

Rhein-Weser-Kanal.

1905.

Die Garantieverpflichtungen der Provinzen
und die anfangs vom Staat und von den Provinzen
zu leistenden Zuschüsse.

OKR. DYREKCYA DROG WODNYCH
W KRAKOWIE

Berlin, den 1. Juli 1905.

Dr.-Ing. Sympher
Geheimer Oberbaurat.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000301211

Rhein-Weser-Kanal.

1905.



4053

Die Garantieverpflichtungen der Provinzen
und die anfangs vom Staat und von den Provinzen
zu leistenden Zuschüsse.

OKR. DYREKCYA DROG WODNYCH
W KRAKOWIE



III 38431

Berlin, den 1. Juli 1905.

Dr.-Ing. Sympher

Geheimer Oberbaurat.

Akc. Nr. 7-2299/58

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
A. Einleitung	3
Die gesetzlichen Bestimmungen	3
I. Genehmigte Bauausführungen und Kosten	3
II. Verpflichtungen der beteiligten Verbände	3
Verwendung des Überschusses der Einnahmen über die Ausgaben	4
III. Zusammenfassen der Verpflichtungen	5
B. Garantieverpflichtungen und Zuschüsse der beteiligten Verbände im ganzen	6
I. Garantieverpflichtungen	6
II. Zuschüsse der beteiligten Verbände	6
a) Ermittlung des Verkehrs sowie der Einnahmen und Ausgaben auf dem Rhein-Weser-Kanal	6
Abweichungen gegen die Vorlage	6
1. Änderungen des Hauses der Abgeordneten an dem Gesetzentwürfe	6
2. Sonstige Änderungen	7
b) Verrechnung der Einnahmen	8
c) Ergebnis der Ermittlungen. — Zu erwartende Fehlbeträge	9
1. Ohne Berücksichtigung des Schleppmonopols.	9
2. Mit Berücksichtigung des Schleppmonopols	10
d) Zuschüsse der Provinzen nach den vorhergehenden Berechnungen	12
e) Vorteile der Zusammenfassung des ganzen Rhein-Weser-Kanals	12
C. Verteilung der Garantieverpflichtungen und Zuschüsse auf die einzelnen Provinzen	13
I. Garantieverpflichtungen	13
a) Unterschiede gegen die Regierungsvorlage	13
b) Von den beteiligten Verbänden zu garantierende Beträge.	14
II. Zuschüsse der einzelnen Verbände	15
D. Vergleich der jetzt zu übernehmenden mit den früher übernommenen Verpflichtungen	16
I. Übernahme von Garantien anläßlich der 1899'er Kanalvorlage	16
II. Einfluß der Beschränkung des Kanalplans	17
III. Vergleich der Garantien und Zuschüsse 1899 und 1905	17
E. Schlußbemerkung	19

Anlage

1. Gesetz, betreffend die Herstellung und den Ausbau von Wasserstrassen, vom 1. April 1905 (Ges.-Samml. S. 179), soweit es den Rhein-Weser-Kanal betrifft	21
2. Zusammenstellung I. Verteilung der Verpflichtungen zur Unterhaltung und zur Verzinsung und Tilgung der Baukosten des Rhein-Weser-Kanals auf den Staat und die Interessenten	27
3. Ermittlung des Verkehrs und der Einnahmen auf dem Rhein-Weser-Kanal	41
4. Bemessung der Abgaben auf der Lippe	45
5. Verkehr und Einnahmen auf der kanalisierten Lippe	49
6. Einnahmen aus der Abgabe von Kraft an den Staubecken im oberen Quellgebiet der Weser	51
7. Bemessung der Abgaben auf der Weser von Münden bis Bremen	53
8. Zusammenstellung II. Einnahmen auf dem Rhein-Weser-Kanal; Kosten für Betrieb und Unterhaltung sowie Verzinsung und Tilgung; Fehlbeträge und Ueberschüsse sowie deren Verteilung auf den Staat und die Interessenten.	57
1. ohne Berücksichtigung des Schleppmonopols	73
2. mit Berücksichtigung des Schleppmonopols	75
9. Schlepplöhne auf einigen deutschen Schifffahrtstraßen	91
10. Zusammenstellung II (wie Anlage 8)	91
1. ohne Berücksichtigung des Schleppmonopols	91
2. mit Berücksichtigung des Schleppmonopols	99
11. Zusammenstellung III. Garantieverpflichtungen der Provinzen und deren Verteilung auf die einzelnen beteiligten Verbände	91
12. Voraussichtliche Zuschüsse der Provinzen in den einzelnen Jahren, wenn der ganze Rhein-Weser-Kanal als ein einheitliches Unternehmen behandelt wird	99

A. Einleitung.

Die gesetzlichen Bestimmungen.

Nach dem Gesetze, betreffend die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen, vom 1. April 1905 (Ges.-Samml. S. 179) — dessen vollständiger Wortlaut in den den Rhein-Weser-Kanal betreffenden Abschnitten als Anlage 1 mitgeteilt ist — wird die Staatsregierung im § 1 ermächtigt, für einen Schiffahrtskanal vom Rhein zur Weser einschließlich Kanalisierung der Lippe und Nebenanlagen die folgenden Beträge nach Maßgabe der von den zuständigen Ministern festzustellenden Pläne zu verwenden und zwar für

I. Genehmigte Bauausführungen und Kosten.

Anlage 1.

- a) einen Schiffahrtskanal vom Rhein in der Gegend von Ruhrort oder von einem nördlicher gelegenen Punkte bis zum Dortmund-Ems-Kanal in der Gegend von Herne (Rhein-Herne-Kanal), einschließlich eines Lippe-Seitenkanals von Datteln nach Hamm 74 500 000 M
- b) verschiedene Ergänzungsbauten am Dortmund-Ems-Kanal in der Strecke von Dortmund bis Bevergern 6 150 000 „
- c) α. einen Schiffahrtskanal vom Dortmund-Ems-Kanal in der Gegend von Bevergern zur Weser in der Gegend von Bückeberg mit Zweigkanälen nach Osnabrück und Minden, einschließlich der Herstellung von Staubecken im oberen Quellgebiet der Weser und der Vornahme einiger Regulierungsarbeiten in der Weser unterhalb Hameln 81 000 000 „
- β. einen Anschlußkanal aus der Gegend von Bückeberg nach Hannover mit Zweigkanal nach Linden 39 500 000 „
- d) die Kanalisierung der Lippe oder die Anlage von Lippe-Seitenkanälen von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln und von Hamm bis Lippstadt 44 600 000 „
- e) Verbesserung der Landeskultur in Verbindung mit den Unternehmungen unter a—d und dem bereits ausgeführten Dortmund-Ems-Kanal unter Heranziehung der Nächstbeteiligten nach Maßgabe der bestehenden Grundsätze 5 000 000 „
- zusammen für den Kanal vom Rhein zur Weser einschließlich der Kanalisierung der Lippe und Nebenanlagen 250 750 000 M.

II. Verpflichtungen der beteiligten Verbände.

A. Mit der Ausführung des vorstehend unter a bis c bezeichneten Kanals vom Rhein zur Weser mit Anschluß nach Hannover ist nach § 2 des Gesetzes nur dann vorzugehen, wenn vor dem 1. Juli 1906 die beteiligten Provinzen oder andere öffentliche Verbände der Staatsregierung gegenüber in rechtsverbindlicher Form nachstehende Verpflichtungen übernommen haben, und zwar:

Rhein-Herne-Kanal.

1. hinsichtlich des unter a aufgeführten Rhein-Herne-Kanals einschließlich des Lippe-Seitenkanals Datteln-Hamm den durch die Schiffahrtsabgaben und sonstige laufende Einnahmen dieser Kanäle etwa nicht gedeckten Fehlbetrag der von dem zuständigen Minister festgesetzten Betriebs- und Unterhaltungskosten dieser Kanäle bis zur Höhe von 535 000 M für das Rechnungsjahr dem Staate zu erstatten, ferner einen Baukostenanteil von 24 830 000 M aus eigenen Mitteln in jedem Rechnungsjahre mit 3 vom Hundert zu verzinsen und vom sechzehnten

Betriebsjahre ab auch mit $\frac{1}{2}$ vom Hundert sowie den ersparten Zinsbeträgen zu tilgen, soweit die laufenden Einnahmen dieser Kanäle nach Abzug der aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten zur Verzinsung und Abschreibung des für den Rhein-Herne-Kanal und den Lippe-Seitenkanal verausgabten Baukapitals mit zusammen $3\frac{1}{2}$ vom Hundert nicht ausreichen;

Ems-Weser-Kanal.

2. hinsichtlich des unter c aufgeführten Kanals von Bevergern zur Weser mit Anschluß nach Hannover nebst den genannten Zweigkanälen sowie der Herstellung von Staubecken und einiger Regulierungsarbeiten in der Weser unterhalb Hameln

den durch die Schifffahrtabgaben und sonstige laufende Einnahmen dieser Wasserstraßen etwa nicht gedeckten Fehlbetrag der durch den zuständigen Minister festgestellten Betriebs- und Unterhaltungskosten derselben bis zur Höhe von 847 500 M für das Rechnungsjahr dem Staate zu erstatten,

ferner einen Baukostenanteil von 37 350 000 M aus eigenen Mitteln in den ersten fünf Jahren von der Betriebseröffnung ab mit 1 vom Hundert, für die folgenden fünf Betriebsjahre mit 2 vom Hundert, von da ab in jedem Jahre mit 3 vom Hundert zu verzinsen, vom sechzehnten Jahre ab auch mit $\frac{1}{2}$ vom Hundert sowie den ersparten Zinsbeträgen zu tilgen, soweit die laufenden Einnahmen aus diesen Wasserstraßen nach Abzug der aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten zur Verzinsung und Abschreibung des für diesen Kanal mit Zweigkanälen, für die Staubecken und für die Regulierungsarbeiten in der Weser unterhalb Hameln verausgabten Baukapitals mit den für die vorbezeichneten Zeitabschnitte vorgesehenen Sätzen nicht ausreichen.

Die Verbindung zwischen der Weser und dem Kanal vom Rhein zur Weser bei Minden ist erst herzustellen, wenn der Bremische Staat sich verpflichtet hat, in die Weser bei Hemelingen ein Wehr mit Schifffahrtkanal zu bauen und ein Drittel der Kosten der Talsperren im oberen Quellgebiet der Weser sowie der unterhalb Hameln auszuführenden Regulierungsarbeiten in Höhe von 6 600 000 M zu übernehmen. Auf diesen Beitrag Bremens werden die Einnahmen des Kanals in gleicher Weise verrechnet wie auf die Verpflichtungen der Interessenten.

Lippe.

B. Mit dem Grunderwerb für die unter d bezeichnete Kanalisierung der Lippe oder für die Anlage von Lippe-Seitenkanälen von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln und von Hamm bis Lippstadt ist baldmöglichst und mit dem Bau spätestens 1 Jahr nach der Betriebseröffnung des Rhein-Herne-Kanals vorzugehen, wenn vor dem 1. Juli 1906 die beteiligten Provinzen oder andere öffentliche Verbände der Staatsregierung gegenüber in rechtsverbindlicher Form die Verpflichtung übernommen haben, den durch die Schifffahrtabgaben und sonstige laufende Einnahmen der kanalisierten Lippe oder der Lippe-Seitenkanäle von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln und von Hamm bis Lippstadt etwa nicht gedeckten Fehlbetrag der von dem zuständigen Minister festgesetzten Betriebs- und Unterhaltungskosten für die Lippe von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal und von Hamm bis Lippstadt sowie für die etwa zu erbauenden Lippe-Seitenkanäle bis zur Höhe von 430 000 M für das Rechnungsjahr dem Staate zu erstatten,

ferner einen Baukostenanteil von 14 870 000 M aus eigenen Mitteln in jedem Rechnungsjahre mit 3 vom Hundert zu verzinsen und vom sechzehnten Betriebsjahre ab auch mit $\frac{1}{2}$ vom Hundert sowie den ersparten Zinsbeträgen zu tilgen, soweit die laufenden Einnahmen dieser Fluß- und Kanalstrecken nach Abzug der aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten zur Verzinsung und Abschreibung des verausgabten Baukapitals mit zusammen $3\frac{1}{2}$ vom Hundert nicht ausreichen.

Bei Berechnung der aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten gelangt ein bisher zur Unterhaltung der Lippe von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal und von Hamm bis Lippstadt verausgabter Betrag von 50 000 M zur Absetzung.

Verwendung des Überschusses der Einnahmen über die Ausgaben. Übersteigen die laufenden Einnahmen einer dieser Unternehmungen in einem Rechnungsjahre die aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten und die zur Verzinsung und Abschreibung des verausgabten Baukapitals mit $3\frac{1}{2}$ vom Hundert erforderlichen Beträge, so ist der Überschuß zu verwenden:

zunächst zur weiteren Abschreibung des Baukapitals und nach vollendeter Abschreibung zur Zurückzahlung der vom Staate und den beteiligten Verbänden einschließlich Bremen in früheren Jahren geleisteten Zubeußen nach dem Verhältnisse dieser,

darnach zur Erstattung der vom Staate verausgabten Bauzinsen und schließlich zur Erstattung der von den letzteren sowie von den Zubeußen des Staates und der Verbände mit 3 vom Hundert zu berechnenden Zinsen nach dem Verhältnis der beiderseitigen Zinsbefräge.

III. Zusammenfassen der Verpflichtungen.

Nach der Regierungs-Vorlage bestand die Absicht, den Rhein-Herne-Kanal und den Ems-Weser-Kanal als zwei gesonderte Unternehmen zu behandeln. Durch die Beschlüsse des Landtags ist diesen beiden Kanalabschnitten noch die Lippekanalisierung von Wesel bis Datteln und von Hamm bis Lippstadt als weiteres, in bezug auf die zu übernehmenden Verpflichtungen selbständiges Unternehmen hinzugefügt. In der XX. Kommission des Hauses der Abgeordneten wurde nun die Frage aufgeworfen, ob es nicht zweckmäßiger sei, den ganzen Rhein-Weser-Kanal als ein einheitliches Unternehmen, gegebenenfalls unter Einbeziehung des bestehenden Dortmund-Ems-Kanals von $\frac{\text{Herne}}{\text{Dortmund}}$ bis Papenburg, zu behandeln. Die Königliche Staatsregierung hat diese Vorschläge als aus praktischen Gründen erwägenswert bezeichnet und sich das Recht vorbehalten, mit den Interessenten ein dahingehendes Abkommen zu treffen (vergl. Komm. Ber., Drucks. Nr. 594 des Hauses der Abg. 1904/5, Seite 200/1 u. 253).

Die nachfolgenden Berechnungen über die Ertragsverhältnisse des Rhein-Weser-Kanals sowie über die den Beteiligten zufallenden Garantieverpflichtungen und Zuschüsse sind hiernach sowohl unter der Voraussetzung gemacht, daß die Verpflichtungen für jeden einzelnen Kanalteil nach dem Wortlaut des Gesetzes getrennt übernommen werden, als auch unter der Annahme, daß die Verpflichtungen für einzelne Teile zusammengefaßt werden. Dabei sind, zum Teil lediglich des Überblicks über die finanzielle Wirkung halber, alle in Frage kommenden Möglichkeiten behandelt, wengleich, wie später ausgeführt werden wird, einige dieser Möglichkeiten unerwünscht oder gar für die Staatsregierung unannehmbar sein dürften.

Demnach sind alle Berechnungen für folgende Einzelfälle und Zusammenfassungen aufgestellt:

I. Sämtliche den Rhein-Weser-Kanal bildenden Kanalteile gelten als Einzelunternehmungen:

A. Rhein-Herne-Kanal mit dem Lippe-Seitenkanal von Datteln nach Hamm,

B. Ems-Weser-Kanal mit Anschluß nach Hannover, sämtlichen Zweigkanälen und den Staubecken im oberen Quellgebiet der Weser,

C. Lippekanalisierung von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln mit dem Lippe-Seitenkanal von Hamm nach Lippstadt,

D. Dortmund-Ems-Kanal von $\frac{\text{Herne}}{\text{Dortmund}}$ bis Papenburg.

II. Rhein-Herne-Kanal (A) und Lippekanalisierung (C) werden zusammengefaßt zu:

E. Dortmund-Rhein-Kanal.

Die Berechnungen für B und D bleiben unverändert.

III. Sämtliche neue Kanalteile (A, B und C) werden zusammengefaßt:

F. Dortmund-Rhein-Kanal und Ems-Weser-Kanal.

Die Berechnung für D bleibt unverändert.

IV. Der ganze Rhein-Weser-Kanal einschl. des Dortmund-Ems-Kanals (A, B, C und D) bildet ein einheitliches Unternehmen:

G. Rhein-Weser-Kanal.

B. Garantieverpflichtungen und Zuschüsse der beteiligten Verbände im ganzen.

I. Garantieverpflichtungen.

Anlage 2.

Die anschlagsmäßigen Kosten der geplanten Kanalbauten und die Verteilung derselben auf den Staat und die Interessenten sind in der als Anlage 2 beigegebenen Zusammenstellung I angegeben. Der Dortmund-Ems-Kanal von $\frac{\text{Herne}}{\text{Dortmund}}$ bis Papenburg ist in dieser Nachweisung mit aufgenommen, da er bei einer Zusammenfassung des Rhein-Weser-Kanals zu einem einheitlichen Unternehmen berücksichtigt werden muß. Dabei sind nicht nur die nach dem hier zu Grunde liegenden Gesetze für die Ergänzungsbauten am Dortmund-Ems-Kanal aufzuwendenden Kosten sondern auch die vom Staate — abzüglich der Interessentenbeiträge — bereits aufgewendeten und die nach der Resolution des Hauses der Abgeordneten vom 7. Februar 1905 für Schleppzugschleusen auf der Strecke von Bevergern nach der Ems noch aufzuwendenden Baukosten sowie die gesamten Betriebs- und Unterhaltungskosten des Dortmund-Ems-Kanals von $\frac{\text{Herne}}{\text{Dortmund}}$ bis Papenburg zum Ansatz gebracht.

II. Zuschüsse der beteiligten Verbände.

Der in Spalte 16 der Nachweisung angegebene Anteil der Provinzen an den Kosten für Betrieb und Unterhaltung sowie Verzinsung und Tilgung des Baukapitals ist der Höchstbetrag der Garantien, den die Provinzen dann zuschießen müßten, wenn auf den geplanten Kanälen gar keine Einnahmen entständen. Dieser Fall wird indessen nicht eintreten, da nach Seite 46 der Denkschrift, betreffend die Herstellung eines Schifffahrtkanals vom Rhein nach Hannover (A zu Nr. 96 der Drucksachen des Hauses der Abgeordneten 1904) Schifffahrtabgaben erhoben werden sollen, die außer der Deckung der Betriebs- und Unterhaltungskosten eine mindestens $3\frac{1}{2}\%$ ige Verzinsung und Tilgung des Baukapitals ermöglichen.

Wie hoch sich die von den Provinzen tatsächlich zu leistenden Zuschüsse demnächst belaufen werden, läßt sich mit Sicherheit nicht voraussagen, da die Größe des demnächstigen Verkehrs nur geschätzt werden kann und da die einzuführenden Abgaben noch nicht endgültig bestimmt sind.

a) Ermittlung des Verkehrs sowie der Einnahmen und Ausgaben auf dem Rhein-Weser-Kanal.

Anlage 3.

Über die Größe des Verkehrs auf dem Rhein-Weser-Kanal und die zu erwartenden Einnahmen sind seitens der Königlichen Staatsregierung eingehende Ermittlungen angestellt. Diese Ermittlungen, welche nach der vorerwähnten Denkschrift auszugsweise in Anlage 3 und ausführlicher noch in der Schrift des Verfassers „Die wirtschaftliche Bedeutung des Rhein-Elbe-Kanals“ beschrieben sind, wurden im einzelnen auf Grund genauer Anschreibungen der Eisenbahnverwaltung mit größter Sorgfalt ausgeführt und dürften deshalb ein ziemlich zutreffendes Bild der späteren Gestaltung des Verkehrs geben, wenschon sie einen Anspruch auf völlige Zuverlässigkeit nicht machen können.

Die vorerwähnten Ermittlungen haben den nachfolgenden Berechnungen über die Höhe der vom Staat und von den Provinzen zu leistenden Zuschüsse als Unterlage gedient.

Abweichungen gegen die Vorlage.

1. Änderungen des Hauses der Abgeordneten an dem Gesetzentwürfe.

α) Erhöhung der Baukosten für den Rhein-Herne-Kanal.

Ohne weiteres sind indessen die in der Gesetzesvorlage angegebenen Ergebnisse der Ertragsberechnung nicht übernommen worden, zumal das Haus der Abgeordneten an dem Gesetzentwürfe einige einschneidende Änderungen vorgenommen hat. In welcher Weise diese Änderungen Berücksichtigung gefunden haben, sei nachstehend kurz erläutert.

In der Regierungsvorlage waren unter den Baukosten des Rhein-Herne-Kanals rd. 2 Millionen Mark für Grunderwerb über den unmittelbaren Bedarf hinaus enthalten. Dieser Betrag ist vom Hause der Abgeordneten um 4 Millionen auf 6 Millionen Mark erhöht. Die hierfür angekauften Grundstücke sollen zum Teil wieder veräußert und im übrigen nach Möglichkeit verpachtet werden, dürften also erhebliche Einnahmen bringen, die entweder von den Baukosten abzuschreiben oder im Falle der Verpachtung als laufende Einnahmen zu verrechnen sind. Mangels irgend welchen Anhaltes über die Höhe dieser Einnahmen und zur Sicherheit gegen etwaige Überschätzung des Abgabenaufkommens sind diese Einnahmen nicht zum Ansatz gebracht.

β) Lippe.

Anlage 4.

Anlage 5.

Nach Inbetriebnahme des Rhein-Herne-Kanals soll die Lippe-Kanalisation von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln ausgeführt und der Lippe-Seitenkanal von Hamm bis Lippstadt gebaut werden. Bei Berechnung der Einnahmen dieser Schifffahrtstraßen wurden nach eingehenden Erwägungen, die auszugsweise in Anlage 4 wiedergegeben sind, die niedrigen Abgaben des Rhein-Weser-Kanals zu Grunde gelegt. Der Verkehr auf dem Lippe-Seitenkanal von Hamm bis Lippstadt ist in derselben Weise ermittelt, wie der in den Berechnungen für den Rhein-Herne-Kanal enthaltene Verkehr der Strecke Datteln-Hamm. Bei der Verkehrs- und Einnahmeermittlung für die Lippe von Wesel bis Datteln wurde, wie in der Anlage 5 näher ausgeführt ist, eine teilweise Ablenkung des Verkehrs vom Dortmund-Ems- und Rhein-Herne-Kanal auf die Lippe angenommen.

γ) Staubecken anstatt
Weserkanalisation.

Nachdem die Kanalisation der Weser von Hameln bis Bremen endgültig aufgegeben ist, vermindern sich die in Rechnung zu stellenden Betriebs- und Unterhaltungskosten für den Ems-Weser-Kanal um 160 000 M, da die Staubecken und die Regulierungsbauten in der Weser unterhalb Hameln soviel weniger an Unterhaltungskosten erfordern als die Kanalisation von Hameln bis Minden.

Ferner ändern sich die Einnahmen. Die in der Vorlage angegebenen Weser-Kanalisationsabgaben, die für die Strecke Bremen-Minden von Bremen und für die Strecke Minden-Hamel von Preußen vereinnahmt werden sollten, fallen fort. Dafür treten die Einnahmen aus den Stauweihern und neu einzuführende Weserabgaben hinzu.

Anlage 6.

Die Einnahmen für Abgabe von Kraft an den Staubecken im oberen Quellgebiet der Weser sind nach Anlage 6 auf etwa 200 000 M zu schätzen, von denen im 1. Betriebsjahre 40% tatsächlich aufkommen dürften.

Anlage 7.

Mit Hilfe der Staubecken und der geplanten Regulierungsarbeiten in der Weser unterhalb Hameln wird es möglich sein, den Niedrigwasserstand auf der ganzen Weser zu heben. Infolgedessen kann die Tragfähigkeit der Schiffe besser als bisher ausgenutzt und der Flußverkehr mit einer Abgabe belegt werden, die einen, wenn auch nur teilweisen, Ersatz der durch die Stauweiher verursachten Kosten darstellt. Diese Abgabe kann sowohl von dem sich lediglich auf der Weser vollziehenden, schon jetzt vorhandenen, wie von dem zwischen Weser und Kanal sich erst demnächst entwickelnden neuen Verkehr erhoben werden. Gegenwärtig wird indes die Einführung von Abgaben auf regulierten Flüssen infolge des § 19 des Wasserstraßengesetzes einer allgemeinen Prüfung unterzogen, und es ist daher nicht mit Sicherheit zu übersehen, welchen Abgaben der bereits bestehende Weserverkehr aus Anlaß der durch die Stauweiher bewirkten Fahrwasserverbesserung unterworfen werden kann. Deshalb soll in den folgenden Berechnungen eine Abgabeneinnahme von dem bestehenden Weserverkehr nicht berücksichtigt, sondern nur eine solche von dem sich neu ausbildenden Kanal-Weser-Wechselverkehr in Ansatz gebracht werden. Sie möge zu durchschnittlich 0,1 Pf. für jeden von diesem Verkehr auf der Weser geleisteten Tonnenkilometer angenommen werden. Eine Abgabe in dieser Höhe genügt nach Anlage 7 zur Deckung eines erheblichen Teils der für die Verbesserung des Weserstroms entstehenden Kosten und bildet doch nur einen mäßigen Bruchteil des Nutzens, den die Schifffahrt aus der durch die Stauweiher gebotenen Verbesserung des Weserfahrwassers zieht. Die Einnahmen, die sich aus der Einführung von Schifffahrtabgaben für den sich lediglich auf der Weser vollziehenden, im wesentlichen schon jetzt bestehenden Verkehr demnächst anteilig für die Staubecken ergeben werden, bilden eine weitere Sicherheit gegen eine etwaige Überschätzung der dem Rhein-Weser-Kanal zufallenden Abgaben.

2. Sonstige Änderungen.

Außer den vorstehenden, durch andere Fassung des Gesetzes bedingten Änderungen sind noch in folgenden Punkten einige Annahmen der Regierungsvorlage geändert, um auf alle Fälle eine zu günstige und der späteren Wirklichkeit vielleicht nicht entsprechende Darstellung der Ertragsverhältnisse des Rhein-Weser-Kanals zu vermeiden.

a) Schwächerer Anfangsverkehr.

In der Wasserstraßenvorlage (A zu No. 96, S. 35) ist angenommen, daß der voraussichtlich wirkliche Anfangsverkehr des ersten Betriebsjahres 1912 auf dem Rhein-Herne-Kanal 50% und auf dem Ems-Weser-Kanal 40% des rechnungsmäßigen Anfangsverkehrs betragen wird, und daß die volle Entwicklung des Kanalverkehrs nach 10 Jahren erreicht ist. Diese Annahme wurde seinerzeit in der Hauptsache deshalb gemacht, um eine zu niedrige Veranschlagung des Ausfalls an Eisenbahn-Einnahmen zu vermeiden.

Für eine Ertragsberechnung erscheint es aber vorsichtiger, nur mit einem wirklichen Anfangsverkehr von 30% des rechnungsmäßigen zu rechnen, wie es bei den Verhandlungen mit den Provinzen anlässlich der Kanalvorlage des Jahres 1899 geschehen ist, den Abschluß der Verkehrsentwicklung aber ebenfalls nach 10 Jahren anzunehmen. Damit wird den Erfahrungen entsprochen, die an allen neueren Kanälen gemacht sind. Bei der hohen wirtschaftlichen Entwicklung der berührten Gegenden darf aber andererseits gehofft werden, daß der wirklich eintretende Verkehr hinter dem angenommenen keineswegs zurückbleiben wird.

β) Sogleich die vollen Betriebs- und Unterhaltungskosten.

Von vornherein sind die vollen, anschlagsmäßigen Betriebs- und Unterhaltungskosten in Ansatz gebracht, während in der Vorlage für die ersten 10 Betriebsjahre geringere Beträge angenommen waren.

γ) Begünstigung der Emshäfen.

Der Wettbewerb der Emshäfen mit den holländischen und belgischen Seehäfen wird durch die Kanalisierung der Lippe eine weitere Verschärfung erfahren. Um die Emshäfen bei dem Wettbewerbe zu stärken, dürften besondere Tarifmaßnahmen zu treffen sein. Es ist deshalb angenommen worden, daß auf dem Dortmund-Ems-Kanal von Bevergern bis Emden sämtliche Güter und auf der Strecke $\frac{\text{Herne}}{\text{Dortmund}}$ — Bevergern alle nach den Emshäfen bestimmten bzw. von dort kommenden Güter, auch wenn sie zum Teil die neuen Wasserstraßen benutzen, nur die Abgaben nach dem jetzt gültigen Tarif zu zahlen haben werden.

b) Verrechnung der Einnahmen.

Die Verrechnung der Einnahmen und die Erfüllung der Garantieverpflichtungen wird sich folgendermaßen gestalten.

Die für Benutzung des Kanals gezahlten Schifffahrtabgaben und etwaige sonstige laufende Einnahmen werden zunächst zur Deckung der wirklich entstandenen Betriebs- und Unterhaltungskosten verwendet, wie sie für jedes Jahr von dem zuständigen Minister festgestellt werden. Reichen die Einnahmen hierzu nicht aus, so ist der Fehlbetrag von den beteiligten Provinzen zuzuschüssen, soweit die wirklich aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten die im Gesetze festgestellten Höchstbeträge nicht überschreiten. Ein etwaiger Mehrbetrag, der nicht in den Einnahmen Deckung findet, fällt der Staatskasse zur Last. Der Überschuss der Einnahmen eines Rechnungsjahres über die tatsächlich aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten wird gleichmäßig zur Verzinsung des wirklich verausgabten Baukapitals mit 3% und vom 16. Betriebsjahre ab zu dessen Abschreibung mit $\frac{1}{2}\%$ verwendet. Die durch die fortschreitende Kapitalminderung ersparten Zinsen werden mit zur Abschreibung verwandt, so daß, wenn nicht im Laufe der Zeit die Einnahmen eine außerordentliche Abschreibung ermöglicht haben, das Baukapital 66 Jahre nach dem Beginn der Tilgung oder 81 Jahre nach Inbetriebnahme der Kanäle getilgt sein wird.

Werden die Zinsen und Tilgungsbeträge durch die Einnahmen der Kanäle nicht aufgebracht, so müssen die beteiligten Provinzen entsprechend der Höhe ihrer übernommenen Verpflichtungen Zuschüsse leisten. Beim Ems-Weser-Kanal und sinngemäß auch beim Dortmund-Ems-Kanal für den Fall, daß er in das Gesamtunternehmen einbezogen werden sollte, wird bei Ermittlung der Zuschüsse während der ersten fünf Jahre nur mit einer 1%igen und während der folgenden fünf Jahre mit einer 2%igen Verzinsung gerechnet.

Dem Staate Bremen wird der Anteil an dem Überschuß der Einnahmen über die aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten entsprechend seinem Anteil an den Baukosten ausgezahlt.

Nach vollendeter Tilgung des Baukapitals bleiben nur noch die Garantien für die Betriebs- und Unterhaltungskosten bestehen. Etwaige weitere Einnahmen dienen, wie bereits auf Seite 4/5 angegeben, zur Zurückzahlung der

vom Staate und von den Verbänden geleisteten Zubeßen, zur Erstattung der vom Staate verausgabten Bauzinsen sowie endlich zur Gewährung 3%iger Zinsen von den Bauzinsen und den Zubeßen.

c) Ergebnis der Ermittlungen. Zu erwartende Fehlbeträge.

Auf Grund der angestellten Ermittlungen sind die mutmaßlichen Einnahmen auf den einzelnen Strecken des Rhein-Weser-Kanals und darnach die zu erwartenden Fehlbeträge und Überschüsse sowie ihre Verteilung auf den Staat und die Interessenten berechnet.

1. Ohne Berücksichtigung des Schleppmonopols.

Anlage 8.

In den Jahren bis zur vollen Ertragsfähigkeit sind nach den genauen Angaben der Zusammenstellung II¹ (Anlage 8) im ganzen die in der nachfolgenden Übersicht 1 angegebenen Fehlbeträge zu erwarten. Hierbei sei vorweg bemerkt, daß der Fehlbetrag des Staates beim Ems-Weser- und Dortmund-Ems-Kanal in den ersten 10 Jahren eigentlich um 2% bzw. 1% des gesamten Baukapitals höher ist als angegeben, da während dieser Zeit nur eine 1 bzw. 2%ige Verzinsung der Baukosten in Rechnung gestellt ist.

Übersicht 1.

Ohne Schleppmonopol.

(Vergl. Zusammenstellung II¹, Anl. 8.)

