

Bis zum Jahre 1878 betrug die Ein-
nahme:

1. Die Summen unter a. und b.	936 100 M.	
2. Aus dem Verkaufe der auf dem Bau- plage befindlich gewesenen Holzbauten zc.	208 „	
	Summe	936 308 M. — Pf.
Dagegen die Ausgabe		360 689 „ 34 „
	Bleibt Bestand	575 618 M. 66 Pf.

Der Bau des Ständehauses konnte in 1877 wegen der gegen die Unternehmer der Mauerarbeiten, Gebr. Herter in Bonn eingeleiteten strafrechtlichen Untersuchung nur wenig gefördert werden. Vor Eintritt des Frostes wurde das Mauerwerk bis zur Höhe des ersten Stockwerks fertig gestellt.

Straßen-Verwaltung.

Die Verwaltung und Unterhaltung der Straßen im Jahre 1877 war mit ganz besonderen Schwierigkeiten verknüpft. Zunächst waren die Straßen bei der Uebergabe vielfach in sehr mangelhaftem Zustande, welcher theils durch zu große Sparsamkeit in der Unterhaltung der Steinbahn oder durch Verwendung von zu wenig widerstandsfähigem Befestigungsmaterial, theils durch zu milde Handhabung der Bestimmungen über die Radfelgenbreite, durch den Mangel hinreichender Beaufsichtigung und sonstige Umstände verursacht war. Insbesondere befanden sich die Brückenanlagen und die gepflasterten Straßenstrecken in Städten und geschlossenen Ortschaften vielfach in einer Verfassung, welche zu begründeten Klagen Veranlassung gab und eine alsbaldige Herstellung oder Erneuerung erheischte.

Unter solchen Verhältnissen traten nun im April 1877 neue Organe an die Spitze der Straßenverwaltung.

Bei diesem plötzlichen Wechsel waren Stockungen in der Geschäftsführung unvermeidlich. Aber auf manchen Gebieten trat in Folge der veränderten Organisation auch eine wesentliche Aenderung in der Behandlung und Bearbeitung der Geschäfte ein. Die Kompetenzverhältnisse namentlich in Angelegenheiten der Bau- und Straßenpolizei, sowie in Aligementssachen wurden verschoben und erheischten hinfort eine von der früheren Art ganz abweichende Behandlung, über deren Grundsätze eine Verständigung mit den Landespolizeibehörden angebahnt werden mußte. Die Vorstände resp. leitenden Beamten der Kreis- und Gemeinde-Verbände, deren Mitwirkung bei der Verwaltung des in ihren Bezirken vorhandenen Straßennetzes in außerordentlich vielen Fragen unentbehrlich ist, waren bei der früheren Organisation den Straßenverwaltungsbehörden, den königlichen Regierungen, untergeben und wenigstens in allen den Schutz der Straßen betreffenden polizeilichen Angelegenheiten an die Weisungen der letzteren gebunden, während nach dem Uebergange der Verwaltung auf die ständischen Organe, diese letzteren und die erwähnten Kreis- und Gemeindebehörden in coordinirtem Verhältnisse stehen. Wenn diese Verhältnisse schon eigenthümliche und früher nicht zu Tage getretene Schwierigkeiten in sich schlossen, so waren den meisten der

