

Die Rechnungen über den Fonds für Kunst und Wissenschaft sind bis einschließlich 1883/84 dechargirt. Die Rechnung pro 1884/85 ist vom Provinzial-Verwaltungsrathe bereits superrevidirt und an den Provinzial-Landtag verwiesen worden.

C. Denkmäler-Statistik.

Im letzten Verwaltungsberichte war bereits mitgetheilt, daß der Provinzial-Verwaltungsrath beschlossen habe, mit der Inventarisirung der Kunstdenkmäler bezirks- resp. kreisweise vorzugehen, und es hoffentlich möglich sein würde, im nächsten Verwaltungsberichte die Fertigstellung eines Theiles dieser Arbeit anzukündigen. Diese Hoffnung hat sich insofern erfüllt, als die Beschreibung der Bau- und Kunstdenkmäler des Regierungsbezirks Coblenz, bearbeitet von dem Privatdocenten Dr. P. Lehfeldt, im Drucke begriffen ist und voraussichtlich in kürzester Frist zur Veröffentlichung gelangen wird. Die näheren Ausführungen in dieser Beziehung werden dem Verwaltungsberichte für das Jahr 1886/87 vorzubehalten sein.

Fünfte Abtheilung.

Straßenverwaltung.

Die vom 30. Rheinischen Provinzial-Landtage in Aussicht genommene Reform der Straßenbau-Verwaltung wurde mit dem Beginn des verflossenen Rechnungsjahres 1885/86 in's Werk gesetzt, nachdem die Vorbereitungen dazu bereits im letzten Quartal des vorangegangenen Jahres getroffen worden waren.

Von den beabsichtigten Aenderungen hat zunächst die Bezahlung der beim Straßenbau beschäftigten Arbeiter in der Hauptsache nach der Leistung und nicht mehr wie bisher nach der Zeit, welcher letztere Modus nach Uebergang der Straßenverwaltung auf die Provinz im Hinblick auf die Schwierigkeit der Controle nicht beibehalten werden konnte, weit größere Mühewaltung bei der Durchführung verursacht, als Anfangs vorhergesehen wurde. Abgesehen von den Schwierigkeiten, welche eine vorherige richtige Abschätzung der verschiedenen, beim Straßenbau vorkommenden Arbeiten an und für sich und deshalb die Normirung eines zutreffenden Accordes bietet, war dazu noch der Widerstand zu überwinden, den das Aufsichtspersonal einer nichts weniger als willkommenen Neuerung aus jahrelanger Gewohnheit entgegensetzte. Außerdem aber wurden durch die gänzlich veränderten Anforderungen an die Leistungen des Arbeiterpersonals, zumal diejenigen Elemente betroffen, welche bisher aus Rücksicht für die betreffenden Personen, aber mit gänzlicher Verkennung der Interessen der Sache, auch dann noch als Straßenarbeiter beibehalten worden waren, als ihre Leistungen dem gezahlten Lohnsatz in keiner Weise mehr entsprachen. Leider ergab sich die Zahl solcher Arbeiter als eine überraschend große. Es waren zahlreiche Personen auf den Straßen beschäftigt, welche zu jeder ordentlichen Arbeit unfähig waren und denen deshalb zur Verrichtung der nun einmal nicht mehr aufzuschiebenden Arbeiten jüngere Kräfte zur Seite gestellt worden waren. Auf diese Weise hatte sich schließlich eine Zahl von ständig beschäftigten Arbeitern angehäuft, welche zur Bewältigung der laufenden Arbeiten fast doppelt so groß war.

I. Reform.

Die gebotene Entfernung der das Bedürfniß übersteigenden und unbrauchbaren Elemente hat zu vielfachen Reklamationen Veranlassung gegeben, obgleich die Verwaltung stets bestrebt gewesen ist, so weit ihre Mittel reichten, die nun einmal unvermeidliche Härte zu mildern. Da, wo die Aussonderung der nicht mehr arbeitsfähigen Arbeiter und eine weitgehende Einführung des Accordsystems bereits zur Durchführung gekommen ist, machen sich die Folgen durch wesentliche Ersparungen an einzelnen Titeln des Kostenanschlags und durch ein besseres Aussehen der Straßen jetzt schon merklich fühlbar.

Eine gänzliche Durchführung des neuen Systems mit allen daran geknüpften Erwartungen wird erst möglich sein, wenn ein besser ausgebildetes Aufseherpersonal den Anordnungen der oberen Instanzen mehr Verständniß und guten Willen entgegenbringt.

Was die Frage der Ausbildung der Aufseher betrifft, so konnte erst am Schlusse des vergangenen Rechnungsjahres mit der Einberufung von Aspiranten für den Straßenmeister-Dienst begonnen werden. Die Einberufenen sind einstweilen den Bauinspektoren zur Ausbildung zunächst im Büreaudienst überwiesen worden.

Inzwischen hat, nach Einholung der Ansicht der Lokal-Baubeamten, eine Neueintheilung der Provinzialstraßen der ganzen Provinz in Aufsichtsbezirke stattgefunden, wie solche der veränderten Organisation und einer Besetzung dieser Bezirke durch ordentlich vorgebildete Straßenmeister entspricht. Bei Abgrenzung dieser Bezirke wurde einerseits den lokalen Verhältnissen, zumal dem Verkehr, andererseits den Communicationsverhältnissen, insbesondere den Eisenbahn- und Postverbindungen, nach Möglichkeit Rechnung getragen. Hier ist vor allem zu bemerken, daß die Aufseher von der Verpflichtung entbunden worden sind, täglich ihren ganzen Belauf zu begehen; vielmehr wurde es dem Lokalbeamten überlassen, dem Aufseher nach Maßgabe der Verhältnisse die Zahl der wöchentlichen Bereisungen seiner Strecke vorzuschreiben. Bei größeren Beläufen ist den Aufsehern gestattet worden, anstatt den Rückweg auf der begangenen Strecke zu machen, die Eisenbahn zur Rückfahrt zu benutzen.