1	Dauer	Summe	Von den Fehlbeträgen entfallen auf		
	der Fehl-	der Fehl-	den	die	Bremen
	beträge	beträge	Staat	Provinzen	
Jahre	M	M	M	M	M
2	3	4	5	6	

I. Die einzelnen Kanalteile gelten als gesonderte Unternehmen.

A. Rhein-Herne-Kanal	6	5 393 000	3 596 000	1 797 000	—
B. Ems-Weser-Kanal	25	14 261 000	9 020 000	4 460 000	781 000
C. Lippe	33	28 122 000	18 666 000	9 456 000	—
D. Dortmund-Ems-Kanal	20	6 798 000	6 798 000	—	—
zusammen		54 574 000	38 080 000	15 713 000	781 000

II. Rhein-Herne-Kanal und Lippe-Kanalisation ein einheitliches Unternehmen.

E. Dortmund-Rhein-Kanal	10	9 334 000	6 223 000	3 111 000	—
B. Ems-Weser-Kanal	25	14 261 000	9 020 000	4 460 000	781 000
D. Dortmund-Ems-Kanal	20	6 798 000	6 798 000	—	—
zusammen		30 393 000	22 041 000	7 571 000	781 000

III. Sämtliche neue Kanalteile ein einheitliches Unternehmen.

F. Dortmund-Rhein-Kanal und Ems-Weser-Kanal	16	14 625 000	9 489 000	4 688 000	448 000
D. Dortmund-Ems-Kanal	20	6 798 000	6 798 000	—	—
zusammen		21 423 000	16 287 000	4 688 000	448 000

IV. Der ganze Rhein-Weser-Kanal ein einheitliches Unternehmen.

G. Rhein-Weser-Kanal	17	20 198 000	14 986 000	4 760 000	452 000
--------------------------------	----	------------	------------	-----------	---------

Die Fehlbeträge belaufen sich hiernach:

I. bei getrennter Behandlung der einzelnen Kanalteile insgesamt auf 54 574 000 M

II. bei Zusammenfassung des Rhein-Herne-Kanals und der Lippe-Kanalisation insgesamt auf 30 393 000 „
oder 24 181 000 M weniger als im Falle I,

III. bei Zusammenfassung der sämtlichen neuen Kanalteile zu einem einheitlichen Unternehmen insgesamt auf . . 21 423 000 „
oder 33 151 000 M weniger als im Falle I
und 8 970 000 „ „ „ „ II

IV. bei Zusammenfassung des ganzen Rhein-Weser-Kanals	
zu einem einheitlichen Unternehmen insgesamt auf . .	20 198 000 M
oder 34 376 000 M weniger als im Falle I,	
10 195 000 „ „ „ „ „ II	
und 1 225 000 „ „ „ „ „ III.	

Die von den Provinzen zu deckenden Fehlbeträge vermindern sich gegenüber der vollständig getrennten Behandlung der einzelnen Kanalteile (I) bei Zusammenfassung des Rhein-Herne-Kanals und der Lippe-Kanalisation (II) von 15 713 000 auf 7 571 000, also um 8 142 000 M, bei Zusammenfassung der sämtlichen neuen Kanalteile zu einem einheitlichen Unternehmen (III) weiterhin um 2 883 000 M auf 4 688 000 M.

Wird der Dortmund-Ems-Kanal in das Unternehmen einbezogen, so erhöhen sich die zuletzt angegebenen Zuschüsse der Provinzen um den geringen Betrag von 72 000 M auf 4 760 000 M.

Der auffällige aber günstige Umstand, daß bei dem Zusammenfassen der einzelnen Kanalteile die Fehlbeträge und damit die Zuschüsse aller Beteiligten einschl. des Staates sich vermindern, findet seine Erklärung darin, daß die auf einigen Kanalteilen schon früh eintretenden Überschüsse nicht zur außergewöhnlichen Tilgung des Baukapitals sondern zur Ausgleichung der bei anderen Kanalteilen sich ergebenden Fehlbeträge verwendet werden. Dadurch wird also die Tilgung des Baukapitals an den schon anfangs verkehrs- und ertragreichen Teilkanälen länger hinausgeschoben als es der Fall wäre, wenn sie als Einzelunternehmungen behandelt würden.

2. Mit Berücksichtigung des Schleppmonopols.

Auf dem gesamten Rhein-Weser-Kanal einschliesslich der Lippe-Kanalisation und sämtlicher Zweigkanäle ist nach § 18 des Gesetzes einheitlicher staatlicher Schleppbetrieb einzurichten. Privaten ist auf diesen Schiffahrtstraßen die mechanische Schlepperei untersagt. Zum Befahren dieser Schiffahrtstraßen mit eigener Kraft bedarf es besonderer Genehmigung.

α) Beteiligung der Garanten an den Einnahmen.

An den aus dem Schleppmonopol sich ergebenden Einnahmen und Ausgaben sollen, wie der Minister der öffentlichen Arbeiten auf eine bezügliche Frage in der XX. Kommission des Hauses der Abgeordneten (Komm. Ber. S. 240) erklärte, die Garanten beteiligt werden. In welcher Weise dies zu geschehen hat, ist den mit den beteiligten öffentlichen Verbänden abzuschließenden Verträgen und einem besonderen Gesetze vorbehalten. Die nachfolgenden Ausführungen gelten daher nur unter dem Vorbehalt, daß die hier gemachten Annahmen in den betreffenden Vereinbarungen bzw. in dem zu erwartenden Gesetze Aufnahme finden.

β) Einrichtung des Schleppbetriebes.

Der vorläufige Entwurf über die Einrichtung des elektrischen Schleppbetriebes auf dem Rhein-Weser-Kanal, der den Verhandlungen in der Kommission des Abgeordneten-Hauses zu Grunde lag, sieht auf dem ganzen Rhein-Weser-Kanal, also auch auf der Strecke Herne-Bevergern, nicht aber auf der Strecke Bevergern-Papenburg, staatlichen Schleppbetrieb vor. Die auf dem Dortmund-Ems-Kanal vorhandenen Schleppdampfer würden dann auf den Verkehr von Bevergern bis Emden beschränkt sein, voraussichtlich aber, soweit sie dann überflüssig sind, angekauft und auf den neu zu erbauenden Zweigkanälen verwendet werden können. Nach dem erwähnten Entwurfe soll nämlich auf dem Hauptkanal vom Rhein bis Hannover elektrischer Schleppbetrieb, dagegen auf den Zweigkanälen Dampferzug eingeführt werden. Bei dem elektrischen Schleppbetriebe betragen die Zugkosten — einschl. einer $3\frac{1}{2}\%$ igen Verzinsung des Anlagekapitals — bei dem erstmaligen Verkehr 0,3 $\text{₰}/\text{tkm}$ und bei dem entwickelten Verkehr 0,2 $\text{₰}/\text{tkm}$. Die Königliche Staatsregierung wird natürlich auch bei Handhabung des Schleppmonopols darauf Bedacht nehmen, die Entwicklung des Verkehrs auf den neuen Kanälen nach Möglichkeit zu fördern, sie wird deshalb die Schleppgebühren besonders in den ersten Jahren nicht zu hoch bemessen. Infolgedessen werden die Einnahmen voraussichtlich anfangs zur Deckung der Kosten nicht ausreichen. Es ist aber anzunehmen, daß in der zweiten Hälfte der ersten 10 Jahre die anfänglichen Fehlbeträge durch Überschüsse ausgeglichen werden. Von dem 11. Betriebsjahre an, wenn der Verkehr eine nennenswerte Höhe erreicht hat, kann man einen Überschuß

Anlage 9.

erwarten, der bei einem Schlepplohnsatze von 0,25 \mathcal{G} /tkm und voll entwickeltem Betriebe auf 0,05 \mathcal{G} /tkm veranschlagt werden kann. Wie der in Anlage 9 gegebene Vergleich wirklich gezahlter Schlepplöhne auf dem Rhein, Dortmund-Ems-Kanal und Elbe-Trave-Kanal ergibt, ist der Satz von 0,25 \mathcal{G} /tkm ein angemessener zu nennen, zumal der elektrische Schiffszug durch seine Schnelligkeit, große Regelmäßigkeit und Leistungsfähigkeit noch anderweitige Ersparnisse an Zeit und Geld für die geschleppten Schiffe im Gefolge haben wird. Die auf dem Kaiser Wilhelm-Kanal mit dem Schleppmonopol in finanziell ungünstiger Weise gemachten Erfahrungen dürfen auf den Rhein-Weser-Kanal nicht übertragen werden. Dort wird durch sehr niedrig bemessene und die Selbstkosten nicht deckende Schleppgebühren das Ziel verfolgt und in erfreulichem Maße erreicht, die mit kleinen Segelschiffen betriebene deutsche Küstenschifffahrt zu stärken. Ein ähnlicher Grund, der auf Niedrighaltung der Schlepplöhne beim Rhein-Weser-Kanal hinwirken könnte, besteht indes nicht. Hier könnten daher nur die Ergebnisse eines anderen in Deutschland bestehenden Schleppmonopolbetriebes, desjenigen auf dem Elbe-Trave-Kanal, in Vergleich gezogen werden, die trotz des anfänglich geringen Verkehrs befriedigende sind.

2) Einrechnung der Überschüsse aus dem Schleppmonopol.

Anlage 10.

Wird der erzielte Überschuß, wie auch der Abgeordnete von Pappenheim vorschlug (26. Komm. Stzg., Komm. Prot. S. 9), als Reingewinn des Kanals mit den Kanalabgaben verrechnet, so erhöhen sich nach der als Anlage 10 beigegebenen Zusammenstellung II² die Einnahmen. Die Fehlbeträge belaufen sich darnach folgendermaßen:

Übersicht 2.

Mit Schleppmonopol.

(Vergl. Zusammenstellung II², Anl. 10.)

	Dauer der Fehl- beträge Jahre	Summe der Fehl- beträge M	Von den Fehlbeträgen entfallen auf		
			den Staat	die Provinzen	Bremen
			M	M	M
1	2	3	4	5	6

I. Die einzelnen Kanalteile gelten als gesonderte Unternehmen.

A. Rhein-Herne-Kanal	6	5 393 000	3 596 000	1 797 000	—
B. Ems-Weser-Kanal	22	10 104 000	6 381 000	3 170 000	553 000
C. Lippe	31	26 035 000	17 272 000	8 763 000	—
D. Dortmund-Ems-Kanal	17	4 071 000	4 071 000	—	—
zusammen		45 603 000	31 320 000	13 730 000	553 000

II. Rhein-Herne-Kanal und Lippe-Kanalisierung ein einheitliches Unternehmen.

E. Dortmund-Rhein-Kanal	10	9 334 000	6 223 000	3 111 000	—
B. Ems-Weser-Kanal	22	10 104 000	6 381 000	3 170 000	553 000
D. Dortmund-Ems-Kanal	17	4 071 000	4 071 000	—	—
zusammen		23 509 000	16 675 000	6 281 000	553 000

III. Sämtliche neue Kanalteile ein einheitliches Unternehmen.

F. Dortmund-Rhein-Kanal und Ems-Weser-Kanal	12	13 415 000	8 701 000	4 299 000	415 000
D. Dortmund-Ems-Kanal	17	4 071 000	4 071 000	—	—
zusammen		17 486 000	12 772 000	4 299 000	415 000

IV. Der ganze Rhein-Weser-Kanal ein einheitliches Unternehmen.

G. Rhein-Weser-Kanal	12	16 973 000	12 609 000	3 980 000	384 000
--------------------------------	----	------------	------------	-----------	---------

Wie sich aus einem Vergleiche der Übersichten 1 und 2 ergibt, werden die von den Provinzen zu tragenden Fehlbeträge für den Ems-Weser-Kanal, die Lippe und das Gesamtunternehmen bei Einrechnung der Überschüsse aus dem Schleppmonopol nicht unwesentlich geringer, und zwar

- B. beim Ems-Weser-Kanal um 1 290 000 M
- C. bei der Lippe um 693 000 „
- F. bei Zusammenfassung des Dortmund-Rhein-Kanals und des Ems-Weser-Kanals zu einem einheitlichen Unternehmen um 389 000 „
- G. beim Zusammenfassen des ganzen Rhein-Weser-Kanals zu einem einheitlichen Unternehmen um 780 000 „

Auf den Rhein-Herne-Kanal — für sich allein oder zusammen mit der Lippe betrachtet — hat das Schleppmonopol nur insofern Einfluß, als es eine raschere Abschreibung der Baukosten ermöglicht. Die Fehlbeträge verringern sich hier nicht, weil im 11. Betriebsjahr, wenn von dem Schleppmonopol Überschüsse zu erwarten sind, der Kanal seine Kosten bereits durch eigene Einnahmen rechnungsmäßig deckt.

d) **Zuschüsse der Provinzen nach den vorhergehenden Berechnungen.** Nach den beiden vorhergehenden Berechnungen entfallen auf die Provinzen die nachstehenden Fehlbeträge, die durch Zuschüsse zu decken sind.

Übersicht 3.

Zuschüsse der Provinzen.
(Vergl. Übersicht 1 und 2.)

	Berücksichtigung des Schleppmonopols	
	1. ohne	2. mit
	M	M
1	2	3
I. Die einzelnen Kanalteile gelten als gesonderte Unternehmen.		
A. Rhein-Herne-Kanal	1 797 000	1 797 000
B. Ems-Weser-Kanal	4 460 000	3 170 000
C. Lippe	9 456 000	8 763 000
zusammen	15 713 000	13 730 000
II. Rhein-Herne-Kanal und Lippe-Kanalisation ein einheitliches Unternehmen.		
E. Dortmund-Rhein-Kanal	3 111 000	3 111 000
B. Ems-Weser-Kanal	4 460 000	3 170 000
zusammen	7 571 000	6 281 000
III. Sämtliche neue Kanalteile ein einheitliches Unternehmen.		
F. Dortmund-Rhein-Kanal und Ems-Weser-Kanal	4 688 000	4 299 000
IV. Der ganze Rhein-Weser-Kanal ein einheitliches Unternehmen.		
G. Rhein-Weser-Kanal	4 760 000	3 980 000

e) **Vorteile der Zusammenfassung des ganzen Rhein-Weser-Kanals.**

Die Zusammenfassung der einzelnen Kanalteile zu einem einheitlichen Unternehmen bietet hiernach für sämtliche beteiligte Verbände erhebliche Vorteile. Dabei macht es keinen großen Unterschied, ob der Dortmund-Ems-Kanal in das Unternehmen einbezogen wird oder nicht. Werden die Überschüsse aus dem Schleppmonopol nicht berücksichtigt, so ist es für die Provinzen etwas günstiger, wenn der Dortmund-Ems-Kanal außer Betracht bleibt, während bei Einrechnung der Einnahmen aus dem Schleppmonopol die Zuschüsse geringer sind, wenn der ganze Rhein-Weser-Kanal als ein einheitliches Unternehmen behandelt wird.

Die als Fall III aufgeführte Zusammenfassung der sämtlichen neuen Kanalteile zu einem einheitlichen Unternehmen dürfte für die Staatsregierung nicht annehmbar sein, da mit der Zusammenlegung des räumlich von einander

getrennten Dortmund-Rhein-Kanals und Ems-Weser-Kanals die in betriebs- und verwaltungstechnischer Beziehung erwarteten Vorteile nicht erreicht werden. Eher erscheint es schon angängig, den Rhein-Herne-Kanal und die Lippe nach Fall II als ein einheitliches Unternehmen zu behandeln. Diese beiden Kanäle hängen in wirtschaftlicher und technischer Beziehung eng zusammen, denn einen Hauptzweck der Lippekanalisierung von Wesel bis Datteln bildet die Entlastung des Rhein-Herne-Kanals. Es erscheint sogar kaum angängig, den Entlastungskanal von dem zu entlastenden finanziell zu trennen. Auch läßt sich schwer übersehen, wie die Verteilung des Verkehrs auf Emschertallinie und Lippe sich demnächst wirklich vollziehen wird. Um in dieser Beziehung auf die Schifffahrt in der für eine schnelle Abwicklung des Verkehrs günstigsten Weise einwirken zu können, muß die Staatsregierung in den Betriebsdispositionen freie Hand behalten. Werden die beiden Kanäle aber als zwei gesonderte, selbständige Unternehmen behandelt, so ist die Staatsregierung in gewisser Weise durch die Geltung verlangenden Sonderinteressen der Garantieträger an jedem der beiden Unternehmungen gebunden. Eine Zusammenfassung erscheint daher als dringend erforderlich, ist aber dennoch weit weniger erwünscht als die Zusammenfassung des ganzen Rhein-Weser-Kanals, die auch mit Rücksicht auf die dann für alle Kanalteile in gleichmäßiger Weise eintretende Tilgung des Baukapitals als die zweckmäßigste Lösung erscheint.

Da unter Berücksichtigung der Einnahmen aus dem Schleppmonopol die Garantieverbände sich bei der Betriebsgemeinschaft des ganzen Kanalnetzes sogar noch günstiger stehen als bei dem unter F behandelten Falle des Zusammenfassens aller neuen Kanalteile, so dürfte der Versuch, auf der alles umfassenden Grundlage G die Garantieverbände aufzubauen, die meiste Aussicht haben. Jedenfalls soll im folgenden Abschnitt der voraussichtlich für die Staatsregierung unannehmbare Fall F (Zusammenfassen lediglich der neuen Kanalteile) aus der ferneren Betrachtung ausscheiden.

C. Verteilung der Garantieverpflichtungen und Zuschüsse auf die einzelnen Provinzen.

I. Garantieverpflichtungen.

Anlage 11.

- a) Unterschiede
gegen die
a) Regierungs-Vorlage.

Über die Verteilung der Garantieverpflichtungen auf die einzelnen Provinzen nach Verhältnis der Kanallänge gibt Anlage 11 Auskunft.

Gegenüber der Wasserstraßenvorlage (A zu Nr. 96 S. 48/49) ergeben sich einige Unterschiede, die, soweit sie nicht schon auf Seite 6 ff. besprochen sind, nachstehend erläutert werden sollen.

1. Der Lippe-Seitenkanal Datteln-Hamm ist nicht nur Schifffahrtkanal sondern auch Speisewasserzubringer für den Rhein-Herne-Kanal. Als solcher ist er ein Zubehör dieses Kanals, dem infolgedessen auch die Kosten teilweise zur Last fallen. Es möge angenommen werden, daß bei einfacher Ausführung der Strecke Hamm-Datteln als Speisewassergraben nur die Hälfte der für den Schifffahrtkanal veranschlagten Kosten erforderlich wären. Darnach würde die andere Hälfte der Kosten auf die Ausbildung des Speisegrabens zur Schifffahrtstraße entfallen.

2. Nach den neuesten Entwürfen beträgt die gesamte Länge des Rhein-Herne-Kanals 39,1 km, wobei von den vorgesehenen drei Mündungen in den Rhein die mittlere Länge eingesetzt ist. Der Kanal kann mit je 19,55 km = 50% als in der Rheinprovinz und in Westfalen liegend angenommen werden.

Bei Verteilung der Länge auf die beiden Provinzen ist nicht lediglich die geographische Lage der jetzigen Kanallinie berücksichtigt, zumal diese noch nicht feststeht und die Linienführung noch Änderungen unterliegen kann, sondern es ist auf den Strecken, wo der Kanal dicht an der Grenze der beiden in Betracht kommenden Provinzen vorbeiführt, also beide Provinzen ziemlich gleichmäßig beeinflußt, jeder Provinz die Hälfte dieser Länge in Rechnung gestellt.

3. Der Anteil der Provinzen an den Baukosten des Ems-Weser-Kanals ist vom Landtage um den von Bremen zu leistenden Beitrag von 6 600 000 M verringert. Dadurch ermäßigen sich die in Rechnung zu stellenden Zinsen.

b) Von den beteiligten Verbänden zu garantierende und Tilgung gerechnet werden muß, Die jährlichen Garantieverpflichtungen der beteiligten Verbände belaufen sich vom 16. Betriebsjahre ab, in welchem überall mit der vollen Verzinsung und Tilgung gerechnet werden muß,

A. beim Rhein-Herne-Kanal mit dem Lippe - Seitenkanal Datteln - Hamm im ganzen auf	1 404 050 M		
davon auf:			
die Rheinprovinz	624 650 „	=rd.	44,5%
die Provinz Westfalen	779 400 „	=rd.	55,5%
B. beim Ems-Weser-Kanal im ganzen auf	2 154 750 „		
davon auf:			
die Provinz Westfalen	667 973 „	=	31%
„ „ Hannover	1 077 375 „	=	50%
„ „ Hessen-Nassau	172 380 „	=	8%
das Fürstentum Schaumburg-Lippe	237 022 „	=	11%
C. bei der Lippe-Kanalisation von Wesel bis Datteln mit dem Lippe-Seitenkanal von Hamm bis Lippstadt im ganzen auf	950 450 „		
davon auf:			
die Rheinprovinz	254 455 „	=rd.	26,8%
die Provinz Westfalen	695 995 „	=rd.	73,2%
E. beim Dortmund-Rhein-Kanal (A + C)			
a. ohne die kanalisierte Lippe im ganzen auf	1 404 050 „		
davon auf:			
die Rheinprovinz	624 650 „	=rd.	44,5%
die Provinz Westfalen	779 400 „	=rd.	55,5%
b. mit der kanalisierten Lippe im ganzen auf	2 354 500 „		
davon auf:			
die Rheinprovinz	879 105 „	=rd.	37,3%
die Provinz Westfalen	1 475 395 „	=rd.	62,7%
G. Betrachtet man den ganzen Rhein-Weser-Kanal als ein einheitliches Unternehmen, so betragen die jährlichen Garantieverpflichtungen			
a. ohne die kanalisierte Lippe im ganzen	3 558 800 M		
davon entfallen auf:			
die Rheinprovinz	622 790 ^{*)} „	=	17,5%
die Provinz Westfalen	1 448 432 ^{*)} „	=	40,7%
„ „ Hannover	1 078 316 ^{*)} „	=	30,3%
„ „ Hessen-Nassau	170 822 ^{*)} „	=	4,8%
das Fürstentum Schaumburg-Lippe	238 440 ^{*)} „	=	6,7%
b. mit der kanalisierten Lippe im ganzen	4 509 250 „		
davon entfallen auf:			
die Rheinprovinz	879 303 ^{*)} „	=	19,5%
die Provinz Westfalen	2 141 894 ^{*)} „	=	47,5%
„ „ Hannover	1 077 711 ^{*)} „	=	23,9%
„ „ Hessen-Nassau	171 352 ^{*)} „	=	3,8%
das Fürstentum Schaumburg-Lippe	238 990 ^{*)} „	=	5,3%

^{*)} Die von den einzelnen Verbänden zu übernehmenden Garantieverpflichtungen sind beim Zusammenfassen der einzelnen Kanalteile zu einem einheitlichen Unternehmen in der Weise ermittelt, dass die bei den einzelnen Kanalteilen auf den betreffenden Verband entfallenden Höchstleistungen zusammengerechnet und darnach der Anteil an dem Gesamtunternehmen ermittelt wurde. Diese Anteile der einzelnen Verbände sind in Prozenten ausgedrückt, welche zur Vereinfachung der Rechnung auf eine Dezimalstelle abgerundet wurden. Die also abgerundeten Verhältniszahlen sind oben im Falle G, wie es sich auch späterhin empfiehlt, als Grundlage für die Unterverteilung der Garantien benutzt; es ergeben sich deshalb unwesentliche Abweichungen gegenüber den entsprechenden Zahlen unter A bis E.

Vom 1. bis 16. Jahre sind die Verpflichtungen zum Teil erheblich geringer, wie in Anlage 11 des näheren nachgewiesen ist.

Die nach Übersicht 3 voraussichtlich von den beteiligten öffentlichen Verbänden wirklich zu leistenden Zuschüsse verteilen sich in folgender Weise auf die einzelnen Landesteile:

Übersicht 4.

1	Gesamtbetrag der von den Provinzen zu leistenden Zuschüsse M	Von den Zuschüssen entfallen auf					Die Zuschüsse verteilen sich auf Jahre
		die Rhein- provinz M	die Provinz Westfalen M	die Provinz Hannover M	die Provinz Hessen- Nassau M	das Fürstentum Schaum- burg-Lippe M	
		2	3	4	5	6	

1. ohne Berücksichtigung des Schlepptomopols.

I. Die einzelnen Kanalteile gelten als gesonderte Unternehmen.

A. Rhein-Herne-Kanal	1 797 000	800 000	997 000	—	—	—	6
B. Ems-Weser-Kanal	4 460 000	—	1 383 000	2 230 000	357 000	490 000	25*
C. Lippe	9 456 000	2 534 000	6 922 000	—	—	—	33
zusammen	15 713 000	3 334 000	9 302 000	2 230 000	357 000	490 000	

II. Rhein-Herne-Kanal und Lippe-Kanalisation ein einheitliches Unternehmen.

E. Dortmund-Rhein-Kanal	3 111 000	1 289 000	1 822 000	—	—	—	10
B. Ems-Weser-Kanal	4 460 000	—	1 383 000	2 230 000	357 000	490 000	25*
zusammen	7 571 000	1 289 000	3 205 000	2 230 000	357 000	490 000	

IV. Der ganze Rhein-Weser-Kanal ein einheitliches Unternehmen.

G. Rhein-Weser-Kanal	4 760 000	886 000	2 118 000	1 272 000	202 000	282 000	17
----------------------	-----------	---------	-----------	-----------	---------	---------	----

2. mit Berücksichtigung des Schlepptomopols.

I. Die einzelnen Kanalteile gelten als gesonderte Unternehmen.

A. Rhein-Herne-Kanal	1 797 000	800 000	997 000	—	—	—	6
B. Ems-Weser-Kanal	3 170 000	—	983 000	1 585 000	253 000	349 000	22*
C. Lippe	8 763 000	2 348 000	6 415 000	—	—	—	31
zusammen	13 730 000	3 148 000	8 395 000	1 585 000	253 000	349 000	

II. Rhein-Herne-Kanal und Lippe-Kanalisation ein einheitliches Unternehmen.

E. Dortmund-Rhein-Kanal	3 111 000	1 289 000	1 822 000	—	—	—	10
B. Ems-Weser-Kanal	3 170 000	—	983 000	1 585 000	253 000	349 000	22*
zusammen	6 281 000	1 289 000	2 805 000	1 585 000	253 000	349 000	

IV. Der ganze Rhein-Weser-Kanal ein einheitliches Unternehmen.

G. Rhein-Weser-Kanal	3 980 000	734 000	1 748 000	1 085 000	172 000	241 000	12
----------------------	-----------	---------	-----------	-----------	---------	---------	----

*) einschl. 3 dazwischen liegende Jahre, in denen ein geringer Überschuss erzielt wird.

Bei der Bestimmung der voraussichtlich wirklich zu leistenden Zuschüsse wird es sich nicht empfehlen, mit Sicherheit auf einen Gewinn aus dem technisch und wirtschaftlich noch nicht endgültig feststehenden Schlepptriebe zu rechnen, sondern auch diesen Gewinn ebenso wie die Abgaben von dem bestehenden Weserverkehr als Reserve für etwaige Einnahmeüberschätzungen vorzubehalten. Dem folgenden Vergleiche mit den früher übernommenen Verpflichtungen sind daher die unter 1. aufgeführten höheren Beträge zu Grunde gelegt.



D. Vergleich der jetzt zu übernehmenden mit den früher übernommenen Verpflichtungen.

I. Übernahme von Garantien anlässlich der 1899'er Kanalvorlage.

In den Jahren 1898 und 1899 haben sich die beteiligten Verbände eingehend mit der Frage der Übernahme von Garantien für den Rhein-Elbe-Kanal befaßt. Die verlangten Garantien, verteilt auf die einzelnen Landesteile nach Verhältnis der auf sie entfallenden Kanallängen, waren die folgenden:

Übersicht 5.

	Nach Verhältnis der auf die einzelnen Landesteile entfallenden Kanallängen hatten zu garantieren		
	M	d. i. %	
	1	2	3
A. Dortmund-Rhein-Kanal.			
Rheinprovinz	560 400	54	
Provinz Westfalen	477 300	46	
Zusammen A	1 037 700	100	
B. Mittellandkanal.			
Provinz Westfalen	740 359	17	
„ Hannover	2 177 525	50	
„ Hessen-Nassau	174 202	4	
„ Sachsen	783 909	18	
Fürstentum Schaumburg-Lippe	261 303	6	
Herzogtum Braunschweig	217 752	5	
Zusammen B	4 355 050	100	

Da Beiträge von Hessen-Nassau, Schaumburg-Lippe und Braunschweig nicht zu erwarten waren, traten an deren Stelle Bremen und Berlin mit einigen anderen brandenburgischen Städten, die auch noch einen kleinen Teil der auf die Provinz Sachsen fallenden Garantien übernahmen.

Die damaligen Garantien sind in der nachfolgenden Übersicht zusammengestellt unter Angabe der garantierten Höchstbeträge und der nach den damaligen Ertragsberechnungen zu erwartenden Zuschüsse.

Übersicht 6.

	Übernommene Garantie für Betriebs- u. Unterhaltungskosten, sowie Verzinsung u. Tilgung des Bankkapitals		Berechnete Zuschüsse	Bemerkungen	
	M	d. i. %			
	1	2	3	4	5
A. Dortmund-Rhein-Kanal.					
1. Rheinprovinz	560 400	54	404 000*)	*) Die Kreise Ruhrort, Mülheim u. Essen (Land) hatten sich bereit erklärt, der Provinz $\frac{3}{4}$ der Zuschüsse zu erstatten.	
2. Kreis Gelsenkirchen	197 200	19	142 000		
3. „ Recklinghausen	166 000	16	120 000		
4. Landkreis Bochum	114 100	11	82 000		
(zus. 2—4)	477 300	46	344 000)		
Zusammen A:	1 037 700	100	748 000		

Fortsetzung von Übersicht 6.

1	Übernommene Garantie für Betriebs- u. Unterhaltungskosten, sowie Verzinsung u. Tilgung des Baukapitals		Berechnete Zuschüsse M	Bemerkungen
	M	d. i. %		
2	3	4	5	
B. Mittellandkanal.				
5. Provinz Westfalen	740 359	17	rund 1 162 000**)	**) Die Stadt Minden hatte sich bereit erklärt, der Provinz die Hälfte der Zuschüsse zu erstatten.
6. „ Hannover	435 505	10	684 000	
7. Stadt Hannover	967 790	rd. 22	1 504 000	
8. „ Linden	193 558	„ 4,5	307 000	
9. „ Osnabrück	193 558	„ 4,5	307 000	
10. „ Hildesheim	193 557	„ 4,5	307 000	
11. „ Peine	193 557	„ 4,5	307 000	
(zus. 6—11	^{45/45} 2 177 525	50	3 416 000)	
12. Bremen	326 629	7,5	512 000	
13. Stadt Berlin, Charlottenburg usw.	409 374	9,4	642 000	
14. „ Magdeburg	701 163	16,1	1 100 000	
Zusammen B:	4 355 050	100	6 832 000	

II. Einfluß der Beschränkung des Kanalplans.

Das Interesse der westlichen Provinzen an dem Unternehmen ist zum Teil größer geworden. Hier sind zu dem früher allein geplanten Rhein-Herne-Kanal die Lippe-Kanalisation bzw. Lippe-Seitenkanäle von Wesel bis Lippstadt getreten. Diese Bauten kommen neben der Stadt Wesel hauptsächlich der Provinz Westfalen zugute; durch ihre Ausführung wird einem wiederholt von dem westfälischen Provinziallandtage ausgesprochenem Wunsche Rechnung getragen. Dagegen vermindert sich infolge Beschränkung des Kanals auf die Strecke vom Rhein bis Hannover die Zahl der Interessenten im Osten. Es scheiden aus die Städte Hildesheim und Peine aus der Provinz Hannover, ferner Berlin, Charlottenburg usw. und Magdeburg. Auch Bremen hat von dem nur bis Hannover führenden Kanal einen geringeren Nutzen als von dem 1899 geplanten Rhein-Elbe-Kanal. Es ist aber auch zu berücksichtigen, daß Bremen ein erhebliches Interesse an der jetzt geplanten besseren Schiffbarmachung der Weser bis Münden hinauf hat und daß es nach dem 1899 abgeschlossenen Staatsvertrage die Weser von Minden bis Bremen für rd. 43 Millionen Mark kanalisieren mußte, während es jetzt außer dem ohnehin zu erbauenden Wehr in Hemelingen sich nur mit 6 600 000 M an dem Bau der Talsperren beteiligt. Die Provinz Hessen-Nassau hat an dem jetzigen Gesetze ein höheres Interesse als an den früheren Vorlagen, da die im Quellgebiete der oberen Weser geplanten Talsperren sowohl die Hochwassergefahren an der Eder, Fulda, Diemel und Weser vermindern als auch die Schifffahrtverhältnisse der Weser bis Münden hinauf günstig beeinflussen, während von der früher vorgesehenen Weser-Kanalisation von Hameln bis Bremen die Provinz Hessen-Nassau wenig Nutzen hatte.

Von den in Übersicht 6 aufgeführten Verpflichteten kommen demnach für die Ausführung des Rhein-Weser-Kanals noch die unter 1—9 und 12 bezeichneten in Frage, denen gegebenenfalls die Provinz Hessen-Nassau hinzutritt.

III. Vergleich der Garantien und Zuschüsse 1899 u. 1905.

Die nachstehende Übersicht 7 enthält eine Gegenüberstellung der nach der Vorlage von 1899 übernommenen und der jetzt zu übernehmenden Garantieverpflichtungen sowie der damals berechneten und der jetzt zu erwartenden Zuschüsse. Dabei ist die Verteilung der 1899 auf die Provinz Westfalen entfallenen Verpflichtungen für den Dortmund-Rhein-Kanal auf die drei beteiligten Kreise fallen gelassen, da nach Hinzutritt des Lippekanals voraussichtlich eine andere Teilung der neu zu übernehmenden Lasten eintreten wird. Auch die 1899 von der Provinz Hannover sowie den Städten Hannover, Linden und Osnabrück übernommenen Verpflichtungen sind zusammengefaßt, da es den Beteiligten in der Provinz überlassen bleiben muß, nach dem Ausscheiden der Städte Hildesheim und Peine aus dem Garantieverbande einen neuen Verteilungsmodus ausfindig zu machen. Ein Vergleich der auf Bremen entfallenden Verpflichtungen läßt sich noch nicht ziehen, da man noch nicht übersehen kann, welche Beträge Bremen übernehmen wird.

Übersicht 7.

