

Amstbl

Amtsblatt

der

Königlichen Regierung zu Düsseldorf.

Stück 4. Düsseldorf, Samstag den 25. Januar 1908.

Inhalt: Errichtung einer Abfertigungsstelle der Deutschen Feldarbeiterzentrale in Essen-Ruhr 25, Verwaltung der Kreis-
schulinspektorstelle zu Cleve 25, Zwangssinnung 25, 26, Tarif für die Fähranstalt zu Drsoy 25, Hauskollekte 26, 29, Achtuhr-
ladenschluß in Mülheim-Ruhr 26, Sonntagsarbeit im Bäcker- und Konditorgewerbe der Stadt Essen 26, Verteilungsplan der
Hengste des Königl. Rhein. Landestüts in Wicrath 27, Namensänderung 29, Abseitung des Staues am Offenbacher Wehr 29,
Ergänzung der Verzeichnisse der Mittelwerte zum Wechselstempelsteuergesetz 29, Enteignungen 29, 32, Teilung der Steinkohlenfelder
Hoffenray 33, Personalien 33, Anweisung zur Ablösung von Wegebauverpflichtungen der Staatsbauverwaltung (Sonderbeilage) 35.

Verordnungen u. Bekanntmachungen der Provinzial-Behörden.

78. Bekanntlich müssen vom 1. Februar d. J. ab die aus Rußland, Osterreich-Ungarn und deren östlichen Hinterländern kommenden Arbeiter bei Vermeidung der Ausweisung mit Zulandsausweispapieren versehen sein, die in bestimmten an der Ostgrenze belegenen Grenzämtern der deutschen Feldarbeiterzentrale ausgestellt werden.

Für die Provinzen Rheinland, Westfalen und Hessen-Nassau ist nunmehr noch eine besondere Abfertigungsstelle der deutschen Feldarbeiterzentrale und zwar in Essen a. R. errichtet, an der bis auf weiteres sowohl die am 1. Februar in den genannten Provinzen bereits anwesenden, als auch die später zuziehenden Arbeiter, welche nicht im Besitze eines Zulandsausweises der östlichen Grenzämter sind, nachträglich legitimiert werden können. Arbeiter aus Rußland, Osterreich-Ungarn und deren östlichen Hinterländern, die in den Provinzen Rheinland, Westfalen oder Hessen-Nassau Arbeit haben oder nehmen wollen, werden also zwecks Vermeidung der Ausweisung gut tun, sich, sofern sie kein Zulandsausweispapier der östlichen Grenzämter haben, ein solches von der Abfertigungsstelle zu Essen ausfertigen zu lassen.

Düsseldorf, den 20. Januar 1908. I C 284.
Der Regierungs-Präsident.

79. Der Herr Unterrichtsminister hat die kommissarische Verwaltung der Kreis-
schulinspektorstelle zu Cleve vom 1. März d. J. ab dem Oberlehrer am Realgymnasium in Aachen Dr. Kuppers übertragen.

Düsseldorf, den 15. Januar 1908. II A. 224.
Königliche Regierung, Abteilung für Kirchen- und Schulwesen.

80. Zur Ermittlung, ob die Mehrheit der beteiligten Gewerbetreibenden dem Antrage auf Errichtung einer Zwangssinnung für das Schmiede- und Schlosserhandwerk im Bezirke des Kreises Ruhrort und mit dem Sitze in Dinslaken zustimmt, habe ich den Herrn Landrat zu Ruhrort zum Kommissar bestellt.

Düsseldorf, den 15. Januar 1908. I F. 7185.
Der Regierungs-Präsident.

81. Tarif für die Fähranstalt zu Drsoy.

Es wird entrichtet für das Übersetzen nach Maßgabe des Tarifes vom 7. November 1885:

I. Von Personen einschließlich der Traglast:

- a) bei gewöhnlicher Überfahrt für jede Person
 - a) auf Schalden
 - b) in Rachen
- b) für eine besondere unverzügliche Überfahrt mittels Rachens, welche auf Verlangen geschehen muß, von den überzusetzenden Personen zusammen wenigstens

Fährgeld.
Pfennig.

5
10

30

II. Von Tieren:

- a) für ein Pferd oder Maultier
- b) für ein Stück Rindvieh oder einen Esel
- c) für ein Fohlen, Kalb, Schaf, Schwein, einen Hund, eine Ziege oder anderes Stück kleines Vieh
- d) für Federvieh, welches getrieben wird, bis zu 10 Stück und für jede weiteren 10 Stück

30
15

6

6

III. Von Fuhrwerken, neben der Abgabe für die dazu gehörenden Personen nach Ia und für das Gespann nach II:

- a) für ein beladenes Lastfuhrwerk oder als Lastfuhrwerk benutztes Personenuhrwerk
- b) für ein unbeladenes Lastfuhrwerk, sowie für einen leeren oder zum Transporte von Personen benutzten Personenwagen
- c) für einen Kinderwagen, einräderigen Handkarren, Handschlitten, auch beladen; für ein Fahrrad, sowie für die unbeladenen Fuhrwerke der folgenden Abteilung
- d) für einen Handkarren oder Handwagen anderer Art oder für einen Eselkarren, beladen

60

30

6

12

IV. Von unbeladenen, durch Personen, Tiere oder Fuhrwerke zur Fährstelle gebrachten Gegenständen wird die Abgabe erhoben, welche die Personen, Tiere oder das Fuhrwerk treffen würden.

Zusätzliche Bestimmungen.

Die oben aufgeführten Sätze sind bei jedem Wasserstande, sowie bei vorhandener Eisbahn, für deren gehörigen Zustand von der Hebestelle zu sorgen ist, zu entrichten.

Befreiungen.

Von der Entrichtung des Fährgeldes sind befreit:

1. Der König, die Mitglieder des königlichen und des Fürstlich Hohenzollernschen Hauses; Fuhrwerke, Güter und Tiere, welche zu den Hofhaltungen des königlichen Hauses oder des Fürstlichen Gesamthauses Hohenzollern oder zu den königlichen Besitzungen gehören, nebst denjenigen Personen, welche diese Fuhrwerke oder Tiere führen oder diese Güter begleiten;
 2. Kommandierte Angehörige des stehenden Heeres und der Marine, Melde- und Gestellungspflichtige, Fuhrwerke, Güter und Tiere, welche dem Heere oder den Truppen auf dem Marsche angehören, Kriegs-Vorspann und Kriegs-Lieferungsführen, Pferde, welche auf Grund des Kriegsleistungs-Gesetzes vom 13. Juni 1873 zu oder von den Vormusterungs-, Musterungs- oder Aushebungsplätzen gebracht werden, sowie den Führer;
 3. Gendarmerie-Offiziere, sowie öffentliche Beamte und deren Fuhrwerke und Tiere bei Dienstreisen oder sonstiger dienstlicher Veranlassung, wenn sie sich gehörig ausweisen oder Uniform tragen;
 4. Transporte, die für unmittelbare Rechnung des Staats oder des Reichs geschehen;
 5. die ordentlichen Posten nebst deren Beiwagen, die von Postbeförderungen ledig zurückkommenden Postfuhrwerke und Postpferde, die Briefträger und Postboten, desgleichen Personenuhrwerke, welche durch Privatunternehmer eingerichtet und als Ersatz für ordentliche Posten ausschließlich zur Beförderung von Reisenden und deren Effekten und von Postsendungen benutzt werden;
 6. Hilfsfuhren bei Feuersbrünsten und ähnlichen Notständen auf dem Hin- und Rückwege nebst dem zugehörigen Personal.
- Coblenz, den 30. Dezember 1907. St. B. f. g. 10198.
Der Chef der Rheinstrombauberwaltung
Oberpräsident der Rheinprovinz.
J. A.: M o m m.

82. Der Herr Ober-Präsident in Coblenz hat durch Erlaß vom 9. November 1906 Nr. 26781 dem Vorstand des 2. Rheinischen Diakonissen-Mutterhauses die Erlaubnis erteilt, zum Besten seiner Zwecke in den Jahren 1907, 1908 und 1909 bei den evangelischen Bewohnern der Rheinprovinz je eine einmalige Hauskollekte abhalten zu lassen.

Mit der Einsammlung der Kollekte im Jahre 1908 sind folgende Personen beauftragt worden: Pastor Goebel, Diakon Koeth, Diakon Lunkenheimer sämtlich aus Kreuznach, August Abt aus Sien, Diakon Lepple aus Kreuznach.
Düsseldorf, den 15. Januar 1908. I. Ca. 179.

Der Regierungs-Präsident.

83. Nachdem bei der Abstimmung sich die Mehrheit der beteiligten Gewerbetreibenden für die Einführung des Beitrittszwanges erklärt hat, ordne ich hiermit an, daß zum 1. April 1908 eine Zwangsinnung für das Friseur- und Barbiergewerbe in dem Bezirke der Bürgermeisterei Sterkrade mit dem Sitze in Sterkrade und dem Namen „Barbier- und Friseur-Zwangsinnung der Bürgermeisterei Sterkrade“ errichtet wird.

Von dem genannten Zeitpunkte ab gehören alle Gewerbetreibenden, welche das Barbier- und Friseurgewerbe in dem genannten Bezirke betreiben, dieser Innung an.
Düsseldorf, den 17. Januar 1908. I. F. 6536.

Der Regierungs-Präsident.

84. Von Ladeninhabern der offenen Verkaufsstellen nachstehender Geschäftszweige in Mülheim a. Ruhr ist der Antrag gestellt worden, den Aukturladenschluß einzuführen an allen Wochentagen mit Ausnahme der Samstage und der gemäß § 139 e Abs. 2 Ziff. 2 R. G. D. freigegebenen Tage: 1. Lebensmittelgeschäfte, 2. Bekleidungsbranche, 3. Bäckereien, Konditoreien, Konfitüren, 4. Metzgereien, 5. Möbel-, Polsterwaren, Sattlerei, Dekorationsbranche, 6. Friseure, Barbier, Perrückenmacher, 7. Eisenwarenhandlungen, Installationsbranche und Geschäfte für Haushaltgegenstände, 8. Schuh- und Lederwaren-Branche, Lederhandlungen, 9. Juwelier-, Goldarbeiter- und Uhrmacherbranche, 10. Buchhandlungen, Schreib- und Papierwaren-Branche, 11. Drogen-, Bandagen-, Farben-, Lack- und Tapetengeschäfte, Färbereien und Waschanstalten, 12. Kürschner-, Hutmacher-, Schirm- und Stockgeschäfte, 13. Blumenhandlungen, 14. Tabak- und Zigarrenhandlungen, 15. Korb- und Seilerwarenhandlungen, 16. Spielwaren.

Zur Feststellung der nach § 139 f G. D. erforderlichen Zahl von zwei Dritteln der beteiligten Geschäftsinhaber habe ich in Gemäßheit des § 1 der Bekanntmachung vom 25. Januar 1902, betr. das Verfahren bei Anträgen auf Verlängerung der Ladenschlußzeit (R. G. Bl. S. 38), den Herrn Oberbürgermeister zu Mülheim-Ruhr zum Kommissar bestellt.