Da die königlichen Eisenbahn-Verwaltungen auf diesseitiges Ersuchen darin eingewilligt haben, den Aufsehern die Fahrбилlette zu belassen und Letztere gehalten sind, bei ihren Monats-Liquidationen diese Bилlette vorzulegen, so hat auch die Centralstelle eine Controlle über den Begang der Straßen durch die Aufseher in der Hand.

Die Vergrößerung der Laufbezirke der Aufseher fast auf doppelte Länge der früheren Eintheilung hat, nach dem einstimmigen Urtheil der Wege-Bauinspektoren, für einen gesunden und kräftigen Mann durchaus keine Bedenken. Bedauerlicherweise haben sich aber auch unter dem Aufseherpersonal sehr viele wirkliche Invaliden befunden, denen die scharfe Controlle über ihre Obliegenheiten recht un bequem erscheint, und die Gesuche um Pensionirung sind aus diesem Grunde häufiger eingelaufen, als zu erwarten stand.

So viel läßt sich jedoch jetzt schon übersehen, daß der nach dieser Richtung hin gethane Schritt zweifellos eine nothwendige Verbesserung anbahnt, wenn auch das Uebergangsstadium manche Schwierigkeiten verursacht.

Die ferner in Aussicht genommene Vermehrung der Bauinspektionsbezirke von 17 auf 21 ist gleich mit Beginn des Rechnungsjahres ins Leben getreten. Die lokale Eintheilung dieser Bezirke geschah an der Hand der Erfahrung und nach Einholung der Ansicht der Lokalbeamten nach den im Reformplan angegebenen Gesichtspunkten und zur Zufriedenheit aller dabei Interessirten.

Die wesentlichste Errungenschaft bei dieser Neuabgrenzung der Bauinspektionsbezirke ist die, daß nunmehr die Bauinspektoren in die Lage gesetzt sind, an einem Tage jeden Punkt

ihrer ganzen Inspektion zu erreichen und daß dadurch eine größere Unmittelbarkeit des Einflusses der Wege-Bauinspektoren auf das untergeordnete Personal und zumal die Straßenaufseher stattfindet. Die vordem vorhandene vollständige Ueberlastung einzelner Lokalstellen hat aufgehört und giebt sich in der jetzt eingetretenen prompteren und intensiveren Erledigung der laufenden Geschäfte zu erkennen, so daß auch nach dieser Richtung die Reform der Straßenverwaltung nach der in Vorschlag gebrachten Norm als begründet und von Erfolg begleitet bezeichnet werden kann.

Das Rechnungswesen in der Straßenverwaltung ist unter Wiederanschluß an die Anfangs der Vierziger Jahre in Gebrauch befindliche, detaillirtere Art der Veranschlagung und nach den seit längerer Zeit schon in der Eisenbahnverwaltung usuellen Formen der neueren Buchung bereits seit Anfang des verflossenen Rechnungsjahres eingerichtet worden. Selbstverständlich hat die Einführung einer ganz veränderten formellen Behandlung dieses Theiles der Straßenverwaltung, zumal bei den unteren Instanzen, große Schwierigkeiten verursacht, welche heute jedoch, wenn auch nach vielen Mühen, als glücklich überwunden betrachtet werden können. Dafür bietet dann aber auch die große Uebersichtlichkeit über den jederzeitigen Stand der Finanzen und die Bauausführung, sowohl den Lokal- als auch der Centralstelle, eine hinreichende Entschädigung.

Die Untersuchungen über die Druckfestigkeit der Unterhaltungs-Materialien haben ein vorläufiges Ende erreicht, indem die Gesteinsarten aus sämtlichen Fundstellen der ganzen Provinz einer Prüfung unterworfen und die Resultate zusammengestellt und allen Lokalstellen mitgetheilt worden sind. Es erübrigt noch, die Prüfung des Materials auf seine Dauer in Versuchsstrecken weiter zu führen, ein Verfahren, welches erst nach etlichen Jahren zu Ende geführt sein kann, weil hierbei sehr verschiedene Faktoren in Rechnung zu ziehen sind, deren gegenseitige Einwirkung zur Stunde noch nicht bekannt ist.

Erst wenn diese Untersuchungen zu Ende geführt sein werden, kann man zu einem Schluß darüber gelangen, welches Material für jede einzelne Strecke der Straße das geeignete und wirtschaftlich beste ist.

Zur Anbahnung einer besseren, deshalb dauerhafteren und billigeren Verarbeitung des Straßen-Unterhaltungsmaterials ist die bisher stellenweise sehr in Aufschwung gekommene Flickmethode bei den Provinzialstraßen verlassen und durchweg (mit Ausnahme der Kiesstraßen) die Deckmethode als Norm eingeführt worden. Weiterhin ist dann, einerseits der Zeit und Kostenersparniß wegen und gleichzeitig um eine vollendetere Arbeit zu erzielen, andererseits um den mit der gewöhnlichen Walze und bei der Unkenntniß des Aufsichtspersonals kaum zu vermeidenden Mißerfolge beim Deckenbau zu vermeiden, damit begonnen worden, die Befestigung der Decken mittels Dampfwalzen durch Unternehmer ausführen zu lassen. Auch ist die gewöhnliche Füllung der Walzen mit Wasser zur Erhöhung des Druckes verlassen und mit gutem Erfolg die Sandfüllung zur Anwendung gebracht worden. Die Resultate mit den Dampfwalzen sind derart befriedigend ausgefallen, daß es im wirtschaftlichen Interesse geboten erscheint, die gewöhnlichen Pferdewalzen größtentheils außer Thätigkeit zu setzen und statt deren durchweg das Dampfwalzenystem überall dort einzuführen, wo die lokalen Verhältnisse dies gestatten.

