

Wir können ganz gut im Plenum von 12— $\frac{1}{2}$ 4 oder 4 Uhr die Tagesordnung erledigen. Es ist aber ein sehr großer Unterschied für die Erledigung unserer Commissionsarbeiten, ob wir bis 11 oder bis 12 Uhr für dieselben frei haben. Ich bitte deshalb, die Plenarsitzung auf 12 Uhr zu setzen.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Ich bin vollkommen mit den Aeußerungen des Herrn Friederichs einverstanden und will gern gestehen, daß ich Ihnen vorgeschlagen hätte, erst um 12 Uhr zu beginnen und den Commissionen die Zeit von 10—12 Uhr für ihre Arbeiten frei zu lassen, wenn mir nicht aus dem Hause der Wunsch geäußert worden wäre, mit Rücksicht darauf, daß ein Theil der Herren den auf übermorgen fallenden Feiertag in der Heimath verbringen und die Nachmittagszüge zur Reise benutzen möchte, morgen etwas früher mit der Sitzung zu beginnen. (Sehr richtig!) Ich bin aber gern geneigt, die Sache durch Abstimmung zu erledigen und zu sehen, welches die Meinung des Hauses ist. Herr Abgeordneter Friederichs hat das Wort.

Abgeordneter Friederichs: Meine Herren! Da von allen Seiten „sehr richtig“ gerufen wird, werde ich ja doch überstimmt (lebhaftes Rufe: Nein!) und ziehe deshalb — — — (Ruf: Bitte ums Wort! Zur Geschäftsordnung!)

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Zur Geschäftsordnung hat der Herr Abgeordnete Becker das Wort.

Abgeordneter Becker: Meine Herren! Ich bin Vorsitzender der I. Fachcommission. Wir haben den ganzen Etat durchzuberathen; es sind auch noch verschiedene andere Vorlagen an die Fachcommission gewiesen. Wir werden nach meiner Auffassung, wenn wir morgen nicht wenigstens zwei Stunden berathen können, außerordentlich schwer rechtzeitig mit den Vorlagen fertig werden. Ich möchte deshalb anheimgeben, daß Sie, wenn es irgend ginge, die Zeit um 12 Uhr für die Plenarsitzung festhielten. Wir haben auch, wenn ich nicht irre, vor 2 Jahren am Tage vor Mariä Empfängniß ruhig von 10 bis 12 Uhr Commissionsitzungen gehalten, und erst um 12 Uhr hat die Plenarsitzung begonnen.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Ich denke, meine Herren, wir halten fest an der Zeit 12 Uhr.

Ich schließe die Sitzung.

(Schluß: 2 Uhr 45 Minuten.)

## Vierte Sitzung

im Ständehause zu Düsseldorf, am Mittwoch den 7. Dezember 1892.

Beginn: 12 Uhr Mittags.

### Tagesordnung.

1. Eingänge.
2. Bericht und Antrag des Provinzialausschusses, betreffend die Errichtung des Kaiser-Wilhelm-Denkmales in der Rheinprovinz. Drucksachen Nr. 4. Berichterstatter des Provinzialausschusses: Graf Beißel von Gymnich.

3. Bericht und Anträge des Provinzialausschusses über die aus Anlaß des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juni 1892 (G. S. S. 225) zu treffenden Maßnahmen. Drucksachen Nr. 17. Berichterstatter des Provinzialausschusses: Landesdirektor Klein.
4. Antrag der Wahlprüfungs-Commission hinsichtlich der Vorprüfung der Verhandlungen über die Ersatzwahlen zum Provinziallandtage in den Kreisen: Aachen-Land, Barmen-Stadt, Coblenz-Stadt, Düren, Kreuznach, Mayen, Ottweiler, Saarbrücken, St. Goar, Solingen und Zell. Drucksachen Nr. 31. Berichterstatter der Wahlprüfungs-Commission: Abgeordneter Möllenhoff.
5. Antrag der I. Fachcommission zum Etat des Provinziallandtags, des Provinzialausschusses und der Provinzial-Verwaltungsbehörde für die Etatsjahre vom 1. April 1893 bis 31. März 1894 und vom 1. April 1894 bis 31. März 1895. Drucksachen Nr. 1, Anlage I, (Seite 17—33) und Nr. 32. Berichterstatter der Commission: Abgeordneter Quack.
6. Antrag der I. Fachcommission zum Etat zur Zahlung von Pensionen u. an Provinzialbeamte und von Wittwen- und Waisengeldern, Unterstützungen an deren Hinterbliebene für die Etatsjahre vom 1. April 1893 bis 31. März 1894 und vom 1. April 1894 bis 31. März 1895. Drucksachen Nr. 1, Anlage II (Seite 35—52) und Nr. 33. Dazu Bericht und Antrag des Provinzialausschusses zum Pensions-Etat. Drucksachen Nr. 1b. Berichterstatter der Commission: Abgeordneter Zweigert.
7. Antrag der I. Fachcommission zum Etat der Befoldungen und anderen persönlichen Ausgaben für die bei der Invaliditäts- und Altersversicherungsanstalt „Rheinprovinz“ beschäftigten Provinzialbeamten für die Etatsjahre vom 1. Januar bis 31. Dezember 1893 und vom 1. Januar bis 31. Dezember 1894. Drucksachen Nr. 1, Anlage III (Seite 53—59) und Nr. 34. Berichterstatter der Commission: Abgeordneter Michels.
8. Antrag der I. Fachcommission zum Bericht und zu den Anträgen des Provinzialausschusses, betreffend Errichtung einer Weinbauschule für die Rheinprovinz. Drucksachen Nr. 11 und Nr. 35. Berichterstatter der Commission: Abgeordneter Lieven.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Ich eröffne die Sitzung.

Das Protokoll der gestrigen Sitzung liegt auf dem Bureau zur Einsicht offen. Das Protokoll der heutigen Sitzung führt zu meiner Rechten der Herr Abgeordnete Wallraf, die Rednerliste zu meiner Linken Herr Abgeordneter Möllenhoff.

Für die heutige Sitzung hat sich wegen Unwohlseins entschuldigt der Herr Abgeordnete Kühlwetter.

Ich habe nur von einem einzigen Eingang Mittheilung zu machen. Das ist eine Petition der Spezialgemeinde Haan auf Verleihung der Städteordnung. Ich lasse dieselbe mit Ihrer Zustimmung an die I. Fachcommission zur Vorberathung gehen.

Wir kommen zu Nr. 2 der Tagesordnung:

Bericht und Antrag des Provinzialausschusses, betreffend die Errichtung des Kaiser-Wilhelm-Denkmals in der Rheinprovinz.

Berichterstatter des Provinzialausschusses ist Herr Abgeordneter Graf Weiffel von Gumnich.

Ich bitte ihn das Wort zu nehmen.

Berichterstatter Abgeordneter Graf Weiffel von Gumnich: Meine Herren! Bei Ihrer letzten Tagung wurde am 11. Dezember 1890 Seitens des hohen Hauses der Beschluß gefaßt, die Entscheidung über die Platzfrage, das heißt über die Frage, an welcher Stelle am geeignetsten das

Seitens des Provinziallandtages beschlossene Denkmal errichtet werden sollte, Sr. Majestät unserm gnädigsten Kaiser und König zu überlassen. Wie Ihnen schon im Eingange der Sitzung durch unseren Herrn Vorsitzenden mitgetheilt worden ist, haben Se. Majestät allergnädigst geruht, das Deutsche Eck als den Platz zu bezeichnen, auf welchem das Kaiser-Wilhelm-Denkmal errichtet werden möge.

Der Provinzialauschuß hat sofort, nachdem die Platzfrage entschieden war, ein Preis-ausschreiben ergehen lassen, um geeignete Entwürfe für das Denkmal zu erhalten. Ferner hat der Provinzialauschuß sich mit den namhaftesten Künstlern in Verbindung gesetzt und dieselben gebeten, die eingehenden Entwürfe zu begutachten, und es haben sich die Herren Dr. Jordan, Jaussen, Perinus, Otto Lessing und Baur in liebenswürdigster Weise bereit erklärt, dieses Amtes zu walten.

Es sind auf das Preisauschreiben 26 Entwürfe eingegangen. Meine Herren! Sie hatten alle Gelegenheit, die Entwürfe selbst zu besichtigen, sie sind im Bergisch-Märkischen Bahnhof ausgestellt und ich darf wohl voraussetzen, daß Sie sie sämmtlich in Augenschein genommen haben.

Ich glaube, ich kann darauf verzichten, Ihnen die Gutachten der Preisrichter mitzutheilen; es sind Ihnen diese in der Drucksache Nr. 4 vorgelegt. Die Entwürfe haben leider nicht den Erfolg gehabt, daß der Provinzialauschuß sofort dazu übergehen konnte, dem Landtage eines der Denkmäler, so wie es dargestellt ist, zu empfehlen. Im Anschluß an das Gutachten der Jury hat der Provinzialauschuß geglaubt, Ihnen das Denkmal, welches mit dem ersten Preise gekrönt worden ist, zur Annahme zu empfehlen, das heißt unter gewissen noch zu treffenden Abänderungen. Wie gesagt, es hat keines der Denkmäler die unbestrittene und volle Annahme gefunden. Der Provinzialauschuß ist zu der Ueberzeugung gekommen, daß, wenn ein Denkmal errichtet werden soll, welches allen den Anforderungen entspricht, die wir doch gerechter und billiger Weise an das Denkmal stellen müssen, welches den Ausdruck des höchsten Dankes und der höchsten Verehrung für unsere Hochselige Majestät sein soll, wir uns alsdann auch die Berechtigung vorbehalten müssen, dieses Denkmal so zu gestalten, wie es der hohe Landtag wünscht. Aus diesem Grunde ist der Provinzialauschuß zu dem Antrage gekommen:

„Der hohe Provinziallandtag wolle den Provinzialauschuß ermächtigen, mit den Verfassern des mit dem ersten Preise gekrönten Entwurfes wegen der an dem Reiterstandbilde nebst Sockel vorzunehmenden Abänderungen bezw. wegen Einschränkung und Vereinfachung des Unterbaues in Verhandlung zu treten und demnächst behufs Ausführung des Denkmals das Erforderliche zu veranlassen.“

Stellvertretender Vorsitzender Jaussen: Ich eröffne die Diskussion und ertheile zunächst das Wort dem Herrn Abgeordneten Conze zur Geschäftsordnung.

Abgeordneter Conze: Meine Herren! Im Hinblick auf die außerordentliche Schwierigkeit, in einer so großen Versammlung, wie der hohe Landtag ist, über den Werth eines Kunstwerkes zu entscheiden, und getrieben von dem Wunsche, daß die Entscheidung, die wir über das Denkmal des Hochseligen Kaisers Wilhelm hier zu fällen haben, mit möglichster Einmüthigkeit geschehen möchte, trage ich darauf an, daß die heutige Verhandlung nur als eine erste Lesung, als eine Vorbesprechung zum Austausch der Meinungen angesehen werde, (Sehr richtig!) und daß die eigentliche Entscheidung erst in einer zweiten Verhandlung, etwa zu Anfang der nächsten Woche stattfinden möchte. Ich glaube, wir sprechen uns alle viel ruhiger aus, wenn wir nicht gedrängt werden von dem Gefühle und Gedanken: In einer halben Stunde muß über diese wichtige Frage abgestimmt werden. Wenn wir einmal die Sache besprochen, unsere Meinungen gegenseitig ausgetauscht haben, dann müssen wir auch Zeit haben, darüber nachzudenken und

werden so viel leichter zu einer Verständigung kommen. Ich bitte, meinen Antrag anzunehmen. (Bravo!)

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Ich glaube, meine Herren, es wird am zweckmäßigsten sein, daß wir uns über diesen Antrag am Ende der Diskussion über diesen Gegenstand schlüssig machen. Zur Geschäftsordnung hat das Wort der Herr Abgeordnete Conze.

Abgeordneter Conze: Ich möchte doch bitten, es gleich jetzt festzustellen, gerade mit Rücksicht auf den Umstand, den ich hervorgehoben habe, daß wir viel ruhiger diskutieren, wenn wir wissen, daß es sich zunächst nur um einen Meinungsaustrausch handelt. Es könnte sich auch ereignen, daß so durchschlagende Momente kommen, daß eine Majorität abstimmen wollte, die würde dann die Minorität vergewaltigen. Aber wir verhandeln ganz gewiß ruhiger und sachlicher, wenn wir wissen: nächste Woche kommt erst die Entscheidung. Ich möchte deshalb den Herrn Vorsitzenden bitten, die Sache in meinem Sinne zu behandeln.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Dann werde ich mit Ihrer Zustimmung schon jetzt festzustellen haben, daß die heutige Diskussion nur die erste Lesung des Gegenstandes darstellt, und wir noch in einer weiteren Sitzung, gegen Ende unserer Session, über denselben Gegenstand zum zweiten Male verhandeln werden. Ich ertheile nunmehr das Wort dem Herrn Abgeordneten Schüller.

Abgeordneter Schüller: Meine Herren! Wenn ich zu dieser Frage das Wort nehme, werden Sie es begreifen, daß ich es zunächst als eine selbstverständliche Pflicht ansehe, Namens der Stadt Coblenz dem hohen Hause für die Entscheidung, die es bezüglich der Platzfrage getroffen hat, den besten Dank auszusprechen. Es ist ja der Platz, welcher für das Denkmal ausersehen ist, viel bestritten worden, indessen die Schlacht ist geschlagen; unter Zustimmung des hohen Hauses ist die Entscheidung Sr. Majestät dem Kaiser übertragen worden und der Kaiser hat sich für den jetzt gewählten Platz entschieden. Ich darf daher wohl der Hoffnung Ausdruck geben, daß nunmehr alle Mitglieder, auch die früheren Gegner, mit der Lösung der Frage einverstanden sind, und daß wir alle uns zur Grundsteinlegung und zur Einweihung des Denkmals in gehobener vaterlandsfreudiger Stimmung zusammenfinden.

Allerdings, meine Herren, wird diese Hoffnung nicht gerade in allernächste Nähe gerückt, wenn wir uns das Ergebnis des Preisausschreibens ansehen. Es ist bereits von dem Herrn Referenten hervorgehoben worden, daß keiner der Entwürfe derart sei, daß er allen Anforderungen genüge, daß er den uneingeschränkten Beifall des Provinzialausschusses resp. der Jury bekommen habe, und es ist dadurch ein mehr negatives Ergebnis erzielt worden. Es wird sehr schwer werden, wie das ja auch der Herr Abgeordnete Conze hervorgehoben hat, zu einer Entscheidung zu kommen. Ich glaube auch die Lage der Sache ist derartig, daß wir in der heutigen Sitzung durchaus nicht zu einer abschließenden Entscheidung kommen können. Es wird sich im Wesentlichen nur um die Frage drehen, in welcher Weise die Sache weiter gefördert werden kann, und ich glaube, das hohe Haus ist einstimmig in dem Wunsche, daß diese Denkmalsfrage, die ja bereits geraume Zeit in Anspruch nimmt — es sind seit dem Tode unseres Hochseligen Helidentkaisers ja bereits vier Jahre verstrichen — auch einer baldigen glücklichen Lösung entgegengeführt werde. Da fragt es sich zunächst: Welche Schritte werden wohl zu thun sein, um eine solche Lösung herbeizuführen. Ich will mich dabei einer Kritik der einzelnen Entwürfe vollständig enthalten, ich will davon absehen und will mehr die geschäftliche Seite der Frage berühren, und da frage ich mich, istes mö glich, eine neue Concurrenz auszuschreiben? Ich glaube, das wird man doch wohl mit nein beantworten müssen. Wenn eine öffentliche

Concurrenz bisher keinen vollständigen Erfolg erzielt hat, dann liegt gar kein Grund vor, von einer neuen Concurrenz etwas mehr zu erwarten. Man muß doch annehmen, daß die Künstler ihr Bestes gethan haben.

Daß aus der Mitte dieses Hauses, dieser doch sehr ansehnlichen Versammlung, direkt ein Urtheil gefällt werden könnte, halte ich auch für sehr schwierig. Das ist schon sehr schwierig, wenn ein Werk unter anderen sehr hervorrägt; es ist aber ganz besonders schwierig, wo man vielleicht sagen kann: So viel Köpfe so viel Sinne können hier bei Beurtheilung der Denkmalsentwürfe vorhanden sein, und so glaube ich, es wird nichts anders übrig bleiben, als diese Angelegenheit an eine Commission zur Vorprüfung zu verweisen, und es wird sich nur fragen, in welcher Weise die Zusammensetzung der Commission zu denken wäre. In dem Vorschlage des Provinzialausschusses ist ja schließlich wohl virtuell dasselbe enthalten, wenn der Provinzialausschuß ermächtigt sein will, den mit dem ersten Preise gekrönten Entwurf mit verschiedenen Abänderungen und dergl. in Behandlung nehmen zu sollen und mit dem Urheber wegen der Abänderung in Verhandlung treten zu dürfen. Ich glaube, die Verhandlungen sind in der heutigen Stimmung nicht so weit gediehen, daß ich einen bestimmten Vorschlag zur Annahme empfehlen kann, es wird sich in der Diskussion erst noch klären müssen, wie die verschiedenen Ansichten über die Entwürfe sind, namentlich über den ersten Entwurf. Sollte sich eine große Meinungsverschiedenheit in Bezug auf die verschiedenen Entwürfe herausstellen, wie ich wohl annehmen zu dürfen glaube, so wird es sich vielleicht doch empfehlen, eine besondere Commission aus den kunstverständigen Mitgliedern dieses hohen Hauses zu erwählen, diese kann vielleicht noch im Laufe dieser Session nähere Vorschläge machen, denn wir werden ja noch bis in die nächste Woche tagen.

Ich enthalte mich aber vorläufig eines speziellen Antrages und will erst den Verlauf der Diskussion abwarten.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Das Wort hat der Herr Abgeordnete Freiherr von Stumm.

Abgeordneter Freiherr von Stumm-Halberg: Meine Herren! Ich bitte es nicht für unbescheiden zu halten, wenn ich, der ich eben erst in dieses hohe Haus hineingeschnitten bin, es wage, den Vorschlägen des Provinzialausschusses einigermaßen entgegen zu treten. Ich habe mir heute die Modelle — was ja gewiß bereits von allen Seiten gesehen ist — angesehen. Ich kann nicht finden, daß das Modell, das in erster Linie, zwar noch nicht zur Ausführung, aber doch zur Berücksichtigung vorgeschlagen ist, dasjenige ist, was mir am besten gefällt. Ich habe im Gegentheil ein anderes, sehr viel einfacheres Modell gefunden, — und ich habe mit vielen der Herren Kollegen darüber gesprochen, die meiner Auffassung sind, — das mir in jeder Beziehung den Vorzug zu verdienen scheint.

Meine Herren! Das Projekt, welches von dem Künstler-Comitee in erster Linie zur Berücksichtigung vorgeschlagen ist, enthält ja gewiß große künstlerische Schönheiten, aber es widerspricht in seinen einzelnen Theilen derart der Tradition, ich möchte sagen, der militärischen Tradition, deren Träger doch Seine Majestät der Hochselige Kaiser in so hervorragender Weise gewesen ist (Beifall), daß ich meine, gerade bei einem solchen Herrn müßte die militärische Tradition eine maßgebende Berücksichtigung finden. Meine Herren! Vergewärtigen Sie sich das Pferd, daß ein Militär auf einem solchen Pferde sitzt, ist für ein kavalieristisches Auge ganz gewiß undenkbar. Meine Herren! Vergewärtigen Sie sich ferner bei diesem militärisch kompletten königlichen Anzuge das Haupt Seiner Majestät, der zu Pferde sitzt, gänzlich unbedeckt,

so ist das wieder etwas, was vom militärischen, und ich glaube auch von jedem anderen Standpunkte aus, etwas ganz undenkbares ist. (Bravo!)

Dann, meine Herren, kommt das gesenkte Schwert. Ja, meine Herren, nehmen Sie es mir nicht übel: Es sieht aus, als ob Seine Majestät — ich habe ja oft die Ehre gehabt, ihn in der Situation zu sehen — ein Regiment einem fremden Potentaten vorführen wollte; es ist ganz genau die Stellung, in der das geschieht. Das liegt aber nicht in der Aufgabe eines Denkmals, das die Rheinprovinz dem Hochseligen Herrn setzt.

Endlich, meine Herren, die Nebenfiguren. — Ich will ganz davon absehen, daß hier doch ein größerer Grad von Bedeckung erwünscht erscheinen möchte, zumal in diesem Augenblick, wo ich noch vor wenigen Tagen im Reichstag die Diskussion mit angehört habe über eine Abänderung des Strafgesetzbuches in Bezug auf die Bilder, die in Schaufenstern aushängen. Aber auch ganz abgesehen davon, glaube ich, daß bei der Höhe, in der die Reiterfigur steht, die weibliche Figur mit ihren Flügeln einen großen Theil der Gestalt des Kaisers in einer Weise verdecken wird, die mir nicht ästhetisch zu sein scheint und den Eindruck des eigentlichen Hauptdenkmals wesentlich abschwächt.