neu angestellten Baubeamten die ihnen überwiesenen Bezirke noch vollständig unbekannt. Insbesondere mußten sich die Wegebau-Inspektoren, bevor sie zu einer ersprießlichen Thätigkeit übergehen konnten, zunächst in ihren weit ausgedehnten Baukreisen orientiren und waren alsdann auf die Ausführung von Kostenanschlägen und Projekten angewiesen, welche noch von ihren Amtsvorgängern aufgestellt waren. Mit den Straßen selbst wurde ein ganzer Verwaltungs-Apparat übernommen, welcher den neuen Beamten vollständig fremd war und zum Theil aus wenig zuverlässigen Elementen bestand. Mehrere der übernommenen Chaussée-Aufseher mußten alsbald wegen entdeckter, schon lange betriebener, Unterschleife theils entlassen, theils der gerichtlichen Bestrafung überwiesen werden. Die Straßen-Inventarien, die Bauunternehmensverträge, die Submissions-Verpachtungsverhandlungen und die anderen zahlreichen, in der Straßenverwaltung vorkommenden Verhandlungen und Rechtsgeschäfte waren in jedem Regierungsbezirke nach ganz verschiedenartigen Formularen aufgestellt, so daß hierdurch eine sachgemäße Bearbeitung und Prüfung sehr erschwert und zunächst die Anbahnung und Einführung einheitlicher Formulare erforderlich wurde. Aber auch in sachlicher Beziehung fanden in der Behandlung der Straßenangelegenheiten in den einzelnen Regierungsbezirken viele Verschiedenheiten statt, welche die Geschäftsführung, namentlich an der Centralstelle, nicht unerheblich erschwerten. Dazu kam noch, daß ein großer Theil der Geschäfte, namentlich solche von präjudizieller Bedeutung, von den staatlichen Organen, um der Wirksamkeit der ständischen Organe nicht vorzugreifen, in den letzten Monaten vor der Uebernahme unerledigt geblieben war, so daß die letzteren gleich beim Beginne ihrer Berufsthätigkeit mit Arbeiten in einem Maße überhäuft wurden, wie es in normalen Verhältnissen nicht vorzukommen pflegt. Und da auch neue Behörden erfahrungsmäßig mit Beschwerden und Anliegen aller Art nicht verschont zu werden pflegen, so konnte es nicht ausbleiben, daß Manches, was im Jahre 1877 zur Ausführung projektiert war, erst im Laufe des Jahres 1878 fertig gestellt wurde, daß vielfachen Ansprüchen nicht genügt werden konnte und in der Erledigung der Geschäfte sowohl bei der Centralstelle als auch bei den Lokalbehörden Störungen und Verzögerungen nicht immer zu vermeiden waren. Zu derartigen Verzögerungen trug auch noch wesentlich der Umstand bei, daß Seitens der Königl. Regierungen nicht alle auf die Straßenverwaltung bezüglichen Akten, z. B. solche, welche zugleich in das Gebiet der Landespolizei oder der Communalaufsicht hineinschlügen, zur Uebergabe gelangt waren, so daß vielfache Rückfragen und Reklamationen erforderlich wurden.

Der nachfolgende Bericht beabsichtigt ein Bild der Straßenverwaltung im Jahre 1877 in der Weise zu geben, daß zunächst (I) die Uebernahme der Straßenverwaltung von den staatlichen Organen und das damit in Verbindung Stehende, sodann (II) die Organisation der ständischen Straßenverwaltung, darauf (III) die Geschäftsführung des Jahres 1877, und zwar unter der letzteren Rubrik die eigentliche ordinäre und extraordinäre Unterhaltung der Chaussees, sowie die Neu- und Umbauten, die im Jahre 1877 neu übernommenen Straßen, die bewilligten resp. gezahlten Neubauprämien und Beihilfen zum Gemeindegewebau und endlich die Ausführung des Beschlusses des letzten (25.) Provinzial-Landtags bezüglich der Beseitigung der Pappeln, Ulmen und Eschen an den Provinzialstraßen zur Darstellung gelangen. Hieran wird sich dann in besonderen Abschnitten (IV) ein Bericht über die von der früheren Straßenverwaltung überkommenen und über die noch schwebenden Prozesse (bis 1. November 1878) eine generelle Uebersicht (V) über die Ergebnisse des Finalabschlusses der Straßenverwaltung pro 1877 und endlich eine Mittheilung (VI) über den bei der Straßenverwaltung vorhandenen Nebenfonds zur Unterstützung der Wittwen der Straßen-Aufseher anschließen.

