

Wie sehr aber derartige Uebelstände hervortreten müssen, wenn dem rheinischen Notariate die unbeschränkte Konkurrenz des Amtsgerichts zur Seite gestellt wird, darüber kann Niemand im Zweifel sein, der weiß, wie groß der Einfluß der Amtsgerichte in Vormundschafts- und Nachlasssachen auf die Entschliessungen der Beteiligten bisher schon war und in der Folge erst recht sein wird. Ist es nicht der Amtsrichter, dann ist es der Gerichtsschreiber, welcher in Zukunft stets in die Versuchung kommen würde, seinen Einfluß auf die Entschliessungen der Beteiligten geltend zu machen. Wie sehr aber ein solcher Zustand geeignet wäre, ein gedeihliches Einvernehmen zwischen den Amtsgerichten und den Notaren in den ländlichen Bezirken zu beeinträchtigen, bedarf wohl keiner weiteren Ausführung. Es kann auch nicht bezweifelt werden, daß auf solche Art es allmählig den Amtsgerichten gelingen würde, ein ländliches Notariat nach dem anderen lebensunfähig zu machen. Wenn aber im Zusammenhange damit gesagt wird, daß ein solcher Erfolg von den Vertretern des Fiskus ins Auge gefaßt werde, dann ist wahrlich nicht abzusehen, wie dem Interesse der Staatskasse damit gedient sein kann, daß sie genöthigt wird, für jeden verdrängten ländlichen Notar die doppelte Zahl von Amtsrichtern und Gerichtsschreibern zu besolden. Daß eine Verdrängung der Notare in den großen Städten auf dem geplanten Wege nicht zu erreichen ist, liegt auf der flachen Hand. Hier machen es die täglich sich steigenden Anforderungen des Lebens und des Verkehrs den Amtsgerichten geradezu unmöglich, die dem Notariate gestellten Aufgaben auch nur annähernd zu erfüllen. Das zeigt am deutlichsten die Entwicklung in den großen Städten der östlichen Provinzen, namentlich in Berlin, wo es sogar dem von der Rechtsanwaltschaft nur im Nebenamte geführten Notariate in stets steigendem Maße gelungen ist, die Befassung der Amtsgerichte mit den Beurkundungsgeschäften auf ein Minimum herabzudrücken. Von einem Interesse, welches der Fiskus an der geplanten Aenderung haben soll, kann also vernünftigerweise nicht die Rede sein.

Anlage 11.

Bericht und Anträge

des Provinzialausschusses,

betreffend

die Herstellung von Kleinpflaster, Großpflaster, Brücken und andern Baulichkeiten
auf den Provinzialstraßen.

I.

Der 40. Rheinische Provinziallandtag hat am 15. März 1897 bei der Festsetzung des Etats für die Verwaltung und Unterhaltung der Provinzialstraßen den Beschluß gefaßt,
„den Provinzialausschuß zu beauftragen, mit Rücksicht auf die Vermehrung der Provinzialstraßen und die theurerer gewordene Unterhaltung, sowie den vielfach stärker

gewordenen Verkehr auf denselben, im nächsten Etat größere Mittel der Straßenverwaltung zur Verfügung zu stellen, auch den Provinzialausschuß ferner zu ermächtigen, im Falle sich hierzu die Nothwendigkeit schon jetzt ergeben sollte, Titel III Nr. 2a der Einnahmen und Titel IV Nr. 1 der Ausgaben um je 100 000 Mark zu erhöhen und die betreffende Summe bereiten Mitteln zu entnehmen."

In den diesem Beschlusse vorhergehenden Beratungen des Landtages und seiner III. Sachkommission wurde hervorgehoben, daß der Etat der Straßenverwaltung seit 1884 im Wesentlichen konstant geblieben sei, trotzdem 500 km Wegestrecken seitdem als Provinzialstraßen übernommen, der Durchschnittspreis des Materials von 6 Mark 77 Pfg. auf 8 Mark 74 Pfg. für das Kubikmeter, d. h. um 29,1% und der Durchschnittstageslohn von 1 Mark 69 Pfg. auf 2 Mark 11 Pfg., d. h. um 24,85% gestiegen seien.

Dieser Beschluß des Provinziallandtages und seine Motivirung lassen einen Rückblick auf die technische und die Finanzgebarung der Provinzialstraßenverwaltung im laufenden Jahrzehnt geboten erscheinen.

Schon im Jahre 1891 ist aus Anlaß der Klagen des technischen Leiters der Straßenverwaltung über die Unzulänglichkeit des Etatscredits für die Unterhaltung der Provinzialstraßen von dem Landeshauptmann diese Frage im Provinzialausschuße zur eingehenden Erörterung gebracht und eine besondere Kommission eingesetzt worden, welche die Wegeverhältnisse in benachbarten Staaten (Pfalz, Baden, Elsaß-Lothringen) prüfen und auf Grund Vergleichs mit unseren Verhältnissen besondere Vorschläge für die Verwaltung und Unterhaltung der Provinzialstraßen und etwaige Vermehrung der Geldmittel ausarbeiten sollte. Der von dieser Kommission zur Sache erstattete Bericht vom Herbst 1891 beginnt mit folgenden Sätzen:

„Die stetig sich steigenden Ansprüche an den Zustand der Provinzialstraßen und das nicht zu bestreitende dauernde Wachsen der Preise für Unterhaltungsmaterial und Arbeit ließen nach Ansicht des zuständigen Landesbauraths die in den laufenden Etats vorgesehenen Unterhaltungskredite für die Folge nicht mehr ausreichend erscheinen. Es lag deshalb die Erwägung nahe, ob nicht durch eine Aenderung in der Organisation der Straßenbauverwaltung oder durch eine von der bisherigen abweichende Bau-Unterhaltungsmethode eine Verminderung der Unterhaltungskosten der Straßen erreicht werden könne.“

Auf Grund ihrer Prüfung der Verhältnisse kam die Kommission des Provinzialausschusses im Wesentlichen zu folgendem Resultat:

1. Der Unterhaltungszustand der rheinischen Provinzialstraßen steht bezüglich der Fahrbahn im Allgemeinen nicht hinter dem der pfälzischen, badischen und elsass-lothringischen Straßen zurück.
2. Die Unterhaltungskosten bei uns erscheinen im Vergleich mit den Nachbarstaaten zwar nicht zu hoch, allein es lassen sich durch Vergrößerung der Reviere der Aufsichtsbeamten, Verminderung der Zahl der Straßen-Aufsichtsbeamten, sowie durch Unterhaltung der Straßen mit geringem Verkehr durch Ausbesserung noch weitere Ersparnisse erzielen.
3. Eine Erhöhung des Straßen-Stats für die gewöhnliche Unterhaltung erscheint trotz der stetig steigenden Preise für Material und Arbeit zur Zeit nicht geboten, zumal durch Vorausleistungen der Fabriken zc. für die Unterhaltung schwer belasteter Straßen Entschädigung für die Provinzialverwaltung in Aussicht steht.

