des Mainzer Schlepp-Dampfschiffahrts-Vereins, Mainz.
 „ Sterneborg, Oekonomierath, Lippstadt.
 „ Struckmann, Oberbürgermeister, Hildesheim.
 „ Sympher, Wasser-Bauinspektor, Holtenau b. Kiel.
 „ Tenge, Herrschaftsbesitzer, Detmold.
 „ Tölke, Rittergutsbesitzer, Dom. Lipsa bei Ruhland O.-L.
 „ Tolkmitt, Wasser-Bauinspektor, Cöpenick.
 „ Tonne, Gust., Schiffsrheder, Hauptmann a. D., Magdeburg.
 „ Ullrich, Reg.- und Baurath, Wiesbaden.
 „ von Velsen, Bergrath, Dortmund.
 „ Voigt, E., Bergwerksdirektor, Bitterfeld.
 „ Voltz, Dr. Hans, Kattowitz.
 „ Vosberg-Rekow, Dr., Handelskammer-Syndikus, Braunschweig.
 „ Wallbrecht, Senator, Baurath, Hannover, Mitgl. des Abgeordnetenhauses.
 „ Wanckel, Schiffahrtsdirektor, Schönebeck a. E.
 „ Weber von Ebenhof, Professor, Brünn i. M.
 „ Wessels, Joh. Friedr., Senator, Bremen.
 „ Wiggers, Moritz, Rostock i. M.
 „ Witte, Dr., Senator, Rostock i. M.
 „ Zels, Louis, Schriftleiter des „Danubius“, Wien.
 „ von Zerboni, Ministerial-Sekretär, Wien.
 „ Zervas, Direktor, Köln a. Rh.
 „ Zöpfl, Dr., Geschäftsführer des bayer. Kanalvereins, Nürnberg.

Statistik des Berliner Verkehrs

Nach officiellen Quellen

I. Im Einzelnen.

Art und Bezeichnung des Verkehrs	Dampfschiffe							Segelschiffe					Durch Dampf- und Segelschiffe beförderte Güter t à 1000 kg	Flösse, Bestand und auf-lagernde Hölzer t à 1000 kg	Beförderte Güter auf Schiffen und Flössen zusammen t à 1000 kg	
	Personenschiffe	Schlepper	Tau-(Ketten-)Schiffe	Güterschiffe			Anzahl		zusammen Tragfähigkeit t à 1000 kg	von den Segelschiffen transportirte Güter	Gesamtzahl der Dampf- und Segelschiffe darunter ausländische Schiffe					
				im Ganzen	davon unbeladen	zusammen Tragfähigkeit t. à 1000 kg	im Ganzen	davon unbeladen								
												Anzahl				von den Dampf-fern transportirte Güter
1890.																
Durchgegangen																
zu Berg				5		604	609	1 624	812	204 671	104 695	1 629		105 304	10 061	115 365
zu Thal								1 515	64	186 794	187 088	1 515		187 088	7 954	195 042
zusammen				5		604	609	3 139	876	391 465	291 783	3 144		292 392	18 015	310 407
Angekommen																
zu Berg	430	507	196	577	10	61 820	43 687	22 428	1 434	2 740 589	2 691 721	24 138	438	2 735 408	4 509	2 739 917
zu Thal	3 937	1 508		34	1	3 212	1 681	13 845	1 529	1 766 277	1 572 015	19 324	37	1 573 696	7 075	1 580 771
zusammen	4 367	2 015	196	611	11	65 032	45 368	36 273	2 963	4 506 866	4 263 736	43 462	475	4 309 104	11 584	4 320 688
Abgegangen																
zu Berg	3 937	1 458		42	1	3 495	1 187	15 912	14 335	2 015 899	118 723	21 349	24	119 910		119 910
zu Thal	425	499	196	561	124	60 667	33 082	20 049	17 745	2 439 407	210 655	21 730	90	243 737		243 737
zusammen	4 362	1 957	196	603	125	64 162	34 269	35 961	32 080	4 455 306	329 378	43 079	114	363 647		363 647
1891.																
Durchgegangen																
zu Berg				11		1 192	1 249	1 993	914	258 588	141 071	2 004		142 320	3 607	145 927
zu Thal				5		576	542	2 206	30	284 628	284 719	2 211		285 261	5 824	291 085
zusammen				16		1 768	1 791	4 199	944	543 216	425 790	4 215		427 581	9 431	437 012
Angekommen																
zu Berg	463	806	224	639	7	77 036	52 709	21 939	1 284	2 773 458	2 706 799	24 071	460	2 759 508	4 918	2 764 426
zu Thal	3 416	1 918		6	1	532	310	17 188	1 537	2 185 900	2 017 254	22 528	57	2 017 564	8 086	2 025 650
zusammen	3 879	2 724	224	645	8	77 568	53 019	39 127	2 821	4 959 358	4 724 053	46 599	517	4 777 072	13 004	4 790 076
Abgegangen																
zu Berg	3 413	1 925		20		1 087	703	17 668	15 893	2 301 520	133 624	23 026	39	134 327		134 327
zu Thal	463	793	224	610	132	74 694	39 388	20 638	18 131	2 594 461	222 953	22 728	142	262 341		262 341
zusammen	3 876	2 718	224	630	132	75 781	40 091	38 306	34 024	4 895 981	356 577	45 754	181	396 668		396 668
1892.																
Durchgegangen																
zu Berg				78		464	431	2 185	1 395	294 541	105 346	2 267	59	105 777	2 384	108 161
zu Thal				75		279	211	2 049	121	275 303	254 541	2 128		254 752	5 918	260 670
zusammen				153		743	642	4 234	1 516	569 844	359 887	4 395	59	360 529	8 302	368 831
Angekommen																
zu Berg	480	1 642	155	603	14	77 130	46 802	18 439	1 132	2 408 412	2 284 883	21 319	173	2 331 685	6 882	2 338 567
zu Thal	3 025	2 123		18	17	180	1	15 942	1 525	2 139 959	1 900 040	21 108	43	1 900 041	6 447	1 906 488
zusammen	3 505	3 765	155	621	31	77 310	46 803	34 381	2 657	4 548 371	4 184 923	42 427	216	4 231 726	13 329	4 245 055
Abgegangen																
zu Berg	3 024	2 122		35		1 213	655	16 473	14 797	2 204 175	133 741	21 654	51	134 396		134 396
zu Thal	481	1 630	155	549	87	71 196	33 289	17 534	14 998	2 281 947	228 106	20 349	51	261 395		261 395
zusammen	3 505	3 752	155	584	87	72 409	33 944	34 007	29 795	4 486 122	361 847	42 003	102	395 791		395 791

II. Summarische Uebersicht des Durchgangs-, Ankunfts- und Abgangsverkehrs, gruppirt nach Jahren.

Durchgegangen zu Berg und zu Thal zusammen:																																								
Jahr	1890	1891	1892	5	16	8	604	1 768	743	609	1 791	642	3 139	4 199	4 234	876	944	1 516	391 465	425 790	569 844	291 783	425 790	359 887	3 144	4 215	4 395	292 392	427 581	360 529	18 015	9 431	8 302	310 407	437 012	368 831				
Angekommen zu Berg und zu Thal zusammen:																																								
Jahr	1890	1891	1892	4 367	3 879	3 505	2 015	2 724	3 765	196	224	155	611	645	621	11	8	31	65 032	77 568	77 310	45 368	53 019	46 803	36 273	39 127	34 381	2 657	4 548 371	4 184 923	42 427	475	517	216	4 309 104	4 777 072	13 329	4 320 688	4 790 076	4 245 055
Abgegangen zu Berg und zu Thal zusammen:																																								
Jahr	1890	1891	1892	4 362	3 876	3 505	1 957	2 718	3 752	196	224	155	603	630	584	125	132	87	64 162	75 781	72 409	34 269	40 091	33 944	35 961	38 306	34 007	29 795	4 486 122	361 847	42 003	114	181	102	363 647	396 668	395 791	363 647	396 668	395 791

zu Wasser 1890 bis 1892.

zusammengestellt.

III. Summarische Uebersicht der Jahresverkehrsziffern, gruppirt nach Verkehrsrichtungen, mit Rücksicht auf die muthmasslich stattgehabte Wirkung der Eröffnung des Oder-Spree-Kanals.

		1890	1891	1892	
Tonnen à 1000 kg					
Vom Oder-Spree-Kanal mit abhängiger Verkehr.	Durchgegangen zu Berg	115 365	145 927	108 161	
	Durchgegangen zu Thal	195 042	291 085	260 670	
	Angekommen zu Thal	1 580 771	2 025 650	1 906 488	
	Abgegangen zu Berg	119 910	134 327	134 396	
	zusammen	2 011 088	2 596 989	2 409 715	
Vom Oder-Spree-Kanal unabhängiger Verkehr.	Angekommen zu Berg	2 739 917	2 764 426	2 338 567	
	Abgegangen zu Thal	243 737	262 341	261 395	
		zusammen	2 983 654	3 026 767	2 599 962
	Summa im Ganzen	4 994 742	5 623 756	5 009 677	

Central-Verein für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt

Berlin.

Der

Verkehr auf den deutschen Wasserstrassen

in den Jahren 1890/91 (betrifft Berlin auch für 1892).

Nach den Veröffentlichungen des Kaiserlichen Statistischen Amtes
und anderen amtlichen Unterlagen bearbeitet.

Hauptmann z. D. Hilken,
Schriftführer.

C. Kanal- und Schiffer-Vereine.

Verzeichniss
der

Mitglieder des Central-Vereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt in Berlin.

Ehrenmitglied: Seine Königliche Hoheit Prinz Ludwig von Bayern, München.

A. Zweigvereine.

Braunschweig: Kanal-Verein für das Herzogthum Braunschweig.
Bremen: Bremer Kanal-Verein.
Breslau: Schlesischer Provinzial-Verein für Fluss- und Kanalschifffahrt.
Frankfurt a. M.: Verein zur Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt in Süd- und Westdeutschland.

Hamm i. W.: Verein zur Schiffbar-
machung der Lippe.
Hannover: Verein für Hebung der
Fluss- und Kanalschifffahrt für
Niedersachsen.
Königsberg i. Pr.: Ostpreussischer
Provinzial-Verein für Hebung der
Fluss- und Kanalschifffahrt.

Leipzig: Elster-Saale-Kanal-Verein.
Lübeck: Lübecker Kanal-Verein.
Münster i. W.: Westdeutscher Fluss-
und Kanal-Verein.
Rostock: Mecklenburgischer Kanal-
Verein.

B. Körperschaften.

I. Magistrate.

Magistrat zu Berlin.
Magistrat zu Brandenburg a. H.
Magistrat zu Breslau.
Magistrat zu Crefeld.
Magistrat zu Danzig.
Magistrat zu Dortmund.
Magistrat zu Dresden.
Magistrat zu Düsseldorf.
Magistrat zu Duisburg.
Magistrat zu Emden.
Magistrat zu Frankfurt a. M.
Magistrat zu Frankfurt a. O.
Magistrat zu Hanau.

Magistrat zu Hannover.
Magistrat zu Hildesheim.
Magistrat zu Karlsruhe i. B.
Magistrat zu Kassel.
Magistrat zu Kiel.
Magistrat zu Köln a. Rh.
Magistrat zu Königsberg i. Pr.
Magistrat zu Küstrin.
Magistrat zu Leer.
Magistrat zu Leipzig.
Magistrat zu Linden b. Hannover.
Magistrat zu Magdeburg.
Magistrat zu Münden.

Magistrat zu Münster i. W.
Magistrat zu Nürnberg.
Magistrat zu Posen.
Magistrat zu Prenzlau.
Magistrat zu Ruhrort.
Magistrat zu Stettin.
Magistrat zu Swinemünde.
Magistrat zu Torgau.
Magistrat zu Trier.
Magistrat zu Wesel.
Magistrat zu Witten a. d. Ruhr.
Magistrat zu Wittenberg.

II. Handelskammern.

Königl. Kommerz-Kollegium, Altona.
Die Herren Aeltesten der Kaufmann-
schaft, Berlin C., Neue Börse.
Handelskammer, Bochum.
Handelskammer, Braunschweig.
Handelskammer, Bremen.
Handelskammer, Breslau.
Handelskammer, Bromberg.
Handelskammer, Coblenz.
Handelskammer, Crefeld.
Vorsteher-Amt der Kaufmannschaft,
Danzig.
Handelskammer, Dessau.
Handelskammer, Dortmund.
Handelskammer, Dresden.
Handelskammer, Duisburg.
Kaufmännische Deputation, Emden.

Handelskammer, Frankfurt a. M.
Handelskammer, Göttingen.
Handelskammer, Halberstadt.
Handelskammer, Halle a. S.
Handelskammer, Hamburg.
Handelskammer, Hanau.
Handelskammer, Hannover.
Handelskammer, Harburg.
Handelskammer, Karlsruhe i. B.
Handelskammer, Kassel.
Kaufmännischer Verein, Kassel.
Handelskammer, Kiel.
Vorsteher-Amt der Kaufmannschaft,
Königsberg i. Pr.
Handelskammer, Leer.
Handelskammer, Leipzig.
Handelskammer, Lübeck.

Handelskammer, Lüneburg.
Die Herren Aeltesten der Kaufmann-
schaft, Magdeburg.
Grossherzogl. Handelskammer, Mainz.
Handelskammer, Mannheim.
Handelskammer, Minden i. W.
Handelskammer, Mülheim a. Rhein.
Handelskammer, Oppeln.
Handelskammer, Plauen i. V.
Handelskammer, Schweidnitz.
Die Vorsteher der Kaufmannschaft
Stettin.
Handelskammer, Strassburg i. Elsass.
Handelskammer, Trier.
Handels- und Gewerbekammer, Ulm.

C. Kanal- und Schiffer-Vereine.

Central-Verband deutscher Strom- und Binnenschiffer, Charlottenburg.
Central-Verein deutscher Stromschiffer, Sachsenhausen i. M.
Crefelder Kanal-Verein, Crefeld.
Dampfer-Genossenschaft des Central-Verbandes deutscher Strom- und Binnenschiffer, Charlottenburg.

Elbe-Verein, Aussig a. E.
Hamburger Verein Oberländischer Schiffer, Hamburg.
Kanal-Komitee, Speyer.
Partikulier-Schiffer-Verband „Jus et justitia“, Mannheim.
Rhein-Maas-Kanal-Komitee, Crefeld.
Sächsischer Schiffer-Verein, Dresden.

Schiffer-Verein Aken, Schönebeck a. E.
Schiffahrts-Verein für das Herzogthum Lauenburg, Lauenburg a. E.
Verein zur Wahrung der Interessen der Rheinschiffahrt, Frankfurt a. M.

D. Aktiengesellschaften und wirtschaftliche Vereine.

„Agrippina“, Versicherungs-Gesellschaft, Köln a. Rh.
Aktien-Gesellschaft für Bildhauer-Arbeiten, Stuck- und Gypsfabrikation vorm. Gebr. Dankberg, Berlin.
Aktien-Gesellschaft für Seil-Industrie vorm. Ferd. Wolff, Neckarau-Mannheim.
Aktien-Zuckerfabrik Neuwerk bei Sarstedt (Hannover).
Berliner Holz-Comtoir Aktien-Gesellschaft, Berlin.
Central-Aktien-Gesellschaft f. Tauerei und Schleppschiffahrt, Ruhrort.
Centralverband deutscher Industrieller zur Wahrung und Förderung nationaler Arbeit, Berlin.
Deutscher Verein für Fabrikation von Ziegeln, Thonwaaren, Kalk und Cement, Berlin.
Düsseldorfer Allgem. Versich.-Gesellschaft, Düsseldorf.
Erste K. K. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien.
Fortuna, Allgem. Versich. - Aktien-Gesellschaft, Berlin.
Frankfurter Güter-Eisenbahn-Gesellschaft, Breslau.
Frankfurter Aktien-Gesellschaft für Rhein- und Main-Schiffahrt, Frankfurt a. M.

Germania Schiffs- und Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft, Berlin.
Grusonwerk, Buckau-Magdeburg.
Handels- und Gewerbekammer für Unterfranken und Aschaffenburg.
Hildebrand'sche Mühlenwerke, Aktien-Gesellschaft, Böllberg bei Halle a. S.
Ilsederhütte Aktien-Gesellschaft, Gross-Ilsede bei Ponin.
Internationaler Transport-Versicherungs-Verband, Berlin.
Kaufmännischer Verein in Kassel.
„Kette“ Deutsche Elbschiffahrts-Gesellschaft, Dresden.
Kölnener Bergwerksverein, Zeche Anna bei Altenessen.
Magdeburger Assekuranz-Aktien-Gesellschaft, Magdeburg.
Norddeutscher Lloyd, Bremen.
Oberschlesischer Berg- und Hüttenmännischer Verein, Kattowitz.
„Providentia“ Versicherungs-Gesellschaft, Frankfurt a. M.
Schwedische Wäg- und Wasserbau-Verwaltung, Stockholm.
Speditions- u. Elbschiffahrts-Comtoir Aktien-Gesellschaft, Schönebeck.
Speditions-Verein Wallwitzhafen bei Dessau.

„Union“ Aktien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie, Dortmund.
Verband deutscher Müller und Mühleninteressenten, Berlin.
Verein deutscher Eisenhüttenleute in Düsseldorf.
Verein deutscher Eisen- und Stahlindustrieller, Berlin.
Verein deutscher Eisengiessereien, Bielefeld.
Verein deutscher Holz- und Flösserei-Interessenten, Bromberg.
Verein deutscher Schiffswerften, Dresden-Blasewitz.
Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund, Essen a. d. Ruhr.
Verein für die Interessen der Rheinschiffahrt, Frankfurt a. M.
Vereinigte Königs- und Laurahütte Aktien-Gesellschaft, Berlin.
Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen, Düsseldorf.
Volkswirtschaftliche Gesellschaft, Berlin.

E. Einzel-Mitglieder.

Achelis, Johs. C., Konsul, Bremen.
Adelmann, Rentner, München.
Ahlens, Jacob, Hamburg.
Ahrens, Wm., Kapitän, Rostock i. M.
v. Alten, Baron C., Linden-Hannover.
Alexander-Katz, Dr. Paul, Rechtsanwalt, Berlin.
Andreae, E., Schiffseign., Magdeburg.
Annecke, Konsul, General-Sekretär des deutschen Handelstages, Berlin.
Arnhold, E., Kommerzienrath, Berlin.
von Arnim-Schlagenthin, Graf, Berlin.
Arnold, Professor, Hannover.
Aronsohn, L., Bankier, Bromberg.
Aschrott, Sigm., Bankier, Berlin.

Augustin, Bürgermeister, Meppen.
Baage, C. L., Kaufm., Oderberg i. M.
Baerwald, L., Kaufmann, Nakel.
Bangert, C., Restaurateur, Crefeld.
Barthold, Karl, Karlsruhe i. B.
Basse, Bankdirektor, Hannover.
Bassel, Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor, Göttingen.
Batsch, Exzellenz, Vize-Admiral à la suite der Marine, Weimar.
Baumert, Dr., Rechtsanw., Spandau.
Baumeyer, G., Schiffseigner, Alslieben a. S.
Becher, Arzt, Berlin.
Behr, Heinr., Lüneburg.
Behrenz, Emil, Danzig.

Bellingrath, E., General-Direktor, Dresden.
Berger, Gustav, Berlin.
Bernhardi, Sekretär der Handelskammer, Dortmund.
Besecke, Schriftleiter, Berlin.
Bethcke, L., Kommerzienr., Halle a. S.
Bethge, Kaiserl. Kapt.-Lieut. a. D., Friedrichshafen.
Beumer, Dr. W., General-Sekretär, Düsseldorf.
Bieling, Adolph, Hamburg.
Bienert, T., Dresden-Plauen.
Biermer, Dr. M., Handelskammer-Syndikus, Münster i. W.
Blenkinsop, Reg.-Baumeister, Kiel.