1. Uebernahme der Straßen-Verwaltung.

1. Von dem Provinzial-Verwaltungsrathe war in der Sitzung vom 13./16. December 1876 beschloffen worden, daß die direkte Verwaltung der Straßen- und Wegebau-Angelegenheiten nach Maßgabe des §. 5 des Regulativs vom 17. Januar 1876, betreffend die Vereinigung der in der Rheinprovinz bestehenden Bezirksstraßenfonds und der Fonds zu der Unterhaltung der Staatsstraßen zu Einem Provinzialstraßenfonds Seitens der provincialständischen Organe am 1. April 1877 übernommen werde, und der Herr Handelsminister hatte durch Rescript vom 13. Januar 1877 III 790 mit der Festsetzung dieses Uebernahme-Termins sich einverstanden erklärt.

Auf Grund der Ministerial-Erlasse vom 27. Januar und 3. October 1876 über die vorläufige Fortführung der Chaussee-Bau-Verwaltung durch die Staats- Organe und über die Vorbereitungen zur Uebergabe derselben an die Organe der Provinz fanden zwischen den ständischen Commissaren und den Commissaren der Königlichen Regierungen zu Coblenz und Düsseldorf am 5. resp. 8. März 1877 Vorbereitungen statt, in welchen über die Art und Weise der Ausführung der Uebergabe der Staats- und Bezirksstraßen-Verwaltung in den resp. Regierungsbezirken, über die den Uebergabe-Protokollen beizufügenden einzelnen Verzeichnisse, Schemas zc. sowie über die lokale Uebergabe der Straßen zc. Vereinbarungen erfolgten.

Nachdem die Königlichen Regierungen zu Aachen, Cöln und Trier für ihre Bezirke mit diesen Vereinbarungen sich einverstanden erklärt hatten, fand Seitens der Commissare der ständischen Central-Verwaltung die generelle Uebernahme der Verwaltung der Provinzialstraßen laut Uebergabe-Verhandlungen an den folgenden Tagen statt:

- am 28. März 1877 bezüglich der Straßen im Regierungsbezirk Coblenz,
- am 29. März 1877 desgleichen im Regierungsbezirk Düsseldorf,
- am 31. März 1877 desgleichen im Regierungsbezirk Aachen,
- am 5. April 1877 desgleichen im Regierungsbezirk Cöln,
- am 6. April 1877 desgleichen im Regierungsbezirk Trier.

Seitens der ständischen Wegebau-Inspektoren sind die Provinzialstraßen und die darauf bezüglichen Akten zc. der Kreisbauämter theils vor Ende März, theils Anfangs April 1877 von den Königlichen Kreisbaubeamten übernommen worden.

2. Bezüglich des Zustandes der übernommenen Straßen nebst Zubehör sind nach einem von der Centralstelle unter dem 26. Juni 1877 ertheilten Schema von den Wegebau-Inspektoren tabellarische Nachweisungen aufgestellt worden.

Diese Nachweisungen ergeben speziell, wo der Zustand der Steinbahn, Bankette, Gräben und Böschungen, sowie der Bauwerke der Straßen als gut, genügend, mangelhaft oder schlecht zu bezeichnen war, ob die Absteinerung vorhanden resp. mangelhaft oder nicht vorhanden, inwieweit Grenz-Anerkennungs-Verhandlungen vorliegen und die Straßen-Inventarien vollständig, ob Straßenbilder, Situations- und Nivellements-Pläne, Handrisse mit eingeschriebenen Maßen und Generalstabskarten vorhanden, resp. in welchem Zustande diese Stücke übergeben worden sind, sowie wie viel Chaussee-Walzen, und in welchem Zustande, bei der Uebernahme vorhanden waren. Insbesondere ist aus diesen Nachweisungen hervorzuheben, daß die meisten Straßen in ihren Grenzen nicht besteint, und wenn dies wirklich der Fall, die Dokumente über die Besteinerung so unsicher oder mangelhaft sind, daß etwa verloren gegangene Grenzen nur mit Schwierigkeiten wieder hergestellt werden können. Indem in dieser Beziehung ein Eingehen auf Einzelheiten an dieser Stelle zu weit führen würde und daher auf das vorliegende Akten-Material verwiesen wird, mag hier nur

bemerkt werden, daß durch den Gebrauch des schmalrädri gen Fuhrwerks mit mehr als 10 resp. 20 Centner Ladung die Steinbahnen auf mehreren Provinzialstraßen, namentlich des Regierungsbezirks Coblenz, in Folge der tief einschneidenden Geleise erheblich beschädigt gewesen sind, welcher Uebelstand in der zu milden Handhabung der Allerhöchsten Verordnungen vom 17. März 1839 und 12. April 1840, betreffend den Verkehr auf den Kunststraßen, seinen Grund hatte.

