

Fünfte Abtheilung.

Provinzial = Straßenverwaltung.

Personalien.

Mit Beginn des Berichtsjahres 1888/89 wurde die bis dahin bestandene Zweitheilung der Straßenbau-Verwaltung aufgehoben und die alleinige Führung der Geschäfte, mit Ausschluß der Angelegenheiten des Communal-Begebaues, dem Landes-Baurath Dreling übertragen.

In der Besetzung der Stellen der Landes-Bauinspektoren ist in dem Berichtsjahre eine Aenderung dadurch eingetreten, daß der Landes-Bauinspektor Locher zu Siegburg in eine Landes-Ober-Bauinspektorstelle an der Centralverwaltung berufen und das erledigte Landes-Bauamt in Siegburg dem königlichen Regierungs-Baumeister Hagemann zur commissarischen Verwaltung übertragen worden ist.

Der Landes-Bauamtssekretär in Merzig ist am 1. August 1888 freiwillig aus dem Amte ausgeschieden. Die dadurch erledigte Stelle wurde dem com Bauamtssekretär in Mülheim a./Rhein übertragen und der Bauamtssekretär in Gummersbach nach Mülheim a./Rhein versetzt. Die Bauamtssekretärstelle in Gummersbach ist commissarisch neu besetzt worden.

Von den am Schlusse des Statsjahres 1887/88 vorhanden gewesenen 213 Aufseher-ausssehern sind während des Berichtsjahres 9 pensionirt, 2 mit Gewährung wiedererullicher Unterstützung im Kündigungswege entlassen und ein Aufseher ohne eine derartige Unterstützung aus dem Amte entfernt worden. Drei Aufseher sind im Dienste gestorben. Da ferner neun Aufseher auf Grund ihrer in der Fachprüfung dargelegten Kenntnisse zu Straßenmeistern befördert werden konnten, so waren am Ende des Berichtsjahres nur noch 189 Straßen-Aufseher vorhanden. Außerdem sind 9 Aspiranten zu commissarischen Straßenmeistern ernannt worden, so daß sich die Zahl der Straßen-Meister, welche nach dem vorigen Berichte 27 betrug, auf 45 erhöht hat. Das gesammte Straßen-Aufsichtspersonal bestand daher am Ende des Jahres 1888/89 aus 234 Personen.

Zu Beginn des Jahres 1885/86 waren noch 291 Straßenaufseher und 12 Aufseher-Aspiranten, im Ganzen also 303 Aufsichtsbeamten im Dienste. Von diesen sind bis zum Schlusse des verfloffenen Jahres 69 Aufseher pensionirt und 5 entlassen worden; 16 sind gestorben und 4 freiwillig ausgeschieden.

Von den im Dienste verbliebenen 209 Aufsehern haben im Ganzen nur 20 zu Straßenmeistern befördert werden können.

Die Aufsichtskosten, welche im Rechnungsjahre 1884/85 noch 451 775 M. 12 Pf. betragen haben, sind, ausschließlich der durch die zahlreichen Pensionirungen von Aufsehern nothwendig gewordenen Pensionszahlungen (68 289 M. 34 Pf. gegen 23 694 M. 50 Pf. im Statsjahre 1884/85) im Statsjahre 1888/89 auf 348 569 M. 33 Pf. zurückgegangen. Während die Straßenaufseher vor Einführung der vom 30. Rheinischen Provinziallandtage beschlossenen Reform der Straßen-Bauverwaltung in ihrer Hauptthätigkeit mehr auf einen regelmäßigen Wegang der ihnen unterstellten Straßenstrecken hingewiesen waren, sind die Aufseher nunmehr von der Verpflichtung, täglich ihren Belauf zu begehen, entbunden und ist den Landes-Bauinspektoren überlassen worden, denselben nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse die Zahl der Streckenbegehungen vorzuschreiben.

Das Hauptgewicht ist dagegen auf eine fortdauernde Beaufsichtigung der bei der Straßeninstandhaltung vorkommenden Einzelarbeiten, zumal aber der Arbeiten zur Unterhaltung und Erneuerung der Steinbahn und der Kunstbauten gelegt worden. Dementsprechend wird von dem Aufsichtsbeamten verlangt, daß derselbe beim Einbauen und Einwalzen der Steindecken, bei Um- und Neupflasterungen, bei Neuanlage von Baumpflanzungen, bei sämtlichen auf den Strecken vorkommenden Maurerarbeiten zc. und zwar vom Beginn der Tagesarbeit bis zur Beendigung derselben persönlich zugegen ist und die Ausführung der Arbeit überwacht. Für die aus dieser Einrichtung dem Aufsichtspersonal entstehenden außergewöhnlichen Ausgaben für auswärtige Beköstigung oder Uebernachtung werden besondere Entschädigungen, und zwar für auswärtige Beköstigung eine Mark, für einfache Uebernachtung zwei Mark und für Uebernachtung nebst Beköstigung drei Mark gewährt. Die Zubilligung dieser Entschädigungen unterliegt jedoch in jedem Einzelfalle der vorher einzuholenden Genehmigung des Landesdirektors. Auch wird in allen Fällen, wo im Interesse der Sache zur rascheren Erreichung der Arbeitsstelle die Benutzung einer öffentlichen Fahrgelegenheit wünschenswerth erscheint, die letztere gegen Erstattung der baaren Auslagen gestattet. Gleichzeitig ist auch versucht worden, das Fahrrad in den Dienst der Straßenaufsicht zu stellen. Schon seit etwa 1½ Jahren werden mehrfache Versuche mit Zwei- und Dreirädern gemacht. Dieselben haben bis jetzt als feststehend ergeben, daß die Verwendung des Fahrrades im Straßen-Aufsichtsdienste von großem Vortheil ist. Die Benutzung des Fahrrades gewährt dem Aufseher die Möglichkeit einer weit intensiveren Beaufsichtigung des Arbeiter-Personals und befähigt ihn, in kürzester Zeit an jeden Punkt seines bisweilen recht ausgedehnten Belaufes gelangen zu können. Außerdem wird dieselbe eine nicht zu unterschätzende Ersparniß an Fahr-, Verzehr- und Uebernachtungsgeldern herbeiführen, so daß eine möglichst ausgedehnte Ausrüstung der Straßen-Aufsichtsbeamten mit derartigen Maschinen im dienstlichen Interesse angezeigt erscheint. Die Versuche darüber, welches Rad sich am meisten für den Aufsichtsdienst eignet, sind zur Zeit noch nicht abgeschlossen. Es unterliegt jedoch jetzt bereits keinem Zweifel mehr, daß hierbei das Dreirad nicht in Betracht kommen kann, da nach den gemachten Versuchen dasselbe:

1. einen bedeutend schwereren Gang hat, als das Zweirad, den Fahrer daher mehr ermüdet und dieser kaum in der Lage ist, mit dem Dreirad die Hälfte des Weges zurückzulegen, den derselbe auf dem Zweirad ohne Anstrengung befahren kann;
2. bei ungünstiger Witterung und nasser Straße schon nicht mehr zu benutzen ist, wenn das Zweirad noch recht vortheilhafte Verwendung findet;
3. beim Umkippen den Fahrer stets in große Gefahr bringt;
4. höhere Beschaffungs- und Unterhaltungskosten erfordert als das Zweirad, und
5. sich schwerer unterbringen läßt, als jenes.

Es handelt sich daher jetzt nur noch darum, welches der vielen im Handel befindlichen Sicherheits-Zweiräder mit Rücksicht auf Preis, Dauerhaftigkeit und leichte Gangart für die Verwendung im Straßen-Aufsichtsdienste den Vorzug verdient, was durch Versuche mit verschiedenen Konstruktionen festgestellt werden soll. Was die Ausbildung des Personals, zumal des jüngeren, im Fahren auf dem Zweirad anbelangt, so hat sich hierin auch nicht die mindeste Schwierigkeit ergeben. Die meisten Aspiranten waren bereits nach drei Tagen im Stande, das Fahrrad mit Sicherheit zu benutzen.

Bezüglich der Kosten der örtlichen Leitung und Verwaltung und der Straßenaufsicht wird auf die nachstehende Tabelle Bezug genommen.