- v. Bock und Polach, Bürgermeister, Mülheim a. Ruhr.
- Boeckmann, Kgl. Baurath, Berlin.
- Börner, Reg.-Bauführer, Holtenau bei Kiel.
- Boedicker, Stadt- und Handelskammer-Sekretär, Hanau.
- Boës, Baurath, Naumburg a. S.
- Böttlinger, Henry T., Direktor der Farbenfabriken vorm. Friedr. Bayer & Co., Elberfeld.
- Boissillier, Dr., Syndikus, Bremen.
- Boltenthal, H., Kaufm., Wiesbaden.
- Braesicke, Oberbürgermeister, Bromberg.
- Brauer, Regierungsrath, Minden i. W.
- v. Bredow, Wolf, Mitgl. des Herrenhauses, Senzke bei Paulinenaue.
- Broemel, M., General-Sekretär, Mitgl. des Reichs- und Landtages, Berlin.
- Bromeis, Sekr. d. Handelsk., Kassel.
- Bröns jr., Konsul, Emden.
- Brülle, J. W., Lippstadt.
- Bueck, General-Sekretär, Berlin.
- Büsing, Professor, Berlin.
- Büsser, O., Sped., Oderberg (Mark).
- Buhl, Dr., Mitglied des Reichstags, Deidesheim.
- Bumke, August, Bromberg.
- Bumke, F. W., Direktor, Bromberg.
- v. Bunsen, Dr. G., Berlin.
- Cahn, Leonh., Rentier, Berlin.
- Caro, Dr. Georg, Berlin.
- Carolath, Carl Fürst zu, auf Carolath.
- Carp, Ed., Gerichtsrath a. D., Ruhrort.
- v. Cassian, Ritter Martin, Wien.
- Claussen, Wasser-Bauinspektor, Magdeburg.
- Claussen, Wasser-Bauinsp., Berlin.
- Cohn, B., (Berth. Cohn & Co.), Berlin.
- Consbruch, Regierungs-Assessor, Münster i. W.
- Contag, M., Reg.-Baumeister, Berlin.
- Cordes & Ellgass, Delmenhorst (Oldenburg).
- Croner, Bernh., Handelsrichter und Kaufmann, Berlin.
- Cunow, L., Herausgeber d. deutschen Schifferzeitung, Charlottenburg.
- Dahlström, H., Hamburg.
- Dancker, H., Kaufmann, Hannover.
- Deichmann, Th., Bankier, Köln a. R.
- Delbrück, L., Bankier, Berlin.
- Deking-Dura, A., Ober-Ingenieur d. Prov. Overysse, Zwolle (Holland).
- v. Deuster, Fr., Stadtverordneten-Vorsteher, Kitzingen a. Main.
- Deutsch, J., Civilingenieur, Wien.
- Dieckhoff, Reg.- u. Baurath, Potsdam.
- Dietrich & Sohn, F., Berlin.
- Dittmann, Rob., Verladungsgeschäft für Stromschiffahrt, Stettin.
- Döll, Baurath, Strassburg i. E.
- Doms, Geh. Kommerz. Rath, Ratibor.
- Dohrmann, Regierungs-Baumeister, Grüenthal (Nord-Ostsee-Kanal).
- Dorn, Direktor, Bitterfeld.
- Dubbers, F., Bremen.
- Dyck, H., Fabrikbesitzer, Bromberg.
- Dyckerhoff, Gust., Biebrich a. Rh.
- Eberhardt, J. C., Speyer.
- Eger, C. W., Kaufmann, Berlin.
- Eberhard, Dr., Chefredakteur des „Fränk. Kurier“, Nürnberg.
- Eger, Wasser-Bauinspektor, Berlin.
- Ehlers, Stadtrath, Danzig.
- Eich, Haf.-Bauinspekt., Swinemünde.
- Eichhorn, Stadtrath, Merseburg.
- Emminghaus, Dr., Handelskammersekretär, Posen.
- Ende, Baurath, Berlin.
- Engels, Professor, Dresden.
- Enger, Schiffseigner, Schönebeck a. E.
- Ermeler, Rich., Berlin.
- Ernst, Alb., Fabrikbesitzer, Halle a. S.
- Ertel, J. C., Hamburg.
- Eulner, Eugen, Berlin.
- Faber, Johann, Rentner, Wiesbaden.
- Falckenberg, Rittergutsbesitzer, Chobielin bei Nakel.
- Fehling, H., Konsul, Lübeck.
- Fest, Direktor, Breslau.
- Finke, Detmar H., Bremen.
- Flatow, G., Rechtsanwalt, Berlin.
- Fluthgraf, Dr., Bürgermeister, Wesel.
- Förster, P. (i. Firma M. Förster), Berlin.
- v. Forell, C., Direktor, Braunschweig.
- Fränkel, Jos., Berlin.
- Franck, Dr. C. H. H., Lübeck.
- Francke, C., Kommerzienrath, Berlin.
- v. Frankenberg und Ludwigsdorf, Graf Fred, Tillowitz.
- Franzius, Kais. Marine-Oberbaurath u. Hafen-Baudirektor, Gaarden b. Kiel.
- Franzius, Oberbaudirektor, Bremen.
- Frenkel, Herm., Bankier, Berlin.
- Frentzel, Geh. Kommerzienr., Berlin.
- Frentzen, Reg.-Baumeister, Holtenau bei Kiel.
- Friedenthal, P. G., Kommerzienrath, Berlin.
- Friedländer, M., Direktor, Bromberg.
- Friedländer & Co., Emanuel, Dampfhederei, Breslau.
- Friedrich, A. (in Firma Schmeil & Friedrich), Hamburg.
- Fröde & Pieschel, Holzhändl., Pirna.
- Fürbringer, Ober-Bürgermeister, Emden.
- Gazdasági Mérnök, Redaktion des, Budapest.
- Gebauer, Geh. Ober-Bergrath, Berlin.
- Gebhard, Direktor, Lübeck.
- Geck, Fritz, Ingenieur, Hannover.
- Gehm, Postdirektor a. D., Berlin.
- Geisse, Reg.-Baumeister, Kiel.
- Gennerich, H. F., Kaufmann, Berlin.
- Gensel, Dr., Handelsk.-Skr., Leipzig.
- Gerhardt, Meliorations-Bauinspekt., Berlin.
- Gerlach, Fr., Reg.-Baumeister, Berlin.
- Gerlach, H., Kommerzienrath u. Obervorsteher d. Kaufmannschaft, Memel.
- Germelmann, Wasser-Bauinspektor, Berlin.
- Gerson, Georg H., Rentner, Berlin.
- Gibson jun., A., Direktor, Danzig.
- v. Giese, Oberst z. D., Aachen.
- Gildemeister, M., Senator, Bremen.
- Göbel, H., Wasser-Bauinsp., Cölln a. E.
- Göcke, Dr., Bonn.
- Götz-Rigaud, Albert, Kaufmann, Frankfurt a. M.
- Goetz, Paul, Reg.-Baumeister, Neuschleussig bei Leipzig.
- Goldberger, L., Kommerzienr., Berlin.
- Gothein, Bergrath a. D., Breslau.
- v. Grabski, Fabrikbes., Inowrazlaw.
- Grahl, Professor, Berlin.
- v. Greisen, Baron, Dresden.
- Greve, Jul., Regierungs-Baumeister, Oberwesel a. Rh.
- Grosse, C. L., Bremen.
- Grumbt, Ernst, Dampfsägewerke und Holzhandlung, Dresden-Neustadt.
- Gruner, Theodor, Bremen.
- Günther, C. B., Bankier, Dresden.
- Günther, F., Kommerzienr., Dresden.
- Gütschow, Dr., Sekretär d. Handelskammer, Hamburg.
- Hänsel, Heinr., Kaufmann, Pirna.
- Hager, Redakteur, Berlin.
- Hammacher, Dr. jur., Mitglied des Reichs- und Landtags, Berlin.
- Haniel, Geh. Kommerzienr., Ruhrort.
- Haniel, Franz, & Co., Ruhrort.
- Hanke, W., Baumeister, Berlin.
- v. Hansemann, A., Geheimer Kommerzienrath, Berlin.
- Harkort, Peter, Wetter a. Ruhr.
- Harmening, Dr. jur. Ernst, Rechtsanwalt, Jena.
- Hartmann, G., Berlin.
- Hasse, Dr. Ernst, Leipzig.
- Hatscheck, Dr., Syndikus der Handelskammer, Magdeburg.
- Hausburg, Königl. Oekonomierath, Berlin.
- Havestadt, Reg.-Baumeister, Berlin.
- Heese, Kommerzienrath, Berlin.
- Heesch, G., Oesterr. Nordw.-Dampfschiffahrt-Gesellschaft, Hamburg.
- Heilmann, M., Kaufmann, Berlin.
- Heimann, H., Kommerzienr., Breslau.
- Helfft, E., Kommerzienrath, Berlin.
- Henschel, O., Geh. Kommerzienrath, Kassel.
- Hentschel & Wittich, Kaufleute, Meissen.

- Hermann, Wolf, Kaufmann, Berlin.
Hermes, Hugo, Mitglied des Reichstags u. Abgeordnetenhauses, Berlin.
Herrmann, Handelsk.-Schr., Dresden.
Herrmann & Co., Kaufleute, Stettin.
Herrmann, W., Schiffsbauleiter der Ungar. Schiff- und Maschinenfabrik Danubius, Neupest bei Budapest.
Herrmann, C. G. (in Firma Rödiger & Quarch), Leipzig.
Hess, Baurath a. D., Hannover.
Heye, Wasser-Bauinspektor, Hoya.
Heye, Landrath, Stolzenau.
Heye, J. C. Th., Geh. Kommerzienrath, Hamburg.
Heyn, J., Civilingenieur und Mühlenbaumeister, Stettin.
Hilken, Hauptmann z. D., Berlin.
Hilken, H. G., Kaufmann, Baltimore.
Hintze, Bürgermeister, Ueckermünde.
Hirschberg, Leop., Handelskammer-Sekretär und Vorsitzender des Vereins deutscher Holz- und Flösserei-Interessenten, Bromberg.
Hoddick, F., Langenberg (Rheinland).
Hoech, Reg.-Baumeister, Washington.
Hoerneck, Direktor der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft, Bremen.
Hoffmann, Theodor, Rechtsanwalt, Frankfurt a. M.
Höselmayer, Jos., Ingenieur (Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrt-Gesellschaft), Dresden.
Hoff, F., Direkt., Sachsenhausen i. d. M.
Hoffmann, Friedr., Baurath, Berlin.
Hoffmann, Theodor G., Bremen.
Hoffmeister & Co., Halle a. S.
Hoppe, C., Maschinenbauanstalt, Howaldt, Georg, Kiel. [Berlin.
Huckert, Franz, Kaufmann, Berlin.
Huffelmann, Generalagent, Coblenz.
Hüffer, Münster i. W.
Hultsch, Kommerzienrath, Präsident der Handelskammer, Dresden.
Huth, R., Kaufmann, Berlin.
Jacob, Curt, Buchhändler und Redakteur, Torgau.
Jacobi, Direktor, Sterkrade b. Oberhausen a. R.
Jaffé, Kaufmann, Berlin.
Janssen, Th., Reg.-Baumeister, Glückstadt.
Jarislawski, Bankier, Berlin.
John, E., Reg.-Baumeister, Berlin.
v. Irminger, Ing., Holtenau bei Kiel.
Jürgens, Dr., Sekretär der Handelskammer, Hamburg.
Just & Herrmann, G. L. (Inhaber Max Herrmann), Berlin.
Ivers, F., General-Konsul, Stettin.
Kamp, Direktor der Westfäl. Union, Hamm i. W.
Kampffmeyer, Ingenieur, Berlin.
Kanter, Eugen, Direktor, Berlin.
v. Kardorff, Rittergutsbesitzer und Reichstagsabgeordn., Oels in Schles.
Katz, Sandel, Kassel.
Kauffmann, M., Kaufmann, Breslau.
Kaulfuss, Maurermeister, Pirna.
Kessler, J., Direktor der Mannheimer Dampfschleppschiff. - Gesellschaft, Mannheim.
Kessner, O., Bankdirektor, Deutsche Grundkreditbank, Gotha.
Kiesekamp, Kommerzienrath, Handelskammer-Präsident, Münster.
Kinel, Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrath, Berlin.
Kléé, Gobert, Dr. Edm., Rechtsanwalt, Hamburg.
Klügmann, Dr., Senator, Lübeck.
Klunzinger, Paul, Ingenieur, Wien.
Knigge, Freiherr Wilh., Hannover.
Kober, Dr., Rechtsanwalt, Crefeld.
Kochhann, Gebr., Kaufleute, Berlin.
Königs, C., Mitgl. d. Handelskammer, Crefeld.
Kohlenberg, Reg.-Baumeister, Grunenthal (Nord-Ostsee-Kanal).
Kopetzky, W., Bankier, Berlin.
Koppenburg, P., Rentier, Crefeld.
Kretschmar, J., Bromberg.
Kröhnke, Reg.- und Baurath, Frankfurt a. O.
Krogmann, J. F., Hamburg.
Krüger, Jos., Münster i. W.
Kulenkampff, Casp. G., Bremen.
Kulmiz, C., Handelsgesellschaft zu Ida- und Marienhütte bei Saarau (an der Breslau-Freiburger Eisenbahn).
Kulow, Direktor, Halle a. S.
Kunheim, Dr., Fabrikbesitzer, Berlin.
Kunst, Konsul, Brake a. d. Weser.
Kurs, Major a. D., Berlin.
Kurt, Heinr., Direktor, Bitterfeld.
Laeisz, F., Hamburg.
Lampe, Kaufmann & Co., Droguisten, Berlin.
Landgraf, Dr., Handelskammer-Sekretär, Mannheim.
Landmann, Direktor, Berlin.
Lange, Dr. M. (O. Spamer), Leipzig.
Langelütje, Gebr., Kaufleute, Cölln bei Meissen.
Langen, J. J., Söhne, Kaufleute, Köln a. Rh.
Langerhanns, O., Kapitän, Stettin.
Lassally, Lithograph, Berlin.
Lehmann, Direktor der Aktien-Gesellschaft Jeserich, Berlin.
Lehrmann, Bürgermeister a. D., Oebisfelde.
Leibbrand, Ober-Baurath, Stuttgart.
Leisewitz, Lambert, Bremen.
Lent, Baurath, Berlin.
Lesse, Justizrath, Berlin.
Letocha, Amtsgerichtsath, Mitgl. d. Reichs- u. Landtags, Berlin (Steglitz).
Leuchtenberger, C., Frankfurt a. O.
Lewisson, Julius, Berlin.
Lichtenberg, Bürgermeister, Linden-Hannover.
Libbertz, O., Dir. d. Sächs. Dampfmaschinen-Bauanstalt, Dresden.
Liebermann, B., Geh. Kommerzienrath, Berlin.
Liebheit & Thiesen, Buchdruckereibesitzer, Berlin.
Lieckfeld, Wasser-Bauinsp., Lingen.
Liepelt, C., Kaufmann, Magdeburg.
v. d. Linde, C., Fabrikbes., Crefeld.
Lobeck & Co., Dresden-Löbtau.
Loesener, Fr., Hamburg.
Lohmeyer, Ad., Seifenfabr., Gleiwitz.
Lotz, W., Professor, München.
Lüdicke, Adolph (in Firma Rothenbucher, Maas & Lüdicke), Hamburg.
Lueg, C., Kommerzienrath, Oberhausen (Rheinland).
v. Lüpke, Ober-Regierungsrath, Minden i. W.
Luermann, F. Th., Bremen.
Lütgens, G. Henry, Hamburg.
Lütjohann, Reg.-Baumeister, Holtenau bei Kiel.
Maier, Gust., Rentner, Villa Breitenstein bei Ermatingen (Schweiz).
Mankiewicz, General-Konsul a. D., Dresden.
Marcus, Dr., Senator, Bremen.
v. Markovits, Nikol., Techn. Rath d. Wasser-Bauabtheil. im Kgl. ungar. Ackerbau-Ministerium, Wien.
Marquart, Fr. W., Schiffseigner, Barby a. S.
Marx, Dr., Professor, Worms.
Masing, B., Dir. d. Elbschiffahrtsges. „Kette“ in Uebigau-Dresden.
Massen, C., Uerdingen a. Rh.
Mathies, Wasser-Bauinspektor, Dortmund.
Mauritz, Hch., Uerdingen.
zur Megede, Reg.-Baumeister, Berlin.
Melchers, Peter, Mainz.
Melchers, Hermann, Bremen.
Mencke, Eberh., Kaufm., Hannover.
Mende, P., Kommerzienrath, Frankfurt a. O.
Mensch, Ober-Baudirektor, Schwerin i. M.
Merbot, Dr., Sekretär der Handelskammer in Wiesbaden.
Merkens, F., Rentner, Köln a. Rh.
Messerschmidt, Reg.- und Baurath, Hannover.
Meyer, Emil, Kaufmann, Berlin.
Meyer, F. W., Hameln.
Meyer, Gustav, Eisenbahn-Bauinspektor a. D., Berlin.

- Meyer, G. L., Geh. Kommerzienrath, Hannover.
- Meyer, Louis, Geh. Kommerzienrath, Hannover.
- Meyer, Max, Regierungs- u. Baurath, Aurich (Ostfriesland).
- Meyer, Jos. L., Papenburg a. E.
- Meyer, Louis Ed., Bremen.
- Meyer, Emil L., Bankier, Hannover.
- Michaelis, Reg.-u. Baurath, Merseburg.
- Middendorf, Dir. d. Germ. Lloyd, Berlin.
- Mieth, E., Bauinspektor, Dresden-A.
- v. Mirbach, Graf, Sorquitten.
- Möbus, Fabrikbesitzer in Succese bei Lentzen, W.-Pr.
- Möller, M., Professor, Braunschweig.
- Moeller, P., Marine-Baumeister, Wilhelmshaven.
- Mohr, Reg.- und Baurath, Oppeln.
- Mohs, Dr. R., Schönebeck a. E.
- Molinari, L., Geh. Kommerzienrath, Breslau.
- Moll, Bauamtman, Schweinfurt.
- Morgenstern-Kotrade, G., Leipzig.
- Müller, A., Direktor, Essen a. R.
- Müller, Reg.- und Baurath, Danzig.
- Müller, Rich., Kalkwerk Eberswalde.
- Müller, Georg, Bremen.
- Muttray, Wasser-Bauinspekt., Tilsit.
- Nagel, Paul, Schifferältester, Breslau.
- Nebelthau, Dr., Syndikus der Handelskammer, Bremen.
- Nehls, Chr., Wasser-Baudirektor, Hamburg.
- Nelke, Oscar, Bankier, Berlin.
- Nestle, Paul, Reg.-Baumeister, Taterpfahl bei Eddelak (Holstein).
- Neubauer, Geh. Kommerzienrath, Magdeburg.
- Neufeld & Co., M., Kaufleute, Berlin.
- Nitzschke, F., Bürgerm., Templin.
- Nitzschner & Sohn, Kaufleute, Dresden.
- Nöhring, Edm., Direktor, Berlin.
- Noodt, Oekon.-Rath, Gr.-Lichterfelde.
- Oelwein, Arth., Professor, General-Direktionsrath in der Dir. d. österr. Staatsbahnen, Wien.
- Offermann, Reg.-Baumeister, Berlin.
- Opel, Reg.- u. Baurath a. D., Berlin.
- Ophüls, F., Kaufmann, Crefeld.
- Oppenheim, Dr. Franz, Berlin.
- v. Oppenheim, Ed., Freih., Bankier, Köln a. Rh.
- Oppenheim, Rittergutsbesitzer, auf Rüdersdorf.
- Oppermann, Reg.- und Baurath, Hildesheim.
- Oppermann, Reg.-Baumstr., komm. Gewerbe-Inspektor, Hildesheim.
- Orban, Baurath, Küstrin.
- Ortleff, Reg.-Baumeister, Danzig.
- v. Pacher, Alwil, Wien.
- Pagenstecher, Gust., Bremen.
- Palmié, Henri, Bankier, Dresden.
- Paschke, Regierungsrath a. D., Berlin.
- v. St. Paul-Illaire, Korv.-Kapt. und Hofmarschall, Schildau.
- Pernet, Dir., Vorsitzend. d. Deutschen Vereins f. Fabrikat. v. Ziegeln, Thonwaren, Kalk und Cement, Berlin.
- Petermann, Dr., Dresden.
- Petri, Reg.-Baumeister, Hannover.
- Petsch-Goll, Philipp, Kommerzienrath, Frankfurt a. M.
- Philippi, Carl, Direktor, Dresden.
- Philippson, F. C., Berlin.
- Pichnow, Schiffseigner, Wriezen.
- Piepmeyer, H. (in Firma Löffken & Piepmeyer), Münster i. W.
- Pilz, Fabrikbesitzer, Bitterfeld.
- Plump & Heye, Bremen.
- Pollack, Ingenieur, Aussig a. E.
- Possehl, E. (in Firma L. Possehl & Co.), Lübeck.
- Pottlich, Amtsgerichts-r. a. D., Berlin.
- Prasser, H., Schiffsherr, Pirna a. d. E.
- Proskowetz, Ritter, E., Reichsraths- und Landtags-Abgeordneter, Wien.
- Prüsmann, Reg.-Baumeister, Königl. Kanal-Kommission, Münster i. W.
- Puls, Konsul, Syndikus der Handelskammer, Frankfurt a. M.
- Pulvermacher, Direktor, Kassel.
- Quellmalz, Emil, Bankier, Dresden.
- Quensell, B., Berlin.
- Radebold, Kgl. Reg.-Baumeister, Herne i. W.
- Raffauf, Kais. Deutscher Delegirter bei der Europäischen Donau-Kommission, Galatz.
- Rágóczy, Handelskammer-Syndicus, Bonn a. Rh.
- Ramann, W., Directeur de la Compagnie Royale néerlandaise de navigation à vapeur, Amsterdam.
- vom Rath, Eug., Kaufm., Köln a. Rh.
- Regener, Bürgermeister, Zossen.
- Rehbock, Bau-Ingenieur, Bremen.
- Rehder, Wasser-Baudir., Lübeck.
- Reichelt, C. E., Frankfurt a. M.
- Reichenheim, J., Fabrikbes., Berlin.
- Reischel, A., Ingenieur, Berlin.
- Reissmann, Carl, Leipzig.
- Renner, Wilh., Ober-Ingenieur der ersten Donau-Dampfschiff-Gesellschaft in Altöfen.
- Rentzsch, Dr. H., General-Sekretär, Dresden-Blasewitz.
- Richter, C., Geh. Kommerzienrath, Berlin.
- Riess, Otto, Dr. ph., Berlin.
- Rischowsky, Alb., Kaufm., Breslau.
- v. Rittberg, Graf, Landrath, Uecker-münde.
- Reverdy, R., Bauamtman, Burg i. D., Holstein.
- Ritzhaupt, Kommerz.- und Admiral-Rath, Königsberg i. Pr.
- Roeder, R., Kgl. Preuss. Reg.- und Baurath, zugetheilt der Kaiserl. Deutschen Botschaft, Wien.
- Roeder, Kgl. Baurath, Hamm.
- Röer, Bürgermeister, Peine.
- Roeseler, Dr. W., Berlin.
- Rösing, Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrath Dr., Berlin.
- Rösinger, Chr., Vorsitzender des Kanal-Komitee Speyer, Speyer.
- Roloff, P., Reg.-Baumeister, Berlin.
- Rosenbohm, Dr., Rechtsanw., Berlin.
- Roth, O., Spediteur, Finkenheerd.
- Rothenbücher, Friedr., Schiffsrheder, Berlin.
- Rupert, Oscar, Hamburg.
- Russ, Dr., Mitglied des Reichsraths, Obmann des Elbe-Vereins, Wien.
- Russell, General-Konsul, Berlin.
- Sachsenberg, Georg, Rosslau a. Elbe.
- Sachsenberg, Gotth., Rosslau a. Elbe.
- Sanders, Ludwig, Hamburg.
- v. d. Sandt, Baumeister, Lauenburg a. Elbe.
- Sartori, Geh. Kommerzienrath, Kiel.
- Sattler, Dr. C., Archivrath u. Mitgl. des Abgeordnetenhauses, Berlin.
- von Saurma, Graf, Ruppertsdorf.
- Schanz, Richard, Advokat, Dresden.
- Schanz, G., Professor, Würzburg.
- Scheck, Baurath, Freienwalde (Oder).
- Scheck, R., Wasserb.-Insp., Breslau.
- Schellhass, Otto, Bremen.
- Schenk, Ingenieur, Berlin.
- Schichau, F., Geh. Kommerzienrath, Elbing.
- Schickler, Gebr., Bankiers, Berlin.
- Schiff, Redaktion des, Berlin.
- Schimmelfennig, Hauptmann a. D., Königshütte.
- Schimmelpfeng, W., Berlin.
- Schlesinger, D., & Sohn, Gleiwitz.
- Schlichting, J., Prof. für Wasserbau, Berlin (Charlottenburg).
- Schlichting, C., Baurath, Danzig.
- Schlick, Otto, Direktor, Hamburg.
- Schlicke, Edm., Mitgl. des Aeltestenkolleg. der Kaufmannschaft, Berlin.
- Schlink, Direktor, Mülheim a. d. Ruhr.
- Schlutow, Geh. Kommerzienrath, Mitgl. des Reichstags, Stettin.
- Schmeil, F. (in Firma Schmeil & Friedrich), Hamburg.
- Schmieding, Ober-Bürgermeister, Dortmund.
- Schmidt, A., Ober-Ingenieur, Charlottenburg.
- Schmidt, H., Schifferältester, Berlin.
- Schnoor, Herm., Kaufmann, Leipzig.