Bei der von den ständischen Wegebau-Inspektoren auf Grund örtlicher Untersuchung vorgenommenen Prüfung der Verzeichnisse der an den ehemaligen Staatsstraßen belegenen Lagerplätze, Parzellen und Abspaltungen, welche als Pertinenzien dieser Straßen mit denselben in das Eigenthum des Provinzial-Verbandes übergehen mußten, haben sich mannigfache Differenzen und Abweichungen ergeben, welche namentlich darin bestehen, daß:

- a. in den Verzeichnissen Grundstücke nicht angegeben sind, welche in den Straßeninventarien als solche aufgeführt stehen, und umgekehrt, die Verzeichnisse Grundstücke nachweisen, über deren Zugehörigkeit das Inventarium der betreffenden Straße keinen Aufschluß gibt;
- b. einzelne der in den Verzeichnissen aufgeführten Straßen-Pertinenzien oder Theile derselben in den Besitz der angrenzenden Grundeigenthümer, sei es durch Ankauf, sei es in sonstiger Weise, übergegangen waren;
- c. Grundstücke zu einer Straße thatsächlich gehören, welche weder in den Pertinenzien-Verzeichnissen noch in den Inventarien als zugehörig aufgeführt waren.

Mehrfach fehlt auch in den Verzeichnissen sowohl die Katasterbezeichnung als die Angabe der Größe der Pertinenz-Grundstücke.

Wegen der vorstehend sub c. bezeichneten Grundstücke, welche mit zur Uebergabe hätten gelangen müssen, sind mit den königlichen Regierungen besondere Verhandlungen eingeleitet worden, welche theils inzwischen ihren Abschluß gefunden haben, theils jetzt noch schweben.

Wegen Fortschreibung der Staatsstraßen nebst Pertinenzien auf den Namen des Provinzial-Verbandes der Rheinprovinz sind die Kataster-Aemter von den königl. Regierungen mit Auftrag versehen worden.

Was insbesondere noch die nach §. 18 al. 2 des Dotations-Gesetzes vom 8. Juli 1875 der Provinz ebenfalls zu überweisenden Chauffeewärter- und Einnehmer-Häuser anlangt, so hatte es sich herausgestellt, daß in der Rheinprovinz ebenso, wie in anderen Provinzen des Staates, ein Theil dieser Häuser nach dem Inkrafttreten des gedachten Gesetzes, jedoch vor dem Termine des Ueberganges der Verwaltung der Straßen auf die Provinz, veräußert und die Kaufverträge zur Staatskasse eingezogen waren. Zufolge der dieserhalb mit der königl. Staatsregierung eingeleiteten Verhandlungen, wobei diesseits auf eine die Erstattung dieser Kaufgelder an die Provinzialverbände beantragende Resolution des Hauses der Abgeordneten vom 17. Dezember 1877 Bezug genommen wurde, theilte der Herr Finanzminister durch Rescript vom 10. September 1878 mit, daß die Ueberweisung der Kaufgelder für die nach dem 12. August 1875, als dem Tage des Inkrafttretens des gedachten Gesetzes veräußerten fiskalischen Chauffeewärter- und Chauffeegelddempfangs-Häuser an die Provinzial-Verbände vom königlichen Staatsministerium beschloffen sei.