Meine Herren! Allen diesen Bedenken gegenüber habe ich mir das sehr einfache Denkmal angesehen, welches das Motto trägt: „Lieb Vaterland magst ruhig sein“. (Bravo!) Dieses Denkmal ist ja auch in den Berichten des Ausschusses lobend erwähnt, und es ist nur mit Recht hinzugefügt worden, daß das Projekt sich direkt zur Ausführung nicht eigne, indem wesentliche Punkte, namentlich der architektonische Theil, nicht genügend ausgeführt seien, und man kann ja hinzufügen, auch der direkt bildhauerische Theil ist theilweise nur skizzenhaft behandelt. Aber, meine Herren, ich meine, bei einer so wichtigen Frage, daß die Rheinprovinz in würdiger Weise zu einem Denkmal für Se. Majestät den Hochseligen Kaiser und König gelangt, sollten solche formellen Gesichtspunkte doch im Hintergrunde stehen. Ich meine, die Reiterfigur ist und bleibt doch immer die Hauptsache in solchen Fällen. (Sehr richtig!) Die ist so würdig gehalten, die Hand, die segnend über der Rheinprovinz ausgebreitet ist, ist so edel gedacht und ausgeführt, daß ich meine, man sollte alle anderen Gedanken zurückstellen und sollte speziell diesem Denkmal, dem einzigen, was meinem Gefühl vollständig entspricht, näher treten, und ebenso gut, wie man hier ja nach dem Vorschlage des Provinzialausschusses die Absicht hat, mit dem Verfasser des ersten preisgekrönten Denkmals in nähere Verbindung zu treten, ebenso gut kann man sich auch mit dem Verfasser dieses Entwurfs in Verbindung setzen — um die weitere Ausführung zu vereinbaren — ich weiß ja nicht, wie er mit Namen heißt, die Herren wissen ja aber von welchem Denkmal gesprochen wird, es ist das Denkmal mit dem Spruch: „Lieb Vaterland magst ruhig sein!“ Ich zweifle gar nicht, daß es einem so genialen Künstler — es soll ein ganz junger Künstler sein — der die Hauptfigur in solcher Weise hergestellt hat, auch unschwer gelingen wird, die nöthigen Dekorationen anzubringen, die nach meiner Ansicht erst in zweiter Linie kommen, und sollte der Herr nicht Architekt genug sein, um eine würdige architektonische Einfassung herzustellen, so kann es nicht schwer fallen, daß man einen Architekten findet, der schließlich noch hinzugezogen wird.

Also mein Antrag würde dahin gehen, den Antrag des Provinzialausschusses in der Weise anzunehmen, daß statt des von dem Provinzialausschusse vorgeschlagenen Projektes das von mir bezeichnete Projekt in dem Antrag aufgenommen werde. (Beifall.)

Stellvertretender Vorsitzender Sanßen: Das Wort hat Herr Abgeordneter Conze.

Abgeordneter Conze: Der Abgeordnete Freiherr von Stumm hat mir schon einen Theil dessen vorweg genommen, was ich mir gestatten wollte, bezüglich des in erster Linie vorgeschlagenen Modells auszuführen. Ganz dieselben Erwägungen haben mich sofort gegen dieses Modell einge-

nommen; man soll doch einen Soldaten nicht ohne Kopfbedeckung darstellen. Ich gehe nicht weiter darauf ein und möchte nur auf einen noch größeren Widerspruch aufmerksam machen, der eigentlich eine *contradictio in adjecto* ist. Der Kaiser ist als Soldat dargestellt; — wenn auch mit gesenktem Schwerte, so doch mit dem gezogenen Schwerte — und als Feldherr gerüstet läßt er sein Pferd von einem Friedensengel führen! Ich verstehe es gar nicht, wie ein solcher Widerspruch den Kunstfernern, die diesem Werke den ersten Preis gegeben haben, hat entgehen können. Es heißt im Gutachten der Preisrichter: „Entscheidend für das Urtheil des Preisgerichts war der hohe künstlerische Reiz der Hauptgruppe“. Ja, meine Herren, der Reiz solcher äußeren Formen hat auch schon andere Leute irregeleitet (Heiterkeit). Meine Herren! Ich möchte glauben, daß den Herren Preisrichtern in diesem Falle etwas Menschliches passiert ist. (Heiterkeit.) Ich wüßte keinen größeren Widerspruch zu construiren, als der hier gegebene.

Nun kommt aber noch eins hinzu — ich nehme den Herren Preisrichtern sehr übel, daß sie es nicht bemerkt, das heißt uns nicht darauf aufmerksam gemacht haben, daß dieser Gedanke, den Kaiser zu Pferd von einem Friedensengel führen zu lassen, dem Entwurf entlehnt ist, den Vegas im vorigen Jahre in Berlin ausgestellt hat, wo wahrscheinlich dieses Modell zur Ausführung gelangen wird. Nur die beiden Quadrigen rechts und links sind weggelassen, im Uebrigen ist es im großen Ganzen die Auffassung des Herrn Vegas für das große Denkmal, welches das Reich dem Kaiser in Berlin errichten will. Wir können doch nicht eine Wiederholung des Berliner Denkmals hier in der Rheinprovinz aufstellen. Ueberhaupt bin ich der Meinung, es muß zunächst einmal auf den Gedanken eingegangen werden, der dem Kunstwerke zu Grunde liegen soll. Herr von Stumm hat bereits hervorgehoben, daß er an dem Modell mit dem Motto: „Lieb Vaterland machst ruhig sein“ besonders schön finde, wie der Kaiser segnend die Hand über die Rheinlande ausstreckt. Meine Herren! Der Kaiser hat segnend seine Hand über das ganze Vaterland ausgestreckt, und wir würden nichts besonderes, für die Rheinprovinz charakteristisches haben, wenn wir den Kaiser in der Haltung darstellten, die für das Denkmal des gesammten Vaterlandes maßgebend ist. Für uns ist der Kaiser der Beschützer der Rheinprovinz gegen die französischen Gelüste, und ich bin der Meinung, daß ein Denkmal, das die Rheinprovinz dem Kaiser setzt, deutlich diesen Gedanken zum Ausdruck bringen muß. Es muß der Heldenkaiser sein, der durch die Rheinprovinz ausgezogen ist, ihre Grenzen zu schützen.

Unter allen Modellen, die uns vorgestellt sind, finde ich ein kleines, welches nach der Meinung der Preisrichter wegen seines geringen künstlerischen Werthes gar nicht in Betracht gezogen, gar nicht genannt ist, in dem ich nach meinem Gefühle diesen Gedanken verkörpert sehe. Es ist das ein sehr anspruchsloses Reiterbild, wo der Kaiser einen ansteigenden Felsen hinaufreitet und vor dem Absturz des Felsens den Schritt des Pferdes hemmt. Der Entwurf mit dem Wahlspruch „Gedenken und Danken“, das ist der Kaiser, der uns beschützt hat, und ich würde mich freuen, wenn der Kaiser in dieser Gestalt dort am Deutschen Eck stehen und den Rheinländern, so Gott will, noch Jahrhunderte lang sagen würde, was er ihnen speziell gewesen ist. Ich verlange für das Denkmal einen Gedanken, der uns Rheinländern besonders nahe liegt, und den finde ich in diesem kleinen Denkmal verkörpert. In dem anderen Denkmal aber, das mit dem ersten Preis bedacht ist, finde ich keine Spur davon, und ich finde auch den Widerspruch, den ich mir erlaubte in den Grundgedanken auszuführen, so bedeutend, daß man eigentlich sofort ohne eine weitere Verhandlung sagen sollte, dies Denkmal kann gar nicht in Frage kommen.

Ich behalte mir noch weitere Ausführungen je nach dem Verlauf der Debatte vor. (Beifall.)

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Herr Abgeordneter Freiherr von Plettenberg hat das Wort.

Abgeordneter Freiherr von Plettenberg-Mehrums: Meine Herren! Zudem ich mich den Ausführungen des Herrn Vorredners anschließe, besonders auch bezüglich der Vorkämpfigkeit, die ich verwerfe, möchte ich den Wunsch aussprechen, überhaupt alle antiken Zuthaten wegzulassen. Es berührt eigenthümlich, wenn wir unsern alten Herrn statt seines ehrlichen preussischen Degens an der Seite mit dem antiken Schwerte bewaffnet sehen. Ich finde überhaupt, daß es eine Geschmacksverirrung und ein Mißverstehen der Vorbilder der Antike ist, wenn wir unseren, der jetzigen modernen Zeit entnommenen Figuren solche antike Anhängsel geben. Zur Römerzeit trug der Triumphator um das bloße Haupt einen Lorbeerkranz; der Mann wurde also von den Künstlern so dargestellt, wie er war, man wunderte sich nicht, es war nichts Ungehöriges. Aber es fiel keinem Menschen ein, auf die Zeit des Herkules zurückzugreifen und die Helden mit einer Keule und einem Löwenfell abzubilden. Warum sollen wir durchaus unsere Helden anders darstellen, als sie in Wirklichkeit auf Erden gewandelt sind. Unser preussischer Helm ist eine so schöne Kopfbedeckung, daß ich nicht einmal wünschte, ihn mit einem Lorbeerkranz zu umgeben, denn — wie die Modelle zeigen, die eine solche Zuthat haben — ist das geradezu eine Verunzierung. Daß der alte Herr den Lorbeer verdient hat, weiß jeder; man braucht ihm den nicht besonders aufzusetzen. Ich möchte auch das dem hohen Landtage zu erwägen geben.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Das Wort hat der Herr Abgeordnete Freiherr von Voë:

Abgeordneter Freiherr von Voë: Meine Herren! Zunächst schließe ich mich den Ausführungen der Herren Abgeordneten Freiherrn von Stumm und Conze in Bezug auf das mit dem ersten Preis gekrönte Modell ganz und voll an und habe dem nichts hinzuzusetzen. Ich bin eben nur erstaunt gewesen, daß nach dem Antrage des Provinzialauschusses demjenigen die Ausführungen eines neuen Modells übertragen werden soll, der doch wirklich ziemlich abfällig in dem Referate kritisiert worden ist. Ich werde mir daher am Schluß erlauben, zu bitten, daß jedenfalls in dieser Weise der Antrag nicht angenommen würde, sondern wieder volle Freiheit zum Entwerfe eines neuen Modells gegeben würde.

Meine Herren! Ich habe mir, wenn ich nicht irre, schon damals, als wir vor zwei Jahren über diese Frage hier beriethen, zu bemerken erlaubt, indem ich mich für die Stelle am Deutschen Eck aussprach, daß das eine ganz eigenartige Stelle sei, daß auch ein Künstler für den Entwurf dieses Denkmals nöthig sei, der die Sache eigenartig, in einer genialen Weise auffaßt.

Wenn nun von Freiherrn von Stumm das eine Modell Nr. 8 „Lieb' Vaterland, magst ruhig sein“ als das Beste bezeichnet wird, so scheint mir von diesem das zu gelten, was der Herr Abgeordnete Conze von dem ersten preisgekrönten gesagt hat, daß da ein Widerspruch besteht. Wenn der Kaiser in diesem Modell die Hand segnend über der Rheinprovinz hält, dann wird das nicht durch den Ausspruch „Lieb' Vaterland, magst ruhig sein“ bezeichnet, denn darin liegt der Gedanke ausgedrückt, den der Herr Abgeordnete Conze in der Kaiserstatue ausgedrückt wissen will, nämlich daß das Vaterland ruhig sein darf, daß der Kaiser der Beschützer des Vaterlandes gegen Westen ist. Also, meine Herren, aus dem Grunde scheint mir dieses Denkmal mit dem Motto



absolut unvereinbar zu sein. Ich glaube, meine Herren, bei der Eigenartigkeit der Stelle, an der dieses Denkmal errichtet werden soll, ist eine Großartigkeit der Auffassung, aber eine große Einfachheit nöthig, eine Großartigkeit in der Einfachheit und da stimme ich wieder dem Herrn Abgeordneten Conze bei, daß das nur in dem einen gestrichenen Modell sich befindet, welches, wenn ich nicht irre, von einem Herrn aus Aachen — es wurde mir gesagt, Professor Frenzen — entworfen worden ist: der Kaiser, zu Pferde sitzend, aufsteigend auf einen Felsen. Meine Herren! Gerade da scheint mir diese Einfachheit und Großartigkeit am meisten ausgesprochen zu sein! Die Umgebung der anderen Entwürfe scheint mir bei dem einen wie bei dem anderen für die Sache selbst ungünstig zu sein. Ich lege auf die Umgebung einen großen Werth, einen größeren Werth vielleicht, wie die anderen Herren es thun, die vorhin gesprochen haben. Es kommt auf den Gesamteindruck an. Die Wenigsten, namentlich die am Rhein vorbeipassiren, werden ganz genau die Statue sich ansehen, noch weniger genau den Ausdruck des Gesichts sehen. Es kommt aber darauf an, daß sie von der Großartigkeit der Statue gepackt werden, und daß ihnen ein bestimmter Gedanke entgegentritt. Und das ist bei keinem der anderen Modelle der Fall; im Gegentheil, das Packende wird durch die mehr oder weniger unruhige Umgebung geschwächt, und gerade das hat wieder dieser Herr aus Aachen in seiner einfachen Darstellung zum Ausdruck bringen wollen, wenigstens scheint es so, daß er nur die Großartigkeit der Erscheinung des Kaisers in der Einfachheit zum Ausdruck bringen wollte.

Meine Herren! Man kann ja den Kaiser nach den verschiedensten Gedanken darstellen, man kann ihn als Beschützer der Rheinprovinz, man kann ihn auch als rückkehrenden Sieger darstellen, und da würde allerdings die Darstellungsweise eine andere sein. Ich glaube aber mit dem Kollegen Conze, daß es für uns der richtige Gedanke ist, den wir zum Ausdruck zu bringen haben, den Kaiser als Beschützer des Rheins gegen unsern westlichen Nachbar, und das, wie gesagt, geschieht meiner Ansicht nach in keinem Modell besser, als in diesem, welches den Kaiser Ihnen großartig, aber doch einfach und auf einem der ganzen Umgebung angepaßten einfachen Sockel dargestellt haben will.

Meine Herren! Wir werden ja heute nicht zum Abschluß kommen, aber ich möchte mich gleich dahin aussprechen, daß wir den Antrag des Provinzialausschusses mit den Verfassern des mit dem ersten Preis gekrönten Entwurfes contrahiren zu müssen, nicht annehmen, sondern einfach den Beschluß fassen, daß ein neues Modell zu entwerfen ist, aber wieder mit voller Freiheit.

Stellvertretender Vorsitzender Faßen: Der Herr Abgeordnete Freiherr von Solemacher hat das Wort.

Abgeordneter Freiherr von Solemacher-Antweiler: Meine Herren! Beim Beginn des Landtages habe ich es als meine Aufgabe bezeichnet, für die Vorlagen des Provinzialausschusses hier einzutreten. Wenn ich das bei dieser Vorlage nicht thue, dann bitte ich darin keine Inconsequenz zu sehen. Ich habe ausdrücklich im Provinzialausschuß erklärt, daß ich, obgleich ich diese Vorlage an erster Stelle unterzeichnet habe, ich dieselbe nicht zu der meinigen machen könne, indem ich in Bezug auf dieses Denkmal, welches hier zur Ausführung empfohlen ist, ganz genau mit alledem einverstanden bin, was die Herren Vorredner gesagt haben; daß es von allen beinahe als das allerungeeignetste erscheint, und das will nun sehr viel sagen, da eigentlich sämtliche Denkmäler unter einander wetteifern, welches das ungeeignetste ist. Ich habe kaum je eine unglücklichere Collection von Denkmalsprojekten gesehen. (Sehr richtig!) Ich will in keine Details eingehen, aber, meine Herren, vergegenwärtigen Sie sich nur, welcher Mißbrauch mit der rechten Hand Seiner Majestät auf beinahe sämtlichen Denkmalsentwürfen

getrieben worden ist. Einmal zieht der alte bescheidene Herr das Schwert so, wie es für einen französischen Marschall, etwa Ney, auf der Esplanade in Metz passen würde, ein anderes Mal streckt er sein Schwert gen Himmel, ein anderes Mal geht er mit „Auslage vorwärts“ vor, eins hat er gefaßt, den Knauß nach oben, als wenn er sich selbst die Spitze in die Weiche treiben wollte, — ja es sind ganz unglaubliche Dinge, die man da sieht, und deshalb bin ich eigentlich mit keinem Denkmalsentwurfe einverstanden.

Zur Ausführung würde sich vielleicht doch *mutatis mutandis* das eignen, was Herr Freiherr von Stumm empfohlen hat; nämlich, meine Herren, ich möchte darauf aufmerksam machen, das Denkmal ist doch jedenfalls nach der Lage so gedacht, daß der Kaiser aus dem Feldzuge zurückkehrt, denn er kommt ja Mosel abwärts geritten (Zurufe) — ja, erlauben Sie einmal, er kehrt Frankreich den Rücken. Sie können das Denkmal nicht anders aufstellen, als mit der Front nach Osten, Sie können das Denkmal nicht so aufstellen, daß der Kaiser etwa wie eine Undine aus dem Wasser herauskommt, sondern er kommt aus dem Dreieck zwischen Rhein und Mosel, aus Lothringen zurück, und begrüßt, nachdem er am Rhein angekommen ist, das ganze Deutschland mit einer gewissen segnenden Geberde. Das halte ich für richtig.

Was das Denkmal betrifft, welches der Freiherr von Voë empfohlen hat, so bin ich mir momentan nicht ganz klar darüber, welches das ist. Ich glaube, es ist wohl das, was in der Höhe etwas klein dargestellt ist und was in der Nähe des Entwurfs steht, wo die beiden Palladine unten vortreten. (Abgeordneter Freiherr von Voë: Ja!) Ja, meine Herren, da mache ich darauf aufmerksam, daß das Pferd total verzeichnet ist, das Pferd hat gar keine Kruppe, der Kaiser sieht auf dem Denkmal überhaupt aus, als wenn der Sattel hinten heruntergerutscht wäre, er sitzt ganz hinten auf der Kruppe in höchst unglücklicher Haltung. Der Kaiser selbst ist ganz gut gedacht und hat mir auch ganz gut gefallen, aber das Pferd müßte ganz entschieden geändert werden. Ich glaube, wir kommen überhaupt nur aus dem ganzen Dilemma heraus, wenn wir eins oder zwei heraussuchen, also vielleicht die beiden hier vorgeschlagenen, und dann den Provinzialausschuß beauftragen, mit den betreffenden Künstlern noch einmal in engere Verhandlung zu treten, wie die Sache *mutatis mutandis* ausgeführt werden kann. So wie sie da sind, kann nach meiner Ansicht kein einziger Entwurf ausgeführt werden.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Der Abgeordnete Freiherr von Stumm hat das Wort.

Abgeordneter Freiherr von Stumm: Meine Herren! Nur noch ein Wort. Ich möchte dem Vorwurfe gegenüber, daß das von mir empfohlene Projekt nur segnend gedacht sei, doch bemerken, daß die Art und Weise, wie die Hand ausgestreckt ist, ebenso gut als eine schützende, wie als eine segnende Bewegung gedacht werden kann; ich glaube also, daß wenn man verlangt, und mit Recht verlangt, daß das Denkmal den Charakter des Schutzes zum Ausdruck zu bringen habe, sich dieser Charakter auf das von mir empfohlene Denkmal ebenso gut bezieht, wie der des Segnens.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Herr Abgeordneter Courth hat das Wort.

Abgeordneter Courth: Meine Herren! Nachdem das von den berufenen Künstlern preisgekrönte Denkmal hier so schlecht gemacht worden ist, muß ich gestehen, daß uns die Stütze für unsere Entscheidung entzogen wird. Denn die Herren, welche vorher gesprochen haben, mögen es mir verzeihen, wenn ich sage, daß wir sie doch nur sehr bedingt (Sehr richtig!) als Autoritäten anerkennen können. Ich will mich nicht über das preisgekrönte Denkmal weiter verbreiten. Ich habe den Eindruck gehabt, je öfter man es sieht, desto besser gefällt es. Den Einwand,

der Kaiser habe nicht als Imperator und nicht baarhäuptig dargestellt werden dürfen, kann ich nicht gelten lassen. Aber das Denkmal hat ja auch seine Mängel. Ich empfinde als solchen besonders, daß der schöne Friedensengel nicht an der Seite steht, von welcher man das Denkmal hauptsächlich zu sehen bekommt, d. h. vom Rheine aus. Im Uebrigen genirt mich die mangelhafte Bekleidung des Engels gar nicht; meine Herren, ich denke, wir wollen uns keine Prüderie angewöhnen und nicht da hineinsteuern. Aber dies nur beiläufig. Ich will auch nur ganz kurz die beiden von den Vorrednern empfohlenen Entwürfe berühren. Was den vom Freiherrn von Stumm empfohlenen mit dem Motto „Lieb Vaterland magst ruhig sein“, anlangt, so gefällt mir der Oberkörper nicht, derselbe erscheint sehr gedrückt, gar nicht wie unser Hochseliger Kaiser war. Auch ist hier in Wirklichkeit eine *contradictio in adjecto*, welche Herr Abgeordneter Conze bei dem ersten preisgekrönten Denkmal findet. Der Kaiser hält ganz ruhig, das Pferd steht; trotzdem wackelt der Mantel, als wenn der größte Sturm wäre, was doch ein direkter Gegensatz ist zu der segnenden Hand und der ganzen Situation. Was endlich den von Herrn Conze empfohlenen Entwurf anlangt, so muß ich doch darauf aufmerksam machen, daß derselbe wegen seines geringen künstlerischen Werthes von den Preisrichtern ganz ausgeschieden ist. Ja, meine Herren, da kann uns doch nicht zugemuthet werden, daß wir auf dieses Denkmal so ohne Weiteres hineinspringen. Es ist ja schwierig, aus der ganzen Sache herauszukommen; man könnte wieder versucht sein, die Entscheidung Seiner Majestät dem Kaiser anheimzugeben, (Lebhafter Widerspruch) er möchte das Denkmal wählen. (Erneuter lebhafter Widerspruch und große Unruhe; Glocke des Vorsitzenden.) Ich bitte, mich nicht mißzuverstehen, ich bin weit entfernt davon, dies ernstlich zu wollen. Es wird Nichts übrig bleiben, als für die Entscheidung über das Denkmal und dessen Ausführung eine sachverständige Commission einzusetzen, welche mit den weitgehendsten Vollmachten auszustatten ist. Ich möchte nun zunächst vorschlagen, die Sache zur näheren Erwägung an eine Spezialcommission des hiesigen Landtages zu verweisen, damit dieselbe geeignete Vorschläge macht. Hier in dem weitem Kreise können solche Angelegenheiten meines Erachtens nicht sachgemäß geprüft, am allerwenigsten aber sofort endgültig entschieden werden.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Herr Abgeordneter Conze hat das Wort.

