Anlagen

zu den Sitzungsprotokollen des 38. Rheinischen Provinziallandtags.

Anlage 1.

Verzeichniß

der an den 38. Rheinischen Provinziallandtag gerichteten Petitionen.

Lfde. Nr.	Antragsteller.	Inhalt.	Bemerkungen.
1	Kreisausschuß des Landkreises Essen	stellt den Antrag, darauf hinzuwirken, daß der Provinziallandtag an die Königl. 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.	Der Provinzialausschuß hat in seiner Sitzung vom 25. Mai 1894 beschlossen, den Antrag dem Provinziallandtag unter Befürwortung vorzulegen.
2	Rheinische 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, Aktien-Gesellschaften 2c. das Recht der Theilnahme an den Gemeinderathswahlen beigelegt werde.	Der Provinzialausschuß hat beschlossen, die Petition dem Provinziallandtag vorzulegen und demselben die Beschlußfassung anheimzustellen.
3	Provinziallandtags-Abgeordneter Justizrath Reussel zu Meisenheim	stellt den Antrag, der Provinziallandtag wolle bei dem Königl. Staatsministerium beantragen, dem Bundesrathe und dem Reichstage eine Gesetzesvorlage zu unterbreiten, wodurch ein Zoll von 10 M. für 100 kg Quebrachoholz eingeführt wird.	Desgleichen.

Lfde. Nr.	Antragsteller.	Inhalt.	Bemerkungen.
4	Lokalabtheilung Merzig des landwirthschaftlichen Vereins für Rheinpreußen	bittet um einen jährlichen Zuschuß von 1000 M. zu ihrer Stieraufzuchtstation.	Der Provinzialausschuß hat beschlossen, die Petition dem Provinziallandtag vorzulegen und demselben die Beschlußfassung anheimzustellen.
5	Lokalabtheilung Rees des landwirthschaftlichen Vereins	bittet um Errichtung einer landwirthschaftlichen Winterschule zu Haldern im Kreise Rees.	Desgleichen.
6	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.	Desgleichen.
7	Landgemeinde-Empfänger der Rheinprovinz	bitten um Regelung ihrer Anstellungsverhältnisse und Gewährung der Pensionsberechtigung und Hinterbliebenen-Fürsorge.	Desgleichen.
8	Betriebsunternehmer an der Straße St. Johann-Brebach-Fechingen	bitten um Erlaß der Vorausleistungsbeträge bezw. auf Ausdehnung des Vorausleistungsgesetzes auf die ehemaligen Staatsstraßen	Desgleichen.
9	Lokalabtheilung Merzig des landwirthschaftlichen Vereins für Rheinpreußen	bittet, diejenigen Geldmittel, die seither als Beihülfe zum Wegebau an die Gemeinden gegeben worden sind, in reicherem Maße den Kreisen als den geeigneten Trägern des Communalwegebaues mit der Maßgabe zu überweisen, daß die Kreise Beträge in gleicher Höhe aufwenden.	Desgleichen.

Anlage 2.

Verzeichniß

der

Vorlagen für den 38. Rheinischen Provinziallandtag.

Nr.	Drucksachen. Nr.	Gegenstand.	Berichterstatter des Provinzialausschusses.	Abtheilung der Centralverwaltung.
		I. Fachcommission.		
		A. Vorlagen der Königlichen Staatsregierung.		
1	1	Wahl von bürgerlichen Mitgliedern bezw. Stellvertretern für die Ober-Ersatzcommissionen. Dazu Bericht und Antrag des Provinzialausschusses.	Major a. D. Schmidt von Schwind.	I
		B. Vorlagen des Provinzialausschusses.		
1	Ist den Herrn Abgeordneten bereits zugestellt worden.	Bericht des Provinzialausschusses über die Ergebnisse der Provinzialverwaltung für das Etatsjahr 1892/93.	Beigeordneter Dietze.	I
2	6	Bericht und Antrag des Provinzialausschusses, betreffend Ergänzungs- bezw. Ersatzwahlen für den Provinzialausschuß.	Oberbürgermeister Becker.	I
3	2	Bericht und Anträge des Provinzialausschusses, betreffend die Errichtung des Kaiser-Wilhelm-Denkmals in der Rheinprovinz.	Kgl. Landrath Graf Beissel von Gymnich.	I
4	8	Bericht und Antrag des Provinzialausschusses, betreffend die Abänderung des zweiten Status für den Provinzialverband der Rheinprovinz.	Oberbürgermeister Becker.	I
5	3	Bericht und Antrag des Provinzialausschusses, betreffend Abänderung des Reglements der Rheinischen Provinzial-Feuer-Societät.	Bürgermeister Schleß.	I
6	4	Bericht und Antrag des Provinzialausschusses, betreffend Abänderung des Statuts der Landesbank der Rheinprovinz.	Bürgermeister Schleß.	I

Nr.	Drucksachen. Nr.	Gegenstand.	Berichterstatter des Provinzialausschusses.	Abtheilung der Centralverwaltung.
7	9	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.	Landesdirektor Dr. Klein.	I
8	22	Bericht und Antrag des Provinzialausschusses, betreffend den Ablauf der Dienstzeit des Landesraths Brandts.	Landesdirektor Dr. Klein.	I
9	5	Bericht des Provinzialausschusses, betreffend Wahl von zwei Landesräthen.	Landesdirektor Dr. Klein.	I
10	23	Bericht und Anträge des Provinzialausschusses, betreffend die Aufstellung eines Besoldungsplanes für die oberen Provinzialbeamten.	Landesdirektor Dr. Klein.	I
11	10	Bericht und Anträge des Provinzialausschusses, betreffend den Bau eines Schifffahrtskanals vom Dortmund—Ems-Kanal bis zum Rhein.	Commerzienrath Carl Lueg.	I
12	24	Bericht und Antrag des Provinzialausschusses, betreffend die Erweiterung des Sitzungsaales im Ständehause.	Beigeordneter Dietze.	I
13	13	Bericht und Anträge des Provinzialausschusses, betreffend Bewilligungen aus dem Dispositionsfonds des Provinziallandtages (Ständefonds).	Beigeordneter Dietze.	I
14	25	Bericht des Provinzialausschusses über die wegen Errichtung einer Handels-Akademie für die Rheinprovinz bisher geführten Verhandlungen.	Kgl. Landrath Graf Beissel von Gymnich.	I
15	—	Entlastung der Rechnungen über den Haupt-Etat für 1891/92 und 1892/93.	—	I
16	—	Entlastung der Rechnungen über die Einnahmen und Ausgaben für den Provinziallandtag, den Provinzialausschuß und die Provinzial-Centralverwaltungsbehörde für 1891/92 und 1892/93.	—	I
17	—	Entlastung der Naturalrechnungen über die Schreibmaterialien der Provinzial-Centralverwaltung für 1891/92 und 1892/93.	—	I
18	—	Entlastung der Rechnungen der Wittwen- und Waisenkasse der Provinzialbeamten für 1891/92 und 1892/93.	—	I
19	—	Entlastung der Rechnungen über den Dispositionsfonds des Provinziallandtags für 1891/92 und 1892/93.	—	I

Nr.	Drucksachen. Nr.	Gegenstand.	Berichterstatter des Provinzialausschusses.	Abtheilung der Centralverwaltung.
20	—	Entlastung der Rechnung über den Dispositionsfonds des Provinzialausschusses für 1892/93.	—	I
21	—	Entlastung der Rechnungen der Provinzial-Feuer-Societät für 1891 und 1892.	—	I
22	—	Entlastung der Rechnungen über die Ueberschüsse der Provinzial-Feuer-Societät für 1891/92 und 1892/93.	—	I
23	—	Entlastung der Rechnungen über die Einnahmen und Ausgaben der Landesbank für 1890/91 und 1891/92.	—	I
24	—	Entlastung der Rechnungen über den Meliorationsfonds für 1891/92 und 1892/93.	—	I
25	—	Entlastung der Rechnungen über den Zinsgewinn des Meliorationsfonds für 1891/92 und 1892/93.	—	I
26	—	Entlastung der Rechnungen über den Fonds für Meliorationen 2c. in den Gebirgsgegenden (Nothstandsfonds) für 1891/92 und 1892/93.	—	I
27	—	Entlastung der Rechnungen über die Verwaltung der Angelegenheiten der niederen landwirthschaftlichen Schulen sowie der Unterstützung sonstiger landwirthschaftlicher Zwecke für 1891/92 und 1892/93.	—	I
28	—	Entlastung der Rechnungen über die Verwaltung des Rittergutes Desdorf für 1891/92 und 1892/93.	—	I
29	—	Entlastung der Rechnungen über die Einnahmen und Ausgaben für gewerbliche Zwecke für 1891/92 und 1892/93.	—	I
30	—	Entlastung der Rechnungen über den Fonds für Kunst und Wissenschaft für 1891/92 und 1892/93.	—	I
31	—	Entlastung der Rechnungen über die Verwaltung der Provinzialmuseen in Bonn und Trier für 1891/92 und 1892/93.	—	I
32	—	Entlastung der V. und VI. Stückrechnung über den Neubau des Provinzialmuseums in Bonn.	—	I

II. Fachcommission.

33	11	Bericht des Provinzialausschusses, betreffend die Ausgleichung der Einquartierunglast im Frieden.	Direktor E. Klein.	I
34	12	Bericht und Antrag des Provinzialausschusses, betreffend den Neubau eines Landesbankgebäudes.	Comm rzienrath Carl Lueg.	I

Nr.	Drucksachen. Nr.	Gegenstand.	Berichterstatter des Provinzialausschusses.	Abtheilung der Centralverwaltung.
35	14	Bericht und Anträge des Provinzialausschusses, betreffend die in Folge des Streu- und Futtermangels im Sommer 1893 ausgegebenen Nothstandsdarlehen.	Gutsbesitzer Destrée.	I
36	7	Bericht und Anträge des Provinzialausschusses, betreffend die Weinbauschule in Trier.	Major a. D. Schmidt von Schwind.	I
37	18	Bericht und Anträge des Provinzialausschusses, betreffend die Landwirthschaftsschulen zu Cleve und Bitburg.	Gutsbesitzer Lieven.	I
38	26	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.	Direktor E. Klein.	I
39	—	Entlastung der Rechnungen über die Einnahmen und Ausgaben der Rheinischen Landarmenverwaltung für 1890/91 und 1891/92.	—	II
40	—	Entlastung der Rechnungen über die Polizeistrafgelderfonds und den Ehrenbreitstein'er allgemeinen Armenfonds für 1890/91 und 1891/92.	—	II
41	—	Entlastung der Rechnung über die Kosten der Unterbringung verwahrloster Kinder für 1891/92.	—	II
42	—	Entlastung der Rechnung über die Verwaltung des Langenfelderhofes für 1891/92.	—	II
43	—	Entlastung der Geld- und Naturalien-Rechnungen des Landarmenhauses zu Trier für 1891/92.	—	III
44	—	Entlastung der Geld- und Naturalien-Rechnungen der Provinzial-Arbeitsanstalt zu Brauweiler für 1891/92.	—	III
45	—	Entlastung der Rechnung der Provinzial-Hebammen-Lehranstalt zu Köln für 1891/92.	—	III
46	—	Entlastung der Rechnungen über das Taubstummenwesen der Rheinprovinz für 1890/91 und 1891/92.	—	III
47	—	Entlastung der Geld- und Naturalien-Rechnungen der Provinzial-Blindenanstalt zu Düren für 1891/92.	—	III
48	—	Entlastung der Geld- und Naturalien-Rechnungen der Provinzial-Irrenanstalt zu Andernach für 1891/92.	—	III
49	—	Entlastung der Geld- und Naturalien-Rechnungen der Provinzial-Irrenanstalt zu Bonn für 1891/92.	—	III

Nr.	Drucksachen. Nr.	Gegenstand.	Berichterstatter des Provinzial-ausschusses.	Abtheilung der Central-verwaltung.
50	—	Entlastung der Geld- und Naturalien-Rechnungen der Provinzial-Irrenanstalt zu Düren für 1891/92.	—	III
51	—	Entlastung der Geld- und Naturalien-Rechnungen der Provinzial-Irrenanstalt zu Merzig für 1891/92.	—	III
52	—	Entlastung der Rechnung über die Kosten der Unterbringung von Geisteskranken in Privatanstalten für 1891/92.	—	III
53	—	Entlastung der Rechnungen über die Kosten der Leitung und Beaufsichtung der baulichen Unterhaltungsarbeiten in den Provinzialanstalten für 1891/92 und 1892/93.	—	III
54	—	Entlastung der Rechnung über die Kosten der Unterbringung und des Unterhalts von Epileptikern für 1891/92.	—	III
55	—	Entlastung der Rechnungen über den Fonds zur Unterstützung milder Stiftungen, Rettungs-, Idioten- und anderer Wohlthätigkeitsanstalten für 1891/92 und 1892/93.	—	III
56	—	Entlastung der Rechnungen über den allgemeinen Baufonds der Provinzialanstalten für 1891/92 und 1892/93.	—	III
57	—	Entlastung der IV. und V. (Schluß-) Stückrechnung über den Neubau der Provinzial-Taubstummenanstalt zu Essen.	—	III
58	—	Entlastung der I. und II. (Schluß-) Stückrechnung über Neu- und Umbauten in der Provinzial-Taubstummenanstalt zu Brühl.	—	III
59	—	Entlastung der Rechnung über die Kosten der Herstellung einer Gasbeleuchtungsanlage in der Provinzial-Taubstummenanstalt zu Elberfeld.	—	III
60	—	Entlastung der V. und VI. (Schluß-) Stückrechnung über den Ausbau der Tobabtheilung in der Provinzial-Irrenanstalt zu Andernach.	—	III
61	—	Entlastung der I., II. und III (Schluß-) Stückrechnung über die Erweiterung der Dampfkesselanlage in der Provinzial-Irrenanstalt zu Andernach.	—	III
62	—	Entlastung der I, II. und III (Schluß-) Stückrechnung über die Anbringung von beweglichen Fenstervergitterungen in den Krankengebäuden der Provinzial-Irrenanstalten.	—	III
63	—	Entlastung der Rechnung über die Beschaffung eines neuen Dampfkessels für die Provinzial-Irrenanstalt zu Düren.	—	III

Nr.	Drucksachen. Nr.	Gegenstand.	Berichterstatter des Provinzialausschusses.	Abtheilung der Centralverwaltung.
64	—	Entlastung der Rechnung über den Umbau des Stallgebäudes in der Provinzial-Arbeitsanstalt zu Brauweiler.	—	III
65	—	Entlastung der Rechnungen der Rheinischen landwirthschaftlichen Berufsgenossenschaft für 1890 und 1891.	—	IV
66	—	Entlastung der Rechnung über die Pensionskasse der Landbürgermeistereien und Landgemeinden der Rheinprovinz für 1891/92.	—	IV
67	—	Entlastung der Rechnungen über die Vieh-Entschädigungsfonds für 1890/91 und 1891/92.	—	IV
68	—	Entlastung der Rechnung über die Hengstkörgebühren für 1891/92.	—	IV
		III. Fachcommission.		
69	15	Bericht des Provinzialausschusses, betreffend die Ausführung der vom 37. Provinziallandtag hinsichtlich einzelner Aktienstraßen gefaßten Beschlüsse.	Major a. D. Frhr. v. Wenge-Wulffen.	V
70	16	Bericht und Antrag des Provinzialausschusses, betreffend die Uebernahme einer im Zuge der Treis-Blankenrath'er Provinzialstraße gelegenen, der Gemeinde Fankel gehörigen Wegestrecke.	Gutsbesitzer Lieven.	V
71	17	Bericht und Antrag des Provinzialausschusses, betreffend die anderweite Regelung der Unterstützung des Gemeinde- und Kreis-Wegebaues in der Rheinprovinz.	Landesdirektor Dr. Klein.	V
72	19	Bericht und Anträge des Provinzialausschusses, betreffend die zur Förderung von Kleinbahnunternehmungen getroffenen und noch zu treffenden Maßnahmen.	Landesdirektor Dr. Klein.	V
73	20	Bericht und Antrag des Provinzialausschusses, betreffend Uebernahme der sogen. Klinker-Aktienstraße bei Cranenburg (Kreis Cleve) in die Unterhaltung und Verwaltung der Provinz.	Gutsbesitzer Lieven.	V
74	21	Bericht und Antrag des Provinzialausschusses, betreffend den Antrag der Genossenschaft für die Melioration der Erftniederung auf Uebernahme zweier Brücken in die Unterhaltung durch die Provinz.	Gutsbesitzer Destrée.	V

Nr.	Drucksachen. Nr.	Gegenstand.	Berichterstatter des Provinzialausschusses.	Abtheilung der Centralverwaltung.
75	27	Bericht und Anträge des Provinzialausschusses, betreffend den Ausbau einer Straße von Casel über Waldrach nach Station 11,0 der Trier-Birkenfeld'er Provinzialstraße.	Fabrikant Nels.	V
76	28	Bericht und Anträge des Provinzialausschusses, betreffend die weitere Behandlung der Anträge auf Uebernahme der noch in Privatunterhaltung befindlichen Aktienstraßen.	Major a. D. Frhr. v. Wenge-Wulffen.	V
77	—	Entlastung der Rechnung über den Spezial-Etat der Provinzialstraßen-Verwaltung für 1891/92.	—	V
78	—	Entlastung der Rechnung über die Verwaltung und Unterhaltung der Provinzialstraßen für 1890/91.	—	V
79	—	Entlastung der Rechnung über den Pensions- und Unterstützungsfonds für die Hinterbliebenen von Straßenmeistern, Aufsehern und Wärtern für 1891/92.	—	V
80	—	Entlastung der Rechnung über den Reservefonds der Straßenverwaltung für 1891/92.	—	V
81	—	Entlastung der Rechnung über den Sammelfonds der Straßenverwaltung für 1891/92.	—	V
82	—	Entlastung der Rechnungen über den Kreis- und Communal-Wegebau-Unterstützungsfonds für 1890/91 und 1891/92.	—	V
83	—	Entlastung der Rechnung über den Fonds für Neubau von chaussirten Wegen für 1891/92.	—	V
84	—	Entlastung der Rechnung über den Fonds für Erneuerungs- und Umbauten von Provinzialstraßen für 1891/92.	—	V
85	—	Entlastung der Rechnung über den Betriebsfonds der Normal-Dampfwalze für 1891/92.	—	V
86	—	Entlastung der Rechnung über den Betriebsfonds der Kies-Dampfwalze Nr. 1 für 1891/92.	—	V
87	—	Entlastung der Rechnung über den Betriebsfonds der Kies-Dampfwalze Nr. 2 für 1891/92.	—	V

Anlage 3.

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.

Die Etats der Rheinischen Provinzial-Feuer-Societät, der Invaliditäts- und Alters Versicherungsanstalt „Rheinprovinz" und der Rheinischen landwirthschaftlichen Berufsgenossenschaft gelten für das Kalenderjahr und laufen die vom 37. Rheinischen Provinziallandtage für die Jahre 1893 und 1894 festgestellten Etats mit dem 31. Dezember 1894 ab.

Da dem 38. Rheinischen Provinziallandtage Etats zur Berathung und Feststellung zur Zeit noch nicht vorgelegt werden können, die Feststellung neuer Etats vielmehr erst durch den voraussichtlich im Frühjahr 1895 zusammentretenden Provinziallandtag erfolgen wird, so erscheint es nothwendig, die Geltungsdauer der drei vorgenannten, mit dem 31. Dezember 1894 ablaufenden Etats bis zum Inkrafttreten der neu aufzustellenden Etats zu verlängern und letzteren demnächst rückwirkende Kraft bis zum 1. Januar 1895 beizulegen.

Wenn auch der §. 24 des Reglements der Rheinischen Provinzial-Feuer-Societät vom 25. April 1889 bestimmt, daß der einmal festgestellte Etat bis zur Feststellung eines neuen Etats in Kraft bleibt, so dürfte doch mangels einer derartigen Bestimmung für die Invaliditäts- und Altersversicherungsanstalt „Rheinprovinz" und die Rheinische landwirthschaftliche Berufsgenossenschaft eine Verlängerung der Gültigkeit des Etats über den 1. Januar 1895 hinaus um deswillen zweckmäßig sein, weil anderenfalls die ordnungsmäßige Unterlage für die erforderlichen Einnahmen und Ausgaben fehlen würde.

Endlich ist mit der Möglichkeit zu rechnen, daß der Haupt-Etat für den Provinzialhaushalt für die demnächstige zweijährige Etatsperiode vom 1. April 1895 bis 31. März 1897 nicht rechtzeitig vor dem 1. April 1895 zu Stande kommt. Für diesen allerdings nicht wahrscheinlichen Fall erscheint es angezeigt, in der Weise Vorsorge zu treffen, daß der Provinziallandtag schon jetzt den Beschluß faßt, den Provinzialausschuß zu ermächtigen, nach dem zur Zeit bis zum 31. März 1895 geltenden Haupt-Etat bis zur Fertigstellung des neuen Etats pro 1895/97 die Verwaltung zu führen.

Der Provinzialausschuß beehrt sich demnach den Antrag zu stellen:

„Der Provinziallandtag wolle den Provinzialausschuß ermächtigen, bis zum Inkrafttreten der von dem voraussichtlich im Frühjahr 1895 zusammentretenden Provinziallandtag festzustellenden Etats die Verwaltung nach den drei mit dem

31. Dezember 1894 ablaufenden Etats der Rheinischen Provinzial-Feuer-Societät, der Invaliditäts- und Alters-Versicherungsanstalt „Rheinprovinz" und der Rheinischen landwirthschaftlichen Berufsgenossenschaft sowie nach dem Haupt-Etat der Provinzialverwaltung zu führen".

Düsseldorf, den 14. April 1894.

Der Provinzialausschuß:

Janßen, Vorsitzender. Dr. Klein, Landesdirektor.

Anlage 4.

Bericht und Antrag

des Provinzialausschusses,

betreffend

die anderweite Regelung der Unterstützung des Gemeinde- und Kreis-Wegebaues in der Rheinprovinz.

Der Provinzialausschuß beehrt sich zur Ausführung des Beschlusses des 37. Provinziallandtages in der Anlage I den Entwurf zu einem neuen Regulativ, betreffend die Unterstützung des Gemeinde- und Kreis-Wegebaues in der Rheinprovinz, nebst einer die gemachten Vorschläge näher begründenden Denkschrift des Landesdirektors vorzulegen und den Antrag zu stellen: Anlage I. Anlage II.

„Der Provinziallandtag wolle beschließen:

1. das vorgelegte Regulativ zur Ausführung des §. 7 des Reglements für das Straßenbauwesen in der Rheinprovinz vom 12. Dezember 1890, betreffend die Unterstützung des Gemeinde- und Kreis-Wegebaues, zu erlassen und
2. zu bestimmen, daß von dem zur Unterstützung des Communalwegebaues vorgesehenen Credite von 350 000 M. für das Etatsjahr 1895/96 dem Fonds A 100 000 M. und dem Fonds B 250 000 M. überwiesen werden sollen".

Düsseldorf, den 14. April 1894.

Der Provinzialausschuß:

Janßen, Vorsitzender. Dr. Klein, Landesdirektor.

Anlage I.

Bestimmungen

zur Ausführung des §. 7 des Reglements für das Straßenbauwesen in der Rheinprovinz vom 12. Dezember 1890, betreffend die Unterstützung des Gemeinde- und Kreis-Wegebaues.

Zur Ausführung des §. 7 des Reglements für das Straßenbauwesen in der Rheinprovinz vom 12. Dezember 1890 werden die nachfolgenden Bestimmungen erlassen:

I. Bewilligung der Beihülfen.

§. 1.

Die zur Unterstützung des Gemeinde- und Kreis-Wegebaues alljährlich zu verwendenden Beträge werden von dem Provinziallandtage durch den Etat bestimmt.

Die Bewilligung der einzelnen Beihülfen erfolgt durch den Provinzialausschuß.

II. Theilung des Etatskredites in zwei Fonds A. und B.

§. 2.

Aus den zur Unterstützung des Gemeinde- und Kreis-Wegebaues durch den Etat bereit gestellten Mitteln werden zwei Fonds und zwar ein Fonds A und ein Fonds B gebildet.

Die jedem dieser Fonds aus dem Gesammtkredite alljährlich zu überweisenden Geldmittel werden nach Maßgabe des Bedürfnisses durch den Etat bestimmt.

III. Bestimmung des Fonds A.

§. 3.

Der Fonds A dient zur Unterstützung solcher Gemeinden, welche die ihnen obliegende gemeine Wegebaulast ohne Beihülfe nicht zu tragen vermögen.

Eine Beihülfe aus diesem Fonds kann für alle Gemeindewege, welche dem öffentlichen Verkehre dienen, gewährt werden und zwar sowohl für die laufende Unterhaltung wie für die Verbesserung solcher Wege, insofern die Gesammtkosten der ganzen Anlage die Summe von 3000 M., oder die erforderlichen Beihülfen den Betrag von 1500 M. nicht übersteigen.

IV. Bestimmung des Fonds B.

§. 4.

Der Fonds B dient zur Förderung des Neubaues wichtigerer Gemeinde- und Kreiswege mit befestigter Fahrbahn und zwar vorzugsweise solcher Wege, welche eine über den Bann der einzelnen Gemeinde hinausgehende Bedeutung haben, indem sie den Verkehr einer Ortschaft mit der andern, oder mit einer Provinzialstraße, oder einer Eisenbahnhaltestelle, einem Schiffslandeplatz oder einem sonstigen Hauptverkehrspunkte vermitteln.

Als Neubau im Sinne dieses Paragraphen gelten:

a) die Anlegung bisher nicht ausgebauter Wege;
b) die Verlegung vorhandener Wege oder erhebliche Correktionen derselben;
c) die Anlage und Erneuerung von Brücken und sonstigen Kunstbauten;
d) die Chaussirung — Herstellung einer befestigten Fahrbahn auf bisher unbefestigten Wegen.

Ausnahmsweise kann auch zur Instandsetzung oder laufenden Unterhaltung der vorbezeichneten wichtigeren Gemeinde- oder Kreiswege eine Beihülfe aus dem Fonds B in dem Falle bewilligt werden, wenn der zu unterhaltende Weg mehr fremdem, durchgehendem Fuhrverkehre wie demjenigen der baupflichtigen Gemeinde dient, und die jährlichen Unterhaltungskosten im Verhältnisse zur Leistungsfähigkeit der Gemeinde erheblich erscheinen.

V. Beantragung und Bewilligung von Beihülfen aus dem Fonds A.

§. 5.

Die Anträge der Gemeinden auf Bewilligung von Unterstützungen aus dem Fonds A sind seitens der Kreislandräthe gesammelt bis zum 1. Oktober jährlich durch Vermittelung der Königlichen Regierung dem Landesdirektor mit folgenden Unterlagen einzureichen:

a) einer tabellarischen Uebersicht über die Verhältnisse der Gemeinde, welche enthalten muß: die Einwohnerzahl, die Höhe der einzelnen Staatssteuern und der Gemeindeumlage, die Vermögensverhältnisse der Gemeinde — ihren Grundbesitz, ihr Kapitalvermögen und ihre Schulden — sowie die im Etat vorgesehenen Ausgaben für Wegebauten;

b) dem Beschlusse des Gemeinderathes über den zu unterstützenden Wegebau mit Angabe der in Aussicht genommenen Arbeiten, der veranschlagten Gesammtkosten derselben, der Gegenleistung der Gemeinde in Geld oder in Naturalleistungen (Hand- und Spanndiensten) sowie der Zeit der Ausführung, welche 2 Jahre nicht überschreiten darf, und

c) der Angabe der Höhe der beantragten Beihülfe.

§. 6.

Der Provinzialausschuß bewilligt nach Maßgabe der Dringlichkeit der Anträge und der Unterstützungsbedürftigkeit der in Rede stehenden Gemeinden die Beihülfen in der Regel gegen einfache Gegenleistung, welch' letztere ganz oder zum Theile in Naturalleistungen der baupflichtigen Gemeinden bestehen darf.

VI. Beantragung und Bewilligung von Beihülfen aus dem Fonds B.

§. 7.

Die Anträge auf Bewilligung von Beihülfen aus dem Fonds B sind ebenfalls kreisweise gesammelt durch Vermittelung der Königlichen Regierung dem Landesdirektor einzureichen und zwar in der Regel spätestens bis zum 1. Dezember eines jeden Jahres.

Die Anträge müssen enthalten bezw. es muß denselben beigefügt sein:

a) eine tabellarische Uebersicht über die Verhältnisse der Gemeinde oder des Kreises, insofern letzterer den Weg baut und die Beihülfe nachsucht, mit den im §. 5a angeführten Erfordernissen;

b) der Beschluß der Gemeinde- bezw. der Kreisvertretung in Betreff der Uebernahme der Verpflichtung, den Wegebau mit der nachgesuchten Beihülfe binnen einer bestimmten Frist, welche 5 Jahre nicht übersteigen darf, auszuführen;

c) die gutachtliche Aeußerung des Kreisausschusses über die Bedeutung und Zweckmäßigkeit der geplanten Wegeanlage in Bezug auf den örtlichen und allgemeinen Verkehr sowie Angabe der vom Kreise etwa gewährten Beihülfe bezw. Angabe der Gründe, aus denen eine Beihülfe aus Kreismitteln nicht gewährt wird;

d) ein vollständiges Projekt nebst Erläuterungsbericht und Kostenanschlag mit denjenigen Unterlagen, welche zur Prüfung der Richtigkeit der dem Kostenanschlage zu Grunde

liegenden Massen erforderlich sind, nach Maßgabe der von dem Provinzialausschusse zu erlassenden näheren Bestimmungen (zu vergl. §. 9);

e) Angabe der von der Provinz nachgesuchten Beihülfe.

§. 8.

Bei größeren Wegeprojekten kann vor Beibringung der Spezialprojekte und des Kostenanschlages (§. 7 d) zunächst eine vorläufige Beschlußfassung des Provinzialausschusses darüber nachgesucht werden, ob das Projekt für unterstützungswürdig befunden und eine Beihülfe der Provinz für dasselbe in Aussicht gestellt werden kann. Zu dieser vorläufigen Beschlußfassung bedarf es außer den im §. 7 unter a, b, c und e angeführten Erfordernissen einer schätzungsweisen Angabe der Gesammtkosten der geplanten Bauausführung.

§. 9.

Die bei Aufstellung der Pläne und des Kostenanschlages sowie bei der Bauausführung zur Erlangung einer Beihülfe zu beachtenden technischen Anforderungen werden unter thunlichster Berücksichtigung der in den einzelnen Theilen der Provinz bestehenden Verschiedenheiten hinsichtlich der Verkehrs- und Bauverhältnisse von dem Provinzialausschusse soweit als nöthig festgestellt.

§. 10.

Die Beihülfen zu Neubauten betragen in der Regel ein Drittel der Kostenbedarfssumme, wobei die Kosten für etwaigen Grunderwerb nicht mitgerechnet sind. Höhere Beiträge können ausnahmsweise bewilligt werden.

Die Beihülfen zur Instandsetzung sowie zur laufenden Unterhaltung ausgebauter Wege dürfen ein Drittel der wirklichen Unterhaltungskosten auf keinen Fall übersteigen.

Für die Bemessung der Höhe der Beihülfen sind maßgebend: die finanziellen Verhältnisse der baupflichtigen Gemeinden, die Höhe der Aufwendungen der letzteren für Wegezwecke, die Gründe, welche die Wegearbeiten erforderlich gemacht haben (höhere Gewalt oder sonstige unvorhergesehene Ereignisse), ferner die Bedeutung des geplanten Wegebaues für den öffentlichen Verkehr und endlich der Umstand, ob der Weg vorwiegend dem Interesse der Gemeindeeinwohner oder dem durchgehenden Verkehr dient.

§. 11.

Die Bewilligung von Beihülfen erfolgt unter den nachstehenden Bedingungen:

a) Die Bauausführung, zu welcher eine Unterstützung gewährt worden ist, hat unter Oberaufsicht der technischen Organe der Provinzialverwaltung nach näherer Anordnung des Landesdirektors zu erfolgen.

Zu diesem Zwecke ist die bauausführende Gemeinde beziehungsweise der Kreis verpflichtet, vor Beginn des Baues dem Landesdirektor Anzeige zu erstatten und demselben die mit der Ausführung betraute Persönlichkeit zu bezeichnen.

Die vorgedachte technische Aufsicht hat sich darauf zu erstrecken, daß der Bau nach Maßgabe der vorgelegten oder nachträglich mit Zustimmung des Landesdirektors abgeänderten Pläne kunstgerecht ausgeführt wird und geeignete Materialien zur Verwendung gelangen.

b) Der Provinzialausschuß kann sich in den Fällen, in welchen die Provinzialbeihülfe ein Drittel übersteigt und einer Gemeinde der Bau obliegt, das Recht vorbehalten,

den Bau durch Provinzialbeamte für Rechnung der Provinz ausführen zu lassen gegen baare Zahlung des von der Gemeinde aufzubringenden Beitrages.

c) Bei Bewilligung größerer Beihülfen zu Wegeneubauten muß die Unterhaltung des zu erbauenden Weges durch Uebernahme einer desfallsigen Verpflichtung der Provinzialverwaltung gegenüber sicher gestellt werden.

§. 12.

VII. Auszahlung der Beihülfen aus dem Fonds A. und B.

Die Auszahlung der bewilligten Beihülfen erfolgt erst nach Ausführung bezw. Abnahme der Arbeiten, wofür die Beihülfe gewährt worden ist.

Die Auszahlung ist bei dem Landesdirektor unter Beifügung eines Verwendungsnachweises d. i. einer Bescheinigung über die in Gemäßheit der gestellten Bedingungen bewirkte Ausführung der Bauarbeiten nachzusuchen. Diese Bescheinigung ist für Beihülfen aus dem Fonds A von dem Bürgermeister der unterstützten Gemeinde und für Beihülfen aus dem Fonds B von dem seitens des Landesdirektors mit der Bauaufsicht betrauten Beamten auszustellen.

§. 13.

Bei größeren Bauausführungen können auf Antrag der Gemeinde bezw. des Kreises Abschlagszahlungen nach Maßgabe des Fortschrittes des Baues auf Grund einer entsprechenden Bescheinigung des beauftragten Provinzialbeamten bewilligt werden.

§. 14

VIII. Verfall der Beihülfen.

Beihülfen zu Wegearbeiten, welche innerhalb der in den §§. 5 und 7 bezeichneten Fristen nicht abgehoben worden sind, verfallen zu Gunsten des betreffenden Gemeinde- und Kreis-Wegebauunterstützungsfonds, es sei denn, daß der Provinzialausschuß eine Verlängerung der Frist für die Bauausführung auf desfallsiges Ansuchen bewilligt hat.

§. 15.

Im Falle eine Gemeinde oder ein Kreis den Bedingungen der Bewilligung zuwiderhandelt, insbesondere den Bau in technischer Hinsicht nicht nach Maßgabe der vorgelegten Pläne kunstgerecht und zweckmäßig ausführt, kann der Provinzialausschuß die Beihülfe für verfallen erklären.

§. 16.

IX. Zeitpunkt des Inkrafttretens der Bestimmungen.

Die vorstehenden Bestimmungen treten am 1. April 1895 in Kraft, dergestalt, daß dieselben auf die für das Etatsjahr 1895/96 bestimmten Anträge Anwendung finden.

Anlage II.

Denkschrift

zu der Vorlage des Provinzialausschusses,

betreffend

Bestimmungen zur Ausführung des §. 7 des Reglements vom 12. Dezember 1890 über die Unterstützung des Gemeinde- und Kreis-Wegebaues in der Rheinprovinz.

I.

Der 37. Provinziallandtag hat bei Gelegenheit der Feststellung des Etats für die Verwaltung und Unterhaltung der Provinzialstraßen während der Etatsjahre vom 1. April 1893 bis 31. März 1895 folgenden Antrag der III. Fachcommission angenommen:

„bezüglich des Titels III Nr. 1 der Einnahme des Etats mit Rücksicht auf die Lage der Verhandlungen über den Erlaß eines Wegegesetzes, welche das baldige Zustandekommen eines solchen nicht wahrscheinlich machen, den Provinzialausschuß zu beauftragen, die seiner Zeit eingestellten Verhandlungen über den Erlaß eines Regulativs, betreffend den Gemeinde- und Kreiswegebau, wieder aufzunehmen".

Die in vorstehendem Beschlusse angezogenen Verhandlungen waren durch den 35. Provinziallandtag veranlaßt worden. Der Letztere hatte nämlich den Etat für die Unterstützung des Gemeinde- und Kreiswegebaues mit der Maßgabe genehmigt:

„daß dem nächsten Provinziallandtage bezüglich der Verwendung der im Etat zur Unterstützung des Kreis- und Communal-Wegebaues vorgesehenen Mittel eine besondere Vorlage gemacht werde".

Bei der Vorbereitung dieser Vorlage, welche die auf dem Gebiete der Unterstützung des Gemeindewegebaues hervorgetretenen Uebelstände beseitigen sollte, ergab sich, daß die Hauptursache aller Mängel darin zu suchen ist, daß in Folge der geschichtlichen Entwickelung des Wegebaues in unserer Provinz den Gemeinden eine Baulast obliegt, welcher die überwiegende Zahl derselben namentlich im Süden der Provinz weder nach ihrer finanziellen Lage noch nach ihren technischen und sonstigen Verwaltungseinrichtungen gewachsen ist.

Aus dieser Quelle fließen die fortwährenden Klagen über den mangelhaften Zustand der Wege, die unzweckmäßige Verwendung der vielfach zu geringen Mittel und die unaufhörlichen Anträge auf Gewährung von Unterstützungen und Beihülfen, deren zweckmäßige Verwendung in keiner Weise sicher gestellt ist. Diese Klagen betreffen vorzugsweise solche Wege, welche ein größeres Verkehrsinteresse haben, indem sie entweder mehrere Ortschaften mit einander, oder mit einer Provinzialstraße, einer Eisenbahnstation, oder einem sonstigen Hauptverkehrspunkte verbinden, oder die Verbindung zwischen zwei oder mehreren Provinzialstraßen, oder einer Provinzialstraße und einer Eisenbahnstation oder einem sonstigen Hauptverkehrspunkte herstellen. Die vorbezeichneten Wege, welche gewissermaßen ein Mittelglied zwischen den Provinzialstraßen und den eigentlichen Gemeindewegen bilden, gehen einerseits über die Bedeutung eines Gemeindeweges hinaus, ohne daß sie nach ihren Verkehrs- und sonstigen Verhältnissen andererseits die Eigenschaft

als Provinzialstraße in Anspruch nehmen können. In den übrigen Provinzen des Staates ist der Kreis der Träger der Baupflicht für diese Wege.

Der Provinzialausschuß glaubte die Axt an die Wurzel der bestehenden Uebelstände legen zu müssen, indem er die den Gemeinden obliegende Wegebaulast zu erleichtern und dieselbe mit der Leistungsfähigkeit der Gemeinden in Einklang zu bringen suchte. Zu diesem Endzwecke sollte im engen Anschlusse an die geschichtliche Entwickelung des Wegebauwesens in unserer Provinz die vorgedachte, zwischen den Provinzialstraßen und den eigentlichen Gemeindewegen liegende Klasse von mittleren Wegen, für welche die Bezeichnung „Gemeindestraßen" gewählt war, zwar im Prinzip den Gemeinden verbleiben, aber unter der technischen Leitung der Provinz und mit Beihülfen der letzteren und des Kreises in Zukunft unterhalten werden.

Bevor diese Vorschläge dem 36. Provinziallandtage unterbreitet worden waren, theilte die Königliche Staatsregierung im Auftrage des Herrn Ministers des Innern und der öffentlichen Arbeiten ausgearbeitete Grundzüge einer Wegeordnung für die Rheinprovinz mit, welche u. A. das Ziel verfolgten, den Kreis nicht blos aushülfsweise bei Unvermögen der Gemeinde, sondern als regelmäßigen Träger der Wegebaulast für die vorbezeichneten Zwischenwege an der Wegebaupflicht zu betheiligen und dadurch die erwähnte, auch von der Königlichen Staatsregierung als Hauptübelstand anerkannte Ueberlastung der einzelnen Gemeinden auszuräumen. Die Durchführung dieser gesetzgeberischen Absicht würde allerdings durch die nach der diesseitigen Vorlage geplante neue Organisation erschwert worden sein, indem die neugeschaffenen „Gemeindestraßen" bei der Annahme des Wegegesetzentwurfs wieder in eine andere Kategorie, in „Kreisstraßen", hätten umgewandelt werden müssen, was offenbar mit neuen Schwierigkeiten verbunden gewesen wäre. Die Königliche Staatsregierung sprach deshalb den Wunsch aus, daß vorläufig von einer weiteren Verfolgung des in der Vorlage des Provinzialausschusses verfolgten Planes abgesehen werden möge, welchem Ersuchen der 36. Rheinische Provinziallandtag durch seinen Beschluß in der Sitzung vom 11. Dezember 1890 auch entsprochen hat.

Wenn nun nach dem Eingangs citirten Beschlusse des 37. Provinziallandtags in der Zwischenzeit bis zum Erlasse der neuen Wegeordnung die Angelegenheit des Gemeinde- und Kreiswegebaues weiter gefördert werden soll, so konnte der Provinzialausschuß nach den vorgeschilderten Vorgängen diesen Beschluß nur in dem Sinne verstehen, daß zur Vermeidung einer Collision mit der bevorstehenden Gesetzgebung die neue Vorlage des Provinzialausschusses auf das engere Gebiet der besseren Verwendung der von dem Provinziallandtage zur Unterstützung des Communalwegebaues bewilligten Mittel beschränkt, dagegen aber die anderweite Regelung der öffentlichen Wegebaulast der Gesetzgebung überlassen werden soll.

II.

Die Uebelstände, welche sich bei der bisherigen Verwendung des Communalwege-Unterstützungsfonds ergeben haben, sind im Wesentlichen folgende:

1. Die Zahl der jährlich gesammelt bei der Centralstelle eingehenden Unterstützungsanträge aus den verschiedenen Regierungsbezirken und die geforderte Summe ist so groß, daß es nicht möglich ist, die einzelnen Anträge einer ordnungsmäßigen Prüfung nach den Gesichtspunkten der Dringlichkeit und Zweckmäßigkeit an der Hand der in dieser Beziehung vielfach auch noch mangelhaften aktenmäßigen Angaben zu prüfen.

   Die Zahl der Anträge beläuft sich nämlich in der Regel auf 400 bis 450 und die geforderte Summe auf 800 bis 900 000 M. jährlich, während nur 250 000 M. für diesen Zweck zur Verfügung stehen.

So hat in dem Etatsjahre 1892/93 der Kreis Adenau allein für 40 Anträge 99400 M. und im Etatsjahre 1893/94 für 25 Anträge 55870 M. als Beihülfen gefordert, während auf den gesammten Regierungsbezirk Coblenz in jedem dieser Jahre nur rund 60000 M. vertheilt werden konnten.

2. Die überwiegende Mehrzahl von Anträgen entbehrt der nothwendigen allgemeinen und technischen Unterlagen; dieselben enthalten vielfach weiter nichts als eine ausgefüllte Nachweisung über die Leistungsfähigkeit der Gemeinde.
3. Bei dem Mangel an ausgearbeiteten Projektstücken fehlt es dem Baubeamten, welcher das Attest über die Ausführung des Wegebaues vor der Auszahlung der Beihülfe ausstellen soll, an dem erforderlichen Maßstabe für sein Attest, welches nur an der Hand eines vorher geprüften und genehmigten Planes mit Zuverlässigkeit ausgestellt werden kann.
4. Während Beihülfen aus Provinzialfonds prinzipiell nur zu Neubauten und lediglich ausnahmsweise bei mangelnder Leistungsfähigkeit der Gemeinde zu Unterhaltungsarbeiten hergegeben werden sollen, so läßt sich in der Praxis doch diese Scheidung schwerlich inne halten. Zunächst ist die Grenze zwischen Neubau und Unterhaltung nicht näher bestimmt, sodann ist in der Regel aus den Anträgen, welche sich häufig der allgemeinen Wendung wie Neubau, Herstellung, Ausbau u. s. w. bedienen, vielfach nicht zu entnehmen, worum es sich eigentlich handelt. Auf diese Weise müssen, wenn man bei der Vertheilung die kleineren und bedürftigsten Gemeinden nicht leer ausgehen lassen will, eine große Zahl kleinerer Summen von 100 bis 500 M. bewilligt werden, welche eigentlich weit mehr den Charakter von Unterstützungen für die betreffenden Gemeinden, wie denjenigen der Förderung des Gemeindewegebaues an sich tragen und hinsichtlich der Verwendung diesseits gar nicht controlirt werden können.
5. Viele Gemeinden stellen zu dem vorgeschriebenen Termine Anträge auf Unterstützung von Wegebauten, ohne über die Zeit des Baues, die Beschaffung der Mittel d. h. der Leistungen der Gemeinde zu diesem Zweck sich klar zu sein. Daher kommt es, daß manche Bewilligungen ausgesprochen werden, die schließlich unerhoben bleiben, weil die Gemeinden der Bewilligung ungeachtet doch nicht zum Baue schreiten.
6. Eine Gewähr dafür, daß ein in seinem Hauptzuge oder mit einem Anschlußwege sich über den Bann mehrerer Gemeinden hinziehender Weg von allen betheiligten Gemeinden gleichzeitig in Angriff genommen bezw. innerhalb der für die Verwendung der bewilligten Beihülfe festgesetzten Frist vollendet wird, besteht nicht, und so kommt es vor, daß ein derartiger Weg auf einer oder mehreren Theilstrecken unvollendet bleibt und deshalb nicht den erhofften Zweck erfüllt.

Die geschilderten Uebelstände, welche in jedem Jahre bei der Vertheilung des Communal-Wegebau-Unterstützungsfonds aufs Neue empfunden werden, lassen erkennen, daß es auf diesem Gebiete überall an einem festen Systeme und einer durchdachten Organisation fehlt. Letztere zu schaffen wurde als Aufgabe der neuen Bestimmungen erachtet.

III.

Die Schwierigkeiten einer richtigen Organisation der Unterstützung des Gemeindewegebaues liegen vor allem in der großen Verschiedenheit der einschlägigen Verhältnisse in unserer Provinz. Während nur im Norden der Provinz, sowie in den Ebenen des Rheines und dessen Nebenflüssen große und leistungsfähige Gemeinden bestehen, welche auch auf dem Gebiete des Communalwege-

baues ihren Pflichten im Allgemeinen nachkommen können, finden sich im Süden vorzugsweise kleine leistungsunfähige Gemeinden, welche ohne Beihülfen nicht einmal ihre eigentlichen Dorf- und Gemeindewege im engeren Sinne zu unterhalten vermögen. Will man demnach für die Bewilligung, Verwendung und Controle von Wegebaubeihülfen nach richtigen technischen und Verwaltungsgrundsätzen gebotene Bedingungen aufstellen, so findet sich für die bisherigen Unterstützungen an zahlreiche kleinere Gemeinden, für Unterstützungen, welche sich in der Regel zwischen 100 bis 500 M. bewegen, kein Raum und es würden damit die kleinsten und ärmsten Gemeinden, welche am meisten auf die Hülfe der Provinz angewiesen sind, von den Beihülfen ausgeschlossen Läßt man aber in den Bedingungen für die Bewilligungen einen solchen Spielraum, daß auch die kleineren, leistungsunfähigen Gemeinden dieselben erfüllen und demnach Berücksichtigung finden können, so liegt die Befürchtung nahe, daß alles bei dem alten Zustande bleiben und die bisherige Verzettelung der Wegebaubeihülfen und deren unzweckmäßige Verwendung sich auch für die Folge nicht vermeiden lassen wird.

Eine richtige Lösung läßt sich nur auf dem Wege finden, daß den bestehenden Verhältnissen in der Weise Rechnung getragen wird, daß die Unterstützung der kleineren und leistungsunfähigen Gemeinden in anderer Weise behandelt wird, wie die Bewilligung der eigentlichen Wegebaubeihülfen. Es führt dies zu einer Theilung des bezüglichen Fonds, zu welcher bereits in der Praxis mit gutem Erfolge der Anfang gemacht worden ist. Als nämlich der 36. Provinziallandtag den Fonds für die Unterstützung des Communalwegebaues um 100000 M. jährlich erhöhte, ist die letztere Summe nicht dem betreffenden Etatskredit ohne Weiteres zugeführt, sondern einer besonderen Verwendung vorbehalten worden. Während nämlich der gewöhnliche Etatskredit im Betrage von 250000 M. wie bisher auf die Sammelanträge der verschiedenen Regierungsbezirke vertheilt wurde, blieb die weiter bewilligte Summe von 100000 M. für größere Wegeprojekte reservirt. Bewilligungen aus diesem sogenannten 100000 M.-Fonds wurden stets nur nach Prüfung der betreffenden Anträge in ordnungsmäßiger und technischer Hinsicht und nur in den Fällen ausgesprochen, in welchen es sich um eine größere Wegeverbindung handelte. Zur Prüfung der Anträge wurde jedesmal die Vorlage von revisionsfähigen Projekten sowie der Nachweis verlangt, daß die zur Bauausführung außer der Beihülfe der Provinz erforderlichen Mittel Seitens der betheiligten Gemeinden oder Kreise sicher gestellt waren. Endlich wurde die technische Revision der Ausführungsarbeiten vorbehalten, insofern nicht die Ausführung durch technische Organe der Provinzialverwaltung erfolgte, was wiederholt der Fall war. An der Hand dieser Bedingungen, welche sich in der Praxis nach jeder Richtung hin bewährt haben, sind aus dem 100000 M.-Fonds während der Etatsperiode 1892/94 im Ganzen 9 neue Wege mit befestigter Steinbahn in einer Gesammtlänge von 41,206 km hergestellt worden mit einem Kostenaufwande von 480921 M., wozu 161800 M. aus Provinzialmitteln bewilligt worden sind. Es handelte sich hier ohne Ausnahme um größere Wegeverbindungen, welche unter die Kategorie der obenerwähnten Zwischenwege fallen. Die Erfahrung, welche mit dem 100000 M.-Fonds gemacht worden ist, redet in jeder Beziehung dem obigen Vorschlag einer Theilung des Etatskredits für die Unterstützung des Communalwegebaues in zwei Fonds mit besonderen Bewilligungsbedingungen das Wort.

Der erstere Fonds würde wie bisher den Charakter der Unterstützung ärmerer Gemeinden behalten und auf die von den Königlichen Regierungen alljährlich eingesandten Sammelanträge aus solchen Gemeinden vertheilt werden. Voraussetzungen der Bewilligung aus diesem Fonds würden wie bisher bilden:

1. Mangelnde Leistungsfähigkeit der Gemeinde;
2. laufende Unterhaltung oder Verbesserung vorhandener Gemeindewege, indem dieselben mit fester Steinbahn neu versehen oder die abgenutzte Steinbahn ersetzt und ausgebessert wird;
3. Gegenleistung der Gemeinde, welche in der Regel in Naturaldiensten der Gemeinde-Eingesessenen bestehen wird, und
4. Sicherstellung der Ausführung der unterstützten Arbeiten binnen einer bestimmten Frist.

Bei den Bewilligungen aus dem Fonds B kommt dagegen ausschließlich die Herstellung guter und zweckmäßiger Wegeverbindungen in Betracht und müssen deshalb hier solche Bedingungen aufgestellt werden, welche die Erreichung dieses Zweckes sicher zu stellen vermögen.

Für die Aufstellung der hierzu erforderlichen Bedingungen sind zunächst folgende Vorfragen zu lösen:

1. Für welche Kategorie von Wegen wird eine Beihülfe aus Provinzialfonds gewährt?
2. Ist die Unterstützung lediglich auf den Neubau zu beschränken oder in gewissen Fällen auch auf die Unterhaltung der Wege auszudehnen?
3. Welche Unterlagen sind für die Beantragung von Beihülfen zu beschaffen?

endlich

4. In welcher Weise wird die zweckmäßige Verwendung der Beihülfen sicher gestellt?

Zu 1. Die Unterstützung aus dem Fonds B wird nur für solche Wege bewilligt werden können, welche dem öffentlichen Gebrauche dienen und ein größeres Verkehrsinteresse haben, sei es daß dieselben eine Ortschaft mit der anderen oder mit einer Provinzialstraße, einer Eisenbahn-Haltestelle oder einem sonstigen Hauptverkehrspunkte verbinden. Es sind dies die oben erwähnten Zwischenwege zwischen den Provinzialstraßen einer- und den eigentlichen Gemeindewegen — den Orts-, Honnschafts- und Gehöftewegen sowie den Feld- und Kulturwegen — andererseits, welch' letztere selbstredend von der Unterstützung aus dem hier in Rede stehenden Provinzialfonds auszuschließen sind. Für die beregten Zwischenwege werden Beihülfen gewährt und zwar ohne Rücksicht darauf, ob die Gemeinde mit oder ohne Beihülfe des Kreises oder ob der Kreis selbst baut. Bei den bisherigen Verwendungen aus dem 100 000 M.-Fonds hat insbesondere im Süden der Provinz in der Regel die Gemeinde 1/3, der Kreis 1/3 und die Provinz ebenfalls 1/3 der Kosten übernommen, ein Verfahren, welches sich sehr bewährt hat und als nachahmungswerth empfohlen werden kann.

Zu 2. Der im Dotationsgesetz vom 8. Juli 1875 gebrauchte allgemeine Ausdruck „Unterstützung des Gemeinde- und Kreis-Wegebaues" gestattet sowohl die Gewährung von Beihülfen zum „Neubau" wie zur „Unterhaltung" solcher Wege.

Es würde auch wirthschaftlich nicht zu rechtfertigen sein, wenn man die Beihülfen aus Provinzialfonds lediglich auf den Neubau beschränken und dagegen die Unterhaltung grundsätzlich ausschließen wollte. In der Regel werden zwar die Gemeinden, wenn denselben für die Herstellung der nothwendigen Wegeverbindungen eine ausreichende Unterstützung gewährt worden ist, die Kosten der vielfach nicht stark befahrenen Straßen aus eigenen Mitteln decken können, allein es sind auch Fälle denkbar, wo diese Voraussetzung nicht zutrifft und wo mit Rücksicht auf die Verhältnisse der Gemeinden oder im Hinblicke auf den Umstand, daß der Weg vorzugsweise nicht von den Wegebaupflichtigen benutzt wird, sondern dem fremden Verkehre dient, eine Beihülfe zur Unterhaltung ebenso angezeigt erscheint wie bei dem Neubau von Wegen. Wenn im Allgemeinen den Gemeinden eine Erleichterung ihrer Wegebaulast hinsichtlich der größeren Verkehrswege gewährt werden soll, so darf in den vorberührten Fällen die Unterhaltung prinzipiell nicht ausgeschlossen werden.

Zu 3. Da es sich bei der Bewilligung von Beihülfen aus dem Fonds B stets nur von größeren Anträgen handeln kann, so muß hier die Vorlegung des gesammten Materials, welches zur sachgemäßen Prüfung eines solchen Antrages erforderlich ist, verlangt werden. Hier genügt eine bloße Mittheilung der Prästationsnachweisung der Gemeinde sowie eine allgemeine Angabe über die projektirte Wegeausführung nicht, sondern es müssen vielmehr eingehend begründete Anträge unter Beifügung revisionsfähiger Projekte und Kostenanschläge vorgelegt werden. Für die Anfertigung und Prüfung der Projekte wäre es von wesentlicher Bedeutung, wenn für die ganze Provinz an Stelle der vielfach veralteten Vorschriften über den Bau von Communalwegen neue, die technischen Anforderungen an die Gemeindewege I. Klasse beziehungsweise die hier vorzugsweise in Rede stehenden Zwischenwege regelnde Bestimmungen von den Königlichen Regierungen nach Benehmen mit der Provinzialverwaltung erlassen würden. Es würde hierdurch nicht nur Meinungsverschiedenheiten bei dem Ausbau vorgebeugt, sondern auch eine wünschenswerthe Gleichheit im technischen Ausbau herbeigeführt und damit die spätere Uebernahme und Unterhaltung der hier fraglichen Wege Seitens der Kreise — insoweit letztere jetzt nicht bereits bauen — vorgearbeitet werden. Die Anträge auf Bewilligung von Beihülfen aus dem Fonds B würden ebenfalls jährlich zu einer bestimmten Zeit einzureichen sein. Dieselben werden zunächst von dem Landesdirektor bezw. dem von ihm beauftragten Provinzialbeamten einer eingehenden Prüfung unterzogen und dann gesammelt dem Provinzialausschusse zur Beschlußfassung vorgelegt werden. Die technische Prüfung des Provinzialbeamten wird sich vorzugsweise auf folgende Punkte hierbei zu erstrecken haben:

a) ob die Richtungslinie und Ausdehnung des Weges zweckmäßig gewählt sind;

b) ob der Weg nach Planums- und Steinbahnbreite, Steigungen u. s. w. dem zu erwartenden Verkehre genügen wird;

c) ob das Projekt technisch zweckmäßig und richtig gewählt ist und ob die Art der Ausführung zweckmäßig und dem Kostenanschlage entsprechend ist.

Die bei der Prüfung sich ergebenden Bedenken und Anstände werden den zuständigen Königlichen Behörden zur Kenntnißnahme und eventuellen Berücksichtigung mitzutheilen sein.

Zu 4. Zur zweckmäßigen Verwendung der Beihülfen ist Folgendes erforderlich:

a) Der zu unterstützende Wegebau muß nicht blos innerhalb einer Gemeinde, sondern in seinem ganzen Zuge mit den bewilligten Beihülfen binnen einer bestimmten Zeit ausgeführt und die weitere Unterhaltung sichergestellt werden. Die hierzu erforderlichen Beschlüsse der bauenden Gemeinden bezw. des Kreises, im Falle dieser den Weg baut oder eine Beihülfe gewährt, sind in Abschrift mit vorzulegen.

b) Dem Landesdirektor ist die Befugniß vorzubehalten, die in der Ausführung begriffenen Wegearbeiten durch technische Beamte der Provinzial-Straßenverwaltung zu jeder Zeit besichtigen und vor Auszahlung der Beihülfe dahin revidiren zu lassen, ob der Bau den vorgelegten Projekten und Anschlägen gemäß und den technischen Vorschriften entsprechend ausgeführt worden ist. Bedenken oder Anstände, welche sich bei diesen technischen Revisionen ergeben, sind gleichzeitig zur Kenntniß der Königlichen Aufsichtsbehörden zu bringen und im Falle der Meinungsverschiedenheit womöglich im Wege commissarischer Verhandlung zwischen den betheiligten Organen zur Erledigung zu bringen.

IV.

Nachdem der Provinzialausschuß die vorentwickelten Grundzüge einer neuen Regelung der Unterstützung des Communalwegebaues gebilligt hatte, sind die bezüglichen Bestimmungen aus-

gearbeitet und nach eingehender Berathung von dem Provinzialausschusse, wie die Anlage I ergiebt, festgestellt worden.

Zur näheren Begründung der einzelnen Bestimmungen wird noch Folgendes hervorgehoben:

Zu §. 1. Derselbe entspricht den Bestimmungen der Provinzialordnung und dem bisherigen Gebrauche.

Zu §. 2. Die Theilung des Etatskredits in zwei Fonds ist oben unter III eingehend begründet. Die Höhe beider Fonds soll mittelst des Etats durch den Provinziallandtag nach Maßgabe des Bedürfnisses und der gemachten Erfahrungen festgestellt werden.

Der Provinzialausschuß beabsichtigt, für die nächste Etatsperiode aus dem Gesammtkredite von 350 000 M. für den Fonds A etwa 100 000 M. und für den Fonds B etwa 250 000 M. zu beantragen.

Zu §. 3. Der Fonds A soll für leistungsunfähige Gemeinden zu minder bedeutenden Unterhaltungs- und Verbesserungsarbeiten auf Gemeindewegen dienen, während Neubauten und sonstige größere Wegebauarbeiten aus Fonds B zu unterstützen sind. Es erschien zweckmäßig, einen Höchstbetrag der Kosten und Beihülfen für die aus Fonds A zu unterstützenden Wegebauarbeiten festzusetzen, um eine feste Norm, nach welcher die Antragsteller sich richten können, zu gewinnen. Die vorgeschlagenen Beträge von 3000 bezw. 1500 M. beziehen sich auf die gesammte Bauausführung und nicht auf die in einem Jahre in Aussicht genommenen Theilstrecken oder Theilarbeiten.

Zu §. 4. Der Fonds B soll vorzugsweise der Förderung des Neubaues wichtiger Verbindungswege dienen, wobei die Chaussirung bisher unbefestigter Wege als Neubau behandelt wird. Eine Beihülfe für Unterhaltungsarbeiten soll im Gegensatze zu Fonds A, aus welchem leistungsunfähigen Gemeinden Beihülfen für die laufende Unterhaltung aller Gemeindewege bewilligt werden, aus Fonds B nur in dem in §. 4 gedachten Ausnahmefalle eintreten.

Zu §. 5. Die Erfordernisse zur Beantragung einer Beihülfe aus Fonds A entsprechen im Wesentlichen dem bisherigen Gebrauche. Neu ist nur das Erforderniß eines Gemeinderathsbeschlusses (§. 5 b) mit den gedachten Angaben. Der Beschluß des Gemeinderathes erschien erforderlich, um einestheils die Ausführung nach geschehener Bewilligung sicher zu stellen und andererseits irgend eine Grundlage für die auszuführenden Arbeiten zu gewinnen. Es wird sich dadurch nicht nur der oben unter II 5, sondern auch der unter II 1 daselbst hervorgehobene Uebelstand der übergroßen Zahl der Anträge vermeiden lassen, indem alsdann nicht mehr aus einer und derselben Gemeinde voraussichtlich 5 bis 6 Anträge gestellt werden, während die Gemeinde höchstens in der Lage und gewillt ist, einen Antrag auszuführen.

Den mit diesem Fonds zu machenden Erfahrungen wird überlassen bleiben müssen, ob es sich in der Zukunft empfiehlt, den Kreis bei der Vertheilung auf die Gemeinden näher zu betheiligen bezw. an Stelle der Bewilligungen aus Fonds A an die einzelnen Gemeinden eine Gesammtbewilligung für die betreffenden Kreise treten zu lassen und damit die Kreise für die zweckmäßige Verwendung dieser kleineren Beihülfen zu interessiren.

Zu §. 6. Es erschien nicht zweckmäßig, weniger als einfache Gegenleistung zu verlangen, zumal da letztere ganz oder zum Theil in Naturaldiensten bestehen kann, deren Berechnung erfahrungsgemäß in der Regel über den wirklichen Werth hinausgeht.

Zu §. 7. Die in §. 7 vorgeschriebenen Erfordernisse für die Bewilligung aus Fonds B sind nöthig, um die oben unter II 2 bis 6 einschließlich gedachten Uebelstände für die Folge vermeiden zu können.

Der Provinzialausschuß glaubt hierbei auf die gutachtliche Aeußerung des Kreisausschusses besonderen Werth legen zu sollen, um einestheils den Kreis als den der Gemeinde näher stehenden Communalverband zu einer Mitwirkung bei der Unterstützung des Gemeinde-Wegebaues zu veranlassen und anderentheils ein sachverständiges Urtheil über die Verkehrsbedeutung der geplanten Wegeanlage, deren Richtung im allgemeinen Interesse und insbesondere mit Rücksicht auf spätere Anschlüsse und Weiterbauten zu gewinnen. Die Mitwirkung des Kreisausschusses wird insbesondere auch zur Beseitigung des oben unter II 6 gerügten Uebelstandes, sowie für die Aufstellung eines allmählich auszuführenden Wegebauplanes für den ganzen Kreis dienlich sein.

Die Angabe der Gründe, aus denen der Kreis eine Beihülfe nicht gewährt, erscheint mit Rücksicht auf die bei §. 10 erwähnte Verschiedenheit innerhalb unserer Provinz zweckmäßig, um Nachfragen und unrichtigen Auffassungen über die Nichtbetheiligung des Kreises an den Kosten in den einzelnen Fällen vorzubeugen.

Zu §. 8. Um unnöthige Projektkosten zu vermeiden, ist zugelassen worden, eine vorläufige Beschlußfassung über die eventuelle Unterstützung des geplanten Wegebaues nachzusuchen. Das letztere Verfahren wird nach den bisher gemachten Erfahrungen wohl die Regel bilden und sich auch aus dem Grunde empfehlen, damit die Provinzialverwaltung bereits bei der Aufstellung des Projektes mitwirken kann.

Zu §. 9. Es waltet die Absicht vor, nach Erlaß der neuen Bestimmungen für die Unterstützung des Communalwegebaues bei dem Herrn Oberpräsidenten dahin vorstellig zu werden, daß an Stelle der vielfach veralteten Vorschriften über den Bau von Communalwegen neue, den technischen Anforderungen der Gegenwart entsprechende Bestimmungen nach Benehmen mit der Provinzialverwaltung erlassen werden. Sollte auf diesem Wege die Frage der technischen Anforderungen für die Unterstützung des Communalwegebaues nicht gelöst bezw. gegenstandslos gemacht werden, so würde der Provinzialausschuß dazu übergehen müssen, die für die Gewährung einer Unterstützung zu beachtenden technischen Bedingungen aufzustellen und dem Provinziallandtage demnächst vorzulegen. Bis zu einer solchen generellen Regelung dieser Angelegenheit werden die technischen Erfordernisse bei den einzelnen Projekten im Anschlusse an die bestehenden staatlichen Vorschriften über den Communalwegebau geprüft und festgestellt werden.

Zu §. 10. Bei Neubauten soll die Beihülfe in der Regel $^1/_3$ betragen, indem hier davon ausgegangen wurde, daß die Gemeinde außer den Grunderwerbskosten $^1/_3$, ferner der Kreis $^1/_3$ und die Provinz den Rest der Baukosten mit ebenfalls $^1/_3$ übernimmt. Dieser Vertheilungsmaßstab wird voraussichtlich in denjenigen Theilen der Provinz, wo sich nur kleinere und leistungsunfähigere Gemeinden finden, wie bisher schon bei dem 100 000 M.-Fonds, die Regel bilden, während die großen Gemeinden, insbesondere im Norden der Provinz, ohne Inanspruchnahme des Kreises $^2/_3$ der Baukosten auch für die Folge aufbringen und den Wegebau lediglich mit Hülfe der Provinz ausführen werden.

Für Instandsetzungs- und Unterhaltungsarbeiten soll eine Beihülfe nur ausnahmsweise bis zur Höhe eines Drittels der Kosten bewilligt werden, was mit Rücksicht darauf, daß die Unterhaltung einmal ausgebauter Wege von den Gemeinden verlangt werden kann, wohl gerechtfertigt erscheint.

Zu §. 11. Die in diesem Paragraphen gestellten Anforderungen gehen nicht über das Maß desjenigen hinaus, was zur Sicherung einer soliden Bauausführung erforderlich ist.

Es erscheint zweckmäßig, in gewissen Ausnahmefällen, d. h. wenn

1. die Beihülfe das übliche Maß überschreitet und mehr wie $^1/_3$ der Baukosten beträgt, und

2. die baupflichtige Gemeinde keine genügende Gewähr für eine gute Bauausführung bietet, dem Provinzialausschusse das Recht vorzubehalten, den Wegebau durch Organe des Provinzialverbandes auf Kosten des letzteren gegen Zahlung des der Gemeinde obliegenden Beitrages ausführen zu lassen.

Da die zu 2 gedachte Voraussetzung bei dem Kreise, insofern letzterer baut, nicht zutreffen wird, so bedarf es des in Rede stehenden Vorbehaltes dem Kreise gegenüber nicht.

Bei den Verwendungen aus dem 100000 M.-Fonds ist in einigen Fällen auf Wunsch der baupflichtigen Gemeinden bezw. Kreise der Bau auf Kosten der Letzteren unter der technischen Leitung von Provinzialbeamten ausgeführt worden Derartigen Wünschen würde die Provinzialverwaltung auch für die Folge entsprechen.

Zu §§. 12, 13 und 14 ist nichts zu bemerken.

Zu §. 15. Es bedarf wohl kaum der Erwähnung, daß der Provinzialausschuß von dem Rechte, eine bewilligte Beihülfe wegen Nichterfüllung der Bedingungen zurückzuziehen, nur bei schweren Zuwiderhandlungen und nur dann Gebrauch machen wird, wenn die desfallsige Beschwerde bei den vorgesetzten Behörden ohne Erfolg geblieben ist; allein das in Rede stehende Recht muß der Provinzialausschuß sich vorbehalten, um die Erfüllung der an die Bewilligung geknüpften Bedingungen unter allen Umständen zu sichern.

Düsseldorf, den 29. Januar 1894.

Der Landesdirektor der Rheinprovinz.
Dr. Klein.
Geheimer Ober-Regierungsrath.

Anlage 5.

Bericht und Anträge

des Provinzialausschusses,

betreffend die

zur Förderung von Kleinbahnunternehmungen getroffenen und noch zu treffenden Maßnahmen.

Der 37. Provinziallandtag hat unter Anerkennung der großen Bedeutung des Kleinbahnwesens für die gesammten wirthschaftlichen Verhältnisse in der Rheinprovinz beschlossen:

1. von dem Bau und Betrieb von Kleinbahnen durch die Provinz zur Zeit zwar abzusehen; dagegen
2. den Provinzialausschuß 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
3. den Provinzialausschuß 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 Provinzialausschuß beehrt sich über die Ausführung der ihm hiernach ertheilten Aufträge Folgendes zu berichten:

A.

An dem unter Nr. 1 aufgeführten Beschluß dürfte auch gegenwärtig noch festzuhalten sein. Jedenfalls ist in der Zwischenzeit kein Anlaß zu einer Aenderung desselben hervorgetreten. Im Uebrigen wird der gleiche Standpunkt auch von den anderen Provinzen eingenommen, und ist in der Litteratur und Presse eine gegentheilige Ansicht nicht geäußert worden.

B.

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

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.

Einen Zwang zur Annahme aller an und für sich zweckmäßigen Bedingungen kann die Provinzialverwaltung gegenwärtig dem Unternehmer gegenüber, welcher lediglich die Benutzung der Straßen und keine anderweite Förderung der Kleinbahn in Anspruch nimmt, nicht mehr ausüben, weil nach Erlaß des Kleinbahngesetzes der Provinzialverband verpflichtet ist, die Zustimmung zur Benutzung der Provinzialstraßen zur Anlage von Kleinbahnen unter den im Gesetze vorgesehenen Bedingungen zu ertheilen, während früher die Provinzialverwaltung die Erlaubniß zur Benutzung der Straßen an die Annahme der von dem Provinziallandtage erlassenen Bedingungen knüpfen konnte. — Zu vergl. §§. 6 und 7 des Kleinbahngesetzes. —

Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, mußten aus den bis dahin geltenden Bedingungen verschiedene an und für sich wünschenswerthe Bestimmungen entfernt werden, weil sie dem Kleinbahngesetze gegenüber nicht aufrechterhalten werden konnten. Nachdem die Bedingungen in dieser Weise wesentlich erleichtert worden sind, glaubt der Provinzialausschuß hoffen zu können, daß auf Grund derselben in fast allen Fällen ein gütliches Uebereinkommen sich umsomehr erzielen lassen wird, als die vorliegenden Bedingungen nichts enthalten dürften, was dem Gesetze zuwiderläuft.

Allerdings ist es bisher noch nicht zu einem endgültigen Vertragsabschluß auf der Grundlage dieser Bedingungen gekommen; dieselben sind aber schon einer Reihe von Interessenten mitgetheilt worden, ohne daß irgend eine Gegenbemerkung erhoben worden ist.

Im Allgemeinen ist sodann noch zu bemerken, daß die Bedingungen zwar für die Benutzung „durch Kleinbahnen" aufgestellt sind, weil sie eben durch das Kleinbahngesetz veranlaßt sind, daß aber nichts im Wege steht, dieselben bei Bahnen jeder Art zur Anwendung zu bringen und also gegebenen Falles auch die von früher her bereits bestehenden Verträge danach umzuwandeln.