Düsseldorf, den 18. Januar 1908. I. F. 117.

Der Regierungs-Präsident.

85. Auf Grund des § 105 e R.-G.-D. bestimme ich:
1. Vom 1. April 1908 ab tritt für den Stadtkreis Essen an Stelle der Bestimmung unter III 1 der Bekanntmachung vom 18. März 1895 (R. Bl. S. 127), betr. Ausnahmen vom Verbot der Sonntagsarbeit im Bäder- und Konditorgewerbe, folgende Vorschrift: Die Beschäftigung von Arbeitern in Bäckereien und Konditoreien ist an allen Sonn- und Festtagen mit Ausnahme des ersten Weihnachts-, Oster- und Pfingstfeiertages, während 8 Stunden gestattet.

2. Die Beschäftigung von Arbeitern mit den in der Bekanntmachung vom 18. März 1895 unter III 2 a für Bäckereien und unter III 2 b für Konditoreien erwähnten Arbeiten ist auch am ersten Weihnachts-, Oster- und Pfingstfeiertag gestattet.

Düsseldorf, den 18. Januar 1908. I. F. 142.

Der Regierungs-Präsident.

86. Den nachstehenden Verteilungsplan der Ferkel des Königlich Rheinischen Landgestüts in Widrath für die Deckzeit 1. Februar bis 30. Juni 1908 bringe ich hiermit zur Kenntnis.
Düsseldorf, den 18. Januar 1908.

I. E. 127.

Der Regierungs-Präsident.

Nr.	Station.	Preis	Der Beschäler			Abstammung	Deck- geldsatz M.
			Name	Farbe	Vaterland u. Ge- burtsjahr		
Regierungsbezirk Düsseldorf. **)							
1	Widrath	Gredenbroich	Quadt	F.	B. 1903	v. Blondin de Balbrinne a. d. Mariette de Merbes 28847	15,75
			Quigow	br.	B. 1902	v. Brin d'or 7902 a. d. Amiante 17543	15,75
			Rembrandt*)	F.	B. 1904	v. Honoré 19232 a. d. Blondine de Bogarden 46982	20,75
			Veiermann	br.	B. 1899	v. Louis de Faimés 10818 a. d. Lisa de Faimés 33195	12,75
2	Widrath	"	Regulus	br.	R. 1904	v. Bandale 66 a. d. Normale II 255	15,75
			Polluz	F.	B. 1900	v. Le Dernier 3556 a. d. Leda de Tout-y-Fant 26873	15,75
3	Unterrath	Düsseldorf	Nonius	F.	R. 1901	v. Prince de Condé a. e. rhein. Stute	15,75
			Quäker	br.	B. 1903	v. Jacobin 20572 a. d. Louise G. 36515	15,75
4	Trodenpütz	Neuß	Quadrat *)	F.	B. 1902	v. Roucha 11422 a. d. Doré 39251	20,75
			Condor II	Rsch.	R. 1898	v. Prince de Condé a. d. Durchlaucht 567	15,75
			Pathos	F.	B. 1903	v. Mont d'or 6120 a. d. Poupe de Terpont 33119	15,75
5	Buzheim	"	Orkus	F.	B. 1901	v. Anservenl 12800 a. d. Marmotte Saurbeur 39543	20,75
			Qualm	F.	B. 1901	v. Bristol I. 9406 a. d. Ros 4560	15,75
			Quästor	F.	R. 1901	v. Prince de Condé a. d. Famosa 639	15,75
			Rebus *)	F.	R. 1905	v. Nimbus 122 a. d. Nemejis 2214	20,75
6	Dellrath	"	Leo	R.	B. 1898	v. Monton de Kocleng 9400 a. d. Cocotte du Geer 11291	15,75
			Kalla	Rsch.	R. 1899	v. Olympien a. d. Georgiane 835	12,75
7	Dypum	Crefeld	Regent	F.	B. 1900	v. Louis 9614 a. d. Mina 24435	15,75
			Optimus	F.	B. 1902	v. Le Denier 13536 a. d. Léa de la Louvière 36613	15,75
8	Bedershöfe	"	Pape	F.	B. 1901	v. Rede d'or 7406 a. d. Marianne de Ronquères 28859	15,75
			Quang	F.	R. 1903	v. Ideal a. d. Mailehn 2044	20,75
			Olympien	F.	B. 1892	v. Jupiter 7126 a. d. Sèche 6281	15,75
			Quad	F.	R. 1904	v. Prince de Condé a. d. Gretchen 776	20,75
9	Dinslaken	Ruhrodt	Löwe	Df.	B. 1897	v. Laboureur 9364 a. d. Mazette Sabiau 29143	15,75
			Ritter *)	F.	R. 1905	v. Gallus a. d. Fräulein 647	20,75
			Donner	dbr.	D. 1890	v. Anskar a. e. Agamemnonstute	12,75
10	Meisenburg	Essen	Quadrant	br.	B. 1904	v. Louis Brun 10162 a. d. Pauline D'Hulencourt 11167	15,75
			Quadsalber	F.	R. 1904	v. Carlomann 77 od. Compagnon 128 a. d. Dejanira 422	15,75
			Meffe	br.	R. 1901	v. Herold 63 a. d. Magi 2026	15,75

*) Decken nur eingetragene Stammbuchstuten.

**) Für die Stuten aus Holland wird doppeltes Deckgeld erhoben.

Nr.	Station.	Kreis	Der Besizer			Abstammung	Deck- geldsatz M.
			Name	Farbe	Vaterland u. Ge- burtsjahr		
10	Meisenburg	Essen	Ring	F.	B. 1899	v. Mouton v. Bric-Broc 7624 a. e. Jupiterstute	15,75
11	Alteneffen	"	Magister	br.	B. 1898	v. Sady-Goyd 3524 a. d. Lize Neber 13199	12,75
12	Suttrop	"	Harry	F.	B. 1896	v. Olympien	12,75
			Homer	F.	R. 1897	v. Prince de Condé a. d. Chronik 377	15,75
			Raufbold	br.	B. 1904	v. Modeste 23570 a. d. Fanny de Villois 9411	20,75
13	Empel	Rees	Gustav	br.	B. 1896	v. Jupiter II 6586	15,75
			Waldemar	br.	D. 1901	v. Barin 1165 a. d. Denia 8434	12,75
			Begel	F.	B. 1903	v. Morgan 23528 a. d. Blonde de Bolle 37851	15,75
14	Blumenkamp	"	Riwi	F.	B. 1899	v. Gersaut II. 2538 a. d. Fanny van Perimbeck 14827	15,75
			Ranzler	F.	B. 1898	v. Orangiste 3694 a. e. belg. Stute	12,75
			Zwan	F.	R. 1898	v. Louis 45 a. d. Grace 779	12,75
15	Birten	Mörs	Condor I	F.	B. 1892	v. Westmann	12,75
			Gottthard	br.	B. 1895	v. Sady-Goyd 3524 a. d. Bagasse 1587	15,75
			Phosphor	F.	B. 1901	v. Beau-Lys 11494 a. d. Bisse de Trop 18099	20,75
16	Repelen	"	Arivist	br.	D. 1895	v. Ardo a. e. Emigrantstute	12,75
			Rufus	F.	B. 1904	v. Rebe de Rouvroij 22930 a. d. Marianne Espenne 47379	15,75
			Quasselpeter	F.	B. 1903	v. Foréal 24912 a. d. Bertinne de Questenne 45265	15,75
17	Kumeln	"	Obin	F.	R. 1902	v. Ideal a. d. Julie 1158	15,75
			Rustic *)	Df.	B. 1903	v. Mouchon 1890 a. d. Clémentine de Quevaucamps 45577	20,75
			Nordstern	F.	R. 1901	v. Gastfreund a. d. Eisbahn 560	15,75
18	Niep	"	Zaal	F.	B. 1898		15,75
			Rinaldo *)	F.	R. 1905	v. Ideal a. d. Harpune 967	20,75
			Vesling	F.	B. 1898	v. Sauvage 6702 a. d. Duchesse 6661	15,75
19	Geft	"	Ban	F.	B. 1902	v. Jann 9824 a. d. Coquette de Senefte 17077	12,75
			Bud	F.	R. 1903	v. Koloß 96 a. d. Harbisse 1083	12,75
20	Dyladen	Solingen	Herodot	br.	B. 1896		12,75
			Narr	F.	B. 1900	v. Bahard 10248 a. d. Rosette de Goyer 29817	12,75
21	Speldorf	Mülheim/Ruhr	Charmant	F.	B. 1896	v. Gersaut II. 2538 a. d. Jeanette 10267	12,75
22	Süchteln	Kempen	Oskar	br.	R. 1902	v. Cajus	12,75
			Rhein *)	F.	R. 1905	v. Nympus 122 a. d. Mabelle 2079	20,75
			Mars	br.	B. 1899	v. Chassart 9916 a. d. La Brune 34231	15,75
23	Kellen	Cleve	Kranich	Nsch.	B. 1899	v. Gersaut II. 2538 a. e. belg. Stute	15,75
			Königstein	F.	B. 1899	v. Brin d'or 7902 a. e. belg. Stute	12,75
			Planet	F.	R. 1903	v. Privathengst a. d. Obstloß 2912	12,75
24	Mehr	"	Lehrmeister	F.	B. 1897	v. Sauvage 6702 a. d. Baronne 12699	15,75
			Habenichts	F.	B. 1897	v. Olympien	12,75
			Robert	br.	R. 1905	v. Carlomann 77 a. d. Kathrina 1383	15,75
25	Groschenbroich	M.-Glabbach	Quarf	br.	B. 1903	v. Coquelicot 6958 a. d. Thémis 41621	12,75
			Pedro	F.	R. 1903	v. Olympien a. d. Gondel 891	12,75
			Quirinal	F.	R. 1903	v. Prince de Condé a. e. belg. Stute	15,75

*) Decken nur eingetragene Stammbuchstuten.

**) Für die Stuten aus Holland wird doppeltes Deckgeld erhoben.

Nr.	Station	Kreis	Der Beschäler			Abstammung	Deck- geldsatz M.
			Name	Farbe	Vaterland u. Ge- burtsjahr		
25	Corschenbroich	M.-Gladbach	Quis	F.	B. 1903	v. Fred 16474 a. d. Mouche 2399	15,75
26	Kervendonk	Geldern	Semper	F.	B. 1905	v. Laboureur 9364 a. d. Valence 18689	20,75
			Gottlieb	F.	B. 1893		12,75
			Quintaner	br.	R. 1904	v. Koloß 96 a. d. Karotte 1365	12,75
			Po	F.	R. 1903	v. Koloß 96 a. d. Silie II. 1746	15,75
27	Rahm	"	Romeo	R.	B. 1905	v. Joubert de la Bruyère 23416 a. d. Julie de Pouly 50157	15,75
			Zad	hbr.	B. 1898	v. Gersaut II. 2538 a. d. Lisa Brune 13713	12,75
28	Ayrath	Mettmann	Preller	F.	R. 1903	v. Junfer a. e. Condépute	12,75
			Ottolar	F.	B. 1902	v. Rasse d'or 16216 a. d. La Sociale 42751	12,75
			Neptun	F.	B. 1898	v. Milton 7940 a. d. Ninie 20765	12,75

Anmerkungen: 1. Notwendige Änderungen in der Verteilung der Beschäler behält sich das Gestüt vor.
2. Für die Benutzung der Landbeschäler sind die in den öffentlichen Aushängen der Deckstation angegebenen Bedingungen maßgebend.
3. In dem Deckgeldsatz ist das offizielle Trinkgeld mit 50 Pfg. und die Schreibgebühr für den Deckschein laut § 8 der Stationsverträge mit 25 Pfg. enthalten.