Abgeordneter Conze: Ja, meine Herren, nachdem auch der Vorsitzende des Provinzialausschusses die Preisrichter preisgegeben hat, ist es meinem Herzen wirklich wohlthuend gewesen, daß in Herrn Justizrath Courth ein freundlicher Bertheidiger entstanden ist. (Geisterkeit!) Wenn er sagt, daß die Herren, die bisher hier gesprochen haben, in seinen Augen nicht Autoritäten seien, dann, glaube ich, werden auch Herr von Stumm und Herr von Voë mit mir unterschreiben, daß wir das auch durchaus nicht in Anspruch nehmen. (Abgeordneter Freiherr von Stumm und Abgeordneter Freiherr von Voë: Sehr richtig!) Aber eins nehme ich für uns in Anspruch und das, meine ich, sollte Herr Abgeordneter Courth an seinem Theil auch thun: Wir wollen uns auch ein bißchen auf die eigenen Augen verlassen. Das, was wir an diesem Denkmal bemängelt haben, sind doch Dinge, die sofort in die Augen springen, und ich halte es für das größte Gebrechen des preisrichterlichen Gutachtens, daß es auf einen solchen Mangel, wie den Widerspruch zwischen dem Engel und dem Soldaten mit gezogenem Schwert nicht hingewiesen hat, und daß es uns nicht darauf aufmerksam gemacht hat, daß es eine Wiederholung des Weges'schen Gedankens ist.

In Bezug auf das, was Herr von Solemacher über die Stellung des Kaisers sagte, muß ich zugeben, daß der Entwurf mit dem Motto „Gedenken und Danken“ in Beziehung auf die Anordnung des Denkmals auf dem bestimmten Platz zu wünschen übrig läßt, vielleicht auch

in Bezug auf die Kruppe des Pferdes. Dieser Plan ist so gestaltet, daß der Kaiser senkrecht auf den Rhein zureitet, während das Deutsche Eck dem Terrain nach, das dort geboten ist, ein längliches Dreieck bildet und alle andere Anlagen so gedacht sind, daß im Hintergrunde der Breitseite dieses Dreiecks, das Standbild steht und der Unterbau sich nach vorn etwa in einem Treppenbau nach der Spitze zu ausladet. Der Künstler hat sein Bild quer auf die Längsachse des Dreiecks aufgestellt, das kann nicht so bleiben; auch der Unterbau ist meines Erachtens nicht passend zu dem Felsblock, auf dem die Figur steht. Aber das sind Dinge, über die man mit dem Künstler reden kann. Ich halte es überhaupt für nicht richtig, daß man von den Künstlern diesen großen Unterbau entwerfen läßt, man soll erst die Figur schaffen und dann den Unterbau von einem anderen Sachverständigen machen lassen. Hier ist er verfehlt; aber darüber kann man mit dem Künstler verhandeln. Im Uebrigen erlaube ich mir, gestützt auf mein eigenes Gefühl, zu behaupten, daß es vollständig zum Ausdruck bringt, was wir von einem Denkmal fordern, das den Kaiser darstellt, der seine Rheinprovinz schützt. Ob die Kruppe etwas zu kurz gerathen ist? es mag sein, meine Herren, die Pferde taugen fast alle nicht viel. Bei dem erstprämiierten Entwurfe hat das Pferd doch sehr massive Beine. Also da sollen wir nicht im Einzelnen kritisiren, das wird corrigirt werden. Aber die Hauptsache ist der Ausdruck des Ganzen und das ist es wohl, was auch Herr von Loë bestimmt hat, für diesen Entwurf ein Wort einzulegen.

Was nun den Punkt betrifft, den Herr von Solmacher hervorgehoben hat, daß dieses Standbild doch deshalb nicht als schützender, zum Kriege gerüsteter Kaiser gedacht werden könne, weil er Frankreich den Rücken kehrt, — ja, meine Herren, eine Karte legen wir doch nicht daneben, um zu zeigen, nach welcher Seite Frankreich liegt, und der Gedanke selbst findet in der Figur seinen Ausdruck und nicht in der Himmelsrichtung; ich würde unbedenklich auf Orientirung verzichten, denn sonst könnten Sie auch sagen, der segnende Kaiser segnet die in seinem Rücken liegenden Landestheile nicht mit.

Wenn nun Herr Abgeordneter Courth vorge schlagen hat, durch eine Commission des jetzt tagenden Landtages die Sache vorberathen zu lassen, so glaube ich, daß das sehr nützlich und für die zweite Berathung förderlich sein würde, wenn die Commissionsberathung auch nur zu positiven Anträgen führt, an die sich die Verhandlung anlehnen könnte. Wir kommen sonst ganz gewiß in die Gefahr, daß andere noch ein anderes Modell empfehlen, und daß wir schließlich gar nicht wissen, was wir wollen und einfach den Provinzialauschuß beauftragen, sei so gut und wähle du und baue das Denkmal.

Also ich schließe mich dem Antrage des Herrn Courth an, eine Commission heute zu ernennen, die die Frage nochmals vorberäth und bei der zweiten Lesung positive Vorschläge macht.

Stellvertreter der Vorsitzenden Jauchen: Herr Abgeordneter Freiherr von Loë hat das Wort.

Abgeordneter Freiherr von Loë: Meine Herren! Es ist hier so viel über die meisten der Entwürfe kritisirt worden. Ich möchte mir nun zunächst erlauben, doch auch ein Wort der Anerkennung zu sagen. Wenn man sich diese Entwürfe, den einen wie den andern, die prämiirten und in erster Reihe den mit Nr. 1 genauer ansieht, dann findet sich ja ehr viel Schönes und Aussprechendes daran. Es sind viele Gedanken in schöner, edler Weise, in poetischer Weise zum Ausdruck gebracht worden, die künstlerisch vielleicht auf dem Weg der Vollkommenheit liegen. Ich möchte das hier öffentlich aussprechen, damit nicht die Kritik allein dasteht, und damit nicht die Herren, die sich Mühe gegeben haben, diese Entwürfe herzustellen, glauben, daß wir das Kind mit dem Bade ausschütten wollen. (Lebhafter Beifall.)

Meine Herren! Herr Abgeordneter Freiherr von Solemacher hat darauf hingewiesen, daß das Pferd des Entwurfs, den Herr Conze und ich empfohlen haben, große Fehler habe. Ja, meine Herren, das erkenne ich vollständig an. Nicht bloß die Kruppe, auch das Vordertheil des Pferdes enthält viele technische Fehler. Die lassen sich aber mit Leichtigkeit abstellen und das würde gewiß kein Hinderniß sein, auf den Entwurf einzugehen, wenn der Gedanke des Entwurfs überhaupt ansprechend ist, und das möchte ich noch mit kurzen Worten hervorheben. Der Herr Abgeordnete Courth hat gesagt, wir wollten doch nicht beanspruchen, daß man uns nun gerade ein besonderes Vertrauen entgegenbrächte. Nein, meine Herren, das hat ja Herr Conze schon gesagt — das thut gewiß keiner von uns. Aber, meine Herren, eins ist doch wahr: der Laie hat ein etwas anderes Urtheil wie der Künstler. Der Künstler sieht sich das Kunstwerk in seinen künstlerischen, in seinen technischen Details genau an und ist dabei ganz gewiß sehr viel urtheilsfähiger als der Laie. Eine andere Frage ist aber, ob der erste Eindruck nicht auch, ich möchte sagen, in erster Reihe mit maßgebend sein muß, und ob da nicht der Laie vielleicht häufig urtheilsfähiger ist als der Künstler.

Meine Herren! Ich glaube, das Urtheil der Laien geht z. B. heutzutage ziemlich allgemein dahin, daß wir wünschen möchten, daß unsere Plätze in den Städten etwas weniger mit den modernen, wenig geschmackvollen Denkmälern bevölkert werden, und ich kann nicht leugnen, daß allerdings meiner Ansicht nach, auch die meisten der dort ausgestellten Modelle daran erinnern, und ich will hinzufügen, auch der Unterbau des Modells, das Herr Conze und ich empfohlen haben, leidet an diesem Mangel. Gerade diese verschiedenen Dekorationen, die dort sind, passen sehr gut zu diesen Plätzen unserer modernen Städte mit ihren modernen Denkmälern, die uns langweilen; aber sie passen nicht an den eigenartigen Ort, und ich wiederhole, meine Herren, das einzige von den Denkmälern, welche dort ausgestellt sind, das nach meiner ganz bescheidenen Laienansicht packend ist, ist das von Herrn Professor Frenzen in Machen, und wenn es auch verworfen werden sollte, dann möchte ich doch bitten, daß, wenn von neuem an die Frage herangetreten wird, wer das nächste Modell entwerfen soll, auch Herrn Professor Frenzen Raum gegeben werde, seinen meiner Ansicht nach recht großartigen und gerade in seiner Einfachheit großartigen Gedanken nochmals zum Ausdruck zu bringen.

Gegen die Commission, die Herr Courth vorgeschlagen hat, habe ich nichts einzuwenden. Stellvertretender Vorsitzender Jaßen: Herr Abgeordneter Breuer hat das Wort.

Abgeordneter Breuer: Meine Herren! Ich bin dem Herrn Abgeordneten Freiherrn von Stumm sehr dankbar, daß er das hohe Haus auf die Vorzüge des einfachen und schönen Denkmals hingewiesen hat, und wenn Herr Abgeordneter Conze vorhin behauptete, die ausgestellten Pferde taugen alle nichts, so vermag ich das nicht zu unterschreiben. Meine Herren! Gerade das Denkmal, was Herr Freiherr von Stumm Ihnen anempfohlen hat, ist nach meinen Begriffen in Bezug auf die Ausführung des Pferdes entschieden dasjenige, welches den Vorzug verdient. Ich habe dafür einen Gewährsmann anzuführen. Der Herr Direktor der Sektion Pferdebezug des landwirthschaftlichen Vereins, (Große Heiterkeit) ist heute Morgen hierher gekommen, um sich die ausgestellten Entwürfe näher anzusehen, und er hat mir erklärt, er wäre nur befriedigt bezüglich der Ausführung des unter Nr. 8 ausgestellten Entwurfs. (Heiterkeit) Gerade dieses Denkmal, worauf Herr Freiherr von Stumm das hohe Haus hingewiesen hat, ist nach meinem unmaßgeblichem Dafürhalten der besonderen Hervorhebung werth, und ich will es nicht unterlassen, dies hiermit besonders anzuerkennen, und es auch an dieser Stelle öffentlich auszusprechen: der Künstler hat es verstanden, uns ein schönes Reiterstandbild vorzuführen, bei

welchem auch die Formen des Pferdes, namentlich was die Muskulatur angeht, als recht wohl-  
gelungene bezeichnet werden müssen. (Beifall.)

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Herr Abgeordneter Becker hat das Wort.

Abgeordneter Becker: Meine verehrten Herren! Ich glaube, wir können von Glück sagen, daß wir ein Denkmal nach aller menschlichen Berechnung nicht sobald wieder zu setzen haben, (Heiterkeit) sonst glaube ich, würde es uns nicht blos schwer werden, Künstler, sondern noch viel schwerer, Preisrichter für die Beurtheilung zu finden. (Sehr richtig!) Meine Herren! Alles in Ehren, aber ein gewisses Maß in der Kritik über die Handlungen so hervorragender bedeutender Männer, (Sehr richtig!) wie die Preisrichter in diesem Falle gewesen sind, hätte uns doch wohl ziemen sollen (Sehr wahr!), und ich möchte da doch meine Stimme dafür erheben, daß wir uns als Laien nicht so wegwerfend über die ernste Arbeit so verdienstvoller Künstler ersten Ranges äußern sollten. (Lebhafter Beifall.)

Meine verehrten Herren! Ich halte mich aber auch für verpflichtet, Ihnen denn doch zu sagen, wie der Ausschuß dazu gekommen ist, Ihnen in erster Linie das mit dem ersten Preise gekrönte Werk zu empfehlen. Wir können uns gar nicht verwundern, wenn bei der Ueberproduktion an Denkmälern, die durch die grenzenlose Liebe aller Welt zu unserem leider dahingeshiedenen Heldenkaiser entstanden ist, für denselben aller Orten errichtet werden sollen, die Concurrenzen weniger glücklich ausfallen, als wenn es sich um einen vereinzeltten Fall handelt. Das hat man schon bei der großen Concurrenz in Berlin empfunden, und Sie haben das gleiche in der Rheinprovinz bei verschiedenen anderen Fällen, beispielsweise in Köln, auch gefunden. Meine Herren! Es ist eben viel schwieriger, als wir glauben und uns das eigentlich denken, ein hervorragendes Kunstwerk zu liefern, welches wirklich den geistigen Gedanken, welchen die Nation mit der bestimmten Persönlichkeit verbindet, auch äußerlich zum Ausdruck bringt. So haben wir also auch unter nicht ganz hervorragenden Entwürfen eine Wahl zu treffen, und da lag es doch sehr nahe, nachdem wir im Ausschusse wiederholt die Modelle besichtigt und immer wieder an Allem etwas auszufügen gefunden hatten, daß man nun anfing, doch auch auf die Worte derer zu hören, die in erster Linie berufen waren, uns die technischen Unterlagen für unser eigenes Urtheil zu geben, und das waren die Preisrichter. Wir haben wiederholt versucht, zu einer Verständigung zu kommen, der Eine war für diese Nummer, der Andere war für jene Nummer, aber schließlich fand sich für keine Nummer eine Majorität, und ich fürchte, wenn wir hier nachher einmal abstimmen wollten, fänden wir am Ende auch keine Majorität. Und da haben wir uns gesagt: In dieser zweifelhaften Lage und in der Ueberzeugung, daß wir bei dem mit dem ersten Preise gekrönten Entwürfe mit mäßigen Korrekturen, zu denen ich beispielsweise die Beigabe einer Kopfbedeckung rechne, zu einer würdigen Lösung der Aufgabe kommen, wollen wir uns dem Gutachten der Preisrichter anschließen.

Meine verehrten Herren! Ich glaube, Excellenz von Solemacher hat Recht: bei der Stellung des Denkmals, welches moselabwärts zum Rhein gewendet stehen soll, können Sie nicht von dem Denkmal in erster Linie verlangen, daß es den Eindruck erweckt, als ob unser Hochseliger Kaiser unsere Provinz gegen Frankreich vertheidigte.

Es wird vielmehr durch die Stellung des Denkmals die Rückkehr aus dem Kriege angedeutet, (Abgeordneter Conze: Das sehe ich gar nicht ein!) wie der Kaiser sich wieder den Werken des Friedens zuwendet, und das bringt der Entwurf wirklich zum Ausdruck.

Ich möchte zum Schluß empfehlen, daß wir nach dem heute Gehörten uns doch noch einmal diese hier speziell hervorgehobenen einzelnen Modelle wieder ansehen. Ich muß Ihnen offen gestehen, obgleich ich mir wiederholt die Modelle angesehen habe, ist mir z. B. das von Herrn

Conze in erster Linie empfohlene Modell nicht mehr gegenwärtig. Es mag sein, daß ich mich durch die etwas ungünstige Kritik hinsichtlich des künstlerischen Werthes etwas habe beeinflussen lassen und deshalb mein Interesse mehr den anderen Entwürfen zugewandt habe. Ich möchte mir jetzt das Modell aber gern noch einmal ansehen, und da wir uns vorgenommen haben, erst in einer späteren Sitzung Beschluß zu fassen, glaube ich, könnten wir uns eigentlich heute — wenn nicht ein Anderer noch das Bedürfniß hat, einige Worte milden Honigs in die aufgeregten Wogen zu senden — mit dieser allgemeinen Besprechung begnügen. Kräftig genug war sie jedenfalls.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Es ist der Schluß der Diskussion beantragt. Auf der Rednerliste steht noch der Abgeordnete Conze. — (Abgeordneter Conze: Ich wollte nur eine persönliche Bemerkung machen).

Ich schließe also die Diskussion und gebe Ihnen (zum Abgeordneten Conze) das Wort zu einer persönlichen Bemerkung.

Abgeordneter Conze: Die Aeußerung des Herrn Abgeordneten Becker, daß wir uns in der Kritik der Herren Preisrichter ein engeres Maß hätten auferlegen müssen, darf ich wohl als unmittelbar gegen mich gerichtet ansehen. Ich habe mir die Freiheit genommen, ein wenig streng über die Herren Preisrichter zu urtheilen, und möchte glauben, daß ich dennoch nicht zu scharf geurtheilt habe, (Zustimmung) weil ich ihr Gutachten nicht so sehr vom eigentlich künstlerischen Standpunkte aus bemängelt habe. Sie sind große Künstler und besitzen ein besseres Verständniß für Kunstfragen als ich. Sowohl Herr Freiherr von Stumm wie ich haben nur darauf hingewiesen, daß es sich um die dem Denkmal zu Grunde liegende Idee handelt, die sie meiner Meinung nach verkannt haben, so daß ich darum auch mein Urtheil aufrecht erhalte und glaube, mich nicht gegen würdige Männer vergangen zu haben.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Wünscht der Herr Referent noch das Schlußwort?

Berichterstatter Abgeordneter Graf Beißel von Gumnich: Nachdem der Herr Oberbürgermeister Becker die Stellung des Ausschusses schon vertheidigt hat, verzichte ich auf das Wort.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Ich glaube der Meinung des Hauses zu entsprechen, wenn ich Ihnen vorschlage, eine Specialcommission mit dieser Sache zu befaßen. Geschäftlich würde diese Angelegenheit ja der I. Fachcommission zugehören; aber ich glaube, es liegt eher in Ihrem Wunsche, für diesen Gegenstand eine Specialcommission zu bilden. Das wird geschehen.

Wir kommen zum dritten Gegenstande der Tagesordnung:

Bericht und Anträge des Provinzialausschusses über die aus Anlaß des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juni 1892 zu treffenden Maßnahmen.

Berichterstatter ist Herr Landesdirektor Klein, ich ertheile demselben das Wort.

Berichterstatter Landesdirektor Klein: Meine Herren! An das unter dem 28. Juni dieses Jahres verabschiedete Gesetz über die Kleinbahnen haben sich in wirtschaftlicher Hinsicht große Hoffnungen geknüpft. Unsere Provinz ist in gleicher Weise wie die übrigen Provinzen des Staates auf dem Gebiete des Baues von Kleinbahnen wesentlich hinter anderen Ländern, Italien und den Nachbarländern, Holland und Belgien, zurückgeblieben, obwohl ein Bedürfniß für dieses Verkehrsmittel in unserer Provinz ebenso anerkannt werden muß, wie in den Ländern, welche ich soeben genannt habe. Wir nehmen immer mehr wahr, meine Herren, daß durch den Bau der Eisenbahnen die wirtschaftlichen Verhältnisse sich verschoben haben, daß diejenigen Ortschaften und Landestheile, welche an das staatliche Schienennetz nicht angeschlossen sind,

gleichsam wie ein vom Blutumlaufe des Körpers getrenntes Glied zurückgehen, wie dort die Industrie verschwindet, die früher vorhanden gewesen ist, und wie diese Gegenden immer weniger in dem Wettbewerbe um das Dasein vorankommen und bestehen können. Es ist offenbar eine Unmöglichkeit, überall Vollbahnen oder Nebenbahnen zu bauen. Das würde schon an dem Kostenpunkte scheitern. Hier kann nur auf einem einfachen Wege geholfen werden. Diese Absicht verfolgt das Gesetz, betreffend die Kleinbahnen und Privatananschlußbahnen, und zwar wollte man diesen Zweck dadurch erreichen, daß man zunächst einen sicheren Rechtsboden für diese Art Bahnanlagen schuf, an welchem es bis dahin fehlte, und daß zweitens die im öffentlichen Interesse zu fordernden Bedingungen für die Herstellung solcher Bahnen wesentlich vereinfacht und herabgemindert wurden.