- Schoeller, Leop., Geh. Kommerzienrath, Breslau.
- Schöllhammer, C., Spediteur, Frankfurt a. d. Oder.
- Schön, Joh. Gg., Regierungsrath, Professor, Wien.
- Schönfeld, F., Eisenbahn-Betriebsdirektor, Lippstadt.
- Schönlank, W., Gen.-Konsul, Berlin.
- Schoof, M., Bitterfeld.
- Schramm, Felix, Kaufm. (Schramm & Echtermeyer), Dresden.
- Schramm, F. W. Max, Berlin.
- Schrödter, Ingenieur, Düsseldorf.
- Schromm, A., K. K. Reg.-Rath, Wien.
- Schüler, General-Direktor, Stettin.
- Schüler, Felix, Berlin.
- Schüller, Bürgermeister, Koblenz.
- Schüler, E., Mühlenbes., Lippstadt.
- Schütt, F. W., Kaufmann, Berlin.
- Schütte, F. E., Bremen.
- v. Schuh, Bürgermeister, Nürnberg.
- Schultz, Hans, W., Reg.-Baumeister, Holtenau bei Kiel.
- Schultze, F. C. Schifferältester, Berlin.
- Schulz, J., Spediteur, Bromberg.
- Schulze, Wasserbau-Insp., Brunsbüttelhafen.
- Schumann, Reg.-Baumeister, Berlin.
- Schwabe, Geh. Regierungsrath a. D., Charlottenburg.
- Schwartz, Carl, Bankier, Berlin.
- Schwartz, H., Vorsitzender der Handelskammer, Thorn.
- Schwarz, Direktor d. Central-Gesellschaft für Tauerei, Ruhrort.
- Schwietzke, Carl, Destillat., Zossen.
- Seckerl, Richard, Reg.-Baumeister, Schwarzenbeck bei Hamburg.
- Segnitz, Hermann, Konsul, Bremen.
- Seurig, C. F., Spedit., Grödel b. Riesa.
- Seyler, Rechtsanwalt, Dresden.
- Siemenroth, Franz, Verlags-Buchhändler, Berlin.
- Siewert, Syndikus der Handelskammer, Halberstadt.
- Silomon, A. F., Dresden-Neustadt.
- Simon, Fritz, Sekr. der Kaufmannschaft, Königsberg i. Pr.
- Sloman, Rob. M., Hamburg.
- Smidt, Johann, Konsul, Bremen.
- Sombart, Dr. W., Professor, Breslau.
- Sonne, Geh. Baurath, Prof., Darmstadt.
- Spaeter, Kommerzienrath, Koblenz.
- Spiegelberg, Eduard, Bankier, Hannover. [Berlin.
- Spindler, Carl, Kommerzienrath, Stahl, Reg.-Baumeister, Altona.
- Stantien & Becker, Königsberg i. Pr.
- Stecker, Kgl. Sächs. Bau-Inspektor, Burg i. D.
- Stegemann, Dr., Sekr. der Handelskammer, Oppeln.
- Steger, J., Direktor des Mainzer Dampf-Schleppschiffahrts-Vereins, Mainz.
- Steibelt, Carl, Kommerzienrath (in Firma Jacob Knoop Söhne), Berlin.
- Stenzel, Kapitän zur See a. D., Kiel.
- Stern, Mos., Kreuznach. [stadt.
- Sterneborg, Oekonomierath, Lipp-Stinnes, Mathias, Mülheim a. d. Ruhr.
- Stobbe, H., Dir., Tiegenhof b. Danzig.
- Stöckert, Fabrikant, Landsberg a. W.
- Stolz, Kommerzienrath, Driesen.
- Strauch, Kontre-Admiral z. D., Berlin.
- Ströhler, Eisenbahn- u. Schiffahrts-Direktor a. D., Berlin.
- Struckmann, G., Ober-Bürgermeistr., Hildesheim.
- Stuckenholz, Gust., Ing., Berlin.
- v. Studnitz, Arthur, Regierungsrath, Dr., Berlin.
- Sükey, Georg, Berlin. [furt a. M.
- Sulzbach, Gebr., Bankiers, Frank-Sulzer, Th., Kaufmann, Berlin.
- Symphher, Wasserbau-Insp., Holtenau bei Kiel.
- Taaks, Reg.-Baumeister, Hannover.
- Tappen, Oberamtmann, Pattensen, (Hannover).
- Tenge, Herrschaftsbes., Vorsitzender des Vereins deutscher Eisengiesereien, Detmold.
- Teubert, Reg.-u. Baurath, Gumbinnen.
- Tewes, Rud., Konsul, Bremen.
- Thielsche, E., & Co., Fabrikbesitzer, Meissen.
- Thiem, Baurath, Eberswalde.
- Tillmann, Dr., Heinr., Fabrikbes., Krefeld.
- Timendorfer, D., Berlin.
- Tincanzer, Regierungs-Baumeister, Holtenau bei Kiel.
- Tölke, Rittergutsbesitzer, Dom. Lipsa bei Ruhland.
- Toepffer, Conrad, Maltsh. [nick.
- Tolkmitt, Wasserbau-Insp., Köpeltolle, H., Reg.- u. Baurath, Lüneburg.
- Tonne, Gustav, Schiffsrheder, Hauptmann a. D., Magdeburg.
- Tonne, Jacob, Magdeburg.
- v. d. Trappen, C., General-Agent, Präs. d. Handelskammer, Wesel.
- Troll, Theodor, Kaufmann, Nauen.
- Ullrich, Reg.- u. Baurath, Wiesbaden.
- Ulrich, Dir. d. Germ. Lloyd, Berlin.
- Veit, Ed., Geh. Komm.-Rath, Berlin.
- v. Velsen, Bergrath, Dortmund.
- Vering, C., Hannover.
- Voigt, E., Bergwerks-Direktor, Bitterfeld.
- Vollgold, Dr., Fabriksbesitzer, Torgelow bei Ueckermünde.
- Voltz, Dr. Hans, General-Sekretär, Kattowitz.
- Vosberg-Rekow, Dr., Sekretär der Handelskammer, Braunschweig.
- de Vries, H. P. J., Ingenieur von den Provinzialen Waterstaat van Friesland, Leeuwarden.
- Wätjen, D. Heinr., Bremen.
- Wagner, E. H., Bevollmächtigter der österr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg.
- Waldthausen, Wilh. und Conrad, Kaufleute, Essen a. R.
- Wallbrecht, Senator, Baurath, Mitgl. d. Abgeordneten-Hauses, Hannover.
- Wanckel, Schiffahrtsdirektor, Schönebeck a. E.
- Warschauer, Rob., & Co., Berlin.
- Weber, Baurath, Dresden.
- Weber von Ebenhof, Prof. Alfred Ritter, k. k. Baurath, Brünn i. M.
- Wegener, Schiff.-Direktor, Berlin.
- Weinmann, Ed. J., Magdeburg.
- Weinstein, Carl, Berlin.
- Weishaupt, Minist.-Direkt., Berlin.
- Wens, Fabrikbesitzer, Berlin.
- Wernekinck, Reg.-u. Baurath, Berlin.
- Werner, Reg.- und Baurath, Berlin.
- Wernick, Eduard, Direktor, Berlin.
- Wertheim, Rudolph, Berlin.
- Werther, Heinr. (Werther & Co.), Halle a. S.
- Wessels, Joh. Fr., Senator, Bremen.
- Wiebe, Oberbaudirektor, Berlin.
- Wiesener, Gust., Rentner, Berlin.
- Wiggers, Moritz, Rostock i. M.
- Wilhelm, J., Bühnenmeister, Rossleben.
- Winckelmann, C., Berlin.
- Winter, W., Schiffseigner, Wettin a. S.
- Witte, Dr., Senator, Rostock.
- Wittich, Ober-Reg.-Rath, Dirigent b. d. Kgl. Eisenbahndirektion Berlin.
- Woermann, Adolph, Hamburg.
- Wollmann, Ad., Berlin.
- Wulkow, Eduard, Bankier, Berlin.
- van den Wyngaert, Vorsitzender des deutschen Müller-Verbandes, Berlin.
- Zarnack, Marine-Baurath, Berlin.
- Zels, Louis, Schriftleiter, Wien.
- Zerboni-Sposetti, Max von, Ministerialsekretär, Wien.
- Zervas, Wilh., Direktor, Köln a. Rh.
- Ziegler, Reg.-Baumeister, Brunsbüttelhafen.
- Ziegler, Uhlmann & Co., Wallwitzhafen b. Dessau.
- Zielenziger, Jos., Kaufmann, Berlin.
- Zillich, Reg.-Baumeister, Bromberg.
- Zimmermann, Carl, Berlin.
- Zinkeisen, Rechtsanwalt, Leipzig.
- Zöpfl, Geschäftsführer des bayr. Kam.-Vereins, Nürnberg.
- Zwicker, M., Advokat, Dresden.

Mitglieder-Verzeichnisse der Zweigvereine.

Verzeichniss

der

Mitglieder des Kanal-Vereins für das Herzogthum Braunschweig.

I. Vorstand.

- | | |
|--|---|
| von Veltheim-Destedt, Freiherr, Excellenz, Ober-Jägermeister zu Destedt, Vorsitzender. | Buerstenbinder, Dr., Oekonomie-Rath, Beisitzer, Braunschweig. |
| Haake, Aug., Kommerzienrath, erster Stellvertreter, Braunschweig. | Gerloff, Louis, Kaufmann, Beisitzer, Braunschweig. |
| Lüderssen, Geheimer Finanzrath, Zweiter Stellvertreter, Braunschweig. | Gutkind, Max, Bankier, Beisitzer, Braunschweig. |
| Schmidt, H., Dr. jur., Mitglied der Handelskammer, Schatzmeister, Braunschweig. | Rhamm, Landsyndikus, Beisitzer, Braunschweig. |
| Vosberg-Rekow, Dr. jur., Syndikus der Handelskammer, Geschäftsführer, Braunschweig. | Ritter, Fabrikdirektor, Beisitzer, Braunschweig. |
| | Metge, Fabrikdirektor, Jerxheim. |
| | Wiske, Fabrikdirektor, Barum. |
| | Keunike, Oekonom, Landtagsabgeordneter, Frellstedt. |
| | Wilkens, Oekonom, Landtagsabgeordneter, Vallstedt. |

II. Einzel-Mitglieder.

- | | | |
|--|---|--|
| Ahlers, H., Direktor der Zuckerfabrik, Salzdahlum. | Krauschitz, R., Rentner, Braunschweig. | Schmidt, Dr. Herm., Kaufmann, Braunschweig. |
| Bartz, Dr., Direktor der Zuckerraffinerie, Braunschweig. | Kuntzen, A., Amtm., Gebhardtshagen. | Schneider, Direktor der Zuckerfabrik Eichthal. |
| Bauer, Fr., Dedeleben. | Kuntzen, W., Amtsrath, Nortenhof. | Schultz, Robert, Schöppenstedt. |
| Behrens, E. W., Dinklar. | Lanke, W., Trendelbusch. | Schultz, W., für die Aktien-Zuckersiederei, Braunschweig. |
| Braunschweig. Bank, Braunschweig. | Leo, Justus, Kaufm., Braunschweig. | v. Schwartz, H., Amtsrath, Hessen. |
| Brüggemann, A., Amtsrath, Drütte. | Lichtenstein, A., Inspektor, Thiede. | Seele, Fr., Kaufmann, Braunschweig. |
| Buerstenbinder, Oekonomierath, Braunschweig. | Lupprian, H., Fabrikdirektor, Braunschweig. | Selwig, F., Fabrikbes., Braunschweig. |
| Central-Verein, Landwirthschaftlicher, Braunschweig. | Lüders, Maschinenfabrik, Braunschweig. | Selwig & Lange, Maschinenfabrik, Braunschweig. |
| Kredit-Anstalt, Braunschweigische, Braunschweig. | Lüderssen, Geh. Finanzrath, Braunschweig. | Sierke, Dr. E., Hauptschriftleiter der Braunschweigischen Landeszeitung. |
| Dunker, Ad., Vechelde. | Lüttge, Otto, Kaufm., Braunschweig. | Sievers, A., Kaufm., Braunschweig. |
| Ebeling, H., Fabrikdir., Mattierzoll. | Mackensen, H., Schickelsheim. | Stade, Herm., Broistedt. |
| Gerloff, L., Kaufm., Braunschweig. | Martin, Dr., Gandersheim. | Tageblatt, Braunschweiger, Braunschweig. |
| Giffhorn, F., Amtmann, Neuhaus. | Marquardt, Schöppenstedt. | Tebbenjohanns, Direktor d. Braunschweiger Bank, Braunschweig. |
| Götte, W., Kommerzienrath, Braunschweig. | Metge, Direktor, Jerxheim. | Teichs, R., für die Braunschweiger Masch.-Bauanstalt, Braunschweig. |
| Grahe, G., Hof-Konservenfabrikant, Braunschweig. | Meyersfeld, D., Bankgeschäft, Braunschweig. | Trinks, F., Fabrikant, Braunschweig. |
| Greiner, F., Rentner, Braunschweig. | Mohrman, Dingelbe. | Thomas, J. H., Calvörde. |
| von Grube, Vienenburg a. H. | Müller, Broitzem. | von Veltheim, Freiherr, Ober-Jägermeister zu Destedt. |
| Gutkind & Co., Bankgeschäft, Braunschweig. | Natalis, A., Fabrikbes., Braunschweig. | Vibrans, Gutsbesitzer, Calvörde. |
| Haake, Aug., Stadt- u. Kommerzienrath, Braunschweig. | Osterloh, Oschersleben. | Vibrans, Gutsbesitzer, Wendhausen. |
| von Hennigs, Landstallmeister, Braunschweig. | Pfeiffer, Dr. C., Direktor, Wendessen. | Viebrans & Gerloff, Zuckerraffinerie, Braunschweig. |
| Heydecke, G., Meine. | Rack, Dr., Hornburg. | Vosberg-Rekow, Dr. jur., Syndikus der Handelskammer, Braunschweig. |
| Holtz, Alleringersleben. | Rhamm, Landsyndikus, Braunschweig. | Weber, A., Fabrikdir., Watenstedt. |
| Isensee, A., Gutsbesitzer, Mönchevahlberg. | Ritter, G., Zuckerraffinerie, Braunschweig. | Wilkens, Oekonom, Landtagsabgeordneter, Vallstedt. |
| Jüdel & Co., M., Eisenbahnsignal-Bauanstalt, Braunschweig. | du Roi, L., Fabrikant, Braunschweig. | Witte, L., Amtm., Domäne Steinhof. |
| von Kaufmann, Landes-Oekonomie-rath, Linden. | Ruhnke, Dr. C., Vienenburg. | Wiske, Fabrikdirektor, Barum. |
| Keunicke, Oekonom, Frellstedt. | Runertz, F., Peine. | Wollschläger, Fabrikdir., Immendorf. |
| Koch, Max, Hofl., Braunschweig. | Rühland, Karl, für die Zuckerfabrik vorm. Aug. Rühland & Co., Königslutter. | Wolff, Aug., Gutsbesitzer, Dettum. |
| | Schäfer, Fabrikdir., Königslutter. | |
| | Scheller, R., Gross-Mahner. | |
| | Schlüter, Twülpstedt. | |
| | Schmidt, E., Ringelheim. | |

Verzeichniss

der

Mitglieder des Bremer Kanalvereins in Bremen.

I. Vorstand.

Pagenstecher, Gust., Vorsitz.
Lürman, F. Th., stellv. Vorsitz.
Nebelthau, Syndik., Dr., Schriftführ.
Achelis, Senator.
Boisselier, Syndikus, Dr.
Boyes, Rob.

Franzius, Ober-Baudirektor.
Gildemeister, J. H.
Gruner, Theod.
Hoffmann, Theod. G.
Meier, H. H.
Mohr, Landgerichtsdirektor.

Müller, G.
Niemann, J. H.
Noltenius, C. H.
Tewes, Rud.
Tideman, Joh., jun.
Wessels, Senator.

II. Mitglieder.

Achelis, Senator.
Achelis, Fr.
Achelis, Ed.
Adami, A.
Adami & Andraea.
Addicks, Heinr.
Addix & Egestorff.
Albrecht, G.
Ankersmit, A.
Arens, Joh. Fr.
Arens, Hellmers & Co.
Arens & Heinsohn.
Atermann, A.
Arckenoe, Fr.
Achelis, Joh.
Bade, Carl Aug.
Bädecker, Reinh.
Bagelmann, G.
Banck & Finke.
Bartels, Carl.
Bartels, Heinr.
Barth, F. W., & Co.
Bechtel, Corn.
Bechtel & Schnock.
Becker, Heinr.
Becker, Herm.
Becker, W.
Below, W.
Berenberg & Wilkening.
Bernigroth, Hagedorn & Co.
Bertelsmann & Lüderitz.
Beste, Sign.
Bischoff, H., & Co.
Block, Alex.
Block, Aug.
Blothner & Grafe.
Bockelmann, F. W.
Bodensiek, Carl.
Bodenstedt & Co.
Bölken, Carl.
Böving, J. W.
Boyes, James B.
Bracksieck, Friedr.
Brauer, G. B.

Bredenkamp & Mahlstaedt.
Bremer, Heinr.
Brill & Heinemann.
Bruckmeyer, F.
Brüning, G.
Brüning, H.
Brüning, Wilh.
Brünings, Hch.
Buff, Dr. C.
Bunnemann, C.
Buxtorf, Wichelhausen, J., & Co.
Brocate, F.
Böving, G. A.
Bremermann & Dreyer.
Bertram & Müller.
Böttjer, Ferd.
Bremermann, J. F.
Bechtel, H. Aug.
Boisselier, Syndikus, Dr.
Bremer Stuhlrohrfabrik (Menck,
Schultze & Co.)
Barth & Co.
Balleer, Joh.
Büning, J.
Buchheister, G.
Bantje & Rehling.
Blöte, Joh.
Brons, J. & K.
Bechtel, L.
Bechtel, Friedr.
Bechtel, G. J.
Behring, Carl.
Böving, Carl.
Buschmann, Gerh.
Buff, Carl.
Bruns, F.
Beckröge, H. H., jun.
Borné, J., Direktor.
Bücking, Bauinspektor.
Beling, Gust.
Boyes, Rob.
Bömers, H. F. E.
Caesar, C. A., & Co.
Cammert & Gödecke.

Claussen, G. H.
Claussen, Heinr.
Cohn, S. L., & Sohn.
Collenbusch & Zabel.
Cordes, C. H.
Cordes, D., & Co.
Corssen, F.
Cordes, Richter.
Clausen, Bauinspektor.
Dannemann, F. W.
Deichman, C. E.
Deutsche Dampfsch. - Gesell-
schaft „Hansa“.
Dietrich, F.
Dolle, G. A.
Dreier, A. F., & Prollius.
Drünert, J. Henr.
Duckwitz, Gebrüder.
Duncker, Carl.
Dyes, L. G., & Co.
Dubbers, F.
Duckwitz, Aug.
Duhnkrack, E.
Docke, B. W.
Delius, Ed.
Droste, J. H.
Delius, F. Wilh.
Dauelsberg, F. W.
Dauelsberg, Hugo.
Dewers, F.
Dubbers, Ed.
Eggers, Joh., Sohn & Co.
Eggers & Franke.
Ehlers, H., & Co.
Engelhardt & Biermann, Leop.
Engelken, J. H., & Co.
Ebbeke, F. A.
Erling, Carl.
Edzard, D.
Entholt, Dl.
Ellinghausen, Heinr.
Faber, A. H.
Fallenstein, W. F.
Feldhusen, J. P., jun.

Finke, Detmar H.
 Finke & Weinlig.
 Fischer, Theodor.
 Fischer & Behmer.
 Fischer & Sohn.
 Fischer, Eduard.
 Förstner & Grosse.
 Frahm, W.
 Franzius, Heuschen & Co.
 Frentzel, Gebr.
 Frese, Fr.
 Frister, Aug.
 Fritze, Gebr., & Co.
 Fritze, Johannes.
 Frohardt, G.
 Fröhlke, Heinr.
 Funck, Joh.
 Franzius, Ober-Baudirektor.
 Finke, D. Heinr.
 Frese, Hermann.
 Finke, Emil.
 Focke, Adolf.
 Fritze, W. A.
 Fisser, Heinr. Gerh.
 Finke, Carl.
 Fincke, Oscar.
 Fischer, Carl.
 Fuhrmann, F.
 Gäbel, Gerh.
 Gämlich, A., & Co.
 Garrels, Heinr.
 Gerdes, Herm. S.
 Gerken, Johs.
 Gevekoht & Wedekind.
 Geyer, Carl F.
 Gieschen, Gerh.
 Gildemeister, H. C.
 Gildemeister, J. H.
 Gildemeister, J. Matth.
 Gildemeister, Dr., Bürgermeister.
 Gildemeister & Ries.
 Gibon, Theod., & Co.
 Goette, L.
 Graef, Carl.
 Gratenau, H. & A.
 Grimmenstein, Joh.
 Gristede, S. F.
 Gröning, Dr. Herm., Senator.
 Groninger, L.
 Gildemeister, Eduard.
 Glud, Joh. Fr.
 Gruner, C. A., & Co.
 Gerdes, Herm. S., jun.
 Graue, H. H.
 Gildemeister, Dan.
 Grauel, H.
 Garbrecht, F.
 Geber, Adolf.
 Gämlich, W.
 Garrels, H., jun.
 Grommé, T. W.
 Gätjen, Carl.
 Gaertner, G.