4. Die zum Umbau von Brücken, zu Neupflasterungen und größeren Entwässerungsanlagen in längeren Zwischenräumen erforderlich werdenden einmaligen Ausgaben sind als außerordentlicher Kredit neben den ordentlichen Mitteln des Stats besonders zu beantragen.
5. Statt der bisherigen ständigen Begearbeiter sind Straßenwärter nach badischem Muster anzunehmen, das Personal der Straßenaufsichtsbeamten zu vermindern und zur besseren Ausbildung der letzteren eine besondere Schule zu errichten.
6. Das Deckensystem ist als allein maßgebendes Prinzip zu verlassen und neben dem Deckensystem die Unterhaltung der Straßen durch Flicker einzuführen.

Der 37. Rheinische Provinziallandtag hat in seiner Sitzung vom 6. Dezember 1892 von den vorstehenden Anträgen Kenntniß genommen, eine besondere Gutheißung aller darin entwickelter Ansichten mangels Möglichkeit einer Nachprüfung im Einzelnen dagegen abgelehnt und nur den Provinzialauschuß beauftragt, wegen Errichtung einer Schule für niedere Techniker des Wege- und Wiesenbaues die nöthigen Vorbereitungen zu treffen. Da im Uebrigen aber alle vom Provinzialauschuß gemachten praktischen Vorschläge zu 2—6 obiger Thesen die Billigung des Provinziallandtages fanden, so wurde seitdem mit der Verminderung der Zahl der Straßenaufsichtsbeamten, Einführung des Flickens auf den Straßen, Durchführung des WärterSystems und Erhebung von Vorausleistungen vorgegangen.

Was insbesondere die letzteren und namentlich ihre finanziellen Wirkungen betrifft, so werden Vorausleistungen auf den ehemaligen Bezirksstraßen seit dem Statsjahre 1892 erhoben. Der Etatstitel IV Nr. 1 der eigenen Einnahmen der Straßenverwaltung sah in der Zeit von 1893—1895 einen Jahresbetrag von 175 000 Mark, seitdem bis jetzt einen solchen von 100 000 Mark vor, während die wirklichen Einnahmen nur betragen haben:

im Statsjahre 1892 =	24 639	Mark	80	Ψg.
" " 1893 =	54 762	"	37	"
" " 1894 =	67 142	"	60	"
" " 1895 =	70 694	"	24	"
" " 1896 =	151 303	"	28	"
" " 1897 =	241 634	"	11	"

Die vorstehenden Ziffern stellen die wirklichen Einnahmen in den einzelnen Jahren dar, die Beiträge selbst aber entfallen nicht bloß auf das Jahr der Zahlung, sondern zum Theil auf die vorhergehenden Jahre.

Im Ganzen sind hiernach binnen sechs Jahren 610 176 Mark 40 Ψg., mithin durchschnittlich jährlich 110 941 Mark eingegangen. Die außergewöhnlichen Schwierigkeiten bei der Erhebung der Vorausleistungen von etwa 600 Betrieben haben bekanntlich die Verwaltung veranlaßt, dem Provinziallandtage für die Zukunft die Heranziehung eines Betriebes nur für den Fall vorzuschlagen, daß der Jahresbeitrag für die Abnutzung der Straße 200 Mark übersteigt. Auf diese Weise wird es immerhin noch möglich sein, einen Jahresbetrag von etwa 100 000 Mark an Vorausleistungen für die Bezirksstraßen zu erhalten, eine Summe, welche indessen den erheblich größeren Aufwendungen der Provinzialverwaltung für jene, von der Industrie so sehr stark in Anspruch genommenen Straßen in keiner Weise entspricht.

Während die Einnahmen aus den Vorausleistungen den gehegten Erwartungen nicht entsprochen haben, sind die Materialpreise und Arbeitslöhne seit dem Statsjahre 1891 weiter gestiegen. So hat im Statsjahre 1897 der Durchschnittspreis von Kleinschlag und Kies 9 Mark 4 Ψg.

und der Durchschnittstageslohn der Arbeiter 2 Mark 15 Pfg. betragen gegen 7 Mark 92 Pfg. bzw. 1 Mark 98 Pfg. im Etatsjahre 1891. Noch für das laufende Etatsjahr 1898 hat sich eine durchgreifende Lohnerhöhung der Wärter als unabweisbar herausgestellt, so daß der Durchschnittstageslohn sich z. Bt. auf etwa 2 Mark 22 Pfg. beläuft.

Wenn der durchgehende Verkehr auch in Folge des Neubaus von Eisenbahnen in einzelnen Gegenden abgenommen hat, so ist in andern Gegenden, insbesondere in den Industriegebieten der Provinz eine Zunahme des Verkehrs auf den Provinzialstraßen zu verzeichnen. Die außerordentliche Vermehrung gewerblicher Anlagen, die dadurch hervorgerufene starke Bauhätigkeit in den Industriebezirken und Städten belastete einen großen Theil der Provinzialstraßen mit einem Verkehre von bisher nie dagewesener Stärke. Dazu kam der Bau zahlreicher Neben- und Kleinbahnen, die zwar manchen Straßenstrecken den schweren durchgehenden Verkehr entzogen, anderen dagegen einen lokalen, aber schweren Verkehr wieder zuführten, im Ganzen aber jedenfalls eine Erschwerung der Unterhaltung der Straßen herbeiführten. In den industriellen Theilen der Provinz ist im Allgemeinen der Verkehr qualitativ schwerer geworden, indem namentlich die industriellen Fuhrwerke heute zum Theil das Doppelte oder gar das Dreifache der früheren Lasten transportiren. In Folge dessen war die Straßenverwaltung gezwungen, da Decken mit weichem Material, welche früher 6 Jahre und länger hielten, häufig schon nach 2 Jahren völlig abgenutzt waren, härteres aber theureres Material, besonders Basalt zu den Schotterdecken zu verwenden, und häufig sogar Großpflaster an Stelle der bisherigen Chauffirung anzubringen.

II.

Wenn es bei allen diesen finanziellen und technischen Erschwernissen der Straßenverwaltung bisher noch gelungen ist, ohne wesentliche Vermehrung der Geldmittel die Straßen im Allgemeinen in einem Zustand zu erhalten, der der außerordentlichen Entwicklung des Verkehrs und seinen Bedürfnissen entspricht, so liegt der Grund hierfür u. A. in den Fortschritten der Technik des Straßenbauwesens, namentlich der Einführung der Dampfwalzen, welche seit 1886 bei der Rheinischen Provinzialverwaltung Anwendung gefunden haben. Dieselben haben sowohl eine Herabminderung der Unterhaltungskosten, wie eine wesentliche Erleichterung des Verkehrs geschaffen, konnten indessen die Wahrnehmung nicht hindern, daß die Straßen mit schwerstem Verkehr auch bei dieser Herstellungsart den an sie gestellten Ansprüchen nicht voll nachkommen konnten. Da nun die Herstellung von Großpflaster auf Strecken dieser Art in einer häufig sehr langen Ausdehnung einerseits unverhältnißmäßig hohe Mittel erfordert — das Kilometer Großpflaster kostet heute schon 30 000—40 000 Mark und mehr — andererseits das Großpflaster den leichteren Verkehr stark belästigt und das Pferdmaterial schnell abnutzt, so hat die Provinzialverwaltung seit dem Jahre 1894 nach dem Vorgange der Provinz Hannover Versuche mit einer neuen Befestigungsart der bisher chauffirten Straßen gemacht, dem sogenannten Kleinpflaster oder Segsteinpflaster.