Im Einzelnen wird zu den Bedingungen bemerkt:

Zu §. 4. Die hier vorgesehene Bestimmung ist getroffen einerseits, weil der Provinzialverband Jemandem, der um die Zustimmung zur Benutzung von Straßen nachsucht, diese Zustimmung — wenn die übrigen Erfordernisse vorhanden sind — nicht verweigern kann (dem abschlägig

Beschiedenen stände der Weg der Beschwerde an den Provinzialrath zu), andererseits weil die Verwaltung sich die Möglichkeit nicht verschließen darf, einen zweiten aus allgemein-wirthschaftlichen Gründen oder in Rücksicht auf die Straßenunterhaltung ihr zusagenderen Unternehmer zum Mitbewerb zuzulassen und sodann bei der zuständigen Behörde ihren Einfluß zu Gunsten dieses zweiten Unternehmers geltend zu machen.

Zu §. 5. Ueber die hier vorgesehenen Punkte enthält das Kleinbahngesetz keine Bestimmungen und erscheint es erforderlich, um etwaigen Streitigkeiten vorzubeugen, die bezüglichen Pflichten und Rechte des Unternehmers durch die Bedingungen festzulegen.

Insbesondere ist der letzte Absatz des §. 5 wichtig. Ohne denselben wäre es einer neu zu errichtenden Bahn z. B. nicht möglich, die von einem Verkehrshauptpunkte, etwa dem Marktplatze des Ortes A. aus nach dem Orte B. hinführende Straße zu benutzen, weil die Straße von A nach B. erst nach einigen hundert Metern von der durch eine Kleinbahn schon besetzten Straße von dem Marktplatze A. nach dem Orte C. abzweigt.

Zu §. 20. Das Gesetz (§. 6) berechtigt den Wegebaupflichtigen zur Erhebung eines Entgeltes, weil, wie die Motive sagen, „es angesichts der erheblichen Aufwendungen, welche die Unterhaltungspflichtigen häufig für die Herstellung der Straßenkörper aufzuwenden haben, und des erheblichen Vortheils, welcher den Unternehmern aus der Möglichkeit erwächst, sich der Straße für ihr Unternehmen zu bedienen, nicht mehr als billig erscheint, daß den Unterhaltungspflichtigen das Recht gewährt wird, sich durch Ausbedingung eines Entgeltes zur Benutzung der Straßen einen Ausgleich für die gemachten Aufwendungen zu sichern". Ob dieses Recht dem Provinzialverbande auch bei den früheren Staatsstraßen zusteht, erscheint allerdings nach einer Entscheidung des Ministers der öffentlichen Arbeiten „mit der im §. 6 des Gesetzes verfolgten Absicht nicht ganz vereinbar", weil Aufwendungen für Staatsstraßen Seitens der Provinzen nicht gemacht, letztere vielmehr mit besonderen Fonds zur Unterhaltung jener Straßen vom Staate ausgestattet worden seien.

Die früheren „Normativbedingungen für die Benutzung der Provinzialstraßen zur Anlage von Nebenbahnen" sahen die Auferlegung einer Abgabe in allen Fällen vor, und sind auf Grund der abgeschlossenen Verträge im Etatsjahre 1892/93 von 5 Bahnen im Ganzen 1785,67 M. erhoben worden.

Der Provinzialausschuß war indessen der Ansicht, daß im Hinblicke auf die Geringfügigkeit dieser, von den einstweilen wenig oder gar nicht rentirenden Bahnen meist nur mit Widerstreben gezahlten Beträge, sowie in Anbetracht der Vortheile, welche dem Provinzialverbande als dem Wegeunterhaltungspflichtigen dadurch erwachsen, daß ein großer Theil des Lastverkehrs durch die Bahnen von den Straßen fortgenommen und dadurch die Unterhaltungskosten vermindert werden, für die Zukunft von der Erhebung eines Entgeltes in der Regel Abstand zu nehmen und Letzteres ausnahmsweise auf den Fall zu beschränken sei, wenn die betreffende Bahn einen höheren Reingewinn als 5 % abwirft.

Der Provinzialausschuß ist hierbei dem von einem Redner im letzten Provinziallandtage unter allgemeiner Billigung betonten Standpunkte beigetreten, daß die Unterstützung des Kleinbahnbaues zuerst in einer Erleichterung der Bedingungen zu bestehen habe, wozu der Wegfall einer Abgabe für die Benutzung der Straßen in den Fällen gehören dürfte, in welchen das Unternehmen das Anlagekapital nicht ausreichend verzinst.

Der Provinzialausschuß hat zwischenzeitlich schon wiederholt Namens des Provinzialverbandes seine Zustimmung zur einstweiligen unentgeltlichen Benutzung von Provinzialstraßenstrecken ertheilt und zwar bei:

1. der Heisterbacher Thalbahngesellschaft für eine Bahn von Heisterbacherrott nach Herresbach;
2. dem Kreise Euskirchen für eine Bahn von Liblar nach Arloff;
3. der Straßenbahngesellschaft zu Aachen für eine Bahn von Aachen nach Forst;
4. dem Comite für die Erbauung der Brohlthalbahn für eine Bahn von Brohl bis Niederzißen;
5. dem Comite für die Erbauung der Rees-Empel'er Bahn für eine Bahn zwischen diesen Orten;
6. dem Comite für die Vorgebirgsbahn Köln-Bonn für eine Bahn zwischen diesen Orten;
7. der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Cie. (Abtheilung Köln) für eine Bahn von Düren nach Merken;
8. derselben für eine Bahn von Engelskirchen nach Marienheide;
9. derselben für eine elektrische Bahn von Düsseldorf nach Duisburg;
10. der Düren'er Dampfstraßenbahn für eine Bahn von Birkesdorf nach Merken.

Diese Zustimmung ist indessen unter Vorbehalt der von dem Provinziallandtage über das Entgelt für die Benutzung der Provinzialstraßen zu treffenden Entschließung ertheilt worden.

Wenn der Provinziallandtag die vorgeschlagene Bestimmung über das Entgelt annehmen sollte, erscheint billig, dieselbe auch auf die bereits bestehenden, dem öffentlichen Verkehre dienenden Bahnen und zwar ohne Rücksicht darauf, ob sie sich dem Kleinbahngesetze unterstellen oder nicht, nachträglich anzuwenden. Es würde dies aber, um Störungen des Etats zu vermeiden, erst vom 1. April 1895 an und nur unter der im Interesse der Einheitlichkeit der Verträge erforderlichen Bedingung geschehen können, daß die Bahnen bereit sind, die mit der Verwaltung abgeschlossenen Verträge in neue, auf den jetzigen Bestimmungen beruhende Verträge umzuwandeln.

Die in Rede stehenden Vergünstigungen können indessen auf solche Bahnen, welche nicht dem öffentlichen Verkehre dienen, sondern von Privaten für diese Zwecke angelegt worden sind, nicht ausgedehnt werden.

Gegen die Erhebung eines Entgeltes in dem vorgeschlagenen Sinne dürfte sich das erwähnte Bedenken des Herrn Ministers nicht richten, zumal da die bezüglichen Einnahmen, wie unten ausgeführt wird, lediglich dem Kleinbahnwesen zu Gute kommen sollen.

Zu §. 22. Der Wegeunterhaltungspflichtige kann sich nach §. 6 des Gesetzes den Erwerb der Bahn im Ganzen nach Ablauf einer bestimmten Frist gegen angemessene Schadloshaltung des Unternehmers vorbehalten und zwar aus den vorangeführten, für die Einräumung des Anspruchs auf Entgelt maßgebend gewesenen Gründen.

Es wäre — wie keiner weiteren Ausführung bedarf — nicht vorsichtig gehandelt, sich dieses Rechtes nicht zu vergewissern, und konnte daher nur in Frage kommen, auf welche Weise dies am zweckmäßigsten zu machen war.

Was unter „angemessener Schadloshaltung" zu verstehen ist, sagt das Gesetz nicht In den Motiven heißt es, „die angemessene Schadloshaltung des Unternehmers erfordere, daß ihm mindestens der Werth, welchen zur Zeit des Erwerbs die Bahn mit Zubehör haben wird, vergütet werde". Indeß auch diese Begriffsbestimmung ist keine zweifelsfreie, und so erschien es, um den hier, für den Fall die Provinz von ihrem Rechte Gebrauch machen sollte, entstehenden Schwierigkeiten aus dem Wege zu gehen, angemessen, die Verwirklichung des Erwerbsrechtes lediglich von denselben Bedingungen abhängig zu machen, die für den Staat, falls er von dem ihm zustehenden Erwerbsrechte Gebrauch machen will, maßgebend sind.

Die Frist, nach deren Ablauf der Provinz das Recht zum Erwerbe einer Bahn zustehen sollte, war jedenfalls so zubemessen, daß dem Unternehmen zur ordentlichen Entwicklung genügend Zeit blieb, und erschien hierfür ein Zeitraum von 10 Jahren ausreichend.

C.

I. Von der in Nr. 2 der oben angeführten Beschlüsse ertheilten Ermächtigung der finanziellen Förderung des Kleinbahnwesens hat der Provinzialausschuß zweimal Gebrauch gemacht und zwar:

1. Durch Beschluß des Kuratoriums der Landesbank vom 5. Mai 1893, inhaltlich dessen dem Kreise Euskirchen aus Mitteln der Landesbank ein Darlehn von 2 Millionen Mark gegen 3½% Zinsen, 1% Tilgung und Zahlung eines einmaligen Beitrages von 2½% zum Reservefonds der Landesbank zum Bau einer Kleinbahn durch den Kreis bewilligt worden ist.

   Die Bahn soll von Liblar ausgehen und in einer Gesammtlänge von etwa 50 km die Orte Lechenich, Erp, Friesheim, Niederberg, Mülheim, Wichterich mit Abzweigung über Frauenberg nach Euskirchen, sodann Nieder- und Oberelvenich, Lüßem, Nemmenich, Zülpich, Hovenfloren, Sinzenich, Schwerfen, Commern, Firmenich, Satzvey, Antweiler, Calcar und Arloff mittest einer 1meterspurigen Bahn verbinden.

   Diese Bahn soll von der Aktiengesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Comp. in Stettin, welche in Köln eine Abtheilung eingerichtet hat und sich gegenwärtig mit der Verwirklichung einer Reihe von Projekten in der Provinz beschäftigt, gebaut und gegen Zahlung einer festen jährlichen Pachtsumme an den Kreis Euskirchen betrieben werden. Näheres über das zwischen dem Kreise und der Firma Lenz & Comp. getroffene Abkommen ist amtlich nicht bekannt geworden. Es bestand indeß für die Verwaltung auch kein Anlaß, sich nach den betreffenden Vertragsbestimmungen zu erkundigen, weil der Provinzialverband mit der Kleinbahn als solcher und ihrer voraussichtlichen Rentabilität nichts zu thun hat, indem der Landesbank der Kreis lediglich als Darlehnsnehmer gegenübersteht. Die Vorprüfung des Bauplanes durch die Königliche Regierung hat inzwischen stattgefunden, auch ist der Vertrag zwischen dem Kreise und dem Provinzialverbande wegen Benutzung der in Frage kommenden Provinzialstraßenstrecken bereits aufgestellt und dürfte die Inangriffnahme des Bahnbaues wohl in Kürze erfolgen.

2. Durch Beschluß vom 26. Oktober 1893 wurde dem schon erwähnten Comite für eine Bahn von Rees nach Empel die Hälfte des nachweislich zum Bau der Bahn und zur Beschaffung der Betriebsmittel verausgabten Geldbetrages, im höchsten Falle der Betrag von 130000 Mark unter der Bedingung, daß die andere Hälfte voll und ganz von den Aktionären der zu gründenden Aktiengesellschaft mit beschränkter Haftung gezeichnet werde, als Darlehen aus der Landesbank zur Verfügung gestellt und zwar entweder:

   a) zu 3½% Zinsen und 1% jährlicher Tilgung für den Fall, daß der Kreisverband Rees die Garantie für die pünktliche Zahlung der jährlich fällig werdenden Beträge für Zins und Tilgung mit zusammen 4½% übernimmt, oder im Falle der Ablehnung dieses Vorschlages

   b) zu 4% Zinsen und 1% jährlicher Tilgung unter der Bedingung der Verpfändung des gesammten Bahnunternehmens im Sinne des dem Vernehmen nach dem nächsten Landtage der Monarchie zur Berathung zugehenden Gesetzentwurfs, betreffend die Verpfändung von Eisenbahnunternehmungen als solchen im Ganzen.

Als weitere Bedingung, sowohl für den Vorschlag zu a wie zu b wurde hinzugefügt, daß der Kreis Rees sich auch seinerseits mit einem Betrage von etwa 30000 Mark an dem Unternehmen betheilige, und zwar in der Weise, daß entweder für den ganzen Betrag oder für einen Theil desselben Aktien übernommen würden, oder daß der ganze Betrag bezw. der nicht in Aktien angelegte Theil desselben als Darlehen des Kreises hergegeben werde, in welch' letzterem Falle sich die von der Provinz herzugebende Darlehnssumme entsprechend vermindern würde.

Die Kleinbahn Rees-Empel soll die von der Hauptbahn Oberhausen-Arnheim 5 km abseits liegende Stadt Rees an die Station Empel der genannten Hauptbahn anschließen und so einerseits dem regen Personenverkehr zwischen Rees und der genannten Bahnstation eine sichere und billige Fahrgelegenheit schaffen und andererseits die in Rees stark vertretene Dachziegelfabrikation durch Verminderung der Transportkosten wettbewerbsfähig erhalten. Die Dachziegelfabriken bringen zur Zeit ihre zerbrechliche Waare auf der Achse nach Empel und laden sie dort in die Eisenbahnwagen um, wodurch größere Frachtkosten und Bruchschäden entstehen.

Es sollte deshalb auf der Kleinbahn, die, um jedem einzelnen Werke den Anschluß zu ermöglichen, und sodann zur Ersparung höherer Grunderwerbskosten als schmalspurige (1 m) Bahn gedacht ist, das sogenannte Trucksystem eingerichtet werden, eine Einrichtung, bei welcher unter Anwendung von Rollböcken als Unterlagen das Hin- und Herschaffen ganzer vollspuriger Eisenbahnwagen bis in die Fabriken hinein stattfinden kann.

Die Finanzirung des Unternehmens war in der Weise gedacht, daß eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung, bestehend aus der Stadt Rees, den größeren betheiligten Werken und dem Bahnunternehmer selbst gebildet werden sollte. Das Aktienkapital war auf etwa 130000 Mark festgesetzt, und sollte die Stadt Rees davon allein die Hälfte, und die andere Hälfte die übrigen Gesellschafter übernehmen. Die weiter erforderliche Bausumme von etwa 130000 Mark sollte durch eine auf das Unternehmen hypothekarisch einzutragende, mit höchstens 4% zu verzinsende und mit 1% zu tilgende Anleihe beschafft werden.

Nach den übereinstimmenden Gutachten der Handelskammer, des Landraths und der ebenfalls gehörten Königlichen Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinisch) liegt die Bahn zweifellos im öffentlichen Interesse, und beruht das Unternehmen im Ganzen auf gesunder Grundlage. Auch sind die Ertragsaussichten immerhin solche, daß wenigstens für das von der Provinz begehrte Darlehen eine angemessene Verzinsung aus dem Unternehmen selbst gesichert erschien.

Nebenbei bemerkt, ist die veranschlagte Baubedarfssumme (durchschnittlich 50000 Mark für den Kilometer) eine ziemlich hohe, indessen erklärt sich dies sowohl durch erhebliche Ausgaben für Grunderwerb, als auch aus den besonderen Vorkehrungen bezw. Anlagen, welche auf Bahnhof Empel zum Zwecke der Einführung des vorberührten Trucksystems zu treffen sind.

Das Bahncomite hat übrigens neuerdings nach Kenntnißnahme von dem Beschlusse des Provinzialausschusses mitgetheilt, daß das gesammte Baukapital von der Stadt Rees und von anderer Seite aufgebracht werden würde, womit die Angelegenheit für den Provinzialverband erledigt ist.

II. Inzwischen sind noch weitere Anträge auf finanzielle Förderung von Bahnunternehmen durch die Provinz eingegangen und zwar Seitens:

1. des Comites für die Erbauung der Brohlthalbahn;
2. der vorerwähnten Gesellschaft Lenz & Cie. für die Bahn Düren-Merken;
3. des Königlichen Landraths zu Gummersbach für die Bahn Engelskirchen-Marienheide;
4. des Königlichen Landraths zu Lennep für verschiedene, das Bergische Schmalspurbahnnetz vervollständigende Bahnen,

zu denen die Beschlußfassung, da die erforderlichen Ermittelungen noch nicht abgeschlossen sind, noch aussteht.

Die bis jetzt gestellten Anträge berechtigen zu der Annahme, daß das Kleinbahnwesen auch in der Rheinprovinz in einer, wenn auch mäßigen Entwicklung begriffen ist. Die erste Zeit nach Erlaß des Kleinbahngesetzes erschien es allerdings, als wären die an das Gesetz geknüpften Erwartungen stark übertrieben gewesen. Es scheint dies aber — wie erhofft werden darf — nur insoweit der Fall gewesen zu sein, als die Unternehmungslust nicht gleich mit dem Inkrafttreten des Gesetzes auch mit fertigen Plänen hervorgetreten ist. Die Sache wollte und mußte ihre Zeit haben; es benöthigte der Belehrung und Anregung in Litteratur und Presse; die betheiligten Staatsbehörden konnten nicht gleich, sondern erst, nachdem sie mit den interessirten Kreisen Fühlung genommen hatten, helfend eingreifen, und nicht zum wenigsten mag, wie letzthin im Preußischen Abgeordnetenhause zutreffend bemerkt wurde, einer kräftigeren Entwicklung der Umstand entgegengestanden haben und vielfach noch entgegenstehen, daß in einer ganzen Reihe von Interessentengruppen, die sich seit Jahren schon um die Erlangung einer Bahn bemühen, immer noch die Hoffnung auf einen staatsseitigen Ausbau der gewünschten Linie nicht aufgegeben wird. Diese Hoffnungen dürften sich aber, für die nächste Reihe von Jahren wenigstens, als trügerische erweisen, denn der Staat hat mit dem Bau von Staatsbahnen ein gegen frühere Zeiten ganz auffallend langsameres Tempo eingeschlagen und wird mit Rücksicht auf die allgemeine Finanzlage sobald seine Haltung in der Beziehung nicht ändern.

Während das Gesetz, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes vom 10. Mai 1890 (G.-S. S. 90) zur Herstellung neuer Linien in der Rheinprovinz noch 13½ Millionen Mark und zwar für eine Bahn von

a) Remscheid nach Solingen	4 978 000	M.
b) Ohligs „ Hilden	822 000	„
c) Hermeskeil „ Wemmetsweiler	7 620 000	„
	13 420 000	M.

auswarf, und dazu noch als weiteren Zuschuß zu den Grunderwerbskosten der Eisenbahn von

d) Prüm nach Rothe Erde (Aachen) mit Abzweigung nach Malmedy	488 466	M.

und von

e) Ahrweiler nach Adenau	204 000	„
also noch dazu	692 466	M.

gewährte, brachte das gleichartige Gesetz vom 20. Juni 1891 (G.-S. S. 167) der Rheinprovinz gar nichts und das vom 6. Juni 1892 (G.-S. S. 111) für eine etwa 12 km lange, indeß nur mit etwa 5 km in der Rheinprovinz, mit dem Rest dagegen im Birkenfeld'schen liegende Bahn im Ganzen 3 Millionen Mark, für die Provinz also etwa nur 1¼ Million.

Das Gesetz vom 3 Juli 1893 (G.-S. S. 105) wirft nur aus für eine Bahn von

Derschlag nach Bergneustadt	435 000	M.
und von Osberghausen nach Wiehl	1 020 000	„
also	1 455 000	M.

und endlich sind in dem Entwurf des gleichartigen Gesetzes für 1894 nur für eine Bahn von

Köln nach Grevenbroich	3 475 000	M.

vorgeschlagen.

Das Bedürfniß nach Eisenbahnen ist aber nicht etwa ein geringeres geworden; im Gegentheil, es ist noch gewachsen und wird noch weiter zunehmen, denn aller Orten bemüht man sich lebhaft um Verbesserung und Vermehrung der Verkehrsmittel, und es ist ohne Zweifel richtig, daß die Frage der Frachtkosten für die Wettbewerbsfähigkeit unserer heimischen, in zum Theile noch nicht aufgeschlossenen Thälern ansässigen Industrie geradezu eine Lebensfrage geworden ist.

Eine durch den Herrn Ober-Präsidenten angestellte Ermittelung hat ergeben, daß zur Zeit in der Rheinprovinz folgende Kleinbahnprojekte in der Schwebe sind:

Nr.	Bezeichnung der Bahnstrecke	Ungefähre Länge km
	A. Regierungsbezirk Aachen.	
1	Lindern-Linnich-Jülich	16,3
2	Jülich-Elsdorf-Bergheim-Nippes	44,9
3	Linnich-Baal-Wassenberg	21
4	Rothe Erde-Eilendorf	3,4
5	Haaren-Weiden-Neusen-Höngen	6,3
6	Forst-Brand	3,3
7	Kirchrath-Kohlscheid	3,3
8	Aachen-Oppen-Bardenberg	5,5
9	Wehr-Gangelt-Geilenkirchen	15,5
10	Alsdorf-Puffendorf-Hünshoven	14
11	Eschweiler Stadt-Eschweiler Rheinischer Bahnhof	3
12	Birkesdorf-Hoven-Merken (Verlängerung der Strecke Düren-Birkesdorf)	4
13	Düren-Merken	8,6
14	Gangelt-Geilenkirchen-Puffendorf-Aldenhoven	52,4
	Summe A	201,50
	B. Regierungsbezirk Coblenz.	
15	Augustenthal-Rasselstein (Kreis Neuwied)	3
16	a. Brohl-Niederzißen-Weibern	21
	b. Weiterführung nach Mayen	13
	c. von dort über Polch nach Lützel-Coblenz	32
17	Kreuznach-Weinsheim-Eckweiler-Entenpfuhl	25
18	Brandoberndorf-Kröffelbach-Neukirchen-Bonbaden-Oberndorf-Burgsolms	18
	oder	
	Brandoberndorf-Kröffelbach-Neukirchen-Niederquembach-Oberquembach-Oberwetz-Niederwetz-Nauborn-Wetzlar	24
19	Kinzenbach-Rodheim-Bieber-Königsberg-Ahrdt-Offenbach	28
20	Biskirchen-Allendorf-Ulm-Holzhausen-Beilstein	10
	Summe B	174

Nr.	Bezeichnung der Bahnstrecke	Ungefähre Länge km
	C. Regierungsbezirk Düsseldorf.	
21	Cleve-Calcar-Xanten-Rheinberg-Mörs-Trompet	—
22	Homberg-Rheinberg-Menzelen-Sonsbeck-Kevelaer	50
23	Obercassel-Büderich-Uerdingen	25
24	Düsseldorf-Kaiserswerth-Duisburg-Hochfeld	24
25	Velbert-Heiligenhaus-Hösel oder Kettwig	—
26	Rheydt-Giesenkirchen-Neuß	25
27	Thalsperre-Remscheid	3,6
28	Burg-Kohlfurterbrücke-Vohwinkel	17,7
29	Capellen-Wevelinghoven-Köln	—
30	Schlebusch Bahnhof-Schlebusch (rhein.)	3,5
31	Hitdorf-Höhscheid-Solingen	25
32	Emmerich-Zütphen	4,5 auf deutschem Gebiet.
33	Emmerich-Bocholt-Rienberg-Rheine	—
34	Rees-Bahnhof Empel	5
	Summe C	183,3
	D. Regierungsbezirk Köln.	
35	Bedburg-Bergheim-Horrem, mit Abzweigung von Bergheim nach Elsdorf	19,3
36	Kerpen-Frechen, zum Anschluß an die Kleinbahn Frechen-Köln	8
37	Bonn-Brühl-Köln mit Abzweigung von Dransdorf nach Endenich und Poppelsdorf (sogenannte Vorgebirgsbahn)	38
38	Köln-Sürth-Wesseling	9
39	Köln-Stommeln-Rommerskirchen oder Grevenbroich	19
40	Liblar-Lechenich-Mülheim-Euskirchen	im Regierungsbezirke Köln 57
41	Arloff-Satzvey-Zülpich und über Elvenich nach Mülheim zum Anschlusse an die unter Nr. 40 gedachte Linie	
42	Engelskirchen-Marienheide	18
43	Oberwiehl, Kreis Gummersbach-Eckenhagen-Rothemühle, Kreis Olpe	25
	Summe D	193,3

Außerdem werden im Siegkreise, von der Bröhlthal-Aktiengesellschaft und von der Heisterbacher Thalbahngesellschaft Erweiterungen ihrer Eisenbahnlinien projektirt, die als private, auf Gewinn berechnete Unternehmungen hier nicht mit aufgenommen sind.

Nr.	Bezeichnung der Bahnstrecke	Ungefähre Länge km
	E. Regierungsbezirk Trier.	
44	St. Johann-Halberg	1,45
45	Erdorf-Bitburg	6
46	Merzig-Büschfeld	23
47	Eppelborn-Tholey	15
48	Ottweiler-Fürth	8
49	Saarbrücken-Malstatt-Heusweiler	16
50	Riegelsberg-Püttlingen	5
51	Louisenthal-Völklingen	3,5
52	St. Johann-Dudweiler-Sulzbach	9
53	Wallerfangen-Saarlouis-Lisdorf-Ensdorf	6
	Summe E	92,95
	Hierzu Summe D	193,3
	" C	183,3
	" B	174
	" A	201,50
	Gesammtsumme	845,05

Eine Sichtung und Prüfung der vorstehend aufgeführten Projekte hat nicht stattgefunden. Die Frage, ob in den einzelnen Fällen wirkliche Verkehrsbedürfnisse vorliegen, so daß eine Verwirklichung der Pläne mit einiger Sicherheit überhaupt erwartet werden darf, ist deshalb ebenso eine offene, wie die andere, in welchen Fällen etwa Seitens des Staates der Ausbau der Linie beabsichtigt wird.

Würde eine solche, im Uebrigen kaum mit Sicherheit vorzunehmende Sichtung erfolgen, dann bliebe bei den übrig bleibenden Projekten immer noch festzustellen, in wie weit bei ihnen die weiter unten zu erörternden Voraussetzungen für eine finanzielle Unterstützung Seitens der Provinz vorliegen.

Die Zusammenstellung gewährt, so wie sie vorliegt, den wünschenswerthen Ueberblick über die innerhalb der Provinz auf Schienenverbindungen gerichteten Bestrebungen.

III. Es erübrigt nun noch die Erörterung und Beantwortung der Frage, in welcher Weise der Provinzialverband sich in der Zukunft dauernd an der Förderung von Bahnunternehmungen betheiligen soll.

Hierbei ist zunächst hervorzuheben, daß der Provinzialverband seine Hülfe nicht beschränken darf auf „Kleinbahnen" im Sinne des Kleinbahngesetzes, sondern daß ein Anspruch auf Zuwendung von provinziellen Mitteln in gleicher Weise auch anzuerkennen sein wird bei solchen Bahnen, welche Seitens der Staatsregierung zwar der Privatunternehmung, indeß aus besonderen Gründen nur zum Ausbau nach den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes von 1838 überlassen werden.

Sodann erscheint es von Interesse, an dieser Stelle vorab noch einen Blick auf die von einigen anderen Provinzen bereits getroffenen Maßnahmen, insoweit die betreffenden Beschlüsse aktenmäßig bekannt sind, zu werfen.

1. Westfalen will von Kreisen und Gemeinden beschlossene Kleinbahnen und insbesondere zweckmäßige Anlagen, die ohne das unmittelbare Zusammenwirken von Provinz, Kreis und Gemeinde nicht hergestellt werden können, unterstützen und zwar durch Uebernahme eines Theiles der Anlagekosten, oder durch Hingabe von Geldmitteln à fonds perdu, oder durch Uebernahme von Obligationen, Aktien u. s. w., oder endlich durch Gewährung von Darlehen zu mäßigem Zins bezw. durch Uebernahme eines Theiles von Darlehnszinsen.

Unterstützungen sollen aber nur gewährt werden, wenn die betheiligten Communalverbände sich — in der Regel — zum Mindesten mit gleich hohen Antheilen betheiligen oder das Unternehmen sonst angemessen unterstützen, wenn ferner der Provinz ein bestimmter Einfluß auf den Bau und Betrieb der Bahn, die Tariffetzsetzung u. dergl. eingeräumt, und wenn endlich der Provinz von dem Ertrage der Bahn ein entsprechender Theil gesichert wird.

Die erforderlichen Geldmittel sollen vorerst aus den für Kreis- und Gemeindewegebau-Beihülfen bereiten Mitteln entnommen, später aber soll ein besonderer Fonds gebildet werden.

2. Pommern betheiligt sich an der Aufbringung des Anlagekapitals bei leistungsfähigen Unternehmern von Kleinbahnen, die den öffentlichen Verkehr in der Provinz zu fördern geeignet sind, bis zu $^1/_3$ durch Uebernahme von Aktien, Geschäftsantheilen oder in sonst geeigneter Form, wenn sich die interessirten engeren Communalverbände mit mindestens derselben Summe betheiligen, und dem Unternehmen keine Kosten für Grunderwerb oder an Entschädigungen für Nutzungen oder Wirthschaftserschwernisse erwachsen. Der Provinzialverband verlangt dabei einen ausreichenden Einfluß auf die Wahl der Richtungslinie, den Bau und den Betrieb der Bahn, sowie einen Antheil an dem Reinertrage. Dieser soll der Höhe der Betheiligung entsprechen; doch kann, höchstenfalls aber nur einem Drittel des Anlagekapitals, ein Zinsenrecht von höchstens 4% zugestanden werden.

Zur Beschaffung der erforderlichen Mittel ist eine Anleihe von 2 Millionen Mark aufgenommen.

3. Schlesien hat einen Fonds zur Unterstützung des Baues von Kleinbahnen gebildet, welcher in der Hauptsache durch eine jährliche Entnahme von 50 000 M. aus dem Dotationsfonds zur Unterstützung des Kreis- und Gemeindewegebaues gespeist wird. Aus diesem Fonds sollen „Bauhülfsgelder" an Einzelunternehmer, private Gesellschaften und communale Verbände für solche Kleinbahnen, welche dem durchgehenden Verkehr dienen und von dem betreffenden Kreisverbande einen entsprechenden Zuschuß zu den Kosten des Baues oder Betriebes erhalten, gewährt werden. Wirft das Unternehmen einen Reingewinn von mehr als 5% ab, so ist derselbe zur Zurückzahlung der von dem Provinzialverbande gewährten Zuschüsse zu verwenden. Die Höhe der Hülfsgelder wird in jedem einzelnen Falle vom Provinzialausschuß festgesetzt.

In dem betreffenden Reglement ist übrigens die Sicherung eines Einflusses des Provinzialverbandes auf die Linienführung der Bahn, auf ihren Betrieb und ihre Tariffestsetzung nicht vorgesehen.

4. Brandenburg gewährt

a) an communale Verbände (Kreise und Gemeinden) Beihülfen bis zu $^1/_4$ des zur betriebsfähigen Herstellung und Ausrüstung der Bahn — abgesehen von den Kosten des Grunderwerbs — erforderlichen Kapitals. Irgend welche Verzinsung

verlangt der Provinzialverband hierbei so lange nicht, als das von den communalen Verbänden aus ihren Mitteln insgesammt auf die Herstellung und Ausrüstung der Bahn aufgewendete Kapital nicht $3^1/_2$% Zinsen genießt; nur die etwaigen Reinerträge über diese $3^1/_2$% hinaus kommen dem Provinzialverbande bis zu $3^1/_2$% seiner Beihülfe zu Gute, und ein dann etwa sich noch ergebender Ueberschuß wird unter beide Theile zur Kapitalstilgung getheilt;

b) Aktiengesellschaften und Gesellschaften mit beschränkter Haftung, welche für den Bau und Betrieb von Kleinbahnen in der Provinz sich bilden, Beihülfen durch Uebernahme von Aktien bezw. Geschäftsantheilen bis zu $^1/_8$ (bezw. bei wesentlich communalem Charakter des Unternehmens bis zu $^1/_4$) des Gesellschaftskapitals und zwar, sofern nicht über die Hälfte dieses Kapitals hinaus bevorzugte Aktien ausgegeben werden, durch Uebernahme von nicht bevorzugten Aktien unter der Bedingung, daß die Aufbringung des Gesellschaftskapitals und die ordnungsmäßige Durchführung des Unternehmens mit demselben vom Provinzialausschuß für ausreichend gesichert erachtet wird. Der Provinzialverband wahrt sich in beiden Fällen auf die Durchführung des Unternehmens, den Betrieb und die Verwaltung der Bahn u. s. w., insbesondere auch auf die Tarifbildung einen weitgehenden Einfluß. Zur Beschaffung der zu diesen Beihülfen erforderlichen Mittel dient ein in früheren Jahren gebildeter und später mit den Beständen der Provinz wieder vereinigter Eisenbahnfonds, der sich z. Z. auf stark $1^1/_2$ Millionen Mark beläuft.

c) Endlich ist der Provinzialausschuß der Provinz Brandenburg ermächtigt, bei Betheiligung in der unter b angeführten Weise den Provinzialverband zu verpflichten, die bevorzugten Aktien, sofern dieselben in Bezug auf Verzinsung und auf Vorrang vor den übrigen Aktien im Falle der Liquidation gewissen Anforderungen genügen, auf Verlangen ihrer Inhaber gegen Zahlung des Nominalbetrages, oder gegen Uebergabe von 4%igen Schuldverschreibungen unter besonderen Bedingungen zu übernehmen. Zur Deckung der dem Verbande hieraus erwachsenden Verpflichtungen ist die Aufnahme einer 4%igen Bahnanleihe in Höhe von 3 Millionen Mark von dem Provinziallandtage beschlossen worden.

Die Begründung zu diesem letzteren Beschluß des Brandenburg'schen Provinziallandtages führt im Wesentlichen aus: Das Privatkapital würde sich um deswillen schwer heranziehen lassen, weil es eintretenden Falles gar nicht, oder nur schwer, vielleicht mit erheblichen Verlusten wieder flüssig zu machen wäre. Selbst die Prioritätsaktien dieser kleinen Unternehmungen würden kaum zu einem börsengängigen Papier werden und ihre Verkäuflichkeit würde deshalb eine engbegrenzte bleiben. Wenn aber die Provinz — selbstredend unter gewissen Sicherungen — sich bereit erweise, diese Papiere, sei es gegen Zahlung des Nennwerthes, sei es gegen Hingabe von Provinzialobligationen auf Verlangen ihrer Inhaber zu übernehmen, so würden damit die vorerwähnten, der Betheiligung des Privatkapitals entgegenstehenden Hindernisse beseitigt

5. die Provinz Hannover will

a) die Vorarbeiten für den Bau von Kleinbahnen durch die Organe der Provinzialverwaltung auf theilweise Kosten (bis zur Hälfte höchstens) des Provinzialverbandes herstellen und ferner auf Antrag die zur Bauausführung und Inbetriebsetzung der Bahn erforderlichen technischen Vorarbeiten auf Kosten der Unternehmer herstellen und überwachen lassen. Dabei will sie zu dem Zwecke geeignete Techniker

und das nöthige Büreaupersonal, sowie für die obere Leitung der Arbeiten einen höheren Techniker anstellen.

b) Sodann aber will sie Unternehmern von Kleinbahnen $^2/_3$ des gesammten Bau- und Betriebskapitals gegen 3% Zinsen und mindestens $^1/_2$% Amortisation, die, falls die Bahn sich mit mehr wie $3^1/_2$% verzinst, um das halbe Mehr zu verstärken ist, „gegen genügende Sicherstellung" darleihen.

In der die Beschlüsse begründenden Denkschrift ist ausgeführt, daß die Bauunternehmer selbstredend nicht die Förderung des öffentlichen Verkehrs in gemeinnütziger Weise im Auge hätten, sondern von der Absicht geleitet seien, für sich bei der Ausführung der Bauten einen möglichst hohen Gewinn zu erzielen. Es liege daher in der Natur der Sache, daß der Provinzialverband mit den Kreisen und den kleineren Communalverbänden gemeinsam die Sache so viel wie möglich in der Hand behalten müsse. Um dieses Ziel zu erreichen, sei es nöthig, daß die Provinzialverwaltung einerseits bei den Vorarbeiten mitwirke, dieselben eventuell vornehmen, wie auch die Bauleitung und die Betriebsleitung überwachen lasse und andererseits den Kreisen und Gemeinden in finanzieller Hinsicht solche Vortheile biete, daß dieselben sich lieber der Provinz anstatt Privatunternehmern anschlössen. Aus dem letzteren Grunde wolle die Provinz die Darlehen zu 3%, also noch $^1/_2$% unter dem billigsten Zinsfuße gewähren.

Anlage II.

Die von den vorstehend genannten Provinzen gefaßten Beschlüsse sind in ihrem Wortlaut in Anlage II zusammengestellt. Dieselben weisen eine große Verschiedenartigkeit nach, welche vorwiegend auf den in den einzelnen Provinzen vorwaltenden besonderen Verhältnissen, welchen Rechnung getragen werden muß, beruhen.

IV. Die Förderung des Eisenbahnwesens Seitens des Provinzialverbandes kann in dreifacher Weise geschehen, nämlich:

1. durch Gestattung der Benutzung von Provinzialstraßen unter erleichterten Bedingungen,
2. durch Gewährung von finanziellen Unterstützungen, und endlich
3. durch Gewährung eines Beistandes in technischer Hinsicht bei der Projektirung, Anlage und dem Betrieb der Eisenbahnen.

Hinsichtlich der Unterstützung zu 1 ist das Nöthige bereits oben bemerkt.

Zu 2. Für die Gewährung einer finanziellen Beihülfe dürfte im Allgemeinen der Satz festzuhalten sein, daß die Provinz nur dann und nur insoweit finanziell einzugreifen berufen ist, als die nächst Betheiligten, Gemeinde, Kreise und Private sich nach Maßgabe ihrer Leistungsfähigkeit bei dem Bahnunternehmen betheiligen, und die Beihülfe der Provinz erforderlich erscheint, um das an sich und für sich wünschenswerthe Unternehmen überhaupt zu Stande zu bringen.

Sodann wird als Voraussetzung der finanziellen Unterstützung gelten müssen, daß der Provinzialverwaltung ein gewisser Einfluß auf den Bau und den Betrieb des Bahnunternehmens eingeräumt wird, und zwar Letzteres schon deshalb, weil der Provinzialverband, wie unten weiter ausgeführt wird, bei dem Ertrage der Bahnen wegen der Höhe des Zinsfußes für die zu gewährenden Darlehen interessirt ist.

Die Art der finanziellen Unterstützung anlangend, so kann zunächst die Hergabe von Zuwendungen à fonds perdu nicht in Vorschlag gebracht werden.

So selbstverständlich diese Art der Unterstützung beim Wegebau ist, so wenig dürfte sie beim Bau von Kleinbahnen angebracht sein. Einmal müßten bei den sehr erheblichen Kosten einer Bahn, welche diejenigen eines Weges ganz erheblich übersteigen, derartige Beihülfen, wenn sie nur einigermaßen ins Gewicht fallen sollen, sehr beträchtliche sein, andererseits ist zu berücksichtigen,

daß die Bahnen einen gewissen Ertrag bringen oder wenigstens bringen sollen, und daß es deshalb nicht gerechtfertigt sein dürfte die Gelder der Provinz ganz ohne Betheiligung an diesem Ertrage einfach wegzugeben.

Hiernach bleiben für den Provinzialverband nur zwei Arten der finanziellen Förderung der Eisenbahnen übrig, nämlich:

a) die Gewährung von Darlehen und

b) die Betheiligung an dem Unternehmen in der Form von Gesellschaftsantheilen.

Der Provinzialausschuß hat die Frage, ob die Provinz beide Arten der Unterstützung gewähren oder sich auf eine und welche von beiden beschränken soll, einer eingehenden Berathung unterzogen. Man gelangte hierbei schließlich zu dem Ergebniß, daß dem Provinziallandtage nur vorgeschlagen werden könne, die Unterstützung einstweilen bei der Hergabe von Darlehen bewenden zu lassen.

Für diesen Beschluß waren folgende Gründe maßgebend:

Zunächst kann, wie der Vorgang der Provinz Hannover beweist, das Kleinbahnwesen durch diese Art der Unterstützung ausreichend gefördert werden, insofern der Zinsfuß für die zu gewährenden Darlehen der geringen Rentabilität der Kleinbahnen entsprechend festgesetzt wird.

Wird diese Art der Unterstützung angenommen, so läßt sich das Risiko der Provinz ziffermäßig im Voraus feststellen und der Provinzialhaushalt bleibt vor unangenehmen finanziellen Ueberraschungen, welche mit Betheiligung an derartigen Unternehmungen fast immer verknüpft sind, bewahrt. Dieser Gesichtspunkt verdient bei der Größe unserer Provinz und dem Umfange, welchen das Kleinbahnwesen hierselbst einnehmen kann, die größte Bedeutung, zumal, da es zur Zeit noch an ausreichenden Erfahrungen hinsichtlich der Rentabilität und der Kosten solcher Kleinbahnen fehlt.

Wenn auf diesem Gebiete weitere Erfahrungen vorliegen und wenn ferner sich herausstellen sollte, daß die bloße Hergabe von Darlehen zur genügenden Förderung des Kleinbahnwesens nicht ausreicht, würde der Provinziallandtag später immerhin noch zu einer Betheiligung an den Unternehmungen selbst übergehen können.

Für die Gewährung der Darlehen zum Zwecke des Bahnbaues sind zwei Fälle zu unterscheiden. Es können nämlich:

1. Communalverbände — Kreise und Gemeinden — Träger des Unternehmens sein und das Darlehen als Communaldarlehen nachsuchen, oder
2. Private oder Gesellschaften in irgend einer Form — Aktiengesellschaften, Gesellschaften mit beschränkter Haftung u. s. w. die Bahn bauen und zu diesem Zwecke ein Darlehen in Anspruch nehmen.

In dem Falle

zu 1. wird der Communalverband Schuldner des Darlehens und die Provinz ist bei dem Bahnunternehmen nicht weiter interessirt. Zinsen und Tilgungsbeträge sind vielmehr ohne Rücksicht auf die Erträgnisse der Bahn von dem betreffenden Communalverbande aufzubringen. Es unterliegt deshalb keinem Bedenken, in dem vorliegenden Falle das gesammte, zur Bahnanlage erforderliche Kapital als Darlehen zu gewähren, insofern der bauende Communalverband für Zinsen- und Tilgungsbeiträge leistungsfähig ist, was bei der Bewilligung des Darlehens von dem Kuratorium der Landesbank bezw. dem Provinzialausschusse zu prüfen sein würde. Da bei solchen Communaldarlehen jegliches Risiko hinsichtlich der Zahlung von Zinsen und Tilgungsbeiträgen ausgeschlossen erscheint, so ist in diesen Fällen eine finanzielle Förderung des Kleinbahnwesens nur in der Fest-

setzung der zu zahlenden Zinsen denkbar. Wird der Zinsfuß auf die gewöhnliche Höhe normirt, so bringt die Provinz in Wirklichkeit keine finanziellen Opfer, sondern es fallen diese ausschließlich den kleineren Communalverbänden zur Last, obwohl der Provinzialverband in allgemeiner wirthschaftlicher Hinsicht sowie in seiner Eigenschaft als Wegeverband in hervorragender Weise bei der Ausdehnung des niederen Bahnwesens betheiligt ist. Von dieser Erwägung ausgehend hat der Hannover'sche Provinziallandtag für billig befunden, den Zinsfuß für Darlehen zum Zwecke des Kleinbahnbaues allgemein auf 3% festzusetzen. Der Provinzialausschuß glaubt indessen in seinen Vorschlägen nicht so weit gehen, sondern dieselben nach zweifacher Richtung hin beschränken zu sollen, und zwar erstens dahin, daß nur Communalverbänden die zur Bahnanlage erforderlichen Summen als Darlehen gegen 3% Zinsen und ½ bis 1% jährlicher Tilgung gewährt, und anderntheils diese Vergünstigung an die Bedingung geknüpft werden soll, daß im Falle der Reinertrag des Unternehmens eine höhere Rente abwirft, als zur Zahlung der vorgenannten Beträge von zusammen 3½% erforderlich ist, alsdann der Mehrbetrag zur Erhöhung der Zinsen bis auf 3½% und der etwaige Ueberschuß zur stärkeren Tilgung der Schuld verwendet wird. Der Verlust, welchen die Landesbank bezw. die Provinz bei Beschaffung des Baukapitals an dem Kurse der 3½%igen Rheinprovinz-Anleihescheine, Stempel u. s. w. erleidet, ist hierbei in ähnlicher Weise, wie bei den ländlichen Darlehen, mittelst der Tilgungsraten der nächsten Jahre auszugleichen.

Die Darlehen

zu 2. an Private, Gesellschaften u. s. w. anlangend, so ist der Provinzialausschuß der Ansicht, daß hier die vorgenannten günstigen Bedingungen der Communaldarlehen nicht bewilligt werden können. Zunächst kann bei diesen Unternehmungen mit Rücksicht auf den Umstand, daß hierbei lediglich das Unternehmen selbst für die Schuld haftet, nicht die gesammte zur Anlage und zum Betriebe der Bahn erforderliche Summe, sondern höchstens die Hälfte derselben als Darlehen bewilligt werden. Sodann ist erforderlich, damit für das zu bewilligende Darlehen eine reale Sicherheit beschafft werde, daß das gesammte Bahnunternehmen zur ersten Stelle nach Maßgabe des dem Landtage der Monarchie zur Beschlußfassung vorliegenden Gesetzentwurfes für das Darlehen zum Unterpfande bestellt wird. Endlich kann im Hinblicke darauf, daß in den vorliegenden Fällen selbst bei Hergabe der Hälfte der Summe und bei der sorgfältigsten Prüfung der Rentabilität immerhin noch Ausfälle an Zinsen und Tilgungsbeiträgen für die Provinz entstehen können und voraussichtlich entstehen werden, bei diesen Darlehen der Zinsfuß nicht auf 3% ermäßigt werden, indem sonst die Provinz eine zu große Einbuße erleiden könnte, indem sie einmal ½% von vornherein an den Darlehen einbüßen und außerdem noch die bei einzelnen Unternehmungen wohl kaum zu vermeidenden Ausfälle an Zinsen und Amortisation übernehmen müßte. Billigerweise können für solche Darlehen, für welche kein leistungsfähiger Communalverband haftet, keine günstigeren Bedingungen verlangt werden, wie solche das Kuratorim der Landesbank den Selbstkosten der Geldbeschaffung entsprechend für ländliche Darlehen von Zeit zu Zeit festsetzt, das sind gegenwärtig 3½% Zinsen und ½ bis 1% jährlicher Tilgung.

Abgesehen von dem Ausschlusse einer jeden Gefahr bei Communaldarlehen, spricht auch noch ein weiterer Grund dafür, die Communalverbände bei der Gewährung von Darlehen zu Bahnbauten zu bevorzugen. Das Kleinbahnwesen wird sich nur dann naturgemäß entwickeln und weiten Kreisen zum Vortheil gereichen, wenn die betheiligten Interessenten und vor Allem die engeren Communalverbände die Lösung dieser Aufgabe in die Hand nehmen und das spekulirende Unternehmerthum von diesem Gebiete fern halten. Zur Erfüllung dieser wirthschaftlichen Auf-

gabe werden die engeren Communalverbände einerseits aber nur dann im Stande und andererseits um so geneigter sein, wenn die Provinz ihnen helfend zur Seite tritt und ihnen die erforderlichen Geldmittel unter so günstigen Bedingungen zur Verfügung stellt, wie das Unternehmerthum weder das Geld für sich beschaffen, noch den Communalverbänden gewähren kann. Durch ein solches Vorgehen der Provinz wird die Spekulation auf diesem Gebiete von selbst in den Hintergrund gedrängt und die Angelegenheit in die richtigen Bahnen gelenkt.

Mit den vorstehenden Ausführungen bezw. den Motiven für die den Communalverbänden zu gewährenden Vergünstigungen steht es nur im Einklange, daß einem Communalverbande, welcher zwar formell als Träger des Unternehmens auftritt bezw. das Darlehen nachsucht, aber in Wirklichkeit weder die Vortheile noch Nachtheile des Unternehmens trägt, so lange dieses Verhältniß andauert, die besagte Vergünstigung der 3%igen Verzinsung nur ausnahmsweise gewährt werden kann. In einem solchen Falle würde nämlich der Vortheil des billigen Zinsfußes nicht dem Communalverbande, sondern einem Dritten und zwar in der Regel dem Unternehmer zufließen. Letzteres wird in der Regel dann zu befürchten sein, wenn ein Communalverband den gesammten Bahnbau gegen eine Pauschalsumme einem Unternehmer überträgt und gleichzeitig einen Betriebsüberlassungsvertrag mit Letzterem abschließt, wodurch dieser die Bahn gegen eine den Zinsen der Bausumme entsprechende jährliche Pacht betreibt. Wollte man in einem solchen Falle das Darlehen zu 3% bewilligen, so würde dieses lediglich für den Unternehmer eine Herabsetzung des von ihm aufzubringenden jährlichen Pachtzinses bedeuten und der Vortheil hiervon weder dem betreffenden Communalverbande noch den Einwohnern des letzteren zu Gute kommen. In einem solchen Falle kann gewiß nicht von dem Provinzialausschusse verlangt werden, daß er von der ihm durch den Provinziallandtag ertheilten Ermächtigung Gebrauch macht und das Darlehen zu 3% bewilligt. Dagegen wird im Falle ein leistungsfähiger Communalverband eintritt, nichts entgegenstehen, zwar das gesammte Kapital, aber nicht unter 3½% Zinsen, zu bewilligen.

Andererseits würden sowohl die Vortheile der billigen Verzinsung wie der Höhe des Kapitals auch dann nicht versagt werden können, wenn verschiedene Communalverbände bei einem Bahnbaue betheiligt sind und letztere zwar die Form einer Gesellschaft für den Bau und den Betrieb der Bahn wählen, aber in Wirklichkeit die eigentlichen Interessenten bleiben. Wenn in solchen Fällen auch formell die Gesellschaft das Darlehen aufnimmt, so werden doch die für communale Darlehen festgesetzten günstigeren Bedingungen bewilligt werden können, insofern nur die betheiligten Communalverbände die Garantie für Zahlung der Zinsen und Tilgungsbeiträge für das der Gesellschaft zu gewährende Darlehen übernehmen und damit den Provinzialverband gegen jeden Verlust in dieser Hinsicht sicher stellen.

V. Endlich die Frage anlangend, in welcher Weise die zu der vorberührten finanziellen Unterstützung der Kleinbahnen erforderlichen Mittel beschafft werden sollen, so gestattet der Provinzialausschuß sich in dieser Hinsicht folgende Vorschläge:

1. Die nach Vorstehendem zu gewährenden Darlehen sind von der Landesbank zu bewilligen.
2. Der Provinzialverband ersetzt der Landesbank jeden Ausfall, welcher an der 3½%igen Verzinsung und ½%igen Tilgung dieser Darlehen entsteht, so daß das Institut der Landesbank von keinem Risiko bei der Förderung des Kleinbahnwesens betroffen wird.
3. Damit der Provinzialverband in der Lage ist, der Landesbank die bei Communaldarlehen entstehende Zinsdifferenz von ½%, sowie die etwaigen Ausfälle an Zinsen

und Tilgungsbeiträgen für die Darlehen an Gesellschaften u. s. w. zu ersetzen, ist im Haushalt der Provinz ein besonderer Eisenbahnfonds zu bilden, welchem zufließen sollen:

a) die von den Bahnunternehmungen in den Ausnahmefällen für die Benutzung der Provinzialstraßen aufzubringenden Abgaben und

b) ein Betrag von jährlich 60000 Mark, welcher aus dem Fonds für den Neubau von chaussirten Wegen zu entnehmen sein wird.

Der Vorschlag zu „a" dürfte als selbstverständlich erscheinen, während der Vorschlag zu „b" eine nähere Begründung zu erheischen scheint.

Der Fonds für den Neubau von chaussirten Wegen wurde gebildet, um der dem Provinzialverbande gemäß §. 4 Ziffer 1 des Ausführungsgesetzes zum Dotationsgesetz vom 8. Juli 1875 (G. S. S. 497) obliegenden Verpflichtung der „Fürsorge für den Neubau von chaussirten Wegen" genügen zu können. Früher bewilligte der Staat für derartige Wege sogenannte Bauprämien. Die fertigen Wege wurden dann meist zu Bezirksstraßen erhoben. Die Provinz unterstützt den Neubau solcher Wege ebenfalls durch Bewilligung von Bauzuschüssen an die Gemeinden bezw. Kreise und geeigneten Falles durch Uebernahme der betreffenden Straßen nach ihrer Fertigstellung als Provinzialstraßen. Die Mittel für die erwähnten Zuschüsse werden aus dem in Rede stehenden Fonds entnommen. Ferner sind daraus die Kosten der von der Provinz selbst gebauten neuen Straßen bestritten worden. Während aber die Provinz nur in den seltensten Fällen selbst neue Straßen baut (die Anzahl der bisherigen Fälle beschränkt sich auf 3), ist auch die Uebernahme gemeindeseitig ausgebauter Straßen seit einiger Zeit sozusagen zum Stillstande gelangt, und kann das Bedürfniß auf diesem Gebiete im Großen und Ganzen als abgeschlossen erachtet werden, umsomehr, als vielleicht in der Annahme nicht fehlgegangen werden dürfte, daß gerade das nunmehr wieder der Privatunternehmung überlassene Eisenbahnwesen dazu führen wird, eine etwa noch vorhandene Lücke in dem bestehenden Straßennetze, statt durch einen unrentablen Wegebau, durch einen denselben Zweck erfüllenden und dabei Gewinn versprechenden Schienenweg zu ergänzen. Es erscheint unter diesen Umständen angängig, den Fonds, wie vorgeschlagen, um 60000 Mark zu kürzen, bezw. auf 30000 Mark zu beschränken. Der Fonds wird alsdann immer noch im Stande sein, etwaige seinem eigentlichen Verwendungszwecke entsprechende nothwendige Leistungen in ausreichendem Maße zu erfüllen, zumal derselbe augenblicklich einen erheblichen Bestand hat. Derselbe belief sich Ende 1892/93 auf . . . . . 105 079,17 M.

Im Laufe des Etatsjahres 1893/94 sind hinzugetreten:

a) der etatsmäßige Zuschuß von	90 000,—	„
b) Zinsen der Depositen	8 160,80	„
c) durch Zurückziehung älterer Bewilligungen in Folge Nichtausführung der betreffenden Bauten	220 000,—	„
Summe	423 239,97	M.
In Abgang kommen für in 1893/94 verausgabte Projektirungskosten	682,66	„
bleiben	422 557,31	M.
Hierauf lastet lediglich die vom letzten Provinziallandtage für den übernahmefähigen Ausbau der Aktienstraßen Aachen-Stolberg und Mayen-Andernach bewilligte Prämie in dem berechneten Betrage von	127 620,—	„
mithin Bestand	294 937,31	M.

womit das Bedürfniß für die nächsten Jahre jedenfalls gedeckt werden kann.

Hiernach kann der in Rede stehende Fonds eine Kürzung um 60 000 Mark wohl erfahren, und wird auf diesem Wege eine wirksame Unterstützung des Eisenbahnwesens ermöglicht, ohne die Provinz neu zu belasten, und ohne daß irgendwie eine Beeinträchtigung anderer berechtigter Interessen zu befürchten wäre.

Mit einem derartig ausgestatteten Eisenbahnfonds wird aber auch — wenigstens für die erste Zeit — Ausreichendes geleistet werden können. Wie vorhin schon bemerkt, beträgt der Ausfall an jährlichen Zinsen bei den Communaldarlehn $^1/_2$%, also 5000 Mark bei 1 000 000 Mark Darlehen. Bei den Darlehen an Bahnunternehmer bezw. Bahngesellschaften würde ein Verlust nur dann eintreten können, wenn das Unternehmen nicht einmal die zur Verzinsung und Tilgung der Hälfte des Bau- und Betriebskapitales erforderliche Rente aufbringen, d. h. weniger als 2% Ertrag liefern würde. Dieser Fall wird gewiß nur ausnahmsweise eintreten, und wird es zur Tragung aller Gefahren aus diesen Darlehen mehr als ausreichend bezeichnet werden können, wenn $^1/_2$% dieser Darlehen jährlich in Reserve gestellt wird. Da der Fonds ohne die eigenen Einnahmen 60 000 Mark enthält, so würden 12 000 000 Mark als Darlehen für Bahnbauten bewilligt werden können, was gewiß als ausreichende Unterstützung erscheint.

VI. Zum Schluß möge noch hervorgehoben werden, daß es nicht möglich sein wird, die Betheiligung der Provinz in jedem einzelnen Falle der Beschlußfassung des Provinziallandtags vorzubehalten. Die Durchführung eines Unternehmens könnte dadurch unter Umständen eine mißliche Verzögerung erleiden, und zudem läßt sich die Frage, wie und in welchem Maße die Provinz ihren Einfluß auf die Durchführung der einzelnen jeweils in Frage stehenden Unternehmungen geltend machen soll, nicht durch Verhandlungen im Provinziallandtage festlegen. Aus diesen Gründen werden die erforderlichen Maßnahmen stets von dem Provinzialausschuß zu ergreifen, dem Provinziallandtage aber jedesmal eine Vorlage über die stattgehabten Bewilligungen nebst einer Nachweisung über den Stand des Eisenbahnfonds vorzulegen sein.

Der Provinzialausschuß beehrt sich hiernach folgende Anträge zu stellen:

„Der Provinziallandtag wolle:

I.

1. Die in der Anlage 1 beigefügten „Allgemeinen Bedingungen für die Benutzung von Provinzialstraßen zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Kleinbahnen" vorbehaltlich der in den einzelnen Fällen von dem Provinzialausschusse zu treffenden Abänderungen als Normen für die Gestattung der Benutzung von Provinzialstraßen genehmigen;
2. beschließen, daß ein Entgelt von den, dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnen nur dann erhoben werden solle, wenn die betreffende Bahn einen Reingewinn von mehr als 5% abwirft;
3. festsetzen, daß diese Vergünstigungen vom 1. April 1895 ab auch den bereits bestehenden Bahnen unter der Bedingung eingeräumt werden sollen, daß dieselben sich bezüglich der Benutzung der Provinzialstraßen den neuen Bedingungen unterwerfen.

II.

zur Förderung von Bahnunternehmungen den Provinzialausschuß ermächtigen:

1. auf Antrag derjenigen, für deren Rechnung Bahnen gebaut und betrieben werden, gegen eine näher zu vereinbarende Vergütung die Vorarbeiten für den Bau von Eisenbahnen oder die Prüfung bereits angefertigter Projekte und Kostenanschläge

durch Organe der Provinzialverwaltung vornehmen zu lassen und die zu den vorgedachten Zwecken erforderlichen Beamten anzustellen;

2. Communalverbänden, für deren Rechnung dem öffentlichen Verkehr dienende Bahnen gebaut und betrieben werden, die zur ordnungsmäßigen Herstellung und Ausrüstung der Bahn erforderlichen Geldmittel aus Mitteln der Landesbank als Kreis- oder Gemeindedarlehen zu 3 % Zinsen und ½ % jährliche Tilgung unter dem Vorbehalte zur Verfügung zu stellen, daß im Falle das Unternehmen eine höhere Rente abwirft, als zur Zahlung der jeweiligen Zinsen und Tilgung erforderlich ist, alsdann der Mehrbetrag zur Erhöhung der von dem Communalverbande zu zahlenden Zinsen bis auf 3½ % und der etwaige weitere Ueberschuß zur stärkeren Tilgung zu verwenden ist;

3. dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnunternehmungen, welche in Form von Aktiengesellschaften oder sonstigen Unternehmerverbindungen gegründet sind, die zur ordnungsmäßigen Herstellung und Ausrüstung der Bahn erforderlichen Geldmittel bis höchstens zur Hälfte unter denjenigen Bedingungen, welche von der Landesbank jeweilig für Darlehen an ländliche Grundbesitzer festgesetzt sind, zur Verfügung zu stellen, falls dieselben bereit sind, hierfür das ganze Bahnunternehmen im Sinne des zur Zeit dem Landtage der Monarchie zur verfassungsmäßigen Beschlußfassung vorliegenden Gesetzentwurfes, „betreffend das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen und die Zwangsvollstreckung in dieselben" dem Provinzialverbande zur ersten Stelle zu verpfänden.

III.

beschließen, die Darlehen durch die Landesbank unter der Bedingung gewähren zu lassen, daß der Provinzialverband der Landesbank gegenüber für eine 3½ %ige Verzinsung und eine ½ %ige Tilgung der Darlehen zu 3 in soweit aufzukommen hat, als diese Beträge von den Unternehmungen bezw. Darlehnsschuldnern selbst nicht aufgebracht werden.

IV.

festsetzen, daß die Gesammtsumme der Darlehen zu 2 und 3 vor weiterer Beschlußfassung des Provinziallandtages 12 000 000 Mark nicht übersteigen darf.

V.

festsetzen, daß vom 1. April 1894 ab ein besonderer Eisenbahnfonds in der im Berichte unter C.V angegebenen Weise gebildet und zur Dotirung desselben 60 000 Mark aus dem Fonds für Neubau von chaussirten Wegen entnommen, sowie zur Förderung von Bahnunternehmungen in der vorstehend unter II. bezeichneten Weise verwendet werde; und endlich

VI.

den Provinzialausschuß beauftragen, jedem Provinziallandtage eine Uebersicht über den Eisenbahnfonds vorzulegen."

Düsseldorf, den 18. Mai 1894.

Der Provinzialausschuß:

Janßen, Vorsitzender. Dr. Klein, Landesdirektor.

Anlage I.

Allgemeine Bedingungen,

unter welchen

der Provinzialverband bereit ist, die Benutzung von Provinzialstraßen zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Kleinbahnen im Wege freiwilliger Vereinbarung zu gestatten.

---

§. 1.

Die Zustimmung zur Benutzung wird dem Unternehmer nur für seine Person ertheilt. Im Falle seines Todes gehen alle Rechte und Pflichten auf die Erben, insoweit auf diese die Genehmigung der zuständigen Behörde erstreckt wird, über.

Nichtübertragbarkeit der Zustimmung.

Eine Uebertragung der ertheilten Zustimmung auf einen Anderen ist ohne Genehmigung des Provinzialverbandes ungültig.

§. 2.

Der Unternehmer muß in der Rheinprovinz sein gerichtliches Domizil haben und deshalb erforderlichen Falles eine in der Rheinprovinz wohnhafte Person bezeichnen, an welche alle Zustellungen u. s. w. gültig gemacht werden können.

Domizil und Vertretung des Unternehmers.

Auch verpflichten sich die Parteien für alle entstehenden Streitigkeiten bei den Gerichten der Rheinprovinz Recht zu nehmen.

Führt der Unternehmer die Leitung des Bahnunternehmens bezw. des Bahnbetriebes nicht persönlich, so hat derselbe, falls er nicht ein Communalverband ist, hierfür einen dem Provinzialverbande genehmen Bevollmächtigten zu bestellen, dessen Handlungen und Erklärungen den Unternehmer selbst verpflichten.

Dasselbe hat zu geschehen im Falle mehrere Erben vorhanden sind (vergl. §. 1 Absatz 2).

§. 3.

Der Unternehmer erwirbt durch den Vertrag kein Eigenthums- oder sonstiges dingliches Recht an dem Straßenkörper.

Ausschluß des Erwerbs von Eigenthum und dinglichen Rechten.

§. 4.

Der Provinzialverband begibt sich durch die ertheilte Zustimmung nicht des Rechtes, auch anderen Kleinbahnunternehmern seine Zustimmung zur Benutzung derselben Provinzialstraße zu geben. Alsdann steht keinem der Unternehmer aus der ertheilten Zustimmung ein Vorrecht vor dem anderen zu.

Ertheilung der Zustimmung an verschiedene Unternehmer.

Die Zustimmung des Provinzialverbandes tritt bei demjenigen Unternehmer thatsächlich in Kraft, welcher die Genehmigung der zuständigen Behörde erlangt.

§. 5.

Dem Provinzialverbande bleibt ferner das Recht vorbehalten, die Benutzung der nämlichen Provinzialstraße zu anderen Bahnanlagen, mögen dieselben die gegenwärtig genehmigte Bahnanlage kreuzen oder neben derselben herlaufen, zu gestatten bezw. von dem Unternehmer die Zulassung

Benutzung der Straße und der Bahn durch verschiedene Unternehmer.

derartiger Bahnanlagen zu verlangen. Die in solchen Fällen etwa vorzunehmenden Aenderungen aller Art sind von dem neuen Unternehmer auf seine Kosten herzustellen.

Auf Verlangen ist der gegenwärtige Unternehmer auch verpflichtet, anderen Bahnunternehmungen die Mitbenutzung seines Geleises auf kürzere Strecken zu erlauben. In diesem Falle steht dem Unternehmer Anspruch auf Schadloshaltung bezw. Bahngeld zu.

§. 6.

Pläne und Zeichnungen.

Dem Gesuch um Ertheilung der Zustimmung sind beizufügen:

a. eine Generalstabskarte, in welcher die Bahnanlage durch eine zinnoberrothe Linie angegeben ist;

b. ein Lageplan im Maßstabe 1:2500, welcher sich auf das Gelände von rund 50 m Breite zu beiden Seiten der Straße erstreckt und die Straßennummersteine enthält. Außerdem sind auf Verlangen für die Ortschaften und für sonstige, näher zu bezeichnende Straßenstrecken besondere Lagepläne im Maßstabe 1:500 einzureichen, welche außer den Eisenbahngeleisen die Straßenfahrbahn nebst Sommerwegen, Banketten und Rinnen enthalten müssen;

c. ein Höhenplan der Bahn im Maßstabe 1:2500 der Längen und 1:250 der Höhen, in welchem die Schienen-Ober- und Unterkante, die Höhe der Straßenoberfläche in der Bahnachse und die Bauwerke eingetragen sein müssen;

d. Querschnitte der Bahn und der Straße im Maßstabe 1:100, deren Anzahl nach der wechselnden Breite der Straße und deren Fahrbahn bestimmt wird;

e. Detailpläne, wegen deren im Einzelfalle besondere Bestimmung getroffen werden wird (Oberbau-Systeme 2c.).

Die Ausführung der Bahn muß den genehmigten Plänen genau entsprechen.

§. 7.

Lage der Bahn auf der Straße.

Die Lage der Bahn auf der Straße ist, wenn irgend möglich, so zu wählen, daß sowohl dem Straßenverkehr als auch dem Bahnverkehr je ein für sich abgetrennter Theil der Straße zugewiesen werden kann. Demzufolge ist das durchgehende Bahngeleise in der Regel auf die Seite des Materialienbanketts in möglichster Entfernung von der Straßenfahrbahn zu verlegen. Hierbei wird unter Umständen die zunächstliegende Baumpflanzung zu entfernen, sowie der Straßengraben zur Bahnanlage mit zu benutzen sein.

Die erforderlichen Ausweichegeleise sind in der Regel straßenauswärts zu verlegen.

Die Breite des für den Straßenverkehr frei zu lassenden Raumes wird durch die örtlichen und Verkehrsverhältnisse bedingt.

Ist eine vollständige Trennung des Bahnverkehrs vom Straßenverkehr nicht zu erreichen (bei engen Straßen, in Orten, im Gebirge u. s. w.), so muß ein Theil der Bahnanlage auch für den Straßenverkehr nutzbar gemacht werden.

Die unter solchen Umständen äußersten Falles zulässigen Beschränkungen des Straßenverkehrs sind in dem Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 8. März 1881 näher angegeben.

§. 8.

Wird der Straßentheil, auf welchem die Bahn liegt, dem Straßenverkehr ganz entzogen, so kann die Höhenlage der Schienen den Bedürfnissen des Bahnverkehrs entsprechend beliebig

gewählt werden. Die dadurch zur Entwässerung der Straße sowie zur Sicherung und Aufrechterhaltung des Verkehrs gegenwärtig oder in Zukunft erforderlich werdenden Anlagen (Rinnen zwischen Straße und Bahn, Wasserdurchlässe, Bordsteine, Geländer, Ueberwege, Schranken u. s. w.) muß der Unternehmer den Anforderungen des Landesdirektors entsprechend auf eigene Kosten herstellen.

Liegen die Schienen in der Höhe der Straßenoberfläche, so ist der Bettungskoffer des Geleises aus durchlässigem Material (Kleinschlag, Kies, Schlacken u. s. w.) herzustellen und nach dem Bahngraben hin zu entwässern. Eine einseitige Straßenentwässerung ist unzulässig.

Der Unternehmer übernimmt durch die Benutzung des ihm überwiesenen Theiles der Straße alle auf diesem Theile lastenden Verpflichtungen (Herstellung von Ueberwegen für die Adjacenten u. s. w.).

Sollte während des Baues der Bahn oder bei Reparaturen die zeitweise Benutzung des für den Straßenverkehr bestimmten Theiles der Straße durch den Unternehmer erforderlich werden, so ist hierzu besondere Erlaubniß einzuholen.

§. 9.

Muß ein Theil der Bahnanlage für den Straßenverkehr mitbenutzt werden, so ist dieser Theil kunststraßenmäßig herzustellen. Die Schienen-Oberkante ist in diesem Falle in die Ebene der Straße zu verlegen, oder umgekehrt die Straße entsprechend zu erhöhen oder zu senken. Ein Gleiches findet überall da statt, wo Ueberwege über das Geleise erforderlich werden. Die Anlage von Rampen auf dem frei bleibenden Theile der Straße ist nicht gestattet.

Ueber die Art und Ausführung der Seitens des Unternehmers in den vorstehenden Fällen herzustellenden Befestigung der Straßenoberfläche wird nach Maßgabe der örtlichen und Verkehrsverhältnisse besondere Bestimmung getroffen.

§. 10.

Straßenverlegungen.

Bei Straßenverlegungen sind die Bestimmungen des Regulativs, betreffend die Vereinigung der Straßenunterhaltungsfonds, vom 17. Januar 1876 einzuhalten, wonach die Breite des Planums 7,5 m und die Breite der Fahrbahn 5 m betragen soll. Im Uebrigen sind dabei die Vorschriften in dem Erlaß des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, betreffend die Aufstellung der Projekte und Kostenanschläge für den Bau der Kunststraßen, vom 17. Mai 1871 als maßgebend zu betrachten.

1.

§. 11.

Durchlässe und Brücken.

Die erforderlich werdende Verlängerung von Durchlässen und Brücken darf nur unter Beibehaltung des vorhandenen Durchlaßprofils vorgenommen werden.

Bei Mitbenutzung derartiger Bauwerke übernimmt die Straßenverwaltung keinerlei Garantie für die Standfähigkeit derselben gegen Belastung durch den Bahnverkehr. Die etwa erforderlichen Verstärkungen und sonstigen Veränderungen an denselben sind auf Kosten des Unternehmers auszuführen.

§. 12.

Grenzkarten.

Von denjenigen Straßenstrecken, von welchen durch die Bahnanlage die Grenzen verdeckt werden, sowie von den ausgeführten Straßenverlegungen und sonstigen Veränderungen des Besitzstandes hat der Unternehmer genaue Grenzkarten und ein Absteinungsprotokoll, welches die Anerkennung der Adjacenten enthält, nach Vollendung der Bahn einzusenden.

§. 13.

Unterhaltungspflicht.

Der Unternehmer hat den Straßenkörper und alle Zubehörungen zu demselben in der Breite der Geleise dauernd in gutem baulichen Zustande nach Vorschrift zu erhalten. Dasselbe trifft zu bei allen Neuanlagen, welche durch die Bahn erforderlich geworden sind. Im Falle eine Erschwerung der Unterhaltungspflicht der Provinz durch die Bahnanlagen herbeigeführt wird, sind die Mehrkosten von dem Unternehmer zu tragen.

Liegt die Bahn an einer Seite des Straßenkörpers und von dem Straßenverkehr getrennt, so hat der Unternehmer in der Regel den ganzen abgeschnittenen Rest des Straßenkörpers bis zur Grenze desselben einschließlich aller Zubehörungen wie vorstehend zu unterhalten. In besonderen Fällen bleiben Abweichungen hiervon vorbehalten.