Laufende Nummer.	Landesbauamtsbezirk.	Länge der Straßen. km	Kosten der örtlichen Verwaltung				Kosten der Beaufsichtigung (aus= schließlich Pensionen und Wittwen=versorgung).	Kosten für das Kilometer Straßenlänge						
			a. Gehälter der Bau=inspektoren und Sekretäre		b. Reisetkosten der Bau=inspektoren.			c. Bureau=bedürfnisse und Porto=auslagen.		a., b. und c. Zusammen.		für Verwaltung.	für Straßenaufsichtigung.	Zusammen.
			M	ℳ	M	ℳ		M	ℳ	M	ℳ			
1	Saarbrücken	309,191	5 870	—	3 125 88	1 565 40	10 561 28	16 799 79	34 16 54 33	88 49				
2	Merzig	248,079	4 629 03	2 749 60	1 122 60	8 501 23	13 618 79	34 27 54 90	89 27					
3	Trier	368,881	6 870 —	3 015 54	1 353 97	11 239 51	17 312 59	30 70 46 99	77 69					
4	Wittlich	363,982	4 965 —	2 788 57	1 046 63	8 800 20	18 225 81	24 18 50 08	74 26					
5	Kreuznach	352,469	5 552 50	3 127 90	1 089 55	10 089 55	18 504 46	28 52 50 81	11 12					
6	Coblenz	317,682	6 070 —	2 823 82	1 277 93	10 171 75	16 849 07	32 01 53 03	85 04					
7	Neuwied	337,467	6 920 —	2 940 24	1 278 33	11 138 57	18 886 12	33 01 55 96	88 97					
8	Bonn	311,627	6 920 —	2 791 98	1 302 69	11 014 67	15 364 18	35 35 49 30	84 65					
9	Euskirchen	341,123	5 469 75	2 799 90	1 093 69	9 363 34	17 439 26	27 45 51 12	78 57					
10	Prüm	361,641	4 575 —	2 754 16	895 25	8 224 41	15 212 25	22 74 42 06	64 80					
11	Aachen	332,609	5 895 —	2 910 80	1 248 10	10 053 90	17 468 10	30 20 52 46	82 66					
12	Düren	347,161	5 520 —	2 902 80	1 405 73	9 828 53	17 535 04	28 31 50 51	78 82					
13	Röln	257,861	6 420 68	3 506 16	1 839 62	11 766 46	14 703 13	45 74 57 15	102 89					
14	Siegburg	300,673	5 396 67	2 889 08	1 487 80	9 723 55	16 992 91	32 34 56 51	88 85					
15	Summersbach	303,886	4 940 83	2 852 14	1 174 43	8 967 40	15 607 51	29 56 51 44	81 —					
16	Barmen	288,681	6 880 —	2 708 98	1 736 39	11 325 37	16 899 29	39 24 58 56	97 80					
17	Gladbach	271,746	6 173 —	2 992 54	1 575 42	10 740 96	14 086 73	39 53 51 83	91 36					
18	Erfeld	300,984	4 855 —	2 565 76	1 494 70	8 915 46	17 314 76	29 62 57 53	87 15					
19	Düsseldorf	266,068	6 820 —	3 092 58	1 491 15	11 403 73	17 866 68	42 86 67 15	110 01					
20	Wesel	257,136	6 720 —	2 906 62	1 387 20	11 013 82	14 830 90	42 83 57 67	100 50					
21	Cleve	332,099	5 407 90	2 646 78	1 208 15	9 262 83	17 051 96	27 89 51 35	79 24					
	Summe	6 570,120	122 870 36	60 891 83	28 344 33	212 106 52	348 569 33	32 28 53 05	85 33					

Im Vorjahre 1887/88 haben die Kosten für das Kilometer Straßenlänge betragen:
für die örtliche Verwaltung 32 M. 69 Pf.
für die Beaufsichtigung 53 „ 49 „
zusammen 86 M. 18 Pf.

Geschäftsumfang der
Straßenverwaltung.

In der Berichtsperiode sind bei der Straßenverwaltung eingegangen 18 346 Geschäftsstücke, gegen 20 334 in der Zeit vom 1. April 1887 bis 31. März 1888, also weniger 1988 Geschäftsstücke. Diese Verminderung hat ihren Grund darin, daß die Personalien der Straßenverwaltung, wenn dieselben auch vom Dirigenten dieser Abtheilung mitbearbeitet werden, und ferner die Angelegenheit der Unterstützung des Communal-Begebaues an Abtheilung I übergegangen sind. Außerdem hat eine Verminderung der Correspondenznummern dadurch herbeigeführt werden können, daß viele Einzelberichte aus den Landesbauämtern jetzt gesammelt unter einer Nummer zur Vorlage kommen.

Ueber den Geschäftsumfang bei den Landesbauämtern gibt die nachstehende Uebersicht Auskunft:

Laufende Nr.	Landes-Bauamt.	Anzahl der bearbeiteten Geschäfts- stücke.	Davon entfallen auf die Correspondenz mit			Zahl der			
			a. der Central- stelle.	b. den anderen Behörden und Privaten.	c. dem Auf- sichts- personale.	a. ein- gegangenen Baugesuche.	b. abge- schlossenen Reverse.	c. abge- schlossenen Lieferungs- und Leistungs- verträge.	d. aufgestellten Rechnungs- beläge und Liqui- dationen.
1	Saarbrücken . . .	5 009	641	1 158	3 210	106	98	42	408
2	Merzig	3 583	527	793	2 263	31	34	28	188
3	Trier	4 188	545	805	2 838	72	29	62	524
4	Wittlich	3 581	608	741	2 232	67	58	34	365
5	Kreuznach	6 120	1 076	1 748	3 296	147	59	48	511
6	Coblenz	3 527	600	910	2 017	94	40	57	405
7	Neuwied	5 022	1 239	1 600	2 183	80	56	51	464
8	Bonn	4 352	1 023	1 218	2 111	72	36	68	532
9	Euskirchen	3 947	559	912	2 476	35	42	52	350
10	Prüm	3 670	620	960	2 090	32	38	42	214
11	Aachen	4 013	701	1 110	2 202	67	59	96	434
12	Düren	6 113	890	1 638	3 585	78	49	103	642
13	Köln	6 706	1 098	1 779	3 829	258	135	25	406
14	Siegburg	4 322	984	1 439	1 899	60	56	52	431
15	Summersbach . . .	4 484	636	913	2 935	72	119	43	412
16	Barmen	8 004	1 016	1 961	5 027	229	149	80	626
17	Gladbach	6 054	759	1 197	4 098	122	126	65	540
18	Crefeld	4 346	681	1 297	2 368	101	115	75	386
19	Düsseldorf	4 602	907	1 523	2 172	134	94	77	292
20	Wesel	5 674	1 097	2 790	1 787	71	61	63	314
21	Cleve	3 451	831	873	1 747	58	109	57	485
	zusammen	100 768	17 038	27 365	56 365	1 986	1 562	1 220	8 929
	durchschnittlich auf das Landes-Bauamt . . .	4 798	811	1 303	2 684	95	75	53	425
	gegen das Jahr 1887/88	4 747	795	1 301	2 651	98	84	64	432

Das aus der früheren staatlichen Verwaltung übernommene Rechnungswesen, zumal die Aufstellung der Rechnungsbeläge und der Unterhaltungs-Kostenanschläge gestattete keine genaue Einsicht in den wirtschaftlichen Betrieb der einzelnen Bauämter und war deshalb für eine statistische Verwerthung wenig geeignet. Da aber gerade die Statistik als ein Haupthilfsmittel zur Förderung des Straßenbaues betrachtet werden muß, so war eine gänzliche Umgestaltung des Rechnungswesens in der Straßenbau-Verwaltung geboten. Dieselbe mußte Hand in Hand gehen mit der gänzlich abgeänderten Technik in der Unterhaltung der Straßen und hat die Durchführung der Reform im Straßen-Bauwesen der Rheinprovinz grade nach dieser Richtung hin die allergrößten Schwierigkeiten geboten. War es doch nöthig das gesammte Personal bis zu den untersten Instanzen hinab an eine ganz neue Art der formellen Geschäftsführung zu gewöhnen, was bei den in allen solchen Dingen wenig geübten Aufsehern, wovon gar manche kaum im Stande waren, sich schriftlich verständlich auszudrücken, lang andauernden Unterricht und angestrengte Uebung erfordert. Gar manche der älteren Aufseher haben sich in diese Neuerung überhaupt nicht finden können und sind deshalb ausgeschieden. Zur Zeit macht die Aufstellung der Rechnungsbeläge und deren Buchung keine Schwierigkeiten mehr. Dagegen liefert dieselbe ein ganz unschätzbares

Rechnungs- und
Kassenwesen.