Greve, F. A.
 Grabau, Johs.
 Gruner, Theod.
 Gruner, E.
 Haake, H. W.
 Haas, Wm.
 Haches, Jos.
 Haches & Müller.
 Harjes, Dieder.
 Hauschild, H. M.
 Heineken, Fr., Bauinspektor.
 Hellmers, F. W., & Sohn.
 Helmken, J. D.
 Henke, O. H., & Sohn.
 Hesse & Haars.
 Hildebrand, J.
 Hirdes, Ferd.
 Hirdes, Gebr.
 Hoffmann, C. H., & Co.
 Hoffmann, Theodor, G.
 Hoffmann & Ruhl.
 v. d. Hoop & Nordam.
 Höpken & Co., Ed.
 Hoyermann, Andri., & Hartmann.
 Huchting, E.
 Huisken & Reuther.
 Huning, Matthias.
 Hackstroh & Leisewitz.
 Heye, C. C.
 Hagen, Carl.
 Heine, Herm.
 Hirschfeld, Theod. G.
 Heye, Hermann.
 Hagens, Gustav.
 Hinternhoff, H.
 Hirschfeld, Rich.
 Hagens, Ad.
 Hennings, S. F.
 Hoffmann, L. F.
 Haupt, Louis.
 Hartrodt, A.
 Hauptmann, J. H.
 Hoffmann, Max H.
 Hoffmann, Alfred.
 Heye, B.
 Härtel, Jul.
 Hegeler, Herm. D.
 Heinemann, E. F.
 Harjes, Heinrich.
 Harbers, Ernst.
 Henke, Gust.
 Haasemann, A., Direktor.
 Heye, Dr. C. H.
 Hildebrand, Rechtsanwalt.
 Hoernecke, Direktor.
 Holscher, Franz.
 Huck, Otto.
 Jacob & Valentin.
 Jacobs, Joh., & Meyer.
 Jaeger, J. H., & Eggers.
 Ibe, H. Ch.
 Ichon, Ed.
 Jungk, Carl.

Jungk & Holler.
 Jungk, H.
 Jörgens, H. A.
 Jungebluth, Fr.
 Jacobi, C. Adolph.
 Ihlder, Carl, Bremerhaven.
 Kahrweg, H. W.
 Kapff, L. v.
 Kasten, Franz H.
 Katz, Joh.
 Kautzner & Bödecker.
 Kirchhoff Gebrüder.
 Klevenhusen, G.
 Klingenberg, Carl Joh., & Co.
 Kniest & Tideman.
 Koch, C. A., & Visser.
 Konitzky, Carl.
 Korff, Aug.
 Kotzenberg, Wm.
 Kruse, E., & Co.
 Kulenkampff, A.
 Kulenkampff, Casp. G.
 Koch, A.
 Köper, Georg D.
 Konitzky, L.
 König, C. W.
 Kaune, Louis.
 Kellner, F. W.
 Kellner, Heinr.
 Kulenkampff, J. Heinr.
 Kulenkampff, Johs.
 Klaas, J. H.
 Kottmeyer, H. W.
 Knoop, Daniel.
 Knoop, Joh.
 Keun, Aug.
 Kulenkampff, H. W.
 Kramer, S. Ferd.
 Köster, Herm.
 Kuhlmann, H.
 Kuhlmann, J. F.
 Klipp, F.
 Katenkamp, F.
 Küster, F. L.
 Katenkamp, Th.
 Kasten, Dr. Herm.
 Köhncke, Abth.-Baumeister.
 Kafemann, Ingenieur.
 Konitzky, W.
 Koch, N. N.
 Lackemann & Co.
 Lahmann, Alb. Friedr. Sohn
 Lahmann, Carl G.
 Lameyer, Gebr.
 Lampe & Michaelis.
 Lehmann & Co.
 Leisewitz, L.
 Leonhardt, Carl F.
 Lerbs, J. D.
 Lichtenberg, Emil.
 Linne, Heinr.
 Loose, Bernh.
 Lucanus, W.

- Luchting, N., & Co.
 Lürman, F. Th.
 Lürman, J. H.
 Leisewitz & Wiedemann.
 Löffler, Herm.
 Lehmann, Alexander.
 Leisewitz, Franz.
 Lüning, Jul.
 Lahmann, A.
 Lahmann, Fr.
 Lindhorn, Henr.
 Lüdeke, Carsten.
 Lahusen, Carl.
 Mansfeldt, M.
 Marcus, Senator Dr.
 May, Franz & Co.
 Meier, H. H.
 Meier, Dr. H. H., jr.
 Meier, Herm., jr.
 Meier, J. H.
 Melchers, Gust. C.
 Melloh, J. H. W.
 Menke, Carl.
 Metz, Eduard.
 Meyer, August.
 Meyer, C. Ed.
 Meyer, Ed.
 Meyer, Emils Sohn.
 Meyer, Gebhard.
 Meyer, J. C. V.
 Meyer, Joh. Fr.
 Meyer, Louis Ed.
 Meyer, Philipp Ed.
 Meyer & Co., Otto von.
 Meyer & Krose.
 Möller, Fr. jr.
 Mörsberger, Herm.
 Müller, Andr.
 Müller, G.
 Müllershausen, N.
 Münder, Wilh.
 Mohr, Richter Dr. F.
 Müller, Direktor Georg.
 Martens, H. D.
 Melchers, Hermann.
 Michaelsen, E.
 Meyer, F. W.
 Meyer & Weyhausen.
 Michaelis, F. L.
 Möller, George.
 Möller, Fritz.
 Münder, Gottfr. H.
 Michaelsen, W. B.
 Menke, Julius.
 Meyer, Joh. Erh.
 Michaelis, C. F. W.
 Müller, J. D. & Co.
 Meyer, Joh. Erh. jr.
 Müller, D. H. G.
 Merkel, C.
 Münch, Leonard.
 Melchers, Bertram.
 Melchers, A. F. C.
 Meisch, Carl.
 Muhle, A. L.
 Meyer, Carl.
 Mohr, N. G.
 Meyer, Rudolf.
 Meybohm, Chr.
 Nagel, Carl.
 Natermann & Hurm.
 Natorp, Oscar.
 Naumann, Fr. senr.
 Nielsen, Gebr.
 Niemann, J. C.
 Niemann, J. H.
 Niemeyer & Jänecke.
 Nieport, Herm.
 Noltenius, C. H.
 Nagel, R.
 Nolze, H. A.
 Noltenius, Bernh.
 Nielsen, Julius.
 Nielsen, Heinr.
 Nielsen, Carl.
 Neuburger, Heinrich.
 Nielsen, Wm. jr.
 Nebelthau, Syndikus Dr.
 Noltenius, F.
 Oelrichs, Senator Dr.
 Osenbrück & Co.
 Overbeck, G. F.
 Overbeck, Direktor W.
 Otten, Heinr.
 Oltmann, E.
 Ordemann, H. D.
 Osten, C.
 Pagenstecher, Gust.
 Papendieck, Ant.
 Pauli, Bürgermeister Dr.
 Philippi & Co.
 Plate, Gebr.
 Plump, F. A.
 Plump & Heye.
 Prior, Carl.
 Precht, Elimar.
 Papendieck, Carl C.
 Papendieck, H. jr.
 Pfeifer, Franz.
 Pezoldt, Ed.
 Pauli, K.
 Pavenstedt, H.
 Pokrantz, Eduard.
 Plate, Emil.
 Plate, Georg.
 Pflüger, J. C.
 Petzel, Carl.
 Plump, Senator Dr.
 Pustau, Dr. v.
 Rasch, Ernst.
 Rasso, Jung & Co.
 Reck, Fr. jr.
 Reepen & Co., Georg.
 Reessing, H.
 Reidemeister & Ulrichs.
 Reinken & Co.
 Repsold, Georg.
 Rickmers, Andr.
 Roth, Johs.
 Rotmann, J. H.
 Rocholl, Theodor.
 Runge, Herm.
 Ruete, A. F.
 Russell, Johs. J.
 Ritter, F.
 Röhlig, Oscar.
 Ruyter, Heinr.
 Roemer, Aug.
 Rodowe, Carl E.
 Ramien, F.
 Rehbock, Th.
 Sammann, D.
 Sammann & Gristede.
 Sander, J. E., & Co.
 Schellhass, Otto.
 Schilling, Fr.
 Schipper, Gerhd.
 Schlee & Popken.
 Schlens, C. F.
 Schmidt, B.
 Schmidt, F. Wilh.
 Schmidt, J. Heinr.
 Schmidt & Luhmann.
 Schramm, E. C., & Co.
 Schröder, G. A. jr.
 Schröder, J.
 Schröder, Borgstede & Co., Wm.
 Schrodt, Eduard.
 Schulz, Adolf.
 Schünemann, Carl Ed.
 Schütte, F. E.
 Schütte, Joh. Gottfr., & Co.
 Schütte & Lehmkuhl.
 Seebeck, E.
 Segnitz, Fritz.
 Segnitz, Herm.
 Sengstack, A. F. J.
 Serres & Co.
 Siebers, J. F.
 Siedenburg, Geo.
 Siedenburg, Wendt & Co.
 Smidt, Joh.
 Solltmann, Aug., & Co.
 Stake, J. H.
 Stisser, Wm., & Co.
 Strohmeier, Johs.
 Struckmann, G. W.
 Stucken, Adolph, & Co.
 Stumpe, S.
 Stute, J. A. C.
 Suhren, Gustav.
 Suhling, Bauinspektor.
 Smidt, G. W.
 Schmidt, G. W.
 Stute, Joh. A. C.
 Schröder, Herm.
 Sparkuhle, Phil. J.
 Sparkuhle, F. C. jr.
 Schrader, Otto.

Strauch, F.
 Strothoff, J. G. jr.
 Strothoff & Ritter.
 Stein, A.
 Schacht, J.
 Strohm, Herm. G.
 Schroeder, Herm.
 Schweers, F.
 Scipio, R.
 Syamken, Joh. H. Ed.
 Schrader, Wm.
 Struckmann, F.
 Schröck, Heinr.
 Stoevesandt, Heinr.
 Specht, Johs.
 Schütte, C.
 Stadtländer, Senator.
 Sellmann, Johs.
 Sinzig, Ingenieur.
 Tecklenborg, Franz.
 Tewes, Rud.
 Tideman, Joh., jr.
 Thiele, Richard.
 Thyen, O.
 Tölken, E.

Traub, Carl.
 Tödter, Johannes.
 Trou, Emil.
 Tewes, Carl.
 Taaks, Ingenieur.
 Undütsch, L.
 Upmann, Herm. F.
 Unkraut, Alfred F.
 Uhrlaub, Heinr.
 Ungewitter, Carl.
 Unkraut, Johs.
 Viotor, Fredk.
 Viotor, Friedr. M. Söhne.
 Vietsch, G. F. Herm.
 Vocke, G. C.
 Vogeler, Carl.
 Vogeler, Otto G.
 Volckmann, Joh. H.
 Vagt, August.
 Wagner & Folkers.
 Walte, Joh. Friedr., & Co.
 Wätjen, Eduard.
 Wätjen, Georg W.
 Wedemeyer & Söhne, M. W.
 Weinschenck, A.

Wertgen, G.
 Wessels, Herm.
 Wessels, Senator.
 Westhoff, Friedr. H. E.
 Weyhausen, E. C.
 Widau, Gebr.
 Wilkens & Jahns, Aug.
 Wilkens, Friedr., & Co.
 Witte, H.
 Willig & Ebert.
 Woltjen, H.
 Woerdemann, Friedr.
 Wuppesahl, C.
 Wuppesahl, H. A.
 Werner, Ernst.
 Wortmann, Gust.
 Wedemeyer, G.
 Wiegand, G.
 Walte, Herm.
 Wagener, C.
 Wolde, G.
 Wolde, H. A.
 Wieting, Gustav.

Verzeichniss

der

Mitglieder des Schlesischen Provinzial-Vereins für Fluss- und Kanalschifffahrt in Breslau.

I. Magistrate.

Magistrat zu Beuthen O.-S.
 Magistrat zu Brieg, Reg.-Bez. Breslau.
 Magistrat zu Cosel.

Magistrat zu Krappitz.
 Magistrat zu Neusalz a. O.
 Magistrat zu Ohlau.

Magistrat zu Oppeln.
 Magistrat zu Steinau a. O.

II. Handelskammern.

Handelskammer zu Breslau. | Handelskammer zu Oppeln.

III. Aktien-Gesellschaften und wirtschaftliche Vereine.

Bismarckhütte, Aktien-Gesellschaft für Eisenhüttenbetrieb, Schwientochlowitz.
 Breslauer Spritfabrik, Aktien-Gesellschaft, Breslau.
 Frankfurter Güter-Eisenbahn-Gesellschaft, Breslau.
 Kaufmännischer Verein, Breslau.
 Landwirtschaftlicher Verein, Breslau.
 Oberschlesischer Berg- und Hüttenmännischer Verein, Kattowitz O.-S.
 Repräsentanten-Kollegium der Bergwerks-Gesellschaft Georg von Giesche's Erben, Breslau.
 Steinsalzbergwerk Inowrazlaw, Akt.-Gesellschaft, Inowrazlaw.

Schlesische Aktien-Gesellschaft für Bergbau u. Zinkhüttenbetrieb, Lipine bei Morgenroth.
 Schlesische Dampfer-Kompagnie vormals Chr. Priefert, Breslau.
 Schöller'sche Kammgarnspinnerei, Breslau.
 Stromfahrzeug-Versicherungs-Gesellschaft, Neusalz a. O.
 Strehleener Akt.-Zuckerfabrik, Strehlen.
 Tschauhelwitzer Zuckerfabrik Stegmann & Co., Tschauhelwitz bei Rothsürben.
 Verein Deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller, östl. Gruppe, Königshütte.

Vereinigte Königs- und Laurahütte, Aktien-Gesellschaft, Laurahütte.
 Zuckerfabrik E. P. Kionka & Co., Poln. Peterwitz bei Canth.
 Zuckerfabrik Alt-Jauer b. Jauer i. Schl.
 Zuckerfabrik Gebr. Reiser, Heidersdorf.
 Zuckerfabrik Mitscher & Co., Lüben.
 Zuckerfabrik (Barchewitz) Kletten-dorf bei Schweidnitz.
 Zuckerfabrik (H. Cohn) Penkendorf.
 Zuckerfabrik Bernstadt i. Schl.
 Zuckerfabrik Schmolz.
 Zuckerfabrik Puschkau b. Königszelt.
 Zuckerfabrik Frankenstein i. Schl.
 Zuckerfabrik Bielau bei Neisse.

IV. Fernere Mitglieder.

Auras, R., Breslau.
 Beck, Otto, Breslau.
 Becker, Dr., Breslau.
 Boltze, Wilhelm, Breslau.
 Brendel, Kgl. Berginspektor, Birtul-
 tau bei Czernitz.
 Boronow, Eugen, Breslau.
 Braetsch, Hüttendirekt., Borsigwerk.
 Caro, Georg, Dr. jur., Berlin.
 Carolath-Beuthen, Fürst zu, Caro-
 lath.
 Doms, Heinr., Geh. Kommerzienrath,
 Ratibor.
 Erbs, Generaldirektor, Beuthen O.-S.
 Erhardt & Hüppe, Breslau.
 Fellingner, Generaldirektor, Breslau.
 Fitzner, W., Laurahütte.
 Freund, Hirsch, Breslau.
 Friedenthal, P. G., Kommerzienrath,
 Berlin.
 Friedländer, Eman., & Co., Gleiwitz
 und Breslau.
 Frietzsche, C. H., Beuthen.
 Gothein, Kgl. Bergrath u. Handels-
 kammer-Syndikus, Breslau.
 Grund, Bernh. Jos., Breslau.
 Grunwald, Adolf, Breslau.
 Haber, Siegfried, Breslau.
 Hamburger, Louis, in Firma Jac.
 Hamburger & Sohn, Breslau.
 Harrach, Graf, Gr.-Sägewitz bei
 Mörschelwitz.
 Hatzfeldt, Fürst zu Trachenberg.
 Heckel, Bergwerksdirektor, Fanny-
 grube bei Laurahütte.
 Heimann, Hugo, Breslau.
 Henckel von Donnersmark,
 Hugo Graf, Naclo bei Tarnowitz.
 Hicketier, Otto, General-Pächter,
 Prisselwitz bei Bohrau.
 Hohenlohe, H., Fürst zu, Herzog
 von Ujest, Slawentzitz O.-S.
 Jarecki, Julius, in Firma Metz-
 burg & Jarecki, Breslau.

Junghann, Hüttendirektor, Königs-
 hütte O.-S.
 Jungmann, J., Breslau.
 Kauffmann, Meyer, Breslau.
 Klewitz, Gen.-Dir., Slawentzitz O.-S.
 Klutzny, Franz, Krappitz.
 Kollmann, Wilh., Hüttendirektor,
 Bismarckhütte, Kattowitz O.-S.
 Kühnemann, Heinr., Hüttenbesitzer,
 Heinrichswerk bei Friedrichshütte.
 Ladewig, Hüttendirektor, Königs-
 hütte O.-S.
 Leipziger, C., in Firma Isid. Leip-
 ziger, Breslau.
 Letocha, Amtsgerichtsrath, Berlin
 (Steglitz).
 v. Lieres & Wilkau, Gallowitz bei
 Domschau.
 v. Lieres & Wilkau, Pasterwitz bei
 Koberwitz.
 Limburg-Stirum, Graf, Gr.-Peter-
 witz bei Canth.
 v. Löbbecke, H., Breslau.
 Lüderssen, A., Kgl. Oekonomierath,
 Oppeln.
 Meier, Ed., Direktor, Friedenshütte
 bei Morgenroth.
 Molinari, Leo, Geh. Kommerzienrath,
 Breslau.
 Moll, F. W., Brieg, Reg.-Bez. Breslau.
 Naehrich, C. P., Puschkowa bei
 Mörschelwitz.
 Nagel, Paul, Schiffsrheder, Breslau.
 Neugebauer & Co., Brieg, Reg.-Bez.
 Breslau.
 Priefert, Wilh., Oder-Schiffahrts-
 comptoir, Breslau.
 Pringsheim, Fedor, Breslau.
 Przillas, R., Brieg, Reg.-Bez. Breslau.
 vom Rath, J. Jac., Koberwitz.
 Reich, Georg, Breslau.
 Richter, General-Direktor und Geh.
 Kommerzienrath, Berlin.
 v. Richthofen, Frhr., Gr.-Rosen.

v. Rother, Landrath a. D., Rogau bei
 Maltsch O.-S.
 Ruffer & Co., Breslau.
 Sachs & Schiedewitz, Breslau.
 Saurma, Graf M., Ruppertsdorf bei
 Strehlen.
 v. Schaffgotsch, Graf Hans Ulrich,
 Koppitz.
 Scheller, Bergw.-Direktor, Höhen-
 lohehütte bei Kattowitz.
 Scherbening, Bergrath, Lipine bei
 Morgenroth.
 Scherzer & Co., Neuhof bei Liegnitz.
 Schimmelfennig, Hauptmann a. D.,
 Königshütte O.-S.
 Schoeller, Gebrüder, Breslau.
 Schöllner, L., Geh. Kommerzienrath,
 Breslau.
 Schottländer, Julius, Breslau.
 Skene, Carl, Breslau.
 Stentzel, Arthur Otto, Breslau.
 Storch, A., in Firma C. Scharff & Co.,
 Breslau.
 Storch, Gebr., Brieg, R.-B. Breslau.
 Suermondt, A., & Co., Chemische
 Fabrik, Inowrazlaw.
 Suermondt, W., Breslau.
 Sutter, M., Breslau.
 v. Tiele-Winkler'sche Gesamt-
 verwaltung, Kattowitz.
 Toepffer, C., in Firma G. L. Toepffer's
 Söhne, Maltsch a. O.
 Wachler, Dr., Ober-Bergrath a. D.,
 Berlin.
 v. Wallenberg-Pachaly, Gideon,
 Breslau.
 Websky, E., Dr., Geh. Kommerzien-
 rath, Wüstewaltersdorf.
 Wegge, Fürstl. Pless'scher Bergw.-
 Dir., Schloss Waldenburg i. Schl.
 Wiskott, Max, Breslau.
 Wiskott, Th., Kommerzienrath, Breslau.
 Zadig, B. A., Breslau.

Verzeichniss

der

Mitglieder des Vereins zur Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt für Süd- und Westdeutschland in Frankfurt a. M.

I. Vorstand.

Flinsch, H., Stadtrath u. Fabrikant,
 Frankfurt a. M., Vorsitzender.
 May, J. M., Stadtverordneter, Frank-
 furt a. M., stellvertr. Vorsitzender.

Steidle, Dr. jur., Oberbürgermeister,
 Würzburg.
 Hochschild, Z., Frankfurt a. M.
 Puls, O., Konsul, Frankfurt a. M.,
 Schriftführer.

