

kürzester Zeit wieder hergestellt, so ist die Fortführung des Bahnbetriebes nicht mehr möglich. Durch Hergabe billiger Darlehn für die genannten Zwecke wird die Stilllegung der Bahnen, die übrigens im besetzten Gebiet von den Besatzungsbehörden kaum geduldet würde, mit ihren katastrophalen Folgen verhindert. Es ist daher dringend erwünscht, daß das Hilfswerk nicht mit den bisher zur Verfügung gestellten Mitteln beendet wird. War an sich schon der im Jahre 1921 für das Hilfswerk bereit gestellte Betrag im Verhältnis zu den Bedürfnissen sehr gering, so ist er heute, nachdem inzwischen die Preise für Material und Löhne um ein mehrfaches gestiegen sind, völlig unzulänglich. Es besteht daher bei der preussischen Staatsregierung auch die Absicht, von der Landesversammlung weitere Mittel für das Hilfswerk zu erbitten, die dann auch der Rheinprovinz zugute kämen, falls sie den auf sie entfallenden Anteil an dem Hilfswerk aufbringt.

Außer den zur Befriedigung der vorliegenden Darlehnsanträge nach dem heutigen Stande noch erforderlich werdenden 5 Millionen Mark, wäre die Bereitstellung von weiteren 3 Millionen Mark im ganzen also 8 Millionen Mark zur Gewährung weiterer Darlehn, die im Laufe des Jahres zu erwarten sind, erwünscht. Der Provinzialausschuß schlägt daher folgenden Beschlußentwurf vor:

„Der Provinziallandtag ermächtigt den Provinzialausschuß eine weitere Anleihe von 8 Millionen Mark aufzunehmen zur Bereitstellung der auf die Provinz entfallenden Anteile der zur Unterstützung der notleidenden Kleinbahnen bestimmten Darlehn“.

Düsseldorf, den 8. Juli 1922.

### Der Provinzialausschuß:

Dr. Abenauer,  
Vorsitzender.

Dr. Horion,  
Landeshauptmann.

### Anlage 48.

(Drucksachen-Nr. 47.)

## Bericht und Antrag

des Provinzialausschusses,

betreffend

Erhöhung des Kredits zur Gewährung von Darlehn zum Bau und zur Ausrüstung von Kleinbahnen.

Aus Mitteln der Landesbank (jetzt der Kommunalbank) können laut Beschluß des Provinziallandtages (vergl. den letzten diesbezüglichen Beschluß vom 11. Februar 1914) — gegenwärtig bis zur Höhe von 55 Millionen Mark — an Kommunalverbände Darlehn zum Bau und zur Ausrüstung von Kleinbahnen gegeben werden. Ein Darlehn wird nur solange gewährt, als voraussichtlich das Bahnunternehmen noch nicht ausreichend rentabel ist. In letzterer Zeit werden die meisten Darlehn zunächst nur auf 5 Jahre bewilligt. Im Bedarfsfall kann nach Ablauf der 5 Jahre Neubewilligung erfolgen. Den Zinsfuß der Darlehn bestimmt die Kommunalbank in

jedem einzelnen Falle nach den jeweiligen Geldverhältnissen. Der Provinzialausschuß kann gemäß Beschlusses des Provinziallandtages vom 10. März 1911 aus Provinzialmitteln dem Darlehnsnehmer bei Darlehn bis zu einem Drittel der Bausumme einen Zinsnachlaß von 1% und bei Darlehn über ein Drittel der Bausumme einen Zinsnachlaß von  $\frac{1}{2}\%$  gewähren. Darlehn letzterer Art dürfen aber nur bis zur Höhe von  $\frac{2}{3}$  der Bausumme bewilligt werden. Der Tilgungssatz für die Darlehn ist mindestens 1% jährlich. Ausnahmsweise wird sehr unterstützungsbedürftigen Kommunalverbänden der Anfangstermin der Tilgung, der im allgemeinen mit der Abhebung beginnt, für eine Reihe von Jahren hinausgeschoben.

Von den 55 Millionen sind bislang rund 54 Millionen als Darlehn begeben. Die jährliche Belastung des Provinzialverbandes durch den Zinsnachlaß ist im Haushaltsplan für 1922 auf 210 000 Mark veranschlagt.

In dem Uebersichtsbericht, welcher bezüglich der Kleinbahnunterstützungen dem jetzigen Provinziallandtag vorliegt, und der früher gedruckt ist als diese Vorlage, wird noch die Erwartung ausgesprochen, daß die Restsumme aus den 55 Millionen in Höhe von rund 1 Million für das Jahr 1922 ausreichen werde. Inzwischen sind jedoch 3 Anträge in solcher Höhe eingegangen, daß diese Erwartung heute nicht mehr entfernt zutrifft.

Es haben beantragt an Kleinbahndarlehn:

1. Stadtgemeinde Düsseldorf zur Verbesserung des Verkehrs (Umbau von 1 m Spur in Normalspur rd. 1,5 m) und zur entsprechenden Ausrüstung mit Oberleitung und Wagenpark auf den Ueberlandbahnstrecken Benrath—Hilden—Ohligs und Hilden—Bohwinkel 8 bis 10 Millionen Mark.

Zu bemerken ist, daß die Kleinbahnstrecke Düsseldorf—Benrath schon normalspurig ist, sodaß nach dem geplanten Umbau die Wagen der Düsseldorfer Stadtstraßenbahnen bis nach Bohwinkel einerseits und bis nach Ohligs andererseits durchlaufen können.

2. Die Stadtgemeinde Hamborn zum Bau der beiden Teilstrecken von Schacht IV (Gewerkschaft Deutscher Kaiser) in Hamborn bis Meiderich und von Hamborn (Pollerbruchstraße) bis zum Marktplatz in Holten der Kleinbahn Meiderich—Holten 6,5 bis 8 Millionen Mark.

Für diese Kleinbahn hat der Provinzialausschuß in der Sitzung vom 6. Juli 1915 schon ein Darlehn von 620 000 Mark bewilligt, das beim Bau der über 4 km langen, während des Krieges fertiggestellten mittleren Teilstrecke dieser Kleinbahn von Schacht IV der Gewerkschaft „Deutscher Kaiser“ bis zur Pollerbruchstraße in Hamborn abgehoben und verwendet worden ist.

3. Die Gemeinde Holten (Bürgermeisteramt Sterkrade) zum Bau der Kleinbahnstrecken:
  - a) Hamborn—(Marzloh)—Holten — Bahnhof Holten und
  - b) Walsum (Waldschlößchen) — Schacht Wehofen — Holten (Marktplatz) 6 bis 7 Millionen Mark.

Da nicht ausgeschlossen ist, daß in allernächster Zeit noch weitere Anträge eingehen — z. B. von der Stadtgemeinde Elberfeld zum Bau der Kleinbahn Elberfeld—Wiedenerhäuschen (Gemeinde Dornap) zwecks Anschlusses an die Mettmanner Kleinbahnen (Kosten etwa 4 bis 6 Millionen Mark) — so empfiehlt es sich, die Höchstsomme, bis zu der Darlehn von der Kommunalbank zu Kleinbahnzwecken gegeben werden können, von 55 Millionen auf 95 Millionen zu erhöhen. Die vorgeschlagene Erhöhung um 40 Millionen würde für den Provinzialverband, wenn die bisherigen Bestimmungen bezüglich der Zinszuschüsse aufrecht erhalten bleiben, im Höchstfalle eine jährliche Mehrbelastung von etwa 200 000 Mark bedeuten.