Nachdem das Gesetz erlassen war, hat sich überall eine große Bewegung kund gegeben, dieses Gesetz nun auch in die That zu übersetzen, und, meine Herren, die Befürchtung ist wohl nicht ganz ungerechtfertigt, daß die Spekulation sich in ungesunder Weise dieser Sache bemächtigen, daß man über das Bedürfnis in der ersten Zeit hinauschießen und Geld in unrentable Unternehmungen hineinstecken könnte. Aus dem Kreise der Bevölkerung, insbesondere aus den Gegenden, welche des Verkehrs entbehren, ist das Augenmerk auf die Gemeinden, Kreise und vor allem auf den Provinzialverband gerichtet worden in der Hoffnung, daß diese Korporationen auf dem Gebiete der Kleinbahnen rüstig vorgehen würden. Schon bei der Berathung des Gesetzes wurde des Provinzialverbandes in eingehender Weise gedacht. Es wurden die Bestimmungen des Dotationsgesetzes über die Verwendung der Dotationskapitalien und Renten auf die Zwecke der Errichtung von Kleinbahnen erweitert. Es läßt sich, meine Herren, auch nicht bestreiten, daß die Provinz bei dem Baue von Kleinbahnen interessirt ist. Zunächst liegt der Provinz bekanntlich die Fürsorge für den Wegebau ob. Hieraus folgt, daß im Falle durch den Bau von Kleinbahnen der Neubau haussirter Wege überflüssig oder in kürzerer Ausdehnung nöthig wird, die Provinz alsdann ein Interesse dabei haben kann, ihre Subvention, anstatt dieselbe auf Wege zu verwenden, die dauernd hohe Unterhaltungskosten verursachen, als Zuschuß oder Unterstützung zum Baue von Kleinbahnen zu verwenden. Ein gleiches Interesse liegt vor, wenn bestehende Provinzialstraßen durch den Bau von Kleinbahnen so entlastet werden, daß die laufenden Unterhaltungskosten sich wesentlich verringern. Endlich ist die Provinz als Gesamtverband in erster Linie an dem Wohlergehen der einzelnen Theile interessirt, indem sie bei mißlichen wirtschaftlichen Verhältnissen vielfach einzutreten hat, sei es als Landarmenverband, sei es als Wegeverband oder in sonstiger Weise. Die hieraus hervorgehende Inanspruchnahme gestaltet sich offenbar geringer, wenn es gelingt, den Wohlstand der ärmeren Gegenden dadurch zu heben, daß dieselben durch Kleinbahnen aufgeschlossen und mit dem Schienenneze des Staates in Verbindung gebracht werden.

Meine Herren! Bei dem großen Interesse, welches hiernach der Provinzialverband an dem Kleinbahnenwesen hat, sowie der Bewegung gegenüber, die sich überall innerhalb der Provinz dahin geltend macht, daß die Provinzialverwaltung auf dem Gebiete der Kleinbahnen vorgehen soll, habe ich es in voller Uebereinstimmung mit dem Provinzialausschuß für angezeigt erachtet, diese hochwichtige Frage einer besonderen und eingehenden Prüfung zu unterziehen. Wir haben Material darüber gesammelt, wie hoch die Kosten solcher Bahnen sich belaufen, in welcher Weise dieselben in anderen Ländern rentiren, und im Anschlusse daran haben wir die verschiedenen Wege Ihnen vorgeführt, in welcher Weise die Provinz sich an dem Baue von Kleinbahnen betheiligen kann. Dieses Material ist in der Ihnen vorliegenden Denkschrift enthalten. Namens



des Provinzialausschusses bitte ich, auf Grund dieser Denkschrift, Stellung zu der Frage der Kleinbahnen zu nehmen und dem Provinzialauschuß die weiteren Direktiven darüber zu geben, in welcher Weise er auf diesem Gebiete in Ihrem Sinne vorgehen soll. Bevor eine nähere Fühlung über diese Frage mit Ihnen, den Vertretern der Provinz, genommen, und bevor auch in den übrigen Provinzialverbänden die Frage in etwa weiter geklärt ist, ist der Ausschuß nicht in der Lage, mit bestimmten Vorschlägen dieserhalb an Sie herantreten zu können. Es ist dieses auch in der vorliegenden Denkschrift nicht geschehen, sondern es wird nur eine allgemeine Ermächtigung des Provinzialausschusses erbeten, um in der Zwischenzeit bis zum Zusammentritte des nächsten Provinziallandtages in der Angelegenheit der Kleinbahnen nach seinem Ermessen fördernd vorgehen zu können, und an der Hand der zwischenzeitlich gesammelten Erfahrungen dem nächsten Landtage eingehendere Vorschläge zu machen.

Ich möchte, meine Herren, bevor ich den Herrn Präsidenten bitte, dem Herrn Landesrath Schmidt über die Einzelheiten der Vorlage das Wort zu gestatten, nur noch einen Punkt beleuchten, der vielfach mißverstanden worden ist. Derselbe betrifft das Verhältniß der Provinz zu dem Kleinbahnwesen. Daselbe ist insofern vielfach irrtümlich aufgefaßt worden, als man geglaubt hat, es stehe der Provinz eine weit größere Einwirkung auf diesem Gebiete zu, als dies thatsächlich der Fall ist. Meine Herren! Die Provinz hat nur sehr geringe Einwirkung auf den Bau und den Betrieb der Kleinbahnen. Sie kann nicht das ganze Gebiet gewissermaßen monopolisiren oder es in bestimmte Bahnen einsenken. Im Gegentheil, die Rechte der Provinzialverwaltung sind in dieser Hinsicht durch das Gesetz gegen früher verringert worden. Während früher der Provinzialverband seine Straßen nicht zu Kleinbahnen herzugeben brauchte und dadurch indirekt verhindern konnte, daß sich Systeme entwickeln, die er den Interessen der Provinz oder der Allgemeinheit zuwider erachtet, ist jetzt der Provinzialverband verpflichtet, die Provinzialstraßen herzugeben. Wenn eine Einigung nicht erfolgt, wenn der Ausschuß Bedingungen stellt, die von der anderen Seite nicht angenommen werden, so steht den Unternehmern das Recht zu, den Provinzialrath anzurufen, und der Provinzialrath kann die fehlende Zustimmung des Provinzialausschusses bezw. des Provinzialverbandes ergänzen. Hieraus folgt also, daß wir einen Unternehmer nicht hindern können, eine beliebige Kleinbahn zu bauen und dadurch ein System, welches die Provinz etwa fördern wollte, beliebig zu durchkreuzen. Ob man das beklagt, und ob man darin eine große Erschwerniß für das systematische Vorgehen der Provinz auf diesem Gebiete findet — wie ich das thue — das, meine Herren, vermag die Lage der Verhältnisse nicht zu ändern. Das Gesetz ist einmal erlassen und wir müssen mit gegebenen Faktoren rechnen. Bei dieser gesetzlichen Lage der Verhältnisse kann der Provinzialverband nicht ein solcher Herr der Kleinbahnen werden, wie der Staat Herr der Vollbahnen und der Nebenbahnen geworden ist, indem die Provinz nicht das Recht hat, durch Verfassung der Concession den Bau von Kleinbahnen Seitens dritter Unternehmer zu verhindern.

Dieses Moment kommt meines Erachtens vor Allem bei der Frage in Betracht, ob die Provinz selbst Kleinbahnen bauen und betreiben, bezw. das Kleinbahnwesen in die Hand nehmen soll. Ich will mit dem Hervorheben dieses Momentes andeuten, daß, wenn Sie sich auch für die Bejahung dieser Frage entscheiden sollten, damit doch noch nicht der Zweck, daß wir ein einheitlich durchdachtes System der Kleinbahnen für die ganze Provinz erhalten, erreicht werden kann, abgesehen von sonstigen Gründen, die gegen den Bau und Betrieb dieser Bahnen Seitens der Provinz sprechen.

Ich möchte nun den Herrn Vorsitzenden bitten, dem Herrn Landesrath Schmidt, welcher als Referent in dieser Angelegenheit die Ihnen vorliegende Denkschrift ausgearbeitet hat, das Wort zur Gläuterung dieser Vorlage im Einzelnen zu ertheilen.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Herr Landesrath Schmidt hat das Wort.

Berichterstatter Landesrath Schmidt: Meine Herren! Nach diesen einleitenden Worten des Herrn Landesdirektors kann ich mich sofort zu der Sache selbst wenden und gehe daher alsbald an die Untersuchung der Frage heran, in welcher Weise die Provinz die Förderung der Kleinbahnen in die Hand nehmen soll. Schon im preussischen Landtage ist es als eine der ersten Aufgaben der Provinzialverwaltung hingestellt worden, das Kleinbahnwesen finanziell zu fördern, und es ist deshalb auch im §. 41 des Gesetzes den Provinzialverbänden ausdrücklich das Recht beigelegt worden, die ihnen durch die Dotationsgesetze überwiesenen Kapitalien und Renten zu dem Zwecke zu verwenden.

Meine Herren! Der Provinzialausschuß hat sich nun zunächst die Frage vorgelegt, soll die Provinz etwa selbst zu dem Bau und dem Betrieb von Kleinbahnen übergehen, und er ist dabei zugleich auf eine Anregung zurückgegangen, die seiner Zeit im 30. Provinziallandtag von dem Abgeordneten Friederichs gegeben worden war. Schon damals hatte der genannte Abgeordnete darauf hingewiesen, daß es vielleicht sehr vortheilhaft wäre, wenn die Provinz den Bau von Nebenbahnen, wie die Kleinbahnen damals noch hießen, in die Hand nähme, und, meine Herren, es ist nicht zu verkennen, daß ein derartiger Plan sehr viel Bestechendes für sich hat. Wenn die Provinz so vorginge, so könnte man Einheitlichkeit in die Sache hineinbringen, man könnte an einen großen, die ganze Provinz umfassenden Bauplan, sowie auch an eine Spurweite denken, die in militärischer, in postalischer und in sonstiger Beziehung außerordentlich werthvoll ist. Kurzum der Plan hat etwas für sich, und wenn der Abgeordnete Friederichs seiner Zeit zu Gunsten eines solchen Vorgehens auch noch angeführt hat, daß die Provinz sich die erforderlichen Kapitalien leicht und wohlfeil verschaffen könne, so mag auch dies richtig sein. Aber, meine Herren, nach eingehenderer Erwägung glaubte der Ausschuß doch, Ihnen rundweg die Verneinung dieser Frage vorschlagen zu müssen. Was den einen Vortheil der billigeren Kapitalbeschaffung anlangt, so ist es doch wohl zweifellos, daß sich Kapital für rentable Linien auch anderwärts stets finden wird. Ich darf hier wohl auf die gerade in den letzten Tagen zu Stande gekommene Finanzierung der solange geplanten Bahn von Köln nach Bonn, der sogenannten Vorgebirgsbahn hinweisen. Da ist die Kapitalbeschaffung, soviel ich weiß, auf keine außerordentlichen Schwierigkeiten gestoßen; jedenfalls ist die Provinz nicht um einen Pfennig angegangen worden.

Auf der andern Seite aber stehen einem derartigen System sehr erhebliche Bedenken entgegen. Ich glaube, nur eine allgemein anerkannte Wahrheit auszusprechen, wenn ich sage: Alle Behörden, sie mögen heißen wie sie wollen, ob Staats- oder Communalbehörden, wirthschaften theurer als Private. Ich kann mich in der Hinsicht doch darauf beziehen, daß man von dem Staatsbahnwesen, welches ja ganz außerordentliche Vorthteile mit sich gebracht hat, allgemein die wohlberechtigte Empfindung hat, daß es theurer wirthschaftet, als es die früheren Privatbahnen gethan haben. Ich will über diese Sache kein weiteres Wort verlieren. Wenn das aber der Fall ist, so kann auf diese Art bei dem Kleinbahnwesen nicht angefangen werden, denn das Kleinbahnwesen ist auf die alleräußerste Einfachheit und Sparsamkeit angewiesen, und bei seinen geringen Einnahmen muß Haus gehalten werden nach jeder Richtung hin.

Ein derartiges System hat aber noch einen anderen Nachtheil. Wenn heute bekannt würde, daß die Provinzialverwaltung den Bau und Betrieb der Kleinbahnen in die Hand nehmen

wollte, dann würde ja morgen bereits die Verwaltung mit Anträgen aus der ganzen Provinz bestürmt werden, darüber kann kein Zweifel sein, und eine Sichtung der Anträge wäre fast unmöglich. Denn die Provinz darf, bei Prüfung der Anträge, sich nicht lediglich danach richten, ob diese oder jene beantragte Bahn rentabel ist. Sie muß vielmehr auch die wirtschaftlichen Interessen des aufzuschließenden Landestheiles in Rücksicht ziehen, und ich glaube, auch darüber keine weitere Ausföhrung machen zu müssen, daß die Provinzialverwaltung hierbei in die größten Schwierigkeiten und Verlegenheiten gerathen würde. Sie würde zum Bau auch von unrentablen Linien geradezu gedrängt, und einen Schritt ins Dunkle thun, dessen Folgen sich zur Zeit noch gar nicht absehen lassen. Außerdem aber — und das hat der Herr Landesdirektor bereits beröhrt — was hätte die Provinz davon, wenn sie auch selbst den Bau und den Betrieb der Bahnen in die Hand nähme, wenn sie auch nach einem einheitlichen, die ganze Provinz umfassenden Plane vorginge? Es kann jeden Tag jeder Mensch ihr diesen Plan durchkreuzen.

Die Provinz hat, wie der Herr Landesdirektor schon ausgeföhrt hat, absolut kein Monopol. Jeder Bau lustige baut, wo und wann er Lust hat, und er kann auch, wenn er die Provinzialstraßen benutzen will, die Provinz zur Hergabe der Straßen zwingen, und endlich kommt noch hinzu: Wenn auch das nicht einträte, dann kommt aber das im Hause der Abgeordneten soviel bestrittene Erwerbsrecht des Staates dazwischen. Der Staat hat nach §. 30 des Kleinbahngesetzes jederzeit das Recht, eine Bahn sich einzuverleiben, wenn nur nach Ansicht des Staatsministeriums die Bahn eine besondere Bedeutung für den öffentlichen Verkehr erlangt hat. Es steht zu befürchten, daß die Bahnen diese besondere Bedeutung jedesmal dann erlangt haben, wenn sie recht rentabel geworden sind. Also, meine Herren, von diesen Gesichtspunkten aus ist der Provinzialauschuß dazu gekommen, Ihnen unter Nr. 1 seiner Anträge in Vorschlag zu bringen, die Provinz wolle von dem Bau und Betrieb der Kleinbahnen zur Zeit absehen.

Wenn ich mich nun zu der weiteren Frage wende: Wie soll denn die Provinz in anderer Weise das Zustandekommen von Kleinbahnen finanziell fördern, so möchte ich da zunächst einen Fall etwas untergeordneter Natur ausscheiden, der nach Ansicht des Ausschusses nicht hierher gehört. Sie haben vor einigen Tagen bei der allgemeinen Statsberathung von Seiten des Abgeordneten Fritzen gehört, daß er es nicht für wünschenswerth halte, den Kredit zur Unterstützung des Kreis- und Gemeindegewebes, der sich auf 350 000 M. beläuft, in der nächsten Statsperiode herabzumindern. Der genannte Abgeordnete wies bei diesen Worten unter Bezugnahme auf das jetzt erschienene Kleinbahngesetz darauf hin, daß die Provinz oft und leicht in die Lage kommen könnte, den Gemeinden einen Zuschuß zu einer Kleinbahn zu geben, wenn es sich herausstellte, daß sie, wenn die Kleinbahn nicht gebaut würde, einen Zuschuß zum Gewebau geben müßte. An diese Fälle hat der Provinzialauschuß selbstverständlich auch gedacht; allein er hat geglaubt, in den wenigen so gearteten Fällen doch keine finanzielle Unterstützung des Kleinbahnwesens an sich sehen zu sollen. Der ganze Kredit beläuft sich, wie gesagt, auf 350 000 M. und zum weitaus größeren Theile, ob nun zu 75, 80 oder 90 % ist gleich, wird er nach wie vor zur Unterstützung von Gewebauten verbleiben müssen, und wenn da schließlich im Jahre 20- oder 30 000 M. übrig bleiben — ich will die Summe hoch greifen — um für das Kleinbahnwesen verwendet zu werden, so sind das Beträge, die bei den Summen, die das Kleinbahnwesen erheischt, nicht in die Waagschale fallen. Es würde sich nur um ganz kleine Zuschüsse an einzelne Gemeinden und Kreise handeln, und das will bei dem Bau von Kleinbahnen nicht viel bedeuten. Vielleicht könnte man aus dem Fonds eine Unterstützung derart gewähren, daß man Projekte für Kleinbahnen bezahlt oder etwas dergleichen. Der Auschuß glaubte, daß, wenn man überhaupt die

Frage, ob die Provinz sich finanziell beteiligen soll, bejaht, man viel weiter gehen und an eine viel größere Unterstützung durch die Provinz denken müsse.

Sehe ich nun zu der Besprechung des Vorschlages des Ausschusses in dieser Beziehung übergehe, gestatten Sie mir noch einige Sätze über die finanzielle Seite des ganzen Kleinbahnwesens. Meine Herren! Die Baukosten einer Kleinbahn — und ich rechne zu Baukosten nicht bloß die Herstellung des Unter- und Oberbaues, sondern auch die Beschaffung sämtlicher Betriebsmittel, Lokomotiven, Wagen und was sonst dazu gehört — schwanken alles in allem genommen, wie Ihnen in der Vorlage ausgeführt ist, zwischen 16 000 und — wenn ich es recht im Kopfe habe — 90 000 M. Im großen Ganzen wird man vielleicht nach den Mittheilungen, die uns von derartigen Kleinbahnen geworden sind, behaupten können, daß man mit 30 000 M. pro Kilometer auskommt. Die Summe ist aber eher zu niedrig wie zu hoch gegriffen, denn wir müssen bedenken, daß das Rheinland in seinem größten Theile ein gebirgiges Land ist, und wenn Kleinbahnen erst anfangen ins Gebirge zu gehen, so werden sie außerordentlich theuer. Da müssen Felsen ange schnitten, Tunnels gebaut werden, und wo die Straße nicht ausreichend ist, wo die Kleinbahn die Kurven und Steigungen der Straße nicht mitmachen kann, da muß die Straße verlassen und ein eigener Bahnkörper gesucht werden, kurz, das giebt ganz horrende Kosten. Die Kreis-Altena'er Schmalspurbahnen, bei welchen ähnliche Verhältnisse wie bei uns obwalten, sind mit 50 000 M. nicht ausgekommen, halten wir aber mal an der Summe von 30 000 M. für den Kilometer fest.

Wenn Sie nun wollen, daß die Rheinprovinz in 10 Jahren auf demselben Punkt sein soll, wo sich heute Belgien befindet — und ich greife Belgien heraus, weil da die Verhältnisse ungefähr dieselben sind; es hat so ziemlich dieselbe Einwohnerzahl, dieselben Industriegebiete und zum Theil, glaube ich, sogar dieselben Industriezweige — also wenn wir in 10 Jahren so weit sein sollen, wie es heute Belgien ist, so müssen wir in 10 Jahren mindestens 1000 km in Betrieb und weitere 1000 km im Projekte haben. 1000 km à 30 000 M. erfordern aber schon eine Ausgabe von 30 Millionen Mark, und das ist eine ganze Menge Geld, (Ruf: O ja!) und wenn Sie diese 30 Millionen zu  $3\frac{1}{2}\%$  bekommen, so macht das schon jährlich eine Ausgabe von mehr wie 1 Million, und da spreche ich noch von der Amortisation und andern Dingen gar nicht. Und auf der andern Seite, meine Herren, was steht denn dem für ein Erträgniß gegenüber? Dieses Erträgniß ist bei unsern jetzigen Schmalspurbahnen, die wir haben, ein ganz außerordentlich mäßiges. (Sehr richtig!) Sie haben unter den Anlagen, die Ihnen in dem Berichte vorgelegt worden sind, in der Nr. 8 eine Uebersicht über die Betriebsergebnisse der sämtlichen schmalspurigen Eisenbahnen Deutschlands, und daraus sehen Sie, daß bei den unter Privatverwaltung stehenden schmalspurigen Bahnen im großen Ganzen kaum  $2,25\%$  als Erträgniß herauskommen. Sie würden also, wenn Sie das Geld für  $3\frac{1}{2}\%$  bekommen und nur  $2\frac{1}{4}\%$  dafür wiederkriegen, noch  $1\frac{1}{4}\%$  mindestens zulegen müssen. Allerdings ist es richtig, daß es mit den Kleinbahnen auf die Dauer besser und immer besser gehen wird. Es ist ja zweifellos, daß da, wo eine Kleinbahn einmal ist, der Lastfuhrverkehr immer mehr zurückgedrängt, sowie daß ein jedes industrielle Werk über kurz oder lang gezwungen wird, sich seinen Anschluß an die Kleinbahnen zu suchen, und alles das führt natürlich den Kleinbahnen immer mehr Frachten zu; und wenn es endlich einmal gelingen wird, die bisher leider Seitens der Staatsbahnverwaltung den Kleinbahnen gegenüber beobachtete Zurückhaltung zu durchbrechen, wenn es gelingt, von den Staatsbahnen erleichterte Bedingungen für die Mitbenutzung ihrer Bahnhöfe und ihres Personals zu bekommen, und wenn es endlich gelingt, bei den Staatsbahnen

direkte Tarife durchzusetzen, dann wird und muß es mit den Kleinbahnen besser gehen. Aber bis es soweit ist, vergehen noch viele Jahre, und im ersten Decennium wird das Erträgniß der Kleinbahnen, wie schon gesagt, außerordentlich mäßig bleiben.