Wird ein Theil des Geleises vom Straßenverkehr mitbenutzt, so ist dieser Theil Seitens des Unternehmers dauernd kunststraßenmäßig zu unterhalten.

Zum Geleise wird der Raum zwischen den Schienen und beiderseits ein Streifen von 0,5 m gerechnet.

Diejenigen Neuanlagen oder Aenderungen am Straßenkörper, welche lediglich dem Straßenverkehr dienen, auf Kosten des Bauunternehmers zur Ausführung gekommen sind und demnächst in die Unterhaltung der Provinz übergehen (Straßenverlegungen, Rampen u. s. w.), sind bis zum Eintritt eines normalen Zustandes, mindestens aber auf die Dauer eines Jahres, durch den Unternehmer zu unterhalten.

Der Unternehmer hat sich bei allen Um- und Neupflasterungen, desgleichen auch bei Reparatur und Erneuerung der Macadamisirung, bei Reparatur und Erneuerung von Bauwerken u. s. w, welche Seitens des Provinzialverbandes vorgenommen werden, nach Verhältniß seiner vorstehend angegebenen Verpflichtung zu betheiligen.

Der Provinzialverband behält sich das Recht vor, einen Theil oder alle dem Unternehmer obliegenden Unterhaltungsarbeiten, Um- und Neubauten selbst auf Kosten des Unternehmers ausführen zu lassen.

§. 14.

Herstellungs- und Unterhaltungsarbeiten der Bahn.

Die Arbeiten zur Herstellung oder Reparatur der Bahnanlage müssen so eingerichtet werden, daß der sonstige Verkehr auf den betreffenden Straßen nicht behindert oder gefährdet wird. Insbesondere hat das Aufreißen der Straßen für das Legen der Schienen u. s. w. mit jeder zulässigen Schnelligkeit, sowie unter Anwendung zweckdienlicher Vorsicht zu geschehen. Die Wiederherstellung soll, soweit möglich, stets an demselben Tage erfolgen. Das zur Anlage der Bahn und zur Wiederherstellung der Straße bezw. demnächst zur Unterhaltung erforderliche Material muß in fertigem Zustande zur Verwendungsstelle gebracht werden. Dasselbe darf nicht auf dem freibleibenden Theile der Straße abgelagert werden. Die Arbeitsstellen auf den Straßen sind bei Nacht ausreichend zu beleuchten.

Die in Folge der Bahnanlage zu beseitigenden Chausseebäume sind Seitens des Unternehmers nach von dem Landesdirektor zu bestimmenden Sätzen zu vergüten.

Der Unternehmer hat, bevor er mit dem Bau beginnt, dem Landesdirektor rechtzeitig Anzeige zu erstatten.

§. 15.

Vorschriften der Wegepolizeibehörde.

Insoweit die Wegepolizeibehörde in Ergänzung oder Abänderung der in den §§. 7 und ff. enthaltenen Bestimmungen im Bereiche ihrer Zuständigkeit besondere Vorschriften trifft, sind dieselben von dem Unternehmer zu befolgen.

§. 16.

Sollten sich aus der Art der Bahnanlage im Laufe der Zeit Uebelstände ergeben, so ist der Unternehmer zur Abstellung derselben auf seine Kosten verpflichtet.

Verpflichtung zur nachträglichen Beseitigung von Uebelständen.

§. 17.

Im Falle durch die Hergabe der Straße die Anfuhr und Lagerung von Unterhaltungsmaterial für die Straße erschwert oder unmöglich gemacht wird, ist der Unternehmer verpflichtet, wegen Anfuhr und Lagerung des Materials den dieserhalb von dem Landesdirektor jeweilig zu stellenden Anforderungen zu genügen.

Lagerung bezw. Anfuhr von Straßenunterhaltungsmaterial.

§. 18.

Der Unternehmer hat für jeden Schaden aufzukommen, welcher dem Provinzialverbande durch die Anlage, die Unterhaltung oder den Betrieb der Bahn erwachsen sollte, und ist verpflichtet, den Provinzialverband in allen Fällen zu vertreten, wenn durch den Bau, die Anlage, die Unterhaltung oder den Betrieb der Bahn etwa Rechte Dritter verletzt oder Schadensersatzansprüche hervorgerufen werden.

Haftpflicht des Unternehmers.

Der Unternehmer ist gehalten, allen polizeilichen Anforderungen, welche mit Rücksicht auf die Bahn vor oder nach Inbetriebsetzung derselben gegen den Provinzialverband erhoben werden, zu genügen.

§. 19.

Der Unternehmer kann gegen den Provinzialverband keinerlei Schadensersatzansprüche erheben wegen der Nachtheile und Beschädigungen, welche der gewöhnliche Fuhrverkehr dem Schienenwege verursachen könnte, ebensowenig wegen des Zustandes der Straßen und deren Zubehörungen, sowie wegen des Einflusses, welchen derselbe auf Unterhaltung und Betrieb der Bahn etwa ausübt; desgleichen nicht wegen der Eröffnung neuer Verkehrswege bezw. wegen der Einrichtung concurrirender Verkehrsanstalten, noch wegen Störungen des Betriebes oder Beschädigungen der Bahnanlagen, welche durch Verlegung oder sonstige Veränderung der betreffenden Provinzialstraße oder durch Ausführung von Arbeiten am Straßenkörper, dem Pflaster oder der Chaussirung, den im Straßenkörper vorhandenen Brücken, Durchlässen, Gas-, Wasserleitungsröhren, Telegraphenleitungen, Baumpflanzungen u. s. w., bezw. durch Herstellung derartiger Anlagen auf Veranlassung oder mit Genehmigung des Landesdirektors herbeigeführt werden. Die Ausführung solcher Arbeiten soll indessen nur nach Benehmen mit dem zuständigen Bahnbediensteten vorgenommen werden.

Ausschluß von Schadensersatzansprüchen des Unternehmers.

In Fällen, in welchen derartige Maßnahmen nicht im Interesse des Provinzialverbandes oder im allgemeinen Interesse, sondern lediglich im privaten Interesse Dritter stattfinden und Letztere zur Leistung einer Entschädigung angehalten werden können, wird vorbehalten, dem Unternehmer eine entsprechende Entschädigung zu vermitteln.

§. 20.

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 Ueberschusses.

Entgelt.

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.

Der Unternehmer hat binnen 3 Monaten nach Ablauf eines jeden Geschäftsjahres einen Betriebsbericht über das vorhergehende Jahr, worin insbesondere das Anlagekapital, die Ausgaben und Einnahmen sowie der erzielte Reingewinn anzugeben sind, einzureichen.

Das hiernach von dem Landesdirektor festzusetzende Entgelt ist alsdann binnen 4 Wochen nach zugegangener Aufforderung an die Landesbank der Rheinprovinz portofrei zu zahlen.

Meinungsverschiedenheiten über die Höhe des erzielten Reingewinnes bezw. die zu zahlende Abgabe werden durch ein Schiedsgericht nach Maßgabe der Civilprozeßordnung für das Deutsche Reich entschieden.

§. 21.

Sicherheitsbestellung.

Der Unternehmer muß, falls derselbe nicht ein Communalverband ist, einen näher festzusetzenden Betrag in Deutscher Reichsanleihe, Preußischen Staatspapieren, Rheinprovinz-Obligationen oder solchen Werthpapieren, die als annehmbar erklärt werden, binnen 14 Tagen nach dem Vertragsabschlusse bei der Landesbank der Rheinprovinz zu Düsseldorf als Kaution hinterlegen.

Außerdem haftet als Kaution das auf den benutzten Straßenstrecken befindliche Oberbau-Material. Die Kaution und zwar in erster Reihe die gestellte Effekten-Kaution dient als jederzeit angreifbares Unterpfand für die genaue Innehaltung aller dem Unternehmer obliegenden Verpflichtungen.

Wenn der Unternehmer eine Bestimmung des Vertrages trotz desfallsiger formeller Aufforderung binnen einer zu stellenden angemessenen Frist nicht erfüllt, ist der Provinzialverband berechtigt, ohne daß es einer weiteren Inverzugsetzung bedarf, das Erforderliche auf Kosten des Unternehmers ausführen und die Kosten zunächst aus der Kaution bestreiten zu lassen.

Diejenigen Summen, welche von der Kaution entnommen werden, um irgend welche Verpflichtungen des Unternehmers zu decken, müssen binnen 14 Tagen nach erfolgter Benachrichtigung des Letzteren ersetzt werden.

Der Vertrag wird wegen der Kautionsbestellung einregistrirt.

§. 22.

Erwerbsrecht des Provinzialverbandes.

Nach Ablauf von 10 Jahren ist der Provinzialverband berechtigt, die Bahn im Ganzen unter denselben Bedingungen zu erwerben, wie solche in den §§. 31 und flgde. des Kleinbahngesetzes für den Erwerb von Kleinbahnen durch den Staat festgesetzt sind, mit der Maßgabe, daß an Stelle des nach §. 36 des Gesetzes zur Festsetzung der Entschädigung berufenen Bezirksausschusses unter Vorbehalt des Rechtsweges ein aus 3 Sachverständigen gebildetes Schiedsgericht tritt. Von den Sachverständigen erwählt jede Partei einen, während der dritte von den beiden Erwählten bestimmt wird. Können diese beiden sich über die Wahl nicht einigen, so soll die Behörde, welche die polizeiliche Genehmigung der Bahn ertheilt hat, um Bezeichnung eines Obmannes ersucht werden.

Der Uebernahmepreis ist, wenn derselbe nicht bei der Uebernahme gezahlt wird, dem Unternehmer mit 4 % zu verzinsen.

Der Entschluß zum Erwerb der Bahn ist dem Unternehmer spätestens 1 Jahr vorher bekannt zu geben.

§. 23.

Ablauf der Zustimmungsdauer; Erlöschen oder Zurücknahme der Genehmigung.

Bei Erlöschen oder Zurücknahme der Genehmigung Seitens der zuständigen Behörde, ferner bei Ablauf des Vertrages, falls nicht ein neuer Vertrag abgeschlossen oder die Zustimmung

des Provinzialverbandes durch den Provinzialrath ergänzt wird, hat der Provinzialverband die Wahl, entweder den Uebergang der Bahnanlage in sein Eigenthum oder die Wiederherstellung des früheren Zustandes zu verlangen.

Im ersteren Falle finden die Bestimmungen des §. 22 sinngemäße Anwendung. Im zweiten Falle hat die Beseitigung der Bahnanlage sowie die Wiederherstellung des früheren Zustandes, falls von der Aufsichtsbehörde hierfür nicht eine andere Frist festgesetzt werden sollte, binnen 6 Monaten zu erfolgen. Die von dem Unternehmer etwa zurückgelassenen Theile der Bahnanlage gehen auf den Provinzialverband unentgeltlich über.

§. 24.

Kosten des Vertrages.

Die Kosten des Vertrags einschließlich der Stempel- und Einregistrirungskosten trägt der Unternehmer.

Anlage II.

1. Provinz Westfalen.

Beschluß des Provinziallandtages vom 17. Februar 1894.

Provinziallandtag beschließt:

1. die Provinz wird in der Regel davon abzusehen haben, den Bau und den Betrieb von Kleinbahnen selbst zu übernehmen, vielmehr den Bau und Betrieb von Kleinbahnen den Kreisen und Gemeinden am Besten überlassen, ohne dabei auf die ihr für die Ueberlassung von Provinzialstraßen gesetzlich eingeräumten Rechte (Entgelt, Sicherheitsleistung, Heimfallsrecht) zu verzichten;
2. die Provinz wird aber von den Kreisen und Gemeinden beschlossene Kleinbahnen, und insbesondere zweckmäßige Anlagen, die ohne das unmittelbare Zusammenwirken von Provinz, Kreis und Gemeinde nicht hergestellt werden können, aus provinziellen Mitteln zu unterstützen haben.

In letzteren Fällen wird diese Unterstützung bestehen können:

„in der Uebernahme eines Theiles der Anlagekosten,

„in der Hingabe von Geldmitteln als Beihülfen (à fonds perdu), oder

„als Betheiligung an dem Unternehmen, z. B. durch Uebernahme von Obligationen, Aktien u. s. w.,

„in der Gewährung von Darlehen zu niedrigem Zinssatze, oder in der Uebernahme eines Theiles von Darlehnszinsen".

In allen Fällen wird Voraussetzung der Unterstützung von Kleinbahnen sein müssen,

„daß auch die betheiligten Communalverbände an dem betreffenden Unternehmen sich in der Regel zum Mindesten mit gleich hohen Antheilen betheiligen oder dasselbe sonst angemessen unterstützen,

„daß der Provinz ein bestimmter Einfluß auf den Bau und Betrieb der Bahn, die Tariffestsetzung u. s. w. eingeräumt,

„daß der Provinz von dem Ertrage der Bahn ein entsprechender Theil gesichert wird";

3. für die Fälle der Hingabe von Geldern als Beihülfen (à fonds perdu) wird die Zurückzahlung — ohne Zinsen und in Raten —, sofern und sobald die Bahn eine bestimmte Rentabilität erreicht, vorzusehen sein;
4. die in Ausführung dieser Grundsätze verfügbar zu stellenden Geldmittel werden zunächst aus bereiten Mitteln bewilligt werden können, später wird etatsmäßig ein besonderer, nach den vorhandenen Bedürfnissen zu bemessender Fonds für Kleinbahnen, dem auch die Einnahmen zu Gute kämen, vorzusehen sein;
5. der Provinzialausschuß wird ermächtigt, im Etatsjahre 1894/95 nach Maßgabe der vorstehenden Beschlüsse die Anlage von Kleinbahnen in den geeigneten Fällen zu unterstützen und die dazu erforderlichen Geldmittel, jedoch unter Ausschluß der Verwendung von zur Unterstützung des Kreis- und Gemeindewegebaues bestimmten Geldmitteln, zu verwenden, über die Entwickelung der Sache dem nächsten Provinziallandtage zu berichten und gleichzeitig dem Letzteren wegen der zukünftigen Regelung der Angelegenheit bestimmte Vorlage zu machen.

---

2. Provinz Pommern.

Beschluß des Provinziallandtages vom 18. März 1893.

---

1. Leistungsfähigen Unternehmern von Kleinbahnen, die den öffentlichen Verkehr in der Provinz Pommern zu fördern geeignet sind, kann eine Betheiligung des Provinzialverbandes an der Aufbringung des Anlagekapitals in einer gewissen Höhe zugesagt werden, wenn sich die interessirten engeren Communalverbände mit mindestens derselben Summe betheiligen und dem Unternehmen keine Kosten für Grunderwerb oder an Entschädigungen für Nutzungen oder Wirthschaftserschwernisse erwachsen.

   Die unentgeltliche Benutzung der Provinzialchausseen kann gestattet werden.
2. Die Betheiligung des Provinzialverbandes kann durch Uebernahme von Aktien, Geschäftsantheilen oder in sonst geeigneter Form erfolgen. Sie darf ein Drittheil des Anlagekapitals nicht überschreiten.
3. Im Falle der Betheiligung muß dem Provinzialverbande ein ausreichender Einfluß auf die Wahl der Richtungslinie, den Bau und den Betrieb der Bahn, sowie ein Antheil an dem Reinertrage gesichert werden.

   Der Antheil an dem Reinertrage muß der Höhe der Betheiligung entsprechen. Es kann jedoch zugestanden werden, daß einem Theile des Anlagekapitals bis zum Höchstbetrage von einem Drittel ein Vorrecht vor dem Reste dahin eingeräumt wird, daß die Reinerträge der Bahn in erster Linie dazu verwendet werden, dem bevorrechteten Kapital eine Verzinsung bis zur Höhe von 4% und die Nachzahlung etwaiger Ausfälle aus früheren Jahren zu gewähren. Wird in solchem Falle demnächst für das ganze Anlagekapital eine den garantirten Zinssatz übersteigende Rente erzielt, so ist der Ueberschuß in erster Linie zur Nachzahlung der Zinsen für das nicht bevorrechtete Kapital zu verwenden.
4. Zur Beschaffung der erforderlichen Mittel ist eine Anleihe von zunächst 2 Millionen Mark aufzunehmen.

5. Es ist ein besonderer Kleinbahnfonds zu bilden.
6. Der Provinzialausschuß erhält Vollmacht, die vorstehenden Beschlüsse nach seinem Ermessen auszuführen, insbesondere wird derselbe ermächtigt, den Zeitpunkt und die Bedingungen für die Aufnahme der Anleihe festzustellen.

3. Provinz Schlesien.

Reglement,

betreffend die Bewilligung von Hilfsgeldern zum Bau von Kleinbahnen in der Provinz Schlesien, vom 8. März 1893.

In Folge des §. 41 des Gesetzes über die Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 tritt für die Provinz Schlesien das nachstehende Reglement in Kraft:

I. Bildung des Unterstützungs-Fonds.

§. 1.

Zur Unterstützung des Baues von Kleinbahnen wird ein Fonds dadurch gebildet, daß vom Etatsjahr 1893/94 einschließlich an gerechnet, jährlich zunächst 50 000 M. (i. W. Fünfzigtausend Mark) vorweg aus dem Dotationsfonds zur Unterstützung des Kreis- und Gemeindewegebaues entnommen werden. Desgleichen fließen diesem Fonds zu:

a. die Entschädigungsgelder, welche der Provinzialverband für die Gestattung der Benutzung von Provinzialchausseen zu Kleinbahnzwecken auf Grund des §. 6 des Gesetzes vom 28. Juli 1892 zu verlangen berechtigt ist, und deren Einforderung und Höhe in jedem einzelnen Falle dem Ermessen des Provinzialausschusses unterliegt;
b. die Ersparnisse, welche sich bei dem Bauhilfsgelder-Fonds für den Bau von Eisenbahnen minderer Ordnung in der Provinz Schlesien ergeben, sofern das Reglement vom 27. Oktober 1887 / 10. März 1891, insbesondere der §. 3 desselben, durch den Provinziallandtag entsprechend abgeändert wird;
c. die Beträge, welche gemäß §. 5 dieses Reglements seitens der Unternehmer von Kleinbahnen aus den Geschäftsüberschüssen an den Provinzialverband zurückzuerstatten sind.

§. 2.

Die Bestände des Fonds sind von der Landes-Hauptkasse zinsbar anzulegen.

§. 3.

Die in einem Jahre nicht verwendeten Gelder dieses Fonds werden auf das nächste Jahr übertragen.

§. 4.

Ueber die stattgefundenen Bewilligungen und über die disponiblen Gelder ist dem Provinziallandtage bei jedem Zusammentritt eine Uebersicht vorzulegen.

II. Bedingungen für die Bewilligung von Hülfsgeldern.

§. 5.

Die Bewilligung von Hülfsgeldern erfolgt durch den Provinzialausschuß.

Für dieselbe gelten folgende Bestimmungen:

a. die Bewilligung erfolgt an Einzelunternehmer, private Gesellschaften und communale Verbände in der Regel nur für solche Kleinbahnen, welche dem durchgehenden Verkehr dienen und von dem betreffenden Kreisverbande einen entsprechenden Zuschuß zu den Kosten des Baues oder Betriebes erhalten — und zwar unter der Bedingung, daß, wenn das Unternehmen einen Reingewinn von mehr als 5 % abwirft, aus dem Mehrertrage die von dem Provinzialverbande gewährten Zuschüsse ratenweise zurückgezahlt werden müssen. Der Unternehmer ist dem Provinzialverbande zur Rechnungslegung verpflichtet. Geht im Falle des §. 30 des Gesetzes vom 28. Juli 1892 das Unternehmen in den Besitz des Staates über, so sind die gewährten Zuschüsse, soweit dieselben noch nicht zurückgezahlt sind, vorher der Provinz zu erstatten.

b) Den Gesuchen um Unterstützung ist beizufügen:

1. das Genehmigungsattest der zuständigen staatlichen Prüfungsbehörde, §§. 2—4 des Gesetzes;
2. der von der staatlichen Prüfungsbehörde genehmigte Plan, aus welchem die Lage und Länge der Eisenbahnlinie hervorgeht;
3. ein Erläuterungsbericht, in welchem über die Verkehrsverhältnisse und über die Höhe der Baukosten Mittheilung gemacht wird;
4. die zur Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Unternehmers erforderlichen Unterlagen, bei Communen der Beschluß der zu ihrer Vertretung gesetzlich berufenen Behörden, durch welchen die Beschaffung der erforderlichen Geldmittel sicher gestellt wird.

III. Allgemeine Bestimmungen.

§. 6.

Höhe der Hilfsgelder.

Die Höhe der Hilfsgelder wird in jedem einzelnen Falle — unter Würdigung der Gesammtverhältnisse des beabsichtigten Baues, namentlich seiner Bedeutung für den öffentlichen Durchgangsverkehr — vom Provinzialausschuß festgesetzt.

§. 7.

Priorität der Anmeldungen.

Für die Bewilligung von Hilfsgeldern ist nicht ohne Weiteres die Priorität der Gesuche, sondern vor allem die Wichtigkeit der Bahnlinie für Hebung der Verkehrsinteressen maßgebend. Läßt sich hieraus ein Grund für vorzugsweise Berücksichtigung nicht entnehmen, so entscheidet in der Regel die Priorität.

§. 8.

Zahlung.

Die Zahlung der Hilfsgelder erfolgt in Raten, je nach dem Fortschreiten des Baues.

§. 9.

Zurückziehung der Bewilligung.

Erfolgt der Beginn des Baues nicht innerhalb zweier Jahre nach Bewilligung der Hilfsgelder, so kann durch Beschluß des Provinzialausschusses die Bewilligung zurückgezogen werden.

§. 10.

Vorstehendes Reglement findet nur auf diejenigen Kleinbahnen Anwendung, deren Bau erst nach dem 1. April 1893 in Angriff genommen worden ist.

---

4. Provinz Brandenburg.

Beschluß des Provinziallandtags vom 6. März 1893.

I. Zur Förderung des Baues von Kleinbahnen in der Provinz nach dem Gesetze vom 28. Juli 1892 wird der Provinzialausschuß ermächtigt:

1. an communale Verbände (Kreise, Gemeinden 2c.), welche in der Provinz den Bau und Betrieb einer Kleinbahn übernehmen, Beihilfen zu gewähren bis zu 1/4 des zur betriebsfähigen Herstellung und Ausrüstung der Bahn — abgesehen von den Kosten des Grunderwerbs — erforderlichen Kapitals unter der Bedingung, daß
   a) der Reingewinn des Unternehmens in jedem Geschäftsjahr — also ohne Rücksicht auf die Betriebsergebnisse der Vorjahre — soweit derselbe den Betrag von 3 1/2 % des von den communalen Verbänden aus ihren Mitteln insgesammt auf die Herstellung und Ausrüstung der Bahn aufgewendeten Kapitals übersteigt, dem Provinzialverbande überwiesen wird bis zur Höhe von 3 1/2 % des von ihm als Beihilfe gewährten Kapitals und der etwaige Ueberschuß beiden Theilen (zur Kapitalstilgung) nach Verhältniß ihrer Antheile an dem gesammten Baukapital zufällt,
   b) auf die Durchführung des Unternehmens, den Betrieb und die Verwaltung der Bahn — insbesondere auch auf die Tarifbildung — und auf die etwaige Ueberlassung der Bahn oder ihres Betriebes an Dritte bezw. die Vereinigung der Bahn oder ihres Betriebes mit anderen Bahnunternehmungen dem Provinzialverbande derjenige Einfluß gewährt wird, welchen der Provinzialausschuß in Anspruch nimmt;
2. an Aktiengesellschaften und Gesellschaften mit beschränkter Haftung (nach dem Reichsgesetze vom 20. April 1892, Rg. Bl. S. 477 ff.), welche für den Bau und Betrieb einer Kleinbahn in der Provinz sich bilden, den Provinzialverband zu betheiligen durch Uebernahme von Aktien bezw. Geschäftsantheilen (Stammeinlagen) bis zu 1/8 des Gesellschaftskapitals und zwar, sofern nicht über die Hälfte dieses Kapitals hinaus bevorzugte Aktien (Stammprioritätsaktien) oder Geschäftsantheile ausgegeben werden, durch Uebernahme von nicht bevorzugten Aktien bezw. Geschäftsantheilen, unter der Bedingung, daß
   a) die Aufbringung des Gesellschaftskapitals und die ordnungsmäßige Durchführung des Unternehmens mit demselben vom Provinzialausschuß für ausreichend gesichert erachtet wird,

b) auf den Betrieb und die Verwaltung der Bahn — insbesondere auch auf die Tarifbildung — und auf die etwaige Ueberlassung der Bahn oder ihres Betriebes an Dritte, bezw. die Vereinigung der Bahn oder ihres Betriebes mit anderen Bahnunternehmungen dem Provinzialverbande derjenige Einfluß gewährt wird, welchen der Provinzialausschuß in Anspruch nimmt.

Hat das zu fördernde Bahnunternehmen einen wesentlich communalen Charakter, so ist der Provinzialausschuß ermächtigt, eine Betheiligung des Provinzialverbandes bis höchstens zu einem Viertel des Geschäftskapitals eintreten zu lassen.

II. Zur Betheiligung des Provinzialverbandes an Kleinbahnunternehmungen nach I. wird dem Provinzialausschuß der aus dem Kapitalfonds der Provinz wieder auszusondernde Eisenbahnfonds, welcher sich unter Einrechnung der Aktien 2c. zu ihrem Nominalbetrage auf 1 582 406,37 M. stellt, sammt den vom 1. April 1893 ab dem Fonds von seinen Beständen zufließenden Zinsen und Dividenden zur Verfügung gestellt.

Dem Fonds werden überwiesen die Forderungen aus den an Communalverbände zu Kleinbahnunternehmungen gewährten Beihülfen (I. 1) sowie die vom Provinzialverbande gezeichneten Aktien und Geschäftsantheile von Gesellschaften für Kleinbahnunternehmungen (I. 2) und die davon aufkommenden Dividenden und Gewinnantheile, ferner die Beträge, welche von den in den Hauptetat für den Neubau chaussirter Wege (Kapitel V.) und für die Verwaltung und Unterhaltung der Provinzialchausseen (Kapitel VI.) eingestellten Summen für diese Zwecke in dem Rechnungsjahre Verwendung — auch unter Inreststellung — nicht gefunden haben.

Endlich fließen dem Fonds die Entschädigungen zu, welche etwa für die Benutzung von Provinzialchausseen zu Kleinbahnzwecken auf Grund des §. 6 des Gesetzes vom 28. Juli 1892 zu zahlen sind.

III. Der Provinzialausschuß wird ferner ermächtigt, bei der Betheiligung des Provinzialverbandes an Aktiengesellschaften oder Gesellschaften mit beschränkter Haftung für Kleinbahnunternehmungen (I. 2) den Verband zu verpflichten, die bevorzugten Aktien bezw. Geschäftsantheile sofern diese

a) im Falle der Liquidation der Gesellschaft bei der Vertheilung des Gesellschaftsvermögens vor den übrigen Aktien bezw. Geschäftsantheilen zu decken sind,

b) bis zur Höhe von $4\frac{1}{2}$% ihres Kapitalsbetrages — wenn auch ohne den Anspruch auf vorhergehende Deckung der Fehlbeträge aus der Vergangenheit — an dem Reingewinn ein Vorzugsrecht vor den übrigen Aktien bezw. Geschäftsantheilen haben,

c) an dem über $4\frac{1}{2}$% des gesammten Gesellschaftskapitals hinaus erzielten Reingewinne gleichmäßig mit den übrigen Aktien bezw. Geschäftsantheilen betheiligt werden, endlich

d) insgesammt nicht mehr als die Hälfte des Gesellschaftskapitals ausmachen,

auf Verlangen ihrer Inhaber gegen Zahlung des Nominalbetrages oder Uebergabe von vierprozentigen Provinzialschuldverschreibungen in Höhe des Nominalbetrages zu übernehmen und zwar unter folgenden Bedingungen:

1. die zu übernehmenden Aktien bezw. Geschäftsantheile dürfen insgesammt den Nominalbetrag der Provinzialbahnanleihe (IV) nicht überschreiten;

2. die Uebernahme darf erst stattfinden, wenn das Unternehmen für zwei auf einanderfolgende volle Betriebsjahre einen Reingewinn in Höhe von 5% des Gesammtkapitals der bevorzugten Aktien bezw. Geschäftsantheile ergeben hat, und dem Provinzial-

verbande für die von ihm zu übernehmenden bevorzugten Aktien bezw. Geschäftsantheile das Recht eingeräumt ist, aus dem Reingewinn, soweit er den Betrag von 4½% des Gesammtkapitals der bevorzugten Aktien bezw. Geschäftsantheile übersteigt, vor dessen Vertheilung auf die übrigen Aktien bezw. Geschäftsantheile Deckung der Fehlbeträge von 4½% in den Vorjahren seit der Uebernahme zu verlangen;

3. die Verpflichtung des Provinzialverbandes erlischt insoweit, als die Inhaber der bevorzugten Aktien bezw. Geschäftsantheile binnen sechs Monaten nach der Feststellung des Reingewinnes des letzten Betriebsjahres die Uebernahme ihrer Aktien bezw. Geschäftsantheile nicht verlangt haben.

IV. Zur Uebernahme der bevorzugten Aktien bezw. Geschäftsantheile (III) wird beschlossen, eine höchstens vierprozentige Provinzialbahnanleihe in Höhe von 3 Millionen aufzunehmen, welche vom Jahre 1897 ab alljährlich mit ½% der ausgegebenen Schuldverschreibungen und den durch frühere Tilgung ersparten Zinsbeträgen zu tilgen ist, und für diese Anleihe das Privilegium zur Ausgabe auf den Inhaber lautender Anleihescheine zu erbitten.

Dem Anleihefonds werden die übernommenen bevorzugten Aktien bezw. Geschäftsantheile mit dem darauf fallenden Gewinnantheile überwiesen. Aus den Gewinnantheilen und den von den Baarbeständen aufkommenden Zinsen ist die Verzinsung und Tilgung der Provinzialbahnanleihe zu bewirken.

Dem Fonds wird überdies aus dem Eisenbahnfonds der Betrag von 1% der ausgegebenen Anleihescheine alljährlich vorab überwiesen zur Bildung eines Sicherheitsfonds, aus welchem die Zins- und Tilgungsbeträge zu entnehmen sind, soweit die eingegangenen Gewinnantheile mit den Bestandszinsen hierzu nicht ausreichen. Sobald der Sicherheitsfonds, dem die von seinen Beständen aufkommenden Zinsen zuwachsen, die Höhe von ⅒ der Provinzialbahnanleihe erreicht hat, entfällt die weitere Ueberweisung aus dem Eisenbahnfonds, insoweit dies nicht etwa erforderlich ist, um den Fonds auf jener Höhe zu erhalten, und die weiter aufkommenden Zinsen fließen dem Eisenbahnfonds zu.

---

5. Provinz Hannover.

Beschluß des Provinziallandtags vom Februar 1894.

I.

Der Provinziallandtag ermächtigt den Provinzialausschuß nach Maßgabe des vom 26. Provinziallandtage in der 8. Sitzung vom 8. März 1893 gefaßten Beschlusses, inhaltlich dessen der Provinziallandtag den Provinzialausschuß ermächtigt hat, in vorkommenden Fällen die Bedingungen festzustellen, unter welchen Provinzialstraßen zur Anlage von Kleinbahnen benutzt werden können, die Herstellung von Kleinbahnanlagen auf den Provinzialstraßen zu gestatten.

II.

Der Provinziallandtag ertheilt dem Provinzialausschuß die Ermächtigung, unter Beachtung folgender Bestimmungen die Vorarbeiten für den Bau von Kleinbahnen durch die Organe der

Provinzialverwaltung auf theilweise Kosten des Provinzialverbandes in dem Umfange herstellen zu lassen, wie solche nach §. 5 des Kleinbahngesetzes und der dazu ergangenen Ausführungsbestimmungen mit dem Antrage auf Genehmigung der Kleinbahnanlage vorgelegt werden müssen:

a) Der Antrag auf Ausführung solcher Vorarbeiten ist an das Landesdirektorium zu richten, welches denselben nach weiterer Instruktion dem Provinzialausschusse zur Beschlußnahme vorzulegen hat. Beschließt der Provinzialausschuß Ablehnung des Antrages, so ist gegen diesen Beschluß Beschwerde an den Provinziallandtag zulässig. Dem Antrage darf nur stattgegeben werden, nachdem festgestellt ist, daß die Königliche Staatsregierung die Bahnanlage ihrerseits herzustellen nicht gewillt ist.

b) Der Antrag muß enthalten:
1. die generelle Bezeichnung der Bahnanlage mit Anfang und Endpunkt;
2. die generelle Richtungslinie unter Angabe der zu berührenden größeren Orte, landwirthschaftlichen und industriellen Betriebe 2c.;
3. den Bauunternehmer (Kreise, Gemeinden, Aktiengesellschaften 2c.);
4. den Hauptzweck der Anlage (Güter-, Personentransport oder beides);
5. den muthmaßlichen Umfang der Rentabilität (Verzinsung, Anlagekapital);
6. eine generelle Ueberschlagung der Anlagekosten;
7. die in Aussicht genommene Spurweite;
8. wie die Mittel für den Bau und Betrieb, soweit sie nicht vom Provinzialverbande dargeliehen werden, beschafft werden sollen;
9. wie der Betrieb der Bahn eingerichtet werden soll (Selbstbetrieb des Unternehmers, Verpachtung des Betriebes u. s. w.).

c) Der Provinzialausschuß stellt dann die Bedingungen fest, unter denen die Organe der Provinzialverwaltung die Vorarbeiten auszuführen haben. Die Vorarbeiten bleiben so lange Eigenthum der Provinzialverwaltung, bis das Unternehmen realisirt ist. Die Antragsteller sind verpflichtet, die halben, durch die Vorarbeiten erwachsenen Kosten bis zum Höchstbetrage von 50 M. pro Kilometer zu erstatten. Die obere Leitung der Vorarbeiten durch das Landesdirektorium und dessen höhere Baubeamten einschließlich der beim Landesdirektorium erwachsenen Reisekosten erfolgt kostenlos. Die eigentliche Ausführung der Vorarbeiten wird bei den Landesbauinspektionen, unter Zuziehung von Ingenieuren, nach Bedürfniß ausgeführt.

III.

Der Provinziallandtag ermächtigt den Provinzialausschuß:

a) auf Antrag von Unternehmern von Kleinbahnanlagen — Kreise, Gemeinden, Aktiengesellschaften, Private 2c. — die zur Bauausführung und Inbetriebsetzung der Bahnanlage erforderlichen technischen Vorarbeiten auf Kosten der Unternehmer herstellen und die Bauausführung und Betriebsleitung überwachen zu lassen;

b) zu dem Zweck geeignete Techniker und das nothwendige Büreaupersonal nach Bedarf commissarisch anzunehmen;

c) für die obere Leitung dieser Arbeiten einen mit dem Kleinbahnwesen vertrauten höhern Techniker unter Beilegung des für denselben im Haushaltsplan ausgeworfenen Gehalts 2c. mit berathender Stimme als Provinzialbeamten beim Landesdirektorium anzustellen.

IV.

Der Provinziallandtag beschließt:

Bauunternehmern von Kleinbahnen (Kreise, Gemeinden, Aktiengesellschaften 2c.) kann, wenn dieselben die Genehmigung zu einer Kleinbahnanlage erlangt haben, und danach der für den Bau und Betrieb der Bahn erforderliche Kostenaufwand feststeht, seitens der Provinzialverwaltung $^2/_3$ des gesammten Bau- und Betriebskapitals unter folgenden Bedingungen dargeliehen werden:

1. Das Baukapital wird unkündbar, jedoch gegen Verzinsung und Amortisation und gegen genügende Sicherstellung dem Unternehmer vom Provinzialverbande geliehen.
2. Für das Darlehen sind 3% Zinsen und für dessen Amortisation mindestens $^1/_2$% jährlich in halbjährlichen Raten postnumerando so lange zu zahlen, bis das Darlehn getilgt ist. Die Zinsen des Kapitalabtrages wachsen der Amortisation zu.
3. Verzinsung und Amortisation beginnen in der Regel mit der Inbetriebsetzung der Bahnanlage. Der Provinzialausschuß kann in besonderen Fällen Verzinsung und Amortisation auf einen späteren Zeitraum hinausschieben.
4. Ergiebt der Betrieb der Bahn einen $3^1/_2$% übersteigenden Reinertrag, so ist das halbe Mehr zur rascheren Amortisation der Schuld einzuzahlen.
5. Der Unternehmer muß alljährlich die Rechnungsausweise, Betriebsübersichten, Verwaltungsberichte u. s. w. der Provinzialverwaltung vorlegen und derselben jederzeit Einsicht in die gesammte Verwaltung gestatten.
6. Ueber den Antrag auf Bewilligung des Darlehns beschließt der Provinzialausschuß, gegen dessen ablehnenden Beschluß Beschwerde an den Provinziallandtag zulässig ist.
7. Der Provinzialausschuß legt dem Landtage alljährlich eine Uebersicht vor, aus welcher die ausgeliehenen Kapitalbeträge und die für ausgeführte Vorarbeiten erwachsenen Kosten und die Empfänger der Darlehen ersichtlich sind.
8. Die Ausgaben, welche dem Provinzialverbande durch Gewährung solcher Darlehen bezw. Ausführung von Vorarbeiten 2c. erwachsen, sind alljährlich im Budget in Ausgabe zu stellen.

V.

Der Provinziallandtag ermächtigt den Provinzialausschuß:

Unternehmern von Kleinbahnen, denen nach Maßgabe des Antrages unter IV. oben $^2/_3$ des gesammten Bau- und Betriebskapitals gewährt ist, gegen ausreichende Sicherheit auch das fehlende Drittel des Bau- und Betriebskapitals unkündbar als Amortisationsdarlehen zu demjenigen Zinsfuße zu gewähren, welchen der Provinzialverband für seine Eisenbahnanleihen zahlt.

Anlage 6.

Bericht und Antrag

des Provinzialausschusses,

betreffend

den Ablauf der Dienstzeit des Landesraths Brandts.

Durch Beschluß des Provinzialverwaltungsraths vom 24. September 1883 ist der seit 19. Juni 1882 als Hülfsarbeiter bei der Central-Verwaltungsbehörde diätarisch beschäftigte Gerichtsassessor Max Brandts zum Landesrath bei der Rheinischen Provinzialverwaltung auf die Dauer von 12 Jahren gewählt worden und hat den Dienst als solcher am 1. Oktober 1883 angetreten.

Die zwölfjährige Amtsperiode des Landesraths Brandts wird hiernach am 30. September 1895 ablaufen.

Da es wünschenswerth erscheint, die Entscheidung über die Wiederwahl möglichst zeitig herbeizuführen, so beehrt sich der Provinzialausschuß bereits jetzt den Antrag zu stellen:

„Der Provinziallandtag wolle den Landesrath Brandts unter den bisherigen Anstellungsbedingungen auf die Dauer von 12 Jahren, beginnend mit dem 1. Oktober 1895, unter den weiteren Bedingungen wieder wählen, daß er

1. gehalten ist, auf Beschluß des Provinzialausschusses die Geschäfte als Mitglied oder stellvertretendes Mitglied des Vorstandes der Invaliditäts- und Altersversicherungsanstalt im Haupt- oder Nebenamte zu übernehmen, oder sich bei der Centralstelle nach Anordnung des Landesdirektors zu beschäftigen;
2. sich verpflichtet, ohne Genehmigung des Provinzialausschusses kein Mandat für eine politische Körperschaft und eine Gemeindevertretung zu übernehmen, wenn ihm für letztere ein gesetzlicher Ablehnungsgrund zur Seite steht."

Düsseldorf, den 18. Mai 1894.

Der Provinzialausschuß:

Janßen, Vorsitzender.

Dr. Klein, Landesdirektor.

Anlage 7.

Bericht und Anträge

des Provinzialausschusses,

betreffend

den Bau eines Schifffahrtskanals vom Dortmund—Ems-Kanal bis zum Rheine.

Die Königliche Staatsregierung hat unter dem 17. April d. J. dem zur Zeit versammelten Landtage der Monarchie den anliegenden Entwurf eines Gesetzes, betreffend den Bau eines Schifffahrtskanals vom Dortmund—Ems-Kanal bis zum Rheine zur verfassungsmäßigen Beschlußfassung vorgelegt. Durch denselben soll der Königlichen Staatsregierung die Ermächtigung ertheilt werden, zur Ausführung eines Schifffahrtskanals vom Dortmund—Ems-Kanal bei Herne im Kreise Bochum bis zum Rheine bei Ruhrort und Duisburg mit Anschlußkanälen in der Richtung auf Bochum, Essen, Mülheim a. d. Ruhr und Ruhrort sowie eines Schifffahrtskanals von Hamm an der Lippe bis zum Dortmund—Ems-Kanal in der Richtung auf Datteln die erforderlichen Summen zu verwenden. Indem im Allgemeinen auf den Inhalt dieser Gesetzesvorlage und ihre Begründung, namentlich aber den Abschnitt der letzteren über die Interessentenbeiträge für das Kanalunternehmen (S. 23 ff.) hiermit Bezug genommen wird, ist im besonderen Folgendes anzuführen:

Mit Rücksicht darauf, daß die Arbeiten zur Ausführung des Dortmund—Ems-Kanals ihren, im Jahre 1896 zu erwartenden, Abschluß entgegengeführt werden, hat die Königliche Staatsregierung zu der gesetzlich vorgesehenen Weiterführung des Dormund—Ems-Kanals nach dem Rhein die erforderlichen Vorarbeiten veranstalten lassen und auch die Provinzialverwaltung der Rheinprovinz mehrfach mit dieser Angelegenheit befaßt. Nachdem im amtlichen Auftrage die Wasserbauinspektoren Duis und Prüsmann in einer Denkschrift, von welcher 5 Exemplare auf dem Landtagsbüreau offen liegen, das Resultat der für den Dortmund—Rhein-Kanal erforderlichen Vorarbeiten und Berechnungen niedergelegt hatten, wurden im Auftrage der Herren Minister der öffentlichen Arbeiten für Handel und Gewerbe und der Finanzen Vertreter des Provinzialverbandes zu einer, am 29. September v. J. zu Dortmund abgehaltenen Konferenz berufen, um an den Verhandlungen der Interessenten über das Kanalunternehmen Theil zu nehmen. Der Vorsitzende des Provinzialausschusses sowie der Landesdirektor, welche an dieser Versammlung Theil nahmen, stimmten mit der überwiegenden Mehrheit der Vertreter der Interessenten aus der Rheinprovinz und Westfalens für die sogenannte Südemscher-Linie und die Ausführung derselben in den größeren Dimensionen (vgl. S. 11 und 16 der Anlage I). Dabei hob der Landesdirektor hervor, daß wenn die Interessenten, besonders die Provinzen, zu den Kosten des Kanals herangezogen werden sollten, dieselben jedenfalls nicht schlechter gestellt werden dürften, als der Staat, und dieselben demgemäß auch an der Verzinsung, d. h. den Gebührenerträgnissen, betheiligt werden müßten.

Nach Berichterstattung über die Beschlüsse dieser Versammlung in der Sitzung des Provinzialausschusses vom 28./29. November 1893 ertheilte sodann der Provinzialausschuß dem Landesdirektor den Auftrag, ihm eine Vorlage darüber zu unterbreiten, in welcher Weise die

Aufbringung der erforderlichen Kosten sich im Rahmen der Provinzialordnung und des neuen Communalsteuergesetzes ohne zu große direkte Belastung des Provinzialverbandes ermöglichen lasse. Nachdem inzwischen durch Vermittelung des Herrn Ober-Präsidenten im Dezember 1893 die Entscheidung der zuständigen Herren Minister hierher mitgetheilt war, wonach die oben erwähnte Südemscher-Linie für die Ausführung des Kanals gewählt sei, und derselbe in den kleinen Dimensionen ausgeführt werden solle, trat, einem Ersuchen des Herrn Ober-Präsidenten entsprechend, an den Provinzialausschuß die Aufgabe heran, wegen der Betheiligung des Rheinischen Provinzialverbandes an dem Kanalunternehmen zur Vorbereitung der diesbezüglichen Beschlüsse des Provinziallandtags Stellung zu nehmen. Derselbe hat demgemäß in seiner Sitzung vom 17./18. Januar 1894 die Angelegenheit erneut in Berathung gezogen und einstimmig Folgendes beschlossen:

„1. an die Königliche Staatsregierung die Bitte zu richten, die Antheile jeder Provinz an der Garantie für die $3^1/_2$ %ige Verzinsung eines Betrages von insgesammt zehn Millionen Mark nach Anhörung der betheiligten Provinzialausschüsse festzusetzen;

2. dem Provinziallandtage vorzuschlagen:

a) die vorbezeichnete Garantie gemeinsam mit der Provinz Westfalen zu übernehmen unter dem Vorbehalte, die aus dieser Garantie für die Rheinprovinz hervorgehenden Lasten auf die betheiligten Kreise in Gemäßheit des §. 110 der Provinzialordnung unterzuvertheilen;

b) eine von dem Provinziallandtage festzusetzende Quote an der Garantiesumme auf Provinzialfonds vorweg zu übernehmen.

Sodann hat der Provinzialausschuß den Vorsitzenden und den Landesdirektor ermächtigt, die Aeußerung über die Betheiligung der beiden Provinzen an der zu übernehmenden Garantiesumme Namens des Provinzialausschusses abzugeben".

Zur Erledigung des letzterwähnten Auftrages dieses Beschlusses haben darauf der Vorsitzende des Provinzialausschusses und der Landesdirektor, nach vorgängiger Conferenz mit Vertretern der Rheinischen Kanal-Interessenten, dem Herrn Ober-Präsidenten den Vorschlag unterbreitet, die Betheiligung der Rheinprovinz an der geforderten Zinsgarantie auf $^6/_{10}$ festzusetzen. Der Westfälische Provinziallandtag faßte hierauf am 20. Februar d. J. folgenden Beschluß:

„1. Die Provinz Westfalen verpflichtet sich für den Fall, daß auf Kosten des Staates eine Kanalverbindung zwischen dem Dortmund—Emshäfen-Kanal und dem Rheine durch den Ausbau der sogenannten Südemscher-Linie hergestellt wird, der Staatskasse gegenüber:

a) für die $3^1/_2$ %ige Verzinsung eines Baukostenantheils von 10 Millionen Mark eine antheilige Gewähr von 30 % und zwar bis zum jährlichen Höchstbetrage von 105 000 Mark insoweit zu übernehmen, als die Einnahmen aus den zu erhebenden Kanalabgaben zur Verzinsung des gesammten aufzuwendenden Baukapitals mit $3^1/_2$ % unzureichend sind;

b) eine antheilige Gewähr von 30 % an einem durch die Kanalabgaben nicht gedeckten, auf höchstens 50 000 Mark zu begrenzenden Fehlbetrag der ihrem Jahresbetrage nach durch den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzten Betriebs- und Unterhaltungskosten, also bis zum Höchstbetrage von 15 000 Mark, zu übernehmen.

2. Die Provinz Westfalen verpflichtet sich ferner für den Fall, daß auf Kosten des Staates ein Kanal von Hamm bis zum Dortmund—Emshäfen-Kanal bei Datteln hergestellt wird, der Staatskasse gegenüber:

a) eine Gewähr für die $3^1/_2$ %ige Verzinsung eines Baukostenantheils von 1 Million Mark insoweit zu übernehmen, als die Einnahmen aus den Kanalabgaben zur Verzinsung des gesammten Baukapitals mit $3^1/_2$ % unzureichend sind;

b) eine Gewähr bis zum jährlichen Höchstbetrage von 15 000 Mark für einen etwaigen Fehlbetrag der durch den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten alljährlich festgesetzten, durch Kanalabgaben nicht gedeckten Betriebs- und Unterhaltungskosten des Kanals zu übernehmen.

3. Die Uebernahme der Verpflichtung zu 1 ist davon abhängig, daß der Kanal Hamm—Datteln gleichzeitig hergestellt wird.

4. Die Provinz wird bezüglich der übernommenen Leistungen von den im §. 110 der Provinzialordnung vorgesehenen Befugnissen der Mehrbelastung einzelner besonders interessirter Kreise Gebrauch machen, behält sich aber die Beschlußfassung über die Frage, welche Kreise hiernach heranzuziehen sind, vor mit der Maßgabe, daß der Provinzialverband als solcher mit nicht mehr wie 15 % der übernommenen Leistungen belastet wird.

5. a) Es entspricht den Gesammtinteressen der Provinz und ist daher wünschenswerth, wenn thunlichst bald die mittlere Ruhr durch einen schiffbaren Kanal mit dem Dortmund—Emshäfen-Kanal bezw. dessen Zweigkanal nach dem Rheine verbunden und ferner die Ruhr von der Volme-Mündung abwärts gleichzeitig mindestens zunächst bis zur Abzweigung dieses Kanals, nicht minder auch die Lippe von Lippstadt abwärts, schiffbar gemacht wird;

b) es wird grundsätzlich anerkannt, daß den unter 5a bezeichneten neuen Kanalstrecken, falls dem Provinziallandtage als geeignet zu erachtende Projekte darüber demnächst vorgelegt werden, in ähnlichem Verhältnisse zu den Gesammtkosten dieselbe provinzielle Beihülfe zu leisten ist, wie sie dem Projekt IV der Verbindungslinie von dem Dortmund—Ems-Kanale nach dem Rheine und dem Zubringerkanale Hamm—Datteln zu Theil wird.

6. Es ist die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, rechtzeitig Vorsorge zu treffen, daß die durch den Rhein—Ems-Kanal zu erwartende Verkehrsverschiebung durch den Bau geeigneter Aufschluß- und Verbindungsbahnen in den von dem Kanal nicht berührten Theilen der Provinz thunlichst ausgeglichen und eine wirthschaftliche Schädigung einzelner Gebietstheile durch zweckentsprechende Tarifmaßregeln verhindert wird."

Dieser Beschluß wurde dem Provinzialausschusse in der Sitzung vom 7. März d. J. mitgetheilt, worauf derselbe seinerseits den Beschluß faßte, dem Provinziallandtage folgenden Antrag zu unterbreiten:

„1. Die Rheinprovinz verpflichtet sich, für den Fall, daß auf Kosten des Staates eine Kanalverbindung zwischen dem Dortmund—Emshäfen-Kanal und dem Rheine durch den Ausbau der bei Horsthausen im Kreise Bochum beginnenden sogenannten Süd-emscher-Linie mit Stichkanälen nach Bochum, Essen, Mülheim an der Ruhr und Ruhrort hergestellt wird, der Staatskasse gegenüber

a) für die $3^1/_2$ %ige Verzinsung von 10 Millionen Mark eine antheilige Gewähr von 70 % und zwar bis zum jährlichen Höchstbetrage von 245 000 Mark insoweit zu übernehmen, als die Einnahme aus den zu erhebenden Kanalabgaben zur

Verzinsung des gesammten aufzuwendenden Baukapitals mit $3^1/_2$ % unzureichend sind;

b) eine antheilige Gewähr von 70 % an einem durch die Kanalabgaben nicht gedeckten, auf höchstens 50 000 Mark zu begrenzenden Fehlbetrag der ihrem Jahresbetrage nach durch den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzten Betriebs- und Unterhaltungskosten, also bis zum Höchstbetrage von 35 000 Mark, zu übernehmen.

2. Die vorstehenden Garantieleistungen werden unter folgenden Bedingungen übernommen:

a) die nach Tilgung der Unterhaltungs- und Betriebskosten verbleibenden Ueberschüsse der vorbezeichneten Kanalstrecke werden auf die $3^1/_2$%ige Verzinsung der gesammten Bausumme einschließlich Grunderwerbskosten gleichmäßig verrechnet. Etwaige über die $3^1/_2$%ige Verzinsung hinaus sich ergebende Ueberschüsse werden in derselben Weise zur Tilgung der Bausumme bezw. Verminderung der antheiligen Gewähr der beiden Provinzen verwendet;

b) der Provinzialverband wird bezüglich der übernommenen Leistungen von den im §. 110 der Provinzialordnung vom 1. Juni 1887 und §. 91 des Communalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 vorgesehenen Befugnissen der Mehrbelastung einzelner besonders interessirter Kreise Gebrauch machen, wobei die Beschlußfassung über die Frage, welche Kreise hiernach heranzuziehen sind, und welche Leistungen der Provinzialverband als solcher zu übernehmen hat, gemäß §. 110 der Provinzialordnung dem Provinziallandtage vorbehalten bleibt".

Aus der inzwischen bei dem Hause der Abgeordneten eingegangenen Vorlage der Königlichen Staatsregierung ist zu ersehen, daß dieselbe die Garantieleistungen der beiden Provinzen Rheinland und Westfalen für ausreichend angenommen und zur Grundlage des Gesetzentwurfes gemacht hat.

Mit Rücksicht hierauf kann der Provinzialausschuß dem Provinziallandtage nur empfehlen, dem oben mitgetheilten Beschlusse des Provinzialausschusses vom 7. März d. J. beizutreten, und gestattet derselbe sich, über die finanzielle Belastung der Rheinprovinz, welche sich aus der Garantieübernahme für das Kanalunternehmen ergiebt, noch Folgendes auszuführen.

Nach dem Vorschlage der Königlichen Staatsregierung soll die Rheinprovinz von der geforderten $3^1/_2$ %igen Zinsgarantie von 10 000 000 Mark Baukapital einen Antheil von $^7/_{10}$, d. h. jährlich höchstens 245 000 Mark, und von der Garantie für die Betriebs- und Unterhaltungskosten im Höchstbetrage von 50 000 Mark ebenfalls $^7/_{10}$, d. h. jährlich 35 000 Mark, insgesammt also höchstens 245 000 + 35 000 = 280 000 Mark übernehmen. Welche Beträge von dieser Summe gemäß §. 110 der Provinzialordnung und §§. 9 und 20 des Communalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 auf die an dem Kanal belegenen und hauptsächlich interessirten Kreise der Provinz — Essen Land und Stadt, Mülheim a. d. Ruhr, Duisburg, Ruhrort — zu vertheilen, und welcher Betrag vorweg auf den Rheinischen Provinzialverband als solchen zu übernehmen ist, muß im Wesentlichen späterer Beschlußfassung durch den Provinziallandtag vorbehalten bleiben. Jedoch erscheint es angemessen, den von der Provinz vorweg zu übernehmenden Betrag, wie dies auch in Westfalen geschehen ist, von vornherein nach oben zu begrenzen.

Die letztgenannte Provinz hat mit Rücksicht auf ihre erheblichen Leistungen zum Bau des Dortmund—Ems-Kanals ihren eigenen Antheil an den Garantieleistungen Westfalens auf höchstens 15 % festgesetzt. Bei der Festsetzung dieser Beitragsquote kam mit in Betracht, daß

die Provinz Westfalen bereits 1 000 000 Mark aus Provinzialmitteln zu den Kosten des Dortmund—Ems-Kanales beigetragen hatte. Im Hinblicke darauf, daß seitens der Rheinprovinz ein Betrag für die genannte Kanalstrecke nicht geleistet worden ist, sowie im Hinblicke auf die erheblich höheren Vortheile, welche die Rheinprovinz von dem Kanale mit Recht zu erhoffen hat, glaubt der Provinzialausschuß indessen, daß die Rheinprovinz als solche 1/3 der Gesammtgarantieleistungen, d. h. also im Höchstbetrage 93 333 1/3 Mark jährlich, übernehmen könnte, während 186 666 2/2 Mark auf die hauptsächlich interessirten Kreise und von diesen auf die betheiligten Gemeinden bezw. Privaten zu vertheilen sind. Da der Kanal indessen die in vorstehender Summe eingerechneten Kosten des Betriebes unter allen Umständen aufbringen und voraussichtlich, wenn auch nicht 3 1/2 %, doch irgend eine Rente abwerfen wird, so wird sich die aus der im Höchstbetrage von 93 333 1/3 Mark zu übernehmende Garantie für Rechnung des Provinzialverbandes in Wirklichkeit erheblich niedriger stellen.

Hiernach beantragt der Provinzialausschuß:

„Der Provinziallandtag wolle beschließen:

1. die Rheinprovinz verpflichtet sich, für den Fall, daß auf Kosten des Staates eine Kanalverbindung zwischen dem Dortmund—Emshäfen-Kanal und dem Rheine in der Gegend von Ruhrort und Duisburg mit Anschlußkanälen in der Richtung auf Bochum, Essen, Mülheim a. d. Ruhr und Ruhrort hergestellt wird, der Staatskasse gegenüber
   a) für die 3 1/2 %ige Verzinsung von 10 Millionen Mark eine antheilige Gewähr von 70 % und zwar bis zum jährlichen Höchstbetrage von 245 000 Mark insoweit zu übernehmen, als die Einnahme aus den zu erhebenden Kanalabgaben zur Verzinsung des gesammten aufzuwendenden Baukapitals mit 3 1/2 % unzureichend sind;
   b) eine antheilige Gewähr von 70 % an einem durch die Kanalabgaben nicht gedeckten, auf höchstens 50 000 Mark zu begrenzenden Fehlbetrag der ihrem Jahresbetrage nach durch den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzten Betriebs- und Unterhaltungskosten, also bis zum Höchstbetrage von 35 000 Mark, zu übernehmen.
2. Die vorstehenden Garantieleistungen werden unter folgenden Bedingungen übernommen:
   a) die nach Tilgung der Unterhaltungs- und Betriebskosten verbleibenden Ueberschüsse der vorbezeichneten Kanalstrecke werden auf die 3 1/2 %ige Verzinsung der gesammten Bausumme einschließlich Grunderwerbskosten gleichmäßig verrechnet. Etwaige über die 3 1/2 %ige Verzinsung hinaus sich ergebende Ueberschüsse werden in derselben Weise zur Tilgung der Bausumme bezw. Verminderung der antheiligen Gewähr der beiden Provinzen verwendet;
   b) der Provinzialverband wird bezüglich der übernommenen Leistungen von den im §. 110 der Provinzialordnung vom 1. Juni 1887 und §. 91 des Communalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 vorgesehenen Befugnissen der Mehrbelastung einzelner besonders interessirter Kreise Gebrauch machen, wobei die Beschlußfassung über die Frage, welche Kreise hiernach heranzuziehen sind, und welche Leistungen der Provinzialverband als solcher zu übernehmen hat, gemäß §. 110 der Provinzialordnung dem Provinziallandtage mit der Maßgabe vorbehalten bleibt, daß der Provinzialverband als solcher nicht mehr als 1/3 der Gesammt-Garantieleistungen zu tragen hat.

3. Im Falle der Ablehnung der Kanalvorlage im Hause der Abgeordneten die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, eine auf denselben Grundlagen beruhende Gesetzesvorlage dem Landtage der Monarchie zur verfassungsmäßigen Beschlußfassung in einer der nächsten Sessionen aufs Neue vorzulegen".

Düsseldorf, den 18. Mai 1894.

Der Provinzialausschuß:

Janßen, Vorsitzender. Dr. Klein, Landesdirektor.

Anlage I.

Gesetzentwurf,

betreffend

den Bau eines Schifffahrtskanals vom Dortmund—Ems-Kanal bis zum Rheine.

Wir **Wilhelm**, von Gottes Gnaden König von Preußen rc.

verordnen unter Zustimmung beider Häuser des Landtags der Monarchie, was folgt:

§. 1.

Die Staatsregierung wird ermächtigt,

zur Ausführung eines Schifffahrtskanals vom Dortmund—Ems-Kanal (§. 1 Nr. 1 des Gesetzes, betreffend den Bau neuer Schifffahrtskanäle und die Verbesserung vorhandener Schifffahrtsstraßen, vom 9. Juli 1886. Gesetzsamml. S. 207) bis zum Rhein in der Gegend von Ruhrort und Duisburg mit Anschlußkanälen in der Richtung auf Bochum, Essen, Mülheim an der Ruhr und Ruhrort (Dortmund—Rhein-Kanal)

und einschließlich eines Schifffahrtskanals von Hamm an der Lippe bis zum Dortmund—Ems-Kanal in der Richtung auf Datteln (Kanal Hamm—Datteln)

den Betrag von fünfundfünzig Millionen sechshundert und fünfzigtausend Mark nach Maßgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festzustellenden Pläne zu verwenden.

§. 2.

Mit dem Bau der im §. 1 bezeichneten Wasserstraßen ist erst vorzugehen, nachdem die Rheinprovinz und die Provinz Westfalen oder andere öffentliche Verbände der Staatsregierung gegenüber in rechtsverbindlicher Form nachstehende Verpflichtungen übernommen haben, und zwar

1. hinsichtlich des im §. 1 aufgeführten Dortmund—Rhein-Kanals

den durch die Kanalabgaben des Dortmund—Rhein-Kanals etwa nicht gedeckten Fehlbetrag der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzten Betriebs- und Unterhaltungskosten dieses Kanals bis zur Höhe von fünfzigtausend Mark für das Rechnungsjahr dem Staate zu erstatten und

für die $3^1/_2$prozentige Verzinsung eines Baukostenantheils von zehn Millionen Mark während jeden Rechnungsjahres insoweit aufzukommen, als die Einnahmen aus den Kanalabgaben dieses Kanals nach Abzug der Betriebs- und Unterhaltungskosten zur Verzinsung des gesammten, für den Dortmund—Rhein-Kanal verausgabten Baukapitals mit drei und einhalb vom Hundert nicht ausreichen;

2. hinsichtlich des im §. 1 aufgeführten Kanals Hamm—Datteln
den durch die Kanalabgaben des Kanals Hamm—Datteln etwa nicht gedeckten Fehlbetrag der durch den Minister der öffentlichen Arbeiten festgestellten Betriebs- und Unterhaltungskosten dieses Kanals bis zur Höhe von fünfzehntausend Mark für das Rechnungsjahr dem Staate zu erstatten und

für die $3^1/_2$prozentige Verzinsung eines Baukostenantheils von einer Million Mark während jeden Rechnungsjahres insoweit aufzukommen, als die Einnahmen aus den Kanalabgaben dieses Kanals nach Abzug der Betriebs- und Unterhaltungskosten zur Verzinsung des gesammten, für den Kanal Hamm—Datteln verausgabten Baukapitals mit drei und einhalb vom Hundert nicht ausreichen.

Uebersteigt das Aufkommen an Kanalabgaben bei einer Kanalstrecke in einem Rechnungsjahre die Betriebs- und Unterhaltungskosten und die zur Verzinsung des Baukapitals mit $3^1/_2$ Prozent erforderlichen Beträge, so ist der Ueberschuß auf das betreffende Baukapital abzuschreiben und damit die von den betheiligten Verbänden übernommene Zinsgarantie antheilig zu vermindern.

Die Beträge, welche von den betheiligten Verbänden auf Grund der vorbezeichneten Verpflichtungen der Staatskasse zu erstatten sind, werden für jedes Rechnungsjahr von dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Finanzminister endgültig festgestellt.

§. 3.

Bei der Aufbringung der zur Erfüllung dieser Verpflichtungen seitens der Provinzen, Kreise und Gemeinden aufzuwendenden Mittel finden die gesetzlichen Vorschriften über die Mehr- und Minderbelastung einzelner Kreise und Kreistheile sowie der §§. 9 und 20 des Communalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 (Gesetzsamml. S. 152) Anwendung.

§. 4.

Der Finanzminister wird ermächtigt, zur Deckung der im §. 1 erwähnten Kosten im Wege der Anleihe eine entsprechende Anzahl von Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

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

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe, wegen Annahme derselben als pupillen- und depositalmäßige Sicherheit und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869 (Gesetzsamml. S. 1197) zur Anwendung.

§. 5.

Die Ausführung dieses Gesetzes wird, soweit sie nach den Bestimmungen der §§. 2 und 4 nicht durch den Finanzminister, bezw. unter seiner Mitwirkung erfolgt, dem Minister der öffentlichen Arbeiten übertragen.

Urkundlich 2c.

Beglaubigt.

Der Minister für Handel und Gewerbe.
Frhr. v. Berlepsch.

Der Finanzminister.
Miquel.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.
Thielen.

Begründung.

Hierzu zwei Uebersichtskarten.

I. Einleitung.

Das Gesetz, betreffend den Bau neuer Schifffahrtskanäle und die Verbesserung vorhandener Schifffahrtsstraßen, vom 9. Juli 1886 (Gesetzsamml. S. 207) bestimmt im §. 1:

„Die Staatsregierung wird ermächtigt:

1. zur Ausführung eines Schifffahrtskanals, welcher bestimmt ist, den Rhein mit der Ems und in einer den Interessen der mittleren und der unteren Weser und Elbe entsprechenden Weise mit diesen Strömen zu verbinden, und zwar zunächst für den Bau der Kanalstrecke von Dortmund bezw. Herne ꝛc. nach der unteren Ems ꝛc. 58 400 000 Mark zu verwenden".

Der durch dieses Gesetz in Aussicht genommene Rhein—Weser—Elbe-Kanal stellt in Verbindung mit den bereits vorhandenen Wasserstraßen eine Schifffahrtsstraße her, welche das ganze Staatsgebiet in der Richtung von Westen nach Osten durchzieht. Wenn alle größeren Preußischen Flüsse von Süden nach Norden fließen und damit wesentlich dem Verkehr Deutschlands mit dem Auslande zu dienen geeignet sind, so ist die vorbezeichnete quer durch den Staat sich erstreckende Wasserstraße zugleich im hervorragenden Maße dazu berufen, den inneren Verkehr des Staatsgebiets zu fördern. Die hierbei in Betracht kommenden Wasserstraßen sind aus der anliegenden Uebersichtskarte Blatt 2 ersichtlich.

Im §. 2 des Gesetzes vom 9. Juli 1886 war vorgeschrieben, daß mit der Erbauung des im §. 1 unter Nr. 1 gedachten Schifffahrtskanales erst dann vorzugehen sei, wenn der gesammte zum Bau erforderliche Grund und Boden der Staatsregierung aus Interessentenkreisen unentgeltlich und lastenfrei zu Eigenthum überwiesen oder die Erstattung der für den Grunderwerb staatsseitig aufgewendeten Kosten in rechtsgültiger Form übernommen und sichergestellt sei.

Die Erfüllung dieser Bedingung hat sich als eine Unmöglichkeit erwiesen, und es ist daher durch das Gesetz vom 6. Juni 1888 (Gesetzsamml. S. 238) die von den Interessenten zu beschaffende Leistung auf den Betrag von 4 854 967 Mark fixirt. Nachdem diese Summe aufgebracht war, konnte im Jahre 1892 mit dem Bau begonnen werden; derselbe ist inzwischen so weit gefördert, daß im Jahre 1896 dessen Fertigstellung entgegengesehen werden darf.

In dem vorliegenden Entwurf wird vorgeschlagen, nunmehr die zweite Abtheilung des im Gesetze vom 9. Juli 1886 bezeichneten Kanals, nämlich diejenige vom Dortmund—Ems-Kanal nach dem Rhein, zur Ausführung zu bringen, wobei schon hier hervorgehoben werden mag, daß es seitens der Staatsregierung in Aussicht genommen ist, auch für den letzten Theil des gesammten Kanalunternehmens, die Strecke vom Dortmund—Ems-Kanal bis zur Elbe, dem Landtage eine Vorlage zu machen, wenn die technischen Vorarbeiten und die erforderlichen Vorverhandlungen, insbesondere mit den vom Kanal zu berührenden Bundesstaaten, sowie mit den zu angemessenen Beiträgen heranzuziehenden Interessenten zum Abschluß gelangt sind.

In dem Gesetzentwurf wird ferner vorgeschlagen, gleichzeitig mit dem eigentlichen Dortmund—Rhein-Kanal einen Kanal von Hamm an der Lippe bis zum Dortmund—Ems-Kanal herzustellen. Es muß nämlich der größte Theil des Dortmund—Rhein-Kanals und ein erhebliches

Stück des Dortmund—Ems-Kanals, welcher demnächst einen Theil der großen Wasserstraße zur Weser und Elbe (des Mittelland-Kanals) bilden wird, aus der Lippe gespeist werden. Für den Dortmund—Ems-Kanal war zu diesem Zwecke ein Pumpwerk in Aussicht genommen, welches dem zu erwartenden Verkehr genügt haben würde. Für den Dortmund—Rhein-Kanal widerräth es sich, die Speisung lediglich von Maschinenkraft abhängig zu machen, und bei Erbauung des Mittelland-Kanals mit seinem voraussichtlich erheblichen Wasserverbrauch würde ein Zuleitungskanal aus der Lippe von Hamm aus ohnehin zur unabweisbaren Nothwendigkeit. Es würde daher volkswirthschaftlich unrichtig sein, mit dem Aufwande von etwa 4 000 000 Mark zur Zeit große Pumpwerke herzustellen und zu unterhalten, welche ihren Zweck schon jetzt nur ungenügend erfüllen und die binnen Kurzem nutzlos werden würden. Die Erbauung eines Kanales Hamm—Datteln ermöglicht zugleich die Inanspruchnahme der Lippe zu Zeiten des Wasserüberflusses und dadurch eine Schonung des Wasservorraths des Flusses zu Gunsten der Anlieger in der trockenen Jahreszeit, worauf namentlich seitens der Landwirthschaft mit Recht Gewicht gelegt wird. Lediglich als Wasserzubringer hergestellt, würde dieser Kanal einen Betrag von etwa 6 000 000 Mark erfordern; da er aber, wie unten dargelegt werden wird, auch als Schifffahrtsstraße eine wesentliche Bedeutung hat, so erscheint es volkswirthschaftlich richtig, den Kanal unter Mehraufwendung von 4 000 000 Mark als Schifffahrtsstraße herzustellen.

Die Kanalstrecken, deren Ausführung in dem Gesetzentwurf in Vorschlag gebracht wird, sind in die angeschlossene Uebersichtskarte Blatt 1 mit rother Farbe eingezeichnet, während der im Bau begriffene Dortmund—Ems-Kanal mit blauer Farbe eingetragen ist. Die Baukosten betragen für den eigentlichen Dortmund—Rhein-Kanal 45 650 000 Mark, für den Kanal Hamm—Datteln 10 000 000, zusammen also 55 650 000 Mark.

Da die speziellen Vorarbeiten einen Zeitaufwand von 1½—2 Jahren erfordern, so wird erst etwa 2 Jahre nach dem Perfektwerden des Gesetzes mit der eigentlichen Bauausführung begonnen werden können.

Die Baukosten für den Dortmund—Rhein-Kanal werden fast ausschließlich in den Jahren 1896—1900 aufzubringen sein, also zu einer Zeit, wo die Aufwendungen für den Nordostsee-Kanal und den Dortmund—Ems-Kanal im Wesentlichen ihr Ende erreicht haben.

Durch die Fertigstellung des Nordostsee-Kanals und des Dortmund—Ems-Kanals werden viele tüchtige Unternehmer und ein zahlreiches Arbeiterpersonal, sowie ein großes werthvolles Material an Arbeitsmaschinen frei, welche dann alsbald beim Dortmund—Rhein-Kanal zum Vortheil dieses Unternehmens sowohl wie zum Nutzen insbesondere der vielen Arbeiter eine zweckmäßige Verwendung würden finden können. Diese großen finanziellen und sozialpolitischen Vortheile würden durch einen Aufschub in der Ausführung des Dortmund—Rhein-Kanals verloren gehen. Einem Aufschube stehen aber auch sonst ernste Bedenken entgegen. Die schnelle Vermehrung der gewerblichen Unternehmungen sowie der Bevölkerung in dem schon jetzt sehr dicht bewohnten Rheinisch-Westfälischen Industriegebiete, deren Hauptsitz der Kanal durchschneidet, bringen eine dauernde Steigerung der Preise von Grund und Boden mit sich; auch die technischen Schwierigkeiten der Bauausführung vergrößern sich von Jahr zu Jahr, so daß in verhältnißmäßig kurzer Zeit die Ausführung des Kanals überhaupt unmöglich werden würde.