	Zu garantierender höchster Jahresbetrag		1905 gegen 1899	Summe der berechneten Zuschüsse		1905 gegen 1899
	Vorlage von 1899	Gesetz von 1905	mehr + weniger —	Vorlage von 1899	Gesetz von 1905	mehr + weniger —
	M	M	M	M	M	M
1	2	3	4	5	6	7

I. Die einzelnen Kanalteile gelten als gesonderte Unternehmen.

A. Rhein-Herne-Kanal.

1. Rheinprovinz	560 400	624 650	+ 64 250	404 000	800 000	+ 396 000
2. Provinz Westfalen	477 300	779 400	+ 302 100	344 000	997 000	+ 653 000
zusammen A.	1 037 700	1 404 050	+ 366 350	748 000	1 797 000	+ 1 049 000

B. Ems-Weser-Kanal.

1. Provinz Westfalen	740 359	667 973	-- 72 386	1 162 000	1 383 000	+ 221 000
2. „ Hannover	1 790 411	1 077 375	-- 713 036	2 802 000	2 230 000	-- 572 000
3. „ Hessen-Nassau	—	172 380	+ 172 380	—	357 000	+ 357 000
4. Fürstentum Schaumburg-Lippe .	—	237 022	+ 237 022	—	490 000	+ 490 000
5. Bremen	326 629	—	-- 326 629	512 000	—	-- 512 000
zusammen B.	2 857 399	2 154 750	-- 702 649	4 476 000	4 460 000	-- 16 000

C. Lippe.

1. Rheinprovinz	—	254 455	+ 254 455	—	2 534 000	+ 2 534 000
2. Provinz Westfalen	—	695 995	+ 695 995	—	6 922 000	+ 6 922 000
zusammen C.	—	950 450	+ 950 450	—	9 456 000	+ 9 456 000

II. Rhein-Herne-Kanal und Lippe-Kanalisation ein einheitliches Unternehmen.

E. Dortmund-Rhein-Kanal.

1. Rheinprovinz	560 400	a. ⁺⁾ 624 650	a. ⁺⁾ + 64 250	404 000	1 289 000	+ 885 000
		b. ⁺⁺⁾ 879 105	b. ⁺⁺⁾ + 318 705			
2. Provinz Westfalen	477 300	a. ⁺⁾ 779 400	a. ⁺⁾ + 302 100	344 000	1 822 000	+ 1 478 000
		b. ⁺⁺⁾ 1 475 395	b. ⁺⁺⁾ + 998 095			
zusammen E.	1 037 700	a. ⁺⁾ 1 404 050	a. ⁺⁾ + 366 350	748 000	3 111 000	+ 2 363 000
		b. ⁺⁺⁾ 2 354 500	b. ⁺⁺⁾ + 1 316 800			

B. Ems-Weser-Kanal (wie oben).

IV. Der ganze Rhein-Weser-Kanal ein einheitliches Unternehmen.

1. Rheinprovinz	560 400	a. ⁺⁾ 622 790	a. ⁺⁾ + 62 390	404 000	886 000	+ 482 000
		b. ⁺⁺⁾ 879 303	b. ⁺⁺⁾ + 318 903			
2. Provinz Westfalen	1 217 659	a. ⁺⁾ 1 448 432	a. ⁺⁾ + 230 773	1 506 000	2 118 000	+ 612 000
		b. ⁺⁺⁾ 2 141 894	b. ⁺⁺⁾ + 924 235			
3. „ Hannover	1 790 411	a. ⁺⁾ 1 078 316	a. ⁺⁾ -- 712 095	2 802 000	1 272 000	-- 1 530 000
		b. ⁺⁺⁾ 1 077 711	b. ⁺⁺⁾ -- 712 700			
4. „ Hessen-Nassau	—	a. ⁺⁾ 170 822	a. ⁺⁾ + 170 822	—	202 000	+ 202 000
		b. ⁺⁺⁾ 171 352	b. ⁺⁺⁾ + 171 352			
5. Fürstentum Schaumburg-Lippe .	—	a. ⁺⁾ 238 440	a. ⁺⁾ + 238 440	—	282 000	+ 282 000
		b. ⁺⁺⁾ 238 990	b. ⁺⁺⁾ + 238 990			
6. Bremen	326 629	a. ⁺⁾ —	a. ⁺⁾ -- 326 629	512 000	—	-- 512 000
		b. ⁺⁺⁾ —	b. ⁺⁺⁾ -- 326 629			
zusammen	3 895 099	a. ⁺⁾ 3 558 800	a. ⁺⁾ -- 336 299	5 224 000	4 760 000	-- 464 000
		b. ⁺⁺⁾ 4 509 250	b. ⁺⁺⁾ + 614 151			

⁺⁾ Vor Inbetriebnahme der kanalisiert Lippe und des Lippe-Seiten-Kanals Hamm-Lippstadt.

⁺⁺⁾ Nach

⁺⁺⁺⁾ Wegen der geringfügigen Abweichungen gegenüber den unter A bis E gegebenen Zahlen vergl. Seite 14⁺).

Hiernach sind bei getrennter Behandlung der einzelnen Kanalteile die voraussichtlichen Zuschüsse für den Rhein-Herne-Kanal höher als 1899 angenommen war, was seinen Grund hauptsächlich in dem Hinzutreten des Lippe-Seitenkanals Datteln-Hamm hat. Beim Ems-Weser-Kanal hat nur die Provinz Westfalen mehr, die Provinz Hannover weniger an Zuschüssen zu leisten als nach der Vorlage von 1899 anzunehmen war. Würden die Anteile der Provinz Hessen-Nassau und des Fürstentums Schaumburg-Lippe, welche 1899 von anderer Seite getragen werden sollten, von Bremen übernommen, so würde sich dessen Anteil nicht unwesentlich erhöhen.

Die Lippekanalisierung von Wesel bis Datteln und der Lippe-Seitenkanal von Hamm bis Lippstadt kamen 1899 noch nicht in Betracht, also auch weder Garantieverpflichtungen noch Zuschüsse Beteiligter.

Werden nach Fall II der Rhein-Herne-Kanal (A) und die Lippe-Kanalisation (C) zusammengefaßt, so verringern sich die von der Rheinprovinz und Westfalen zu leistenden Zuschüsse erheblich. Die Verhältnisse des Ems-Weser-Kanals werden durch das Zusammenfassen der westlichen Kanalteile nicht berührt.

Wird endlich der ganze Rhein-Weser-Kanal als ein einheitliches Unternehmen behandelt, so vermindern sich sämtliche Zuschüsse weiter erheblich; die Mehrleistung von Rheinland und Westfalen ist nicht mehr wesentlich, und auch der eventuell von Bremen zu tragende Fehlbetrag nicht höher, als im Jahre 1899 angenommen war.

E. Schlußbemerkung.

Das Zusammenfassen des ganzen Rhein-Weser-Kanals zu einem einheitlichen Unternehmen entspricht nach dem Vorhergehenden am meisten dem Interesse der die Garantieverpflichtungen übernehmenden Provinzen. Wie sich unter Voraussetzung dieses Falles die zu leistenden Zuschüsse voraussichtlich auf die einzelnen Jahre und Provinzen verteilen werden, zeigt die Anlage 12. Zur Würdigung dieser Zahlen sei zum Schluß nur nochmals darauf hingewiesen, daß die Berechnungen unter Berücksichtigung der an den neueren Kanälen und kanalisierten Flüssen gemachten Erfahrungen im einzelnen mit grosser Vorsicht aufgestellt sind, sowie daß insbesondere

1. alle Einnahmen aus verpachteten Ländereien und sonstige Nebeneinkünfte aus den neuen Kanälen unberücksichtigt gelassen sind,
2. mit einem anfangs schwachen Verkehr gerechnet ist, schwächer als ihn die Regierungsvorlage annahm,
3. sofort die vollen Betriebs- und Unterhaltungskosten eingesetzt sind, während in den Berechnungen von 1899 und in der Regierungsvorlage in den ersten 10 Jahren ermäßigte Beträge angenommen waren,
4. Abgaben des bestehenden Weserverkehrs außer Betracht gelassen,
5. die aus dem Schlepptomopol zu erwartenden Überschüsse nicht berücksichtigt und
6. die Einnahmen aus den in den Talsperren zu gewinnenden Wasserkraften sehr niedrig angesetzt sind.

Die Staatsregierung kann zwar eine Gewähr für das Eintreffen der gemachten Voraussetzungen über die zukünftige Entwicklung des Verkehrs und für die daraus gezogenen Schlüsse nicht übernehmen, aber trotzdem darf wohl mit einiger Sicherheit darauf gerechnet werden, daß die wirklichen finanziellen Ergebnisse nicht hinter den berechneten zurückstehen werden, wenn Schifffahrtabgaben erhoben werden, die in ihrer Höhe den den vorstehenden Ermittlungen zugrunde gelegten ungefähr entsprechen.

Anlage 12.

**Gesetz, betreffend die Herstellung und den Ausbau von
Wasserstraßen, vom 1. April 1905 (Ges.-Samml. S. 179),
soweit es den Rhein-Weser-Kanal betrifft.**

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preussen etc.
verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtags der Monarchie, was folgt:

§ 1.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, für die nachstehend bezeichneten Bauausführungen die folgenden Beträge nach Maßgabe der von den zuständigen Ministern festzustellenden Pläne zu verwenden:

- | | |
|---|---------------|
| 1. für Herstellung eines Schiffahrtskanals vom Rhein zur Weser einschließlich Kanalisierung der Lippe und Nebenanlagen, und zwar für | |
| a) einen Schiffahrtskanal vom Rhein in der Gegend von Ruhrort oder von einem nördlicher gelegenen Punkte bis zum Dortmund—Ems-Kanal in der Gegend von Herne (Rhein—Herne-Kanal), einschließlich eines Lippe-Seitenkanals von Datteln nach Hamm . | 74 500 000 M |
| b) verschiedene Ergänzungsbauten am Dortmund—Ems-Kanal in der Strecke von Dortmund bis Bevergern | 6 150 000 „ |
| c) α. einen Schiffahrtskanal vom Dortmund—Ems-Kanal in der Gegend von Bevergern zur Weser in der Gegend von Bückeberg mit Zweigkanälen nach Osnabrück und Minden, einschließlich der Herstellung von Staubecken im oberen Quellgebiet der Weser und der Vornahme einiger Regulierungsarbeiten in der Weser unterhalb Hameln | 81 000 000 „ |
| β. einen Anschlußkanal aus der Gegend von Bückeberg nach Hannover mit Zweigkanal nach Linden | 39 500 000 „ |
| d) die Kanalisierung der Lippe oder die Anlage von Lippe-Seitenkanälen von Wesel bis zum Dortmund—Ems-Kanal bei Datteln und von Hamm bis Lippstadt | 44 600 000 „ |
| e) Verbesserung der Landeskultur in Verbindung mit den Unternehmungen unter a bis d und dem bereits ausgeführten Dortmund—Ems-Kanal unter Heranziehung der Nächstbeteiligten nach Maßgabe der bestehenden Grundsätze | 5 000 000 „ |
| zusammen für den Kanal vom Rhein zur Weser einschließlich der Kanalisierung der Lippe und Nebenanlagen | 250 750 000 M |

2. usw.

§ 2.

A. Mit der Ausführung des im § 1 unter 1a bis c bezeichneten Kanals vom Rhein zur Weser mit Anschluß nach Hannover ist nur dann vorzugehen, wenn vor dem 1. Juli 1906 die beteiligten Provinzen oder andere öffentliche Verbände der Staatsregierung gegenüber in rechtsverbindlicher Form nachstehende Verpflichtungen übernommen haben, und zwar:

1. hinsichtlich des im § 1 unter 1a aufgeführten Rhein—Herne-Kanals einschließlich des Lippe-Seitenkanals Datteln—Hamm

den durch die Schifffahrtabgaben und sonstige laufende Einnahmen dieser Kanäle etwa nicht gedeckten Fehlbetrag der von dem zuständigen Minister festgesetzten Betriebs- und Unterhaltungskosten dieser Kanäle bis zur Höhe von fünfhundertfünfunddreißigtausend (535 000) Mark für das Rechnungsjahr dem Staate zu erstatten,

ferner einen Baukostenanteil von vierundzwanzig Millionen achthundertdreißigtausend (24 830 000) Mark aus eigenen Mitteln in jedem Rechnungsjahre mit 3 vom Hundert zu verzinsen und vom sechzehnten Betriebsjahr ab auch mit $\frac{1}{2}$ vom Hundert sowie den ersparten Zinsbeträgen zu tilgen, soweit die laufenden Einnahmen dieser Kanäle nach Abzug der aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten zur Verzinsung und Abschreibung des für den Rhein—Herne-Kanal und den Lippe-Seitenkanal verausgabten Baukapitals mit zusammen $3\frac{1}{2}$ vom Hundert nicht ausreichen;

2. hinsichtlich des im § 1 unter 1c aufgeführten Kanals von Bevergern zur Weser mit Anschluß nach Hannover nebst den genannten Zweigkanälen sowie der Herstellung von Staubecken und einiger Regulierungsarbeiten in der Weser unterhalb Hameln

den durch die Schifffahrtabgaben und sonstige laufende Einnahmen dieser Wasserstraßen etwa nicht gedeckten Fehlbetrag der durch den zuständigen Minister festgestellten Betriebs- und Unterhaltungskosten derselben bis zur Höhe von achthundertsiebenundvierzigtausendfünfhundert (847 500) Mark für das Rechnungsjahr dem Staate zu erstatten,

ferner einen Baukostenanteil von siebenunddreißig Millionen dreihundertfünfzigtausend (37 350 000) Mark aus eigenen Mitteln in den ersten fünf Jahren von der Betriebseröffnung ab mit 1 vom Hundert, für die folgenden fünf Betriebsjahre mit 2 vom Hundert, von da ab in jedem Jahre mit 3 vom Hundert zu verzinsen, vom sechzehnten Jahre ab auch mit $\frac{1}{2}$ vom Hundert sowie den ersparten Zinsbeträgen zu tilgen, soweit die laufenden Einnahmen aus diesen Wasserstraßen nach Abzug der aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten zur Verzinsung und Abschreibung des für diesen Kanal mit Zweigkanälen, für die Staubecken und für die Regulierungsarbeiten in der Weser unterhalb Hameln verausgabten Baukapitals mit den für die vorbezeichneten Zeitabschnitte vorgesehenen Sätzen nicht ausreichen.

Die Verbindung zwischen der Weser und dem Kanale vom Rhein zur Weser bei Minden ist erst herzustellen, wenn der Bremische Staat sich verpflichtet hat, in die Weser bei Hemelingen ein Wehr mit Schifffahrtkanal zu bauen und ein Drittel der Kosten der Talsperren im oberen Quellgebiete der Weser sowie der unterhalb Hameln auszuführenden Regulierungsarbeiten in Höhe von sechs Millionen sechshunderttausend (6 600 000) Mark zu übernehmen. Auf diesen Beitrag Bremens werden die Einnahmen des Kanals in gleicher Weise verrechnet wie auf die Verpflichtungen der Interessenten.

B. Mit dem Grunderwerbe für die im § 1 unter 1d bezeichnete Kanalisierung der Lippe oder für die Anlage von Lippe-Seitenkanälen von Wesel bis zum Dortmund—Ems-Kanal bei Datteln und von Hamm bis Lippstadt ist baldmöglichst und mit dem Bau spätestens 1 Jahr nach der Betriebseröffnung des Rhein—Herne-Kanals vorzugehen, wenn vor dem 1. Juli 1906 die beteiligten Provinzen oder andere öffentliche Verbände der Staatsregierung gegenüber in rechtsverbindlicher Form die Verpflichtung übernommen haben, den durch die Schifffahrtabgaben und sonstige laufende Einnahmen der kanalisierten Lippe oder der Lippe-Seitenkanäle von Wesel bis zum Dortmund—Ems-Kanale bei Datteln und von Hamm bis Lippstadt etwa nicht gedeckten Fehlbetrag der von dem zuständigen Minister festgesetzten Betriebs- und Unterhaltungskosten für die Lippe von Wesel bis zum Dortmund—Ems-Kanal und von Hamm bis Lippstadt sowie für die etwa zu erbauenden Lippe-Seitenkanäle bis zur Höhe von vierhundertdreißigtausend (430 000) Mark für das Rechnungsjahr dem Staate zu erstatten,

ferner einen Baukostenanteil von vierzehn Millionen achthundertsiebzigtausend (14 870 000) Mark aus eigenen Mitteln in jedem Rechnungsjahre mit 3 vom Hundert zu verzinsen und vom sechzehnten Betriebsjahre ab auch mit $\frac{1}{2}$ vom Hundert sowie den ersparten Zinsbeträgen zu tilgen, soweit die laufenden Einnahmen dieser Fluß- und Kanalstrecken nach Abzug der aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten zur Verzinsung und Ab-

schreibung des verausgabten Baukapitals mit zusammen $3\frac{1}{2}$ vom Hundert nicht ausreichen.

Bei Berechnung der aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten gelangt ein bisher zur Unterhaltung der Lippe von Wesel bis zum Dortmund—Ems-Kanal und von Hamm bis Lippstadt verausgabter Betrag von fünfzigtausend (50 000) Mark zur Absetzung.

Der Zeitpunkt der Betriebseröffnung der einzelnen, im § 1 unter 1a, c und d bezeichneten Unternehmungen wird von dem zuständigen Minister festgestellt.

Übersteigen die laufenden Einnahmen einer dieser Unternehmungen in einem Rechnungsjahre die aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten und die zur Verzinsung und Abschreibung des verausgabten Baukapitals mit $3\frac{1}{2}$ vom Hundert erforderlichen Beträge, so ist der Überschuß zu verwenden:

zunächst zur weiteren Abschreibung des Baukapitals und

nach vollendeter Abschreibung zur Zurückzahlung der vom Staate und den beteiligten Verbänden einschließlich Bremens in früheren Jahren geleisteten Zubußen nach dem Verhältnisse dieser,

darnach zur Erstattung der vom Staate verausgabten Bauzinsen und

schließlich zur Erstattung der von den letzteren sowie von den Zubußen des Staates und der Verbände mit 3 vom Hundert zu berechnenden Zinsen nach dem Verhältnisse der beiderseitigen Zinsbeträge.

§§ 3—6 usw.

§ 7.

Die Erlöse aus der Wiederveräußerung von Grundstücken, die über den dauernden Bedarf hinaus für Bauzwecke erworben werden, sind den Baufonds, solange diese noch offen sind, wieder zuzuführen (§ 20 des Gesetzes, betreffend den Staatshaushalt vom 11. Mai 1898, Gesetz-Samml. S. 77), nach Schließung derselben aber von den aufgewendeten Baukapitalien abzuschreiben.

§ 8.

Die Beträge, welche von den beteiligten Verbänden auf Grund der vorbezeichneten Verpflichtungen der Staatskasse oder jenen von dieser zu erstatten sind, werden für jedes Rechnungsjahr nach Anhörung von Vertretern der Verbände von dem zuständigen Minister und dem Finanzminister endgültig festgestellt.

§ 9.

Bei der Aufbringung und Unterverteilung der aus diesen Verpflichtungen den Provinzen, Kreisen und Gemeinden erwachsenden Lasten finden die gesetzlichen Vorschriften über die Mehr- und Minderbelastung einzelner Kreise und Kreisteile sowie der §§ 9 und 20 des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 (Gesetz-Samml. S. 152) Anwendung.

§ 10.

Der Finanzminister wird ermächtigt, zur Deckung der im § 1 erwähnten, jedoch um den nach § 2 A 2 Abs. 4 zu leistenden Beitrag Bremens verminderten Kosten im Wege der Anleihe eine entsprechende Anzahl von Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

An Stelle der Schuldverschreibungen können vorübergehend Schatzanweisungen ausgegeben werden. Der Fälligkeitstermin ist in den Schatzanweisungen anzugeben. Der Finanzminister wird ermächtigt, die Mittel zur Einlösung dieser Schatzanweisungen durch Ausgabe von neuen Schatzanweisungen und von Schuldverschreibungen in dem erforderlichen Nennbetrage zu beschaffen.

Die Schatzanweisungen können wiederholt ausgegeben werden. Schatzanweisungen oder Schuldverschreibungen, die zur Einlösung von fällig werdenden Schatzanweisungen bestimmt sind, hat die Hauptverwaltung der Staatsschulden auf Anordnung des Finanzministers vierzehn Tage vor dem Fälligkeitstermine zur Verfügung zu halten. Die Verzinsung der neuen Schuld-papiere darf nicht vor dem Zeitpunkte beginnen, mit dem die Verzinsung der einzulösenden Schatzanweisungen aufhört.

Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuß, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Kursen die Schatzanweisungen und die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen, bestimmt der Finanzminister.

Im übrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe sowie wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869 (Gesetz-Samml. S. 1197), des Gesetzes vom 8. März 1897 (Gesetz-Samml. S. 43) und des Gesetzes vom 3. Mai 1903 (Gesetz-Samml. S. 155) zur Anwendung.

§ 11.

In Verbindung mit den in diesem Gesetze vorgesehenen Unternehmungen ist eine Verbesserung der Landeskulturverhältnisse nach Möglichkeit herbeizuführen.

Bei der Aufstellung, Ausarbeitung und Ausführung der Pläne haben die Organe der landwirtschaftlichen Verwaltung mitzuwirken.

Bei der Entscheidung über Beschwerden im Planfeststellungsverfahren (§ 22 des Gesetzes über die Enteignung von Grundeigentum vom 11. Juni 1874, § 13 dieses Gesetzes) ist der Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten zuzuziehen, sofern Landeskulturinteressen in Betracht kommen.

§ 12.

Dem Staate liegt bei Durchführung der in diesem Gesetze vorgesehenen Unternehmungen die Herstellung derjenigen Anlagen ob, die für die benachbarten Grundstücke oder im öffentlichen Interesse zur Sicherung gegen Gefahren und Nachteile notwendig sind, ingleichen die Unterhaltung dieser Anlagen, soweit sie über den Umfang der bestehenden Verpflichtungen zur Unterhaltung vorhandener, demselben Zwecke dienender Anlagen hinausgeht.

Wo die Herstellung der Anlagen zur Sicherung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren und Nachteile mit der Ausführung des Bauplans nicht vereinbar oder wirtschaftlich nicht gerechtfertigt erscheint, ist Schadenersatz zu gewähren. Hat der Grundeigentümer nicht bereits nach geltendem Rechte einen Anspruch auf Entschädigung, so ist der Schaden insoweit zu ersetzen, als die Billigkeit nach den Umständen eine Schadloshaltung erfordert.

§ 13.

Soweit nicht eine Planfestsetzung im Enteignungsverfahren stattfindet, erfolgt die Feststellung der Verpflichtungen des Staates nach folgenden Bestimmungen:

Ein Auszug aus dem von dem zuständigen Minister genehmigten Bauplan, aus dem die gemäß § 12 herzustellenden Anlagen zu ersehen sind, ist in jedem Gemeinde- oder Gutsbezirke während zwei Wochen zu jedermanns Einsicht offenzulegen. Während dieser Zeit kann jeder Beteiligte Einwendungen gegen den Plan erheben. Zeit und Ort der Offenlegung sowie die Stelle, bei welcher solche Einwendungen in bezug auf die herzustellenden Anlagen schriftlich oder mündlich zu Protokoll erhoben werden können, ist durch das Kreisblatt und in ortsüblicher Weise bekannt zu machen. Auch der Gemeinde- oder Gutsvorstand hat das Recht, Einwendungen zu erheben. Nach Ablauf der Frist sind die Einwendungen durch einen Beauftragten des Regierungspräsidenten mit den Beteiligten und der Bauverwaltung, nötigenfalls unter Zuziehung von Sachverständigen, zu erörtern. Nach Abschluß der Erörterung erfolgt die Feststellung der dem Staate obliegenden Verpflichtungen durch den Bezirksausschuß.

Gegen den Beschluß steht, soweit es sich um die Höhe der Entschädigung handelt, binnen neunzig Tagen der Rechtsweg, im übrigen binnen zwei Wochen die Beschwerde an den Minister der öffentlichen Arbeiten zu. Die Frist für die Beschreitung des Rechtswegs läuft, sofern Beschwerde an den Minister der öffentlichen Arbeiten eingelegt ist, von der Zustellung der Entscheidung auf diese Beschwerde.

Sofern mit der Bauausführung eine besondere Behörde betraut ist, steht auch dieser die Beschwerde zu; ihr ist der Beschluß zuzustellen.

§ 14.

Wegen solcher nachteiliger Folgen, welche erst nach der Erörterung vor dem Beauftragten des Regierungspräsidenten erkennbar werden, steht dem Entschädigungsberechtigten ein Anspruch auf Errichtung von Anlagen oder Schadenersatz (§ 12) bis zum Ablaufe von drei Jahren nach der Ausführung des Teiles der Anlage zu, durch welchen er benachteiligt wird. Die Feststellung der Verpflichtung des Staates erfolgt sinngemäß nach den im § 13 gegebenen Vorschriften.

§ 15.

Fehlt einem Grundstücke der Anschluß an den Kanal vom Rhein zur Weser, an den Anschluß nach Hannover, an den Lippe-Kanal oder an einen der Zweigkanäle oder Häfen dieser Schiffahrtstraßen und erscheint die Herstellung des Anschlusses aus Gründen des öffentlichen Wohles, insbesondere im Interesse der Förderung des Kanalverkehrs geboten, so bedarf es für die Ausführung des Anschlusses zur Enteignung einer Königlichen Verordnung nicht, vorausgesetzt, daß nicht der Eigentümer zur Abtretung des mit Gebäuden besetzten Grund und Bodens und der damit in Verbindung stehenden, eingefriedigten Hofräume gegen seinen Willen angehalten werden soll. Die Zulässigkeit der Enteignung wird von dem Bezirksausschusse ausgesprochen.

§ 16.

Dem Staate kann an dem Kanale vom Rhein zur Weser, an dem Anschlusse nach Hannover, an dem Lippe-Kanal oder an einem der Zweigkanäle und Häfen dieser Schiffahrtstraßen durch Königliche Verordnung das Recht zur Enteignung solcher Grundstücke verliehen werden, deren Erwerb zur Erreichung der mit dem Unternehmen in Verbindung stehenden, auf das öffentliche Wohl gerichteten staatlichen Zwecke erforderlich ist. Von dem Enteignungsrecht ist spätestens bis zum 1. Juli 1909 Gebrauch zu machen. Auch darf es zu beiden Seiten des Kanals nicht über eine Linie hinaus ausgedehnt werden, welche sich in der Entfernung von 1 km von der Kanalmittellinie hinzieht.

§ 17.

Zur Durchführung der in diesem Gesetze beschlossenen Arbeiten wird neben dem aus den Garantieverbänden zu bildenden Beirat ein aus Kommissarien der Regierung und Vertretern der verschiedenen in Betracht kommenden Interessenten bestehender Wasserstraßenbeirat gebildet.

Der Vorsitzende und sein Stellvertreter werden vom König ernannt. Das Nähere wird durch Königliche Verordnung geregelt.

§ 18.

Auf dem Kanale vom Rhein zur Weser, auf dem Anschlusse nach Hannover, auf dem Lippe-Kanal und auf den Zweigkanälen dieser Schiffahrtstraßen ist einheitlicher staatlicher Schleppbetrieb einzurichten. Privaten ist auf diesen Schiffahrtstraßen die mechanische Schlepperei untersagt. Zum Befahren dieser Schiffahrtstraßen durch Schiffe mit eigener Kraft bedarf es besonderer Genehmigung.

Die näheren Bestimmungen über die Einrichtung des Schleppmonopols und die Bewilligung der erforderlichen Geldmittel werden einem besonderen Gesetze vorbehalten.

§ 19.

Auf den im Interesse der Schiffahrt regulierten Flüssen sind Schiffahrt-abgaben zu erheben.

Die Abgaben sind so zu bemessen, daß ihr Ertrag eine angemessene Verzinsung und Tilgung derjenigen Aufwendungen ermöglicht, die der Staat zur Verbesserung oder Vertiefung jedes dieser Flüsse über das natürliche Maß hinaus im Interesse der Schiffahrt gemacht hat.

Die Erhebung dieser Abgaben hat spätestens mit Inbetriebsetzung des Rhein—Weser-Kanals oder eines Teiles desselben zu beginnen.

§ 20.

Die Ausführung dieses Gesetzes erfolgt durch die zuständigen Minister.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Gibraltar, den 1. April 1905.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. v. Bülow. Schönstedt. Gr. v. Posadowsky. v. Tirpitz. Studt. Frhr. v. Rheinbaben. v. Podbielski. Möller. v. Budde. v. Einem. Frhr. v. Richthofen. v. Bethmann-Hollweg.

§ 16.

Dem Staatskanzler an dem Kanale vom Rhein zur Westsee an dem An- schlusse nach Hannover, an dem Lippe-Kanal oder an einem der Zweigan- ge und diesen Schiffsarten durch Königlich Preussische Verbindung des Reichs zur Einigung solcher Grundsätze rechtlich werden können, deren Zweck zur Verbindung der mit dem Kanale in Verbindung stehenden, auf das öffentliche Wohl gerichteten wirtschaftlichen Zwecke abgesehen ist. Von dem Einigungsgerichte ist spätestens bis zum 1. Juli 1905 Bericht zu machen. Auch darf es zu keinem Zeitpunkte des Kanals nicht über eine Linie hinaus aus- geführt werden, welche sich in der Einigung von 1841 von der Kanal- mittelung befindet.

§ 17.

Zur Durchführung der in diesem Gesetze beschlossenen Arbeiten wird neben dem aus dem Einigungsgerichte zu bildenden Komitee ein aus Kommissar- en der Regierung und Vertretern der verschiedenen in Betracht kommenden Inter- essen bestehender Wasserversammlungen gebildet. Der Vorsitzende und sein Stellvertreter werden vom Komitee ernannt. Das Komitee wird durch Königlich Preussische Verbindung geregelt.

§ 18.

Auf dem Kanale vom Rhein zur Westsee, auf dem Anschlusse nach Hannover, auf dem Lippe-Kanal und auf den Zweigan- gen dieser Schiffsarten sind die öffentlichen wirtschaftlichen Zwecke abgesehen. Zum Zwecke der Schiffsarten die wirtschaftliche Zwecksetzung untersteht. Zum Zwecke dieser Schiffsarten durch Schiffe mit eigener Kraft bedient es sich anderer (Brennstoff). Die näheren Bestimmungen über die Einigung des Schiffsarten und die Befreiung der öffentlichen Gebiete werden einem besonderen Gesetze vorbehalten.

§ 19.

Auf dem im Interesse der Schiffsarten regulierten Flüssen sind Schiffsarten abgesehen zu erlauben. Die Abgaben sind so zu bemessen, daß die Ertrag über angemessene Leistung und Leistung derjenigen Abgaben erbracht, die der Staat zur Verbesserung oder Erhaltung des Kanals oder der Flüsse über das natürliche Maß hinaus im Interesse der Schiffsarten gemacht hat. Die Erhebung der Abgaben auf Schiffe mit eigener Kraft mit Interesse des Rhein-Verkehrs oder eines Teiles davon zu bestimmen.

Verteilung der Verpflichtungen zur Unterhaltung und zur Verzinsung und Tilgung der Baukosten

Kategorie	Rhein-Weser-Kanal		Rhein-Kanal		Rhein-Elbe-Kanal	
	Anteil des Staates	Anteil der Interessenten	Anteil des Staates	Anteil der Interessenten	Anteil des Staates	Anteil der Interessenten
1. Hauptkapital mit zwei Zinsen	100%	0%	100%	0%	100%	0%
2. Anschlusskapital nach Handwer mit Zinseszinsen nach Landes	100%	0%	100%	0%	100%	0%
3. Rücklagen für weitere Qualifikation der Werker	100%	0%	100%	0%	100%	0%
Zusammen	100%	0%	100%	0%	100%	0%

A. Rhein-Weser-Kanal mit dem Elbe-Elbkanal von Datteln nach Hamm

Zusammenstellung I.

Verteilung der Verpflichtungen

zur Unterhaltung und zur Verzinsung und Tilgung der Baukosten des Rhein-Weser-Kanals auf den Staat und die Interessenten.

Kategorie	Rhein-Weser-Kanal		Rhein-Kanal		Rhein-Elbe-Kanal	
	Anteil des Staates	Anteil der Interessenten	Anteil des Staates	Anteil der Interessenten	Anteil des Staates	Anteil der Interessenten
1. Hauptkapital mit zwei Zinsen	100%	0%	100%	0%	100%	0%
2. Anschlusskapital nach Handwer mit Zinseszinsen nach Landes	100%	0%	100%	0%	100%	0%
3. Rücklagen für weitere Qualifikation der Werker	100%	0%	100%	0%	100%	0%
Zusammen	100%	0%	100%	0%	100%	0%

Zusammen-

Verteilung der Verpflichtungen zur Unterhaltung und zur Verzinsung und Tilgung der Baukosten des

1	2	3	Baukosten				Betriebs- und Unterhaltungskosten				
			Länge	im ganzen	Anteil des Staates	Anteil der Provinzen	Anteil des Staates	Anteil der Provinzen	im ganzen	Anteil des Staates	Anteil der Provinzen

A. Rhein-Herne-Kanal mit dem Lippe-Seitenkanal von Datteln nach Hamm.

a) 1. Betriebsjahr (1912)									
1	Rhein-Herne-Kanal	39,1	58 600 000	39 070 000	19 530 000		411 000		411 000
2	Lippe-Seitenkanal von Datteln nach Hamm	36,6	15 900 000	10 600 000	5 300 000		124 000		124 000
	zusammen	75,7	74 500 000	49 670 000	24 830 000		535 000		535 000

b) 16. Betriebsjahr (1927)									
1	Rhein-Herne-Kanal	39,1	58 600 000	39 070 000	19 530 000		411 000		411 000
2	Lippe-Seitenkanal von Datteln nach Hamm	36,6	15 900 000	10 600 000	5 300 000		124 000		124 000
	zusammen	75,7	74 500 000	49 670 000	24 830 000		535 000		535 000

B. Ems-Weser-Kanal.

a) 1. Betriebsjahr (1912)									
1	Hauptkanal mit zwei Zweigkanälen	126,8	61 249 000	39 163 500	22 085 500		731 500		731 500
2	Anschlußkanal nach Hannover mit Zweigkanal nach Linden	76,9	39 500 000	25 074 000	14 426 000				
3	Staubecken im oberen Quellgebiet der Weser	—	19 751 000	12 312 500	838 500	6 600 000	116 000		116 000
	zusammen	203,7	120 500 000	76 550 000	37 350 000	6 600 000	847 500		847 500

b) 6. Betriebsjahr (1917)									
1	Hauptkanal mit zwei Zweigkanälen	126,8	61 249 000	39 163 500	22 085 500		731 500		731 500
2	Anschlußkanal nach Hannover mit Zweigkanal nach Linden	76,9	39 500 000	25 074 000	14 426 000				
3	Staubecken im oberen Quellgebiet der Weser	—	19 751 000	12 312 500	838 500	6 600 000	116 000		116 000
	zusammen	203,7	120 500 000	76 550 000	37 350 000	6 600 000	847 500		847 500

stellung I.