Diese Art der Straßenbefestigung besteht darin, daß auf eine dazu besonders vorbereitete Chauffirung, welche noch so stark sein muß, daß sie dem herrschenden Verkehr genügenden Widerstand leistet, ein mosaikartiges Pflaster aus unregelmäßigen Steinen von 7—9 cm Kopffläche und gleicher Höhe, dicht geschlossen zwischen Bordsteinen, auf einer dünnen Sandbettung von höchstens 1 cm Stärke gesetzt und abgerammt wird. Dieses Pflaster setzt dem Angriffe der Räder eine widerstandsfähigere Fläche entgegen als die chauffirte Jahrbahn. Insbesondere findet, wie dies

bei der letzteren der Fall ist, ein Loslösen und Aufheben der Steine mit dem Schmutze der Radfelgen oder durch den Eingriff der Hufeisenstollen der Pferde oder eine Verschiebung der Steine durch die Reibung zwischen Rad und Stein nicht statt.

Seit dem Jahre 1894 sind auf den Provinzialstraßen der Rheinprovinz bis jetzt etwa 74 km Kleinpflaster hergestellt und, wenn die Erfahrungen und Versuche auch noch nicht als abgeschlossen anzusehen sind, so erscheinen doch schon folgende Annahmen begründet.

Das Kleinpflaster kann nach den bisherigen Erfahrungen Großpflaster nicht ersetzen, muß also bei einem regelmäßigen ganz schweren industriellen Verkehr, der das ganze Jahr ohne wesentliche Unterbrechung andauert, auch für die Zukunft als ausgeschlossen gelten.

Das Kleinpflaster scheint indessen besonders da angebracht, wo der Verkehr nur zeitweise, während einiger Monate des Jahres besonders stark ist, wie z. B. auf den Straßen mit Zuckerrübenverkehr, wo das Gewicht der Fuhrn nicht allzu hoch ist, die Decke meist durch Aufwickeln zerstört wird, und wo der von dem Fuhrwerke auf die Straße geschleppte Schmutz zc. gleichzeitig eine Schußschicht bildet, welche das Kleinpflaster gegen die Angriffe der Fuhrwerke mehr oder weniger schützt. Im Bauamte Düren sind Kleinpflasterstrecken hergestellt, welche bei einem Verkehr dieser Art schon jetzt länger als 4 Jahre liegen, ohne wesentliche Veränderungen zu zeigen, während früher dieselben Strecken mit Chausfirung auch bei Anwendung aller Mittel nicht in ordentlichem Zustande erhalten werden konnten.

Ferner erscheint das Kleinpflaster da angezeigt, wo die Straße in feuchter Lage, z. B. in Wäldern, Hohlwegen oder in Ortschaften liegt und der Verkehr kein Großpflaster erforderlich macht.

Die Abnutzung des Kleinpflasters ist bei Verwendung des geeignetsten Materials, d. h. harter und zäher Steinarten, bis jetzt kaum bemerkbar. Immerhin haben sich bei genauer Untersuchung einiger Strecken einige Veränderungen an den Steinen gezeigt, sowohl durch Abschleifen des Kopfes oder Abspalten der Kanten oder auch durch Zerstörung einzelner Steine in Folge Spaltens. Wo bei den bisher gelegten Pflasterstrecken größere Mißerfolge eingetreten sind, welche in dem Stadium der Versuche nicht zu vermeiden waren, sind dieselben zum Theil dadurch herbeigeführt, daß zu sprödes Material verwendet wurde, welches dem besonders schweren Verkehr der Strecke nicht gewachsen war, oder daß zu kleine Steine zur Verwendung kamen, welche bei dem leichten Verkehr der hier vorbildlich gewesenen Provinz Hannover angebracht erscheinen konnten, dem hiesigen Verkehr aber nicht standhielten. Endlich hat an manchen Stellen offenbar auch die Beschaffenheit des Untergrundes, d. h. der chausfirten Fahrbahn, auf welche das Pflaster aufgebracht wird, die Haltbarkeit des letzteren beeinträchtigt und die Erfahrung gezeitigt, daß eine besonders sorgfältige Vorbereitung der chausfirten Steinbahn, event. durch Ausbesserung und sorgfältiges Profiliren, eine der ersten Vorbedingungen für die Haltbarkeit des Kleinpflasters ist. Die Grenzen der letzteren scheinen nach den bisherigen Erfahrungen so zu liegen, daß das Kleinpflaster auf den Strecken, wo es sich bewährt hat, etwa 5 Tonnen = 100 Centner Ladegewicht bei einem Zugthier-Verkehr von 500 Thieren täglich zu tragen vermag.

Auf Grund obiger Erfahrungen sind nun Ermittlungen darüber angestellt worden, in welchem Umfange das Kleinpflaster auf den Provinzialstraßen zweckmäßig zur Anwendung kommen könnte, und es hat sich dabei ergeben, daß außer den bereits hergestellten 74 km noch etwa 180 km Straßenpflaster zur Bedeckung mit Kleinstrecken empfohlen werden können.

Was die Kosten der Herstellung des Kleinpflasters betrifft, so sind dieselben natürlich je nach Lage der Bezugsquellen des Stein- und sonstigen Baumaterials, nach der Beschaffenheit des erst in den rechten Zustand zu versetzenden Untergrundes, den Arbeitslöhnen, der Breite der Steinbahn

u. s. w. verschieden, haben sich auch im Laufe der Zeit seit 1894 bereits nicht unwesentlich erhöht. Während im Beginn der Versuche das Kilometer mit etwa 15 000 Mark hergestellt wurde, kann man jetzt annehmen, daß das Kilometer 16 000—17 000 Mark kostet und vielleicht im Laufe der nächsten Jahre 18 000 Mark kosten wird. Die Unterhaltungskosten des Kleinpflasters dagegen, soweit es an richtiger Stelle und mit richtigem Material hergestellt wird, werden nur geringe sein und durch Auswechseln einzelner gespaltener Steine sowie Umlegen eingesunkener Stellen hervorgerufen werden. Jedenfalls hat das Kleinpflaster bis jetzt auf den gelungenen Versuchsstrecken weder eine Reinigung durch Abfegen und Abschlammen, noch eine Abdeckung mit Sand, die auf Chausseestrecken zeitweise erforderlich wird, nothwendig gemacht und werden auf Grund dieser Beobachtungen die jährlichen Unterhaltungskosten des Kleinpflasters zur Zeit auf 100 Mark für das Kilometer geschätzt werden können. Hierbei soll noch hervorgehoben werden, daß sich das Kleinpflaster für den Verkehr unter allen Umständen als sehr angenehm erwiesen hat, sowohl in der Ebene, wie bei Steigungen und bei Glätteis. Insbesondere bieten die vielen, zum Theil breiten, mit Sand ausgefüllten Fugen den Hufeisen der Pferde ausreichenden Halt, während bei der größeren Glätte der Fahrbahn die Zugkraft eine geringere zu sein braucht.