Vowinkel, M., Versicherungs-
 Direktor, Frankfurt a. M.,
 Weil, jr., M., Frankfurt a. M., Kassirer.

v. Grundherr-Nürnberg, A., Kommerzienrath, für den Handelsvorstand Nürnberg.
 Back-Strassburg, Bürgermeister für die Stadt Strassburg.
 Schäfer-Frankfurt a. M., Carl Ludwig, für den kaufmännischen Verein Frankfurt a. M.
 Britt-Elberfeld, C., Direktor für die Vaterländische Transport-Versicherungs-Gesellschaft Elberfeld.
 Böttiger-Elberfeld, Henry T., für das Brauhaus Würzburg.
 Stern-Kreuznach, Louis, für die Handelskammer Coblenz.
 Altschüler-Frankfurt a. M., Alfred, für den Verein für Handel und Verkehr Frankfurt a. M.
 Schmidt-Heilbronn, Adolf, für die Handels- und Gewerbekammer Heilbronn.

III. Handelskammern, Körperschaften etc.

Handelskammer, Bochum.
 Handelskammer, Coblenz.
 Nordwestliche Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller, Düsseldorf.
 Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen für Rheinland u. Westfalen, Düsseldorf.
 Vaterländische Transport-Versicherungs-Gesellschaft, Elberfeld.
 Handelskammer, Frankfurt a. M.
 Verein für Handel und Verkehr, Frankfurt a. M.
 Providentia, Versicherungs-Gesellschaft, Frankfurt a. M.
 Handelskammer, Giessen.
 Handelskammer, Hanau.
 Handelskammer, Heidelberg.

Bauer, W., Düsseldorf.
 Baum, A., Direktor, Coblenz.
 Blumenthal, H., Frankfurt a. M.
 Böhm, G., Offenbach a. M.
 Bourcart, H., Fabrikbesitzer, Gebweiler i. E.
 Breuer & Co., H., Höchst a. M.
 Brockhoff, J., Duisburg.
 Buderus, G., Main-Weser-Hütte, Station Lollar bei Giessen.
 Caspari, F., Dr. jur., Rechtsanwalt, Frankfurt a. M.
 Carney, P., Bankdirector, Essen a. R.
 Cuno, Kgl. Geh. Regierungs- und Baurath, Wiesbaden.
 Dach, R., Bergwerksdirektor, Albstaden b. Oberhausen.

II. Ausschuss.

Stieler-Heilbronn, Ph., Direktor für die Württembergische Transport-Versicherungs-Gesellschaft Heilbronn.
 Barth-Mainz, L., für die Schiffs- und Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft Mainz.
 Hirsch-Duisburg, Hafenbaudirektor für die Stadt Duisburg.
 Koch-Giessen, B., für die Handelskammer Giessen.
 Knecht-Heidelberg, D. H., für die Handelskammer Heidelberg.
 v. d. Trappen-Wesel, C., für die Handelskammer Wesel.
 Herz-Weilburg, Rudolf, für die Handelskammer Limburg.
 Behrens-Herne, Bergrath, für die Handelskammer Bochum.
 Oehler-Offenbach, Geh. Kommerzienrath, für die Handelskammer Offenbach.

Württemberg. Transport-Versicherungs-Gesellschaft, Heilbronn.
 Handelskammer, Limburg a. L.
 Holzhändlerverein, München.
 Brauhaus, Würzburg.
 Industrie-Gesellschaft, Mülhausen i. E.
 Handels- und Gewerbekammer, Heilbronn.
 Magistrat, Würzburg.
 Handelsvorstand, Nürnberg.
 Handelskammer, Offenbach a. M.
 Magistrat zu Strassburg i. Els.
 Verein süddeutscher Baumwoll-Industrieller, Augsburg.
 Handels- u. Gewerbekammer, Stuttgart.
 Handels- u. Gewerbekammer, Ulm a. D.
 Handelsverein, Ulm a. D.
 Handelskammer, Wesel.

IV. Einzelmitglieder.

Dyckerhoff, G., Kommerzienrath, Amöneburg bei Biebrich.
 Dyckerhoff, R., Amöneburg bei Biebrich.
 Dienst, W., Flörsheim a. M.
 Egan, W., Frankfurt a. M.
 Eisemann, E., Frankfurt a. M.
 Engel, C., Stadtrath, Ulm a. D.
 Faber, J., Duisburg.
 Fischer, B., Mannheim.
 Flinsch, H., Stadtrath u. Fabrikant, Frankfurt a. M.
 Frey, M., Mülhausen i. E.
 Fulda, A., Frankfurt a. M.
 Göckel, Direktor der chemischen Fabrik in Griesheim a. M. in Frankfurt a. M.

Cauthal-Hanau, Fritz, für die Handelskammer Hanau.
 Lossen-Würzburg, Clemens, für die Handels- und Gewerbekammer Würzburg.
 Magirus-Ulm, C. D., Kommerzienrath, für den Handelsverein Ulm.
 Dr. Goecke-Bonn für den Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen für Rheinland und Westfalen.
 Dr. Beumer-Düsseldorf für die nordwestliche Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller.
 Forchheimer-Frankfurt a. M., Hugo, für den Holzhändlerverein in München.

Handelsgenossenschaft, Wertheim a. M.
 Handels- und Gewerbekammer für Unterfranken und Aschaffenburg, Würzburg.
 Actien-Gesellschaft für Seil-Industrie vorm. Ferd. Wolff, Mannheim.
 Schiffs- und Maschinenbau-Actiengesellschaft, vorm. Gebr. Schultz, Mainz.
 Portland Cement-Fabrik vorm. Ludw. Roth, Karlstadt a. M.
 Spinnerei und Weberei Hüttenheim-Bennfeld, Bennfeld.
 Kaufmännischer Verein, Frankfurt a. M.
 Stadt. Hafen-Verwaltung, Duisburg.
 Frankfurter Actien-Gesellschaft für Rhein- und Mainschiffahrt, Frankfurt a. M.

Götz-Rigaud, A., Frankfurt a. M.
 Gronau, R., Kaufmann, Frankfurt a. M.
 Hansen, M., Trier.
 Harttung, M., Kettenschiffahrts-Direktor, Heilbronn.
 Hassler, Th., Präsident des Vereins süddeutsch. Baumwoll-Industrieller, Augsburg.
 Haus, Pfarrer, Aschaffenburg.
 Hegenah, H., Senator, Bremeryörde.
 Heinemann, Direktor, Frankfurt a. M.
 Herzog, C., Direktor, Mannheim.
 Hesse, Söhne, F. A., Heddernheim.
 Heyden, Dr. jur., Syndikus, Lindengut b. Essen.
 Hill, L. A., Offenbach a. M.
 Höfer, A., Stuttgart.

Hochschild, Z., Direktor, Frankfurt a. M.
 Hoeniger, C., Betriebsdirektor, Wien.
 Holdheim, Dr. jur., Rechtsanwalt, Frankfurt a. M.
 Holzwarth, Fr. R., Kommerzienrath, Würzburg.
 Huber, C., Strassburg i. E.
 Huesgen, W., Traben.
 Jakobi, S., Strassburg i. E.
 Jacquet, A., Ludwigshafen.
 Jung, H. S., Rüdesheim.
 Kalle, W., Dr., Biebrich.
 Keetmann, Th., Duisburg.
 Kippenhan, Ph., Mannheim.
 Kley, W., General-Direktor, M.-Gladbach.
 Koepp, R., Wiesbaden.
 Laiblin, E., Papierfabrikant, Pfuldingen.
 Lancelle, F., Emmerich.
 Langen, E., Geh. Kommerzienrath, Cöln.
 Languth, W., Wertheim a. M.
 Lejeune, Ed., Frankfurt a. M.,
 van der Linden, L. M. A. S., Frankfurt a. M.
 Lindley, W. H., Stadtbaurath, Frankfurt a. M.
 Loë, Kommerzienrath, Bamberg.
 Löwenstein, Fürst zu, Ernst, Trenfeld i. Bayern.

Lotichius, Dr., Landtagsabgeordn., St. Goarshausen.
 Luckhaus, W., Duisburg.
 Lux, F., Ludwigshafen a. Rh.
 Maas, J., Mannheim.
 Maier, F. F., Wien.
 Marxsohn, B., Frankfurt a. M.
 May, J. M., Stadtverordneter, Frankfurt a. M.
 Merkel, O., Esslingen.
 Mettenheimer, C., Mainz.
 Metzler, A., Stadtrath, Mitglied der Handelskammer, Frankfurt a. M.
 Mieg-Köchlin, Mülhausen i. E.
 Münch, G., Mitglied des Reichstags u. des Abgeordnetenhauses, Frankfurt a. O.
 Oberländer, Direkt., Frankfurt a. M.
 Otto, Dr. C., Dahlhausen a. R.
 Peters, C., Frankfurt a. M.
 Puls, O., Konsul, Frankfurt a. M.
 Pulvermacher, W., Cassel.
 Raab, H., Kommerzienrath, Schweinfurt.
 Röchling & Klingenberg, Gebr., Ludwigshafen.
 Roth, L., Bergwerksdirektor, Sophienhütte b. Wetzlar.
 Rother, Gebr., Frankfurt a. M.
 Scharsich, C., Mainz.
 Schifferdecker & Söhne, Heidelberg.

Schlumberger, J., Gebweiler, O.-E.
 Schlumberger, Th., Mülhausen i. E.
 Schmidt, C. C., Würzburg.
 Schrader, E., Direktor, Berlin.
 Schwarzmann, C., Strassburg i. E.
 Schwenk, C., Cementfabrikant, Ulm a. D.
 Söllner, C., Stadtprozelten.
 Sonne, E., Professor, Darmstadt.
 Spaeter, C., Kommerzienrath, Coblenz.
 Staudt, F., Frankfurt a. M.
 Steger, J., Mainz.
 Steidle, Dr., Ober-Bürgermeister, Würzburg.
 Stenz & Bruckwilder, Frankfurt a. M.
 Sternberg, O., Direktor, Mannheim.
 Sulzbach, C., Dr. jur. Frankfurt a. M.
 Taylor, H. C., Commander, London.
 Then, Kommerzienrath, Würzburg.
 Vowinkel, Direktor, Frankfurt a. M.
 Wacker, A., Nürnberg.
 Waldthausen, R., Essen a. R.
 Weil, M., jun., Frankfurt a. M.
 Wettstein, J. G., Direktor, Zürich.
 Wunderlich, sen., J. W., Frankfurt a. M.
 Zaun, F., Minden i. W.
 Zuber, E., Napoleonsinsel bei Mülhausen i. E.

Verzeichniss

der

Mitglieder des Vereins für Schiffbarmachung der Lippe in Hamm i. W.

I. Ehrenmitglieder.

Regierungs-Präsident Schwarzenberg zu Münster.
 Königl. Landrath, Kammerherr Freiherr von Landsberg-Steinfurt zu Münster.
 Königl. Landrath von Bönninghausen zu Coesfeld.
 Königl. Landrath von Bockum-Dolffs zu Soest.
 Königl. Landrath Freiherr von der Heyden-Rynsch zu Dortmund.
 Königl. Landrath Freiherr von Reitzenstein zu Recklinghausen.

Königl. Landrath Freiherr Vincke zu Hamm.
 Königl. Landrath Freiherr von Werthern zu Lippstadt.
 Königl. Landrath Graf Wedel, Haus Sandfort bei Olfen.
 Königl. Landrath Hammacher zu Ruhrort.
 Königl. Landrath Dr. Gescher zu Wesel.
 Königl. Landrath Hoffmann zu Beckum.

Baurath Roeder in Hamm, technischer Beirath des Vereins.

II. Vorstand.

Kamp, Generaldirektor der Westfälischen Union zu Hamm, Vorsitzender.
 Dr. Fluthgraf, Bürgermeister in Wesel, stellvertr. Vorsitzender.
 von der Trappen, Präsident der Handelskammer zu Wesel.
 Middendorf, Bürgermeister zu Dorsten.
 Friedrich, Direktor der Eisenhütte Westfalia bei Lünen.
 Brauns, Generaldirektor in Dortmund.

Schüchtermann, Fabrikbesitzer in Dortmund.
 Dr. Ostrop, Fabrikbesitzer in Recklinghausen.
 Haumann, Bürgermeister zu Lippstadt.
 Schönfeld, Betriebsdirektor in Lippstadt.
 Freiherr von Schorlemer-Overhagen zu Overhagen bei Lippstadt.
 Sterneberg, Oekonomie-Kommissions-Rath a. D. (ausserordentliches Mitglied) in Lippstadt.

III. Ausschuss.

Dr. Fluthgraf, Bürgermeister in Wesel.
 von der Trappen, Präsident der Handelskammer in Wesel.
 von Othegraven, W., Kaufmann in Wesel.
 Böhm, Sägemühlenbesitzer in Wesel.
 Bagell, Ehrenbürgermeister in Obrighoven.
 Thomson, Direktor des Harpener Bergwerksvereins in Derne.
 Buddeberg, Direktor der Zeche „Monopol“ bei Camen.
 Verlohr, Direktor der Zeche „Graf Moltke“ zu Gladbeck.
 Middendorf, Bürgermstr. zu Dorsten.
 Friedrich, Direktor der Eisenhütte „Westfalen“ bei Lünen.

Höfflinghaus, Beigeordneter zu Lünen.
 Schulz, Ferd., zu Lünen.
 Brauns, Generaldirektor in Dortmund.
 Schüchtermann, Fabrikbesitzer in Dortmund.
 Staberow, Baurath in Dortmund.
 Küpper, Direktor der Zeche „General Blumenthal“ bei Recklinghausen.
 Dr. Ostrop, Fabrikbesitzer zu Bruch.
 Grote, Bürgermeister zu Haltern.
 Schregel, Sägemühlenbesitzer in Haltern.
 Kamp, Generaldirektor in Hamm.
 Wiethaus, Direktor in Hamm.
 Kiesekamp, Kommerzien-Rath in Münster.

Keimer, Rentmeister zu Hovestadt.
 Schulte-Herzfeld, Kaufmann zu Herzfeld.
 Haumann, Bürgermstr. zu Lippstadt.
 Sterneborg, Oekonomie-Kommiss.-Rath a. D. in Lippstadt.
 Schönfeld, Betriebsdirektor in Lippstadt.
 Thurmann, H., in Lippstadt.
 Schüler, E., Mühlenbes. in Lippstadt.
 Kisker, Kommerz.-Rath in Lippstadt.
 Freiherr von Schorlemer zu Overhagen bei Lippstadt.
 Lämmerhirt, Direktor zu Warstein.
 Deneke, Emil, Fabrikbes. zu Geseke.
 Jesse, Reinh., Erbsälzer zu Westerkotten.

IV. Mitglieder.

Gemeinde-Vorstand, **Ahsen.**

Anröchte

Gemeinde-Vorstand.
 Hölter, F., Grubenbesitzer.
 Jacobi, C., Grubenbesitzer.
 Killing, F., Grubenbesitzer.
 Schulte, A., Grubenbesitzer.
 Schulte, H., Grubenbesitzer.

Gemeinde-Vorstand, **Bork.**

Kreis-Vertretung, **Beckum.**

Moll, G., Holzhandlung und Brauerei, **Beckum-Ennigerloh.**

Mönnig, A., Gutsbesitzer, **Benninghausen.**

Groskurth, G., in Firma Bangert & Groskurth, **Belecke.**

Dr. Ostrop, Fabrikbesitzer, **Bruch bei Recklinghausen.**

Buddeberg, Direktor der Gewerkschaft „Monopol“, **Camen.**

Kreis-Vertretung, **Coesfeld.**

Verwitwete Gräfin Thedel v. Kielmannsegge, **Cappenberg.**

Dortmund

Brauns, Generaldirektor.
 Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.
 Handelskammer.
 Harpener Bergbau-Aktien-Gesellschaft.
 Hoesch, Konsul.

Kreis-Vertretung des Landkreises Dortmund.

Union, Aktien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie.

Staberow, Baurath.

Schüchtermann, H., Fabrikbesitzer.

Dorsten

Cirkel, Baumeister.

von Cloedt, Bürgermeister a. D., Kreis-Sparkassen-Rendant.

Happ, P., Rentner.

Jungblodt, Rechtsanwalt.

Middendorf, Bürgermeister.

Paton, R., Fabrikant.

Reckmann, Kaufmann.

Rensing, H., Kaufmann.

Rodeck, Kaufmann.

Sanders, W.

Schürholz, Fabrikant.

Stadtgemeinde.

Stevens, Fabrikant.

Velten, J., Brennereibesitzer.

de Weldige, Banquier.

de Weldige, E., Beigeordneter.

Düsseldorf

Dr. Beumer, Generalsekretär des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen.

Haarmann, Kapp & Cie.

Gemeinde-Vorstand, **Datteln.**

Schultze, Conrad, Fabrikbesitzer, **Emmelsum bei Wesel.**

Gemeinde-Vertretung, **Gahlen.**

Gewerkschaft des Steinkohlenbergwerks „Graf Moltke“, **Gladbeck i. W.**

Gemeinde-Vorstand, **Gartrop-Bühl.**

von Nagel, Freiherr, **Haus Gartrop bei Wesel.**

Deneke, E., Fabrikbesitzer, **Geseke.**

Hamm

Asbeck, A., Brennereibesitzer.

Bacharach, M., Banquier.

Banning, J., Fabrikbesitzer.

Beckerhoff, W., Kaufmann.

Bergmann, F., Kupferschmied.

Biehaut, H., Kaufmann.

Boos, H., Betriebsdirektor.

Bloch, D., Fabrikant.

Borberg, A., Dr. med.

Brons, J., Fabrikant.

Böckmann & Schievink, Holzhändler.

Bönninghaus, J., Maurermeister.

Brüggemann, H., Mühlenbesitzer.

Cobet, E., Apotheker.

Degenhardt & Knoche, Lackfabrik.

Fickermann, C., Zimmermeister.

Funke, Rechtsanwalt.

Fuhrmann, O., Kaufmann.

Geck, L., Wittwe, Sägemühle.

Gerson, H., Banquier.

Griebsch, E., Buchdruckereibesitzer.

Goldschmidt, J., Kaufmann.

Hobrecker, O., Fabrikbesitzer.

Hobrecker, F., Chemiker.

Husemeyer, F., Kaufmann.

Isenbeck, W. & Cie., Brauereibes.

Isphording, E., Sägewerksbesitzer.

Kamp, H., Generaldirektor.

Kayser, M., Auktions-Kommissar.

Kleiböhmer, H., Zimmermeister.

Klute, G., Ziegeleibesitzer.

Köchling & Varro, Ziegeleibesitzer.

Kreis-Vertretung.

Kühnlein & Böcker, Bürstenfabrik.
Landmann, H., Möbelfabrikant.
Lenhartz & Fiik, Bau-Unternehmer.
Leising, H., Ziegeleibesitzer.
Lindenstruth & Bergmann, Kohlenhandlung.
Lindenstruth, C. & A., Kaufleute.
Lingk, J., Bau-Unternehmer.
Loerbroks, O., Kaufmann.
Loeb, Major (Haus Kentrop), Gutsbesitzer.
„Mark“, Aktienbrauerei.
Matthaei, R., Bürgermeister.
Neuhaus, A., Bahnhofsrestaurateur.
Ochs, H., Firma.
Pröpsting, F. W., Brauereibesitzer.
Querl, O., Kaufmann.
Rassfeld, H., Direktor der westfälischen Kalkindustrie.
Rath, C., Bau-Unternehmer.
Redicker, W., Kaufmann.
Reinold, H. F., Bürstenfabrikant.
Reinhardt, Direktor.
Reininghaus, Lehrer.
Rollmann, C., Kaufmann.
Schnedlage, T., Kaufmann.
Schmelzer, C., Landtagsabgeordneter.
Stadtgemeinde.
Unkenboldt, Dr. med.
Vogel, W., Kaufmann.
Vogt, H., Maler.
Vosswinkel, Apotheker.
Vorschulze, C. H., Kaufmann.
Westfälische Union, Aktien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- u. Draht-Industrie.
Westfälische Draht-Industrie, Aktien-Gesellschaft.
Windthorst, Justizrath.
Wilshaas, W., Gärtnereibesitzer.
Wiethaus, Direktor.
Wulff, A., Kaufmann.
Zöllner, E., Kaufmann.

Stadtgemeinde, **Haltern**.

Herzfeld b. Soest.

Gemeinde-Vorstand.
Schulte-Herzfeld, Holzhändler.
Willenbrink, St., Kaufmann.
Willenbrink, J. H., Brennereibes.

Hovestadt

Gemeinde-Vorstand.
Keimer, Rentmeister, als Vertreter des Grafen v. Plettenberg.
Ziegler, J., Weinhändler.

Gemeinde-Vertretung, **Hünxe**.

Aktien-Gesellschaft für Rheinisch-Westfälische Industrie, **Köln**.

Lippstadt

Altenschmidt, G., Kaufmann.
Blume, A., Kohlenhändler.
Brinkmann, E., Kaufmann.
Brülle, C. D., Kaufmann.
Brülle, J. W., Mühlenbesitzer.
Brülle, A., Wittwe.
Brülle & Schmeltzer, Kaufleute.
Bruns & Cie., Firma.
Dornheim, G. C., Kaufmann.
Engelbert, W., Oekonom.
Engel, P., Holzhändler.
Epping, C. H., Kaufmann.
Epping, J. D., Kaufmann.
Friedrichs, C., Kaufmann.
Fuchs & Deventer, Cigarrenfabrikanten.
Galny, F., Kaufmann.
Geyer & Neuburg, Kaufleute.
Goldschmidt, M., Kaufmann.
Haumann, Bürgermeister.
Hegener, E., Buchhändler und Buchdruckereibesitzer.
Hegelmann, J., Cigarrenfabrikant.
Kisker, A., Kommerzienrath.
Kleine, W., Brauereibesitzer.
Kleine, G., Cigarrenfabrikant.
Kleine, A., Kaufmann.
Kovert, D., Kaufmann.
Kreis-Vertretung.
Lenze, Gebr., Kaufleute.
Linnhoff, Th., Wittwe.
Lohn & Dickhoff, Firma.
Löckenhoff & Schulte, Kaufleute.
Lucas, J., Kaufmann.
Mattenklodt, Gebr., Kaufleute.
Mattenklott, C., Brauereibesitzer.
Meinerzhagen, Lohgerbereibesitzer.
Millinghaus, F., Kaufmann.
Merklinghaus, F., Oekonom.
Modersohn, G., Bäckermeister.
Modersohn, F., Gastwirth.
Mülker, L., Spediteur.
Nies, W., Firma.
Oberwinter, E., Kaufmann.
Olmesdahl, H., Kaufmann.
Pehle, H., Maurermeister.
Riedel, H., Cigarren- u. Tabaksfabrikant.
Rosenbaum, M., Banquier.
Rosenbaum, M., Wittwe.
Rodehüser, H., Tischlermeister.
Schade, H., Gastwirth u. Kaufmann.
Schmidt & Klumpp, Seifenfabrik.
Schmits, W., Kaufmann.
Schmitz, C., Gastwirth und Bäcker.
Schönfeld, Betriebs-Direktor.
Schüler, E., Mühlenbesitzer.
Siegfried, W., Wittwe.
Stadtgemeinde.
Stackmann, Holzhändler.
Sterneborg, J., Oekonomie-Kommissions-Rath a. D.