3. Die Akten der Verwaltung der ehemaligen Staats- und Bezirksstraßen und ebenso die Straßenkarten und Pläne wurden auf Grund der aufgestellten Extrakte aus den Repertorien der Regierungs-Bau-Registaturen an die provinzialständische Verwaltung nach dem 1. April 1877 übergeben; wo desfallsige Akten als fehlend ermittelt wurden, sind solche nachträglich übersandt worden.

Ueber die übergebenen Akten, welche sämmtlich in der Straßen-Registatur niedergelegt sind, ist ein neuer allgemeiner Registraturplan aufgestellt worden, in welchem Bestimmungen getroffen sind, nach welcher Eintheilung und übersichtlichen Ordnung die Akten aufzubewahren, das Akten-Repertorium zu fertigen und fortzuführen und neue Akten nach den verschiedenen Materien und, soweit sie nicht allgemeinen Inhalts sind, nach den vorhandenen 17 Wegebau-Inspektionen getrennt anzulegen sind.

4. Behufs Bestreitung der Ausgaben für die Unterhaltung der vormaligen Staats- und Bezirksstraßen während des 1. Quartals 1877 sind ebenso wie in 1876 den königlichen Regierungs-Hauptkassen die erforderlichen Geldzuschüsse in Monats-Raten von der ständischen Centralkasse überwiesen und ist nach dem 1. April 1877 auf Grund der von den Regierungs-Hauptkassen angefertigten Abschlüsse über die Einnahmen und Ausgaben pro 1. Quartal 1877 und der dazu gehörigen und übergebenen Rechnungsbeläge die Abrechnung mit den genannten Hauptkassen bewirkt worden.

Die in diesen Abschlüssen aufgeführten wirklichen Einnahme- und Ausgabe-Beträge wurden auf die Provinzialstraßen-Rechnung pro 1877 übertragen und bei den einzelnen Kapiteln, Titeln und Positionen des für die Verrechnung vorgeschriebenen Schemas, zu denen sie gehörten, von der ständischen Centralkasse verrechnet.

II. Organisation.

1. Nach §. 5 des Regulativs vom 17. Januar 1876 betreffend die Vereinigung der in der Rheinprovinz bestehenden Bezirksstraßenfonds und der Fonds zu der Unterhaltung der Staatsstraßen zu einem Provinzial-Straßenfonds, war Behufs örtlicher oberer Leitung und Verwaltung des Straßenwesens die Provinz unter möglichster Berücksichtigung der Kreis-Eintheilung derart in Inspektionsbezirke einzutheilen, daß der Regel nach 50 bis 60 Straßenmeilen (375 bis 450 Kilometer) auf einen Inspektionsbezirk kommen würden.

Dementsprechend war nach dem von dem 24. Rheinischen Provinzial-Landtage in der Sitzung vom 16. September 1875 festgesetzten Spezial-Etat für die örtliche Straßenverwaltung eine Eintheilung der ganzen Provinz in 16 Wegebau-Inspektions-Bezirke in Aussicht genommen.

Der Ausführung dieser Eintheilung traten aber erhebliche Schwierigkeiten, insbesondere der Umstand entgegen, daß bei Festhaltung von 16 Baubezirken entweder die Gebirgs-Kreise oder die Kreise in der Ebene benachtheiligt worden wären. Um dieses zu vermeiden, hat der Provinzial-Verwaltungsrath in der Sitzung vom 16. Dezember 1876 die Bildung von 17 Bezirken vorgenommen, welche Eintheilung von dem 25. Rheinischen Provinzial-Landtage in der Sitzung vom 10. April 1877 nachträglich genehmigt wurde.

In der angeschlossenen Uebersicht nebst dem dazu gehörenden Verzeichnisse über die Provinzialstraßen werden die einzelnen Wegebau-Inspektionen und die Wegebau-Inspektoren namentlich aufgeführt, auch ergibt die Uebersicht die Anzahl der in den einzelnen Wegebau-Inspektionen vorhandenen Chaussée-Aufseher und Chausséewärter, sowie die in jeder Inspektion vorhandene Anzahl Straßen und deren Länge.

