

Ich möchte nun, ehe ich die Sitzung schließe, die Herren darauf aufmerksam machen, daß sie die Güte haben, an ihrem Sitz ihre Karte zu befestigen, damit nämlich das Bureau die Eingänge für die einzelnen Mitglieder auf den betreffenden Platz legen kann.

Weiteres liegt für die heutige Sitzung nicht vor. Ich schließe dieselbe.

Schluß der Sitzung 1 Uhr 5 Minuten.

Zweite Sitzung

im Ständehause zu Düsseldorf, am Montag den 28. Mai 1894.

Beginn: 12 Uhr Vormittags.

Tagesordnung.

1. Eingänge.
2. Bericht des Provinzialauschusses über die Ergebnisse der Provinzialverwaltung für das Statsjahr 1892/93. Berichterstatter des Provinzialauschusses: Beigeordneter Dieke.
3. Bericht und Antrag des Provinzialauschusses, betreffend Verlängerung der Geltungsdauer der Stats der Rheinischen Provinzial-Feuer-Societät, der Invaliditäts- und Altersversicherungsanstalt Rheinprovinz und der Rheinischen landwirthschaftlichen Berufsgenossenschaft sowie des Haupt-Stats der Provinzialverwaltung. Berichterstatter des Provinzialauschusses: Landesdirektor Dr. Klein.
4. Bericht und Antrag des Provinzialauschusses, betreffend die anderweite Regelung der Unterstützung des Gemeinde- und Kreis-Begebauens in der Rheinprovinz. Berichterstatter des Provinzialauschusses: Landesdirektor Dr. Klein.
5. Bericht und Anträge des Provinzialauschusses, betreffend die zur Förderung von Kleinbahnunternehmungen getroffenen und noch zu treffenden Maßnahmen. Berichterstatter des Provinzialauschusses: Landesdirektor Dr. Klein.
6. Vertheilung der Verhandlungsgegenstände an die Fachcommissionen.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Ich eröffne die Sitzung. Das Protokoll führt heute zu meiner Rechten Herr Schriftführer Abgeordneter Möllenhoff, die Rednerliste zu meiner Linken Herr Schriftführer Abgeordneter Freiherr von Coels.

Das Protokoll der vorigen Sitzung liegt auf dem Bureau zur Einsicht der Herren offen. Sowohl für die heutige Sitzung wie für die Dauer der ganzen Session hat sich entschuldigt Herr Abgeordneter Fritzen, der nach überstandener schwerer Krankheit ein Bad zu besuchen hat. Für die heutige Sitzung hat sich wegen Unwohlseins entschuldigt Herr Abgeordneter Bömmiger.

Der Herr Oberpräsident theilt mit, daß er den Herrn Regierungsrath Dr. zur Nedden als seinen Commissarius zu den Sitzungen des Provinziallandtags und der von demselben zur Vorbereitung seiner Beschlüsse gewählten Commissionen anzumelden habe.

Ich habe folgende Eingänge mitzutheilen:

1. Der Kreisauschuß des Landkreises Essen stellt den Antrag, darauf hinzuwirken, daß der Provinziallandtag an die königliche Staatsregierung das dringende Ersuchen richte, anzuordnen, daß den Gemeinden Duplikate der Kataster-Dokumente und Karten, sowie Ausfertigungen der jährlichen Veränderungen zum eigenen Gebrauch unentgeltlich überwiesen werden.

2. Die Rheinischen Stahlwerke zu Meiderich-Ruhrort und 15 Aktiengesellschaften, Kölnische Maschinenbau-Aktiengesellschaft und 11 Aktiengesellschaften sowie das Düsseldorfer Röhren- und Eisenwalzwerk und 5 Aktiengesellschaften bitten um Befürwortung des Antrages bei der königl. Staatsregierung, daß in der Rheinprovinz, wie dies in allen anderen Provinzen des Staates der Fall ist, auch den juristischen Personen, Aktiengesellschaften zc. das Recht der Theilnahme an den Gemeinderathswahlen beigelegt werde.

3. Der Provinziallandtags-Abgeordnete Justizrath Neuffel zu Meisenheim stellt den Antrag, der Provinziallandtag wolle bei dem königlichen Staatsministerium beantragen, dem Bundesrathe und dem Reichstage eine Gesetzesvorlage zu unterbreiten, wodurch ein Zoll von 10 M. für 100 kg Quebrachholz eingeführt wird.

4. Die Lokalabtheilung Merzig des landwirthschaftlichen Vereins für Rheinpreußen bittet um einen jährlichen Zuschuß von 1000 M. zu ihrer Stieraufzuchtstation.

5. Die Lokalabtheilung Rees des landwirthschaftlichen Vereins bittet um Errichtung einer landwirthschaftlichen Winterschule zu Halbern im Kreise Rees.

6. Die Polizeidiener der Landgemeinden des Kreises Kempen bitten um Befürwortung des Erlasses eines Gesetzes, durch welches den Polizeibeamten der Rheinprovinz die Pensionsberechtigung nach den bei den unmittelbaren Staatsbeamten in Anwendung kommenden Grundsätzen verliehen wird.

7. Die Landgemeinde-Empfänger der Rheinprovinz bitten um Regelung ihrer Anstellungsverhältnisse und Gewährung der Pensionsberechtigung und Hinterbliebenen-Fürsorge.

8. Die Betriebsunternehmer an der Straße St. Johann-Brebach-Fechingen bitten um Erlass der Vorausleistungsbeträge bezw. auf Ausdehnung des Vorausleistungs-gesetzes auf die ehemaligen Staatsstraßen.

9. Die Lokalabtheilung Merzig des landwirthschaftlichen Vereins für Rheinpreußen bittet, diejenigen Geldmittel, die seither als Beihülfe zum Wegebau an die Gemeinden gegeben worden sind, in reicheren Maße den Kreisen als den geeigneten Trägern des Communalwegebau'es mit der Maßgabe zu überweisen, daß die Kreise Beträge in gleicher Höhe aufwenden.

Ich werde diese Petitionen den betreffenden Fachcommissionen zuweisen. Theilweise sind sie ja mit Gegenständen zu verbinden, die bereits zu unserer Tagesordnung stehen.

Se. Excellenz der Herr Oberpräsident übersenden die Verhandlungen über die in den einzelnen Land- und Stadtkreisen der Provinz stattgehabten Wahlen der Provinziallandtags-Abgeordneten, sowie einen Bericht des Landraths zu Saarlouis, nebst Anlagen, betreffend Einsprüche hinsichtlich der am 3. April von dem Kreistag des Kreises Saarlouis bewirkten Wahl von 2 Provinziallandtags-Abgeordneten, und ferner einen Bericht des Landraths zu Waldbroel, nebst Anlagen, betreffend Einsprüche hinsichtlich der am 9. April d. J. von dem Kreistag des Kreises Waldbroel bewirkten Wahl eines Provinziallandtags-Abgeordneten. Ich werde diese Verhandlungen der Wahlprüfungs-Commission zuweisen.

Der bisherige Abgeordnete des Provinziallandtags, Herr Oberbürgermeister Schüller, legt sein Mandat als Mitglied der Commission des Provinziallandtags für das Kaiser Wilhelm-Denkmal nieder.

Der Kirchenvorstand zu Mertloch, Kreis Mayen, bittet um Bewilligung eines Provinzialzuschusses zur Wiederherstellung der dortigen Pfarrkirche. Die Sache wird an die I. Fachcommission zu verweisen sein, damit sie mit den Anträgen gegen unseren Dispositionsfonds verbunden werde. Ebenso bittet der Vorstand der evangelischen Gemeinde zu Flammersfeld, Kreis Altenkirchen, um Bewilligung eines Zuschusses zur Restauration der dortigen evangelischen Pfarrkirche. Mit dieser Sache wird in gleicher Weise verfahren werden.

Sodann habe ich den geehrten Herren mitzutheilen, daß die Gesellschaft „Verein“ hier in Düsseldorf, ebenso wie in früheren Jahren, auch diesmal die Mitglieder des Provinziallandtags zum Besuche der Gesellschaft für die Dauer der Tagung einladet.

Auf die gestrige Anzeige an Se. Durchlaucht den Fürsten zu Wied, inbetreff der hier stattgehabten Präsidentenwahl hat Se. Durchlaucht mit einem Telegramm geantwortet, dessen Wortlaut folgender ist:

„Mit innigstem Danke für das mir bewiesene Vertrauen nehme ich die Wahl zum Vorsitzenden dankend an. Bedauere lebhaft den Sitzungen nicht beiwohnen zu können“.

Die Constituirung der Abtheilungen heute früh hat folgendes Resultat gehabt:

I. Abtheilung.

Vorsitzender: Dieke, stellvertretender Vorsitzender: Freiherr August von Hövel, Schriftführer: Freiherr von Scheibler, stellvertretender Schriftführer: Dr. von Sandt.

II. Abtheilung.

Vorsitzender: Friederichs, stellvertretender Vorsitzender: Becker, Schriftführer: Wallraf, stellvertretender Schriftführer: Graf von Brühl.

III. Abtheilung.

Vorsitzender: Eisenlohr, stellvertretender Vorsitzender: de Greiff, Schriftführer: Brüning, stellvertretender Schriftführer: Merrem.

IV. Abtheilung.

Vorsitzender: Lindemann, stellvertretender Vorsitzender: von Kühlwetter, Schriftführer: von Ehrenberg, stellvertretender Schriftführer: Sasse.

V. Abtheilung.

Vorsitzender: Freiherr von Solemacher-Antweiler, stellvertretender Vorsitzender: von Bohlen, Schriftführer: Richard Halby, stellvertretender Schriftführer: Guillaume.

Die Abtheilungen haben sodann die Commissionswahlen vorgenommen und die Commissionen haben sich in folgender Art constituirt:

Wahlprüfungs-Commission.

Vorsitzender: Courth, stellvertretender Vorsitzender: von Bohlen, Schriftführer: Dr. von Sandt, stellvertretender Schriftführer: Spiritus, Mitglieder: Blank, von Boch, Albert Croon, Theodor Croon, Richard Halby, Freiherr Clemens von Hövel, Superk, Klein, Meuser, Peters, Dr. Wieland.

Geschäftsordnungs-Commission.

Vorsitzender: Lindemann, stellvertretender Vorsitzender: von Kühlwetter, Schriftführer: Laeis, stellvertretender Schriftführer: von Hagen, Mitglieder: Barthels, Bönniger, Fischer, Dr. Haniel, Heinrich Lueg, Oster, Ludw. Heinr. Roehling, Schmidt von Schwind, Schneemann, Simons, von Wätjen.

I. Fachcommission

für Berathung der Angelegenheiten, welche von der I. Abtheilung der Centralverwaltungsbehörde ressortiren.

Vorsitzender: Becker, stellvertretender Vorsitzender: Dieke, Schriftführer: Heising, stellvertretender Schriftführer: de Greiff, Mitglieder: Graf Beißel von Gymnich, Destrée, Dingelstad, von Grand-Ry, Jörissen, Freiherr Felix von Loë, Michels, Quack, von Randow, Karl Röchling, Freiherr von Solemacher-Antweiler.

II. Fachcommission

für Berathung der Angelegenheiten, welche von der II., III. und IV. Abtheilung der Centralverwaltungsbehörde ressortiren bzw. ihr aus der I. Abtheilung der Centralverwaltung überwiesen werden.

Vorsitzender: Friederichs, stellvertretender Vorsitzender: Conze, Schriftführer: Wallraf, stellvertretender Schriftführer: Merrem, Mitglieder: Dick, Eisenlohr, Frings, Herrmann, Lekebusch, Moritz, Freiherr von Plettenberg, Roffié, Freiherr von Scheibler, Wegeler, Freiherr von Wenge-Wulffen.

III. Fachcommission

für Berathung der Angelegenheiten, welche von der V. Abtheilung der Centralverwaltungsbehörde ressortiren.

Vorsitzender: Scheidt, stellvertretender Vorsitzender: Kattwinkel, Schriftführer: Graf von Brühl, stellvertretender Schriftführer: von Breuning, Mitglieder: Freiherr von Ayr, Freiherr von Coels, Freiherr von Diergardt, Hardt, Linz, Meuser, Mooren, Pflug, Radermacher, Sauerwein, Joh. Math. Schmitz.

Ich werde Veranlassung nehmen, das Verzeichniß sowohl der Abtheilungen, wie sie sich mit ihren Vorsitzenden und stellvertretenden Vorsitzenden zc. constituirt haben und ebenso das Verzeichniß der Commissionen mit den Namen der betreffenden Mitglieder durch Druck den Mitgliedern des Landtags zur Kenntniß zu bringen.

Es ist mir sodann vom Bureau das Verzeichniß derjenigen unserer vormaligen Kollegen zugegangen, die seit der letzten Session mit Tod abgegangen sind. Es sind dies Herr Peter Busch, Commerzienrath in Hochneukirch, Herr Karl Eich, Bürgermeister und Gutsbesitzer in Bbdingen, Herr Dr. jur. Abraham Frowein, Fabrikant und Kaufmann in Elberfeld, Herr Hugo Haniel, Geheimer Commerzienrath in Ruhrort, Herr Robert Koch, Stadtverordneter in Barmen, Herr Edmund Key, Gutsbesitzer in Cambach.

Ich ersuche Sie, sich zum ehrenden Andenken an die verstorbenen Kollegen von Ihren Sitzen zu erheben. (Geschlecht.)

Wir treten nunmehr in die Tagesordnung ein. Erster Gegenstand derselben ist:

Der Bericht des Provinzialausschusses über die Ergebnisse der Provinzialverwaltung für das Etatsjahr 1892/93.

Referent ist Herr Abgeordneter Dieze, dem ich das Wort ertheile.

Abgeordneter Dieze: Meine Herren! Nach §. 102 der Provinzialordnung soll Ihnen beim Zusammentreten des Landtages ein Bericht erstattet werden über die Verwaltung der Angelegenheiten des Provinzialverbandes. Dieser umfaßt für diesen Landtag nur die Zeit vom 1. April 1892 bis 31. März 1893, also nur ein Jahr, während das folgende Jahr Ihnen noch nicht vorgelegt werden kann, weil der Finalabschluß noch nicht erfolgt ist.

Es ist Ihnen über das Jahr 1892/93 ein vollständiger Bericht gedruckt zugegangen, und da ich annehmen darf, daß derselbe Ihre Prüfung nach jeder Richtung hin bereits gefunden hat, kann ich mich in meinem Berichte, den ich an Sie namens des Provinzialausschusses jetzt zu erstatten habe, auf das allerkürzeste Maß beschränken. Ich bin nichtsdestoweniger selbstverständlich gern bereit zu jeder einzelnen Frage die nöthige Aufklärung zu geben.

I. Abtheilung.

A. 1. Angelegenheiten des Provinziallandtages.

Hinsichtlich der Beschlüsse des 37. Provinziallandtages, soweit dieselben einer Ausführung Seitens des Provinzialausschusses bedurften, ist das Nähere auf Seite 1—11 ausgeführt.

Die im Provinziallandtage mehrfach in Anregung gebrachte Regelung der Pensionsverhältnisse der Communalbeamten, insbesondere der Landgemeinden, hat bisher noch zu keinem Resultat geführt; eine Entscheidung der königlichen Staatsregierung ist bisher noch nicht ergangen. (S. 5.)

A. 2. Angelegenheiten des Provinzialausschusses.

Die Personalveränderungen im Provinzialauschuß sind auf Seite 11 des Näheren mitgetheilt.

Derselbe hat im Jahre 1892/93 in 11 Sitzungen von 15 Tagen 530 Geschäftssachen erledigt. (S. 12.) Ferner hat derselbe verschiedene Ersatzwahlen für den Provinzialrath und die Bezirksausschüsse, sowie die ihm nach §. 10 des Gewerbesteuergesetzes vom 24. Juni 1891 übertragenen Wahlen für die Steuerauschnisse der Gewerbesteuerklasse I vorgenommen. (S. 13/14.)

B. Angelegenheiten der Centralverwaltungsbehörde. (S. 14.)

Bei der Centralverwaltungsbehörde sind die Geschäftsstücke von 80 309 auf 87 110 gestiegen, haben sich also um 6801 vermehrt, und zwar sowohl in Folge des stetigen Anwachsens der Geschäfte im Allgemeinen als auch durch die Vorarbeiten für die Ausführung des mit dem 1. April 1893 in Kraft getretenen Gesetzes über die außerordentliche Armenlast und durch die Ausführung der Gesetze über die Vorausleistungen für die Straßenunterhaltung und über die Kleinbahnen.

Wittwen- und Waisenkasse der Provinzialbeamten. (S. 20.)

Am Schlusse des Rechnungsjahres 1892/93 gehörten der Wittwen- und Waisenkasse der Provinzialbeamten 292 Beamte an, gegen 286 im Vorjahre.

C. Allgemeine Finanzverwaltung. (S. 24/25.)

Die allgemeine Finanzverwaltung bezw. der Haupt-Stat pro 1892/93 schloß mit einem Vorschuß von 13 568 M. 51 Pf. ab, welcher auf das Jahr 1893/94 übernommen worden ist. Dieser Vorschuß ist, abgesehen von Ersparnissen bei anderen Verwaltungszweigen, eine Folge des stetigen Anwachsens der Landarmenkosten.

Die Vertheilung der Provinzialumlage ist Seite 26—29 nachgewiesen.