Nach diesen kurzen Sätzen über die finanzielle Seite der Sache wende ich mich wieder zu der Hauptfrage: Wie soll die Provinz finanziell unterstützen? und da hat Ihnen der Herr Landesdirektor ja eben gesagt, daß heute der Provinzialausschuß noch nicht im Stande ist, in der Beziehung Ihnen positive greifbare Vorschläge zu unterbreiten. Bis heute ist überhaupt noch Niemand an die Provinzialverwaltung herantreten und hat gesagt: Ich will die und die Bahn bauen, gebt mir so und so viel, und ob sich — und das ist eine Hauptfrage — die Kreise und die Gemeinden der Sache mitbemächtigen werden, das steht noch dahin. Bisher ist mir weder aus der Presse noch sonstwie irgend eine Andeutung darüber zugekommen, abgesehen von der schon vorher erwähnten Vorgebirgsbahn, wo sich allerdings der Kreis Köln und auch der Landkreis Bonn mit sehr erheblichen Beträgen beteiligt haben. Hierzu kommt, daß die Art der Unterstützung eine so sehr verschiedene sein kann. Man kann Summen à fonds perdu geben, Darlehen unter mehr oder weniger leichten Bedingungen gewähren, man kann auch Zinsgarantien übernehmen oder Aktien zeichnen mit oder ohne Vorzugsrechte und was der Dinge noch mehr sind. Sie selbst werden sich dies in Gedanken noch etwas weiter ausspinnen können. Bezüglich dieser Fragen aber ist die Provinzialverwaltung augenblicklich noch nicht über rein theoretische Erwägungen hinausgekommen. Soviel steht fest und das drückt auch der Bericht unter VII aus: Wenn die Provinz Geld hergiebt, dann muß sie im Großen und Ganzen sich drei Gesichtspunkte vor Augen halten. Sie muß einmal daran denken, daß die Kleinbahnen nicht nur gebaut werden sollen, damit sie finanziell ausgebeutet werden, sondern daß sie gebaut werden sollen, um in der That auch die Wohlfahrt des gesammten Landes zu heben und bisher unererschlossene Gebietsteile dem Verkehr zuzuführen; wenn sie das aber im Auge hat, dann muß sie sich unbedingt einen Einfluß auf die Linienführung vorbehalten und sie muß, damit eben die reine Ausbeutung einer Bahn vermieden wird, sich auch einen Einfluß auf die Tarifbildung vorbehalten. (Zustimmung) Das wäre der eine Gesichtspunkt.

Sie muß aber auch noch ferner das ihr im Gesetz gegebene Erwerbsrecht im Auge behalten. Es heißt ausdrücklich im Gesetz, daß da, wo die Provinz die Benutzung ihrer Straßen gestattet, sie das Recht des Erwerbes der Bahn nach Ablauf einer bestimmten Frist gegen angemessene Entschädigung hat. Dieses Recht soll sie aber nicht nur vorbehalten, wenn sie ihre Straße hergiebt, — dann hat sie es ja gesetzlich — nein, sie wird es sich auch vorbehalten müssen, wenn sie lediglich Geld hergiebt, und also die Benutzung ihrer Straßen nicht in Frage kommt. Ob mit diesem ausbedungenen Erwerbsrecht wirklich ein reeller Werth für sie geschaffen ist, das ist einstweilen eine Frage der Zukunft. Vorläufig aber — darin werden Sie mit dem Provinzialausschuß einverstanden sein — darf sich die Provinz dieses eventuelle werthvolle Recht nicht entgehen lassen.

Und endlich drittens wird nach Ansicht des Provinzialausschusses die Provinzialverwaltung noch auf eines hinwirken müssen, und es wäre das vielleicht das Allerwichtigste. Meine Herren! Das Schlimmste, was dem Kleinbahnwesen passieren kann, ist die Zersplitterung. Wenn an allen Orten Bähnchen von 10, 12, 15 km gebaut werden, so sind dieselben mehr oder weniger von vornherein tot geboren. Das sagen einstimmig alle Diejenigen, welche bisher Kleinbahnen gebaut haben bzw. sie betreiben. Ich kann mich in dieser Beziehung — und ich werde mir erlauben, in der Commission darüber nähere Ausführungen zu machen — auf

Autoritäten berufen, die da sagen: das Minimum, womit eine Kleinbahn bestehen kann, sind 25 km. Darüber aber sind wir doch wohl alle einig, daß es nicht immer gelingen wird, in der Provinz gerade noch Bahnen von mindestens 25 km zu bekommen; im Gegentheil wir werden eine Masse gerade von kleineren Saugabern anlegen müssen. Also um dieser Zerspaltung vorzubeugen, wird die Provinzialverwaltung gut thun, auf die Bildung einer oder mehrerer größerer Bau- und Betriebsgesellschaften hinzuwirken. Sie wird vorsichtiger handeln, sich mit großen Gesellschaften in Verbindung zu setzen, statt mit einzelnen Unternehmern.

Das wären, meine Herren, im Großen und Ganzen die Erwägungen, die den Ausschuß bewogen haben, Ihnen unter Nr. 2 seiner Anträge den Vorschlag zu machen, ihn zu ermächtigen, schon jetzt das Kleinbahnwesen in der vorher angegebenen Weise finanziell zu fördern, im Uebrigen aber den Provinzialausschuß zu beauftragen, dem nächsten Provinziallandtage wegen dauernder Beteiligung der Provinz an Kleinbahnunternehmungen eine besondere Vorlage zu machen.

Meine Herren! Ich wende mich nun noch zu dem dritten Vorschlage des Provinzialausschusses und erlaube mir darüber nur ganz wenige Worte. Sie lesen in dem Bericht unter VIII, daß bisher schon Bedingungen bestanden haben für die Hergabe der Provinzialstraßen, welche von Ihnen selbst seiner Zeit gemacht worden sind. Diese Bedingungen befinden sich heute nicht mehr ganz in Uebereinstimmung mit dem Kleinbahngesetz und müssen deshalb abgeändert werden. Der Provinzialausschuß hat aber geglaubt, damit weder das Plenum des Landtages, und selbst noch nicht einmal eine Commission desselben behelligen zu sollen, und hat deshalb einfach um die Ermächtigung gebeten, diese Bedingungen für die Benutzung der Provinzialstraßen zur Anlage von Kleinbahnen in einer den Bestimmungen und dem Geiste des Gesetzes entsprechenden Weise abzuändern.

Die Worte: „dem Geiste des Gesetzes entsprechenden Weise“ sollen sagen, der Provinzialausschuß wird sich bei den Abänderungen stets von dem Wunsche tragen lassen, soviel wie möglich das ganze Kleinbahnwesen zu fördern und ihm alle Schwierigkeiten, soweit es an ihm liegt, aus dem Wege zu räumen.

Meine Herren! Ich kann damit meinen Vortrag über die Sache schließen. Ich bin nicht mehr ins Detail hineingegangen, weil ja schon vor einigen Tagen gesagt worden ist, daß die Sache an eine Commission verwiesen werden würde. Ich beehre mich, Ihnen die Vorlage des Provinzialausschusses mit diesen Worten zu überreichen, und hoffe, daß Ihre Berathungen in der Commission und dem Plenum zu einem segensreichen Ergebnis für die Provinzialverwaltung und für die Wohlfahrt unserer Provinz führen werden. (Bravo!)

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Ich eröffne die Diskussion und erteile das Wort dem Herrn Abgeordneten Simons.

Abgeordneter Simons: Meine Herren! Ich möchte zuerst der Anerkennung Raum geben, daß, während dies Gesetz über die Kleinbahnen erst seit dem ersten Oktober besteht, wir gleich eine so umfassende Vorlage vor uns haben. Ich möchte nicht auf diese Vorlage näher eingehen, ebensowenig auf alle Details, welche die beiden Herrn Referenten erwähnt haben. Sie gestatten mir aber wohl eine kurze Bemerkung. Es scheint mir, als wenn hinsichtlich der Endvorschläge, welche uns hier auf Seite 13 gemacht werden, in Bezug auf 1 und 3 kaum wesentliche Meinungsabweichungen stattfinden werden. Dem Punkte 1 „von dem Bau und Betrieb von Kleinbahnen durch die Provinz zur Zeit abzusehen“ werden wir in der größten Majorität zustimmen, und daß der Provinzialausschuß ermächtigt wird, die Bedingungen für die Benutzung der Provinzialstraßen zur Anlage von Kleinbahnen entsprechend abzuändern, ist ja eigentlich selbstverständlich und es ist ja auch fast vollständig durch die Bemerkungen in der Vorlage selbst ergänzt. In

Bezug auf den Theil 6, welcher von dem Abgeordneten Friken früher gestreift worden ist, befinde ich mich in Uebereinstimmung mit den Anträgen des Provinzialauschusses und der Provinzialverwaltung, da ich nicht glaube, daß in nächster Zeit darüber hinausgegangen werden wird, und daß, wie es hier heißt, „zunächst diejenigen Fälle ausgeschieden werden müssen, in denen Zuschüsse zu Bahnbauzwecken an Gemeinden aus den zu Unterstützungen des Gemeinbewerbaues jährlich zur Verfügung stehenden Mitteln angezeigt erscheinen“. Ich glaube die Mittel sind, wie eben bemerkt worden ist, geringfügig, aber sie können auch in der nächsten Zeit kaum erweitert werden, denn es handelt sich, meine Herren, wesentlich um eine Vorbereitung zu den Gesetzentwürfen, wir haben ja heute nur vorbereitende Schritte zu thun.

In Bezug auf den zweiten Punkt der Vorschläge befinde ich mich wohl im Großen und Ganzen im Einverständniß mit dem, was hier bemerkt worden ist. Es scheint mir aber, daß doch im Ganzen die Auffassung der Kleinbahnen, wie sie hier erwähnt worden ist, vielleicht in etwas engerer Weise genommen ist, wie ich sie angenommen zu sehen wünschte. Ich befinde mich da im Wesentlichen auf dem Standpunkt des Herrn Abgeordneten Friederichs aus früherer Zeit, der ja den Anlaß geboten hatte, die Materie hier zu behandeln. Ich bin ebenso wenig geneigt, zu glauben, daß wir hier einer bestimmten Spurweite den Vorzug geben könnten. Ich glaube nur, daß gerade die Gründe, die hier angeführt worden sind, die die Provinzialvertretung leiten, die Materie in Bewegung zu setzen — daß die gerade dafür sprechen, beide Systeme ins Auge zu fassen. Ich erwähne nur die beiden Punkte, die in der Vorlage und im Referat mehrfach betont worden sind. Der erste Punkt ist der, daß eigentlich größere Bahnen gewünscht werden und daß 25 km als richtiger Satz erklärt wird. Dann ist aber ein zweiter Punkt des Referats erwähnt, daß die Provinzialverwaltung durch die Kleinbahnen in der Dekonomie der Straßenunterhaltung einen großen Vortheil für die Zukunft zu erhalten hofft. Diesen Vortheil kann ich mir aber für eine normalspurige Bahn in größerem Umfange denken, als für eine schmalspurige Bahn. Ich bin weit entfernt, auf diese Sache erschöpfend einzugehen. Ich glaube gerade, daß diese Sache vor eine Commission gehört, wo solche technischen Dinge sich am besten behandeln lassen. Ich möchte annehmen, daß gerade, um einer Zersplitterung vorzubeugen, nicht nur das eine oder andere System in Anschlag gebracht werden muß, sondern daß in dem Voranschlag beide Systeme in Betracht gezogen werden müssen, und da scheint es mir, daß im Allgemeinen der Unterschied zwischen der Normalspurbahn und der Kleinspurbahn darin besteht, daß in der Ebene ohne zu große Schwierigkeiten und Kosten die Normalspurbahn, daß aber in Gebirgsgegenden die Schmalspurbahn angezeigt ist.

Ich möchte das erwähnen, um den Wunsch auszusprechen, daß die Spezialcommission auf die ich in einer frühern Sitzung zurückgekommen bin, heute gewählt werden möge, und daß eine Zahl von 25 Personen gewählt würde. Diese Zahl scheint mir nicht zu groß zu sein, da es doch wesentlich darauf ankommt, daß diese Commission aus verschiedenen Elementen zusammengesetzt wird, daß nicht die Industrie allein, nicht allein die Landräthe als Vertreter der Kreise, sondern daß möglichst verschiedene Elemente darin zusammensitzen, um diesen Gegenstand in gemeinschaftlicher Vorberathung, natürlich immer nur vorbereitend, für die nächste Session zu prüfen.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Das Wort hat der Herr Abgeordnete Lueg.

Abgeordneter Lueg: Meine Herren! An das Gesetz über die Kleinbahnen sind allseits die weitgehendsten Hoffnungen geknüpft worden. Man hofft und wünscht, daß das Eisenbahngesetz sich dadurch wesentlich erweitern wird. Meines Erachtens ist das um so nothwendiger, da ja, wie bekannt, die Staatseisenbahnverwaltung mit weitem Bauten sehr wahrscheinlich nicht vorgehen

wird. Andererseits ist das Preussische Eisenbahnnetz bei Weitem nicht so entwickelt, wie man das zu wünschen berechtigt ist. Wie sehr wir überhaupt noch in der Entwicklung zurückgeblieben sind, mögen Sie daraus entnehmen, daß von 1143 Städten des Landes mit mehr als 1000 Einwohnern noch 328 Städte ohne jegliche Eisenbahnverbindung sind. Darunter sind verschiedene Städte, die mehr als 5000 Einwohner haben. Wie es nun auf dem platten Lande aussieht, wo zahlreiche Dörfer und Güter noch ohne jede Eisenbahnverbindung sind, das, meine Herren, ist ja allgemein bekannt. Ich glaube, jeder wird mit mir davon überzeugt sein, daß unter den heutigen wirtschaftlichen Verhältnissen kein Gut, kein Dorf bestehen kann, welches auf eine Eisenbahnverbindung dauernd verzichten kann. Wir sind leider in Preußen und auch in Deutschland, in der Entwicklung des Kleinbahnwesens, wie auch der Herr Landesdirektor schon einandergezeigt hat, sehr im Rückstande geblieben. Wie sehr solches der Fall ist, möchte ich mir erlauben, an der Hand einer kleinen Statistik Ihnen vorzuführen.

Während beispielsweise in Holland auf circa 5000 Einwohner 1 km Kleinbahn entfällt, entfällt in Preußen 1 km Kleinbahn auf circa 40 000 Einwohner; also, meine Herren, die Holländer sind uns 8 Mal überlegen. Holland steht in dieser Statistik am günstigsten, es folgt dann Belgien, Sachsen, Italien. In ganz Deutschland sind die Verhältnisse auch noch besser als in Preußen. Preußen nimmt die allernachteiligste Stelle in der Statistik ein. Es entfällt nämlich in Deutschland 1 km Kleinbahn auf 28 900 Einwohner, während in Preußen, wie bemerkt, erst auf 40 000 Einwohner 1 km kommt, oder wenn Sie nach dem Flächeninhalt die Statistik nehmen wollen, so ist auf 36 qkm in Holland 1 km Kleinbahn und in Preußen auf 465 qkm 1 km Kleinbahn. Wir brauchen also, meine Herren, auf die Entwicklung unseres Eisenbahnnetzes keineswegs stolz zu sein. Ich meine, wir haben alle Veranlassung zu wünschen, daß diese Entwicklung in einem sehr viel schnelleren Tempo vorwärts geht.

Ich, meine Herren, bin persönlich der Ansicht, daß die Zeit gar nicht mehr fern sein wird, wo von Dorf zu Dorf irgend eine Eisenbahnverbindung vorhanden sein wird. Jedenfalls ist es billiger, den Transport durch Dampfkraft oder Elektrizität zu bewirken, als wenn dazu irgend welche thierischen Kräfte benutzt werden. Ich bin weiter der Meinung, daß die Entwicklung der Landwirtschaft und der Industrie erfordert, daß überall die Produktionsstätten mit dem großen Eisenbahnnetz, sei es direkt oder indirekt, verbunden werden.

Nun fragt es sich, in welcher Weise sollen wir vorgehen, in welcher Weise soll speziell die Provinz eingreifen? Ich meine, es ist im hohen Grade wünschenswerth, daß die Provinz eine feste klare Stellung einnimmt, aber doch eine etwas entschiedener, als wie solche in den Anträgen des Provinzialausschusses zum Ausdruck gekommen; denn wenn man Wünsche hat und eine Berücksichtigung dieser Wünsche herbeiführen will, dann ist es unvermeidlich, auch entsprechende Opfer zu bringen. Lediglich einer Sache gewissermaßen platonisch gegenüberzustehen und zu hoffen, daß einem die schönsten Früchte in den Schoß fallen — das, meine Herren, ist kaum zu erwarten. —

Meine Herren! Ich bin nun der Meinung, daß der jetzige Moment gerade der geeignete ist, in dieser Sache Seitens der Provinz schaffend und fördernd einzutreten. Versäumen wir diesen Moment, dann befürchte ich, daß die rentabelsten Kleinbahnen von der Privatindustrie ohne Mitwirkung der Provinz ausgeführt werden und später die Provinz dann in die Nothwendigkeit versetzt wird, die schlecht rentirenden Bahnen auf ihre Kosten auszuführen. Das alsdann aufzuwendende Kapital wird wahrscheinlich größer sein, als wenn man sich zeitig auch bei rentablen Unternehmungen betheiligt.



Meine Herren! Wie die Gasanstalten und die Anstalten für Wasserversorgung zur Ausführung gelangten, da sind dieselben vielfach in den Städten durch Privatunternehmer ins Leben gerufen worden. Viele Städte und Gemeinden haben indessen später mit sehr großen Opfern diese Anstalten ankaufen müssen. Nun denke ich mir, wenn man eine Einrichtung treffen könnte, um ohne zu große Kosten zu erreichen, daß nach einer gewissen Reihe von Jahren die Kleinbahnen allmählig in den Besitz der Provinz übergängen, so wäre solches im hohen Grade wünschenswerth. Ich glaube, wenn die Kleinbahnen in den Besitz der Provinz übergehen, so ist solches weniger bedenklich wie der heutige Zustand, wo die großen Bahnen sich im Besitze des Staates befinden. Denn Sie werden wahrscheinlich darin mit mir übereinstimmen, daß je größer der Fiskus ist, desto schwieriger derselbe ist. Ein provinzieller Fiskus ist höchst wahrscheinlich bescheidener wie der allgemeine Fiskus. Ich habe mich gefragt, was ist zu machen, um das gewünschte Ziel zu erreichen, und mir gedacht, daß es anzustreben ist, wie solches auch von Seiten des zweiten Herrn Referenten schon zum Ausdruck gebracht worden ist, daß sich die Provinz mit einer großen Gesellschaft in Verbindung setzt, die sich den Bau und den Betrieb von Kleinbahnen in der Rheinprovinz zur Aufgabe stellt, und würde es mir am meisten zusagen, wenn eine derartige Gesellschaft von rheinischen Kapitalisten und Männern, welche ihrer Provinz wohl geneigt sind, ins Leben gerufen würde.

Ich habe mir weiter gedacht: Wenn die Provinz sich mit einer solchen Gesellschaft in Verbindung setzt, so würden die Leistungen der Provinz derart zu bemessen sein, daß wenn das halbe Baukapital der betreffenden Strecke von der Gesellschaft baar eingezahlt ist, sich die Provinz mit 4%igen Prioritätsobligationen bis zur anderen Hälfte des Kapitals beteiligt, und daß die Provinz vielleicht auch an dem Ueberschuß, den die betreffende Bahn macht, wenn derselbe eine bestimmte Höhe erreicht, beispielsweise 5%, mit einem gewissen Antheil, vielleicht mit  $\frac{1}{3}$ , beteiligt würde; daß andererseits aber auch bei der Ausführung einer derartigen Bahn erwartet werden muß, daß die beteiligten Gemeinden, Kreise zc. ihr Interesse zur Sache dadurch bekunden, daß sie beispielsweise den Grund und Boden zur freien Verfügung stellen, daß sie möglicherweise auch einen Theil der Zinsgarantie übernehmen, kurzum es sind da viele Möglichkeiten. Ich denke mir, es muß zusammengewirkt werden von der Gesellschaft, von der Provinz und den interessirten Gemeinden. Wenn sich die Lasten in der Weise auf verschiedene Schultern vertheilen, dann kommen Sie doch nicht sofort auf so schrecklich viele Millionen, wie uns der Referent vorgeführt hat. Immerhin schreckt mich aber auch die Summe nicht, die der zweite Herr Referent genannt hat, denn wenn man große Ziele erreichen will, muß man auch vor entsprechenden Opfern nicht zurückscheuen. Ich behaupte, wenn wir das Geld, was die Chausseen in der Rheinprovinz seiner Zeit gekostet haben, nur annähernd für Kleinbahnlinien aufwenden, wir alsdann soviel Eisenbahnen bekommen würden, wie wir nur irgend wünschen könnten.

Meine Herren! Ich glaube, wenn die Provinz mit einer Eisenbahngesellschaft in Verbindung tritt, gleichzeitig unter der Bereitwilligkeit, auch ein gewisses Risiko zu übernehmen, in der Weise, daß die hergegebenen Obligationen möglicherweise in einzelnen Fällen nicht verzinst werden, in anderen Fällen aber vielleicht eine höhere Verzinsung bringen — wenn das die Provinz thut, dann kann sie auch beanspruchen, daß sie einen maßgebenden Einfluß auf die Feststellung der Tarife und der Fahrpläne erhält. Wenn Sie diesen Einfluß lediglich dadurch gewinnen wollen, daß Sie eine Chausseestrecke zu der betreffenden Bahn zu billigen Bedingungen hergeben, so wird sich solches meines Erachtens nicht erreichen lassen. Meiner Auffassung ist es in hohem Grade wünschenswerth, daß die Provinz generell auf das Netz von Kleinbahnen bezüglich der Tarifierung, Trassirung zc. einen bestimmenden Einfluß gewinnt.