Sterneborg, Th., General-Agent der Aachen-Münchener Feuervers.-Ges.
Steinborn & Borgsen, Seilerwaarenfabrikanten.
Straub, J., Kaufmann.
Timmermann, Ed., Maurermeister.
Timmermann, A., Maurermeister.
Timmermann, W., Maurermeister.
Thurmann, C., Kaufmann.
Thurmann, H. W., Kaufmann.
Thurmann, H., Kaufmann.
Thurmann, F., Oekonom.
Warstein-Lippstädter Eisenbahn-Gesellschaft.
Wahlert & Sohn, Kaufleute.
Wächter, C., Kaufmann.
Wetekamp, F., Kaufmann.
Wetekamp, F. W., Konditorei.
Wetekamp, W., Bäckermeister.
Windmüller, H., Wittwe, Fourage-Handlung.

Gemeinde-Vorstand, **Liesborn**.

Kreis-Vertretung, **Lüdinghausen**.

Lünen

Friedrich, Direktor.
Gewerkschaft Eisenhütte Westfalia.
Potthof & Flume, Fabrikanten.
Quitmann, G.
Robbert, F.
Stadtgemeinde.
Schultz, F., & Co., Eisenhütte Lünerehütte.
Wortmann, G., Kaufmann.

Lippe (Kirchspiel Waltrop)

Fork, H., Oekonom.
Neuhaus, C., Oekonom.

Gemeinde-Vorstand, **Lippamsdorf**.

Hagenkamp, J., **Lippborg**.

Gemeinde-Vorstand, **Marl**.

Münster

Dr. Biermer, Syndikus der Handelskammer für den Reg.-Bez. Münster.
Provinzialverband von Westfalen.
Schulz, A., Bergmeister a. D.

Obrighoven-Lackhausen

Bagell, C., Ehrenbürgermeister.
Bürgermeisterei.

von Schorlemer, Freiherr, Gutsbes.

Overhagen bei Lippstadt.

Recklinghausen

Droste, H., Kaufmann.
Gewerkschaft Schlägel und Eisen.
Gewerkschaft General Blumenthal.

Kreis-Vertretung.
 Manntz, R., Kaufmann.
 Mittelviefhaus, C., Ziegeleibesitzer.
 Peus, C., Kaufmann.
 Russel, Domänen-Inspektor als Vertreter Sr. Durchlaucht des Herzogs von Arenberg.
 Sasse, J., Kaufmann.
 Schorr, W., Kaufmann.
 Wicking & Cie.
 Wicking'sche Portland- und Wasserkalkwerke.
 Gelsenkirchner Bergwerks - Aktiengesellschaft, **Rheinelbe bei Gelsenkirchen.**

Kreis-Vertretung, **Ruhrort.**

Soest

Bergenthal, C. W.
 Kreis-Vertretung.

Wesel

Beckerhoff, H. & G., Kaufleute.
 Böhm, A., Sägemühlenbesitzer.

Bösken, E., Kaufmann.
 Felderhoff, A., Spediteur.
 Fluthgraf, Dr., Bürgermeister.
 Gassmann, E., Rechtsanwalt.
 Handelskammer.
 Hoettger, W.
 Hoevel, J. F., sel. Wwe. & Sohn.
 Janssen, H.
 Kehl, A., Kaufmann.
 Kreisvertretung des Kreises Rees.
 Krieg & Tigler, Fabrikbesitzer.
 Küchel, B.
 Lüyken, D., Kaufmann.
 Lüyken, Ch., Kaufmann.
 Momburg, Ph., Kaufmann.
 Neuhaus, C., Kaufmann.
 Neuhaus, R., Kaufmann.
 Niederrheinische Güter - Assekuranz-Gesellschaft.
 von Othegraven, W., Kaufmann.
 Rigaud, A., Bankinhaber.
 Schmidt, F. & Sohn, Bleiwalzwerk.
 Schneemann, M.
 Schulte, S., Rechtsanwalt.

Stadtgemeinde.
 Tenhompel & Block.
 von der Trappen, C., Handelskammer-Präsident.
 Welsch & Cie.
 Weseler Spar- und Vorschuss-Gesellschaft.
 Westermann, F., Rentner.
 Westermann, M.
 Westermann, W., Kaufmann.
 van Wüllen-Scholten, Fabrikbes.
 Ziegler, H.

Waltrop

Gemeinde-Vorstand.
 Nierhoff, T., Holzhändler.
 Overthun, W., Holzhändler.

Warsteiner Gruben- und Hüttenwerke.
Warstein.

Jesse, R., Erbsälzer, **Westernkotten bei Lippstadt.**

Verzeichniss

der

Mitglieder des Vereins für Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt für Niedersachsen in Hannover.

I. Vorstand.

Lichtenberg, Bürgermeister, Hannover-Linden, Vorsitzender.	Basse, Aug., Bankdirektor, Hannover, Schatzmeister.
Wallbrecht, Senator, Baurath, Hannover, I. Stellvertreter des Vorsitzenden.	Werner, Aug., Fabrikbesitzer, Hannover, Schriftführer.
v. Coelln, Georg, Kommerzienrath, Hannover, II. Stellvertreter des Vorsitzenden.	Meyer, Ernst, Kommerzienrath, Hannover, Beisitzer.
	Garvens, Wilh., Fabrikbesitzer, Hannover, Beisitzer.
	Geck, Fritz, Ingenieur, Hannover, Geschäftsführer.

II. Ausschuss.

v. Alten, Baron C., Linden.	Haarstrich, Gutsbesitzer, Evern bei Sehnde.	Körting, B., Fabrikbes. Hannover.
Arnold, Professor, Hannover.	Haase, Fabrikdirektor, Linden.	Kruger, Bürgervorsteher-Worhalter, Hildesheim.
Baum, Claus, Kaufmann, Hannover.	Hasselmann, Oekonom, Paese bei Meinersen.	Kruspi, I. Bürgermeister, Burg bei Magdeburg.
v. Buschmann, Landrath, Nienburg.	Hattenhauer, Weinhändler, Minden.	Kuhlemann, Fabrikbes., Hannover.
Bleek, Oberbürgermeister, Minden.	Hatschek, Dr., Syndikus, Magdeburg.	Kuhlmann, Fabrikbesitzer, Lübbecke i. W.
Bokelberg, Stadtbaurath, Hannover.	Hecht, Bankdirektor, Hannover.	Kunau, Rechtsanwalt, Oebisfelde.
Bruns, Buchdruckereibesitz., Minden.	Heintze, Direktor, Döhren.	Kunst, Consul, Brake.
Dancker, H., Kaufmann, Hannover.	Hillegeist, Senator, Hannover.	Lehrmann, Bürgermeister a. D., Oebisfelde.
Dufour, Stadtverordn., Neuholdensleben.	Himly, Fabrikbesitzer, Nienburg.	Loss, Fabrikbesitzer, Wolmirstedt.
Fiedeler, Kreisdeputirter, Döhren.	v. Kaufmann, Landesökonomierath, Hannover.	Lueder, Rechtsanwalt, Hildesheim.
Fisse, Dr., Gutsbesitzer, Kalkriese, Bezirk Osnabrück.	Kattentidt, Fabrikbesitzer, Gifhorn.	Lüdersen, Geh. Finanzrath, Braunschweig.
Frank, Jos., Kaufmann, Hannover.	Kiffmeyer, Rathsherr, Bramsche.	
Glackemeyer, Dr., Senator, Hannover.	Klussmann, Senator, Osnabrück.	

Merkens, Franz, Rentner, Köln a. Rh.
Messerschmidt, Reg- und Baurath,
Hannover.
Meyer, Albert, Fabrikbesitzer, Porta.
Meyer, Aug., Fabrikant, Stadthagen.
Meyer, Amtrath, Liebenau.
Meyer, L. E., Geh. Kommerzienrath,
Hannover.
Meyer, F. W., Mühlenbesitz., Hameln.
Möllmann, Dr., Oberbürgermeister,
Osnabrück.
Müller, Bürgermeister, Oebisfelde.
Nebelthau, Dr., Syndikus, Bremen.
Rahlenbeck, Direktor, Peine.
Recken, Bauinspektor, Hannover.

Bramsche.
Burg b. Magdeburg.
Burgdorf.
Bückeberg.
Fallersleben.
Hildesheim.
Ilten.

Aktien - Gesellschaft G. Egestorff's
Salzwerke.
Aktien-Zuckerfabrik Linden-Hannover.
Altstädtischer Bürgerverein.
Bürgervorsteher-Kollegium Linden.
Bürgerliches Brauhaus.
Continental-Caoutchouc-Guttapercha-
Co.
Deutsche Asphalt-Aktien-Gesellschaft
der Limmer und Vorwohler Gruben-
felder.
Döhrener Wollwäscherei, Döhren.
Gas-Anstalt.
Gemeinde Wülfel.
Hannoversche Aktien-Brauerei.
Hannoversche Bau-Gesellschaft.
Hannoverscher Bezirks-Verein
Deutscher Ingenieure.
Hannoversche Baumwoll-Spinnerei
und Weberei.

Abraham & Schwabe.
Albers, H.
v. Alten, Baron, Gutsbesitzer.
Alves, H.
Appel, H. W.
Attkins, Th.
Barlsen, Gebr.
Bartels, H.
Basse, Aug.
Becker, Fritz, Gastwirth.
Beckey & Miehe.
Beckmann, E.
Beermann, Herm.

Röer, Bürgermeister, Peine.
Rumpff, R., Fabrikbesitzer, Bleiche
bei Gr. Ammensleben.
Salemon, Bürgermeister, Neuhaldens-
leben.
Sinemus, Stadtrath, Minden.
Schmidt, Dr., Braunschweig.
Schoch, O., Direktor, Hildesheim.
Schulze, Senator, Gifhorn.
Schuster, Bürgermeister, Burgdorf.
Stahn, Bürgermeister, Nienburg.
Stackmann, Dr., Fabrikant, Lehrte.
Struckmann, Oberbürgermeister,
Hildesheim.
Stumpff, Generalsekretär, Osnabrück.

III. Ortsvereine.

Lehrte.
Lübbecke i. W.
Meinersen.
Minden.
Neuhaldensleben.
Oebisfelde.
Osnabrück.

IV. Körperschaftliche Mitglieder.

Hannoversche Caoutchouc - Gutta-
percha- und Telegr.-Werke.
Hannoversche Eisengiesserei.
Hannoversche Glashütte, Boetius & Co.
Hannoversche Gummikamm-Comp.
Hannoversche Knopffabrik.
Hannoversche Kunstdüngerfabrik.
Hannoversche Portland - Cement-
Fabrik.
Hannoversche Strassenbahnen.
Hannoversche Messing- und Eisen-
werke.
Hannoversche Maschinenbau-Actien-
Gesellschaft.
Hannoversche Ultramarinfabrik,
vorm. Aug. Egestorff.
Kaiserbrauerei.
König & Ebhardt.
Körting, Gebr.
Lindener Aktien-Brauerei.

V. Einzel-Mitglieder.

(Aus Hannover und Umgegend.)

Behrens, F., Rentier.
Benecke, J. H.
Beisner, Louis.
Bengen, Gebr.
Beulke, F., & Co.
Bergmüller, C.
Bertram, Ernst, Kohlenhändler.
Bleckwenn & Sohn.
Blumenfeld, Bernh.
Bokelberg, Land-Bauinspector.
Bode & Troue.
Bötticher, Wilh.
Bornemann, Oscar.

Taaks, Regierungs-Baumeister, Han-
nover.
Tödheide, Baumeister, Hannover.
Tramm, Stadtdirektor, Hannover.
Vering, C., Bauunternehmer, Han-
nover.
Vibrans, Bürgermeister, Calvörde.
Vosberg-Reckow, Dr., Syndikus,
Braunschweig.
Wiese, Stadtrath, Minden.
Wahrendorff, Dr., Geh. Sanitäts-
rath, Ilten.
Zaun, Handelskammer-Vorsitzender,
Minden.

Peine.
Pr.-Oldendorff.
Stadthagen.
Wolmirstedt.

(Die Zahl der Mitglieder aller
dieser Ortsvereine beträgt zusammen
etwa 1200.)

Lindener Eisengiesserei, Bockelmann,
Riechers & Co.
Lindener Zündhütchen- und Thon-
warenfabrik.
Magistrat der Haupt- und Residenz-
Stadt Hannover.
Mechanische Weberei zu Linden.
Niedersächsische Bank.
Oststädtischer Bürgerverein.
Portland Cementfabrik Germania.
Städtische Broyhan-Brauerei.
Städtische Lagerbier-Brauerei.
Südoststädtischer Bürgerverein.
The United Limmer and Vorwohler
wohler Rock-Asphalte Comp.
Verein für Fremdenverkehr.
Vereinigte Zündwaren-Fabriken.
Vereins-Brauerei.
Weststädtischer Bürgerverein.

Brackebusch, Georg Friedr.
Brandes, Aug., & Co.
Brauns, P. H.
Brauns, C. H., Senator.
Bremeyer, E., Gummiwarenfabrik.
Brink, Alexander.
Buderus & Co.
Buschbaum & Holland.
Büchting & Co.
Bühning, Conrad.
Butze.
Bojunga, Rechtsanwalt.
Caspar, Bernhard.

- Cohen, Gebr.
 Cohn Meyer.
 Creditbank.
 v. Cölln, Georg, Kommerzienrath.
 Davids & Co.
 Diederich, A.
 Diederich & Sander.
 Dieterich, W.
 Dollberg, Louis, Nachf.
 Dopmeyer, Professor.
 Dreyer, A. & G.
 Dreyer, Otto, Kohlenhändler.
 Dreyer, Rosenkranz & Droop.
 Dreyer, Zwenger & Co.
 Ede, Friedr.
 Edler, Karl.
 Edler & Krische.
 Eilers, Louis.
 Engelke, C.
 Engelke & Co.
 Erblisch & Michels.
 Ernst, Alb.
 Ernst, Ziegeleibesitzer.
 Federlein, Siegmund.
 Fiedeler, Rittergutsbesitzer.
 Fischer, Louis A.
 Fittge, G., & Nussbaum.
 Fontaine, A.
 Fraatz, F. W.
 Frommeyer, Arnold.
 Fuchs, J. C.
 Gaffky & Köhler.
 Gans, J., Bankier.
 Garvens, W., Fabrikbesitzer.
 Geck, Fr. Ingenieur.
 Gerlach & Co.
 Gewecke Ww., J. H.
 Glackemeyer, Dr. ph., Senator.
 Goedeckemeyer, Otto.
 Goltermann, C.
 Griessbach, W.
 Grono, C. A.
 Gross, J., Kaufmann.
 Grosskurth, Theod.
 Grote, Ernst, Kaufmann.
 Grotian & Sohn.
 Günner & Mendorff.
 Haacke, E. T.
 de Haën, E.
 Hagen, Baurath.
 Hagemann, J. E.
 Hahn'sche Buchhandlung.
 Hartmann & Hauers.
 Hauers, Gebr.
 Hecht, Civil-Ingenieur.
 Hiller, Fr.
 Hauers, C. & F., Kunstziegelei.
 Hein, S., & Co.
 Heine & Rodenberg.
 Heine, Joh. Chr.
 Heinze, Aug., Tischlermeister.
 Heintze, G.
 Helmcke, Jul.
 Herzfeld, Gottfr. & Felix.
 Heuser, F. & C.
 Himly, W.
 Hinze.
 Hillegeist, E. O.
 Hoepner & Sohn.
 Hügel, Rentier.
 Hurtzig, Brandkassen-Direktor.
 Jacobi, H.
 Jänecke, Gebr.
 Jänecke, Gebr., & F. Schneemann.
 Jordan, R., & Co.
 Jordan, Dr.
 Jorns, Adolf.
 Ihsen, Aug.
 Ihsen, G.
 Kaeferle, Fritz.
 Kaiser & Goldschmidt.
 Kasten, H., Hôtelbesitzer.
 Katzenstein, Max.
 Kanne, Aug.
 Kehbel, Fritz, Ziegeleibesitzer.
 Kissel, Ed.
 Klapproth & Voges.
 Kleefeld, Ed.
 Klug, A., Senator.
 Knoevenagel, A., Senator.
 Knoevenagel, J., Dr. phil.
 Knölke, Havemeyer & Sander.
 Kohrs & Seeba.
 Kothe, Wilh., Rentier.
 Konrich, Georg.
 Köhne, Gebr.
 Köhler, Baurath.
 Körner & Hapke.
 Kraul, Sohn, J. C.
 Kraul & Wilkening.
 Krohne & Wolpers.
 Kroll, G. A., & Co.
 Kuhlemann, F.
 Lahmeyer & Sohn, W.
 Lampe, C.
 Lange, Chr.
 Lannhardt, Geh. Regierungsrath.
 Lennis & Sohn.
 Leunis, Rob., & Chapman.
 Levy, M.
 Lewing, Alfred.
 Lewing, Georg.
 Lichtenberg, Bürgermeister.
 Lincrusta Walton, Fred. Walton.
 Ludolff, Architekt.
 Lücke, Bankdirektor.
 Magnus, B.
 Mattfeld, Bürgervorsteher.
 Matthaeus, G.
 Mazeck, Carl.
 Märten, Louis.
 Menzel, Max.
 Mendel & Rosenthal.
 Mencke, Eberhard.
 Mercklin & Schuhmacher.
 Mertens & Meyer.
 Meyer, Emil, Bankier.
 Meyer, Diedrich.
 Meyer, Ephraim, & Sohn.
 Meyer, E., Kommerzienrath.
 Meyer, Gerh. L.
 Meyer, H. A.
 Meyer-Kanne.
 Meyer & Simonis.
 Meyer & Riemann.
 Meyer & Westen.
 Meyer, Walter.
 Michaelis, Adolf.
 Michaelis, G. F.
 Molling, A.
 Moritz & Co.
 Mumme, Franz.
 Müller & Brodtmann.
 Müller, Dr. jur., Rechtsanwalt.
 Narjes, Heinr.
 Neldel.
 Neuberg & Co.
 Neuhaus, Louis.
 Neukranz, R.
 Niemeyer, Gebr.
 Noggerath, Gebr.
 Nolte, C.
 Oehlmann.
 Oldemeyer.
 Oppenheimer, H.
 Oppenheimer, S. H., jr.
 Oppenheimer, Gebr.
 Oppenheim, S., & Co.
 Ostermann, C., & Sohn.
 Othmer, Fr.
 Peine, Dr.
 Peretz, D.
 Peters, F. A.
 Peters, G. W.
 Pollet, H.
 Quidde, P.
 Renke, A. C.
 Rheinhold, S.
 Richards.
 Ronnenberg, Gust.
 Rosenstern, Ad., Consul.
 Rump & Lehnerns.
 Rumpff, Rich.
 Runde, Carl Wilh.
 Runge, A., Lehrer.
 Runge, E. Aug.
 Rüdberg & Co.
 Rühmann, G.
 Rühmkorff, F. G., & Co.
 Salomon, Gebr.
 Sandvoss, C. A.
 Schaper, Adolf.
 Schiever, E. C.
 Schipper, F. G.
 Schlüter, C., Rentier.
 Schlüter'sche Buchdruckerei.
 Schmidt, Aug.
 Schmidt, C. & G.
 Schmidt, H., & Sohn.

Schmitz, Jerome & Knopff.
Schmorl & von Seefeld Nachf.
Schönewald, G.
Schulz, Otto, Weinhändler.
Schulze, G.
Schütte, Max.
Schütze, H. V.
Schwarz, Karl.
Seiler & Schläfke.
Seligmann, A.
Seligmann, S.
Sevecke & Volger.
Siemering, Aug.
Simon, Alexander.
Söhlmann, Gebr.
Sparkuhl, Th., & Co.
Spiegelberg, A.

Sprengel, B., & Co.
Stelling, Gräber & Co.
Stephanus, Herm.
Stille, Fr., & Co.
Storch & Droop.
Stromeyer, W.
Stute & Blumenthal.
Trenkner, C.
Tourain & Pommer.
Tovote, Fr., Ingenieur.
Vezin, C. L. & Co.
Vereinsbank.
Vibraus.
Vordemann, J. E. & Co.
Wagener, C.
Walter, Gebr.
Wallbrecht, Baurath.

Wallheinecke, F., Fabrikant.
Wanzelius & Goldstein.
Weber, Architekt.
Wehrhahn, Dr.
Weinberg & Glogauer.
Werner & Ehlers.
Werthauer, Emil.
Wessel & Rümman.
Wiechmann, J. H.
Willrich, Ad., Brennereibesitzer.
Winter, Oscar.
Wittkugel & Schmalz.
Wohlenberg, H.
Wolfes, Herm.
Wrede, W., Kaufmann.
Wülbern, Otto, Senator.
Wübbens & Voswinkel.

Verzeichniss

der

Mitglieder des Ostpreussischen Provinzial-Vereins für Hebung der Fluss- und Kanal-Schifffahrt in Königsberg O. Pr.

I. Vorstand.

Ritzhaupt, Kommerzien- und Admiraltäts-Rath, Ober-
vorsteher der Kaufmannschaft, Königsberg, Vorsitzender.
Hoffmann, A., Kaufmann, Königsberg, Stellvertretender
Vorsitzender.