Ueber die rentbar angelegten Beträge der einzelnen Fonds gibt die Nachweisung Seite 30/31 nähere Auskunft.

D. und E. Angelegenheiten der Provinzial-Feuer-Societät und der Landesbank. (S. 32/42.)

Die Angelegenheiten der Provinzial-Feuer-Societät und der Landesbank nebst dem Rheinischen Meliorationsfonds sind in den beiden besonderen Berichten der Herren Direktoren (Seite 32 bezw. 36) näher erläutert. Das Vermögen der Feuer-Societät beträgt 5 800 000 M. (Seite 35), die Bilanz der Landesbank beziffert sich auf 98 422 714 M. 52 Pf. (S. 42.)

F. 1. Landwirthschaftliche Angelegenheiten. (S. 43.)

Die Landwirthschaftsschulen zu Bitburg und Cleve waren von 191 bezw. 120 Schülern besucht. Die Zahl der Schüler an den 21 landwirthschaftlichen Winterschulen stieg von 464 auf 559.

Für die landwirthschaftlichen Schulen und sonstige landwirthschaftliche Zwecke wurden in 1892/93 im Ganzen 223 681 M. 69 Pf. verausgabt (S. 46) gegen 154 517 M. 40 Pf. im Jahre 1891/92.

Ueber die Verwendung des jährlich aus dem Etatsfonds zum Zwecke der Hebung der Viehzucht ausgedienten Kredite von 30 000 M. ist das Nähere auf Seite 48—50 ausgeführt. — Aus dem Fonds für Meliorationen und Aufbesserung der wirthschaftlichen Verhältnisse in den nothleidenden Gebirgsgegenden der Provinz sind 97 060 M. 24 Pf. (S. 56) pro 1892/93 verausgabt worden und für 1893/94 Bewilligungen von im Ganzen 133 164 M. 34 Pf. in Aussicht genommen. (S. 63.)

F. 2. Provinzial-Weinbauschule zu Trier. (S. 63.)

Die Eröffnung der Provinzial-Weinbauschule zu Trier hat am 6. November 1893 stattgefunden.

F. 3. Rittergut Desdorf. (S. 64.)

Auf dem Rittergute Desdorf sind zur Zeit 6 Schüler der landwirthschaftlichen Winterschule zu Elsdorf untergebracht.

G. Kunst und Wissenschaft. (S. 65.)

Ueber die spezielle Thätigkeit der Provinzialmuseen zu Bonn und Trier ist in den desfallsigen Berichten der Direktoren Seite 65 bezw. 67 das Nähere ausgeführt. — Der Stand der Angelegenheiten des Fonds zur Förderung von Kunst und Wissenschaft (S. 70), der Denkmälerstatistik (S. 72/73), Herstellung des geschichtlichen Atlas der Rheinprovinz (S. 73), monumentale Ausführung der bei Gelegenheit des Kaiserfestes im September 1884 im Treppenhause des Ständehauses aufgestellt gewesenen Figurengruppe (S. 74), Errichtung des Kaiser-Wilhelm-Denkmal in der Rheinprovinz (S. 75), Dispositionsfonds des Provinziallandtags (Ständefonds) S. 77, Verwendung der für gemeinnützige, zugleich die Interessen der Provinzial-Feuer-Societät fördernde Zwecke zur Verfügung des Provinzialausschusses stehenden Ueberschüsse der Provinzial-Feuer-Societät (S. 77) und Hebung und Förderung der gewerblichen Thätigkeit (S. 80) sind in dem Berichte auf das Eingehendste behandelt.

II. Abtheilung.

A. Angelegenheiten des Landarmenwesens. (S. 82.)

Die Kosten des Landarmenwesens haben in 1892/93 875 919 M. 05 Pf. betragen und sind gegen das Vorjahr (796 682 M. 94 Pf.) um 79 236 M. 11 Pf. gestiegen. — An

Beihilfen für unvermögende Ortsarmenverbände wurden 15 511 M. bewilligt. — Die Zahl der unterstützten Personen betrug 7274 gegen 6171 im Vorjahre, also mehr 1103.

B. Unterbringung verwahrloster Kinder. (S. 86.)

Im Jahre 1892/93 sind auf Grund des Gesetzes vom 13. März 1878 206 Kinder zur Zwangserziehung überwiesen worden, 152 Zöglinge sind aus derselben ausgeschieden. (S. 93.) Ende 1892/93 befanden sich 1190 Kinder — gegen 1135 im Vorjahre — in Zwangserziehung.

Die Kosten der Unterbringung der verwahrlosten Kinder haben 200 743 M. 38 Pf. betragen (S. 96), welche zu gleichen Theilen auf Staat und Provinz entfallen.

C. Polizeistrafgelderfonds. (S. 97/98.)

Aus den Einnahmen der Polizeistrafgelderfonds von 236 279 M. 36 Pf. wurden in 1892/93 an Armenverbände Zuschüsse für die Unterbringung von 5400 verlassenen und verwaisten Kindern im Betrage von 224 154 M. 45 Pf. gezahlt.

D. Verwaltung des Langensfelderhofes. (S. 99.)

Ueber die Verwaltung des Langensfelderhofes für die Zeit vom 1. Juni 1892 bis 31. Mai 1893 ist das Nähere in dem Berichte (S. 99—106) ausgeführt.

III. Abtheilung.

I. Verwaltung der Provinzialanstalten. (S. 107.)

Die Rechnungsabschlüsse der einzelnen Provinzialanstalten pro 1892/93 gleichen sich mit Ausnahme des Landarmenhauses zu Trier, welches einen eisernen Bestand von 12 000 M. behalten hat, in Einnahme und Ausgabe aus. (S. 108.)

Der allgemeine Baufonds hatte einen Bestand von 80 404 M. 88 Pf., von welchem 80 000 M. bei der Landesbank rentbar angelegt waren. (S. 109.)

II. A. Bezüglich der Provinzial-Irrenanstalten ist auf S. 109—119 auf das Ausführlichste berichtet. Am Schlusse des Rechnungsjahres befanden sich in den Provinzial-Irrenanstalten (S. 109) 2502 Kranke,
in den Genossenschaftsanstalten (S. 118) 645 „

zusammen 3147 Kranke.

Die Gesamt-Einnahmen bezw. Ausgaben in sämtlichen Provinzial-Irrenanstalten haben betragen (S. 117) 1 384 159 M. 01 Pf., in den Genossenschaftsanstalten (S. 119) 272 759 M. 06 Pf.

B. In den Provinzial-Taubstummenanstalten (S. 119—125) betrug die Schülerzahl 401, abgesehen von 8 geistig schwachen Taubstummen, welche in der Idiotenanstalt zu Essen untergebracht waren, und die Einnahmen bezw. Ausgaben 213 175 M.

C. In der Provinzial-Blindenanstalt zu Düren (S. 126—131) waren am Schlusse des Rechnungsjahres 151 Blinde in der Unterrichtsanstalt und 17 in der Arbeiterabtheilung. Die Einnahmen bezw. Ausgaben haben 111 209 M. 99 Pf. betragen.

D. In der Provinzial-Hebammen-Lehranstalt zu Köln (S. 131—135) waren in 1892/93 835 Schwangere, 706 Wöchnerinnen und 708 Kinder aufgenommen, es kamen 683 Geburten vor. Schülerinnen wurden 40 ausgebildet.

Seit 1. Juni 1892 wurde in der Anstalt eine Poliklinik eingerichtet, welche sich für die Schülerinnen als äußerst vortheilhaft erwiesen hat.

E. Provinzial-Arbeitsanstalt zu Brauweiler. (S. 136—148.)

Die Belegstärke derselben betrug in 1892/93 durchschnittlich 1145.

F. Im Landarmenhause zu Trier (S. 148—151) wurden durchschnittlich 417 Personen verpflegt.

G. Bezüglich der Fürsorge für Epileptische (S. 152/153) ist hervorzuheben, daß am Schlusse des Berichtsjahres untergebracht waren in den Anstalten zu Aachen 142, Rath 104, Bethel 233 und Trier 47, zusammen 526 Epileptische.

H. Unterstützung milder Stiftungen, Rettungs-, Idioten und anderer Wohlthätigkeitsanstalten. (S. 153/154.)

An die beiden Anstalten zur Erziehung und Pflege katholischer idiotischer Kinder aus der Rheinprovinz zu Essen und für evangelische idiotische Kinder zu Hephata bei M.-Glabach wurden Zuschüsse von 13 000 M. bzw. 3 000 M. gezahlt.

Die neu erbaute großartige Anstalt des Vereins zur Erziehung und Pflege katholischer idiotischer Kinder zu Guttrop bei Essen wurde am 1. April 1892 eröffnet.

IV. Abtheilung.

A. Angelegenheiten der Rheinischen landwirthschaftlichen Berufsgenossenschaft im Jahre 1892. (S. 155—165.)

Der Umfang der Geschäfte der Rheinischen landwirthschaftlichen Berufsgenossenschaft hat sich, wie die Uebersicht (S. 161) nachweist, während der Zeit ihres Bestehens enorm vermehrt. Im Jahre 1892 wurden 1995 neue Unfälle (gegen 245 im Jahre 1888 und 1533 im Jahre 1891) angemeldet, von denen 1447 (gegen 91 im Jahre 1888 und 1044 im Jahre 1891) entschieden wurden. Berufungen bei den Schiedsgerichten wurden 329 eingelegt und 92 Refurse beim Reichsversicherungsamt angemeldet.

Die Gesamtkosten der Genossenschaft und Sektionen beliefen sich auf 403 466 M. 34 Pf.

B. Unfallversicherung der Bauarbeiter der Provinzialverwaltung. (S. 166.)

Es waren durchschnittlich 1860 Personen versichert, von denen 16 Unfälle zur Anmeldung gelangten. Die Kosten der Versicherung betragen 1775 M. 78 Pf.

C. Ausführung der Viehseuchen-Gesetze. (S. 166—170.)

Das vom 37. Provinziallandtage beschlossene Reglement zur Ausführung des Gesetzes vom 22. April 1892, betr. die Entschädigung für an Milzbrand gefallene Thiere, wurde am 18. Januar 1893 von den zuständigen Herren Ministern genehmigt.

An Entschädigungen wurden gezahlt für Roß- und Lungenseuche 17 435 M. 75 Pf. für Milzbrand 54 817 M. 28 Pf.

Der Reservefonds für Pferde zc. betrug am Schlusse des Berichtsjahres 168 921 M. 49 Pf. und für Rindvieh 696 376 M. 96 Pf.

Die Anzahl der Pferde zc. in 1892 betrug 149 917 (gegen 149 430 in 1891), die der Rinder zc. 1 017 808 (gegen 995 197 in 1891).

D. Ausführung der Körordnung für die Privatbeschäler der Rheinprovinz (S. 170.)

Die Körgebühren wurden vom Provinzialauschuß für die Zeit vom 1. Oktober 1892 bis dahin 1895 auf 12 M. für jeden angeführten Hengst festgesetzt, dagegen die bisherige Vorführungsgebühr von 2 M. fallen gelassen.

E. Pensionskasse der Landbürgermeistereien und Landgemeinden der Rheinprovinz. (S. 170/171.)

Es wurden an 65 Bürgermeister und 56 Gemeindeforstbeamte, zusammen an 121 Pensionirte 103 880 M. 75 Pf. Ruhegehälter gezahlt.

F. Wittwen- und Waisenversorgungsanstalt für die Communalbeamten der Rheinprovinz. (S. 172.)

Die Einnahme im Berichtsjahre hat betragen	68 979 M. 05 Pf.
die Ausgabe	948 „ 52 „

Von dem Ueberschusse von 68 030 M. 53 Pf.
sind 66 000 M. zur Bildung eines Reservefonds bei der Landesbank zinsbar angelegt.

Die Zahl der der Anstalt beigetretenen Communalverbände beträgt 360, die der Beamten 736 mit einem gesammten pensionsberechtigten Dienstehommen von 1 388 002 M. 76 Pf. Es sind 2 Sterbefälle eingetreten und an Wittwen- und Waisengeld zusammen jährlich 1495 M. 56 Pf. zu zahlen.

V. Abtheilung.

Provinzial-Straßenverwaltung. (S. 173 ff.)

Ueber die Angelegenheiten der Provinzial-Straßenverwaltung, namentlich über die Personalien, den Geschäftsumfang, das Rechnungs- und Kassenwesen, die bauliche Unterhaltung der Provinzialstraßen, die Baumpflanzungen auf denselben, den Fonds zu Erneuerungs- und Umbauten (Umbaufonds), den Fonds für Neubau von chaussirten Wegen (Neubaufonds), die Mitbenutzung der Provinzialstraßen durch Bahnanlagen, Uebernahme von Provinzialstraßen, den Finalkassenabschluß, den Stand des Sammelfonds, des Reservefonds zur Deckung außerordentlicher Bedürfnisse und des Nebenfonds, sowie endlich über die Unterstützung des Gemeinde- und Kreiswegebauwesens enthält der Bericht die eingehendsten Darlegungen.

Damit schließe ich meinen Vortrag, meine Herren, und hoffe diesen kurz genug angelegt zu haben.

Stellvertretender Vorsitzender Sanßen: Ich stelle den Gegenstand zur Diskussion. — Herr Abgeordneter von Grand-Ny hat das Wort.

Abgeordneter von Grand-Ny: Meine Herren! Es ist nicht meine Absicht den Gesamtbericht einer Kritik zu unterwerfen; ich möchte mir nur gestatten, die Aufmerksamkeit des hohen Landtags auf die Verwendung der Ueberschüsse der Provinzial-Feuer-Societät zu lenken, die sich auf Seite 77—81 des betreffenden Berichtes verzeichnet findet.

Meine Herren! Das Reglement der Provinzial-Feuer-Societät bestimmt im §. 22 bezüglich der Ueberschüsse, daß nach Dotirung des Reservefonds ein Theil dieser Ueberschüsse den Versicherten zurückgewährt oder für gemeinnützige, zugleich die Societät fördernde Zwecke dem Provinziallandtage zur Verfügung gestellt sein solle. Es ist also ausdrücklich bei der Verfügung über diese Ueberschüsse bestimmt, daß die Verwendung im Interesse der die Societät fördernden Zwecke zu erfolgen habe. Ich finde nun z. B. auf Seite 80 eine Beihülfe von 4000 M., eine Beihülfe in ziemlicher Höhe gegenüber den Beihülfen überhaupt, bestimmt für den Vorstand des Verschönerungsvereins für das Siebengebirge zum Ausbau eines Fahrweges nach dem Petersberge, ferner auf Seite 79 eine Beihülfe für die durch den Sturm geschädigten Eingekessenen des Kreises Kempen zur Erleichterung der Zinszahlung für ein Darlehn und diese Beihülfe wird auch noch für die Jahre 1894/95 und 1895/96 mit je 4500 M. weiter in Anspruch genommen und zwar am Schlusse des Absatzes mit der Bemerkung, daß diese Beihülfe f. B. aus diesem Fonds, also den Ueberschüssen zu entnehmen sei.

Meine Herren! Als dieses Reglement abgeändert wurde, sind gegen die Bestimmung der Verwendung der Fonds zu gemeinnützigen Zwecken wesentliche Bedenken erhoben. Man ging von der Anschauung aus, daß es sich hier um Vermögen handelt, welches die Interessenten zusammengebracht haben, worauf sie ein Recht haben und welches ihnen zunächst zu Theil werden sollte. Nun, meine Herren, ist in dem Reglement dies dahin zum Ausdruck gekommen, daß es facultativ dem Provinzialausschusse überlassen bleiben solle, entweder diesen Theil den Versicherten zurückzugewähren oder aber ihn für gemeinnützige Zwecke zu verwenden. Das, meine Herren, ist aber im letzteren Falle, ich wiederhole das — nur gestattet, insoweit der gemeinnützige Zweck ein solcher ist, der die Interessen der Societät sichert, und fördert und da bitte ich um den Nachweis, inwiefern die Anlage des Weges nach dem Petersberg dazu dient, die Interessen der Feuer-Societät zu fördern.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Herr Landesdirektor Geheimrath Dr. Klein hat das Wort.

Landesdirektor Dr. Klein: Meine Herren! Die Beihülfe für den Weg zur Spitze des Petersberges ist bewilligt worden, weil das Hotel auf dem Petersberg für mehrere hunderttausend Mark bei der Provinzial-Feuer-Societät versichert war. Ohne Anlage dieses Weges war es weder möglich mit Wasser noch mit Spritzen dort heranzukommen. Indem wir eine Beihülfe zur Anlage des fraglichen Weges bewilligten, glaubten wir im Hinblick auf die bestehende Versicherung gleichzeitig den Zwecken unserer Feuer-Societät zu dienen.

Was die Bewilligung für die Sturmbeschädigten anlangt, so hat der vorige Landtag ausdrücklich beschlossen, daß die Unterstützung aus diesem Fonds gegeben werden sollte, weil kein anderer Fonds da war. Es sind damals auch schon Bedenken laut geworden, daß das eigentlich über die Bestimmung dieses Fonds hinaus ginge. Man glaubte aber, daß diese Bedenken dadurch weggeräumt würden, daß die Beihülfe für solche Personen verwandt werden sollte, die bei der Societät versichert sind. Alle weiteren Bewilligungen, und namentlich die neueren, sind ausschließlich nur zu Wasserleitungen, zu Anlage von Brandweihern und derartigen unmittelbar der Societät dienenden Zwecken verwandt worden, so daß nur diese beiden ausnahmsweisen Bewilligungen, die bereits im vorigen Landtag erwähnt worden sind, in Betracht kommen können.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Herr Abgeordneter von Grand-Ry hat das Wort.