Die Herstellungskosten der Chausseestrecken dagegen können auf den hier in Frage kommenden Strecken mit durchschnittlich 7000—8000 Mark für das Kilometer, die jährlichen Unterhaltungskosten dagegen mit etwa 400 Mark in Ansatz gebracht werden. Die Herstellungskosten betragen bei der Chausseestrecke hiernach nur etwas weniger als die Hälfte, die Unterhaltungskosten dagegen das Vierfache des Kleinpflasters.

Nach obigen Darlegungen kann zur Zeit angenommen werden, daß die Anwendung des Kleinpflasters unter gewissen Voraussetzungen einen wesentlichen technischen Fortschritt im Straßenbau der Rheinprovinz bedeutet, und es entsteht die Frage, ob es auch wirtschaftlich gerechtfertigt erscheint, in größerem Umfange zur Anwendung von Kleinpflaster auf den Provinzialstraßen überzugehen. Die Beantwortung dieser Frage hängt im Wesentlichen von drei Faktoren ab:

1. Der Haltbarkeit des Kleinpflasters und der Chausseestrecke, d. h. der Zeitdauer, welche von der Herstellung bis zur völligen Abnutzung und Erneuerung des Kleinpflasters bzw. der Chausseestrecke verstreicht;
2. den Herstellungs- und Unterhaltungskosten des Kleinpflasters und der durch sie ersetzten Chausseestrecke;
3. dem Verhältniß zwischen Dauer, Herstellungs- und Unterhaltungskosten des Kleinpflasters einerseits und der Chausseestrecke andererseits.

Die Dauer des richtig angewandten und richtig hergestellten Kleinpflasters hängt natürlich von den örtlichen Verhältnissen ab und kann nicht allgemein für alle Verhältnisse beantwortet werden. Insbesondere fehlt z. B. noch jede Erfahrung hinsichtlich einer längeren Dauer, da die ältesten Strecken erst 4 Jahre alt sind und bei den besten derselben noch gar nicht abzusehen ist, wann das Bedürfniß einer Erneuerung eintreten wird, und daher nur angenommen werden kann, daß bis dahin noch eine längere Reihe von Jahren vergehen wird. Nur scheint es möglich, auf Grund der bisherigen Erfahrungen mit annähernder Sicherheit anzugeben, um wieviel länger eine bestimmte Kleinpflasterstrecke mindestens hält im Vergleich zur Chausseestrecke auf derselben Strecke, und man ist zu dem Resultat gekommen, daß die Annahme einer dreifachen Dauer des Kleinpflasters gegenüber der Decke nicht unbegründet ist. Eine dreifache Dauer würde aber auch das Minimum sein, was unbedingt verlangt werden muß, wenn die Anwendung des Kleinpflasters

wirtschaftlich richtig sein soll, denn nach den früheren Ausführungen betragen Herstellungs- und Unterhaltungskosten mehr als das Doppelte der Schotterdecken. Würde daher bei den doppelten Kosten des Kleinpflasters dasselbe nur die doppelte Dauer der Chausfirung haben, so wäre ein Gewinn nicht vorhanden, da die Verzinsung des Anlagekapitals für Kleinpflaster letzteres theurer machen würde. Der wirtschaftliche Vortheil des Kleinpflasters kann daher, so lange die Kosten das Doppelte der Chausfirung betragen, erst dann beginnen, wenn die Dauer mehr als das Doppelte beträgt.

Ein Bild von den wirtschaftlichen Vortheilen des Kleinpflasters gewährt folgende Erwägung.

Eine Straßenstrecke von 1000 m Länge, deren Decke zur Zeit nahezu abgenutzt sei, soll mit Kleinpflaster oder Chausfirung auf die Dauer von 30 Jahren unterhalten werden. Die Kosten einer Decke betragen 7000 Mark, die Unterhaltungskosten auf das Jahr 400 Mark, während die Zeitdauer bis zu der Erneuerung der Decke auf 5 Jahre angenommen ist. Die Kosten der ersten Ausführung des Kleinpflasters sind auf 16 500 Mark, die Kosten der Erneuerung des Kleinpflasters nach 15 Jahren — 3fache Dauer der Decke — unter Wegfall der Kosten für Vorbereitung der Fahrbahn und Anrechnung des Werthes des noch brauchbaren Steinmaterials auf 12 650 Mark und die Unterhaltungskosten für das Jahr auf 100 Mark zu veranschlagen. Außer der ersten Decke sind in fünfjährigen Perioden also noch 5 Deckenerneuerungen bzw. eine Erneuerung des Kleinpflasters nach 15 Jahren erforderlich. Das Kapital, welches zur Zeit erforderlich ist, um mit demselben einschließlich Zinsen und Zinseszinsen die Kosten der Deckschüttungen und der Unterhaltung auf die Dauer von 30 Jahren zu bestreiten, dann aber gänzlich aufgebracht sein soll, beträgt 36 130 Mark. Das entsprechende Kapital wird bei Unterhaltung mit Kleinpflaster dagegen nur 25 950 Mark betragen. Die Ersparniß beträgt somit für die 30 Jahre $36\,130 - 25\,950 = 10\,180$ Mark oder jährlich an Zinsen 356 Mark 30 Pf. für das Kilometer oder auf das Jahr und 100 km 35 630 Mark.

Da die jährlichen Deckenunterhaltungskosten einschließlich der Deckenerneuerungskosten $\frac{7000}{5} + 400 = 1800$ Mark und die Ersparniß an Zinsen für das Jahr 356 Mark 30 Pf. beträgt, so berechnet sich letztere auf rund 20%.

Wird dasselbe Experiment nach 30 Jahren wiederholt, so ist die Ersparniß größer, weil statt der Kosten der ersten Ausführung des Kleinpflasters von 16 500 Mark nur 12 600 Mark treten, und zu dem zuerst gesparten Kapital wird ein bedeutend höheres treten, mithin auch zu dem jährlichen Zinsgewinn von 35 630 Mark ein bedeutend höherer hinzukommen.