Meine Herren! Man kann nun allerdings einwenden, daß, wenn die Provinz sich in dieser Weise mit einer Baugesellschaft verbunden hat, und wenn die ausgeführte Bahn beziehentlich Bahnen sich als recht rentabel erweisen, dann kommt der Staat und sagt: ich nehme diese Bahn in Besitz, was ja gesetzlich zulässig ist. Ich glaube aber, daß diese Gefahr für einzelne Unternehmer näher liegt, als wenn das Unternehmen durch oder unter der Mitwirkung der Provinz ins Leben gerufen ist.

Meine Herren! Es sind ja eine Masse von Fragen, die hier aufgeworfen werden können. Es liegt indessen auch keineswegs in meiner Absicht, Ihnen vorzuschlagen, schon in dieser Tagung unabänderliche Entschlüsse zu fassen, indessen wichtig erscheint mir, daß wir schon heute die Wünsche und die Ansichten des hohen Hauses kennen lernen, damit der Provinzialausschuß in die Lage versetzt wird, dem hohen Hause bei seiner nächsten Tagung eine entsprechende Vorlage zu unterbreiten.

Um alle diese Fragen in eingehendster Weise erörtern zu können, möchte ich Ihnen vorschlagen, diese Sache zur Begutachtung einer Commission zu überweisen, und beantrage, die III. Fachcommission zu diesem Zwecke um 10 Mitglieder zu verstärken.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Das Wort hat der Herr Abgeordnete Becker.

Abgeordneter Becker: Meine verehrten Herren! Daß diese wichtige Angelegenheit in einer Commission noch eingehender geprüft wird, dagegen wird kaum Jemand aus dem Hause etwas einzuwenden haben. Ob Sie da belieben, eine Commission von 25 Personen neu zu wählen, die speziell auf diese Vorlage hin ausgewählt werden kann, oder ob Sie die III. Fachcommission durch 10 Mitglieder ergänzen wollen, das überlasse ich Ihnen ganz. Ich persönlich würde den ersten Vorschlag, eine besondere Commission zu wählen, für glücklicher halten, weil man sich dann die Personen genau für den bestimmten Zweck aussuchen kann. Aber das ist für mich von untergeordneter Bedeutung. Ich habe eigentlich das Wort nur ergriffen, um diese Vorlage nicht ausschließlich mit der freundlichen Empfehlung, die ihr mein verehrter Kollege Lueg gegeben hat, in die Commission marschieren zu lassen. Ich möchte in etwas dadurch die Objektivität wiederherstellen, daß ich mir erlaube, die Sache auch einmal von der andern Seite zu beleuchten. Auch im Ausschuß haben Lueg und ich so ein bißchen die gegenseitigen Pole gebildet, in denen sich die Diskussion bewegt hat, und ich glaube, das kann der Sache nur dienlich sein.

Herr Lueg hat zunächst gesagt, wir wären im Bau von Kleinbahnen hinter benachbarten Staaten zurückgeblieben und hat hingewiesen auf Holland, Belgien und wir können wohl hinzusetzen Italien. Ja, diese benachbarten Staaten sind eben in der glücklichen Lage, außerordentlich viel wohlhabender zu sein, als der Durchschnitt des Preussischen Staats. Es handelt sich hier nicht bloß um die Rheinprovinz, und ich fürchte, wenn das richtig wäre, was Herr Lueg ferner behauptet hat, daß kein Gut und kein Dorf im Preussischen Staat mehr ohne Eisenbahn rentieren bzw. bestehen kann, so werden noch viele Güter und Dörfer in Deutschland zu Grunde gehen müssen, ehe wir sie alle mit Sekundärbahnen versorgen können. Aber ich glaube, so steht die Sache auch nicht. Eine Menge Landwirthe denken darüber total anders und halten eine Bahnverbindung für gar keinen Segen für ihr Gut. Ich persönlich gebe aber unter allen Umständen zu, daß, wenn wir erreichen könnten, daß auch im Preussischen Staate das Sekundärbahnwesen eine große Ausdehnung nehme, besonders wenn dies ohne Geldmittel der Provinz geschähe, — meine Herren, dann wäre das ein entzückender Zustand, (Heiterkeit) und der Segen davon wäre entschieden viel größer, als alle Nachtheile, die man davon befürchtet.

Aber, meine Herren, eigentlich glaube ich, ist nicht die Provinz — wenn wir uns einmal die Verhältnisse, wie es nach Recht und Gerechtigkeit sein sollte, klar legen — der

berufene Faktor, um das Sekundärbahnwesen zu pflegen, sondern das ist eigentlich der Staat, und zwar deshalb, weil er die ganzen Eisenbahnen verstaatlicht hat.

Meine verehrten Herren! Was thun denn die Sekundärbahnen? Das sind die Wurzeln des Baumes, das sind die einzelnen Fühler, aus denen die Pflanze ihre Nahrung zieht, und der große Staatseisenbahn-Organismus hat den Vortheil davon. Und warum rentiren die Sekundärbahnen so schwer? Meine Herren! Weil sie bloß für ihre kurze Strecke den Tarif nehmen können und für die weitere Strecke, welche die Güter laufen, die den Staatsbahnen durch diese Sekundärbahnen zugeführt werden, der Staat die Einnahme schluckt. Wenn die Staatsbahnen noch in der Hand der Privatgesellschaften wären, dann würden von Letzteren schon längst viele Kleinbahnen gebaut sein, besonders in unserer Rheinprovinz (Sehr richtig!), wo die jetzigen Staatsbahnen stets rentirt haben und jetzt die Staatsbahnen der anderen Provinzen mit durchschleppen müssen. Dann würden wir in der Rheinprovinz eine Menge von solchen untergeordneten Bahnen bekommen haben, und dann wären wir sehr viel weiter, als wir heute sind.

Nun erkenne ich aber voll an, daß, wie die augenblickliche Finanzlage des Staates einmal ist, auf dieselbe Rücksicht genommen werden muß, ich hoffe zwar, daß trotzdem der Staat den Bau von Sekundärbahnen nicht ganz aufgeben wird. Aber es wird, fürchte ich, mit Rücksicht auf den augenblicklichen Mangel an baarem Gelde, unter welchem der Staat leidet, (Heiterkeit) das Tempo im Bau von Sekundärbahnen etwas langsamer werden. Und, meine verehrten Herren, ich glaube, das Kleinbahngesetz war auch eher eine Abschlagszahlung nach dieser Richtung hin, (Sehr richtig!) als daß es die gewaltige Bewegung im Kleinbahnwesen herbeiführen wird, die hier jetzt angenommen wird. Meine Herren! Das Kleinbahngesetz erleichtert die Concessionirung und giebt auch sonst immense Erleichterung für den Kleinbahnbau und Betrieb; aber, meine Herren, (Redner macht die Bewegung des Geldzählens) — nach der Richtung hin bietet es Ihnen gar nichts, (Heiterkeit) und darauf kommt doch Alles an. —

Herr Lueg hat uns dann ferner gesagt: Seht euch vor; die Gas- und Wasserwerke sind auch erst durch Private, bezw. Gesellschaften errichtet worden und nachher haben die Gemeinden sich die Beine ablaufen müssen, um sie mit vielem Gelde zu erwerben. Ja, meine Herren, Gas- und Wasserwerke haben ein Monopol und rentiren in der Regel sehr gut. Und wenn das einmal nicht der Fall sein sollte, so kann man den Tarif so hoch setzen, wie man — — darf, (Heiterkeit) meine Herren, dann müssen sie rentiren. Und wie steht es dagegen bei den Kleinbahnen? Die rentiren in der Regel eben nicht, und das ist eben der große Unterschied bei der ganzen Geschichte. Sie rentiren in Preußen miserabel, das haben Sie hinten in der Nachweisung gelesen, zwischen 2 und 3%; wenn Sie aber die Colonne „Dividende“ durchsehen, da ist meist „gar Nichts“ zu sehen! (Heiterkeit) Und sie rentiren auch nicht genügend weder in Holland, noch in Belgien — aus Italien ist mir nichts Näheres bekannt. Das ist der große Unterschied zwischen den Gas- und Wasserwerken und Kleinbahnen. Den indirekten Segen dagegen, den die Kleinbahnen bringen, den erkenne ich auch an. Aber, meine Herren, ehe von diesem indirekten Segen auf die Provinz soviel zurückfließt, daß die Provinz davon Millionen verzinsen könnte — das fürchte ich, wird noch recht lange dauern, und darum glaube ich nicht, daß die Entwicklung der Kleinbahnen eine so schnelle sein wird, wie Herr Lueg annimmt, und darum glaube ich nicht, daß wir bei den vorsichtigen Vorschlägen, die der Provinzialauschuß gemacht hat, bis zu unserer nächsten Tagung das Geringste fördern. Meine Herren! Ich bin gewiß der Ansicht, wir müssen die Kleinbahnen, wie jedes gemeinnützige, für die Entwicklung der Provinz förderliche Unternehmen — und in dieser Beziehung erkenne ich die Kleinbahnen als einen wesentlichen Faktor an — nach Kräften unter-

stügen. Aber, meine Herren, das geschieht auch durch die Vorschläge des Ausschusses. Die bieten gar nicht so wenig, die geben im Gegentheil dem Ausschuss eine vollständige *carte blanche*. Wenn Sie Ihren Ausschuss für eine etwas leichte Behörde hielten, dann könnten Sie sogar Bedenken haben, ob Sie nicht mit dieser *carte blanche* zu weit gehen, denn darnach kann er in 2 Jahren ungefähr machen, was er will, er kann nach seinem Ermessen viele Millionen ausgeben oder sich vorläufig auf beliebige Zuschüsse beschränken.

Meine Herren! Die Mittel, die der Ausschuss vorschlägt, scheinen mir eigentlich das Sachgemäße und Richtige zu sein. Zunächst — und das ist wohl Dasjenige, womit man anfangen muß, müssen wir die Bedingungen, unter denen jetzt die Benutzung der Provinzialstraßen für Kleinbahnen und Pferdebahnen gestattet wird, wesentlich erleichtern. Meine Herren! Haben Sie vielleicht diese Bedingungen gelesen? Ich will es Ihnen nicht allen zumuthen. (Heiterkeit.) Ich glaube aber, diejenigen, die sie gelesen haben, werden gefunden haben, daß in denselben eine große Reihe von Lasten steht, die erhebliche Mehrausgaben im Betrieb der Kleinbahnen herbeiführen. Ferner, meine Herren, ist bisher immer noch eine Abgabe für die Benutzung der Provinzialstraßen erhoben. Ja, meine Herren, lassen wir doch die Abgabe fallen, beschränke man die Bedingungen auf das Nothwendige namentlich mit Rücksicht auf das Faktum, daß die Kleinbahnen die Unterhaltungslast der Straßen vermindern. Dann ist schon sehr viel gewonnen.

Zweitens, meine Herren, kann man Unternehmern von Kleinbahnen bezw. den Gemeinden und Kreisen, die solche Bahnen bauen wollen, aus der Landesbank Darlehen zu den üblichen Bedingungen geben, wenn sie nur sicher sind. Dazu müssen die Gemeinden und Kreise, die doch das erste Interesse an der Sache haben, wenn die Sicherheit das nothwendig macht, eben die Garantie übernehmen. Die Borgebirgsbahn, von der hier gesagt wurde, sie wäre so mir nichts dir nichts ohne jede finanzielle Schwierigkeit zu Stande gekommen, hat doch auch eine recht schwere Geburt durchmachen müssen (Heiterkeit), das kann ich Sie versichern, und wir haben das Geld auch nur dadurch beschafft, daß wir die Hälfte des Baukapitals darlehnsweise aufzunehmen beschlossen und nur die andere Hälfte in Stammaktien auf die vier beteiligten Kreise und den Bauunternehmer vertheilt haben. Aber auch für das Darlehn haben die vier beteiligten Kreise die Zinsgarantie übernommen. Nur so ist die Sache zu Stande gekommen, und ich sehe auch gar nicht ein, meine Herren, warum in wohlhabenden Kreisen derselbe Weg verschlossen sein sollte. Und endlich, meine Herren, — und in der Beziehung ist in dem Referat Seite 7 ein kleiner Druckfehler enthalten — sparen wir durch die Kleinbahnen ganz erhebliche Summen nicht bloß an der Unterhaltung der Straßen, sondern oft auch an den Baukosten derselben, weil wir sonst gezwungen wären, eine Neudeckung oder statt der Kleinschlagdecke Pflaster herzustellen. In solchen Fällen sparen Sie auch an den Baukosten ganz erheblich, deshalb stand ursprünglich auch in dem Referate des Provinzialausschusses „Neudeckung und Pflaster“ und nur irrtümlich sind diese beiden Worte Seite 7 des Referats gestrichen, während denselben nur das Wort „Unterhaltung“ hinzugefügt werden sollte. Bei dieser Sachlage eröffnen sich aber zur Unterstützung des Kleinbahnbaues nicht bloß die Ersparnisse aus dem Unterhaltungstitel sondern auch die Mittel, welche in Folge von Kleinbahnen in dem Neubautitel erspart werden. Und auf diese Weise kann man den Kleinbahnen doch ganz erheblich zu Hülfe kommen. Nun, meine Herren, müssen wir bei der Unterstützung der Kleinbahnen doch nicht in denselben Fehler verfallen, den wir vielfach bei der Unterstützung von Straßenbauten gemacht haben, daß nämlich die Nächstbetheiligten gar nichts bezahlen, sondern nur die Provinz. Und was wäre die Folge davon? Daß es uns ähnlich ginge wie beim Gemeindegewebbau, daß zwar eine Menge von Gemeindegewegen mit Mitteln der Provinz

gebaut, später aber unzureichend oder gar nicht unterhalten werden. Wir können ja von Provinzwegen das Bedürfniß gar nicht im Einzelnen genau prüfen. Deshalb muß in erster Linie eine Betheiligung der Kreise, und möglichst auch der Gemeinden gefordert werden, weil dadurch allein das Interesse der Nächstbetheiligten dokumentirt wird. Wenn ich an diesem Grundsätze festhalte, komme ich zu folgenden verschiedenen Möglichkeiten:

Erstens die Kreise wollen bauen ohne alle Hülfe der Provinz, oder Private wollen bauen, dann sage ich, laßt sie bauen, das ist der günstigste Fall, dann brauchen wir von Provinzwegen nichts zu bezahlen und haben doch den Vortheil mit davon.

Die zweite Möglichkeit ist die, daß sich keine Privatgesellschaften für den Bau finden, sondern daß die Kreise bauen und das Geld zum Theil von der Provinz entleihen wollen. Dann würde das Geld unter der Garantie der Kreise von der Provinz herzuliehen sein, oder drittens, daß sich auch ärmere Kreise entschließen, Kleinbahnen zu bauen, dies aber nur mit einem Zuschusse der Provinz vermögen. Dann würde ich zunächst eine Betheiligung der Kreise und Gemeinden fordern, übrigens aber möglichst den Zuschuß der Provinz zu gewähren empfehlen. Natürlich muß sich in solchen Fällen die Provinz auch einzelne bestimmende Rechte vorbehalten, je nach dem Umfange der Opfer, die sie bringt. Meine Herren! Wenn Sie sich mit mir auf diesen Boden stellen, dann können wir doch schon manchen Segen stiften und in der ersten Zeit übrigens ruhig zusehen, wie die Sache sich entwickelt. Je nach den gemachten Erfahrungen können wir dann später weitere Stellung nehmen.

Nun ist der Ausschuß selbst aber schon weiter gegangen, er hat außerdem von Ihnen eine Blanko-Vollmacht erbeten, schon bis zum nächsten Landtage zur Hebung des Kleinbahnbaues alles mögliche zu thun, was er für verständig halten sollte, und das ist im Wesentlichen auf Anregung des Kollegen Lueg geschehen; schließlich waren wir aber alle damit einverstanden, er natürlich in der Hoffnung, der Ausschuß würde in dieser Beziehung recht weit gehen, ich in der stillen Meinung, wir würden den Kollegen Lueg hinten am Noth zurückhalten. Und da die Mehrheit der Kollegen im Ausschusse meiner Auffassung war, so denke ich, halten wir uns bis zum nächsten Landtage noch in einer angemessenen Reserve. Außersten Falls können wir mit dieser Blanko-Vollmacht selbst mit einer solchen Gesellschaft, wie Herr Lueg sie in Aussicht stellte, in Verbindung treten. Ob und in welcher Weise ein derartiger Vorschlag an uns herantreten wird, läßt sich noch gar nicht übersehen. Man muß doch erst wissen, was eine solche Gesellschaft beabsichtigt, unter welchen Bedingungen sie mit uns arbeiten will, man muß sie auf ihre Sicherheit prüfen u. s. w. Wenn wir einer solchen Gesellschaft ohne große Vorsicht Gelder der Provinz in Aussicht stellten, so könnte es leicht kommen, daß wir nicht bloß keine Zinsen dafür bekämen, sondern am Ende auch noch die Bahnen übernehmen müßten. (Sehr richtig!) Und wenn die Einnahmen der Bahnen, wie es nichts Ungewöhnliches ist, die Betriebskosten nicht deckten, so wären wir bald in derselben Lage wie bei den Chaussees, daß wir die Unterhaltung auch noch bezahlen müßten. (Zustimmung) Deshalb meine ich, wir müssen in dieser Beziehung recht vorsichtig sein. Aber die Nr. 2 der Anträge des Ausschusses giebt dem Ausschuß volle Kompetenz, auch weitergehenden Ansprüchen Rechnung zu tragen, wenn sich das bei sorgfältiger Erwägung als geboten herausstellt, und ich meine deshalb, wir könnten uns im Ganzen und Großen mit diesen Vorschlägen begnügen, weil sie die Möglichkeit geben, das Nothwendige zu erfüllen und bei vorsichtiger Anwendung, aber auch umgekehrt, keine zu große Gefahr enthalten. Ich will es mit Herrn Lueg wünschen, aber ich glaube es nicht, daß sich innerhalb der nächsten zwei Jahre bis zum neuen Landtage schon sehr viel auf dem Gebiete des Kleinbahnbaues ändert.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Der Herr Abgeordnete Krawinkel hat das Wort.

Abgeordneter Krawinkel: Trotz der vorgerückten Stunde halte ich mich für verpflichtet, weil meine Wähler zweifelsohne darauf Gewicht legen, mich zu dieser Sache zu äußern. Eisenbahnangelegenheiten sind sozusagen eine Spezialität von mir und ich habe selbstverständlich mit größtem Interesse die Vorlage durchgesehen, die unser Provinzialauschuß gemacht hat. Ich freue mich auch, anerkennen zu müssen, daß der Geist, in dem die ganze Denkschrift gehalten ist, durchaus meiner Auffassung entspricht. Ich muß sogar anerkennen, daß, was ich alles zu sehen gewünscht habe, daß die Provinzialverwaltung sich auch noch bereit finden lassen sollte, Kleinbahnen zu bauen, doch zweckmäßiger Weise nicht hineingekommen ist. Es liegt die Frage vor, soll der Provinzialverband Kleinbahnen bauen. Herr Commerzienrath Lueg und noch mehr Herr Oberbürgermeister Becker haben mit Recht betont, daß es doch eigentlich Sache des Staates gewesen wäre, das Eisenbahnnetz immer weiter zu entwickeln, und es ist mit Recht auch hervorgehoben worden, daß leider das Kleinbahngesetz mit aus der Intention entsprungen zu sein scheint oder unzweifelhaft ist, die Sache noch eleganter auf die Seite zu schieben und die Entwicklung den Kreisen oder anderen Interessengruppen zu überlassen, während doch der Staat das Fett von der Suppe geschöpft hat. Ich muß sagen, es kommt mir dabei die Redensart in den Sinn: Bitter hast Du die Wurst gefressen, dann kannst Du auch den Kappus fressen. (Heiterkeit) Es wäre besser gewesen, wenn der Staat sich seiner Pflicht mehr bewußt geblieben wäre, und ich kann auch nicht anerkennen, was in Nr. 4 des Berichtes steht, „daß das Kleinbahngesetz in die Lücke treten und solche Eisenbahnen, welche unter günstigen Staats-Finanzverhältnissen als Nebenbahnen gebaut worden wären, als Kleinbahnen bauen solle. Meine Herren! In Zukunft werden, wie ein Abgeordneter gesagt hat, nur noch die Hälfte, vielleicht nur noch ein Drittel und vielleicht noch weniger der seitherigen Aufwendungen für Nebenbahnen flüssig gemacht werden können. Wer diese Angaben auf die ungünstigen Finanzverhältnisse schiebt, thut insofern unrecht, als die Eisenbahnen für sich seit langen Jahren ganz ausgezeichnet rentirt haben. Es ist das statistisch hinreichend nachgewiesen und wir zehren ja noch jedes Jahr mit von den Ueberschüssen der Eisenbahnen, die weit über die gewöhnliche Rente hinausgehen. So viel ich mich entsinne, waren es in der letzten Statsperiode 5,6 bis 5,66 %/o. Wir leiden ja jetzt unter der Depression der wirthschaftlichen Verhältnisse, aber wenn ein Kaufmann, irgend ein Industrieller, seine Ausgaben immer ganz allein danach bemessen wollte, welchen Ertrag er aus seinem Geschäft in dem betreffenden Jahre gehabt hat, so würde man zu wunderbaren Verhältnissen im praktischen Leben kommen. Ich sehe andererseits gar nicht ab, weshalb denn der Staat sich nun der Pflicht entzieht, und ich bin der Ueberzeugung, daß nicht wie man vorgiebt, der Bau von Sekundärbahnen thatsächlich die Rente heruntergedrückt habe, sondern ich betrachte es im Zusammenhang mit der wirthschaftlichen Entwicklung als sicher, daß der Bau von Nebenbahnen auch für den Staat durch günstige Erfolge gezeitigt hat. Sie sind eben als Ganzes zu nehmen und sind nur dadurch leistungsfähig, daß ihnen die Zufuhren von den kleinen Quellen auf die großen Linien geschaffen wird, und es hat der Herr Oberbürgermeister Becker mit Recht betont, daß wenn diese kleinen Zufuhrwege nicht gebaut wären, das große Eisenbahnnetz doch ganz bedeutend weniger zu schaffen gehabt hätte. Es ist ja Thatsache, daß der Umfang, den unser Eisenbahnnetz und der Verkehr erlangt hat, dadurch gerade wesentlich gesteigert worden ist, daß auch die Hauptbahnen die Massen befördern, die ihnen die Sekundärbahnen auf ihren kurzen Linien zuführen. Dadurch hat sich der Umsatz so gewaltig gesteigert und dadurch ist thatsächlich die Rente auch trotz der größeren Anlagekapitalien geblieben. Gewiß will ich zugeben, daß es verkehrt gewesen wäre, wenn man diese

Sekundärbahnen alle als Vollbahnen ausgebaut hätte und mit dem Verhältniß der Anlagekapitalien für Hauptbahnen zu rechnen gehabt hätte. Aber schon der Herr Referent hat ausgeführt, daß diese Sekundärbahnen im allgemeinen nicht über 90 000 M. gekostet haben, was gegenüber den Anlagekosten der Hauptbahnen von 250 000 M. und darüber ja selbstverständlich auch eine außerordentlich viel günstigere Rentabilität ergibt.