Es erübrigt hier nur noch die zulässige Grenze des Walzendrucks für die einzelnen Gesteinsarten festzustellen.

Die Verkehrsstatistik hat mit Schluß des verflossenen Rechnungsjahres ebenfalls einen ersten Abschluß in so fern erreicht, als zunächst die Zahl der täglich jede einzelne Straßenstrecke passirenden Zugthiere genau ermittelt worden ist. Im laufenden Jahre soll nun auch die Größe der die einzelnen Straßenstrecken passirenden rollenden Last festgestellt werden.

An der Hand des Materialverbrauchs wird sich dann auch die Beziehung zwischen dem Verkehr auf den Straßen und dem Verbrauch an Unterhaltungsmaterial annähernd ermitteln lassen und dadurch alsdann endlich auch eine rationelle Basis für die Veranschlagung der jährlichen Unterhaltungskosten der Straßen gefunden sein.

Personalien.

Die Inhalte des vorjährigen Geschäftsberichtes nach Beschluß des 30. Rheinischen Provinziallandtages in der Sitzung vom 22. Dezember 1884 gebildeten neuen Wege-Bauinspektionen in Merzig, Euskirchen, Gummersbach, Crefeld und Cleve traten am 1. April 1885 in's Leben und wurden zunächst von den benachbarten Wege-Bauinspektoren in St. Johann, Bonn, Siegburg, M.-Gladbach und Wesel mitverwaltet, nachdem den 4. erstgenannten resp. die Regierungsbaumeister Berrens, Weyland, Muffet und Schmitz zur Assistentz und zur Einarbeitung in die Geschäfte der Wege-Bauinspektoren überwiesen waren.

Die commissarische Verwaltung der Wege-Bauinspektion Merzig ist demnächst vom 15. Juli 1885 ab dem Regierungsbaumeister Berrens, diejenige der Wege-Bauinspektion Euskirchen vom 15. Juni 1885 ab dem Regierungsbaumeister Weyland, die der Wege-Bauinspektion Gummersbach vom gleichen Zeitpunkte ab dem Regierungsbaumeister Muffet und endlich die Wege-Bauinspektion Crefeld in gleicher Weise von demselben Tage ab dem Regierungsbaumeister Schmitz übertragen worden, während vom 1. Mai 1885 an dem mit der commissarischen Wahrnehmung der zweiten Landes-Bauinspektorstelle an der Centralverwaltung beauftragten Wege-Bauinspektor Böller die Wege-Bauinspektion Cleve verliehen wurde.

Der Wege-Bauinspektor Schaum, welcher bis dahin der eingegangenen Wege-Bauinspektion Cochem vorgestanden hatte, ist von Mai 1885 ab zur commissarischen Wahrnehmung der zweiten Landes-Bauinspektorstelle an die Centralverwaltung berufen worden.

Am 15. August 1885 hat ein im dienstlichen Interesse beschlossener Stellenaustausch zwischen den Wege-Bauinspektoren Maaßen in Wittlich und Mesek in Barmen stattgefunden. Dem letztern ist gestattet worden, den Amtsitz in Berncastel statt in Wittlich zu nehmen.

Unter dem Personale der Bauschreiber haben während des Berichtsjahres mehrfache Veränderungen stattgefunden. Abgesehen davon, daß mit Beginn des Berichtsjahres die Bauschreiberstellen bei den neu creirten Wege-Bauinspektionen besetzt wurden, ist der bei der Wege-Bauinspektion in Cochem angestellte Bauschreiber freiwillig aus dem ständischen Dienste ausgeschieden, der Bauschreiber bei der Wege-Bauinspektion Trier wegen Dienstwidrigkeiten im Kündigungswege entlassen und der Bauschreiber bei der Wege-Bauinspektion Euskirchen als Hülfstechniker in das technische Revisionsbureau der Abtheilung V der Centralstelle für die Provinzial-Straßenverwaltung versetzt worden.

Was die Straßenaufseher anbelangt, so waren nach dem letztjährigen Verwaltungsberichte am Schlusse des Jahres 1884/85 noch 291 Provinzial-Straßenaufseher im Dienste.

Während der Berichtsperiode sind 7 Aufseher gestorben, ein Aufseher freiwillig behufs Uebertritts in den reichsländischen Wegemeisterdienst ausgeschieden, ein Aufseher wegen Dienstvernachlässigung im Kündigungswege entlassen und 26 in den Ruhestand versetzt worden, so daß ein Gesamtabgang von 35 Aufsehern stattfand. Dagegen sind andererseits 11 Aspiranten in Aufseherstellen commissarisch angestellt worden, so daß sich am Schlusse des Jahres 1885/86 noch 267 Aufseher im Dienste befanden.

Zum Besuche eines zweigliedrigen Lehrkursus in der Obstbauzucht an der Landwirthschaftsschule in Bitburg wurden 27 Aufseher committirt.

Unter den am Schlusse des Berichtsjahres 1884/85 vorhandenen 4 Straßenwärttern ist eine Aenderung nicht eingetreten.