Wie in der Uebersicht ferner nachgewiesen wird, beträgt der Flächeninhalt der politischen Kreise der Rheinprovinz überhaupt 2 697 488 Hektar oder 26 974 Quadrat-Kilometer und die Zahl der gegenwärtig beziehungsweise am 1. November 1878 vorhandenen Provinzialstraßen 411 mit einer Gesamtlänge von 6 527,04 Kilometer.

Anlage D.

Von diesen Straßen sind bei der am 1. April 1877 stattgehabten Uebergabe übernommen:

124	vormalige Staatsstraßen mit einer Gesamtlänge von	2 311,58	Kilometer,
278	„ Bezirksstraßen „ „ „ „	4 165,02	„
Hinzugetreten sind seit dem 1. April 1877			
9	auf den Provinzialstraßenfonds übernommene Prämien-		
	straßen mit einer Länge von	50,44	„
sind obige 411 Provinzialstraßen mit einer Gesamtlänge von		6 527,04	Kilometer.

Es kommen demnach auf eine Wegebau-Inspektion der Bestimmung des §. 5 des Straßenregulativs vom 17. Januar 1876 entsprechend durchschnittlich rund 384 Kilometer, auf den Aufsichtsbezirk eines Aufsehers resp. Wärters durchschnittlich 19,37 Kilometer Straßenlänge und auf den Quadratkilometer durchschnittlich 0,242 Kilometer Straßenlänge.

2. Auf Grund der im Laufe der Straßen-Verwaltung gemachten Erfahrungen hatte sich eine Abänderung und Ergänzung einzelner Vorschriften der unter dem 21. Februar 1877 erlassenen „vorläufigen Bestimmungen über das Kassen- und Rechnungsweisen der ständischen Spezial-Baukassen in den ständischen Chausseebau-Inspektionen“ als nothwendig ergeben. In Folge dessen wurden nach Zustimmung des Herrn Ober-Präsidenten und beziehungsweise des Herrn Finanz-Ministers die anliegenden Bestimmungen über das Kassen- und Rechnungs-Wesen der Spezial-Baukassen aufgestellt, zu welchen der Provinzial-Verwaltungsrath in der Sitzung vom 11./13. Dezember 1877 die Genehmigung erteilte.

Nach §. 1 alinea 2 dieser Bestimmungen sind die Spezialbaukassen in der Regel den Gemeinde-Empfängern als Nebenamt zu übertragen, indeß können nach dem ergänzenden Beschlusse des Provinzial-Verwaltungsraths vom 4./5. September 1878 ausnahmsweise auch zuverlässige und geeignete Privatpersonen mit der Verwaltung einer solchen Kasse betraut werden.

Wie die anliegende Nachweisung ergibt, sind gegenwärtig in den 17 ständischen Wegebau-Inspektionen 135 ständische Spezial-Baukassen eingerichtet, von denen

- 84 königlichen Steuer- und Gemeinde-Empfängern,
- 3 königlichen Steuer-Empfängern,
- 45 Gemeinde-Empfängern,
- 2 den Rendanten der Irren-Anstalten zu Andernach und Düren,
- 1 dem Privatmann Steil zu Neuerburg

übertragen sind.

Da diese Einrichtung sich bis jetzt bewährt, so liegt keine Veranlassung vor, eine anderweite Einrichtung zu treffen und etwa in jeder ständischen Wegebau-Inspektion eine oder nach den obwaltenden besonderen Umständen 2 eigens bestellte Inspektionenkassen einzurichten, zumal dies mit Rücksicht auf den diesen besonderen Inspektionenkassen zufallenden größeren Geschäftskreis und die hiermit verbundene schwierigere Kassenverwaltung für das Abrechnungsverfahren mit der ständischen Hauptkasse mit manchen Unzuträglichkeiten verbunden sein würde, auch namentlich die Sicherheit der Geldbestände bei den Inspektionenkassen bei etwaigen Defekten mehr Gefahr ließe.