Abgeordneter von Grand-Ry: Meine Herren! Bezüglich der Verwendung für die Sturmbeschädigten habe ich aus den Verhandlungen nicht ersehen können, daß sich der Provinziallandtag irgendwie darüber ausgesprochen habe, daß diese Mittel aus diesem Fonds zu nehmen seien.

Bezüglich der Frage aber wegen des Petersberges möchte ich doch glauben, daß die Auffassung von der Förderung der Societätszwecke nicht bei dem Reglement maßgebend gewesen ist, die der Herr Landesdirektor als solche zu erklären jetzt die Güte hat. Ich möchte doch dringend bitten, daß bei der Verwendung in der That die Interessen der Societät in einer anderen Form festgehalten werden, als es jetzt geschehen ist, und namentlich mit Rücksicht darauf, daß darauf Gewicht gelegt worden ist, daß die Mitglieder der Societät zunächst das Recht auf diese Ueberschüsse der Provinzial-Feuer-Societät haben.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Der Herr Landesdirektor hat das Wort.

Landesdirektor Dr. Klein: Meine Herren! Als der Landtag beschloß, daß die Gelder für die Sturmbeschädigten weiter bewilligt werden sollen, hätte, da Fonds, wie bereits bemerkt, hierfür nicht vorhanden waren, eine neue Umlage dafür ausgeschrieben werden müssen, oder es mußte auf den allein vorhandenen Fonds der Societäts-Ueberschüsse zurückgegriffen werden. Letzteres ist

in der Commission des Landtags ausdrücklich beschlossen worden. — Soviel ich mich entsinne war Herr von Grand-Ry damals nicht im Landtage zugegen, sonst würde er sich dieser Sache wohl erinnern. — In dem Falle der Bewilligung für den Petersberg verkenne ich allerdings nicht, daß man hierüber Zweifel hegen kann, und ist deshalb eine ähnliche Bewilligung nicht mehr erfolgt.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Das Wort wird nicht weiter gewünscht. Wünscht der Herr Referent das Schlußwort?

Abgeordneter Dieke: Nein, ich verzichte.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Der Herr Referent verzichtet. — Ich darf wohl konstatiren, daß das hohe Haus den Bericht des Provinzialausschusses über die Ergebnisse der Provinzialverwaltung für das Etatsjahr 1892/93 genehmigt hat. — Das ist geschehen.

Wir gehen über zum dritten Gegenstand der Tagesordnung:

Bericht und Antrag des Provinzialausschusses, betreffend Verlängerung der Geltungsdauer der Etats der Rheinischen Provinzial-Feuer-Societät, der Invaliditäts- und Altersversicherungsanstalt Rheinprovinz und der Rheinischen landwirthschaftlichen Berufsgenossenschaft sowie des Haupt-Etats der Provinzialverwaltung.

Ich ertheile das Wort dem Herrn Referenten, Herrn Landesdirektor Klein.

Landesdirektor Dr. Klein: Meine Herren! Wie aus der in Ihren Händen befindlichen Drucksache Nr. 9 hervorgeht, erreichen die Etats der Rheinischen Provinzial-Feuer-Societät, der Invaliditäts- und Altersversicherungsanstalt Rheinprovinz und der Rheinischen landwirthschaftlichen Berufsgenossenschaft mit dem 31. Dezember d. J. ihr Ende, während die übrigen Etats bis zum 1. April 1895 laufen. Da nun wohl nicht angenommen werden kann, daß der Provinziallandtag noch vor dem 31. Dezember d. J. wieder zusammentreten wird, sondern vielmehr beabsichtigt wird, den Antrag auf Zusammenberufung erst im Frühjahr 1895 zu stellen, so erscheint es erforderlich, damit nicht eine Lücke hinsichtlich der Etats und Geschäftsführung entsteht, daß die zur Zeit geltenden Etats der drei genannten Anstalten verlängert werden. In dem Statut der Rheinischen Provinzial-Feuer-Societät ist dies ausdrücklich vorgesehen, während eine derartige Bestimmung in den maßgebenden Statuten der beiden anderen Institute nicht vorhanden ist. Weiter, meine Herren, ist auch nicht mit Bestimmtheit zu sagen, ob die königliche Staatsregierung den Landtag gerade noch vor dem 1. April 1895 berufen, beziehungsweise ob es gelingen wird, vor dem 1. April 1895 die übrigen Etats noch fertig zu stellen. Damit nun in dieser Hinsicht eine Verlegenheit nicht erwächst, beantragt der Provinzialausschuß, das hohe Haus wolle den Provinzialausschuß ermächtigen, nach den bestehenden Etats weiter zu wirthschaften mit der selbstredenden Bestimmung, daß der neu von Ihnen zu beschließende Etat rückwärts vom 1. April 1895 ab in Kraft gesetzt wird. Ein derartiges Vorgehen, meine Herren, hat umsoweniger Bedenken, als ich bereits heute in der Lage bin, Ihnen mittheilen zu können, daß aller Voraussicht nach eine Erhöhung des Prozentsatzes der Umlagen für die beiden neuen Etatsjahre nicht eintreten wird. (Bravo!) Wir werden voraussichtlich, wenn nicht ganz außergewöhnliche Dinge eintreten, mit den 10%, die seither erhoben wurden, weiter auskommen. Es sind also alle Communen, Kreise sowohl wie Städte, in der Lage, bei der Aufstellung ihrer Etats auf die Provinzialumlagen rücksichtigen zu können, wenn auch die diesseitigen Etats nicht vor dem 1. April l. J. fertig gestellt werden sollten beziehungsweise die formelle Mittheilung noch fehlt, wie hoch die Umlage für die Etatsperiode 1895/97 sich belaufen wird, weil wie gesagt die jetzige Umlage von 10%

aller direkten Steuern in den neuen Etats beibehalten wird. Ich möchte also bitten, diesen Antrag des Provinzialausschusses anzunehmen.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Wird zu diesem Gegenstand das Wort gewünscht?

— Das ist nicht der Fall. Ich stelle daher mit Ihrer Zustimmung fest, daß der Provinziallandtag seine Zustimmung zu dem Vorschlag des Provinzialausschusses ertheilt hat.

So ist dieser Gegenstand erledigt und wir kommen zu Nr. 4 der Tagesordnung:

Vericht und Antrag des Provinzialausschusses, betreffend die anderweite Regelung der Unterstützung des Gemeinde- und Kreiswegebauens in der Rheinprovinz,

und zwar ist dies die erste Lesung dieser Vorlage.

Meine Herren! Ich ertheile das Wort dem Herrn Referenten Landesdirektor Dr. Klein.

Landesdirektor Dr. Klein: Meine Herren! Die Angelegenheit der anderweitigen Unterstützung des communalen Wegebauens hat den Provinziallandtag wiederholt sowohl unter der früheren Verfassung wie unter der neuen Provinzialordnung beschäftigt. Da die jetzige Vorlage aus den früher gepflogenen Berathungen hervorgegangen ist und gewissermaßen den Ausgangspunkt derselben bildet, so glaube ich es insbesondere auch mit Rücksicht auf den Umstand, daß eine größere Zahl von Herren neu in dieses hohe Haus eingetreten ist, denen die bisherigen Verhandlungen mehr oder minder fremd geblieben sind, als meine Aufgabe betrachten zu sollen, zunächst einen kurzen Ueberblick über die historische Entwicklung der vorliegenden Frage, sowie des öffentlichen Wegebauens in unserer Provinz überhaupt, zu geben.

Meine Herren! Der Kunststraßenbau hat in unserer Provinz erst zu Anfang dieses Jahrhunderts begonnen. Kunststraßen im heutigen Sinne, worunter man Straßen mit einer festen Unterlage, Packlage und befestigter Steinbahn versteht, waren zu Anfang dieses Jahrhunderts nur verschwindend in unserer Provinz vorhanden; erst unter der Fremdherrschaft wurden, vorwiegend aus strategischen Gründen, große Heerstraßen vom Westen nach Osten und von Süden nach Norden durch unsere Provinz gezogen. Nachdem die Rheinprovinz, oder richtiger gesagt, die verschiedenen Gebiete, welche die heutige Rheinprovinz bilden, mit dem preussischen Vaterland vereinigt waren, hat unsere Staatsregierung den Straßenbau fortgesetzt und das Netz der großen Heerstraßen ziemlich vollendet. Die Mittel des Staates waren aber zu jener Zeit sehr beschränkt, namentlich in Folge der napoleonischen Kriege und des in den ersten Decennien dieses Jahrhunderts mit beispielloser Schärfe auftretenden landwirthschaftlichen Nothstandes, welcher die Staatsregierung um so härter traf, als zu jener Zeit die Landwirthschaft fast die alleinige Nährquelle des Staates bildete. Außerdem mußten die an und für sich beschränkten Mittel noch auf die sämmtlichen Provinzen des Staates vertheilt werden. Der Staat war beim besten Willen nicht in der Lage, allen Wünschen und dem ganzen Bedürfniß auf dem Gebiete des Wegebauens gerecht werden zu können. Es mußte vielmehr die Wegebaupflicht im Wesentlichen in der Rheinprovinz den Gemeinden verbleiben, da die hier selbst neugebildeten Kreise dieser wie allen übrigen wirthschaftlichen Aufgaben fernblieben. Neben den Gemeindegewegen wurde zwar durch das Bedürfniß noch eine besondere Art von Straßen hervorgerufen, die aber nur ausnahmsweise in der Provinz vorkamen; es bildeten sich nämlich an einzelnen Orten Aktiengesellschaften zum Bau von Straßen; dieselben suchten das Privilegium zur Erhebung von Wegegeldern nach und deckten die Kosten der Anlage bezw. der Verzinsung derselben, sowie die Kosten der Unterhaltung der Straßen aus den Wegegeldern. Solche Aktienstraßen waren 17 oder 18 in unserer Provinz ins Leben getreten, welche heute glücklicherweise bis auf wenige, die theils den gegen-

wärtigen, theils den nächsten Landtag beschäftigen werden, beseitigt und in Provinzialstraßen umgewandelt sind. Diese Aktienstraßen konnten, wie gesagt, nur in solchen Gegenden vorkommen, wo ein reger Verkehr war, wo eine dichte Bevölkerung sich befand und wo deshalb anzunehmen war, daß die Begegelber ausreichen würden, um die Kosten der Verzinsung des Anlagekapitals, sowie die Kosten der Unterhaltung aufzubringen. Für das Gros der Provinz kamen sie nicht in Betracht. Die Gemeinden beschränkten sich bei Erfüllung ihrer Begebaupflicht zunächst auch auf den Ausbau von Straßen innerhalb ihres Gemeindebannes. Auf diesem Gebiete hat sich indessen ein großer Umschwung vollzogen, nachdem durch die Allerhöchste Kabinettsordre vom 20. Januar 1841 die Bezirksstraßen ins Leben gerufen worden waren. Durch diese Kabinettsordre sowie das später erschienene, revidirte Regulativ vom 17. September 1855 wurde nämlich bestimmt, daß für die ganze Provinz Bezirksstraßenfonds ins Leben gerufen werden sollten. Die zu bildenden Fonds sollten getrennt für jeden Bezirk verwaltet werden. Als Einnahmen sollten diesen einzelnen Fonds zufließen: 1. der Betrag der von den Bezirksstraßen aufkommenden Nutzungen, namentlich des Chausséegeldes und 2. die für ihn bestimmten Zusatzprocente zu den Staatssteuern. Die Bezirksstraßenfonds sollten die Rechte von öffentlichen Corporationen haben, deren Verwaltung und Vertretung den königlichen Regierungen überwiesen wurde. Die Bestimmung der Bezirksstraßenfonds bestand in der Unterhaltung und Verwaltung von Bezirksstraßen nach vollendetem künftmäßigen Ausbau und Uebernahme derselben. Die Uebernahme auf den Bezirksstraßenfonds erfolgte auf Grund Beschlusses des Provinziallandtages durch Allerhöchste Kabinettsordre. Endlich bestimmte das besagte Regulativ noch, daß auf die Bezirksstraßen alle gesetzlichen Vorschriften Anwendung finden sollten, welche für die Staatsstraßen gelten; namentlich auch hinsichtlich der Erhebung von Chausséegeld. Es war also, meine Herren, durch diese Bestimmungen folgender Rechtszustand geschaffen worden: Träger der eigentlichen Begebelaufst blieben vor wie nach der Staat und die Gemeinden. Die Gemeinden bauten mit Hilfe des Staates die Bezirksstraßen gegen Zusicherung einer Bauprämie, welche im höchsten Falle 4 M. pro laufenden Meter betrug. Erst, nachdem die Straße ausgebaut war, konnte sie auf Grund eines Beschlusses des Provinziallandtages in die Reihe der Bezirksstraßen übernommen werden und erfolgte alsdann deren Verwaltung und Unterhaltung durch die königliche Regierung auf Kosten der Bezirksstraßenfonds, welche die erforderlichen Geldmittel aus den Begegelnern sowie Umlagen, die von den direkten Staatssteuern und zwar als Individualsteuer erhoben wurden, bezogen. Es waren acht solcher Bezirksstraßenfonds vorhanden. Dieselben fielen nicht alle mit den Regierungsbezirken zusammen, insofern als der Rhein die Grenze bildete und der ostrheinische Theil von Coblenz, Köln und Düsseldorf eigene Bezirksstraßenfonds bildete, so daß wir wie gesagt im Ganzen acht Fonds besaßen. Die Zuschläge zu den einzelnen Bezirksstraßenfonds waren sehr verschieden; sie schwankten zwischen 6 und 20%, so daß also Jemand, welcher 100 M. Staatssteuern zu zahlen hatte, in einem Falle 6, im anderen 20% Zuschläge zu entrichten hatte. Die in der vorbesagten Weise von den Gemeinden gebauten Straßen hießen Prämienstraßen, so lange sie noch nicht übernommen waren, und nach der Uebernahme Bezirksstraßen, während der Verband selbst die Bezeichnung „Bezirksstraßenfonds“ erhielt. Eigentlich wäre die Bezeichnung „Bezirksstraßenverband“ richtiger gewesen; woher die Bezeichnung „Fonds“ rührt, habe ich nicht ermitteln können, keinesfalls aber von dem Vorhandensein von Mitteln zur Straßenunterhaltung, denn größere Mittel haben die Bezirksstraßenverbände nie besessen, vielmehr nur geringe Kassenbestände und das Recht, Umlagen sowie Begegeln zu erheben.

Die Einrichtung der Bezirksstraßenverbände hat indessen für unsere Provinz sehr segensreich gewirkt; ihr ist es vorwiegend zu verdanken, daß wir 4473 km fertig ausgebaute Kunststraßen als Bezirksstraßen in der Provinz besitzen, und daß wir mit Hinzurechnung der Staatsstraßen mit 2300 km in unserer Provinz im Ganzen rund 6700 km ausgebaute Kunststraßen besitzen, ein Netz, wie es sich in keiner anderen Provinz des Staates vorfindet.

Eine wesentliche Aenderung trat in diesen Verhältnissen ein, als nach Erlaß des sogenannten Dotationsgesetzes vom Juli 1875 die Verwaltung und Unterhaltung der ehemaligen Staatsstraßen gegen eine feste Jahresrente auf die Provinz überging. Auf Grund dieses Gesetzes wurden dem Provinzialverband der Rheinprovinz die Staatsstraßen mit 2311 km gegen eine jährliche Rente von 2 056 233 M. übertragen.

Es tauchte nun in unserer Provinz die Frage auf: Was soll mit den Bezirksstraßen geschehen? Die königlichen Regierungen mußten nach Abgabe der Staatsstraßen an die Provinz ihre eigenen Straßenverwaltungen, welche bis dahin die Bezirksstraßen mitverwaltet hatten, auflösen und würden damit die Bezirksstraßenfonds, welche keine selbstständige Verwaltungsorganisation besaßen, gewissermaßen in der Luft geschwebt haben.