Nachdem, wie schon oben erwähnt, 11 Aspiranten in Straßenaufseherstellen commissarisch angestellt worden, befand sich nur mehr 1 Aspirant in Beschäftigung, welcher jedoch ebenfalls mit der probeweisen Wahrnehmung einer Aufseherstelle beauftragt war. Im Dezember 1885 wurde sodann die Annahme von neuen Aspiranten für die creirten Straßenmeisterstellen in die Wege geleitet und sind im Berichtsjahre noch 2 versorgungsberechtigte Militäranwärter und ein nicht versorgungsberechtigter Bewerber als Straßenmeister-Aspiranten angenommen worden, so daß am Schlusse des Jahres 1885/86 4 Aspiranten im Dienste waren.

An Straßenbäumen sind in 1885/86 in Ausfall gekommen:

A. Bäume, welche abgestorben, durch Baumfrevel, resp. sonstige Beschädigungen defekt geworden, oder in Folge der zunehmenden Bebauung der Straßen entfernt werden mußten	12 443 Stück
(einschließlich 4919 Stück Obstbäume)	
B. Bäume, welche als der Landwirthschaft schädlich auf den Antrag der Gemeinden und Adjazenten beseitigt wurden	3 455 "
(darunter 1978 Pappeln, 978 Eschen)	
in Summe	15 898 Stück

Baumpflanzungen auf den Provinzialstraßen.

Es sind gepflanzt worden:

a. an Stelle der sub A bezeichneten Bäume, resp. in bisher baumlosen Straßenstreßen	20 034 "
(darunter 12 872 Obstbäume)	
b. an Stelle der sub B bezeichneten Bäume	1 043 "
(darunter 1017 Obstbäume)	
in Summe	21 077 Stück

Die Verkaufs-Erlöse haben betragen:

von den sub A bezeichneten Bäumen	4 054 M. 65 Pf.
(im Durchschnitte 0,32 M. per Baum)	
von den sub B bezeichneten Bäumen	10 834 " 05 "
(im Durchschnitte 3,13 M. per Baum)	
in Summe	14 888 M. 70 Pf.

Die Kosten der Neupflanzungen betragen:

der sub A bezeichneten Bäume	37 281 M. 75 Pf.
der sub B bezeichneten Bäume	2 074 " 87 "
zusammen	39 356 M. 62 Pf.

oder durchschnittlich 1,86 M. per Baum.

Zu den Provinzialstraßen gehörten 128, zum größten Theile kleine Baumschulen, mit circa 165 000 Pflänzlingen, worunter circa 113 000 von Obstbäumen.

Aus denselben sind in der Berichtsperiode ca. 2800 Stück verwendet worden, worunter ca. 1600 junge Obstbäume.

Durch Frevel wurden 1496 Bäume beschädigt. 26 entdeckte Frevler sind bestraft worden. Hiervon waren 17 von Chauffee-Aufsehern, 1 von einem Straßenarbeiter, 6 von Privat-

personen und 2 von Gendarmen ermittelt. Für die Entdeckung der Frevler sind in 8 Fällen Remunerationen zum Gesamtbetrage von 455 M. gezahlt worden.

Die Erträge aus der Obstnutzung von den Straßenbäumen betragen brutto	22 538 M. 18 Pf.
An Bekanntmachungskosten bezüglich der desfalligen Versteigerungstermine zc. wurden	577 „ 24 „
gezahlt, so daß der Rein-Erlös sich auf	21 960 M. 94 Pf.
belief.	

Fonds zu Provinzialstraßen-Neu- und Umbauten und zu Prämiens-Zahlungen für den Neubau von Kunststraßen.

Bei diesem Fonds standen im Rechnungsjahre 1885/86 folgende Beträge zur Ausgabe:	
a. Vorschuß ex 1884/85	17 973 M. 98 Pf.
b. Die im vorigen Verwaltungsberichte aufgeführten Restausgaben ex 1884/85	630 364 „ 23 „
wozu an Rechnungsberichtigungen und Nachbewilligungen getreten sind	10 510 „ 45 „
c. An Neubewilligungen für das Etatsjahr 1885/86	15 500 „ — „
Summe	674 348 M. 66 Pf.

Die Bewilligungen ad c betreffen:

1. Den Betrag von	3 500 M.
für den Neubau der Brücke über den Bruchhaufener Leitgraben in der Düsseldorf-Emmerich'er Provinzialstraße (incl. eines von anderer Seite übernommenen Zuschusses von 2000 M.).	
2. Die 3. Rate der der Bürgermeisterei Steele bewilligten Beihilfe zum Bau einer festen Ruhrbrücke bei Steele (cfr. Verwaltungsbericht pro 1883/84 S. 103) mit	12 000 „
Summe	15 500 M.

Die aus dem qu. Fonds in 1885/86 geleisteten Zahlungen beliefen sich im Ganzen auf 262 192 M. 32 Pf. und betrug die wirkliche Einnahme 231 317 M. Die Rechnung pro 1885/86 schloß also mit einem Vorschusse von 30 875 M. 32 Pf. ab, während eine Restausgabe von 412 156 M. 34 Pf. verblieb.

Dieser in das Rechnungsjahr 1886/87 übernommenen Restausgabe von	412 156 M. 34 Pf.
sowie dem gleichfalls auf 1886/87 übertragenen Vorschusse von	30 875 „ 32 „
zusammen	443 031 M. 66 Pf.

stehen die in dem vorjährigen Verwaltungsberichte (S. 123) erwähnten Depositen bei der Provinzial-Hülfskasse, welche im Berichtsjahre unverfügt stehen geblieben sind, in Höhe von 892 000 „ — „ gegenüber, so daß in dem fraglichen Fonds zu weiteren Bewilligungen verfügbar waren 448 968 M. 34 Pf.