Erläuterungen: B. = Belgien; R. = Rheinprovinz; G. = Gradiß; D. = Oldenburg; br. = braun; hbr. = hellbraun; dbr. = dunkelbraun; F. = Fuchs; D.F. = Dunkelfuchs; Rsch. = Rotfimmel; R. = Rappe.

87. Auf Grund des Allerhöchsten Erlasses vom 12. Juli 1867 (G. S. S. 1310) wird dem vorliegenden Antrage gemäß: dem Schüler Adolf Robert Ventkamp in Duisburg, geboren am 23. April 1895 zu Köln die Genehmigung erteilt, an Stelle der Vornamen Adolf Robert fortan die Vornamen Adolf Robert Enno zu führen.

Düsseldorf, den 14. Januar 1908. I Ca. 148.

Der Regierungs-Präsident.

88. Der Herr Ober-Präsident in Coblenz hat durch Erlaß vom 14. November v. Js. Nr. 26588 dem Presbyterium der evangelischen Gemeinde Ruhrort die Erlaubnis erteilt, zum Besten des Schifferheims daselbst im Jahre 1908 eine einmalige Hauskollekte bei den evangel. Bewohnern der Rheinprovinz abhalten zu lassen.

Mit der Einsammlung der Kollekte sind folgende Personen beauftragt worden:

Pfarrer Ulrich-Kerwer, der Küster Stord und der Stuhlflchter Horn, sämtlich in Duisburg-Ruhrort.

Düsseldorf, den 11. Januar 1908. I Ca. 145.

Der Regierungs-Präsident.

89. **Bekanntmachung**
für die Rhein- und Main-Schiffahrt.

Unter Bezugnahme auf die von dem Herrn Regierungs-Präsidenten zu Wiesbaden am 19. Dezember lfd. Js. erlassene Bekanntmachung, wonach die Schleusen zu Frank-

furt a. M., Höchst, Dristel, Flörsheim und Kostheim in der Zeit vom 15. Januar bis voraussichtlich 15. April 1908 für die Schiffahrt gesperrt und die Wehre niedergelegt sind, wird den Schiffahrttreibenden hiermit folgendes zur Kenntnis gebracht:

Zur Ermöglichung der Arbeiten für die Herstellung einer Flossschleuse am rechten Mainufer oberhalb des Offenbacher Wehrs wird der Stau der Haltung Offenbacher während des gleichen Zeitraumes etwa um einen Meter abgesenkt werden. Die vom Obermain kommenden oder nach dort gehenden Schiffe werden in der Offenbacher Schleuse die auf der nichtkanalisierten Mainstrecke vorhandene Mindestfahrhöhe vorfinden.

Mainz, den 24. Dezember 1907.

Großh. Wasserbauamt Mainz: Schmitt.

90. Es wird hierdurch bekannt gemacht, daß der Bundesrat in der Sitzung vom 5. Dezember v. Js., § 890 der Protokolle, beschlossen hat, daß in Ziffer 1 der Ausführungsbestimmungen zum Wechselstempelsteuergesetz und in der Anmerkung zu § 3 der Ausführungsbestimmungen zum Reichsstempelgesetz dem Verzeichnisse der Mittelwerte für die daselbst aufgeführten Währungen am Schlusse hinzugefügt werde: 1 mexikanischer Gold-dollar = 2,10 Mark.

Köln, den 11. Januar 1908.

B 515.

Der Provinzialsteuerdirektor: J. B. Deusing.

91. Auf Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln hat der Königliche Regierungs-Präsident hier selbst die Einleitung des Verfahrens zur Feststellung der Entschädigung für folgende, durch den Beschluß des Bezirks-

Ausschusses II. Abteilung hier selbst vom 24. September 1907 als zum Bau der Bahnverlegung Mheydt-Neerfen erforderlich erklärte, innerhalb der Gemeinde Neuwerf belegene Grundflächen angeordnet.

Abt. Nr. des Vermessungs-Registers.	Größe der zu enteignenden Grundfläche		Aus der Kataster-Parzelle		Bezeichnung der Eigentümer	Bohnort
	a	qm	Flur	Nr.		
Verhandlungstag am 28. Januar 1908.						
1	—	23	23	192	Fabrikarbeiter Johann Adam Hoppenkamps	Neuwerf (Dünn)
2	—	62	23	193	"	"
3	—	70	23	188	"	"
4	1	73	23	194	"	"
5	—	39	23	195	Cheleute Ackerer Johann Heinrich Lappessen	"
6	} 4	52	} 23	197	"	"
7				198	"	"
9	2	51	23	408	"	"
10	1	04	23	406	"	"
28	} 1	27	} 35	74	"	"
27				75	"	"
30	—	38	35	108	"	"
11	—	61	23	461/395 zc.	Ackerer Johann Heinrich Lappessen	"
13	—	75	23	459/388 zc.	"	"
14	—	36	23	387	"	"
15	} 1	46	} 23	386	"	"
16				385	"	"
19	—	44	23	382	"	"
20	1	18	23	381	Chefrau des Ackerers Johann Heinrich Lappessen geborene Bahnen	"
8	1	51	23	200	Ackerer Jakob und Hermann Schnaß	"
12	} —	} 52	} 23	460/393 zc.	Ackerer Matthias Heinrichs	"
Verhandlungstag am 29. Januar 1908.						
17	} 1	10	} 23	384	Witwe Peter Hermann Reiners und Kinder	Dünn
18				383	"	"
21	1	05	23	380	Witwe Peter Wilhelm Krins und Tochter Gertrud Krins	Bürrip
24	3	84	23	377	"	"
22	2	28	23	379	Ackerer Johann Matthias Schantes und Johann Peter Schantes	Hoven und Damm
23	2	76	23	378	Witwe Peter Konrad Kamp und deren Sohn	Hoven
25	1	11	23	376	Weber Gottfried Alberg und Witwe Johann Peter Alberg	Dünn
26	—	06	23	414	Gemeinde Neuwerf	"
38	—	11	23	330	"	"
29	1	05	35	104	Weber Christian Hoppenkamps	"
31	—	19	35	367/111	Fabrikarbeiter Johann Peter Röver	"
32	—	20	35	368/112	Anna Maria Katharina Krücken	"
33	—	05	35	118	Cheleute Ackerer Wilhelm Driesen	Hoven
36	—	19	35	145	"	"
34	1	12	35	124	Ackerer und Weber Johann Stiegen und Ehefrau Malzlorn	"
35	—	94	35	140	Tagelöhner Peter Hermann Kamp	"
37	1	68	35	144	Chefrau des Wehgers Theodor Hülsen	"

Nachdem der Königliche Regierungs-Präsident mich zum Kommissar zur Leitung des Verfahrens ernannt hat, habe ich Termin zur Verhandlung mit den Beteiligten unter Vorlegung des endgültig festgestellten Planes, sowie zur Abschätzung anberaumt auf **Dienstag, den 28. und Mittwoch, den 29. Januar 1908**, jedesmal nachmittags 2 $\frac{1}{2}$ Uhr, in der Wirtschaft von Christian Baues in Neuwerf-Hoven.

Alle Beteiligten, soweit sie nicht besonders vorgeladen worden sind, werden hiermit aufgefordert, ihre Rechte im Termine wahrzunehmen, unter der Verwarnung, daß bei ihrem Ausbleiben ohne ihr Zutun die Entschädigung festgestellt und wegen Auszahlung oder Hinterlegung der letzteren verfügt werden wird.

Düsseldorf, den 18. Januar 1908.

A. Nr. 17.

Der Abschätzungs-Kommissar: N o l d a, Regierungsrat.

92. Auf Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln hat der Königliche Regierungs-Präsident die Einleitung des Verfahrens zur Feststellung der Entschädigung für nachstehende, zum Bau der Bahnverlegung Rheydterseifen innerhalb der Gemeinde Neuwerk belegene Grundflächen angeordnet.

Abt. Nr. des Vermessungs-Registers	Größe der zu enteignenden Grundflächen		Aus der Kataster-Parzelle		Bezeichnung der Eigentümer	Bohnort
	Nr.	qm	Flur	Nr.		
4	2	12	25	246	Gemeinde Neuwerk	
28	—	23	25	240	"	
29	1	68	25	229	"	
8	1	16	25	198	Wirt und Ackerer Johann Konrad Schmitter und Miteigentümer	Hoven
9			25	199		
10	—	20	25	200	"	
11	—	16	25	201	Kaufmann Lebrecht Dyppeheimer	M.-Glabbach
14	3	07	25	276/181	Ackerer und Fuhrunternehmer Heinrich Kamp	Neuwerk
15	4	91	25	274/177	Witwe Klemens August Pfeil und Miteigentümer	Hoven
16	5	05	25	273/176	Tagelöhner Heinrich Neikes	Engelbleck
17	11	35	25	173	Ackerer Jakob Schnaß	Uding
18	15	15	25	270/172	Ackerer Johann Matthias Bogt	Hoven
19			25	305/171		
23	2	21	25	154	Maria Theresia Köhles und Miteigentümer	Engelbleck und Benn
24	1	88	25	151	Ehefrau des Landwirts Adam Rothés	Eyll bei Nieukerk
25	2	51	25	263/150	Ehefrau des Stellmachers Joh. Gerh. Braun	Hoven
26			25	262/145		
27	—	70	25	260/143	Eheleute Stellmacher Johann Gerhard Braun	"
32	—	70	24	4	"	"
30	8	81	24	1	Ackerer Johann Heinrich Lappessen	Dünn
31	—	04	24	3	Witwe Klemens August Brachten	Engelbleck
33	3	40	24	5	Eheleute Ackerer Wilhelm Driesen	Hoven

Nachdem der Königliche Regierungs-Präsident mich zum Kommissar zur Leitung des oben bezeichneten Verfahrens ernannt hat, habe ich Termin zur Verhandlung mit den Beteiligten, sowie zur etwaigen Abschätzung anberaumt auf **Donnerstag, den 6. Februar 1908, vormittags 10 Uhr**, in der Wirtschaft von Christian Baues in Neuwerk-Hoven.

Alle Beteiligten, soweit dieselben nicht besonders vorgeladen worden sind, werden hiermit aufgefordert, ihre Rechte im Termine wahrzunehmen, unter der Verwarnung, daß bei ihrem Ausbleiben ohne ihr Zutun die Entschädigung festgestellt und wegen Auszahlung oder Hinterlegung der letzteren verfügt werden wird.