Rhein-Weser-Kanals auf den Staat und die Interessenten.

Verzinsung bzw. Tilgung der Baukosten				Von den Kosten für Betrieb und Unterhaltung sowie Verzinsung bzw. Tilgung des Baukapitals entfallen auf	
im ganzen	Anteil des Staates	Anteil der Provinzen	Anteil des Staates	den Staat	die Provinzen
M	M	M	M	(Sp. 9 + 12) M	(Sp. 10 + 13) M
11	12	13	14	15	16
1 758 000	1 172 100	585 900	.	1 172 100	996 900
477 000	318 000	159 000	.	318 000	283 000
2 235 000	1 490 100	744 900	.	1 490 100	1 279 900
2 051 000	1 367 450	683 550	.	1 367 450	1 094 550
556 500	371 000	185 500	.	371 000	309 500
2 607 500	1 738 450	869 050	.	1 738 450	1 404 050
612 490	391 635	220 855	.	642 375	1 096 615
395 000	250 740	144 260	.		
197 510	123 125	8 385	66 000	123 125	124 385
1 205 000	765 500	373 500	66 000	765 500	1 221 000
1 224 980	783 270	441 710	.	1 284 750	1 461 730
790 000	501 480	288 520	.		
395 020	246 250	16 770	132 000	246 250	132 770
2 410 000	1 531 000	747 000	132 000	1 531 000	1 594 500

1	2	Länge km	Baukosten				Betriebs- und Unterhaltungskosten		
			im ganzen	Anteil des Staates	Anteil der Provinzen	Anteil des Staates Bremen	im ganzen	Anteil des Staates	Anteil der Provinzen
			M	M	M	M	M	M	M
c) 11. Betriebsjahr (1922)									
1	Hauptkanal mit zwei Zweigkanälen	126,8	61 249 000	39 163 500	22 085 500	.	731 500	731 500	
2	Anschlußkanal nach Hannover mit Zweigkanal nach Linden	76,9	39 500 000	25 074 000	14 426 000	.			
3	Staubecken im oberen Quellgebiet der Weser	—	19 751 000	12 312 500	838 500	6 600 000			116 000
zusammen		203,7	120 500 000	76 550 000	37 350 000	6 600 000	847 500	847 500	
d) 16. Betriebsjahr (1927)									
1	Hauptkanal mit zwei Zweigkanälen	126,8	61 249 000	39 163 500	22 085 500	.	731 500	731 500	
2	Anschlußkanal nach Hannover mit Zweigkanal nach Linden	76,9	39 500 000	25 074 000	14 426 000	.			
3	Staubecken im oberen Quellgebiet der Weser	—	19 751 000	12 312 500	838 500	6 600 000			116 000
zusammen		203,7	120 500 000	76 550 000	37 350 000	6 600 000	847 500	847 500	

C. Lippe-Kanalisation von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln mit dem Lippe-

a) 1. Betriebsjahr (1917)								
1	Lippe-Kanalisation von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln	64,1	29 600 000	19 730 000	9 870 000	.	307 000	307 000
2	Lippe-Seitenkanal von Hamm nach Lippstadt	38,0	15 000 000	10 000 000	5 000 000	.	123 000	123 000
zusammen		102,1	44 600 000	29 730 000	14 870 000	.	430 000	430 000
b) 16. Betriebsjahr (1932)								
1	Lippe-Kanalisation von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln	64,1	29 600 000	19 730 000	9 870 000	.	307 000	307 000
2	Lippe-Seitenkanal von Hamm nach Lippstadt	38,0	15 000 000	10 000 000	5 000 000	.	123 000	123 000
zusammen		102,1	44 600 000	29 730 000	14 870 000	.	430 000	430 000

Verzinsung bzw. Tilgung der Baukosten.				Von den Kosten für Be- trieb und Unterhaltung sowie Verzinsung bzw. Tilgung des Baukapitals entfallen auf	
im ganzen	Anteil des Staates	Anteil der Provinzen	Anteil des Staates Bremen	den Staat (Sp. 9 + 12)	die Provinzen (Sp. 10 + 13)
M	M	M	M	M	M
11	12	13	14	15	16
1 837 470	1 174 905	662 565	.	1 927 125	1 826 845
1 185 000	752 220	432 780	.		
592 530	369 375	25 155	198 000	369 375	141 155
3 615 000	2 296 500	1 120 500	198 000	2 296 500	1 968 000
2 143 715	1 370 723	772 992	.	2 248 313	2 009 402
1 382 500	877 590	504 910	.		
691 285	430 937	29 348	231 000	430 937	145 348
4 217 500	2 679 250	1 307 250	231 000	2 679 250	2 154 750

Seitenkanal von Hamm nach Lippstadt.

888 000	591 900	296 100	.	591 900	603 100
450 000	300 000	150 000	.	300 000	273 000
1 338 000	891 900	446 100	.	891 900	876 100
1 036 000	690 550	345 450	.	690 550	652 450
525 000	350 000	175 000	.	350 000	298 000
1 561 000	1 040 550	520 450	.	1 040 550	950 450

1	2	Länge km	Bankkosten				Betriebs- und Unterhaltungskosten		
			im ganzen M	Anteil des Staates M	Anteil der Provinzen M	Anteil des Staates Bremen M	im ganzen M	Anteil des Staates M	Anteil der Provinzen M

D. Dortmund-Ems-Kanal von Herne bis Papenburg.

a) 1. Betriebsjahr des Rhein-Weser-Kanals (1912)

1	vorhandene Bauten	238,8	67 600 000	67 600 000					
2	Ergänzungsbauten								
	a) auf der Strecke <u>Herne</u> — <u>Dortmund</u> —Bevergern (Schleusentreppe bei Henrichenburg und 2. Schleuse bei Münster)	(1,8)	6 150 000	6 150 000			1 300 000	1 300 000	
	b) auf der Strecke Bevergern—Papenburg nach der Resolution des Hauses der Abgeordneten (Schleppzugschleusen im Abstieg zur Ems)	—	4 520 000	4 520 000					
	zusammen	238,8	78 270 000	78 270 000			1 300 000	1 300 000	

b) 6. Betriebsjahr des Rhein-Weser-Kanals (1917)

1	vorhandene Bauten	238,8	67 600 000	67 600 000					
2	Ergänzungsbauten								
	a) auf der Strecke <u>Herne</u> — <u>Dortmund</u> —Bevergern (Schleusentreppe bei Henrichenburg und 2. Schleuse bei Münster)	(1,8)	6 150 000	6 150 000			1 300 000	1 300 000	
	b) auf der Strecke Bevergern—Papenburg nach der Resolution des Hauses der Abgeordneten (Schleppzugschleusen im Abstieg zur Ems)	—	4 520 000	4 520 000					
	zusammen	238,8	78 270 000	78 270 000			1 300 000	1 300 000	

c) 11. Betriebsjahr des Rhein-Weser-Kanals (1922)

1	vorhandene Bauten	238,8	67 600 000	67 600 000					
2	Ergänzungsbauten								
	a) auf der Strecke <u>Herne</u> — <u>Dortmund</u> —Bevergern (Schleusentreppe bei Henrichenburg und 2. Schleuse bei Münster)	(1,8)	6 150 000	6 150 000			1 300 000	1 300 000	
	b) auf der Strecke Bevergern—Papenburg nach der Resolution des Hauses der Abgeordneten (Schleppzugschleusen im Abstieg zur Ems)	—	4 520 000	4 520 000					
	zusammen	238,8	78 270 000	78 270 000			1 300 000	1 300 000	

d) 16. Betriebsjahr des Rhein-Weser-Kanals (1927)

1	vorhandene Bauten	238,8	67 600 000	67 600 000					
2	Ergänzungsbauten								
	a) auf der Strecke <u>Herne</u> — <u>Dortmund</u> —Bevergern (Schleusentreppe bei Henrichenburg und 2. Schleuse bei Münster)	(1,8)	6 150 000	6 150 000			1 300 000	1 300 000	
	b) auf der Strecke Bevergern—Papenburg nach der Resolution des Hauses der Abgeordneten (Schleppzugschleusen im Abstieg zur Ems)	—	4 520 000	4 520 000					
	zusammen	238,8	78 270 000	78 270 000			1 300 000	1 300 000	

Verzinsung bzw. Tilgung der Baukosten				Von den Kosten für Betrieb und Unterhaltung sowie Verzinsung bzw. Tilgung des Baukapitals entfallen auf	
im ganzen M	Anteil des Staates M	Anteil der Provinzen M	Anteil des Staates Bremen M	den Staat	
				(Sp. 9 + 12) M	die Provinzen (Sp. 10 + 13) M
11	12	13	14	15	16

676 000	676 000	.	.	2 082 700	
61 500	61 500	.	.		
45 200	45 200	.	.		
782 700	782 700	.	.		

1 352 000	1 352 000	.	.	2 865 400	
123 000	123 000	.	.		
90 400	90 400	.	.		
1 565 400	1 565 400	.	.		

2 028 000	2 028 000	.	.	3 648 100	
184 500	184 500	.	.		
135 600	135 600	.	.		
2 348 100	2 348 100	.	.		

2 366 000	2 366 000	.	.	4 039 450	
215 250	215 250	.	.		
158 200	158 200	.	.		
2 739 450	2 739 450	.	.		

1	Bezeichnung der Kanalstrecke	Länge km	Baukosten			Betriebs- und Unterhaltungskosten			
			im ganzen	Anteil des Staates	Anteil der Provinzen	Anteil des Staates	Anteil der Provinzen	Anteil des Staates	Anteil der Provinzen
2	3	4	5	6	7	8	9	10	

E. Dortmund-Rhein-Kanal (Rhein-Herne-Kanal und Lippe-Kanalisation ein einheitliches

a) 1. Betriebsjahr des Rhein-Herne-Kanals (1912)

1	Rhein-Herne-Kanal mit dem Lippe-Seitenkanal von Datteln nach Hamm	75,7	74 500 000	49 670 000	24 830 000	.	535 000	.	535 000
---	---	------	------------	------------	------------	---	---------	---	---------

b) 1. Betriebsjahr der kanalisierten Lippe (1917)

1	Rhein-Herne-Kanal	75,7	74 500 000	49 670 000	24 830 000	.	535 000	.	535 000
2	Lippe-Kanalisation von Wesel bis zum Dortmund - Ems - Kanal bei Datteln mit dem Lippe-Seitenkanal von Hamm nach Lippstadt	102,1	44 600 000	29 730 000	14 870 000	.	430 000	.	430 000
	zusammen	177,8	119 100 000	79 400 000	39 700 000	.	965 000	.	965 000

c) 16. Betriebsjahr des Rhein-Herne-Kanals (1927)

1	Rhein-Herne-Kanal	75,7	74 500 000	49 670 000	24 830 000	.	535 000	.	535 000
2	Lippe-Kanalisation	102,1	44 600 000	29 730 000	14 870 000	.	430 000	.	430 000
	zusammen	177,8	119 100 000	79 400 000	39 700 000	.	965 000	.	965 000

d) 16. Betriebsjahr der kanalisierten Lippe (1932)

1	Rhein-Herne-Kanal	75,7	74 500 000	49 670 000	24 830 000	.	535 000	.	535 000
2	Lippe-Kanalisation	102,1	44 600 000	29 730 000	14 870 000	.	430 000	.	430 000
	zusammen	177,8	119 100 000	79 400 000	39 700 000	.	965 000	.	965 000

Verzinsung bzw. Tilgung der Baukosten				Von den Kosten für Betrieb und Unterhaltung sowie Verzinsung bzw. Tilgung des Baukapitals entfallen auf	
im ganzen	Anteil des Staates	Anteil der Provinzen	Anteil des Staates	den Staat	die Provinzen
				(Sp. 9 + 12)	(Sp. 10 + 13)
M	M	M	M	M	M
11	12	13	14	15	16

Unternehmen).

2 235 000	1 490 100	744 900	.	1 490 100	1 279 900
-----------	-----------	---------	---	-----------	-----------

2 235 000	1 490 100	744 900	.	1 490 100	1 279 900
1 338 000	891 900	446 100	.	891 900	876 100
3 573 000	2 382 000	1 191 000	.	2 382 000	2 156 000

2 607 500	1 738 450	869 050	.	1 738 450	1 404 050
1 338 000	891 900	446 100	.	891 900	876 100
3 945 500	2 630 350	1 315 150	.	2 630 350	2 280 150

2 607 500	1 738 450	869 050	.	1 738 450	1 404 050
1 561 000	1 040 550	520 450	.	1 040 550	950 450
4 168 500	2 779 000	1 389 500	.	2 779 000	2 354 500

1	2	Länge km	Baukosten				Betriebs- und Unterhaltungskosten		
			im ganzen M	Anteil des Staates M	Anteil der Provinzen M	Anteil des Staates Bremen M	im ganzen M	Anteil des Staates M	Anteil der Provinzen M

F. Dortmund-Rhein-Kanal und Ems-Weser-Kanal ein einheitliches Unternehmen.

a) 1. Betriebsjahr des Rhein-Herne- und Ems-Weser-Kanals (1912)

1	Dortmund-Rhein-Kanal	75,7	74 500 000	49 670 000	24 830 000	.	535 000	.	535 000
2	Ems-Weser-Kanal	203,7	120 500 000	76 550 000	37 350 000	6 600 000	847 500	.	847 500
	zusammen	279,4	195 000 000	126 220 000	62 180 000	6 600 000	1 382 500	.	1 382 500

b) 6. Betriebsjahr des Rhein-Herne- und Ems-Weser-Kanals (1917)

1. Betriebsjahr der kanalisierten Lippe.

1	Dortmund-Rhein-Kanal	177,8	119 100 000	79 400 000	39 700 000	.	965 000	.	965 000
2	Ems-Weser-Kanal	203,7	120 500 000	76 550 000	37 350 000	6 600 000	847 500	.	847 500
	zusammen	381,5	239 600 000	155 950 000	77 050 000	6 600 000	1 812 500	.	1 812 500

c) 11. Betriebsjahr des Rhein-Herne- und Ems-Weser-Kanals (1922)

1	Dortmund-Rhein-Kanal	177,8	119 100 000	79 400 000	39 700 000	.	965 000	.	965 000
2	Ems-Weser-Kanal	203,7	120 500 000	76 550 000	37 350 000	6 600 000	847 500	.	847 500
	zusammen	381,5	239 600 000	155 950 000	77 050 000	6 600 000	1 812 500	.	1 812 500

d) 16. Betriebsjahr des Rhein-Herne- und Ems-Weser-Kanals (1927)

1	Dortmund-Rhein-Kanal	177,8	119 100 000	79 400 000	39 700 000	.	965 000	.	965 000
2	Ems-Weser-Kanal	203,7	120 500 000	76 550 000	37 350 000	6 600 000	847 500	.	847 500
	zusammen	381,5	239 600 000	155 950 000	77 050 000	6 600 000	1 812 500	.	1 812 500

e) 21. Betriebsjahr des Rhein-Herne- und Ems-Weser-Kanals (1932)

16. Betriebsjahr der kanalisierten Lippe.

1	Dortmund-Rhein-Kanal	177,8	119 100 000	79 400 000	39 700 000	.	965 000	.	965 000
2	Ems-Weser-Kanal	203,7	120 500 000	76 550 000	37 350 000	6 600 000	847 500	.	847 500
	zusammen	381,5	239 600 000	155 950 000	77 050 000	6 600 000	1 812 500	.	1 812 500

im ganzen M	Anteil des Staates M	Anteil der Provinzen M	Anteil des Staates Bremen M	Von den Kosten für Be- trieb und Unterhaltung sowie Verzinsung bezw. Tilgung des Baukapitals entfallen auf	
				den Staat (Sp. 9 + 12) M	die Provinzen (Sp. 10 + 13) M
				11	12

2 235 000	1 490 100	744 900	.	1 490 100	1 279 900
1 205 000	765 500	373 500	66 000	765 500	1 221 000
3 440 000	2 255 600	1 118 400	66 000	2 255 600	2 500 900

3 573 000	2 382 000	1 191 000	.	2 382 000	2 156 000
2 410 000	1 531 000	747 000	132 000	1 531 000	1 594 500
5 983 000	3 913 000	1 938 000	132 000	3 913 000	3 750 500

3 573 000	2 382 000	1 191 000	.	2 382 000	2 156 000
3 615 000	2 296 500	1 120 500	198 000	2 296 500	1 968 000
7 188 000	4 678 500	2 311 500	198 000	4 678 500	4 124 000

3 945 500	2 630 350	1 315 150	.	2 630 350	2 280 150
4 217 500	2 679 250	1 307 250	231 000	2 679 250	2 154 750
8 163 000	5 309 600	2 622 400	231 000	5 309 600	4 434 900

4 168 500	2 779 000	1 389 500	.	2 779 000	2 354 500
4 217 500	2 679 250	1 307 250	231 000	2 679 250	2 154 750
8 386 000	5 458 250	2 696 750	231 000	5 458 250	4 509 250

1	Bezeichnung der Kanalstrecke	Länge km	Baukosten				Betriebs- und Unterhaltungskosten		
			im ganzen	Anteil des Staates	Anteil der Provinzen	Anteil des Staates Bremen	im ganzen	Anteil des Staates	Anteil der Provinzen
2	3	4	5	6	7	8	9	10	

G. Der ganze Rhein-Weser-Kanal ein einheitliches Unternehmen.

a) 1. Betriebsjahr des Rhein-Weser-Kanals (1912)

1	Dortmund-Rhein-Kanal	75,7	74 500 000	49 670 000	24 830 000	.	535 000	.	535 000
2	Dortmund-Ems-Kanal	238,8	78 270 000	78 270 000	.	.	1 300 000	1 300 000	.
3	Ems-Weser-Kanal	203,7	120 500 000	76 550 000	37 350 000	6 600 000	847 500	.	847 500
	zusammen	518,2	273 270 000	204 490 000	62 180 000	6 600 000	2 682 500	1 300 000	1 382 500

b) 6. Betriebsjahr des Rhein-Weser-Kanals (1917)

1. Betriebsjahr der kanalisiert Lippe.

1	Dortmund-Rhein-Kanal	177,8	119 100 000	79 400 000	39 700 000	.	965 000	.	965 000
2	Dortmund-Ems-Kanal	238,8	78 270 000	78 270 000	.	.	1 300 000	1 300 000	.
3	Ems-Weser-Kanal	203,7	120 500 000	76 550 000	37 350 000	6 600 000	847 500	.	847 500
	zusammen	620,3	317 870 000	234 220 000	77 050 000	6 600 000	3 112 500	1 300 000	1 812 500

c) 11. Betriebsjahr des Rhein-Weser-Kanals (1922)

1	Dortmund-Rhein-Kanal	177,8	119 100 000	79 400 000	39 700 000	.	965 000	.	965 000
2	Dortmund-Ems-Kanal	238,8	78 270 000	78 270 000	.	.	1 300 000	1 300 000	.
3	Ems-Weser-Kanal	203,7	120 500 000	76 550 000	37 350 000	6 600 000	847 500	.	847 500
	zusammen	620,3	317 870 000	234 220 000	77 050 000	6 600 000	3 112 500	1 300 000	1 812 500

d) 16. Betriebsjahr des Rhein-Weser-Kanals (1927)

1	Dortmund-Rhein-Kanal	177,8	119 100 000	79 400 000	39 700 000	.	965 000	.	965 000
2	Dortmund-Ems-Kanal	238,8	78 270 000	78 270 000	.	.	1 300 000	1 300 000	.
3	Ems-Weser-Kanal	203,7	120 500 000	76 550 000	37 350 000	6 600 000	847 500	.	847 500
	zusammen	620,3	317 870 000	234 220 000	77 050 000	6 600 000	3 112 500	1 300 000	1 812 500

e) 21. Betriebsjahr des Rhein-Weser-Kanals (1932)

16. Betriebsjahr der kanalisiert Lippe.

1	Dortmund-Rhein Kanal	177,8	119 100 000	79 400 000	39 700 000	.	965 000	.	965 000
2	Dortmund-Ems-Kanal	238,8	78 270 000	78 270 000	.	.	1 300 000	1 300 000	.
3	Ems-Weser-Kanal	203,7	120 500 000	76 550 000	37 350 000	6 600 000	847 500	.	847 500
	zusammen	620,3	317 870 000	234 220 000	77 050 000	6 600 000	3 112 500	1 300 000	1 812 500

Verzinsung bzw. Tilgung der Baukosten				Von den Kosten für Be- trieb und Unterhaltung sowie Verzinsung bzw. Tilgung des Baukapitals entfallen auf	
im ganzen	Anteil des Staates	Anteil der Provinzen	Anteil des Staates Bremen	den Staat (Sp. 9 + 12)	die Provinzen (Sp. 10 + 13)
M	M	M	M	M	M
11	12	13	14	15	16

2 235 000	1 490 100	744 900	.	1 490 100	1 279 900
782 700	782 700	.	.	2 082 700	.
1 205 000	765 500	373 500	66 000	765 500	1 221 000
4 222 700	3 038 300	1 118 400	66 000	4 338 300	2 500 900

3 573 000	2 382 000	1 191 000	.	2 382 000	2 156 000
1 565 400	1 565 400	.	.	2 865 400	.
2 410 000	1 531 000	747 000	132 000	1 531 000	1 594 500
7 548 400	5 478 400	1 938 000	132 000	6 778 400	3 750 500

3 573 000	2 382 000	1 191 000	.	2 382 000	2 156 000
2 348 100	2 348 100	.	.	3 648 100	.
3 615 000	2 296 500	1 120 500	198 000	2 296 500	1 968 000
9 536 100	7 026 600	2 311 500	198 000	8 326 600	4 124 000

3 945 500	2 630 350	1 315 150	.	2 630 350	2 280 150
2 739 450	2 739 450	.	.	4 039 450	.
4 217 500	2 679 250	1 307 250	231 000	2 679 250	2 154 750
10 902 450	8 049 050	2 622 400	231 000	9 349 050	4 434 900

4 168 500	2 779 000	1 389 500	.	2 779 000	2 354 500
2 739 450	2 739 450	.	.	4 039 450	.
4 217 500	2 679 250	1 307 250	231 000	2 679 250	2 154 750
11 125 450	8 197 700	2 696 750	231 000	9 497 700	4 509 250

Ermittlung des Verkehrs und der Einnahmen auf dem Rhein-Weser-Kanal.

(Auszug aus der Denkschrift, betreffend die Herstellung eines Schiffahrtskanals vom Rhein nach Hannover Anlage I zu dem Gesetzentwurfe, betreffend die Herstellung und den Ausbau von Wasserstrassen — A zu No. 96 der Drucksachen des Hauses der Abgeordneten 1904, Seite 26 ff.)

Vorbemerkung.

Die bereits im Jahre 1894 begonnenen Untersuchungen über den dem Rhein-Elbe-Kanal zufallenden Verkehr sind dem verminderten Umfang der Regierungsvorlage von 1904 entsprechend, jedoch unter Beibehaltung der ursprünglichen Ermittlungsgrundsätze, umgearbeitet. Diese wurden in gemeinsamen Beratungen von Eisenbahn- und Wasserbaubehörden hinsichtlich der Art der Verkehrsermittlung, der Höhe der Schiffahrtskosten, Kanalabgaben, Nebenausgaben usw. festgestellt, die zunächst kurz erörtert werden mögen.

Verkehrsermittlung.

Es ist davon ausgegangen, daß die Ermittlungen sich nur auf den bereits vorhandenen, bisher durch die Eisenbahnen vermittelten Verkehr zu beziehen hätten unter Berücksichtigung der erfahrungsmäßig eintretenden durchschnittlichen jährlichen Verkehrssteigerung bis zur Inbetriebnahme und ersten Entwicklungszeit des Kanals. Der in erheblichem Umfange zu erwartende neue Verkehr ist bei den Untersuchungen unberücksichtigt geblieben. Infolgedessen besitzen die Ergebnisse einen verhältnismäßig hohen Grad von Sicherheit, da Überschätzungen des tatsächlich vorhandenen Verkehrs ausgeschlossen und die durch den Einfluß des Kanals neu zu weckenden Verkehre als ein die Berechnung unterstützender Rückhalt zu betrachten sind.

Es wurde dann die Höhe der bei Benutzung des Kanals erwachsenden Transportkosten geschätzt, wobei eine Trennung nach eigentlichen Schiffahrtskosten, nach Nebenkosten und nach Kanalabgaben vorgenommen wurde.

Schiffahrtskosten.

Nach den angestellten Untersuchungen würde es zulässig gewesen sein, die eigentlichen Schiffahrtskosten mit durchschnittlich 0,5 Pf für 1 tkm in die Verkehrsermittlung einzuführen. Um indes jedenfalls nicht zu günstig für den Kanalverkehr zu rechnen, wurde dieser Schiffsfrachtsatz von 0,5 Pf/tkm nur für die nach dem Kanal Bevergern-Hannover auf weite Entfernungen bestimmten Kohlensendungen den Verkehrsermittlungen zugrunde gelegt, im übrigen ein Einheitssatz von 0,7 Pf/tkm angenommen.

Der Betrieb auf dem inzwischen dem Verkehr übergebenen Dortmund-Ems-Kanal hat bereits gezeigt, daß die berechneten Schiffsfrachten eher zu hoch als zu niedrig sind. Die von Dortmund nach Emden wirklich gezahlten Frachtsätze sind auch noch etwas geringer, als in der Kanalvorlage vom Jahre 1886 auf Grund ähnlicher, wie der vorhin angedeuteten, Untersuchungen vorausberechnet worden war.

Nebenkosten.

Nebenkosten sind in Rechnung gestellt 20 Pf für 1 t (20 Pf/t) als Spesen und Versicherungsgebühren der Ladung, 30 Pf/t für doppelte Hafengebühr, 10 Pf/t für Kippen der Kohlen vom Gruben- oder Eisenbahnwagen in das Schiff, 22—100 Pf t für etwa erforderliches Wiederumladen vom Schiff auf die Eisenbahn oder auf ein anderes Schiff, wenn die Güter auf eine Wasserstraße übergehen, auf der Fahrzeuge von anderen Abmessungen verkehren; ferner in gewissen Fällen Hafensfrachten und, wenn Versand- oder Empfangsort nicht am Wasserwege liegen, die entsprechenden Eisenbahnanschlussfrachten nach den bestehenden Tarifen.

Kanalabgaben.

Als wesentlicher Faktor für die Verkehrsermittlung kommt ferner die Höhe der Kanalabgaben in Betracht. Hinsichtlich dieser ist der Kanal in zwei Teile geschieden, in den westlichen mit hohen Abgaben und in den östlichen mit geringeren Abgaben.

Der westliche Kanalteil vom Rhein bis Herne erfordert bei geringer Länge so bedeutende Baukosten, daß trotz des zu erwartenden lebhaften Verkehrs eine hohe Kanalabgabe notwendig wird, um die Beträge für Verzinsung und Unterhaltung zu bestreiten. Da ferner der Verkehr auf dem Rhein-Herne-Kanal die künstliche Wasserstraße nur auf einer kurzen Strecke benutzt und dann auf den Rhein übergeht, so vermögen diese Transporte naturgemäß einen höheren Einheitssatz für 1 tkm zu zahlen als die nach dem Osten gerichteten Sendungen, die den Kanal auf langer Strecke benutzen müssen. Im ersteren Falle ist die Abgabe wegen der kurzen Fahrt auf dem Kanal verhältnismäßig unbedeutend, und der Vorteil unmittelbaren Anschlusses an den Rhein, gegenüber der jetzigen Notwendigkeit eines Eisenbahnzwischentransportes, verhältnismäßig groß.

In den Verkehrsermittlungen wurden daher belegt

a) mit den hohen Abgaben

auf dem Rhein-Herne-Kanal der Verkehr zwischen dem Rhein einerseits und dem Industriegebiet bis zur Lippe andererseits sowie der Verkehr innerhalb des Industriegebietes selbst;

b) mit den niedrigeren Abgaben

der nach a nicht mit den hohen Abgaben belegte Verkehr, insbesondere zwischen dem Rhein und dem Industriegebiet einerseits und dem Dortmund-Ems-Kanal nördlich der Lippe und dem Kanal Bevergern—Hannover andererseits.

Es wurden 3 Tarifklassen angenommen, die der Tarifeinteilung der Eisenbahnen für Massengüter ungefähr entsprechen, nämlich

Klasse I (entspr. etwa Spezialtarif I der Eisenb.)	2,0 Pf/tkm hohe Abgabe des Rhein-Herne-Kanals,
„ II („ „ „ II „ „)	1,5 „ „ „ „ „ „ „ „ „ „
„ III („ „ „ III und den niedrigeren Ausnahmetarifen für Massengüter)	1,0 „ „ „ „ „ „ „ „ „ „

Setzt man voraus, daß etwa

10 v. H. der Klasse I

10 v. H. „ „ II

80 v. H. „ „ III

zufallen, so erhält man eine durchschnittliche Abgabe für 1 tkm von

$$\frac{10}{100} \cdot 2 + \frac{10}{100} \cdot 1,5 + \frac{80}{100} \cdot 1 = 1,15 \text{ Pf.}$$

Ferner wurde angenommen, daß die Sätze der niedrigeren Abgaben halb so hoch seien, wie die des Rhein-Herne-Kanals, nämlich für

Klasse I 1,0 Pf/tkm,

„ II 0,75 „ „

„ III 0,5 „ „

oder durchschnittlich 0,575 „ „

Für den Fall, daß ein Transport sich nicht lediglich auf dem Kanal vollziehen, sondern auch noch andere Wasserstraßen berühren wird, sind für letztere Schiffahrtkosten in Rechnung gestellt, die den daselbst üblichen entsprechen.

Sendungen auf kurze Entfernungen.

Da die von der Transportentfernung meist unabhängigen Liege-, Lade-, Lösch- und Nebenkosten des Schiffahrtbetriebes verhältnismäßig hoch sind, kommen Wassertransporte im allgemeinen nur für größere Entfernungen in Frage. Bei der Verkehrs- und Ertragsberechnung sind daher alle diejenigen Transporte ausgeschlossen, die nicht eine Versandlänge erreichten von

a) 40 km, wenn Abgangs- und Bestimmungsort,

b) 70 „ „, wenn nur entweder der Abgangs- oder der Bestimmungsort,

c) 160 „ „, wenn weder der Abgangs- noch der Bestimmungsort

an einer schiffbaren Wasserstraße lagen.

Einflußgebiet des Kanals.

Nachdem die Höhe der Schifffahrtkosten geschätzt war, wurde durch überschlägliche Berechnungen das Gebiet begrenzt, auf das der Kanal seinen Einfluß ausüben wird. In diesem Bezirk wurden sämtliche Sendungen des Betriebsjahres 1892, die in ganzen Wagenladungen von wenigstens 10 t nach den Spezial- und Ausnahmetarifen gefahren wurden und die möglicherweise den Kanal hätten benutzen können, nach Richtung, Warenbezeichnung, Gewicht, Tarifklasse, erhobener Fracht und Anteil der Preußischen Staatsbahnen an letzterer ermittelt. In gleich eingehender Weise wurde unter Zugrundelegung der obigen Annahmen festgestellt, welche Kosten jede dieser Sendungen bei Benutzung des Wasserweges erfordert haben würde, wenn der Kanal damals bereits im Betrieb gewesen wäre. Dann wurden alle Sendungen gestrichen, die von der Wasserstraße keinen Nutzen gehabt haben würden und ferner aus denen, die auf der Wasserstraße billiger zu befördern gewesen wären, noch diejenigen ausgesondert, die von der Benutzung des Kanals nur einen Vorteil gezogen haben würden, der kleiner gewesen wäre als 15 v. H. der Eisenbahnfracht, indem davon ausgegangen wurde, daß im allgemeinen erst eine Ermäßigung der Transportkosten um 15 v. H. genügenden Anreiz bieten würde, die Güter auf der Wasserstraße statt auf der Eisenbahn zu verfrachten. Der verbleibende Rest ergab die Sendungen, die für die Benutzung des Wasserweges in Betracht kommen. Für Stückgüter und (hochwertige) Güter der allgemeinen Wagenladungsklassen sind dann noch entsprechende Zuschläge zu der ermittelten Verkehrsmenge gemacht. Diese Zuschläge sind gefunden durch Einrechnung desjenigen Verhältnisses, in dem die Eisenbahnbeförderung der Stückgüter und der Güter der allgemeinen Wagenladungsklassen zu der Transportmenge der Güter der Spezial- und Ausnahmetarife auf der Eisenbahn überhaupt steht.

Das Jahr 1892 ist zugrunde gelegt, weil die Verkehrsermittlungen bereits 1894 begonnen wurden. Da seitdem hinsichtlich der Eisenbahnfrachten insofern eine wesentliche Änderung eingetreten ist, als der Rohstofftarif auf Kohlen, Erze und Holz des Spezialtarifs III ausgedehnt wurde, so ist die dadurch verursachte Herabsetzung der Fracht bei der vorgenommenen Umrechnung berücksichtigt; die bezüglichen neuen Eisenbahnfrachtsätze sind also bei der jetzt vorliegenden Ermittlung des Verkehrs, der Frachtausfälle usw. so in Rechnung gestellt, als wenn sie im Jahre 1892 bereits bestanden hätten.