Ueber den Stand der im Rechnungsjahre 1885/86 in der Ausführung begriffenen resp. zur Abrechnung gelangten Straßen- und Brückenbauten ergibt sich das Nähere aus der nachstehenden Tabelle:

Laufende Nr.	Bezeichnung des Neubaus.	Betrag des Kosten- anschlags.		Betrag der vor 1885/86 geleisteten Ausgaben.		Betrag der Ausgaben in 1885/86.		Gesamt- ausgabe am Schlusse des Berichts- jahres 1885/86.		Bemerkungen.
		M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ	
1	Straßenbau Eicherscheid-Schuld	225 000	—	228 524	71	5 498	05	234 022	76	Der Bau ist fertig und liegt die Abrechnung zur Revision resp. Feststellung vor.
2	Desgl. Müsch-Schuld	395 000	—	358 029	20	23 527	27	381 556	47	Befindet sich in der Abrechnung.
3	Desgl. Hofbach-Neustadt . . .	500 000	—	351 560	68	8 380	78	359 941	46	Die Abrechnung steht in Aussicht.
4	Erweiterung der Moselbrücke in Coblenz	300 000	—	264 395	18	3 849	25	268 244	43	Ist abgerechnet. Von nebenstehender Aus- gabe sind 51 000 M. durch einen von der Stadt Coblenz prästir- ten Zuschuß in dieser Höhe gedeckt worden.
5	Bau der Siegbrücke bei Sieg- burg-Mülldorf	145 000	—	141 021	17	—	—	141 021	17	Die Abrechnung liegt vor.
6	Umbau der Hahnenbachbrücke zu Kirn	14 500	—	70	—	53	70	123	70	
7	Erweiterung der Simmerbach- brücke in Simmern	3 000	—	10	—	—	—	10	—	
8	Regulirung der Siegufer zwischen Nr. 8, 9 und 9 ₁ der Beuel- Overath'er Straße	8 000	—	1 708	—	4 900	—	6 608	—	
9	Neubau der Aggerbrücke bei Troisdorf	95 000	—	32	90	90 320	37	90 353	27	Die Abrechnung des Baues steht bevor.
10	Straßenbau Bronsfeld-Lünebach	31 500	—	926	32	25 352	66	26 278	98	Es erübrigt im Wesent- lichen nur noch die Anlage der Baum- pflanzung.
11	Umgestaltung der Entwässerungs- anlagen auf der Köln-Neußer Straße in Rippes	15 900	—	1	50	15 842	45	15 843	95	Das Projekt ist ausgeführt.
12	Brückenbau über die Wieb bei Waldbreitbach	22 000	—	38	—	20 481	41	20 519	41	Von nebenstehender Aus- gabe sind 7000 M. durch Zuschüsse von anderer Seite gedeckt.
	Summe	1 754 900	—	1 346 317	66	198 205	94	1 544 523	60	

Während des Berichtsjahres wurden auf Grund bezüglichlicher Beschlüsse des Provinzial-Landtags folgende Straßen auf den Provinzial-Straßenfonds übernommen:

Übernahme von
Straßen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Straße.	Die Uebernahme ist genehmigt durch Beschluß des Provinzial-Landtags vom:	Die Uebernahme erfolgt am:	Länge der Straße. Meter.	Die Straße gehört zur ständischen Wege-Bauinspektion.
1	Speicher-Gindorf	25. November 1881	1. April 1885	13 104	Trier
2	Merzig-Waldwies	28. November 1881 resp. 1. Dezember 1883	15. April 1885	8 354	Merzig
3	Niederprüm-Prönsfeld	12. Dezember 1883	1. Januar 1886	5 176	Prüm
			Gesamtlänge	26 634	

Es ist hier weiterhin noch der Uebernahme des im Gebiete der Gemeinde Oberbonsfeld. belegenden (2598 m langen) Stückes der Langenberg-Hättinger früheren Staatsstraße zu erwähnen. Nachdem durch Gesetz vom 24. Februar 1881 die bis dahin westfälische Gemeinde Oberbonsfeld mit der rheinischen Gemeinde Langenberg vereinigt resp. der Rheinprovinz inkorporirt worden, brachte die Provinzial-Verwaltung von Westfalen die diesseitige Uebernahme erwähnter Straßenstrecke in Anregung und fand in Folge dessen, nachdem diesseits eine entsprechende finanzielle Auseinandersetzung mit dem Provinzial-Verbande von Westfalen beziehungsweise die Ausantwortung sämtlicher auf das Gebiet der Gemeinde Oberbonsfeld entfallenden Antheile an den durch das Dotations-Ausführungsgesetz vom 8. Juli 1875 der Provinz Westfalen zugewiesenen Renten und Fonds zur Bedingung gemacht worden war, Ende 1881 ein bezüglichlicher Termin in Langenberg statt, in welchem verabredet wurde, daß zwar die formelle Uebernahme betreffender Straßenstrecke sofort erfolge, die faktische Unterhaltung aber so lange bei der westfälischen Verwaltung verbleibe, bis über die gedachten diesseitigen Ansprüche eine Einigung erzielt sein werde. Letzteres geschah nicht, vielmehr lehnte man westfälischerseits nach langen Weiterungen die diesseitigen Ansprüche pure ab und trat von der Unterhaltung der qu. Straßenstrecke auch thatsächlich zurück, welche nunmehr diesseits mit allen durch die Sachlage gebotenen Vorbehalten ab 1. Juni 1885 übernommen wurde. Die betreffende Streitfrage ist, nachdem zunächst die Vermittelung des Herrn Ministers des Innern, jedoch ohne Erfolg, angerufen worden, gegenwärtig diesseits zum Gegenstande einer Klage bei dem königlichen Obergerverwaltungsgerichte zu Berlin gemacht.

Straßenbahnen.

Die dem Unternehmer Zervas seiner Zeit erteilte Concession zur Anlage einer Straßenbahn durch das Brohlthal (cfr. Verwaltungsbericht pro 1883/84 S. 105) ist wegen Nichteinhaltung des gestellten Termins verfallen.