II. Wahl der Kanallinie.

Die Bestrebungen, an Stelle der ungenügenden Wasserstraßen der Ruhr und Lippe eine leistungsfähige Schifffahrtsstraße vom Rhein bis in das Rheinisch-Westfälische Industriegebiet herzustellen, beginnen bereits im Jahre 1856 und haben sowohl seitens der Interessenten als des

Staates zur Aufstellung zahlreicher Projekte geführt. Es wurden wiederholt Pläne für Kanäle südlich und nördlich der Emscher bearbeitet; die Vereine für die Schiffbarmachung der Ruhr und der Lippe ließen Projekte über den Ausbau dieser Flüsse zu leistungsfähigen Schifffahrtsstraßen aufstellen. Trotzdem also die Staatsregierung, als sie der weiteren Ausführung des Gesetzes vom 9. Juli 1886 näher trat, bereits ein umfassendes Material vorfand, gewährte dieses doch keine genügende Grundlage für die Entscheidung der Frage, welcher Linie für die Verbindung des Dortmund—Ems-Kanals mit dem Rheine der Vorzug zu geben sei. Der Minister der öffentlichen Arbeiten ordnete daher im Sommer 1892 an, daß von einheitlichen allgemeinen Gesichtspunkten ausgehend eine eingehende Prüfung der verschiedenen in Anregung gebrachten Linien und eine Ueberschlagung ihrer Kosten nach gleichen Grundsätzen vorgenommen werde.

Diese Untersuchung erstreckte sich auf fünf Linien:

1. Kanalisirte Lippe von Wesel bis zur Kreuzung des Dortmund—Ems-Kanals bei Vinnum;
2. Kanalisirte Lippe von Wesel bis Dorsten und Kanal von Dorsten durch das Recklinghauser Kohlenrevier über Polsum, Westerholt, Herten nach Henrichenburg;
3. Kanal auf dem nördlichen Emscherufer von Henrichenburg über Herten, Horst, Osterfeld, Sterkrade nach Alsum;
4. Kanal auf dem südlichen Emscherufer von Herne über Gelsenkirchen, Altenessen, Oberhausen nach Ruhrort und Duisburg (Süd-Emscherlinie);
5. Kanalisirte Ruhr von Ruhrort bis Steele und Kanal von Steele über Kray nach Herne.

Die für die Vergleichung dieser fünf Linien wichtigen Ergebnisse stellten die mit den Vorarbeiten betrauten Wasserbauinspektoren Prüsmann und Duis auf Grund theilweise neuer Vorarbeiten in einer Denkschrift zusammen, welche im Sommer 1893 veröffentlicht wurde. Auf Anordnung der betheiligten Ressorts sind sodann zahlreiche Interessenten der Industrie, des Handels und der Landwirthschaft, sowie Vertreter der Provinzial- und sonst betheiligter öffentlicher Verbände in einer am 29. September v. J. zu Dortmund abgehaltenen Versammlung um eine gutachtliche Aeußerung ersucht. Die überwiegende Mehrheit der Betheiligten trat der in der Denkschrift vertretenen Ansicht bei, daß die sogenannte Süd-Emscherlinie (Herne—Ruhrort, Duisburg mit Abzweigungen nach Bochum, Essen, Mülheim a. d. Ruhr) die größten wirthschaftlichen Vortheile bringe, während die Interessenten der Lippe und die Dortmunder Industrie einem Kanale Wesel—Dorsten—Herten—Henrichenburg bezw. Wesel—Vinnum (am Dortmund—Ems-Kanale), also der sogenannten Lippe-Linie den Vorzug gaben. Für den nördlichen Emscher-Kanal und den Ruhr-Kanal wurden nur vereinzelte Stimmen laut.

Die Staatsregierung hat sich dem Votum der Interessenten angeschlossen, indem sie mit der Mehrzahl derselben der Ansicht ist, daß es zweckmäßig sei, die sogenannte Süd-Emscher-Linie zu bauen, während die Herstellung der zweifellos ebenfalls nützlichen Lippe-Linie der Zukunft vorbehalten bleiben kann. Die Süd-Emscher-Linie schließt die wichtigen Städte Bochum, Essen, Mülheim a. d. Ruhr, Ruhrort und Duisburg an das Kanalnetz an und durchschneidet, wie die Uebersichtskarte Blatt 1 ergiebt, den Hauptsitz der Rheinisch-Westfälischen Industrie, während der Lippe-Kanal in einer Gegend belegen sein würde, in welcher die Industrie, namentlich der Kohlenbergbau, erst in den Anfängen der Entwickelung begriffen ist. Die Dortmunder Industrie befürchtet allerdings, daß der Süd-Emscher-Kanal durch die zwischen Dortmund und dem Rheine belegenen Interessenten derart werde in Anspruch genommen werden, daß ihr selber der Zugang zum Rheine verschlossen oder doch erheblich erschwert sein werde. Für die ersten Jahre nach der Eröffnung der Wasserstraße wird diese Besorgniß voraussichtlich unzutreffend sein; sollte aber der Verkehr

auf dem Kanale in der That ein so erheblicher werden, daß er sich nicht bewältigen ließe, so würde man demnächst allerdings in Erwägung ziehen müssen, dem Rhein—Weser—Elbe-Kanal zur Erreichung der mit seiner Herstellung beabsichtigten Zwecke eine zweite Ausmündung zum Rheine zu geben, was dann nach Lage der natürlichen Verhältnisse wohl nur in der Lippe-Linie würde geschehen können.

Die Uebersichtskarte Blatt 1 stellt das Gebiet dar, welches für den westlichen Theil des Rhein—Weser—Elbe-Kanals, also die Verbindung des Dortmund—Emshäfen-Kanals mit dem Rheine in Frage kommt. Die Fläche dieses Gebietes umfaßt bei 90 km Länge und 45 km Breite 4050 qkm; dasselbe gehört den drei Regierungsbezirken Düsseldorf, Arnsberg und Münster an, liegt mithin zum Theil in der Rheinprovinz und zum Theil in Westfalen.

Das Abflußgebiet der Lippe ist 4876 qkm, das der Ruhr 5290 qkm groß. Die Lippe führt im unteren Flußlaufe bei niedrigstem Wasserstande 10,6 cbm und bei mittlerem Wasserstande 43,0 cbm Wasser. Für die Ruhr sind die entsprechenden Zahlen 6,0 und 48,0 cbm. Während die Güte des Wassers der Lippe durch den Zufluß schmutziger Fabrikabwässer und der Abwässer besonders dicht bevölkerter Landstriche nicht beeinträchtigt wird, ist bei der Ruhr dieser vollkommen reinliche Zustand nur in ihrem oberen Theile, etwa bis zur Einmündung der Lenne, vorhanden. Aber auch unterhalb dieses Punktes haben die seitlich einmündenden, zum Theil recht schmutzigen Gewässer eine die Brauchbarkeit des Wassers vernichtende Wirkung nicht ausgeübt. An der Ruhr zwischen Langschede und Ruhrort liegen 23 Wasserwerke, die fast das ganze Industriegebiet mit Wasser versorgen. Bei normalem Betriebe entnehmen diese dem Ruhrflusse zur Zeit 1,7—2,1 cbm in der Sekunde. Später soll die Entnahme, dem Wachsen der versorgten Städte entsprechend, auf 2,9 cbm in der Sekunde gesteigert werden; dieselbe erfolgt durch Brunnen aus dem das ganze Ruhrbett ausfüllenden Kieslager.

Die Emscher dagegen bildet mit beiderseitigen, flach ansteigenden Hängen und zahlreichen kleineren Zuflüssen die natürliche Abflußrinne für alle Schmutzwässer des engbevölkerten, industriereichen Gebietes. Wenn auch die größeren in die Emscher entwässernden Städte, Dortmund, Bochum und Essen zur Herstellung künstlicher Entwässerungsanlagen übergehen, so ist es doch unvermeidlich, daß die Abwässer des von der Emscher durchflossenen Landstrichs, sowie die zum Theil tiefschwarzen Abwässer der Kohlenzechen und sonstigen Werke und die für den Geruch besonders unangenehmen und zur Algenbildung neigenden Brauereiabflüsse nach wie vor der Emscher zugeführt werden, und daß dadurch deren Wasser für Schifffahrtszwecke dauernd unbrauchbar gemacht wird. Hieraus folgt, daß die Speisung des Dortmund—Rhein-Kanals nur aus der Lippe oder aus der Ruhr erfolgen kann. Aber auch der obere Lauf der letzteren kann zu diesem Zwecke nicht herangezogen werden, da deren Wasservorrath in trockenen Jahreszeiten nach Obigem schon jetzt sehr in Anspruch genommen ist. Es steht also nur die Lippe und aushülfsweise die Ruhr in ihrem unteren Lauf für die Lieferung des Speisewassers zur Verfügung.

Für die Kanalanlage ist ferner von ausschlaggebender Bedeutung die Lagerung der Erd- und Gesteinsschichten unter Tage, soweit durch den Kohlenbergbau eine Einwirkung auf die Erdoberfläche ausgeübt wird.

Das Rheinisch-Westfälische Steinkohlengebirge geht an der Ruhr, südlich einer von Mülheim a. d. Ruhr über Essen, Bochum und Hörde bis in die Nähe von Unna verlaufenden Linie in mehrfache steile Mulden und Sättel gefaltet zu Tage aus. Nördlich dieser Linie wird das Steinkohlengebirge von Kreideschichten überlagert, welche mit zwei bis drei Grad gegen

Norden einfallen und dementsprechend an Mächtigkeit zunehmen, so daß das Steinkohlengebirge in der Gegend des Lippeflusses erst in einer Tiefe von etwa 700 m erreicht wird.

Da nun diese das Kohlengebirge bedeckenden Kreideschichten in der Hauptsache aus Mergel bestehen, welcher kein Wasser durchläßt, so ist deren Vorhandensein für die Anlegung von Kanälen von größter Wichtigkeit.

Die Einwirkungen, welche durch bergbauliche Betriebe auf die Erdoberfläche ausgeübt werden, sind nämlich verschiedener Natur. Bei den vom Mergel nicht oder doch nicht genügend überdeckten Kohlenfeldern entstehen namentlich an den Stellen, wo steil einfallende Flötze abgebaut worden, sogenannte Tagebrüche und Erdrisse, indem stehengebliebene Flötztheile, über welchen sich Deckgebirge nicht in hinreichender Menge befindet, plötzlich in die durch den Abbau entstandenen Hohlräume abstürzen. An der Erdoberfläche zeigen sich dann tiefe Löcher mit steil abfallenden Rändern. Durch das Eintreten eines solchen Tagebruches unter einem Kanale würde nicht nur eine Schädigung des letztern selbst herbeigeführt werden, es würden auch die plötzlich in die unterirdischen Räume sich ergießenden Wassermassen das Leben der in der Grube beschäftigten Bergleute gefährden.

Ganz anders zeigen sich die Einwirkungen des Kohlenabbaues bei den Kohlenfeldern, wo die schützende Mergelschicht eine erhebliche Stärke besitzt. Die besondere Eigenschaft der horizontal gelagerten Mergelschicht, daß sie in ihren unteren Theilen wassertragend ist und sich biegt, aber nicht bricht, bewirkt in Verbindung mit der flachen Lagerung der unter dem Mergel vorhandenen Kohlenflötze, daß bei dem allmählichen Niedergehen der über den abgebauten Kohlenfeldern befindlichen Schichten nur ganz allmählich und vollständig zusammenhängend Senkungen der Erdoberfläche eintreten. Eine Gefährdung des unter einem etwaigen Kanale umgehenden Bergbaues durch eindringende Wassermassen, sowie des Betriebes auf dem Kanale selbst durch plötzliche, die Bauwerke gefährdende Senkungen ist daher ausgeschlossen.

Die an der Emscher durch den Kohlenabbau entstandenen Bodensenkungen haben zum Theil das Maß von mehreren Metern erreicht. Auch für die Zukunft steht zu erwarten, daß weitere Bodensenkungen eintreten werden, und daß die Vertiefung des an sich schon niedrig gelegenen Emscherthales mancherlei Uebelstände mit sich bringen wird. Die neuerdings allgemeiner in Anwendung gebrachte Art der Kohlengewinnung mit „Bergeversatz" (d. h. die Hohlräume werden durch die unbrauchbaren Gesteinsmassen, welche bisher über Tage abgelagert wurden, wieder ausgefüllt) wird zwar eine Abschwächung der Bodensenkungen herbeiführen, kann sie aber niemals ganz beseitigen.

III. Umfang des Verkehrs im Rheinisch-Westfälischen Industriebezirke. Kohlenförderung desselben.

Die Einwohnerzahl des eigentlichen Industriegebietes beträgt 2,1 Millionen, dessen Fläche 3600 qkm. Bei gleicher Einwohnerzahl, welche die Provinz Brandenburg (ohne Berlin) hat, ist der Flächeninhalt des Industriegebietes nur 1/10 so groß.

An industriellen Betrieben, welche vorzugsweise Massengüter produziren und verbrauchen, sind vorhanden:

175 Kohlenzechen mit einer Belegschaft von 139 000 Arbeitern,

95 Werke größter Art, und zwar Gußstahlfabriken, Hochofenbetriebe, Puddel- und Eisenwerke, Stahl- und Blechwalzwerke, Zinkhütten, Brücken- und Schiffsbauanstalten, sowie eine sehr große Anzahl anderer großer Betriebe, als Maschinenfabriken u. s. w.

Den ersten Rang in der Reihe der erzeugten Massengüter nimmt naturgemäß die Steinkohle ein, da es gerade der Reichthum an vorzüglichen Steinkohlen ist, der dort die großartige

Industrie ins Leben gerufen hat. Die jährliche Zunahme der Kohlen- und Koksproduktion hat in der letzten Zeit ziemlich regelmäßig 1 300 000 Tonnen betragen. Im Jahre 1891 erreichte die Produktion den sehr erheblichen Betrag von 37,4 Millionen Tonnen.

Als Beleg für die Größe des Massenverkehrs in diesem Industriegebiete mögen einige Zahlen dienen, welche die Eisenbahngüterstatistik angiebt. Obwohl die Fläche des Rheinisch-Westfälischen Industriegebietes nur 0,7 % von der Fläche Deutschlands ausmacht, ist der Eisenbahnverkehr daselbst an dem gesammten Verkehr Deutschlands mit 35,8 % betheiligt. Auf die Flächeneinheit berechnet, übertrifft somit die Größe des Güterverkehrs im Industriegebiet den ebenso berechneten Verkehr Deutschlands um das 98 fache. Die überraschende Thatsache, daß die Frachtmenge des Rheinisch-Westfälischen Industriegebietes etwa den dritten Theil der Frachtmenge von ganz Deutschland und annähernd die Hälfte derjenigen Preußens ausmacht, beweist in überzeugender Weise, daß daselbst ein Verkehr von ganz außerordentlicher Bedeutung vorhanden ist. Auf dem europäischen Festlande kommen derartige Verhältnisse nicht weiter vor.

Was insbesondere den Verkehr der westlichen Provinzen Deutschlands mit den Nachbarländern in mineralischer und metallurgischer Produktion und Fabrikation betrifft, so betrug nach dem Jahresberichte der Handelskammer zu Essen von 1891 die Einfuhr 7,1 Millionen Tonnen und die Ausfuhr 14,2 Millionen Tonnen.

Hiervon bestehen 5,4 und 10,9 Millionen Tonnen oder 76 Prozent der ganzen Summe aus Kohlen und Koks. Die Ausfuhr nach Holland und Belgien, die zum allergrößten Theil aus dem Rheinisch-Westfälischen Industiegebiet erfolgt, beträgt beinahe 40 % der Gesammtausfuhr Deutschlands. In wie bedeutendem Maße, namentlich in dem letzten Jahrzehnt, der Absatz von Kohlen aus dem Industriegebiet zugenommen hat, läßt sich auch daraus erkennen, daß der Versand von Kohlen aus den Häfen des Gebietes Ruhrort und Duisburg eine bedeutende Zunahme erfahren hat. Es betrug der Versand aus diesen Häfen:

im Jahre	1851	559 000	Tonnen
„ „	1860	1260 000	„
„ „	1870	1657 000	„
„ „	1880	2719 000	„
„ „	1890	4707 000	„

Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß das jetzige Rheinisch-Westfälische Industriegebiet noch auf lange Zeit eine bevorzugte Stellung behalten wird. Wie bereits gesagt, beträgt die jährliche Zunahme der geförderten Kohlen seit einer längeren Reihe von Jahren rund 1 300 000 Tonnen. Eine derartige Zunahme wird voraussichtlich auch in Zukunft stattfinden.

Die Annahme, daß nach zehn Jahren das geförderte Kohlenquantum sich um 10 Millionen Tonnen vermehrt habe, ist deshalb sehr mäßig. Eine solche Zunahme würde rund 30 % der im Jahre 1890 geförderten Kohlenmenge betragen, während die Zunahme von 1870 bis 1880 mit 11,1 Millionen Tonnen 94 % und die von 1880 bis 1890 mit 12,8 Millionen Tonnen 56 % der Fördermengen der entsprechenden Jahre betragen hat. Unter der Voraussetzung, daß auch die übrigen Transporte in dem Zeitraum eine entsprechende Zunahme erfahren, wird man wohl nicht zu hoch schätzen, wenn man annimmt, daß die Gesammttransportmenge des Industriegebietes sich nach zehn Jahren um 15 Millionen Tonnen vermehrt habe. Diese Zunahme ist es, welche zum größten Theile auf neue Verkehrswege, und zwar für minderwerthige Güter mit großen Transportlängen in erster Linie auf die anzulegende Wasserstraße angewiesen sein wird. Eine Verminderung des zur Zeit vorhandenen Eisenbahnverkehrs wird daher nicht eintreten, da der

Kanal, wie unten ausgeführt werden wird, zunächst nicht mehr als 7 Millionen Tonnen jährlich zu transportiren im Stande ist.

Die technische Möglichkeit, das jetzige Kohlenförderungsquantum um ein Erhebliches zu vermehren, steht außer Zweifel. Sind doch seit dem Jahre 1888 27 neue Schächte angelegt, welche zum größten Theile in den nächsten Jahren in Betrieb kommen und in Verbindung mit vielfältigen Vergrößerungen der bestehenden Anlagen das mögliche Förderquantum um ein beträchtliches Maß erhöhen werden. Die Kohlenindustrie wird hiernach auf jeden Fall im Stande sein, mit der erhöhten Nachfrage der Zukunft gleichen Schritt zu halten. Die gesteigerte Nachfrage tritt ein durch den für die Bevölkerungszunahme vermehrten Hausbedarf, durch den regeren Eisenbahn- und Wasserstraßenverkehr und durch die weitere Entwickelung der Industrie. Außerdem wird eine erhebliche Vergrößerung des Absatzes und damit der Produktion von Kohlen dadurch herbeigeführt werden, daß es durch den Ausbau des Rhein—Weser—Elbe—Kanals, welcher dem Rheinisch-Westfälischen Industriegebiet eine ausgedehnte Wasserstraße für den binnenländischen Verkehr eröffnet und dieses Gebiet zugleich mit den Deutschen Nordseehäfen und der Rheinmündung in Verbindung setzt, der Westfälischen Kohle gelingen wird, die Englische Kohle im Inlande mehr und mehr zu verdrängen und ihr auch im Auslande eine größere Conkurrenz zu machen. Die Englische Kohle hat zur Zeit namentlich in den Deutschen Küstenstädten noch immer ein bedeutendes Absatzgebiet; im Jahre 1890 sind in Hamburg trotz der sehr billigen Ausnahmetarife für den Transport der Westfälischen Kohlen nach dort nur 885 882 Tonnen Westfälische Kohlen, dagegen aber 1 582 900 Tonnen Englische Kohlen eingeführt.

Es bleibt noch nachzuweisen, daß dem Rheinisch-Westfälischen Industriegebiet für die aller Wahrscheinlichkeit nach eintretende weitere Steigerung der Kohlenindustrie der nöthige Kohlenreichthum zur Verfügung steht. Nach den angestellten Berechnungen sind daselbst bis zu 700 m Teufe noch 10 627 Millionen Tonnen, bis 1000 m Teufe noch 18 121 Millionen Tonnen und überhaupt noch 30 009 Millionen Tonnen Kohlen vorhanden. Wenn man voraussetzt, daß die Bergbautechnik, welche bereits mit Schächten bis zu 700 m Teufe arbeitet, auf ihrem jetzigen Standpunkte stehen bleibt, so würden selbst bei einem gesteigerten jährlichen Verbrauchsquantum von 50 Millionen Tonnen noch für etwa 200 Jahre Kohlen vorhanden sein. Es darf aber angenommen werden, daß es der Technik gelingen wird, die Kohlenschätze auch bis zu einer Tiefe von 1000 m zu heben. Dann würden, selbst bei einer noch erhöhten Steigerung des Verbrauches, die Kohlenschätze für 250 bis 300 Jahre ausreichen und dann erst würden die noch nicht aufgeschlossenen Felder und die tiefer liegenden Kohlenvorräthe in Angriff zu nehmen sein.

Die Herstellung einer Wasserstraße im Rheinisch-Westfälischen Industriebezirk erscheint darnach als ein dringendes Bedürfniß für die Bewältigung des großartigen, stetig steigenden Verkehrs.

IV. Wirthschaftliche Bedeutung des Kanals Hamm—Datteln.

Auch der Kanal Hamm—Datteln hat eine wesentliche wirthschaftliche Bedeutung. Der Kanal liegt mit Ausnahme eines kleines Theils im Kohlengebiet, in welchem sich schon jetzt große Zechen der Gelsenkirchener und Harpener Bergbaugesellschaften befinden. Die Stadt Hamm ist der Sitz einer erheblichen Industrie (Westfälische Drahtindustrie und Union mit mehr als 3000 Arbeitern, Maschinen- und Brückenbaufabriken, Eisengießereien, Blechwalzwerke, Drahtzieherei und Stiftenfabrik, Ziegeleien, Getreidemühlen, Holzschneidemühlen 2c.), hat auch bedeutende Großhandelsgeschäfte (Getreide, Eisen- und Stahlwaaren, Holz 2c.). In Lünen befinden sich Eisenhütten, in Horst und Dahl Holzschleifereien.

Der Kohlenbergbau sowie Industrie und Handel des Gebiets werden zweifellos durch den Bau des Kanals einen erheblichen Aufschwung nehmen.

V. Kanalabmessungen.

Die für den Dortmund—Rhein-Kanal gewählten Abmessungen entsprechen denjenigen, welche nach den eingehendsten Erwägungen für den Dortmund—Ems-Kanal festgesetzt worden sind und zur Ausführung gelangen; auch der Dortmund—Rhein-Kanal ist also für Schiffe von 600 t bestimmt. Derselbe erhält eine Sohlenbreite von 18 m, eine Wassertiefe von 2,5 und eine Spiegelbreite von 30 m. Die Schleusen sind 67 m lang und haben 8,6 m lichte Weite bei 3 m Drempeltiefe. Die lichte Höhe unter den Brücken beträgt mindestens 4 m.

Dem zur Zeit namentlich noch aus dem Kreise von Rheinschifffahrtsinteressenten verfochtenen Antrage, den Kanal für Schiffe von 1000 oder gar 1500 t herzustellen, kann nicht entsprochen werden. Für die Beförderung auch von Massengütern ist ein 600 t Schiff, — welches so viel laden kann, wie zwei Eisenbahnzüge zu je 30 Wagen — ein geeignetes Fahrzeug. Die bei größeren Schiffen an sich eintretende Frachtersparniß würde bei dem Kanale — mit einem der Natur der Sache nach gegenüber einem geräumigen Flusse wie dem Rhein beschränkten Profile — dadurch großentheils aufgewogen werden, daß zur Vermeidung von Beschädigungen der Bauwerke und sonstigen Kollisionen ein größeres Schiff langsamer fahren muß als ein kleineres.

Die Wasserstraßen, welche sich östlich der Elbe an den Mittelland-Kanal anschließen, ferner die Elbe und Weser besitzen nicht die Fahrwassertiefe, welche Schiffen in den gewünschten größeren Abmessungen die Benutzung gestattet.

Es kommt hinzu, daß durch die Herstellung des Rhein—Weser—Elbe-Kanals mit seinen Ausgängen nach der Ems, der Weser und Elbe zugleich der nationale Zweck verfolgt wird, Deutschland von fremden Häfen thunlichst unabhängig zu machen. Die Erbauung der Wasserstraße zum Rhein in größeren Abmessungen als zur Ems, Weser und Elbe würde eine mit diesem Grundgedanken im Widerspruch stehende direkte Bevorzugung ausländischer Häfen enthalten. Es würde aus diesem Grunde auch alsbald das nicht unberechtigte, aber schon aus finanziellen Rücksichten unerfüllbare Verlangen seitens der Betheiligten erhoben werden, auch den Dortmund—Ems-Kanal und den Mittelland-Kanal in den gleichen übermäßigen Abmessungen herzustellen, bezw. für solche umzubauen und die Weser und Elbe für gleich große Fahrzeuge einzurichten. Sofern sich die mehrfach hervorgetretene Ansicht durch die spätere Erfahrung bestätigen sollte, daß der Dortmund—Rhein-Kanal in den gewählten Abmessungen zur Bewältigung des Verkehrs nicht im Stande ist, würde es aus vielfachen Gründen richtiger sein, eine zweite selbstständige Kanallinie an der Lippe herzustellen.

VI. Beschreibung der Kanalanlage.

Der dem Gesetzentwurfe zu Grunde liegende Bauplan ist ein auf allgemeinen Vorarbeiten beruhender Vorentwurf. Den zahlreichen und eingreifenden Veränderungen, die besonders in einem Industriegebiet fortwährend vorkommen, wird sich der endgültige Entwurf auf Grund spezieller Vorarbeiten von Neuem anzupassen haben.

Der Dortmund—Rhein-Kanal hat eine Länge von 44,22 km, er beginnt an dem Dortmund—Ems-Kanal bei Herne und durchschneidet das Industriegebiet in möglichst gerader Richtung auf den Rhein zwischen Ruhrort und Duisburg zu gehend. In der Richtung auf die seitwärts gelegenen Städte Bochum, Essen und Mülheim zweigen sich Stichkanäle von dem Hauptkanal ab, welche nach dem Vorprojekte zusammen etwa 14 km lang sind. Der fiskalische

Hafen von Ruhrort erhält ebenfalls eine Verbindung mit dem Hauptkanal durch einen verhältnißmäßig kurzen Anschluß (rund 3 km).

Die Kanallinie ist in ihrem Haupttheil bis vor Oberhausen in den über den Kohlenflötzen lagernden Mergelboden eingeschnitten, der hier eine durchschnittliche Mächtigkeit von 100 m hat. Tagebrüche und Risse kommen in dem Gelände nicht vor. Die durch den Bergbau entstehenden hohlen Räume füllen sich dadurch nach verhältnißmäßig kurzer Zeit aus, daß die überlagernden Schichten des Kohlengebirges sowohl wie die des Kreidemergels sich durchbiegen und im Ganzen, d. h. ohne Bruch niedergehen. Nach den Gutachten der Bergbehörden sind weder für den Kanal noch für den unter ihm umgehenden Bergbau Gefährdungen durch Ablaufen von Wasser zu befürchten.

Gegen die Nachtheile der allmählich eintretenden Senkungen des Geländes sind in dem Projekte eine Reihe von Vorbeugungsmaßregeln getroffen. Die Leinpfadsdämme werden mit größerer Breite und Höhe angelegt, als im Bauplane für den endgültigen Zustand vorgesehen ist, damit sie im Falle des Sinkens aufgehöht werden können, ohne daß die erforderliche Leinpfadsbreite verloren geht. Die kleineren Bauwerke, Düker und Durchlässe werden derartig erbaut, daß die durch Senkung hervorgebrachte Veränderung ihrer Lage keinen schädigenden Einfluß auf Bestand und Wirkung ausübt. Beim Sinken des Geländes behält der Wasserspiegel seine Höhenlage, es verringert sich daher beim Nachsinken der Brückenpfeiler die lichte Durchfahrtshöhe. Da ein Unterschreiten des Mindestmaßes unzulässig ist, so wird auf ein ständig zu haltendes Uebermaß der Lichthöhe zu achten sein; die eisernen Ueberbauten werden so construirt, daß ihnen eine geringe Veränderung der Höhe der Auflager nicht schadet, und daß die Möglichkeit besteht, diese Auflager zu erhöhen.

Den festen Brücken ist im vorliegenden Entwurf soweit thunlich der Vorzug gegeben. Alle Bahnen, mit Ausnahme einer Zechenanschlußbahn, sind mit festen Brücken übergeführt. Die beweglichen Brücken, deren Zahl etwa 20 betragen wird, sind als Hubbrücken gedacht. Diese haben gegenüber Drehbrücken den wesentlichen Vortheil, daß kein Drehpfeiler im Kanal steht und daß die Hebung der an sich schon möglichst hochzulegenden Brücke nach der Schiffshöhe bemessen werden kann. Kleine oder tief beladene Schiffe werden daher die Brücken, ohne daß diese geöffnet werden, passiren können.

Um während des Betriebes beliebige kürzere Kanalstrecken zur Ausführung von Reparaturen und dergleichen trocken legen zu können, sind in geeigneten Abständen Sperrthore vorgesehen, die es ermöglichen, den Kanal in abgeschlossene Abtheilungen zu zerlegen.

Für die im Gebiete des Bergbaues liegenden beiden Hebewerke und für die Schleuse bei Styrum sind Stellen ausgesucht worden, die von dem zuständigen Oberbergamt zur Zeit noch als unbedingt sichere, an der Senkung nicht theilnehmende Bauplätze bezeichnet sind.

Für die Wahl der Haltungshöhen des Kanals war neben dem Umstande, daß für die Errichtung der zum Abschluß der Haltungen erforderlichen Bauwerke nur wenig geeignete Punkte zur Verfügung stehen, die Rücksichtnahme auf die Speisung sowie auf die Vereinfachung des Kanalbetriebs maßgebend. Diese Erwägungen führten dazu, die Gefälle zusammenzufassen und zu ihrer Ueberwindung zwei Hebewerke und nur zwei Schleusen vorzusehen.

Die Hebewerke sollen einfach, die Schleusen sogleich in doppelter Anordnung zur Ausführung kommen. Die erste Haltung mit einem Wasserspiegel auf N. N. + 56 und in gleicher Höhe wie die Haupthaltung des Dortmund—Ems-Kanals belegen, die sich von Herne bis über Münster hinaus erstreckt, reicht bis zum Hebewerk bei Zollverein. Mit diesem werden 15 m

Gefälle überwunden. Auf gleicher Höhe wie diese Haltung liegen die in der Richtung auf Bochum und Essen abzweigenden Kanäle. Die zweite Haltung mit einem Wasserspiegel = N. N. + 41 führt bis zum Hebewerk bei Oberhausen, welches 9 m Höhenunterschied ausgleicht. Die Haltung unterhalb dieses Hebewerks mit einem Wasserspiegel = N. N. + 32 liegt in gleicher Höhe wie der Zweigkanal nach Mülheim; sie wird gegen die folgende Haltung durch eine Kammerschleuse abgeschlossen und erhält ihr Speisewasser aus der bei Mülheim durch ein Stauwerk abgesperrten Ruhr. Die letzte Schleuse, die den Kanal gegen den Rhein abschließt, liegt bei Neuenkamp. Die von ihr begrenzte Haltung wird ebenfalls unmittelbar aus der durch ein Stauwerk bei Aakerfähr abzuschließenden Ruhr gespeist. In Folge der Anlegung des Dortmund—Rhein-Kanals wird der Schiffsverkehr der Ruhr von Mülheim abwärts demnächst anstatt des jetzt wenig brauchbaren Flusses den allen Anforderungen entsprechenden Kanal zum Rheine bezw. nach Ruhrort vorfinden.

Die Speisung der oberen Haltung des Dortmund—Rhein-Kanals erfolgt gleichzeitig mit der der Scheitelstrecke des Dortmund—Ems-Kanals im Wesentlichen aus der Lippe durch den Kanal Hamm—Datteln. Außerdem sind bei den beiden Hebewerken des ersteren Pumpwerke vorgesehen.

Die Anlegung des Zweigkanals Hamm—Datteln macht es möglich, das Wasser der Lippe zu den Zeiten für Kanalzwecke nutzbar zu machen, wo es im Ueberfluß vorhanden ist. Der Zweigkanal (36 km lang), als Schifffahrtsstraße erbaut, sowie die anschließenden Theile des Dortmund—Rhein-Kanals (26,5 km) und des Dortmund—Ems-Kanals (120 km), also eine Wasserstraße von zusammen 182,5 km Länge, sollen zu diesem Zwecke um 0,50 m angestaut, außerdem auch eine am Kanal Hamm—Datteln befindliche Haidefläche von 200 ha als weiteres Sammelbecken benutzt werden. Hierdurch wird nicht nur das Vorhandensein eines stets ausreichenden Speisungswassers für den Kanal völlig gesichert, sondern es wird auch ermöglicht, bei trockenen Zeiten den Wasservorrath des Lippeflusses sebst länger als einen Monat überhaupt nicht in Anspruch zu nehmen, was für die Interessen der Lippeanwohner, insbesondere für die Landwirthschaft von hohem Werthe ist. Bei Erbauung des Zweigkanals kann zudem der Lippefluß den landwirthschaftlichen Interessenten zur Benutzung lediglich für ihre Zwecke überlassen werden; außerdem wird die Anlegung von Meliorationsanlagen an dem Zweigkanal selbst ermöglicht.

Nach dem vorliegenden Vorentwurf soll auf Staatskosten nur der durchgehende Hauptkanal mit den Anschlüssen in der Richtung auf Bochum, Essen, Mülheim und Ruhrort sowie der Zweigkanal Hamm—Datteln gebaut werden. Die Herstellung von Häfen und Schiffsliegeplätzen bleibt den Interessenten überlassen; insbesondere wird auch die im Projekte angedeutete Schleuse zur Verbindung des Kanals mit dem Hafen von Duisburg eventuell seitens der Interessenten auszuführen sein.

Für die Leitung des Betriebes auf dem Kanal sowie für das Personal der Schleusen, Hebewerke und Hubbrücken sind Dienstgebäude und ein Bauhof vorgesehen. Ferner soll an dem ganzen Kanal entlang eine Fernsprechleitung angelegt werden.

VII. Baukosten und Bauausführung.

Die Baukosten für den Dortmund—Rhein-Kanal einschließlich der Zweigkanäle mit einer Gesammtlänge von 58,53 km betragen nach dem Vorentwurf 45 650 000 Mark, also für 1 km abgerundet 784 000 Mark.

Der Kanal Hamm—Datteln kostet bei 36 km Länge 10 000 000 Mark also für das Kilometer 278 000 Mark.

Der Dortmund—Rhein-Kanal ist für die Ermittelung der Kosten in elf Strecken eingetheilt. Die Kosten vertheilen sich auf folgende Titel:

I. Grunderwerb.

Betrag

Es sind zu erwerben:
375 ha für die Kanalanlage,
131 „ „ abzulagernde Bodenmassen
Gesammtbetrag einschl. aller Nebenentschädigungen 10 168 000 M.

II. Erd- und Böschungsarbeiten.

11 000 000 cbm Boden zu bewegen.
Gesammtbetrag einschl. Rodungs-, Böschungs- und Dichtungsarbeiten 14 700 000 „

III. Bauwerke.

Es kommen zur Ausführung:
3 Kammerschleusenanlagen,
2 Schiffshebewerke,
2 Wehranlagen,
2 Sperrschleusen,
95 Brücken, darunter 21 Hubbrücken,
14 Sicherheitsthore,
31 Düker, Durchlässe 2c.,
53 Seiten- und Parallelwegsdurchlässe.
Sonstige Bauwerke, Gleisverlegungen, Fähren 2c.
Gesammtbetrag 14 607 000 „

IV. Nebenanlagen.

Befestigung der Leinpfade, Wegeanlagen, Einfriedigungen,
Dienstgehöfte: 1 für einen Wasserbauinspektor,
7 „ Schleusen-, Wehr- und Hebewerksbeamte,
6 „ Kanalaufseher,
20 „ Brückenwärter,
4 Wärterbuden,
1 Bauhof.
Telegraphen- und Fernsprecheinrichtungen.
Gesammtbetrag 1 525 000 „

V. Unterhaltung während der Bauzeit.

Gesammtbetrag 141 000 „

VI. Pumpwerke zur Speisung des Kanals.

Gesammtbetrag 745 000 „

VII. Bauleitungs- und Verwaltungskosten.

Gesammtbetrag 1 255 000 „

VIII. Insgemein.

Gesammtbetrag 2 509 000 „

Zusammen 45 650 000 M.

Die Kosten des Kanals Hamm—Datteln setzen sich folgendermaßen zusammen:

I. Grunderwerb. Betrag

Es sind zu erwerben:
328 ha für die Kanalanlage,
24 „ „ abzulagernde Bodenmassen.
Gesammtbetrag einschl. aller Nebenentschädigungen 1 335 160 M.

II. Erd- und Böschungsarbeiten.

3,8 Millionen cbm Boden zu bewegen.
Gesammtbetrag einschl. Rodungs-, Böschungs- und Dichtungsarbeiten 4 011 805 „

III. Bauwerke.

Es kommen zur Ausführung:
1 Kammerschleusenanlage zwischen dem Kanal und der Lippe,
1 Brückenkanal,
35 Brücken,
3 Sicherheitsthore,
24 Dücker, Durchlässe 2c.,
17 Seiten- und Parallelwegsdurchlässe
29 Einlässe.
Sonstige Bauwerke, Gleisverlegungen, Zuleitungsgraben, Fähren 2c.
Gesammtbetrag 3 063 800 „

IV. Nebenanlagen.

Befestigung der Leinpfade, Wegeanlagen, Einfriedigungen,
Dienstgehöfte: 1 für einen Schleusenaufseher,
2 „ Kanalaufseher.
Telegraphen- und Fernsprecheinrichtungen.
Gesammtbetrag 798 872 „

V. Unterhaltung während der Bauzeit.

Gesammtbetrag 51 020 „

VI. Bauleitungs- und Verwaltungskosten.

Gesammtbetrag 244 600 „

VII. Insgemein

Gesammtbetrag 494 743 „

Zusammen 10 000 000 M.

Bei Bemessung der Einheitspreise für die Bauausführung sind Mittelwerthe angenommen, die aus den beim Dortmund—Ems-Kanal inzwischen gemachten Erfahrungen abgeleitet wurden Als Bauzeit sind im Ganzen 5½ Jahre zu rechnen, wovon 1½ Jahre auf die Bearbeitung der besonderen Entwürfe und 4 Jahre auf die eigentliche Bauausführung fallen.

VIII. Betriebs- und Unterhaltungskosten.

Für die jährliche Unterhaltung des Dortmund—Rhein-Kanals mit allen Bauwerken und Dienstgebäuden, der Dienstdampfer, Bagger, Fernsprecheinrichtungen u. s. w. sind überschläglich berechnet . . . . . 130 000 M.

Die Betriebskosten der Hebewerke, Schleusen und Brücken, die Kosten für Baggerungen, die Gehälter sämmtlicher Beamten, Kosten der Hebung der Kanalabgaben und sonstige Verwaltungskosten und dergleichen werden betragen . . . 120 000 „

zusammen 250 000 M.

Für den Kanal Hamm—Datteln sind die Betriebs- und Unterhaltungskosten auf 75 000 Mark jährlich zu veranschlagen.

IX. Leistungsfähigkeit und Rentabilität der Kanalanlage.

Den Verkehr und damit auch die Rentabilität eines anzulegenden Kanals im Voraus mit Sicherheit in Zahlen anzugeben, ist unmöglich; es wird bei einem solchen Projekte im Wesentlichen auf die Prüfung der Frage ankommen, ob unter Berücksichtigung aller wirthschaftlichen Verhältnisse der in Betracht kommenden Gebiete eine Wasserstraße nothwendig oder nützlich erscheint und ob die danach zu erwartenden Vortheile mit den aufzuwendenden Bau- und Unterhaltungskosten in einem richtigen Verhältnisse stehen. Diese Frage ist für den Rhein—Weser—Elbe-Kanal bereits durch das Gesetz vom 9. Juli 1886 bejahend entschieden. Es besteht übrigens darüber auch auf keiner Seite ein Zweifel, daß die Leistungsfähigkeit des Dortmund—Rhein-Kanals nicht lange nach seiner Fertigstellung, — welche, wenn die Baumittel jetzt bewilligt werden, etwa im Jahre 1900 zu erwarten ist, — durch den zu erwartenden Verkehr voll ausgenutzt werden wird. Im Uebrigen wird auch im vorliegenden Falle daran festzuhalten sein, daß durch die zu hebenden Kanalgebühren die Betriebs- und Unterhaltungskosten gedeckt und eine angemessene Verzinsung des Baukapitals herbeigeführt wird.

Was die Leistungsfähigkeit des Kanals betrifft, so sollen einstweilen nur einfache Hebewerke (und doppelte Schleusen) gebaut werden; die Herstellung der zur vollen Ausnutzung der Wasserstraße erforderlichen zweiten Hebewerke und dritten Schleusen wird erst dann zu erfolgen haben, wenn der Verkehr es verlangt. Zur Zeit werden daher für diese letzteren Bauwerke nur die Bauplätze reservirt. Für die Ausnutzung des Kanals ist also, abgesehen von den auf den Zwischenstrecken sich bewegenden Transporten, zunächst nur die Leistungsfähigkeit der einfachen Hebewerke maßgebend. Ein Hebewerk befördert in 30 Minuten je ein Schiff herauf und herunter; mit Rücksicht auf möglichen Aufenthalt, insbesondere beim Ein- und Ausfahren der Schiffe mag diese Zeitdauer um die Hälfte erhöht, also auf 45 Minuten angenommen werden. Bei den klimatischen Verhältnissen des Rheinlandes wird die Schifffahrt auf dem Kanal jährlich mindestens 270 Tage betrieben werden können. Die Dauer des Tagesbetriebes eines Hebewerks möge 14 Stunden, des Tag- und Nachtbetriebes, wie er zweifellos demnächst stattfinden wird, 21 Stunden betragen (3 Stunden täglich müssen für etwaige Reparaturen 2c. freibleiben). Danach befördert ein Hebewerk zu Berg und zu Thal täglich

$$\text{bei Tagesbetrieb } \frac{14 \,.\, 60 \,.\, 2}{45} = 37 \text{ Schiffe,}$$

$$\text{bei Tag- und Nachtbetrieb } \frac{21 \,.\, 60 \,.\, 2}{45} = 56 \text{ Schiffe.}$$

Da der Kanal für 600 t Schiffe gebaut wird, so entspricht dies einer jährlichen Transportmenge von 6 Millionen Tonnen bei Tagesbetrieb und 9 Millionen Tonnen bei Tag- und Nachtbetrieb. Von diesen Beträgen mögen bei Ermittelung der muthmaßlichen Rentabilität nur 70 Prozent, also 4,2 bezw. 6,3 Millionen Tonnen in Rechnung gestellt werden.

Die Prüsmann'sche Denkschrift legt für die zu erwartende Einnahme an Kanalabgaben eine Gebühr von 0,70 Pf. für das Tonnenkilometer und eine durchschnittliche Benutzung des Kanales auf 30 km für das Schiff zu Grunde, woraus sich pro Schiff und Tonne eine Abgabe von 0,70 × 30 = 21 Pf. ergiebt. Voraussichtlich wird die Kanalabgabe indeß, zumal die überwiegende Mehrzahl der Fahrzeuge außer dem Kanal regelmäßig die abgabenfreie Wasserstraße des Rheins benutzen wird, ohne Nachtheil für den Verkehr mit Rücksicht auf die außergewöhnlich hohen Baukosten auf durchschnittlich 1 Pf für das Tonnenkilometer bemessen werden können, was, wenn man die Benutzungslänge von 30 km beibehält, für jede Schiffstonne 30 Pf. ausmacht, das ist noch nicht die Hälfte der Eisenbahnexpeditionsgebühr. Da die Betriebs- und Unterhaltungskosten bei 21 stündigem Betriebe der Schleusen 2c. auf jährlich 250 000 Mark berechnet sind, so beträgt die jährliche Reineinnahme

bei einer Kanalgebühr von 1 Pf. und 21 stündigem Betriebe

(6 300 000 × 0,30—250 000)

= 1 640 000 Mark.

Dies ergiebt bei einem Baukapitale von rund 46 000 000 Mark eine Verzinsung von

3,56 Prozent,

bei einem Baukapital von 50 000 000 Mark (wegen Erhöhung der Baukosten durch den Antheil am Kanal Hamm—Datteln) eine Verzinsung von

3,28 Prozent

jährlich.

Durch Erbauung zweiter Hebewerke und dritter Schleusen würde sich diese Rentabilität demnächst sehr erheblich erhöhen lassen.

Zugleich ist hervorzuheben, daß durch die Erbauung des Dortmund—Rhein-Kanals die Rentabilität der angrenzenden Theile des Dortmund—Ems-Kanals, insbesondere der Kanalstrecke Henrichenburg—Dortmund eine mehrfache Erhöhung erfahren wird.

Was die Rentabilität des Kanals Hamm—Datteln betrifft, so sind nach den obigen Ausführungen von den Gesammtkosten desselben zunächst 6 000 000 Mark für seine Eigenschaft als Speisekanal für den Dortmund—Rhein-, Dortmund—Ems- und Mittelland-Kanal in Abrechnung zu bringen; es verbleibt also ein Rest von 4 000 000 Mark als hier in Betracht kommendes Baukapital.

Die Länge dieses Kanals beträgt 36 km, welche, da der Hauptverkehrsort Hamm an einem Ende liegt, von den meisten Schiffen voll befahren werden wird; für die Berechnung mögen indeß nur 30 km angesetzt werden. Die Interessenten rechnen auf ein Transportquantum von etwa 1 Million Tonnen, von dem 3/4 in Ansatz kommen mögen. Irgendwelche Schifffahrtshindernisse (Hebewerke, Schleusen) sind auf dem Kanal nicht vorhanden, die Betriebs- und Unterhaltungskosten sind daher mit 75 000 Mark jährlich reichlich bemessen.

Die Reineinnahme würde danach nach entsprechender Entwickelung des Kanalbetriebes bei 1 Pf. Kanalgebühr für das Tonnenkilometer auf (750 000 × 0,30 — 75 000) = 150 000 Mark jährlich oder

3,75 Prozent

des zur Berechnung zu ziehenden Antheils vom Baukapital (4 000 000 Mark) angenommen werden können.

Es dürfte danach einem Zweifel nicht wohl unterliegen, daß der Dortmund—Rhein-Kanal einschließlich des Kanals Hamm—Datteln nach entsprechender Entwickelung des Verkehrs

in der Lage sein wird, die Zinsen des Anlagekapitals und wahrscheinlich auch eine allmähliche Amortisation desselben aufzubringen, ganz abgesehen von den großartigen Vortheilen, welche der Bau für die gesammte Entwickelung der von den Kanälen durchzogenen Gebiete und damit mittelbar auch für die Staatskasse im Gefolge haben wird.

X. Interessentenbeiträge.

Auch bei dem vorliegenden Kanalunternehmen ist daran festzuhalten, daß die Betheiligten, welche von demselben die größten Vortheile genießen, vorab auch einen Theil des Risikos der Anlage übernehmen. Es werden dadurch nicht allein die Verpflichtungen des Staates in einer der Billigkeit entsprechenden Weise vermindert, sondern es wird für ihn zugleich eine größere Gewähr gewonnen, daß das Unternehmen thatsächlich die vorausgesetzte wirthschaftliche Bedeutung hat. Bisher erfolgte nun die Heranziehung der Interessenten zu derartigen Unternehmungen in der Weise, daß sie dem Staate den Grund und Boden für die Anlage kostenfrei zur Verfügung zu stellen bezw. die für dessen Erwerb aufgewandten Kosten zu erstatten hatten. Diese Art der Leistung führt indeß, wie sich beim Bau des Dortmund--Ems-Kanals ergeben hat, zu großen Unzuträglichkeiten; auch stößt die Durchführung einer derartigen Forderung häufig auf erhebliche Schwierigkeiten, so daß z. B. beim Dortmund—Ems-Kanal der zu leistende Beitrag durch das Gesetz vom 6. Juni 1888 (Gesetzsamml. S. 238) nachträglich auf eine bestimmte Summe fixirt werden mußte, ganz abgesehen davon, daß wesentlich in Folge dieser Bestimmung die Inangriffnahme des Baues um etwa sechs Jahre verzögert worden ist.

Im vorliegenden Falle sollen die Interessenten an dem Kanalunternehmen selbst, und zwar in der Weise betheiligt werden, daß sie für einen bestimmten Antheil an den Baukosten die landesübliche Verzinsung von 3½ Prozent garantiren und außerdem mit bestimmten Beträgen für die Betriebs- und Unterhaltungskosten aufkommen, beides soweit die zu hebenden Kanalgebühren zur Verzinsung des gesammten Baukapitals mit 3½ Prozent, bezw. zur Deckung der Betriebs- und Unterhaltungskosten etwa nicht ausreichen. Diese Art der Betheiligung an dem Unternehmen gewährt den Interessenten erhebliche Vortheile; sie haben nur in dem Falle und insoweit Beiträge zu leisten, als die Anlage sich nicht selbst rentirt und sie haben in jedem Falle erst dann zu zahlen, wenn sie bereits die Vortheile derselben genießen. Zugleich führt dieser Modus zu einer weit gerechteren Vertheilung der Lasten, indem er die Möglichkeit gewährt, in jedem Jahre Diejenigen nach Maßgabe ihres Interesses heranzuziehen, die alsdann von der Anlage Nutzen haben, während die Aufbringung der Grunderwerbskosten à fonds perdu nur die augenblicklich vorhandenen Betheiligten und auch diese häufig nur zum Theil trifft, da sich mancher Interessent der alsdann freiwilligen Leistung entzieht. Diese anderweite Art der Betheiligung der Interessenten ermöglicht es aber zugleich auch zum Vortheil des Staates, das von ihm zu übernehmende Risiko in viel größerem Maße zu vermindern, als dies bei einer Aufbringung der Grunderwerbskosten durch die Betheiligten der Fall war. Diese haben nunmehr auch für etwaige Fehlbeträge an Betriebs- und Unterhaltungskosten aufzukommen, und sie werden zugleich — worauf ein wesentliches Gewicht zu legen ist — dabei interessirt, daß stets angemessene Kanalabgaben zur Hebung gelangen.

Derartige Garantieen können der Natur der Sache nach nur von öffentlichen Verbänden, an erster Stelle also von den Provinzen übernommen werden; bei der Aufbringung der auf Grund derselben etwa zu zahlenden Beiträge werden demnächst die meistbetheiligten Kreise bezw. Kreistheile und in diesen die meistbetheiligten Gemeinden mit Vorausleistungen heranzuziehen sein, welche letztere wiederum die einzelnen Interessenten nach Maßgabe ihres Interesses vorab

belasten. Das Recht zu einer derartigen Vertheilung auf die Kreise ergiebt sich für die Provinzen ohne Weiteres aus den betreffenden gesetzlichen Bestimmungen (§§. 110, 119 der Provinzialordnung für die Provinz Westfalen vom 1. August 1886 Gesetzsamml. S. 256 und für die Rheinprovinz vom 1. Juni 1887 Gesetzsamml. S. 252, §. 91 Nr. 3 des Communalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 Gesetzsamml. S. 152). Da es zweifelhaft sein könnte, ob für die weitere Vertheilung auf die Gemeinden und innerhalb dieser auf die einzelnen Pflichtigen die betreffenden Bestimmungen in den §§. 13 und 91 der Kreisordnung für Westfalen vom 31. Juli 1886 (Gesetzsamml. S. 217) und für die Rheinprovinz vom 30. Mai 1887 (Gesetzsamml. S. 209) sowie der §§. 9, 20, 77 des Communalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 ohne Weiteres anwendbar sein würden, so ist dies im §. 3 des Gesetzentwurfs besonders zum Ausdruck gebracht.

Der Antheil an den Baukosten des Dortmund—Rhein-Kanals, für welchen die Betheiligten die Zinsen zu garantiren haben, ist nach Benehmen mit diesen auf den Betrag von 10 000 000 Mark ausreichend bemessen, welcher etwas über 20 Prozent der gesammten Baukosten ausmacht. Der zu garantirende Fehlbetrag an Betriebs- und Unterhaltungskosten ist ebenfalls auf 20 Prozent der ermittelten Kosten, mithin auf 50 000 Mark jährlich, festgestellt. Beim Kanal Hamm—Datteln würde es unbillig sein, den Interessenten eine Zinsgarantie in gleichem Verhältniß aufzuerlegen, da dieser Kanal seine wesentlichste Bedeutung als Speisekanal für die anderen Kanäle hat und an Mehrkosten für den Ausbau als Schifffahrtskanal nur etwa 4 000 000 Mark erfordert. Es ist daher hier der Betrag auf 1 000 000 Mark festgesetzt worden, während die Bürgschaft für einen etwaigen Fehlbetrag an Betriebs- und Unterhaltungskosten — welche nur wirksam wird, wenn der Kanal überhaupt keine Zinsen für das Baukapital aufbringen sollte, — auch hier auf 20 Prozent des veranschlagten Betrages, nämlich auf 15 000 Mark jährlich, bestimmt worden ist. Es sei hier noch darauf hingewiesen, daß nach der Bestimmung im §. 2 des Gesetzentwurfs die betheiligten Verbände die etwaigen Ausfälle an Betriebs- und Unterhaltungskosten bis zu den festgesetzten Höchstbeträgen voll zu tragen haben und nicht etwa nur in dem Verhältniß, in welchem sie die Verzinsung der Baukapitalien garantiren. Behufs Feststellung der aus den Zinsgarantien sich ergebenden Verpflichtungen wird die Reineinnahme an Kanalabgaben bei jeder Kanalstrecke gleichmäßig auf die 3½prozentige Verzinsung der gesammten Baukosten derselben verrechnet und der Fehlbetrag, welcher sich alsdann für den von den betheiligten Verbänden garantirten Baukostenantheil ergiebt, von diesen erstattet. Sofern die Kanalabgaben nach Deckung der Betriebs- und Unterhaltungskosten und nach erfolgter Verzinsung des Baukapitals mit 3½ Prozent einen Ueberschuß ergeben sollten, würde dieser nach §. 2 des Gesetzes a. E. zur Amortisation der Baukapitalien verwandt und damit zugleich eine antheilige Verminderung der von den Betheiligten übernommenen Zinsgarantien herbeigeführt werden.

Da bei den zunächst geführten Verhandlungen die Interessenten der Rheinprovinz und der Provinz Westfalen zu einer Einigung darüber nicht gelangen konnten, nach welchem Antheilsverhältniß diese Garantien eventuell zu vertheilen sein würden, so ist denselben auf deren Wunsch seitens der Staatsregierung ein betreffender Vorschlag, und zwar dahin gemacht worden, daß

für den eigentlichen Dortmund—Rhein-Kanal die Rheinprovinz 70 Prozent der verlangten Garantien, Westfalen 30 Prozent übernehme, während

hinsichtlich des Kanals Hamm—Datteln für die betreffenden Verpflichtungen allein Westfalen einzutreten haben würde.

Der Provinziallandtag der Provinz Westfalen hat in seiner Sitzung vom 20. Februar d. J. seine Bereitwilligkeit zur Uebernahme dieser Garantien bereits ausgesprochen; der betreffende Beschluß hat unterm 7. März d. J. die gesetzlich erforderliche Bestätigung des Ministers des Innern und des Finanzministers gefunden. Der Provinziallandtag der Rheinprovinz tritt erst gegen Ende Mai zusammen; da diese an der Herstellung des Kanals in der gewählten Linie zweifellos ein ganz hervorragendes Interesse hat, so dürfte auch deren Zustimmung zu dem Vorschlage der Staatsregierung um so mehr mit Sicherheit erwartet werden können, als der Provinzialausschuß sich mit der Uebernahme der nach diesem Vorschlage auf die Rheinprovinz entfallenden Garantien bereits einverstanden erklärt hat. Danach steht eine baldige Erledigung der Garantiefrage zu erhoffen, was allerdings auch besonders erwünscht erscheint, da vorher Mittel aus Kanalbaufonds zur Inangriffnahme der Arbeiten nicht zur Verfügung stehen würden.

Wenn übrigens aus Interessentenkreisen in Vorschlag gebracht war, den Provinzen die Uebernahme bestimmter Verpflichtungen durch das zu erlassende Kanalgesetz aufzuerlegen, so ist zu bemerken, daß es seitens der Staatsregierung für ausgeschlossen erachtet wird, irgend welchen Zwang in dieser Richtung auszuüben. Es würde vielmehr, sofern wider Erwarten die verlangte Betheiligung der zunächst betheiligten Verbände an dem großen Unternehmen nicht eintreten sollte, nach der Ansicht der Staatsregierung zu folgern sein, daß die Interessenten von der wirthschaftlichen Bedeutung des Unternehmens nicht völlig überzeugt sind, in welchem Falle von der Ausführung des Kanales Abstand genommen werden müßte.

Anlage 8.

Bericht und Antrag

des Provinzialausschusses,

betreffend

die Erweiterung des großen Sitzungssaales im Ständehause.

Bei Anfertigung des Entwurfes zum Bau des Ständehauses im Jahre 1876 wurde bereits darauf Bedacht genommen, die Größe des Sitzungssaales nicht blos nach der damaligen Zahl der ständischen Landtagsabgeordneten (80) zu bemessen, sondern den Saal so einzurichten, daß die auf Grund der in Aussicht stehenden Provinzialordnung zu wählenden Landtagsabgeordneten, deren Zahl muthmaßlich auf 139 angenommen wurde, darin Platz fänden. Letztere Annahme bestätigte sich durch die Wahlen zum 34. Provinziallandtage im Jahre 1888 und wurden demzufolge 140 Sitzplätze im Saale angeordnet. Hierbei stellte sich indeß heraus, daß die Größe des Saales nicht ausreichte, um eine bequeme Einrichtung zu treffen, und daß weitere Sitzplätze nur unter Benutzung des Raumes unter der Gallerie und unter Einschränkung des engen Ganges zwischen der vordersten Sitzreihe und dem Podium des Präsidentensitzes angelegt werden können. Es erscheint daher geboten, nachdem die Zahl der Abgeordneten durch die diesjährige Neuwahl bereits auf 145 gestiegen ist, und in Anbetracht dessen, daß in Folge des Anwachsens der Bevölkerung namentlich in den größeren Städten ein weiteres Steigen der Zahl der Abgeordneten zu erwarten steht, den Sitzungssaal zu erweitern.

Zu diesem Zwecke soll die hintere Saalwand bis zur gegenüberliegenden Corridormauer hinausgeschoben werden, wodurch die Zahl der Sitzplätze auf 196 erhöht und im Allgemeinen eine bequemere Einrichtung getroffen werden kann.

Die Kosten der Saalerweiterung sind veranschlagt zur Summe von pp. 85 000 Mark.

Der Provinzialausschuß gestattet sich hiernach den Antrag zu stellen:

„Der hohe Provinziallandtag wolle die beabsichtigte Erweiterung des großen Sitzungssaales im Ständehause genehmigen und die zur Summe von pp. 85 000 Mark veranschlagten Baukosten bewilligen".

Düsseldorf, den 26. Mai 1894.

Der Provinzialausschuß:

Janßen, Vorsitzender. Dr. Klein, Landesdirektor.

Anlage 9.

Bericht und Antrag

des Provinzialausschusses

zu dem

vom Rheinischen Fischereiverein eingereichten Gesetzentwurf, betreffend die Fischerei der Ufereigenthümer in den Privatflüssen der Rheinprovinz.

Der Vorstand des Rheinischen Fischereivereins hat unter dem 8. Mai d. J. den in der Anlage abgedruckten Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Fischerei der Ufereigenthümer in den Privatflüssen der Rheinprovinz, dem Provinzialausschusse mit der Bitte eingereicht, denselben dem Provinziallandtage zur Beschlußfassung und Weiterbeförderung an die Königliche Staatsregierung vorzulegen. Indem der Provinzialausschuß diesem Gesuche entspricht, gestattet sich derselbe, die Einbringung des Gesetzentwurfes mit folgenden Ausführungen zu begleiten.

Der 37. Rheinische Provinziallandtag hat in seiner Sitzung vom 12. Dezember 1892 (Verhandlungen S. 35/36) auf den Antrag der Abgeordneten Wallraf und Genossen beschlossen, die Königliche Staatsregierung um Vorlage eines Gesetzentwurfes zu bitten, durch welchen in Abänderung der bestehenden gesetzlichen Bestimmungen die Berechtigung der Uferbesitzer zum freien Fischfange in den Privatflüssen (Adjacentenfischerei) aufgehoben und den Gemeinden nach dem Vorgange des Jagdrechtes das Recht verliehen wird, die Fischerei in den Privatflüssen unter Wahrung der Bodennutzungsinteressen der Uferbesitzer zu verpachten mit der Verpflichtung, den Pachterlös entsprechend zu vertheilen.

Inzwischen hat die Königliche Staatsregierung die Frage einer Beschränkung der Adjacentenfischerei mit den Behörden und Interessenten der Rheinprovinz und Westfalens eingehend erörtert, worauf zunächst der Westfälische Fischereiverein in Uebereinstimmung mit dem dortigen landwirthschaftlichen Centralverein bei dem Westfälischen Provinziallandtage den Entwurf

eines Gesetzes, betreffend die Beschränkung der Adjacentenfischerei, eingebracht hat, der im Wesentlichen auf derselben Grundlage beruht, wie der vorliegende Rheinische Entwurf. Nachdem der Westfälische Provinziallandtag dem Entwurfe des Westfälischen Fischereivereins am 13. Februar 1894 seine Zustimmung ertheilt hatte und darauf von der Königlichen Staatsregierung bei dem Landtage der Monarchie ein entsprechender Gesetzentwurf für die Provinz Westfalen eingebracht worden ist, hat der Rheinische Fischereiverein sich dem Vorgehen des Westfälischen angeschlossen und den vorliegenden Entwurf nach Berathung und in Uebereinstimmung mit dem landwirthschaftlichen Verein für Rheinpreußen eingereicht, während Namens der Herren Minister des Innern und für Landwirthschaft, Domainen und Forsten der Herr Ober-Präsident sich durch Reskript vom 11. Mai d. J. mit diesem Vorgehen des Rheinischen Fischereivereins einverstanden erklärt hat.

Indem wegen der wirthschaftlichen Nothwendigkeit einer Beschränkung der Adjacentenfischerei und der Begründung des Gesetzentwurfes auf die Anlage mit den Ausführungen des Rheinischen Fischereivereins Bezug genommen wird, ist im Besonderen hervorzuheben, daß das zu erlassende Gesetz nicht nur in den französisch-rechtlichen Theilen der Rheinprovinz, wie etwa aus den Motiven entnommen werden könnte, sondern auch in den landrechtlichen und gemeinrechtlichen Bezirken, überhaupt allen Rechtsgebieten der Provinz Geltung haben soll.

Es mag gestattet sein, die grundlegenden Bestimmungen des vorliegenden Gesetzentwurfes in Folgendem kurz hervorzuheben:

1. Das bisherige selbstständige Fischereirecht der Uferanlieger eines Privatflusses, d. h. eines nicht schiffbaren Flusses, soll in Zukunft grundsätzlich nur noch dann ausgeübt werden dürfen, wenn ein Uferanlieger oder mehrere Anlieger zu ungetheiltem Miteigenthum auf beiden Seiten des Privatflusses mindestens 500 m eigenthümlich besitzen. Auf den Antrag des Eigenthümers oder der Miteigenthümer der zugehörigen Grundstücke ist dann ein selbstständiger Fischereibezirk durch den Kreisausschuß zu bilden (§. 4).
2. Eine an einen selbstständigen Fischereibezirk angrenzende Flußstrecke, die weder einen selbstständigen Fischereibezirk noch einen Theil eines anderen gemeinschaftlichen Fischereibezirks bildet, sind dem benachbarten selbstständigen Fischereibezirk zuzuschlagen, jedoch nur gegen Entschädigung der betreffenden Uferanlieger (§. 6).
3. Flußstrecken, welche zu einem selbstständigen Fischereibezirke nicht gehören, insbesondere also solche, an denen Uferanlieger mit Strecken unter 500 m Uferbesitz liegen, können durch den Kreisausschuß zu einem gemeinschaftlichen Fischereibezirk vereinigt werden. Die Fischerei in demselben wird durch Verpachtung oder einen angestellten Fischer genutzt. Die Angelegenheiten des Bezirks werden durch die Organe der politischen Gemeinde verwaltet und die Reineinnahmen jährlich durch den Gemeindevorstand unter die betheiligten Uferanlieger, in der Regel nach Verhältniß der Uferlänge, vertheilt (§§. 8—11).
4. Soweit Fischereibezirke — selbstständige oder gemeinschaftliche — nicht gebildet werden, bleibt das jetzt bestehende Fischereirecht der Uferanlieger bestehen. (§. 1.)
5. Die Fischereiberechtigten und ihre Gehülfen dürfen die fremden Ufergrundstücke betreten, soweit dies zur Ausübung der Fischerei erforderlich ist und soweit die Grundstücke nicht dauernd vollständig eingefriedigt oder vom Kreisausschusse ausgeschlossen sind. Für den beim Betreten verursachten Schaden haften der Fischereibezirk und der Berechtigte solidarisch. (§. 15.)

Aus dem Vorstehenden ist ersichtlich, daß der Gesetzentwurf durchaus den Absichten entspricht, welche in dem oben erwähnten Beschlusse des 37. Rheinischen Provinziallandtags vom 12. Dezember 1892 zum Ausdrucke gekommen sind. Derselbe beseitigt die, eine pflegliche Behandlung der Fischerei ausschließende selbstständige Berechtigung der Uferanlieger, soweit dies ohne zu erhebliche Eingriffe in die bisherige Rechtssphäre der Berechtigten thunlich erscheint und setzt an die Stelle dieses Fischereirechts den Anspruch auf Betheiligung an den Reineinnahmen des Fischereibezirks nach dem Maßstabe der Uferlänge Der Entwurf überträgt ferner wie beim Jagdrecht den Gemeindeorganen die Verwaltung der gemeinschaftlichen Fischereibezirke und sichert dadurch dem Gesetze eine unparteiische Ausführung durch bereits vorhandene Beamte und Körperschaften und wahrt endlich die Bodennutzungsinteressen der Uferanlieger durch zweckmäßige Bestimmungen.

Hiernach konnte der Provinzialausschuß in dem Gesetzentwurfe des Rheinischen Fischereivereins nur eine Erfüllung der von dem vorigen Provinziallandtage ausgesprochenen Wünsche erblicken und daher kein Bedenken tragen, den Grundzügen des Entwurfs seine Zustimmung zu geben, und stellt daher den Antrag:

„Provinziallandtag wolle den mit Zustimmung der Königlichen Staatsregierung von dem Rheinischen Fischereiverein eingebrachten Gesetzentwurf, betreffend die Fischerei der Ufereigenthümer in den Privatflüssen der Rheinprovinz, gutheißen und bei der Staatsregierung den Erlaß eines entsprechenden Gesetzes beantragen".

Düsseldorf, den 25. Mai 1894.

Der Provinzialausschuß:

Janßen, Vorsitzender. Dr. Klein, Landesdirektor.

Entwurf eines Gesetzes,

betreffend

die Fischerei der Ufereigenthümer in den Privatflüssen der Rheinprovinz.

Wir Wilhelm von Gottes Gnaden König von Preußen u. s. w. verordnen mit Zustimmung beider Häuser des Landtags der Monarchie für die Rheinprovinz was folgt:

I. Allgemeine Bestimmungen.

§. 1.

Die Ausübung der dem Eigenthümer eines Ufergrundstückes als solchen zustehenden Fischerei (Anlieger- oder Adjacentenfischerei) ist, soweit auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes Fischereibezirke gebildet werden, in diesen nur nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen gestattet.

§. 2.

Unberührt bleiben:

1. die auf besonderem Rechtstitel beruhenden Fischereien,
2. die mittelst ständiger Vorrichtungen ausgeübten Fischereien (§§. 5, 20 und 28 des Fischereigesetzes für den preußischen Staat vom 30. Mai 1874, Ges.-S.-S. 197 ff.), sofern dieselben vor Erlaß des gegenwärtigen Gesetzes bestanden haben,
3. die Fischereien von Genossenschaften (§§. 9 und 10 des Gesetzes vom 30. Mai 1874).

§. 3.

Die Fischereibezirke sind entweder selbstständige oder gemeinschaftliche. Ueber die Bildung, Abänderung und Aufhebung derselben beschließt der Kreisausschuß.

II. Selbstständige Fischereibezirke.

§. 4.

Befinden sich die gegenüberliegenden Ufer eines Privatflusses in ununterbrochener Erstreckung auf mindestens 500 m im Eigenthume einer Person oder im Miteigenthume mehrerer Personen, so muß auf deren Antrag durch Beschluß des Kreisausschusses aus den entsprechenden Flußstrecken einschließlich des etwa überschießenden, nur an einem Ufer vorhandenen Besitzstandes ein selbstständiger Fischereibezirk gebildet werden.

§. 5.

Unabhängig von diesen Bedingungen kann der Kreisausschuß auch für kürzere Strecken und nur für ein Ufer nach Anhörung des Obersischmeisters einen selbstständigen Fischereibezirk bilden, wenn er dieses im fischereiwirthschaftlichen Interesse für zulässig erachtet.

§. 6.

Grenzt an einen selbstständigen Fischereibezirk eine Flußstrecke, welche weder einen selbstständigen Fischereibezirk, noch einen Theil eines Fischereibezirks bildet, so sind die Ufereigenthümer verpflichtet, die Fischerei in der Flußstrecke dem Inhaber des selbstständigen Fischereibezirks auf dessen Antrag gegen eine, in Ermangelung gütlicher Vereinbarung, durch Beschluß des Kreisausschusses festzusetzende Entschädigung zu überlassen. Gegen den Beschluß ist der Antrag auf mündliche Verhandlung im Verwaltungsstreitverfahren binnen zwei Wochen zulässig.

§. 7.

Stehen die Grundstücke eines selbstständigen Fischereibezirkes im Miteigenthume von mehr als drei Personen, im Eigenthume einer juristischen Person, Aktiengesellschaft oder Commanditgesellschaft auf Aktien, einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung, einer eingetragenen Genossenschaft oder Wassergenossenschaft, so darf die Fischerei nur durch Verpachtung genutzt, oder durch Bevollmächtigte oder angestellte Fischer ausgeübt werden.

Ueber die Art der Ausübung ist dem Landrath Anzeige zu machen; bis zur Anzeige ruht die Fischerei.

III. Gemeinschaftliche Fischereibezirke.

§. 8.

Flußstrecken, welche weder einen selbstständigen Fischereibezirk (§§. 4 und 5) noch einen Theil eines Fischereibezirkes (§. 6) bilden, können durch Beschluß des Kreisausschusses zu

einem gemeinschaftlichen Fischereibezirke vereinigt werden. Der gemeinschaftliche Fischereibezirk soll sich in der Regel auf eine zusammenhängende Flußstrecke von mindestens drei km erstrecken und beide Ufer umfassen.

§. 9.

Die Verwaltung der Angelegenheiten eines gemeinschaftlichen Fischereibezirks und die Vertretung der betheiligten Grundeigenthümer erfolgt nach Maßgabe der für die politischen Gemeinden geltenden Bestimmungen. Die Aufsicht über diese Verwaltung führt der Kreisausschuß. Ist ein Fischereibezirk in mehreren Kreisen belegen, so wird die zuständige Behörde durch den Bezirksausschuß bestimmt.

§. 10.

Die Fischerei in einem gemeinschaftlichen Fischereibezirke darf nur durch Verpachtung genutzt oder durch einen angestellten Fischer ausgeübt werden.

§. 11.

Die Reineinnahmen werden jährlich durch den Gemeindevorstand unter die betheiligten Grundbesitzer und zwar Mangels besonderer Vereinbarung nach Verhältniß der Uferlänge vertheilt. Vorher sind Abrechnung und Vertheilungsplan in jeder Gemeinde während der Dauer von zwei Wochen öffentlich auszulegen, nachdem Ort und Beginn der Auslegung in den betheiligten Gemeinden ortsüblich bekannt gemacht sind.