Diesem Standpunkt mußte ich hier wohl oder übel Ausdruck geben, da ich gerade den Herren, die im Landtage der Monarchie sitzen, doch bei der nächsten Gelegenheit wieder Anlaß bieten möchte, den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten und den Herrn Finanzminister auf die Dringlichkeit einer weiteren Ausdehnung des Sekundärbahnnetzes hinzuweisen. Das ist sicherlich nicht so einfach unter den Tisch zu schieben und nicht mit der Motivierung zu erledigen, daß die Finanzverhältnisse soviel ungünstiger geworden sind. Ich habe betont, daß die Rente 5, 6 % und darüber betragen hat, und demgegenüber hat doch der Staat thatsächlich das Geld zu 3 $\frac{1}{2}$  %, und wenn ich nun auch mit der Amortisation rechne, so brauche ich doch noch gar nicht die wirtschaftliche Entwicklung der Gegenden in Betracht zu ziehen, denen aufgeholfen werden soll, um es schon als Kapitalanlage als das rentabelste und günstigste anzusehen, was es giebt. Ich verweise nicht einmal auf die Anlagen von Kanälen, deren Rentabilität ja ganz bedeutend zweifelhafter ist. Ich verbinde aber damit gerne die Anerkennung, daß der Provinzialausschuß ausdrücklich in seinem Bericht auf Seite 2 die Hebung der wirtschaftlichen Verhältnisse als seine Pflicht anerkannt hat, und dann verbinde ich allerdings auch weiter den Gedanken damit, er soll dieser Pflicht in weiterem Maße eingedenk sein, als es bisher der Fall gewesen ist. Wenn z. B. der Herr Referent vorhin mitgeteilt hat, daß noch kein Antrag für die Anlage von Kleinbahnen an die Provinzialverwaltung herangetreten sei, so bedarf das in gewisser Beziehung doch einer Korrektur. Die Sekundärbahnen die in den letzten 10—15 Jahren in der Rheinprovinz gebaut worden sind, haben überall und überall den Kreisen, den Interessenten und Adjacenten so gewaltige Kosten in Bezug auf Grunderwerb auferlegt, daß es hier ganz gewiß keinen Anstoß erregen wird, wenn ich sage, es ist bei jeder Gelegenheit der Antrag an die Provinz gestellt worden, dazu einen Beitrag zu leisten und zwar immer nur im Verhältniß zu den Ersparnissen, die die Provinz ganz bestimmt gemacht, wenn die Eisenbahn ausgeführt wird. Darüber sind allerdings die Auffassungen des Provinzialausschusses und des Landtages vielfach andere gewesen; alle Anträge sind einfach damit abgethan worden daß man gesagt hat, der Staat ist in erster Linie dazu berufen, und wir wollen uns da in keiner Weise für verpflichtet erachten, einen Groschen auszugeben. Wenn aber heute die Situation insofern aufgeklärt worden ist, als die Hebung der wirtschaftlichen Verhältnisse, für die man in der Eifel jetzt beispielsweise jedes Jahr 100 000 M. hergiebt, doch in der jetzigen Entwicklung der Gebirgsgegenden und anderer, die noch nicht von der Eisenbahn erreicht worden sind, auch noch nicht als beendet oder als auf der Höhe der Aufgabe stehend angesehen werden kann, — wenn das feststeht, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse von Seiten der Provinz zu fördern sind, dann soll man auch klipp und klar sagen, wir wollen in der Förderung so weit gehen, daß wir bei jedem Antrage zur Erbauung von Eisenbahnen, der an uns kommt, so wie der Staat, wie er bisher schon gethan hat und wie er auch dauernd thun wird, die Hergabe von Grund und Boden fordert, unsererseits den Antheil tragen, den wir voraussichtlich bei der Unterhaltung der zu entlastenden Straßen sparen werden.

Ich gebe gern zu, daß die Entwicklung so eintreten kann, wie sie der Provinzialausschuß bis dahin immer als maßgebend erachtet hat, daß neue oder andere Straßen dadurch um so stärker belastet werden, und ich muß anerkennen, daß in dem Bezirk, den ich hier verrete,

und der auch auf Seite 2 des Berichts Erwähnung findet, — es ist der Passus „vor Inbetriebsetzung der Aggerthalbahn u. s. w.“, die Wegestrecken soviel stärker belastet waren vor Anlage der Bahnen, in gewissem Sinne doch eine Bestätigung dessen ist, was der Provinzialausschuß als maßgebend für den Fall angesehen hat, insofern maßgebend, als beispielsweise dort steht: „Vor Inbetriebsetzung der Aggerthalbahn von Siegburg bis Niederseßmar erforderten die einzelnen Straßenstrecken nach dem Durchschnitt mehrerer Jahre berechnet an Unterhaltungskosten auf den Kilometer jährlich: von Siegburg bis Overath (Beuel-Overather Straße von 11,<sup>a</sup>—29,<sup>a</sup>) etwa 1330 M. und von Overath bis Hardt (Köln-Dlper Straße von 25,<sup>o</sup>—39,<sup>o</sup>) etwa 1800 M., endlich von Hardt bis Niederseßmar (Köln-Dlper Straße von 39,<sup>o</sup>—53,<sup>o</sup>) etwa 770 M., während diese Straßenstrecken nach der Inbetriebsetzung der Aggerthalbahn im Durchschnitt der letzten Jahre jetzt nur 300, 540 und 710 M. kosten“, also im Durchschnitt gegen erstere noch nicht einmal ein Viertel, und gegen das Zweite noch nicht einmal ein Drittel. Dagegen ist bei der dritten Theilstrecke eine ganz unwesentliche Ersparniß eingetreten. Wie erklärt sich das? Ich will gar nicht weiter an diesen Gedanken anknüpfen, daß auch da der Provinzialverband etwas hätte thun können. Glücklicherweise hatte der Staat da noch Verpflichtungen einzulösen, die er gehabt hat, aber in der Strecke von Hardt bis Niederseßmar hätte allerdings der Provinzialverband eintreten können, er hätte auch nicht soviel gespart. In Wirklichkeit ist aber diese Strecke auch wiederum in verschiedenen Abschnitten zu betrachten, wenn man sie richtig vergleichen soll, und da sage ich, daß nur die Wegestrecken von Hardt bis Runderoth und von Wiehlbrück bis Niederseßmar entlastet worden sind. Die Strecke aber von Wiehlbrück nach Runderoth hat so viel stärkere Belastung erfahren, daß thatsächlich trotz alledem nur eine so geringe Ersparniß eingetreten ist. Wie erklärt sich das? Einzig und allein dadurch, daß in Folge Anlage der Eisenbahn neue Industrien, neue Hilfsquellen, die für die wirtschaftliche Entwicklung in ganz kolossalem Maße eingetreten, zu Stande gekommen sind, und daß in thatsächlicher Beziehung die wirtschaftliche Lage des ganzen Aggerthals eine ganz andere geworden ist. Um das zu erreichen, um eine größere wirtschaftliche Entwicklung überall und überall zu erzielen, soll der Provinzialverband nicht die Mehrkosten scheuen, die eventuell eintreten werden, denn sie bieten auch ihm neue Kraft. Er soll aber das, was er ersparen kann an Unterhaltungskosten, doch auch ganz gewiß für den Grunderwerb aufwenden dürfen, um ohne Frage damit sehr viele Strecken zu ermöglichen, die der Staat bauen wird, wenn ihm in der geeigneten Form zu Leibe gegangen und speziell der Grund und Boden frei hergegeben wird. Das ist die Auffassung, die ich von der Sache habe und die mich im Wesentlichen bei der Sache geleitet hat. Ich stimme im Uebrigen den Ausführungen des Herrn Referenten, aber auch andererseits den Ausführungen bei, die Herr Oberbürgermeister Becker und Herr Commerzienrath Lueg gemacht haben. Ich will Sie nicht länger damit aufhalten und mich mit dem, was ich ausgeführt habe, bescheiden, um zu erzielen, daß der Provinziallandtag bereits in dieser Session sich vollkommen auf den Standpunkt der Anträge des Provinzialausschusses stellt und die Förderung auch nach dieser Richtung, aber besonders unter Berücksichtigung dieses rechnungsmäßigen Standpunktes zur Geltung bringt. Das ist mein Wunsch und im Uebrigen bin ich sehr gern bereit, die Sache in der Commission weiter zu behandeln, und ich hoffe, daß dort Gelegenheit gegeben wird, weitere Bemerkungen zu machen.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Es ist ein Schlusantrag eingegangen. (Bravo!) Auf der Rednerliste steht noch der Herr Abgeordnete Friederichs und der Herr Abgeordnete Pflug. Ich bitte diejenigen Herren, welche den Schluß votiren wollen, sich zu erheben. (Geschieht.) Das ist die Minderheit. Der Schluß der Debatte ist demnach abgelehnt. Der Herr Abgeordnete Friederichs hat das Wort.



Abgeordneter Friederichs: Meine Herren! Ich werde höchstens eine Stunde reden (Oh, oh! und Heiterkeit) — also nur ein paar Minuten.

Meine Herren! In der Vorlage vollzieht sich gewissermaßen die Rückkehr eines verstoßenen Knäbleins aus dem Jahre 1883 in das Elternhaus, und ich wollte meine Freunde darüber ausdrücken. Heute streitet man in diesem hohen Hause nicht um die Frage, ob der Knabe wieder auf die Straße hinausgeschickt werden soll, sondern man streitet über die Art seiner Erziehung. Damit bin ich sehr zufrieden. Der Adoptivvater, Herr Lueg, meint es aufrichtig mit ihm; ich warne aber vor dem Nebenvormund Herrn Becker, dessen Hinweisung auf den Staat nicht nach Erziehung aussieht! Wir haben es in Berlin nicht, wie der letzte Herr Vorredner sagte, mit den Ministerien zu thun, sondern mit der Volksvertretung selbst, mit dem Abgeordnetenhaus. (Sehr richtig!) Das Abgeordnetenhaus wird meines Erachtens nicht wieder von seinen früheren Beschlüssen zurückgehen und den Nebenbahnbau von den Gemeindebeiträgen für den Grunderwerb befreien. Es wird uns nichts anderes übrig bleiben, als in der Weise das Kleinbahngesetz auszuführen, wie es die Vorlage enthält. Ich werde deshalb für die Verweisung an die Commission stimmen!

Stellvertretender Vorsitzender Zanßen: Herr Abgeordneter Pflug hat das Wort.

Abgeordneter Pflug: Meine verehrten Herren! Der Herr Oberbürgermeister Becker hat in seiner Rede geäußert, daß nur der Staat als solcher die Ausführungen der Tertiärbahnen übernehmen sollte; zum Schluß kommt er aber zu der Ueberzeugung, daß die Kreise allein dieselben ausführen könnten. Ich glaube doch, daß, wenn man von dem Standpunkte ausgeht, daß der Staat nur die Macht resp. die Mittel hat, die Sache durchzuführen, dann in erster Linie nach dem Staat die Provinz einzutreten hätte; denn dieselbe ist in Bezug auf Mittel und der dazu nöthigen Sachverständigen den Kreisen bedeutend überlegen. Ich bitte daher die Commission, diesen Standpunkt festzuhalten, da die Steuerfähigkeit der Kreise zu schwach ist, diese sozialpolitisch so wichtige Frage einem glücklichen Gedeihen entgegenzuführen.

Stellvertretender Vorsitzender Zanßen: Ich schließe die Diskussion, da sich Niemand weiter zum Wort gemeldet hat.

Meine Herren! Wir werden uns darüber schlüssig zu machen haben, ob Sie diese Vorlage an eine Specialcommission verweisen wollen, oder ob Sie die Fachcommission nach dem Vorschlage des Herrn Abgeordneten Lueg um 10 Mitglieder verstärken und ihr alsdann diese Vorlage zuweisen wollen. Ich bitte diejenigen Herren, welche für diesen Gegenstand eine besondere Commission, bestehend aus 25 Mitgliedern, bilden wollen, sich zu erheben. (Geschlacht.) Das ist die Minderheit.

Ich stelle ohne weitere Abstimmung fest, daß der Antrag des Herrn Abgeordneten Lueg Annahme gefunden hat, wonach die III. Fachcommission, um 10 Mitglieder verstärkt, die Sache an sich nehmen und vorberathen wird.

Meine Herren! Ich habe Ihnen mitzutheilen, daß mir inzwischen ein Antrag aus dem Hause zugegangen ist, dahingehend:

„Der 36. Rheinische Provinziallandtag hat beschlossen, an die Königliche Staatsregierung das dringende Ersuchen zu richten, möglichst bald ein Gesetz zu erlassen, durch welches die Pensionsverhältnisse der Communalbeamten, insbesondere der Landgemeinden nach Maßgabe der für Staatsbeamte geltenden Grundsätze einer gesetzlichen Regelung unterzogen werden.“

Ich beantrage, der Provinziallandtag wolle den Provinzialauschuß ersuchen, über die Lage der Sache bezw. die Ausführung des vorstehenden Beschlusses Bericht zu erstatten.“

Zweigert.

Nach unserer Geschäftsordnung bedarf dieser Antrag der Unterstützung von mindestens 20 Mitgliefern. Ich bitte diejenigen Herren, welche den Antrag unterstützen wollen, sich zu erheben. (Geschlecht.) Das ist die ausreichende Anzahl. Ich werde den Antrag der I. Fachcommission zur Vorprüfung zustellen. (Abgeordneter Dr. Fromein: Ich möchte vorschlagen der II.) Also der II.

Inzwischen ist mir folgendes Schreiben zugegangen:

„Düsseldorf, den 7. Dezember 1892.

Euer Hochwohlgeboren beehre ich mich ganz ergebenst zu benachrichtigen, daß der Herr Justizminister durch Erlaß vom 6. d. M. als Commissar zur Theilnahme an den Berathungen des Provinziallandtags über den Entwurf eines Gesetzes, betreffend die im Geltungsbereich des Rheinischen Rechts außerhalb des vormaligen Herzogthums Berg bestehenden Pfandschaften, sowie die Abänderung und Ergänzung des Gesetzes vom 12. April 1888, den Herrn Geheimen Ober-Justizrath und vortragenden Rath im Justizministerium Vietsch bestellt hat. Derselbe ist beauftragt, sich zum 8. d. M. hierher zu begeben.

Der königliche Landtagscommissarius, Oberpräsident der Rheinprovinz  
Raffe.“

Wir gehen über zum 4. Gegenstand der Tagesordnung, nämlich zum Antrag der Wahlprüfungs-Commission hinsichtlich der inzwischen vorgekommenen Neuwahlen. Referent ist Herr Abgeordneter Möllenhoff, dem ich das Wort gebe.

Abgeordneter Möllenhoff: Die Verhandlungen über die Ersatzwahlen zum Provinziallandtag in den Kreisen Aachen-Land, Barmen-Stadt, Coblenz-Stadt, Düren, Kreuznach, Mayen, Ottweiler, Saarbrücken, St. Goar, Solingen und Zell sind Seitens der Wahlprüfungs-Commission einer genauen Untersuchung unterzogen worden. Dieselbe hat ergeben, daß die Wahlen innerhalb der gesetzlichen Formen vor sich gegangen sind, und daß Einwendungen gegen diese Wahlen nach ihrem Bekanntwerden von keiner Seite erhoben wurden.

Für die Commission gestatte ich mir deshalb, den Antrag zu stellen:

„Hoher Provinziallandtag wolle die Wahlen der Abgeordneten Edmund Rey, Koch, Schüller, von Breuning, Engelsmann, Linz, Freiherr von Stumm-Halberg, Carl Röchling, Wieland, Kelders und Huesgen, für gültig erklären.“

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Es meldet sich Niemand zum Wort. Widerspruch gegen den Antrag wird nicht erhoben; ich darf daher constatiren, daß er zum Beschluß erhoben worden ist.

Wir haben als den folgenden Gegenstand der Tagesordnung den Antrag der I. Fachcommission zum Etat des Provinziallandtages, des Provinzialausschusses und der Provinzial-Central-Verwaltungsbehörde für die Etatsjahre vom 1. April 1893 bis 31. März 1894 und vom 1. April 1894 bis 31. März 1895 zu behandeln. Referent ist Herr Abgeordneter Duack. Ich ertheile ihm das Wort.

Berichterstatter Abgeordneter Duack: Meine Herren! Sie finden den Etat des Provinziallandtages, des Provinzialausschusses und der Centralverwaltung, über welchen ich beauftragt bin, im Namen der I. Fachcommission Bericht zu erstatten, in der Anlage I, Seite 17 ff.

Der Etat weist in Einnahme auf im I. Titel: Erlös aus dem Verkauf der Verhandlungen des Provinziallandtags 1650 M. Es ist das die Summe, welche durchschnittlich in den letzten beiden Jahren eingegangen ist. Dann folgen von II. bis VII. Zuschüsse, welche von einzelnen

Verwaltungen der Provinzialverwaltung an die Centralverwaltung abzuliefern sind, und welche bestehen aus dem Verwaltungskostenbeitrag der Provinzial-Feuer-Societät von 12 000 M., dem Verwaltungskostenbeitrag in Höhe von 3% der Einnahme an Zinsen der Kapitalbestände der Polizeistrafgelderfonds und von den aufkommenden Strafgeldern 7000 M., dann weiter Verwaltungskostenbeitrag in Höhe von 5% der Einnahme der Pferde- und Rindvieh-Vericherungsfonds 5360 M., Verwaltungskostenbeitrag der Provinzial-Straßenverwaltung 123 000 M. Sie sehen hier eine Erhöhung dieser Position um 21 500 M., die ihre Begründung darin findet, daß die Gehälter von 2 Regierungsbaumeistern und 2 Buchhaltern, sowie die Unterstützungsfonds für Beamte, welche früher im Etat der Provinzial-Straßenverwaltung angeführt waren, jetzt als Einnahme aus der Straßenverwaltung in den Etat der Centralverwaltung eingesetzt worden sind.

Der Verwaltungskostenbeitrag der landwirthschaftlichen Berufsgenossenschaften, Titel VI, 5000 M., ferner Verwaltungskostenbeitrag der Invalidentät- und Altersversicherungsanstalt „Rheinprovinz“ für die Wahrnehmung der Vorstandsgeschäfte durch obere Beamte der Centralverwaltung im Nebenamte und für die bei der Centralverwaltung zu erledigenden Geschäfte 5000 M. Es ist das eine neue Position, welche eingesetzt worden ist. Sie wissen, daß die Invalidentät- und Altersversicherungsanstalt selbst diese Kosten gesetzlich zu tragen hat, und es werden nun Funktionen ausgeübt Seitens des Herrn Landesdirektors und der übrigen Beamten im Nebenamt, für welche die Invalidentät- und Altersversicherungsanstalt einen Beitrag von 5000 M. an unseren jetzigen Etat einliefern muß. Dann kommen noch unvorhergesehene Einnahmen und zur Abrundung 990 M., und wenn man die Ausgaben bewilligt, dann müßte ein Zuschuß aus Provinzialmitteln von 201 200 M. gegeben werden, 16 300 M. weniger als voriges Jahr eingestellt waren.

Ich gehe zu den Ausgaben über. Der Provinziallandtag ist angelegt mit Kosten von 30 000 M. Es sind das die durchschnittlichen Kosten der beiden letzten Provinziallandtage, dann der Provinzialauschuß und Provinzialrath mit 20 500 M. — es ist das eine unerhebliche Erhöhung. — III. die Provinzial-Central-Verwaltungsbehörde hat an Befoldungen auszugeben: A. Landesdirektor Gehalt 12 000 M., persönliche pensionsberechtigte Zulage 4000 M., B. Obere Beamte für 6 Landesräthe 26 400 M., es sind das 7800 M. mehr als im vorigen Jahr, und diese Erhöhungen und die sämtlichen Haupterhöhungen, die in den Gehältern vorkommen, sind dadurch entstanden, daß die Alterszulagen nach dem Befoldungs-Etat von 600 M., in diesem Jahre eingesetzt worden sind. Es ist das der Hauptpunkt der Erhöhung; einige andere Erhöhungen werde ich bei den speziellen Titeln noch mittheilen.