Desgleichen die von den Unternehmern Festsch und Beyssens innegehabte Concession für eine schmalspurige Straßenbahn von Rees nach Jffelburg (cfr. Seite 104 *ibid.*).

Für letztere Straßenstrecke wurde einem in Rees gebildeten Baucomite anderweite Concession (für Normalspurbahn) unter Zugrundelegung der Normativ-Bedingungen erteilt.

Auf Antrag des königlichen Oberbergamts zu Bonn wurde die Mitbenutzung einer ca. 250 m langen Strecke der Biehlmünden-Rother Straße zur Anlage einer Bergwerks- und Hüttenbahn vom Bahnhofe Auv nach der Heinrichshütte genehmigt.

Ein außerdem zur Beschlußfassung des Provinzial-Verwaltungsraths gelangtes Gesuch eines Unternehmers, betreffend die Mitbenutzung der Provinzialstraße zur Anlage einer Zahnradbahn von Ehrenbreitstein nach Arenberg, wurde abgelehnt.

Auf Grund der Sammelanträge pro 1885/86 wurden bewilligt für den Regierungsbezirk Beihilfen zu Kreis- und Kommunal-Wegebauten.

Trier	56 650 M.
Coblenz	30 350 "
Aachen	22 100 "
Köln	30 550 "
Düsseldorf	35 850 "

Summe . . . 175 500 M.

Durch frühere Beschlüsse waren bereits für 1885/86 bewilligt:

a. an mehrjährigen Bewilligungen bei Gelegenheit der Erledigung der Sammelanträge pro 1884/85	39 500 M. — Pf.
b. 3. Rate der Bewilligungen von 33 000 M. ex 1883/84 für den Ahenau-Kempenicher Weg mit	11 000 " — "
zusammen	50 500 M. — Pf.

An der Summe ad a partizipirte der Regierungsbezirk:

Trier mit	9 950 M.
Coblenz mit	16 050 "
Köln mit	4 500 "
Aachen mit	9 000 "
Düsseldorf mit	— "

Summe . . . 39 500 M.

Im Einzelnen wurden sodann noch folgende Beträge bewilligt:

a. dem Kreise Prüm zur Unterhaltung der Kreisstraße Lünebach-Dasburg und der sogenannten Kohlenstraße zusammen	5 000 M. — Pf.
b. der Gemeinde Kalterherberg, Kreis Montjoie, zum Ausbau des Zufuhrweges nach dem neuen Bahnhofe bei Kalterherberg	3 900 " — "
c. derselben Gemeinde und der Bürgermeisterei Bütgenbach zum Bau einer festen Roerbrücke zwischen Kückelscheid und Kalterherberg	762 " — "
d. mehreren Gemeinden des Kreises Düren zusammen	2 050 " — "
e. der Gemeinde Uedesheim, Kreis Neuß, behufs Einrichtung einer Bierponte über den Rhein zwischen Uedesheim und Himmelgeist (es wurden je 300 M. auf 6 Jahre von 1885/86 ab bewilligt)	300 " — "
f. zur Regulirung des Hahnenbachthales in der Gemeinde Hausen, Kreis Bernkastel, zusätzlich zu einer für dieses Projekt bewilligten anderweiten Subvention	11 000 " — "
Summa	23 012 M. — Pf.

Die Bewilligungen pro 1885/86 betragen somit im Ganzen 249 012 M.

Gezahlt wurden in dem betreffenden Etatsjahre zusammen 171 806 M. 02 Pf., wobei der Fonds am Schlusse des Rechnungsjahres mit einer Restausgabe belastet blieb von 218 500 M. 45 Pf. Andererseits ist nach Ausweis des Finalabschlusses ein Baarbestand verblieben von 17 348 M. 11 Pf. und besitzt der Fonds außerdem ein Depositum bei der Provinzial-Hülfskasse von 250 000 M.

Resultat des Final-
Abschlusses über die
Verwaltung und
Unterhaltung der
Provinzialstraßen für
das Etats- und
Rechnungsjahr vom
1. April 1885 bis
31. März 1886. —
Unter-Etat a.

Nach dem von der Provinzial-Hülfskasse unter dem 16. Juli 1886 aufgestellten Final-
abschlusse betrug:

die Gesamt-Zit-Einnahme incl. des aus dem Rechnungsjahr 1884/85 übernommenen Bestandes von 222 215 M. 67 Pf.	4 517 739 M. 75 Pf.
die Gesamt-Zit-Ausgabe	4 115 924 „ 27 „

Es verblieb also ein Bestand von 401 815 M. 48 Pf.

Letzterem standen in das Etatsjahr 1886/87 ex 1885/86 et retro
zu übernehmenden Ausgabereife gegenüber mit 306 386 „ 89 „

so daß sich bei dem Unter-Etat a der Straßen-Verwaltung ein
freier Ueberschuß von 95 428 M. 59 Pf.

ergab, welcher dem Reserve-Fonds für außerordentliche Bedürfnisse der Straßen-Verwaltung
zugeführt worden ist.

Spezial-Baukassen.

Die Kassengeschäfte der Provinzialstraßen-Verwaltung waren am Schlusse des Etatsjahres
1884/85 von 108 Spezialbaukassen wahrgenommen worden.

In Folge Einrichtung von 3 weiteren Inspektions-Baukassen resp. in Folge der mit dem
1. April 1885 in Kraft getretenen anderweiten Abgrenzung der ständischen Wege-Bauinspektionen
hat sich die Zahl dieser Kassen im Berichtsjahre auf 83, also um 25 vermindert.