Auf Beschwerden und Einsprüche gegen den Vertheilungsplan beschließt der Gemeindevorstand. Gegen den Beschluß findet innerhalb zwei Wochen die Klage beim Kreisausschusse statt.

IV. Vorschriften für selbstständige und gemeinschaftliche Fischereibezirke.

§. 12.

Die nach §§. 5, 6 und 8 gebildeten Fischereibezirke können durch Beschluß des Kreisausschusses nach Ablauf von drei Jahren aufgehoben oder abgeändert werden, wenn der Kreisausschuß dieses im fischereiwirthschaftlichen Interesse für nothwendig erachtet.

§. 13.

In Beschlüssen, durch welche Fischereibezirke gebildet, abgeändert oder aufgehoben werden, ist der Zeitpunkt des Inkrafttretens anzugeben. Sie sind bei selbstständigen Fischereibezirken den einzelnen Betheiligten besonders und bei gemeinschaftlichen Fischereibezirken ortsüblich bekannt zu machen.

§. 14.

Auf die Ausübung der Fischerei in den nach diesem Gesetze gebildeten Fischereibezirken finden die §§. 8 und 12 des Gesetzes vom 30. Mai 1874, sowie Art. II des Gesetzes vom 30. März 1880 (G.-S. S. 228) mit der Maßgabe entsprechende Anwendung, daß als Aufsichtsbehörde der Kreisausschuß anzusehen ist.

§. 15.

Der zur Ausübung der Fischerei Berechtigte und seine Gehülfen dürfen die zu einem gemeinschaftlichen Fischereibezirke gehörigen (§. 10) oder einem selbstständigen Fischereibezirke angeschlossenen (§. 6) fremden Ufergrundstücke insoweit betreten, als dies zur Ausübung der Fischerei erforderlich ist. Ausgenommen sind diejenigen Grundstücke, welche dauernd vollständig eingefriedigt sind oder,

ohne dies zu sein, durch Beschluß des Kreisausschusses ausgeschlossen worden sind. Zur vollständigen Einfriedigung gehört eine Einfriedigung des Flußufers nicht; im Uebrigen entscheidet der Kreisausschuß darüber, was für dauernd vollständig eingefriedigt zu erachten ist.

Für den beim Betreten verübten Schaden haftet der Fischereibezirk (§. 8), sowie der zur Ausübung der Fischerei Berechtigte (§. 10), ein jeder aufs Ganze, entstehendenfalls unter Vorbehalt des Rückgriffs auf den Beschädiger.

Die Festsetzung der Höhe der Entschädigung erfolgt in Ermangelung gütlicher Vereinbarung durch Beschluß des Kreisausschusses. Gegen den Beschluß ist Antrag auf mündliche Verhandlung im Verwaltungsstreitverfahren binnen zwei Wochen zulässig.

§. 16.

Die auf Grund dieses Gesetzes zu fassenden Beschlüsse des Kreisausschusses ergehen auf Antrag eines Betheiligten, des Landraths oder der Ortspolizeibehörde.

§. 17.

In Stadtkreisen tritt an die Stelle des Kreisausschusses in den Fällen der §§. 9 und 14 der Stadtausschuß, in den übrigen Fällen der Bezirksausschuß.

§. 18.

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1895 in Kraft.

Urkundlich 2c.

Begründung

der

Vorlage des Rheinischen Fischereivereins, betreffend die Beschränkung der Adjacentenfischerei.

Dem Niedergange unseres ehemals so blühenden, jedoch von Jahr zu Jahr immer mehr abnehmenden Fischereiwesens wurde Halt geboten durch das Gesetz vom 30. Mai 1874. Die Festlegung der Schonzeiten, wie das Verbot des Fanges vor der Laichreife sicherten den Nachwuchs der werthvolleren Fische. Auch dem Unwesen der wilden und freien Fischerei konnte wirksam entgegengetreten werden. Ein für die pflegliche Behandlung der Fischerei sehr verderblicher Uebelstand, die Adjacentenfischerei, fand leider durch jenes Gesetz keine Abhülfe. Diese Berechtigung war den Uferanliegern durch ein Gutachten des französischen Staatsrathes vom 19. Februar 1805 zugesprochen, wurde dann durch §. 13 der Verordnung des Generalgouverneurs für Mittel- und Niederrhein vom 18. August 1814 auf die Gemeinden übertragen, jedoch durch das Gesetz vom 23. Juni 1833 wieder in Kraft gesetzt.

Es darf demnach der Besitzer der kleinsten Uferstrecke den vor derselben liegenden Wasserlauf nach Belieben ausfischen. Daß bei der sehr weitgehenden Parzellirung des Grundbesitzes in der Rheinprovinz eine derartige Berechtigung der Uferbesitzer alle Bemühungen, den Fischbestand in unseren Privatflüssen zu heben, vereiteln muß, bedarf keiner weiteren Ausführung. Bei Erlaß des Fischereigesetzes vom 30. Mai 1874 hat man wohl versucht, den dauernden Schaden, welchen

die Adjacentenfischerei im Gefolge haben muß, durch die in §. 9 vorgesehene Bildung von Genossenschaften zu mildern, jedoch ohne ersichtlichen Erfolg. Aus diesen Gründen hielt es der Rheinische Fischereiverein für dringend geboten, die Bestimmungen jenes Gesetzes durch Beschränkung der Adjacentenfischerei zu erweitern. Ueber darauf hinzielende Entwürfe wurde in der Vorstandssitzung vom 28. November 1874 berathen und in der Sitzung in Coblenz vom 29. Januar 1881 beschlossen, den Entwurf einer Novelle zum Fischereigesetze durch den damaligen Herrn Ober-Präsidenten der Rheinprovinz dem zuständigen Ministerium zu übermitteln.

Es war jedoch dieser Schritt unseres Vereins ohne Erfolg, weil die Staatsbehörde laut Ministerial-Rescript vom 22. März 1881 über die vorgeschlagenen legislatorischen Maßregeln noch weitere Erfahrungen zu sammeln wünschte und zunächst eine Erleichternng der Bildung von Genossenschaften herbeiführen möchte.

Die Zahl derselben ist bisher verschwindend klein verblieben und ein Zuwachs nicht vorauszusehen, wogegen der Schaden, welcher aus der Adjacentenberechtigung erwächst, immer mehr zu Tage tritt und von allen Sachverständigen und Interessenten aufs tiefste beklagt wird.

Dies veranlaßte den Fischereiverband von Rheinland, Westfalen, Hannover und Hessen-Nassau zu einer Petition, welche die Novelle des Rheinischen Fischereivereins zur Basis hatte und Anerkennung fand bei beiden Häusern des Landtages. Auch das Landes-Oekonomie-Collegium hielt die Beschränkung der Adjacentenfischerei für nothwendig bei Antrag der Provinzialverwaltung. Ein solcher wurde im vorigen Jahre dem Rheinischen Provinziallandtage vorgelegt und fand allseitige Zustimmung.

Mit regem Eifer hat der Westfälische Fischereiverein die Sache aufgenommen und einen Entwurf ausgearbeitet, welcher nur in einem Punkte von dem unserer Novelle abweicht und durchweg sehr sorgsam durchdacht, trefflich formulirt und den neueren Verwaltungsgesetzen angepaßt ist.

Dieser Punkt betrifft die zum Selbstbetriebe der Fischerei erforderliche Uferlänge, welche wir auf 1 km angenommen hatten, während sie der westfälische Entwurf auf $^1/_2$ km reducirt.

Es läßt sich manches dafür anführen: 1. das seltene Vorkommen von 1 km großen Uferlängen, 2. die Aussicht für günstigere Aufnahme des Gesetzes bei einer Herabsetzung des Mindermaßes.

Wir haben aus diesen Gründen uns der Fassung des westfälischen Entwurfes angeschlossen, dagegen als Aufsichts- und Verwaltungsbehörde der zusammenzulegenden Theile der Adjacentenberechtigungen anstatt der Fischereiversammlung die Gemeindevertretung bestimmt.

Es schien uns diese Anordnung den lokalen Verhältnissen der Rheinprovinz entsprechender und glaubten wir eines so complizirten Verwaltungsapparates, wie er durch die Fischereiversammlung beabsichtigt wird, entbehren zu sollen.

Der Vorsitzende des Rheinischen Fischereivereins.

Frhr. von la Valette St. George.

Anlage 10.

Bericht und Anträge

des Provinzialausschusses,

betreffend

die in Folge des Streu- und Futtermangels im Sommer 1893 ausgegebenen Nothstandsdarlehen.

Die außergewöhnliche Trockenheit des Frühjahrs 1893 hatte zur natürlichen Folge, daß in einem großen Theil der Rheinprovinz ein empfindlicher Mangel an Futter- und Streumaterial sich geltend machte. In erster Linie war dieses der Fall in denjenigen Gegenden, in welchen vorwiegend Weidewirthschaft betrieben wird. Die Viehweiden verdorrten und gaben wenig oder gar keinen Ertrag. Die Wiesen erzielten in den besten Lagen die Hälfte und ein Drittel des sonstigen mittleren Ertrages an Heu, meistens indeß einen viel geringeren, welcher noch dadurch geschmälert wurde, daß die Landwirthe das Vieh statt auf die Weiden, in die Wiesen treiben mußten. Wo das nicht möglich war, wurde das Vieh sogar in die Lohhecken getrieben. Der in Folge der Dürre gleichfalls im Wachsthum stark zurückgebliebene Roggen wurde vielfach als Grünfutter verwandt. Die Kleearten lieferten wenig oder gar kein Futter und die Aussichten auf eine den Ausfall einigermaßen deckende Haferernte wurde mit dem Anhalten der trockenen Witterung immer geringer.

Unter diesen Verhältnissen nahmen die am meisten betroffenen kleineren Landwirthe, welchen es an dem nöthigen Kapital zur Beschaffung von Kraftfuttermitteln fehlte, zunächst auf eine Verminderung des Viehbestandes Bedacht. Besonders in den vorwiegend Vieh haltenden höher gelegenen Gegenden der Rheinprovinz, in der Eifel, auf dem Westerwald und dem Hunsrück, mehrte sich das Angebot von Vieh und durch dieses vermehrte Angebot wurden die Preise, welche beim Verkauf erzielt wurden, immer mehr heruntergedrückt. Sie sanken unter die Hälfte bis zu einem Drittel der normalen Preise und vielfach blieb dabei das Vieh noch unverkauft im Stalle. Es lag die Gefahr nahe, daß in einzelnen Kreisen, in denen die kleineren Landwirthe keine Möglichkeit vor sich sahen, auch nur einen Theil ihres Viehbestandes durch den Winter bringen zu können, der Viehbestand und damit für absehbare Zeit auch die Existenz der darauf angewiesenen Besitzer der Vernichtung preisgegeben werden würde.

In Erkenntniß dieses Nothstandes traten bereits im Juni 1893 Gesuche um Abhülfe an die Provinzialverwaltung heran. Sie gingen aus von Lokalabtheilungen des landwirthschaftlichen Vereins für Rheinpreußen und von einzelnen Gemeindevorständen und bezweckten die Hergabe von Unterstützungen aus Provinzialmitteln oder von Darlehen zinsfrei oder zu niedrigsten Zinssätzen und unter Hinausschiebung der Tilgung auf mehrere Jahre an landwirthschaftliche Lokalabtheilungen, landwirthschaftliche Casinos, einzelne Casinomitglieder gegen Bürgschaft und an Gemeindeverbände.

Die Provinzialverwaltung konnte sich der Erkenntniß nicht verschließen, daß die in den Anträgen geschilderten thatsächlichen Verhältnisse ein Eingreifen nothwendig machten. Auch die Königliche Staatsregierung fragte durch den Herrn Ober-Präsidenten der Rheinprovinz an, welche Stellung die Provinzialverwaltung zu dem in einzelnen Gegenden bereits bestehenden, in andern Gegenden zu befürchtenden Nothstande zu nehmen gedenke. In Folge dessen trat der Provinzialausschuß am 15. Juli 1893 zu einer Sitzung zusammen. Derselbe erwog, daß zwar eine schnelle und umfassende Hülfe am Platze sei, daß aber die bisher vorgeschlagenen Wege zur Abhülfe nicht gangbar seien, da dieselben weder die Rückzahlung der Hülfsmittel überhaupt gewährleisteten, noch geeignet seien, einer schädlichen Zersplitterung der Mittel vorzubeugen. Außerdem würde die Prüfung der einzelnen Gesuche durch die Centralverwaltung und die Landesbank der Rheinprovinz so zeitraubend und schwierig geworden sein, daß eine schnellwirkende Hülfe kaum zu ermöglichen gewesen wäre. Es wurde daher beschlossen, zwar Mittel zur Bekämpfung des Nothstandes darlehnsweise zur Verfügung zu stellen, aber nur den einzelnen Kreisverbänden, welche zunächst berufen sind, dem Nothstand in ihrem Gebiet entgegenzuwirken und dafür die nöthigen Opfer zu bringen. Ihre Organe, der Kreisausschuß und der Landrath, sind mit den einschlägigen Verhältnissen am meisten vertraut, sie sind in erster Linie befähigt, den wirklichen Bedarf zu ermitteln und haben es in der Hand, nach Lage der Verhältnisse dem Nothstand an der richtigen Stelle und mit den wirksamsten Mitteln abzuhelfen, sei es durch Baardarlehen an Gemeinden, Lokalabtheilungen oder Casinos oder durch gemeinschaftlichen Bezug von Saat-, Futter-, Streu- und Dungmitteln. Um den Kreisverbänden diese Aufgabe zu erleichtern und sie für ihre Durchführung zu interessiren, wurde beschlossen, die Darlehen bis zum 1. Juli 1894 zinsfrei zu geben und für die Folgezeit aus Provinzialmitteln denselben Betrag zur Verzinsung und Tilgung der Darlehen beizusteuern, welchen bezüglich der letzteren der Kreis aus Kreismitteln entrichtet. Die letztere Bestimmung wurde für nöthig erachtet, um in der Mitbetheiligung des Kreises eine Garantie gegen zu weitgehende Bewilligungen zu erhalten. Da dem Provinzialausschuß genügende und bereite Mittel zur Bekämpfung des Nothstandes nicht zur Verfügung standen, würde die Bereitstellung derselben dem Provinziallandtag obgelegen haben, welcher indeß nicht versammelt war, auch binnen kurzer Zeit nicht hätte zusammenberufen werden können. In Vertretung des Provinziallandtags und unter Vorbehalt der späteren Genehmigung der Beschlüsse durch den Letzteren beschloß daher der Provinzialausschuß:

„Die Landesbank der Rheinprovinz zu ermächtigen, zur Bekämpfung der in Folge der anhaltenden Dürre entstandenen Futternoth und zur Erhaltung des gefährdeten Rindviehbestandes der Kleinbauern den Kreisen der Provinz Darlehen bis zum Gesammtbetrage von 2 000 000 M. unter folgenden Bedingungen zur Verfügung zu stellen:

1. Die Darlehen werden gewährt zur Beschaffung von Futter-, Saat- und Streumaterial.
2. Der Kreis hat sich der Landesbank gegenüber zur Verzinsung des Darlehens mit $3^1/_2$% und zur Tilgung mit wenigstens $1^1/_2$% zu verpflichten. Die Verzinsung Seitens des Kreises beginnt erst vom 1. Juli 1894 ab.
3. Der Provinzialverband übernimmt die Verpflichtung, die bis zum 1. Juli 1894 auflaufenden Zinsen, sowie die auf die Darlehnsbeträge entfallenden Emissionskosten an die Landesbank für die Kreise zu zahlen und von dem genannten Tage ab die gleichen Beträge, welche der Kreis aus Kreismitteln zur Verzinsung und Tilgung des aufgenommenen Darlehens entrichten wird, beizusteuern bezw. diese Beträge für Rechnung des Kreises an die Landesbank zu zahlen.

4. Ueber die Gewährung der Darlehen an die einzelnen Kreise bezw. Vertheilung der in Aussicht genommenen Summe von 2 000 000 M. beschließt das Kuratorium der Landesbank".

Bei Bemessung der Höhe der Summe ging der Provinzialausschuß davon aus, daß es sich vorderhand nur um eine augenblickliche Abhülfe handeln könne und daß es bei einem weiteren Umsichgreifen des Nothstandes im Winter oder Frühjahr 1894 eventuell Sache des Provinziallandtags sein würde, weitere Maßnahmen zu treffen. Zur Befriedigung des bereits vorhandenen Bedürfnisses erschien die ausgeworfene Summe von 2 000 000 M. zunächst hoch genug. In Ausführung des Beschlusses des Provinzialausschusses und zur näheren Interpretation desselben beschloß das Kuratorium der Landesbank in seiner Sitzung vom 24. Juli 1893:

„1. Die Darlehen werden nur an Kreise gegeben, welche die Verpflichtung zur Verzinsung und Tilgung der Landesbank gegenüber zu übernehmen haben.

2. Die Darlehen werden nur unter folgenden Bedingungen gegeben:

a. Darlehen in baarem Gelde an Privatpersonen zu geben, ist unstatthaft. Privatpersonen sollen nur die durch die Kreise, Gemeinden, Lokalabtheilungen und Casinos beschaften Naturalien: Futter-, Streu- und Saatmittel, erhalten.

b. Die aus der Landesbank zu gewährenden Darlehen sind nur zur Unterstützung des kleineren Bauernstandes bestimmt.

3. Bei der Vertheilung der Gelder ist davon auszugehen, daß zur Zeit erst ein Theil des Bedürfnisses sich übersehen läßt, während die Frage, welchen Umfang der Nothstand annehmen wird, sich erst im Herbst und im Winter entscheiden lassen wird.

4. Es wird als selbstredend vorausgesetzt, daß diejenigen Kreise, welche selbst über erhebliche Baarmittel — sei es aus landwirthschaftlichen Zöllen, sei es aus Sparkassenbeständen — verfügen, dieselben mindestens zum Theil ebenfalls zur Gewährung der in Rede stehenden Kredite verwenden; es wird hierüber Mittheilung erbeten.

5. Die Darlehen werden von der Landesbank zu 3½% Zinsen, eine näher zu bestimmende Amortisation und Erstattung der der Landesbank erwachsenden Emissionskosten gegeben, die Bestimmung darüber, zu welchem Zinsfuße und zu welcher Tilgungsquote die Kreise die Darlehen an die einzelnen Gemeinden 2c. ausleihen, bleibt den Kreisen überlassen. Geben die Kreise die Darlehen zu einem geringeren Zinsfuße als 3½%, so trägt der Kreis und die Provinz die Differenz je zur Hälfte. Ebenso werden etwaige unbeitreibliche Rückstände von Kreis und Provinz zur Hälfte getragen.

Eine über 5 Jahre hinausgehende Amortisation empfiehlt sich nicht.

Nehmen die Kreise die Beschaffung der Saat-, Futter- und Düngmittel mit dem von der Landesbank gewährten Darlehen selbst in die Hand, so sind bei der Abrechnung mit der Landesbank die Leistungen des Kreises an Zinsen, Kosten und etwaigen Ausfällen bezüglich dieses Darlehens analog dem Vorstehenden zu spezifiziren, um die gleich hohe Leistung der Provinzialverwaltung feststellen zu können."

Auf Grund dieses Beschlusses wurden im Ganzen 1 583 766 M. an Darlehen bewilligt. Anträge aus solchen Kreisen, bei denen das Kuratorium annahm, es bestehe kein Nothstand in dem Umfange, daß eine Hülfe aus Provinzialmitteln eintreten müsse, wurden abgelehnt.

Die Kreise Saarlouis, Saarburg, Wetzlar, Altenkirchen und Meisenheim haben auf Abhebung der bewilligten Darlehen in der Gesammthöhe von 230 000 M. verzichtet, Kreis Zell

auf den Rest von 30 000 M., St. Goar auf den Rest von 30 340 M. Ob Kreis Bitburg auf den Rest von 30 000 M. verzichtet, steht noch nicht fest.

Die bewilligten und ausgezahlten Darlehen sind nach Höhe, Art der Rückzahlungsbedingungen und den vom Provinzialverband bis zum 1. Juli 1894 zu leistenden Beträgen an Emissionskosten und Zinsen in der anliegenden Tabelle ersichtlich gemacht. Die weiteren Leistungen des Provinzialverbandes nach dem 1. Juli 1894 sind größtentheils nur schätzungsweise zu ermitteln und danach ebenfalls in der Tabelle zum Ausdruck gebracht Am 12. April ist den Kreisen Cochem und Merzig ein weiteres Nothstandsdarlehen von je 20 000 M. bewilligt. Der Betrag ist noch nicht gezahlt. Es entfallen auf diese Darlehen 600 M. Emissionskosten, schätzungsweise 116 M. 66 Pf. Zinsen und 2100 M. Ausfälle.

Da anderweite Mittel nicht vorhanden sind, schlägt der Provinzialausschuß vor, die zur Deckung der nach Vorstehendem dem Provinzialverband obliegenden Leistungen erforderlichen Mittel aus den Zinsüberschüssen der Landesbank zu entnehmen, und beehrt sich hiernach folgende Anträge zu stellen:

„Der Provinziallandtag wolle beschließen:

1. Den von dem Provinzialausschuß am 15. Juli 1894 gefaßten Beschluß bezüglich der Gewährung von Nothstandsdarlehen nachträglich zu genehmigen;
2. die nach diesem Beschlusse vom Provinzialverband zu übernehmenden Leistungen für die bewilligten und ausgezahlten Nothstandsdarlehen an Emissionskosten und Zinsen bis zum 1. Juli 1894 im Gesammtbetrage von 46 929 M. 35 Pf. aus den Zinsüberschüssen der Landesbank aus dem Geschäftsjahr 1893/94 zu entnehmen;
3. zur Deckung der dem Provinzialverband nach dem 1. Juli 1894 voraussichtlich noch zur Last fallenden Leistungen an Zinsen und Ausfällen aus den Ueberschüssen für 1894/95 einen einmaligen Betrag von 50 000 M. zu entnehmen und mit dieser Summe einen bei der Landesbank verzinslich anzulegenden Deckungsfonds zu bilden".

Düsseldorf, den 14. April 1894.

Der Provinzialausschuß:

Janßen, Vorsitzender.

Dr. Klein, Landesdirektor.

Name des Kreises. Höhe des Darlehns. Zahlungstag.	Rückzahlungsbedingungen.	Der Provinzialverband hat hiernach vorweg zu leisten an		Weitere Leistungen des Provinzialverbandes an Zinsen, voraussichtlichen Ausfällen 2c.
		Emissionskosten M	Zinsen bis 1. Juli 1894. M	
1. Simmern 100 000 M. am 24. August 1893.	Zurückzuzahlen mit je 33 333,33 M. am 1. November 1895, 1896, 1897.	1500	2984,72	Da der Kreis die Futtermittel selbst beschafft hat, muß voraussichtlich später eine Abrechnung zwischen Kreis und Landesbank erfolgen. Der Provinzialverband wird an Ausfällen etwa 500 M. zu tragen haben.
2. Zell 70 000 M. am 1. September 1893.	Zurückzuzahlen bis spätestens zum 1. April 1895.	1050	2041,67	Der Kreis beschafft die Futtermittel selbst, stundet den Preis bis 1. Januar 1895 und giebt 15 % Preisnachlaß. In der Zeit vom 1. Oktober 1893 bis 1. Januar 1895 wird monatlich 1/3 % Skonto für frühere Zahlung gewährt. Abrechnung ist daher später erforderlich. An Zinsen fallen dem Provinzialverbande voraussichtlich noch 612,50 M., von dem Preisnachlaß etwa 5250 M. zur Last, Ausfälle nicht.
3. Gummersbach 30 000 M. am 1. September 1893.	Wird vom 1. Juli 1894 ab mit jährlich 1 1/2 % amortisirt.	450	875	Der Kreis giebt Darlehn zu 2 1/2 % Zinsen an die Gemeinden. Der Provinzialverband hat also während der 35jährigen Amortisationszeit jährlich 1/2 % Zinsen zu tragen = 5250 M. Ausfälle sind nicht zu erwarten.
4. St. Wendel 50 000 M. am 1. September 1893.	Zurückzuzahlen bis spätestens zum 1. Januar 1898.	750	1458,33	Die einzelnen Bürgermeistereien erhalten vom Kreis die Darlehn zinsfrei und haften für die Zurückzahlung. Der Provinzialverband hat also eventuell 1 3/4 % Zinsen vom 1. Juli 1894 bis 31. Dezember 1897 = 3062,50 M. zu tragen. Ausfälle sind zu erwarten, dieselben werden auf etwa 3000 M. angenommen, von denen 1500 M. der Provinzialverband zu tragen hätte.
5. Wittlich 100 000 M. am 28. September 1893.	Zurückzuzahlen bis spätestens zum 1. September 1895.	1500	2654,17	Der Kreis giebt den einzelnen Gemeinden Darlehn zinsfrei. Der Provinzialverband hat also eventuell 1 3/4 % Zinsen vom 1. Juli 1894 bis 31. August 1895 zu tragen = 2041,66 M. Ausfälle sind nicht zu erwarten.
6. Saarbrücken 25 000 M. am 3. Oktober 1893.	Zurückzuzahlen am 1. Juli 1894.	375	651,39	Ausfälle nicht zu erwarten.
7. Prüm 100 000 M. am 3. Oktober 1893.	Zurückzuzahlen am 31. Dezember 1894, 1895, 1896, 1897 und 1898 mit je 20 000 M.	1500	2605,56	Voraussichtlich keine weiteren Leistungen.

Name des Kreises. Höhe des Darlehns. Zahlungstag.	Rückzahlungsbedingungen.	Der Provinzialverband hat hiernach vorweg zu leisten an		Weitere Leistungen des Provinzialverbandes an Zinsen, voraussichtlichen Ausfällen 2c.
		Emissionskosten ℳ	Zinsen bis 1. Juli 1894. ℳ	
8. Adenau 100 000 M. am 4. Oktober 1893.	Wie bei Nr. 7.	1500	2595,83	Der Kreis hat die Futter- 2c. Mittel selbst bezogen. Die Empfänger haben die Beschaffungskosten zinslos in 5 Jahren zu erstatten. Der Provinzialverband hat also voraussichtlich 5250 M. zu tragen. Ausfälle werden wahrscheinlich nicht, oder nur sehr vereinzelt eintreten.
9. Merzig. 20 000 M. am 7. Oktober 1893.	Zurückzuzahlen am 1. August 1897, eventl. werden früher Rückzahlungen gemacht.	300	513,33	Der Kreis hat selbst Futter- 2c. Mittel durch eine Commission bezogen und giebt dieselben ab gegen Bons der Gemeinden. Die Gemeinden haben die Preise mit 2% vom 1. Juli 1894 ab zu verzinsen und in drei Jahresraten zurückzuzahlen. Abrechnung wird erforderlich sein. Der Provinzialverband wird 300 M. an Zinsen und schätzungsweise noch ca 300 M. an Ausfällen zu tragen haben.
10. Trier (Land). 70 000 M. am 21. Oktober 1893. 30 000 M. am 21. Dezember 1893.	Zurückzuzahlen bis spätestens zum 1. Juli 1898.	1500	2255,56	Der Kreis hat selbst durch eine Commission Futter- 2c. Mittel bezogen und giebt direkt an bedürftige Landwirthe ab unter Bürgschaft der Gemeinden. Bis 1. Januar 1895 zinsfrei, von da ab mit 2% Zinsen in 3 Terminen am 1. Januar 1895, 1896, 1897. Bei Nichteinhalten der Termine 4% Zinsen. An den Selbstkostenpreisen Nachlaß für kleinere Landwirthe bis inkl. 6 M. Einkommensteuer 20%, 9—26 M. Steuer 10%. Abrechnung ist erforderlich. Nach überschläglicher Berechnung wird der Provinzialverband etwa 8000 M. zu tragen haben.
11. Cochem 50 000 M. am 24. Oktober 1893.	Zurückzuzahlen am am 1. August 1898.	750	1200,69	Der Kreis hat selbst Futter- 2c. Mittel bezogen und dieselben zu Selbstkostenpreisen mit 10% Nachlaß abgegeben. Die Gemeinden müssen die Rückzahlung der auf Gemeindeeingesessene entfallenden Beträge bis zum 1. Juli 1898 zinslos leisten. Für frühere Zahlung wird Rabatt gewährt. Abrechnung ist erforderlich. Der Provinzialverband wird voraussichtlich 3500 M. zu leisten haben. Ausfälle sind nicht wahrscheinlich.
12. Montjoie 70 000 M. am 3. November 1893.	Zurückzuzahlen bis spätestens zum 1. Oktober 1898.	1050	1619,72	Voraussichtlich keine weiteren Leistungen.
13. Ottweiler 100 000 M. am 17. November 1893.	Zurückzuzahlen bis spätestens zum 1. August 1897.	1500	2177,78	Nach Annahme des Landraths werden „einige tausend Mark" Ausfälle erwartet. Schätzungsweise werden dieselben auf 4000 M. angenommen. Der Provinzialverband würde davon die Hälfte zu tragen haben.

Name des Kreises. Höhe des Darlehns. Zahlungstag.	Rückzahlungsbedingungen.	Der Provinzialverband hat hiernach vorweg zu leisten an		Weitere Leistungen des Provinzialverbandes an Zinsen, voraussichtlichen Ausfällen 2c.
		Emissionskosten ℳ	Zinsen bis 1. Juli 1894. ℳ	
14. Dann 50 000 M. am 17. November 1893	Zurückzuzahlen mit je 1/3 am 1. Januar 1895, 1896 und 1897.	750	1088,89	Der Kreis hat selbst Futter- 2c. Mittel beschafft und zu Selbstkostenpreisen gegen Baar oder Zahlungsausstand abgegeben. In letzterem Fall ist bis zum 1. November 1894 zinsfrei an die Gemeindekasse zu zahlen, von da ab mit 2% Zinsen in 2 Terminen am 1. November 1895 und 1896. Bei Nichteinhalten der Termine 4% Zinsen. Eisenbahn- und Assfracht trägt der Kreis allein. Abrechnung ist erforderlich. Die Leistungen des Provinzialverbandes lassen sich noch nicht berechnen. Schätzungsweise werden sie auf 1500 M. angenommen.
15. Rheinbach 20 000 M. am 20. November 1893	Zurückzuzahlen bis spätestens zum 1. Januar 1898.	300	429,72	Der Kreis hat Darlehn an einzelne Gemeinden zinsfrei, an andere zu ermäßigten Zinsen gegeben. Der Provinzialverband wird etwa 900 M. für Zinsen 2c. zu leisten haben.
16. St. Goar 19 660 M. am 3. Januar 1894	Die Schuldverschreibung lautet über den ganzen bewilligten Betrag von 50 000 M. Rückzahlung mit je 10 000 M. am 31. Dezember 1894, 1895, 1896, 1897 und 1898.	294,90	340,23	Voraussichtlich keine weiteren Leistungen. Der Rest des bewilligten Darlehns wird abgehoben.
17. Schleiden 34 900 M. am 9. Januar 1894. 3866 M. am 9. Mai 1894.	Zurückzuzahlen bis spätestens zum 1. Oktober 1898.	581,49	603,15	Voraussichtlich keine weiteren Leistungen.
18. Mayen 30 000 M. am 22. Januar 1894.	Zurückzuzahlen in Raten von je 6000 M. am 31. Dezember 1894, 1895, 1896, 1897 und 1898.	450	463,75	Der Kreis hat die Futter- 2c. Mittel selbst beschafft. Die Entnehmer haben die Selbstkostenpreise 2 Jahre unverzinslich von da ab zu 2% Zinsen und sie unter Bürgschaft der Gemeinden in 5 Jahren zurückzuzahlen. Wieviel Ausfälle entstehen werden, kann noch nicht übersehen werden. Die dem Provinzialverband voraussichtlich entstehenden Leistungen an Zinsen und Ausfällen werden vorbehaltlich der erforderlichen Abrechnung auf 1200 M. geschätzt.
19. Euskirchen 20 000 M. am 12. Februar 1894.	Zurückgezahlt am 4. Mai 1894.	300	161,39	

Name des Kreises. Höhe des Darlehns. Zahlungstag.	Rückzahlungsbedingungen.	Der Provinzialverband hat hiernach vorweg zu leisten an		Weitere Leistungen des Provinzialverbandes an Zinsen, voraussichtlichen Ausfällen 2c.
		Emissionskosten. M	Zinsen bis 1. Juli 1894. M	
20. Malmedy 15 000 M. am 9. Februar 1894. 15 000 M. am 17. März 1894. 70 000 M. am 25. April 1894.	Die Schuldverschreibung lautet über den ganzen bewilligten Betrag von 100 000 M. Zurückzuzahlen mit je 33 333,33 M. am 1. Januar 1895, 1896, 1897.	1500	807,92	Der Kreis hat die Futter- 2c. Mittel selbst beschafft und giebt sie zu Selbstkostenpreisen ab. Die Zinsen und Kosten des Ankaufs trägt der Kreis allein. Es ist Abrechnung erforderlich. Der Provinzialverband wird etwa 2200 M. incl. Ausfälle nach überschlägiger Schätzung zu leisten haben.
21. Bitburg 30 000 M. am 7. März 1894	Zurückzuzahlen bis zum 1. Juli 1899. Bewilligt sind 60 000 M.	450	332,50	Der Kreis hat die Futter- 2c. Mittel selbst beschafft und giebt dieselben zu Selbstkostenpreisen ab. Landwirthe unter 2100 M. Jahreseinkommen erhalten 15% Nachlaß an den Selbstkosten. Abrechnung ist erforderlich. Auf den Provinzialverband können schätzungsweise noch etwa 1500 M. entfallen.

Anlage 11.

Bericht

des Provinzialausschusses,

betreffend die

Ausführung der vom 37. Provinziallandtag hinsichtlich einzelner Aktienstraßen gefaßten Beschlüsse.

Dem 37. Provinziallandtage war seitens des Provinzialausschusses ein Bericht über den damaligen Stand der Angelegenheit, betreffend die Uebernahme der Unterhaltung der in der Provinz gelegenen Aktienstraßen auf Provinzialfonds mit dem Antrage unterbreitet worden:

„Hoher Landtag wolle

1. mit der Bewilligung eines Zuschusses von 4 M. für den laufenden Meter zum provinzialstraßenmäßigen Ausbau der beiden Aktienstraßen von Aachen nach Stolberg und von Mayen nach Andernach einschließlich der Abzweigung nach Weißenthurm an die betheiligten Gemeinden sich einverstanden erklären und den Provinzialausschuß ermächtigen,

nach erfolgter Instandsetzung dieser Straßen die Unterhaltung auf Provinzialfonds zu übernehmen unter der Bedingung, daß der Ausbau nach dem seitens des Provinzialausschusses endgültig festzusetzenden Projekte zur Ausführung gelangt, und demnächst die Straße frei von allen Lasten dem Provinzialverband unentgeltlich als Eigenthum übertragen wird;

2. hinsichtlich der anderen im Regierungsbezirk Aachen gelegenen Aktienstraßen beschließen, weitere Anträge der Betheiligten abzuwarten,

und endlich

3. erklären, daß für eine Uebernahme der im Regierungsbezirk Düsseldorf gelegenen Aktienstraßen als Provinzialstraßen ein Bedürfniß nicht vorhanden, auch dem Ausbau und der ferneren Unterhaltung dieser Straßen näher zu treten, zur Zeit ein Anlaß nicht vorliege".

Der Provinziallandtag hat die vorstehenden Anträge zum Beschluß erhoben mit der Maßgabe, zu 1), daß für die Straße von Mayen nach Andernach und Weißenthurm Basaltlava von der mittleren Härte der rheinischen Grauwacke als Beschüttungsmaterial verwendet werde, und zu 3), daß der Provinzialausschuß die Uebernahme der Aktienstraße von Mülheim a. d. Ruhr nach Vorbeck nochmals einer Prüfung unterziehen und für den Fall, daß die betheiligten Gemeinden die Uebergabe derselben an den Provinzialverband unter denselben Bedingungen anbieten, wie dies seitens der anderen Gemeindeverbände bezüglich der Aktienstraßen von Aachen nach Stolberg und von Andernach nach Mayen geschehen ist, dem demnächstigen Landtage eine diesbezügliche Vorlage unterbreiten solle.

Gleichzeitig hat der Provinziallandtag einen Antrag des Abgeordneten Broich angenommen:

„Hoher Landtag wolle den Provinzialausschuß beauftragen, mit dem Vorstande der Aktiengesellschaft der Aachen-Eupen'er Aktienstraße behufs Uebernahme der Straße als Provinzialstraße in Verbindung zu treten und dem nächsten Provinziallandtage einen Vorschlag zur Uebernahme zu unterbreiten bezw. über den Erfolg der Verhandlungen zu berichten".

Unter Bezugnahme auf die vorerwähnten Beschlüsse beehrt sich der Provinzialausschuß über den jetzigen Stand der Angelegenheit das Nachstehende vorzutragen:

a) Die Aktienstraße von Aachen nach Stolberg ist, soweit sie sich im Landkreise Aachen befindet, also auf eine Länge von 7618 m, im Vorjahre provinzialstraßenmäßig ausgebaut worden und im Laufe des verflossenen Winters in diesseitige Unterhaltung übergegangen. Ausgenommen ist vorläufig noch ein kurzes, im Orte Rothe Erde gelegenes Stück, welches in Folge der Verlegung der Bahn an betreffender Stelle noch von der Bahnverwaltung in Stand gesetzt bezw. bis auf Weiteres unterhalten werden muß. Der formelle Vertrag mit dem Landkreis Aachen, betreffend die Uebernahme der Straße, wird demnächst, nach Anfertigung der Unterlagen (Handrißpläne 2c.) zur Thätigung gelangen.

Der Ausbau der 1510 m langen Strecke der Aachen-Stolberg'er Straße, welche im Stadtgebiete von Aachen liegt, ist seitens der Stadt bislang noch nicht in Angriff genommen worden. Auch ist der diesseitigen Verwaltung noch keine Mittheilung zugegangen, wann die Inangriffnahme der Instandsetzungsarbeiten beabsichtigt wird.

b) Was sodann die Aktienstraße Andernach-Mayen mit der Abzweigung nach Weißenthurm betrifft, so konnte auch hier mit den Bauarbeiten noch nicht begonnen werden.

Die Verhandlungen zwischen der Kreisvertretung und den betheiligten Gemeinden sind jedoch nach der Mittheilung des Landrathsamtes Mayen nunmehr soweit gediehen, daß die Gemeinden sich verpflichtet haben, die erforderlichen Garantien zu übernehmen. Sobald noch einige Anstände mehr formeller Natur ihre Erledigung gefunden haben, sollen die Instandsetzungsarbeiten, welche auf Ersuchen des Landrathsamtes der Provinzialverband durch seine Organe ausführen zu lassen sich bereit erklärt hat, in Angriff genommen werden.

c) Behufs Erledigung des hinsichtlich der Aktienstraße Mülheim a. d. Ruhr-Borbeck gefaßten Beschlusses hat der Landesdirektor mit den Vertretern der Landkreise Essen und Mülheim a. d. Ruhr sowie der Stadt Mülheim eine Besichtigung der Straße vorgenommen und die Angelegenheit des Näheren erörtert. Hierbei hat der Landesdirektor sich in Folge des Umstandes, daß nach den in jüngster Zeit vorgenommenen Verkehrszählungen eine Steigerung des Verkehrs stattgefunden und die Straße an Bedeutung erheblich gewonnen hat, bereit erklärt, die Uebernahme der Straße zu befürworten, wenn die Bedingungen, welche der 37. Landtag gestellt habe, seitens der betheiligten Kreise oder Gemeinden erfüllt würden. Sobald die lastenfreie Uebertragung des einer Aktiengesellschaft gehörigen Eigenthums der Straße garantirt sei, werde sofort die Aufstellung eines Anschlages über die provinzialstraßenmäßige Instandsetzung und die Ermittelung der Summen, welche seitens der Gemeinden hierzu aufzubringen seien, veranlaßt werden.

Die darauf zwischen den betreffenden Behörden und der Aktiengesellschaft wegen der Abgabe des Straßenterrains gepflogenen Verhandlungen haben zu keinem Resultate geführt, weil die Aktiengesellschaft eine Abfindungssumme von mindestens 50 % des Aktienkapitals verlangte, eine Summe, an welcher nach Mittheilung des Bürgermeisters von Mülheim die Verhandlungen scheitern mußten. Es bleibt demnach für die Provinzialverwaltung nur übrig, weitere Schritte der Interessenten hinsichtlich dieser Straße abzuwarten.

d) Was endlich die Aachen-Eupen'er Aktienstraße betrifft, so ist der Provinzialverband alsbald mit dem Vorsitzenden der betreffenden Aktiengesellschaft darüber in Verbindung getreten, ob bezw. unter welchen Bedingungen die Gesellschaft bereit sei, die genannte Straße dem Provinzialverbande abzutreten. Die diesbezüglichen Verhandlungen sind noch nicht zum Abschlusse gelangt, so daß eine weitere Vorlage in dieser Angelegenheit dem Landtage noch nicht unterbreitet werden kann.

Düsseldorf, den 7. März 1894.

Der Provinzialausschuß:

Janßen, Vorsitzender. Dr. Klein, Landesdirektor.

Anlage 12.

Bericht und Antrag

des Provinzialausschusses,

betreffend

die Wahl von bürgerlichen Mitgliedern bezw. Stellvertretern für die Ober-Ersatz-Commissionen.

Der 37. Rheinische Provinziallandtag hat in seiner Sitzung vom 15. Dezember 1892 den Provinzialausschuß beauftragt, falls bis zum Zusammentritt des nächsten Provinziallandtages durch Tod, Verziehen, Amtsniederlegung 2c. Ersatzwahlen von bürgerlichen Mitgliedern bezw. Stellvertretern für die Ober-Ersatz-Commissionen nothwendig werden sollten, diese Wahlen Namens des Provinziallandtages zu thätigen und dem nächsten Provinziallandtage von den etwa stattgehabten Wahlen Mittheilung zu machen.

Der Provinzialausschuß hat demgemäß in seiner Sitzung vom 25. Juli 1893 auf Grund eines Schreibens des Herrn Ober-Präsidenten zur Vermeidung etwaiger Schwierigkeiten bei Erledigung der Geschäfte der Ober-Ersatz-Commission im Bezirke der 27. Infanterie-Brigade an Stelle der wegen Verzuges bezw. Nichtannahme der Wahl ausgeschiedenen stellvertretenden Mitglieder der Ober-Ersatz-Commission im Bezirke der 27. Infanterie-Brigade, Bürgermeister a. D. Kelders, früher in Ohligs, und August Hollweg in Barmen, den Hauptmann a. D. Alfred Wolters, Theilhaber der Firma J. A. Henckels in Solingen, bezw. den Fabrikbesitzer und Stadtverordneten Johann Wilhelm Dicke in Barmen gewählt.

Sodann hat das bürgerliche Mitglied der Ober-Ersatz-Commission im Bereiche der 28. Infanterie-Brigade, Bezirk I, Königlicher Kammerherr Freiherr von Eynatten, mittels Schreibens vom 15. Januar 1894 sein Mandat aus Gesundheitsrücksichten niedergelegt.

Inzwischen ist das beiliegende Schreiben des Herrn Ober-Präsidenten vom 24. Januar d. J. mit seinen ebenfalls beigefügten beiden Anlagen eingegangen, nach welchem, außer der in Folge Ablehnung der Wahl als bürgerliches Mitglied der Ober-Ersatz-Commission im Bezirke der 27. Infanterie-Brigade seitens des Fabrikanten Hermann Wülffing jun. zu Vohwinkel erforderlichen Ersatzwahl, noch die Wahlen von je einem bürgerlichen Mitgliede und je drei Stellvertreten für die in Folge der durch Allerhöchste Kabinetsordre vom 23. Dezember 1893 vom 1. April 1894 ab genehmigten Unterstellung einzelner Landwehrbezirke im Bereiche des VIII. Armeecorps unter die Kavallerie- und Feldartillerie-Brigaden von dem genannten Zeitpunkte ab in den Bezirken der 30., 31. und 32. Infanterie-Brigade neu zu gestaltenden je zwei Ober-Ersatz-Commissionen auf eine dreijährige Amtsperiode vorzunehmen sind.

Der Provinzialausschuß beehrt sich daher den Antrag zu stellen:

„Hoher Provinziallandtag wolle:

1. die am 25. Juli 1893 gethätigten Wahlen nachträglich gutheißen,
2. die nach den vorstehenden Ausführungen erforderlichen Wahlen bezw. Ersatzwahlen vornehmen".

Was die in dem vorgedachten Schreiben des Herrn Ober-Präsidenten in Anregung gebrachten Neuwahlen von bürgerlichen Mitgliedern für die Ober-Ersatz-Commissionen in den Bezirken der 29. Infanterie-Brigade, 27. Infanterie-Brigade sowie I. und II. im Bezirke der 28. Infanterie-Brigade, und zwar hinsichtlich der erstgedachten Ober-Ersatz-Commission für eine vom 1. Januar 1896 und der letzterwähnten drei Ober-Ersatz-Commissionen für eine vom 1. April 1896 zu berechnende dreijährige Amtsperiode anbelangt, so glaubt der Provinzialausschuß die Entscheidung darüber, ob diese Wahlen schon jetzt vorgenommen oder aber dem im Jahr 1895 behufs der Etatsfeststellung zusammentretenden Provinziallandtage überlassen werden sollen, dem hohen Provinziallandtag anheim geben zu dürfen.

Düsseldorf, den 7. März 1894.

Der Provinzialausschuß:

Janßen, Vorsitzender. Dr. Klein, Landesdirektor.

Ober-Präsidium der Rheinprovinz. Coblenz, den 24. Januar 1894.
J.-Nr. 1134.

In Folge der durch Allerhöchste Cabinetsordre vom 23. Dezember 1893 (A. V. Bl. Nr. 33) vom 1. April 1894 ab genehmigten Unterstellung einzelner Landwehrbezirke im Bereiche des VIII. Armeecorps unter die Kavallerie- und Feldartillerie-Brigaden werden von dem genannten Zeitpunkte ab in den Bezirken der 30., 31. und 32. Infanterie-Brigade je zwei Ober-Ersatz-Commissionen in Wirksamkeit treten. Näheres über die Neueintheilung ist aus der anliegenden Nachweisung A ersichtlich, während durch die beigefügte Nachweisung B die bisherige Landwehr-Bezirks-Eintheilung für den Bereich des VIII. Armeecorps dargestellt ist.

Euer Hochwohlgeboren beehre ich mich ergebenst zu ersuchen, durch den in diesem Jahre zusammentretenden Provinziallandtag die Wahlen von bürgerlichen Mitgliedern bezw. Stellvertretern für die neu zu gestaltenden Ober-Ersatz-Commissionen (je ein bürgerliches Mitglied und drei Stellvertreter) für eine dreijährige Amtsperiode sehr gefälligst herbeiführen zu wollen.

Ferner wird, wie ich unter Bezugnahme auf mein Schreiben vom 22. August 1893 Nr. 12064 ergebenst bemerke, durch den nächsten Provinziallandtag die in Folge Ablehnung der Wahl als bürgerliches Mitglied der Ober-Ersatz-Commission im Bezirk der 27. Infanterie-Brigade seitens des Fabrikanten Hermann Wülffing jun. zu Vohwinkel erforderliche Ersatzwahl zu bewirken sein.

Weiterhin beehre ich mich, Euer Hochwohlgeboren sehr gefälliger Erwägung anheimzugeben, ob nicht mit Rücksicht darauf, daß es ungewiß ist, ob im Jahre 1895 ein Provinziallandtag zusammentreten wird, die Neuwahl von bürgerlichen Mitgliedern für die Ober-Ersatz-Commissionen in den Bezirken der 29. Infanterie-Brigade, 27. Infanterie-Brigade sowie I. und II. im Bezirke der 28. Infanterie-Brigade, und zwar hinsichtlich der erstgedachten Ober-Ersatz-Commission für eine vom 1. Januar 1896 und der letzterwähnten drei Ober-Ersatz-Commissionen für eine vom 1. April 1896 zu berechnende dreijährige Amtsperiode sich empfehlen würde, da die Amtsdauer der durch den 37. Rheinischen Provinziallandtag zu bürgerlichen Mitgliedern der gedachten

Ober-Ersatz-Commissionen bezw. zu Stellvertretern derselben gewählten Bezirks-Eingesessenen mit Ende Dezember 1895 bezw. Ende März 1896 ihr Ende erreicht. Die Zahl der Stellvertreter für die Ober-Ersatz-Commission im Bezirke der 29. Infanterie-Brigade beträgt drei, bei den Ober-Ersatz-Commissionen im Bereiche des VII. Armeecorps fünf.

Einer gefälligen Mittheilung über das Ergebniß der Wahlen darf ich s. Z. ergebenst entgegensehen.

Der Ober-Präsident der Rheinprovinz
Nasse.

An den
Landesdirektor der Rheinprovinz,
Herrn Geheimen Ober-Regierungsrath Dr. Klein
Hochwohlgeboren
Düsseldorf.

A.

Veränderte Landwehr-Bezirks-Eintheilung

für den

Bereich des VIII. Armeecorps, vom 1. April 1894 ab.

Infanterie-Brigade.		Landwehr-Bezirke.	Aushebungs-Bezirke.	Regierungs-Bezirke.	Bemerkungen.
29.		Erleidet keine Veränderung.			
30.	I. Bezirk.	Neuß.	Kreis Neuß. Kreis Grevenbroich. Stadt M.-Gladbach. Kreis Gladbach.	Düsseldorf.	Der I. Bezirk ist dem Kommandeur der 30. Infanterie-Brigade, der II. Bezirk dem Kommandeur der 15. Kavallerie-Brigade im Frieden unterstellt.
		Siegburg.	Siegkreis. Kreis Waldbroel.	Köln.	
		Bonn.	Stadt Bonn. Landkreis Bonn. Kreis Bergheim. Kreis Euskirchen. Kreis Rheinbach.		
	II. Bezirk.	Deutz.	Kreis Mülheim a. Rhein. Kreis Wipperfürth. Kreis Gummersbach.		
		Köln.	Stadt Köln. Landkreis Köln.		

Infanterie-Brigade.		Landwehr-Bezirke.	Aushebungs-Bezirke.	Regierungs-Bezirke.	Bemerkungen.
31.	I. Bezirk.	Neuwied.	Kreis Neuwied. Kreis Altenkirchen.	Coblenz	Der I. Bezirk ist dem Kommandeur der 31. Infanterie-Brigade, der II. Bezirk dem Kommandeur der VIII. Feld-Artillerie-Brigade unterstellt.
		Andernach.	Kreis Mayen. Kreis Cochem. Kreis Adenau Kreis Ahrweiler.		
	II. Bezirk.	Coblenz.	Stadt Coblenz. Landkreis Coblenz. Kreis St. Goar.		
			(Hohenzollernsche Lande),	Sigmaringen.	
		Kreuznach.	Kreis Simmern. Kreis Zell. Kreis Kreuznach. Kreis Meisenheim.	Coblenz.	
32.	I. Bezirk.	St. Wendel.	Fürstenthum Birkenfeld. Kreis St. Wendel. Kreis Ottweiler.	—	Der I. Bezirk ist dem Kommandeur der 32. Infanterie-Brigade, der II. Bezirk dem Kommandeur der 16. Kavallerie-Brigade im Frieden unterstellt.
		St. Johann.	Kreis Saarbrücken.	Trier.	
		Saarlouis.	Kreis Saarlouis. Kreis Merzig.		
	II. Bezirk.	I. Trier.	Stadt Trier. Landkreis Trier. Kreis Saarburg. Kreis Bernkastel.		
		II. Trier.	Kreis Bitburg. Kreis Prüm. Kreis Daun. Kreis Wittlich.		

B.

Bisherige Landwehr-Bezirks-Eintheilung

für den

Bereich des VIII. Armee-Corps.

Infanterie-Brigade.	Landwehr-Bezirke.	Aushebungs-Bezirke.	Regierungs-Bezirke.	Namen der bisherigen Mitglieder der Ober-Ersatz-Commission.
29.	Aachen.	Stadt Aachen. Landkreis Aachen.	Aachen.	Mitglied: Rentner Heinr. Claeßen in Aachen. Stellvertreter: a. Rittergutsbesitzer Freiherr von Syberg zu Haus Eicks, b. Gutsbesitzer Edmund Rey zu Cambach, c. Gutsbesitzer Schlick zu Marienfeld.
	Montjoie.	Kreis Eupen. Kreis Montjoie. Kreis Schleiden. Kreis Malmedie.		
	Erkelenz.	Kreis Erkelenz. Kreis Heinsberg.		
		Kreis Kempen.	Düsseldorf.	
	Jülich.	Kreis Düren. Kreis Geilenkirchen. Kreis Jülich.	Aachen.	
30.	Siegburg.	Siegkreis. Kreis Waldbroel.	Köln.	Mitglied: Rentner Peter Joseph Constantin Schmitz zu Hennef. Stellvertreter: a. Bürgermeister Breuer zu Neuwerk. b. Regierungsassessor a. D. Fritz Pauli zu Groß-Königsdorf. c. Fabrikant Bernhard Krawinkel zu Volmerhausen.
	Bonn.	Stadt Bonn. Landkreis Bonn. Kreis Bergheim. Kreis Euskirchen. Kreis Rheinbach.		
	Neuß.	Kreis Neuß. Kreis Grevenbroich. Stadt M.-Gladbach. Kreis Gladbach.	Düsseldorf.	
	Deutz.	Kreis Mülheim a. Rhein. Kreis Wipperfürth. Kreis Gummersbach.	Köln.	
	Köln.	Stadt Köln. Landkreis Köln.		

Infanterie-Brigade.	Landwehr-Bezirke.	Aushebungs-Bezirke.	Regierungs-Bezirke.	Namen der bisherigen Mitglieder der Ober-Ersatz-Commission.
31.	Neuwied.	Kreis Neuwied. Kreis Altenkirchen.	Coblenz	Mitglied: Gutsbesitzer Jakob Peters zu Freßenhof bei Ochtendung. Stellvertreter: a. Gutsbesitzer Backhausen zu Nettehammer, b. Weingutsbesitzer H. J. Lieschied zu Steeg bei Bacharach. c. Gutsbesitzer Franz Emil Schmitz zu Eckendorf.
	Coblenz	Stadt Coblenz. Landkreis Coblenz. Kreis St. Goar. (Hohenzollernsche Lande).	Sigmaringen.	
	Kreuznach.	Kreis Simmern. Kreis Zell. Kreis Kreuznach. Kreis Meisenheim.	Coblenz.	
	Andernach.	Kreis Mayen. Kreis Cochem. Kreis Adenau. Kreis Ahrweiler.		
32.	St. Wendel.	Fürstenthum Birkenfeld.	—	Mitglied: Gutsbesitzer Friedrich Herrmann zu Mülheim a. d. Mosel. Stellvertreter: a. Gutsbesitzer Jak. Merrem zu Kirchhof bei Wittlich, b. Gutsbesitzer Alexander Bauer zu Hofgut Großwald bei Saarbrücken. c. Gutsbesitzer Friedr. Wilh. Ruff zu Liesdorf bei Saarlouis.
	Saarlouis.	Kreis St. Wendel. Kreis Ottweiler. Kreis Saarlouis. Kreis Merzig.	Trier.	
	St. Johann.	Kreis Saarbrücken.		
	I. Trier.	Stadt Trier. Landkreis Trier. Kreis Saarburg. Kreis Bernkastel.	Trier.	
	II. Trier.	Kreis Bitburg. Kreis Prüm. Kreis Daun. Kreis Wittlich.		

Anlage 13.

Bericht und Anträge

des Provinzialausschusses,

betreffend die

Errichtung des Kaiser-Wilhelm-Denkmals in der Rheinprovinz.

Der 37. Provinziallandtag hat in seiner Sitzung vom 14. Dezember 1892 den Antrag des Provinzialausschusses:

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

mit der Maßgabe genehmigt, daß auf Grund des §. 99 der Provinzialordnung die Ausführung des Beschlusses, namentlich auch die endgültige Feststellung der mit den Künstlern über die Einzelheiten zu treffenden Vereinbarungen einer Commission, bestehend aus:

a) den Mitgliedern des Provinzialausschusses,

b) zehn vom Landtage zu wählenden Mitgliedern,

übertragen werde.

Als Mitglieder der Commission wurden gewählt:

1. Commerzienrath Andreae,
2. Justizrath Courth,
3. Commerzienrath Friederichs,
4. Fabrikant Dr. Frowein,
5. Geheimer Commerzienrath Krupp,
6. Landrath Geh. Reg.-Rath von Kühlwetter,
7. Stadtverordneter Meuser,
8. Banquier von Randow,
9. Oberbürgermeister Schüller,
10. Fürst zu Wied.

Die in dieser Weise bebildete Denkmalscommission trat auf Veranlassung des Provinzialausschusses am 24. Januar 1893 zusammen und wohnten ihren Verhandlungen der Herr Oberpräsident sowie die beiden Verfasser des mit dem ersten Preise gekrönten Entwurfes, die Herren Bildhauer Professor Hundrieser und Architekt Bruno Schmitz, bei.

In den Verhandlungen der Commission wurden hauptsächlich die verschiedenen Mängel und Bedenken hervorgehoben, welche sich bei den Berathungen des Provinziallandtages gegen den preisgekrönten Entwurf ergeben hatten und im Wesentlichen folgende Punkte betreffen:

Die angeblich unrichtige Wendung des Kopfes der Kaiserfigur nach links, das Fehlen der Kopfbedeckung derselben;

die Unmöglichkeit, neben der allegorischen Figur das linke Bein der Kaiserfigur anzubringen;

die Anbringung der allegorischen Figur überhaupt bezw. auf der linken Seite des Pferdes;

die unvollständige Bekleidung dieser Figur und die zu große Ausdehnung der Flügel derselben;

die Haltung und Figur des Pferdes;

die erforderliche Einschränkung des Unterbaues mit Rücksicht auf die Fluthverhältnisse des Rheines und der Mosel.

Nach eingehender Berathung erhielten die beiden Künstler auf ihren Vorschlag den Auftrag, mit möglichster Beschleunigung ein neues Modell von dem Standbilde und dem Sockel sowie einen neuen Entwurf zum Unterbau und architektonischen Aufbau anzufertigen und dabei die in der Verhandlung hervorgehobenen Bedenken zu berücksichtigen, soweit dies vom künstlerischen Standpunkte aus zulässig erscheine. Der neue Entwurf zum Unterbau sei im Einverständniß mit der Königlichen Rheinstrom-Baudirektion in Coblenz derart herzustellen, daß vom Standpunkte der Strom-Baupolizei keine Bedenken gegen denselben erhoben werden könnten.

Die beiden Künstler entledigten sich ihres Auftrages im Juni 1893. Nachdem das neue Modell des Standbildes sowie der neue Entwurf des Unterbaues 2c. eingetroffen waren, wurde auf den 15. Juli eine zweite Sitzung der Denkmalscommission anberaumt. In derselben gaben die Künstler eingehende Erläuterungen über den neuen Denkmalsentwurf sowie über die Kosten der Ausführung desselben. Hiernach würde der Unterbau und architektonische Aufbau einschließlich der Pergola (einer hinter dem Standbilde bogenförmig angebrachten Pfeilerstellung) eine Kostensumme von 550 000 M. und das Reiterstandbild eine solche von ca. 380 000 M., das Denkmal im Ganzen also eine Kostensumme von 930 000 M. erfordern.

Die Commission beschloß nach eingehenden Berathungen über die Größe und Höhenlage des Denkmals und des vor demselben anzulegenden Festplatzes sowie über die Stellung des Denkmals auf dem Letzteren und über das neue Modell selbst, die Ausführung des Denkmals nach den vorliegenden Zeichnungen mit folgenden Abänderungen zu genehmigen:

1. die Höhenmaße des architektonischen Aufbaues werden, soweit dies künstlerisch zulässig ist, eingeschränkt;
2. das Standbild ist nach dem ursprünglichen preisgekrönten Entwurfe auszuführen mit der Abänderung, daß der Kopf der Kaiserfigur nach rechts gewendet wird, insofern sich hiergegen künstlerische Bedenken nicht ergeben;
3. es sind genaue Zeichnungen und Kostenanschläge anzufertigen;
4. für die Ausführung des Denkmals ausschließlich der Kosten für die Herstellung der Pergola wird eine Summe von 750 000 M. in Aussicht genommen. Die Bewilligung der Kosten für die Herstellung der Pergola im Betrage von ca. 100 000 M. soll beim nächsten Provinziallandtage besonders beantragt werden;
5. die Künstler übernehmen die Anfertigung eines bis zum Mai 1894 zu vollendenden Modells der ganzen Denkmalsanlage im Maßstabe 1 : 33 1/3;
6. die Entwürfe sind Seiner Majestät dem Kaiser vorzulegen.

Ferner wurde bestimmt, daß wegen Uebertragung der zur Ausführung des Denkmals erforderlichen künstlerischen Arbeiten seitens des Landesdirektors mit den Künstlern zu verhandeln sei und daß über das Ergebniß dieser Verhandlungen in der nächsten Commissionssitzung Beschluß gefaßt und demnach die Verträge abgeschlossen werden sollen.

Wegen der unter Zuziehung der Künstler zu bewirkenden Vorlegung des Entwurfes bei Seiner Majestät dem Kaiser wurde der Landesdirektor ersucht, mit dem Hofmarschallamte in Verbindung zu treten.

Um für die Größenverhältnisse des Denkmals einen Anhalt zu gewinnen, bot die Anwesenheit Seiner Majestät des Kaisers in Coblenz am 1. September 1893 eine willkommene Gelegenheit dar. Es wurde nämlich zu diesem Zwecke auf dem Standorte des Denkmals und in der Höhe desselben ein Baldachin als Festdekoration errichtet. Die bei der Festfeier anwesenden Mitglieder der Denkmalscommission gewannen dadurch die Ueberzeugung, daß man von der in der letzten

Sitzung beschlossenen Einschränkung der Höhenmaße des architektonischen Aufbaues (ad 1) Abstand nehmen müsse und daß demzufolge auch die in Aussicht genommene Bausumme (ad 4) von 750 000 + 100 000 M. = 850 000 M. nicht ausreichen werde.

Die mit den Künstlern wegen Uebertragung der zur Ausführung des Denkmals zu leistenden künstlerischen Arbeiten geführten Verhandlungen ergaben als Resultat, daß, vorbehaltlich der Genehmigung durch den Provinziallandtag dem Architekten Bruno Schmitz für die Ausarbeitung der verschiedenen Skizzen und Entwürfe, die Anfertigung sämmtlicher für die Bauausführung erforderlichen Arbeitsrisse und Detailzeichnungen und für die künstlerische Oberleitung der Bauausführung 2c. ein Honorar von rund 50 000 M., und daß ferner dem Bildhauer Professor Hundrieser für die Anfertigung aller zur Ausführung des Denkmals erforderlichen kleineren und größeren Modelle und für die kunstgerechte Anfertigung des 12 m hohen Reiterstandbildes mit Nebenfigur in getriebener Arbeit aus Kupferplatten einschließlich Material, Transport und Aufstellung an Ort und Stelle die runde Summe von 380 000 M. gezahlt werden sollte.

Die von Seiten des Vorsitzenden des Provinzialausschusses sowie des Landesdirektors an competetenten Stellen zu Berlin eingezogenen Erkundigungen haben ergeben, daß die vorangeführten Summen als außergewöhnliche nicht zu bezeichnen sind.

Hiernach ergeben sich die Gesammtkosten des Denkmals wie folgt:

Für Herstellung des Unterbaues und architektonischen Aufbaues . . .	550 000	M.
für Herstellung des Reiterstandbildes mit Nebenfigur	380 000	„
für Anfertigung eines Modells der ganzen Denkmalsanlage im Maßstabe 1: 33 1/3	9 000	„
Honorar des Architekten	50 000	„
Summe	989 000	M.
hierzu treten noch die durch die zweimalige Preisausschreibung und Anfertigung von Modellen entstandenen Kosten mit rund	43 000	„
also Gesammtkosten	1 032 000	M.

Die Entwürfe der mit den Künstlern zu schließenden Verträge liegen vor und kann der Abschluß derselben alsbald nach stattgehabter Besichtigung des Modells durch Seine Majestät den Kaiser und König sowie nach der Zustimmung des Provinziallandtages erfolgen. Die Allerhöchste Besichtigung des Modells hat bis jetzt noch nicht stattfinden können, weshalb die Festsetzung des Denkmalsentwurfes sowie die endgültigen Vereinbarungen mit den Künstlern der von dem Provinziallandtage eingesetzten Denkmalscommission zu überlassen sein dürften. Hinsichtlich dieser Commission wird noch bemerkt, daß zwei Mitglieder neu zu wählen sind, weil das Mitglied, Herr Dr. Frowein, gestorben und das Mitglied, Herr Oberbürgermeister Schüller, das Mandat niedergelegt hat.

Hinsichtlich der Beschaffung der erforderlichen Geldmittel gestattet sich der Provinzialausschuß Folgendes zu bemerken:

Der Gesammtbestand des Fonds zur Errichtung des Kaiser-Wilhelm-Denkmals betrug am 1. April d. J.	379 066	M.
an weiteren Raten sind von dem Provinziallandtage bewilligt (7. und 8. Rate mit je 60 000 M.) zusammen	120 000	„
sodaß im Ganzen zur Verfügung stehen	499 066	M.
das Denkmal soll kosten, abzüglich der bereits bestrittenen Kosten . .	989 000	„
so daß noch fehlen	489 934	M.

Zur Beschaffung dieses Betrages würde zu beschließen sein, daß die Summe von 60 000 M. nach Zahlung der bereits bewilligten 7. und 8. Rate so lange aus dem Verfügungsfonds des Provinziallandtages zu entnehmen sein wird, bis die Kosten des Denkmals getilgt sein werden.

Der Provinzialausschuß beehrt sich hiernach folgende Anträge zu stellen:

„Der Provinziallandtag wolle sich mit der Errichtung des Kaiser-Wilhelm-Denkmals nach den vorliegenden Plänen und Kostenanschlagen im Allgemeinen einverstanden erklären und die Denkmalscommission ermächtigen,

1. nach stattgehabter Allerhöchster Besichtigung des Denkmalsentwurfes die Pläne und Kostenanschläge endgültig zu genehmigen und die erforderlichen Vereinbarungen mit den Künstlern zu treffen;
2. zur Deckung der erforderlichen Kosten bestimmen, daß bis zur Tilgung der Gesammtkosten jährlich 60 000 M. so lange aus dem Dispositionsfonds des Provinziallandtages entnommen werden sollen, bis der vorgenannte Fehlbetrag von 489 934 M. gedeckt sein wird".

Düsseldorf, den 25. Mai 1894.

Der Provinzialausschuß:

Janßen, Vorsitzender. Dr. Klein, Landesdirektor.

Anlage 14.

Bericht und Antrag

des Provinzialausschusses,

betreffend die

Abänderung des zweiten Statuts für den Provinzialverband der Rheinprovinz.

Nach §. 1 des vom 34. Rheinischen Provinziallandtage in der Plenarsitzung vom 25. Juni 1888 beschlossenen und durch Allerhöchsten Erlaß vom 14. November 1888 genehmigten zweiten Statuts für den Provinzialverband der Rheinprovinz (Seite 27 der 5. Auflage der Zusammenstellung der für die Rheinische Provinzialverwaltung geltenden Gesetze 2c.) werden dem Landesdirektor zur Mitwirkung bei Erledigung der Geschäfte der gesammten communalen Provinzialverwaltung, mit Ausschluß der Provinzial-Feuer-Societät und der Landesbank, obere Verwaltungs- und obere bautechnische Beamte mit berathender Stimme zugeordnet.

Die Zahl dieser Beamten ist im Absatz 2 desselben Paragraphen festgesetzt und darf bei den oberen Verwaltungsbeamten sechs und bei den oberen bautechnischen Beamten drei nicht übersteigen.

Seit dem Erlasse dieses Statuts haben sich die Geschäfte der communalen Provinzialverwaltung ihrem Umfange nach in so erheblicher Weise geändert, daß sich die erwähnte Einschränkung der Zahl der oberen Verwaltungsbeamten auf höchstens sechs nicht mehr aufrecht halten läßt.

Es wird zunächst darauf hingewiesen, daß nach dem Erlasse des Statuts das Reichsgesetz, betreffend die Invaliditäts- und Altersversicherung, vom 22. Juni 1889 in Wirkung getreten ist, nach dessen §. 47 die Geschäfte des Vorstandes der Versicherungsanstalt von einem oder mehreren Beamten des Communalverbandes wahrgenommen werden, für den die Versicherungsanstalt errichtet ist. Nach den bisher gemachten Erfahrungen muß damit gerechnet werden, daß zwei obere Verwaltungsbeamte im Vorstande der Invaliditäts- und Altersversicherungsanstalt „Rheinprovinz" zur Wahrnehmung der dortigen Geschäfte dauernd erforderlich sind und somit bei den Geschäften der eigentlichen Provinzialverwaltung nicht mitwirken können. Für letztere würden nur mehr vier obere Verwaltungsbeamte nach dem Eingangs bezogenen Statute beschäftigt werden dürfen, eine Zahl, welche bei dem Umfange der heutigen Geschäfte, die seit dem Erlasse des Statuts erheblich zugenommen haben, durchaus unzureichend ist. Während im Jahre 1888, als die Zahl der oberen Beamten auf sechs festgesetzt wurde, die bei der Provinzial-Centralverwaltung erledigten Geschäftsnummern 54 568 betragen haben, sind sie im Jahre 1893 auf nicht weniger als 102 194 gestiegen und läßt sich eine weitere Steigerung sicher erwarten. Abgesehen von der Vermehrung der Arbeit, welche bei der Entwickelung der Verhältnisse hinsichtlich der seitherigen Dienstgeschäfte schon vorhergesehen werden durfte, und welche z. B. bei der landwirthschaftlichen Unfall-Berufsgenossenschaft eine Zunahme der angemeldeten Unfälle von 245 im Jahre 1888 auf 3390 im Jahre 1893 und ein Anwachsen der diesseits gefällten Entscheidungen von 514 in den Jahren 1888/89 auf 3171 im Jahre 1893 aufweist, haben aber auch seit 1888 verschiedene Akte der Gesetzgebung eine wesentliche Erweiterung des Geschäftsbereichs und in unmittelbarer Folge davon auch des Geschäftsumfanges der Verwaltung herbeigeführt. In dieser Hinsicht wird unter Anderem erwähnt: das Gesetz, betreffend die Abänderung der §§. 31, 65 und 68 des Gesetzes zur Ausführung des Bundesgesetzes über den Unterstützungswohnsitz, vom 11. Juli 1891 (G.-S. S. 300), das Gesetz, betreffend die Heranziehung der Fabriken u. s. w. mit Vorausleistungen für den Wegebau, vom 4. August 1891 (G.-S. S. 334), das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 (G.-S. S. 225), und das Gesetz, betreffend die Entschädigung für an Milzbrand gefallene Thiere, vom 22. April 1892 (G.-S. S. 90). Es wird ferner an die inzwischen in's Leben getretene Pensionskasse der Landbürgermeistereien und Landgemeinden der Rheinprovinz wie auch die Errichtung einer Wittwen- und Waisenversorgungsanstalt für die Communalbeamten der Rheinprovinz erinnert und endlich noch bemerkt werden dürfen, daß das Reichsgesetz, betreffend die Aenderung des Gesetzes über den Unterstützungswohnsitz, vom 12. März 1894 in Folge Herabsetzung des Lebensalters zum Erwerbe und Verluste eines Unterstützungsdomizils vom 24. auf das 18. Jahr zweifelsohne eine wesentliche Steigerung der Arbeiten der Landarmenverwaltung herbeiführen wird.

Gegenüber einer derartigen Vermehrung der Geschäfte ist, wenn die Erledigung derselben auch ferner eine sachgemäße bleiben soll, die statutarische Möglichkeit zu gewähren, eine Vergrößerung der Zahl der oberen Verwaltungsbeamten vorzunehmen und daher nothwendig das Statut dahin zu ändern, daß die zulässige Zahl der oberen Beamten erhöht wird. Hierbei mag erwähnt werden, daß ein Vergleich mit den Verhältnissen in einigen anderen Provinzen Folgendes ergeben

hat: In der Provinz Schlesien sind z. B. 8, Sachsen 6, Westfalen 6, Hessen-Nassau 7 Landesräthe thätig.