Endlich ist angenommen, daß von dem dem Kanal darnach rechnungsmäßig zufallenden Gesamtverkehr ein gewisser Teil den Eisenbahnen verbleiben wird, da manche kleinere und eilige Sendung den letzteren Weg trotz der höheren Kosten wählen, und da der Kanal nur während etwa zehn Monaten benutzbar sein wird. Dieser den Eisenbahnen verbleibende Anteil ist auf 20 v. H. beim Ems-Weser-Kanal und dem Lippe-Seitenkanal Datteln-Hamm sowie auf 40 v. H. beim Rhein-Herne-Kanal bemessen worden, so daß nur 80 bzw. 60 v. H. der ermittelten Transportmengen als Kanalverkehr in Rechnung gestellt sind.

Verkehrssteigerung.

Bei der fortwährenden Steigerung der Güterbewegung, die auch seit dem den Ermittlungen zugrunde gelegten Jahre 1892 bis jetzt in verstärktem Maße angehalten hat, würde es aber nicht richtig gewesen sein, den Berechnungen über die Ertragsfähigkeit des Kanals den Verkehr von 1892 zugrunde zu legen.

In den letzten zehn Jahren betrug die durchschnittliche Verkehrssteigerung über 4 v. H., im Gebiete des Rhein-Herne-Kanals aber erheblich mehr. In der Ertragsberechnung ist vorsichtigerweise für das Gebiet des Kanals östlich von Bevergern eine Verkehrssteigerung von nur 3 v. H., für das Gebiet des Dortmund-Rhein-Kanals eine solche von 5 v. H., auch für die Zeit bis zur etwaigen Vollendung des Kanalbaues und für die ersten Betriebsjahre, angenommen, was um so mehr zugänglich erschien, als der billige Transportweg eine erhebliche nicht in Rechnung gezogene Entwicklung neuen Verkehrs zur Folge haben wird.

Die Ermittlungen für den Lippe-Seitenkanal sind auf die tatsächlichen Verfrachtungen des Jahres 1902 gegründet. Da in diesem Gebiete in den letzten zehn Jahren eine besonders starke, mehr als 7 v. H. betragende Steigerung des Güterverkehrs stattgefunden hat, und da anzunehmen ist, daß

diese Zunahme mit Rücksicht auf das Fortschreiten des Bergbaues mindestens in gleicher Weise anhalten wird, ist hier mit einer zukünftigen 7 prozentigen Steigerung bis zur Inbetriebnahme des Kanals, von da ab aber nur mit einer 5 prozentigen Steigerung wie beim Rhein-Herne-Kanal gerechnet.

Man darf annehmen, daß es auf diese allerdings sehr mühsame und zeitraubende Weise gelungen ist, ein annähernd zutreffendes Bild über den zu erwartenden Kanalverkehr zu gewinnen.

Einfluß der Weserkanalisierung bzw. der Anlage von Staubecken.

Die Kanalisierung der Weser von Hameln bis Bremen wurde erst zu einer Zeit in Betracht gezogen, als die Erhebungen über den Eisenbahnverkehr bereits abgeschlossen waren. Es war indes möglich, den erheblichen Einfluß, den die Weserkanalisierung auf den Verkehr und die Ertragsfähigkeit des Kanals ausüben wird, in einfacherer, für den Zweck ausreichender Weise zu bestimmen. Die Untersuchung beschränkte sich auf einige hauptsächlich Güterarten (Kohle, Getreide, Zucker, Düngemittel, Eisen, Eisenerz, Reis, Baumwolle, Holz). Alle übrigen Güter blieben als Reserve gegen etwaige Überschätzungen außer Betracht. Die bezüglichen Ermittlungen wurden unter Mitwirkung Bremens sowie der zuständigen Preußischen Eisenbahndirektionen ausgeführt.

Den Verkehrsberechnungen wurden die folgenden Abgaben auf der kanalisierten Weser zu Grunde gelegt, nämlich:

a)	Tarifklasse I	0,75 Pf/tkm,
b)	„ II	0,5 Pf/tkm,
c)	„ III	0,25 Pf/tkm.

Spätere eingehende Ermittlungen über den Einfluß der nunmehr im Gesetze vorgesehenen Anlage von Staubecken im oberen Quellgebiet der Weser an Stelle der Kanalisierung haben gezeigt, daß es angängig ist, den für den Fall der Kanalisierung ermittelten Verkehr auch weiter in Rechnung zu stellen, wenn statt der vorerwähnten Weser-Kanal-Abgaben niedrigere Abgaben in Höhe von durchschnittlich 0,1 Pf/tkm erhoben werden.

Rechnungsmäßiger Anfangsverkehr.

Der auf diese Weise ermittelte Verkehr bildet den rechnungsmäßigen Anfangsverkehr.

Allmähliche Verkehrsentwicklung.

Es ist aber zu berücksichtigen, daß der Verkehr sich auf dem neuen Schifffahrtwege erst allmählich entwickeln wird. Dies hat sich auf sämtlichen in der letzten Zeit erbauten oder verbesserten Wasserstraßen gezeigt, die übereinstimmend anfänglich schwachen, allmählich aber zu bedeutender Höhe anwachsenden Verkehr aufweisen.

Dementsprechend ist in der Regierungsvorlage angenommen, daß der voraussichtliche wirkliche Anfangsverkehr des ersten Betriebsjahres 1912 auf dem Dortmund - Rhein - Kanal 50 v. H. und auf dem Kanal Bevergern-Hannover 40 v. H. des rechnungsmäßigen Verkehrs betragen wird, und daß bei anfänglich stärkerem, später schwächerem Ansteigen nach 10 Jahren die Anfangsentwicklung abgeschlossen ist. Im elften Betriebsjahre dürfte darnach der für das erste Betriebsjahr ermittelte rechnungsmäßige Verkehr nebst einem, der inzwischen stattgehabten allgemeinen Verkehrsentwicklung entsprechenden Zuschlage wirklich vorhanden sein.

Bemessung der Abgaben auf der Lippe.

I. Kanalisierte Lippe von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln.

Die kanalisierte Lippe von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln hat neben der Förderung der Landeskultur die Aufgabe:

1. Handel und Industrie in dem von ihr durchschnittenen Gebiete zu heben und
2. den Emschertalkanal zu entlasten.

Beide Zwecke, insbesondere die Entlastung des Emschertalkanals, lassen sich nur dann erreichen, wenn die Abgaben auf der Lippe niedrig gehalten werden. Zu dem Zwecke dürfen die bei Benutzung der Lippe zu zahlenden Abgaben in ihrem Gesamtbetrage nicht höher sein als beim Emschertalkanal. Andernfalls ist anzunehmen, daß die Schiffer im Durchgangsverkehr von Datteln zum Rhein in der Regel den Weg über die Emschertallinie wählen, da dieser — in Betriebs-km ausgedrückt — fast in jedem Falle kürzer ist als der über die Lippe. Eine nennenswerte Ablenkung des Durchgangsverkehrs nach dem Rhein auf die Lippe ist also nur dann zu erwarten, wenn die Abgabentarife so gestaltet werden, daß sie einen Wettbewerb der Lippe mit dem Emschertalkanal ermöglichen. Andererseits dürfen die Abgaben auch nicht so niedrig bemessen werden, daß sie keine Deckung der aufgewendeten Kosten versprechen oder daß sie die mit erheblichen Mitteln neuzeitlich eingerichteten Emshäfen empfindlich schädigen.

Für die Güterversendung von Dortmund und östlich davon gelegenen Orten nach dem Unterrhein sind die Schiffahrtkosten ohne Abgaben ungefähr gleich hoch bei Benutzung der Lippe bzw. des Emschertalkanals. Man kann daher annehmen, daß sich dieser Verkehr zum Teil der Lippe zuwenden wird, wenn die Abgabe pro Tonne auf beiden Linien ebenfalls gleich bemessen wird.

Im Anhang zu dieser Anlage ist unter 1—4 berechnet, welche Abgaben auf der Lippe erhoben werden müssen, wenn der Verkehr von Orten, die an der Kanalstrecke Dortmund—Bevergern oder am Ems-Weser-Kanal belegen sind, mit dem Unterrhein auf der Emschertallinie und der Lippe gleich hoch belastet werden soll und wenn auf dem Rhein-Weser-Kanal die in der Wasserstraßen-Vorlage (A zu No. 96 S. 27/28) angegebenen Abgaben erhoben werden.

Darnach ergeben sich für Klasse III folgende Sätze:

- a) im Verkehr des Industriegebietes (Dortmund, Datteln, Hamm) mit dem Rhein

0,66—0,73 i. D. rd. 0,7 Pf/tkm,

- b) im Verkehr des Dortmund-Ems-Kanals nördlich der Lippe und des Ems-Weser-Kanals

0,42 = rd. 0,4 Pf/tkm.

Soll auch eine Ablenkung des Verkehrs von Herne nach dem Unterrhein auf die Lippe ermöglicht werden, so dürfen die Abgaben nach No. 5 des Anhangs nur rd. 0,5 Pf/tkm betragen.

Im Durchschnitt kann man hiernach die niedrigen Abgaben des Rhein-Weser-Kanals, d. i. 0,5 Pf/tkm in Klasse III oder $64 \cdot 0,5 = 32$ Pf/t für die ganze Lippe von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln als

angemessen betrachten, zumal der vorstehend unter b genannte Verkehr gegen den übrigen an Bedeutung zurücksteht.

Da auf dem Dortmund-Ems-Kanal nach dem vom 1. April 1905 abgültigen Tarife vom 5. August 1904 die Abgaben für die ganze Strecke von Dortmund nach Emden (270 km) in Klasse III für 1 t nur etwa 30 Pf und in Klasse IV, welche die Haupt-Massenartikel enthält, sogar nur 10 Pf betragen, haben demnach die Emshäfen im Verkehr mit allen Häfen des Dortmund-Ems-Kanals einen Vorsprung vor den holländischen, die auf die Benutzung der Lippe (oder des Rhein-Herne-Kanals) angewiesen sind. Anders könnte es sich mit dem Verkehr der Orte verhalten, welche an einer der neu zu bauenden Strecken des Rhein-Weser-Kanals liegen. Für Transporte, die sich teils auf dem Dortmund-Ems-Kanal und teils auf einem der neuen Kanäle bewegen, sollen nämlich nach der Vorlage auf dem Dortmund-Ems-Kanal nicht die Abgaben des bestehenden Tarifs sondern diejenigen des Ems-Weser-Kanals erhoben werden. Wird dieser Grundsatz allgemein durchgeführt, so ist eine empfindliche Schädigung der Emshäfen nicht zu vermeiden, da alsdann die ausländischen Häfen bei dem Verkehr mit den neuen westlichen Schiffahrtsstraßen Rhein—Herne und Lippe erheblich im Vorteile sind. In den Berechnungen über die von den Provinzen voraussichtlich zu leistenden Zuschüsse ist deshalb angenommen, daß auf dem Dortmund-Ems-Kanal von Bevergern abwärts allgemein und auf der Strecke $\frac{\text{Herne}}{\text{Dortmund}}$ — Bevergern von dem gesamten Verkehr mit den Emshäfen auch nach Eröffnung des Rhein-Weser-Kanals die bisherigen Sätze weiter erhoben werden.

Nach dem Oberrhein hat der Emschertalkanal vor der Lippe einen Vorsprung an Schiffahrtskosten von rd. 20 Pf/t. Wollte man diesen Unterschied durch Gestaltung der Abgabentarife ausgleichen, so müßten die Abgaben auf der kanalisierten Lippe in Klasse III im Verkehr mit dem östlichen Teil des Industriegebiets (Dortmund, Datteln, Hamm) nach No. 6, 7 des Anhangs auf 0,34—0,42 Pf/tkm und im Verkehr mit Orten nördlich der Lippe nach No. 8 auf 0,11 Pf/tkm bemessen werden. Der letztere Satz kann mit Rücksicht auf den Wettbewerb der Emshäfen nicht weiter in Betracht kommen.

Hiernach sind in die Ertragsberechnung des Rhein-Weser-Kanals für die Lippe von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln die niedrigen Abgaben der Vorlage, nämlich

in Klasse I	1,0 Pf/tkm,
„ „ II	0,75 „ „
„ „ III	0,5 „ „
im Durchschnitt	0,575 „ eingestellt.

II. Lippe-Seitenkanäle Datteln—Hamm und Hamm—Lippstadt.

Für die Lippe von Datteln bis Lippstadt kommt ein Wettbewerb der Emshäfen nicht in Frage. Die Abgaben können daher so bemessen werden, daß bei angemessenen Einnahmen eine günstige Entwicklung des Verkehrs ermöglicht wird.

In der Wasserstraßenvorlage sind für die Strecke Datteln—Hamm die hohen Abgaben (2—1,5 und 1,0 Pf/tkm) angenommen. Nach später abgeschlossenen Ermittlungen würde es indessen vorteilhafter sein, wenn auf beiden Seitenkanälen ebenso wie auf der Lippe von Wesel bis Datteln die niedrigeren Abgaben (1,0—0,75—0,5 Pf/tkm) eingeführt würden. In letzterem Falle ist der rechnermäßig auf die Lippe-Seitenkanäle übergehende Verkehr ungefähr doppelt so groß wie bei dem höheren Tarife.

Wie hoch sind die Abgaben auf der kanalisierten Lippe von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln zu bemessen, wenn die Belastung bei Benutzung der Lippe und des Emschertalkanals gleich sein soll?

(Abgaben-Klasse III des für den Rhein-Weser-Kanal angenommenen Tarifs.)

Emschertalkanal

Kanalisierte Lippe

A. Verkehr mit dem Unterrhein.

(Die Schifffahrtkosten ohne Abgaben von Dortmund nach Wesel sind ungefähr gleich hoch bei Benutzung der Lippe bezw. des Emschertalkanals.)

1. Von Datteln nach Wesel.

Abgabe a. d. D.-E.-Kan. $14 \cdot 0,5 = 7$ Pf/t
 „ „ „ R.-H.-Kan. $40 \cdot 1,0 = 40$ „
 47 Pf/t

Abgabe auf der Lippe . . $64 \cdot 0,73 = 47$ Pf/t

2. Von Dortmund nach Wesel.

Abgabe a. d. D.-E.-Kan. $16 \cdot 0,5 = 8$ Pf/t
 „ „ „ „ $9 \cdot 0,5 = 4,5$ „
 „ „ „ R.-H.- „ $40 \cdot 1,0 = 40$ „
 52,5 Pf/t

Abgabe auf dem D.-E.-K. $16 \cdot 0,5 = 8$ Pf/t
 „ „ „ „ $5 \cdot 0,5 = 2,5$ „
 „ „ der Lippe $64 \cdot 0,66 = 42$ „
 52,5 Pf/t

3. Von Hamm nach Wesel.

Abgabe a. d. L.-S.-D.-H. $37 \cdot 0,5 = 18,5$ Pf/t
 „ „ „ D.-E.-Kan. $14 \cdot 0,5 = 7$ „
 „ „ „ R.-H.-Kan. $40 \cdot 1,0 = 40$ „
 65,5 Pf/t

Abgabe a. d. L.-S. D.-H. $37 \cdot 0,5 = 18,5$ Pf/t
 „ auf der Lippe $64 \cdot 0,73 = 47$ „
 65,5 Pf/t

4. Vom Ems-Weser-Kanal (Bevergern) nach Wesel.

Abgabe a. d. D.-E.-K. $87 \cdot 0,5 = 43,5$ Pf/t
 „ „ „ „ $14 \cdot 0,5 = 7$ „
 „ „ „ R.-H.-K. $40 \cdot 0,5 = 20$ „
 70,5 Pf/t

Abgabe auf dem D.-E.-K. $87 \cdot 0,5 = 43,5$ Pf/t
 „ „ der Lippe $64 \cdot 0,42 = 27$ „
 70,5 Pf/t

5. Von Herne nach Wesel.

Abgabe auf d. D.-E.-K. $2 \cdot 0,5 = 1$ Pf/t
 „ „ „ R.-H.-K. $40 \cdot 1,0 = 40$ „
 41 Pf/t

Abgabe auf dem D.-E.-K. $2 \cdot 0,5 = 1$ Pf/t
 „ „ „ „ $14 \cdot 0,5 = 7$ „
 „ „ der Lippe $64 \cdot 0,52 = 33$ „
 41 Pf/t

B. Verkehr mit dem Oberrhein.

(Die Schifffahrtkosten ohne Abgaben von Dortmund nach Ruhrort sind über die Lippe rd. 20 Pf/t höher als über den Emschertalkanal.)

6. Von Datteln nach Ruhrort.

Abgabe, wie bei 1. 47 Pf/t
 ab Vorsprung an Schifffahrtkosten
 vor der Lippe $\frac{20}{27}$ „
 27 Pf/t

Abgabe auf der Lippe . . $64 \cdot 0,42 = 27$ Pf/t

7. Von Dortmund nach Ruhrort.

Abgabe, wie bei 2. 52,5 Pf/t
 ab Vorsprung an Schifffahrtkosten
 vor der Lippe $\frac{20}{32,5}$ „
 32,5 Pf/t

Abgabe auf d. D.-E.-K. . . $21 \cdot 0,5 = 10,5$ Pf/t
 „ „ der Lippe . . $64 \cdot 0,34 = 22$ „
 32,5 Pf/t

8. Vom Ems-Weser-Kanal (Bevergern) nach Ruhrort.

Abgabe, wie bei 4. 70,5 Pf/t
 ab Vorsprung an Schifffahrtkosten
 vor der Lippe $\frac{20}{50,5}$ „
 50,5 Pf/t

Abgabe auf d. D.-E.-K. . . $87 \cdot 0,5 = 43,5$ Pf/t
 „ „ der Lippe . . $64 \cdot 0,11 = 7$ „
 50,5 Pf/t

Verkehr und Einnahmen auf der kanalisierten Lippe

von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln.

A. Verkehr.

1. Ablenkung vom Dortmund-Ems-Kanal.

Die kanalisierte Lippe wird voraussichtlich einen Teil des Dortmund-Ems-Kanalverkehrs von den Emshäfen nach den holländischen und belgischen Seehäfen ablenken, und zwar ist anzunehmen, daß

- a) von dem Verkehr auf der Strecke Hebewerk-Lippe und
 - b) von dem Ortsverkehr der Stadt Münster und Umgegend
- je 20% abgelenkt werden.

Der Verkehr auf der Strecke Hebewerk-Datteln betrug im Jahre 1903 rund 700 000 t, während in Münster und Umgegend rund 200 000 t umgeschlagen wurden. Von diesen Verkehrsmengen 20% ergeben 180 000 t oder 24% des in dem angegebenen Jahre vorhandenen Umlaufes auf dem Dortmund-Ems-Kanal.

Nach den anderweitig gemachten Annahmen steigt der Verkehr (Umlauf) auf dem Dortmund-Ems-Kanal bis zur Inbetriebnahme der kanalisierten Lippe im Jahre 1917 auf 1 624 000 t. Auf die Lippe würden hiervon — und zwar im ersten Jahre voll — $24\% = 390\ 000\ t$ übergehen. Diese Güter benutzen die Lippe auf der ganzen Strecke von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal, also auf 64 km, ergeben mithin eine Transportleistung von $390\ 000 \cdot 64 = 24\ 960\ 000\ tkm$.

2. Eigenverkehr der Lippe.

In dem den Verkehrsermittlungen für die Wasserstraßenvorlage zu Grunde gelegten Jahre 1892 war der Verkehr in dem Einflußgebiete der Lippe von Wesel bis Datteln äußerst gering. Damals bestand in dem Gebiete noch keine einzige Schachtanlage. Jetzt ist das Bild schon etwas anders. Im Bau begriffen sind die Zechen Ewald Fortsetzung, Schacht I—III (Graf Waldersee) Auguste Viktoria, Schacht I u. II, während bei der Zeche Trier das Abteufen einstweilen eingestellt ist. Im Jahre 1917 werden außer diesen Zechen voraussichtlich noch einige andere im Betrieb sein, so daß alsdann mit einer Kohlenförderung in dem beeinflussten Gebiete von etwa 3 000 000 t zu rechnen ist. Demgegenüber betrug die Förderung der im Einflußgebiete des Dortmund-Rhein-Kanals vom Rhein bis Hamm belegenen Zechen im Jahre 1903 rund 40 Millionen t, davon im Gebiete Rhein-Herne 30 und östlich von Herne 10 Millionen t. Bis zum Jahre 1917 dürfte sich die Förderung auf 80 Millionen t, davon 55 westlich und 25 östlich von Herne, gesteigert haben. Die Förderung im Lippegebiete würde sich demnach auf rd. 4% derjenigen im Gebiete des Dortmund-Rhein-Kanals belaufen.

Für den Übergang auf die Wasserstraße ist die Kohlenförderung allein nicht maßgebend. Es ist vielmehr zu berücksichtigen, daß — abgesehen von den Bergwerksbetrieben — im Emschertale eine vielgestaltige Industrie besteht, während an der Lippe auch im Jahre 1917 noch eine derartige Industrie im großen fehlen dürfte. Andererseits ist zu beachten, daß die Interessenten an der Lippe bei Anlage der Werke von vornherein mit der Kanalisierung rechnen und sich der Wasserverfrachtung anpassen können,

während die Werke an der Emscher zunächst lediglich auf den Eisenbahnverkehr eingerichtet sind.

In Abwägung dieser Umstände kann angenommen werden, daß sich auf der kanalisierten Lippe ein Eigenverkehr von 5% des auf dem Rhein-Herne-Kanal im Jahre 1917 vorhandenen Verkehrs rechnungsmäßig entwickeln wird.

Nach den in der Wasserstraßen-Vorlage gemachten Annahmen entwickelt sich der Verkehr auf dem Rhein-Herne-Kanal allmählich und beträgt im Jahre 1917 etwa 111% des rechnungsmäßigen Anfangsverkehrs oder $\frac{111 \cdot 6\,890\,000}{100} = 7\,648\,000$ t. Hiervon 5% ergeben einen rechnungs-

mäßigen Anfangsverkehr von 382 000 t. Nimmt man die durchschnittliche Länge des Transportweges mit Rücksicht auf die örtliche Lage der Kohlenzechen auf der Lippe selbst zu $\frac{2}{3}$ der ganzen Länge der in Betracht kommenden Flußstrecke an, so beträgt die entsprechende Transportleistung etwa $382\,000 \cdot \frac{2}{3} \cdot 64 = 16\,300\,000$ tkm.

3. Ablenkung vom Emschertalkanal.

Fernerhin ist eine teilweise Ablenkung des Verkehrs der östlich von Herne gelegenen Orte mit dem Unterrhein auf die Lippe zu erwarten.

Werden die neuen westlichen Kanäle (Rhein-Herne-Kanal, Lippe-Kanalisation und Lippe-Seitenkanäle) bezüglich der Garantien als einheitliches Unternehmen betrachtet, so ist eine Ablenkung des Verkehrs ohne Bedeutung, da die Einnahmen auf jeden Fall der Gesamtheit zu gute kommen. Anders ist es, wenn die Lippe-Kanalisation als besonderes Unternehmen behandelt wird. Für diesen Fall soll die mutmaßliche Höhe des abzulenkenden Verkehrs in Nachstehendem ermittelt werden.

Die Kohlenförderung im Einflußgebiete des Dortmund-Rhein-Kanals beträgt im Jahre 1917 etwa 80 Millionen t, davon 25 Millionen t oder rd. 30% östlich von Herne. Die im Industriegebiet östlich von Herne gelegenen Orte dürften an dem für den Rhein-Herne-Kanal berechneten Verkehr ungefähr mit der Hälfte jenes Prozentsatzes also mit 15 v. H. beteiligt sein. Hiervon ist etwa die Hälfte, also 7,5 v. H., nach dem Unterrhein gerichtet und deshalb besonders geeignet auf die Lippe überzugehen. Es kann angenommen werden, daß etwa $\frac{2}{3}$ dieses Verkehrs sich der Lippe tatsächlich zuwenden wird; das ergibt eine Ablenkung von 5% des im Jahre 1917 vorhandenen Verkehrs auf dem Rhein-Herne-Kanal oder rund 382 000 t. Diese Güter benutzen die Lippe auf der ganzen Strecke von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal, also auf 64 km, ergeben mithin eine Transportleistung von $382\,000 \cdot 64 = 24\,448\,000$ tkm.

Der rechnungsmäßige Anfangsverkehr der kanalisierten Lippe von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal ist daher zu schätzen auf $390\,000 + 382\,000 + 382\,000 = 964\,000$ t mit einer Verkehrsleistung von $24\,960\,000 + 16\,300\,000 + 24\,448\,000 = 65\,708\,000$ tkm.

B. Einnahme.

Der unter A berechnete rechnungsmäßige Anfangsverkehr bringt bei Zugrundelegung eines durchschnittlichen Abgabensatzes von 0,575 Pf/tkm auf der Lippe folgende Einnahme:

1. Ablenkung vom Dortmund-Ems-Kanal	24 960 000	
	· 0,575 Pf =	rd. 143 000 M
2. Eigenverkehr	16 300 000 · 0,575 Pf. =	„ 94 000 „
3. Ablenkung vom Emschertalkanal	24 448 000	
	· 0,575 Pf =	„ 140 000 „
		Zusammen rd. 377 000 M.

Einnahmen aus der Abgabe von Kraft an den Staubecken im oberen Quellgebiet der Weser.

Im oberen Quellgebiet der Weser sind zunächst zwei Staubecken geplant: an der Eder bei Hemfurt und an der Diemel oberhalb Padberg. Aus der Abgabe von Kraft an diesen beiden Becken lassen sich folgende Einnahmen erzielen.

I. Edertalsperre.

Das Becken faßt 170 Millionen cbm Wasser.

Nach der wasserwirtschaftlichen Untersuchung der Landesanstalt für Gewässerkunde vom 17. Dezember 1903 können im zentralen Kraftwerk an der Talsperre bei 24 stündigem Betriebe 2880 PS. gewonnen werden. Als Reingewinn aus dem Eigenbetriebe können mindestens 0,8 Pf für 1 PS.-Stunde, d. i. $24 \cdot 365 \cdot 0,008 = 70$ M für 1 Jahr in Ansatz gebracht werden.

Die Einnahme beträgt bei Ausnutzung aller Kräfte im Jahre $2880 \cdot 70 =$ rd. 201 000 M.

II. Diemeltalsperre.

Das Becken faßt 50 Millionen cbm. Die Stauhöhe beträgt 45 m.

Über den Kraftgewinn an einer Kraftstation befindet sich in dem Gutachten des Geheimen Regierungsrats Prof. Dr. Ing. Intze (S. 15) die Bemerkung, daß 2000—3000, i. M. also 2500 PS., die Tag und Nacht verfügbar seien, gewonnen werden können.

Mit dem unter I angegebenen Einheitssatze ergibt dies eine Jahres-Einnahme von $2500 \cdot 70 = 175$ 000 M.

Die höchstmögliche Einnahme aus der Abgabe von Kraft an der Eder- und Diemeltalsperre beträgt hiernach $201\ 000 + 175\ 000 = 376\ 000$ M.

In die Ertragsberechnung ist als wirkliche Einnahme nur ein Betrag von 200 000 M eingesetzt, und zwar nicht gleich im ersten Betriebsjahre, sondern zunächst 80 000 M, 100 000 M usw. allmählich ansteigend, bis im 11. Betriebsjahre die volle rechnungsmäßige Einnahme von 200 000 M erreicht ist.

Bemessung der Abgaben auf der Weser

von Münden bis Bremen.

Für Staubecken im oberen Quellgebiet der Weser und zur Vornahme einiger Regulierungsarbeiten in der Weser unterhalb Hameln sind in dem Gesetze, betreffend die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen, 19751000 Mk. bewilligt. Dieses Baukapital erfordert zur Verzinsung und Tilgung mit $3\frac{1}{2}$ v. H. jährlich 691 285 M, dazu kommen an Betriebs- und Unterhaltungskosten 116 000 „, sodaß die jährlichen Gesamtkosten für Verzinsung, Tilgung, Betrieb und Unterhaltung 807 285 M betragen.

Zieht man hiervon die nach Verlauf von etwa 10 Jahren zu erwartenden Einnahmen aus Kraftverwertung mit 200 000 M ab, so verbleiben aus anderen Einnahmen zu decken 607 285 M oder rd. 600 000 M.

Mit Hilfe der hier vorgesehenen Bauten wird es möglich sein, nicht nur das der Weser zur Speisung des Rhein-Weser-Kanals entnommene Wasser zu ersetzen, sondern auch den Niedrigwasserstand der Weser so zu heben, daß grössere Schiffe verwendet werden können und die Tragfähigkeit der Schiffe erheblich besser ausgenutzt werden kann als bisher. Außerdem erfolgen die Bauten im Interesse der Landeskultur. Läßt man diesen letzten Gesichtspunkt hier außer Betracht, so kann man annehmen, daß die vorerwähnten, nach Abzug der eigenen Einnahmen verbleibenden Kosten zur Hälfte im Interesse der Speisung des Rhein-Weser-Kanals und zur anderen Hälfte im Interesse der Hebung der Weserwasserstände entstehen.

Die für die Flußverbesserung jährlich aufgewandten Beträge mit rd. 300 000 M sind tunlichst durch Schifffahrtabgaben zu decken. In Betracht kommt dabei

1. der bereits vorhandene Weserverkehr und
2. der erst durch den Kanalbau ermöglichte neue Verkehr, der teils den Kanal, teils die Weser benutzt.

Gegenwärtig wird die Einführung von Abgaben auf regulierten Flüssen infolge des § 19 des Wasserstraßengesetzes einer allgemeinen Prüfung unterzogen; es ist daher nicht mit Sicherheit zu übersehen, welchen Abgaben der sich lediglich auf der Weser vollziehende, also im wesentlichen bereits vorhandene Verkehr aus Anlaß der durch die Stauweiher bewirkten Fahrwasserverbesserung unterworfen werden kann. Deshalb soll von der Berechnung dieser Abgaben einstweilen Abstand genommen werden. Dagegen muß angenommen werden, daß der neu hinzukommende Strom-Kanalverkehr mit 0,1 Pf/tkm belastet werde. Die Angemessenheit dieses Satzes wird im Anhang nachgewiesen werden.

Da auf Grund einer besonderen Ermittlung die rechnungsmäßige Anfangsleistung dieses Strom-Kanalverkehrs auf der Weser zu rd. 200 000 000 tkm zu schätzen ist, so beträgt die zu erwartende Abgabe nach 5—6 Übergangsjahren 200 000 M. Damit würde der größere Teil der auf die Fahrwasservertiefung entfallenden Kostenhälfte gedeckt werden. Die weitere Deckung muß entweder von dem steigenden Verkehr oder von den Abgaben erwartet werden, die dem bestehenden Weserverkehr mit Rücksicht auf die durch den Talsperrenbau gewährte Fahrwasserverbesserung auferlegt werden kann.

Anhang

Zur Zeit verkehren nach dem „Führer auf deutschen Schifffahrtstraßen“ auf der Weser von Bremen bis Hameln Schiffe bis zu 56 m Länge, 9 m Breite und 600 t Tragfähigkeit, von Hameln bis Münden solche bis zu 58,5 m Länge, 8,5 m Breite und 515 t Tragfähigkeit und auf der Fulda von Münden bis Kassel solche bis zu 57,5 m Länge, 8,1 m Breite. Größere Schiffe als die zuletzt genannten werden, solange die Fahrwasserverhältnisse der Weser nicht gebessert werden, nur ausnahmsweise gebaut werden und dann im allgemeinen nur zwischen Bremen und Minden verkehren. Man kann jedenfalls annehmen, daß für die Preisbildung der Frachten in absehbarer Zeit das 450-t-Schiff maßgebend sein wird. Derartige Schiffe können bei den jetzigen Wasserständen

etwa $\frac{1}{4}$ des Jahres mit $\frac{1}{4}$ -Ladung,
 „ $\frac{1}{4}$ „ „ „ $\frac{1}{2}$ - „
 „ $\frac{1}{4}$ „ „ „ $\frac{3}{4}$ - „ und
 „ $\frac{1}{4}$ „ „ „ voller „
 fahren.

Die Schifffahrtkosten berechnen sich hiernach unter Zugrundelegung der Sympher'schen Formeln bei Tag- und Nachtbetrieb wie folgt:

1 Viertelj. mit $\frac{1}{4}$ -Ladung, also 1 Teil zu	$\frac{250}{n} + 1,48 = \frac{250}{n} + 1,48$
1 „ „ $\frac{2}{4}$ - „ „ 2 „ „	$\frac{160}{n} + 0,73 = \frac{320}{n} + 1,46$
1 „ „ $\frac{3}{4}$ - „ „ 3 „ „	$\frac{110}{n} + 0,51 = \frac{330}{n} + 1,53$
1 „ „ $\frac{4}{4}$ - „ „ 4 „ „	$\frac{90}{n} + 0,38 = \frac{360}{n} + 1,52$
zusammen 10 Teile = $\frac{1260}{n} + 5,99$	
1 Teil = $\frac{1260}{n} + 5,99$	also $\frac{126}{n} + 0,60 = \text{rd. } \frac{125}{n} + 0,60 \text{ Pf./tkm.}$

Wie bereits auf Seite 53 erwähnt, wird es mit Hilfe der Staubecken und der übrigen geplanten Bauten in der Weser unterhalb Hameln möglich sein, den Niedrigwasserstand der Weser so zu heben, dass grössere Schiffe verwendet werden können und die Tragfähigkeit der Fahrzeuge erheblich besser ausgenutzt werden kann als bisher und zwar ist anzunehmen, dass später 600-t-Schiffe

- a) auf der Strecke Bremen-Minden*) $\frac{3}{4}$ des Jahres mit $\frac{3}{4}$ -Ladung und $\frac{1}{4}$ des Jahres mit voller Ladung,
- b) auf der Strecke Minden-Münden $\frac{1}{2}$ des Jahres mit $\frac{3}{5}$ -Ladung, $\frac{1}{4}$ des Jahres mit $\frac{3}{4}$ -Ladung und $\frac{1}{4}$ des Jahres mit $\frac{4}{4}$ -Ladung fahren können.

*) Vielleicht sogar bis Hameln.