Von den qu. 3 Inspektions-Baukassen wurden 2 am 1. April 1885 und zwar diejenigen
für die Wege-Bauinspektionen Bernkastel-Wittlich und Coblenz, sowie eine am 1. Juli 1885 für
die Wege-Bauinspektion Merzig eingerichtet. Bei diesen 3 Kassen wurde das Postzahlungsverfahren
eingeführt, welches bereits früher bei den Kassen für die Inspektionen Saarbrücken und Trier
versuchsweise Platz gegriffen und sich dort bewährt hatte, weshalb nach Beschluß des Provinzial-
Verwaltungsraths vom 5./6. Mai 1886 mit der Einrichtung von per Post zahlenden Inspektions-
Baukassen innerhalb der ganzen Provinz vorgegangen werden soll.

Die Vorzüge der Zahlung durch Postanweisungen bestehen im Wesentlichen darin, daß:

1. den Aufsehern die Möglichkeit entzogen wird, sich in das Zahlgeschäft zwischen der Kasse und den Arbeitern einzumischen, wodurch eine ernste Gefahr für die Integrität dieser Beamten beseitigt ist,
2. die Arbeiter nicht mehr nöthig haben, 4—5 Stunden weit zur Kasse zu gehen. Chauffee-Aufseher und Arbeiter können vielmehr, anstatt daß sie jetzt die weiten Wege zur Kasse machen, bei der Arbeit bleiben und die Verwaltung büßt nicht mehr die Tagelöhne der Arbeiter für die Dauer des Kassenganges ein. Diese, bisher verlorenen Tagelöhne decken jedenfalls mehr wie ausreichend die durch das neu einzuführende Postzahlungsverfahren erwachsenden Portokosten,
3. es volkswirtschaftlich nur günstig wirken kann, wenn bei diesem Zahlungsmodus das Geld dem Arbeiter in's Haus gebracht wird, während bei dem Kassengange des Mannes und dem damit im Zusammenhange stehenden Wirthshausbesuch die Vergeudung eines Theiles des verdienten Lohnes mindestens sehr nahe liegt und
4. der geschäftliche Verkehr des Landes-Direktors, der Provinzial-Hülfskasse und der Wege-Bauinspektoren außerordentlich vereinfacht wird, indem es bei dem Postzahlungsverfahren möglich wird, die Zahl der bestehenden Baukassen auf je eine für jede Wege-Bauinspektion zu reduzieren.

Von den vorhandenen 83 Kassen wurden verwaltet:

53 durch Königliche Rentmeister und Gemeinde-Empfänger,

22 durch Gemeinde-Empfänger,

3 durch besondere Rentanten,

4 durch die Rentanten der Provinzialanstalten zu Trier, Andernach, Düren (Irrenanstalt) und Köln;

zu diesen 82 Klassen kommt noch die Provinzial-Hilfskasse als Spezialbaukasse für einen Theil der Wege-Bauinspektion Düsseldorf.

Die Einnahmen dieses Fonds haben im Etatsjahre 1885/86 betragen, wie folgt:

Baarbestand ex 1884/85	8 M. 15 Pf.	Stand des Sammel- fonds zu Zwecken der Straßenverwaltung.
Erlös aus verkauften Grundstücken	2 305 " 80 "	
Zinsen und Amortisationsquoten von rentbar angelegten Kapitalien	1 556 " 32 "	
Summe	3 870 M. 27 Pf.	

Die Ausgaben betragen 4 817 " 75 "

Mithin betrug der Vorschuß 957 M. 48 Pf.

Ferner verblieben Ausgabe-Reste von zusammen 4 130 M. 50 Pf.

Dagegen besaß der Fonds am Schlusse des Rechnungsjahres 1885/86 ein 2½% iges Depositum bei der Rheinischen Provinzial-Hilfskasse von 40 000 M. und den Restbetrag der Hypothek gegen den Steinklieferanten Math. Josef Ginzler in Lohrsdorf von 2 250 "

Die Einnahmen dieses Fonds haben im Etatsjahre 1885/86 betragen wie folgt:

Baarbestand aus 1884/85	12 341 M. 50 Pf.	Reservefonds zur Deckung außerordent- licher Bedürfnisse der Provinzial-Straßen- verwaltung.
Ueberschüsse aus der Straßenverwaltung ex 1884/85	131 834 " 10 "	
Zinsen von den bei der Provinzial-Hilfskasse zu 2½% angelegten Depositen	16 987 " 20 "	
zusammen	161 162 M. 80 Pf.	

Die Ausgaben waren folgende:

Bei der Provinzial-Hilfskasse zu 2½% Zinsen hinterlegt	144 000 M.	
Zinsen von dem Kaufpreise von 75 000 M. des Steinbruchs an Petersberge	3 060 "	
		147 060 " — "
Es verblieb also ein Bestand von		14 102 M. 80 Pf.

Der Fonds besaß am Schlusse des Rechnungsjahres an 2½% igen Depositen bei der Provinzial-Hilfskasse zusammen	732 288 M. 10 Pf.	
Dem Reservefonds sind außer dem vorbezeichneten Bestande von	14 102 M. 80 Pf.	
inzwischen an Ueberschüssen der Straßen-Verwaltung aus 1885/86 zugeführt	95 428 " 59 "	
Zu übertragen 109 531 M. 39 Pf.	732 288 M. 10 Pf.	

Uebertrag 109 531 M. 39 Pf. 732 288 M. 10 Pf.

Hiervon sind jedoch verausgabt:

Auf den Kaufpreis für den Stein-

bruch Petersberg . . .	45 000 M. — Pf.
Zinsen des Kaufpreises . . .	1 192 " 50 "
Kosten des Kaufaktes . . .	1 107 " 07 "

47 299 " 57 "

Bleiben . . . 62 231 M. 82 Pf.