Material für eine richtige Statistik sowohl in finanzieller als technischer Hinsicht, welches dauernd systematisch gesichtet und übersichtlich zusammengestellt wird. Dadurch allein ist es möglich geworden, für jede einzelne Straßenstrecke die jährlichen Aufwendungen an Material und Geld genau festzustellen. Zur technischen und kalkulatorischen Revision der Rechnungsbeläge ist ein besonderes technisches Revisionsbureau eingerichtet, welches außerdem sämtliche Verwendungen nach den Belägen zu buchen hat. Diese Buchführung des technischen Büreaus bietet nicht allein der Centralstelle eine Uebersicht über den Stand der Arbeiten in den einzelnen Bauämtern, sondern wird dieselbe auch als Controle für die Buchführung an den Lokalstellen und namentlich der Hauptkasse gegenüber benutzt.

Die Kassengeschäfte wurden im Laufe des Etatsjahres von 21 Landes-Bauamtskassen wahrgenommen.

Das durch Beschluß des Provinzial-Verwaltungsrathes vom 5./6. Mai 1886 innerhalb der ganzen Provinz zur Einführung gelangte Postzahlungsverfahren hat sich auch im laufenden Etatsjahre gut bewährt.

Von den vorhandenen 21 Landes-Bauamtskassen wurden verwaltet:

10 durch Königliche Rentmeister,

1 " einen Stadtrendanten,

2 " einen Gemeinde-Empfänger,

1 " einen Kreis-Communal-Kassenrendanten,

3 " besondere Rendanten und

4 " die Rendanten der Provinzialanstalten zu Trier, Andernach, Düren (Blindenanstalt) und Köln.

21 Kassen.

Die Kosten der Kassenverwaltung betragen pro 1888/89 36 321 M. 81 Pf., mithin 678 M. 19 Pf. weniger als im Etat vorgesehen war.

In dem bisherigen Zahlungsgeschäft wird mit Beginn des Etatsjahres 1889/90 insofern eine Aenderung eintreten, als die zur Zeit bestehenden Landes-Bauamtskassen sämtlich aufgelöst werden und die Zahlung aller Rechnungen per Post von der Centralstelle aus erfolgen soll.

Ueber den weiteren Verlauf dieser Angelegenheit wird der nächstjährige Bericht Eingehenderes enthalten.

Die hauliche Unterhaltung der Provinzialstraßen erforderte, einschließlich der an 23 Städte und den Kreis Beclar für die Uebernahme der Verwaltung und Unterhaltung der Provinzialstraßenstrecken in den betreffenden Bezirken zu zahlenden Renten im Betrage von 199 768 M. 2 Pf. im Rechnungsjahre 1888/89 die Gesamtsumme von 3 591 225 M. 99 Pf.

Die Ausgabe für denselben Zweck hat in den 5 Vorjahren im Durchschnitt jährlich rund 3 545 408 M. betragen, so daß für das Jahr 1888/89 ein Mehraufwand von rund 45 800 zu verzeichnen ist. Diese Mehrausgabe ist lediglich auf Rechnung der im Monat Februar u. niedergegangenen außergewöhnlich großen Schneemassen zu schreiben, welche erhebliche Räumungskosten verursacht haben, die im Interesse des Verkehrs nicht zu umgehen waren. Dieselben belaufen sich auf die Summe von 87 450 M., während in sonstigen Jahren diese Kosten selten die Summe von 36 000 M. überstiegen haben.

Während bis zum Jahre 1885 bei der Unterhaltung der Provinzialstraßen in dieser Provinz nur die gewöhnliche, mit Wasser zu füllende Pferdewalze verwendet wurde, ist man im genannten Jahre zunächst dazu übergegangen, einige dieser Walzen probeweise mit Sand anstatt Wasser zu füllen, um den Druck der Walze und damit die Wirkung derselben zu vermehren.

Da diese Maßnahme die gehegten Erwartungen auf eine größere Leistung insofern vollständig rechtfertigte, als die Zeit, welche zum Festwalzen des Steinmaterials erforderlich war, umsomehr abgekürzt wurde, je mehr man das Gewicht der Walze vergrößerte, ging man weiter dazu über, einige Walzen zur Gewichts- oder Druckvermehrung mit Schwerspath oder sogar mit Eisenfeilspähen zu füllen. Obgleich nun die Wirkung der Walzen in den beiden letzten Fällen noch weiter zunahm, war doch die Gesamtleistung keine wesentlich günstigere, weil die größere Zahl der zur Fortbewegung der Walze erforderlichen Pferde und deren vermehrte Anstrengung den losen Steinschlag sehr in Unordnung brachte, den eben festgewordenen aber wieder aufriß und dadurch die Wirkung der Walzen größtentheils wieder aufhob. Es gab dies Veranlassung, schon im Herbst 1885 an Stelle der Pferdewalzen Dampfwalzen zur Befestigung der Steinbahn bei den Provinzialstraßen der Rheinprovinz zu verwenden. Der Vortheil bei Verwendung derartiger Maschinen ist in dem Umstande zu suchen, daß der Druck zur Comprimirung des Steinschlags hierbei fast beliebig gesteigert werden kann, während die zerstörende Wirkung der Pferdehufe ganz in Fortfall kommt. Die größere Compression des die Steinbahn bildenden Materials hat zunächst den Zweck, die fast 50% bildenden Zwischenräume der losen Masse auf ein äußerstes Minimum zu beschränken und den einzelnen Steinstückchen eine solche Lagerung in der Decke zu geben, daß eine Bewegung derselben und daher eine Reibung aneinander, selbst beim größten Radrucke, nicht mehr möglich ist.

Durch Ersteres wird das Eindringen fremder, besonders erdiger Bestandtheile in die Steinbahn verhindert und letztere dadurch zu einer homogenen, wenig Schmutz bildenden Masse, während Letzteres eine Abnutzung der Steinbahn nur an der Oberfläche zuläßt, eine Zerreibung der einzelnen Steinstücke im Innern verhindert und dadurch die Dauer derart comprimierter Steindecken ganz erheblich vermehrt. Außerdem wird die Zeit zum Festwalzen der Steinbahn durch die Dampfwalzen ganz wesentlich abgekürzt, so daß eine Belästigung des Verkehrs, wie dies in früheren Jahren regelmäßig eintrat, wo die Fuhrwerke sich wochenlang auf losem Schotter abzumühen hatten, gänzlich vermieden werden kann.

Dann aber gestattet das Dampfwalz-Verfahren die Vornahme der Straßen-Unterhaltungsarbeiten zu jeder Jahreszeit und ermöglicht dadurch eine größere Schonung des Personals.

Während vor wenigen Jahren noch eine verhängnißvolle Tradition daran festhielt, daß das Einbauen der Steindecken nur während der Regenzeit des ersten Frühjahrs oder Spätherbstes erfolgen könne, werden jetzt diese Arbeiten, und zwar trotz der Nothwendigkeit, nunmehr das erforderliche Wasser anzufahren, während der besseren Jahreszeit besser und sogar billiger ausgeführt, als vor dem, denn die Kosten der Anfuhr des Wassers werden reichlich durch die längere Arbeitszeit und durch die Möglichkeit einer besseren Ausnutzung der Menschen- und Thierkräfte während der Sommermonate gedeckt. Wie unheilvoll dagegen die Verlegung der wichtigsten Straßenarbeiten in die schlechte Jahreszeit gewirkt hat, mag aus dem erheblichen Anwachsen des Pensionsfonds ersehen werden, denn hauptsächlich ist das Ausscheiden frühzeitig arbeitsunfähig gewordener Aufseher der Grund für die erhebliche Steigerung der zu zahlenden Pensionen.