Die der Berechnung zu Grunde gelegten Unterlagen sind keineswegs als die günstigsten anzusehen. Die Vortheile sind erheblich größer bei Decken von kürzerer Dauer und bei geringeren Kosten des Kleinpflasters. Die folgende Tabelle gewährt eine Uebersicht der Kosten einer Kleinpflasterstrecke und Deckschüttung von 100 m Länge während einer Zeitperiode von 15 Jahren, gleich der angenommenen Dauer einer Kleinpflasterdecke bei der Annahme, daß die Kosten der Herstellung der Decke bzw. des Kleinpflasters 700 bzw. 1650 Mark, die entsprechenden jährlichen Unterhaltungskosten 40 bzw. 10 Mark betragen, die Dauer 5 bzw. 15 Jahre und der Zinsfuß $3\frac{1}{2}\%$ beträgt:

1. Schotterdecke.

1 Jahr	2 Erneuerung M	3 Zinsen von 2		4 Zinneszinsen von 3		5 Ausbesserung M	6 Zinneszinsen von 5		7 Kosten bis zum Schlusse des Vorjahres		8 Gesamtkosten bis zum Schlusse des betr. Jahres		9 Bemerkungen.
		M	ſ.	M	ſ.		M	ſ.	M	ſ.	M	ſ.	
1	700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	700	—	
2	—	24	50	—	—	40	—	—	700	—	764	50	
3	—	24	50	—	86	40	1	40	764	50	831	26	
4	—	24	50	1	71	40	2	80	831	26	900	27	
5	—	24	50	2	57	40	4	20	900	27	971	54	
6	700	24	50	3	43	40	5	60	971	54	1745	07	
7	—	49	—	4	29	40	7	—	1745	07	1845	32	
8	—	49	—	6	—	40	8	40	1845	32	1948	72	
9	—	49	—	7	72	40	9	80	1948	72	2055	24	
10	—	49	—	9	43	40	11	20	2055	24	2164	87	
11	700	49	—	11	15	40	12	60	2164	87	2977	62	
12	—	73	50	12	86	40	14	—	2977	62	3117	98	
13	—	73	50	15	43	40	15	40	3117	98	3262	31	
14	—	73	50	18	01	40	16	80	3262	31	3410	62	
15	—	73	50	20	58	40	18	20	3410	62	3562	90	d. i. durchschnittlich für das Jahr 3562,90 = 237,53. 15

Bemerkung. Die Zinneszinsen von den Beträgen der Spalten 4 und 6 sind der Geringfügigkeit halber unberücksichtigt geblieben (in beiden Berechnungen für Schotter und Kleinpflaster).

2. Kleinpflasterung.

1 Jahr	2 Erneuerung M	3 Zinsen von 2		4 Zinneszinsen von 3		5 Ausbesserung M	6 Zinneszinsen von 5		7 Kosten bis zum Schlusse des Vorjahres		8 Gesamtkosten bis zum Schlusse des betr. Jahres		9 Bemerkungen.
		M	ſ.	M	ſ.		M	ſ.	M	ſ.	M	ſ.	
1	1650	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1650	—	
2	—	57	75	—	—	10	—	—	1650	—	1717	75	
3	—	57	75	2	02	10	—	35	1717	75	1787	87	
4	—	57	75	4	04	10	—	70	1787	87	1860	36	
5	—	57	75	6	06	10	1	05	1860	36	1935	22	
6	—	57	75	8	08	10	1	40	1935	22	2012	45	
7	—	57	75	10	11	10	1	75	2012	45	2092	06	
8	—	57	75	12	13	10	2	10	2092	06	2174	04	
9	—	57	75	14	15	10	2	45	2174	04	2258	39	
10	—	57	75	16	17	10	2	80	2258	39	2345	11	
11	—	57	75	18	19	10	3	15	2345	11	2434	20	Im 11. Jahre übersteigen also die Kosten der Schotterung diejenigen der Kleinpflasterung zum erstenmal.
12	—	57	75	20	21	10	3	50	2434	20	2525	66	
13	—	57	75	22	23	10	3	85	2525	66	2619	49	
14	—	57	75	24	25	10	4	20	2619	49	2715	69	
15	—	57	75	26	28	10	4	55	2715	69	2814	27	

Mithin Schotterung im Durchschnitt der 15 Jahre für Jahr und Stat. mehr 237,53 — 187,62 = 49,91 = rund 50 M.

Nach diesen Darlegungen wird man nicht zweifelhaft sein können, daß es sich vom wirtschaftlichen Gesichtspunkte aus empfiehlt, zur Anwendung des Kleinpflasters auf den dazu geeigneten Strecken vorzugehen; noch mehr empfiehlt sich dieses aber im Interesse einer guten Straßenunterhaltung, da die mit Kleinpflaster versehenen Straßenstrecken, welche stets frei von Schmutz und Staub bleiben, für den Verkehr große Vorzüge vor den chausfirten Straßen haben.

Es fragt sich nun, in welcher Weise die zur Ausführung des Kleinpflasters im größeren Maßstabe erforderlichen Geldmittel ohne zu große Schwankungen des Etats aufgebracht werden können.

Die bisher hergestellten rund 74 km Kleinpflaster sind aus den durch den Etat zur Verfügung gestellten Mitteln, welche in den letzten Jahren namhaft verstärkt wurden, bestritten worden, indem man in den Jahren 1894, 1895 und 1896 im Ganzen ungefähr 26 km, im Jahre 1897 etwa 15 km und im Jahre 1898 rund 32 km anfertigte. Hierzu ist aber zu bemerken, daß namentlich die Herstellung von 32 km im Jahre 1898 finanziell nur dadurch möglich geworden ist, daß im vergangenen Etatsjahre an Vorausleistungsbeiträgen aus dem Vorjahre 141504 Mark mehr, als im Etat vorgesehen, eingegangen und außerdem durch den Eingang erwähnten Beschluß des 40. Provinziallandtages noch 100000 Mark besonders zur Verfügung gestellt waren.

Bei der Frage der Beschaffung der Geldmittel ist zunächst zu entscheiden, in welcher Zeitdauer der Neubau der dazu bestimmten chausfirten Straßenstrecken vorzunehmen ist. Nach den erwähnten Rentabilitäts-Berechnungen ist ein so wesentlicher Vortheil für die Straßenverwaltung von der Anlage des Kleinpflasters zu erwarten, daß zur Sicherung desselben eine baldmöglichste Ausführung desselben geboten erscheint, da mit jeder Decke, welche auf einer zu Kleinpflaster geeigneten Strecke angebracht wird, unbedingt finanzieller Schaden für die Straßenverwaltung verknüpft ist. Die Zeit der Ausführung der Kleinpflasterungen ist indessen durch mehrere Umstände bedingt, welche zu erörtern sind. Zunächst ist von Wichtigkeit, wieviel Kilometer Kleinpflaster in einem Baujahre durch die zur Verfügung stehenden Organe der Straßenverwaltung ohne Störung anderweiter Arbeiten hergestellt werden können. Nach den Erfahrungen des Jahres 1898, in dem ungefähr 32 km Kleinpflaster hergestellt sind, muß angenommen werden, daß damit die zulässige Höchstgrenze erreicht ist. Die Herstellung des Kleinpflasters erfordert in allen Stadien der Arbeiten — von der Vorbereitung der Unterlage bis zur Vollendung — eine so sorgfältige und unausgesetzte Ueberwachung, daß das Straßenaufsichtspersonal während der Zeit kaum anderweit disponibel ist, so daß es insonderheit ausgeschlossen erscheint, in einem Aufsichtsbezirke an verschiedenen, erheblich von einander entfernten Stellen gleichzeitig Kleinpflaster ausführen zu lassen. Dazu kommt, daß die Pflasterarbeiter für Kleinpflaster durchaus nicht in beliebiger Anzahl zur Verfügung stehen, daß vielmehr wirklich gute und im Kleinpflaster als Specialität geübte Arbeiter oft nur mit Mühe zu erlangen sind; die Verwendung ungeübter Arbeiter aber ist stets von großem Nachtheil für die Güte und Haltbarkeit des Pflasters. Zu diesen Gründen gegen ein allzuschnelles Vorgehen in der Herstellung der Kleinpflasterungen tritt als weiterer Grund hinzu, daß nur bestimmte Massen von Material ohne Erhöhung der Preise beschafft werden können. Wenn hiernach die Herstellung von 30 km im Jahre als die höchstzulässige Leistung erscheint, so wird durch geeignete Auswahl der des Kleinpflasters zunächst bedürftigen Strecken es auch zu ermöglichen sein, daß keine Strecken mit Chausfirung versehen werden, welche nach wirtschaftlich richtigem Vorgehen Kleinpflaster erfordern; event. wird durch Ausbesserung eine Strecke so lange in brauchbarem Zustande erhalten werden können und müssen, bis die Kleinpflasterung möglich ist.