Alsdann ergeben sich folgende Schifffahrtkosten:

a. auf der Strecke Bremen-Minden:

		600-t-Schiff		450-t-Schiff
3 Viertelj. mit $\frac{3}{4}$ -Ldg., also	9 Teile zu	$\frac{100}{n} + 0,42 = \frac{900}{n} + 3,78$		$\frac{110}{n} + 0,51 = \frac{990}{n} + 4,59$
1 " " $\frac{4}{4}$ " " "	4 " "	$\frac{90}{n} + 0,3 = \frac{360}{n} + 1,20$		$\frac{90}{n} + 0,38 = \frac{360}{n} + 1,52$
zusammen 13 Teile		$= \frac{1260}{n} + 4,98$		$= \frac{1350}{n} + 6,11$
1 Teil		$\frac{\frac{1260}{n} + 4,98}{13} =$		$\frac{\frac{1350}{n} + 6,11}{13} =$
		$\frac{97}{n} + 0,383 = \text{rd. } \frac{95}{n} + 0,40$		$\frac{104}{n} + 0,47 = \text{rd. } \frac{100}{n} + 0,50$
		<u>Pf/tkm</u>		<u>Pf/tkm</u>

b. auf der Strecke Minden-Münden:

		600-t-Schiff		450-t-Schiff
2 Viertelj. mit $\frac{3}{5}$ -Ldg., also	24 Teile zu	$\frac{125}{n} + 0,55 = \frac{3000}{n} + 13,20$		$\frac{140}{n} + 0,65 = \frac{3360}{n} + 15,60$
1 " " $\frac{3}{4}$ " " "	15 " "	$\frac{100}{n} + 0,42 = \frac{1500}{n} + 6,30$		$\frac{110}{n} + 0,51 = \frac{1650}{n} + 7,65$
1 " " $\frac{4}{4}$ " " "	20 " "	$\frac{90}{n} + 0,3 = \frac{1800}{n} + 6,00$		$\frac{90}{n} + 0,38 = \frac{1800}{n} + 7,60$
zusammen 59 Teile		$= \frac{6300}{n} + 25,50$		$= \frac{6810}{n} + 30,85$
1 Teil		$\frac{\frac{6300}{n} + 25,50}{59} =$		$\frac{\frac{6810}{n} + 30,85}{59} =$
		$\frac{107}{n} + 0,432 = \text{rd. } \frac{105}{n} + 0,45$		$\frac{115}{n} + 0,523 = \text{rd. } \frac{115}{n} + 0,52$
		<u>Pf/tkm</u>		<u>Pf/tkm</u>

Hiernach beträgt die Ersparnis an Schifffahrtkosten bei Regulierung und Anlage von Staubecken im oberen Quellgebiet der Weser, wenn man dem Vergleiche in beiden Fällen das 450-t-Schiff zu Grunde legt, für den Verkehr Bremen—Minden $\left(\frac{25}{n} + 0,10\right)$ Pf/tkm und für den Verkehr Minden—Münden $\left(\frac{10}{n} + 0,08\right)$ Pf/tkm. In Wirklichkeit wird der Nutzen, den die Schifffahrt aus der Regulierung zieht, aber größer sein, da infolge Verbesserung der Wasserverhältnisse der Bau großer Schiffe immer mehr zunehmen wird, so daß bei Inbetriebnahme des Rhein-Weser-Kanals das 600-t-Schiff für die Frachtenbildung maßgebend sein wird. Alsdann beträgt die Ersparnis an Schifffahrtkosten für den Verkehr Bremen—Minden $\left(\frac{30}{n} + 0,20\right)$ Pf/tkm und für den Verkehr Minden—Münden $\left(\frac{20}{n} + 0,15\right)$ Pf/tkm.

Rechnet man die durchschnittliche Gesamttransportlänge n in beiden Fällen beispielsweise zu 300 km, so erspart die Schifffahrt nach Ausführung der Staubecken und Regulierung der Weser gemäß dem Wasserstraßengesetze

- a) auf der Weserstrecke Bremen—Minden 0,18—0,30 Pf/tkm,
- b) " " " " Minden—Münden 0,11—0,22 Pf/tkm.

Die in Aussicht genommene Abgabe von 0,1 Pf/tkm ist daher kleiner als der Nutzen und beträgt in den meisten Fällen, da der Hauptwechselverkehr sich zwischen dem Kanal und Bremen sowie mit 600-t-Schiffen entwickeln wird, in der Regel nur einen mäßigen Bruchteil des zu erzielenden Gewinnes.

Zusammenstellung II.

Einnahmen auf dem Rhein-Weser-Kanal;

Kosten für Betrieb und Unterhaltung sowie Verzinsung und Tilgung; Fehlbeträge und Überschüsse sowie deren Verteilung auf den Staat und die Interessenten.

1.

Ohne Berücksichtigung des Schleppmonopols.

A. Rhein-Herne-Kanal mit

Verkehrsjahr	Einnahme auf dem Rhein-Herne-Kanal im Verkehr mit dem Westen und im Industriegebiet				Mehr-Einnahme auf dem Rhein-Herne-Kanal infolge Inbetriebnahme des Lippe-Seitenkanals Hamm-Lippstadt im Verkehr mit dem Westen und im Industriegebiet			
	Prozente des rechnungsmäßigen Anfangsverkehrs		Einnahme		Prozente des rechnungsmäßigen Anfangsverkehrs		Einnahme	
	%	M	%	M	%	M	%	M
	1	2a	2b	2c	2d			
Rechnungsmäßiger Anfangsverkehr 1912 vor Inbetriebnahme d. Lippe nach " " "	R.-H.-K.	2 190 000	R.-H.-K.	56 000				
	D.-H.	282 000	D.-H.	50 000				
		2 472 000		106 000				
nach " " "		2 312 000		106 000		152 000		4 000
Wirklicher Anfangsverkehr im 1. Jahre 1912	30	742 000	30	32 000				
Verkehr " 2. " 1913	50	1 236 000	50	53 000				
" " 3. " 1914	68	1 681 000	67	71 000				
" " 4. " 1915	84	2 076 000	82	87 000				
" " 5. " 1916	98	2 423 000	95	101 000				
" " 6. " 1917	111	2 566 000	106	112 000	30	46 000	30	1 000
" " 7. " 1918	123	2 844 000	115	122 000	50	76 000	50	2 000
" " 8. " 1919	134	3 098 000	121	128 000	68	103 000	67	3 000
" " 9. " 1920	144	3 329 000	126	134 000	84	128 000	82	3 000
" " 10. " 1921	153	3 537 000	130	138 000	98	149 000	95	4 000
" " 11. " 1922	163	3 769 000	134	142 000	111	169 000	106	4 000
" " 12. " 1923	171	3 954 000	138	146 000	123	187 000	115	5 000
" " 13. " 1924	180	4 162 000	143	152 000	134	204 000	121	5 000
" " 14. " 1925	189	4 370 000	147	156 000	144	219 000	126	5 000
" " 15. " 1926	198	4 578 000	151	160 000	153	233 000	130	5 000
" " 16. " 1927	208	4 809 000	156	165 000	163	248 000	134	5 000
" " 17. " 1928	218	5 040 000	160	170 000	171	260 000	138	6 000
" " 18. " 1929	229	5 294 000	165	175 000	180	274 000	143	6 000
" " 19. " 1930	241	5 572 000	170	180 000	189	287 000	147	6 000
" " 20. " 1931	253	5 849 000	175	186 000	198	301 000	151	6 000
" " 21. " 1932	265	6 127 000	181	192 000	208	316 000	156	6 000

Lippe-Seitenkanal Datteln—Hamm.

Einnahme auf dem Rhein-Herne-Kanal mit Lippe-Seitenkanal Datteln—Hamm (Spalten 2a + b + c + d)	Betriebs- und Unterhaltungskosten	Zur Verzinsung bzw. Tilgung des Baukapitals sind verfügbar (Spalte 2 weniger Spalte 3)	Zur Verzinsung bzw. Tilgung des Baukapitals sind erforderlich	Mithin		Von dem Fehlbetrage (Spalte 6) entfallen auf			
				Fehlbetrag (Spalte 5 weniger Spalte 4)	Überschuß (Spalte 4 weniger Spalte 5)	den Staat $\frac{2}{3}$	die Provinzen $\frac{1}{3}$	Bremen —	
				M	M	M	M	M	M
				2	3	4	5	6	7
2 578 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 574 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
774 000	535 000	239 000	2 235 000	1 996 000	—	1 331 000	665 000	—	
1 289 000	"	754 000	"	1 481 000	—	987 000	494 000	—	
1 752 000	"	1 217 000	"	1 018 000	—	679 000	339 000	—	
2 163 000	"	1 628 000	"	607 000	—	405 000	202 000	—	
2 524 000	"	1 989 000	"	246 000	—	164 000	82 000	—	
2 725 000	"	2 190 000	"	45 000	—	30 000	15 000	—	
				5 393 000		3 596 000	1 797 000	—	
3 044 000	"	2 509 000	"	—	274 000	—	—	—	
3 332 000	"	2 797 000	"	—	562 000	—	—	—	
3 594 000	"	3 059 000	"	—	824 000	—	—	—	
3 828 000	"	3 293 000	"	—	1 058 000	—	—	—	
4 084 000	"	3 549 000	"	—	1 314 000	—	—	—	
4 291 000	"	3 756 000	"	—	1 521 000	—	—	—	
4 523 000	"	3 988 000	"	—	1 753 000	—	—	—	
4 750 000	"	4 215 000	"	—	1 980 000	—	—	—	
4 976 000	"	4 441 000	"	—	2 206 000	—	—	—	
5 227 000	"	4 692 000	2 608 000	—	2 084 000	—	—	—	
5 476 000	"	4 941 000	"	—	2 333 000	—	—	—	
5 749 000	"	5 214 000	"	—	2 606 000	—	—	—	
6 045 000	"	5 510 000	"	—	2 902 000	—	—	—	
6 342 000	"	5 807 000	"	—	3 199 000	—	—	—	
6 641 000	"	6 106 000	"	—	3 498 000	—	—	—	

Der Überschuß dient zur weiteren Abschreibung des Baukapitals.

B. Ems-Weser-Kanal mit

Verkehrsjahr	Einnahme auf dem Ems-Weser-Kanal		Einnahme auf der Weser von Münden bis Bremen aus dem durch Erbauung des Rhein-Weser-Kanals hervorgerufenen Verkehr		Einnahme aus den Staubecken im oberen Quellgebiet der Weser	
	Prozente des rechnungsmäßigen Anfangsverkehrs	Einnahme	Prozente des rechnungsmäßigen Anfangsverkehrs	Einnahme	Prozente der vollen rechnungsmäßigen Einnahme	Einnahme
	%	M	%	M	%	M
1	2a		2b		2c	
Rechnungsmäßiger Anfangsverkehr 1912	E.-W.-K. Weserreg. H.-Datt.	1 363 000 707 000 105 000 2 175 000	—	200 000	—	200 000
Wirklicher Anfangsverkehr im 1. Jahre 1912	30	652 000	30	60 000	40	80 000
Verkehr „ 2. „ 1913	50	1 088 000	50	100 000	50	100 000
„ „ 3. „ 1914	67	1 457 000	67	134 000	60	120 000
„ „ 4. „ 1915	82	1 784 000	82	164 000	65	130 000
„ „ 5. „ 1916	95	2 066 000	95	190 000	70	140 000
„ „ 6. „ 1917	106	2 305 000	106	212 000	75	150 000
„ „ 7. „ 1918	115	2 501 000	115	230 000	80	160 000
„ „ 8. „ 1919	121	2 632 000	121	242 000	85	170 000
„ „ 9. „ 1920	126	2 741 000	126	252 000	90	180 000
„ „ 10. „ 1921	130	2 828 000	130	260 000	95	190 000
„ „ 11. „ 1922	134	2 915 000	134	268 000	100	200 000
„ „ 12. „ 1923	138	3 002 000	138	276 000	100	200 000
„ „ 13. „ 1924	143	3 110 000	143	286 000	100	200 000
„ „ 14. „ 1925	147	3 197 000	147	294 000	100	200 000
„ „ 15. „ 1926	151	3 284 000	151	302 000	100	200 000
„ „ 16. „ 1927	156	3 393 000	156	312 000	100	200 000
„ „ 17. „ 1928	160	3 480 000	160	320 000	100	200 000
„ „ 18. „ 1929	165	3 589 000	165	330 000	100	200 000
„ „ 19. „ 1930	170	3 698 000	170	340 000	100	200 000
„ „ 20. „ 1931	175	3 806 000	175	350 000	100	200 000
„ „ 21. „ 1932	181	3 937 000	181	362 000	100	200 000
„ „ 22. „ 1933	186	4 046 000	186	372 000	100	200 000
„ „ 23. „ 1934	192	4 176 000	192	384 000	100	200 000
„ „ 24. „ 1935	197	4 285 000	197	394 000	100	200 000
„ „ 25. „ 1936	203	4 415 000	203	406 000	100	200 000
„ „ 26. „ 1937	209	4 546 000	209	418 000	100	200 000

*) Der Fehlbetrag an den Betriebs- und Unterhaltungskosten fällt ganz den

***) Beim Ems-Weser-Kanal hat der Staat auch von dem auf die Provinzen Überschüsse kommen daher bis zur vollen Verzinsung des Baukapitals mit 3 % allein dem

Anschluß nach Hannover.

Einnahme auf dem Ems-Weser-Kanal (Spalten 2a + b + c)	Betriebs- und Unterhaltungskosten	Zur Verzinsung bezw. Tilgung des Baukapitals sind verfügbar (Spalte 2 weniger Spalte 3)	Zur Verzinsung bezw. Tilgung des Baukapitals sind erforderlich	Mithin		Von dem Fehlbetrage (Spalte 6) entfallen auf			Von dem Überschuß (Spalte 7) entfallen auf			
				Fehlbetrag (Spalte 5 weniger Spalte 4)	Überschuß (Spalte 4 weniger Spalte 5)	den Staat 63,5 %	die Provinzen 31,0 %	Bremen 5,5 %	den Staat	die Provinzen	Bremen	
				M	M	M	M	M	M	M	M	M
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
2 575 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
792 000	848 000	— 56 000*)	1 205 000	1 261 000	—	765 000	430 000	66 000	—	—	—	—
1 288 000	„	440 000	„	765 000	—	486 000	237 000	42 000	—	—	—	—
1 711 000	„	863 000	„	342 000	—	217 000	106 000	19 000	—	—	—	—
2 078 000	„	1 230 000	„	—	25 000	—	—	—	24 000	—**)	1 000	—
2 396 000	„	1 548 000	„	—	343 000	—	—	—	324 000	—**)	19 000	—
2 667 000	„	1 819 000	2 410 000	591 000	—	375 000	183 000	33 000	—	—	—	—
2 891 000	„	2 043 000	„	367 000	—	233 000	114 000	20 000	—	—	—	—
3 044 000	„	2 196 000	„	214 000	—	136 000	66 000	12 000	—	—	—	—
3 173 000	„	2 325 000	„	85 000	—	54 000	26 000	5 000	—	—	—	—
3 278 000	„	2 430 000	„	—	20 000	—	—	—	19 000	—**)	1 000	—
3 383 000	„	2 535 000	3 615 000	1 080 000	—	686 000	335 000	59 000	—	—	—	—
3 478 000	„	2 630 000	„	985 000	—	626 000	305 000	54 000	—	—	—	—
3 596 000	„	2 748 000	„	867 000	—	550 000	269 000	48 000	—	—	—	—
3 691 000	„	2 843 000	„	772 000	—	490 000	240 000	42 000	—	—	—	—
3 786 000	„	2 938 000	„	677 000	—	430 000	210 000	37 000	—	—	—	—
3 905 000	„	3 057 000	4 217 000	1 160 000	—	737 000	360 000	63 000	—	—	—	—
4 000 000	„	3 152 000	„	1 065 000	—	676 000	330 000	59 000	—	—	—	—
4 119 000	„	3 271 000	„	946 000	—	601 000	293 000	52 000	—	—	—	—
4 238 000	„	3 390 000	„	827 000	—	525 000	256 000	46 000	—	—	—	—
4 356 000	„	3 508 000	„	709 000	—	450 000	220 000	39 000	—	—	—	—
4 499 000	„	3 651 000	„	566 000	—	359 000	176 000	31 000	—	—	—	—
4 618 000	„	3 770 000	„	447 000	—	284 000	138 000	25 000	—	—	—	—
4 760 000	„	3 912 000	„	305 000	—	194 000	94 000	17 000	—	—	—	—
4 879 000	„	4 031 000	„	186 000	—	118 000	58 000	10 000	—	—	—	—
5 021 000	„	4 173 000	„	44 000	—	28 000	14 000	2 000	—	—	—	—
				14 261 000		9 020 000	4 460 000	781 000				
5 164 000	„	4 316 000	„	—	99 000	—	—	—				

Der Überschuß dient zur weiteren Abschreibung des Baukapitals.

Provinzen zur Last.

entfallenden Baukostenanteil während der ersten zehn Jahre die Kosten der Verzinsung mit 2 bzw. 1 % zu tragen; etwaige Staate bzw. Bremen zugute.

C. Lippe-Kanalisation von Wesel bis Datteln mit

Verkehrsjahr	Einnahme auf der kanalisiert Lippe von Wesel bis Datteln						Einnahme auf dem Lippe-Seitenkanal Hamm—Lippstadt im Verkehr mit			
	Ablenkung vom Dortmund-Ems-Kanal		Ablenkung vom Rhein-Herne-Kanal		Eigenverkehr		dem Westen und im Industriegebiet		dem Ems-Weser-Kanal	
	Prozente des rechnungsmäßigen Anfangsverkehrs	Einnahme	Prozente des rechnungsmäßigen Anfangsverkehrs	Einnahme	Prozente des rechnungsmäßigen Anfangsverkehrs	Einnahme	Prozente des rechnungsmäßigen Anfangsverkehrs	Einnahme	Prozente des rechnungsmäßigen Anfangsverkehrs	Einnahme
	%	M	%	M	%	M	%	M	%	M
1	2a	2b	2c	2d	2e					
Rechnungsmäßiger Anfangsverkehr 1917	—	143 000	—	140 000	—	94 000	—	100 000	—	2000
Wirklicher Anfangsverkehr im 1. Jahre 1917	100	143 000	100	140 000	30	28 000	30	30 000	30	1000
Verkehr „ 2. „ 1918	103	147 000	105	147 000	50	47 000	50	50 000	50	1000
„ „ 3. „ 1919	106	152 000	110	154 000	68	64 000	68	68 000	67	1000
„ „ 4. „ 1920	109	156 000	116	162 000	84	79 000	84	84 000	82	2000
„ „ 5. „ 1921	113	162 000	122	171 000	98	92 000	98	98 000	95	2000
„ „ 6. „ 1922	116	166 000	128	179 000	111	104 000	111	111 000	106	2000
„ „ 7. „ 1923	119	170 000	134	188 000	123	116 000	123	123 000	115	2000
„ „ 8. „ 1924	123	176 000	141	197 000	134	126 000	134	134 000	121	2000
„ „ 9. „ 1925	127	182 000	148	207 000	144	135 000	144	144 000	126	3000
„ „ 10. „ 1926	130	186 000	155	217 000	153	144 000	153	153 000	130	3000
„ „ 11. „ 1927	134	192 000	163	228 000	163	153 000	163	163 000	134	3000
„ „ 12. „ 1928	138	197 000	171	239 000	171	161 000	171	171 000	138	3000
„ „ 13. „ 1929	143	204 000	180	252 000	180	169 000	180	180 000	143	3000
„ „ 14. „ 1930	147	210 000	189	265 000	189	178 000	189	189 000	147	3000
„ „ 15. „ 1931	151	216 000	198	277 000	198	186 000	198	198 000	151	3000
„ „ 16. „ 1932	156	223 000	208	291 000	208	196 000	208	208 000	156	3000
„ „ 17. „ 1933	160	229 000	218	305 000	218	205 000	218	218 000	160	3000
„ „ 18. „ 1934	165	236 000	229	321 000	229	215 000	229	229 000	165	3000
„ „ 19. „ 1935	170	243 000	241	337 000	241	227 000	241	241 000	170	3000
„ „ 20. „ 1936	175	250 000	253	354 000	253	238 000	253	253 000	175	4000
„ „ 21. „ 1937	181	259 000	265	371 000	265	249 000	265	265 000	181	4000
„ „ 22. „ 1938	186	266 000	279	391 000	279	262 000	279	279 000	186	4000
„ „ 23. „ 1939	192	275 000	293	410 000	293	275 000	293	293 000	192	4000
„ „ 24. „ 1940	197	282 000	307	430 000	307	289 000	307	307 000	197	4000
„ „ 25. „ 1941	203	290 000	323	452 000	323	304 000	323	323 000	203	4000
„ „ 26. „ 1942	209	299 000	339	475 000	339	319 000	339	339 000	209	4000
„ „ 27. „ 1943	216	309 000	356	498 000	356	335 000	356	356 000	216	4000
„ „ 28. „ 1944	222	317 000	373	522 000	373	351 000	373	373 000	222	4000
„ „ 29. „ 1945	229	327 000	392	549 000	392	368 000	392	392 000	229	5000
„ „ 30. „ 1946	236	337 000	412	577 000	412	387 000	412	412 000	236	5000
„ „ 31. „ 1947	243	347 000	433	606 000	433	407 000	433	433 000	243	5000
„ „ 32. „ 1948	250	358 000	455	637 000	455	428 000	455	455 000	250	5000
„ „ 33. „ 1949	258	369 000	478	669 000	478	449 000	478	478 000	258	5000
„ „ 34. „ 1950	266	380 000	502	703 000	502	472 000	502	502 000	266	5000

*) Der Fehlbetrag an den Betriebs- und Unterhaltungskosten fällt ganz den Provinzen zur Last.

dem Lippe-Seitenkanal Hamm—Lippstadt.

Einnahme auf der Lippe von Wesel bis Datteln und von Hamm bis Lippstadt (Spalten 2a + b + c + d + e)	Betriebs- und Unterhaltungskosten	Zur Verzinsung bzw. Tilgung des Baukapitals sind verfügbar (Spalte 2 weniger Spalte 3)	Zur Verzinsung bzw. Tilgung des Baukapitals sind erforderlich	Mithin		Von dem Fehlbetrage (Spalte 6) entfallen auf		
				Fehlbetrag (Spalte 5 weniger Spalte 4)	Überschuß (Spalte 4 weniger Spalte 5)	den Staat ² / ₃	die Provinzen ¹ / ₃	Bremen —
				M	M	M	M	M
2	3	4	5	6	7	8	9	10
479 000	—	—	—	—	—	—	—	—
342 000	430 000	— 88 000*	1 338 000	1 426 000	—	892 000	534 000	—
392 000	„	— 38 000*	„	1 376 000	—	892 000	484 000	—
439 000	„	9 000	„	1 329 000	—	886 000	443 000	—
483 000	„	53 000	„	1 285 000	—	857 000	428 000	—
525 000	„	95 000	„	1 243 000	—	829 000	414 000	—
562 000	„	132 000	„	1 206 000	—	804 000	402 000	—
599 000	„	169 000	„	1 169 000	—	779 000	390 000	—
635 000	„	205 000	„	1 133 000	—	755 000	378 000	—
671 000	„	241 000	„	1 097 000	—	732 000	365 000	—
703 000	„	273 000	„	1 065 000	—	710 000	355 000	—
739 000	„	309 000	„	1 029 000	—	686 000	343 000	—
771 000	„	341 000	„	997 000	—	665 000	332 000	—
808 000	„	378 000	„	960 000	—	640 000	320 000	—
845 000	„	415 000	„	923 000	—	615 000	308 000	—
880 000	„	450 000	„	888 000	—	592 000	296 000	—
921 000	„	491 000	1 561 000	1 070 000	—	714 000	356 000	—
960 000	„	530 000	„	1 031 000	—	687 000	344 000	—
1 004 000	„	574 000	„	987 000	—	658 000	329 000	—
1 051 000	„	621 000	„	940 000	—	627 000	313 000	—
1 099 000	„	669 000	„	892 000	—	595 000	297 000	—
1 148 000	„	718 000	„	843 000	—	562 000	281 000	—
1 202 000	„	772 000	„	789 000	—	526 000	263 000	—
1 257 000	„	827 000	„	734 000	—	489 000	245 000	—
1 312 000	„	882 000	„	679 000	—	453 000	226 000	—
1 373 000	„	943 000	„	618 000	—	412 000	206 000	—
1 436 000	„	1 006 000	„	555 000	—	370 000	185 000	—
1 502 000	„	1 072 000	„	489 000	—	326 000	163 000	—
1 567 000	„	1 137 000	„	424 000	—	283 000	141 000	—
1 641 000	„	1 211 000	„	350 000	—	233 000	117 000	—
1 718 000	„	1 288 000	„	273 000	—	182 000	91 000	—
1 798 000	„	1 368 000	„	193 000	—	129 000	64 000	—
1 883 000	„	1 453 000	„	108 000	—	72 000	36 000	—
1 970 000	„	1 540 000	„	21 000	—	14 000	7 000	—
2 062 000	„	1 632 000	„	—	71 000	—	—	—
				28 122 000		18 666 000	9 456 000	

Der Überschuß dient zur weiteren Abschreibung des Baukapitals.

D. Dortmund-

Verkehrsjahr	Einnahme auf dem Dortmund-Ems-Kanal aus bereits bestehendem Verkehr		Sonstige Einnahmen der Dortmund-Ems-Kanal-Verwaltung	Einnahme auf dem Dortmund-Ems-Kanal				Mehr-Einnahme auf dem Dortmund-Ems-Kanal infolge Hinzutritts der kanalisiert Lippe und des Lippe-Seitenkanals Hamm-Lippstadt im Verkehr mit dem			
				im Verkehr mit dem Dortmund-Rhein-Kanal		im Verkehr mit dem Ems-Weser-Kanal		Dortmund-Rhein-Kanal		Ems-Weser-Kanal	
	Prozente des rechnungsmäßigen Anfangsverkehrs	Einnahme		Prozente des rechnungsmäßigen Anfangsverkehrs	Einnahme	Prozente des rechnungsmäßigen Anfangsverkehrs	Einnahme	Prozente des rechnungsmäßigen Anfangsverkehrs	Einnahme	Prozente des rechnungsmäßigen Anfangsverkehrs	Einnahme
1	2a	2b	2c		2d		2e		2f		
	M	M	%	M	%	M	%	M	%	M	
Rechnungsmäßiger Anfangsverkehr 1912	680 000	50 000	—	260 000	—	1 289 000	—	15 000	—	2000	
Wirklicher Anfangsverkehr im 1. Jahre 1912	100	680 000	50 000	30	78 000	30	387 000	—	—	—	
Verkehr „ 2. „ 1913	103	700 000	„	50	130 000	50	645 000	—	—	—	
„ „ 3. „ 1914	106	721 000	„	68	177 000	67	864 000	—	—	—	
„ „ 4. „ 1915	109	741 000	„	84	218 000	82	1 057 000	—	—	—	
„ „ 5. „ 1916	113	768 000	„	98	255 000	95	1 225 000	—	—	—	
„ „ 6. „ 1917	116	789 000	„	111	289 000	106	1 366 000	30	5 000	30	
Ablenkung zur Lippe	—	—142 000	„	—	—	—	—	—	—	—	
	100	647 000									
„ „ 7. „ 1918	103	666 000	„	123	320 000	115	1 482 000	50	8 000	50	
„ „ 8. „ 1919	106	686 000	„	134	348 000	121	1 560 000	68	10 000	67	
„ „ 9. „ 1920	109	705 000	„	144	374 000	126	1 624 000	84	13 000	82	
„ „ 10. „ 1921	113	731 000	„	153	398 000	130	1 676 000	98	15 000	95	
„ „ 11. „ 1922	116	751 000	„	163	424 000	134	1 727 000	111	17 000	106	
„ „ 12. „ 1923	119	770 000	„	171	445 000	138	1 779 000	123	18 000	115	
„ „ 13. „ 1924	123	796 000	„	180	468 000	143	1 843 000	134	20 000	121	
„ „ 14. „ 1925	127	822 000	„	189	491 000	147	1 895 000	144	22 000	126	
„ „ 15. „ 1926	130	841 000	„	198	515 000	151	1 946 000	153	23 000	130	
„ „ 16. „ 1927	134	867 000	„	208	541 000	156	2 011 000	163	24 000	134	
„ „ 17. „ 1928	138	893 000	„	218	567 000	160	2 062 000	171	26 000	138	
„ „ 18. „ 1929	143	925 000	„	229	595 000	165	2 127 000	180	27 000	143	
„ „ 19. „ 1930	147	951 000	„	241	627 000	170	2 191 000	189	28 000	147	
„ „ 20. „ 1931	151	977 000	„	253	658 000	175	2 256 000	198	30 000	151	
„ „ 21. „ 1932	156	1 009 000	„	265	689 000	181	2 333 000	208	31 000	156	

Ems-Kanal.

Einnahme auf dem Dortmund-Ems-Kanal (Spalten 2a + b + c + d + e + f)	Betriebs- und Unterhaltungskosten	Zur Verzinsung bzw. Tilgung des Baukapitals sind verfügbar (Spalte 2 weniger Spalte 3)	Zur Verzinsung bzw. Tilgung des Baukapitals sind erforderlich	Mithin		Von dem Fehlbetrage (Spalte 6) entfallen auf			Von dem Überschus (Spalte 7) entfallen auf			
				Fehlbetrag (Spalte 5 weniger Spalte 4)	Überschus (Spalte 4 weniger Spalte 5)	den Staat 100 %	die Provinzen	Bremen	den Staat 100 %	die Provinzen	Bremen	
				M	M	M	M	M	M	M	M	M
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
2 296 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 195 000	1 300 000	— 105 000	783 000	888 000	—	888 000	—	—	—	—	—	—
1 525 000	„	225 000	„	558 000	—	558 000	—	—	—	—	—	—
1 812 000	„	512 000	„	271 000	—	271 000	—	—	—	—	—	—
2 066 000	„	766 000	„	17 000	—	17 000	—	—	—	—	—	—
2 298 000	„	998 000	„	—	215 000	—	—	—	215 000	—	—	—
2 358 000	„	1 058 000	1 565 000	507 000	—	507 000	—	—	—	—	—	—
2 527 000	„	1 227 000	„	338 000	—	338 000	—	—	—	—	—	—
2 655 000	„	1 355 000	„	210 000	—	210 000	—	—	—	—	—	—
2 768 000	„	1 468 000	„	97 000	—	97 000	—	—	—	—	—	—
2 872 000	„	1 572 000	„	—	7000	—	—	—	7000	—	—	—
2 971 000	„	1 671 000	2 348 000	677 000	—	677 000	—	—	—	—	—	—
3 064 000	„	1 764 000	„	584 000	—	584 000	—	—	—	—	—	—
3 179 000	„	1 879 000	„	469 000	—	469 000	—	—	—	—	—	—
3 283 000	„	1 983 000	„	365 000	—	365 000	—	—	—	—	—	—
3 378 000	„	2 078 000	„	270 000	—	270 000	—	—	—	—	—	—
3 496 000	„	2 196 000	2 739 000	543 000	—	543 000	—	—	—	—	—	—
3 601 000	„	2 301 000	„	438 000	—	438 000	—	—	—	—	—	—
3 727 000	„	2 427 000	„	312 000	—	312 000	—	—	—	—	—	—
3 850 000	„	2 550 000	„	189 000	—	189 000	—	—	—	—	—	—
3 974 000	„	2 674 000	„	65 000	—	65 000	—	—	—	—	—	—
				6 798 000		6 798 000						
4 115 000	„	2 815 000	„	—	76 000	—	—	—	76 000	—	—	—

E. Dortmund-

Verkehrsjahr	Einnahme auf	
	dem Rhein-Herne-Kanal mit Lippe-Seitenkanal Datteln-Hamm nach A. M	der kanalisiertem Lippe von Wesel bis Datteln und dem Lippe-Seitenkanal Hamm-Lippstadt nach C. M
1.	2 a.	2 b.
Rechnungsmäßiger Anfangsverkehr 1912 vor Inbetriebnahme der Lippe	2 578 000	—
nach " " "	2 574 000	479 000
Wirklicher Anfangs- verkehr im 1. Jahre 1912	774 000	—
Verkehr " 2. " 1913	1 289 000	—
" " 3. " 1914	1 752 000	—
" " 4. " 1915	2 163 000	—
" " 5. " 1916	2 524 000	—
" " 6. " 1917	2 725 000	342 000
" " 7. " 1918	3 044 000	392 000
" " 8. " 1919	3 332 000	439 000
" " 9. " 1920	3 594 000	483 000
" " 10. " 1921	3 828 000	525 000
" " 11. " 1922	4 084 000	562 000
" " 12. " 1923	4 291 000	599 000
" " 13. " 1924	4 523 000	635 000
" " 14. " 1925	4 750 000	671 000
" " 15. " 1926	4 976 000	703 000
" " 16. " 1927	5 227 000	739 000
" " 17. " 1928	5 476 000	771 000
" " 18. " 1929	5 749 000	808 000
" " 19. " 1930	6 045 000	845 000
" " 20. " 1931	6 342 000	880 000
" " 21. " 1932	6 641 000	921 000

Rhein-Kanal.