Zur Zeit sind auf den Provinzialstraßen der Provinz 9 Stück Dampfwalzen im Gebrauche und zwar 2 englische Walzen, davon eine nach System Fowler, die andere nach System Mac Learen, 2 Walzen nach dem System Kuhn in Stuttgart-Berg, 2 Walzen nach dem System Kraus in München und 3 Walzen nach dem System Dreling, welche sämmtlich Privatunternehmern gehören, und vertragsmäßig auf den Provinzialstraßen zum Einwalzen des Schüttmaterials verwendet werden. Eine Walze, und zwar die erste nach System Dreling ist auf Kosten der Verwaltung beschafft worden, weil diese Walze eine von den seither bekannten Con-

struktionen vollständig abweichende Einrichtung, insbesondere aber eine Vorrichtung zur Veränderung bezw. Vergrößerung des Walzendrucks erhalten sollte.

Durch diese Vorrichtung sollte nicht allein die Möglichkeit herbeigeführt werden, mit ein und derselben Walze Material von den verschiedensten Druckfestigkeiten zu verarbeiten sondern auch die an und für sich sehr schweren Maschinen ohne Schwierigkeiten über die minder widerstandsfähigen Brücken hinfort transportieren zu können. Die mit der ersten, lediglich zum Versuch konstruirten Maschine dieser Art, erzielten Resultate haben den Erwartungen vollauf entsprochen und wird das Constructions-system für alle später einzustellenden Dampfwalzen beibehalten werden.

Neuerdings ist sogar eine Walze nach diesem System konstruirt worden, welche dazu bestimmt ist, bei den pp. 800 km Kiesstraßen des Niederrheins Verwendung zu finden und welche selbst auf dem äußerst spröden Quarzkies vorzügliche Resultate liefert.

Noch wäre zu erwähnen, daß mit Vortheil versucht worden ist, an Stelle der an einzelnen Orten kaum zu beschaffenden nöthigen Zahl freier Arbeiter Korrigenden aus der Anstalt zu Brauweiler zu verwenden. Nicht allein, daß dadurch die Arbeiten rascher und sachgemäßer zur Ausführung gelangen können, werden außerdem auch noch erhebliche Ersparnisse erzielt. Während die Gesamtkosten eines Arbeiters aus der Arbeitsanstalt zu Brauweiler sich auf 1 M. 40 Pf. bis 1 Mark 60 Pf. pro Tag belaufen, sind stellenweise (im Bergischen Lande, im niederrheinischen Industriebezirke, in der Umgegend von Saarbrücken zc.) die freien Arbeiter nicht unter 3 M. 50 Pf. bis 4 M. pro Tag zu beschaffen gewesen.

Die nachfolgende Zusammenstellung bietet ein Gesamtbild über die im Berichtsjahre für die bauliche Unterhaltung der Provinzialstraßen in den einzelnen Bauamtsbezirken aufgewendeten Kosten:

Laufende Nr.	Bauamtsbezirk.	Länge der Straßen in Kilometer (einschließlich der an die Städte abgetretenen).	Es sind verausgabt im Jahre 1888/89				Das ist pro Kilometer Straßenlänge.	Auf den in eigener Verwaltung stehenden Straßen ist an Steinmaterial excl. Pflastersteine verwendet in 1888/89 cbm	Daher durchschnittlich pro Kilometer Straßenlänge cbm			
			für gewöhnliche Unterhaltung (einschließlich der gewöhnlichen Pflasterungen).		für							
			M.	ℳ.	M.	ℳ.						
1	Saarbrücken	320,084	195 629	44	11 393	75	207 023	19	646	78	9 369,0	31,2
2	Merzig	248,079	108 521	83	—	—	108 521	83	487	45	5 972,7	24,2
3	Trier	371,016	107 213	28	1 340	—	108 553	28	292	58	7 555,8	20,8
4	Wittlich	363,082	120 898	13	—	—	120 898	13	332	18	5 166,5	14,4
5	Kreuznach	355,689	159 442	83	2 040	—	161 482	83	454	13	8 524,8	25,1
6	Coblenz	374,880	118 324	41	35 789	09	154 113	50	411	70	5 132,8	16,4
7	Neuwied	337,467	109 962	92	—	—	109 962	92	325	86	4 720,8	14,8
8	Bonn	311,627	167 979	31	—	—	167 979	31	539	04	10 633,0	35,6
9	Euskirchen	341,128	126 445	66	—	—	126 445	66	370	67	7 159,8	21,4
10	Prüm	361,641	83 920	38	—	—	83 920	38	232	05	5 868,0	16,4
11	Nachen	349,878	188 914	65	11 846	18	200 760	83	578	80	10 320,6	38,4
12	Düren	347,161	226 308	30	—	—	226 308	30	651	88	13 925,8	43,8
13	Edln	268,689	238 599	42	8 559	—	247 158	42	920	04	10 969,1	46,0
14	Siegburg	300,673	146 794	80	—	—	146 794	80	488	22	9 435,4	32,1
15	Gummersbach	303,888	156 993	37	—	—	156 993	37	517	14	9 977,5	33,6
16	Barmen	349,618	259 925	10	68 700	—	328 625	10	911	35	10 519,0	37,6
17	Gladbach	280,673	193 901	02	6 900	—	200 801	02	715	68	12 634,9	49,2
18	Crefeld	314,065	173 399	71	10 800	—	184 199	71	586	50	10 202,8	36,8
19	Düsseldorf	316,199	206 377	43	35 845	—	242 222	43	766	04	10 977,8	43,0
20	Wesel	260,496	144 549	03	2 550	—	147 099	03	564	68	6 495,0	26,8
21	Cleve	339,177	154 713	49	4 005	—	158 718	49	467	95	12 509,6	39,8
	Allgemeine Kosten	—	2 643	46	—	—	2 643	46	—	—	—	—
	Summe	6 814,768	3 391 457	97	199 768	02	3 591 225	99	526	98	188 068,9	29,0

Für das Rechnungsjahr 1887/88 berechnete sich die Ausgabe an Unterhaltungskosten pro Kilometer Straßenlänge auf 520 M. 24 Pf., während auf den Kilometer Straßenlänge durchschnittlich 32,5 cbm Steinmaterial (ausschließlich der Pflastersteine) verwendet worden sind.

Der Verbrauch an Steinschotter und Kies (excl. Pflastersteine) betrug nach vorstehender Tabelle rund 188070 cbm. Wie sich diese Masse auf die einzelnen Landes-Bauamtsbezirke nach den verschiedenen Materialsorten vertheilt, ergibt sich aus folgender Zusammenstellung:

The table is a large grid with a diagonal line drawn across it from the top-left corner to the bottom-right corner. The text within the table is extremely faint and mostly illegible. The diagonal line starts near the top-left and ends near the bottom-right, crossing the entire width and height of the table area.