Düsseldorf, den 20. Januar 1908.

A. Nr. 24.

Der Abschätzungs-Kommissar: N o l d a, Regierungsrat.

93. Auf Antrag der Stadtgemeinde Ohligs hat der Königliche Regierungs-Präsident die Einleitung des Verfahrens zur Feststellung der Entschädigung für nachstehende, zum Ausbau der Hackhauserstraße erforderliche, innerhalb der Gemeinde Ohligs belegene Grundfläche angeordnet.

Abt. Nr.	Größe der zu enteignenden Grundfläche		Aus der Kataster-Parzelle		Kulturart des Grundstücks	Bezeichnung der Eigentümer	Bohnort
	a	qm	Flur	Nr.			
1	3	72	8	2910/48	Hofraum	Dresbach, Ferdinand, Hefeseiler	Ohligs, Hackhauserstr. 5

Nachdem der Königliche Regierungs-Präsident mich zum Kommissar zur Leitung des oben bezeichneten Verfahrens ernannt hat, habe ich Termin zur Verhandlung mit den Beteiligten, sowie zur etwaigen Abschätzung anbe-

raunt auf **Sonnabend, den 1. Februar 1908, nachmittags 4 Uhr**, an Ort und Stelle, Hadhauserstraße 5.

Alle Beteiligten, soweit dieselben nicht besonders vorgeladen worden sind, werden hiermit aufgefordert, ihre Rechte im Termine wahrzunehmen, unter der Verwarnung, daß bei ihrem Ausbleiben ohne ihr Zutun die Entschädigung festgestellt und wegen Auszahlung oder Hinterlegung der letzteren verfügt werden wird. A. Nr. 11.

Düsseldorf, den 23. Januar 1908.

Der Abschätzungs-Kommissar: **H o f f m a n n**, Regierungsrat.

94. Auf Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Essen hat der Königliche Regierungs-Präsident die Einleitung des Verfahrens zur Feststellung der Entschädigung für nachstehende, zur Erweiterung des Bahnhofes Kray-Nord innerhalb der Gemeinde Kray belegene Grundflächen angeordnet.

Gfd. Nr. des Berm. Registers	Größe der zu enteignenden Grundflächen		Aus der Kataster-Parzelle		Bezeichnung der Eigentümer	Wohnort
	a	qm	Flur	Nr.		
1	12	15	B	1830/169 zc.	Westdeutsches Eisenwerk Gewerkschaft des Steinkohlenbergwerks Königin Elisabeth	Kray Essen
2	1	89	"	1159/172		
3	—	79	"	1160/172	Gemeinde Kray	Bochum Kray
22	5	45	"	1180/21 zc.		
30	1	45	"	1162/4		
31	—	35	"	1161/3		
15	9	02	"	812/0.10		
25	3	04	"	1186/0.19		
23	—	47	"	1165/18		
24	1	44	"	1168/19	Bergwerksdirektor a. D. August Fichtel Eheleute Landwirt Wilhelm Beckmann	
27	1	38	"	1709/19		
28	1	43	"	1710/21		
29	134	75	"	1708/4		

Nachdem der Königliche Regierungs-Präsident mich zum Kommissar zur Leitung des oben bezeichneten Verfahrens ernannt hat, habe ich Termin zur Verhandlung mit den Beteiligten, sowie zur etwaigen Abschätzung anberaumt auf **Freitag, den 31. Januar 1908, vormittags 10 Uhr**, in der Wirtschaft von Franz Gautenberg in Kray.

Alle Beteiligten, soweit dieselben nicht besonders vorgeladen worden sind, werden hiermit aufgefordert, ihre Rechte im Termine wahrzunehmen, unter der Verwarnung, daß bei ihrem Ausbleiben ohne ihr Zutun die Entschädigung festgestellt und wegen Auszahlung oder Hinterlegung der letzteren verfügt werden wird. A. Nr. 32.

Düsseldorf, den 21. Januar 1908.

Der Abschätzungs-Kommissar: **N o l d a**, Regierungsrat.

95. Auf Antrag der Emschergenossenschaft in Essen hat der Königliche Regierungs-Präsident die Einleitung des Verfahrens zur Feststellung der Entschädigung für nachstehende, zur Verlegung der Emscher erforderlichen innerhalb der Gemeinde Hamborn belegenen Grundflächen angeordnet.

Gfd. Nr.	Größe der zu enteignenden Grundflächen		Aus der Kataster-Parzelle		Kulturart des Grundstücks	Bezeichnung der Eigentümer	Wohnort
	a	qm	Flur	Nr.			
1	1	06	4	325/97	Holz	Witwe Hermann Köllmann und deren Kinder	Fahren und Margloh
2	5	66	6	528/66	Hofraum	Firma Luyken und Tigler	Obrighoven bei Wesel
3	4	29	7	1688/9	Weide	Mezger Jakob Müller	Duisburg-Weiderich
4	2	34	7	1689/9			

Nachdem der Königliche Regierungs-Präsident mich zum Kommissar zur Leitung des oben bezeichneten Verfahrens ernannt hat, habe ich Termin zur Verhandlung mit den Beteiligten, sowie zur etwaigen Abschätzung anberaumt auf **Dienstag, den 28. Januar 1908, vormittags 11 $\frac{1}{4}$ Uhr**, im Restaurant „Zum Schwan“ in Walsum-Albenrade, Provinzialstraße.

Alle Beteiligten, soweit dieselben nicht besonders vorgeladen worden sind, werden hiermit aufgefordert, ihre Rechte im Termine wahrzunehmen, unter der Verwarnung, daß bei ihrem Ausbleiben ohne ihr Zutun die Entschädigung festgestellt und wegen Auszahlung oder Hinterlegung der letzteren verfügt werden wird. A. Nr. 11.

Düsseldorf, den 17. Januar 1908.

Der Abschätzungs-Kommissar: **B u t t e r b e c k**, Regierungsrat.

96. Die Gewerkschaften Kossenray 1, Kossenray 3 und Kossenray 7 haben in den Generalversammlungen vom 2. November 1907 beschlossen, ihre gleichnamigen in den Gemeinden Kossenray, Camperbruch, Alpsray, Rheinberg, Saalhoff und Nepelen im Kreise Mörz, im Regierungsbezirk Düsseldorf gelegenen Steinkohlenfelder in der Weise real zu teilen, daß aus dem Felde Kossenray 1 die Felder Kossenray 1 und Trennteil Kossenray 1, aus dem Felde Kossenray 3 die Felder Kossenray 3 und Trennteil Kossenray 3, aus dem Felde Kossenray 7 die Felder Kossenray 7 und Trennteil Kossenray 7 gebildet werden sollen. Dies wird hiermit auf Grund der §§ 51 Abs. 2 und 45 Abs. 2 des Allgemeinen Berggesetzes vom 24. Juni 1865 mit dem Bemerkten bekannt gemacht, daß die Teilungsrisse auf unserer Registratur während der Dienststunden zur Einsicht aufliegen.

Bonn, den 13. Januar 1908.

Nr. 15119/07.

Königliches Oberbergamt.

Personal-Nachrichten.

97. Seine Majestät der Kaiser und König haben Allergnädigst geruht, dem Bürgermeister Karl Odenbach in Süchteln, Kreis Kempen (Rhein) und dem katholischen Pfarrer und Dechanten Theodor Taeyper zu Barmen den Roten Adler-Orden 4. Klasse, dem Polizei-Kommissar Albert Petrowski in Barmen und dem Werkleiter Karl Gutersohn hier selbst den Königlichen Kronen-Orden 4. Klasse, dem pensionierten berittenen Gendarmerte-Wachtmeister Mollenhauer in Osnabrück, dem Rassenboten Hermann Waldauf in Essen, dem Stallmeister Leonhard Stenber in Oberhausen, dem Bureauvorsteher Berthold Reich hier selbst und dem Webermeister Johann Hülstrunk in Schlebusch das Kreuz des Allgemeinen Ehrenzeichens, dem Oelmühlenvorarbeiter Winand Janssen in Straelen, dem Kesselschmied Josef Jamart, dem Fabrikmeister Otto Wüster, dem Werkmeister Emil Paar, dem Färbergesellen Jakob Groß, sämtlich in Barmen, dem Fabrikmeister Karl Kudelsberg in Elberfeld, dem Musterstübenvorsteher Otto Berg ebendort, dem Kutscher Heinr. Groß, den Fabrikchloßern Wilh. Seehaus und Anton Westermann, dem Schraubendreher Wilh. Raß, sämtlich in Düsseldorf, dem Packer Gustav Kalkuhl, dem Schreinermeister Theodor Sahm, beide in Remscheid, dem Ausläufer und Kassierer Wilh. Schmitter in M.-Glabbad-land, dem Rottenführer Kudels in Duisburg, dem Strommeister March in Mülheim-Ruhr, dem Brückenaufseher

Scheepers in Duisburg-Ruhrort, dem Baggermeister Stienen in Homberg (Rhein), den Steuerkanzlisten Schüler, Ermer, Storch, Adolph und Knop in Barmen, Brammen in Duisburg und Benzelsberg in Crefeld und dem Fußgendarmen Ewen in Pray, Landkreis Essen, das Allgemeine Ehrenzeichen zu verleihen.

98. Der Katastersekretär, Steuer-Inspektor Faulenbach ist vom 1. Januar 1908 ab endgültig zum Kataster-Inspektor ernannt worden. Die demselben bisher vorläufig übertragenen Dienstgeschäfte sind ihm nunmehr endgültig übertragen worden.

99. Der Herr Ober-Präsident hat für eine sechsjährige Amtsdauer zu Beigeordneten ernannt: den Kaufmann Karl Dolbaum und Rentner Albert Saasen, sowie außerdem den Gutsbesitzer Hermann Debigger, sämtlich in Fischeln, für die Landbürgermeisterei Fischeln im Landkreise Crefeld, den Gutsbesitzer Johann Comes in Appeldorn für die Landbürgermeisterei Appeldorn, im Kreise Cleve, den Gutsbesitzer Jakob Schwibben in Nettesheim für die Landbürgermeisterei Nettesheim im Kreise Neuß und den Landwirt Gerhard Schrooten in Friemersheim für die Landbürgermeisterei Friemersheim im Kreise Mörz.

100. Die Widerwahl des Prokuristen Gerhard Raske in Iffelburg zum unbesoldeten Beigeordneten der Stadt Iffelburg im Kreis Rees auf eine weitere sechsjährige Amtsdauer ist bestätigt worden.

101. Die Wahl des Bürgermeisters von dem Hagen in Dingelstädt (Cichsfeld) zum Bürgermeister der Stadt Süchteln für die gesetzliche zwölfjährige Amtsdauer ist bestätigt worden.

102. Dem Apotheker Emundts aus Oberhausen ist die Konzession für die neuerrichtete 5. Apotheke in Oberhausen erteilt worden.

103. Der Pfarrer Müller zu Orsoy, Kreis Moers, ist zum Ortschaftsinspektor der evangelischen Volksschule daselbst ernannt worden.

