

## D. Angelegenheiten der Unfallversicherung der Regiebauarbeiter der Provinzialverwaltung im Geschäftsjahre 1901.

Die Zahl der gegen Unfälle zu versichernden Regiebauarbeiter betrug im Berichtsjahre 1860; hiervon waren 1227 als Vollarbeiter und 633 nur vorübergehend als Hilfsarbeiter beschäftigt.

Im Ganzen gelangten 17 Unfälle zur Anmeldung, von denen 2 zur Festsetzung und Zahlung der gesetzlichen Renten führten, in einem Falle wurde eine Entschädigungspflicht abgelehnt. Gegen die Ablehnung des Entschädigungsanspruches ist Seitens des Verletzten die Berufung eingelegt, vom Schiedsgericht jedoch rechtskräftig zurückgewiesen worden. Die übrigen 14 Fälle fanden dadurch ihre Erledigung, daß nach Ablauf der ersten 13 Wochen vom Eintritt des Unfalles ab wieder vollständige Erwerbsfähigkeit eintrat.

Aus dem Vorjahre sind 21 Rentenempfänger in das Jahr 1901 übernommen worden. Zwei seit 1900 noch schwebende Sachen fanden dadurch ihre Erledigung, daß die Berufungen der Verletzten durch das Schiedsgericht rechtskräftig zurückgewiesen wurden.

Die Kosten der Versicherung haben im Berichtsjahre im Ganzen betragen 6090 M. 22 Pf. gegen 3516 M. 20 Pf. im Vorjahre.

Von dem angegebenen Betrage entfallen auf:

a) gezahlte Entschädigungen:	
1. Kosten des Heilverfahrens . . . . .	101 M. 16 Pf.
2. Renten an Verletzte . . . . .	5190 „ 93 „
3. „ „ Wittwen Getödteter . . . . .	479 „ 40 „
4. „ „ Kinder Getödteter . . . . .	112 „ 80 „
b) Kosten der Unfalluntersuchungen . . . . .	86 „ 30 „
c) Schiedsgerichtskosten . . . . .	119 „ 63 „
	zusammen 6090 M. 22 Pf.

Diese außergewöhnliche Mehrausgabe gegen das Vorjahr ist dadurch herbeigeführt worden, daß an die im vorjährigen Berichte erwähnten beiden Steinbrucharbeiter nach der Entscheidung des Reichs-Versicherungsamtes für die Zeit von 1897 an sehr erhebliche Renten nachzuzahlen waren. Außerdem war die Mehrausgabe noch bedingt durch die im Berichtsjahre neu hinzugekommenen Unfälle, die durch einen Wegfall von Renteneempfängern nicht ausgeglichen wurde.

## E. Angelegenheiten der Förderung von dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnen.

Der Eisenbahnfonds hatte

### Einnahmen:

a) Bestand aus dem Vorjahre (vergleiche Seite 247 des vorjährigen Berichts) . . . . .	76 651 M. 43 Pf.
b) Rechnungsberichtigungen . . . . .	17 „ 30 „
c) Etatsmäßiger Zuschuß . . . . .	50 000 „ — „
	zusammen 126 668 M. 73 Pf.

Einnahmen 126 668 M. 73 Pf.

**Ausgaben:**

Zinszuschuß an die Landesbank für ausgegebene Darlehen zur Anlage von Kleinbahnen in Gemäßheit der Beschlüsse des Provinziallandtags . . . . .	82 159 „ 49 „
mithin Bestand	<u>44 509 M. 24 Pf.</u>

Die Gemeinde Wissen a. d. Sieg hat auf das ihr durch Beschluß des Provinzialausschusses vom 25./26. Januar 1898 aus dem 18 Millionenfonds gewährte Darlehen von 30 000 M. verzichtet, weil keine Aussicht auf Verwirklichung der Bahn bestehe. Dieser Betrag ist daher dem vorerwähnten Fonds wieder zugeflossen.