Von den vorhandenen Straßen wurden unterhalten mit

Laufende Nummer.	Gaußsche Nummer- Bezirke.	§ 1. Fächer		Fries (ungepflagten)		Reinigung aus															
		ber- nutzte flächen	ebm	ber- nutzt	ebm	Baufeld	Straße	Melaphyr und Porphyr	Grün- oder blau- grün	Quarz-, Quarz- oder Gornthaler	Dolomit oder Kalkstein	Grün- oder Sandstein	Stufen- (gepflagten)								
		km	ebm	km	ebm	ber- nutzt ebm	ber- nutzt ebm	ber- nutzt ebm	ber- nutzt ebm	ber- nutzt ebm	ber- nutzt ebm	ber- nutzt ebm	ber- nutzt ebm	ber- nutzt ebm							
1	Garbrücken . . .	8,910	249,8	—	—	—	—	173,0	3 660,0	—	—	—	—	5,9	735,0	112,8	4 713,0	8,7	261,0		
2	Mering . . .	3,918	123,9	—	—	—	—	57,8	1 683,8	—	—	—	—	11,8	328,0	119,9	3 442,7	38,8	396,6		
3	Trier . . .	2,888	161,8	—	—	29,4	820,0	—	—	—	—	—	—	158,8	2 923,0	56,0	1 158,8	65,8	1 894,8		
4	Mittelfeld . . .	4,094	314,6	—	—	38,1	389,8	83,7	1 005,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31,8	463,0	
5	Reunach . . .	12,887	383,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
6	Gölsing . . .	4,888	683,8	—	—	109,8	2 515,8	62,8	650,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
7	Reunach . . .	10,888	127,0	—	—	306,0	4 607,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
8	Bonn . . .	12,478	175,8	—	—	253,9	9 721,0	7,0	380,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
9	Gustfingen . . .	6,780	239,8	—	—	129,1	3 401,0	18,8	197,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10	Prüm . . .	3,188	115,8	—	—	32,8	138,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
11	Praden . . .	64,888	281,0	—	—	11,1	726,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
12	Düren . . .	25,811	486,8	—	—	133,0	5 808,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
13	Röln . . .	23,888	71,8	—	—	192,8	10 417,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
14	Stegburg . . .	6,888	15,8	—	—	180,7	6 551,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
15	Gummersbach . . .	6,880	231,8	—	—	22,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
16	Barren . . .	8,880	679,0	—	—	157,8	8 646,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
17	Gladbach . . .	15,000	86,8	—	—	92,6	6 429,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
18	Gevelde . . .	19,877	290,7	—	—	99,7	4 130,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
19	Düffelborn . . .	16,197	486,8	—	—	8,1	295,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
20	Wepel . . .	9,888	—	—	—	124,8	3 434,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
21	Stene . . .	13,811	32,8	—	—	52,0	2 579,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Summe . . .	279,818	5 254,0	801,8	27 628,8	2 114,0	75 975,0	172,8	2 243,8	376,8	9 168,8	80,8	1 374,8	642,0	12 212,8	302,8	6 915,8	1 436,8	40 623,8	363,0	11 926,0

Was den ökonomischen Werth der vorstehend aufgeführten Gesteinsarten betrifft, so richtet sich derselbe nach dem Beschaffungswerthe am Orte der Verwendung und der Dauer der mit denselben ausgeführten Decken. Das dauerhafteste Material ist jedenfalls der Basalt und hat derselbe seine größte Verwendung an beiden Ufern des Rheins, wo mäßige Transportkosten eine Versendung desselben auf größere Entfernungen ermöglichen. Die Verwendungsgebiete der an den einzelnen Orten gewonnenen Materialsorten reichen bis zu der Grenze, an welcher der ökonomische Werth des Materials aus einer benachbarten Fundgrube ein gleich hoher ist. Der Steinbruch der Provinz am Petersberge, welcher trotz aller entgegenstehenden früheren Behauptungen einen Basalt von ganz vorzüglicher Beschaffenheit liefert, hat nur in sehr geringem Umfange betrieben werden müssen, weil die Preise dieses Materials in letzter Zeit sich stets auf mäßiger Höhe gehalten haben.

Mit Schluß des Rechnungsjahres konnte der Betrieb des Bruches sogar ganz eingestellt werden, weil durch eine Seitens der Königlichen Eisenbahn-Verwaltungen bewilligte ganz erhebliche Reduktion der Frachtpreise für Chaussee-Baumaterialien der Bezug dieser Materialien aus größerer Entfernung für die am Niederrhein belegenen Straßen ermöglicht werden und der Preis des Basaltes in Folge dessen ein so niedriger geworden ist, daß ein Weiterbetrieb des Petersberger Bruches kein günstiges finanzielles Resultat mehr ergab.

Die Schwierigkeiten, welche der Beschaffung größerer Mengen von Pflastersteinen dadurch entgegengetreten sind, daß die in der diesseitigen Provinz durch Ortsgebrauch eingeführte, überraschend große Zahl verschiedener Formen die Lieferanten in die Unmöglichkeit versetzt, auf Lager zu arbeiten, haben die Nothwendigkeit erkennen lassen, ein einheitliches Pflastersteinformat einzuführen. Nach längeren Verhandlungen mit den Bauverwaltungen benachbarter Provinzen und größerer Städte, bei welchen jedoch eine allseitige Uebereinstimmung nicht hat erzielt werden können, ist der Ansicht der Majorität der zugezogenen Techniker entsprechend, das sogenannte Pariser oder auch Kölner Format, welches 10 cm Breite, 16 cm Länge und 16 cm Höhe hat, als Normformat gewählt und sind die Lieferungsbedingungen für Normalpflastersteine festgestellt worden. Durch öffentliche Bekanntmachung hat der Landesdirektor den übrigen Interessenten von dem Vorgehen der Provinzialverwaltung Kenntniß gegeben und dieselben eingeladen, sich den Bestrebungen der Verwaltung durch Einführung des gewählten Normformats und Annahme der betreffenden Lieferungsbedingungen anzuschließen.

Wenn nun auch die Einführung dieses einheitlichen Formats sowohl der Verwaltung als zumal auch den Pflastersteinlieferanten zunächst manche Schwierigkeiten verursacht hat und die ersten derartigen Steine nicht unerheblich theurer geworden sind, als dies die Schwierigkeiten der Herstellung bedingen, so läßt sich doch nach den gemachten Erfahrungen und den Versicherungen tüchtiger Fabrikanten jetzt schon vorher sagen, daß in einigen Jahren nicht allein die Einführung eines einheitlichen Pflastersteinformats vollständig gelungen, sondern auch der Preis der Normalsteine, in Folge größerer Uebung der Steinschläger, ein normaler geworden sein wird.

Der Werth, d. i. die Haltbarkeit des mit derartigen Steinen gegenüber dem, aus den früheren, meistens recht unregelmäßigen Steinen hergestellten Pflasters, ist aber so überaus viel größer, daß man die Mühe und zunächst auch die Kosten der Durchführung einer solchen Maßnahme nicht scheuen darf, zumal die Kosten nach einiger Zeit durch anderweitige Ersparnisse sehr reichlich werden aufgewogen werden können.

Ein Gesamtbild der Ergebnisse der Straßenverwaltung in dem Berichtsjahre enthält die nachfolgende Zusammenstellung:

Von diesen Gesamtkosten entfallen auf:

km	1	2	3	4	5	6	7	in Prozent							
								a.	b.	c.	d.	e.	f.	g.	h.
6570,13	4 214 947	25	640	1,88	4,60	8,27	62,24	1,65	13,28	3,30	2,50	0,86	0,54		
	a. für Stein- und Umbauten: 488 445	57													
	b. an Ge- meinde- Regebau- Unter- fützungen: 271 264	53													

Von den Provinzialstrafen werden unterhalten:

Zahl der Sanbes-itzer.	Durchschnitts-länge der Sanbes-ämtern demom- teilen Straßen- km	Durchschnitts- zahl der Sanbes-ämtern.	Durchschnitts- zahl der Sanbes-ämtern.	Durchschnitts- licher Tage- lohn pro eines Mr- betters.	Durchschnitts- kosten Unter- materialis pro ohm loco Sanbes- dungs- stelle.	Material- verbrauch in ohm Straßen- und Sanstr.	Kosten der Baum- pflan- zungen pro km jährlich.	Ein- nahme aus dem- selben pro km jährlich.	a. mit Stein- schlag aus Gestein- geftein.					23	b. mit Stein- schlag aus Ge- stein- geftein.			24	25	26	27	28
									a.	b.	c.	d.	e.									
14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28								
21	312,84	4793	11,14	1	87	7	81	29,9	21	19	11	14	2744,2	2380,9	1165,2	—	279,9					

Bemerkun- gen.

Die Renten sind bezahlt an mehrere Städte und den Kreis Wehr 199 788 Mk. 2 Pf. Bei Berechnung des Projektwertes in Kolonne 4 sind die Zuschüsse für Stein- und Umbauten und Abgebau- unterhaltungen, des pro- zentförmig in Kolonne 5 die Zuschüsse für Stein- und Umbauten in Ste- rungung gezogen, über- ander- aber unberück- sichtigt geblieben.