104. Der Königliche Kreis Schulinspektor, Schulkat Dr. Fuchte in Essen (Ruhr) ist mit der einstweiligen Wahrnehmung der Ortschaftsinspektion über die katholischen Volksschulen zu Überrauch und Holthausen im Landkreise Essen beauftragt worden.

105. Der Amtsrichter Luyken in Oberhausen ist zum Amtsgerichtsrat und der Gerichtsassessor Röper in Mülheim-Ruhr ist zum Landrichter bei dem Landgerichte in Maaßen ernannt. Der Gerichtsassessor Kruse ist zur Rechtsanwaltschaft bei dem Amtsgerichte und Landgerichte Duisburg zugelassen.

Das Sach- und Namenregister zum Amtsblatt für das Jahr 1907 (Preis 50 Pfg.) kann durch die Kaiserlichen Postanstalten oder direkt von der Amtsblattsstelle gegen Einsendung des Betrags in bar bezogen werden.

Hierzu die Öffentlichen Anzeiger Nr. 15, 16, 17, 18, 19 und 20.

Redigiert im Bureau der Königlichen Regierung. — Druck von L. Boff & Cie. Königliche Hofbuchdruckerei in Düsseldorf.

Die Geschichte der Stadt Düsseldorf ist eine der interessantesten und reichhaltigsten in Deutschland. Sie beginnt im Jahr 1024, als Graf Adolf von Cleve die erste Kirche in der Stadt erbauen ließ. In den folgenden Jahrhunderten wurde die Stadt immer mehr ein wichtiges Handels- und Industriezentrum. Im Jahr 1817 wurde die Stadt von Preußen annektiert und wurde ein Teil des Rheinlandes. In den Jahren 1830 bis 1840 erlebte die Stadt einen rapiden Aufschwung, da die Eisenbahnlinie von Köln nach Düsseldorf gebaut wurde. Dies führte zu einer Verdoppelung der Einwohnerzahl auf über 100.000. In den Jahren 1848 bis 1849 wurde die Stadt von den Franzosen besetzt und wurde ein Teil der französischen Provinz Niederrhein. In den Jahren 1850 bis 1860 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Eisenindustrie. In den Jahren 1860 bis 1870 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Textilindustrie. In den Jahren 1870 bis 1880 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Maschinenbauindustrie. In den Jahren 1880 bis 1890 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Chemieindustrie. In den Jahren 1890 bis 1900 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Elektroindustrie. In den Jahren 1900 bis 1910 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Automobilindustrie. In den Jahren 1910 bis 1920 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Luftfahrtindustrie. In den Jahren 1920 bis 1930 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Rüstungsindustrie. In den Jahren 1930 bis 1940 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Atomindustrie. In den Jahren 1940 bis 1950 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Raumfahrtindustrie. In den Jahren 1950 bis 1960 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Elektronikindustrie. In den Jahren 1960 bis 1970 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Informatikindustrie. In den Jahren 1970 bis 1980 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Telekommunikationsindustrie. In den Jahren 1980 bis 1990 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Medienindustrie. In den Jahren 1990 bis 2000 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Dienstleistungsindustrie. In den Jahren 2000 bis 2010 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Kreativwirtschaft. In den Jahren 2010 bis 2020 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Digitalwirtschaft. In den Jahren 2020 bis 2030 wird die Stadt ein wichtiges Zentrum der Künstlichen Intelligenzindustrie sein.

Die Stadt Düsseldorf ist eine der interessantesten und reichhaltigsten in Deutschland. Sie beginnt im Jahr 1024, als Graf Adolf von Cleve die erste Kirche in der Stadt erbauen ließ. In den folgenden Jahrhunderten wurde die Stadt immer mehr ein wichtiges Handels- und Industriezentrum. Im Jahr 1817 wurde die Stadt von Preußen annektiert und wurde ein Teil des Rheinlandes. In den Jahren 1830 bis 1840 erlebte die Stadt einen rapiden Aufschwung, da die Eisenbahnlinie von Köln nach Düsseldorf gebaut wurde. Dies führte zu einer Verdoppelung der Einwohnerzahl auf über 100.000. In den Jahren 1848 bis 1849 wurde die Stadt von den Franzosen besetzt und wurde ein Teil der französischen Provinz Niederrhein. In den Jahren 1850 bis 1860 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Eisenindustrie. In den Jahren 1860 bis 1870 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Textilindustrie. In den Jahren 1870 bis 1880 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Maschinenbauindustrie. In den Jahren 1880 bis 1890 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Chemieindustrie. In den Jahren 1890 bis 1900 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Elektroindustrie. In den Jahren 1900 bis 1910 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Automobilindustrie. In den Jahren 1910 bis 1920 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Luftfahrtindustrie. In den Jahren 1920 bis 1930 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Rüstungsindustrie. In den Jahren 1930 bis 1940 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Atomindustrie. In den Jahren 1940 bis 1950 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Raumfahrtindustrie. In den Jahren 1950 bis 1960 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Elektronikindustrie. In den Jahren 1960 bis 1970 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Informatikindustrie. In den Jahren 1970 bis 1980 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Telekommunikationsindustrie. In den Jahren 1980 bis 1990 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Medienindustrie. In den Jahren 1990 bis 2000 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Dienstleistungsindustrie. In den Jahren 2000 bis 2010 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Kreativwirtschaft. In den Jahren 2010 bis 2020 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Digitalwirtschaft. In den Jahren 2020 bis 2030 wird die Stadt ein wichtiges Zentrum der Künstlichen Intelligenzindustrie sein.

Die Stadt Düsseldorf ist eine der interessantesten und reichhaltigsten in Deutschland. Sie beginnt im Jahr 1024, als Graf Adolf von Cleve die erste Kirche in der Stadt erbauen ließ. In den folgenden Jahrhunderten wurde die Stadt immer mehr ein wichtiges Handels- und Industriezentrum. Im Jahr 1817 wurde die Stadt von Preußen annektiert und wurde ein Teil des Rheinlandes. In den Jahren 1830 bis 1840 erlebte die Stadt einen rapiden Aufschwung, da die Eisenbahnlinie von Köln nach Düsseldorf gebaut wurde. Dies führte zu einer Verdoppelung der Einwohnerzahl auf über 100.000. In den Jahren 1848 bis 1849 wurde die Stadt von den Franzosen besetzt und wurde ein Teil der französischen Provinz Niederrhein. In den Jahren 1850 bis 1860 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Eisenindustrie. In den Jahren 1860 bis 1870 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Textilindustrie. In den Jahren 1870 bis 1880 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Maschinenbauindustrie. In den Jahren 1880 bis 1890 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Chemieindustrie. In den Jahren 1890 bis 1900 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Elektroindustrie. In den Jahren 1900 bis 1910 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Automobilindustrie. In den Jahren 1910 bis 1920 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Luftfahrtindustrie. In den Jahren 1920 bis 1930 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Rüstungsindustrie. In den Jahren 1930 bis 1940 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Atomindustrie. In den Jahren 1940 bis 1950 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Raumfahrtindustrie. In den Jahren 1950 bis 1960 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Elektronikindustrie. In den Jahren 1960 bis 1970 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Informatikindustrie. In den Jahren 1970 bis 1980 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Telekommunikationsindustrie. In den Jahren 1980 bis 1990 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Medienindustrie. In den Jahren 1990 bis 2000 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Dienstleistungsindustrie. In den Jahren 2000 bis 2010 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Kreativwirtschaft. In den Jahren 2010 bis 2020 wurde die Stadt ein wichtiges Zentrum der Digitalwirtschaft. In den Jahren 2020 bis 2030 wird die Stadt ein wichtiges Zentrum der Künstlichen Intelligenzindustrie sein.

Sonder-Beilage

zum

4. Stück des Amtsblatts der Königlichen Regierung zu Düsseldorf.

Verordnungen und Bekanntmachungen der Zentral-Behörden.

106.

Anweisung zur Ablösung von Wegebauverpflichtungen der Staatsbauverwaltung.

I. Einleitung.

Vom wirtschaftlichen Standpunkt aus empfiehlt es sich im allgemeinen, die Verpflichtungen, welche der Staatsbauverwaltung hinsichtlich der öffentlichen Wege (Brücken) obliegen, auf den örtlichen Verhältnissen näher stehende Kommunalverbände gegen ein dem Werte dieser Verpflichtungen entsprechendes Ablösungskapital zu übertragen. Von der Ablösung sind jedoch in der Regel die Brücken über schiffbare Gewässer auszuschließen, weil zur Unterhaltung dieser Bauwerke wegen ihres Zusammenhanges mit der Wasserstraße die Wasserbauverwaltung besonders geeignet ist. Wenn dem Staat das Recht zusteht, die Unterhaltung von Wegeteilen an seiner Stelle von Dritten zu verlangen, ist dies Recht an den künftigen Träger der Wegebaulast abzutreten und ist insoweit kein Ablösungskapital zu berechnen.

II. Feststellung des Ablösungskapitals.

Das Ablösungskapital setzt sich zusammen aus dem Betrage, den der Staat nach Maßgabe seiner Verpflichtung zur etwa notwendigen Instandsetzung des Weges erstmalig aufzuwenden haben würde und dem Betrage, der erforderlich ist, um daraus die Kosten der laufenden Unterhaltung und der wiederkehrenden Erneuerung zu bestreiten.

A. Entschädigung für erstmalige Instandsetzung.

Zunächst bedarf es der Prüfung, ob ein Weg dem gegenwärtigen Verkehrsbedürfnisse genügt und was zu geschehen hat, um ihn in einen entsprechenden Zustand zu versetzen. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß die Wege vielfach lediglich örtliche Bedeutung und einen so geringen Verkehr haben, daß sie nur einer einfachen oder gar keiner Befestigung bedürfen.

Ferner haben für die Art des Ausbaues eines Weges nicht etwa die möglichen Bedürfnisse einer späteren Zukunft, sondern nur die gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse den Maßstab zu bilden. Bei der Veranschlagung darf also in keinem Falle über das Maß des im öffentlichen Interesse gegenwärtig unbedingt Notwendigen hinausgegangen werden. Der Umfang des Verkehrs ist in geeigneter Weise festzustellen.

Ergibt die Prüfung, daß der gegenwärtige Zustand des Weges genügt, so sind keine Verbesserungen anzunehmen. Genügt er nicht, so ist zu erwägen, auf welche Weise der ordnungsmäßige Zustand am zweckmäßigsten und wohlfeilsten herzustellen ist.

Vielfach wird die Entwässerung und einfache Regulierung des Wegekörpers ausreichen. Demgemäß ist bei der Veranschlagung in erster Linie die Aushebung der Seitengraben und die Abwölbung des Planums der Straße ins Auge zu fassen.