Die durch Vermittelung der Spezial-Baukassen einzuziehenden Beträge

erreichen die Summe von	75 000 M.
und die Ausgabe-Beträge die Summe von	4 500 000 „

Der Umschlag beträgt demnach überhaupt 4 575 000 M.
mithin durchschnittlich bei einer Spezialbaukasse rund 33 900 „

Anlage E.

Anlage F.

während der Durchschnitt bei der Einrichtung von 17 Inspektionssassen sich auf 269 118 M. belaufen würde.

Hierzu tritt, daß sich wenig geeignete Personen finden lassen, welchen die mit so großer Verantwortlichkeit verbundene Verwaltung der Inspektionssassen anvertraut werden könnte und welche für die Sicherheit der Kasse eine dem Umschlage derselben entsprechende Kaution zu stellen im Stande sein würden.

Außerdem würde, während sich die Kosten der jetzigen Einrichtung auf rund 42 000 M. beziffern, den 17 Inspektionssassen-Redanten mindestens ein Gehalt von je 3000 M. und für Reise- und sonstige Kosten eine Entschädigung von je 2400 M. zu bewilligen sein, also überhaupt je 5 400 M.

Die Gesamtkosten der neuen Einrichtung würden sich daher auf	91 800 M.
also gegen die Kosten der jetzigen Einrichtung von	42 000 „
auf rund	50 000 M.

mehr belaufen.

Dabei würde es noch fraglich sein, ob 17 Inspektionssassen zur Abwicklung der Geschäfte genügen würden.

III. Geschäftsführung des Jahres 1877.

1. Durch Ministerial-Erlaß vom 7. November 1875 hat der Herr Handelsminister ausgesprochen, daß, wenn die Königliche Staatsregierung in Gemäßheit des §. 23 al. 1 des Dotations-Gesetzes vom 8. Juli 1875 ihre Organe für die Verwaltung und Unterhaltung der bisherigen Staats-Chausséen noch weiter herzugeben habe, es angemessen erscheine, den bereits vorhandenen ständischen Organen eine gewisse Mitwirkung bei dieser Chausséeverwaltung einzuräumen. Diese Mitwirkung werde hinsichtlich der Unterhaltung der Chausséen sich vorzugsweise auf die Verwendung der hierfür in dem §. 20 des vorgedachten Gesetzes ausgeworfenen Dotationsrente zu beziehen haben. Dem Provinzial-Verwaltungsrathe müsse daher vorbehalten bleiben, auf Grund des von den Bezirks-Regierungen einzusendenden Materials diejenigen Summen zu bezeichnen, welche in jedem Regierungsbezirke für die gewöhnliche, beziehungsweise die extraordinäre Unterhaltung der Chausséen verwendet werden sollen. Dementsprechend wurden für das Jahr 1876, in welchem die Unterhaltung der Straßen noch durch die Königlichen Behörden auf Rechnung des Provinzial-Verbandes stattfand, von den Königlichen Kreisbaubeamten die zur Unterhaltung und außerordentlichen Instandsetzung der Straßen erforderlichen Mittel in der bisherigen Weise für jede Straße besonders veranschlagt und diese Anschläge von den Königlichen Regierungen der diesseitigen Verwaltung eingesandt. Auf Grund der Anschläge trat die Bewilligung der für das Jahr 1876 zu verwendenden Mittel ein. Auch für das Jahr 1877 mußte, da die Verwaltung der Straßen über den 1. Januar hinaus noch bei den Königlichen Regierungen verblieb und die ständische Verwaltung selbst noch keine Organe hatte, welche die Veranschlagung vornehmen konnten, die Aufstellung der Anschläge noch durch die staatlichen Organe erfolgen. Den Königlichen Regierungen war hierfür durch den Herrn Handelsminister mit Rescript vom 14. Mai 1876 die besondere Vorschrift gegeben, daß bei der Ermittlung der für die gewöhnliche Chaussée-Unterhaltung benötigten Summen, wie bei der Veranschlagung der außergewöhnlichen Instandsetzungsarbeiten das wirklich vorliegende Bedürfniß in's Auge zu fassen und von einer darüber hinausgehenden Anmeldung unbedingt abzu-
sehen sei.