Hiernach würden zur Herstellung von 180 km Kleinpflaster 6 Jahre oder 3 Etatsperioden und an Mitteln in der Annahme eines Kostenbetrages von 16 500 Mark für das Kilometer $180 \times 16\,500 = 2\,970\,000$ Mark oder jährlich 495 000 Mark oder in runder Summe 3 000 000 Mark, insgesammt 500 000 Mark jährlich erforderlich sein.

Es leuchtet ein, daß eine solche Summe nicht alljährlich aus dem ordentlichen Unterhaltungskredite entnommen werden kann. Die Eingangs geschilderten Preisverhältnisse lassen dies unmöglich erscheinen; vielmehr ist es nur angängig, aus den laufenden Mitteln höchstens soviel zu entnehmen, als in jedem Jahre für die mit Kleinpflaster zu bedeckenden Strecken erforderlich gewesen wäre, wenn man sie weiter mit Chaussierung erhalten hätte, also die Kosten einer Decke von etwa 7000 Mark. Selbst diese Kosten können aber nicht ganz den ordentlichen Mitteln entnommen werden, weil eine Decke, welche in Kleinpflaster umgewandelt werden soll, nicht ganz abgenutzt sein darf, vielmehr noch einen Theil ihrer Stärke haben muß. Wäre eine solche Decke als Chaussierung weiter zu unterhalten, so würde ihre Erneuerung vielleicht erst in 2 bis 3 Jahren erforderlich und sie bis dahin nur mit Ausbesserungen zu unterhalten sein. Dies Verhältniß rechtfertigt es also, wenn aus den ordentlichen Mitteln nicht der volle Kostenbetrag einer Decke, sondern nur ein Theilbetrag entnommen wird, dessen Höhe im einzelnen Falle nach Lage der Verhältnisse festzustellen ist. Für diese Darlegung wird es daher genügen, wenn angenommen wird, daß etwa $\frac{1}{3}$ der Kleinpflasterkosten dem ordentlichen Etat zu entnehmen sind. Demgemäß würden für 30 km Kleinpflaster zu 500 000 Mark alljährlich $\frac{1}{3} = 166\,666$ Mark 66 Pfg., d. h. für ein Kilometer rund 5555 Mark, also ungefähr $\frac{4}{5}$ der Kosten einer Decke, aus den ordentlichen Etatsmitteln, der Rest von 333 333 Mark 33 Pfg. jährlich oder für die 6 jährige Periode $6 \times 333\,333,33 = 2\,000\,000$ Mark aus anderen Mitteln zu entnehmen sein.

Diese Mittel können nach Lage der Sache nur außerordentliche sein, da es sich bei der Einführung des Kleinpflasters an Stelle von Chaussierung um eine außerordentliche Maßregel, den Umbau einer Straße handelt, die aus laufenden Mitteln nicht bestritten werden kann. Dieser Grundsatz ist bereits früher vom Provinzialauschuß und Provinziallandtag anerkannt und in der oben mitgetheilten Denkschrift des Provinzialauschusses unter Nr. 4 und dem entsprechenden Beschlusse des Provinziallandtags vom 6. Dezember 1892 niedergelegt und lautet:

„Die zum Umbau von Brücken, zu Neupflasterungen und größeren Entwässerungsanlagen in längeren Zwischenräumen erforderlich werdenden einmaligen Ausgaben sind als außerordentlicher Kredit neben den ordentlichen Mitteln des Stats besonders zu beantragen.“

Es entsteht nunmehr die Frage, in welcher Art die außerordentlichen Mittel zu beschaffen sind, aus denen die Kleinpflasterungen zu ungefähr $\frac{2}{3}$ ihres Kostenbetrages zu bestreiten sein werden. Hierzu bieten sich zwei Wege dar, entweder die Erhöhung des Statskredits unter gleichzeitiger Steigerung der Provinzialumlage für Straßenzwecke, oder die vorschußweise Beschaffung der Mittel im Wege einer Anleihe, deren Verzinsung und Tilgung allmählich aus den laufenden Etatsmitteln zu erfolgen hat. Der letztere Weg kann selbstredend nur betreten werden, wenn es möglich ist, diese Voraussetzung zu erfüllen, d. h. aus den etatsmäßigen Mitteln der Straßenverwaltung die Beträge für die Verzinsung und Tilgung in angemessener Frist zu entnehmen. Erweist sich dieser Weg als gangbar, so kann von der Erhöhung des Stats und der Umlage abgesehen werden. Letzteres ist nach Ansicht des Provinzialauschusses der Fall.

Wie nämlich bereits dargelegt worden ist, betragen die alljährlichen Unterhaltungskosten einer Decke von 1 km Länge durchschnittlich 400 Mark, beim Kleinpflaster dagegen nur 100 Mark.

Der jährliche Unterschied beläuft sich also für das Kilometer auf 300 Mark, mithin für 30 km, welche jährlich ausgeführt werden sollen, auf 9000 Mark. Diese Summe wird zur Verzinsung und Tilgung der jährlich mit 333 333 Mark 33 Pf. aufzunehmenden Anleihe zur Verfügung stehen. Es würde daher an einer $3\frac{1}{2}$ %igen Verzinsung der gedachten Summe im Betrage von 11 666 Mark 66 Pf. noch ein Betrag von 2666 Mark 66 Pf. fehlen, dessen Beschaffung aus den laufenden Mitteln des Etats keine Schwierigkeiten bietet. Wird nun angenommen, daß nach dem Ablaufe des 5. Jahres eine neue Decke an Stelle des angewandten Kleinpflasters hätte gelegt werden müssen, die aus den laufenden Etatsmitteln zu bestreiten gewesen wäre, jetzt aber in Folge des Kleinpflasters gespart wird, so kann vom 6. Jahre ab der für die Decke ersparte Betrag zur Tilgung der Anleihe verwandt werden und zwar in der Höhe des Jahresanteils an den Kosten der Herstellung und Unterhaltung einer Decke. Kostet also z. B. die Herstellung einer Decke 7000 Mark, so entfallen auf die 5 Jahre ihrer Dauer je 1400 Mark, zu welchen dann die Unterhaltungskosten einer Decke (400 Mark) nach Abzug der Unterhaltungskosten des Kleinpflasters (100 Mark) d. h. 300 Mark kommen, so daß vom 6. Jahre an $1400 + 300 = 1700$ Mark für das Kilometer zur Verzinsung und Tilgung der Anleihe zur Verfügung stehen. Da die Anleihe für das Kilometer $\frac{2}{3}$ von 16 500 Mark = 11 000 Mark beträgt, so wird dieselbe, wie aus der nachfolgenden Tabelle erhellt, bei einem Zinsfuß von $3\frac{1}{2}$ % und einem Tilgungsätze von etwa 12 % in 8 Jahren getilgt sein.