In dieser Lage konnten nun drei Wege betreten werden; man konnte entweder 1. die Bezirksstraßenverbände zu vollständig selbstständigen Wegeverbänden und zu Trägern einer bestimmten Wegebaulast ausbilden und denselben eine selbstständige eigene Verwaltung geben, oder aber 2. die Bezirksstraßenverbände auflösen und die betreffenden Straßen den Kreisen überweisen, wie es in den alten Provinzen der Fall ist, oder endlich 3. die 8 Bezirksstraßenfonds vereinigen und deren Verwaltung auf die Provinz übertragen. Der erste Weg, meine Herren, der selbstständigen Organisation dieser 8 Bezirksstraßenverbände erschien nicht gangbar, weil er zur Folge gehabt haben würde, daß 8 selbstständige Wegeverwaltungen eingerichtet werden mußten, wodurch viele Kosten entstanden wären. Dann trat auch das Bedenken entgegen, daß die verschiedenen Bezirksstraßenfonds verschiedenartig belastet waren und daß einzelne, wie der ostherrnische Theil von Köln und von Coblenz, ferner auch der Bezirksstraßenverband Trier die ihnen obliegende Wegelast nur schwer tragen konnten und dringend der Unterstützung bedurften. Bei einer selbstständigen Ausbildung der einzelnen Bezirksstraßenfonds zu Wegeverbänden war die Gewährung dieser Unterstützung ausgeschlossen und zu befürchten, daß diese Verbände verkümmert wären. Deshalb mußte man diesen Weg fallen lassen. Die Auflösung des Bezirksstraßenfonds und die Ueberweisung an die Kreise hatte das Bedenken gegen sich, daß die Kreise keine organisirte Verwaltung besaßen, um diese Aufgabe übernehmen zu können. Dann aber trat auch der Auflösung die Schwierigkeit entgegen, wie es dann mit den Unterhaltungskosten gehalten werden sollte. Wollte man den Kreisen die Straßen ohne Entschädigung übergeben, so würde damit eine große Anzahl von Kreisen geradezu ruiniert worden sein. Ich führe als Beispiel den Kreis Wittlich an, der würde über 600 % an direkten Steuern haben erheben müssen, wenn er seine Bezirksstraßen selbst nur nothdürftig hätte unterhalten wollen, und in ähnlicher Lage waren manche Kreise. Die Straßen waren aber in der Voraussetzung und unter der Zusicherung gebaut worden, daß deren Unterhaltung nach vollendetem Ausbaue von dem größeren, dem Bezirksverband übernommen werden würde. Mit dieser Zusicherung, die doch dauernd gemeint war, sowie mit der Billigkeit würde man offenbar in Widerspruch getreten sein, wenn man dem einzelnen Kreise zugemuthet hätte, das, was er im Hinblick auf die Uebernahme durch die Gesamtheit gebaut hatte, für sich allein zu unterhalten. Die königliche Staatsregierung konnte deshalb in einer Vorlage, welche sie dem Rheinischen Provinziallandtage machte, nur den letzten der vorerwähnten

Wege betreten und nur vorschlagen, daß die sämtlichen 8 Bezirksstraßenfonds mit den durch das Dotationsgesetz der Provinz überwiesenen staatlichen Fonds für Straßenzwecke zu einem Provinzialstraßenfonds vereinigt, und daß die sämtlichen Bezirksstraßen damit Provinzialstraßen werden sollten, welche in gleicher Weise wie die früheren Staatsstraßen von der Provinz zu unterhalten seien. Letzteres ist denn auch geschehen.

Meine Herren! Der Erfolg hat die getroffenen Maßnahmen nach meiner Ansicht in mannigfacher Hinsicht gerechtfertigt erscheinen lassen. Was zunächst den Zustand der Bezirksstraßen anbelangt, so werden dieselben jetzt gerade wie Staatsstraßen unterhalten, und die Klagen, die früher — die Akten geben davon ein berechtes Zeugniß — sehr zahlreich, insbesondere aus den schwer belasteten Bezirksverbänden laut geworden sind, sind verstummt und man kann wohl sagen, daß im Allgemeinen eine Zufriedenheit mit der Unterhaltung der Bezirksstraßen an deren Stelle getreten ist.

Die Unterhaltung gestaltete sich allerdings in manchen Fällen etwas schwierig, weil beim Ausbau der Straßen die Gemeinden vielfach das Bestreben verfolgten, möglichst billig und möglichst schnell fertig zu werden und dann das Weitere, d. h. die Unterhaltung der mangelhaft ausgebauten Straße, der Gesamtheit zu überlassen. Auf keinem Gebiet rächen sich aber die Sünden, die bei der ersten Anlage begangen werden, die Ersparnisse, welche angeblich dort erzielt werden, so bitter wie beim Wegebau. Trotz dieses Umstandes ist doch der Zustand, wie die Herren, die ja in der ganzen Provinz wohnen, besser wissen werden, im großen Ganzen ein durchaus befriedigender.

Die finanzielle Seite der Sache anlangend, so bietet auch diese keinen Anlaß zu Klagen. Während nämlich bis zum Jahre 1876, d. h. bis zum Uebergang der Bezirksstraßen auf die Provinz, an jährlichen Unterhaltungskosten für die Bezirksstraßen erhoben wurden: 1. an Wegegeldern 363 417 M., und 2. an Zuschlägen zu den direkten Steuern 1 980 549 M. 60 Pf., also insgesammt 2 343 966 M., verwenden wir ja jetzt, wie der Etat nachweist, 2 300 000 M., also noch 43 966 M. weniger, wie im Jahre 1876, ungeachtet der inzwischen eingetretenen Steigerung der Löhne, die bis zu 40 % beträgt, ungeachtet der socialpolitischen Lasten und ungeachtet der Vertheuerung des Steinmaterials, so daß also die einheitliche Verwaltung und das Zusammenwerfen der sämtlichen Fonds sich in finanzieller Hinsicht nicht als verfehlt erwiesen hat. Der Satz der heutigen Umlage für die Bezirksstraßenzwecke beträgt 6 % der Staatssteuern, also der geringste Satz, welcher bis zum Jahre 1876 erhoben worden ist. Andererseits läßt sich aber auch nicht verkennen, daß wie alle menschliche Einrichtungen, so auch die durch das Regulativ vom Jahre 1876 geschaffene große Centralisation gewisse Schattenseiten hat, indem dadurch das Zwischenglied, welches früher zwischen der Staatsstraße und dem Gemeindefeße in der Bezirksstraße vorhanden war, fortgefallen ist, und an Stelle der früheren Dreitheilung die reine Zweitheilung der Provinzialstraße einerseits und dem Gemeindefeße andererseits getreten ist. In der großen Lücke, welche zwischen diesen beiden Kategorien von Straßen eigentlich besteht, wurzeln nach meiner Ansicht zum großen Theil die Schwierigkeiten, welche auf dem Gebiet des Communalwegebaues und dessen Unterstützung, auf welche ich jetzt übergehen will, hervorgetreten sind.

Die Fürsorge für die Unterstützung des Kreis- und Gemeindefeßbaues wurde mit dem Dotationsgesetz gleichfalls auf den Provinzialverband übertragen, indem die desfallsigen Fonds mit auf die Provinz übergingen. In der Rheinprovinz mußte sich diese neue Aufgabe fast ausschließlich auf die Unterstützung des Gemeindefeßbaues beschränken, da wir Kreiswege nur in sehr vereinzelten Fällen und zwar — wenn ich nicht irre — nur in zwei Kreisen haben. Bei Ausführung dieser neuen Aufgabe hat die Provinzialverwaltung in der ersten Zeit sich lediglich

an die bis dahin von der Staatsregierung beobachteten Grundsätze gehalten und in derselben Weise, wie dies bis dahin der Staat gethan hatte, Neubauprämien und Beihilfen zur Unterstützung des communalen Begebaues bewilligt. Obwohl die für diesen Zweck vorgesehenen Mittel wesentlich unter der provinziellen Verwaltung erhöht worden waren — von 125 000 M unter der staatlichen Verwaltung auf 250 000 M. — so haben sich jene Zuwendungen doch bei Weitem nicht als ausreichend erwiesen, sondern es kehrten auf jedem Provinziallandtage Klagen wieder, daß auf dem Gebiete des Gemeindegewerbaues seitens der Provinz mehr und Besseres geleistet werden müßte. Es wurden, und zwar noch zur Zeit des ständischen Landtages, nach dieser Richtung hin Vorschläge und Versuche gemacht, allein ein eigentliches Resultat wurde nicht erzielt. Deshalb beschloß der im Herbst des Jahres 1888 zusammengetretene erste Landtag nach Einführung der neuen Provinzialordnung abermals den Provinzialausschuß zu beauftragen, dem nächsten Provinziallandtage bezüglich der Verwendung der im Etat zur Unterstützung des Gemeindegewerbaues vorgesehenen Mittel eine besondere Vorlage zu machen.

Aus Anlaß dieses Beschlusses habe ich mich persönlich nochmals eingehend mit der vorliegenden Frage beschäftigt. Ich habe die hiesigen Verhältnisse mit denen in den Nachbarprovinzen und den Nachbarländern verglichen und habe in einer Denkschrift, welche ich damals dem Provinzialausschuß unterbreitet habe, ausgeführt, daß nach meiner Ansicht die eigentliche Ursache der Uebelstände auf dem Gebiete des Gemeindegewerbaues in unserer Provinz weniger in der Art der Vertheilung der Beihilfen und in der Controle über deren Verwendung, als vielmehr in dem Umstände zu suchen sei, daß die Gemeinden in der Rheinprovinz mit einer Begebaulast behaftet sind, welcher die Mehrzahl der Gemeinden nach ihren finanziellen und ihren sonstigen Verwaltungs- und technischen Einrichtungen durchaus nicht gewachsen ist. In der That, meine Herren, in diesem Umstände liegt die Quelle des Uebels; hieraus fließen die unaufhörlichen Anträge auf Bewilligung von neuen Beihilfen, die Klagen über die unzureichenden Mittel, und ebenso auch die Klagen über den schlechten Zustand der Wege. Dieser Uebelstand ist aber einzig und allein die Folge der von mir eben geschilderten historischen Entwicklung der Verhältnisse auf diesem Gebiete in der Rheinprovinz. Der Raum zwischen Provinzialstraßen und Gemeindefstraßen ist, wie bereits hervorgehoben, zu groß; es fehlt das in den anderen Provinzen vorhandene naturgemäße Mittelglied, die Kreisstraße der älteren Provinzen, die Landstraße in Hannover, die Nebenlandstraße in Schleswig-Holstein, der Weg des gemeinen Nutzens, *chemin d'interêt commun*, wie die Bezeichnung treffend in Elsaß-Lothringen lautet, kurz ein besonderer Träger der Unterhaltungslast für die Wege, welche einerseits die Bedeutung einer Hauptverkehrsstraße, einer Provinzialstraße, nicht besitzen, andererseits aber über die Verkehrsinteressen der einzelnen Gemeinde hinausgehen, indem sie nicht bloß den Gemeindegewerbaues, sondern vorzugsweise einem weiteren Verkehrskreise dienen und von fremden Fuhrwerken befahren werden. Es sind das vorzugsweise Wege, welche verschiedene Ortschaften mit einander oder mit einer Provinzialstraße, einer Eisenbahnstation oder einem sonstigen Hauptverkehrspunkte verbinden, oder die Verbindung zwischen zwei oder mehreren Provinzialstraßen herstellen. Diese Wege bedürfen zwar nicht den Ausbau einer Provinzialstraße, man braucht sie nicht $7\frac{1}{2}$ Meter breit zu machen, sie brauchen auch durchaus nicht mit der Sorgfalt unterhalten zu werden, wie die Provinzialstraßen, ja es würde wirtschaftlich eine Verschwendung darstellen, wenn man diese Wege sämmtlich als Provinzialstraßen ausbauen und unterhalten wollte; aber sie bedürfen im Interesse ihres Verkehrs doch eines ordentlichen Ausbaues und einer sachgemäßen Unterhaltung. Solcher Wege sind in unserer Provinz noch ca. 3000 km vorhanden; wollten wir diese sämmtlich provinzialstraßenmäßig ausbauen, so würde das einen

Kostenaufwand von etwa 15 bis 20 Millionen erheischen (Hört! Hört!), wozu noch die provinzialstraßenmäßige Unterhaltung treten würde, welche für die 3000 km jährlich mindestens 600 000 bis 800 000 M. in minimo kosten würde. Diese Ziffern reden eine so nachdrückliche Sprache, daß ihnen gegenüber nicht daran gedacht werden kann, jene 3000 km zu Provinzialstraßen auszubauen. Letzteres ist aber auch für die vorhandenen Verkehrsbedürfnisse, wie bereits erwähnt, nicht nothwendig. Es kann hier mit einfacheren Mitteln geholfen werden. Ein gut angelegter Gemeindegeweg erster Klasse genügt vollkommen. Dazu kommt, daß im Falle Sie diese Wege als Provinzialstraßen ausbauen und übernehmen wollten, damit in vielen Fällen dem eigentlichen und zunächst Verpflichteten, den Gemeindebewohnern, jegliche Theilnahme an der Wegelast abgenommen würde. Die meisten Gemeinden im Süden unserer Provinz können nämlich nur Naturaldienste leisten, und diese Naturaldienste können sie um so eher leisten, als dort der Satz wohl nicht unbedingt gilt, daß Zeit Geld ist. In den Gebirgsgegenden unserer Provinz, welche hier vorzugsweise in Betracht kommen, haben die Bewohner nämlich im Winter und zuweilen auch im Sommer für sich und ihre Gespanne keine Beschäftigung, und fällt es ihnen deshalb nicht schwer, die Naturaldienste zu leisten, während baares Geld, d. h. Zuschläge zu den Steuern nur schwer beizutreiben sind. Es erschien mir deshalb richtig, bei den hier zur Sprache kommenden Wegen darauf zu achten, daß die Naturaldienste beibehalten werden können, was bei der Uebernahme als Provinzialstraße selbstredend ausgeschlossen war. Allerdings wird hierbei geltend gemacht, daß manche Straßen, die sich genau in derselben Lage befinden, wie die hier in Rede stehenden Zwischenwege, früher als Bezirksstraßen übernommen worden sind, sei es daß eine größere Rührigkeit der Lokalbehörden in dieser Hinsicht obgewaltet hat, sei es daß der Landtag commoventer gewesen ist, genug, meine Herren, die Richtigkeit dieser Behauptung läßt sich nicht bestreiten. Ich will auch ferner zugeben, daß darin eine gewisse Unbilligkeit liegt, daß viele Gemeinden ihre Straßen selbst unterhalten müssen, während andere Gemeinden Straßen gleicher Gattung auf den Bezirksstraßenfonds gebracht haben, allein dieser Umstand bietet doch keinen durchschlagenden Grund dafür, nunmehr alle Straßen der gleichen Kategorie sämmtlich als Provinzialstraßen zu übernehmen und auszubauen. Das verbietet die wirtschaftliche Seite, der Kostenaufwand. Endlich würden wir auch mit der Uebernahme von weiteren 3000 km Straßen eine solche Centralisation schaffen, die nothwendiger Weise zu einer anderweitigen Organisation unserer Verwaltung führen müßte, die ich nicht für wünschenswerth halte. Es schien mir deshalb, insbesondere auch im Hinblick darauf, daß wir unsere Vorschläge innerhalb des Rahmens der bestehenden gesetzlichen Bestimmungen halten mußten, kein anderer Ausweg übrig zu bleiben, als daß man unter Beibehaltung der Gemeinde und der Provinz als Träger der Wegebaulast für die mehrgedachten Zwischenwege, welche sich als die unverfügbare Quelle der Uebelstände erwiesen hatten, eine besondere Kategorie von Gemeindegewegen ins Leben rief, die sogenannte Gemeindegeweg, und für diese bestimmte, daß dieselbe unter der technischen Leitung der Provinz ausgebaut und unterhalten und die bezüglichlichen Kosten zu $\frac{1}{3}$ auf die interessirten Gemeinden, zu $\frac{1}{3}$ auf die Kreise und zu $\frac{1}{3}$ auf die Provinz vertheilt werden sollten. Mit diesen Vorschlägen war die technisch richtige Unterhaltung dieser Wege gewährleistet und das Unvermögen der Gemeinden zur Tragung der Kosten beseitigt, da die Gemeinden ihren Antheil an den Kosten nöthigenfalls in Naturalleistungen aufbringen könnten. Andererseits ließ sich rechnungsmäßig nachweisen, daß auch die Provinz und die Kreise nicht zu schwer belastet wurden und mit wenigen Hunderttausend Mark jährlich ausreichend geholfen werden konnte. Der Provinzialausschuß hatte diesen Vorschlägen seine Zustimmung ertheilt, und es war bereits eine dahinzielende Vorlage für den im Jahre 1890 versammelten Landtag ausgearbeitet worden.