Da von der verbliebenen Summe ad 62 231 M.

82 Pf. ein weiterer Betrag von	50 000 " — "	50 000 " — "
--	--------------	--------------

bei der Provinzial-Hülfskasse rentbar angelegt worden

ist, so betragen zur Zeit die 2 1/2 %igen Depositen	782 288 M. 10 Pf.
---	-------------------

und die disponibeln Mittel	12 231 M. 82 Pf.
--------------------------------------	------------------

wogegen aus dem Reservefonds noch der Restkaufpreis des Petersberger Bruches mit 30 000 M. nebst Zinsen und die Kaufpreise für 8 mit Genehmigung des Provinzial-Verwaltungsrathes angekaufte, zur Arrondirung des Bruchterrains nöthige, kleinere Parzellen mit rund 3 400 M. nebst Zinsen zu bestreiten bleiben.

Nebenfonds der
Straßenverwaltung.

Dieser Fonds hatte im Rechnungsjahre 1885/86 eine Gesamt-

Einnahme von	31 125 M. 21 Pf.
------------------------	------------------

Ausgabe von	30 594 " 32 "
-----------------------	---------------

so daß ein Baarbestand von	530 M. 89 Pf.
--------------------------------------	---------------

verblieb.

In der vorstehenden Gesamtausgabe ist ein Betrag von 3 000 M. enthalten, welcher bei der Provinzial-Hülfskasse deponirt ist. Das mit 4 % verzinsliche Guthaben des Fonds an die Rheinische Provinzial-Hülfskasse betrug am Schlusse des Rechnungsjahres 1885/86 193 000 M.

Im Berichtsjahre sind auf Grund des Reglements über die Fürsorge für die Hinterbliebenen provinzialständischer Beamten vom 11. Dezember 1883 an 7 Wittwen und 18 Kinder von verstorbenen Straßen-Ausssehern Wittwenpensionen und Waisengelder bewilligt worden.

Statistisches.

Bezüglich der Ergebnisse der Straßen-Verwaltung in dem Berichtsjahre enthält die nachfolgende Zusammenstellung die bemerkenswertheften statistischen Daten.

Von diesen Gesamtkosten entfallen auf:

		in Prozent:											
		a.	b.	c.	d.	e.	f.	g.	h.	i.	k.		
		die Central-Verwaltung.	die örtliche Leitung und Verwaltung.	die örtliche Bauaufsicht.	die materielle Unterhaltung des Straßennetzes.	die materielle Unterhaltung der Straßenkörper.	die materielle Unterhaltung der sonstigen Anlagen.	die materielle Unterhaltung der Baumpflanzen.	die Pensionen und Waisen-gelder.	die Baukosten.	Zusammen.		
1.	km	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.
6 623,5114		3 924 437 25	592 47	2,11	5,45	9,50	64,08	1,50	9,86	3,56	1,59	1,04	1,41

NB. Die Differenz gegen die Rückgabe nach dem Finalabschluss führt im Wesentlichen daher, daß in obiger Summe der vorläufige Anteil an den Kosten der Centralverwaltung mit 81 260 Pf. enthalten und darin nicht enthalten sind, die in Col. 28 angegebenen Renten an die Städte und der an den Reservefonds abgeführte Betrag von 131 834 Pf. 10 Pf.

Die in dem Etats-jahre vorgenom- menen eingreifen- den Reformen in der Eintheilung der Bauinspektio- nen und im Auf- sichtsweiten haben nicht unerhebliche einmalige Kosten verursacht.

		Von den Provinzialstraßen werden unterhalten													
		a.	b.	c.	d.	e.	f.	g.	h.	i.	k.				
		mit Stein- schlag aus platonischen mittem Ge- steinsarten.	mit Stein- schlag aus ober- schiedl. Ge- stein.	mit Kies oder Schie- ben.	mit Klein- kern.	mit Pflaste- rung.	aus demselben jährlich.	Baum- pflanzen jährlich.	Materi- alverbrauch in ebn Straßenz- länge und Jahr.	Durch- schnitts- kosten des Unter- haltungs- materials pro ebn loco Ver- wendungs- stelle.	Durch- schnittlicher Tagelohn- schein eines Arbeiters.	Durch- schnitts- zahl der Auf- seher eines In- spektions- bezirks.	Durch- schnitts- zahl der Cor- respondenz- nummern der In- spektionen.	Durch- schnitts- länge der von den Inspekto- ren ver- walteten Straßen.	km
14		23	24	25	26	27	22	21	20	19	18	17	16	15	14
21		2 594,71	2 833,48	918,58	—	277,96	6 78	19 31	30,4	7 —	1 70	12,7	4 388	315,44	21

Der Provinzial-Verwaltungs-rath
Wilhelm Fürst zu Wied,
Sandtags-Marschall.

Düsseldorf, im Januar 1887.

Bemerkungen.
An mehrere Städte, welche Provinzial-straßentrecken in eigene Verwaltung und Unterhaltung übernommen haben, sind Renten in Höhe von 148 015 Pf. 18 Pf. gezahlt worden.

1) *Handwritten title*
 2) *Handwritten title*
 3) *Handwritten title*

Handwritten text

Handwritten text		Handwritten text		Handwritten text		Handwritten text		Handwritten text		Handwritten text		Handwritten text		Handwritten text		Handwritten text		Handwritten text	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Handwritten text	Handwritten text	Handwritten text	Handwritten text	Handwritten text	Handwritten text	Handwritten text	Handwritten text	Handwritten text	Handwritten text	Handwritten text	Handwritten text	Handwritten text	Handwritten text	Handwritten text	Handwritten text	Handwritten text	Handwritten text	Handwritten text	Handwritten text