Einnahme auf dem Dortmund- Rhein- Kanal (Spalten 2a + b)	Betriebs- und Unter- haltungs- kosten	Zur Verzinsung bezw. Tilgung des Bau- kapitals sind verfügbar (Spalte 2 weniger Spalte 3)	Zur Verzinsung bezw. Tilgung des Bau- kapitals sind erforderlich	Mithin		Von dem Fehlbetrage (Spalte 6) entfallen auf		
				Fehlbetrag (Spalte 5 weniger Spalte 4)	Überschuß (Spalte 4 weniger Spalte 5)	den Staat $\frac{2}{3}$	die Provinzen $\frac{1}{3}$	Bremen —
M	M	M	M	M	M	M	M	M
2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
2 578 000	—	—	—	—	—	—	—	—
3 053 000	—	—	—	—	—	—	—	—
774 000	535 000	239 000	2 235 000	1 996 000	—	1 331 000	665 000	—
1 289 000	"	754 000	"	1 481 000	—	987 000	494 000	—
1 752 000	"	1 217 000	"	1 018 000	—	679 000	339 000	—
2 163 000	"	1 628 000	"	607 000	—	405 000	202 000	—
2 524 000	"	1 989 000	"	246 000	—	164 000	82 000	—
3 067 000	965 000	2 102 000	3 573 000	1 471 000	—	981 000	490 000	—
3 436 000	"	2 471 000	"	1 102 000	—	735 000	367 000	—
3 771 000	"	2 806 000	"	767 000	—	511 000	256 000	—
4 077 000	"	3 112 000	"	461 000	—	307 000	154 000	—
4 353 000	"	3 388 000	"	185 000	—	123 000	62 000	—
				9 334 000	—	6 223 000	3 111 000	—
4 646 000	"	3 681 000	"	—	108 000	—	—	—
4 890 000	"	3 925 000	"	—	352 000	—	—	—
5 158 000	"	4 193 000	"	—	620 000	—	—	—
5 421 000	"	4 456 000	"	—	883 000	—	—	—
5 679 000	"	4 714 000	"	—	1 141 000	—	—	—
5 966 000	"	5 001 000	3 946 000	—	1 055 000	—	—	—
6 247 000	"	5 282 000	"	—	1 336 000	—	—	—
6 557 000	"	5 592 000	"	—	1 646 000	—	—	—
6 890 000	"	5 925 000	"	—	1 979 000	—	—	—
7 222 000	"	6 257 000	"	—	2 311 000	—	—	—
7 562 000	"	6 597 000	4 168 000	—	2 429 000	—	—	—

Der Überschuß dient zur
weiteren Abschreibung des
Baukapitals.

G. Der ganze Rhein-Weser-Kanal ein einheitliches Unternehmen.

Verkehrsjahr	Einnahme auf dem		
	Dortmund-Rhein-Kanal nach E.	Dortmund-Ems-Kanal nach D.	Ems-Weser-Kanal nach B.
	M	M	M
1	2a	2b	2c
Rechnungsmäßiger Anfangsverkehr 1912			
vor Inbetriebnahme d. Lippe	2 578 000	2 296 000	2 575 000
nach " " "	3 053 000	2 296 000	2 575 000
Wirklicher Anfangsverkehr im 1. Jahre 1912	774 000	1 195 000	792 000
Verkehr " 2. " 1913	1 289 000	1 525 000	1 288 000
" " 3. " 1914	1 752 000	1 812 000	1 711 000
" " 4. " 1915	2 163 000	2 066 000	2 078 000
" " 5. " 1916	2 524 000	2 298 000	2 396 000
" " 6. " 1917	3 067 000	2 358 000	2 667 000
" " 7. " 1918	3 436 000	2 527 000	2 891 000
" " 8. " 1919	3 771 000	2 655 000	3 044 000
" " 9. " 1920	4 077 000	2 768 000	3 173 000
" " 10. " 1921	4 353 000	2 872 000	3 278 000
" " 11. " 1922	4 646 000	2 971 000	3 383 000
" " 12. " 1923	4 890 000	3 064 000	3 478 000
" " 13. " 1924	5 158 000	3 179 000	3 596 000
" " 14. " 1925	5 421 000	3 283 000	3 691 000
" " 15. " 1926	5 679 000	3 378 000	3 786 000
" " 16. " 1927	5 966 000	3 496 000	3 905 000
" " 17. " 1928	6 247 000	3 601 000	4 000 000
" " 18. " 1929	6 557 000	3 727 000	4 119 000
" " 19. " 1930	6 890 000	3 850 000	4 238 000
" " 20. " 1931	7 222 000	3 974 000	4 356 000
" " 21. " 1932	7 562 000	4 115 000	4 499 000

*) Vor Inbetriebnahme der kanalisiertem Lippe und des Lippe-Seitenkanals Hamm-
 **) Nach " " " " " "
 ***) Beim Ems-Weser-Kanal hat der Staat auch von dem auf die Provinzen entfallenden kommen daher bis zur vollen Verzinsung des Baukapitals mit 3% allein dem Staate bzw.

Einnahme auf dem Rhein-Weser-Kanal (Spalten 2a + b + c)	Betriebs- und Unterhaltungskosten	Zur Verzinsung bzw. Tilgung des Baukapitals sind verfügbar (Spalte 2 weniger Spalte 3)	Zur Verzinsung bzw. Tilgung des Baukapitals sind erforderlich	Mithin		Von dem Fehlbetrage (Spalte 6) entfallen auf			Von dem Überschuß (Spalte 7) entfallen auf			
				Fehlbetrag (Spalte 5 weniger Spalte 4)	Überschuß (Spalte 4 weniger Spalte 5)	den Staat	die Provinzen	Bremen	den Staat	die Provinzen	Bremen	
				M	M	M	M	M	M	M	M	M
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
7 449 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 924 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 761 000	2 683 000	78 000	4 223 000	4 145 000	—	3 100 000	945 000	100 000	—	—	—	—
4 102 000	"	1 419 000	"	2 804 000	—	2 098 000	639 000	67 000	—	—	—	—
5 275 000	"	2 592 000	"	1 631 000	—	1 220 000	372 000	39 000	—	—	—	—
6 307 000	"	3 624 000	"	599 000	—	448 000	137 000	14 000	—	—	—	—
7 218 000	"	4 535 000	"	—	312 000	—	—	—	304 000	***)	8 000	—
8 092 000	3 113 000	4 979 000	7 548 000	2 569 000	—	1 893 000	622 000	54 000	—	—	—	—
8 854 000	"	5 741 000	"	1 807 000	—	1 332 000	437 000	38 000	—	—	—	—
9 470 000	"	6 357 000	"	1 191 000	—	878 000	288 000	25 000	—	—	—	—
10 018 000	"	6 905 000	"	643 000	—	473 000	156 000	14 000	—	—	—	—
10 503 000	"	7 390 000	"	158 000	—	116 000	39 000	3 000	—	—	—	—
11 000 000	"	7 887 000	9 536 000	1 649 000	—	1 215 000	400 000	34 000	—	—	—	—
11 432 000	"	8 319 000	"	1 217 000	—	897 000	294 000	26 000	—	—	—	—
11 933 000	"	8 820 000	"	716 000	—	528 000	173 000	15 000	—	—	—	—
12 395 000	"	9 282 000	"	254 000	—	187 000	62 000	5 000	—	—	—	—
12 843 000	"	9 730 000	"	—	194 000	—	—	—	—	—	—	—
13 367 000	"	10 254 000	10 902 000	648 000	—	478 000	156 000	14 000	—	—	—	—
13 848 000	"	10 735 000	"	167 000	—	123 000	40 000	4 000	—	—	—	—
				20 198 000	—	14 986 000	4 760 000	452 000	Der Überschuß dient zur weiteren Abschreibung des Baukapitals.			
14 403 000	"	11 290 000	"	—	388 000	—	—	—	—	—	—	—
14 978 000	"	11 865 000	"	—	963 000	—	—	—	—	—	—	—
15 552 000	"	12 439 000	"	—	1 537 000	—	—	—	—	—	—	—
16 176 000	"	13 063 000	11 125 000	—	1 938 000	—	—	—	—	—	—	—

Lippstadt.

"
 Baukostenanteil während der ersten 10 Jahre die Kosten der Verzinsung mit 2 bzw. 1% zu tragen; etwaige Überschüsse Bremen zugute.

Schlepplöhne auf einigen deutschen Schiffahrtstraßen

zum Vergleich mit dem für den Rhein-Weser-Kanal angenommenen Satze.

In den Jahren 1891—94 betragen die Schlepplöhne auf dem Oberrhein von Ruhrort nach Mannheim nach verschiedenen Angaben*)

$$\begin{array}{r} 1,20 \text{ M/t} \\ 1,00 \text{ „} \\ 1,10 \text{ „} \\ \hline \text{i. M. } 1,10 \text{ M/t} \\ \text{oder } \frac{1,10}{3 \cdot 52} = 0,31 \text{ Pf/tkm.} \end{array}$$

Neuere Berechnungen der Schlepplöhne in derselben Verkehrsbeziehung ergeben nach dem „Schiff“ für die Jahre 1900/02 einen Durchschnittssatz von 1,02 M/t oder 0,29 Pf/tkm und für 1904 durchschnittlich 0,96 M/t oder 0,27 Pf/tkm.

Auf dem Unterrhein sind die Schlepplöhne erheblich niedriger; sie betragen von Rotterdam nach Ruhrort

$$\begin{array}{r} \text{im Jahre 1894} \quad 32 \text{ Pf/t} = 0,15 \text{ Pf/tkm} \\ \text{„ „ 1900/02} \quad 34 \text{ „} = 0,16 \text{ „} \\ \text{„ „ 1904} \quad 28 \text{ „} = 0,13 \text{ „} \end{array}$$

Die Schlepplöhne auf dem Rhein sind nicht ohne weiteres mit den auf dem Rhein-Weser-Kanal zu erhebenden Gebühren zu vergleichen, da auf dem Rhein weit größere Schleppzüge verkehren als auf dem geplanten Kanal und infolgedessen die Kosten verhältnismäßig geringer sind. Andererseits erfordert die Strömung bei der Bergfahrt stärkere Maschinenkräfte, wodurch der Betrieb verteuert wird.

Auf dem Dortmund-Ems-Kanal betragen die Schleppkosten im Jahre 1902 nach einem Berichte des Oberpräsidenten zu Münster für Emden-Dortmund 0,19 bis 0,23 Pf/tkm, für kleinere Transporte bis zu 0,3 Pf/tkm.

Auf dem Elbe-Trave-Kanal ist nach dem zurzeit gültigen Tarife vom 26. Mai 1900 eine Gebühr nach der Tragfähigkeit des Schiffes und nach der Ladung zu zahlen. Legt man wie bei dem Entwurfe des elektrischen Betriebes auf dem Rhein-Weser-Kanal einer vergleichenden Berechnung durchschnittlich ein 500-t-Schiff zugrunde, welches auf der Hinfahrt voll und auf der Rückfahrt $\frac{1}{5}$ beladen fährt, so ergibt sich folgende Gebühr:

a. Hinfracht

$$\begin{array}{r} 1. \text{ als Schiff nach der Tragfähigkeit für } 50 \text{ t} \dots\dots\dots = 15 \text{ M} \\ \text{für weitere } 18,25 \text{ t} \quad \text{„} \quad \text{dazu } 18,1 \dots\dots\dots = 18 \text{ „} \\ 2. \text{ für Ladung } \frac{500}{5} \cdot 1 \dots\dots\dots = 100 \text{ „} \\ \hline \text{Hinfracht} = 133 \text{ M} \end{array}$$

oder 0,27 M/t oder bei 67 km Länge 0,4 Pf/tkm.

b. Rückfracht.

$$\begin{array}{r} 1. \text{ als Schiff wie bei a} \dots\dots\dots = 33 \text{ M} \\ 2. \text{ für Ladung } \frac{100}{5} \cdot 1 \dots\dots\dots = 20 \text{ „} \\ \hline \text{Rückfracht} = 53 \text{ M} \end{array}$$

oder 0,53 M/t oder 0,79 Pf/tkm.

c. Durchschnitt von Hin- und Rückfracht.

$$\begin{array}{r} \text{Gebühren } 133 + 53 \dots\dots\dots = 186 \text{ M} \\ \text{oder } 0,31 \text{ M/t oder } 0,46 \text{ Pf/tkm.} \end{array}$$

*) Sympher, die wirtschaftliche Bedeutung des Rhein-Elbe-Kanals, 1899, Anl. 12 S. 20.

Auf dem Rhein-Weser-Kanal betragen die Schleppkosten nach dem Entwurfe der Siemens-Schuckert-Werke

bei dem erstmaligen Verkehr	rd. 0,3 Pf/tkm
„ „ entwickelten „	„ 0,2 „
Das Mittel hiervon beträgt	„ 0,25 „

Eine Schleppgebühr in dieser Höhe ist nach den vorstehend angegebenen wirklich bezahlten Schlepplöhnen angemessen zu nennen.

Schlepplöhne auf einigen deutschen Schiffahrtskanälen

zum Vergleich mit dem für den Rhein-Weser-Kanal angenommenen Satze.

In den Jahren 1891-92 betragen die Schlepplöhne auf dem Oberrhein von Bismarck nach Mannheim nach verschiedenen Angaben:

1.00 M.
1.00 „
1.00 „
1.00 „
1.00 „

1. M. 5.00 M.

oder 1.10 „ = 0,11 Pf/tkm

Die Schlepplöhne auf dem Oberrhein sind im Vergleich mit dem Rhein-Weser-Kanal zu betrachten. In dem Jahre 1891 betragen die Schlepplöhne auf dem Oberrhein von Bismarck nach Mannheim nach verschiedenen Angaben:

im Jahre 1891 = 0,11 Pf/tkm
1892 = 0,11 „
1893 = 0,11 „
1894 = 0,11 „
1895 = 0,11 „

Die Schlepplöhne auf dem Oberrhein sind im Vergleich mit dem Rhein-Weser-Kanal zu betrachten. In dem Jahre 1891 betragen die Schlepplöhne auf dem Oberrhein von Bismarck nach Mannheim nach verschiedenen Angaben:

In dem Jahre 1891 betragen die Schlepplöhne auf dem Oberrhein von Bismarck nach Mannheim nach verschiedenen Angaben:

Die Schlepplöhne auf dem Oberrhein sind im Vergleich mit dem Rhein-Weser-Kanal zu betrachten. In dem Jahre 1891 betragen die Schlepplöhne auf dem Oberrhein von Bismarck nach Mannheim nach verschiedenen Angaben:

1.00 M.
1.00 „
1.00 „
1.00 „
1.00 „

1.00 M.
1.00 „
1.00 „
1.00 „
1.00 „

1.00 M.
1.00 „
1.00 „
1.00 „
1.00 „

Zusammenstellung II.

Einnahmen auf dem Rhein-Weser-Kanal;

Kosten für Betrieb und Unterhaltung sowie Verzinsung und Tilgung; Fehlbeträge und Überschüsse sowie deren Verteilung auf den Staat und die Interessenten.

2.

Mit Berücksichtigung des Schleppmonopols.

A. Rhein-Herne-Kanal mit

Verkehrsjahr	Einnahme auf dem Rhein-Herne-Kanal mit Lippe-Seitenkanal Datteln-Hamm nach Anlage 8 M	Überschüsse aus dem Schleppmonopol aus dem Verkehr mit dem			
		Westen und im Industriegebiet		Ems-Weser-Kanal	
		Prozente des rechnungsmäßigen Anfangsverkehrs	Einnahme	Prozente des rechnungsmäßigen Anfangsverkehrs	Einnahme
		%	M	%	M
1	2a	2b		2c	
Rechnungsmäßiger Anfangsverkehr 1912					
vor Inbetriebnahme d. Lippe nach	2 578 000	} 95 000		} 9 000	
" " " "	2 574 000				
Wirklicher Anfangsverkehr im 1. Jahre 1912					
	774 000	—	—	—	—
Verkehr „ 2. „ 1913	1 289 000	—	—	—	—
" " 3. „ 1914	1 752 000	—	—	—	—
" " 4. „ 1915	2 163 000	—	—	—	—
" " 5. „ 1916	2 524 000	—	—	—	—
" " 6. „ 1917	2 725 000	—	—	—	—
" " 7. „ 1918	3 044 000	—	—	—	—
" " 8. „ 1919	3 332 000	—	—	—	—
" " 9. „ 1920	3 594 000	—	—	—	—
" " 10. „ 1921	3 828 000	—	—	—	—
" " 11. „ 1922	4 084 000	163	155 000	134	12 000
" " 12. „ 1923	4 291 000	171	162 000	138	12 000
" " 13. „ 1924	4 523 000	180	171 000	143	13 000
" " 14. „ 1925	4 750 000	189	180 000	147	13 000
" " 15. „ 1926	4 976 000	198	188 000	151	14 000
" " 16. „ 1927	5 227 000	208	198 000	156	14 000
" " 17. „ 1928	5 476 000	218	207 000	160	14 000
" " 18. „ 1929	5 749 000	229	218 000	165	15 000
" " 19. „ 1930	6 045 000	241	229 000	170	15 000
" " 20. „ 1931	6 342 000	253	240 000	175	16 000
" " 21. „ 1932	6 641 000	265	252 000	181	16 000

Lippe-Seitenkanal Datteln-Hamm.

Einnahme auf dem Rhein-Herne-Kanal mit Lippe-Seitenkanal Datteln-Hamm (Spalten 2a + b + c) M	Betriebs- und Unterhaltungskosten M	Zur Verzinsung bzw. Tilgung des Baukapitals sind verfügbar (Spalte 2 weniger Spalte 3) M	Zur Verzinsung bzw. Tilgung des Baukapitals sind erforderlich M	Mithin		Von dem Fehlbetrage (Spalte 6) entfallen auf				
				Fehlbetrag (Spalte 5 weniger Spalte 4) M	Überschuß (Spalte 4 weniger Spalte 5) M	den Staat 2/3 M	die Provinzen 1/3 M	Bremen — M		
				2	3	4	5	6	7	8
2 682 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 678 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
774 000	535 000	239 000	2 235 000	1 996 000	—	1 331 000	665 000	—	—	—
1 289 000	—	754 000	—	1 481 000	—	987 000	494 000	—	—	—
1 752 000	—	1 217 000	—	1 018 000	—	679 000	339 000	—	—	—
2 163 000	—	1 628 000	—	607 000	—	405 000	202 000	—	—	—
2 524 000	—	1 989 000	—	246 000	—	164 000	82 000	—	—	—
2 725 000	—	2 190 000	—	45 000	—	30 000	15 000	—	—	—
				5 393 000		3 596 000	1 797 000	—	—	—
3 044 000	—	2 509 000	—	274 000	—	—	—	—	—	—
3 332 000	—	2 797 000	—	562 000	—	—	—	—	—	—
3 594 000	—	3 059 000	—	824 000	—	—	—	—	—	—
3 828 000	—	3 293 000	—	1 058 000	—	—	—	—	—	—
4 251 000	—	3 716 000	—	1 481 000	—	—	—	—	—	—
4 465 000	—	3 930 000	—	1 695 000	—	—	—	—	—	—
4 707 000	—	4 172 000	—	1 937 000	—	—	—	—	—	—
4 943 000	—	4 408 000	—	2 173 000	—	—	—	—	—	—
5 178 000	—	4 643 000	—	2 408 000	—	—	—	—	—	—
5 439 000	—	4 904 000	2 608 000	2 296 000	—	—	—	—	—	—
5 697 000	—	5 162 000	—	2 554 000	—	—	—	—	—	—
5 982 000	—	5 447 000	—	2 839 000	—	—	—	—	—	—
6 289 000	—	5 754 000	—	3 146 000	—	—	—	—	—	—
6 598 000	—	6 063 000	—	3 455 000	—	—	—	—	—	—
6 909 000	—	6 374 000	—	3 766 000	—	—	—	—	—	—

Der Überschuß dient zur weiteren Abschreibung des Baukapitals.

B. Ems-Weser-Kanal mit

Verkehrsjahr	Einnahme auf dem Ems-Weser-Kanal nach Anlage 8 M	Überschüsse aus dem Schleppmonopol	
		Prozente des rechnungsmäßigen Anfangsverkehrs %	Einnahme M
Rechnungsmäßiger			
Anfangsverkehr 1912	2 575 000		190 000
Wirklicher Anfangsverkehr im 1. Jahre 1912			
	792 000	—	—
Verkehr „ 2. „ 1913	1 288 000	—	—
„ „ 3. „ 1914	1 711 000	—	—
„ „ 4. „ 1915	2 078 000	—	—
„ „ 5. „ 1916	2 396 000	—	—
„ „ 6. „ 1917	2 667 000	—	—
„ „ 7. „ 1918	2 891 000	—	—
„ „ 8. „ 1919	3 044 000	—	—
„ „ 9. „ 1920	3 173 000	—	—
„ „ 10. „ 1921	3 278 000	—	—
„ „ 11. „ 1922	3 383 000	134	255 000
„ „ 12. „ 1923	3 478 000	138	262 000
„ „ 13. „ 1924	3 596 000	143	272 000
„ „ 14. „ 1925	3 691 000	147	279 000
„ „ 15. „ 1926	3 786 000	151	287 000
„ „ 16. „ 1927	3 905 000	156	296 000
„ „ 17. „ 1928	4 000 000	160	304 000
„ „ 18. „ 1929	4 119 000	165	314 000
„ „ 19. „ 1930	4 238 000	170	323 000
„ „ 20. „ 1931	4 356 000	175	333 000
„ „ 21. „ 1932	4 499 000	181	344 000
„ „ 22. „ 1932	4 618 000	186	353 000
„ „ 23. „ 1934	4 760 000	192	365 000

*) Der Fehlbetrag an den Betriebs- und Unterhaltungskosten
 **) Beim Ems-Weser-Kanal hat der Staat auch von dem auf etwaige Überschüsse kommen daher bis zur vollen Verzinsung des

Anschluß nach Hannover.

Einnahme auf dem Ems-Weser-Kanal (Spalten 2a + b) M	Betriebs- und Unterhaltungskosten M	Zur Verzinsung bzw. Tilgung des Baukapitals sind verfügbar (Spalte 2 weniger Spalte 3) M	Zur Verzinsung bzw. Tilgung des Baukapitals sind erforderlich M	Mithin		Von dem Fehlbetrage (Spalte 6) entfallen auf			Von dem Überschuß (Spalte 7) entfallen auf					
				Fehlbetrag (Spalte 5 weniger Spalte 4) M	Überschuß (Spalte 4 weniger Spalte 5) M	den Staat 63,5 % M	die Provinzen 31,0 % M	Bremen 5,5 % M	den Staat M	die Provinzen M	Bremen M			
												8	9	10
2 765 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
792 000	848 000	— 56 000*)	1 205 000	1 261 000	—	765 000	430 000	66 000	—	—	—	—	—	—
1 288 000	„	440 000	„	765 000	—	486 000	237 000	42 000	—	—	—	—	—	—
1 711 000	„	863 000	„	342 000	—	217 000	106 000	19 000	—	—	—	—	—	—
2 078 000	„	1 230 000	„	—	25 000	—	—	—	24 000	—**)	1 000	—	—	—
2 396 000	„	1 548 000	„	—	343 000	—	—	—	324 000	—**)	19 000	—	—	—
2 667 000	„	1 819 000	2 410 000	591 000	—	375 000	183 000	33 000	—	—	—	—	—	—
2 891 000	„	2 043 000	„	367 000	—	233 000	114 000	20 000	—	—	—	—	—	—
3 044 000	„	2 196 000	„	214 000	—	136 000	66 000	12 000	—	—	—	—	—	—
3 173 000	„	2 325 000	„	85 000	—	54 000	26 000	5 000	—	—	—	—	—	—
3 278 000	„	2 430 000	„	—	20 000	—	—	—	19 000	—**)	1 000	—	—	—
3 638 000	„	2 790 000	3 615 000	825 000	—	524 000	256 000	45 000	—	—	—	—	—	—
3 740 000	„	2 892 000	„	723 000	—	459 000	224 000	40 000	—	—	—	—	—	—
3 868 000	„	3 020 000	„	595 000	—	378 000	184 000	33 000	—	—	—	—	—	—
3 970 000	„	3 122 000	„	493 000	—	313 000	153 000	27 000	—	—	—	—	—	—
4 073 000	„	3 225 000	„	390 000	—	248 000	121 000	21 000	—	—	—	—	—	—
4 201 000	„	3 353 000	4 217 000	864 000	—	549 000	268 000	47 000	—	—	—	—	—	—
4 304 000	„	3 456 000	„	761 000	—	483 000	236 000	42 000	—	—	—	—	—	—
4 433 000	„	3 585 000	„	632 000	—	401 000	196 000	35 000	—	—	—	—	—	—
4 561 000	„	3 713 000	„	504 000	—	320 000	156 000	28 000	—	—	—	—	—	—
4 689 000	„	3 841 000	„	376 000	—	239 000	116 000	21 000	—	—	—	—	—	—
4 843 000	„	3 995 000	„	222 000	—	141 000	69 000	12 000	—	—	—	—	—	—
4 971 000	„	4 123 000	„	94 000	—	60 000	29 000	5 000	—	—	—	—	—	—
				10 104 000		6 381 000	3 170 000	553 000						
5 125 000	„	4 277 000	„	—	60 000	—	—	—						

Der Überschuß dient zur weiteren Abschreibung des Baukapitals.

fällt ganz den Provinzen zur Last.
 die Provinzen entfallenden Baukostenanteil während der ersten zehn Jahre die Kosten der Verzinsung mit 2 bzw. 1% zu tragen; Baukapitals mit 3% allein dem Staate bzw. Bremen zugute.

C. Lippe-Kanalisation von Wesel bis Datteln mit

Verkehrsjahr	Einnahme auf der Lippe von Wesel bis Datteln und von Hamm bis Lippstadt nach Anlage 8	Überschüsse aus dem Schleppmonopol aus dem Verkehr mit			
		dem Westen		dem Ems-Weser-Kanal	
		Prozente des rechnungsmäßigen Anfangsverkehrs	Einnahme	Prozente des rechnungsmäßigen Anfangsverkehrs	Einnahme
		%	M	%	M
1	2a	2b		2c	
Rechnungsmäßiger Anfangsverkehr 1917	479 000	—	25 000	—	13 000
Wirklicher Anfangsverkehr im 1. Jahre 1917	342 000	—	—	—	—
Verkehr „ 2. „ 1918	392 000	—	—	—	—
„ „ 3. „ 1919	439 000	—	—	—	—
„ „ 4. „ 1920	483 000	—	—	—	—
„ „ 5. „ 1921	525 000	—	—	—	—
„ „ 6. „ 1922	562 000	—	—	—	—
„ „ 7. „ 1923	599 000	—	—	—	—
„ „ 8. „ 1924	635 000	—	—	—	—
„ „ 9. „ 1925	671 000	—	—	—	—
„ „ 10. „ 1926	703 000	—	—	—	—
„ „ 11. „ 1927	739 000	163	41 000	134	17 000
„ „ 12. „ 1928	771 000	171	43 000	138	18 000
„ „ 13. „ 1929	808 000	180	45 000	143	19 000
„ „ 14. „ 1930	845 000	189	47 000	147	19 000
„ „ 15. „ 1931	880 000	198	50 000	151	20 000
„ „ 16. „ 1932	921 000	208	52 000	156	20 000
„ „ 17. „ 1933	960 000	218	55 000	160	21 000
„ „ 18. „ 1934	1 004 000	229	57 000	165	21 000
„ „ 19. „ 1935	1 051 000	241	60 000	170	22 000
„ „ 20. „ 1936	1 099 000	253	63 000	175	23 000
„ „ 21. „ 1937	1 148 000	265	66 000	181	24 000
„ „ 22. „ 1938	1 202 000	279	70 000	186	24 000
„ „ 23. „ 1939	1 257 000	293	73 000	192	25 000
„ „ 24. „ 1940	1 312 000	307	77 000	197	26 000
„ „ 25. „ 1941	1 373 000	323	81 000	203	26 000
„ „ 26. „ 1942	1 436 000	339	85 000	209	27 000
„ „ 27. „ 1943	1 502 000	356	89 000	216	28 000
„ „ 28. „ 1944	1 567 000	373	93 000	222	29 000
„ „ 29. „ 1945	1 641 000	392	98 000	229	30 000
„ „ 30. „ 1946	1 718 000	412	103 000	236	31 000
„ „ 31. „ 1947	1 798 000	433	108 000	243	32 000
„ „ 32. „ 1948	1 883 000	455	114 000	250	33 000

*) Der Fehlbetrag an den Betriebs- und Unterhaltungskosten fällt ganz den

dem Lippe-Seitenkanal Hamm-Lippstadt.

Einnahme auf der Lippe von Wesel bis Datteln und von Hamm bis Lippstadt (Spalten 2a + b + c)	Betriebs- und Unterhaltungskosten	Zur Verzinsung bzw. Tilgung des Baukapitals sind verfügbar (Spalte 2 weniger Spalte 3)	Zur Verzinsung bzw. Tilgung des Baukapitals sind erforderlich	Mithin		Von dem Fehlbetrage (Spalte 6) entfallen auf				
				Fehlbetrag (Spalte 5 weniger Spalte 4)	Überschuß (Spalte 4 weniger Spalte 5)	den Staat ² / ₃	die Provinzen ¹ / ₃	Bremen —		
				M	M	M	M	M	M	M
				2	3	4	5	6	7	8
517 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
342 000	430 000	— 88 000*)	1 338 000	1 426 000	—	892 000	534 000	—		
392 000	„	— 38 000*)	„	1 376 000	—	892 000	484 000	—		
439 000	„	9 000	„	1 329 000	—	886 000	443 000	—		
483 000	„	53 000	„	1 285 000	—	857 000	428 000	—		
525 000	„	95 000	„	1 243 000	—	829 000	414 000	—		
562 000	„	132 000	„	1 206 000	—	804 000	402 000	—		
599 000	„	169 000	„	1 169 000	—	779 000	390 000	—		
635 000	„	205 000	„	1 133 000	—	755 000	378 000	—		
671 000	„	241 000	„	1 097 000	—	732 000	365 000	—		
703 000	„	273 000	„	1 065 000	—	710 000	355 000	—		
797 000	„	367 000	„	971 000	—	647 000	324 000	—		
832 000	„	402 000	„	936 000	—	624 000	312 000	—		
872 000	„	442 000	„	896 000	—	597 000	299 000	—		
911 000	„	481 000	„	857 000	—	572 000	285 000	—		
950 000	„	520 000	„	818 000	—	545 000	273 000	—		
993 000	„	563 000	1 561 000	998 000	—	665 000	333 000	—		
1 036 000	„	606 000	„	955 000	—	637 000	318 000	—		
1 082 000	„	652 000	„	909 000	—	606 000	303 000	—		
1 133 000	„	703 000	„	858 000	—	572 000	286 000	—		
1 185 000	„	755 000	„	806 000	—	537 000	269 000	—		
1 238 000	„	808 000	„	753 000	—	502 000	251 000	—		
1 296 000	„	866 000	„	695 000	—	463 000	232 000	—		
1 355 000	„	925 000	„	636 000	—	424 000	212 000	—		
1 415 000	„	985 000	„	576 000	—	384 000	192 000	—		
1 480 000	„	1 050 000	„	511 000	—	341 000	170 000	—		
1 548 000	„	1 118 000	„	443 000	—	295 000	148 000	—		
1 619 000	„	1 189 000	„	372 000	—	248 000	124 000	—		
1 689 000	„	1 259 000	„	302 000	—	201 000	101 000	—		
1 769 000	„	1 339 000	„	222 000	—	148 000	74 000	—		
1 852 000	„	1 422 000	„	139 000	—	93 000	46 000	—		
1 938 000	„	1 508 000	„	53 000	—	35 000	18 000	—		
2 030 000	„	1 600 000	„	—	39 000	—	—	—		
				26 035 000		17 272 000	8 763 000	—		

Der Überschuß dient zur weiteren Abschreibung des Baukapitals.

Provinzen zur Last.

D. Dortmund-

Verkehrsjahr	Einnahme auf dem Dortmund-Ems-Kanal nach Anlage 8 M	Überschüsse aus dem Schleppmonopol aus dem Verkehr mit dem			
		Dortmund-Rhein-Kanal		Ems-Weser-Kanal	
		Prozente des rechnungsmäßigen Anfangsverkehrs	Einnahme	Prozente des rechnungsmäßigen Anfangsverkehrs	Einnahme
		%	M	%	M
1	2a	2b		2c	
Rechnungsmäßiger Anfangsverkehr 1912	2 296 000	—	23 000	—	186 000
Wirklicher Anfangsverkehr im 1. Jahre 1912	1 195 000	—	—	—	—
Verkehr „ 2. „ 1913	1 525 000	—	—	—	—
„ „ 3. „ 1914	1 812 000	—	—	—	—
„ „ 4. „ 1915	2 066 000	—	—	—	—
„ „ 5. „ 1916	2 298 000	—	—	—	—
„ „ 6. „ 1917	2 358 000	—	—	—	—
„ „ 7. „ 1918	2 527 000	—	—	—	—
„ „ 8. „ 1919	2 655 000	—	—	—	—
„ „ 9. „ 1920	2 768 000	—	—	—	—
„ „ 10. „ 1921	2 872 000	—	—	—	—
„ „ 11. „ 1922	2 971 000	163	37 000	134	249 000
„ „ 12. „ 1923	3 064 000	171	39 000	138	257 000
„ „ 13. „ 1924	3 179 000	180	41 000	143	266 000
„ „ 14. „ 1925	3 283 000	189	43 000	147	273 000
„ „ 15. „ 1926	3 378 000	198	46 000	151	281 000
„ „ 16. „ 1927	3 496 000	208	48 000	156	290 000
„ „ 17. „ 1928	3 601 000	218	50 000	160	298 000
„ „ 18. „ 1929	3 727 000	229	53 000	165	307 000
„ „ 19. „ 1930	3 850 000	241	55 000	170	316 000
„ „ 20. „ 1931	3 974 000	253	58 000	175	326 000
„ „ 21. „ 1932	4 115 000	265	61 000	181	337 000

Ems-Kanal.