Aus dem Reste des Fonds und den inzwischen eingegangenen Tilgungsbeträgen sind in Gemäßheit des Beschlusses des 42. Rheinischen Provinziallandtages vom 12. Februar 1901 (vergleiche Seite 34 des vorjährigen Berichts) im Berichtsjahre folgende Darlehen bewilligt worden:

a) dem Kreise Geldern für die Kleinbahn Kempen=Straelen=Revelaer . . . . .	300 000 M.
b) dem Kreise Geilenkirchen für seine Kreisbahn . . . . .	350 000 „
zusammen	<u>650 000 M.</u>

Aus Mitteln der Landesbank wurden im Berichtsjahre folgende Darlehen gewährt:

1. dem Kreise Geldern für die Kleinbahn Kempen=Straelen=Revelaer . . . . .	303 400 M.
2. der Stadt Bitburg für die Kleinbahn Erdorf=Bitburg . . . . .	850 000 „
3. der Moselbahn=Aktiengesellschaft für die Kleinbahn Trier=Bullay . . . . .	7 000 000 „
zusammen	<u>8 153 400 M.</u>

Das der Stadtgemeinde Köln durch Beschluß des Provinzialausschusses vom 20./21. März 1900 bewilligte Kleinbahndarlehen von 1 Million Mark ist, nachdem diese auf das Darlehen zu Gunsten der Aktiengesellschaft der Köln-Bonner Kreisbahnen verzichtet hat, an die genannte Gesellschaft übertragen worden.

Der Gesellschaftsvertrag über das Bahnunternehmen Merzig-Büschfeld zwischen dem Staate, der Provinz und dem Kreise Merzig als Theilhabern einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung ist am 27. September 1901 gethätigt worden. Die Beteiligungssumme der Provinz in Höhe eines Drittels des auf 1 785 000 M. veranschlagten Stammkapitals ist in der Sitzung des Provinzialausschusses vom 6. August 1901 auf 595 000 M. festgestellt worden. Nachdem aber das Stammkapital nachträglich auf 1 777 500 M. ermäßigt worden war, wurde bei dem Vertragsabschlusse die Beteiligungssumme der Provinz endgültig auf 592 500 M. festgesetzt. Die Genehmigung zum Bau und Betriebe der Bahn wurde durch den Regierungs-Präsidenten zu Trier am 21. Dezember 1901 erteilt und am 14. Januar 1902 das Unternehmen in das Handelsregister eingetragen.

Die Bauarbeiten wurden alsbald an die „Aktiengesellschaft für Bahnen und Tiefbauten, Phil. Balcke“ zu Berlin auf Grund eines engeren Wettbewerbs vertraglich übertragen und der Bau der Bahn am 26. Februar 1902 in Angriff genommen. Inzwischen ist auch die Lieferung der Wagen an die Waggonfabrik Uerdingen vergeben, während wegen der Maschinenvergebung die Verhandlungen noch schweben.

Die Zustimmung zur Benutzung von Provinzialstraßen zur Herstellung und zum Betriebe von Bahnen wurde erteilt:

- a) der Gemeinde Wickrath für die Kleinbahnen Rheydt=Wickrath=Odenkirchen und Wickrath=Sanlo;

- b) dem Kreise Kempen für die Kleinbahn von Grefeld über St. Tönis, Vorst, Süchteln, Lobberich, Breyell mit Abzweigung von Süchteln über Bierfen, Dülken bis zur Einmündung in die Strecke Süchteln-Lobberich unter der Voraussetzung, daß auf der Straße Grefeld-Süchteln von Station 2,110 bis 5,78 auf dem Gleise der Kreis Kempen'er Kleinbahn auch der Betrieb der Grefeld'er Straßenbahngesellschaft — Strecke Grefeld-St. Tönis — zugelassen und darüber zwischen den Bahnunternehmern eine Einigung erzielt werde. Inzwischen ist der Plan der Kreisbahn seitens des Kreises aufgegeben worden. Die Verhandlungen werden mit der Grefeld'er Gesellschaft für die Linie nach St. Tönis allein fortgesetzt;
- c) der Moselbahn-Aktiengesellschaft zu Cöln für die Theilstrecke Niederemmel-Berncastel der Moselthalbahn.

Auf Antrag der Gemeinden Langenberg, Hattingen, Steele, Niederbonsfeld, Ueberruhr, Kupferdreh und Byfang wurde die Uebertragung der früher ertheilten Zustimmung zur Benutzung von Provinzialstraßen durch die Kleinbahn Langenberg-Steele-Nierenhof-Hattingen an die Continentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen zu Nürnberg und die Weiterübertragung an die Aktiengesellschaft Bergische Kleinbahnen zu Elberfeld genehmigt.

Die Einführung des öffentlichen Güterverkehrs wurde gestattet:

1. der Continentalen Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft zu Berlin für die Kleinbahn Neumühl-Dinslaken;
2. der Aktiengesellschaft Bergische Kleinbahnen zu Elberfeld für die Kleinbahn Düsseldorf-Benrath-Bohwinkel und Hilden-Ohligs.