Genügt dies nicht, die Straße dem gegenwärtigen Verkehrsbedürfnisse entsprechend fahrbar herzustellen, so kann die Drainierung nasser Stellen durch Querrigolen oder auch, z. B. in Hohlwegen durch Längs- oder Querdraien in Frage kommen, stets jedoch nur soweit, als es unbedingt notwendig erscheint. Ist auch hierdurch eine hinreichende Abhilfe nicht zu schaffen, so kann eine künstliche Befestigung der Strecke angenommen werden, sofern sie nach den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen notwendig erscheint, und die

aufzuwendenden Kosten in angemessenem Verhältnisse zu den Vorteilen stehen, welche für den Verkehr erreicht werden. Hierbei sind folgende Bauarten zu wählen:

- a) Pflasterung von höchstens 3,5 m Breite mit 2 m breitem Kieselsummerwege in den Ortslagen mit sehr lebhaftem Verkehr und schwerem lehmigen oder nassen Untergrunde,
- b) Pflasterung von 3,5 m Breite, aber ohne Kieselsummerweg für freie Wegestrecken mit so starkem Verkehr und so ungünstiger Bodenbeschaffenheit, daß eine derartige Befestigung dort unumgänglich notwendig erscheint.
- c) Kiesbahn von 3,5 m Breite bei starkem Verkehr, genügend trockenlegbarer Fahrbahn und schwerem lehmigen Boden.

Die Stärke der Kiesbahn ist in jedem Falle besonders festzusetzen, wobei jedoch für das laufende Meter im allgemeinen nicht mehr als 1 cbm Kies zu veranschlagen ist. Auch in Ausnahmefällen darf nirgends über 1,5 cbm hinaus veranschlagt werden.

d) Behmkiesbahn von 3,5 m Breite bei starkem Verkehr auf feinsandigem Untergrund.

e) Behmbahn von 3,5 m Breite bei mäßigem Verkehr auf grobsandigem Untergrund.

An Stelle der unter c) aufgeführten Kiesbahn kann in Gegenden, wo sich grober Kies oder Befestigungsteine in ausreichenden Mengen vorfinden, für einzelne stark befahrene Strecken eine 3,5 m breite, 0,18 m starke Schotterbahn, die in ihrem unteren Teile aus etwa faustgroßen Steinen, im mittleren Teile aus kleineren Befestigungsteinen und in der Decklage aus Kies besteht, gewählt werden.

Für die Befestigungsarten zu b) bis e) kann bei hohen Materialpreisen, sowie für solche Strecken, auf denen sich der Verkehr mit schweren Lasten vorwiegend nach einer Richtung hin bewegt, auf 3 m Breite heruntergegangen werden.

Die Ausführung von Chauffierungen ist zu vermeiden.

B. Entschädigung für die künftige Unterhaltung.

Die Entschädigung für die künftige Unterhaltung ist bei Wegestrecken, die in unbefestigtem Zustande zu übergeben sind, nach dem Durchschnitt der Kosten zu berechnen, die vom Staate während der letzten zehn Jahre bei ordnungsmäßiger Unterhaltung aufgewendet sind oder nach sachverständigem Ermessen hätten aufgewendet werden müssen. Sofern es sich dagegen um Wegestrecken handelt, die künstlich befestigt sind oder einer solchen Befestigung bedürfen, oder um Bauwerke handelt, gilt Folgendes:

a) Art der Berechnung des Ablösungskapitals.

Bei der Berechnung der Ablösungssummen sind die nachstehenden von Cytelwein in dem Werke: „Anleitung zur Ermittlung der Dauer und Unterhaltungskosten der Gebäude und zur Bestimmung der Bauablösungs-Kapitalien und jährlichen Renten (Berlin 1831 bei G. Reimer)“ entwickelten Formeln zu benutzen:

Man hat zunächst zu fragen:

1. Welches ist das Ablösungskapital x , das mit Anrechnung von Zinseszinsen zu dem Zinsfuße z nach n Jahren so angewachsen ist, daß damit der einmalige Neubau eines Bauwerks mit K Kosten bestritten werden kann?

Am Ende des ersten Jahres belaufen sich die Zinsen von x auf $\frac{z}{100} x$. Das Ablösungskapital mit den Zinsen beträgt also nach einem Jahre $x + \frac{z}{100} x = \left(1 + \frac{z}{100}\right) x$.

Am Ende des zweiten Jahres beträgt das Ablösungskapital folglich $\left(1 + \frac{z}{100}\right) x$ und mit seinen während des zweiten Jahres aufgelaufenen Zinsen

$$\left(1 + \frac{z}{100}\right) x + \frac{z}{100} \left(1 + \frac{z}{100}\right) x = \left(1 + \frac{z}{100}\right) \left(x + \frac{z}{100} x\right) = \left(1 + \frac{z}{100}\right)^2 x.$$

Ebenso beträgt das Ablösungskapital mit Zinseszinsen am Ende des dritten Jahres: $\left(1 + \frac{z}{100}\right)^3 x$,

des n^{ten} Jahres: $\left(1 + \frac{z}{100}\right)^n x$.

Am Ende des n^{ten} Jahres muß dieses Ablösungskapital mit seinen Zinseszinsen gleich der Neubausumme K sein, also $K = \left(1 + \frac{z}{100}\right)^n x$, und folglich ist

$$\text{I. } x = \frac{K}{\left(1 + \frac{z}{100}\right)^n}$$

2. Welches ist das Ablösungskapital x , das mit Anrechnung von Zinseszinsen zu dem Zinsfuß z nach n Jahren so angewachsen ist, daß daraus nicht nur der erste Neubau eines Bauwerks mit K Kosten bestritten werden kann, sondern daß auch noch nach dem Neubau ein Überschuß verbleibt, der so groß ist, daß aus seinen Zinseszinsen allein nach Verlauf von je m Jahren bis in alle Ewigkeit immer wieder ein Neubau mit K Kosten vorgenommen werden kann?

Die Ablösungssumme x muß noch um ein Kapital vergrößert werden, welches nach n Jahren zu einer Summe P angewachsen ist, die in weiteren je m Jahren K Zinseszinsen trägt. Folglich muß die vergrößerte Ablösungssumme betragen:

$$x = \frac{K}{\left(1 + \frac{z}{100}\right)^n} + \frac{P}{\left(1 + \frac{z}{100}\right)^n}$$

$$x = \frac{K + P}{\left(1 + \frac{z}{100}\right)^n}$$

P wächst mit Zinseszinsen nach m Jahren an zu:

$$P \left(1 + \frac{z}{100}\right)^m$$

Die Zinseszinsen von P allein erreichen also in m Jahren die Höhe

$$P \left(1 + \frac{z}{100}\right)^m - P = P \left\{ \left(1 + \frac{z}{100}\right)^m - 1 \right\}$$

und da diese Zinsen allein immer nach m Jahren die Neubaukosten K decken sollen, so muß sein

$$K = P \left[\left(1 + \frac{z}{100}\right)^m - 1 \right]$$

$$\text{oder } P = \frac{K}{\left(1 + \frac{z}{100}\right)^m - 1}$$

folglich ist

$$x = \frac{K + \frac{K}{\left(1 + \frac{z}{100}\right)^m - 1}}{\left(1 + \frac{z}{100}\right)^n} = \frac{K \left(1 + \frac{z}{100}\right)^m - K + K}{\left(1 + \frac{z}{100}\right)^n \left[\left(1 + \frac{z}{100}\right)^m - 1 \right]} = \frac{K \left(1 + \frac{z}{100}\right)^{m-n}}{\left(1 + \frac{z}{100}\right)^m - 1}$$

und da in den vorliegenden Fällen z immer gleich 4,0 anzusetzen, ist

$$\text{II. } x = \frac{1,04^{m-n}}{1,04^m - 1} K$$

Dies x liefert also die Ablösungssumme, die es ermöglicht, zum ersten Male nach n Jahren und dann wieder alle m Jahre je einen Neubau mit K Kosten zu bestreiten.

Wenn nun außerdem noch das Bauwerk jährlich mit einem Kostenaufwande von $p\%$ des Neubaukapitals K unterhalten werden soll, wozu also jährlich $\frac{K}{100} p$ aufzubringen sind, so ist das Ablösungskapital x noch um so viel zu vergrößern, daß die jährlichen Zinsen dieses Zuwachses allein dem jährlichen Aufwande $\frac{K p}{100}$ für die Unterhaltung gleichkommen, also bei $z = 4$ um den $\frac{100}{4}$ fachen Betrag. Es wird daher die ganze Ablösungssumme für Neubau und Unterhaltung betragen:

$$\text{III. } x = \left\{ \frac{1,04^{m-n}}{1,04^m - 1} + \frac{p \cdot \frac{100}{4}}{100} \right\} K = \left\{ \frac{1,04^{m-n}}{1,04^m - 1} + \frac{p}{4} \right\} K.$$

Steht der Neubau sogleich bevor, so wird $n = 0$; folglich

$$\text{IIIa. } x = \left\{ \frac{1,04^m}{1,04^m - 1} + \frac{p}{4} \right\} K = \left\{ 1 + \frac{1}{1,04^m - 1} + \frac{p}{4} \right\} K.$$

Ist der Neubau soeben erfolgt, so fallen die einmaligen Kosten K desselben fort und es bleibt

$$\text{IIIb. } x = \left(\frac{1}{1,04^m - 1} + \frac{p}{4} \right) K.$$

3. Es kommt nun noch der Fall vor, daß ein Bauwerk mit $p\%$ seines Neubauwertes K zu unterhalten ist, und zwar n Jahre lang, demnächst aber durch ein anderes Bauwerk mit anderem Neubauwerte, oder anderem Prozentsatz der Unterhaltungskosten ersetzt werden soll, z. B. ein Plattendurchlaß durch ein Zementrohr, oder eine hölzerne durch eine massive Brücke —. Es fragt sich in diesem Falle erstens:

Wie groß muß das Ablösungskapital x sein, das zur Unterhaltung des alten Bauwerks hinreicht, wenn dasselbe $z\%$ Zinsen trägt, alljährlich um $\frac{K p}{100}$ vermindert wird und am Ende des n^{ten} Jahres aufgezehrt sein soll?

x trägt im ersten Jahre $\frac{x}{100} z$ Zinsen, ist also am Ende des ersten Jahres angewachsen zu $x + \frac{x z}{100} = x \left(1 + \frac{z}{100} \right)$. Wird dies Kapital am Ende des ersten Jahres um $\frac{K p}{100}$ vermindert, so

trägt im zweiten Jahre ein Kapital von $\left\{ x \left(1 + \frac{z}{100} \right) - \frac{K p}{100} \right\}$ Zinsen und vermehrt sich auf

$$\left\{ x \left(1 + \frac{z}{100} \right) - \frac{K p}{100} \right\} \left(1 + \frac{z}{100} \right) = x \left(1 + \frac{z}{100} \right)^2 - \frac{K p}{100} \left(1 + \frac{z}{100} \right).$$

Wird hiervon wieder $\frac{K p}{100}$ zurückgelegt, so steht im dritten Jahre ein Kapital von

$$x \left(1 + \frac{z}{100} \right)^2 - \frac{K p}{100} \left(1 + \frac{z}{100} \right) - \frac{K p}{100}$$

auf Zinsen und vermehrt sich auf

$$\begin{aligned} & \left\{ x \left(1 + \frac{z}{100} \right)^2 - \frac{K p}{100} \left(1 + \frac{z}{100} \right) - \frac{K p}{100} \right\} \left(1 + \frac{z}{100} \right) \\ & = x \left(1 + \frac{z}{100} \right)^3 - \frac{K p}{100} \left(1 + \frac{z}{100} \right)^2 - \frac{K p}{100} \left(1 + \frac{z}{100} \right). \end{aligned}$$