Titel III Nr. 3 für 2 Landesbauräthe Gehälter 18 400 M. — Die Erhöhung von 1200 M., wie gesagt, wieder auf Grund des Befoldungs-Etats. C. Für drei Landes-Oberbauinspektoren Gehälter und Funktionszulagen 15 600 M., 5. für einen Maschineningenieur Gehalt 3900 M., Wohnungsgeldzuschuß für 10 Beamte, je 660 M., zusammen 6600 M. D. Bureaubeamte, für 2 Landessekretäre Gehälter 7750 M., 8. für den Rechnungsrevisor Gehalt 4500 M., 9. für den Provinziallandmesser Gehalt 3600 M., das ist eine neu eingestellte Position in Folge des eingetretenen Bedürfnisses, den Provinziallandmesser anzustellen, 10. für 13 Sekretäre und 2 Buchhalter Gehälter 40 450 M., 11. für 6 technische Bureaubeamte Gehälter 14 200 M., für 3 Registratoren, unter Nr. 12, Gehälter 7160 M. Titel III Nr. 13 für 7 Sekretariatsassistenten Gehälter 11 700 M. Hier ist eine Erhöhung von 2050 M. auf Grund des Befoldungs-Etats, 14. Wohnungsgeldzuschuß für 35 Bureaubeamte 15 120 M. E. Kanzleibeamte, für einen Kanzleivorsteher 2450 M., für 4 Kanzlisten 5800 M. Wohnungsgeldzuschuß für die 5 eben aufgeführten Kanzleibeamten je 432 M., zusammen 2160 M. Hier sind 2 neue Stellen eingesetzt

und daher rührt die Erhöhung von 864 M. Dann F. Botenmeister (Kastellan) und Boten. 18. Gehalt für den Botenmeister 1900 M., 19. Gehälter für 3 Boten 3460 M., 20. für 2 Boten Entschädigung für Dienstwohnungen u. s. w. 680 M.

Die Gehälter haben Veranlassung gegeben, daß ein Mitglied der Commission auf den §. 2 der Bestimmungen für die Befoldung der Provinzialbeamten aufmerksam gemacht hat. Der §. 2 für Befoldungen lautet: „Von dem Provinziallandtage werden für die von diesem zu wählenden oberen Beamten die Anfangsgehälter, sowie das Aufrücken im Gehalte von Fall zu Fall festgesetzt“.

Es wurde nun bemerkt, daß bei den Staatsbeamten eine solche Bestimmung nicht vorhanden sei, daß vielmehr die Erhöhung einfach durch die Erreichung von Altersstufen eintrete. Es sei hier also dahin eine Ausnahmegestimmung für die oberen Provinzialbeamten vorhanden, daß das Aufrücken im Gehalt von Fall zu Fall, also durch besonderen Beschluß stattfinden soll.

Es ist an diese Bemerkung nicht eine Berathung und auch nicht ein Antrag geknüpft worden; es ist also nur dem Provinzialausschuß anheimgegeben worden, zu erwägen, ob diese Bestimmung in §. 2 nicht einer Aenderung zu unterziehen sei. Im Uebrigen ist ein Antrag nicht gestellt worden.

Wir gehen über zu Titel IV der Ausgabe. Andere persönliche Ausgaben, Nr. 1 für Hilfsarbeiter in der Straßenbauverwaltung 7200 M., Nr. 2 für Hilfsarbeiter im Büreaudienst 11500 M., für Hilfsarbeiter in der Kanzlei und im Botendienst Nr. 3 6000 M., zusammen Titel 2 und 3 17500 M., dann Nr. 4, zu Unterstützungen für Subaltern- und Unterbeamte der Provinzialverwaltung, sowie für pensionirte Beamte und deren Hinterbliebene, zur Verfügung des Landesdirektors 7000 M. Diese Position ist um 5000 M. erhöht worden. Es ist beschlossen worden, daß diese Unterstützungen ebenso einheitlich Seitens der Provinzialverwaltung zu behandeln sind, wie auch die Pensionsverhältnisse, und so ist die Position von 5000 M. welche sich früher in der Straßenbauverwaltung zeigte, hier in den Etat der Centralverwaltung übernommen worden.

Es kommen dann noch sächliche Ausgaben unter dem Titel V, Nr. 1 Tagegelber und Reisekosten der Beamten 22500 M., zur Unterhaltung des Ständehauses mit Umgebung, sowie zur Unterhaltung des Dienstwohngebäudes für den Landesdirektor 5000 M., Feuerversicherung der Gebäude nebst Inventar, sowie Hagelversicherungsbeitrag 650 M., zur Beschaffung und Unterhaltung des Inventars 3000 M., Schreibmaterialien und sonstige Büreaubedürfnisse 5600 M., Druckkosten 4000 M., Aktenheften und Buchbinderarbeiten 2600 M., für die Geschäftsbibliothek 1300 M., Porto-, Fracht- und Telegraphengebühren 9500 M., Beleuchtung der Büreaus 5000 M., Heizung der Büreaus 3400 M., Reinigen der Büreaus 3300 M., Wasserzins und sonstige Ausgaben 1200 M., für Dienstkleidung des Botenmeisters und der Boten 1000 M., zusammen 68050 M.

Dann unter Titel VI, sonstige Ausgaben, Nr. 1 zur Disposition des Landesdirektors 1000 M., dann zweitens zu Umzugskosten, sonstigen unvorhergesehenen Ausgaben, sowie zur Abrundung 2120 M., zusammen im Titel VI 3120 M.

Die Wiederholung dieser Ausgaben zeigt eine Summe von 361200 M. Werden diese Summen bewilligt, so ist damit auch zu gleicher Zeit der Zuschuß aus Provinzialmitteln genehmigt, welcher in den Einnahmen steht, in Höhe von 201200 M.

Die Sachcommission beehrt sich dem hohen Provinziallandtag vorzuschlagen, den vorbezeichneten Etat unverändert anzunehmen, welchem Antrag ich mich anschließe.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Ich stelle die Sache zur Diskussion und ertheile das Wort dem Herrn Abgeordneten von Grand-Ny.

Abgeordneter von Grand-Ny: Gestatten Sie mir zu der Ausführung des Herrn Referenten eine mehr persönliche Bemerkung. Es handelt sich bei der Aeußerung des Wunsches der Einführung eines festen Normalbesoldungsplans nur um die oberen Provinzialbeamten, es trifft daher die Gegenbemerkung aus dem Verhältniß der unteren Beamten nicht zu, ich will nicht verhehlen, daß in der Commission die Bezugnahme auf §. 4 der Bestimmungen für die Besoldung der Provinzialbeamten der Rheinprovinz zu der irrigen Auffassung Veranlassung gegeben hat; ich halte den geäußerten Wunsch in Bezug auf die oberen Beamten aufrecht.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Zum Wort ist Niemand weiter gemeldet. Ich schließe die Diskussion und darf wohl ohne weitere Abstimmung feststellen, daß Sie den Antrag der Commission zu Ihrem Beschlusse gemacht haben.

Ich ertheile nunmehr das Wort dem Herrn Abgeordneten Zweigert zur Erstattung des Berichtes der I. Fachcommission zum Etat zur Zahlung von Pensionen zc. an Provinzialbeamte und von Wittwen- und Waisengeldern, Unterstützungen an deren Hinterbliebene für die Etatsjahre vom 1. April 1893 bis 31. März 1894 und vom 1. April 1894 bis 31. März 1895.

Abgeordneter Zweigert: Meine Herren! Ich unterlasse es, bei der vorgerückten Zeit, die einzelnen Titel des Stats vorzulesen, zumal sie das ja alle in der Hand haben. Ich beantrage Namens der Commission, dem Etat unverändert die Zustimmung zu ertheilen und eine Resolution anzunehmen, die auf Nr. 33 der Druckfachen abgedruckt ist, nämlich

„den Provinzialausschuß zu ersuchen, auf eine Auflösung des in Titel I Nr. 1 des oben bezeichneten Stats genannten Fonds Bedacht zu nehmen und die Aufhebung der Beiträge für die Wittwen- und Waisenkasse aus Provinzialfonds nur denjenigen Beamten gegenüber eintreten zu lassen, welche mit der Uebernahme aller Verpflichtungen der bestehenden Wittwen- und Waisenkasse sich ausdrücklich einverstanden erklären und auf alle weiteren Ansprüche und etwaigen Rechte gegen die bestehende Kasse bezw. deren Fonds verzichten.“

Bei Einſicht des Stats fiel es der Commission auf, daß in demselben noch der alte Fonds der Wittwen- und Waisenkasse erhalten geblieben war, dessen Zinsen in Einnahme gestellt waren. Man sagte sich, nachdem Seitens der Provinz die Zahlung der Pensionen unter Wegfall von Beiträgen der Beamten übernommen worden ist, hat dieser Fonds keinen praktischen Zweck mehr, und es empfiehlt sich, denselben aufzulösen. Dem wurde entgegengehalten, daß das zur Zeit nicht thunlich sei, weil eine Reihe von Mitgliedern der Kasse beigetreten sind, die nicht Provinzialbeamte sind und denen daher auch die Beiträge nicht erlassen werden, nämlich die Direktoren der landwirthschaftlichen Winterschulen und ein Obstbautechniker. Aus diesem Grunde könne man den Fonds zur Zeit nicht beseitigen. Man erkannte aber an, daß es überflüssig sei, derartige Fonds auf die Dauer zu erhalten und daß es richtiger sei, die Pensionen einfach auf den laufenden Etat zu nehmen.

Dementsprechend empfiehlt die Commission, den Provinzialausschuß zu ersuchen, im Wege der Verhandlung mit diesen genannten Nichtbeamten die Auflösung des Fonds herbeizuführen.

Man erkannte weiter an, daß die einzelnen Provinzialbeamten durch Zahlung von Beiträgen zur Wittwenkasse Anrechte auf die Kasse erworben haben, und daß ohne ihre Zustimmung

ihnen diese Anrechte nicht genommen werden können, daß es daher im Interesse der Klarheit der Verhältnisse wünschenswerth sei, mit jedem einzelnen Beamten über Aufgabe seiner Rechte zu verhandeln und nur unter der Bedingung die Zahlung der Beiträge auf die Provinzialkasse zu übernehmen, wenn der betreffende Beamte auf seine Rechte an die Kasse Verzicht leistet und sich mit der Zahlung der Wittwen- und Waisengelder aus allgemeinen Provinzialmitteln einverstanden erklärt.

In dem Anerkenntniß, daß die Bildung besonderer Fonds unnöthig sei, liegt meines Erachtens auch weiter das Anerkenntniß, daß die in der Denkschrift — über die ich ja ebenfalls zu referiren habe und die sich auf Nr. Ib der Drucksachen befindet — verzeichnete Beitragsquote von 15 % der Gehälter, welche die einzelnen Institute zu zahlen haben, die Provinzial-Feuer-Societät, die Landesbank u. s. w. — daß diese Summe nur eine approximative ist und daß später, wenn sich herausstellt, daß diese 15 % nicht nöthig sind, eine Ermäßigung dieser Beiträge gegenüber den einzelnen Instituten stattfinden wird.

Dementsprechend beantrage ich Namens der Commission den Etat unverändert anzunehmen, der Resolution auf Nr. 33 Ihre Zustimmung zu ertheilen und endlich dem Antrage des Provinzialausschusses auf Nr. Ib der Drucksachen zuzustimmen, wonach wir uns einverstanden erklären, die Reliktenbeiträge der Beamten in Wegfall zu bringen und dieselben auf die Provinziallandeskasse zu übernehmen.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Ich eröffne die Diskussion und — schließe sie, da sich Niemand zum Wort gemeldet. Ich stelle auch hier fest, daß Sie dem Antrag der Fachcommission in allen Theilen Ihre Zustimmung gegeben haben. — Der Antrag ist demnach zum Beschluß geworden.

Wir gehen weiter und kommen zum Antrag der I. Fachcommission zum Etat der Besoldungen und anderen persönlichen Ausgaben für die bei der Invalidentät- und Altersversicherungsanstalt „Rheinprovinz“ beschäftigten Provinzialbeamten für die Etatsjahre vom 1. Januar bis 31. Dezember 1893 und vom 1. Januar bis 31. Dezember 1894. Referent ist Herr Abgeordneter Michels. Ich ertheile ihm das Wort.

Berichterstatter Abgeordneter Michels: Meine Herren! Ich kann mich in der Begründung des Antrages den die I. Fachcommission sich beehrt durch mich bei Ihnen zu stellen, nämlich den bezeichneten Etat unverändert anzunehmen, sehr kurz fassen. Der Etat selbst hat ja auf die Berechnungsverhältnisse des Haupt-Etats keinen Einfluß; er deckt sich in Einnahme und Ausgabe vollständig. Die Einnahmen beruhen auf Vertragsverpflichtungen, die der Provinzialverband mit der Rheinprovinz-Aktiengesellschaft geschlossen hat. Die größeren Ausgaben die sich zum Theil in der Anstellung von neuen Beamten darstellen, sind vollständig begründet durch die stetig wachsenden Arbeiten die in der Invalidentät- und Altersversicherungsanstalt vorkommen. Die beiden Gehaltserhöhungen die Sie unter Titel I finden, sind vom Provinzialausschuß beantragt und von der Commission werden dieselben auch Ihrer Zustimmung empfohlen. Die Commission wünscht, daß die Bemerkung, welche hier unter Ausgabe, Titel I, eingesetzt ist und die die Erhöhung der Gehälter der Beamten betrifft, folgende Fassung erhält: „Die in dem Etat vorgeschlagenen Erhöhungen der Gehälter der Beamten können erst vom 1. April 1893 ab erfolgen, die weiteren Erhöhungen finden immer erst vom 1. April ab statt.“

Die Commission hat es bei der Berathung des Etats für die Provinzial-Feuer-Societät als wünschenswerth erachtet, daß diese Bestimmung gleichmäßig in alle Etats eingesetzt werde. Sie bezweckt dadurch die vollständige Gleichstellung sämmtlicher Beamten im Sinne des Gehaltsregulativs klar zu stellen.

Im übrigen habe ich zu dem Etat nichts zu bemerken und möchte bitten, daß es dem hohen Hause gefallen möge, den bezeichneten Etat unverändert annehmen.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Auch hier findet eine Diskussion nicht statt. Ich darf daher zu diesem Etatstitel constatiren, daß das Haus den Anträgen der Commission beigetreten ist. Dieselben sind zum Beschluß erhoben worden.

Wir kommen sodann zum letzten Gegenstand der Tagesordnung:

Antrag der I. Fachcommission zum Bericht und zu den Anträgen des Provinzialausschusses, betreffend Errichtung einer Weinbauschule für die Rheinprovinz.

Der Herr Abgeordnete Lieven als Referent hat das Wort.

Berichterstatter Abgeordneter Lieven: Meine Herren! Bericht und Anträge sind ja in Ihren Händen, und ich bitte, mir wegen der vorgerückten Zeit zu erlassen, sie nochmals vorzutragen, oder wünschen die Herren den Vortrag? (Rufe: Nein!) Die I. Fachcommission hat also in Folge des Berichts und der Anträge beschlossen, den Vorschlägen des Provinzialausschusses beizutreten, und bitte ich Sie, diese Vorschläge, wie folgt, zu genehmigen:

„Hoher Provinziallandtag wolle

1. die Errichtung einer Weinbauschule in Trier nach den vorstehend dargelegten Grundzügen beschließen,
2. den Provinzialauschuß mit der Ausführung dieses Beschlusses, ferner der Anmietung und Einrichtung der nöthigen Gebäulichkeiten sowie der Annahme der geeigneten Lehrkräfte und dem Erlasse der für die Weinbauschule erforderlichen Reglements beauftragen, endlich
3. den Provinzialauschuß ermächtigen, die zur Errichtung und zum Unterhalte der Schule bis zur nächsten Etatsaufstellung erforderlichen Geldmittel aus bereiten Fonds vorläufig zu entnehmen.“

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Wünscht einer der Herren zu diesem Gegenstande das Wort? — Herr Abgeordneter Rings hat das Wort.

Abgeordneter Rings: Meine Herren! Ich stimme der Errichtung der beabsichtigten Weinbauschule mit besonderem Vergnügen zu. Ich möchte aber doch meinem Bedauern darüber Ausdruck geben, daß man bei der Errichtung der Weinbauschule so exklusiv für die Mosel besorgt zu sein scheint und des Mittel- und des Niederrheines nicht gedenkt. Nirgendwo liegt der Weinbau so im Argen und bedarf der Aufhülfe so dringend, wie am Mittel- und Niederrhein. Wenn man die Verhältnisse daselbst kennt, weiß man, daß die Winzer dort neben dem Weinbau vielfach ein Nebengewerbe betreiben und schon in Folge der letzten ungünstigen Jahre mehr Freude an diesem Nebengewerbe als an dem Weinbau bekommen. Der richtige Weinbauer wird immer feltener. Deshalb hätte ich es gern gesehen, wenn man die Weinbauschule etwas näher zum Rhein gelegt hätte. Ich gebe also der Hoffnung Raum, daß man demnächst auch an die Errichtung einer zweiten Weinbauschule denkt, welche unmittelbar am Rheine liegt bezw. mit welcher die Rhein- gegend mehr berücksichtigt wird.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Sonst ist Niemand zum Wort gemeldet. — Ich schließe die Diskussion.

Ich darf wohl feststellen, daß Sie den 3 Anträgen des Provinzialausschusses resp. dem Antrage der Fachcommission Ihre Zustimmung erteilt und diese Anträge zu Ihrem Beschluß gemacht haben? — Das ist der Fall.

Somit wäre die Tagesordnung erschöpft. Ich möchte Ihnen vorschlagen, unsere nächste Sitzung am Freitag, den 9. Dezember zu halten, da wir ja morgen katholischen Feiertag haben, der sich zur Arbeit nicht eignet. Wir würden uns um 1 Uhr versammeln können, damit die Herren, die aus der Heimath an dem Morgen zurückkommen, Zeit genug für ihre Reise haben.

Als Gegenstände der Tagesordnung würde ich Ihnen vorschlagen:

Eingänge.

Wahl des Vorsitzenden des Provinzialauschusses.

Bericht und Antrag des Provinzialauschusses, betreffend Ersatzwahl eines Mitgliedes des Provinzialauschusses.

Antrag der I. Fachcommission zum Etat der Verwaltungskosten der Landesbank der Rheinprovinz für die Etatsjahre vom 1. April 1893 bis 31. März 1894 und vom 1. April 1894 bis 31. März 1895.

Erste und event. auch zweite Berathung des Entwurfs eines Gesetzes, betreffend die im Geltungsbereiche des Rheinischen Rechts außerhalb des vormaligen Herzogthums Berg bestehenden Pfandschaften, sowie die Abänderung und Ergänzung des Gesetzes vom 12. April 1888 über das Grundbuchwesen und die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen im Geltungsbereich des Rheinischen Rechts. Dazu Bericht des Provinzialauschusses.

Antrag der I. Fachcommission zur Vorlage der königlichen Staatsregierung, betreffend gutachtliche Aeußerung des Provinziallandtags über die behufs Durchführung der Gebäudesteuer-Veranlagung auf dem Lande in Aussicht genommenen sogenannten Normalstädte und Angabe etwaiger besonderer provinzieller Einschätzungsmerkmale für die bevorstehende Revision der Gebäudesteuer-Veranlagung. Dazu Bericht des Provinzialauschusses.

Antrag der I. Fachcommission zum Etat der Verwaltungskosten der Rheinischen Provinzial-Feuer-Societät für die Etatsjahre vom 1. Januar bis 31. Dezember 1893 und vom 1. Januar bis 31. Dezember 1894.

Antrag der I. Fachcommission zum Etat für die Verwaltung der Angelegenheiten der niedern landwirthschaftlichen Schulen, sowie für die Unterstützung sonstiger landwirthschaftlicher Zwecke für die Etatsjahre vom 1. April 1893 bis 31. März 1894 und vom 1. April 1894 bis 31. März 1895.

Antrag der I. Fachcommission zum Etat für die Verwaltung des Rittergutes Desdorf für die Etatsjahre vom 1. April 1893 bis 31. März 1894 und vom 1. April 1894 bis 31. März 1895.

Antrag der I. Fachcommission zum Etat über die Einnahmen und Ausgaben für gewerbliche Zwecke für die Etatsjahre vom 1. April 1893 bis 31. März 1894 und vom 1. April 1894 bis 31. März 1895.

Antrag der I. Fachcommission zum Bericht und Antrag des Provinzialauschusses, betreffend die Feuerwehr-Unfallkasse der Rheinprovinz.

Dann möchte ich aber die Herren bitten, sich schon um 11 Uhr in den Abtheilungen zu versammeln, und zwar zur Wahl derjenigen Commissionen, deren Bildung Sie heute beschlossen haben, das ist also die Verstärkung der III. Fachcommission durch 10 Mitglieder und die Bildung einer besonderen Commission, bestehend aus 25 Mitgliedern, zur Berathung der Denkmalsangelegenheit. Die von den Abtheilungen gewählte Commission für diese letztere Angelegenheit würde sich dann im Zimmer 22, im Zimmer der I. Fachcommission, constituiren können. Das wird nur sehr kurze Zeit in Anspruch nehmen.