Die Behandlung der Baumpflanzungen an den Straßen hat in der letzten Zeit eine ^{Baumpflanzungen auf} durchgreifende Aenderung erfahren. ^{den Provinzialstraßen.}

Ein übel angebrachtes Streben, die Baumpflanzungen nutzbringender zu gestalten, verbunden mit mangelnder Kenntniß der Bedingungen für eine ertragsfähige Obstbaumzucht hat unter der früheren Verwaltung dahin geführt, daß ein großer Theil der Provinzialstraßen mit Bäumen bepflanzt ist, welche weder Obst noch Schatten, noch sonst irgend etwas anderes als einen unschönen Anblick gewähren. Auch die Wald- oder Wild-Baumalleen an den Provinzialstraßen sind zum großen Theile heute noch Zeugen einer verständnißlosen Behandlung oder absolutester Gleichgültigkeit früherer Zeit. Nur vereinzelte Ausnahmen boten ein erfreulicheres Bild und waren erst recht geeignet, darauf hinzuweisen, wie sehr dieser Theil des Straßenbaumwesens durchgreifender Abhülfe bedürftig war. Es wurde deshalb zunächst die Grenze bestimmt, über welche hinaus Obstbäume überhaupt nicht mehr zu pflanzen seien und die Zulässigkeit der Pflanzung der einzelnen Arten von Wild- und Obstbäumen an bestimmte örtliche Verhältnisse geknüpft. Die verkrüppelten Baumpflanzungen und solche, welche ein Durcheinander verschiedenster Baumgattungen zeigen, sollen nach und nach entfernt und durch einheitliche Pflanzungen ersetzt und überhaupt der Pflege des Wildbaumes mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden. In Folge dessen erfuhr die Ausbildung des Aufsichtspersonals in diesem Zweige des Straßenbaues ebenfalls eine gründliche Aenderung. Anstatt wie vordem einzelne Aufseher zu den betreffenden Lehrkursen in die Landwirthschaftsschule nach Wittburg zu senden, werden jetzt alljährlich mehrere Unterrichtskurse an verschiedenen Orten der Provinz und zwar hauptsächlich nur in der Pflanzung und Pflege der Straßenbäume erteilt, deren Hauptzweck die praktische Einübung des Personals in diesem Theil der Baumzucht bildet.

Wesentlich gefördert wird die Ausbildung des Aufsichtspersonals in dieser Hinsicht durch ein kleines Lehrbuch mit beige druckten Abbildungen, dessen Ausarbeitung sich die Herren Landes-Bauinspectoren: Baurath Dau, Becker und Zöller unter Mitwirkung des Landwirthschaftslehrers Arnold aus Wittburg in dankenswerther Weise unterzogen haben.

An Straßenbäumen sind in 1888/89 in Ausfall gekommen:

A. Bäume, welche abgestorben, durch Baumschneid, resp. sonstige Beschädigungen beseitigt worden, oder in Folge der zunehmenden Bebauung der Straßen entfernt werden mußten 18 318 Stück
(einschließlich 4 817 Stück Obstbäume).

B. Bäume, welche als der Landwirthschaft schädlich auf den Antrag der Gemeinden und Adjazenten beseitigt wurden 4 934 „
(darunter 1 188 Pappeln, 1 482 Eschen und 528 Ulmen)
in Summe . . . 23 252 Stück.

Es sind gepflanzt worden:

a. an Stellen der sub A. bezeichneten Bäume, resp. in bisher baumlosen Straßenstrecken 33 547 Stück
(darunter 10 653 Obstbäume)
b. an Stelle der sub B. bezeichneten Bäume 3 161 „
(darunter 1 738 Obstbäume)
in Summe . . . 36 708 Stück.

Die Verkaufs-Erlöse haben betragen:

von den sub A. bezeichneten Bäumen	33 757 M. 53 Pf.
(im Durchschnitt 1 M. 84 Pf. per Baum)	
von den sub B. bezeichneten Bäumen	10 427 „ 85 „
(im Durchschnitt 2 M. 11 Pf. per Baum)	

zusammen 44 185 M. 38 Pf.

Die Kosten der Neupflanzung betragen:

der sub a. bezeichneten Bäume	59 838 M. 09 Pf.
der sub b. bezeichneten Bäume	4 632 „ 03 „

zusammen 64 470 M. 12 Pf.

oder durchschnittlich 1 M. 76 Pf. per Baum.

Zu den Provinzialstraßen gehörten 116 zum größten Theile kleine Baumschulen mit 172 546 Pflänzlingen, worunter 127 016 von Obstbäumen.

Es liegt jedoch in der Absicht, die kleineren Baumschulen, welche den größten Theil der Anzahl bilden, eingehen zu lassen und die Baumzucht auf einzelne wenige Stellen zu beschränken, weil nur dann in der eigenen Zucht der Bäume ein Vortheil gefunden werden kann.

Aus den Baumschulen sind in der Berichtsperiode 6 820 Stück verwendet worden, worunter 3 559 Stück junge Obstbäume.

Durch Frevel wurden 1 320 Stück beschädigt.

Die Erträge aus der Obstnutzung von den Straßenbäumen betragen netto 25 379 M. 69 Pf.

Biblische
Darstellungen.

Nachdem im Laufe des Jahres 1885 auf allen Provinzialstraßen der Provinz eine Zählung des Fuhrverkehrs stattgefunden hat, ist vor mehreren Jahren bereits eine biblische Darstellung der Größe dieses Verkehrs hergestellt worden, welche auch im Buchhandel (Verlag F. Bagel in Düsseldorf) käuflich zu haben ist. Es liegt in der Absicht, in nächster Zeit die Verkehrsfeststellung zu erneuern und entsprechend das vorhandene Kartenmaterial zu berichtigen bezw. zu ergänzen.

Neu- und Umbauten
von Straßen und
Brücken und Aus-
führung von
Pflasterungen.

Die Arbeiten am Neubau der Straßen Wermelskirchen-Habenichts und Habenichts-Gürten wurden im Berichtsjahre fortgesetzt und ersterer soweit gefördert, daß die neue Straße dem Verkehr übergeben werden konnte. Die Bauausgaben in 1888/89 betragen für Wermelskirchen-Habenichts 44 505 M. 30 Pf. und für Habenichts-Gürten 61 268 M. 70 Pf. Für den Neubau von Brücken im Zuge der Provinzialstraßen, ferner für den Umbau zweier Strecken der Düren-Nideggen-Wollersheimer Provinzialstraße, so wie für sonstige Neubauzwecke sind in 1888/89 verausgabt worden 99 471 M. 11 Pf.

Für Neupflasterungen bezw. Umpflasterungen außerhalb der laufenden Straßenunterhaltung wurden verausgabt 138 795 M. 42 Pf. Sämmtliche vorangeführten Zahlungen sind aus dem Fonds zu Provinzialstraßen- Neu- und Umbauten und zu Prämienzahlungen für den Neubau von Kunststraßen — Neubaufonds — bestritten worden.

Bei diesem Fonds standen in 1888/89 einschließlich der Restausgaben resp. Bewilligungen aus dem Vorjahre im Ganzen 1 026 293 M. 90 Pf. zur Sollausgabe, während die wirkliche Ausgabe sich auf 488 445 M. 57 Pf. belief.

Die Solleinnahme betrug 639 664 M. 64 Pf. und die Ist-Einnahme 575 331 M. 31 Pf. Es ist mithin eine Restausgabe von 537 818 M. 33 Pf., eine Resteinnahme von 64 333 M. 33 Pf. und ein Baarbestand von 86 885 M. 74 Pf. verblieben.

Von dem zu Beginn des Rechnungsjahres vorhandenen Depositum bei der Landesbank im Betrage von 892 000 M. wurden behufs Verwendung zu den laufenden Ausgaben 310 000 M. zurückgezogen und blieben nur mehr deponirt 582 000 M.

Die Bewilligungen aus den Nebenbaufonds haben in 1888/89 betragen 238 073 M. 47 Pf. Davon wurden bewilligt für den Neubau von Straßenbrücken, für Pflasterungen und sonstige extraordinäre Bedürfnisse der Straßenverwaltung 223 673 M. 47 Pf. und an Zuschüssen für den Neubau von Communalstraßen resp. Brücken 14 400 M., nämlich:

- a. Der Gemeinde Dattenfeld, Kreis Walbroel, zum Bau einer Siegbrücke bei Dreifel 10 000 M.;
- b. zur Deckung der Mehrkosten des Baues der Communalstraße Gemünd-Dauvelshausen den beteiligten Gemeinden des Kreises Wittburg 4400 M.