Ein Antrag der Stadt Neuß auf Zustimmung zur Benutzung der Provinzialstraße Düsseldorf-Neuß-Köln durch die Ring- und Hafenbahn gemeinschaftlich mit der Kleinbahn Oberkassel-Neuß wurde abgelehnt. Die Stadt beantragte in Folge dessen bei dem Provinzialrath die Ergänzung der Zustimmung der Provinz. Der Provinzialausschuß beschloß daraufhin die in Frage kommende, im Gemeindebanne Heerdt belegene Straßenstrecke an die Stadt Neuß zur Verwaltung und Unterhaltung zu übertragen. Die Verhandlungen hierüber schweben noch.

Die Entscheidung des Ministers der öffentlichen Arbeiten über die Beschwerde des Landkreises Aachen wegen der vom Provinzialrath verweigerten Zustimmung zur Benutzung des Planums der Aachen-Sittard'er Straße durch die Kleinbahnstrecke Richterich-Lucht (vergleiche Seite 249 des vorjährigen Berichtes) ist einstweilen ausgesetzt, weil eine anderweite Lösung der Frage in Aussicht genommen worden ist.

Auf nachstehenden Kleinbahnen wurde im Rechnungsjahre 1901 der Betrieb eröffnet:

1. Aachen-Linzshäuschen;
2. Aachen-Kohlscheid;
3. Strecke Baldschente-Osterweg der Aachen'er Kleinbahnen;
4. Heddesdorf-Oberbieber;
5. Ehrenbreitstein-Arenberg;
6. Ehrenbreitstein-Ballendar;
7. Strecke Berzdorf-Rheinwerft der Cöln-Bonn'er Kreisbahn;
8. Haus Meer-Uedingen;
9. Straelen-Revelaer;
10. Kaldenkirchen-Bracht-Brüggen;
11. Oberkassel-Neuß;
12. St. Johann-Friedrichsthal.

In dem Buche ist die Geschichte der Stadt Düsseldorf von 1794 bis 1815 dargestellt. Die Geschichte ist in drei Theile getheilt. Der erste Theil enthält die Geschichte der Stadt von 1794 bis 1809, der zweite Theil die Geschichte von 1809 bis 1815, und der dritte Theil die Geschichte der Stadt von 1815 bis zur Gegenwart. Die Geschichte ist in drei Theile getheilt. Der erste Theil enthält die Geschichte der Stadt von 1794 bis 1809, der zweite Theil die Geschichte von 1809 bis 1815, und der dritte Theil die Geschichte der Stadt von 1815 bis zur Gegenwart.

Die Geschichte der Stadt Düsseldorf ist in drei Theile getheilt. Der erste Theil enthält die Geschichte der Stadt von 1794 bis 1809, der zweite Theil die Geschichte von 1809 bis 1815, und der dritte Theil die Geschichte der Stadt von 1815 bis zur Gegenwart. Die Geschichte ist in drei Theile getheilt. Der erste Theil enthält die Geschichte der Stadt von 1794 bis 1809, der zweite Theil die Geschichte von 1809 bis 1815, und der dritte Theil die Geschichte der Stadt von 1815 bis zur Gegenwart.

Die Geschichte der Stadt Düsseldorf ist in drei Theile getheilt. Der erste Theil enthält die Geschichte der Stadt von 1794 bis 1809, der zweite Theil die Geschichte von 1809 bis 1815, und der dritte Theil die Geschichte der Stadt von 1815 bis zur Gegenwart. Die Geschichte ist in drei Theile getheilt. Der erste Theil enthält die Geschichte der Stadt von 1794 bis 1809, der zweite Theil die Geschichte von 1809 bis 1815, und der dritte Theil die Geschichte der Stadt von 1815 bis zur Gegenwart.

1. Geschichte der Stadt Düsseldorf von 1794 bis 1809
2. Geschichte der Stadt Düsseldorf von 1809 bis 1815
3. Geschichte der Stadt Düsseldorf von 1815 bis zur Gegenwart
4. Geschichte der Stadt Düsseldorf von 1794 bis 1809
5. Geschichte der Stadt Düsseldorf von 1809 bis 1815
6. Geschichte der Stadt Düsseldorf von 1815 bis zur Gegenwart
7. Geschichte der Stadt Düsseldorf von 1794 bis 1809
8. Geschichte der Stadt Düsseldorf von 1809 bis 1815
9. Geschichte der Stadt Düsseldorf von 1815 bis zur Gegenwart
10. Geschichte der Stadt Düsseldorf von 1794 bis 1809
11. Geschichte der Stadt Düsseldorf von 1809 bis 1815
12. Geschichte der Stadt Düsseldorf von 1815 bis zur Gegenwart