Bevor diese Vorschläge indeß an den 36. Provinziallandtag gelangt waren, theilte der Herr Ober-Präsident im Auftrage der Herren Minister des Innern und der öffentlichen Arbeiten mit, daß die Grundzüge für eine neue Wegeordnung für die Rheinprovinz ausgearbeitet seien, und daß es deshalb nicht zweckmäßig erscheine, daß die Provinz durch ein Vorgehen auf diesem Gebiet neue Organisationen schaffe und der neuen gesetzlichen Regelung Schwierigkeiten bereite. Der Provinzialauschuß sowohl wie der Provinziallandtag glaubten diesen Anschauungen der königlichen Staatsregierung Rechnung tragen zu sollen und wurde deshalb von der Verfolgung der gedachten Grundzüge vorläufig Abstand genommen. — Zwischenzeitlich ist von Seiten der königlichen Staatsregierung auch der Entwurf einer Wegeordnung für die Rheinprovinz mitgetheilt und unter Zuziehung von Vertretern der Provinz beraten worden, allein es ist bis jetzt noch nicht gelungen, über die schwierigen Fragen, welche hier auftauchen, ein Einverständnis zu erzielen. Wenn die Verhandlungen auch noch zu keinem Resultat geführt haben, so sind dieselben doch von der königlichen Staatsregierung nicht aufgegeben worden. Der 37. Provinziallandtag hat mit Rücksicht auf die Lage der Verhandlungen über den Erlaß eines Wegegesetzes, welche das baldige Zustandekommen eines solchen nicht wahrscheinlich machten, beschlossen, den Provinzialauschuß zu beauftragen, die seinerzeit eingestellten Verhandlungen über den Erlaß eines Regulativs, betreffend die Unterstützung des Gemeindegewerbaues, wieder aufzunehmen. Infolge dieses Beschlusses hat der Provinzialauschuß sich von Neuem mit der Sache befassen müssen. Der Provinzialauschuß glaubte aber hierbei den Beschluß nur in dem Sinne verstehen zu sollen, daß er eine neue Vorlage auszuarbeiten habe, welche die häufig beklagten Mängel auf dem Gebiete der Unterstützung des Gemeindegewerbaues möglichst zu beseitigen geeignet seien, ohne andererseits zu den vorerwähnten Bedenken der königlichen Staatsregierung Anlaß zu bieten. Letzteres war nur möglich, wenn die neue Vorlage von jeder organischen Aenderung auf dem Gebiete des Communalgewerbaues im Allgemeinen abjah und sich lediglich auf das engere Gebiet der besseren Vertheilung und wirksameren Verwendung der Gewerbaueihülfen der Provinz beschränkte. Es erschien dies umsomehr angezeigt, als, wie ich bereits die Ehre hatte hervorzuheben, das Ziel der Staatsregierung, eine neue Wegeordnung für die Rheinprovinz zu schaffen, nicht aufgegeben worden ist, und es unter allen Umständen sich doch empfiehlt, diese neuen gesetzlichen Grundlagen abzuwarten, bevor wir mit einer neuen Organisation vorgehen und durch die Schaffung einer neuen Kategorie von Straßen der gesetzlichen Regelung noch größere Schwierigkeiten bereiten, als sie an und für sich schon hat. Die engere Aufgabe, welche dem Provinzialauschusse hiernach gestellt war, wurde wesentlich durch einen Umstand erleichtert, welcher mit dem Beschluß des im Jahre 1890 versammelten Landtags in Verbindung steht. Der 36. Provinziallandtag hatte nämlich nach Zurückziehung der Vorlage über die Neuordnung des communalen Gewerbaues beschlossen, die gesammten Mittel, welche der Provinzialauschuß für die Durchführung dieser Vorschläge in den Etat gesetzt hatte, nicht zurückzuziehen, sondern hiervon eine Summe von 100 000 M. dem Auschuß behufs weiterer Unterstützung des Gemeindegewerbaues zu überweisen. Diese 100 000 M. sollten allerdings nicht, wie die bisherigen Unterstützungsgelder von 250 000 M., auf die Sammelanträge der einzelnen Regierungen vertheilt werden, sondern es sollte hinsichtlich dieser 100 000 M. eine ganz besondere Verwendung Platz greifen. Es ist das auch geschehen, meine Herren, indem diese 100 000 M. nicht auf die sogenannten Sammelanträge vertheilt, sondern im Einzelnen verwendet wurden. Ich muß hier den Begriff „Sammelanträge“ etwas näher erläutern. Es stellen, meine Herren, die Landräthe auf Grund der Anträge der Bürgermeister in den einzelnen Kreisen die Anträge

auf Wegebeihilfen zusammen. Diese Anträge werden bei den Königlichen Regierungen kreisweise gesammelt und zu einem bestimmten Termin hier bei der Centralstelle eingereicht. Diese Sammelanträge umfassen in der Regel acht- bis neunhundert Anträge, welche sich auf eine Gesamtsumme von 800 000 bis 900 000 M. erstrecken, wobei einzelne Kreise mit Anträgen von 100 000 M. figuriren. Da nur 250 000 M. jährlich zur Verfügung stehen, so können wir von den Anträgen nicht einmal den dritten Theil berücksichtigen. Es wird hier auf Grund der Akten, soweit das überhaupt möglich ist, geprüft und schließlich die Vertheilung nach bestem Wissen vorgenommen. Die einzelnen Anträge bewegen sich in der Höhe zwischen 10 000 M. bis 100 M. und noch weniger und finden sich in den Akten nur dürftige Angaben über die Verwendungszwecke. Eine Controle darüber, was mit der bewilligten Beihilfe geschieht, ist bei den meisten Anträgen, welche sich auf nur kleine Summen erstrecken, nicht möglich. Es kann nur bei großen Posten eine Art von Controle Platz greifen, indem der Landesbauinspektor den Auftrag erhält, die Verwendung zu controliren. Wenn Sie, meine Herren, die Frage an mich richten wollten, was eigentlich mit den provinziellen Beihilfen innerhalb 10 Jahren, welche doch die respectable Summe von $2\frac{1}{2}$ Millionen Mark darstellen, eigentlich geschehen und was insbesondere an neuen Wegen damit gebaut worden ist, so kann die Antwort darauf nicht befriedigend lauten. Wir werden Ihnen nicht viel nachweisen können. Wir wollten deshalb die 100 000 M. nicht in den Topf der Sammelanträge werfen, sondern es wurde hier folgende Verwendung beschloffen. Dieses Geld sollte ausschließlich für größere Anträge auf Beihilfe zu Neubauten dienen und erst dann aus demselben eine Bewilligung eintreten, nachdem die Projekte durch Provinzialbeamte revidirt, die erforderlichen Geldmittel außer der Beihilfe Seitens der beteiligten Kreise und Gemeinden, sowie die spätere Unterhaltung und die Bauausführung unter technischer Leitung, in der Regel von Provinzialbeamten, sicher gestellt war. Mittelfst dieses Verfahrens haben wir während der zweijährigen Statsperiode bereits mit einer Entnahme aus diesem Fonds von 161 000 M. 45 km mit einem Kostenaufwande von 480 000 M. unter Mitwirkung der beteiligten Kreise und Gemeinden, welche ihrerseits $\frac{2}{3}$ der Baukosten aufgebracht haben, gebaut. Hier können wir also mit Bestimmtheit sagen, daß durch diese 161 000 M., welche die Provinz gegeben hat, 45 km der in Rede stehenden Zwischenwege ausgebaut worden sind. Die hervorragendsten darunter sind die Lennethal- und die Isenthalstraße, beide zur Zeit noch im Bau begriffen, sowie verschiedene Straßen im Landkreis Trier und im Kreise Lennep. Es sind dies ausschließlich Wege mit einem größeren Verkehrsinteresse, so daß man wohl sagen kann, daß mit dem Gelde hier etwas Nützlich und Dauerndes geschaffen worden ist. (Sehr richtig!) Diese Erfahrungen mußten bei einer Neuordnung der Dinge wohl den Gedanken nahe legen, die ganze Summe der Beihilfen, also die Gesamtsumme von 350 000 M. in gleicher Weise zu verwenden. Bei reiflicher Prüfung der Sachlage erwies sich dieses indeß als nicht ausführbar.

Meine Herren! Es ist eine zu große Zahl von Gemeinden gerade in den ärmsten Gegenden unserer Provinz auf diese Unterstützung seit Jahrzehnten so angewiesen, daß sie ohne dieselbe auch nicht in der Lage sind, die nothwendigsten Arbeiten an ihren dringendsten Communicationswegen zu machen. Diese Gemeinden sind so arm — es sind vielfach Zwerggemeinden, deren ganze direkten Staatssteuern nur etwa 100 M. betragen — daß sie aus eigener Kraft nicht in der Lage sind, etwas zu leisten. Wollen Sie nun von diesen Gemeinden als Bedingung verlangen, daß sie stets $\frac{1}{3}$ der Kosten für größere Wegebauten leisten, so würde sich ergeben, daß in der Mehrtheit der Fälle diese Bedingung nicht erfüllt werden kann und daß damit die Gemeinden, welche am dringendsten der Unterstützung bedürfen, von derselben ganz ausgeschlossen würden. Dieselben Er-

fahrungen hat man auch in unserer Nachbarprovinz Westfalen gemacht, wo die Verhältnisse aber insofern günstiger liegen, als dort die Kreise mit Träger der Wegebaulast sind. Dort wird die Hauptsumme der Wegebeihilfen an die Kreise bewilligt, aber es ist doch auch dort ein Betrag von 50 000 M. für die armen Gemeinden gewissermaßen als Unterstützungsfonds ausgeschieden. Auch wir werden, meine Herren, so lange die Sache nicht anderweitig gesetzlich geregelt ist, hier nicht anders verfahren können, sondern wir müssen einen Theil des Communal-Wegebaufonds den armen Gemeinden belassen. Diese Nothwendigkeit, welche allseitig im Ausschusse anerkannt wurde, mußte zu einer Trennung des bezüglichen Fonds in zwei Theile führen; denn wollte man die Bedingungen wieder so lax stellen, daß diese Gemeinden auch berücksichtigt werden könnten, dann lag die Gefahr zu nahe, daß wir bald wieder in das alte Fahrgeleise hineingerathen würden. Es blieb vielmehr nichts anderes übrig, als daß wir für diese kleinen Gemeinden einen besonderen Theil des Fonds aussonderten und für diesen Theil andere Bedingungen der Bewilligung und der Verwendung aufstellten, wie für den zu größeren Wegeausführungen reservirten Theil. Bewilligen wir nämlich einer armen Gemeinde 200 oder 500 M., dann können wir keine Projekte noch sonstige technische Unterlagen verlangen, noch können wir unseren Bauinspektor mit der Controle einer solchen Beihilfe beauftragen, sondern wir müssen die Verwendung wie bisher den Communalbehörden und der Staatsaufsichtsinstanz überlassen. Anders liegt aber die Sache, wenn ein Weg von 5, 6 oder mehr km Länge gebaut werden soll, dann kommt stets eine größere Beihilfe in Betracht und wir haben ein Interesse daran, daß die richtige Trace gewählt, sowie daß zweckmäßig und solide gebaut wird, hier giebt es Gelegenheit, zu revidiren und nachzusehen. Von diesen Erwägungen ausgehend schlägt der Provinzialauschuß Ihnen vor, eine Trennung des Fonds der Wegebeihilfen im Betrage von 350 000 M. in 2 Theile vorzunehmen und für jeden dieser Theile, von denen der eine als Fonds A und der andere als Fonds B bezeichnet wird, besondere Vorschriften hinsichtlich der Bewilligung, Verwendung und Controle zu erlassen. Auf dieser Grundlage beruht die in Ihren Händen befindliche Vorlage. Aus derselben werden Sie entnehmen, daß die Bedingungen für die Bewilligungen aus dem Fonds A ungefähr dieselben geblieben sind, wie bisher. Es sollen auch fortan seitens der Kreise die Anträge für die Unterstützung aus diesem Fonds gesammelt, durch Vermittlung der königlichen Regierungen hier eingehen und die Vertheilung alsdann auf diese Sammelanträge durch den Provinzialauschuß alljährlich bewirkt werden. Es wird hierbei allerdings unterstellt, daß diese Sammelanträge sich wesentlich vermindern und nur für ärmere Gemeinden und kleinere Arbeiten beibehalten werden. Dagegen sollen alle größeren Projekte separat behandelt werden; es soll dort eine technische Untersuchung vor der Bewilligung stattfinden, sodann unter technischer Leitung und Aufsicht der Provinz gebaut und die Verwendung des Geldes sorgfältig controlirt werden. Der Provinzialauschuß soll hierbei in die Lage gebracht werden, dem Provinziallandtage bei seinem Zusammentreten in jeder Session sagen zu können, welche Wege mit Hilfe unseres Unterstützungsfonds neu oder ausgebaut worden sind, und was in der Zwischenzeit seitens der Provinz auf diesem Gebiete geleistet worden ist.

Meine Herren! Die Einzelheiten dieser Vorlage werden allerdings ja zunächst in der Fachcommission geprüft werden müssen und auch dort nur geprüft werden können; es kann dies nicht die Aufgabe der heutigen Generaldiskussion sein. Die Letztere dürfte sich vielmehr im Wesentlichen darauf beschränken, ob die Grundzüge, nach denen der Provinzialauschuß bei dieser Vorlage verfahren ist, Ihre Billigung finden und welche Anregung Sie in dieser Hinsicht der Fachcommission bei Prüfung der Vorlage an die Hand geben wollen. Ich verkenne, meine Herren, in vollster

Uebereinstimmung mit dem Provinzialauschuß gewiß nicht, daß die Vorlage, welche Ihnen hier unterbreitet wird, noch manche Wünsche unbefriedigt läßt und daß dieselbe den auf diesem Gebiete hervorgetretenen Bedürfnissen nicht nach jeder Richtung hin genügt, allein bei der augenblicklichen Lage der Verhältnisse, insbesondere angesichts einer bevorstehenden neuen gesetzlichen Regelung der gesammten Wegebaufrage läßt sich mehr in der That zur Zeit nicht erreichen, und wenn irgend wo, meine Herren, so gilt wohl hier der Satz: „Das Bessere ist der Feind des Guten“. Es wird mit dieser Vorlage ein wesentlicher Schritt vorwärts gemacht, und ich bin überzeugt, daß wenn Sie, meine Herren, diese Vorlage annehmen, Sie manches Gute damit schaffen und manchen Bedürfnissen in der Provinz damit abhelfen. (Bravo.) Ich möchte also die Vorlage Ihnen warm empfehlen. (Beifall.)

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Ich stelle den Gegenstand zur Verhandlung. Wird das Wort dazu gewünscht? — Das ist nicht der Fall. Dann schließe ich die Diskussion. Damit ist die erste Lesung dieses Gegenstandes erledigt. Derselbe wird jetzt an die 3. Fachkommission verwiesen werden.

Wir kommen sodann zum folgenden Gegenstand der Tagesordnung:

Bericht und Anträge des Provinzialauschusses, betreffend die zur Förderung von Kleinbahnunternehmungen getroffenen und noch zu treffenden Maßnahmen.

Referent ist wiederum Herr Landesdirektor Dr. Klein, dem ich das Wort gebe.

Landesdirektor Dr. Klein: Meine Herren! Bei der Berathung der dem 37. Provinziallandtag gemachten Vorlage über die Kleinbahnen wurde allseitig anerkannt, daß es Aufgabe des Provinzialverbandes sei, das Kleinbahnwesen nach Möglichkeit zu fördern. Es waren nicht sowohl die Bestimmungen und Motive des Gesetzes über die Kleinbahnen, sowie allgemeine Gesichtspunkte der Belebung des Verkehrs und der Hebung der wirthschaftlichen Verhältnisse, welche die Provinzialverwaltung auf diese Aufgabe hinlenken mußten, als vielmehr die dem Provinzialverbande obliegende Fürsorge für das Straßenwesen, mit welchem die Kleinbahnen aufs Engste verknüpft sind, sowie die nicht zu bestreitende Thatsache, daß die Provinz in ihrer Verpflichtung als Wegebauberband durch eine jede Kleinbahn mehr oder minder entlastet wird. Von dieser Erkenntniß ausgehend, hatte der 37. Provinziallandtag beschlossen, unter Anerkennung der großen Bedeutung des Kleinbahnwesens für die gesammten wirthschaftlichen Verhältnisse in der Rheinprovinz,

1. von dem Bau und Betrieb von Kleinbahnen durch die Provinz zur Zeit zwar abzusehen; dagegen
2. den Provinzialauschuß zu ermächtigen, schon jetzt das Kleinbahnwesen finanziell zu fördern, mit dem gleichzeitigen Auftrage, dem nächsten Provinziallandtage wegen dauernder Betheiligung der Provinz an Kleinbahnunternehmungen eine besondere Vorlage zu machen; und endlich
3. den Provinzialauschuß zu ermächtigen, die Bedingungen für die Benutzung der Provinzialstraßen zur Anlage von Kleinbahnen in einer den Bestimmungen und dem Geiste des Gesetzes über Kleinbahnen vom 28. Juli 1892 (G.-S. S. 225 ff.) entsprechenden Weise abzuändern.

Der Bericht des Provinzialauschusses über die Ausführung dieser Aufträge befindet sich als Nr. 5 der Druckfachen in Ihren Händen, und gestatte ich mir in Ergänzung dieses Berichtes Folgendes vorzutragen. Die Vorlage, meine Herren, giebt zunächst einen Ueberblick darüber, was zur Förderung des Kleinbahnwesens auf Grund der von dem 37. Rheinischen Provinzial-

landtag erteilten Vollmacht in hiesiger Provinz bisher geschehen ist, und in welcher Weise die übrigen Provinzen auf diesem Gebiete vorgegangen sind. Was zunächst die hiesige Provinz anbelangt, so können wir allerdings nur dürftige Resultate mittheilen. Die Befürchtungen, welche im vorigen Landtag in der Commission und im Plenum laut geworden sind, daß der Provinzialauschuß auf Grund der erteilten Vollmachten ins Blaue hineinwirthschaften und die Finanzen der Provinz schwer belasten könnte, haben sich in keiner Weise bestätigt. Wir haben eigentlich für keinen Pfennig Verpflichtungen übernommen. (Heiterkeit.) Ich möchte fast annehmen, meine Herren, daß die Unbeschränktheit und die Ausdehnung der Vollmacht Ursache gewesen ist, daß nichts geschehen ist. Auf der einen Seite wußten die Interessenten nicht recht, was sie von der Provinz fordern sollten, und auf der anderen Seite bestand eine zu große Befürchtung darüber, welche Consequenzen sich ergeben könnten, wenn einem concreten Antrage stattgegeben würde. Die bisher gemachten Erfahrungen sind bestimmend dafür gewesen, daß der Provinzialauschuß sich heute viel beschränktere und limitirtere Vollmachten ausbittet.