Mit Beginn des Rechnungsjahres 1889/90 ist der Neubaufonds gemäß den Unter-Stats B und C der Provinzial-Straßenverwaltung in zwei besondere Fonds:

- a. zu Erneuerungs- und Umbauten an Provinzialstraßen (Umbaufonds);
 - b. für den Neubau von chaussirten Wegen (Neubaufonds)
- zerlegt worden. Dabei wurden die vorhandenen Baarbestände, die Resteinnahme und Restausgabe auf die beiden neugebildeten Fonds so vertheilt, daß erhielt der:

	A. Umbaufonds.	B. Neubaufonds.
Baar	22 305 M. 57 Pf.	64 580 M. 17 Pf.
an Depositen	346 500 " — "	235 500 " — "
" Resteinnahme	— " — "	64 333 " 33 "
" Restausgabe	293 404 " 83 "	244 413 " 50 "
und vom Neubaufonds reservirter Betrag		364 413 " 50 "

Ueber den Umfang der Mitbenutzung der Provinzialstraßen zu Bahnanlagen, soweit letztere in früheren Jahren concessionirt und bis zum Schlusse des Berichtsjahres ausgeführt oder auf Grund der erteilten Concession in der Ausführung begriffen waren, werden folgende Uebersichten mitgetheilt:

I. Staatliche Nebenbahnen.

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Bahnanlage.	Länge der Bahn auf der Provinzialstraße. m	Bemerkungen.
1	Call-Hellenthal	3 603	Die Bahn liegt nur theilweise auf der Provinzialstraße.
2	Siegburg-Derschlag	23 829	Desgleichen.
3	Kirchen-Freudenberg	4 707	Desgleichen.
4	Lennepe-Krebssoege-Dahlerau	1 350	Desgleichen.
5	Wissen-Morsbach	5 710	Ist in der Ausführung begriffen.
	Summe	39 199	

Außerdem ist die Genehmigung erteilt bezw. Concessionsvertrag abgeschlossen für eine staatliche Nebenbahn von Bensberg nach Immekeppel, für welche aber das Projekt noch nicht feststeht.

II. Privatbahnen.

Stb. Nr.	Unternehmer.	Bezeichnung der Bahnanlage.	Länge der Bahn auf der Provinzialstraße. m	Bemerkungen.
A. Lokomotivbahnen.				
1	Broelthaler Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft	Broelthalbahn von Hennef nach Waldbroel	29 000	Dient zur Personen- und Güterbeförderung.
2	Aktien-Gesellschaft der Erefeld-Uerdinger Lokalbahn	Erefeld-Uerdinger Lokalbahn	8 304	
3	Aktien-Gesellschaft Heinrichshütte	Von Bahnhof Au nach der Heinrichshütte	209	Dient lediglich zur Güterbeförderung.
Summe A.			37 513	
B. Pferdebahnen.				
1	Kölnische Straßenbahn-Gesellschaft	Von Deutz nach Kalk und Mülheim am Rhein	3 215	Dient nur zur Personenbeförderung.
2	Unternehmer L. Lüble zu Berlin	Von M.-Glabach nach Rheydt	3 766	Desgleichen.
3	Aachen-Burtscheider Pferdebahn-Gesellschaft	Pferdebahn in Stolberg	4 413	Wird zur Personenbeförderung sowie zur Beförderung von Bäckereien benutzt.
4	Desgleichen	Pferdebahn in Haaren	426	
5	Deutsche Lokal- und Straßenbahn-Gesellschaft in Dortmund	Von Duisburg nach Ruhrort	3 359	Dient zur Personenbeförderung. Desgleichen.
Summe B.			15 179	

In Vorstehendem sind diejenigen Straßenstrecken nicht berücksichtigt, welche an einzelne Städte zur eigenen Verwaltung und Unterhaltung übergeben und mit Bahngleisen belegt sind.

Ueber die Ausführung der bereits früher erteilten Konzessionen für eine Straßenbahn mit Dampftrieb zur Personen- und Güterbeförderung von St. Johann nach Louisenthal und für eine Straßenbahn von Aachen nach Baels fanden im Berichtsjahre noch weitere Verhandlungen statt und ist mit den Bauarbeiten in beiden Fällen noch nicht begonnen.

Die Konzession St. Johann-Louisenthal ist der Lokalbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Hostmann & Cie. zu Hannover auf rot. 3 km Straßenlänge diesseits erteilt — (die übrige zu benutzende Straßenstrecke ist an die Städte St. Johann und Malstatt-Burbach zur direkten Verwaltung und Unterhaltung übertragen) — mit der Maßgabe, daß die Gesellschaft an die Provinz eine jährliche Abgabe für die Benutzung der Provinzialstraße zu entrichten hat. Diese Abgabe soll 2% der kilometrischen Brutto-Einnahme betragen, so lange diese Einnahme pro Jahr und Kilometer 20 000 M. nicht übersteigt. Für jede 2000 M., um welche die jährliche Brutto-Einnahme pro Kilometer wächst, erhöht sich die Abgabe um zwei Zehntel Prozent der Gesamteinnahme.

Die gleiche Abgabe ist auch für die Straßenbahn-Konzession Aachen-Baels stipuliert. Letztere Bahn war von der Konzessionarin, der Aachener und Burtscheider Pferdebahn-Gesellschaft ursprünglich als Lokomotivbahn zur Personen- und Güterbeförderung projektirt. Nachträglich ist

der Gesellschaft, jedoch auf Widerruf, Pferdebetrieb gestattet worden unter Fortfall der Güterbeförderung. Die Länge der concessionierten Strecke auf der Provinzialstraße beträgt 2266 m.

Im Uebrigen sind noch eine Reihe von Privatbahnen, welche nicht wie die vorstehend genannten dem öffentlichen Verkehr als Kommunikationsmittel dienen, sondern lediglich zum eigenen Gebrauch im Interesse seines Geschäftsbetriebes (Fabriken, Steinbrüche etc.) von dem betreffenden Unternehmer gebaut sind, concessionirt und im Betriebe. Die Zahl dieser auf den Banketten oder den Straßenböschungen verlegten Industriebahnen beträgt zur Zeit 12 mit einer Geleislänge auf Straßenterrain von 11 324,3 m.

Im Berichtsjahre 1888/89 wurde der Broelthaler Eisenbahn-Aktiengesellschaft eine neue Concession behufs Anlage einer schmalspurigen Eisenbahn von Hennef a. d. Sieg nach Beuel erteilt, wobei die Provinzialstraße auf 7900 m Länge benutzt werden soll. Hierfür ist eine gleiche Abgabe wie bei St. Johann-Louisenthal (cfr. oben) bedungen.

Ferner wurde der Aachen-Burtscheider Pferdebahn-Gesellschaft eine Geleisverlängerung auf der Provinzialstraße in Forst auf 63 m Länge gestattet.

Weitere Concessionsanträge sind in dem Berichtsjahre nicht zur Erledigung gelangt.

Auf Grund desfalliger Landtagsbeschlüsse wurden in die provinzielle Unterhaltung ^{Übernahme von Provinzialstraßen.} übernommen:

1. Die 483 m lange Straßenverbindung auf Bahnhof Bingerbrück von der Köln-Mainzer Provinzialstraße zur Nahe-Eisenbahn am 5. Januar 1889.
2. Die gepflasterten Durchfahrten der Meisenheim-Martinstener Provinzialstraße in Unter- und Oberraumbach von 294,4 bezw. 175 m Länge am 1. Juli 1888.
3. Desgleichen die 451,85 m lange Durchfahrt in Mergheim am 15. März 1889.

Sämmtliche vorbezeichneten Straßenstrecken gehören zum Landes-Bauamtsbezirk Kreuznach.