Wenn auch zunächst nur beabsichtigt wird, dem Provinziallandtage vorzuschlagen, zu den vorhandenen fünf oberen Verwaltungsbeamten noch zwei weitere Landesräthe hinzuzuwählen, so ist doch mit der Möglichkeit zu rechnen, daß nicht nur die bereits jetzt zu bearbeitenden Geschäfte eine weitere Zunahme erfahren, sondern daß auch durch die staatliche Gesetzgebung neue Materien den Provinzialverbänden überwiesen werden, deren Bearbeitung weitere Kräfte erforderlich macht. Unter diesen Umständen dürfte es sich zur Vermeidung häufigerer Abänderungen des Provinzialstatuts empfehlen, in demselben die Zahl der oberen Verwaltungsbeamten auf zehn zu begrenzen und es dem Provinziallandtage zu überlassen, innerhalb dieser Grenze nach Maßgabe des geschäftlichen Bedürfnisses so viel obere Beamte zu wählen, als zur Erledigung der Arbeiten erforderlich sind.

Es wird hiernach beantragt:

„Der Provinziallandtag wolle an Stelle des jetzigen Absatzes 2 des §. 1 des zweiten Statuts für den Provinzialverband der Rheinprovinz folgende Fassung genehmigen:

Die Zahl dieser Beamten, welche bei den oberen Verwaltungsbeamten zehn und bei den oberen bautechnischen Beamten drei nicht überschreiten darf, wird von dem Provinzialausschusse nach Bedürfniß festgesetzt". (§. 93 P. O.)

Düsseldorf, den 14. April 1894.

Der Provinzialausschuß:

Janßen, Vorsitzender. Dr. Klein, Landesdirektor.

Anlage 15.

Bericht und Antrag

des Provinzialausschusses,

betreffend

Abänderung des Reglements der Rheinischen Provinzial-Feuer-Societät.

Nach dem Schlußsatz des §. 18 des Reglements der Rheinischen Provinzial-Feuer-Societät werden die Beiträge von den Königlichen Steuerkassen erhoben und an die Societätskasse abgeliefert.

Im Laufe des letzten Jahres ist nun eine große Anzahl von Königlichen Steuerkassen, namentlich in den Regierungsbezirken Coblenz und Trier aufgehoben und deren Bezirke benachbarten Steuerkassen zugeschlagen worden, und hat es den Anschein, daß mit der begonnenen Verminderung der Königlichen Steuerkassen auch weiterhin fortgefahren und die Organisation der Steuererhebung den durch die neue Steuergesetzgebung veränderten Verhältnissen entsprechend anderweit geregelt werden wird.

Die bereits getroffenen Veränderungen in den Bezirken der Königlichen Steuerkassen sind ebenso wie diejenigen Aenderungen, die noch in Aussicht stehen, für die Provinzial-Feuer-Societät von weittragendster Bedeutung. Es wird dadurch die Grundlage der Organisation des Erhebungsgeschäftes der Societätsbeiträge in wesentlichster Weise geändert, und es sind dadurch zum Theil schon Verhältnisse geschaffen, welche die Interessen der Societät nicht allein in empfindlichster Weise schädigen, sondern auf die Dauer ihr den Wettbewerb mit den Privat-Versicherungsgesellschaften geradezu unmöglich machen. Während die letzteren durch ihre fast in jedem größeren Orte wohnenden Agenten die Versicherungsbeiträge in einer für die Versicherten äußerst bequemen Weise einziehen lassen, sind die Societätsgenossen genöthigt, die jetzt vielfach um das Doppelte gegen früher vergrößerten Wege zu den Königlichen Steuerkassen zurückzulegen, um ihre Versicherungsbeiträge zahlen zu können. Daß dadurch unter den Societätsgenossen Unzufriedenheit entsteht, und diese von den Privatgesellschaften benutzt wird, um die Versicherten zum Uebertritt von der Societät zu den Privatgesellschaften zu bestimmen, ist eine natürliche Folge dieser Verhältnisse. Zahlreiche dieserhalb bei der Societätsdirektion eingegangene Klagen, Beschwerden und Austrittsanmeldungen geben hiervon Zeugniß.

So hat noch kürzlich der Bürgermeister von Meddersheim der Societätsdirektion angezeigt, daß alle Societätsgenossen seiner Bürgermeisterei zum Austritt entschlossen seien, weil sie nicht gewillt seien, den Weg zur Königlichen Steuerkasse nach Meisenheim behufs Zahlung ihrer Beiträge zu machen.

In der Bürgermeisterei Kelberg müssen nach Aufhebung der Königlichen Steuerkasse Kelberg die Societätsbeiträge in Virneburg gezahlt werden, obwohl die Entfernung zahlreicher Ortschaften bis Virneburg mehrfach bis zu 25 km beträgt. Die Königliche Regierung zu Trier hat die Nothlage, in welche einzelne Gemeinden durch die Aufhebung von Steuerkassen auch für die Zahlung der Staatssteuern gerathen sind, dadurch zu mildern für erforderlich gehalten, daß sie an Stelle der aufgehobenen Steuerkassen den Gemeinden die Erhebung der Staatssteuern übertragen hat, und hat sich der Societätsdirektor diesem Vorgehen auch bezüglich der Erhebung der Societätsbeiträge angeschlossen; es ist dies geschehen in den Gemeinden Kempfeld, Cröv, Bausendorf, Bengel, Püttlingen, Gerolstein, Rockeskyll und Speicher.

Die Zahl der bis jetzt aufgehobenen Königlichen Steuerkassen beträgt in den Regierungsbezirken Coblenz und Trier 24, im Regierungsbezirk Aachen 1 und im Regierungsbezirk Düsseldorf 3 Steuerkassen des Kreises Essen, die schon vor mehreren Jahren eingezogen worden sind.

Daß durch diese Verringerung der Zahl der Königlichen Steuerkassen die Voraussetzungen, auf denen die Bestimmung des §. 18 des Societätsreglements beruht, wesentlich geändert worden sind, ist einleuchtend und eine Aenderung dieser Bestimmung unabweisbar, wenn nicht die wichtigsten Interessen der Societät geschädigt und sie selbst in ihrer Concurrenzfähigkeit und Existenz auf das Ernstlichste geschädigt werden soll.

Es liegt am nächsten und würde dem Charakter, der Aufgabe und der Verwaltungsorganisation der Societät am meisten entsprechen, wenn an Stelle der Königlichen Steuerkassen den Gemeinden die Erhebung der Societätsbeiträge übertragen würde. Da nach §. 11 des Gesetzes wegen Aufhebung direkter Staatssteuern vom 14. Juli 1893 (Ges.-S. S. 119) die Hebung und Beitreibung der Grund-, Gebäude- und Gewerbesteuer vom 1. April 1895 ab den Gemeinden obliegt, auch gemäß §. 16 Abs. 2 daselbst den Gemeinden durch Königliche Verordnung vom 22. Januar 1894 (Ges.-S. S. 5) die Erhebung der sämmtlichen direkten Staatssteuern übertragen worden ist, so dürften sachliche Gründe der Uebertragung der Erhebung der Societätsbeiträge

an die Gemeinden nicht entgegenstehen und es gelingen, im Wege einer gütlichen Vereinbarung der Societätsverwaltung mit den Gemeinden die freiwillige Uebernahme des Erhebungsgeschäftes seitens der letzteren zu erzielen. Hierbei mag bemerkt werden, daß der Verein der Landgemeinde-Empfänger der Rheinprovinz in einer Eingabe vom 13. März d. J. gebeten hat, die Erhebung der Feuer-Societätsbeiträge den Gemeindekassen zu übertragen.

Zu den einzelnen Paragraphen wird noch Folgendes bemerkt:

In §. 18 ist die Erhebung auf diejenigen Beiträge beschränkt, welche durch die Hebelisten ausgeschrieben sind. Die im Laufe des Jahres nach Aufstellung der Hebelisten ausgeschriebenen Beiträge werden zweckmäßiger von der Societätskasse direkt von den Versicherten eingezogen.

Die zu §. 19 vorgeschlagene Abänderung bedarf keiner näheren Erläuterung.

Im §. 20, wie er jetzt zu Recht besteht, ist die Befugniß zur Erhebung der Beiträge durch eigene Societätsbeamte auf die Stadtkreise beschränkt. Die Erfahrung hat gelehrt, daß diese Beschränkung den Interessen der Societät nicht entspricht. In vielen größeren Städten, die keinen Stadtkreis bilden, ist das Bedürfniß der Einziehung der Beiträge durch eigene Societätsbeamte hervorgetreten, und da die Rücksichtnahme auf die Königlichen Steuerempfänger, welche seiner Zeit die jetzt bestehende Beschränkung veranlaßt hat, in Wegfall kommt, so dürfte der beantragten Ausdehnung ein Bedenken nicht entgegenstehen.

Sodann erscheint noch folgende Aenderung des Societätsreglements erforderlich.

Durch die Provinzialordnung vom 1. Juni 1887, sowie das vom 36. Rheinischen Provinziallandtage in seiner Sitzung vom 12. Dezember 1890 angenommene und vom Herrn Minister des Innern am 24. April 1891 bestätigte Reglement über die dienstlichen Verhältnisse der Provinzialbeamten der Rheinprovinz ist nach der, durch Schreiben des Herrn Ober-Präsidenten vom 22. April 1892 mitgetheilten, Ansicht des Herrn Ministers des Innern der §. 16 des Societätsreglements insoweit abgeändert, als das danach dem Societätsdirektor eingeräumte Recht zur Annahme und Anstellung gewisser Beamten demselben nicht mehr zusteht.

Das Reglement der Provinzial-Feuer-Societät ist demnach in den §§. 14 und 16 so abzuändern, daß dasselbe mit den Bestimmungen des §. 60 der Provinzialordnung und des §. 5 des Reglements über die dienstlichen Verhältnisse der Provinzialbeamten im Einklange steht, und wird demgemäß im §. 14 Nr. 3 des Societätsreglements der Passus: „sofern dieselbe definitiv auf Lebenszeit erfolgt" zu streichen und an Stelle des §. 16 unter Beseitigung des jetzigen Wortlautes zu sagen sein: „Wegen der Anstellung der bei der Societät beschäftigten Beamten sind die Bestimmungen des §. 60 der Provinzialordnung und des §. 5 des Reglements über die dienstlichen Verhältnisse der Provinzialbeamten maßgebend".

Der Provinzialausschuß beehrt sich daher den Antrag zu stellen:

„Der Provinziallandtag wolle zu den vorgeschlagenen Abänderungen der §§. 14, 16 18, 19 und 20 des Reglements der Rheinischen Provinzial-Feuer-Societät vom $\frac{\text{17. Dezember 1888}}{\text{25. April 1889}}$ die Zustimmung ertheilen und genehmigen:

1. Daß im §. 14 Nr. 3 der Passus „sofern dieselbe definitiv auf Lebenszeit erfolgt" gestrichen wird.
2. Daß an Stelle des §. 16 unter Beseitigung des jetzigen Wortlautes gesagt wird: „Wegen der Anstellung der bei der Societät beschäftigten Beamten sind die Bestimmungen des §. 60 der Provinzialordnung und des §. 5 des Reglements über die dienstlichen Verhältnisse der Provinzialbeamten maßgebend".

3. Daß der Schlußsatz des §. 18 „Die Beiträge werden von den Königlichen Steuerkassen erhoben und an die Societätskasse abgeliefert" fortfällt und an dessen Stelle die Bestimmung tritt: „Die durch die Hebelisten ausgeschriebenen Beiträge werden nach vorheriger Vereinbarung mit den Gemeinden durch diese erhoben und an die Societätskasse abgeliefert".

4. Daß die beiden letzten Sätze des §. 19 „die Hebegebühr der Rentmeister" bis „gewährt". fortfallen und an deren Stelle gesagt wird: „Die Gemeinden beziehen als Entschädigung für die Erhebung und Ablieferung der Immobilar-Versicherungsbeiträge eine Hebegebühr von 1½% von den wirklich von ihnen erhobenen und abgelieferten Beiträgen. Besorgen die Gemeinden auch die Erhebung der Mobilar-Versicherungsbeiträge, so wird ihnen nicht nur von diesen, sondern auch von dem Empfange der Immobilar-Versicherungsbeiträge 2% Hebegebühr gewährt".

5. Daß an Stelle des §. 20 unter Beseitigung des jetzigen Wortlautes gesagt wird: „An Stelle der Gemeinden kann mit Genehmigung des Kuratoriums die Erhebung der Feuer-Societätsbeiträge besonderen, von dem Direktor zu ernennenden Beamten übertragen werden.

Die in solchen Gemeinden etwa nöthig werdende Einziehung der Immobilar-Versicherungsbeiträge im Verwaltungs-Zwangsverfahren ist auf Ersuchen des Direktors durch die zuständige Gemeindekasse gegen Zahlung von 2% Hebegebühr zu bewirken."

Düsseldorf, den 18. Mai 1894.

Der Provinzialausschuß:

Janßen, Vorsitzender. Dr. Klein, Landesdirektor.

Jetzt geltendes Reglement.	Abänderungsvorschläge.
§. 14.	
Die obere Leitung in der Verwaltung der Societät steht dem Provinzialausschuß zu; demselben liegt insbesondere ob:	
3. Die Anstellung aller übrigen Beamten der Societät, sofern dieselbe definitiv auf Lebenszeit erfolgt, auf Vorschlag des Direktors.	Der unterstrichene Passus fällt weg.
§. 16.	
Die Anstellung von Beamten zu commissarischer Beschäftigung oder auf Kündigung bleibt innerhalb der durch den Etat festgesetzten Schranken dem Direktor überlassen. Die Entlassung resp. Kündigung solcher Beamten kann, wenn dieselben eine etatsmäßige Stelle bekleiden, nur nach eingeholter Zustimmung des Kuratoriums geschehen.	Wegen der Anstellung der bei der Societät beschäftigten Beamten sind die Bestimmungen des §. 60 der Provinzialordnung und des §. 5 des Reglements über die dienstlichen Verhältnisse der Provinzialbeamten maßgebend.

Jetzt geltendes Reglement.	Abänderungs-Vorschläge.
§. 18.	
Der Schlußsatz des §. 18 „Die Beiträge werden von den Königl. Steuerkassen erhoben und an die Societätskasse abgeliefert“, fällt fort und tritt an dessen Stelle die nebenstehende Bestimmung.	Die durch die Hebelisten ausgeschriebenen Beiträge werden nach vorheriger Vereinbarung mit den Gemeinden durch diese erhoben und an die Societätskasse abgeliefert.
§. 19.	
Die beiden letzten Sätze des §. 19 „Die Hebegebühr der Rentmeister beträgt 1½% von allen wirklich eingegangenen Immobilar-Versicherungsbeiträgen. Besorgen dieselben auch die Erhebung der Mobilar-Versicherungsbeiträge, so wird ihnen nicht nur von diesen Beiträgen, sondern auch von dem Empfange der Immobilar-Versicherungsbeiträge 2% Hebegebühr gewährt“, wird durch nebenstehende Bestimmung ersetzt.	Die Gemeinden beziehen als Entschädigung für die Erhebung und Ablieferung der Immobilar-Versicherungsbeiträge eine Hebegebühr von 1½% von den wirklich von ihnen erhobenen und abgelieferten Beiträgen. Besorgen die Gemeinden auch die Erhebung der Mobilar-Versicherungsbeiträge, so wird ihnen nicht nur von diesen, sonden auch von dem Empfange der Immobilar-Versicherungsbeiträge 2% Hebegebühr gewährt.
§. 20.	
„In den Stadtkreisen kann die Erhebung der Feuer-Societätsbeiträge im Falle des Ausscheidens bezw. des Einverständnisses der zur Zeit im Amte befindlichen Königl. Rentmeister besonderen, von dem Direktor mit Genehmigung des Kuratoriums zu ernennenden Beamten übertragen werden. Die in solchen Bezirken etwa nöthig werdende Einziehung der Immobilar-Versicherungsbeiträge im Verwaltungs-	

Jetzt geltendes Reglement.	Abänderungs-Vorschläge.
Zwangsverfahren ist auf Ersuchen des Direktors durch die zuständige Steuerkasse gegen Zahlung von 2% Hebegebühr zu bewirken", wird ersetzt wie folgt:	An Stelle der Gemeinden kann mit Genehmigung des Kuratoriums die Erhebung der Feuer-Societätsbeiträge besonderen, von dem Direktor zu ernennenden Beamten übertragen werden. Die in solchen Gemeinden etwa nöthig werdende Einziehung der Immobilar-Versicherungsbeiträge im Verwaltungs-Zwangsverfahren ist auf Ersuchen des Direktors durch die zuständige Gemeindekasse gegen Zahlung von 2% Hebegebühr zu bewirken.

Anlage 16.

Bericht und Antrag

des Provinzialausschusses,

betreffend

Abänderung des Statuts der Landesbank der Rheinprovinz.

Das durch Allerhöchsten Erlaß vom 23. April 1888 genehmigte Statut der Landesbank der Rheinprovinz bestimmt im §. 20 unter Nr. 4, daß die Wahl des Rentmeisters, des Rendanten, der Sekretäre und Buchhalter auf Vorschlag des Direktors der Landesbank der Beschlußfassung des Provinzialausschusses unterliegt, während nach §. 23 daselbst die Anstellung der unteren Beamten und Diener auf Kündigung erfolgt und innerhalb der durch den Etat festgestellten Schranken dem Direktor der Landesbank mit der Maßgabe überlassen bleibt, daß die Kündigung resp. Entlassung der definitiv angenommenen Beamten und Diener in allen Fällen nur nach eingeholter Zustimmung des Kuratoriums der Landesbank erfolgen darf.

Durch die Provinzialordnung vom 1. Juni 1887 sowie das vom 36. Rheinischen Provinziallandtage in seiner Sitzung vom 12. Dezember 1890 angenommene und vom Herrn Minister des Innern am 24. April 1891 bestätigte Reglement über die dienstlichen Verhältnisse der Provinzialbeamten der Rheinprovinz ist nach der, durch Schreiben des Herrn Ober-Präsidenten vom 22. April 1892 mitgetheilten, Ansicht des Herrn Ministers des Innern der §. 23 des Landesbankstatutes insoweit abgeändert worden, als das danach dem Landesbank-Direktor eingeräumte Recht zur Annahme und Anstellung gewisser Beamten demselben nicht mehr zusteht.

Um das Statut der Landesbank mit den Bestimmungen des §. 60 der Provinzialordnung und des §. 5 des Reglements über die dienstlichen Verhältnisse der Provinzialbeamten

in Einklang zu bringen, erscheint es nothwendig, dasselbe in den §§ 20 und 23 so abzuändern, daß im §. 20 Nr. 4 anstatt „die Wahl des Rentmeisters, des Rendanten, der Sekretäre und Buchhalter auf Vorschlag des Direktors der Landesbank" gesagt wird: „die Anstellung aller übrigen Beamten der Landesbank", und daß der §. 23 unter Beseitigung des jetzigen Wortlauts folgende Fassung erhält: „Wegen der Anstellung der bei der Landesbank beschäftigten Beamten sind die Bestimmungen des §. 60 der Provinzialordnung und des §. 5 des Reglements über die die dienstlichen Verhältnisse der Provinzialbeamten maßgebend".

Der Provinzialausschuß beehrt sich daher den Antrag zu stellen:

„Der Provinziallandtag wolle beschließen, das genehmigte Statut der Landesbank der Rheinprovinz dahin zu ändern,

1. daß im §. 20 unter Nr. 4 anstatt „die Wahl des Rentmeisters, des Rendanten, der Sekretäre und Buchhalter auf Vorschlag des Direktors der Landesbank" gesagt wird: „die Anstellung aller übrigen Beamten der Landesbank auf Vorschlag des Direktors".
2. Daß der §. 23 unter Beseitigung des jetzigen Wortlautes folgende Fassung erhält: „Wegen der Anstellung der bei der Landesbank beschäftigten Beamten sind die Bestimmungen des §. 60 der Provinzialordnung und des §. 5 des Reglements über die dienstlichen Verhältnisse der Provinzialbeamten maßgebend".

Düsseldorf, den 18. Mai 1894.

Der Provinzialausschuß:

Janßen, Vorsitzender. Dr. Klein, Landesdirektor.

Anlage 17.

Bericht und Anträge

des Provinzialausschusses,

betreffend

die Aufstellung eines Besoldungsplanes für die oberen Provinzialbeamten.

Der von dem 36. Provinziallandtage in seiner Sitzung vom 12. Dezember 1890 für die Provinzialbeamten der Rheinprovinz erlassene Besoldungsplan hat für die oberen Provinzialbeamten weder die Mindest- noch die Höchst-Gehaltssätze, noch das Aufsteigen in höhere Gehaltsstufen nach vorausbestimmten Sätzen vorgesehen. Es lautet statt dessen in §. 2 der Bestimmungen für die Besoldung:

„Ebenso werden von dem Provinziallandtage für die von diesem zu wählenden oberen Beamten die Anfangsgehälter sowie das Aufrücken im Gehalt von Fall zu Fall festgesetzt".

Der Erlaß eines festen Besoldungsplanes auch für die genannten Beamten ist indessen wiederholt und zuletzt im 37. Provinziallandtage angeregt worden. Der Provinzialausschuß hat

aus dieser Anregung Veranlassung genommen, sich nochmals mit der Frage der Aufstellung eines Besoldungsplanes für die oberen Beamten zu befassen, und ist derselbe hierbei zu dem Beschlusse gelangt, dem Provinziallandtage eine desfallsige Vorlage zu unterbreiten. Nach derselben sollen nicht bloß für die vorgedachten oberen Beamten (Direktoren der Provinzial-Feuer-Societät und Landesbank, Landesräthe und Landesbauräthe) die noch fehlenden Mindest- und Höchst-Gehaltssätze sowie das Aufrücken in höhere Gehaltsstufen festgesetzt, sondern auch für die unter Position 1 des Normal-Besoldungsplanes aufgeführten Beamten, bei welchen das Aufrücken nach im Voraus bestimmten Sätzen gleichfalls nicht vorgesehen war, das Letztere geregelt werden.

Bestimmend für diesen Vorschlag war vor Allem die Erwägung, daß die in Rede stehenden Provinzialbeamten auf die Dauer hinsichtlich ihrer Besoldungsverhältnisse nicht anders wie die übrigen Provinzialbeamten und die Mehrzahl der Staatsbeamten gestellt bleiben können. Dazu kommt, daß die Gründe, welche für die Ausscheidung der oberen sowie der in Position 1 des Besoldungsplanes aufgeführten Provinzialbeamten von dem für die übrigen Beamten im Normal-Besoldungsplane vorgesehenen Aufrücken nach vorausbestimmten Sätzen maßgebend waren, zur Zeit nicht mehr zutreffen. Bei der Aufstellung des Normal-Besoldungsplanes war nämlich die Zahl der hier in Frage kommenden höheren Beamten so gering, daß jeder Beamte in seinen Besoldungsverhältnissen für sich behandelt werden konnte. In Folge der Zuweisung neuer Geschäfte, insbesondere der Angelegenheiten der Invaliditäts- und Altersversicherungsanstalt „Rheinprovinz", sowie in Folge der Ausdehnung der Geschäfte der Centralstelle und der Landesbank hat die Zahl dieser Beamten nicht unwesentlich erhöht werden müssen, so daß dieselbe bereits die Ziffer von 14 erreicht. Bei dieser Zahl, welche aller Voraussicht nach im Laufe der Zeit noch wachsen wird, macht das Fehlen eines Normal-Besoldungsplanes für die höheren Beamten sich immer fühlbarer.

Der Provinzialausschuß schlägt deshalb vor, die bestehende Lücke auszufüllen und zu diesem Endzwecke für die Besoldung der in Rede stehenden Beamten folgende vier Kategorien zu bilden, nämlich:

1. für den Direktor der Provinzial-Feuer-Societät und den Direktor der Landesbank,
2. für die Landesräthe und Landesbauräthe,
3. für den Stellvertreter des Direktors der Provinzial-Feuer-Societät und die Landesbankräthe (Kassendirektor der Landesbank) sowie die Landes-Oberbauinspektoren, und endlich
4. für die Landesassessoren.

Als Mindest- und Höchst-Gehaltssätze werden vorgeschlagen:

für die unter	1	genannten Beamten	9000	bis	11 000 M.
„ „ „	2	„ „	5000	„	10 000 „
„ „ „	3	„ „	5000	„	8 000 „
„ „ „	4	„ „	3600	„	4 800 „

Die Gehaltssätze zu 1 entsprechen der bisher üblichen Besoldung dieser Beamten sowie der Größe und Verantwortlichkeit ihres Dienstkreises.

Die unter 2 genannten Beamten — Landesräthe und Landesbauräthe — beziehen bis jetzt Gehälter von 5400 bis 10 600 M. Die vorgeschlagene Neuregelung bleibt also hinter den bisherigen Gehaltssätzen zurück.

Für die Beamten zu 3 ist die Aenderung vorgeschlagen, daß die Gehaltssätze sich zwischen 5000 und 8000 M. gegen 4500 bis 7500 M. seither bewegen sollen, während die Gehaltssätze für die Landesassessoren, welche nach dem geltenden Besoldungsplan 4500 bis 7500 M. betragen

sollen, nach Ansicht des Provinzialausschusses auf die Sätze von 3600 bis 4800 M. herabgesetzt werden können. Letzteres läßt sich ohne Schwierigkeit durchführen, weil Landesassessoren zur Zeit noch nicht angestellt sind.

Die Höhe der Beträge für das Aufrücken anlangend, so waren hier die Sätze, welche für die übrigen Beamten bereits gelten, sowie die Zeitdauer in Betracht zu ziehen, innerhalb deren billiger Weise das Höchstgehalt erreicht werden soll.

Bisher sind den zu 1 und 2 genannten oberen Beamten Alterszulagen mittelst des Etats von 600 M. von 2 zu 2 Jahren thatsächlich bewilligt worden. Es dürfte indessen genügen, wenn die bezüglichen Alterszulagen bezw. das Aufsteigen im Gehalte von 2 zu 2 Jahren für die zu 1, 2 wie 3 genannten Beamten einheitlich auf 500 M. festgesetzt würden, welcher Satz bereits für die in der gleichen Beamtenklasse stehenden Direktoren der Provinzial-Irrenanstalten im Besoldungsplane vorgesehen ist. Bei der Annahme dieses Satzes werden die Direktoren der Provinzial-Feuer-Societät sowie der Landesbank das Höchstgehalt nach 8jähriger, die Landes- und Landesbauräthe nach 20jähriger, die unter 3 genannten Beamten nach 12jähriger und die unter 4 aufgeführten Landesassessoren ebenfalls nach 12jähriger Dienstzeit erreichen. Diese Unterschiede erscheinen mit Rücksicht darauf, daß das Amt als Direktor einer der beiden genannten Anstalten in der Regel erst im vorgerückten Lebensalter erreicht wird, während bei den Aemtern zu 3 und 4 bei tüchtigen Leistungen des Inhabers auf ein Aufsteigen in ein höheres Amt nach Ablauf eines 12jährigen Zeitraumes wohl gerechnet werden kann, gerechtfertigt.

Indem der Provinzialausschuß in diesen Vorschlägen die unter 3 genannten Beamten in den Anfangsgehältern sowie im Aufrücken den Landesräthen und Landesbauräthen gleichgestellt hat, ist derselbe von der Absicht ausgegangen, dadurch diese Beamten länger in ihren bisherigen Stellungen zu erhalten. Aus demselben Grunde erachtet der Provinzialausschuß auch für angezeigt, daß von diesen Beamten der Stellvertreter des Direktors der Provinzial-Feuer-Societät sowie die Landesbankräthe aus der III. in die II. Klasse der Provinzialbeamten versetzt werden.

Die Landes-Oberbauinspektoren anlangend, so sollen nur deren Besoldungsverhältnisse anderweit geregelt werden. Diese Beamten beziehen bis jetzt das Gehalt der gleichalterigen Landesbauinspektoren und außerdem pensionsberechtigte Zulagen während der Dienstzeit bei der Centralstelle. Der Grund dieser Anordnung war, daß dadurch ein Wechsel der im Außendienste beschäftigten Landesbauinspektoren und der Landes-Oberbauinspektoren bei der Centralstelle erleichtert werden sollte. Die Voraussetzung, auf welcher diese Anordnung beruhte, daß nämlich ein häufiger Wechsel zwischen dem Dienste in den Bauinspektionen und bei der Centralstelle stattfinden würde, hat sich in der Praxis indessen nicht bewährt. Es hat sich vielmehr als nothwendig herausgestellt, die Landes-Oberbauinspektoren, welche einmal in den Geschäften der Centralstelle eingearbeitet sind, dort zu behalten, sowie diese Beamten zur Beaufsichtigung der Landesbauinspektionen zu verwenden. Dazu kommt, daß ein Wechsel für den Landes-Oberbauinspektor, welcher an der Spitze des Hochbaues steht, sowie eines Beamten gleicher Kategorie, welcher für das neu einzurichtende technische Büreau für die Kleinbahnen angenommen werden muß, überhaupt nicht beabsichtigt werden kann. Sollte die Nothwendigkeit der Versetzung eines Landes-Oberbauinspektors von der Centralstelle aus dienstlichen Gründen sich ergeben, so kann diese Möglichkeit durch die Anstellungsurkunde vorbehalten werden, ohne daß es nöthig wäre, für einen solchen Ausnahmefall die verwickelte Gehaltsberechnung jener Beamten nach dem jetzigen Besoldungsplan beizubehalten.

Für die Landesassessoren wird die Summe von 200 Mark für das Aufrücken von 2 zu 2 Jahren in Vorschlag gebracht.

Der Provinzialausschuß beehrt sich hiernach folgende Anträge zu stellen:

„Der Provinziallandtag wolle folgende Aenderungen zu dem Reglement über die dienstlichen Verhältnisse und zu den Bestimmungen über die Besoldung der Provinzialbeamten der Rheinprovinz beschließen:

1. im §. 2 des bezogenen Reglements werden zu Klasse II Nr. 2 die Worte hinzugefügt:

„sowie der Stellvertreter des Direktors der Provinzial-Feuer-Societät und die Landesbankräthe (Kassendirektor der Landesbank)".

Dagegen sind in dem folgenden Passus zu Klasse III folgende Worte zu löschen: „Der Stellvertreter des Direktors der Provinzial-Feuer-Societät, die Landesbankräthe" und „der Kassendirektor der Landesbank";

2. der §. 2 der Bestimmungen für die Besoldung der Provinzialbeamten der Rheinprovinz ist zu streichen;

3. in §. 6 daselbst ist der Schlußsatz von den Worten ab, „insofern nicht der Provinzialausschuß u. s. w.", wie folgt zu fassen:

„insofern nicht der Provinziallandtag bezw. der Provinzialausschuß in einzelnen Fällen eine andere Bestimmung trifft".

4. Die Position 1 des Besoldungsplanes ist durch folgende Bestimmung zu ersetzen:

Beamtenstelle.	Mindestgehalt. ℳ	Höchstgehalt. ℳ	Summe, um welche ein Aufrücken von 2 zu 2 Jahren stattfinden kann. ℳ	Bemerkungen.
1 a. Direktor der Provinzial-Feuer-Societät, Direktor der Landesbank	9000	11 000	500	Außerdem freie Wohnung, Brand und Licht.
1 b. Landesräthe und Landesbauräthe . . .	5000	10 000	500	Außerdem Wohnungsgeldzuschuß.
1 c. Stellvertreter des Direktors der Provinzial-Feuer-Societät, Landesbankräthe (Kassendirektor der Landesbank) und Landes-Oberbauinspektoren	5000	8 000	500	
1 d. Landes-Assessoren	3600	4 800	200	

Düsseldorf, den 25. Mai 1894.

Der Provinzialausschuß:

Janßen, Vorsitzender. Dr. Klein, Landesdirektor.

Anlage 18.

Bericht und Anträge

des Provinzialausschusses,

betreffend

Bewilligungen aus dem Dispositionsfonds des Provinziallandtags (Ständefonds).

A. Für verschiedene Angelegenheiten.
B. Für Erhaltung von Denkmälern.

Die Mittel des zur Disposition des Provinziallandtags stehenden Fonds berechnen sich wie folgt:

Der Fonds hatte am 1. April 1893, wie Seite 76 des letzten Verwaltungsberichts nachgewiesen, einen Bestand von			66 688 M. 56 Pf.
Hierzu treten			
a. im Laufe des Rechnungsjahres 1893/94:			
1. als Zuschuß aus dem Haupt-Etat . . .	60 000 M. — Pf.		
2. an Zinsen von den bei der Landesbank vorübergehend rentbar angelegten Beständen	1 361 „ 11 „		
		61 361 „ 11 „	
b. im Laufe des Rechnungsjahres 1894/95:			
1. als Zuschuß aus dem Haupt-Etat . . .	60 000 M. — Pf.		
2. an Zinsen von den vorübergehend rentbar angelegten Beständen	800 „ — „		
		60 800 „ — „	
		Summe	188 849 M. 67 Pf.
Hierauf lasten noch an früheren Bewilligungen			67 073 „ 89 „
sodaß am 31. März 1895 eine verfügbare Summe vorhanden ist von .			121 775 M. 78 Pf.

Düsseldorf, den 18. Mai 1894.

Der Provinzialausschuß:

Janßen, Vorsitzender. Dr. Klein, Landesdirektor.

A. Verschiedene Angelegenheiten.

1. Kaiser-Wilhelm-Gedächtnißkirche zu Charlottenburg.

Aus dem Kabinet Ihrer Majestät der Kaiserin und Königin ist seitens des Herrn Oberhofmeisters Freiherrn von Mirbach an den Provinzialausschuß der Rheinprovinz das Gesuch gerichtet worden, sich an dem Baue der Kaiser-Wilhelm-Gedächtnißkirche, als dem schönsten und

würdigsten Denkmale für den großen Kaiser, zu betheiligen. Aus dem Inhalte des Schreibens ist Folgendes hervorzuheben:

„Der Evangelische Kirchenbauverein hatte mit Rücksicht auf die große Kirchennoth in Berlin es übernommen, in dem Berlin und Charlottenburg verbindenden Stadttheile eine größere Kirche zu errichten. Als die Unterhandlungen hierüber dazu führten, daß die Stadt Charlottenburg den schönen Platz am zoologischen Garten schenkte, welchen s. Zt. der Hochselige Kaiser Wilhelm nach dem Kriege 1870/71 zur Errichtung einer Dankeskirche Allerhöchstselbst vorgeschlagen hatte, wurde von vielen Leuten der Gedanke angeregt, durch den Bau dieser Kirche nicht nur einem Nothstande abzuhelfen, sondern damit gleichzeitig dem verewigten Heldenkaiser ein Denkmal zu errichten. Deshalb wurde der erste Plan der Erbauung einer großen, aber einfachen Kirche für ca. 400 000 Mark aufgegeben und ein großer, seiner erhabenen Bestimmung würdiger Monumentalbau beschlossen. Die Gesammtkosten werden etwas über 2 Millionen Mark betragen. Der Kirchenbauverein, welcher die für die erstgeplante Kirche nöthige Summe von ca. 400 000 Mark zur Verfügung stellte, hat außer seinen anderen Kirchenbauarbeiten für die Kaiser-Wilhelm-Gedächtnißkirche bereits noch ungefähr 600 000 Mark zusammengebracht, so daß er über ungefähr 1 Million Mark verfügt, ihm aber über 1 Million Mark noch fehlt."

Von den übrigen Provinziallandtagen haben einzelne Beiträge in Höhe von 10 000 bis 25 000 Mark bewilligt, während andere sich ablehnend verhalten haben. Der Provinzialausschuß, dem von dem Schreiben des Herrn Oberhofmeisters Kenntniß gegeben worden ist, hat in der Sitzung vom 11./12. April 1893 beschlossen, das Gesuch um Bewilligung einer Beihülfe in die Liste der beantragten Bewilligungen aus dem Dispositionsfonds des Provinziallandtags aufzunehmen und die Entscheidung über das Gesuch dem Provinziallandtage anheimzustellen.

2. Antrag des Vertreters des Provinzialverbandes im Vorstande der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde, Königlichen Kammerherrn und Schloßhauptmann Herrn Freiherrn von Solemacher-Antweiler, auf Gewährung einer Beihülfe aus dem Ständefonds zu den Kosten der Herausgabe des historischen Atlas der Rheinprovinz.

Die Commission für die Rheinischen Provinzialmuseen hat im Jahre 1886 die Herausgabe eines historischen Atlas der Rheinprovinz als von großer Bedeutung für die Verwaltung der Provinz und die historische Forschung in Antrag gebracht und gleichzeitig die Provinzialverwaltung um pekuniäre Unterstützung dieses Unternehmens gebeten. Der Provinzialverwaltungsrath hat in seiner Sitzung vom 11./13. Januar 1887 zur Herausgabe dieses Atlas einen Beitrag von 6000 M. bewilligt. Im Einverständnisse mit der Commission für die Rheinischen Provinzialmuseen hat die Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde die Herstellung des Atlas übernommen und ist dieser die Provinzialbeihülfe überwiesen worden. Nachträglich stellte sich die Nothwendigkeit heraus, den Atlas in verschiedenem Maßstabe erscheinen zu lassen. Die hierdurch entstehenden auf 6000 M. angenommenen Mehrkosten hat der Provinzialausschuß in seiner Sitzung vom 11./12. Dezember 1891 ebenfalls bewilligt. Nach einer Mittheilung des Vertreters des Provinzialverbandes im Vorstande der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde sind von dem Atlas die die Zeit von 1789 sowie von 1813 behandelnden Karten im Stich fast vollendet und werden voraussichtlich bald im Buchhandel erscheinen. Die Herstellung dieser Karten hat einen Kostenaufwand von ca. 26 000 M. verursacht. Der Vertreter des Provinzialverbandes stellt den Antrag:

„der Provinzialausschuß möge beim Provinziallandtage für das vorbezeichnete Unternehmen die Bewilligung einer Beihülfe von 20 000 M. und zwar je 10 000 M. für die Etatsjahre 1893/94 und 1894/95 nachsuchen".

Vorschlag des Provinzialausschusses:

Bewilligung von 10 000 M. als erste von zwei Raten.

3. Antrag des Geheimen Commerzienraths von Boch zu Mettlach auf Gewährung einer Beihülfe zum Baue von Arbeiterwohnungen.

Der Geheime Commerzienrath von Boch zu Mettlach, welcher sich schon seit längerer Zeit für die Arbeiterwohnungsfrage lebhaft interessirt, wiederholt Vorschläge zur Lösung dieser Frage gemacht hat und auch bereits auf eigene Kosten zur Verwirklichung seiner Pläne übergegangen ist, hat an den Provinziallandtag den Antrag auf Gewährung einer Provinzialbeihülfe zu dem gedachten Zwecke gerichtet. Die Ausführungen desselben sowie der Inhalt der voraufgegangenen Verhandlungen sind in Nachstehendem in der Hauptsache wiedergegeben:

In dem ärmeren Theile des Kreises Merzig, am Fuße des Hochwaldes, sind die Wohnungsverhältnisse bei der Landbevölkerung sehr ungünstige. Manche Wohnungen bestehen nur aus einem einzigen Raume, in welchem die ganze Familie wohnt, gekocht wird und die Habseligkeiten untergebracht sind. Verschiedene Familien besitzen nur ein Bett, in welchem die Eltern und einige Kinder schlafen, während die anderen Kinder unter dem Bette oder in einem dunkeln feuchten Keller oder im Sommer unter dem Dache schlafen. Es kommt ferner häufiger vor, daß erwachsene Kinder beiderlei Geschlechts in einem engen Raume zusammenliegen müssen.

Um die Kreisstände des Kreises Merzig zu veranlassen, sich der Verbesserung der Lage dieser ärmeren Bevölkerung anzunehmen, hat der Antragsteller denselben 20 000 M. überwiesen unter der Bedingung, daß der Kreis weitere 5000 M. beitrage und die Herstellung gesunder Wohnungen für die kleine bäuerliche Bevölkerung unternehme. Der Kreis ist hierauf eingegangen, hat den Gesammtbetrag von 25 000 M. als Garantiefonds betrachtet und aus Kreismitteln bereits in ca. 27 Fällen für solche Hausbesitzer, auf deren Zahlfähigkeit gerechnet werden konnte, neue Häuser erbauen lassen. Die betreffenden Hausbesitzer müssen an den Kreis jährlich mindestens 6 % der Bausumme zahlen, wovon 3½ % als Zinsen und der Rest als Tilgung verwandt wird. Für die Wohnungen der ärmsten Bevölkerung dagegen, denen eine Beitragsleistung in dieser Höhe unmöglich ist, ist bisher Nichts geschehen. Der Antragsteller, welcher aber gerade dieser Klasse helfen will, macht zu diesem Zwecke folgenden Vorschlag: Die elenden Wohnungen, deren Besitzer sich bereit erklären, dieselben abreißen oder umbauen zu lassen, sollen durch neue kleine Häuser ersetzt werden. Zu den Kosten soll der Kreis aus den Zinsen des erwähnten Garantiefonds ein Drittel, die Provinz das zweite Drittel und der Hausbesitzer das letzte Drittel in kleinen, kaum fühlbaren Raten beitragen. Für einen speziellen Fall dieser Art legt der Antragsteller den Plan eines solchen Hauses nebst Kostenanschlag in Höhe von 1500 M. vor und stellt dazu den Antrag:

„Die Provinz möge zur Errichtung einer Anzahl von Neubauten dieser Art einen Zuschuß gewähren".

Für den Fall, daß der Kreis die beantragte gleiche Beihülfe ablehnt, will der Antragsteller diese letztere Beihülfe aus eigenen Mitteln leisten, um einen Anfang mit der Herstellung gesunder Wohnungen für die unbemittelte Bevölkerung zu machen und durch Beispiel zur Nachfolge Veranlassung geben.

1 Nr.	2 Gemeinde und Kreis.	3 Gegenstand, Charakter und Bedeutung.	4 Vermögensverhältnisse der Pfarr- oder Civil-Gemeinde oder sonstiger Bau- resp. Unterhaltungspflichtiger.	5 Veranschlagte Gesammtkosten. ℳ	6 Beantragte Beihülfe. ℳ	7 Vorschlag des Provinzialausschusses. ℳ	8 Bemerkungen.
		B. Denkmäler.					
1	Kempen, Kreis Kempen.	**Kuhthor.** Das Kuhthor, eines der wenigen erhaltenen Thorbauten der Niederrheinischen Backsteinarchitektur, ist in der 2. Hälfte des 14. Jahrhunderts errichtet worden. Dasselbe bildet neben der Pfarrkirche und der alten Burg das einzige architektonische Denkmal der Stadt Kempen und würde, wiederhergestellt, in der flachen Gegend weithin sichtbar für das ganze Kempener und Gelderner Land einen bedeutenden künstlerischen Schmuck abgeben. Zu den etwa 12800 M. betragenden Wiederherstellungskosten des Thores ist ein Staatszuschuß von 3000 M. zugesagt. Die Stadt Kempen hat als Beitrag 2000 M. in Aussicht gestellt. Für die städtische Verwaltung war hierbei besonders der Gedanke maßgebend, daß für das städtische Archiv und die städtische Alterthumssammlung, die bisher im Rathhause bezw. einem leeren Schulsaale ungenügend aufgehoben waren, in den Räumen des Kuhthores eine würdige und sichere Aufbewahrungsstelle gefunden sei. Betreffs des Restes der Kosten von 7800 M. stellt der Herr Oberpräsident im Auftrage des Herrn Ministers den Antrag, daß dieser Betrag aus Provinzialmitteln gezahlt werde.	Die Stadt Kempen zählt 5652 Seelen. Stehender Gewerbebetrieb und Ackerwirthschaft bilden die Haupteinnahmequelle der Bürgerschaft. Es werden jährlich aufgebracht an Grund- und Gebäudesteuer 9800 M. Einkommensteuer . . . . 16300 „ Gewerbesteuer . . . . 5300 „ Die Communalsteuern betragen r. 139% der direkten Staatssteuern. Die Stadt hat eine Schuldenlast von 173800 M., herrührend vornehmlich vom Umbau der Kurfürstlichen Burg und von Schulbauten. Das Armenwesen erfordert enorme Leistungen, seit 1891/92 schon 16000 M. Etatsüberschreitungen.	12800	7800	7800	
2	Oberdiebach, Kreis St. Goar.	**Evangelische St. Moritz-Kirche.** Die Kirche, eine dreischiffige Hallenkirche, ist eine der feinsten und reizvollsten spätgothischen Schöpfungen der Rheinprovinz. Der Chortheil stammt aus dem Anfange des 15. Jahrhunderts, der Westtheil aus der Zeit zwischen 1454 und 1482. Der Bau, im Aeußern einfach, entfaltet im Innern eigenartige Schönheiten. Von besonderer Feinheit sind die scharfprofilirten Netzgewölbe mit den reichen zierlichen Knospenabschlüssen und die durch alle drei Schiffe ziehende steinerne Orgelbrüstung, mit schönstem spätgothischem Maßwerk. Der bauliche Zustand der Kirche erfordert eine baldige und gründliche Restauration. Die Außenwände und die Strebepfeiler sind vielfach gerissen und besonders die Gewölbe sehr schadhaft. Die Kosten einer gründlichen Restauration belaufen sich nach dem vorliegenden Anschlage auf 20320 M. Nach dem Gutachten des Provinzial-Conservators können jedoch mehrere Posten gestrichen oder gekürzt werden und verbleibt immerhin ein Kostenaufwand von 16500 M. Das Presbyterium hat einen Betrag	Die Gemeinde ist sehr arm und in stetem Rückgange befindlich. Die Einwohner sind meistens Winzer und Ackerer. Der Höchstbesteuerte ist der Pfarrer. Die Communalsteuern betragen 200% der direkten Staatssteuern, die Kirchensteuern 50%. Zum Baue eines Schulhauses hat die Gemeinde eine Anleihe von 15000 M. aufnehmen müssen, die Schulden derselben betragen 17400 M.	20320 (16500)	10000 (wenn angängig, ein höherer Betrag.)	10000	
			zu übertragen			17800	

1 Nr.	2 Gemeinde und Kreis.	3 Gegenstand, Charakter und Bedeutung.	4 Vermögensverhältnisse der Pfarr- oder Civil-Gemeinde oder sonstiger Bau- resp. Unterhaltungspflichtiger.	5 Veranschlagte Gesammtkosten. ℳ	6 Beantragte Beihülfe. ℳ	7 Vorschlag des Provinzialausschusses. ℳ	8 Bemerkungen.
		von 1500 M. aus der Kirchenkasse bewilligt, so daß noch 15 000 M. aufzubringen sind. Ohne die Hülfe der Provinz ist an eine Wiederherstellung der Kirche nicht zu denken.	Uebertrag			17 800	
3	Hoch-Elten, Kreis Rees.	**Katholische Pfarrkirche.** Die jetzige katholische Pfarrkirche, ehemalige Stiftskirche, ist der einzige monumentale Zeuge der reichen Geschichte des früheren fürstlichen Stifts Hochelten. Schon die Bedeutung, welche die Kirche als historisches Denkmal besitzt, macht die Erhaltung derselben dringend wünschenswerth. Die Kirche, welche im Jahre 1129 eingeweiht wurde, nimmt unter den romanischen Bauten des Niederrheins einen hohen archäologischen und kunsthistorischen Rang ein. Der bauliche Zustand derselben erfordert schon seit Jahren eine gründliche Restauration. Nach einem vorliegenden Anschlage betragen die Kosten 40 000 M.; der Provinzial-Conservator spricht sich jedoch für eine Einschränkung auf ca. 19 000 M. aus. Da der Pfarrgemeinde nur eine Summe von 2900 M., aus einer Schenkung herrührend, zur Verfügung steht, stellt der Kirchenvorstand den Antrag auf eine Beihülfe aus Provinzialfonds.	Die Pfarrgemeinde zählt nur 150—160 Seelen. Mit Ausnahme einer Familie sind die Einwohner sämmtlich unbemittelt. Die Einnahmen der Kirche betrugen im Jahre 1892 rund 600, die Ausgaben rund 500 M.	40 000 (19 000)	Eine bestimmte Summe ist nicht genannt.	8 000	als erste von zwei gleichen Raten.
4	Bacharach, Kreis St. Goar.	**Evangelische Pfarrkirche (Peterskirche).** Die Kirche ist ein zu den hervorragendsten Werken der romanischen Blüthezeit gehöriges Bauwerk. Durch mehrfache Brände und lange Vernachlässigung in Folge der Leistungsunfähigkeit der Gemeinde war die Kirche sehr reparaturbedürftig geworden. Für die Wiederherstellung dieses Bauwerks sind bereits 29 000 M. verwendet worden. Der Herr Minister der geistlichen 2c. Angelegenheiten, welchem besonders an der vollkommenen Wiederherstellung der Kirche gelegen ist, wird zu den noch erforderlichen Instandsetzungsarbeiten, deren Kosten auf 36 300 M. veranschlagt sind, ein Allerhöchstes Gnadengeschenk bis zum Betrage von 16 000 M. erbitten. Die evangelische Kirchengemeinde wird einen Beitrag von 4600 M. leisten. Im Auftrage des Herrn Ministers stellt der Herr Ober-Präsident den Antrag, daß der noch fehlende Betrag von 15 700 M. aus Provinzialmitteln zur Verfügung gestellt werde.	Die Einnahmen der evangelischen Gemeinde betragen annähernd nur 2400 M., dieselben werden durch Kultuskosten und durch die laufenden Reparaturkosten an der Kirche 2c. absorbirt.	36 300	15 700	5 200	als erste von drei gleichen Raten. Der 36. und der 37. Rhein. Provinziallandtag haben bereits je 10 000 M. = 20 000 M. bewilligt.
			zu übertragen			31 000	

1 Nr.	2 Gemeinde und Kreis.	3 Gegenstand, Charakter und Bedeutung.	4 Vermögensverhältnisse der Pfarr- oder Civil-Gemeinde oder sonstiger Bau- resp. Unterhaltungspflichtiger.	5 Veranschlagte Gesammtkosten. ℳ	6 Beantragte Beihülfe. ℳ	7 Vorschlag des Provinzialausschusses. ℳ	8 Bemerkungen.
			Uebertrag			31 000	
5	Offenbach a. Glan, Kreis St. Wendel.	**Evangelische Abteikirche.** Das im sogenannten Uebergangsstil errichtete Bauwerk besitzt eine ganz hervorragende kunsthistorische Bedeutung. Dasselbe ist im Jahre 1180 begonnen und gegen Mitte des 13. Jahrhunderts vollendet worden. Für den Wiederaufbau der Kirche haben Staat und Provinz bereits früher zusammen 68 000 M. Beihülfe gewährt. Nach einer Mittheilung der Königlichen Regierung zu Trier hat sich im Laufe der Bauausführung herausgestellt, daß die baulichen Schäden weit bedeutender waren, als bei der Aufstellung des Kostenanschlags angenommen war und daß die vorhandenen Mittel nicht ausreichten. Ein Nachtrags-Kostenanschlag weist noch eine Summe von 7600 M. als erforderlich auf. Der Herr Minister hat sich bereit erklärt, ein Allerhöchstes Gnadengeschenk im Betrage von 3800 M. zu erwirken. Die Königliche Regierung zu Trier erbittet die weiteren 3800 M. aus Provinzialfonds, welcher Antrag von dem Herrn Ober-Präsidenten dringend befürwortet wird.	Die bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angespannte Kirchengemeinde ist zur Aufbringung der Kosten nicht im Stande. Seit einer Reihe von Jahren hat die Gemeinde große Opfer für Reparaturen der Kirche, Bau eines Pfarrhauses 2c. bringen müssen. Es bleiben der Kirchengemeinde noch große Aufwendungen für eine würdige Ausstattung des Innern, Beschaffung einer neuen Orgel, eines Altars 2c. zu machen.	7 600	3 800	3 800	Der Rheinische Provinziallandtag hat bereits eine Beihülfe von 34 000 M. bewilligt.
6	St. Goar, Kreis St. Goar.	**Evangelische Pfarrkirche.** Die Stiftskirche zu St. Goar ist ein interessanter Bau mit romanischer Krypta, frühgothischem Chor und spätgothischem Langhaus. Behufs Erhaltung dieser architektonisch wie historisch bedeutsamen Kirche hat die Gemeinde in den letzten Jahren bedeutende Reparaturen vornehmen müssen. Der Chor, sowie die Nord- und Südseite der Kirche sind jetzt wiederhergestellt; der Thurm aber, dessen Herstellung dringend nothwendig erscheint, harrt noch der Restauration. Außerdem bleibt die Kirche noch im Innern stilgemäß zu restauriren. Der Kostenanschlag, welcher auf 66 985 M. angesetzt war, ist seither bereits um 9000 M. überschritten worden. Der 37. Rheinische Provinziallandtag hat 10 000 M. für die Wiederherstellung der Kirche bewilligt. Nach Mittheilung des Presbyteriums der evangelischen Gemeinde hängt der Fortgang der Restaurationsarbeiten von der Bewilligung einer weiteren Beihülfe ab.	Die evangelische Gemeinde zählt 800 Seelen, welche zusammen rund 9000 M. Staatssteuern zahlen. Zur Ausführung der nothwendigsten Reparaturarbeiten an der Kirche hat die Gemeinde bereits zwei Anleihen in Höhe von 25 000 und 5000 M. aufgenommen, welche durch eine Kirchensteuerumlage amortisirt werden sollen.	r. 75 000	Eine bestimmte Summe ist nicht genannt.	7 500	
			zu übertragen			42 300	

1 Nr.	2 Gemeinde und Kreis.	3 Gegenstand, Charakter und Bedeutung.	4 Vermögensverhältnisse der Pfarr- oder Civil-Gemeinde oder sonstiger Bau- resp. Unterhaltungspflichtiger.	5 Veranschlagte Gesammtkosten. ℳ	6 Beantragte Beihülfe. ℳ	7 Vorschlag des Provinzialausschusses. ℳ	8 Bemerkungen.
			Uebertrag			42 300	
7	Oberwesel, Kreis St. Goar	**Katholische Pfarrkirche (Liebfrauenkirche).** Unter den kirchlichen Baudenkmälern des Mittelrheines nimmt die Liebfrauenkirche eine hervorragende Stellung ein. Der Bau wurde in der Blüthezeit der ehemaligen freien Reichsstadt Oberwesel im Jahre 1308 begonnen und im Jahre 1331 eingeweiht. Es ist eine dreischiffige gothische Pfeilerbasilika mit 6 Jochen des Mittelschiffs und einem dem Mittelschiff gleich breiten Chor. An das nördliche Seitenschiff schließt sich ein Kreuzgang an, von dem jedoch nur ein geringer Theil erhalten ist. In Verbindung mit der Westseite der Kirche war als Obergeschoß der Conventsaal angebaut, von dem einige Mauerreste und Fensteröffnungen erhalten sind. Die Kirche befindet sich im Allgemeinen in einem reparaturbedürftigen Zustande. Bei der Restauration soll im Besonderen die Verglasung der Fenster, die Herstellung eines Schutzdaches auf dem erhaltenen Theile des Kreuzganges, sowie die Reinigung der Wände und die Wiederherstellung des Anstrichs berücksichtigt werden. Die Gesammtkosten sind veranschlagt auf rund 136 000 M., doch bei einer Beschränkung auf die nothwendigsten Reparaturen erscheint eine Summe von rund 75 000 M. ausreichend. Der Kirchenvorstand will für die Restaurirung ein Kapital von 20 000 M. aufbringen. Bezüglich des Restes der Bausumme stellt die Königliche Regierung zu Coblenz den Antrag auf Gewährung einer namhaften Beihülfe aus Provinzialfonds, welcher von dem Herrn Oberpräsidenten befürwortet wird.	Die Kirchengemeinde besteht aus ca. 2500 Katholiken, meist Winzer und Landwirthe, welche zusammen rund 9000 M. Staatssteuer aufbringen. Die Einnahme aus dem Kirchenvermögen reicht noch nicht zur Deckung der gewöhnlichen Ausgaben. Die Kirchensteuer beträgt ungefähr 30 % der Einkommensteuer.	136 000 (75 000)	Eine bestimmte Summe ist nicht genannt.	10 000	als erste von zwei gleichen Raten.
8	Aachen.	**Kreuzgang des Aachener Münsters.** Für die Erhaltung, Restauration ꝛc. des allgemein bekannten Aachener Münsters sind bisher aus Mitteln des Karlsvereins zu Aachen ca. 1 200 000 M. aufgewendet worden. Zunächst ist die völlige Wiederherstellung des alten Kreuzganges nach den ministeriell genehmigten Plänen in's Auge gefaßt. Die Kosten dieser bereits weit vorgeschrittenen Restaurationsarbeiten belaufen sich auf ungefähr 200 000 M. Seitens des Karlsvereins, des Stiftskapitels und der Stadt Aachen sind schon 150 000 M. verausgabt worden. Für die noch nicht vollendeten Arbeiten am Kreuzgange bleiben noch rund 50 000 M. zu decken, wozu die Mittel fehlen. Der Vorstand des Karlsvereins stellt daher den Antrag auf eine Beihülfe von 35 000 M.	—	200 000	35 000	11 000	als erste von drei gleichen Raten. Der 36. Rheinische Provinziallandtag lehnte einen Antrag des Karlsvereins auf Provinzialzuschuß wegen Fehlens von Kostenanschlägen ꝛc. ab.
			zu übertragen			63 300	

1	2	3	4	5	6	7	8
Nr.	Gemeinde und Kreis.	Gegenstand, Charakter und Bedeutung.	Vermögensverhältnisse der Pfarr- oder Civil-Gemeinde oder sonstiger Bau- resp. Unterhaltungspflichtiger.	Veranschlagte Gesammtkosten. ℳ	Beantragte Beihülfe. ℳ	Vorschlag des Provinzialausschusses. ℳ	Bemerkungen.
			Uebertrag			63 300	
9	Odenthal, Kreis Mülheim a. Rhein.	**Katholische Pfarrkirche.** Die Pfarrkirche ist eine der ältesten Kirchen des Bergischen Landes und steht an der Spitze der großen Gruppe von romanischen Kirchen in dem westlichen Theile des alten Herzogthums Berg. Der mächtige Thurm ist von imponirender Wucht. Der der 2. Hälfte des 11. Jahrhunderts angehörige Bau, eine reine Pfeilerbasilika mit Balkendecke, vertritt den frühesten Kirchentypus des Landes, besonders werthvoll ist, daß keine spätere Zeit einen Umbau vorgenommen hat. Durch die Errichtung eines den Verhältnissen sehr gut angepaßten Erweiterungsbaues an der Kirche ist das Bedürfniß nach einer stilgerechten Restauration des alten Theiles besonders hervorgetreten. In erster Linie ist die Wiederherstellung der ursprünglichen Portale und Fenster, sowie die Beseitigung verschiedener nicht stilgetreu ausgeführter Reparaturen erforderlich. Die Kosten der Restauration belaufen sich nach dem Anschlage auf 6309 M. 42 Pf. Die aus freiwilligen Gaben begüterter Einwohner, sowie aus den Erträgen einer Haus- und Kirchenkollekte herrührenden Mittel reichen nur zur Deckung der Kosten des Erweiterungsbaues aus. Der Kirchenvorstand erbittet daher den obenerwähnten Betrag von 6309 M. 42 Pf. aus Provinzialmitteln.	In der Gemeinde Odenthal werden an Grund- und Gebäudesteuer 8188 M. Einkommensteuer . . . . 4601 „ Gewerbesteuer . . . . 220 „ jährlich aufgebracht. Die Communalsteuer beträgt 200 %. Die Kirchensteuer 22 % der direkten Staatssteuern. Die Schulden der Civilgemeinde belaufen sich auf 39 900 M. Die Kirche besitzt kein Vermögen.	6 309,42	6 309,42	6 300	
10	Trier.	**Katholische Liebfrauenkirche.** Die Liebfrauenkirche, die das früheste Denkmal des gothischen Stiles auf deutschem Boden darstellt, ist eins der wichtigsten architectonischen Monumente des Rheinlandes. Das Portal mit seinen Rundfiguren steht in der Durchführung der Ornamente in der Geschichte der rheinischen Plastik in vorderster Linie. Gegen Mitte der sechziger Jahre wurde mit der Restauration der Kirche begonnen und dieselbe bis zum Jahre 1886 fortgesetzt. 250 000 M. sind zu diesem Zweck bereits verwendet worden. Während nun die übrigen Parthien der Kirche wiederhergestellt sind, zeigt das Portal viele verwitterte und abgesprungene Theile. Die mangels genügender Mittel allein unterbliebene Wiederherstellung des Portals ist von hohem künstlerischem Werthe. Es liegt ein Kostenanschlag zur Höhe von 14 000 M. vor, nach dem Gutachten des Provinzial-Conservators ist aber eine Summe von 10 000 M. ausreichend. Der Kirchenrath bittet um Unterstützung aus Provinzialfonds.	Die katholische Pfarrgemeinde St. Laurentius zählt 4686 Seelen. Von derselben werden an Staatseinkommensteuer 37 000 M., an Communalsteuer 60 000 M. aufgebracht. Die Kirchenschuld beläuft sich auf 24 000 M. Die Gesammteinnahme aus dem Kirchenvermögen beträgt 8203 M., denen eine etatsmäßige Ausgabe von 8000 M. gegenübersteht. Die Pfarrgemeinde ist durch die innere Ausschmückung der Kirche, Beschaffung von Glocken ꝛc. sehr in Anspruch genommen.	14 000 (10000)	Eine bestimmte Summe ist nicht genannt.	5 000	als erste von zwei gleichen Raten.
			zu übertragen			74 600	

1 Nr.	2 Gemeinde und Kreis.	3 Gegenstand, Charakter und Bedeutung.	4 Vermögensverhältnisse der Pfarr- oder Civil-Gemeinde oder sonstiger Bau- resp. Unterhaltungspflichtiger.	5 Veranschlagte Gesammtkosten. ℳ	6 Beantragte Beihülfe. ℳ	7 Vorschlag des Provinzialausschusses. ℳ	8 Bemerkungen.
			Uebertrag			74 600	
11	Hönningen, Kreis Adenau.	**Katholische Pfarrkirche.** Chor und Thurm der Pfarrkirche stammen aus dem 12., die übrigen Theile aus dem 15. Jahrhundert. Das zweijochige Langhaus besteht aus einem Hauptschiff und einem kleineren Südschiff, welche durch eine Mittelsäule getrennt sind. Das Hauptschiff hat Netzgewölbe, das Südschiff Kreuzgewölbe, überall mit hohlprofilirten Rippen. Der Thurm ist im 18. Jahrhundert um ein Geschoß verkürzt worden, wobei die nunmehr obersten Fenster durchbrochen wurden. Die Pfarrgemeinde beabsichtigte die alte Kirche niederzulegen und auf deren Stelle eine neue zu errichten, doch hat der Herr Minister der geistlichen ꝛc. Angelegenheiten entschieden, daß die Kirche im Interesse der Alterthumskunde erhalten bleiben müsse. Zu einem anderweiten Kirchenneubaue fehlten der Gemeinde die Mittel und ist dieselbe daher dazu übergegangen, die alte Kirche durch einen passenden Ausbau zu vergrößern. Die Kosten sind auf 18 500 M. veranschlagt. Von dieser Summe sind 3000 M. zur Herstellung des Thurmes in seiner ursprünglichen Form bestimmt. Ein Mitglied der Pfarre hat zu den Baukosten einen Betrag von 10 000 M. zur Verfügung gestellt. Um zum Ziele zu kommen, beantragt der Kirchenvorstand einen Beitrag von 8000 M. aus dem Ständefonds. Der Provinzial-Conservator empfiehlt eine Subvention in Höhe von 4000 M. zur Bewirkung der dringendsten Arbeiten.	Zur Pfarre gehören die Civilgemeinden Hönningen und Liers mit zusammen 730 Seelen. Die Eingesessenen ernähren sich von Ackerbau und Tagelohn. In der Gemeinde Hönningen werden an direkten Staatssteuern insgesammt 1378 M., in der Gemeinde Liers 343 M. aufgebracht. Die Communalsteuern betragen in ersterer Gemeinde 50 %, in letzterer 100 % der direkten Staatssteuern. Die Einnahmen der Kirchengemeinde reichen nur zur Deckung der laufenden Ausgaben aus.	18 500	8 000	4 000	
12	Mayen, Kreis Mayen.	**Katholische Pfarrkirche.** Die Pfarrkirche zu Mayen wird zuerst im Jahre 1296, als dem Coblenzer Florinsstifte gehörig, erwähnt. Der romanische Westbau scheint aus dem 12. Jahrhundert zu stammen, während die übrigen Theile spätgothisch sind (1405). Die Kirche, eine dreischiffige Hallenkirche, zeigt keinen einheitlichen Aufbau. Im Innern hat dieselbe überall Kreuzgewölbe mit hohlprofilirten Rippen und Scheidebögen. Die in unregelmäßiger Reihenfolge angebrachten Fenster sind zwei- und dreitheilige Spitzbogenfenster. Die als ein herrliches Baudenkmal aus früherer Zeit bezeichnete Kirche ist nach Außen der Restauration dringend bedürftig. Alle Dächer sind sehr schadhaft. Die Gesimse verwittert, der Verputz ist größtentheils abgefallen. Die Kosten einer gründlichen Restauration sind auf 34 000 M. veranschlagt. Die Pfarrgemeinde, welche bereits bedeutende Opfer für die Kirche gebracht hat, stellt den Antrag auf eine Unterstützung aus Provinzialmitteln.	Schon seit Jahren wird von der Kirchengemeinde eine Umlage von über 6000 M. jährlich erhoben, welche nur zur Deckung der nothwendigsten Bedürfnisse reicht. Infolge des Anwachsens der katholischen Bevölkerung ist die Pfarrgemeinde in die Nothwendigkeit versetzt, eine Theilung in zwei Pfarreien vornehmen und eine zweite Kirche bauen zu müssen, wozu noch keinerlei Fonds vorhanden sind. In diesem Jahre liegt derselben der Neubau einer Sakristei ꝛc. mit einem Kostenaufwande von ca. 3000 M. ob.	34 000	Eine bestimmte Summe ist nicht genannt.	5 000	
			zu übertragen			83 600	

1 Nr.	2 Gemeinde und Kreis.	3 Gegenstand, Charakter und Bedeutung.	4 Vermögensverhältnisse der Pfarr- oder Civil-Gemeinde oder sonstiger Bau- resp. Unterhaltungspflichtiger.	5 Veranschlagte Gesammtkosten. M	6 Beantragte Beihülfe. M	7 Vorschlag des Provinzialausschusses. M	8 Bemerkungen.
13	Siegburg, Kreis Siegburg.	**Reliquienschreine in der katholischen Pfarrkirche.** Die Pfarrkirche zu Siegburg enthält in den aus dem ehemaligen Benediktinerkloster stammenden Schreinen und Reliquiaren einen Schatz, der in solchem Reichthum in ganz Deutschland nicht seines Gleichen findet. Es sind fünf große kostbare Schreine aus dem 12., 13. und 15. Jahrhundert, drei Tragaltäre, drei kleinere Reliquiare und eine Anzahl sonstiger Kunstgegenstände. Die Schreine sind aus Holz gefertigt, mit vergoldeten Rothkupferplatten überzogen und auf das Reichste mit gepreßten Goldblechstreifen, gegossenen und ciselirten Bronzeeinrahmungen und kostbaren Emails verziert. Gegenwärtig werden die Schreine in einem hölzernen Aufbaue des Seitenschiffs, die Tragaltäre und die übrigen Reliquiare in einer Kiste im Pfarrhause ohne irgend welche Sicherung aufbewahrt. Im Jahre 1812 sind die Schreine geplündert und verschiedener werthvoller Reliefs ꝛc. beraubt worden. Die Verzierungen sind zum großen Theile verbogen, die Emailplatten sitzen lose, die Filigrane und Edelsteine drohen abzufallen, der ganze Bestand erscheint überhaupt gefährdet. Zur Sicherung der Kostbarkeiten und im Interesse der Denkmalspflege und des archäologischen Studiums empfiehlt sich außer einer sorgfältigen Reparirung der einzelnen Schreine, die Entfernung der sämmtlichen Reliquiare von ihrem jetzigen Standorte und die Unterbringung derselben in die als Schatzkammer einzurichtende und mit einem eisernen Gitter zu versehende Oberkapelle. Die nothwendigsten Restaurationsarbeiten lassen sich auf rund 4000 M. abschätzen; die Einrichtung der Oberkapelle als Schatzkammer würde 2000 M. erfordern. Es bliebe dann noch die mit bedeutenden Kosten verbundene Ergänzung der fehlenden Figuren an den Schreinen und die Beschaffung von Glasschränken zur Aufstellung derselben nachzuholen. Der Kirchenvorstand bittet um eine Beihülfe von 6000 M. aus Provinzialfonds. Der Provinzial-Conservator befürwortet dringend die Gewährung dieser Beihülfe.	Uebertrag In der Pfarrgemeinde werden an Staatssteuern rund 24 000 M. aufgebracht. Die Gemeindeumlagen betragen ca. 150 % der Grund- und Gebäudesteuer 215 % „ Einkommensteuer 33 % „ Gewerbesteuer die Kirchensteuer 17 % der Einkommensteuer. Das Kapitalvermögen der Kirche ist durch Stiftungen festgelegt. Die Pfarrgemeinde hat zur Unterhaltung ihrer Kirche schon bedeutende Summen aufgewendet, in 3 Jahren allein über 26 000 M.	6 000 vorläufig.	6 000	83 600 6 000	
			Summe B Hierzu „ A2 Gesammtsumme			89 600 10 000 99 600	

Anlage 19.

Bericht und Anträge

des Provinzialausschusses,

betreffend

den Neubau eines Landesbankgebäudes.

Die Geschäfte der Landesbank der Rheinprovinz haben sich seit dem Jahre 1888, in welchem dieselbe an die Stelle der Provinzialhülfskasse trat, von Jahr zu Jahr in stets stärkerem Maße vermehrt. Die nachfolgende vergleichende Uebersicht weist an einzelnen Posten die Vermehrung näher nach:

	im Jahre 1887/88:	im Jahre 1893/94:
1. Es wurden Darlehnsgesuche behandelt . . .	433	1052
2. Es wurden an Darlehen ausgezahlt . . .	M. 7 963 026,38	20 053 249,85
3. Der Bestand an Darlehen betrug ultimo . .	„ 29 343 181,06	91 911 495,06
4. Der Baarkassenumschlag betrug	„ 42 987 040,81	146 444 876,22
5. Das Effekten-Depot umfaßte einen Werth von .	„ 229 820,—	30 459 710,62
6. Der Contocurrentumschlag betrug	„ 89 245,86	53 556 285,92
7. An Rheinprovinz-Anleihescheinen wurden verkauft	„ 5 889 300,—	22 237 300,—
	in 61 Posten.	in 1156 Posten.

Diese Ziffern zeigen, wie das eigentliche Bankgeschäft der Landesbank in den letzten 6 Jahren um mehr wie das Dreifache gestiegen ist.

Dazu kommt noch die Vermehrung der Kassengeschäfte der Centralverwaltung, welche sich aus der Uebertragung der Kassengeschäfte der aufgehobenen 22 Bauamtskassen, der Einrichtung der Pensionskasse der Landbürgermeister, Wittwen- und Waisenkasse der Communalbeamten, landwirthschaftlichen Berufsgenossenschaft und der Erweiterung der Landarmenverwaltung ergiebt, sodaß auch die Kassengeschäfte der Centralverwaltung sich um mehr wie das Doppelte vermehrt haben.

Die Folge dieser Verhältnisse war nothwendiger Weise eine Vermehrung des Personals der Landesbank.

Während dasselbe im Etatsjahre 1887/88 18 Beamte und Hülfsarbeiter aufwies, sind gegenwärtig 29 Beamte und Hülfsarbeiter beschäftigt. Eine durch die Lage der Geschäfte dringend gebotene weitere Vermehrung des Personals mußte wegen Mangel an Raum ausgesetzt werden.