Japha, Walter, Kaufmann, Königsberg, Schatzmeister.
Simon, F., Secretair des Vorsteheramts der Kaufmann-
schaft zu Königsberg, Schriftführer.

II. Ausschuss.

Albrecht, R., Kaufmann, Königsberg.
Blehschmidt, Spinnerei-Direktor, Vorsitzender der
Handelskammer, Insterburg.
Böttcher, Dr., Realgymnasial-Direktor, Königsberg.
Dankwerts, Meliorations-Bauinspektor, Königsberg.
Eichelbaum, Isaac, Kaufmann, Insterburg.
Honig, August, Kaufmann, Königsberg.
Lewandowski, L., Kaufmann, Königsberg.
Meyer, O., Consul, Königsberg.

Meyhöfer, Robt., Kaufmann, Königsberg.
Preuss, Aug., Consul, Königsberg.
Puppel, Oscar, Kaufmann, Königsberg.
von Salzwedel, Regierungs-Präsident a. D., Poetschen-
dorff.
Sklower, L., Kaufmann, Tilsit.
Speiser, Fabrik-Direktor, Königsberg.
Zacharias, A., Kaufmann, Tapiau.

III. Handelskammern, Körperschaften etc.

Provinzial-Ausschuss der Provinz Ost-
preussen.
Magistrat zu Königsberg i. Pr.
Magistrat zu Allenburg.
Magistrat zu Insterburg.
Magistrat zu Lötzen.

Vorsteheramt der Kaufmannschaft zu
Königsberg i. Pr.
Vorsteheramt der Kaufmannschaft zu
Memel.
Vorsteheramt der Kaufmannschaft zu
Tilsit.

Handelskammer zu Insterburg.
Ostpreussischer landwirthschaftlicher
Central-Verein zu Königsberg i. Pr.
Kaufmännischer Verein zu Königs-
berg i. Pr.
Kaufmännischer Verein zu Insterburg.

IV. Einzelmitglieder.

Albrecht, R., Königsberg.
Ancker, Ernst, Russ.
Andersch & Krüger, A., Königs-
berg.
Arendt, Max, Königsberg.

Augustin, Alex., Insterburg.
Bartsch, M., Insterburg.
Bauck, Wm., Tapiau.
Beer, W., Stadtrath, Königsberg.
Behrendt & Stern, A., Königsberg.

Berent, Rich., Dr., Königsberg.
Berneker, R., Bankdirektor, Königs-
Bernecker, J. H., Insterburg. [bergi.
Bittrich, Geh. Kommerzienrath,
Königsberg.

- Blechschmidt, J., Spinnereidirektor,
 Vorsitzender der Handelsk. Inster-
 burg.
 Blell, A. J., Nachfolger, Königsberg.
 Böttcher, Dr. C., Schuldirektor,
 Königsberg.
 Botzke, Hermann, Königsberg.
 Bogerts, Georg, Insterburg.
 Brasche, C., Insterburg.
 Brezinsky & Fröhlich, Ed., Königs-
 berg.
 Bruhn, Oscar, Insterburg.
 Burdinsky, H. A., Königsberg.
 Castell, Ernst, Königsberg.
 Cohn, J. N., Königsberg.
 Cohn, Rob., S. A. Samter Nachfolger,
 Königsberg.
 Crüger & Salecker, Königsberg.
 Czibulinski, H., Insterburg.
 Dankwerts, Meliorat.-Bauinspektor,
 Königsberg.
 Daume, Wm., sen., Insterburg.
 Daume, Wilh., Insterburg.
 Derkorn, F., Insterburg.
 Dietz, C., Insterburg.
 Doebling, Otto, Insterburg.
 Eder, Oscar, Insterburg.
 Ehlert, August, Königsberg.
 Eichelbaum, Laser, Königsberg.
 Eichelbaum, Isaac, Insterburg.
 Epha, Paul, Insterburg.
 Epha, Carl, Insterburg.
 Fast, Adolph, Königsberg.
 Feinberg, Kollegienrath, Königsberg.
 Foerstnow, R., Königsberg.
 Forche, Rechtsanwält, Insterburg.
 Fornaçon, F., Insterburg.
 Friese, Gustav, Insterburg.
 Frisch, F. A., Insterburg.
 Froese, Heinr., Insterburg.
 Froese, R., Insterburg.
 Frohmann, Leop., Königsberg.
 Frommer, Gebr., Königsberg.
 Früchtling, Rob., Königsberg.
 Funk, L., Insterburg.
 Gallmeister, Ofenfabrik, Insterburg.
 Gamm, Joh., Königsberg.
 Geltzenleuchter, L., Königsberg.
 Gerhardt, Richard, Insterburg.
 Gerlach, Emil, Insterburg.
 Gerlach, Julius, Insterburg.
 Glitze, Stadtrath, Königsberg.
 Görke, W. O., Ziegeleibes., Rothen-
 stein bei Königsberg.
 Graf, Stadtrath, Königsberg.
 Grüninger & Sielmann, Königs-
 berg.
 Grosskopf, Louis, Königsberg.
 Gutowski, C. R., Insterburg.
 Haagen, Rudolf, Königsberg.
 Haarbrücker, Franz, Königsberg.
 Haasler, J. & Braunschweig,
 Insterburg.
 Haebler, F. R., Königsberg.
 Hagen, Eugen, Insterburg.
 Hagen, Robert, Insterburg.
 Hahn, Dr., Professor, Königsberg.
 Hammerschmidt, G., Insterburg.
 Hassenstein, F., Insterburg.
 Haurwitz, F. & Co., Königsberg.
 Hay, Konsul, Königsberg.
 Heilbronn, A., Insterburg.
 Heiser, J., Insterburg.
 Hellbusch, Franz, Insterburg.
 Heller, C., Königsberg.
 Herbst, E., Insterburg.
 Hermes, Gustav, Königsberg.
 Heumann, F., Königsberg.
 Heymann, Rich. & Riebensahm,
 Königsberg.
 Heymann, Julius, Insterburg.
 Hiller, A., Königsberg.
 Hoffmann, A., Königsberg.
 Holz, Bernh., Insterburg.
 Holdack, Stadtrath, Königsberg.
 Honig, August, Königsberg.
 Hopf, Stadtrath, Insterburg.
 Hoseit, Aug., Insterburg.
 Jacobi, Leopold, Insterburg.
 Jacobsohn, Simon, Insterburg.
 Jacobsohn & Japha, Königsberg.
 Jacoby, Joh. Conrad, Königsberg.
 Jacoby, Gebr., Insterburg.
 Japha, W., Kaufmann.
 Jaquet, Gust., Insterburg.
 Insterburger Aktien-Spinnerei, Inster-
 burg.
 Johannsen, R., Königsberg.
 Kadach, Hugo, Königsberg.
 Kaminski, Reichsbank-Rendant,
 Insterburg.
 Kirchhoff, Dr., erster Bürgermeister,
 Insterburg.
 Kleyenstüber, Rob. & Co., Königs-
 berg.
 Koch, Steuerinspektor a. D., Königs-
 berg.
 Krupp, E., Insterburg.
 Laubmeyer, Fr., Königsberg.
 Leo, Max, Königsberg.
 Levy, Gebr., Königsberg.
 Lewandowski, L., Königsberg.
 Lewin, A. J., Königsberg.
 Lewy, Bendix, Königsberg.
 Lichtenstein, Adolph, Königsberg.
 Lindtner & Grossmann, Insterburg.
 Litten, Joseph, Königsberg.
 Lorek, J. F., Nachfolger, Königsberg.
 Magnus, Samuel, Königsberg.
 Mallien, Grundbes. und Rathmann,
 Lötzen.
 Mathesius, Ernst, Insterburg.
 May, Gebr., Königsberg.
 Mayfarth, Th. & Co., Insterburg.
 Mendelsohn, Henie, Insterburg.
 Messling, Robert, Königsberg.
 Meyhöfer, Robert, Königsberg.
 Migge, F., Königsberg.
 Minkowski, Maximilian, Königsberg.
 Modell, F. W., Insterburg.
 Möller & Fink, Königsberg.
 Möller, Gust. & Prentice, Königs-
 berg.
 Mohr jun., J., Insterburg.
 Moses, B., Tapiau.
 Müller, Adolf, Königsberg.
 Müller, Wilh., Insterburg.
 Neiss, Heinrich, Insterburg.
 Nolde, E., Insterburg.
 Oster, J. B., Königsberg.
 Ostermeyer, C., Königsberg.
 Pagio, Johannes, Insterburg.
 Paschke, R., Schiffer, Königsberg.
 Pensky, Hugo, Königsberg.
 Plaumann, Max, Königsberg.
 Plickert, Gebr., Insterburg.
 Ponarth, Brauerei bei Königsberg.
 v. Portatius & Grothe, Königsberg.
 Posseldt, R., Königsberg.
 Puppel, Oscar, Königsberg.
 Reiter, Heinr., Königsberg.
 Rettig jr., Carl, Königsberg.
 Riebensahm & Bieler, Königsberg.
 Ritzhaupt, Kommerzienrath, Ober-
 vorsteher der Kaufmannschaft,
 Königsberg.
 Rohde, Edgar, Königsberg.
 Rose, H., Heynehof bei Insterburg.
 Rosenfeld, H., Königsberg.
 v. Saltzwedell, Reg.-Präs. a. D.
 Pötschendorf bei Rastenburg.
 Samuelsohn, D., Königsberg.
 Sandmann, R., Königsberg.
 Schachian, J., Insterburg.
 Schepke, F., Königsberg.
 Schlenther, E., Apotheker, Inster-
 burg.
 Schlegelberger, Rud., Königsberg.
 Schmidt, C., Königsberg.
 Schmidt, Gustav, Königsberg.
 Schnell, Hauptmann a. D., Craussen-
 hof bei Gutenfeld.
 Schober, Ed., Insterburg.
 Schober, Fritz, Schön-Nuhrb. Wehlau.
 Schröder, Otto, Insterburg.
 Schröter, F., Geh. Kommerzienrath,
 Königsberg.
 Schulemann, Alb., Insterburg.
 Schwanfelder, Aug., Königsberg.
 Schweiger, Carl, Abbau Schönbrunn
 bei Angerburg.
 Seydel, Rittergutsb. auf Chelchen.
 Siebert, Gebrüder, Königsberg.
 Simon, Dr., Kommerzienrath, Königs-
 berg.
 Simon, Gustav, Königsberg.
 Sklower, L., Tilsit.
 Soldat, H., Insterburg.

Speiser, Fabrikdirektor, Königsberg.
 Sperber, B., vereideter Holzmesser,
 Insterburg.
 Spiero, Joseph, Königsberg.
 Spriegel, Emil, Königsberg.
 Stadie, F. W., Insterburg.
 Stantien & Becker, Königsberg.
 Stechert, Emil, Insterburg.
 Stockmann, A., Insterburg.
 Storrer & Scott, Königsberg.
 Techler, Friedr., Insterburg.
 Teppich, E., Königsberg. [berg.
 Teschendorff, H., Stadtrath, Königs-

Theodor, J., Stadtrath, Königsberg.
 Thie, Bernhard, Königsberg.
 Thran, F., Königsberg.
 Toussaint, Adolph, Insterburg.
 Vogelreuter, H., Insterburg.
 Wagner, E., Königsberg.
 Walter, Otto, Insterburg.
 Wasbutzki, M., Tilsit.
 Weidlich, Jos., Königsberg.
 Weller, Kommerzienrath, Königsberg.
 Wiehler, Franz, Königsberg.
 Willert, C. L., Königsberg.
 Wilhelm, C. R., Insterburg.

Wolff, Gustav, Insterburg.
 Wolfangs, Gebr., Nachf., Königs-
 berg.
 Wolgien, J. R., Königsberg.
 Wokersien, Rich., Königsberg.
 Zacharias, A., Königsberg.
 Zacharias, F., Tapiau.
 Ziehe, Ferd., Insterburg.
 Ziemer, Wilhelm, Kommerzienrath,
 Königsberg.
 Ziemer, Amandus, Königsberg.
 Zilske, Fritz, Königsberg.

Verzeichniss

der

Mitglieder des Elster-Saale-Kanal-Vereins Leipzig.

I. Vorstand.

Reissmann, Carl, Fabrikbesitzer in Leipzig-Plagwitz, Vor-
 sitzender.
 Stöhr, Ed., Fabrikbesitzer, in Firma: Kammgarnspinnerei
 Stöhr & Co., Leipzig-Plagwitz, stellv. Vorsitzender.
 Zinkeisen, Alex., Rechtsanwalt in Leipzig, Schriftführer.
 Morf, Joh., in Leipzig, Direktor der Leipziger Baumwoll-
 spinnerei in Leipzig-Lindenau, stellv. Schriftführer.
 Habenicht, Theod., in Leipzig-Plagwitz, in Firma: Heine
 & Co., in Leipzig, Schatzmeister.

Eggert, Rich., Kaufmann, in Firma: Gross & Co., in
 Leipzig.
 Herrmann, Gust. Jul. Wilh., Kaufmann, in Firma: J. G.
 Herrmann, in Leipzig.
 Rossbach, Arwed, Königlicher Baurath und Stadtrath in
 Leipzig.
 Sack, Rud., Fabrikbesitzer in Leipzig-Plagwitz.

II. Mitglieder.

Arrass & Co., Mühlenbesitzer,
 L.-Lindenau.
 Bartsch, Otto, Schlossermeister,
 L.-Plagwitz.
 Beck, Ernst, Kaufmann, L.-Plagwitz.
 Bellmann, Max, Apotheker, L.-Plag-
 witz.
 Beulshausen, Aug., Schlossermeister,
 L.-Plagwitz.
 Burckas, Dr. Bruno, Rechtsanwalt,
 L.-Plagwitz.
 Baum, Carl, Bankdirekt., L.-Lindenau.
 Belger, Rich., Kaufm., L.-Lindenau.
 Brömme, Carl, Maurermeister,
 L.-Lindenau.
 Beckmann, Carl, Kaufmann, Leipzig.
 Blüthner, J. G. H., Kaufm., Leipzig.
 Braun, Otto, Rittergutsbesitzer, auf
 Niederlangenau.
 Cyriacus, E. G., Kaufm., L.-Plagwitz.
 Dreyer, Herm., Kohlen- und Bau-
 materialienhändler, L.-Plagwitz.
 Erler, Friedr., Fabrikbes., L.-Plagwitz.
 Eggert, Rich., Kaufmann, Leipzig.
 Ehrlich, Paul, Fabrikdir., L.-Gohlis.
 Foerstendorf, Richard, Kaufmann,
 L.-Plagwitz.

Frauenheim, B., Klempnermeister,
 L.-Plagwitz.
 Friedrich, Max, Kaufmann und
 Fabrikbesitzer, L.-Plagwitz.
 Finkelstein, Dr. B., Chemiker und
 Fabrikbesitzer, L.-Lindenau.
 Flesche, M., Oek.-Insp. L.-Lindenau.
 Fiedler, W. E., Fuhrwerksbesitzer,
 Leipzig.
 Fritzsche, Herm., Schlossermeister,
 Leipzig.
 Geilhufe, Emil, Kaufm., L.-Plagwitz.
 Glenck, Adolf, Konsul, Kaufmann,
 L.-Plagwitz.
 Goetz, Max, Dr. med., L.-Plagwitz.
 Goetz, Ferd., Dr. med., L.-Lindenau.
 Goetz, Paul, Königl. Baumeister,
 L.-Lindenau (Neu-Schleussig).
 Haferkorn, Herm., Kaufmann und
 Kohlenhändler, L.-Plagwitz.
 Habenicht, Theod., Kaufmann und
 Fabrikbesitzer, L.-Plagwitz.
 Hammer, Max, Klempnermeister,
 L.-Plagwitz.
 Hermann, A., Kaufm., L.-Plagwitz.
 Hirzel, Prof. Dr. Heinr., Konsul,
 Fabrikbesitzer, L.-Plagwitz.

Hoffmann, Alfred, Konsul, Bankier,
 L.-Plagwitz.
 Hoffmann, F. F., Kaufmann,
 L.-Plagwitz.
 Hörning, Rich., Kaufm., L.-Plagwitz.
 Hagenguth, Franz, Privatmann,
 L.-Lindenau.
 Hermann, Gustav, Kaufmann,
 L.-Lindenau.
 Huste, Rich., Konsul, Kaufm., Leipzig.
 Heinrich, Herm., Brauereibesitzer,
 L.-Kleinzschocher.
 Jungmann, Clemens, Buchbinder-
 meister, L.-Plagwitz.
 Jahn, Carl, Fabrikbes., L.-Lindenau.
 Johlige, A., Architekt, Leipzig.
 Jännicke, Paul, Kaufmann, Leipzig.
 Kiessling, Eduard, Kaufmann und
 Fabrikbesitzer, L.-Plagwitz.
 Kleine, Carl, Schlossermeister,
 L.-Plagwitz.
 Klinger, Louis, Kaufm., L.-Plagwitz.
 Krüger, Aug., Fabrikdir., L.-Plagwitz.
 Kunad, Ferd., Kaufm. u. Fabrikbes.,
 L.-Plagwitz.
 Kretzschmar, Adolf, Rechtsanwalt,
 Leipzig.

Kretzschmar, Hans, Baumeister, Leipzig.
 Lummitzsch, Fr. Aug., Inhaber einer Milcherei, L.-Plagwitz.
 Leonhardt, G. Aug., Dekorationsmaler, L.-Lindenau.
 Leinung, Gust., Kaufmann, Leipzig.
 Mey, Ernst, Kgl. Kommerzienrath und Fabrikbesitzer, L.-Plagwitz.
 Mietzsch, Gustav, Glasermeister, L.-Plagwitz.
 Mörtzsch, Oscar, Kaufmann, L.-Plagwitz.
 Meier, Ernst, Fabrikbes., L.-Lindenau.
 Morf, Joh., Fabrikdir., L.-Lindenau.
 Mossdorf, Otto, Landschaftsgärtner, L.-Lindenau.
 Michael, Dav., priv. Kaufm., Leipzig.
 Naumann, C. W., Brauereibesitzer, L.-Plagwitz.
 Noetzel, Eugen, Kaufmann u. Fabrikbesitzer, L.-Plagwitz.
 Oemler, G. C., Strickmaschinenfabrikant, L.-Plagwitz.
 Oldenburg, W., Kaufm., L.-Lindenau.
 Otto, Dr. phil. Walter, Fabrikbesitzer, L.-Lindenau.
 Penin, Phil., Fabrikbes., L.-Plagwitz.
 Pille, Frd. Frz., Fleischermeister, L.-Plagwitz.

Pauling, Wilh., Kaufm., L.-Lindenau.
 Pfefferkorn, Wilh., Zimmermeister, L.-Lindenau.
 Rewoldt, A. F. F., Kaufm., L.-Plagwitz.
 Reiche, Gebr., Speditionsgeschäft, L.-Plagwitz.
 Reissmann, Carl, Kaufmann und Fabrikbesitzer, L.-Plagwitz.
 Rothfuchs, A., Kaufmann u. Fabrikbesitzer, L.-Plagwitz.
 Rossbach, A., Stadtrath, Kgl. Bau-rath, Leipzig.
 Rammelt, Gustav, Standesbamter, L.-Kleinzschocher.
 Sack, Fritz, Kaufmann, L.-Plagwitz.
 Sack, Otto, Civilingenieur u. Patent-anwalt, L.-Plagwitz.
 Sack, Rud., Fabrikbesitz., L.-Plagwitz.
 Schöne, Dr. Hugo, Chemiker und Fabrikbesitzer, L.-Lindenau.
 Schulz, Otto, Cementwarenfabrik, L.-Plagwitz.
 Steche, Otto, Kaufmann und Fabrikbesitzer, L.-Plagwitz.
 Stephan, Emil, Buchdruckereibesitz., L.-Plagwitz.
 Stöhr, Eduard, Kaufmann u. Fabrikbesitzer, L.-Plagwitz.
 Schmidt, Carl Theodor, Kaufmann, Leipzig.

Schneider, F., Hof-Bildh., Leipzig.
 Scholze, Paul, Kassirer, Leipzig.
 Schrader, Rich., Ingenieur, Leipzig.
 Schwabe, G. F. O., Kaufmann und Cigarrenfabrikant, Leipzig.
 Stöhr & Co., Kammgarnspinnerei, L.-Kleinzschocher.
 Swidersky, Phil., Kaufmann und Fabrikbesitzer, L.-Kleinzschocher.
 Seltmann, Heinr., Privatmann, Gross-Dölzig.
 Steyer, Ed., Maurermeister, Neuschleussig.
 Schlobach, Franz, Fabrikbesitzer, Böhlitz-Ehrenberg.
 Sieglitz, F. A., & Co., Rauchwaaren-zurichterei, L.-Plagwitz.
 Thierfelder, E., Kaufmann, L.-Plagwitz.
 Ullrich, F. A., Brauereibes., Leipzig.
 Voigt, C. F., Glaserstr., L.-Plagwitz.
 Voigt, Herm., Kaufm., L.-Plagwitz.
 Wichmann, Paul, Ingenieur, L.-Plagwitz.
 Weichelt, Carl, Kaufmann u. Fabrikbesitzer, L.-Lindenau.
 Weigel, J. T. T., Kgl. Kommerzien-rath und Direktor, Leipzig.
 Zinkeisen, Alexander, Rechtsanwalt und Notar, Leipzig.

Verzeichniss

der

Mitglieder des Lübecker Kanal-Vereins in Lübeck.

Vorstand. (Sämmtlich in Lübeck.)

Fehling, H. W., Consul, Vorsitzender.
 Stiller, E. W. A., erster Stellvertreter des Vorsitzenden.
 Görtz, Dr. H., zweiter Stellvertreter des Vorsitzenden.
 Possehl, J. L. E., Schatzmeister.
 Franck, Dr. C. H. H., Schriftführer.

Kulenkamp, Dr. jur. E., Stellvertreter des Schriftführers.
 Behn, G. A., Senator.
 Bertling, F. H.
 Brattström, C. A., Senator.
 Brehmer, Dr. A.
 Ewers, Fr.
 Fehling, Dr. Ferd.