Lfd. Nr.	Tilgungsjahr	Anleihe-Kapital		$3\frac{1}{2}$ % Zinsen		Zur Verfügung stehender Betrag	Tilgungsquote 12 %	
		ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		ℳ	ℳ
1	6	11 000	—	385	—	1700	1 315	—
2	7	9 685	—	338	98	"	1 361	03
3	8	8 323	98	291	34	"	1 408	66
4	9	6 915	31	242	04	"	1 457	96
5	10	5 457	35	191	01	"	1 508	99
6	11	3 948	36	138	19	"	1 561	81
7	12	2 386	55	83	53	"	1 616	47
8	13	770	08	26	95	"	770	68
				1 697	04		11 000	—

Hiernach würde also in jedem der 6 Baujahre eine neue Anleihe von je 333 333 Mark 33 Pfg. aufzunehmen, dieselbe sofort vom nächsten Jahre an mit $3\frac{1}{2}$ % aus den Unterhaltungs-Ersparnissen und den sonstigen Etatsmitteln zu verzinsen, aber erst vom 6. Jahre ab mit etwa 12 % jährlich zu tilgen sein, so daß die Tilgung jedesmal 8 Jahre dauert und 13 Jahre nach Aufnahme der Anleihe vollendet ist, also noch vor Ablauf der auf 15 Jahre berechneten Dauer der Kleinpflasterstrecken, für welche sie aufgenommen ist. Es wird sich sodann empfehlen, die erforderlichen Geldbeträge aus bereiten Mitteln zunächst vorschußweise zu entnehmen, die Zinsen während der ersten fünf Jahre aus den Mitteln des Etats der Straßenverwaltung zu decken, bei Beginn der Tilgung der Anleihen aber dem Provinziallandtag wegen aller aufgenommenen Beträge eine besondere Vorlage zu machen.

III.

In dem dem Haupt-Stat für die Statsjahre 1893 und 1894 beigegebenen Vorberichte des Provinzialauschusses vom 5. Oktober 1892 ist dargelegt worden, in welchem Umfange sich ein

Bedürfniß zur Deckung außerordentlicher Ausgaben bei der Straßenverwaltung geltend gemacht hat. In Ausführung der bereits mehrfach erwähnten Resolution Nr. 4 in der Denkschrift des Provinzialausschusses (S. v. S. 2) beantragte der Provinzialausschuß mit dem Berichte vom 5. Oktober 1892 zum Um- und Neubau von Brücken auf den Provinzialstraßen, zu Um- und Neupflasterungen auf denselben, sowie zu Entwässerungsanlagen einen außerordentlichen Kredit, dessen Gesamtsumme in einer dem Provinziallandtage vorgelegten Zusammenstellung für Brückenbauten auf 626 000 Mark, für Pflasterungen auf 1 513 400 Mark, im Ganzen auf 2 139 400 Mark bemessen wurde. Demgemäß wurde zur allmählichen Durchführung der erforderlichen Um- und Umbauten der außerordentliche Etat jährlich von 95 000 auf 295 000 Mark erhöht und außerdem der Reservefonds der Straßenverwaltung, welcher Ende 1891—1892 noch 673 434 Mark 92 Pf. betrug, zur Deckung der erforderlichen Kosten herangezogen.

Die außerordentlichen Ausgaben haben betragen:

im Etatsjahre 1891	=	307 034	Mark	58	Pf.,
" "	"	1892	"	302 864	" 24 "
" "	"	1893	"	559 647	" 56 "
" "	"	1894	"	525 115	" 47 "
" "	"	1895	"	272 373	" 28 "
" "	"	1896	"	255 168	" 26 "
" "	"	1897	"	250 962	" 06 "

Aus den vorstehend nachgewiesenen außerordentlichen Ausgaben sind indessen auch Bauten bestritten worden, welche in der dem 37. Provinziallandtage vorgelegten Nachweisung, welche mit 2 139 400 Mark für Brücken und Pflasterungen abschloß, nicht aufgeführt waren, deren Nothwendigkeit sich aber im Laufe der Zeit als dringend und unaufschiebbar herausgestellt hatte.

Ein Vergleich der verausgabten Summen mit der dem 37. Provinziallandtage vorgelegten Nachweisung ergibt, daß von den insgesammt auf 2 139 400 Mark veranschlagten Pflasterungen und Brückenbauten 1 488 354 Mark 03 Pf. verausgabt sind und daß mit 147 600 Mark veranschlagte Bauten voraussichtlich nicht zur Ausführung kommen werden. Hiernach würde nach der Zusammenstellung des Jahres 1892 noch ein Bedürfniß von 503 445 Mark 97 Pf., d. h. 2 139 400 Mark — (1 488 354,03 + 147 600 Mark) zur Herstellung von Brücken- und Pflasterarbeiten vorhanden sein. Die Verhältnisse haben sich indessen seit Abfassung jener Zusammenstellung des Jahres 1892 nicht unwesentlich geändert. Insbesondere ist auch hier die erhebliche Steigerung des Verkehrs zu erwähnen, die eine starke Abnutzung des ohnehin schon abgängigen Pflasters in einem Maße bewirkt hat, daß die Klagen der Bevölkerung über einen dem Bedürfnisse nicht entsprechenden Zustand der Pflasterstrecken immer häufiger und lauter werden. Dazu kommt, daß die Zunahme des schweren Verkehrs auf einer großen Reihe von Straßenstrecken die Nothwendigkeit ergeben hat, auf vielen, bisher chauffirten Strecken Großpflaster anzulegen, da nur dieses die beständig verkehrenden schweren Lasten zu tragen vermag und nach den bisherigen Erfahrungen Kleinpflaster einen Verkehr dieser Art nicht tragen, das Großpflaster mithin nicht ersetzen kann.