Die Landesbank benutzt noch jetzt trotz vorstehend nachgewiesener Vermehrung der Geschäfte und des Personals nur dieselben Räumlichkeiten wie die Provinzialhülfskasse im Jahre 1883/84; hinzugekommen sind nur noch 2 Räume im Zwischengeschoß, in welchen indeß nur 4 Beamte untergebracht werden konnten; zudem sind diese beiden Räume wegen der höchst ungünstigen Lichtzuführung auf die Dauer für die Landesbank nicht verwendbar.

Der Raummangel macht sich am empfindlichsten in dem Kassenlokale bemerkbar. Die Häufung der Kassengeschäfte führte mit Nothwendigkeit die Trennung derselben in 2 Abtheilungen, die eine für die eigentlichen Kassengeschäfte der Landesbank, die andere für die Kassengeschäfte der

Provinzialverwaltung herbei. Gegenwärtig arbeiten beide Abtheilungen noch in dem früheren, viel zu engen Kassenlokale zusammen.

Die Zuweisung größerer Räumlichkeiten an diese beiden Abtheilungen ist unabweisbar. Zudem erheischt das sehr umfangreiche Effektengeschäft (Verkauf und Ankauf von Rheinprovinz-Anleihescheinen, Einlösung der Zinsscheine und ausgelosten Stücke, Umtausch der Zinsleisten (Talons) das Geschäft der Aufbewahrung von Effekten für Dritte), die Einrichtung einer dritten Abtheilung; der Platz dafür fehlt aber gänzlich.

Der Tresor ist mit Geldschränken bereits überfüllt; ein großer Geldschrank hat bereits außerhalb des Tresors aufgestellt werden müssen.

Daß die Büreauräume weiteres Personal nicht mehr aufzunehmen geeignet sind, lehrt übrigens auch der Augenschein.

Da nun mit Sicherheit anzunehmen ist, daß die jährliche Steigerung der Geschäfte der Landesbank noch auf Jahre hinaus andauern wird, so ergiebt sich, daß in nächster Zukunft für eine Vermehrung und zwar eine bedeutende Vermehrung der Räumlichkeiten der Landesbank Sorge getragen werden muß. In dem bisher von ihr benutzten linken Flügel des Ständehauses und überhaupt im ganzen Ständehause ist aber an eine Zuwendung von Räumlichkeiten an die Landesbank nicht zu denken. Zunächst ist die Centralverwaltung bereits derart in ihren Räumen beschränkt, daß sie nicht nur keinen Raum entbehren kann, sondern selbst auf die Beschaffung neuer Diensträume bedacht sein muß. Sodann würde aber auch eine Zuwendung von Räumlichkeiten im Ständehause dem dienstlichen Interesse der Landesbank nicht entsprechen, da die Geschäftsräume derselben im Interesse der Sicherheit des Kassenverkehrs aneinander liegen müssen und nicht durch weite Gänge von einander getrennt sein dürfen. Schon jetzt macht es sich sehr unangenehm geltend, daß die Kassen- und Buchhaltereigeschäfte, auf 8 Räume vertheilt, besorgt werden, während die Sicherheit und das Interesse einer prompten Abwickelung der Kassengeschäfte es dringend erfordern, daß diese sämmtlichen Geschäfte der Kasse und Buchhaltereien sich in einem, höchstens in zwei großen Räumen, abwickeln. Das Kuratorium der Landesbank sowie der Provinzialausschuß sind demnach zu der Ueberzeugung gelangt, daß die Einrichtung eines besonderen Landesbankgebäudes eine unabweisbare dringende Nothwendigkeit ist.

Bei der Prüfung der Frage, in welcher Weise diesem Bedürfnisse abgeholfen werden könne, wurden zunächst zwei Vorschläge in Erwägung gezogen, nämlich: entweder ein in der Friedrichsstraße gelegenes, dem Eisenbahnfiskus zugehöriges Grundstück zu erwerben und auf demselben ein neues Gebäude zu errichten, oder die beiden Häuser Elisabethstraße Nr. 11 und 12, welche in der Nähe des Ständehauses liegen, anzukaufen und dieselben durch Um- und Anbau zu einem passenden Geschäftslokal für die Landesbank umzugestalten.

Um diese Vorschläge beurtheilen zu können, sind für beide Baustellen verschiedene Entwürfe und Kostenberechnungen angefertigt worden, welche ergaben, daß ein nach dem besten Entwurfe zu errichtender Neubau einschließlich des Grunderwerbs eine Kostensumme von 425 000 M. und eine Bauzeit von mindestens zwei Jahren erfordern würde, daß dagegen die Umgestaltung der beiden Häuser Elisabethstraße Nr. 11 und 12 zwar eine geringere Kostensumme und nur ein Jahr Bauzeit erfordern, aber eine zweckmäßige Einrichtung für die Landesbank nicht ergeben würde. Insbesondere fehlte jede Möglichkeit zu einer späteren Erweiterung.

Hierauf wurde ein dritter Vorschlag in Erwägung gezogen, darin bestehend, das bisher vom Landesdirektor als Dienstwohnung benutzte Gebäude nebst Garten in der Friedrichsstraße Nr. 60 zum Zwecke der Landesbank einzurichten bezw. durch Neubauten zu vervollständigen und

dagegen das Haus Elisabethstraße Nr. 11 als Ersatz für die Dienstwohnung des Landesdirektors zu erwerben und einzurichten.

Zur Beurtheilung dieses Vorschlages wurden wiederum Baupläne entworfen, welche ergaben, daß auf dem Grundstücke Friedrichsstraße Nr. 60 unter Mitbenutzung des vorhandenen Dienstwohngebäudes ein Gebäude für die Landesbank einschließlich Dienstwohnung für den Landesbank-Direktor errichtet werden kann, welches dem Bedürfnisse vollkommen genügt und für jede spätere Erweiterung Raum gewährt. Die Bauausführung würde auch weniger Zeit wie ein vollständiger Neubau erfordern, während die Kostensumme sich bei der letzteren Combination wesentlich geringer stellt. Die letztere berechnet sich nämlich wie folgt:

1. Die auf dem Grundstücke Friedrichsstraße Nr. 60 für die Landesbank zu errichtenden Neubauten einschließlich der erforderlichen baulichen Veränderungen an dem vorhandenen Dienstwohngebäude kosten rund	175 000 M.
2. Der Kaufpreis des Hauses Elisabethstraße Nr. 11 beträgt . . .	150 000 „
3. Die in diesem Hause vorzunehmenden Veränderungen 2c., um dasselbe zu einer angemessenen, den jetzigen Räumen entsprechenden Dienstwohnung für den Landesdirektor umzugestalten und einzurichten, werden in runder Summe veranschlagt auf	25 000 „
Summe	350 000 M.

Hiernach ergiebt sich also bei Ausführung dieses Projektes gegenüber einem vollständigen Neubau eine Kostenersparniß von 75 000 M. Außerdem wird der Vortheil erzielt, daß der Landesdirektor seine Dienstwohnung in unmittelbarer Nähe des Ständehauses erhält.

Der Provinzialausschuß beehrt sich daher zu beantragen:

„Der Provinziallandtag wolle seine Zustimmung dazu ertheilen, daß das der Provinz zugehörige, bisher als Dienstwohnung des Landesdirektors benutzte Grundstück Friedrichsstraße Nr. 60 der Landesbank überlassen und nach dem vorliegenden Plane als Dienstgebäude und Dienstwohnung für den Landesbankdirektor ausgebaut und dagegen als Ersatz für die Dienstwohnung des Landesdirektors das Haus Elisabethstraße Nr. 11 zum Preise von 150 000 M. angekauft werde, sowie daß die Mittel zu dem Ankaufe und der Einrichtung des letztbesagten Hauses sowie für den Ausbau des Hauses Friedrichsstraße Nr. 60 als Landesbank aus dem Reservefonds der Landesbank entnommen werde".

Düsseldorf, den 18. Mai 1894.

Der Provinzialausschuß:

Janßen, Vorsitzender. Dr. Klein, Landesdirektor.

Anlage 20.

Bericht und Antrag

des Provinzialausschusses,

betreffend

die Uebernahme einer im Zuge der Treis-Blankenrath'er Provinzialstraße gelegenen, der Gemeinde Fankel gehörigen Wegestrecke.

Die in den Jahren 1867/71 ausgebaute, im Kreise Zell a. d. Mosel gelegene Straße von Brachtendorf's Mühle bis Gassenhof sollte die Fortsetzung der kurz vorher fertiggestellten Straße von Treis a. d. Mosel bis Brachtendorf's Mühle bilden. Bei Gelegenheit der Verhandlungen über die Ausführung der Strecke von Brachtendorf's Mühle bis Gassenhof ist jedoch nicht beachtet worden, daß in der Nähe der Mühle zwischen den beiden genannten Straßen sich ein der Gemeinde Fankel gehöriger, 165 m langer Communalweg befindet, dessen Ausbau als Bindeglied unbedingt nothwendig gewesen wäre. In Folge dessen wurde die Gemeinde Fankel nicht zur chausseemäßigen Herstellung der in ihrem Gebiete befindlichen Wegestrecke herangezogen, noch ist ihr von der für die Herstellung der ganzen Straße bewilligten Prämie ein ratirlicher Theil zugesichert worden. Der Grund dieser Nichtberücksichtigung ist wohl darin zu finden, daß die Gemeinde Fankel zum Kreise Cochem gehört, während der übrige 14 km lange Straßenzug im Kreise Zell gelegen ist, und deshalb die in Rede stehende kleine Strecke seitens der verhandelnden Behörden übersehen worden ist.

Als im Jahre 1878 anläßlich der Verhandlungen, betreffend die Uebernahme der Strecke Brachtendorf's Mühle—Gassenhof auf Bezirksstraßenfonds, der bezirksstraßenmäßige Ausbau des in der Gemeinde Fankel gelegenen Stückes durch die Königliche Regierung zu Coblenz nachträglich angeregt wurde, lehnte die Gemeinde dieses Ansinnen ab und erklärte sich nur bereit, das Wegestück in dem Zustande, in welchem es sich zu jener Zeit befand, auch fernerhin zu unterhalten. Ein Zwang, das Stück auszubauen, konnte auf die Gemeinde Seitens der Regierung aus dem Grunde nicht ausgeübt werden, weil der Weg in polizeimäßiger Verfassung war und die Gemeinde beschlossen hatte, letzteren auch in Zukunft zu erhalten. Die Provinzialverwaltung ihrerseits aber konnte das Wegestück in dem damaligen Zustand nicht übernehmen, weil dasselbe nicht den an eine Bezirksstraße zu stellenden Forderungen entsprach und im Uebrigen auch ein bezüglicher Beschluß des Provinziallandtages erforderlich gewesen wäre. So kam es denn, daß mitten im Zuge der etwa 24 km langen Treis—Blankenrath'er Provinzialstraße (von Treis bis Gassenhof) ein 165 m langes Wegestück sich befindet, welches weder Eigenthum der Provinz ist noch auch von letzterer unterhalten wird.

Die Beseitigung eines solchen Zustandes muß schon aus dem Grunde als wünschenswerth bezeichnet werden, weil das fragliche Wegestück bislang nicht in der ordnungsmäßigen Weise, wie die Provinzialstraße, unterhalten worden ist.

Die diesseitige Verwaltung glaubte daher in Verfolg eines im Sommer des verflossenen Jahres gestellten diesbezüglichen Antrages der Gemeinde Fankel der Frage, ob und gegebenen Falles unter welchen Bedingungen der beregte Wegetheil zu übernehmen sei, näher treten zu sollen.

Die dieserhalb mit der Gemeinde gepflogenen Verhandlungen haben nunmehr zu dem Ergebniß geführt, daß die Gemeinde bereit ist, den Wegetheil lastenfrei und unentgeltlich dem Provinzialverbande zu überlassen und außerdem den Betrag von 450 M. als Zuschuß zu den Kosten der provinzialstraßenmäßigen Instandsetzung zu leisten.

Da die Gesammtkosten der Instandsetzung 1100 bis 1200 M. betragen, so würden von dem Provinzialverbande 650 bis 750 M. oder auf den laufenden Meter 4 bis 4,5 M. aufgewendet werden müssen, ein Betrag, welcher dem ungefähren Meistbetrage, der seiner Zeit als Prämie bei Herstellung von Bezirksstraßen bewilligt worden, entspräche.

Was die Instandsetzungsarbeiten selbst betrifft, so erstrecken sich dieselben im Wesentlichen auf die Herstellung einer Neudeckung, auf die Ausführung einer Rinne und Trockenmauer, sowie kleinere Regulirungen. Die Planumsbreite der Straße beträgt auf eine Länge von etwa 135 m 6,75 m, auf dem Resttheil von etwa 30 m 6,0 m. Mit Rücksicht darauf, daß die Planumsbreite auf der anschließenden etwa 10 km langen Strecke von Treis bis zu dem in Rede stehenden Wegestück stellenweise nur 5,7, durchweg aber 6,0 bis 6,5 m beträgt, dürfte von einer Erbreiterung des zu übernehmenden Stückes Abstand zu nehmen sein, zumal der Verkehr ein äußerst geringer ist.

Auf Grund der vorstehend dargelegten Verhältnisse und in Uebereinstimmung mit dem Ergebniß der mit der Gemeinde Fankel gepflogenen Verhandlungen beehrt sich der Provinzialausschuß dem hohen Landtage folgenden Antrag zu unterbreiten:

„Hoher Landtag wolle zu der Uebernahme der Unterhaltung und Verwaltung des in der Gemeinde Fankel gelegenen 165 m langen Wegetheiles der Straße Treis-Blankenrath seine Genehmigung ertheilen, falls die Gemeinde das Eigenthum des Weges lastenfrei und unentgeltlich dem Provinzialverbande überweist und zu den Instandsetzungskosten des Wegetheiles einen Beitrag von 450 M. leistet".

Düsseldorf, den 18. Januar 1894.

Der Provinzialausschuß:

Janßen, Vorsitzender. Dr. Klein, Landesdirektor.

Anlage 21.

Bericht und Antrag

des Provinzialausschusses,

betreffend

Uebernahme der sogen. Klinker-Aktienstraße bei Cranenburg (Kreis Cleve) in die Unterhaltung und Verwaltung der Provinz.

Seitens der Königlichen Regierung zu Düsseldorf ist der Antrag gestellt worden, die sogen. Klinker-Aktienstraße bei Cranenburg in die Verwaltung und Unterhaltung der Provinz zu übernehmen. Die in Rede stehende 5039 m lange Straßenstrecke bildet die Fortsetzung der Düsseldorf-Cleve'er Provinzialstraße von deren Endpunkt dicht hinter Cranenburg bis zur holländischen Grenze bei Beeck.

Erbaut wurde die Straße in den Jahren 1823/24 von einer holländischen Aktiengesellschaft, welche vom preußischen Staate zufolge Verleihungsurkunde vom 27. Juni 1823 das Recht zur Erhebung von Chausseegeld für die Dauer von 80 Jahren erhielt.

Nach Ablauf dieser Frist, also im Jahre 1903, soll die Straße nebst dem Chausseegelderhebungsrecht unentgeltlich an den Staat zurückfallen. Für die Erhebung des Chausseegeldes war zuerst maßgebend der Tarif vom 21. Mai 1822, später — und zwar vom 1. April 1833 ab — der Tarif vom 28. April 1828, welch' letzterer für die Gesellschaft ungünstiger war. Mit Rücksicht hierauf wird seit jener Zeit von Seiten des Staates der Gesellschaft eine Entschädigung von jährlich 900 M. gezahlt.

Außer diesem Zuschusse von 900 M. soll die holländische Gesellschaft aus der Wegegelderhebung nur eine Einnahme von rot. 70 M. pro Jahr ziehen, so daß die Gesammteinnahme zu einer ordnungsmäßigen Instandhaltung der Strecke selbstredend nicht ausreicht. Diese ungünstige Finanzlage ist für die Unterhaltung der Straße von der übelsten Folge gewesen. Auf eine Länge von etwa 2,5 km — von dem Endpunkte der Düsseldorf-Cleve'er Provinzialstraße ab gerechnet — ist das Klinkerpflaster der Fahrbahn fast vollständig zerstört und geradezu verkehrsgefährlich. An vielen Stellen ist das Pflaster ganz verschwunden und befinden sich an seiner Stelle tiefe Löcher, welche mit Sand und Erde gefüllt sind. Nach der holländischen Strecke zu bessert sich die Beschaffenheit der Pflasterbahn; auch sind dort seitens der holländischen Gesellschaft noch in jüngster Zeit Ausbesserungen vorgenommen worden. Vielfach fehlen auch die Gräben und Rinnen; die Baumpflanzung ist eine höchst mangelhafte.

Für die provinzialstraßenmäßige Wiederherstellung der Strecke ist nach diesseitigen Ermittelungen ein Betrag von 30 000 M. erforderlich, während die späteren Unterhaltungskosten auf jährlich 1500 M. veranschlagt werden. Es unterliegt nun keinem Zweifel, daß sowohl das öffentliche Interesse, als auch die Rücksicht auf den in Folge unzureichender Unterhaltung fortschreitenden Verfall der Straße, sowie das dadurch bedingte stetige Anwachsen der Kosten einer späteren Instandsetzung dringend darauf hinweisen, den jetzigen Zustand so bald als möglich zu beenden. Es handelt sich hier um die einzige fahrbare Kunststraße auf dem linken Rheinufer, welche den nördlichsten Theil der Provinz mit dem benachbarten Holland verbindet.

Wenn der jetzige Fuhrverkehr nicht bedeutend ist — er wird zu 30—40 Fahrzeugen pro Tag angegeben — so vermittelt die fragliche Straße doch den in den Sommermonaten ziemlich erheblichen Equipagenverkehr zwischen den Nachbarstädten Cleve und Nymwegen.

Auch darf nicht außer Acht bleiben, daß der Theil der Straße von der holländischen Grenze bis nach Nymwegen in bester Ordnung, mit Landhäusern und Villen bebaut und mit einer Straßenbahn versehen ist. Der mangelhafte Zustand der auf preußischem Gebiet liegenden Strecke tritt daher um so schärfer und ungünstiger hervor. Von der holländischen Gesellschaft ist nichts zu erwarten, und wird ein Vorgehen gegen dieselbe seitens der Königlichen Regierung für aussichtslos gehalten. Dieselbe beabsichtigt daher das seitherige Verhältniß mit der Gesellschaft im Wege der Vereinbarung zu lösen. Letztere hat sich denn auch bereit erklärt, eine einmalige Zahlung von 4000 M. zu leisten, falls sie von dem bezüglichen Vertrag mit der Königlichen Regierung entbunden würde.

Da die Kosten der Herstellung der Straße, wie bereits bemerkt, auf 30 000 M. veranschlagt sind, so fehlen noch 26 000 M.

Diese Summe dürfte auf dieselbe Weise zu beschaffen sein, wie die Mittel zur Instandsetzung der übrigen, von der Provinz zu übernehmenden Aktienstraßen aufgebracht worden sind,

indem die Provinz die für die Anlage von Bezirksstraßen übliche Prämie von 4 M. pro laufenden Meter als Zuschuß, also im Ganzen einen Betrag von rot. 20 000 M. bewilligt und der dann noch bleibende Fehlbetrag von 6000 M. von dem Kreise und den Gemeinden aufgebracht wird.

Für die Unterhaltung der fertig ausgebauten Straße würde der Staat wie bei der sogenannten Beckmann-Straße der Provinz eine jährliche Rente zu zahlen haben. Da die bis jetzt seitens des Staates an die Holländische Gesellschaft gezahlte Summe von 900 M. jährlich zur Bestreitung der auf 1500 M. veranschlagten Unterhaltungskosten nicht ausreicht, so würde eine Erhöhung dieser jährlich zu zahlenden Summe eintreten müssen. Die mit der Königlichen Staatsregierung sowie dem Kreise Cleve dieserhalb geführten Verhandlungen haben bis jetzt zu keinem Abschlusse geführt.

Der Provinzialausschuß beehrt sich daher den Antrag zu stellen:

„Der Provinziallandtag wolle den Provinzialausschuß ermächtigen, die sogenannte Klinker-Aktienstraße bei Cranenburg als Provinzialstraße unter der Bedingung zu übernehmen, daß die fragliche Straße seitens der jetzigen Eigenthümerin, der Holländischen Gesellschaft, kostenfrei in das Eigenthum des Provinzialverbandes übertragen und zu den Kosten der Instandsetzung der Straße von der genannten Gesellschaft ein Beitrag von 4000 M., sowie von dem Kreise Cleve und den betheiligten Gemeinden von 6000 M. geleistet und seitens der Königlichen Staatsregierung eine zur Deckung der jährlichen Unterhaltungskosten ausreichende Jahresrente gewährt wird".

Düsseldorf, den 25. Mai 1894.

Der Provinzialausschuß:

Janßen, Vorsitzender. Dr. Klein, Landesdirektor.

Anlage 22.

Bericht und Antrag

des Provinzialausschusses,

betreffend

den Antrag der Genossenschaft für die Melioration der Erftniederung auf Uebernahme zweier Brücken in die Unterhaltung durch die Provinz.

Der Vorstand der Genossenschaft für die Melioration der Erftniederung hat aus Anlaß des nothwendig gewordenen Neubaues mehrerer der Genossenschaft gehörender im Zuge von Verkehrswegen (Gemeindewege und Provinzialstraßen) liegender Brücken, wobei an Stelle der ursprünglichen Holzbauten im Verkehrsinteresse feste Bauwerke errichtet worden sind, den Antrag gestellt:

a) der Genossenschaft zu diesen Brückenbauten aus Mitteln der Provinz eine einmalige Beihülfe von 5000 M. zu bewilligen und

b) die beiden im Zuge der Provinzialstraße bei Horrem und Wevelinghoven neugebauten Brücken in die Unterhaltung durch die Provinz zu übernehmen.

Ueber den Antrag unter a hat der Provinzialausschuß bereits Beschluß gefaßt und die erbetene Beihülfe unter Beschränkung auf die im Zuge von Gemeindewegen neugebauten Brücken aus dem Fonds zur Unterstützung des Gemeinde-Wegebaues bewilligt.

Den Antrag unter b dagegen, welcher auf die Uebernahme von Brücken im Zuge von Provinzialstraßen, also von Straßentheilen gerichtet ist, beehrt sich der Provinzialausschuß dem Provinziallandtage mit folgenden Bemerkungen vorzulegen:

Von den beiden in Rede stehenden Brücken liegt die eine im Zuge der Horrem-Sindorf'er, die andere im Zuge der Vierwinden-Wevelinghoven'er Provinzialstraße.

Erstere Straße ist von der Gemeinde Sindorf laut Vertrag vom 19. März 1866 der damaligen Bezirksstraßenverwaltung übergeben worden. Hierbei wurde in Artikel 4 des Vertrags die Holzbrücke über die neue Erft (Fluthkanal) von der Uebergabe ausgenommen; „die Brücke sei von der Erft-Meliorations-Genossenschaft gebaut und auch von derselben zu unterhalten".

Hiernach ist die öffentlich rechtliche Wegebaulast bezüglich dieser Brücke nicht auf die Bezirksstraßenverwaltung, also auch nicht auf die Provinzialverwaltung, die Rechtsnachfolgerin jener, übergegangen.

Die Vierwinden-Wevelinghoven'er Straße ist durch Vertrag vom 22. Januar 1890 unmittelbar als Provinzialstraße übernommen worden und es heißt nur im §. 11 des Vertrags: „die Gemeinde Wevelinghoven übernimmt der Straßenbauverwaltung gegenüber die Garantie für die ordnungsmäßige Unterhaltung der der Erft-Meliorations-Genossenschaft gehörenden hölzernen Fluthbrücke in Station 2,9888", woraus die Annahme hergeleitet werden kann, daß hier die öffentliche Wegebaulast bezüglich der ganzen Straße mit Einschluß der Brücke auf den Provinzialverband übergegangen ist, indessen ist diesem in Betreff der Brücke der Rückgriff auf die Gemeinde vorbehalten.

Was nun die Unterhaltungspflicht der Genossenschaft in Bezug auf die beiden in Frage stehenden Brücken anlangt, so besagt das Genossenschafts-Statut vom 3. Januar 1859 in §. 2 Nr. 2, daß die Genossenschaft verpflichtet ist: „die im Meliorationsplane projektirten Haupt-Entwässerungskanäle und Nebengräben mit den dazu gehörigen Bauwerken neu anzulegen resp. in planmäßigen Zustand zu setzen und alle diese Anlagen in dem regulirten Zustande für die Zukunft zu erhalten".

Es kann dahingestellt bleiben, was unter Erhaltung in dem regulirten Zustande zu verstehen ist bezw. ob die Verpflichtung der Genossenschaft nur dahin geht, die hergestellten Bauwerke so zu erhalten und nöthigenfalls neu zu bauen, wie dieselben ursprüglich beschaffen waren, oder ob dazu auch die Aufgabe gehört, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Anlagen (Brücken und dergl.) den sich steigernden Bedürfnissen des Verkehrs gemäß zu unterhalten und zu erneuern, mit anderen Worten, ob der Genossenschaft diesbezüglich die Wegebaulast im vollen Sinne des Wortes obliegt. Thatsache ist, daß die Genossenschaft Angesichts der nothwendigen Wiederherstellung der fraglichen beiden Brücken keinen Anstand genommen hat, von der ihr ursprünglich nur vorgeschriebenen, den heutigen Verhältnissen nicht mehr genügenden Holzconstruktion abzugehen, und im Einvernehmen mit der Straßenverwaltung und nach deren Vorschlägen beide Brücken vollständig in Massivbau und in einer den jetzigen Verkehrsverhältnissen entsprechenden Breite auf alleinige Kosten neu gebaut hat.

Dieses entgegenkommende Verhalten der Genossenschaft dürfte umsomehr Anerkennung verdienen, als die finanzielle Lage der Genossenschaft keineswegs eine gute ist, vielmehr dieselbe, wie allgemein bekannt, mit den größten Schwierigkeiten in Bezug auf die Aufbringung der Genossen-

schaftsbeiträge zu kämpfen hat. Es genügt in dieser Beziehung zu erwähnen, daß vom Jahre 1861 an der durchschnittlich eingezogene Beitrag auf das 5 bis 6 fache des einfachen Betrags, welch' letzterer für den Morgen je nach den Werthklassen auf 2,00, 1,60, 1,20, 0,80 und 0,40 M. festgesetzt ist, sich belaufen hat.

Unter diesen Umständen und in der Erwägung, daß es an und für sich ein unnatürlicher und für die Provinzialverwaltung selbst aus mehrfachen Gründen auch unerwünschter Zustand ist, daß mitten in durchgehenden Provinzialstraßen diese durchschneidenden Bauwerke sich befinden, welche Eigenthum eines Dritten und von diesem zu unterhalten sind, ohne daß die Straßenverwaltung einen unmittelbaren Einfluß auf die Art der Unterhaltung geltend machen kann, daß ferner die Unterhaltungskosten der fraglichen Brücken bei der durchaus guten Herstellung derselben auf lange Zeit hinaus nur gering sein werden, und daß es endlich auch nur in der Billigkeit liegt, die Genossenschaft nicht länger Opfer bringen zu lassen, welche in erster Reihe der Allgemeinheit zu Gute kommen, glaubt der Provinzialausschuß, die Uebernahme der mehrerwähnten beiden Brücken befürworten zu sollen, und beehrt sich daher den Antrag zu stellen:

„Der Provinziallandtag wolle die Uebernahme der beiden im Zuge der Provinzialstraßen bei Horrem und Wevelinghoven liegenden, von der Erft-Meliorationsgenossenschaft neugebauten Brücken in die Unterhaltung der Provinz genehmigen".

Düsseldorf, den 25. Mai 1894.

Der Provinzialausschuß:

Janßen, Vorsitzender. Dr. Klein, Landesdirektor.

Anlage 23.

Bericht und Anträge

des Provinzialausschusses,

betreffend

den Ausbau einer Straße von Casel über Waldrach nach Station 11,0 der Trier-Birkenfeld'er Provinzialstraße.

Durch die im Jahre 1889 eröffnete Bahn von Trier nach Hermeskeil hat die von Ruwer (bei Trier) nach Hermeskeil führende, etwa 26 km lange Provinzialstraße ihre Bedeutung für den allgemeinen Verkehr größtentheils verloren. Bei den wenig günstigen Erwerbsverhältnissen des gedachten Landestheiles konnte daher die Straße kaum den Charakter eines wichtigen Communalweges behalten, insoweit sie nicht etwa die Verbindung mit nahe gelegenen Stationen der Eisenbahn vermittelte.

Zu den Theilstrecken, welche seit Eröffnung der Bahn an Bedeutung ganz erheblich eingebüßt haben, gehört die etwa 10 km lange Anfangsstrecke der Straße von Ruwer bis Hinkelhaus.

Die oberhalb Hinkelhaus befindlichen Ortschaften und Gehöfte haben naturgemäß das Bestreben, ihre Produkte nach der nächsten etwa 4 km seitwärts der Straße gelegenen Bahnstation Waldrach zu befördern und auch hier die Rückfrachten zu verladen; sie sind deshalb gezwungen, die zum Theil schlecht unterhaltenen, zum Theil mit übermäßigen Steigungen angelegten Communalwege zu benutzen, falls sie eben nicht vorziehen, den um circa 6 km längeren Weg auf der Provinzialstraße bis zum Bahnhof Ruwer zurückzulegen. Aber grade die ersten 12 km der Provinzialstraße weisen gleichfalls ganz erhebliche Gefallverhältnisse, wie auch eine Anzahl sog. verlorener Steigungen auf, so daß die Verfrachter sich durchweg für die Benutzung der minder gut gehaltenen Communalwege entscheiden. Im Winter wird die Inanspruchnahme der letzteren oftmals zur Nothwendigkeit, da Schneeverwehungen die Provinzialstraße an einzelnen Stellen zeitweise unfahrbar machen bezw. die Passage in hohem Maße erschweren.

Die dargelegten Umstände mußten den Gedanken nahe legen, eine den veränderten Verkehrsverhältnissen entsprechende gute Wegeverbindung zwischen dem Bahnhof Waldrach und einem zweckmäßig gelegenen Punkte der Trier-Birkenfeld'er Provinzialstraße herzustellen. Das Königliche Landrathsamt zu Trier hat denn auch, den dringenden Anregungen der Interessenten nachgebend, den Bau einer Communalstraße in der angegebenen Richtung ins Auge gefaßt und mit Rücksicht auf die ärmlichen Verhältnisse der in Frage kommenden Gemeinden, für welche allerdings zu einem erheblichen Theile der Landkreis Trier einzutreten habe, bei der diesseitigen Verwaltung einen möglichst hohen Beitrag zu den Ausführungskosten beantragt.

Der Provinzialausschuß hat aus Anlaß dieses Antrages in Erwägung gezogen, ob es sich nicht empfehle, anstatt des Gemeindeweges eine Provinzialstraße herzustellen.

Von dem Orte Ruwer aus zweigt nämlich eine im Ruwerthale gelegene 2,8 km lange Provinzialstraße (frühere Staatsstraße) bis zum Orte Casel ab, welche wieder durch einen etwa 2,5 km langen Gemeindeweg mit dem Bahnorte Waldrach verbunden ist. Falls daher der Gemeindeweg von Casel bis Waldrach provinzialstraßenmäßig ausgebaut und, hieran anschließend, die neue Straße von Waldrach bis zur Trier-Birkenfeld'er Provinzialstraße gleichfalls provinzialstraßenmäßig hergestellt werden würde, so wäre eine direkte Provinzialstraßenverbindung von Ruwer über Waldrach nach Birkenfeld geschaffen, welche in ihrer Anfangsstrecke allen Forderungen, welche sich aus den Eingangs erwähnten Verhältnissen ergeben, entspräche.

Im Falle diese Straße ausgebaut würde, würde die jetzige Anfangsstrecke der Ruwer-Birkenfeld'er Straße auf etwa 11 km Länge jegliche Bedeutung verlieren und hinsichtlich des Verkehrs nur mehr einen durchaus örtlichen Charakter tragen bezw. nur durch wenige leichte Fuhrwerke in Anspruch genommen werden. Ein Ausbau der Strecke über Waldrach als Provinzialstraße kann daher nur dann in's Auge gefaßt werden, wenn für die entsprechende alte Strecke der Ruwer-Birkenfeld'er Straße die Eigenschaft als Provinzialstraße in Gemäßheit des unterm 17. Januar 1876 staatlich genehmigten Regulativs aufgehoben wird. Gegebenen Falles würde die Provinzialstraßenverwaltung eine Strecke von 11,2 km abtreten und dafür die neue Strecke mit einer Länge von etwa 8,2 km übernehmen.

Die Unterhaltungskosten für die Provinz werden sich zwar nicht geringer stellen wie bisher, weil die Belastung der neuen Strecke eine nicht unerheblich größere sein wird, als die der jetzigen alten Straße, wodurch der Vortheil der geringeren Länge ausgeglichen wird.

Nachdem das Landrathsamt Trier Namens des Landkreises sich bereit erklärt hat, die Verlegung der Provinzialstraße Trier-Hermeskeil zu fördern und sich an den Kosten der Bau-

ausführung zu betheiligen, wurde das Landesbauamt Trier mit der Anfertigung der Vorarbeiten zur Gewinnung geeigneter Pläne und Anschläge beauftragt.

Seitens des Landesbauamtes wurden hiernach mehrere Entwürfe aufgestellt, welche indeß zum Theil so hohe Kosten für die eventuelle Ausführung (230 000 M. ohne den erheblichen Grunderwerb) ergaben, daß der Ausbau der Straße zu dem angestrebten Zwecke nicht mehr in angemessenem Verhältniß gestanden hätte, zum Theil solche Steigungsverhältnisse enthielten, wie sie für eine Provinzialstraße nicht als zulässig erachtet werden konnten. Die örtlichen Verhältnisse lassen zwar ein Abweichen von den unter Nr. 3 des Regulativs vom 17. Januar 1876 an die Provinzialstraßen in der Regel zu stellenden Anforderungen im Interesse der Kostenersparniß angezeigt erscheinen, es beschränkt sich dieses aber auf die Breite der Straße, welche auf 6 m festgesetzt werden kann, und eine geringe Abweichung von den regulativmäßig festgesetzten Steigungsverhältnissen.

Die nach Maßgabe der Grundlagen ausgearbeiteten Projektstücke, welche nur bezüglich des letzten Theiles der Strecke noch einer ins Detail gehenden Durcharbeitung entbehren, ohne daß jedoch bei der demnächstigen Vervollständigung eine wesentliche Aenderung des Resultates anzunehmen wäre, weisen nach, daß die Herstellung der Straße bei Annahme der diesseits in Aussicht genommenen Trace den Gesammtbetrag von rot. 190 000 M. einschließlich des Grunderwerbs erfordern wird. Die geplante Ausführung begreift in sich erstlich den Ausbau des vorhandenen Communalweges von Casel bis Waldrach, sodann den Durchgang durch den Ort Waldrach und drittens die Herstellung des Weges von Waldrach bis zur Einmündung in die Provinzialstraße. Hinsichtlich des zweiten und dritten Theiles liegen drei bezw. zwei Concurrenzlinien (letztere, wie bereits angedeutet, überschläglich bearbeitet) vor, die in der Schlußsumme etwa 10 000 M. Differenz zeigen. Wenngleich die allerdings theuerere, aber den allgemeinen Verkehrsinteressen am meisten dienende Linie vorzuziehen sein wird, so steht doch die endgültige Trace noch nicht fest, da zunächst die diesbezügliche Meinungsäußerung des Landrathsamts Trier erwartet wird.

Die Gesammtlänge der auszubauenden Linie mißt 8140 laufende Meter, so daß bei einem Kostenbetrag von 190 000 M. der Betrag von 23,$_3$ M. auf den laufenden Meter entfällt.

Es kann nun selbstverständlich nicht die Absicht des Provinzialausschusses sein, dem Provinziallandtage den Ausbau der neuen Strecke auf alleinige Kosten der Provinz zu empfehlen, dies umsoweniger, als die Gemeinden die Ausführung eines Communalweges auf ihre Kosten mit Unterstützung der Provinz erstrebten. Unter Hinweis auf die obenerwähnte Erklärung des Landrathsamtes Trier sind Verhandlungen über die Erlangung eines Beitrages zu den Kosten seitens des Kreises und der Gemeinden sowie hinsichtlich die Uebernahme der zu derelinquirenden Strecke der jetzigen Provinzialstraße in die Unterhaltung der Gemeinde eingeleitet worden. Diese haben bis jetzt noch zu keinem Abschlusse geführt.

Damit nach Erzielung eines Uebereinkommens mit dem Kreise und den betheiligten Gemeinden alsbald mit dem Bau der Straße begonnen werden kann, beehrt der Provinzialausschuß sich den Antrag zu stellen:

„Der Provinziallandtag wolle:

1. den Provinzialausschuß ermächtigen, die Strecke von Casel über Waldrach bis zu einem geeigneten in der Nähe des Kilometersteins 11,$_2$ gelegenen Punkte der Trier-Birkenfeld'er Straße als Provinzialstraße nach den vorliegenden Plänen unter der Bedingung auszubauen, daß die betheiligten Gemeinden bezw. der Landkreis Trier zu den Neubaukosten Zuschüsse nach näherem Ermessen des Provinzialausschusses leisten;

2. sich damit einverstanden erklären, daß, falls in vorbezeichneter Weise der Neubau zur Ausführung gelangt, nach Fertigstellung desselben die Strecke der alten Provinzialstraße von Ruwer bis zur Einmündung des neuen Weges aufgegeben und den Gemeinden bezw. dem Kreise zur Verfügung gestellt wird".

Düsseldorf, den 25. Mai 1894.

Der Provinzialausschuß:

Janßen, Vorsitzender. Dr. Klein, Landesdirektor.

Anlage 24.

Bericht und Anträge

des Provinzialausschusses,

betreffend

die weitere Behandlung der Anträge auf Uebernahme der noch in Privatunterhaltung befindlichen Aktienstraßen.

Der 37. Provinziallandtag hat in seiner Sitzung vom 13. Dezember 1892 hinsichtlich der im Regierungsbezirke Aachen gelegenen Aktienstraßen mit Ausnahme der Straße von Aachen nach Stolberg beschlossen, weitere Anträge der Betheiligten abzuwarten.

Solche Anträge sind inzwischen gestellt worden, indem zunächst das Königliche Landrathsamt zu Aachen mittels Schreibens vom 14. Mai d. J. mitgetheilt hat, daß die Eigenthümer der Stolberg-Jülich'er Aktienstraße diese Straße zum Preise von 20 000 M. dem Landrathsamt zum Kaufe angeboten hätten, und daß die Kreisvertretung dieses Angebot voraussichtlich annehmen würde, wenn dieselbe voraussetzen könne, daß die Provinzialverwaltung bereit sei, die Straße unter ähnlichen Bedingungen wie die Aachen-Stolberg'er Straße zu übernehmen. Eventuell handle es sich blos um den im Landkreise Aachen belegenen Theil der Stolberg-Jülich'er Straße, da der minder zur Sache interessirte Kreis Jülich sich zum Ausbau der Jülich'er Strecke vielleicht nicht verstehen werde.

Außer dem vorerwähnten Antrag, betreffend die Stolberg-Jülich'er Aktienstraße, ist vor wenigen Tagen ein Antrag des Landrathsamtes Düren hinsichtlich der Aktienstraße Düren-Eschweiler eingegangen. In demselben wird gleichfalls um Mittheilung der Bedingungen gebeten, unter welchen die Uebernahme der Straße auf Provinzialfonds, nach eventuellem Ausbau derselben mit Unterstützung der Provinz, zu erwarten sei.

Die vorstehenden Mittheilungen, wie auch die an anderer Stelle erwähnten Verhandlungen über den Ausbau und die Uebernahme der Aachen-Eupen'er Aktienstraße lassen erkennen, daß die Uebernahme der fraglichen, im Regierungsbezirk Aachen gelegenen Aktienstraße mit einer Gesammtlänge von etwa 53 km durch die Provinz von den betheiligten Kreisen und Gemeinden in dringenderer Weise, wie bisher, erstrebt wird. Die allgemeinen Verhältnisse dürften aber bei den verschiedenen Aktienstraßen derartige sein, daß sowohl das Bedürfniß des Ausbaues im Verkehrsinteresse bei allen in gleicher Weise vorliegt, wie auch, daß ohne eine kräftige Unterstützung

seitens der Provinz sowie ohne die Zusicherung der demnächstigen Uebernahme der Ausbau kaum in Aussicht genommen werden wird. Andererseits dürfte die Unterstützung der Provinz ihre Begrenzung finden müssen in dem höchsten Beitrag, welcher bis jetzt zur Ausführung der früheren Bezirksstraßen als auch zum Ausbau der Aktienstraßen gewährt worden ist.

Unter diesen Umständen glaubte der Provinzialausschuß dem Provinziallandtage eine generelle Regelung der Angelegenheit vorschlagen bezw. die Annahme von Grundsätzen empfehlen zu sollen, auf Grund deren der Ausschuß ermächtigt wird, im gegebenen Falle die Unterstützung zu gewähren und die Straße zu übernehmen.

Sieht man ab von der in einem besonderen Berichte behandelten Straße von Wyler bei Cranenburg bis zur holländischen Grenze, so handelt es sich, wie das dem letzten Landtage über die Aktienstraßen vorgelegte Referat ergiebt, außer den oben genannten Straßen des Regierungsbezirks Aachen noch um eine Anzahl Aktienstraßen im Regierungsbezirk Düsseldorf von einer Gesammtlänge von etwa 17 km.

Die Grundsätze, welche zur Anwendung zu kommen hätten, dürfen dieselben sein, welche für den Ausbau und die Uebernahme der Andernach-Mayen'er und Aachen-Stolberg'er Aktienstraße vom letzten Provinziallandtage festgesetzt worden sind und dahin lauten, daß zum provinzialstraßenmäßigen Ausbau ein Zuschuß von 4 M. für den laufenden Meter bewilligt werden und nach stattgehabter Instandsetzung die Uebernahme auf Provinzialfonds erfolgen soll, wenn der Ausbau nach dem seitens des Provinzialausschusses endgültig festzusetzenden Projekte zur Ausführung gelangt und demnächst die Straße frei von allen Lasten dem Provinzialverband unentgeltlich als Eigenthum übertragen wird. Es müßte hierbei zugleich die Ermächtigung einbegriffen sein, im Einzelfalle, wo eine andere Lösung nicht oder doch nur mit unverhältnißmäßig großen Kosten thunlich ist, von den Bestimmungen, welche der Regel nach laut §. 3 des unter'm 17. Januar 1876 staatlich genehmigten Regulativs hinsichtlich der Breite und Steigungsverhältnisse inne zu halten sind, ausnahmsweise Abweichungen eintreten zu lassen.

Indem noch angeführt wird, daß der Zuschuß, welchen gegebenen Falles der Provinzialverband im Ganzen zu leisten hätte, nach Vorstehendem 4 (53 000 + 17 000) = 280 000 M. betragen würde, beehrt sich hiernach der Provinzialausschuß folgenden Antrag zu stellen:

„Der Landtag wolle den Provinzialausschuß ermächtigen, auf diesbezüglichen Antrag der betreffenden Kreise oder Gemeinden

1. zum provinzialstraßenmäßigen Ausbau der Aktienstraßen einen Zuschuß von 4 M. für den laufenden Meter zu bewilligen und nach erfolgter Instandsetzung dieselben auf Provinzialfonds zu übernehmen, wenn der Ausbau nach den seitens des Provinzialausschusses endgültig festzusetzenden Projekten zur Ausführung gebracht und demnächst die Straße frei von allen Lasten dem Provinzialverband unentgeltlich als Eigenthum übertragen wird;
2. im Einzelfalle von den Bestimmungen des §. 3 des unter'm 17. Januar 1876 staatlich genehmigten Regulativs hinsichtlich der Breite und Steigungsverhältnisse unter näher festzusetzenden Bedingungen Abweichungen zu gestatten".

Düsseldorf, den 25. Mai 1894.

Der Provinzialausschuß:

Janßen, Vorsitzender. Dr. Klein, Landesdirektor.

Anlage 25.

Bericht und Anträge

des Provinzialausschusses,

betreffend

die Weinbauschule zu Trier.

Der 37. Rheinische Provinziallandtag hat in seiner Sitzung vom 7. Dezember 1892 die Errichtung einer Weinbauschule in Trier nach den in dem Berichte des Provinzialausschusses dargelegten Grundzügen beschlossen und den Provinzialausschuß mit der Ausführung dieses Beschlusses, der Anmiethung und Einrichtung der nöthigen Gebäulichkeiten, der Annahme der geeigneten Lehrkräfte, dem Erlasse der für die Weinbauschule erforderlichen Reglements beauftragt und denselben ermächtigt, die zur Einrichtung und zum Unterhalte der Schule bis zur nächsten Etatsaufstellung erforderlichen Geldmittel aus bereiten Fonds vorläufig zu entnehmen. Indem hinsichtlich der Ausführung dieses Beschlusses im Allgemeinen auf die Darstellung in dem, dem Landtage vorliegenden Berichte des Provinzialausschusses über die Ergebnisse der Provinzialverwaltung in dem Etatsjahre 1892/93 Seite 3 und 63 verwiesen wird, ist im Besonderen Folgendes zu erwähnen:

In Erledigung des gedachten Beschusses des Provinziallandtags hat der Provinzialausschuß in seiner Sitzung vom 25./26. Juli 1893 nach eingehender Berathung das als Anlage beigefügte Reglement über die Leitung und Verwaltung der Provinzial-Weinbauschule sowie die ebenfalls im Abdrucke beiliegende Schulordnung erlassen und der Königlichen Staatsregierung zur Genehmigung eingereicht, worauf der Herr Minister für Landwirthschaft, Domainen und Forsten unter dem 12. Oktober 1893 die Schulordnung ohne Weiteres, das Reglement dagegen mit der Maßgabe genehmigte:

1. daß das staatliche Oberaufsichtsrecht von dem genannten Herrn Minister ausgeübt wird, der sich durch Einsicht der ihm alljährlich einzureichenden Jahresberichte und Entsendung von Commissarien über den Zustand der Anstalt unterrichten kann, und
2. daß dem Commissar des Ministers Sitz und Stimme im Kuratorium zusteht.

Gegen diese Vorbehalte findet der Provinzialausschuß Nichts einzuwenden und legt derselbe das Reglement und die Schulordnung dem Provinziallandtag hiermit zur Beschlußfassung und nachträglichen Genehmigung vor.

Da dem 37. Provinziallandtage für die ins Leben zu rufende Weinbauschule ein im Einzelnen ausgearbeiteter Etat für die Etatsjahre 1893/94 und 1894/95 noch nicht vorgelegt werden konnte, so mußten wegen Bewirkung und Verrechnung der erforderlichen Ausgaben und Einnahmen durch den Provinzialausschuß vorläufige Anordnungen getroffen werden. Demgemäß ist seitens des Provinzialausschusses für das laufende Etatsjahr 1894/95 der beiliegende Etat nach Anhörung und Zustimmung des Kuratoriums der Weinbauschule in Kraft gesetzt, um dessen nachträgliche Genehmigung seitens des Provinziallandtags hiermit ebenfalls gebeten wird.

Hinsichtlich der Beschaffung eines geeigneten Gebäudes für die Weinbauschule in der Stadt Trier haben sich von vorn herein erhebliche Schwierigkeiten ergeben. Die dieserhalb mit den

Verwaltungen der Stadt und des Landkreises Trier gepflogenen Verhandlungen blieben ohne Resultat, da von keiner Seite ein zu Schul- und Internatszwecken passendes Haus angeboten oder auch nur bezeichnet werden konnte, so daß der Provinzialausschuß schließlich genöthigt war, ein dem Landesdirektor direkt durch den Katasterinspektor Clouth zu Trier angebotenes Haus mit Garten für die Schule zu nehmen. Dasselbe liegt auf einem 35,16 a großen Grundstücke neben dem, dem Provinzialverbande gehörigen Obstmuttergarten in der Nähe des Provinzialmuseums zu Trier und des von dem Landkreise Trier der Weinbauschule zur Verfügung gestellten Weinberges und ist zunächst für die Dauer von drei Jahren für den jährlichen Betrag von 1800 M. mit dem Recht zum Ankaufe verpachtet worden. In diesem Gebäude hat die Weinbauschule zunächst eine nothdürftige Unterkunft gefunden, nachdem durch verschiedene Reparaturen, wie Wegnahme von Wänden im Innern und dergl. die Aufnahme der Schule ermöglicht worden war. Auf die Dauer ist das Haus indessen für die Zwecke der Schule unzureichend.

Das Lehrzimmer bietet nur für 14 Schüler Raum, das chemische Laboratorium gestattet nur ungefähr der Hälfte der jetzigen 13 Schüler die gleichzeitige Anwesenheit und Arbeit, die Arbeitsräume der Schüler sind auf drei kleine Zimmer, die Schlafräume auf vier kleinere Zimmer im Erdgeschoß und der ersten Etage vertheilt. Die in einem Internat unentbehrlichen Dienstwohnungen für den Direktor und Obergärtner enthalten nur 3 bezw. 2 Räume und würden überhaupt unzureichend sein, wenn die augenblicklichen Stelleninhaber verheirathet wären und Familienwohnung beanspruchen müßten. Insbesondere fehlt es aber auch an den, für die Schulzwecke unentbehrlichen Kellerräumen. Weder Gähr- noch Lagerkeller ist vorhanden, wie auch ein Kelterraum fehlt. Es mußte deshalb auch von der Anschaffung der erforderlichen Kelter- und Kellergeräthschaften vorerst abgesehen werden. In Folge dessen kann auch der lehrplanmäßige Unterricht der Zöglinge in der Kellerwirthschaft zunächst nur ein mehr theoretischer sein, da es an den erforderlichen Demonstrationsobjekten fehlt und die Benutzung fremder Kellereinrichtungen beim Unterricht naturgemäß nur selten eintreten kann.

Unter diesen Umständen ergab sich die unabweisbare Nothwendigkeit, für die Herstellung geeigneter Räume für die Provinzial-Weinbauschule Sorge zu tragen. Es wurde zunächst ins Auge gefaßt, das augenblicklich der Anstalt zur Verfügung stehende Clouth'sche Haus durch einen Umbau oder Anbau den Anforderungen der Schule gemäß einzurichten. Die Clouth'sche Besitzung hat nämlich den großen Vorzug einer für die Weinbauschule außerordentlich günstigen Lage. Das Grundstück, auf welchem das Haus steht, liegt, wie bereits oben hervorgehoben, unmittelbar neben dem der Provinz gehörigen, für die Weinbauschule unentbehrlichen Obstmuttergarten und bildet mit demselben ein einheitliches Ganze. Dem Eigenthümer desselben, Steuerinspektor Clouth, steht nach einem im Jahre 1882 mit der Provinz abgeschlossenen Vertrage das Recht zu, zur Errichtung eines 3 m breiten Fußweges durch den Obstmuttergarten die unentgeltliche Hergabe des Terrains von der Provinzialverwaltung zu fordern. Hiernach erschien es schon zur Vermeidung einer Zerstückelung des Obstmuttergartens geboten, die Provinzial-Weinbauschule, wenn eben möglich, auf dem jetzigen Terrain auch ferner zu belassen. Das für den Anbau an dem Clouth'schen Hause ausgearbeitete Bauprojekt, welches dem Landtage vorgelegt wird, hat sich indessen zur Ausführung nicht geeignet erwiesen, weil die genügende Zahl von Räumen nicht zu beschaffen war, und noch weniger eine zweckmäßige Anordnung und Vertheilung derselben sich herstellen ließ. Die für den An- und Umbau erforderlichen Kosten würden sich nach dem Projekte auf ca. 50 000 M. stellen, deren Verwendung für eine unvollkommene Anlage indessen ernste Bedenken erregen müßte.

Nachdem zwischenzeitlich neben dem Clouth'schen Hause noch ein Neubau errichtet ist, welcher nur etwa 1—2 m von der Grenze des Clouthschen Terrains entfernt ist, so würde der beabsichtigte Anbau an das Clouth'sche Haus bis auf eine ganz geringe Entfernung an den benachbarten Neubau heranrücken müssen. Da hierdurch für die Schule eine sehr ungünstige Lage geschaffen werden würde, so mußte in Erwägung gezogen werden, ob nicht ohne erhebliche Mehrkosten sich ein vollständiger Neubau, welcher die zur Zeit fehlenden oder unzureichenden Räume umfaßte, in dem nebenan gelegenen, der Provinz gehörigen Obstmuttergarten ermöglichen ließe. Während nach den angestellten überschläglichen Berechnungen ein Neubau, welcher nicht nur die erforderlichen Schul-, Keller- und Wohnräume für die Zöglinge, sondern alle sonst nöthigen Räume, insbesondere auch die Dienstwohnungen für den Direktor, Obergärtner und Wirthschafter enthielt, circa 110 000 bis 120 000 M. erfordert haben würde, kann ein Neubau, welcher lediglich die vorbezeichneten, zur Zeit fehlenden oder unzureichenden Räume enthält, wesentlich billiger hergestellt werden. Wenn das jetzt benutzte Clouth'sche Haus für Wirthschaftszwecke, Speisezimmer der Schüler, Dienstwohnung des Direktors und des Wirthschaftspersonals beibehalten wird, so kostet der Neubau, zu welchem ein Plan vorgelegt wird,

im Ganzen . . . . . 60 000 M.

Das Clouth'sche Grundstück (Haus mit Garten) kann nach dem geschlossenen Miethsvertrage erworben werden für . . . . . 36 000 „

so daß für die ganze Anlage im Ganzen . . . . . 96 000 M.

erforderlich sind, mithin immer noch weniger als bei Errichtung eines vollständigen Neubaues für alle Zwecke im Obstmuttergarten. Dazu kommt, daß mit dieser Summe von dem Provinzialverbande das dem Obstmuttergarten benachbarte Clouth'sche Grundstück in der Größe von 35,16 a erworben und damit nicht nur der Besitz des Provinzialverbandes an dieser Stelle in wünschenswerther Weise abgerundet, sondern der Weinbauschule das höchst nöthige Gartenterrain geschaffen wird. Da nach der einstimmigen Ansicht des Kuratoriums, welche der Provinzialausschuß nur theilen kann, das Clouth'sche Haus sich für die Zwecke, zu welchem dasselbe nach Errichtung des Neubaues dienen soll, durchaus eignet und ferner die räumliche Trennung der beiden nahe neben einander gelegenen Gebäude keinerlei Störung oder Uebelstände befürchten läßt, so glaubt der Provinzialausschuß nur den Ankauf der Clouth'schen Besitzung und die Errichtung eines Neubaues empfehlen zu können.

Der Provinziallandtag beehrt sich hiernach folgende Anträge zu stellen:

„Der Provinziallandtag wolle

1. das vom Provinzialausschusse unter dem 25./26. Juli 1893 erlassene und unter den oben angeführten Vorbehalten bereits staatlich genehmigte Reglement über die Leitung und Verwaltung der Provinzial-Weinbauschule zu Trier mit Schulordnung nachträglich genehmigen,
2. dem vom Provinzialausschusse für das Etatsjahr 1894/95 aufgestellten und vorläufig in Kraft gesetzten Etat für die Provinzial-Weinbauschule seine Zustimmung ertheilen,
3. den Ankauf des Clouth'schen Grundstückes neben dem Obstmuttergarten zu Trier für den Preis von 36 000 M. für den Provinzialverband beschließen, sowie die Errichtung eines Schulneubaues im Obstmuttergarten nach dem vorgelegten Plane gutheißen, und

4. den Provinzialausschuß ermächtigen, die zur Deckung des Ankaufes des Grundstückes von Clouth, ferner zur Ausführung des Neubaues und endlich zur Deckung des etatsmäßigen Zuschusses bis zum 31. März 1895 erforderlichen Geldmittel aus Ueberschüssen der Landesbank während der Etatsjahre 1893/94 und 1894/95 zu entnehmen".

Düsseldorf, den 13. April 1894.

Der Provinzialausschuß:

Janßen, Vorsitzender. Dr. Klein, Landesdirektor.

Reglement

über die

Leitung und Verwaltung der Provinzial-Weinbauschule zu Trier.

I. Zweck der Anstalt.

§ 1.

Die Anstalt verfolgt den Zweck, angehenden Winzern, namentlich den Söhnen der mittlern und kleinern Winzer, eine bessere theoretische, vornehmlich aber praktische Ausbildung zu Theil werden zu lassen, die sie befähigt, den väterlichen und demnächst ihren eigenen Weinberg den höheren Anforderungen der Zeit gemäß mit besserem wirthschaftlichen Erfolge zu bebauen. Auch sollen Vorarbeiter und Verwalter auf der Anstalt ihre Ausbildung erhalten können.

Der Lehrkursus ist auf eine einjährige Dauer mit 10 Lehrmonaten festgesetzt, jedoch mit der Maßgabe, daß die Ertheilung des Befähigungszeugnisses als Weinbergsverwalter von zweijährigem, erfolgreichen Besuche der Anstalt abhängig gemacht wird.

Der Obst-, Acker- und Gemüsebau werden als Nebenerwerbszweige des Winzers mit in den Bereich des theoretischen und praktischen Unterrichts hereingezogen.

§. 2.

Neben dem zehnmonatlichen Kursus zur Ausbildung jüngerer Winzer finden in der Anstalt alljährlich kürzere — ein- bis vierwöchentliche — Spezialkurse für Wein- und Obstbau für ältere Personen, wie Weinbergbesitzer, Verwalter, Winzer u. s. w. statt, um die Gelegenheit zu bieten, sich in kürzerer Zeit im Wein- und Obstbau 2c. zu vervollkommnen.

II. Leitung und Verwaltung der Schule.

§. 3.

Die Leitung und Verwaltung der Provinzial-Weinbauschule wird von dem Provinzialausschusse und dem Landesdirektor, sowie den diesem zugeordneten oberen Beamten in Gemäßheit

der Provinzialordnung, sowie der erlassenen Geschäftsordnung für den Provinzialausschuß und der Geschäftsanweisung für den Landesdirektor und die ihm zugeordneten oberen Beamten geführt.

§. 4.

Dem Landesdirektor steht außer den in der Provinzialordnung und den besonderen Bestimmungen vorgesehenen Befugnissen insbesondere zu:

1. die Vorprüfung der von dem Anstaltsdirektor zu entwerfenden Etats und vorzulegenden Jahresrechnungen der Anstalt zum Zwecke der Mittheilung an den Provinzialausschuß;
2. die Ueberweisung der etatsmäßigen Mittel an die Anstalt;
3. die Entscheidung über die Aufnahme und Entlassung der Zöglinge;
4. die vorläufige Annahme von Beamten nach Anhörung des Anstaltsdirektors und nach Vorschrift des §. 5 des Reglements über die dienstlichen Verhältnisse der Beamten der Provinzialverwaltung;
5. die Festsetzung aller Liquidationen der oberen Anstaltsbeamten gegen die Anstaltsverwaltung und der letzteren gegen erstere;
6. die Bestimmung über die Art der Beschaffung von Verpflegungsbedürfnissen und Vergebung der letzteren;
7. die Genehmigung von Verträgen über dauernde Verpflichtungen der Anstalt, über An- und Verpachtungen von Grundstücken, über Lieferungen und Leistungen, welche 600 M. übersteigen. Sofern bei den vorgedachten Geschäften der Gegenstand des Interesses des Provinzialverbandes die Summe von 3000 M. übersteigt, ist die Beschlußfassung bezw. die Genehmigung des Provinzialausschusses erforderlich;
8. Prüfung der von dem Anstaltsdirektor monatlich einzureichenden Anstaltskassen-Revisionsprotokolle, sowie der Beköstigungsnachweise.

§. 5.

Die Beaufsichtigung der Anstaltsgebäude in baulicher Hinsicht, sowie die geschäftliche Behandlung der Reparaturen und Ergänzungsbauten bei denselben erfolgt in Gemäßheit des von dem Provinzialausschuß erlassenen besonderen Reglements.

§. 6.

Die unmittelbare Leitung und Verwaltung der Anstalt innerhalb der Grenzen des Etats und des gegenwärtigen Reglements ist dem Anstaltsdirektor unter der durch die Dienstanweisung angeordneten Mitwirkung der übrigen Anstaltsbeamten anvertraut.

§. 7.

Der Anstaltsdirektor ist als erster Beamter der Anstalt nächster Vorgesetzter des gesammten Lehr- und Dienstpersonals. Derselbe ist für die ordnungsmäßige Verwaltung der Anstalt verantwortlich und verpflichtet, nach jeder Richtung das Interesse der Anstalt zu wahren und auch innerhalb der dem Provinzialausschusse und Landesdirektor zustehenden Competenzen vorläufige Anordnungen in Dringlichkeitsfällen, vorbehaltlich der sofortigen Anzeige an den Landesdirektor, zu treffen.

§. 8.

Neben der Leitung der Schule und Ertheilung von Unterricht liegt dem Anstaltsdirektor ob, als Wanderlehrer durch Vorträge über Weinbau und Kellerwirthschaft, soweit seine Zeit nicht

durch die Schule in Anspruch genommen wird, der ländlichen Bevölkerung mit Rath und That zur Seite zu stehen. Auch ist der Obergärtner in Betreff des Obst-, Acker- und Gemüsebaues zu dergleichen Wanderlehrthätigkeit verpflichtet. Die näheren Bestimmungen darüber werden im Einvernehmen mit den Organen der Staatsregierung besonders festgesetzt.

§. 9.

Die weiter anzustellenden Lehrkräfte bezw. Beamten werden nach Zahl und Besoldung durch den Anstaltsetat bestimmt.

§. 10.

Der Direktor und der Obergärtner werden nach einer Probezeit auf Lebenszeit, die sämmtlichen übrigen Beamten auf Zeit unter dem Vorbehalt einer dreimonatlichen Kündigung nach Maßgabe des Reglements über die dienstlichen Verhältnisse der Provinzialbeamten der Rheinprovinz angestellt.

§. 11.

Zur Unterstützung des Direktors in allen Angelegenheiten, welche die Ausbildung und den Unterricht der Zöglinge und die zu diesem Zwecke zu treffenden Einrichtungen der Schule betreffen, sowie zur Theilnahme an der Aufsicht und Leitung der Anstalt nach Maßgabe der vom Provinzialausschuß zu erlassenden besonderen Geschäftsordnung wird ein Kuratorium bestellt. Dasselbe besteht außer dem Landesdirektor bezw. dem von ihm beauftragten Landesrath und dem Direktor der Weinbauschule aus sechs Mitgliedern, welche vom Provinzialausschuß gewählt werden, von welchen letzteren drei zur Beschlußfassung anwesend sein müssen.

Der Vorsitzende und dessen Stellvertreter werden vom Provinzialausschuß gewählt.

§. 12.

Außer den vom Landesdirektor bezw. dem zuständigen Abtheilungsdirigenten vorzunehmenden Revisionen findet von Zeit zu Zeit eine Revision der Anstalt seitens des Provinzialausschusses statt.

§. 13.

Das gegenwärtige Reglement tritt alsbald nach Genehmigung durch den zuständigen Herrn Minister in Kraft.

Ausgefertigt auf Grund des Beschlusses des Provinzialausschusses in der Sitzung vom 25./26. Juli 1893.

(L. S.)

Der Landesdirektor der Rheinprovinz.

Dr. Klein.

Geheimer Ober-Regierungsrath.

Das in der Sitzung des Provinzialausschusses vom 25./26. Juli d. J. beschlossene Reglement über die Leitung und Verwaltung der Provinzial-Weinbauschule zu Trier wird mit der Maßgabe genehmigt, daß das staatliche Oberaufsichtsrecht von dem Minister für Landwirthschaft, Domänen und Forsten ausgeübt wird, welcher sich durch Einsicht der ihm alljährlich einzureichenden Jahresberichte und Entsendung von Commissarien über den Zustand der Anstalt unterrichten kann, und daß dem Commissar des Ministers Sitz und Stimme im Kuratorium zusteht.

Berlin, den 12. Oktober 1893.

(L. S.)

Der Minister für Landwirthschaft, Domänen und Forsten:

Im Auftrage:

Sterneberg.

I. 21316.

Schulordnung.

§. 1.

In das Internat der Provinzial-Weinbauschule können zwölf Zöglinge gegen Zahlung eines Kostgeldes Aufnahme finden.

Nicht in der Anstalt wohnenden Zöglingen ist die Theilnahme am Unterricht gestattet, soweit die räumlichen Verhältnisse dies zulassen.

§. 2.

Die Aufnahme in die Anstalt soll in der Regel nicht vor dem zurückgelegten 17. Lebensjahre und bezüglich solcher junger Leute erfolgen, die bereits in der Landwirthschaft längere Zeit praktisch thätig gewesen und voraussichtlich befähigt sind, dem theoretischen und praktischen Unterricht in der Anstalt mit Erfolg beizuwohnen.

§. 3.

Die Anmeldung zur Aufnahme ist an den Anstaltsdirektor zu richten und durch folgende Schriftstücke zu belegen:

a) das Attest einer Behörde, aus welchem ersichtlich ist, daß die im §. 2 festgestellten Aufnahme-Bedingungen erfüllt sind;
b) den Impfschein;
c) ein ärztliches Attest, welches nachweist, daß der Zögling weder an einem seiner Bildung hinderlichen Gebrechen noch an einer ansteckenden und unheilbaren Krankheit leidet;
d) die Einwilligung der Eltern oder sonstigen gesetzlichen Vertreter des Zöglings;
e) die Erklärung derjenigen Person oder Körperschaft, welche das Lehr- und Kostgeld für den Zögling zu entrichten sich verpflichtet.

§. 4.

Ueber die Aufnahme wird in der Regel nach Eingang aller Meldungen und nach Ablauf des für diese festgesetzten Termines entschieden, wobei im Falle des Bedürfnisses über die Befähigung der Angemeldeten (§. 2) durch eine Prüfung zu entscheiden ist.

§. 5.

Das Lehrgeld beträgt 3 M. für den Monat, außerdem haben die Schüler, welche in der Anstalt verpflegt werden, für Kostgeld 27 M. für den Monat zu entrichten. Für Bekleidung haben die Zöglinge selbst zu sorgen.

§. 6.

Unbemittelten Schülern können ganze oder theilweise Freistellen durch den Provinzialausschuß verliehen werden.

§. 7.

Das Schuljahr zerfällt in 2 Semester und beginnt im Monat Oktober. Beginn und Schluß der Semester sowie die Dauer der Ferien werden alljährlich durch besondere Verfügung bestimmt.

Die Ferien dauern in der Regel vom 20. August bis 1. Oktober, die Weihnachts- und Pfingstfeiertage und vom Samstag vor Palmsonntag bis Sonntag nach Ostern.

§. 8.

Beurlaubungen der Zöglinge außerhalb der Ferien erfolgen durch den Direktor.

§. 9.

Vor Schluß jeden Semesters wird eine Prüfung der Zöglinge abgehalten, welche bestimmt ist, über die Leistungen und Fortschritte derselben Kenntniß zu verschaffen. Von dem seitens des Landesdirektors festzusetzenden Termin der Prüfungen werden die Mitglieder des Kuratoriums benachrichtigt, um ihnen die Theilnahme an der Prüfung zu ermöglichen.

§. 10

Beim Verlassen der Anstalt nach Ablauf zweier Semester wird dem Zögling ein Zeugniß über seine Leistungen auf den verschiedenen Arbeitsgebieten der Schule ausgestellt.

Das Zeugniß über die Befähigung als Weinbergsverwalter kann nur durch zweijährigen erfolgreichen Besuch der Anstalt und Bestehen der Schlußprüfung erworben werden.

§. 11.

Die Zöglinge sind verpflichtet, die in der Anstalt eingeführten und ihnen aufgegebenen theoretischen und praktischen Arbeiten fleißig und gewissenhaft zu erfüllen und alle Bestimmungen der Schul- und Hausordnung genau zu beobachten und etwaigen durch sie schuldhafter Weise verursachten Schaden zu ersetzen.

§. 12.

Schwere Verletzungen der Schul- und Hausordnung können nach den Umständen des Falles die Entlassung aus der Anstalt nach sich ziehen.

Beschlossen in der Sitzung des Provinzialausschusses vom 25./26. Juli 1893.

Genehmigt durch Erlaß des Herrn Ministers für Landwirthschaft, Domänen und Forsten vom 12. Oktober 1893.

I. 21316.

Etat

der

Provinzial-Weinbauschule zu Trier

für das Etatsjahr vom

1. April 1894 bis 31. März 1895.

Titel.	Nr.	Einnahme.	Betrag für das Statsjahr 1894/95. ℳ	₰
I.		Staatszuschuß	2 250	—
II.		Pensionen der Zöglinge	3 000	—
III.		Wirthschaftserträge:		
	1	Ertrag des Weinbergs	300	—
	2	Ertrag der Gartenwirthschaft	200	—
	3	Ertrag der Viehzucht	120	—
IV.		Sonstige Einnahmen	30	—
V.		Zuschuß aus Provinzialmitteln	12 700	—
		Summe der Einnahme	18 600	—
		Ausgabe.		
I.		**Besoldungen.**		
	1	Für den Direktor Außerdem freie Wohnung nebst Heizung und Beleuchtung, festgestellt auf 670 M.	3 300	—
	2	Für den Obergärtner Außerdem freie Wohnung, Beköstigung, Heizung und Beleuchtung, festgestellt auf 865 M.	1 200	—
		Zu übertragen	4 500	—

Bemerkungen.

Der Staatszuschuß zum Jahresbetrage von 2250 M. ist zunächst auf die Dauer von 5 Jahren zur Deckung der Besoldungen des Direktors und des Obergärtners bewilligt.

In das Internat der Weinbauschule sollen 12 Zöglinge zum Jahrespensionssatze von 300 M. für das Schuljahr aufgenommen werden. Für bedürftige Schüler können 2 Freistellen bewilligt werden. — Hier sind auch die Bewilligungen der Kreise für Schülerfreistellen oder Beihülfen für Schüler zu vereinnahmen.

Es werden in der Anstalt 2 Schweine aus Küchenabfällen gemästet.

Stelleninhaber: Direktor Müller, z. Z. noch probeweise.

Stelleninhaber: Obergärtner Reiter, z. Z. noch probeweise.

Titel.	Nr.	Ausgabe.	Betrag für das Etatsjahr 1894/95. ℳ	₰
		Uebertrag	4 500	—
I.		**Andere persönliche Ausgaben.**		
	3	Für die Hülfslehrer und den Religionslehrer	1 400	—
	4	Für den Hausarbeiter	840	—
		Summe Titel I	6 740	—
II.		**Sächliche und sonstige Ausgaben.**		
	1	Hausmiethe und für bauliche Zwecke	2 500	—
	2	Pächte für Weinberg und Rebenveredelungsfeld	420	—
	3	Für Verpflegung der Zöglinge, des Obergärtners und des Hausarbeiters	4 680	—
	4	Für Lagerung, Bettzeug und Tischwäsche	300	—
	5	Für Mobilien, Utensilien, Geräthe der Haus-, Garten-, Weinbergs- und Kellerwirthschaft	500	—
	6	Für Heizung und Beleuchtung	1 000	—
	7	Für Bearbeitung des Weinbergs (Dünger, Rebpfähle, Weiden, Bast, Reben)	650	—
	8	Für Lehrmittel und die Bibliothek	1 000	—
	9	Für Dienstreisen und Instruktionsreisen der Lehrer und Schüler . .	500	—
	10	Sonstige Ausgaben (Invaliditäts-Versicherungsbeiträge, Porto, Feuerversicherung) und zur Abrundung	310	—
		Summe Titel II	11 860	—
		Hierzu „ „ I	6 740	—
		Zusammen	18 600	—

Bemerkungen.

Es beziehen die Elementarlehrer Jüscher und Faßbinder je 500 M., und der Religionslehrer, Domkapitular Alderkirchen, 400 M. Remuneration.

Die als Hausarbeiter bezw. Wirthschafterin angenommenen Eheleute Conrad Höwer beziehen für Besorgung der Anstalts-Oekonomie, der Reinigungs- und der sonstigen Arbeiten monatlich 70 M., außerdem freie Wohnung, Beköstigung, Heizung, Beleuchtung und ärztliche Behandlung.