In den übrigen Provinzen des Staates ist bis jetzt in Wirklichkeit nicht viel mehr geschehen, wie bei uns; es war dies wohl auch nicht anders möglich, weil die Sache zu neu war. Dagegen haben sich fast alle Provinzen mit dieser Frage befaßt und mehr oder minder weitgehende Beschlüsse über die dauernde Betheiligung der Provinz an dem Kleinbahnwesen gefaßt. Diese Beschlüsse, meine Herren, sind im Wesentlichen sehr verwandt. Sie sind vorbereitet worden durch zwei Conferenzen der Landesdirektoren, die im vorigen Jahre in Cassel und Berlin stattgefunden haben. In der Vorlage finden Sie, meine Herren, in Kürze auszugsweise angeführt, in welcher Weise von den einzelnen Provinzen das Kleinbahnwesen unterstützt wird. Die Provinz Westfalen theiligt sich auf Grund eines Beschlusses des Landtages vom 17. Februar d. J. durch Uebernahme eines Theiles der Anlagekosten, sei es durch Hingabe von Geldmitteln als Beihülfe à fonds perdu, Uebernahme von Obligationen, Aktien u. s. w. oder durch Gewährung von Darlehen oder durch Uebernahme eines Theils von Darlehnszinsen. Westfalen unterstützt also in jeder Weise, wie es in der Theorie nur denkbar ist. Pommern übernimmt $\frac{1}{3}$ der Anthelle bei sämtlichen Kleinbahnunternehmungen und hat zu diesem Zweck eine Anleihe von 2 Millionen Mark aufgenommen. Die Provinz Schlesien hat jährlich 50 000 M. in den Etat gestellt, um einen Fonds zu bilden, aus welchem Hülfsgelder unter der Bedingung der Rückgewährung, im Falle das Unternehmen sich über 5% verzinst, gewährt werden sollen. Brandenburg hat beschlossen, sich an den Bahnen zu theiligen durch Uebernahme von Aktien und Anthellscheinen bis zu $\frac{1}{4}$ des Anlagekapitales, im Falle Communen bauen, und bis zu $\frac{1}{8}$, wenn Private bauen. Brandenburg ist aber noch weiter gegangen, indem die Provinz die Verpflichtung übernimmt, in gewissen Fällen Aktienbeträge der übrigen Betheiligten einzulösen. Hannover, meine Herren, beschränkt die finanzielle Unterstützung auf Darlehen. Außerdem hat aber der Provinziallandtag beschlossen, zur Förderung des Kleinbahnwesens ein eigenes Bureau zu errichten, worauf ich nachher kommen werde, behufs technischer Beihülfe bei Projektirungen und dem Baue solcher Bahnen. Hannover gewährt die Darlehen zu 3% und zwar ohne Rücksicht darauf, ob ein Communalverband baut oder ob das Bahnunternehmen von Privaten, Aktiengesellschaften und dergl. ins Leben gerufen wird. In der Vorlage, welche dem hannoverschen Landtage gemacht worden ist, ist ausgerechnet, daß für die nächsten 10 Jahre der Bau von etwa 1600 km Bahnen zu erwarten sein würde, und daß der aus der besagten Beihülfe bei dem Baue dieser Bahnen sich ergebende Verlust an Zinsen, der sich zwischen den Selbstbeschaffungskosten des Geldes und dem Satze von 3% herausstellt, insgesamt für die Provinz auf etwa 800 000 M. belaufen werde.

Es sind außer den Ihnen gedruckt mitgetheilten Vorschlägen der übrigen Provinzen in den letzten Tagen noch mehrere Beschlüsse mitgetheilt worden, welche ich in der Kürze noch erwähnen möchte.

Die Provinz Ostpreußen unterstützt das Kleinbahnwesen durch Uebernahme der Vorarbeiten, unentgeltliche Ueberlassung der Provinzialstraßen und Gewährung von Baarunterstützungen, durch Uebernahme eines Antheils der Zinsen des Baukapitals, welcher bis $1\frac{1}{2}\%$ betragen kann. Um diese Ausfälle zu decken, ist in den Etat eine Summe von 15 000 M. aus dem Wegebaufonds eingestellt worden. Westpreußen hat eine Anleihe von 6 Millionen aufgenommen und will daraus 8000 M. Beihilfe für den Kilometer Kleinbahnen gewähren. Die Provinz Schleswig-Holstein gewährt $\frac{1}{4}$ der Anlagekosten als unverzinsliches, aber zu amortisirendes Darlehn. Der Communalverband von Wiesbaden theiligt sich bis zu $\frac{1}{3}$ bei den von Gemeinden und Kreisen ins Leben zu rufenden Kleinbahnen und übernimmt derselbe auch die Bauausführung. Zur Bestreitung der Kosten hat der Communalverband Wiesbaden einen besonderen Kleinbahnfonds gebildet, welchem er jährlich 100 000 M. zuführt. Wenn Sie erwägen, meine Herren, daß Wiesbaden etwa $\frac{1}{3}$ der Rheinprovinz ist, so stellt dies eine ganz bedeutende Zuwendung dar.

Diese Zusammenstellung ergibt also, meine Herren, daß in den meisten Provinzen mit ganz erheblichen Beträgen für das Kleinbahnwesen eingetreten wird.

Wir waren im Provinzialauschuß einstimmig der Meinung, daß wir in der Rheinprovinz nicht so weit gehen sollten, auch nach Lage der Verhältnisse nicht so weit zu gehen brauchten. Wir glaubten, daß sich mit geringeren Mitteln das Kleinbahnwesen in unserer Provinz in befriedigender Weise unterstützen ließe. Wie die Vorlage ergibt, ist die Unterstützung Seitens des Provinzialverbandes auf dreifache Weise denkbar; nämlich 1. durch Ueberlassung der Provinzialstraßen zur Anlage von Kleinbahnen unter erleichterten Bedingungen; 2. durch Unterstützung, insbesondere der Communalverbände bei Projektirung des Baues, bei der Ausführung sowie bei dem späteren Betriebe der Bahnen, indem ein besonderes technisches Bureau für diesen Zweck von der Provinz errichtet wird; endlich 3. durch Gewährung finanzieller Beihilfen.

Die erste Art der Unterstützung anlangend, so kommen hier die Bedingungen in Betracht, unter denen Provinzialstraßen zur Anlage von Kleinbahnen überlassen werden sollen. Bei Aufstellung dieser Bedingungen mußten wir im Auge behalten, daß wir auf der einen Seite die Kleinbahnen fördern sollten, aber auch auf der anderen Seite das Interesse unserer Straßen sowie des Verkehrs von Fuhrwerken, für welchen die Straßen gebaut worden sind, nicht zu sehr preisgeben durften. Wir mußten sowohl auf das eine wie das andere Ziel rücksichtigen. Ich glaube, meine Herren, daß Sie aus der Prüfung der einzelnen Bedingungen in der Fachcommission entnehmen werden, daß wir beiden Gesichtspunkten nach Möglichkeit Rechnung getragen haben. Wenn im Straßeninteresse auch weitergehende Anforderungen wünschenswerth erschienen wären, so mußten wir uns doch mit dem Nothwendigsten bescheiden, weil die rechtliche Lage des Provinzialverbandes den Kleinbahnen gegenüber nach dem neuen Gesetz eine wesentlich andere geworden ist. Während nämlich bis zum Erlaß des Gesetzes über die Kleinbahnen es durchaus im Belieben des Provinzialverbandes stand, ob und unter welchen Bedingungen er seine Straßen zu Kleinbahnen hergeben will, ist nach dem Gesetze der Provinzialverband verpflichtet, seine Straßen herzugeben, und kann im Weigerungsfalle seine fehlende Einwilligung durch den Provinzialrath, bezw. durch Entscheidung des Herrn Ministers des Innern ergänzt werden. Dieser Bestimmung gegenüber mußten wir bei Aufstellung der Bedingungen eine gewisse Vorsicht üben, damit wir nichts verlangten, wovon wir uns im Voraus sagen mußten: „darauf läßt der Unternehmer sich nicht ein, sondern er wird den Weg der Beschwerde an den Provinzialrath

beschreiten". Wenn sich dann die betreffende Bedingung nicht aufrecht erhalten ließ, vielmehr durch den Provinzialrath dem Unternehmer gestattet würde, die StraÙe ohne jene Bedingung zu benutzen, so geriethen wir dadurch allen weitere Unternehmungen gegenüber in eine viel schlimmere Lage, als wenn wir die Bedingung nicht gestellt hätten. Diese Erwägung, meine Herren, mahnte uns zur besonderen Vorsicht. Auf der anderen Seite aber spricht dieselbe auch dagegen, daß die Bedingungen, die Ihnen vorgelegt werden, als unabänderliche Normen für alle Fälle gelten sollen, sondern der Provinzialausschuß betrachtet diese Bedingungen nur als allgemeine Normen, nach denen in der Regel verfahren werden soll, vorbehaltlich der Verhandlungen mit dem Unternehmer im einzelnen Falle, damit in einzelnen Punkten den Anforderungen des Unternehmers Rechnung getragen und die Bedingungen dem Bedürfnisse überall angepaßt werden können. Wenn wir, was Absicht des Provinzialausschusses ist, die Bedingungen in diesem Sinne anwenden, so bezweifele ich nicht, daß wir mit diesen Bedingungen zurecht kommen und Differenzen mit den Unternehmern vermeiden werden. Die Unternehmer, welche bis jetzt die Bedingungen von uns verlangt haben, haben im Großen und Ganzen Einwendungen gegen dieselben nicht erhoben.

Den am meisten unstrittenen Punkt der Bedingungen bildet die Frage der Abgabe. Das Gesetz gestattet zwar eine solche Abgabe unbedingt. Allein es ist auch trotzdem hinsichtlich der Abgabe ein Zweifel entstanden. Der Herr Minister für öffentliche Arbeiten hat nämlich erklärt, daß er es als mit dem Geiste und den Motiven des Gesetzes über die Kleinbahnen nicht vereinbar erachte, daß von den Provinzialstraßen eine Abgabe für die Kleinbahnen erhoben würde. Die Abgabe soll nach den Motiven des Gesetzes nämlich eine Vergütung für die Anlagekosten und für die Kosten der Unterhaltung sein. Der Herr Minister argumentirt nun, daß die Anlagekosten von der Provinz nicht getragen seien und die Unterhaltungskosten auch nicht von der Provinz getragen würden, weil eine ausreichende Rente gewährt sei. Es scheint mir aber, meine Herren, daß dieser Deduktion gegenüber vor Allem eine Unterscheidung zu machen ist, ob nämlich der Staat oder ein Dritter die Benutzung der StraÙe zu einer Bahnanlage in Anspruch nimmt. Dem Staate gegenüber mag die Deduktion des Herrn Ministers zutreffen, nicht aber Dritten gegenüber. Den Dritten gegenüber sind wir nämlich einfach Rechtsnachfolger des Staates, und können uns die Aufwendungen, welche der Staat gemacht hat, ihnen gegenüber in gleicher Weise anrechnen lassen, wie der Staat. Sodann ist gegen die erwähnte Ansicht des Herrn Ministers anzuführen, daß jene Bestimmung sich lediglich in den Motiven des Gesetzes vorfindet und daß die Motive selbst keine Gesetzeskraft haben. Die Frage wird wohl schließlich von dem Obergericht entschieden werden müssen. Sollte das Obergericht im Sinne des Herrn Ministers entscheiden, so würden wir allerdings in eine etwas sonderbare Lage kommen. Es würde sich das Schauspiel wiederholen, welches, nicht zu unserer Freude, bei den Präcipualleistungen sich abgepielt hat. Wir würden dann bei den ehemaligen Staatsstraßen keine Beiträge erheben können, sondern nur bei den ehemaligen Bezirksstraßen, bei welchen die vorgedachten Voraussetzungen nicht zutreffen. Diesen Unterschied wird das Publikum nie erfassen. Wie heute das Publikum nicht begreifen kann, warum z. B. der Ziegeleibesitzer A, welcher an einer Staatsstraße seinen Betrieb hat, keine Präcipualbeiträge für den Wegebau zahlen soll, während der Concurrent B, welcher an der parallellaufenden Bezirksstraße liegt, zahlen soll, und wie hier dieser Unterschied immer auf Ungerechtigkeit und Bevorzugung zurückgeführt wird, so wird das mit den Abgaben für die Benutzung der Provinzialstraßen, welche früher Bezirksstraßen waren, der Fall sein und würde sich auf die Dauer die Erhebung einer solchen Abgabe schwerlich aufrecht erhalten lassen. Der Provinzialausschuß ist nach längerer Berathung dahin schlüssig geworden,

in der Regel von einer Abgabe Abstand zu nehmen und eine solche nur dann zu fordern, wenn das Unternehmen in außergewöhnlicher Weise rentirt, d. h. über 5% abwirft. Für die Erhebung einer Abgabe in einem solchen Ausnahmefalle wurde — und zwar nicht mit Unrecht — hervorgehoben, daß es eigentlich leichtsinnig sei, auf lange Zeit hinaus auf die Möglichkeit der Flüssigmachung einer Einnahmequelle aus den Kleinbahnen zu verzichten und sich dadurch der Möglichkeit zu berauben, das Kleinbahnwesen gerade in den armen Theilen der Provinz ohne Geldopfer der letzteren zu fördern. Wenn die Kleinbahnen auch heute — so wurde im Ausschusse bemerkt — nur selten mehr als 2 oder 3% abwerfen, so liegt wohl der Hauptgrund darin, daß diese Bahnen noch zu theuer gebaut und betrieben werden.

Es steht aber zu hoffen, daß die Erfahrung auch hier im Laufe der Zeit Wandel schaffen und daß Alles einfacher eingerichtet wird, wozu — wie ich erwarte — die diesseits beabsichtigte Einrichtung eines besonderen Baubüreaus der Provinz für Kleinbahnen wesentlich beitragen wird. Wenn es im Laufe der Zeit gelingt, die Bahnen etwa für die Hälfte der jetzigen Durchschnittskosten herzustellen, so wird die Rentabilität eine wesentlich günstigere. Verzinsen die Bahnen das Anlagekapital jetzt durchschnittlich zu 2%, so würden sie dann schon daselbe zu 4% rentiren. Wenn es ferner gelingt, auch im Betriebe Ersparnisse zu machen, so ist nicht ausgeschlossen, daß diese Bahnen einmal mit der Zeit hohe Erträgnisse abwerfen, und da kann man wohl nicht mit Unrecht sagen: Wenn die Bahnen das Anlagekapital reichlich verzinsen, wenn sie über 5% abwerfen, dann ist es doch wohl nicht mehr als billig, daß die Provinz auch einen Antheil an diesen Erträgnissen, welche doch auf ihren Straßen erzielt werden, erhält. Der Erlös soll dem Eisenbahnfonds zufließen und zur Unterstützung von Kleinbahnen dienen. Aus diesen Erwägungen wurde in §. 20 bestimmt, daß für den Ausnahmefall, wenn eine Bahn über 5% Reingewinn abwirft, alsdann ein Antheil des Erträgnisses dem Provinzialverbande und zwar im Betrage von 20% des Ueberschusses für Hergabe der Straße zufließen soll.

Meine Herren, von diesem Gesichtspunkte aus angesehen verliert meines Erachtens jene Abgabe das Odium, welches sie an und für sich in vielen Augen hat, insbesondere wenn festgehalten wird, was, wie ich nochmals wiederhole, die Absicht der Provinzialverwaltung ist, daß jene Abgabe lediglich für die Interessen des Kleinbahnwesens in ärmeren unterstützungsbedürftigen Gegenden verwendet werden soll, um später dort eine noch weiter gehende Unterstützung eintreten lassen zu können, als gegenwärtig vorgeschlagen wird.

Die zweite Art der Unterstützung, meine Herren, soll nach der Vorlage in der Bildung eines technischen Bureaus für die Zwecke der Kleinbahnen bestehen. Von dieser Einrichtung spreche ich mir sehr viel. Ich glaube, in ihr eine wesentliche Unterstützung des Kleinbahnwesens erblicken zu sollen. Berggegenwärtigen wir uns nur, wie die Verhältnisse heute liegen. Will ein Kreis, will eine Gemeinde oder ein Verband von Interessenten bauen, so können dieselben sich nur an einen großen Unternehmer wenden. Der Unternehmer stellt die Projekte, die Kostenanschläge u. s. w. auf und kann nur auf dieser Grundlage mit dem Unternehmer verhandelt und contrahirt werden. Für die Revision dieser Projekte und Kostenanschläge fehlt es zur Zeit an Organen. Ich bin nun weit entfernt, von den größeren Firmen, die sich mit dem Kleinbahnbau in der hiesigen Provinz befassen, anzunehmen oder zu unterstellen, daß sie absichtlich zu theuer und zu kostspielig bauen, allein, meine Herren, die Auffassung und der Standpunkt der Beamten und Techniker dieser Firmen ist doch in vielen Fragen ein anderer wie derjenigen, für welche die Bahn gebaut wird, und da halte ich es doch für recht zweckmäßig, daß durch einen unbetheiligten dritten Techniker, welchen die Provinz stellt, eine Nachprüfung darüber stattfindet, ob überall

die einfachste und zweckmäßigste Trace, unbeirrt von Einflüssen lokaler Natur, unbeirrt von sonstigen Einflüssen, die sich einem Unternehmer gegenüber wohl geltend machen können, gewählt ist, und ob die Kostenanschläge überall richtig und nicht zu hoch oder zu niedrig gegriffen sind. Ich habe gefunden, daß Kostenanschläge für Kleinbahnen unter Verhältnissen, die mir annähernd dieselben erschienen, doch wesentlich von einander abwichen, ja in einzelnen Fällen um 50% und noch mehr. Da erscheint es wirklich angezeigt, zu untersuchen: worin das Mehrerforderniß in dem einen gegen den andern Fall seine Begründung hat, und ob nicht durch Aenderungen im Projekte solche Mehrkosten vermieden werden können. Ich bezweifle nicht, daß auch die Unternehmer des Bahnbaues selbst eine solche Nachprüfung von sachverständiger Seite gerne sehen und diese Einrichtung ebenso begrüßen, wie die Kreise, Gemeinden u. s. w., welche Bahnen bauen. Die Beamten eines solchen Büreaus werden nach und nach eine große Routine und Erfahrung auf diesem Gebiete erlangen und es wird ihnen dadurch möglich sein, manche Ersparnisse anzubahnen, und zwar sowohl bei dem Baue wie bei dem späteren Betriebe der Bahnen, bei welchem das Bureau helfend eingreifen kann, wenn sich hierbei Schwierigkeiten ergeben hinsichtlich der Rentabilität in Folge zu hoher Betriebskosten, u. s. w.