Gossmann, F. G. F.
 Heitmann, J. A., Kapitän.
 Lange, H., Präses der Handelskammer.
 Otto, H. C.
 Schorer, Th.
 Thiel, R.
 Wibel, H. N. G.

Mitglieder. (Sämmtlich in Lübeck.)

Achilles, Dr. jur. E. H. G.
 Ahrens, P.
 Alm, C. F.
 Andersen, Gottfr.
 Arndt, J. W. J.
 Asschenfeldt, Dr. jur. H. A. O.
 Bachér, H.
 Bade, J. P., Schlutap.
 Bader, G. A.
 Baethcke, Dr. H.

Balleer, J.
 Barg, J. F.
 Behn, August.
 Behn, Eduard.
 Behn jr., Herm.
 Behn & Sohn, A.
 Behncke, W. L.
 Behrens, C.
 Benda, Dr. jur. Joh.
 Bendfeld, G.

Bendfeld, J.
 Benn, H. H., Nusse.
 Bernhöft, J. C. G.
 Bertling, F. H.
 Beth, J. F.
 Blunck, C.
 Böbs, H. H. F.
 Böse, Friedr.
 Bössow, J. Th. H.
 Böttcher, Ludw., Kleinmühlen.

Boie, Ernst.
 Boldemann, Ferd.
 Boldt, H. F.
 Borchert, G.
 Borchert, H. T.
 Boye, Aug. Friedr.
 Boye & Schweighoffer.
 Brand, Th.
 Brandt, W.
 Brattström, Alfred, Senator.
 Brattström, Axel H.
 Brauer, A.
 Brauer, Bruno.
 Brehmer, Dr. jur. A.
 Brehmer, Aug.
 Bremer, H. F.
 Brockmüller, H. J. J.
 Brüggem, J. H.
 Bruhn, C. A., Direktor.
 Bruhn, Joh. F. H.
 Bruhns, Wilh.
 Bruns, Gerh.
 Buchwald, Max.
 Buck, Th.
 Buhrmann, J. C. T.
 Burmester, Joh.
 Busson, Th.
 Capell, J.
 Capell, Otto.
 Cohn, Sal. L.
 Colemann, Ch.
 Cords, A. B. L.
 Cordts, J.
 Cowalsky, Heinr.
 Cuwie, W. C.
 Dahms, W.
 Deecke, Herm., Senator.
 Demuth, A.
 Diestel, J. F. F. P., Vermessungs-
 Inspektor.
 Dräger, Otto.
 Drath, H.
 Erich, Paul.
 Elfers J., Kapitän.
 Engel, H. C.
 Erasmi, Ad.
 Eschenburg, Dr. med. A. Th.
 Evers, Friedr.
 Evers, J. H.
 Ewers, Fr.
 Faber, O. L., Konsul.
 Falck, A.
 Fehling, Dr. jur. Ferd.
 Fehling, Joh., Senator.
 Fehling, H. W., Konsul.
 Feldmann, Dr. med. H.
 Fick, H.
 Fischer, A.
 Förster, F. W. B.
 Franck, Dr. jur. C. H. H.
 Freitag & Co.
 Freytag, Heinr.
 Fuhrmann, C. Th. M.

Gaedertz, H.
 Gaedertz, Max.
 Gaedertz, Wolfgang.
 Geise, Dr. Otto.
 Genzmer & Co.
 Glogner, P. H.
 Göpfert, Rud.
 Görtz, Dr. jur. H.
 Goldschmidt, Ph.
 Gossmann, Aug.
 Gossmann, F. G. F.
 Groth, G. C. C.
 Grube, Alb.
 Grube, Chr.
 Grube, Julius.
 Gutschow, Dr. med. A.
 Gusmann, Otto.
 Hach, Dr. jur. Th.
 Haedicke, F.
 Hahn, Georg.
 Halle, J. C. A.
 Haltermann, Ed.
 Haltermann, Otto.
 Harms, L. H. L.
 Harms, J. Th. F., Konsul.
 Hartog, F.
 Hasse, Alexis.
 Hasse, Simon.
 Hasselbring, Carl.
 Hassenpflug, D.
 Haukohl, Ludw.
 Haukohl, Heinr. Ludw.
 Hefti, J.
 Heickendorf, H.
 Heidenreich, J. H.
 Heinrich, Franz.
 Heinsohn, H. W. A. B.
 Heise, J. L. H.
 Heitmann, J. A., Kapitän.
 Hermberg sen., J. C. F.
 Herrlich, H., Kapitän.
 Heyck, L. Th. H.
 Heycke, W. H.
 Hinckeldeyn, P.
 Hinrichsen, Ernst.
 Hintze, Chr.
 Hobe, H. J., Travemünde.
 Höppner, H. C. W.
 Hübenbecker, H.
 Jäde, H.
 Jäger, Georg.
 Jäger, J. F.
 Jappe, Eduard.
 Jenisch, Dr. M. R.
 Jenne, Max.
 Jürgens, H. F. W.
 Kähler, Rud.
 Kahl & Sohn, H. H.
 Kahns, Joh. N.
 Karstedt, F.
 Karstedt, P. H., Kapitän.
 Kermer, Rodo, Ober-Inspektor.
 Klingström, F. O.

Klügmann, Dr. jur. K. P., Senator.
 Klüsmann, J.
 Klug, Dr. jur. H., Senator.
 Knop, C. F. H.
 Koch, Justus.
 Kock, J.
 Kohlhaase, C. F. H., Direktor.
 Kracht, Rud.
 Krause, Edw., Kapitän.
 Krebs, H. M., Bau-Inspektor.
 Krellenberg, G.
 Krellenberg, H.
 Krempien, Schwartau.
 Kreplien, C. J. F. L.
 Kröger, H.
 Kroock, C. J. J.
 Krohn, H., Konsul.
 Krüger, Johs.
 Kuck, Gerd.
 Kulenkamp, A.
 Kulenkamp, Dr. jur. A. G., Senator.
 Kulenkamp, Dr. jur. E.
 Kupfer, C.
 Lange, Herm., Präses der Handels-
 kammer.
 Lange, Walther, Direktor.
 Lau, J. L. F.
 Lenschow, J.
 Lienau, Ad.
 Link, Fr. C.
 Lindenberg, Dr. jur. C. F.
 Lischau, Wilh.
 Loeck, Herm.
 Loffhagen, Aug.
 Lomer, F.
 Longuet, F.
 Lubes, F. G.
 Lüders, Carl.
 Lühr, H.
 Lüneburg, L.
 Luetjens, Johs.
 Luetgens, C. J. H.
 Lychenheim, Julius.
 Mackeprang, P. J.
 Martens, Henry.
 Martens, H. F. L.
 Marty, Wilh., Konsul.
 Matthiessen, Fr.
 Matz, C. J. J.
 Meeths, Herm.
 Meibom, von.
 Melchert, Henry.
 Melle, von, Gerhard.
 Melle, von, Ludwig.
 Mestorff, P. J. H.
 Meyer, Herm.
 Meyer, J. Konsul.
 Meyer, Dr. med. Jac.
 Meyer, U.
 Michelsen, Rud.
 Militz, H.
 Moll, A. J. F.
 Mollwo, L.

- Müller, A. F. G.
 Neumann, Dr. jur.
 Nevermann, F.
 Niemann, C.
 Niemann jr., F.
 Niemann, H. P., Schlutup.
 Niemann, J.
 Niemann sen., J. N.
 Nissen, Josef.
 Nöhring, Bernh.
 Nordström, C.
 Ohlsen, G.
 Oldenburg, Johs.
 Oltmann, Chr.
 Otto, H. C.
 Pabst, Dr. jur. G.
 Peters, A.
 Petersen, E. F., Hauptpastor.
 Petersen, H.
 Petersen, J. Fr.
 Petit, Ch., General-Konsul.
 Pflüg jr., G. T.
 Piehl & Fehling.
 Piehl, Rich.
 Pierstorf, Th., Kapitän.
 Plessing, Dr. jur. Edm.
 Pohlmann, H. F. A.
 Possehl & Co., L.
 Priess, Dr. jur. G.
 Rabe, E.
 Radbruch, H. G.
 Rahtgens, C.
 Rahtgens, H. G.
 Raiser, Wilh.
 Redelstorff, C.
 Rehder, James, Konsul.
 Rehder, P., Wasserbau-Direktor.
 Rehtwisch, Jul. E.
 Reimpell, P. E.
 Remling, Aug.
 Renck, A.
 Rethwisch, Heinr.
 Rey, Ad.
 Richter, C.
 Richter, H.
 Rieck, Carl.
 Riesenfeld, S.
 Ritter, Carl.
 Rittscher, Ad.
 Rittscher, Fr.
- Rodemann, C.
 Rose, Adolf.
 Rose, Dr. med. J. A.
 Rose, P. F. C.
 Rosenquist, W. F.
 Rumpf, L. A. C.
 Ruppel, Wilh.
 Sartori, Aug., Professor.
 Sartori, Franz.
 Sartori, Herm.
 Sartori, Theodor.
 Sauermann, F. C.
 Schacht, F. E.
 Schickedanz, G. A.
 Schlichting, J. J.
 Schlie, C. R. Th.
 Schlie, Joh.
 Schliemann, G.
 Schmeckebeier, L.
 Schmidt, Wm.
 Schlomer jr., J. E.
 Schöning, E.
 Schorer, Th.
 Schouw, P. A.
 Schramm, J. C. W.
 Schreiber, von, S.
 Schröder, Dr. phil. G. H., Schulrath.
 Schröder, C. N. H.
 Schroeder, Georg.
 Schütt & Co., C. F.
 Schultz, H. J. J.
 Schultz, L.
 Schulz, P.
 Schulze, Wilh.
 Schunck, Ludw.
 Schwartz, F.
 Schwartz, Wm.
 Schwartzkopf, F. W.
 Schwedt, Franz.
 Sodtmann, H.
 Sönnichsen, P. A.
 Soltau, J.
 Spiegelger, Wm., Bankdirektor.
 Stapelmann, A.
 Stave, Friedr.
 Stecknitzfahrer-Amt.
 Steffen, G. J. D.
 Steffen, J. H.
 Stein, M. C.
 Steinfass, F.
- Stiller, E. W. A.
 Stöckling, H. H.
 Stolterfoht, Carl.
 Stolterfoht, C. E. Ph.
 Stolterfoht, G. Nicol.
 Stooss, Dr. jur. A.
 Suckau, J. A.
 Süsse, F. W. H.
 Tesdorpf, Carl, Konsul.
 Tesdorpf, Krafft.
 Thiede, Dr. med.
 Thiel, Carl.
 Thiel, H. L.
 Thiel, Rentner.
 Thomsen, A. G. Th., Trems.
 Tödt, J.
 Trettau, Ludw.
 Trummer, L., Hauptpastor.
 Uter, H.
 Vermehren, Dr. jur. Jul.
 Voigt, G., Kapitän.
 Voigt, Otto F. C.
 Volmer, Alb.
 Vollert, J. C.
 Vollert, J. L.
 Vollhering, F. W., Direktor.
 Vollmer, C.
 Voss, Fritz.
 Wachsmuth, P., Direktor.
 Wagner, Georg.
 Wandke, H.
 Warneke, Herm., Konsul.
 Warnecke, C. H.
 Weber, Dr. jur. P.
 Wegner, C.
 Wehrmann, Dr. jur.
 Wendt, Gust.
 Wengenroth, W. Th.
 Wessel, J. C.
 Westphal, Herm.
 Wichmann, Dr. med.
 Wibel, H. N. G.
 Wibel, Dr. jur. P.
 Wilde, J. F. W.
 Wodick, Amtsrichter a. D., Vorwerk.
 Wohlers, H.
 Wohlert, H.
 Wolpmann, J. A.

III. Mitglieder in Rostock.

- Bähring, Chr. Fettwarenhandl.
 Birkmann, J. P. Maurermeister.
 Garde, W. Schiffbaumeister.
 Dankwardt, Fr. Kaufmann.
 Dasse, L. Kaufmann.
 Dieting, G. a. H. Kaufmann.
 Dieckmann, C. Malermeister.
 Dreyer, M. Ingenieur.
 Fagert, E. Baumernnehmer.
- Baltzer, L. Schiffer.
 Bolten, Dr. A. Gebelmer Hofsch.
 Baye, A. Schiffbaumeister.
 Bräbbering, H. Schiffer.
 Burgwedel, A. N. Kautler.
 Buchholz, W. Kautler.
 Busck, G. Kautler.
 Busck, W. Tischlermeister.
 Beringer, L. Maurermeister.
- Abtheilung C. Senatoren.
 Ahrens, C. Kaufmann.
 Ahrens, W. Schiffbaumeister.
 Ahrens, G. F. Kaufmann.
 Ahrens, E. H. Kautlermeister.
 Barkay, A. F. Kaufmann.
 Bärner, M. Kaufmann.
 Beckmann & Co. Kaufmann.
 Behm, Dr. E. Senator.

Verzeichniss

der

Mitglieder des Westdeutschen Fluss- und Kanal-Vereins in Münster.

I. Vorstand.

Merkens, Franz, Rentner, Vorsitzender, Köln a. R.
Hüffer, stellvertretender Vorsitzender, Münster.

Sprickmann-Kerkerinck, M., Schatzmeister, Münster.
Geck, Fritz, Ingenieur, Schriftführer, Hannover.

II. Ausschuss.

Balthazar, Jean, jr., Köln a. R.
v. Beesten, Bürgermeister, Lingen.
Bernhardi, Handelsk. - Sekr., Dortmund.
v. Bock, Bürgerm., Mülheim a. d. Ruhr.
Brand, Julius, Dortmund.
Brauns, Generaldirektor, Dortmund.
Breme, Vermessungsrevisor, Münster.
Brons, B., jr., Senator, Emden.
Bueck, General-Sekretär, Berlin.
Dieckmann, Bürgermeister, Leer.
Deiters, Jos., Ibbenbüren.
Frericks, A., Dispacheur, Papenburg.
Fürbringer, Oberbürgerm., Emden.
Genzmer, Baurath, Dortmund.
Giesler, Bergassessor, Limburg a. L.
Goecke, Dr., Bonn.
Gutkese, Vorstand der Hauptagentur der Seewarte, Bremerhaven.

Haniel, Geheimrath, Ruhrort.
Havixbeck-Hartmann, Münster.
Heitmann, G., Leer.
Jansen, W. S., Lüdinghausen.
Kiesekamp, Wilh., Kommerzienrath, Münster i. W.
Kleine, Stadtrath, Dortmund.
Krabler, Bergassessor, Altenessen.
Krüger, Josef, Münster.
Kümpers, Aug., Rheine.
Landwehr, Stadtrath, Bremerhaven.
Michaelis, Regierungs- und Bau-
rath, Merseburg.
Morian, Carl, Fabrikant, Neumühl-
Hamborn.
Narjes, Otto, Lingen.
van Rensen, P., Handelsk. - Sekr.,
Emden.
Richard, Bürgermeister, Papenburg.

Riedemann, Consul, Kommerzien-
rath, Geestemünde.
Scheffer-Boichorst, Geh. Re-
gierungsath, Münster.
Schenking, Consul, Hilstrup.
Schmieding, Oberbürgerm., Dort-
mund.
Schöningh, Hochmoorbes., Meppen.
Schüchtermann, Fabrikant, Dort-
mund.
Schulte-Witten, Ehrenamtman,
Dorstfeld.
Schulz, Conrad, Wetzlar.
Schulz, Dr., Bergrath, Bochum.
Schulze-Vellinghausen, Ehren-
amtman, Stockum bei Annen.
Spaeter, Kommerzienrath, Coblenz.
v. Velsen, Bergrath, Dortmund.
Windhoff, Direktor, Rheine.

III. Etwa 200 Einzel-Mitglieder.

Verzeichniss

der

Mitglieder des Mecklenburgischen Kanal-Vereins in Rostock.

I. Vorstand.

Siegfried, L., Rechtsanwalt, I. Vorsitzender.
Regenstein, C. T., Kaufmann, II. Vorsitzender.

Wiggers, Moritz, Rechtsanwalt.
Ahrens, Wm., Schifferältester, Kassier.

II. Magistrate und Vereine.

Magistrat der Stadt Rostock.
Magistrat der Stadt Schwerin.
Magistrat der Stadt Krakow.

Patriotischer Verein Distrikt Rostock.
Allg. Mecklbg. Handelsverein Rostock.
Kaufmannschaft zu Rostock.

Handelsverein zu Rostock.
Technikerverein zu Rostock.
Gewerbeverein zu Rostock.

III. Mitglieder in Rostock.

Ahlefeldt, C., Steuerrath.
Ahrens, C., Kaufmann.
Ahrens, W., Schifferältester.
Ahrens, C. F., Kaufmann.
Ahrens, E. H., Reifermeister.
Barkey, A. F., Kaufmann.
Bauer, M., Kaufmann.
Beckmann & Co., Kaufmann.
Behm, Dr. E., Senator.

Baltzer, L., Schiffer.
Bolten, Dr. A., Geheimer Hofrath.
Baye, J., Schlachtermeister.
Bradhering, H., Schiffer.
Burgwedel, A. F., Rentier.
Buchholtz, W., Rentier.
Buuck, G., Rentier.
Buuck, W., Fischerältester.
Berringer, L., Maurermeister.

Bühning, Chr., Fettwaarenhändler.
Brinckmann, J. P., Maurermeister.
Cardes, W., Schiffsbaumeister.
Dankwardt, Fr., Kaufmann.
Dahse, L., Kaufmann.
Dierling, C. u. H., Kaufmann.
Dieckelmann, C., Malermeister.
Dreyer, M., Ingenieur.
Engert, E., Bauunternehmer.

Evert, M., Kaufmann.
 Feistel, Th., Heuerbaas.
 Faisack, F. W., Kaufmann.
 Fischer, F. W., Kaufmann.
 Fricke, W., Kaufmann.
 Gaedt, P. J., Gerbermeister.
 Gerdes, L., Reifermeister.
 Gramp, P., Kaufmann.
 Haensch, C., Kaufmann.
 Hagen, L. F., Kaufmann.
 Hartmann, H., Schiffer.
 Hauer, A., Fischer.
 Heinig, C., Maurermeister.
 Hübner, H., Kaufmann.
 Heydtmann, C., Restaurateur.
 Hansen, F., Segelmacher.
 Johansen, J., Schiffer.
 Josephy, W., Kaufmann.
 Keding, W., Navigations-Schullehrer.
 Koester, A., Schiffer.
 Kossel, A., Bankdirektor.
 Kreplin, Fr., Heuerbaas.
 Lass, Fr. Schiffer.
 Lemmerich jr., H., Gerbermeister.
 Lesenberg, C. Ch., Kaufmann.
 Linsen, Fr., Kaufmann.
 Lorenz, A. F., Kaufmann.

Lehmann, C., Kaufmann.
 Ludewig sen., O., Schiffsbaumeister.
 Maaack, W., Kaufmann.
 Mahn, G., Brauereidirektor.
 Martens, G., Kaufmann.
 Meyer, G., Glasermeister.
 Mie, W., Kaufmann.
 Meincke, W., Kaufmann.
 Molchin, H., Kaufmann.
 Mau, Gottl., Kaufmann.
 Malchow, A., Hofschneidermeister.
 Malling, A., Gelbgiesser.
 Müller, C. H., Rechtsanwalt.
 Müller, C., Rechtsanwalt.
 Müller, G., Steinsetzermeister.
 Oberhauer, E., Kaufmann.
 Peters, R., Hofklempnermeister.
 Raddatz, P., Kaufmann.
 Regenstein, C. F., Kaufmann.
 Ritter, A., Pensionär.
 Ruess, J., Rentier.
 Saniter, F., Ziegeleibesitzer.
 Saniter, H., Landesrevisor.
 Saniter & Bühring, Kaufmann.
 Sass, P., Mühlenbesitzer.
 Scherlau, G., Kaufmann.
 Schall, J., Kaufmann.

Scheel, W., Kommerzienrath.
 Schomann jr., J. F., Kaufmann.
 Schultz, J. C., Hofschlermeister.
 Spierling, A., Fabrikbesitzer.
 Stiller, G., Kaufmann.
 Schroeder, R., Fabrikant.
 Siegfried, L., Rechtsanwalt.
 Schnaekkel, Chr., Fuhrherr.
 Tischbein, A., Ingenieur.
 Vick, Aug., Kaufmann.
 Voss, C., Gastwirth.
 Weber, J. H., Konsul.
 Weckmann, C., Landesgerichtsath.
 Wegner, C., Schiffer.
 Wiggers, Dr. J., Professor.
 Wiggers, M., Rechtsanwalt.
 Wiggers, O., Kaufmann.
 Wilde, F., Schiffer.
 Winter, E. C., Kommerzienrath.
 Witte, Dr. Fr., Kaufmann.
 Wittling, Chr., Bauunternehmer.
 Weber, H., Ingenieur.
 Westphal, J. H., Hofschmied.
 Wendt, F., Kupferschmied.
 Zander, W., Kaufmann.

IV. Auswärtige Mitglieder.

Ahron, Gebr., Kaufmann, Bützow.
 Bartz, Arthur, Direktor, Berlin.
 v. Blücher, Ministerialrath, Schwerin.
 Herbst, Gerbermeister, Bützow.
 Klackmann, M., Rittergutsbesitzer
 auf Langensee bei Bützow.

Moennich, H., Gutsbesitzer, auf
 Langensee bei Bützow.
 Nizze, Bürgermeister, Ribnitz.
 Nizze, Gutsbesitzer, auf Blankenberg.
 Pogge, Gutsbesitzer, auf Roggow.
 Pogge, Gutsbesitzer, auf Blankenhof.

Reinholdt, H., Kaufmann, Bützow.
 Saniter, Gutsbesitzer, Wahrsdorf.
 v. Schlieffen, Graf, Landrath, auf
 Schlieffenberg.
 Venzmer, F., Bürgermstr., Schwaan.
 Westphal, Schiffer, Warnemünde.



Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000315032

1893

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000315033

1894

Biblioteka PK

J.X.37

/ 1892/1894

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000301080

1892