Am Schlusse des n^{ten} Jahres ist das Kapital

$$x \left(1 + \frac{z}{100}\right)^n - \frac{Kp}{100} \left(1 + \frac{z}{100}\right)^{n-1} - \frac{Kp}{100} \left(1 + \frac{z}{100}\right)^{n-2} - \dots - \frac{Kp}{100} \left(1 + \frac{z}{100}\right),$$

wird wiederum um $\frac{Kp}{100}$ vermindert und soll dann aufgezehrt, also gleich 0 sein, mithin

$$x \left(1 + \frac{z}{100}\right)^n - \frac{Kp}{100} \left(1 + \frac{z}{100}\right)^{n-1} - \frac{Kp}{100} \left(1 + \frac{z}{100}\right)^{n-2} - \dots - \frac{Kp}{100} \left(1 + \frac{z}{100}\right) - \frac{Kp}{100} = 0$$

$$x = \frac{Kp}{100} \frac{\left(1 + \frac{z}{100}\right)^n + \left(1 + \frac{z}{100}\right)^{n-1} + \dots + \left(1 + \frac{z}{100}\right) + 1}{\left(1 + \frac{z}{100}\right)^n}.$$

Führen wir die Summe der Reihe ein, so ergibt sich:

$$x = \frac{Kp}{100} \frac{\left(1 + \frac{z}{100}\right)^n - 1}{\left(1 + \frac{z}{100}\right)^n \left\{ \left(1 + \frac{z}{100}\right) - 1 \right\}}, \text{ und bei } z = 4,0.$$

$$\text{IV. } x = \frac{Kp}{100} \frac{1,04^n - 1}{1,04^n \cdot \frac{4}{100}} = \frac{Kp(1,04^n - 1)}{4 \cdot 1,04^n} = \frac{Kp}{4} \cdot \frac{1}{\left(\frac{1,04^n}{1,04^n - 1}\right)}.$$

Zweitens: Da der erste Neubau des späteren Bauwerks mit K Kosten erst nach n Jahren zur Ausführung kommen soll, so ist die Ablösungssumme für diesen Neubau, für die periodisch wiederkehrende Erneuerung und die Unterhaltung des Bauwerks so zu bemessen, daß sie erst, nachdem sie n Jahre Zinseszinsen getragen hat, zu der für die Neubauten und die Unterhaltung erforderlichen Summe:

$$K \left(1 + \frac{1}{1,04^n - 1} + \frac{p}{4}\right) \text{ (siehe Formel IIIa)}$$

angewachsen ist, mithin nach Formel I.

$$\text{IVa. } x = \frac{K}{1,04^n} \left(1 + \frac{1}{1,04^n - 1} + \frac{p}{4}\right).$$

Wenn die vorhandene Befestigung ausreicht und die Aufwendungen des Staates für deren ordnungsmäßige Unterhaltung während der letzten 10 Jahre sich ermitteln lassen, so ist auch hier der Durchschnitt zu Grunde zu legen.

b) Dauer der verschiedenen Befestigungsarten:

Als Dauer der verschiedenen Befestigungsarten sind, sofern nicht die während der letzten 10 Jahre bei ordnungsmäßiger Unterhaltung vorgekommenen Erneuerungen einen sicheren Anhalt gewähren, in Ansaß zu bringen für:

1. Pflaster	40 Jahre bei 1,7 %	} der Neubautkosten für die jährliche Unterhaltung,
2. Kiesbahn	ewig " 6 %	
3. Lehmtesbahn	" " 6 %	
4. Lehmbahn	" " 6 %	
5. Schotterbahn	40 Jahre " 1,7 %	

bei 1 und 5 ohne Wiederverwendung bezw. ohne Wertsermittlung der Abbruchmaterialien.

c) Dauer der Brücken und Durchlässe.

Für die Brücken und Durchlässe, deren Breite der Kostenersparnis halber, wo es die Verkehrsverhältnisse irgend gestatten, auf 6 m zwischen den Geländern einzuschränken ist, sind nachstehende Sätze für Dauer und Unterhaltung maßgebend:

1. für massive Brücken unter 3 m lichter Weite und Durchlässe 50 Jahre Dauer bei 2% für die jährliche Unterhaltung,
2. für Holzbrücken unter 3 m lichter Weite aus Kiefernholz: 18 Jahre bei 4% für die Unterhaltung,
3. für Holzbrücken unter 3 m lichter Weite aus Eichenholz: 40 Jahre bei 4% für die Unterhaltung,
4. bei Brücken aus verschiedenem Material unter 3 m Spannweite, sowie bei allen größeren Brücken sind für die Berechnung des Ablösungskapitals die Konstruktionsteile mit Rücksicht auf die Ungleichheit ihrer Dauer und Unterhaltungskosten in nachstehender Weise zu trennen:

a) Ganz massive Brücken.

1. Unterbau einschließlich Gewölbe mit 120jähriger Dauer bei $\frac{1}{2}$ % der Neubautkosten für die jährliche Unterhaltung,
2. das Pflaster mit 40jähriger Dauer und 1,7% für die Unterhaltung,
3. die eisernen Geländer, falls solche vorhanden sind, mit 100jähriger Dauer und 3% für die Unterhaltung.

β) Brücken mit massivem Unterbau und eisernem Überbau.

1. Unterbau wie vorher,
2. eiserner Überbau mit 100jähriger Dauer und 1,5% für die Unterhaltung,
3. das Brückenpflaster mit 40jähriger Dauer und 1,7% für die Unterhaltung.
Tritt anstelle der massiven Fahrbahn eine solche von Holz mit Ober- und Unterbelag nebst Fußsteigen, so ist in Ansatz zu bringen:
4. für den Oberbelag und die Fußsteige 6- bis 7jährige Dauer bei 4% für die jährliche Unterhaltung,
5. für den Unterbelag und die Deckbohlen der Balken 12 bis 14 Jahre bei 4% für die jährliche Unterhaltung.

γ) Brücken mit massivem Unterbau und Holzüberbau.

1. Unterbau wie vorher,
2. Belag und Fußsteige desgl.,
3. für den Überbau 40jährige Dauer und 4% für die Unterhaltung.

δ) Ganz aus Holz bestehende Brücken.

1. Unterbau 20jährige Dauer
 2. Eisbrecher 10jährige Dauer
 3. Überbau 30jährige Dauer
- } bei 4% für die jährliche Unterhaltung.
4. Belag und Fußsteige wie unter β 4 und 5,
 5. Geländer 6- bis 10jährige Dauer und 4% für die Unterhaltung.

Bei vorhandenen Bauwerken sind im allgemeinen die dazu aufgestellten Anschläge erforderlichenfalls mit einem entsprechenden Zuschlage für die jetzigen Preis- und Lohnsätze, der Berechnung des Ablösungskapitals zugrunde zu legen. Fehlen solche Unterlagen, so sind überschlägliche Berechnungen der Neubautkosten aufzustellen.

d) Gemeinschaftsverhältnisse.

Zuweilen sind staatliche Bauwerke mit Bauwerksteilen, die anderen, dem Wege als solchem fremden Zwecken dienen, z. B. Brücken mit Stauwerken, verbunden. Auch kommt es vor, daß für den Weg an sich notwendige Bauwerke für fremde Zwecke, z. B. im Landeskulturinteresse in Abmessungen zur Ausführung gekommen sind, wie sie für den Weg allein nicht erforderlich waren, oder daß Bauwerke nachträglich in den Weg für rein fremde Zwecke, z. B. zur Überbrückung von Mühlengerinnen hineingebaut sind.

In jedem solchen Falle wird zunächst zu ermitteln sein, ob und inwieweit der Staat überhaupt zur Unterhaltung des Bauwerks oder eines Teiles desselben verpflichtet ist.

Für die Ablösungsberechnungen ist nur der auf den Staat entfallende Anteil der Baulast in Betracht zu ziehen.

Abrechnung des kapitalisierten Werts der Nutzungen.

Von der Summe der zu A und B ermittelten Beträge ist abzuziehen der zu 4 % kapitalisierte Wert des Reinertrages aus den Nutzungen des Weges (z. B. aus Gras- und Baumnutzung, aus Wegegeld, aus Pacht-, Miet- und Anerkennungsziinsen für Benutzung des Weges zu dem Wegezwecke fremden Anlagen, wie zu Wasser-, Gas- und elektrischen Leitungen, Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen u. dergl.).

III. Äußere Behandlung der Berechnungen.

Jeder Berechnung ist ein Erläuterungsbericht vorzulegen, in welchem der Umfang der staatlichen Verpflichtung anzugeben ist und die örtlichen und Verkehrsverhältnisse kurz zu erläutern sind. Auch über Länge der Straße, Notwendigkeit der Besserungen, Zustand der Straße und der darin befindlichen Bauwerke, Kosten und voraussichtliche Dauer der letzteren und über die Preise der Baustoffe, sowie über die Entfernung ihrer Bezugsquellen von der Baustelle ist Aufschluß zu geben.

Jeder Ablösungsberechnung ist ein Lageplan des Weges (eine auf den Maßstab 1 : 10 000 zurückgeführte, die kommunale Zugehörigkeit des Weges ersichtlich machende Katasterkarte) lose beizugeben und nach Kilometern rot zu stationieren. Auf diesem Lageplan sind neu herzustellende Wegebefestigungen mit vollen dicken Linien, vorhandene dagegen mit dicken gestrichelten Linien anzudeuten und zwar:

Pflasterungen in blauer Farbe,
Befestigungen in gelber Farbe,
Lehnbahnen in brauner Farbe und
Schotterbahnen in roter Farbe.

Die Länge der einzelnen Befestigungsarten ist in schwarzen Zahlen beizufügen, z. B. „150 m Pflaster“. Durchlässe sind ihrer Lage nach durch einen dicken blauen Strich quer zur Straßenrichtung anzudeuten und mit fortlaufenden Bezeichnungen in blauer Farbe ($D_1 D_2 D_3 \dots$) zu versehen. Auf diese Bezeichnungen ist in der Ablösungsberechnung Bezug zu nehmen. Brücken ($B_1 B_2 B_3 \dots$) sind ebenso zu behandeln. Schließlich ist, soweit dies nicht bereits geschehen ist, eine Übersichtskarte im Maßstabe 1 : 100 000 ebenfalls lose beizufügen. Zu letzterer sind die Generalstabskarten oder in besonders verwickelten Fällen auch die Meßtischblätter im Maßstabe 1 : 25 000 zu verwenden. Die in staatlicher Unterhaltung stehenden Wege sind durch Neutraltinte, außerhalb dieser belegene staatliche Brücken durch Kreuze in gleicher Farbe, die vorhandenen Chaussees mit grüner Farbe und Eisenbahnen mit blauer Farbe kenntlich zu machen.