Meine Herren, wir sind weit davon entfernt, uns mit diesem Bureau in die Verhältnisse der Gemeinden oder Kreise einmischen zu wollen, sondern wir werden nur auf Anrufen unsere Hilfe leisten. Noch weiter sind wir aber davon entfernt, damit irgendwie obrigkeitliche Befugnisse oder Aufsichtsrechte in Anspruch zu nehmen. Wir wollen blos den Gemeinden und Kreisen technische Hilfe gewähren, vor allem aber wollen wir dies bei den Unternehmungen, bei denen wir durch die Hergabe von Darlehen interessirt sind, und bei denen für uns der Satz zutrifft „res tua agitur“, wo unser Geldinteresse in Frage steht.

Was nun den dritten Punkt, die eigentliche finanzielle Unterstützung anbelangt, so kann diese wie aus der Zusammenstellung der Beschlüsse der übrigen Provinzen erhellt, auf dreifache Weise gewährt werden: 1. durch Hergabe à fonds perdu, 2. durch Betheiligung an den Unternehmungen durch Uebernahme von Gesellschaftsanteilen, Aktien u. s. w. und 3. durch Gewährung von Darlehen. So wünschenswerth auch die Betheiligung à fonds perdu bei Wegebauunternehmungen ist, so wenig kann sie bei Kleinbahnen in Betracht kommen. Bei einem Wege, der 10 000 bis 20 000 M. kostet, kommt es wohl in Betracht, ob 3000 oder 4000 M. à fonds perdu gegeben werden, wenn aber bei Kleinbahnen, deren Kosten in die Hunderttausende ja in die Millionen gehen, 5000 bis 6000 auch 10 000 bis 20 000 M. à fonds perdu gegeben werden, so ist das absolut ohne Werth. Eine solche Beihülfe würde einfach nach meinem Dafürhalten fortgeworfenes Geld darstellen und in keiner Weise geeignet sein, das Kleinbahnwesen zu fördern. Es sei denn, daß Sie, meine Herren, mit großen Bewilligungen à fonds perdu vorgehen wollten, etwa wie die Provinz Westpreußen, welche 6 Millionen bereit stellt, um 8000 M. als Beihülfe pro Kilometer zu geben. Das ist allerdings eine wesentliche Hülfe, allein so weit ich die Intentionen dieses hohen Hauses kenne, denkt Niemand von Ihnen daran, soweit zu gehen. Dazu liegt für uns auch kein Bedürfniß vor und haben wir deshalb von den Beihülfen à fonds perdu ganz abgesehen. Die zweite Art der Unterstützung, die Betheiligung an den Unternehmungen, hat den Gegenstand längerer Berathungen im Provinzialauschuß gebildet. Wir sind zuletzt hierbei zu dem Ergebnisse gekommen, dem hohen Hause vorzuschlagen, einstweilen wenigstens von Betheiligung an solchen Unternehmungen abzusehen. Die Betheiligung der Provinz als solcher bei einem derartigen Unternehmen hat nämlich immer ihre Schattenseiten, einestheils den Trägern des Unternehmens gegenüber, mag dies nun ein Communalverband oder eine

Gesellschaft von Privaten sein. Einerseits liegt in einer solchen Gemeinschaft zu oft eine Quelle von Differenzen und Schwierigkeiten, andererseits wird dadurch die Provinz in mehr oder minder unberechenbare Risiken verwickelt. Der einzelne Communalverband, welcher eine Bahn baut, ist weit mehr in der Lage, sein Risiko und die Chancen des Verlustes zu berechnen, wie die Provinz, welche bei einer größeren Zahl von Unternehmungen sich betheiligt. Wenn die Provinz Darlehen zu 3% giebt, so verliert sie $\frac{1}{2}\%$ an den Zinsen und läßt sich hiernach das Opfer der Provinz rechnungsmäßig im Etat genau feststellen. Betheilt sich die Provinz aber bei einem Unternehmen, so hängt von dem ungewissen Ertrage ab, ob sie 1, 2 oder 3% an den Zinsen ihrer Einlage einbüßt, und es ergiebt sich damit ein vollständig unberechenbares Element, was mir für unsere bisher wohlgeordneten finanziellen Verhältnisse doch bedenklich erscheint. Bei dieser Sachlage glaubte der Ausschuß vorläufig wenigstens auf die Gewährung von Darlehen allein zurückkommen und Ihnen vorschlagen zu sollen, in gleicher Weise, wie die Provinz Hannover, 3%ige Darlehen zu gewähren, aber mit einer zweifachen Modifikation. Einmal sollen die Darlehen zu 3% nur an Communalverbände gewährt werden, und andererseits hierbei die Bedingung gestellt werden, daß, im Falle das Unternehmen mehr als 3% abwirft, so daß $3\frac{1}{2}\%$ Zinsen getragen werden können, alsdann $3\frac{1}{2}\%$ zu zahlen sind. Weder die eine noch die andere Einschränkung greift in Hannover Paß. Communalverbänden, welche sich zur Verzinsung und Amortisation des Darlehens verpflichten, wollen wir weiter die gesammte Bausumme als Darlehen geben, damit dieselben nicht in die Lage kommen, den Rest sich viel kostspieliger beschaffen zu müssen, was bei der Darleihung von nur einem Theile der Bausumme offenbar der Fall wäre. Privaten Unternehmern dagegen, Gesellschaften u. s. w. glaubte der Ausschuß die günstigen Bedingungen der Communaldarlehen nicht einzuräumen zu können. Letztere sollen Darlehen nur bis zur Hälfte der Anlagekosten zu $3\frac{1}{2}\%$ erhalten. Diese Unterscheidung rechtfertigt sich dadurch, daß die Provinz bei den letzteren Darlehen eine größere Gefahr auf sich nimmt. Es ist nämlich immerhin denkbar, daß bei einem solchen Unternehmen nicht einmal die Hälfte eine $3\frac{1}{2}\%$ ige Verzinsung findet, und ist in einem solchen Falle für die Provinz ein geringerer oder größerer Ausfall an den Zinsen zu befürchten. Bei einem bauenden Communalverbände dagegen sind wir sicher, da haftet der Communalverband, einerlei wie hoch das Unternehmen sich verzinst, während die Provinz von der Privatgesellschaft von ihren Darlehen doch nur dann ihre Zinsen erhält, wenn das Unternehmen einen entsprechenden Reingewinn abwirft. Ist das nicht der Fall, dann müssen wir uns mit dem geringeren Ertragniß begnügen. Angesichts dieser Verschiedenheit rechtfertigt sich gewiß der Vorschlag, an Private, Gesellschaften u. s. w. nur die Hälfte der Anlagekosten als Darlehen zu gewähren und das Geld nicht unter den Selbstkosten d. h. zu $3\frac{1}{2}\%$ herzugeben.

In der Vorlage, meine Herren, ist ferner in einer Uebersicht nachgewiesen, wie hoch sich ungefähr bei Annahme dieser Vorschläge die Lasten für die Provinz belaufen. Es ist dort ausgeführt, daß wir bei einem Bau von 800 km, welche in den nächsten Jahren voraussichtlich zur Ausführung gelangen werden, mit einem Zuschusse von höchstens 60 000 M. jährlich auskommen werden. Wir werden damit 10 bis 12 Millionen Mark Darlehen bewilligen bezw. die Zinsdifferenz jener Summe, welche zwischen den Selbstbeschaffungskosten und den 3% Zinsen erwachsen wird, mit den 60 000 M. decken können. Es ist in der Vorlage auch weiter ausgeführt, daß diese 60 000 M. ohne Erhöhung der Umlage aus dem laufenden Etat und zwar aus dem Wegebaufonds für Neubauten entnommen werden können, indem dieser Fonds zur Zeit genügende Mittel dazu besitzt. Es erschien gerechtfertigt, diese 60 000 M. dem Fonds für Neubauten zu

entnehmen, weil ja durch die Anlage von Kleinbahnen der Neubau von Straßen in der Regel vermieden wird. — Dort wo eine Kleinbahn gebaut wird, wird der Bau einer neuen Straße überflüssig. Ob im nächsten Etat nach Absetzung der 60 000 M. weitere Mittel für Neubauzwecke bereit zu stellen sind, und ob dieser Fonds zu erhöhen ist, wird die Erfahrung ergeben. Wesentlich aber, meine Herren, wird das nicht der Fall sein, denn die Berechnungen, welche diesseits dieserhalb gemacht sind, beruhen auf einer festen und zuverlässigen Grundlage.

Meine Herren! Die Einzelheiten der Vorschläge bedürfen selbstredend bei ihrer großen Tragweite der eingehenden Berathung und der Prüfung in der Sachcommission, und es wird hier an der Stelle sein, die finanzielle Seite der Vorlage noch näher zu begründen und zu erläutern. Ich wage zu hoffen, meine Herren, daß die Prüfung der Vorlage in der Commission ergeben wird, daß der Ausschuß ernstlich bestrebt gewesen ist, diesen neuen wichtigen Verkehrsweig nach Möglichkeit zu fördern, ohne andererseits der Gesamtheit der Provinz zu große Lasten aufzubürden oder dieselbe in unabsehbare Verbindlichkeiten zu stürzen, und glaube ich deshalb diese Vorlage nur Ihrem Wohlwollen anempfehlen zu können. (Beifall.)

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Ich eröffne die Diskussion und ertheile das Wort dem Herrn Abgeordneten Duack.

Abgeordneter Duack: Meine Herren, ich glaube, daß wir uns alle dem Wunsche anschließen können, daß die Vorlage, welche der Provinzialausschuß uns gemacht hat, zu einem guten Ziele führen möge, und daß die Annahme in der Commission sowohl wie im hohen Hause stattfinden möge. Die Herren, welche im 37. Provinziallandtag anwesend waren, erinnern sich wohl, daß damals eine große Meinungsverschiedenheit entstanden ist über die Art und Weise des Vorgehens der Provinz den Kleinbahnen gegenüber. Die Vollmacht, welche dem Provinzialausschuß damals gegeben wurde, ist heute von dem Herrn Landesdirektor als eine äußerst weitgehende bezeichnet worden, und dieser Meinung, meine Herren, möchte ich mich auch heute noch immer anschließen. Damals war die Vollmacht weitergehend, als wir eigentlich der ganzen Verwaltung, der Provinz gegenüber verantworten können. Die Meinungsverschiedenheiten, die damals das hohe Haus in zwei fast gleiche Theile theilten, bezogen sich darauf, daß der Provinzialausschuß ermächtigt werden sollte, sich an Aktiengesellschaften zu betheiligen, um die Kleinbahnlinien zu fördern. Das ist der eine Punkt gewesen, der einzige Punkt, in welchem damals Meinungsverschiedenheiten entstanden sind, sowohl in der speziellen Sachcommission, in welche die Sache verwiesen war, als auch hier im Hause, und der Grund, weshalb die Meinungsverschiedenheit entstand, war der, daß man annehmen mußte, daß jede Betheiligung an einer Aktiengesellschaft eine große Gefahr in sich bergen kann. Die Erfahrung haben wir ja gehabt, daß Aktiengesellschaften gegründet worden sind, die Eisenbahnen bauten, und später das Resultat war, daß nicht allein das Aktienkapital, sondern sogar die Obligationen verloren gegangen sind, und so könnte auch bei den Kleinbahnlinien möglicherweise gewirthschaftet werden, wenn der Vertrag mit der Provinz nicht so gemacht wird, daß eine direkte Einwirkung der Provinz auf die Aktiengesellschaften geübt werden kann. Die Meinungsverschiedenheit also, welche damals bestand, ist heute glücklich gelöst, und ich habe es mit Freuden begrüßt, daß der Provinzialausschuß den Weg eingeschlagen hat, den damals die Minorität wünschte und befürwortete, nämlich sich zur Förderung des Kleinbahnwesens nur auf Gewährung von Darlehen zu beschränken. (Zustimmung.) Dann, meine Herren, fällt jedes Bedenken fort. Man kann sofort die ganze Gefahr, welche die Provinz läuft, überschauen. Man sieht, welche Zinsverluste eintreten können, und dafür kann auch gesorgt werden, daß diese Zinsverluste aus den bereiten Mitteln der Provinz gedeckt werden können, und so ist

auf sehr zweckmäßige Weise, scheint mir, gerade auf den Fonds für den Neubau von chauffirten Wegen zurückgegriffen, der bekanntlich 90 000 M. beträgt und davon 60 000 M. abgeben soll, um die Zinsverluste zu decken, welche möglicherweise entstehen können. Hier wird die Sache klar. Es bewegt sich dieser Vorschlag vollständig in dem Rahmen unserer Provinzialverwaltung, welche nicht unabsehbaren Gefahren ausgesetzt werden soll, welche nicht Unternehmungen machen soll, die unübersehbare Verluste herbeiführen können, was bei der Beteiligung von Aktiengesellschaften sehr leicht der Fall gewesen wäre. Es bewegt sich das eben in den Grenzen, welche uns gesteckt sind, nur diejenigen Gefahren zu tragen, welche wir übersehen und dann auch mit den uns gegebenen Mitteln der Provinz decken können. Denn das dürfen wir uns ja doch nicht verhehlen: wenn die Provinz durch fortwährende Erhöhung der Provinzialabgaben immer mehr belastet werden soll, so, glaube ich, entfernen wir uns sehr weit von dem Gedanken, welcher unserer Verwaltung zu Grunde liegt, und ich glaube, daß Alles vermieden werden muß, was weitere, größere Ausgaben herbeiführt, welche immerfort durch Provinzialabgaben zu decken sind. Ich begrüße also den Antrag gern, und ich hoffe, daß in der Commission der Antrag des Provinzialausschusses in allen seinen Theilen Annahme finden wird. (Beifall.)

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

Abgeordneter Simons: Im Ganzen kann ich mich der Befriedigung nur anschließen, welche mein Herr Vorredner schon geäußert hat. Ich gehöre nur zu Denjenigen, welche damals bereit waren, eine größere Befugniß unserer Provinzialverwaltung einzuräumen, da ich fest überzeugt war, daß dieselbe sie nicht mißbrauchen würde, daß sie aber in ihren Schritten einigermaßen freier war, um auf Grund der historischen Thatfachen diesen noch dunklen Weg weiter zu erhellen. Ich möchte hier die andere Seite eines etwas muthigeren Vorgehens auch ins Auge fassen und deshalb meiner Befriedigung Ausdruck geben, daß bei den Vorlagen, welche gemacht worden sind, die Bestimmungen nicht so spitz, nicht so genau getroffen worden sind, daß wir uns heute an ganz feste Normen zu binden haben. Ich erwähne namentlich in der Vorlage die Bedingungen, welche zur Genehmigung vorgelegt worden sind. Diese allgemeinen Bedingungen (Zuruf: Seite?) werden ja auch unter B auf der ersten Seite aufgeführt:

„Die Bedingungen für die Benutzung der Provinzialstraßen zur Anlage von Kleinbahnen sind, wie die Anlage I ergibt, festgestellt worden.

Dieselben sollen ebenso wie die früheren Straßenbahn-Bedingungen nur die allgemeine Norm für eine gütliche Vereinbarung zwischen dem Provinzialverbande einer- und dem Unternehmer andererseits hinsichtlich der Benutzung der Provinzialstraßen zur Anlage von Kleinbahnen bilden und muß es dem Provinzialausschusse überlassen bleiben, in den einzelnen Fällen beim Vertragsabschluß die nach den besonderen Umständen, sei es im Interesse der Straßenverwaltung oder auch des Unternehmers, wünschenswerthen Abweichungen eintreten zu lassen.“

Meine Herren, der Herr Landesdirektor hat heute schon erwähnt, daß die Provinzialverwaltung davon ausgeht, keine bestimmten Abgaben mehr zu erheben. Aber auch in Bezug auf die anderen allgemeinen Bedingungen scheint es mir wünschenswerth zu sein, daß die Grundsätze der allgemeinen Billigkeit und Gerechtigkeit immer maßgebend sein müssen, und, wie ich bei einem flüchtigen Durchblick durch die allgemeinen Bedingungen sehe, ist hin und wieder das fiskalische Interesse doch vielleicht noch etwas stark betont. Ich mache nur aufmerksam auf den §. 20 auf Seite 25: „Ein Entgelt für die Benutzung der Straße wird nur dann erhoben, wenn die betreffende Bahn mehr als 5% Reingewinn abwirft. Das alsdann zu zahlende Entgelt beträgt 20% des nach einer 5%igen Verzinsung des Anlagekapitals sich ergebenden Uberschusses.“

Im Falle die Bahn nur zum Theile auf Provinzialstraßen liegt, wird dieses Entgelt nach Verhältniß der benutzten Straßenstrecke zu der gesammten Kilometerlänge der Bahn berechnet.“

Meine Herren, ich glaube die Provinzialverwaltung wird, wenn sie an die Ausführung der Bedingungen auf speziellen Straßen kommt, finden, daß das möglicherweise eine ungerechte Bedingung ist. Wenn eine Bahn zum Theil auf sehr schwierigem Terrain sehr kostspielig ist und die Provinzialverwaltung wollte das Entgelt für diesen theuren Theil nur in derselben Kilometerlänge berechnen wie die Kilometer der Bahn, die auf Provinzialstraßen liegt, so scheint mir dies eine Unbilligkeit zu sein. Ich möchte nur auf diesen Punkt aufmerksam machen. Er ist ja jedenfalls von dem Unternehmer und von dem Communalverbande bisher nicht besonders beachtet worden.