Die Landesbauämter sind daher aufgefordert worden, eine neue Zusammenstellung derjenigen größeren Brückenbauten, Um- und Neupflasterungen und sonstigen Bauarbeiten, deren Kostenanschlag im Einzelnen 5000 Mark übersteigt, anzufertigen, welche nach ihrer Ansicht in den nächsten 3 Etatsperioden von 1899 bis 1905 erforderlich werden. Die wesentlichen Ergebnisse der darauf angestellten Ermittlungen sind in der folgenden Tabelle zusammengefaßt:

Nr.	Landesbauamt	Es sind auszuführen:				
		Großpflaster		Brücken		Sonstige Bauten
		km	„	Zahl	„	„
I.	Saarbrücken	1,572	77 200	—	—	—
III.	Trier	1,806	54 800	—	—	—
IV.	Berncastel	0,550	21 400	—	—	—
V.	Kreuznach	0,657	28 420	2	20 000	15 300
VI.	Coblenz	2,658	114 700	1	10 000	24 400
VII.	Neuwied	1,525	57 100	—	—	—
VIII.	Bonn	4,537	168 300	—	—	—
IX.	Euskirchen	1,382	43 200	—	—	—
X.	Prüm	1,210	47 400	—	—	—
XI.	Nachen	1,595	71 600	—	—	53 000
XII.	Düren	3,193	85 500	3	142 500	52 000
XIII.	Köln	1,662	80 200	—	—	—
XIV.	Siegburg	3,149	109 000	—	—	—
XV.	Summersbach	0,849	29 400	—	—	5 200
XVI.	Elberfeld	7,126	275 300	—	—	—
XVII.	M.-Glabbach	2,938	119 000	9	154 000	—
XVIII.	Krefeld	11,696	356 100	4	29 000	8 500
XIX.	Düsseldorf	7,740	353 950	2	30 500	—
XX.	Befel	1,802	66 425	3	27 800	—
		57,647	2 158 995	24	413 800	158 400

Mithin Gesamt-Bedarf: 2 158 995 Mark + 413 800 Mark + 158 400 Mark = 2 731 195 Mark.

Eine eingehende Prüfung dieser Vorschläge der Bauämter ist natürlich zur Zeit im Einzelnen nicht möglich, da über Maßnahmen, welche zum Theil erst nach 3—6 Jahren auszuführen sind, naturgemäß jetzt noch kein endgültiges Urtheil abgegeben werden kann. Die Angaben der Tabelle können daher zur Zeit nur als allgemeiner Anhaltspunkt dienen, werden aber doch von dem wirklichen Bedürfnisse, wie es sich im Laufe der Jahre herausstellen wird, im Gesamtergebnisse nicht wesentlich abweichen.

Nach dieser Tabelle sind also im Ganzen 57,647 km Großpflaster zum Anschlage von 2 158 995 Mark, 24 Brücken zum Betrage von 413 800 Mark und sonstige Bauten im Anschlage von 158 400 Mark herzustellen, insgesammt Bauausführungen zum Betrage von 2 731 195 Mark, worin natürlich die in der Zusammenstellung von 1892 erwähnten und noch der Ausführung harrenden Bauten eingeschlossen sind. Zur Deckung dieses Bedarfs stehen zur Zeit in dem Etat „B. Außerordentliche Ausgaben“ der Straßenverwaltung 250 000 Mark zur Verfügung, nachdem von dem entsprechenden, 290 000 Mark betragenden Etatstitel rund 40 000 Mark für Entwässerungsanlagen, Rinnen, Futtermauern zc. in Abzug gebracht bezw. für unvorhergesehene Fälle reservirt sind. Es ist nun wünschenswerth, diese Mittel so zu verstärken, daß die größeren Bauarbeiten, besonders die Pflasterungen in einer dem Wachsthum des Verkehrs entsprechenden kürzeren Zeit

zur Ausführung gelangen, als dies bei den jetzigen Mitteln möglich ist, andererseits aber doch auch die Ausführungen so vorzunehmen, daß sie mit dem vorhandenen Verwaltungsapparat ohne Störung sonstiger Interessen sich erlebigen lassen. Da, wie erwähnt, zu den Bauausführungen zur Gesamtsumme von rund 2 731 195 Mark in 6 Statsjahren von 1899—1905 in dem außerordentlichen Etat je 250 000 Mark, zusammen 1 500 000 Mark zur Verfügung stehen, so bleiben noch 2 731 195 Mark — 1 500 000 Mark = 1 231 195 Mark auf andere Weise zu beschaffen, oder es müßte die Ausführung dieser Arbeiten auf eine lange Reihe von Jahren hinausgeschoben werden, was zu mannigfachen Anzutraglichkeiten und auch finanziellen Verlusten führen würde. Es erscheint vielmehr wirtschaftlich richtiger, die Arbeiten in kürzerer Frist zur Ausführung zu bringen und die hierzu erforderlichen Geldmittel im Wege einer allmählich zu tilgenden Anleihe zu beschaffen.

Die anleihweise Beschaffung der Mittel zu diesen außergewöhnlichen, nur in langen Zeiträumen wiederkehrenden Bauten ist für andere Kommunalverwaltungen in dem Erlasse der Minister des Innern und der Finanzen vom 1. Juni 1891 (Min.-Bl. d. i. B. S. 84) ausdrücklich als wirtschaftlich richtig und finanziell zulässig anerkannt worden. In diesem Erlasse ist auch ausgeführt, daß die Tilgung der zu Pflasterungen zc. erforderlichen Anleihe so zu bewirken sei, daß, wenn nach Ablauf der Abnutzungsperiode die Herstellung eines neuen Straßenpflasters erforderlich wird, die alte Schuld abgetragen ist. Hiernach wird in dem Ministerialerlasse eine Tilgung von 2% vorgeschrieben, die bei 3½prozentiger Verzinsung die Amortisation des Anleihekapitals in 30 Jahren ermöglicht, mithin in einem Zeitraum, den die mit dem Anleihekapital hergestellten Straßenpflasterungen und Brückenbauten jedenfalls in der Regel weit überdauern. Da hier keine Veranlassung vorliegt, von dem normalen 2prozentigen Tilgungsfuße abzuweichen, so wird derselbe auch hier zur Anwendung zu bringen sein.

IV.

Hiernach beantragt der Provinzialauschuß:

„Der Provinziallandtag wolle beschließen, den Provinzialauschuß zu ermächtigen:

1. zur Herstellung von etwa 180 km Kleinpflaster auf Provinzialstraßen innerhalb der nächsten drei Statsperioden einen Theil der dazu erforderlichen Mittel bis zur Gesamthöhe von zwei Millionen Mark zunächst vorschußweise bei der Landesbank gegen 3½ % Zinsen zu entnehmen und hinsichtlich der Verwendung, Verzinsung und Tilgung der aufgenommenen Summe nach den in obigem Berichte enthaltenen Vorschlägen zu verfahren;
2. zur Herstellung von größeren Neu- und Umpflasterungen, Brückenbauten und sonstigen Anlagen (Entwässerungs-, Schutzanlagen zc.) innerhalb der nächsten drei Statsperioden einen Theil der dazu erforderlichen Mittel bis zur Gesamthöhe von 1 231 195 Mark im Wege der Anleihe bei der Landesbank gegen 3½ % Zinsen und 2 % Tilgung zu erheben.“

Düsseldorf, den 29. November 1898.

Der Provinzialauschuß:

Zanßen,
Vorsitzender.

Dr. Klein,
Landeshauptmann.