Die Ablösungsberechnung selbst ist mit dem Erläuterungsberichte zusammenzuheften und so einfach und übersichtlich wie nur möglich zu halten. — Vorberechnungen der Einheitsätze für das laufende Meter Pflaster, Befestigung, Sommerweg usw. sowie für häufig sich wiederholende gleichartige Bauwerke sind in den Erläuterungsbericht aufzunehmen. Etwa erforderliche spezielle Kostenanschläge einzelner Bauwerke sind anzuschließen und mitzuheften.

IV. Geltungsbereich und Zeitpunkt des Inkrafttretens.

Diese Anweisung tritt am 1. April 1908 für den ganzen Umfang des Staatsgebietes in Kraft, insoweit nicht für einzelne Landesteile abweichende gesetzliche Vorschriften bestehen.

Berlin, den 7. November 1907.

Der Finanz-Minister
In Vertretung: Dombois.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten
Breitenbach.

III. 1747 M. d. S. V.
I. 20014. F. M.

L. H. H. H. H.

Extra-Blatt

zum

Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Düsseldorf.

Stück 4.

Düsseldorf, Dienstag den 28. Januar

1908.

Inhalt: Hafengelddtarif für die Gewerkschaft Deutscher Kaiser zu Schwelgern 43, Ungültigkeitserklärung von Schifferpatenten 44.

Verordnungen u. Bekanntmachungen der Provinzial-Behörden.

107. Tarif

für die Erhebung des Hafengeldes im Rheinhafen der Gewerkschaft Deutscher Kaiser zu Schwelgern.

I. An Hafengeld ist zu entrichten für die Benutzung des Hafens als Sicherheitshafen innerhalb eines mit dem 1. Oktober beginnenden und mit dem 30. September des folgenden Jahres endenden Hebungsjahres:

1. für die ersten 4 Wochen der Benutzung innerhalb eines Hebungsjahres, bei einlaufenden Fahrzeugen vom Tage nach dem Einlaufen an,
 - a) von Schiffsfahrzeugen unter 20 Tonnen Tragfähigkeit für das Stück M. 1,50.
 - b) von größeren Schiffen, welche durch Schiffsattest oder Sichtschein eine bestimmte Tragfähigkeit nachweisen können, für jede Tonne Tragfähigkeit M. 0,08.
 - c) von anderen Schiffen, sowie von allen durch Dampf, Naphta, Benzin, Petroleum, Elektrizität usw. fortbewegten Fahrzeugen mit einer Tragfähigkeit von 20 Tonnen und mehr für jedes Quadratmeter des von ihnen benutzten Flächenraumes . . . M. 0,10.
 - d) von sonstigen Schwimmkörpern (Schalben, Baggern, Flößen, Badeanstalten, Brückenschiffen und dergleichen), für jedes Quadratmeter des von ihnen benutzten Flächenraumes M. 0,08.
2. für jede folgenden 4 Wochen der Benutzung des Hafens innerhalb desselben Hebungsjahres, bei wieder einlaufenden Fahrzeugen vom Tage nach dem Tage des Wiedereinlaufens an, ein Fünftel der unter I 1.
 - a) bis d) festgesetzten Beträge.

Anmerkung zu I. 1. und 2.

 - a) Die Benutzung des Privathafens bei Schwelgern ist Fahrzeugen, welche nicht für die Besitzerin des Hafens laden und löschen, nur während der Dauer von Eisgang und Hochwasserständen im Rhein, welche den Schiffsverkehrs nicht mehr ermöglichen, gestattet.

- b) Bruchteile der Erhebungseinheiten (Tonnen, Quadratmeter, Pfennige) werden für volle Einheiten, Zeiteile unter 4 Wochen als volle 4 Wochen berechnet.
 - c) Der der Abgabeberechnung zugrunde zu legende Flächenraum wird durch Multiplikation der größten Länge mit der größten Breite des Schiffsgefäßes oder Schwimmkörpers, bei Raddampfern unter Hinzurechnung der Breite eines Radlastens zur größten Breite der eigentlichen Schiffsgefäßes ermittelt.
 - d) Das Hafengeld ist für jeden Zeitraum von 4 Wochen der Benutzung im voraus zu zahlen.
- II. Erleichterungen und Befreiungen.
1. Fahrzeuge, welche nach Entrichtung der Abgabe für eine vierwöchige Hebungsperiode den Hafen verlassen, ihn aber in derselben Hebungsperiode wieder aufsuchen, sind für Dauer der letzteren von der nochmaligen Entrichtung des Hafengeldes befreit.
 2. Fahrzeuge, welche bereits in einem anderen preussischen Rheinhafen mit gleichartigem Tarif Hafengeld für eine vierwöchige Hebungsperiode entrichtet haben, bleiben für die Dauer dieser Periode im Falle der Benutzung des Hafens bei Schwelgern abgabefrei. Ist aber das in dem früher benutzten Hafen erlegte Hafengeld niedriger als das in diesem Tarif festgesetzte, so wird der fehlende Betrag nachgehoben.
 3. Für Fahrzeuge, welche den Hafen bei Schwelgern oder einen der unter II. 2. erwähnten anderen Rheinhäfen zum ersten Mal während eines Hebungsjahres nach dem 15. August aufgesucht haben und für welche dabei die volle Abgabe nach den Sätzen unter I. 1. entrichtet worden ist, sind im folgenden Hebungsjahre nur die ermäßigten Abgaben nach I. 2. zu zahlen.
 4. Die ermäßigten Abgaben nach I. 2. sind auch von solchen Fahrzeugen zu erlegen, die im Laufe desselben Hebungsjahres bereits in einem der unter II. 2. erwähnten anderen Rheinhäfen Hafengeld für eine vierwöchige Periode nach dem vollen Satze unter I. 1. entrichtet haben.

5. Für die Fahrzeuge, welche über den 30. September hinaus im Hafen verbleiben und für welche mit diesem Tage eine volle vierwöchige Hebungsperiode nicht abgelaufen ist, beginnt die erste Hebungsperiode des neuen Hebungsjahres 4 Wochen nach Beginn der letzten Hebungsperiode des vorangegangenen Hebungsjahres.
6. Vom Hafengelde befreit sind:
- alle dem Könige, dem preussischen Staate oder dem deutschen Reiche gehörigen oder ausschließlich für deren Rechnung beförderten Fahrzeuge,
 - Flieger und Schaluppen, die zu anderen Hafengeldpflichtigen oder vom Hafengelde befreiten Fahrzeugen gehören,
 - Fahrzeuge, welche lediglich zum Löschen oder Laden von Gütern der Gewerkschaft Deutscher Kaiser an den Werftanlagen anlegen, soweit sie nach Beendigung des Frachtgeschäftes nicht länger als eine Woche im Hafen verweilen; bei längerem Verweilen ist von diesem Zeitpunkt ab Hafengeld zu entrichten.
- Dieser Tarif tritt am 14. Tage nach Ablauf des Tages in Kraft, an welchem die seine Veröffentlichung
108. Die nachstehend näher bezeichneten Schifferpatente

enthaltende Nummer des Amtsblattes der Königl. Regierung zu Düsseldorf ausgegeben worden ist.

Berlin, den 5. Dezember 1907.

Der Finanzminister. J. A.: gez. Rathjen.

III. 20906 Fin.-Min.

Der Minister für Handel und Gewerbe.

J. A.: gez. v. d. Hagen.

II b. 11 244. M. f. S. pp.

Der Minister der öffentl. Arbeiten. J. A.: gez. Peters.

III A. 6. 405. M. d. ö. A.

Der vorstehende Tarif wird mit dem Bemerken zur öffentlichen Kenntnis gebracht, daß die nach der Position II. 2 in Betracht kommenden anderen preussischen Rheinhäfen die Häfen an der Loreley, zu Oberwesel, St. Goar, Oberlahnstein, Coblenz, Brohl, Oberwinter, Mülheim a. Rhein, Balsum, Dröy, Emmerich, der staatliche und städtische Häfen zu Wesel, der eisenbahnfiskalische Hafen zu Ruhrort, der ruhrfiskalische Hafen Ruhrort und der städtische Hafen zu Duisburg sind.

Coblenz, den 6. Januar 1908. St. B. d. g. f. 10 140.

Der Ober-Präsident der Rheinprovinz. J. A.: M o m m.

werden hiermit für ungültig erklärt:

Nr. des Patents	Patentinhaber				Datum des Patentes			Das Patent ist ausgestellt für		
	Vorname	Zuname	Wohnort	Bürgermeisterei	Tag	Monat	Jahr	den Rhein bis Bafel	den ganzen Rhein	Segel- schiff G. Dampf- schiff D.
3.	Karl	Kleinholz	Mülheim-Ruhr	Mülheim-Ruhr	3.	5.	1875	—	1	G.
4.	Heinrich	Möhlentamp	St. Goar	St. Goar	7.	6.	1875	—	1	G.
5.	Diedrich	Hinkelmann	Bruchhausen	Hamborn	13.	8.	1875	—	1	G.
10.	Eberhard	Haferkamp	Duisburg-Meiderich	Duisburg-Meiderich	15.	12.	1879	1	—	G. G.
13.	Peter	Munnide	Duisburg	Duisburg	29.	1.	1881	—	1	D.
14.	Johann	Schweer	Duisburg-Meiderich	Duisburg-Meiderich	28.	3.	1881	1	—	G.
15.	Heinrich	Müller	Alsum	Hamborn	28.	3.	1881	1	—	G. G.
21.	Heinrich	Roth	Essenberg	Homborn	14.	10.	1881	1	—	G.
22.	Heinrich	Haferkamp	Duisburg-Beed	Duisburg-Beed	1.	3.	1882	1	—	G. G.
28.	Wilhelm	Zansen	Duisburg	Duisburg	11.	12.	1882	1	—	G. G.
29.	Friedrich	Arera	Duisburg-Hochfeld	Duisburg-Hochfeld	23.	12.	1882	—	1	G.
30.	Peter	Mölders	Duisburg	Duisburg	23.	12.	1882	—	1	G. G.
32.	Theodor	Messinger	Duisburg	Duisburg	12.	5.	1883	1	—	G. G.
34.	Hermann	Schall	Duisburg-Hochfeld	Duisburg-Hochfeld	31.	7.	1883	1	—	D.
39.	Karl Jos. Frch.	van Rietschoten	Düsseldorf	Düsseldorf	10.	4.	1884	1	—	G. G.
44.	Bartolomäus	Kennings	Bynen	Marienbaum	2.	3.	1885	1	—	G. G.
48.	Wilhelm Aug.	van Rietschoten	Düsseldorf	Düsseldorf	1.	8.	1885	1	—	G. G.
51.	H.	Klapdohr	"	"	4.	11.	1886	—	1	G.
55.	Heinrich	Klapdohr	"	"	19.	10.	1888	—	1	D.
70.	Eberhard	Haferkamp	Duisburg-Meiderich	Duisburg-Meiderich	20.	11.	1889	—	1	G.

Düsseldorf, den 23. Januar 1908.

I. E. 115.

Der Regierungs-Präsident.