In Bezug auf einen weiteren Punkt möchte ich auch einen Zweifel aussprechen, er bezieht sich auf die Finanzierung. Die Finanzierung ist hier in 2 Theile getheilt worden: in die durch Communalverbände projektierten Kleinbahnen und dem öffentlichen Verkehr dienende Bahnunternehmungen, welche in Form von Aktiengesellschaften oder sonstigen Unternehmerverbindungen gegründet werden. Ich bin in dieser Beziehung vollständig einverstanden mit dem Herrn Vorredner, daß durchaus die Provinz kein besonderes Risiko laufen soll. Aber, meine Herren, es fragt sich doch in diesem Falle, ob Communalverbände, welche vielleicht sehr schwach sind, so viel besser stehen, als sehr kräftige Unternehmungen, welche zum Theil von Aktiengesellschaften gebildet werden. Es giebt vielleicht Fälle, welche die Provinzialverwaltung veranlassen könnten, irgend eine Modifikation eintreten zu lassen. Einen bestimmten Antrag zu stellen, liegt für mich keine Veranlassung vor. Meine jetzigen Bemerkungen beruhen nur auf dem Vertrauen, welches ich auf die Provinzialverwaltung setze, daß sie solchen Schwierigkeiten und Differenzen, welche erst im Laufe der Verhandlungen eintreten können, auch gerecht werden wird. Ich möchte deshalb vorschlagen, die weitere Redaktion eventuell in der Commission vorzunehmen und möchte anheim stellen, ob die III. Commission, welche ja jedenfalls für diese Sache berufen ist, vielleicht, wie es das vorige Mal geschehen ist, durch einige Herren verstärkt wird, die sich namentlich in der vergangenen Session für die Sache besonders interessirt haben.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Das Wort hat Herr Abgeordneter Freiherr von Loë.

Abgeordneter Freiherr Felix von Loë: Meine Herren, zunächst eine kleine sachliche Berichtigung, wenn ich mir die Bemerkung erlauben darf. Unter den in Aussicht genommenen Kleinbahnen ist im Regierungsbezirk Düsseldorf aufgeführt die Bahnstrecke Cleve-Calcar-Kanten-Rheinberg-Moers-Trompet, allerdings ohne Hinzufügung der Kilometerlänge. Meine Herren, die Sache liegt augenblicklich so: die Staatsregierung ist nicht geneigt, eine Kleinbahn für diese Strecke zu concessioniren; sie wird nur eine Vollenbahn concessioniren, und es ist nur die Frage, ob die Eisenbahnverwaltung sie selbst bauen wird oder ob die Staatsregierung einer Privatgesellschaft die Concession ertheilen wird. Aber es ist, wie gesagt, allerdings eine Kilometerlänge hier nicht angegeben.

Dann hat der Herr Landesdirektor ausgeführt, mit Bezug auf den §. 20 auf Seite 25, den der Herr Vorredner eben auch angezogen hat, daß, wenn ich richtig verstanden habe — vielleicht habe ich nicht richtig gehört — die Unternehmer die Kosten zu hoch berechneten und es sehr leicht sei, für die Hälfte der Kosten die Bahnen auszuführen, so daß also 5% in sehr vielen Fällen herauskommen würden. Ich habe die Gründe nicht verstanden, aber es hat mir

geschienen, als wenn eigentlich keine rechten Gründe dafür angeführt wurden, daß mit Leichtigkeit die Bahnen so viel billiger hergestellt werden könnten. Ich würde sehr dankbar sein, wenn darüber noch etwas Aufklärung gegeben würde. Vielleicht habe ich aber auch nicht richtig verstanden.

Der letzte Punkt, den der Herr Vorredner anführte, scheint mir doch nicht bloß redaktionell zu sein. Ich glaube, daß er auch einen ganz sachlichen Hintergrund hat. Der Herr Vorredner will, daß nicht bloß an die Gemeinden dies Darlehen gegeben werden soll, sondern daß der Provinzialausschuß, auch die Provinzialverwaltung, in der Lage sein müssen, auch Privatunternehmungen, welche zahlungsfähig und leistungsfähig schießen, ähnliche Vortheile zu gewähren. Also glaube ich nicht, daß die Sache in der Commission nur redaktionell zu ändern ist, sondern daß ein sachlicher Beschluß darüber zu fassen ist, und für den Augenblick, muß ich sagen, scheint es mir etwas bedenklich zu sein, weiter zu gehen, als es in dem Referat des Herrn Landesdirektors niedergelegt worden ist.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Das Wort wird nicht weiter gewünscht. (Der Abgeordnete Halby meldet sich.) — Herr Kollege Halby hat das Wort.

Abgeordneter Halby: Meine Herren, ich gestatte mir nur ein paar Worte. Ich möchte meiner Ansicht Ausdruck verleihen, daß der Provinzialausschuß meiner Meinung nach nicht weit genug gegangen ist. Ich glaube nicht, meine Herren, wenn der Beschluß des Provinzialausschusses auch zum Beschluß des hohen Hauses gemacht wird, daß dann eine erhebliche Anzahl von Kleinbahnen gebaut werden wird. Es werden dann vielleicht diejenigen Kleinbahnen gebaut werden, die in der Nähe großer Städte liegen, bei denen man von vorneherein ganz sicher ist, daß sie rentiren; im Uebrigen aber werden Kleinbahnen nicht gebaut werden, denn, meine Herren, ich glaube nicht, daß die Kreise das Risiko übernehmen werden, wenn die Provinz es ablehnt, dies zu thun. Die Kreise, namentlich die Gebirgskreise, wissen nicht, wie sie das Geld aufbringen sollen. Meine Herren, ich möchte deshalb vorschlagen, einen Schritt weiter zu gehen und Aktien von derartigen Kleinbahnunternehmungen mit zu übernehmen (Unruhe), das Risiko in drei Theile zu theilen, einmal die Kreise daran zu theilhaben, zweitens die Provinz und drittens den Unternehmer. Ich möchte diese Sache nur eben hier zur Sprache bringen. Sie wird ja in der Commission jedenfalls des Näheren erörtert werden. Ich glaube nicht — ich wiederhole das — daß nach Annahme des Vorschlages des Provinzialausschusses eine erhebliche Anzahl von Kleinbahnen namentlich in Gebirgskreisen entstehen wird.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Es hat sich Niemand weiter zum Wort gemeldet. Ich schließe die Diskussion und ertheile das Schlußwort dem Herrn Referenten.

Landesdirektor Dr. Klein: Meine Herren, gegen die Vorlage ist von einer Seite eingewendet worden, daß sie nicht weit genug gehe, und zwar in zweifacher Beziehung. Herr Abgeordneter Simons verlangt zunächst, daß bei der Gewährung von Darlehen Private u. s. w. den Communalverbänden gleich gestellt werden sollen. Es ist das, meine Herren, keine formelle, sondern, wie der Herr Abgeordnete Freiherr von Loë richtig ausgeführt hat, eine materielle Aenderung. Wenn wir den Privaten, Aktiengesellschaften u. s. w. nur die Hälfte der Bausumme zu $3\frac{1}{2}\%$ Zinsen darleihen wollen, so beruht dies darauf, daß wir bei diesen nicht wie bei den Communalverbänden, eine Garantie dafür haben, mag die Gesellschaft noch so gut fundirt sein, daß Zinsen und Amortisationsbeiträge dauernd gezahlt werden. Deshalb ist die Einschränkung gemacht worden. Wollte die Provinz hier weiter gehen, so würde sie ein viel größeres Risiko übernehmen, und es müßten dann bedeutendere Beträge in den Etat eingestellt werden.

Zweitens wurde geltend gemacht, daß die Provinz auch dahin weiter gehen müsse, daß sie sich an Unternehmungen zu beteiligen habe, bezw. an Ausfällen. Die Kreise würden es ablehnen, das Risiko allein zu übernehmen, wenn die Provinz sich zurückziehe. Ich glaube aber, meine Herren, daß hierbei übersehen ist, daß nach der Vorlage die Provinz von vorneherein schon einen Theil des Verlustes übernimmt. Wenn die Provinz das Geld zu 3% giebt, so bringt sie von vorneherein dem Unternehmen $\frac{1}{2}$ % zum Opfer. Entschließt sich nun der Kreis auch $\frac{1}{2}$ % zu geben, und die Gemeinde ebenfalls $\frac{1}{2}$ %, dann haben wir $1\frac{1}{2}$ %, welche wir auf das Erträgniß gutschreiben können, so daß das Unternehmen nur 2% aufzubringen braucht, bevor Kreis oder Gemeinde ein weiterer Verlust trifft. Auf ein Erträgniß von 2% muß aber doch stets gerechnet werden, sonst sollte man lieber das Unternehmen unterlassen. (Sehr richtig!) Die Aeußerung des Herrn Freiherrn von Loë sodann anlangend, so hat der geehrte Herr mich mißverstanden. Ich habe nur zur Begründung der Erhebung einer Abgabe hypothetisch gesagt, wenn wir im Laufe der Zeit dahin kommen, daß die Bahnen für die Hälfte etwa gebaut werden, so werden dieselben sich reichlich verzinsen. Wenn weitere Fortschritte auf diesem Gebiete gemacht werden, wenn man weitere Erfahrungen sammelt, dann ist das wohl möglich, und darauf gründet sich die hypothetische Annahme für später. Ich wollte keineswegs sagen, daß heute die Unternehmer die Bahnen für die Hälfte der Summe, welche in der Regel aufgewendet wird, bauen können. Ich habe allerdings in meinem Vortrage hervorgehoben, daß ich Kostenanschläge aus verschiedenen Kreisen gesehen hätte, welche um 50% pro Kilometer von einander abgewichen hätten, einen Unterschied, welchen ich mir nach meiner Kenntniß der Verhältnisse nicht erklären konnte. Derselbe mag ja begründet sein, allein es schien mir dies doch ein Punkt zu sein, der näher zu untersuchen bliebe. Der Unterschied kann ja auch darin liegen, daß eine Trace gewählt worden ist, welche dem ausführenden Techniker vielleicht als die annehmbarste erschien, die aber wirthschaftlich verfehlt war, weil man andere Combinationen treffen konnte, wodurch man wesentlich billiger zu demselben Resultat gelangte. Ich glaube hiernach, daß ich in der Sache mit Herrn Freiherrn von Loë einverstanden bin.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Der Gegenstand geht also an die III. Fachcommission, meine Herren. — Ich habe nun die Meinung des Hauses noch darüber entgegen zu nehmen, ob Sie geneigt sind, nach dem Vorschlage des Herrn Kollegen Simons die III. Fachcommission für diesen Gegenstand zu verstärken. Vielleicht würde es genügen, wenn fünf Mitglieder aus dem Hause noch zutreten (Zustimmung), so daß die Begebaucommission für diesen Gegenstand auf 20 Mitglieder verstärkt würde. (Der Abgeordnete Friederichs meldet sich.) — Haben Sie das Wort erbeten Herr Kollege?

Abgeordneter Friederichs: Ja, ich wollte Vorschläge machen.

Stellvertretender Vorsitzender Janßen: Das würde doch wohl nur in der Weise geschehen können, daß sich morgen vor unserer Plenarsitzung die Abtheilungen versammeln, und daß jede Abtheilung ein Mitglied aus ihrem Gremium designirt, das der Begebaucommission zugewählt wird. Ich würde bitten, daß die Abtheilungen sich vielleicht eine Viertelstunde vor den Sitzungen der Commissionen zu dem Zweck versammeln.

Wir kommen dann, meine Herren, zum letzten Gegenstand der Tagesordnung, das ist: Vertheilung der Verhandlungsgegenstände an die Fachcommissionen. Ich schlage Ihnen vor, die sämtlichen Gegenstände, welche in der Drucksache Nr. 29 der ersten Fachcommission bereits zugeschrieben sind — das ist die eine Vorlage der königlichen Staatsregierung und dann eine Reihe von Vorlagen des Provinzialausschusses — auch der ersten Fachcommission zu belassen,

mit Ausnahme einiger Gegenstände, die ich Ihnen für die Behandlung im Plenum empfehlen würde, damit wir morgen — bis wohin die Commissionen ja noch keine Arbeit haben leisten können — das nöthige Arbeitsmaterial für unsere Sitzung beschafft haben; das ist nämlich Nr. 2 der Drucksachen „Bericht und Antrag des Provinzialausschusses, betreffend Ergänzungs- bzw. Ersatzwahlen für den Provinzialauschuß“, zweitens Nr. 3 „Bericht und Anträge des Provinzialausschusses, betreffend die Errichtung des Kaiser-Wilhelm-Denkmal in der Rheinprovinz“, sodann Nr. 8 „Bericht und Antrag des Provinzialausschusses, betreffend den Ablauf der Dienstzeit des Landesraths Brandts“, sodann Nr. 11 „Bericht und Anträge des Provinzialausschusses, betreffend den Bau eines Schiffahrtskanals vom Dortmund—Ems-Kanal bis zum Rhein“, Nr. 12 „Bericht und Antrag des Provinzialausschusses, betreffend die Erweiterung des Sitzungsaales im Ständehause“.

Weiter würde ich vorschlagen, der zweiten Commission gleichfalls diejenigen Sachen zu belassen, die ihr in der betreffenden Drucksache zugewiesen sind, mit Ausnahme der Nr. 35 „Bericht und Anträge des Provinzialausschusses, betreffend die in Folge des Streu- und Futtermangels im Sommer 1893 ausgegebenen Nothstandsdarlehen“, und der Nr. 38 „Bericht und Antrag des Provinzialausschusses zu dem von dem Rheinischen Fischereiverein vorgelegten Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Fischerei der Ufereigenthümer in den Privatflüssen der Rheinprovinz“. Diese beiden Sachen würde ich nämlich auch sogleich in das Plenum nehmen. Dann würden der dritten Fachcommission ebenfalls die ihr zugeordneten Sachen belassen bleiben, mit Ausnahme der Nr. 69 „Bericht des Provinzialausschusses, betreffend die Ausführung der vom 37. Provinziallandtag hinsichtlich einzelner Aktienstraßen gefaßten Beschlüsse“ und der beiden Sachen, die uns heute in der Sitzung schon beschäftigt haben, nämlich die Regelung des Gemeindewegebauens und die Förderung der Kleinbahnunternehmungen, die in zweiter Lesung hier im Plenum vorzunehmen wären. Die Herren sind also mit diesen Dispositionen einverstanden.

Auf die morgige Tagesordnung wollen wir von den eben für das Plenum notirten Sachen folgende nehmen: Nr. 8 „Bericht und Antrag des Provinzialausschusses, betreffend den Ablauf der Dienstzeit des Landesraths Brandts“, Nr. 11 „Bericht und Anträge des Provinzialausschusses, betreffend den Bau eines Schiffahrtskanals vom Dortmund—Ems-Kanal bis zum Rhein“, und zwar in erster Lesung und event. auch in zweiter Lesung, Nr. 12 „Bericht und Antrag des Provinzialausschusses, betreffend die Erweiterung des Sitzungsaales im Ständehause“, Nr. 35 „Bericht und Anträge, betreffend die ausgegebenen Nothstandsdarlehen“, und Nr. 38 „Bericht und Antrag zu dem Gesekentwurf, betreffend die Fischerei der Ufereigenthümer in den Privatflüssen der Rheinprovinz, und endlich Nr. 69 „Bericht über die Ausführung der in Betreff der Aktienstraßen gefaßten Beschlüsse“.

Ich würde bitten, daß die Herren Commissionsvorsitzenden mit ihren Arbeiten sofort am morgigen Tage und zwar in etwas raschem Tempo beginnen, damit wir für die folgenden Tage das nöthige Quantum an Arbeit für das Plenum erhalten. Vielleicht haben die Herren die Güte, die Sitzungen ihrer Commissionen für den morgigen Tag schon auf 10 Uhr anzusetzen. (Zuruf: 9 Uhr.) Das würde vielleicht noch besser sein, aber das ist eine res domestica der Commissionen.

Ich ertheile das Wort dem Herrn Abgeordneten Friedrichs.

Abgeordneter Friedrichs: Die Mitglieder der zweiten Fachcommission wollte ich in Uebereinstimmung mit einem Wunsche aus der Sitzung von heute Vormittag bitten, morgen um