An den Steuerinspektor Clouth sind für Hausmiethe jährlich 1800 M. zu zahlen.

Es sind zu zahlen: an den Landkreis Trier 180 M.
an den Intendanturrath a. D. von Kistowski 240 M.

Als täglicher Durchschnittssatz für die Verpflegungskosten ist 1 M. angenommen. Es sind zu verpflegen 12 Zöglinge, der Obergärtner und die Eheleute Höwer, zusammen 15 Personen, für die Dauer von 10 Schulmonaten, die drei Letztgenannten außerdem auch noch in den 2 Ferienmonaten, zusammen 4680 Verpflegungstage.

400 M. für die Lehrer, 100 M. zu Ausflügen für die Schüler.

Anlage 26.

Bericht und Anträge

des Provinzialausschusses,

betreffend

die Landwirthschaftsschulen zu Cleve und Bitburg.

In der Rheinprovinz bestehen zwei höhere landwirthschaftliche Lehranstalten, die Landwirthschaftsschulen zu Cleve und Bitburg. Dieselben sind als Unternehmungen dieser Städte gegründet und beziehen sowohl vom Staate als auch von dem Provinzialverbande Beihülfen. Nach dem vom Provinziallandtage festgestellten Etat für die Verwaltung der Angelegenheiten der niederen landwirthschaftlichen Schulen sowie für die Unterstützung sonstiger landwirthschaftlicher Zwecke (Seite 386 des Etats der Provinzialverwaltung) beträgt der Zuschuß der Provinz für jede Schule 4500 M. jährlich.

Nachdem durch das am 1. April 1893 in Kraft getretene Gesetz vom 25. Juli 1892 (Ges.-S. S. 219) das Diensteinkommen der Lehrer an den nichtstaatlichen öffentlichen höheren Schulen einer Neuordnung unterzogen war, theilte der Herr Ober-Präsident das nachstehend abgedruckte Rescript des Herrn Ministers für Landwirthschaft, Domainen und Forsten vom 28. Dezember 1892 hierher mit und begleitete dasselbe mit dem weiter unten ebenfalls abgedruckten Schreiben vom 30. Januar 1894.

Ministerium für Landwirthschaft,
Domainen und Forsten.

Berlin, den 28. Dezember 1892.

Nachdem durch das Gesetz vom 25. Juli d. J. die Einkommensverhältnisse der Direktoren und Lehrer der höheren nichtstaatlichen Lehranstalten neu geregelt worden sind, ist es zur dringenden Nothwendigkeit geworden, die Bezüge der Direktoren und Lehrer an den Landwirthschaftsschulen in gleicher Weise zu erhöhen. Denn da diese Lehrer dieselbe Vorbildung nachweisen müssen, wie die Gymnasial- und Realschullehrer, und da sie auch nur von jenen Schulen an die Landwirthschaftsschulen berufen werden können, so würden bei einer dauernden und bedeutenden Gehaltsdifferenz für die Landwirthschaftsschulen Lehrer entweder gar nicht gewonnen werden können, oder es würden für sie nur die minder tüchtigen Elemente übrig bleiben, oder nur solche jüngere Kräfte, die nur vorübergehend solche minderbezahlten Stellen annehmen und dieselben möglichst rasch zu Gunsten besserer Stellen wieder verlassen. Hierdurch würde eine um so größere Schädigung der Landwirth-

schaftsschulen eintreten, als diese Schulen bei der Eigenartigkeit ihres allgemeine und Fachbildung verbindenden Lehrplans ganz besonders tüchtige Lehrkräfte erfordern, welche sich in diese speziellen Aufgaben hineinarbeiten und den betreffenden Anstalten dauernd erhalten bleiben müssen. Wenn daher auch die Einführung des neuen Normaletats für die Landwirthschaftsschulen unabweisbar ist, so wird man doch nicht diese ganze Last der Staatsverwaltung aufbürden dürfen, sondern verlangen müssen, daß ebenso, wie bei den sonstigen Communalanstalten, die betheiligten Schulunternehmer und sonstigen Schulinteressenten einen Theil der entstehenden Mehrlasten übernehmen. Zunächst dürfte es möglich sein, entsprechend der bei den staatlichen und sonstigen Lehranstalten eingetretenen Schuldgeld-Erhöhung auch bei den Landwirthschaftsschulen eine solche eintreten zu lassen. Den durch diese Mehreinnahmen und eine eventuelle Erhöhung des Staatszuschusses nicht gedeckten Rest des Mehrbedarfs nur den betreffenden Schulunternehmern zur Last zu legen, wird ohne Weiteres nicht der Billigkeit entsprechen, da die Schulunternehmer, soweit es Städte und einzelne Kreise sind, nicht die Gesammtzahl der Schulinteressenten repräsentiren. Letztere bestehen aus den betreffenden Landwirthen des genannten Schulbezirks, für den die Schule gegründet ist, sie sind aber nicht korporativ organisirt, also als solche nicht zu fassen und zu Leistungen für die Schule heranzuziehen. Die landwirthschaftlichen Vereine können zwar als Vertreter der Landwirthschaft ihrer Bezirke gelten, allein sie sind fast ohne Ausnahme nicht genügend mit Mitteln versehen, um solche dauernden Ausgaben übernehmen zu können. Es bleibt daher nichts übrig, als auf die Provinzen und Kreise zurückzugreifen, da man von diesen Korporationen annehmen kann, daß in ihnen das landwirthschaftliche Interesse so stark vertreten ist, daß sie gern dazu beitragen werden, die für das landwirthschaftliche Gewerbe so wichtigen Landwirthschaftsschulen in ihrer Leistungsfähigkeit zu erhalten und zu stärken

Dieser Zweck könnte auf zwei verschiedenen Wegen erreicht werden. Entweder verbleiben die Schulen als Anstalten der bisherigen Unternehmer, und diese übernehmen die Verpflichtung bei einer entsprechenden Steigerung der Staatszuschüsse und weiteren Beiträgen der Provinz und der betheiligten Kreise die durch die Einführung des Normaletats jetzt und in Zukunft entstehenden Mehrkosten, soweit sie nicht durch die eigenen Einnahmen der Schule unter eventueller Erhöhung des Schulgeldes gedeckt werden, zu tragen. Oder die betreffenden Landwirthschaftsschulen werden unter Beibehaltung der jetzigen Staatsaufsicht und der entsprechend zu erhöhenden Staatszuschüsse zu Provinzialanstalten gemacht, deren Unterhaltung der Provinz obliegt, welche ihrerseits entsprechende Abmachungen über ein für allemal zu fixirende Zuschüsse mit den jetzigen Schulunternehmern und den sonst schon an der Schule betheiligten oder noch zu betheiligenden Kreisen trifft. Die Sache würde sich dann so gestalten, daß die Aufsicht über den Unterricht und die Bestätigung der Anstellung des Direktors und der Lehrer der betreffenden Regierung und meinem Ministerium verbleibt, die Regelung der äußeren Verhältnisse der Schule aber in derselben Weise, wie sie den jetzigen Unternehmern obliegt, auf die Provinz übergeht. Die bestehenden Schulgebäude müßten dabei der Provinz für die Dauer der Schule zur Benutzung übergeben werden; desgleichen würden die angesammelten aus dem Schuletat ersichtlichen Pensionsfonds an die Provinz gegen Uebernahme der Pensionslast übergehen. Ich würde diesen letzteren Weg vorziehen, da die Provinz bei ihrem größeren Umfang und Beamtenpersonal und der hierin liegenden Ausgleichung zwischen den einzelnen Jahren gerade zur Uebernahme der Pensions-

last solcher Institute und zur Einführung des rationellen Systems der Besoldung mit Alterszulagen viel geeigneter ist, als ein kleinerer Schulunternehmer, dessen Finanzverhältnisse unter Umständen durch solche Schullasten sehr derangirt werden können. Zur Bereitwilligkeit der Provinzen, die betreffenden Schulen zu übernehmen, dürfte auch noch der Umstand beitragen, daß nach den kürzlich getroffenen Aenderungen des Reglements diese Schulen in Zukunft nur eine Fremdsprache zu betreiben haben werden, ohne daß sie die ihnen verliehene Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Dienst verlieren, was jedenfalls dazu beitragen wird, den Besuch und damit die Einnahmen der Schulen zu steigern. Das entsprechend modifizirte Reglement der Landwirthschaftsschulen erfolgt in 2 Exemplaren anbei.

In der Euerer Excellenz unterstellten Provinz kommen hier in Betracht die Landwirthschaftsschulen in Cleve und Bitburg, über deren Verhältnisse die in Abschrift beifolgenden Etats und die beifolgenden letzten Programme Aufschluß geben.

Der Minister für Landwirthschaft, Domainen und Forsten.
gez.: von Heyden.

An den
Königl. Ober-Präsidenten der Rheinprovinz, Herrn Nasse,
Excellenz zu Coblenz.

I. 23742.

Ober-Präsidium der Rheinprovinz. Coblenz, den 30. Januar 1894.

J.-Nr. 1328.

Euer Hochwohlgeboren beehre ich mich im Anschluß an mein Schreiben vom 21. August v. J. (Nr. 12803) hierbei einen Auszug aus dem Erlaß des Herrn Ministers für Landwirthschaft, Domainen und Forsten vom 28. Dezember 1892 zur gefälligen Kenntnißnahme ergebenst zu übersenden, in welchem die Nothwendigkeit hervorgehoben wird, nach dem Vorgange des Gesetzes vom 25. Juli 1892 die Gehaltsverhältnisse der Direktoren und Lehrer an den Landwirthschaftsschulen zu Cleve und Bitburg neu zu regeln. Wenn es von dem Herrn Minister in erster Linie als erwünscht bezeichnet worden ist, daß die Einführung des neuen Normaletats für die beiden Landwirthschaftsschulen auf dem Wege der Umwandlung derselben in Provinzialanstalten unter Uebertragung der Unterhaltungspflicht auf den Provinzialverband bewirkt würde, so haben mir Euer Hochwohlgeboren wie der Herr Vorsitzende des Provinzialausschusses bereits gelegentlich einer Rücksprache über diese Frage im vorigen Jahre erklärt, daß auf die Bereitwilligkeit der Rheinischen Provinzialverwaltung und Provinzialvertretung zur Uebernahme der beiden Schulen als Provinzialanstalten nicht zu rechnen sein werde. In ähnlichem Sinne haben Euer Hochwohlgeboren sich in den Sitzungen der Kuratorien der Landwirthschaftsschule zu Cleve am 28. Februar v. J. und zu Bitburg am 14. April v. J. ausgesprochen und gleichzeitig vorgeschlagen, daß mit der Einführung des Normalbesoldungs-Etats eine Regelung der Pensions- und Reliktenverhältnisse des Lehrerpersonals eintreten möge.

Der Herr Minister, welchem ich über diese Sachlage Vortrag gehalten habe, hält es für erwünscht, daß die Provinzialverwaltung, wenn sie die genannten beiden Schulen nicht übernehmen wolle, neben einer Erhöhung des jetzt schon von ihr für die Schulen geleisteten Zuschusses die Pensionsverpflichtung und die Reliktenversorgung der Lehrer übernimmt, und zwar unter Inempfangnahme der angesammelten Pensionsfonds. Dabei ist von dem Herrn Minister zur Durchführung des neuen Normaletats für die Lehrergehälter vorbehaltlich der Bewilligung durch den Staatshaushaltsetat eine Erhöhung der Staatszuschüsse für die beiden Anstalten um je 3000 M. in Aussicht gestellt worden.

Wie Euer Hochwohlgeboren bekannt, haben sich die gegenwärtigen Unternehmer der Schulen, die Städte Cleve und Bitburg, nicht dazu verstehen wollen, bestimmte Beitragssummen zu bewilligen, bevor ihnen nicht im Einzelnen eine Berechnung des aus der Einführung der Normaletats erwachsenden Gesammt-Mehrbedarfs an die Hand gegeben ist. Bezügliche genauere Feststellungen hat neuerdings im Auftrage des Herrn Ministers das Königliche Provinzial-Schulkollegium hier vorgenommen, und zwar die Berechnung des Mehraufwandes an Besoldungen 2c. der einzelnen Lehrer nach dem Stande vom 1. April 1893 und eine Berechnung des Mehrerlöses an Schulgeld im Falle der Erhöhung desselben auf den für Progymnasien und Realprogymnasien vorgeschriebenen Satz unter Zugrundelegung der nach dem letzten Schuletat vorhandenen Schülerzahl. Abschrift des betreffenden Berichts des Provinzial-Schulkollegiums nebst Anlagen beehre ich mich zur gefälligen Kenntnißnahme mit dem Bemerken ergebenst beizufügen, daß der Herr Minister zu den Berechnungen der genannten Behörde erhebliche Aenderungen nicht zu machen gefunden hat. Nach den im Ministerium im Anschluß an die Ermittelungen des Provinzial-Schulkollegiums aufgestellten Berechnungen ergiebt sich

für Cleve ein Mehrbedarf von . . 4620 M.
und für Bitburg ein solcher von . . 5232 „
zusammen 9852 M.

Als Beitrag zur Deckung dieses Mehrbedarfs wird von dem Herrn Minister nach wie vor eine angemessene Erhöhung des Schulgeldes in beiden Anstalten als erforderlich betrachtet. Nach den in dieser Beziehung an die Königlichen Regierungs-Präsidenten zu Düsseldorf und Trier ergangenen Weisungen ist in erster Linie dahin zu wirken, daß eine Erhöhung des Schulgeldes auf die Sätze von 100 M. in den unteren und 120 M. in den oberen Klassen bewirkt wird. Wenn die Kuratorien in diesem Sinne beschließen, so könnten durch Erhöhung des Schulgeldes

in Cleve . . . 3345 M.
und in Bitburg . . 2120 „
im Ganzen 5465 M.

aufgebracht werden.

Anderen Falls würden nach der Bestimmung des Herrn Ministers unter Zugrundelegung des sogenannten Normalschulgeldes für Mittelschulen durch Erhöhung des Schulgeldes

in Cleve . . . 2465 M.
und in Bitburg . . 880 „
im Ganzen 3345 M.

aufzubringen sein.

Es blieben also ungedeckt ein Bedarf

bei Cleve	von	4620—3345	= . .	1275 M.
bezw.	„	4620—2465	= . .	2155 „
bei Bitburg	„	5232—2120	= . .	3112 „
bezw.	„	5232— 880	= . .	4352 „

Hiernach würde bei einer Erhöhung des Zuschusses aus Staatsmitteln um je 3000 M., zumal die Stadt Cleve schon eine Erhöhung ihres Zuschusses um 750 M. beschlossen hat, in Cleve jedenfalls ein Ueberschuß und in Bitburg günstigen Falles nur ein kleines Defizit verbleiben.

Der Bedarf wird sich aber noch eine Reihe von Jahren hindurch vermehren. Sehr erwünscht wäre es daher, wenn sich der Provinzialverband der Rheinprovinz bereit finden ließe, auch seinerseits an der Deckung der mit der Einführung des neuen Besoldungs-Etats für die Landwirthschaftsschulen verbundenen Mehrkosten sich zu betheiligen, wie dies aus gleichem Anlasse von Seiten der Provinzialverbände der Provinzen Westfalen und Schlesien geschehen ist, von denen der erstere seine Zuschüsse für die Landwirthschaftsschulen in Herford und Lüdinghausen um je 3000 M. erhöht, während die Provinz Schlesien es übernommen hat, für die beiden Schulen in Liegnitz und Brieg alle Mehrkosten zu decken, welche nach Erhöhung des Staatszuschusses um je 3000 M. und Erhöhung des Schulgeldes durch Einführung des Normalbesoldungs-Etats erwachsen werden.

Euer Hochwohlgeboren beehre ich mich auf Veranlassung des Herrn Ministers für Landwirthschaft ergebenst zu ersuchen, gefälligst dahin wirken zu wollen, daß der Rheinische Provinzialverband bezw. die Provinzialverwaltung zu dem oben angegebenen Zwecke eine Erhöhung der von ihr bisher gewährten Zuschüsse für die Landwirthschaftsschulen zu Cleve und Bitburg um zusammen etwa 2000 M. beschließt. Von dem Herrn Minister ist hierbei angeregt worden, die Bewilligung der Provinz übertragbar zu machen, d. h. es zu ermöglichen, daß sie je nach Bedarf zur Deckung der Fehlbeträge bei der einen oder der anderen Schule verwendet werden könnte; zuerst etwa vorhandene Ueberschüsse wären zu einem Fonds für Deckung des steigenden Bedarfs zu sammeln. Die Balancirung des Etats beider Schulen mittelst der Staatszuschüsse ist dem Herrn Minister wegen der dann eintretenden Schwierigkeiten im Etats- und Kassenwesen unerwünscht, während gleiche Bedenken hinsichtlich des Provinzialzuschusses nicht bestehen dürften.

Sollte sich die Provinzialverwaltung bezw. Provinzialvertretung bereit finden lassen, neben der gedachten Erhöhung ihres Zuschusses gegen Auslieferung der angesammelten Pensionsfonds oder unter anderen Bedingungen die Pensionslast an Stelle der Unternehmer der Anstalten und die Reliktenversorgung auf sich zu nehmen, so würde damit wohl eine allerseits befriedigende Lösung der Frage gegeben sein.

Euer Hochwohlgeboren beehre ich mich ergebenst anheim zu stellen, mit Rücksicht darauf, daß die Einführung des Normalbesoldungs-Etats nach der Bestimmung des Herrn Ministers bereits am 1. April d. J. erfolgen soll, dem Provinzialausschuß bei seinem nächsten Zusammentreten gefälligst eine entsprechende Vorlage zu machen und mir demnächst über den Verlauf der Angelegenheit, insbesondere auch bezüglich der Regelung der Pensions- und Reliktenverhältnisse, recht bald eine Mittheilung zukommen lassen zu wollen. Insoweit in letzterer Beziehung dortseits Verhandlungen mit den Unternehmern der beiden Landwirthschaftsschulen erforderlich werden sollten, möchte ich anheim geben, sich eventuell der

Vermittelung der betheiligten Herren Regierungs-Präsidenten, welche ich mit entsprechender Anweisung versehen habe, zu bedienen.

Der Ober-Präsident der Rheinprovinz.
gez.: Nasse.

An
den Landesdirektor der Rheinprovinz,
Herrn Geheimen Oberregierungsrath Dr. Klein,
Hochwohlgeboren
in Düsseldorf.

Der Provinzialausschuß hat über diese Angelegenheit in seiner Sitzung vom 6./7. März d. J. berathen und beschlossen, dem Provinziallandtage vorzuschlagen, eine Erhöhung der provinziellen Zuschüsse für die Landwirthschaftsschulen in Cleve und Bitburg nicht eintreten zu lassen, dagegen die Uebernahme der Pensions- und Reliktenlasten der beiden Anstalten gegen Uebergabe der betreffenden, bei den Anstalten gesammelten Fonds dem Provinziallandtage anzuempfehlen. Die hiernach dem Provinzialverbande zum freien Eigenthum zu überweisenden Fonds bestehen bei der Anstalt zu Cleve in dem Pensionsfonds und der Boers'schen Stiftung, welche zusammen Ende 1893: 70 668 M. 80 Pf. betrugen, und bei der Anstalt zu Bitburg in dem Pensionsfonds, der am 1. April 1894 24 086 M. 48 Pf. betrug, zusammen also in einem Kapitale von 94 755 M. 28 Pf.

Der Provinzialausschuß ist bei dieser Beschlußfassung im Wesentlichen von der Erwägung ausgegangen, daß mit der Uebernahme der Pensionslast und der Reliktenversorgung bereits eine ausreichende Belastung des Provinzialverbandes eintrete und daher eine Erhöhung des Provinzalzuschusses über den jetzigen Betrag vnn 4500 M. hinaus nicht angezeigt erscheine, wie sich aus folgender Berechnung ergiebt.

Die aus den oben erwähnten Kapitalbeständen von ca. 94 000 M. erwachsenden Zinsen betragen ca. 3300 M. und bilden nur ein geringes Aequivalent gegen die Leistungen der Provinz an Pensionen und Reliktengeldern. Während nämlich bei sämmtlichen Provinzialanstalten für Pensions- bezw. Reliktenversorgung 10 bezw. 5 %, insgesammt 15 % der Durchschnittsgehälter der etatsmäßigen Beamten des betreffenden Instituts als Beitrag zu dem Pensions- ꝛc. Etat berechnet und gezahlt werden, und in Anwendung dieses Grundsatzes auf die Schulen in Cleve und Bitburg sich für Cleve ein jährlicher Beitrag von . . . . . 4478 M. — Pf.
und für Bitburg ein solcher von . . . . . 4467 „ 20 „
zusammen also 8945 M. 20 Pf.
oder rund 9000 M. ergeben würden, gewähren die oben berechneten Zinsen des Kapitals eine Mindereinnahme von fast 5700 M. Unter diesen Umständen konnte der Provinzialausschuß eine Erhöhung der jetzigen Zuschüsse nicht in Aussicht nehmen und war der Ansicht, daß für etwaige weitere Ausfälle in den Rechnungen der beiden Schulen eventl. die näher stehenden Interessenten, die Städte und Kreise Cleve und Bitburg und der Staat einzutreten haben würden. Dies erschien um so mehr geboten, als die eigentlichen Landwirthschaftsschulen nur dreiklassig sind und die mit denselben verbundenen Vorschulen wesentlich anderen Interessen, als denen der Landwirthschaft dienen, mithin auch eine Inanspruchnahme des Provinzialverbandes für diese Vorschulen nicht angezeigt erscheint.

Einem Antrage des Kuratoriums der Landwirthschaftsschule in Cleve entsprechend wird indessen die Uebernahme des dort angesammelten Fonds von ca. 70 000 M. unter der seitens der Provinz zu übernehmenden Verpflichtung erfolgen müssen, daß, falls die Landwirthschafts-

schule innerhalb der nächsten 30 Jahre gegen den Willen der Stadt Cleve aufgehoben oder außerhalb des Kreises Cleve verlegt wird, die Provinz alsdann der Stadt Cleve eine Rückzahlung in Höhe des durch die ausgezahlten Pensionen und Reliktenbezüge nicht verbrauchten bezw. mit solchen für die Zukunft nicht belasteten Betrages der überwiesenen Summe von ca. 70 000 M. ohne Zinsenberechnung und Rechnungslegung gewährt. Die Provinz würde alsdann selbstredend dem neuen Unternehmer der Schule gegenüber zur Uebernahme von Pensionen nicht verpflichtet sein.

Dagegen wird der von der Landwirthschaftsschule zu Bitburg abzutretende Fonds mit Rücksicht auf die geringe Höhe desselben ohne jede weitere Verpflichtung der Rückgewähr seitens der Provinz übernommen.

Auf diesen, dem Herrn Ober-Präsidenten alsbald mitgetheilten Beschluß des Provinzialausschusses ist bisher eine Aeußerung der Königlichen Staatsregierung nicht ergangen. Damit diese Angelegenheit vor dem Zusammentritte des nächsten Provinziallandtages erledigt werden kann, erscheint geboten, dem Provinzialausschusse durch den Provinziallandtag die Vollmacht ertheilen zu lassen, die Verhandlungen mit den Unternehmern der beiden Landwirthschaftsschulen im Falle des Einverständnisses der Staatsregierung auf den oben erwähnten Grundlagen fortzusetzen und zum Abschluß zu bringen.

Demgemäß beehrt sich der Provinzialausschuß den Antrag zu stellen:

„Der Provinziallandtag wolle

1. die von der Königlichen Staatsregierung beantragte Erhöhung der provinziellen Zuschüsse für die Landwirthschaftsschulen zu Cleve und Bitburg ablehnen,
2. den Provinzialausschuß ermächtigen, die Uebernahme der Pensions- und Reliktenlasten der beiden Landwirthschaftsschulen zu Cleve und Bitburg auf den Rheinischen Provinzialverband gegen Uebergabe der bei den beiden Anstalten bestehenden Fonds unter den im vorstehenden Berichte ausgeführten Bedingungen und Maßgaben zu bewirken".

Düsseldorf, den 18. Mai 1894.

Der Provinzialausschuß:

Janßen, Vorsitzender. Dr. Klein, Landesdirektor.

Anlage 27.

Bericht und Antrag

des Provinzialausschusses,

betreffend

die Wahl von zwei Landesräthen.

Die durch das Ableben des Landesrathes Weber frei gewordene Landesrathsstelle ist durch Wahl des Provinziallandtages neu zu besetzen. Sodann bedingt die große Zunahme der Geschäfte der Provinzialverwaltung, wie in dem Berichte, betreffend die Abänderung des zweiten

Statuts für den diesseitigen Provinzialverband des Näheren ausgeführt worden ist, die weitere Anstellung eines Landesrathes.

Der Provinzialausschuß hat zur Vorbereitung dieser Wahlen ein Ausschreiben für beide Stellen erlassen und beehrt derselbe sich zu beantragen:

„Der Provinziallandtag wolle die Wahl von zwei Landesräthen unter den Bedingungen vornehmen, daß der Gewählte

1. gehalten ist, auf Beschluß des Provinzialausschusses die Geschäfte als Mitglied oder stellvertretendes Mitglied des Vorstandes der Invaliditäts- und Altersversicherungsanstalt im Haupt- oder Nebenamte zu übernehmen oder sich bei der Centralstelle nach Anordnung des Landesdirektors zu beschäftigen;
2. sich verpflichtet, ohne Genehmigung des Provinzialausschusses kein Mandat für eine politische Körperschaft und eine Gemeindevertretung zu übernehmen, wenn ihm für letztere ein gesetzlicher Ablehnungsgrund zur Seite steht;

sodann festsetzen, daß die Wahl eines der zu wählenden und näher zu bezeichnenden Landesräthe erst dann in Kraft treten soll, nachdem die von dem Provinziallandtage beschlossene Abänderung des zweiten Provinzialstatuts die Allerhöchste Genehmigung erlangt haben wird".

Düsseldorf, den 25. Mai 1894.

Der Provinzialausschuß:

Janßen, Vorsitzender. Dr. Klein, Landesdirektor.

Anlage 28.

Bericht

des Provinzialausschusses,

über die

wegen Errichtung einer Handelsakademie für die Rheinprovinz bisher geführten Verhandlungen.

Der Provinzialausschuß der Rheinprovinz hat am 11 März 1893 beschlossen, den Antrag seines Vorsitzenden, Herrn Landrath z. D. Janßen,

„der Provinzialausschuß wolle beschließen:

1. zur Errichtung einer Handelsakademie für die Rheinprovinz die Anregung zu geben, darüber mit den größeren Stadtcommunen der Provinz in Verhandlung zu treten und von der Königlichen Staatsregierung die Unterstützung dieses Projektes zu erbitten;
2. im Falle zur Verwirklichung des letzteren die Gewährung einer Subvention aus Provinzialmitteln erforderlich sein sollte, die Beantragung einer solchen bei dem Provinziallandtage in Aussicht zu nehmen;

3. über die Grundzüge der für die Handelsakademie zu empfehlenden Organisation weitere Beschlußfassung vorzubehalten";

dem Landesdirektor zur Vorbereitung für die demnächstige Beschlußfassung des Provinzialausschusses schusses zu überweisen.

Diesem Auftrage entsprechend hat der mitunterzeichnete Landesdirektor zunächst Ermittelungen über die Lage des höheren Handelsschulwesens in Deutschland und den benachbarten Ländern angestellt, wobei sich ergab, daß die in Deutschland unter dem Namen von Handelsakademien bestehenden Anstalten gleich anderen höheren Handelsschulen sowohl den Zweck der Vermittelung einer allgemeinen Bildung, wie den einer besonderen Fachausbildung für den Handelsstand verfolgen und in den meisten Fällen ihren Zöglingen das Recht zum einjährig-freiwilligen Militärdienst beim Abgang von der Schule ertheilen. Nur im Königreich Sachsen bestehen an einigen höheren Handelsschulen dieser Art ein- bis zweijährige Kurse, in welchen Schülern, welche die wissenschaftliche Befähigung zum einjährigen Militärdienst bereits erlangt haben, in den Handelswissenschaften, Handelsrecht, Nationalökonomie u. s. w. Unterricht ertheilt wird, während in einigen anderen Städten, z. B. Aachen und Frankfurt a./M. an den dortigen höheren Lehranstalten, Realgymnasien, parallel den drei Klassen Obersekunda, Unter- und Oberprima Handelsabtheilungen eingerichtet sind, in welchen die Schüler in oben erwähnten Lehrgegenständen Unterricht erhalten. In der Stadt Köln dagegen ist im Jahre 1890 in Verbindung mit der höheren Bürgerschule und im Anschlusse an die oberste Klasse derselben eine Handelsklasse errichtet, an welcher jungen Leuten, die sich dem Kaufmannsstande widmen wollen und die wissenschaftliche Befähigung zum einjährig-freiwilligen Dienste erlangt haben, in einjährigem Kursus als Vorbereitung für die Lehrzeit, Unterricht in Sprachen, Geographie, Physik, Waarenkunde, Buchführung u. s. w. ertheilt wird.

Der Provinzialausschuß, welchem über das Resultat dieser Erhebungen über das höhere Handelsschulwesen in der Sitzung vom 6./7. März 1894 durch den Landesdirektor schriftlicher Bericht erstattet wurde, war zunächst der Meinung, daß die Unterstützung der Provinz eventuell nur einer wirklichen Handelsakademie zu Theil werden könne, deren Zöglinge auf Grund einer bereits vorhandenen ausreichenden allgemeinen Bildung auf der zu errichtenden Handelshochschule eine fachwissenschaftliche Ausbildung für den Beruf der Kaufleute und Industriellen suchen. Der Provinzialausschuß beschloß sodann, vor weiterer Berathung der Angelegenheit zunächst die berufenen Vertretungen des Handels und der Industrie, die Handelskammern, größeren Handels- und Industriestädte, sowie wirthschaftliche Vereinigungen zu ersuchen, sich zu dem Plane der Errichtung einer Handelsakademie für die Rheinprovinz zu äußern, damit event. der Ende Mai zusammentretende Provinziallandtag mit der Sache befaßt werden könne. In Ausführung dieses Beschlusses hat der Landesdirektor die sämmtlichen Handelskammern der Provinz, die Vertretungen der größeren Handels- und Industriestädte, sowie eine Reihe bedeutenderer wirthschaftlicher Vereine unter Mittheilung einer Darstellung über die Lage des höheren Handelsschulwesens in Deutschland und benachbarten Ländern um Auskunft über folgende Fragen ersucht:

1. Ist die Errichtung einer Handelsakademie als ein Bedürfniß von Handel und Industrie in der Rheinprovinz zu betrachten?
2. Welche Vorbildung ist als Voraussetzung für den Besuch der Handelsakademie anzunehmen, ist insbesondere diejenige Vorbildung oder derjenige Schulbesuch als ausreichend zu betrachten, welcher die Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Dienste verleiht? Event. welche Schulanstalten werden als die geeignetsten zur Vorbildung für den Besuch der Handelsakademie erachtet? Gymnasien, Realgymnasien, Real-

schulen, Oberrealschulen, höhere Bürgerschulen oder besondere Handelsmittelschulen, auf denen die Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Militärdienst erworben wird?

3. In welches Stadium der kaufmännischen Ausbildung ist der Besuch der Handelsakademie zu legen, vor oder nach der praktischen Lehrzeit? und welche Vergünstigung ist eventuell den Zöglingen einer Handelsakademie für die Lehrzeit zu gewähren? etwa der Erlaß eines Jahres der praktischen Lehrzeit?
4. Erscheint es zweckmäßig, mit der eigentlichen Handelsakademie eine Handels-Mittelschule zu verbinden, auf welcher die Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Dienst erworben werden kann? und empfiehlt sich ferner die Angliederung einer „Lehrlingsschule" an die Handelsakademie, nach dem Vorbilde der Dresdener höheren Handelsschule?
5. Ist dort Bereitwilligkeit vorhanden, eventuell die Einrichtung und Unterhaltung einer Handelsakademie mit Geldmitteln oder auf andere Weise zu unterstützen?

Die darauf bis jetzt eingegangenen Antworten und Zuschriften sind in der als Anlage beigefügten Tabelle ihrem Hauptinhalte nach wiedergegeben. Aus denselben geht hervor, daß von den befragten 21 Handelskammern der Provinz 10 die Bedürfnißfrage ohne Vorbehalt bejaht, 2 die Errichtung einer Handelsakademie als wünschenswerth bezeichnet, 6 die Bedürfnißfrage verneint haben. Von den städtischen Vertretungen haben sich 3 für, 3 gegen die Handelsakademie ausgesprochen, während von den wirthschaftlichen Vereinigungen nur zwei ein bejahendes Votum abgegeben, die anderen zum Theil sich, zum Theil die Provinz für unzuständig zur Behandlung der gestellten Fragen erklärt haben. Eine ähnliche Verschiedenheit in der Beurtheilung der Bedürfnißfrage und bei den oben angegebenen Stellen hat sich auch in der Presse gezeigt, indem, um nur die Hauptvertreter derselben zu nennen, die Kölnische Zeitung sich für, die Kölnische Volkszeitung gegen eine Handelsakademie ausgesprochen haben.

In Bezug auf die Betheiligung an der Aufbringung der Kosten der Errichtung und Unterhaltung der Handelsakademie haben die Handelskammern eine finanzielle Betheiligung nicht zugesagt, einige Städte eine solche an Bedingungen geknüpft. So will die Stadt Köln die Handelsakademie nur im Falle der Errichtung derselben in Köln finanziell unterstützen, Aachen behält sich die Entscheidung über eine finanzielle Betheiligung der Stadt für die Zeit vor, zu welcher über Organisation und Sitz der Akademie, für welche sie eine Verbindung mit der dortigen technischen Hochschule befürwortet, Beschluß gefaßt ist. Die Stadt Bonn, welche eine Verbindung der Handelsakademie mit der dortigen Universität befürwortet, hat sich über die Kostenfrage nicht geäußert.

Nach Abschluß dieser Ermittelungen hat der Provinzialausschuß bei der großen Bedeutung der Angelegenheit der Errichtung einer rheinischen Handelsakademie geglaubt, dem Provinziallandtag von den inzwischen geführten Verhandlungen und der Sachlage Kenntniß geben zu sollen, um dessen weitere Entschließungen in der Sache herbeizuführen.

Düsseldorf, den 25. Mai 1894.

Der Provinzialausschuß:

Janßen, Vorsitzender. Dr. Klein, Landesdirektor.

Anlage.

1 Lfde. Nr.	2 **Bezeichnung der Stelle,** welche die nebenstehenden Antworten ertheilt hat.	3 Ist ein Bedürfniß zur Errichtung einer Handelsakademie für die Rheinprovinz vorhanden?	4 Welche Vorbildung ist für den Besuch der Handelsakademie erforderlich?	5 Welche Zeit ist für den Besuch der Akademie zu empfehlen, besonders vor oder nach der Lehrzeit, und welche Vergünstigungen für letztere sind event. zu gewähren?	6 Empfiehlt sich die Verbindung einer Handelsmittelschule oder einer Lehrlingsschule mit der Akademie?	7 Ist Bereitwilligkeit zur Unterstützung der Errichtung und Unterhaltung der Akademie vorhanden?
1	Handelskammer **Coblenz.**	Ja. Gleichzeitig ist die Heranbildung von Handelslehrern zu erstreben.	Zeugniß der wissenschaftlichen Befähigung zum einjährig-freiwilligen Militärdienst.	Vor oder nach der Lehrzeit, für welche die Gewährung etwaiger Vergünstigungen dem Prinzipal überlassen bleiben muß.	Ja.	Geldmittel können zu dem Zwecke nicht aufgebracht werden.
2	Handelskammer **Duisburg.**	Ja.	Abiturienten-Zeugniß für die vor, Einjähr.-Freiw.-Zeugniß für die nach der Lehrzeit die Akademie Besuchenden.	Vor der Lehrzeit ist zweckmäßiger.	Nicht erforderlich.	Desgl.
3	Handelskammer **Barmen.**	Ja.	Einjähr.-Freiw.-Zeugniß.	Vor der Lehrzeit in zweijährigem Kursus.	Kann nur nach den Verhältnissen des Ortes der Anstalt beurtheilt werden.	Ja, mit Rath und Empfehlungen.
4	Handelskammer **Köln.**	Ja.	Abiturienten-Zeugniß. Den hiermit nicht versehenen Kaufleuten ist der Besuch als Hospitanten zu gestatten.	Läßt sich allgemein nicht beantworten.	Die Zweckmäßigkeit eines solchen Verbindung erscheint zweifelhaft, kann aber unter Umständen erwünscht sein.	Mit allen, außer finanziellen, Mitteln.
5	Handelskammer **Mülheim a. Rh.**	Ja.	Abiturienten-Zeugniß, mindestens Zeugniß für Prima.	Vor der abzukürzenden Lehrzeit in zweijährigem Kursus.	Nein.	—
6	Handelskammer **Stolberg.**	Ja.	Abiturienten-Zeugniß.	Eine praktische Lehrzeit wird nicht in Betracht kommen.	Erscheint nicht zweckmäßig.	Zu Beiträgen ist die Kammer nicht in der Lage.
7	Handelskammer **Aachen.**	Ja. Die Errichtung im Anschlusse an die technische Hochschule zu Aachen wird befürwortet.	Die für den Besuch einer technischen Hochschule erforderliche Vorbildung.	Muß im Einzelfalle entschieden werden.	—	Die Kammer wird dahin wirken, daß von den Aachener Instituten Beihülfen bewilligt werden.
8	Handelskammer **Eupen.**	Desgl. Im Allgemeinen genügen Handelsschulabtheilungen in Verbindung mit Realgymnasien.	Einjähr.-Freiw.-Zeugniß.	Kann generell nicht beantwortet werden.	Nein.	Ja, mit allen zu Gebote stehenden Mitteln.
9	Handelskammer **Neuß.**	Errichtung ist wünschenswerth.	Einjähr.-Freiw.-Zeugniß	Vor der Lehrzeit, für welche Vergünstigungen dem Prinzipal überlassen bleiben müssen.	Ja.	Ja, durch Empfehlungen.

1 Lfde. Nr.	2 **Bezeichnung der Stelle,** welche die nebenstehenden Antworten ertheilt hat.	3 Ist ein Bedürfniß zur Errichtung einer Handelsakademie für die Rheinprovinz vorhanden?	4 Welche Vorbildung ist für den Besuch der Handelsakademie erforderlich?	5 Welche Zeit ist für den Besuch der Akademie zu empfehlen, besonders vor oder nach der Lehrzeit, und welche Vergünstigungen für letztere sind event. zu gewähren?	6 Empfiehlt sich die Verbindung einer Handelsmittelschule oder einer Lehrlingsschule mit der Akademie?	7 Ist Bereitwilligkeit zur Unterstützung der Errichtung und Unterhaltung der Akademie vorhanden?
10	Handelskammer **Düsseldorf.**	Errichtung ist wünschenswerth.	Einjähr.-Freiw.-Zeugniß.	Vor der um ein Jahr abzukürzenden Lehrzeit.	Nein.	Geldmittel stehen nicht zur Verfügung.
11	Handelskammer **M.-Gladbach.**	Zur Zeit nicht, doch ist die Errichtung wünschenswerth und in späterer Zeit anzustreben. Als Bedürfniß werden mehrere Handelsschulen in größeren Städten bezeichnet für solche Schüler, die die Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Dienste haben und sich für den Besuch einer Handelsakademie vorbereiten wollen. Letztere wäre nur vom Staat zu errichten.	—	—	—	Unterstützung mit Geldmitteln ist nicht in Aussicht zu nehmen.
12	Handelskammer **Solingen.**	Nein. Die Errichtung von 1—2jährigen Lehrkursen für commerzielle Wissenschaften an den höheren Bildungsanstalten mit sechsklassigem Schulsystem ist wünschenswerth.	Einjähr.-Freiw.-Zeugniß.	—	—	—
13	Handelskammer **Elberfeld.**	Nein. Die kaufmännischen Fortbildungsschulen sind zu fördern.	—	—	—	—
14	Handelskammer **Crefeld.**	Nein. Der Besuch von Fach- und Fortbildungsschulen genügt.	Eventuell ein Abiturienten-Zeugniß zu fordern.	Vor der Lehrzeit, betreffs deren Abkürzung die Festsetzung einer Norm nicht nöthig erscheint.	Nein.	Eine Unterstützung kann nicht in Aussicht gestellt werden.
15	Handelskammer **Wesel.**	Nein. Dagegen ist die Errichtung einer höheren provinziellen Handelsschule wünschenswerth.	Einjähr.-Freiw.-Zeugniß.	Muß den Interessenten anheim gegeben werden. Vorschriften über verkürzte Lehrzeit ꝛc. dürfen nicht damit verknüpft worden.	Erscheint nicht zweckmäßig.	Die Beschaffung der Geldmittel ist Sache der Provinz.

1	2	3	4	5	6	7
Lfde. Nr.	**Bezeichnung der Stelle,** welche die nebenstehenden Antworten ertheilt hat.	Ist ein Bedürfniß zur Errichtung einer Handelsakademie für die Rheinprovinz vorhanden?	Welche Vorbildung ist für den Besuch der Handelsakademie erforderlich?	Welche Zeit ist für den Besuch der Akademie zu empfehlen, besonders vor oder nach der Lehrzeit, und welche Vergünstigungen für letztere sind event. zu gewähren?	Empfiehlt sich die Verbindung einer Handelsmittelschule oder einer Lehrlingsschule mit der Akademie?	Ist Bereitwilligkeit zur Unterstützung der Errichtung und Unterhaltung der Akademie vorhanden?
16	Vorsitzender der Handelskammer **Saarbrücken** Frhr. von Stumm.	Nein. Die bestehenden Handelsschulen genügen. Evtl. ist eine Erweiterung der Aachener polytechnischen Schule seitens des Staates anzustreben.	—	—	—	—
17	Handelskammer **Essen.**					
18	Handelskammer **Lennep.**	Die Handelskammer befürwortet die Errichtung höherer Handelsschulen mit etwa zweijährigem Kursus für junge Leute mit Einjährig-Freiwilligen Vorbildung, bestreitet dagegen das Bedürfniß einer Handelsakademie, deren Zöglinge im Besitze des Abiturienten-Zeugnisses sein müssen.		—	—	Zu einer pecuniären Beihülfe ist die Kammer nicht in der Lage.
19	Handelskammer **Mülheim a. d. Ruhr.**					
20	Handelskammer **Bonn.**	Ja. Die Handelsakademie ist als staatliches Institut in Verbindung mit der Universität zu errichten.	Abiturienten-Zeugniß, jedoch können Hospitanten zum Besuche der Vorlesungen, wie auf der Universität, zugelassen werden.	Bindende Vorschriften hierüber sind nicht zu empfehlen.	Nein.	Ja, mit allen Mitteln.
21	Handelskammer **Trier.**					
22	Oberbürgermeisteramt **Köln.**	Die Stadt Köln schließt sich bezüglich der Fragen 3—6 dem Gutachten der Kölner Handelskammer an.				Die Stadt ist bereit, die Theilnahme an den Kosten in Erwägung zu nehmen, wenn die Akademie in Köln errichtet wird und Staat und Provinz ebenfalls einen Theil der Kosten übernehmen.

1 Lfde. Nr.	2 Bezeichnung der Stelle, welche die nebenstehenden Antworten ertheilt hat.	3 Ist ein Bedürfniß zur Errichtung einer Handelsakademie für die Rheinprovinz vorhanden?	4 Welche Vorbildung ist für den Besuch der Handelsakademie erforderlich?	5 Welche Zeit ist für den Besuch der Akademie zu empfehlen, besonders vor oder nach der Lehrzeit, und welche Vergünstigungen für letztere sind event. zu gewähren?	6 Empfiehlt sich die Verbindung einer Handelsmittelschule oder einer Lehrlingsschule mit der Akademie?	7 Ist Bereitwilligkeit zur Unterstützung der Errichtung und Unterhaltung der Akademie vorhanden?
23	Oberbürgermeisteramt **Aachen.**	Ja, sofern es sich um eine wirkliche Hochschule handelt, welche an die technische Hochschule zu Aachen als 1. Abtheilung derselben angeschlossen werden kann.	Reife-Zeugniß einer 9klassigen höheren Lehranstalt.	Muß den Betheiligten überlassen bleiben. Abkürzung der Lehrzeit auf 1 oder 2 Jahre ist zu erstreben.	Nein.	Kann erst dann entschieden werden, wenn ein bestimmter Plan über Organisation und Sitz der Akademie vorliegt.
24	Oberbürgermeisteramt **Elberfeld.**		Die Stadtverordneten-Versammlung verneint alle Fragen.	—	—	—
25	Oberbürgermeisteramt **Düsseldorf.**	Die Errichtung ist event. Sache des Staates, nicht einer Provinz.	—	Nach praktischer Thätigkeit von etwa 2 Jahren.	Nein, da eine derartige Verbindung der Frequenz der Akademie schadet.	Nein.
26	Oberbürgermeisteramt **Crefeld.**	Nein.	Absolvirung eines Gymnasiums, Realgymnasiums oder einer Ober-Realschule.	—	—	—
27	Oberbürgermeisteramt **Bonn.**	Die Errichtung empfiehlt sich in Verbindung mit der Universität Bonn.	—	—	—	—
28	Oberbürgermeisteramt **Barmen.**	Nein.	—	—	—	—
29	Oberbürgermeisteramt **Duisburg.**					
30	Oberbürgermeisteramt **Essen.**					
31	Oberbürgermeisteramt **M.-Gladbach.**	Die Stadt M.-Gladbach schließt sich dem Gutachten der Handelskammer M.-Gladbach an.				

1 Lfde. Nr	2 **Bezeichnung der Stelle,** welche die nebenstehenden Antworten ertheilt hat.	3 Ist ein Bedürfniß zur Errichtung einer Handelsakademie für die Rheinprovinz vorhanden?	4 Welche Vorbildung ist für den Besuch der Handelsakademie erforderlich?	5 Welche Zeit ist für den Besuch der Akademie zu empfehlen, besonders vor oder nach der Lehrzeit, und welche Vergünstigungen für letztere sind event. zu gewähren?	6 Empfiehlt sich die Verbindung einer Handelsmittelschule oder einer Lehrlingsschule mit der Akademie?	7 Ist Bereitwilligkeit zur Unterstützung der Errichtung und Unterhaltung der Akademie vorhanden?
32	Verein der Industriellen des Regierungsbezirks **Köln.**	Ja.	Einjähr.-Freiw.-Zeugniß.	Eine Lehrzeit im bisherigen Sinne erscheint nach Absolvirung der Akademie überflüssig.	Die Verbindung mit einer Mittelschule erscheint zweckmäßig, dagegen nicht die Angliederung einer Lehrlingsschule.	Für den Fall, daß die Akademie in Köln errichtet wird, hat Geheimrath Dr. von Mewissen ein Kapital von 300000 M. gestiftet und sind weitere Mittel zu erhoffen.
33	Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen, **Düsseldorf.**	Nein. Kaufmännische Fortbildungsschulen sind erwünscht. Ob neben denselben auch höhere Handelsschulen für Schüler mit dem Einjähr.-Freiw.-Recht zu errichten seien, ist streitig.	—	—	—	Nein, da Mittel nicht zu Verfügung stehen.
34	Nordwestliche Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller, **Düsseldorf.**		Die Gruppe erachtet sich zur Beurtheilung der Fragen nicht als zuständig.			
35	Südwestliche Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller, **Saarbrücken.**	Die Errichtung ist nicht Aufgabe der Provinz.	—	—	—	—
36	Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen der Saarindustrie, **Saarbrücken.**	Desgl.	—	—	—	—
37	Tuchfabrikanten-Verein **Aachen-Burtscheid.**	Ja, doch nicht seitens der Provinz, sondern des Staates.	—	—	—	—

Anlage 29.

Bericht und Antrag

des Provinzialausschusses,

betreffend

Ergänzungs- beziehungsweise Ersatzwahlen für den Provinzialausschuß.

Nach §. 49 der Provinzialordnung scheidet alle drei Jahre die Hälfte der gewählten Mitglieder und Stellvertreter des Provinzialausschusses aus und wird durch neue Wahlen ersetzt.

Nachdem die vom 36. Rheinischen Provinziallandtage in der Sitzung vom 2. Dezember 1890 ausgeloosten 7 Mitglieder und Stellvertreter des Provinzialausschusses, nämlich:

Mitglieder:	Stellvertreter:
1. Major Schmidt von Schwind,	Geh. Commerzienrath Eugen Boch,
2. Fabrikant Eduard Nels,	Gutsbesitzer Wilhelm Rautenstrauch,
3. Geh. Justizrath Adams,	Direktor Eduard Klein,
4. Gutsbesitzer Adolf Reinhard,	Gutsbesitzer Jakob Peters,
5. Oberbürgermeister Becker,	Commerzienrath August Heuser,
6. Bürgermeister und Gutsbesitzer Eich,	Commerzienrath Otto Andreae,
7. Gutsbesitzer Ferdinand Lieven,	Gutsbesitzer Theodor Melchers,

in der Sitzung vom 5. Dezember 1890 wiedergewählt worden sind, scheiden nunmehr die am 22. Juni 1888 gewählten übrigen sechs Mitglieder und Stellvertreter aus. Es sind dies die:

Mitglieder:	Stellvertreter:
1. Gutsbesitzer Jakob Destrée in Efferen, Landkreis Köln,	1. Gutsbesitzer Joseph Frings in Hersel,
2. Beigeordneter Dietze in Elberfeld,	2. Commerzienrath Emil de Greiff in Crefeld,
3. Hüttendirektor und Commerzienrath Carl Lueg in Oberhausen,	3. Geheimer Commerzienrath Wilhelm Scheidt in Kettwig,
4. Bürgermeister und Gutsbesitzer Schleß in Xanten,	4. Rittergutsbesitzer Franz Weidenfeld in Birkhof bei Glehn,
5. Major a. D. und Rittergutsbesitzer Freiherr von Wenge-Wulffen zu Haus Overbach bei Jülich,	5. Geheimer Commerzienrath Robert Kesselkaul in Aachen,
6. Königlicher Kammerher und Landrath Graf Beissel von Gymnich zu Schloß Frens bei Horrem, Kreis Bergheim.	6. Gutsbesitzer Hubert Schlick in Holzweiler bei Erkelenz.

Sodann ist das Mitglied des Provinzialausschusses, Bürgermeister a. D. und Gutsbesitzer Eich in Bödingen, Siegkreis, dessen Wahlperiode am 1. April 1897 abläuft, nach längerer Krankheit am 2. Dezember 1893 gestorben und hat gemäß §. 50 der Provinzialordnung für denselben eine Ersatzwahl bis zum Ende desjenigen Zeitraumes stattzufinden, für welchen der Ausgeschiedene gewählt war.

Die Funktionen des Bürgermeisters a. D. Eich sind seither durch dessen, auf die gleiche Dauer gewählten Stellvertreter, Commerzienrath Otto Andreae in Köln, wahrgenommen worden. Schließlich wird noch bemerkt, daß der 37. Provinziallandtag in seiner Sitzung vom 9. Dezember 1892 an Stelle des verstorbenen Mitgliedes des Provinzialausschusses, Geh. Justizrath Adams zu Coblenz, dessen bisherigen Stellvertreter, Direktor Eduard Klein zu Heinrichshütte bei Au a. d. Sieg, zum Mitglied des Provinzialausschusses und an dessen Stelle den Provinziallandtags-Abgeordneten, Johann Baptist Engelsmann zu Kreuznach, zum stellvertretenden Mitglied des Provinzialausschusses bis zum Ablauf der Wahlperiode, 1. April 1897, gewählt hat.

Der Provinzialausschuß beehrt sich daher den Antrag zu stellen:

„Der hohe Provinziallandtag wolle die erforderlichen Ergänzungswahlen beziehungsweise die Ersatzwahl vornehmen".

Düsseldorf, den 7. März 1894.

Der Provinzialausschuß:

Janßen, Vorsitzender. Dr. Klein, Landesdirektor.

Anlage 30.

Bericht

des Provinzialausschusses,
betreffend die

Ausgleichung der Einquartierungslast im Frieden.

Der 36. Rheinische Provinziallandtag hat in seiner Sitzung vom 3. Dezember 1890 (Verhandl. S. 22) auf den Bericht des Provinzialausschusses vom 10. April 1890 beschlossen: „den Provinzialausschuß zu beauftragen, an die Königliche Staatsregierung in einer erneuten Eingabe und im Anschlusse an die früheren Beschlüsse des Provinziallandtags die Bitte zu richten, einen Ausgleich der Vertheilung der Einquartierungslast im Frieden möglichst bald herbeizuführen". (Gründe: Ungleichheit der jetzigen Vertheilung.)

In Ausführung dieses Beschlusses hat der Provinzialausschuß in seiner Sitzung vom 23 April 1891 sich mit der Sache befaßt und nach eingehender Erörterung beschlossen, vor Absendung der erneuten Eingabe an die Königliche Staatsregierung noch Ermittelungen über die Höhe der Einquartierungslast in den Jahren 1889 und 1890 sowie darüber anstellen zu lassen, ob und event. in welcher Weise ein Ausgleich der Einquartierungslast innerhalb der Provinz bewerkstelligt werden könnte. Der Provinzialausschuß beabsichtigte hiermit, in die Lage versetzt zu werden, über die Nothwendigkeit eines Ausgleichs und die Höhe der etwa aufzuwendenden Mittel dem nächsten Landtage geeignete Vorschläge machen zu können.

Das Resultat der durch den Herrn Ober-Präsidenten veranlaßten Ermittelungen zeigen die beiden folgenden Zusammenstellungen A und B.

A.

Zusammenstellung

der in den Jahren 1889 und 1890 einquartiert gewesenen Offiziere, Mannschaften und Pferde, auf einen Tag berechnet.

Regierungs-Bezirk.	Es waren einquartiert durchschnittlich auf einen Tag berechnet: im Jahre 1889 a. mit Verpflegung Offiziere.	Mann.	Pferde.	b. ohne Verpflegung Offiziere.	Mann.	Pferde.	im Jahre 1890 a. mit Verpflegung Offiziere.	Mann.	Pferde.	b. ohne Verpflegung Offiziere.	Mann.	Pferde.
Düsseldorf .	1110	49 001	11 718	909	102 408	574	4 046	97 786	22 965	9 020	268 514	34 033
Köln . . .	799	22 097	4 443	781	61 996	2 705	1 112	34 552	10 139	793	81 669	3 261
Coblenz . .	3807	102 249	26 430	8 300	161 555	30 870	1 424	104 085	17 749	23 904	220 428	20 102
Aachen . .	64	2 115	555	53	12 798	22 405	3 486	92 252	11 564	3 333	89 850	38 476
Trier . . .	1684	54 804	19 650	3 181	82 100	5 157	3 509	110 030	25 034	1 503	107 062	5 267
Summe	7464	230 266	62 796	13 224	420 857	61 711	13 577	438 705	87 451	38 553	767 523	101 139
	237 730			434 081			452 282			806 076		

B.

Zusammenstellung

der für die Einquartierung in den Jahren 1889 und 1890 aufgewendeten Leistungen.

1 Höhe der Einquartierung auf einen Tag berechnet.		2 Betrag der staatlicherseits für die Einquartierung gezahlten Sätze Summe ℳ	₰	pro Kopf und Tag ₰	3 Betrag, welchen die Gemeinden zu den staatlich erstatteten Sätzen zugelegt haben, Summe ℳ	₰	pro Kopf und Tag ₰	4 Annähernder Betrag des Mehraufwandes der Quartiergeber Summe ℳ	₰	pro Kopf und Tag ₰	5 Gesammtleistungen für die Einquartierung (Spalten 2—4) Summe ℳ	₰	pro Kopf und Tag ₰	6 Leistungen der Gemeinden und Quartiergeber (Spalten 3 und 4) Summe ℳ	₰	pro Kopf und Tag ₰
Jahr 1889																
mit Verpflegung:	237 730	183 496	40	77,19	45 776	63	19,26	100 711	13	42,36	329 984	16	138,81	146 487	76	61,63
ohne „ :	434 081	50 191	85	11,56	54 912	36	12,65	135 338	20	31,18	240 442	41	55,39	190 250	56	43,88
Summe	671 811	233 688	25	34,78	100 688	99	14,99	236 049	33	35,13	570 426	57	84,90	336 738	32	50,13
Jahr 1890																
mit Verpflegung:	452 282	383 280	46	84,74	135 465	85	29,95	145 736	51	32,22	664 482	82	146,92	281 202	36	62,17
ohne „ :	806 076	96 495	42	11,97	176 729	11	21,92	213 555	20	26,49	486 779	73	60,38	390 284	31	48,41
Summe	1 258 358	479 775	88	38,13	312 194	96	24,81	359 291	71	28,55	1 151 262	55	91,49	671 486	67	53,36

Wenn auch in der Zusammenstellung B Spalte 2 die staatlicherseits für die Einquartierung geleisteten Sätze, pro Kopf und Tag berechnet, ein richtiges Bild der für die einzelnen Mannschaften gezahlten Entschädigungen nicht gewähren, weil in den betreffenden Beträgen auch die sehr viel höheren Entschädigungen für Offiziere enthalten sind, so ergiebt doch die Zusammenstellung in den Spalten 3, 4 und 5 einen Ueberblick darüber, welche Beträge seitens der Gemeinden und annähernd auch seitens der Quartiergeber zu den staatlich gewährten Sätzen zugelegt bezw. mehr aufgewendet worden sind, und wie hoch sich die Gesammtleistungen des Staates, der Gemeinden und der Quartiergeber annähernd pro Kopf und Tag gestellt haben. Insbesondere aber läßt sich aus dieser Zusammenstellung mit Sicherheit erkennen, daß die seitens des Staates bezw. des Reiches gezahlten Sätze, ungeachtet der durch das Gesetz vom 21. Juni 1887 zu Gunsten der Quartiergeber eingeführten Erhöhungen, viel zu gering und vollständig unzureichend sind.

Die Militärverwaltung zahlt nämlich im Falle der Einquartierung der Truppen mit Verpflegung neben dem etwa 6 Pf. betragenden Mannschafts-Servis:

1. in den sehr seltenen Fällen der Gewährung von Marschverpflegung pro Kopf und Tag die auf Grund der Vorschriften im §. 9 Ziffer 2 des Gesetzes über die Naturalleistungen für die bewaffnete Macht im Frieden vom 13. Februar 1875 (Reichs-Gesetzblatt S. 52) von Jahr zu Jahr festgesetzten, zwischen 80 Pf. und 1 M. schwankenden Verpflegungssätze;
2. bei der üblichen Kantonnementsverpflegung den in jedem Jahr auf Grund der Marktpreise in den betreffenden Bezirken ermittelten Preis der festgesetzten Verpflegungsportion, welcher in den letzten Jahren durchschnittlich 59 Pf. betragen hat.

Bei Einquartierung der Truppen ohne Verpflegung wird nur der Servis von 6 Pf. pro Kopf und Tag seitens der Militärverwaltung gezahlt, die dann den Truppen die sogenannte Magazinverpflegung aus ihren Beständen gewährt.

Während bei der letztgedachten Art der Verpflegung den Quartiergebern die Pflicht der Kostgewährung an die Soldaten nicht obliegt, ist es doch eine allgemein bekannte Thatsache, daß die Quartiergeber fast ohne Ausnahme nicht nur pflichtmäßig den Soldaten die Lagerstätte stellen und das Kochfeuer sowie die Koch- und Eßgeräthe zur Benutzung überweisen, sondern daß dieselben den Mannschaften, die selten rechtzeitig in den Besitz der Magazinverpflegung kommen, auch Lebensmittel, als Brod, Fleisch und Gemüse geben und zubereiten, wodurch die Kosten dieser allerdings freiwillig übernommenen Leistungen die Quartiergeber allein belasten, welche dafür nach oberflächlicher Schätzung pro Mann und Tag je nach den Umständen 50 bis 60 Pf. und mehr ausgeben mögen.

Nimmt man nun an, daß für die Verpflegung von Personen des Offizierstandes und für die Unterbringung von Pferden die staatlichen Entschädigungsbeträge ausreichen, mithin den Quartiergebern hierfür wesentliche Mehrausgaben nicht entstehen, und berechnet man, wie in den obigen Tabellen, sämmtliche Einquartierungen innerhalb eines bestimmten Bezirkes und Jahres als Belastung eines Tages, so ergiebt sich aus der Zusammenstellung B, daß im Jahre 1889 seitens der Gemeinden und Quartiergeber für Verpflegung der Mannschaften zusammen ca. 336 700 M. oder $50,_{12}$ Pf. pro Kopf und Tag und im Jahre 1890 ca. 671 500 M. oder $53,_{36}$ Pf. pro Kopf und Tag zugelegt worden sind.

Wollte daher der Provinzialverband, wie dies seitens einzelner Kreise, z. B. Bitburg und Prüm, geschehen ist, dazu übergehen, den betreffenden Gemeinden oder Quartiergebern in irgend einer Weise Zuschüsse zu gewähren, so würde dies bei Gewährung eines Beitrages von nur

35 Pf. pro Kopf und Tag, — ohne Rücksicht darauf, ob die Einquartierung mit oder ohne Verpflegung erfolgt — für das Jahr 1889 bei einer Einquartierung von zusammen 671 811 Mann eine Belastung der Provinz von 235 133 M. 85 Pf. und für das Jahr 1890 bei einer Einquartierung von zusammen 1 258 358 Mann sogar eine solche von 440 425 M. 30 Pf. ergeben. Für das Jahr 1891 und fernerhin würden sich die Anforderungen an die Provinz im Falle der Gewährung von Zuschüssen wahrscheinlich noch viel bedeutender gestalten, da nach einer Mittheilung des Herrn Regierungs-Präsidenten zu Trier in dem genannten Jahre die Eifelkreise des Bezirks als Manöverfeld für 2 Armeekorps gedient haben und voraussichtlich auch in der Folge häufig dienen werden, da das Gelände in den Saarkreisen und am Südhange des Hochwaldes von dem bisher zur Verfügung des VIII. Armeekorps stehenden Gebiete abgetrennt und dem XVI. Armeekorps zur Benutzung bei den Truppenübungen überwiesen worden ist.

Der Provinzialausschuß, welcher sich mit dieser Angelegenheit in seiner Sitzung vom 27. April 1892 abermals beschäftigte, konnte sich der Ansicht nicht verschließen, daß der Weg, die Deckung der für so erhebliche Zuschüsse erforderlichen Mittel durch eine mit den übrigen Provinzialabgaben zu erhebende Umlage oder in ähnlicher Weise herbeizuführen, zunächst nicht empfohlen werden könne, da es sich nicht um eine Verpflichtung der Provinz, sondern um eine Reichslast handele, welche auch seitens des Reiches getragen werden müsse.

Aus diesem Grunde glaubte daher der Provinzialausschuß, daß nur erübrige, dem ihm vom 36. Rheinischen Provinziallandtage ertheilten Auftrage zu entsprechen und hat demgemäß unter dem 10. Mai 1892 an die Königliche Staatsregierung durch Vermittelung des Herrn Ober-Präsidenten im Anschlusse an die früherrn Beschlüsse des Provinziallandtags erneut die Bitte gerichtet, einen Ausgleich der Vertheilung der Einquartierungslast im Frieden möglichst bald herbeizuführen und dadurch besonders die ärmeren Gegenden der Provinz zu entlasten.

Während auf diese Eingabe bis jetzt eine Entscheidung der Heeresverwaltung bezw. des Reichskanzlers nicht ergangen ist, haben die Verhältnisse besonders in denjenigen Theilen der Provinz, in welchen die Einquartierungslast am schwersten empfunden wird, in den Eifelkreisen Daun, Prüm, Bitburg u. s. w. sich für die Eingesessenen insofern noch ungünstiger gestaltet, als seit der Zeit der letzten Erhebungen vom Jahre 1890 die Einquartierungslast, wie oben erwähnt, eine noch drückendere geworden ist.

Es bezeugen dies unter anderen die Petition der Bürgermeisterei Kelberg im Kreise Adenau an den Reichstag um Minderung der Manöverlasten, ferner ein dem Provinzialausschuß zur Kenntnißnahme mitgetheiltes Gesuch von Eingesessenen der Bürgermeisterei Hermeskeil im Landkreise Trier an den Herrn Minister des Innern vom 30. Juni 1892 um Entlastung in Betreff der Einquartierung bezw. Erhöhung des bezüglichen Verpflegungssatzes, sowie die Gesuche der Kreise Simmern, Mülheim a. Rhein und Wittlich wegen Herbeiführung von Maßnahmen zur Milderung der Einquartierungslasten.

Andere Kreise der Provinz haben sich durch diese Nothlage bestimmen lassen, aus ihren eigenen Mitteln Entschädigungen zu gewähren. So hat der Kreistag des Kreises Bitburg am 19. Juli v. J. beschlossen, denjenigen Kreiseingesessenen, welche zu Quartierleistungen im Jahre 1893 in Anspruch genommen worden, einen Zuschuß aus Kreismitteln zu bewilligen und zwar pro Tag für das Pferd 20 Pf. unter Anrechnung des Servises und für den Mann einen Zuschuß von soviel Pfennig, daß unter Hinzurechnung der von der Militärverwaltung gezahlten Vergütung die Gesammtentschädigung 1 M. betragen hat. Nach Mittheilung des Landrathsamts sind von der Militärverwaltung gewährt worden 80 Pf. pro Mann und Tag bei Marsch-

verpflegung und 59,8 Pf. bei Kantonnements-Verpflegung neben dem unbedeutenden Servis, während die den Quartiergebern erwachsenen Kosten, gering geschätzt 1 M., in den meisten Fällen aber 1 M. 20 Pfg. bis 1 M. 40 Pf. betragen haben sollen. Der auf Grund des gedachten Kreistagsbeschlusses zu zahlende Zuschuß hat sich auf über 35 000 M. belaufen.

Ebenso hat der Kreistag des Kreises Prüm durch Beschluß vom 25. August 1893 den durch eine starke und langwierige Belegung mit Einquartierung geschädigten Eingesessenen aus Kreismitteln eine Zusatzvergütung bewilligt, die auf 10 Pf. für den Mann und Tag bei Marschquartierverpflegung und auf 25 Pf. für den Mann und Tag bei Standquartierverpflegung bemessen wurde. Die aus Mitteln der Militärverwaltung gezahlten Vergütungen betrugen ebenfalls 80 Pf. bei Marschverpflegung und 59,8 Pf. bei Standquartierverpflegung. Dem Kreise Prüm ist hieraus ein Kostenaufwand von 18 282 M. 80 Pf. erwachsen.

Die Anträge beider Kreise auf Erstattung der ihnen erwachsenen Auslagen von ca. 35 000 bezw. 18282 M. 80 Pf. aus Mitteln der Provinz haben mangels verfügbarer Fonds seitens des Provinzialausschusses abgelehnt werden müssen.

Inzwischen hat in der Sitzung des Deutschen Reichstages vom 6. März d. J. (Verhandlungen Seite 1625/26) der Abgeordnete für die Kreise Daun, Bitburg und Prüm die übermäßige Belastung der genannten Kreise mit Einquartierung zur Sprache gebracht und um Abhülfe seitens der Reichsregierung gebeten. Aus den auf diese Anregung abgegebenen Erklärungen des Berichterstatters der Budgetcommission, Herrn Abgeordneten von Podbielski, geht hervor, daß der Herr Kriegsminister in der Budgetcommission Mittheilungen gemacht hat, welche erkennen lassen, daß das Reich dieser Angelegenheit näher treten und event. erhöhte Mittel dafür bereit stellen will, und zwar soll versuchsweise, gewissermaßen kriegsmäßig, die Verpflegung durch die Quartierwirthe erfolgen und dann eine etwas höhere Bezahlung als bisher, ungefähr in Höhe der Marschverpflegung, den Quartiergebern gewährt werden. Auch sollen bereits im kommenden Herbste bei zwei Armeekorps Versuche in dieser Beziehung gemacht werden, von deren Ausfall es abhängig sein wird, in welchem Umfange die Ausgaben des Reiches für die gedachten Bedürfnisse event. zu erhöhen sein würden.

Der Provinzialausschuß hat mit Rücksicht auf diese Erklärungen des Herrn Kriegsministers in seiner Sitzung vom 13./14. März d. J. zunächst einstimmig beschlossen, den Herrn Ober-Präsidenten zu bitten, bei der Militärverwaltung dahin wirken zu wollen, daß die in der Budgetcommission des Reichstages von dem Vertreter des Kriegsministeriums in Aussicht gestellten Probeversuche wegen anderweiter Bezahlung der Einquartierungsleistungen auch in der Rheinprovinz im Bereiche des 7. oder 8. Armeekorps stattfinden.

Was sodann die Herbeiführung eines Ausgleichs der Einquartierungslast durch die Provinz betrifft, so herrschte unter den Mitgliedern des Provinzialausschusses Meinungsverschiedenheit.

Die Mehrheit war der Ansicht, daß es z. Z unter den vorangegebenen Umständen nicht angezeigt erscheine, dem Provinziallandtage die Regelung der Angelegenheit durch entsprechende Anordnungen vorzuschlagen, weil vor Inanspruchnahme provinzieller Hülfe jedenfalls abgewartet werden müsse, ob die zunächst verpflichtete Reichs-Militärverwaltung das Bedürfniß ausreichend befriedigen werde oder nicht.

Die Minderheit dagegen sprach sich mit Rücksicht darauf, daß einzelne Gegenden der Provinz, namentlich die ärmeren Kreise in der Eifel und auf dem Hunsrück, fast jedes Jahr, dagegen andere Bezirke, besonders die größeren Städte, nur sehr selten oder gar keine Einquartierung erhielten, dafür aus, dem Provinziallandtag vorzuschlagen, schon jetzt einen Ausgleich

der Einquartierungslast innerhalb der Provinz vorzunehmen, um die ungleichmäßige Belastung der einzelnen Kreise zu beseitigen

Hinsichtlich des Standpunkts der Mehrheit ist hervorzuheben, daß es sich nach den Ausführungen dieses Berichts event. um sehr erhebliche Aufwendungen der Provinz handelt, — vielleicht 250 000—500 000 M. jährlich — welche nur beschlossen werden können, wenn zweifellos feststeht, daß auf anderem Wege, namentlich auch durch Heranziehung der Kreise und Gemeinden, besonders aber des Staates, nicht geholfen werden kann. Auch dürfte es noch eingehender Erwägungen bedürfen, in welcher Weise und nach welchem Maßstabe die etwa erforderlichen Summen auf die Kreise der Provinz zu vertheilen sein würden, insbesondere ob etwa die Grund- und Gebäudesteuer bei Vertheilung der als Reallast zu betrachtenden Einquartierungslast im Voraus heranzuziehen, und ob nicht die ganze Leistung der Provinz als solcher für diese Zwecke event. auf einen Höchstbetrag zu beschränken sein würde.

Der Provinzialausschuß glaubt hiernach, dem Provinziallandtag empfehlen zu sollen, zunächst die weiteren Maßnahmen der Staatsregierung und die Entwicklung der sich daraus ergebenden Verhältnisse abzuwarten, über welche zu gegebener Zeit der Provinzialausschuß weitere Berichterstattung an den Provinziallandtag nicht unterlassen wird.

Düsseldorf, den 18. Mai 1894.

Der Provinzialausschuß:

Janßen, Vorsitzender. Dr. Klein, Landesdirektor.

vinz vorzunehmen, um die ungleichmäßige Belastung

Mehrheit ist hervorzuheben, daß es sich nach den Aus-
hebliche Aufwendungen der Provinz handelt, — vielleicht
nur beschlossen werden können, wenn zweifellos feststeht,
urch Heranziehung der Kreise und Gemeinden, besonders
kann. Auch dürfte es noch eingehender Erwägungen
em Maßstabe die etwa erforderlichen Summen auf die
en, insbesondere ob etwa die Grund- und Gebäudesteuer
chtenden Einquartierungslast im Voraus heranzuziehen,
nz als solcher für diese Zwecke event. auf einen Höchst-

iernach, dem Provinziallandtag empfehlen zu sollen, zu-
sregierung und die Entwicklung der sich daraus ergeben-
u gegebener Zeit der Provinzialausschuß weitere Bericht-
unterlassen wird.

4.

rovinzialausschuß:

Dr. Klein,

Landesdirektor.