An Beihilfen zu Communal-Wegebauten wurden auf Grund der Sammelanträge pro ^{Beihilfen zum Communal-Wegebau.} 1888/89 für die einzelnen Regierungsbezirke bewilligt:

Trier	76 100 M.
Coblenz	48 650 "
Köln	39 750 "
Aachen	44 500 "
Düsseldorf	45 970 "
Summe	254 970 M.

Außerdem wurden im Laufe des Jahres auf Grund besonderer Anträge bewilligt für den Regierungsbezirk:

Trier	9 700 M.
Coblenz	20 460 "
Köln	10 460 "
Aachen	11 333 "
Düsseldorf	3 500 "
zusammen	55 453 M.

Die Summe aller Bewilligungen betrug hiernach $254\,970 + 55\,453 = 310\,423$ M.

Die noch schwebenden Bewilligungen aus früheren Jahren beliefen sich auf 293 328 M. Hierauf und auf die vorgedachten Bewilligungen pro 1888/89 wurden aus dem Communalwegbaufonds gezahlt 271 264 M. 53 Pf. In Rest verblieben sind unter Berücksichtigung der wegen Nichtverwendung weggefallenen Bewilligungen resp. Bewilligungsquoten 320 131 M. 78 Pf.

Diesen Restausgaben stand am Schlusse des Rechnungsjahres ein Baarbestand von 76 111 M. 75 Pf., eine Resteinnahme von 3000 M. und ein Depositum bei der Landesbank von 250 000 M. gegenüber.

Resultat des Final- Nach dem von der Landesbank der Rheinprovinz unter dem 16. Juli 1889 aufgestellten
Kassen-Abschlusses über Finalabschlusse betrug:
die Gesamt-Zst-Einnahme incl. des aus dem Rechnungsjahr
Ausgaben beim Unter- 1887/88 übernommenen Bestandes von 88 835 M. 10 Pf. 4 461 739 M. — Pf.
Etat A. für die Ver- die Gesamt-Zst-Ausgabe 4 420 585 „ 46 „
waltung und Unter- Es verblieb also ein Bestand von . . . 41 153 M. 54 Pf.
haltung der Provinzial-
straßen pro 1888/89.

Sodann verblieb:

eine Rest-Einnahme von	335 M. 16 Pf.	
und eine Rest-Ausgabe von	9 000 „ — „	
Aus dem verbliebenen Bestande von		41 153 M. 54 Pf.
sind im Rechnungsjahre 1889/90 zu bestreiten:		
die vorstehende Rest-Ausgabe von	9 000 M. — Pf.	
sowie die pro 1889/90 eröffneten Credite zur Aus-		
föhrung der im Jahre 1888/89 unvollendet geblie-		
benen Bauarbeiten zum Betrage von	32 477 „ 22 „	
		41 477 „ 22 „

Der hiernach ungedeckt verbleibende Betrag von 323 M. 68 Pf.
wird durch die inzwischen eingegangenen Rest-Einnahmen von 335 M. 16 Pf. gedeckt.

Stand des Sammel-
fonds zu Zwecken der
Provinzialstraßen-
Verwaltung.

Die Einnahmen dieses Fonds haben im Statsjahre 1888/89 betragen wie folgt:

1. Baarbestand aus dem Rechnungsjahre 1887/88	1 274 M. 53 Pf.
2. Erlös aus verkauften Grundstücken	7 773 „ 15 „
3. Zinsen und Amortisationsbeträge von rentbar angelegten Kapitalien	1 266 „ 06 „
4. Vom Hauptsteueramte in Coblenz zurückerstatteter Stempel zu dem Vertrage mit der Wittwe Johann Andries in Zell über abgetretene Parzellen an der Boppard-Zell'er Straße	276 „ 10 „
Summe	10 589 M. 84 Pf.

Die Ausgaben betragen für Ankauf von Grundstücken und für
sonstige Zwecke. 2 032 „ 20 „

Es verblieb also ein Baarbestand von . . . 8 557 M. 64 Pf.

Sodann verblieben Ausgabe-Reste von zusammen 1364 M.

Ferner besaß der Fonds am Schlusse des Rechnungsjahres 1888/89 an Depositen bei
der Landesbank der Rheinprovinz 27 000 M.
und den Restbetrag der Hypothek gegen den Steinlieferanten Mathias Josef
Ginzler in Lohrsdorf von 900 „

Reserve = Fonds zur
Deckung außerordent-
licher Bedürfnisse der
Provinzialstraßen-Ver-
waltung.

Die Einnahmen dieses Fonds haben im Statsjahre 1888/89 betragen, wie folgt:

1. Baarbestand aus 1887/88	9 472 M. 30 Pf.
2. Ueberschüsse aus der Provinzialstraßen-Verwaltung ex 1887/88	16 991 „ 70 „
Zu übertragen	26 464 M. — Pf.

	Uebertrag	26 446 M. — Pf.
3. Von dem Unternehmer der Bahnrabahn am Petersberg, Hermann Hager in Köln		
a. als Aequivalent für die ihm auf dem Petersberg'er Stein- bruchsterrain gewährte Bauconzeßion . . .	19 000 M.	
b. als Entschädigung für eingetaushtes Terrain	<u>1 000 „</u>	
		20 000 „ — „
4. Von den dem vorbezeichneten Reservefonds gehörigen, bei der Landesbank der Rheinprovinz beruhenden 2 1/2 %igen Depo- siten ad 910 000 M. wurden wegen des bei der Provinzial- straßenverwaltung entstandenen Vorschusses zurückgezogen . .	<u>300 000 „ — „</u>	
	zusammen . .	346 464 M. — Pf.

Die Ausgaben waren folgende:

1. Zinsen des Restkaufpreises für den Steinbruch Petersberg ad 30 000 M.	1 350 M. — Pf.
2. Entschädigung an den Math. Josef Schneef zu Zell u. Cons. für die durch Felssturz am Zell'er Kalkofen beseitigten Weinstöcke	228 „ — „
3. Kosten für Abräumung der losen Gebirgs- massen am Zell'er Kalkofen	13 500 „ 16 „
4. an Kosten zur Beseitigung der Wasser- schäden an den Straßen des Mhr- und des Brohlthales im Landes-Bauamtsbezirke Bonn	49 141 „ 70 „
5. an Kosten zur Beseitigung von Wolken- bruchschäden im Landes-Bauamtsbezirke Kreuznach	<u>31 356 „ 69 „</u>
	<u>95 576 „ 55 „</u>

Es verblieb also ein Bestand von . . 250 887 M. 45 Pf.

Der Fonds besaß am Schlusse des Rechnungsjahres 1888/89 an 2 1/2 %igen Depositen bei der Landesbank der Rheinprovinz, nach Abzug der zurückgezogenen, Eingangs sub Pos. 4 erwähnten 300 000 M. zusammen noch 610 000 M.

Sodann verblieb ein Ausgabe-Rest von 30 000 M. und zwar der den Eheleuten Hubert Spindler I in Königswinter noch zustehende Restkaufpreis für den Steinbruch auf dem Petersberg.

Der Fonds hatte im Etatsjahre 1888/89 eine Gesamt-Einnahme von 28 529 M. 50 Pf. eine Gesamt-Ausgabe (einschließlich des aus dem Vorjahre übernommenen Vorschusses von 165 M. 88 Pf.) von 30 050 „ 57 „
so daß also am Jahreschlusse wiederum ein Vorschuß von 1 521 M. 07 Pf. verblieb.

Nebenfonds der
Straßenverwaltung.

Das Guthaben bei der Landesbank von 193 000 M. ist dem Fonds erhalten worden.

Am Schlusse des Berichtsjahres bezogen noch 76 Wittwen von Straßen-Aufsehern und Wärttern laufende Unterstüzungen von je 200, 250 und 300 M. (eine Wittve bezieht 164 M.) und außerdem waren 31 Wittwen mit 56 Kindern im Genusse von Wittwen- und Waisengeldern und 16 Waisen im Bezuge von Waisengeldern.

Der Provinzialauschuß der Rheinprovinz:

Freiherr von Solemacher,
Vorsitzender.

Klein,
Landesdirektor.

Adams. Becker. Graf Beißel von Gumnich. Destrée. Diege. Eich. Janßen. Lieven.
Lueg. Nels. Reinhard. Schlef. Schmidt von Schwind.