Einnahme auf dem Dortmund-Ems-Kanal (Spalten 2a + b + c) M	Betriebs- und Unterhaltungskosten M	Zur Verzinsung bzw. Tilgung des Baukapitals sind verfügbar (Spalte 2 weniger Spalte 3) M	Zur Verzinsung bzw. Tilgung des Baukapitals sind erforderlich M	Mithin		Von dem Fehlbetrage (Spalte 6) entfallen auf			Von dem Überschuss (Spalte 7) entfallen auf			
				Fehlbetrag (Spalte 5 weniger Spalte 4) M	Überschuss (Spalte 4 weniger Spalte 5) M	den Staat 100 % M	die Provinzen — M	Bremen — M	den Staat 100 % M	die Provinzen — M	Bremen — M	
												8
				2	3	4	5	6	7	8	9	10
2 505 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 195 000	1 300 000	— 105 000	783 000	888 000	—	888 000	—	—	—	—	—	—
1 525 000	„	225 000	„	558 000	—	558 000	—	—	—	—	—	—
1 812 000	„	512 000	„	271 000	—	271 000	—	—	—	—	—	—
2 066 000	„	766 000	„	17 000	—	17 000	—	—	—	—	—	—
2 298 000	„	998 000	„	—	215 000	—	—	—	215 000	—	—	—
2 358 000	„	1 058 000	1 565 000	507 000	—	507 000	—	—	—	—	—	—
2 527 000	„	1 227 000	„	338 000	—	338 000	—	—	—	—	—	—
2 655 000	„	1 355 000	„	210 000	—	210 000	—	—	—	—	—	—
2 768 000	„	1 468 000	„	97 000	—	97 000	—	—	—	—	—	—
2 872 000	„	1 572 000	„	—	7 000	—	—	—	7 000	—	—	—
3 257 000	„	1 957 000	2 348 000	391 000	—	391 000	—	—	—	—	—	—
3 360 000	„	2 060 000	„	288 000	—	288 000	—	—	—	—	—	—
3 486 000	„	2 186 000	„	162 000	—	162 000	—	—	—	—	—	—
3 599 000	„	2 299 000	„	49 000	—	49 000	—	—	—	—	—	—
3 705 000	„	2 405 000	„	—	57 000	—	—	—	57 000	—	—	—
3 834 000	„	2 534 000	2 739 000	205 000	—	205 000	—	—	—	—	—	—
3 949 000	„	2 649 000	„	90 000	—	90 000	—	—	—	—	—	—
				4 071 000		4 071 000						
4 087 000	„	2 787 000	„	—	48 000	—	—	—	48 000	—	—	—
4 221 000	„	2 921 000	„	—	182 000	—	—	—	182 000	—	—	—
4 358 000	„	3 058 000	„	—	319 000	—	—	—	319 000	—	—	—
4 513 000	„	3 213 000	„	—	474 000	—	—	—	474 000	—	—	—

E. Dortmund-

Verkehrsjahr	Einnahme auf	
	dem Rhein-Herne-Kanal mit Lippe-Seitenkanal Datteln—Hamm nach A.	der kanalisiert Lippe von Wesel bis Datteln und dem Lippe-Seitenkanal Hamm—Lippstadt nach C.
	M	M
1	2a	2b
Rechnungsmäßiger Anfangsverkehr 1912 vor Inbetriebnahme d. Lippe nach " " "	2 682 000	—
" " " "	2 678 000	517 000
Wirklicher Anfangsverkehr im 1. Jahre 1912	774 000	—
Verkehr " 2. " 1913	1 289 000	—
" " 3. " 1914	1 752 000	—
" " 4. " 1915	2 163 000	—
" " 5. " 1916	2 524 000	—
" " 6. " 1917	2 725 000	342 000
" " 7. " 1918	3 044 000	392 000
" " 8. " 1919	3 332 000	439 000
" " 9. " 1920	3 594 000	483 000
" " 10. " 1921	3 828 000	525 000
" " 11. " 1922	4 251 000	562 000
" " 12. " 1923	4 465 000	599 000
" " 13. " 1924	4 707 000	635 000
" " 14. " 1925	4 943 000	671 000
" " 15. " 1926	5 178 000	703 000
" " 16. " 1927	5 439 000	797 000
" " 17. " 1928	5 697 000	832 000
" " 18. " 1929	5 982 000	872 000
" " 19. " 1930	6 289 000	911 000
" " 20. " 1931	6 598 000	950 000
" " 21. " 1932	6 909 000	993 000

Rhein-Kanal.

Einnahme auf dem Dortmund-Rhein-Kanal (Spalten 2a + b)	Betriebs- und Unterhaltungskosten	Zur Verzinsung bzw. Tilgung des Baukapitals sind verfügbar (Spalte 2 weniger Spalte 3)	Zur Verzinsung bzw. Tilgung des Baukapitals sind erforderlich	Mithin		Von dem Fehlbetrage (Spalte 6) entfallen auf		
				Fehlbetrag (Spalte 5 weniger Spalte 4)	Überschuß (Spalte 4 weniger Spalte 5)	den Staat ² / ₃	die Provinzen ¹ / ₃	Bremen
M	M	M	M	M	M	M	M	M
2	3	4	5	6	7	8	9	10
2 682 000	—	—	—	—	—	—	—	—
3 195 000	—	—	—	—	—	—	—	—
774 000	535 000	239 000	2 235 000	1 996 000	—	1 331 000	665 000	—
1 289 000	"	754 000	"	1 481 000	—	987 000	494 000	—
1 752 000	"	1 217 000	"	1 018 000	—	679 000	339 000	—
2 163 000	"	1 628 000	"	607 000	—	405 000	202 000	—
2 524 000	"	1 989 000	"	246 000	—	164 000	82 000	—
3 067 000	965 000	2 102 000	3 573 000	1 471 000	—	981 000	490 000	—
3 436 000	"	2 471 000	"	1 102 000	—	735 000	367 000	—
3 771 000	"	2 806 000	"	767 000	—	511 000	256 000	—
4 077 000	"	3 112 000	"	461 000	—	307 000	154 000	—
4 353 000	"	3 388 000	"	185 000	—	123 000	62 000	—
				9 334 000	—	6 223 000	3 111 000	—
4 813 000	"	3 848 000	"	—	275 000	—	—	—
5 064 000	"	4 099 000	"	—	526 000	—	—	—
5 342 000	"	4 377 000	"	—	804 000	—	—	—
5 614 000	"	4 649 000	"	—	1 076 000	—	—	—
5 881 000	"	4 916 000	"	—	1 343 000	—	—	—
6 236 000	"	5 271 000	3 946 000	—	1 325 000	—	—	—
6 529 000	"	5 564 000	"	—	1 618 000	—	—	—
6 854 000	"	5 889 000	"	—	1 943 000	—	—	—
7 200 000	"	6 235 000	"	—	2 289 000	—	—	—
7 548 000	"	6 583 000	"	—	2 637 000	—	—	—
7 902 000	"	6 937 000	4 168 000	—	2 769 000	—	—	—

Der Überschuß dient zur weiteren Abschreibung des Baukapitals.

F. Dortmund-Rhein-Kanal und Ems-Weser-

Verkehrsjahr	Einnahme auf dem	
	Dortmund-Rhein-Kanal nach E.	Ems-Weser-Kanal nach B.
	M	M
1	2a	2b
Rechnungsmäßiger Anfangsverkehr 1912		
vor Inbetriebnahme d. Lippe	2 682 000	2 765 000
nach " " "	3 195 000	2 765 000
Wirklicher Anfangsverkehr im 1. Jahre 1912		
Verkehr „ 2. „ 1913	1 289 000	1 288 000
„ „ 3. „ 1914	1 752 000	1 711 000
„ „ 4. „ 1915	2 163 000	2 078 000
„ „ 5. „ 1916	2 524 000	2 396 000
„ „ 6. „ 1917	3 067 000	2 667 000
„ „ 7. „ 1918	3 436 000	2 891 000
„ „ 8. „ 1919	3 771 000	3 044 000
„ „ 9. „ 1920	4 077 000	3 173 000
„ „ 10. „ 1921	4 353 000	3 278 000
„ „ 11. „ 1922	4 813 000	3 638 000
„ „ 12. „ 1923	5 064 000	3 740 000
„ „ 13. „ 1924	5 342 000	3 868 000
„ „ 14. „ 1925	5 614 000	3 970 000
„ „ 15. „ 1926	5 881 000	4 073 000
„ „ 16. „ 1927	6 236 000	4 201 000
„ „ 17. „ 1928	6 529 000	4 304 000
„ „ 18. „ 1929	6 854 000	4 433 000
„ „ 19. „ 1930	7 200 000	4 561 000
„ „ 20. „ 1931	7 548 000	4 689 000
„ „ 21. „ 1932	7 902 000	4 843 000

*) Vor Inbetriebnahme der kanalisierten Lippe und des Lippe-

**) Nach " " " " " " " "

***) Beim Ems-Weser-Kanal hat der Staat auch von dem auf die etwaige Überschüsse kommen daher bis zur vollen Verzinsung des Bau-

Kanal ein einheitliches Unternehmen.

Einnahme auf dem Dortmund-Rhein- und Ems-Weser-Kanal (Spalten 2a + b)	Betriebs- und Unterhaltungskosten	Zur Verzinsung bzw. Tilgung des Baukapitals sind verfügbar (Spalte 2 weniger Spalte 3)	Zur Verzinsung bzw. Tilgung des Baukapitals sind erforderlich	Mithin		Von dem Fehlbetrage (Spalte 6) entfallen auf			Von dem Überschuß (Spalte 7) entfallen auf			
				Fehlbetrag (Spalte 5 weniger Spalte 4)	Überschuß (Spalte 4 weniger Spalte 5)	den Staat	die Provinzen	Bremen	den Staat	die Provinzen	Bremen	
M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
5 447 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 960 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 566 000	1 383 000	183 000	3 440 000	3 257 000	—	2 107 000	1 039 000	111 000	—	—	—	
2 577 000	„	1 194 000	„	2 246 000	—	1 453 000	717 000	76 000	—	—	—	
3 463 000	„	2 080 000	„	1 360 000	—	880 000	434 000	46 000	—	—	—	
4 241 000	„	2 858 000	„	582 000	—	376 000	186 000	20 000	—	—	—	
4 920 000	„	3 537 000	„	—	97 000	—	—	—	94 000	—***)	3000	
5 734 000	1 813 000	3 921 000	5 983 000	2 062 000	—	1 342 000	664 000	56 000	—	—	—	
6 327 000	„	4 514 000	„	1 469 000	—	956 000	473 000	40 000	—	—	—	
6 815 000	„	5 002 000	„	981 000	—	639 000	316 000	26 000	—	—	—	
7 250 000	„	5 437 000	„	546 000	—	355 000	176 000	15 000	—	—	—	
7 631 000	„	5 818 000	„	165 000	—	107 000	53 000	5 000	—	—	—	
8 451 000	„	6 638 000	7 188 000	550 000	—	358 000	177 000	15 000	—	—	—	
8 804 000	„	6 991 000	„	197 000	—	128 000	64 000	5 000	—	—	—	
				13 415 000	—	8 701 000	4 299 000	415 000				
9 210 000	„	7 397 000	„	—	209 000	—	—	—				
9 584 000	„	7 771 000	„	—	583 000	—	—	—				
9 954 000	„	8 141 000	„	—	953 000	—	—	—				
10 437 000	„	8 624 000	8 163 000	—	461 000	—	—	—				
10 833 000	„	9 020 000	„	—	857 000	—	—	—				
11 287 000	„	9 474 000	„	—	1 311 000	—	—	—				
11 761 000	„	9 948 000	„	—	1 785 000	—	—	—				
12 237 000	„	10 424 000	„	—	2 261 000	—	—	—				
12 745 000	„	10 932 000	8 386 000	—	2 546 000	—	—	—				

Der Überschuß dient zur weiteren Abschreibung des Baukapitals.

Seitenkanals Hamm—Lippstadt.

Provinzen entfallenden Baukostenanteil während der ersten zehn Jahre die Kosten der Verzinsung mit 2 bzw. 1 % zu tragen; kapitals mit 3 % allein dem Staate bzw. Bremen zugute.

Zusammenstellung III.

Garantieverpflichtungen der Provinzen
und deren Verteilung auf die einzelnen beteiligten Verbände.

I. Die einzelnen Kanalteile

Bezeichnung der Kanalstrecke	Länge km	Anteil der Provinzen			
		an den Baukosten	an der Verzinsung und Tilgung der Baukosten	an den Betriebs- und Unterhaltungskosten	an den jährlichen Gesamtkosten (Spalte 4 + 5)
		M	M	M	M
1	2	3	4	5	6

A. Rhein-Herne-Kanal mit dem Lippe-Seitenkanal Datteln-Hamm.

a) 1. Betriebsjahr (1912)					
1 Rhein-Herne-Kanal	39,1*)	19 530 000 + 2 650 000**)		411 000 62 000**)	
2 Lippe-Seitenkanal Datteln-Hamm	36,6***)	2 650 000	79 500	62 000	141 500
zusammen	75,7	24 830 000	744 900	535 000	1 279 900
b) 16. Betriebsjahr (1927)					
1 Rhein-Herne-Kanal	39,1	22 180 000	776 300	473 000	1 249 300
2 Lippe-Seitenkanal Datteln-Hamm	36,6	2 650 000	92 750	62 000	154 750
zusammen	75,7	24 830 000	869 050	535 000	1 404 050

Bezeichnung der Kanalstrecke	Länge km	Anteil der Provinzen			
		an den Baukosten	an der Verzinsung und Tilgung der Baukosten	an den Betriebs- und Unterhaltungskosten	an den jährlichen Gesamtkosten (Spalte 4 + 5)
		M	M	M	M
1	2	3	4	5	6

B. Ems-Weser-Kanal mit Anschluß nach Hannover, Zweigkanälen und Staubecken im oberen

1. Betriebsjahr (1912)	203,7*)	37 350 000	373 500	847 500	1 221 000
6. " (1917)	203,7	37 350 000	747 000	847 500	1 594 500
11. " (1922)	203,7	37 350 000	1 120 500	847 500	1 968 000
16. " (1927)	203,7	37 350 000	1 307 250	847 500	2 154 750

Bezeichnung der Kanalstrecke	Länge km	Anteil der Provinzen			
		an den Baukosten	an der Verzinsung und Tilgung der Baukosten	an den Betriebs- und Unterhaltungskosten	an den jährlichen Gesamtkosten (Spalte 4 + 5)
		M	M	M	M
1	2	3	4	5	6

C. Lippe-Kanalisation von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln mit dem Lippe-Seiten-

a) 1. Betriebsjahr (1917)					
1 Lippe von Wesel bis Datteln	64,1*)	9 870 000	296 100	307 000	603 100
2 Lippe-Seitenkanal Hamm-Lippstadt	38,0**)	5 000 000	150 000	123 000	273 000
zusammen	102,1	14 870 000	446 100	430 000	876 100
b) 16. Betriebsjahr (1932)					
1 Lippe von Wesel bis Datteln	64,1	9 870 000	345 450	307 000	652 450
2 Lippe-Seitenkanal Hamm-Lippstadt	38,0	5 000 000	175 000	123 000	298 000
zusammen	102,1	14 870 000	520 450	430 000	950 450

gelten als gesonderte Unternehmen.

Nach Verhältnis der Kanallänge entfallen von den jährlichen Garantiesummen (Sp. 4-6) auf die						Bemerkungen
Rheinprovinz			Provinz Westfalen			
Verzinsung und Tilgung der Baukosten	Betriebs- und Unterhaltungskosten	Zusammen Sp. 7 + 8	Verzinsung und Tilgung der Baukosten	Betriebs- und Unterhaltungskosten	Zusammen Sp. 10 + 11	
M	M	M	M	M	M	13

332 700	236 500	569 200	332 700	236 500	569 200	*) Von der 39,1 km betragenden Gesamtlänge des Rhein-Herne-Kanals entfallen 19,55 km = 50% auf die Rheinprovinz, 19,55 „ = 50% „ „ Provinz Westfalen. **) Die Hälfte der Kosten des Lippe-Seitenkanals Datteln-Hamm sind als Ausgaben für den Speisewasserzubringer den Kosten des Rhein-Herne-Kanals zugerechnet. ***) Der Lippe-Seitenkanal Datteln-Hamm liegt ganz in der Provinz Westfalen.
—	—	—	79 500	62 000	141 500	
332 700	236 500	569 200 = rd. 44,5%	412 200	298 500	710 700 = rd. 55,5%	
388 150	236 500	624 650	388 150	236 500	624 650	
—	—	—	92 750	62 000	154 750	
388 150	236 500	624 650 = rd. 44,5%	480 900	298 500	779 400 = rd. 55,5%	

Nach Verhältnis der Kanallänge entfallen von den jährlichen Garantiesummen (Spalte 4-6) auf													Bemerkungen
die Prov. Westfalen			die Prov. Hannover			die Prov. Hessen-Nassau			das Fürstentum Schaumburg-Lippe				
Verzinsung und Tilgung der Baukosten	Betriebs- und Unterhaltungskosten	Zusammen Sp. 7+8	Verzinsung und Tilgung der Baukosten	Betriebs- und Unterhaltungskosten	Zusammen Sp. 10+11	Verzinsung und Tilgung der Baukosten	Betriebs- und Unterhaltungskosten	Zusammen Sp. 13+14	Verzinsung und Tilgung der Baukosten	Betriebs- und Unterhaltungskosten	Zusammen Sp. 16+17		
M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	19	

Quellgebiet der Weser.

115 785	262 725	378 510	186 750	423 750	610 500	29 880	67 800	97 680	41 085	93 225	134 310	*) Von der rd. 204 km betragenden Gesamtlänge des Ems-Weser-Kanals mit Zweigkanälen entfallen 64 km = 31% auf die Prov. Westfalen, 102 km = 50% auf die Prov. Hannover, 16 km = 8% auf die Prov. Hessen-Nassau, 22 km = 11% auf das Fürstentum Schaumburg-Lippe.
231 570	262 725	494 295	373 500	423 750	797 250	59 760	67 800	127 560	82 170	93 225	175 395	
347 355	262 725	610 080	560 250	423 750	984 000	89 640	67 800	157 440	123 255	93 225	216 480	
405 248	262 725	667 973	653 625	423 750	1 077 375	104 580	67 800	172 380	143 797	93 225	237 022	

Nach Verhältnis der Kanallänge entfallen von den jährlichen Garantiesummen (Sp. 4-6) auf die						Bemerkungen
Rheinprovinz			Provinz Westfalen			
Verzinsung und Tilgung der Baukosten	Betriebs- und Unterhaltungskosten	Zusammen Sp. 7 + 8	Verzinsung und Tilgung der Baukosten	Betriebs- und Unterhaltungskosten	Zusammen Sp. 10 + 11	
M	M	M	M	M	M	13

kanal Hamm-Lippstadt.

115 479	119 730	235 209	180 621	187 270	367 891	*) Von der 64,1 km betragenden Gesamtlänge der kanalisiert Lippe entfallen 24,95 km = 39% auf die Rheinprovinz, 39,15 „ = 61% „ „ Provinz Westfalen. **) Der Lippe-Seitenkanal Hamm-Lippstadt liegt ganz in der Provinz Westfalen.
—	—	—	150 000	123 000	273 000	
115 479	119 730	235 209 = rd. 26,8%	330 621	310 270	640 891 = rd. 73,2%	
134 725	119 730	254 455	210 725	187 270	397 995	
—	—	—	175 000	123 000	298 000	
134 725	119 730	254 455 = rd. 26,8%	385 725	310 270	695 995 = rd. 73,2%	

II. und IV. Zusammenfassung mehrerer Kanalteile zu einem einheitlichen Unternehmen.

Der Verteilung der Garantieverpflichtungen bei Zusammenfassung mehrerer Kanalteile zu einem einheitlichen Unternehmen sind einige erläuternde Bemerkungen voranzuschicken. Genau genommen ändert sich das Verhältnis der Verpflichtungsanteile der einzelnen Beteiligten bis zum 21. Betriebsjahre von fünf zu fünf Jahren, da für den Ems-Weser-Kanal anfänglich niedrigere Zinsgarantien verlangt werden und die kanalisierte Lippe erst im 6. Betriebsjahre der übrigen Kanalteile in Betrieb genommen wird. Würde genau hier-nach verfahren, so würde sich indes eine sehr verwickelte Berechnung ergeben, ohne daß der Verteilungsmaßstab ein erkennbar gerechterer würde.

Bezeichnung der Kanalstrecke	Länge km	Anteil der Provinzen			
		an den Baukosten	an der Verzinsung und Tilgung der Baukosten	an den Betriebs- und Unterhaltungs- kosten	an den jährlichen Gesamtkosten (Spalte 4+5)
		M	M	M	M
1	2	3	4	5	6

E. Dortmund-Rhein-Kanal. (Rhein-Herne-Kanal und Lippe-Kanalisation ein einheitliches Unternehmen).

a. Ohne die kanalisierte Lippe und den Lippe-Seitenkanal Hamm-Lippstadt.

1	Rhein-Herne-Kanal	39,1	22 180 000	776 300	473 000	1 249 300
2	Lippe-Seitenkanal Datteln-Hamm	36,6	2 650 000	92 750	62 000	154 750
	zusammen	75,7	24 830 000	869 050	535 000	1 404 050

b. Mit der kanalisierten Lippe und dem Lippe-Seitenkanal Hamm-Lippstadt.

1	Rhein-Herne-Kanal	75,7	24 830 000	869 050	535 000	1 404 050
2	Lippe-Seitenkanal Datteln-Hamm					
3	Lippe-Kanalisation von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln	64,1	9 870 000	345 450	307 000	652 450
4	Lippe-Seitenkanal Hamm-Lippstadt	38,0	5 000 000	175 000	123 000	298 000
	zusammen	177,8	39 700 000	1 389 500	965 000	2 354 500

G. Der ganze Rhein-Weser-Kanal ein einheitliches Unternehmen.

a) Ohne die kanalisierte Lippe und den Lippe-Seitenkanal Hamm-Lippstadt.

1	Dortmund-Rhein-Kanal	75,7	24 830 000	869 050	535 000	1 404 050
2	Dortmund-Ems-Kanal	238,8	—	—	—	—
3	Ems-Weser-Kanal	203,7	37 350 000	1 307 250	847 500	2 154 750
	zusammen	518,2	62 180 000	2 176 300	1 382 500	3 558 800

b) Mit der kanalisierten Lippe und dem Lippe-Seitenkanal Hamm-Lippstadt.

1	Dortmund-Rhein-Kanal	177,8	39 700 000	1 389 500	965 000	2 354 500
2	Dortmund-Ems-Kanal	238,8	—	—	—	—
3	Ems-Weser-Kanal	203,7	37 350 000	1 307 250	847 500	2 154 750
	zusammen	620,3	77 050 000	2 696 750	1 812 500	4 509 250

Die Verteilung der Gesamtgarantie auf die einzelnen Beteiligten soll daher beim Zusammenfassen mehrerer Kanalteile zu einem gemeinsamen Unternehmen ein für alle Mal nach den sich bei 3prozentiger Verzinsung und 1/2prozentiger Tilgung ergebenden Höchstverpflichtungen, wie sie also im 16. Betriebsjahre jedes Einzel- bzw. im 21. Betriebsjahre des Gesamtunternehmens maßgebend sind, vorgenommen werden. Nur mit der Inbetriebnahme der kanalisierten Lippe muß sich notwendigerweise der Verteilungsmaßstab einmal ändern.

Hiernach möge zunächst die Verteilung der Höchstgarantieverpflichtungen unter Annahme 3prozentiger Verzinsung und 1/2prozentiger Tilgung des Baukapitals vorgenommen werden.

Nach Verhältnis der Kanallänge entfallen von den jährlichen Garantiesummen (Spalte 4—6) auf															
die Rheinprovinz			die Prov. Westfalen			die Prov. Hannover			die Prov. Hessen-Nassau			das Fürstentum Schaumburg-Lippe			
Verzinsung und Tilgung der Baukosten	Betriebs- und Unterhaltungskosten	Zusammen Sp. 7+8	Verzinsung und Tilgung der Baukosten	Betriebs- und Unterhaltungskosten	Zusammen Sp. 10+11	Verzinsung und Tilgung der Baukosten	Betriebs- und Unterhaltungskosten	Zusammen Sp. 13+14	Verzinsung und Tilgung der Baukosten	Betriebs- und Unterhaltungskosten	Zusammen Sp. 16+17	Verzinsung und Tilgung der Baukosten	Betriebs- und Unterhaltungskosten	Zusammen Sp. 19+20	
M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	

Unternehmen).

388 150	236 500	50 % 624 650	388 150	236 500	50 % 624 650	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	92 750	62 000	100 % 154 750	—	—	—	—	—	—	—	—	—
388 150	236 500	624 650	480 900	298 500	779 400	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		= rd. 44,5 %			= rd. 55,5 %									

388 150	236 500	rd. 44,5 % 624 650	480 900	298 500	rd. 55,5 % 779 400	—	—	—	—	—	—	—	—	—
134 725	119 730	39 % 254 455	210 725	187 270	61 % 397 995	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	175 000	123 000	100 % 298 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
522 875	356 230	879 105	866 625	608 770	1 475 395	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		= rd. 37,3 %			= rd. 62,7 %									

388 150	236 500	rd. 44,5 % 624 650	480 900	298 500	rd. 55,5 % 779 400	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	405 248	262 725	31 % 667 973	653 625	423 750	50 % 1 077 375	104 580	67 800	8 % 172 380	143 797	93 225	11 % 237 022
388 150	236 500	624 650	886 148	561 225	1 447 373	653 625	423 750	1 077 375	104 580	67 800	172 380	143 797	93 225	237 022
		= rd. 17,5 %			= rd. 40,7 %			= rd. 30,3 %			= rd. 4,8 %			= rd. 6,7 %

522 875	356 230	rd. 37,3 % 879 105	866 625	608 770	rd. 62,7 % 1 475 395	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	405 248	262 725	31 % 667 973	653 625	423 750	50 % 1 077 375	104 580	67 800	8 % 172 380	143 797	93 225	11 % 237 022
522 875	356 230	879 105	1 271 873	871 495	2 143 368	653 625	423 750	1 077 375	104 580	67 800	172 380	143 797	93 225	237 022
		= rd. 19,5 %			= rd. 47,5 %			= rd. 23,9 %			= rd. 3,8 %			= rd. 5,3 %

Legt man die in der vorseitigen Tabelle gefundenen Verhältniszahlen zugrunde, so ergibt sich für die ersten Betriebsjahre bei einer Zusammen-

Bezeichnung der Kanalstrecke	Länge km	Anteil der Provinzen			
		an den Baukosten	an der Verzinsung und Tilgung der Baukosten	an den Betriebs- und Unterhaltungs- kosten	an den jährlichen Gesamtkosten (Spalte 4+5)
		M	M	M	M
1	2	3	4	5	6

E. Dortmund-Rhein-Kanal (Rhein-Herne-Kanal und Lippe-Kanalisation ein einheitliches

a.	1. Betriebsjahr des Rhein-Herne-Kanals (1912)	75,7	24 830 000	744 900	535 000	1 279 900
b.	6. Betriebsjahr des Rhein-Herne-Kanals (1917) 1. Betriebsjahr der kanalisierten Lippe	177,8	39 700 000	1 191 000	965 000	2 156 000
c.	16. Betriebsjahr des Rhein-Herne-Kanals (1927)	177,8	39 700 000	1 315 150	965 000	2 280 150
d.	21. Betriebsjahr des Rhein-Herne-Kanals (1932) 16. Betriebsjahr der kanalisierten Lippe	177,8	39 700 000	1 389 500	965 000	2 354 500

G. Der ganze Rhein-Weser-Kanal ein einheitliches Unternehmen.

a.	1. Betriebsjahr des Rhein-Weser-Kanals (1912)	518,2	62 180 000	1 118 400	1 382 500	2 500 900
b.	6. Betriebsjahr des Rhein-Weser-Kanals (1917) 1. Betriebsjahr der kanalisierten Lippe	620,3	77 050 000	1 938 000	1 812 500	3 750 500
c.	11. Betriebsjahr des Rhein-Weser-Kanals (1922)	620,3	77 050 000	2 311 500	1 812 500	4 124 000
d.	16. Betriebsjahr des Rhein-Weser-Kanals (1927)	620,3	77 050 000	2 622 400	1 812 500	4 434 900
e.	21. Betriebsjahr des Rhein-Weser-Kanals (1932) 16. Betriebsjahr der kanalisierten Lippe	620,3	77 050 000	2 696 750	1 812 500	4 509 250



fassung mehrerer Kanalteile zu einem einheitlichen Unternehmen die nachstehende Verteilung der Garantieverpflichtungen.

Nach Verhältnis der Kanallänge entfallen von den jährlichen Garantiesummen (Spalte 4-6) auf														
die Rheinprovinz			die Prov. Westfalen			die Prov. Hannover			die Prov. Hessen-Nassau			das Fürstentum Schaumburg-Lippe		
Verzinsung und Tilgung der Baukosten	Betriebs- und Unterhaltungskosten	Zusammen Sp. 7+8	Verzinsung und Tilgung der Baukosten	Betriebs- und Unterhaltungskosten	Zusammen Sp. 10+11	Verzinsung und Tilgung der Baukosten	Betriebs- und Unterhaltungskosten	Zusammen Sp. 13+14	Verzinsung und Tilgung der Baukosten	Betriebs- und Unterhaltungskosten	Zusammen Sp. 16+17	Verzinsung und Tilgung der Baukosten	Betriebs- und Unterhaltungskosten	Zusammen Sp. 19+20
M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21

Unternehmen).

331 480	238 075	44,5 %	569 555	413 420	296 925	55,5 %	710 345	—	—	—	—	—	—	—
444 243	359 945	37,3 %	804 188	746 757	605 055	62,7 %	1 351 812	—	—	—	—	—	—	—
490 551	359 945	37,3 %	850 496	824 599	605 055	62,7 %	1 429 654	—	—	—	—	—	—	—
518 283	359 945	37,3 %	878 228	871 217	605 055	62,7 %	1 476 272	—	—	—	—	—	—	—

195 720	241 937	17,5 %	437 657	455 189	562 678	40,7 %	1 017 867	338 875	418 898	30,3 %	757 773	53 683	66 360	4,8 %	120 043	74 933	92 627	6,7 %	167 560
377 910	353 437	19,5 %	731 347	920 550	860 938	47,5 %	1 781 488	463 182	433 188	23,9 %	896 370	73 644	68 875	3,8 %	142 519	102 714	96 062	5,3 %	198 776
450 742	353 437	19,5 %	804 179	1 097 963	860 938	47,5 %	1 958 901	552 449	433 188	23,9 %	985 637	87 837	68 875	3,8 %	156 712	122 509	96 062	5,3 %	218 571
511 368	353 437	19,5 %	864 805	1 245 640	860 938	47,5 %	2 106 578	626 754	433 188	23,9 %	1 059 942	99 651	68 875	3,8 %	168 526	138 987	96 062	5,3 %	235 049
525 866	353 437	19,5 %	879 303	1 280 956	860 938	47,5 %	2 141 894	644 523	433 188	23,9 %	1 077 711	102 477	68 875	3,8 %	171 352	142 928	96 062	5,3 %	238 990



**Voraussichtliche Zuschüsse der Provinzen in den einzelnen Jahren,
wenn der ganze Rhein-Weser-Kanal als ein einheitliches Unternehmen
behandelt wird.**

Betriebsjahr	Voraus- sichtliche Zuschüsse der Provinzen im Ganzen	Von den Zuschüssen entfallen auf									
		die Rheinprovinz		die Provinz Westfalen		die Provinz Hannover		die Provinz Hessen-Nassau		das Fürstentum Schaumburg-Lippe	
		M	%	M	%	M	%	M	%	M	%
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
1. Jahr 1912	945 000	17,5	166 000	40,7	385 000	30,3	286 000	4,8	45 000	6,7	63 000
2. „ 1913	639 000	„	112 000	„	260 000	„	194 000	„	30 000	„	43 000
3. „ 1914	372 000	„	65 000	„	151 000	„	113 000	„	18 000	„	25 000
4. „ 1915	137 000	„	24 000	„	56 000	„	41 000	„	7 000	„	9 000
5. „ 1916	—	„	—	„	—	„	—	„	—	„	—
6. „ 1917	622 000	19,5	121 000	47,5	295 000	23,9	149 000	3,8	24 000	5,3	33 000
7. „ 1918	437 000	„	85 000	„	208 000	„	104 000	„	17 000	„	23 000
8. „ 1919	288 000	„	56 000	„	137 000	„	69 000	„	11 000	„	15 000
9. „ 1920	156 000	„	30 000	„	73 000	„	37 000	„	7 000	„	9 000
10. „ 1921	39 000	„	8 000	„	19 000	„	9 000	„	1 000	„	2 000
11. „ 1922	400 000	„	78 000	„	190 000	„	96 000	„	15 000	„	21 000
12. „ 1923	294 000	„	57 000	„	140 000	„	70 000	„	11 000	„	16 000
13. „ 1924	173 000	„	34 000	„	82 000	„	41 000	„	7 000	„	9 000
14. „ 1925	62 000	„	12 000	„	30 000	„	15 000	„	2 000	„	3 000
15. „ 1926	—	„	—	„	—	„	—	„	—	„	—
16. „ 1927	156 000	„	30 000	„	73 000	„	38 000	„	6 000	„	9 000
17. „ 1928	40 000	„	8 000	„	19 000	„	10 000	„	1 000	„	2 000
zusammen	4 760 000		886 000		2 118 000		1 272 000		202 000		282 000

Die Provinzialen der Provinzen in den einzelnen Jahren
 wenn der ganze Abbe-Wasser-Kanal als ein einheitliches Unternehmen
 behandelt wird.

Von den Nachfolgenden erhalten sei

Abbe-Wasser-Kanal	Die Provinzen		Die Provinzen		Die Provinzen		Die Provinzen		Abbe-Wasser-Kanal
	M	W	M	W	M	W	M	W	
1871	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
1872	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
1873	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
1874	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
1875	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
1876	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
1877	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
1878	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
1879	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
1880	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
1881	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
1882	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
1883	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
1884	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
1885	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
1886	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
1887	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
1888	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
1889	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
1890	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
1891	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
1892	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
1893	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
1894	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
1895	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
1896	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
1897	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
1898	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
1899	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
1900	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000



Biblioteka Politechniki Krakowskiej



III-38431

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000301211