Wie bei den Staatschasséen wurde auch bezüglich der vormaligen Bezirksstraßen verfahren.

Es wird bemerkt, daß in Nachstehendem alle diejenigen Mittel, welche auf Grund der allgemeinen Veranschlagung für das Jahr 1877 bewilligt worden sind, als ordinaire Bewilligungen aufgeführt werden, dahingegen alle während des Jahres zu neu hervorgetretenen Bedürfnissen bewilligte Mittel als extraordinäre Bewilligungen bezeichnet sind,

Die Bewilligung der Unterhaltungssummen für das Jahr 1877 stellt sich wie folgt:

a. Staatsstraßen.

Gefordert waren durch Anschläge von der Königlichen Regierung in

Aachen	97 253 M.
Coblenz	273 255 "
Eöln	225 240 "
Düsseldorf	548 870 "
Trier	453 630 "
Zusammen	1 598 248 M.

Die Bewilligung dieser Forderungen trat unverkürzt ein.

Bemerkt wird, daß unter den für Aachen bewilligten Posten sich Anschläge über die Weißenhaus-Herbesthaler Straße und die Aachen-Lütticher Straße ad 3 597 M. resp. 3 229 M. befanden, deren Kosten, da die Straßen als Grenzstraßen von dem Königreich Belgien mit zu unterhalten sind, von der Straßen-Verwaltung nur zur Hälfte zu tragen waren.

Nach den stattgehabten Abrechnungen haben sich die wirklichen Kosten der Ausführung, welsch' letztere bis zum 1. April 1877 unter Leitung der Königlichen Lokalbaubeamten, sodann unter Leitung der ständischen Wegebau-Inspektoren stattfand, wie folgt belaufen:

Aachen	87 633 M.	36 Pf.
Coblenz	255 259 "	87 "
Eöln	225 582 "	54 "
Düsseldorf	542 374 "	73 "
Trier	404 571 "	18 "
Zusammen	1 515 421 M.	68 Pf.

Es sind jedoch zwei Anschläge betr. Instandsetzungen auf der Saarbrück-St. Ingberter Straße ad 38 500 M. und der Trier-Saarbrück-Saargemünder Straße ad 3 710 M. in 1877 nicht vollständig zur Ausführung resp. Abrechnung gekommen; die stattgehabten Ausgaben auf diese Anschläge betragen:

auf den 1. Anschlag 30 594 M. 54 Pf.

" " 2. " 2 545 " 80 "

so daß sich die Gesamtausgabe für die ordinaire Unterhaltung der

Staatsstraßen in 1877 auf 1 548 563 M. 32 Pf.

beläuft.

b. Bezirksstraßen.

Von den Königlichen Regierungen waren durch die Kosten-Anschläge zur Unterhaltung in 1877 gefordert:

Aachen	337 250 M.
Coblenz	357 230 "
Eöln	438 770 "
Düsseldorf	530 500 "
Trier	359 040 "
Zusammen	2 022 790 M.

welche unverkürzt bewilligt wurden. Die Kosten der Ausführung der Anschläge belaufen sich nach den erfolgten Abrechnungen im Regierungsbezirk

Aachen	auf	324 876	ℳ.	25	ℳ.
Coblenz	"	307 028	"	40	"
Öln	"	442 405	"	94	"
Düsseldorf	"	503 641	"	39	"
Trier	"	342 572	"	61	"
Zusammen	.	1 920 524	ℳ.	59	ℳ.

Außerdem sind für neu übernommene Straßen in dem Jahre 1877 an Unterhaltungskosten bewilligt und resp. verausgabt worden für die Straße

Kirpelt = Burgwalbnuel	bewilligt	1 100	ℳ.	verausgabt	1 062	ℳ.	80	ℳ.
Birk = Euchen = Neußen	"	1 300	"	"	1 275	"	90	"
Reinsport = Wintrich	"	2 600	"	"	2 409	"	20	"
Sinspelt = Bollendorf	"	3 200	"	"	2 394	"	10	"
Kellenbach'straße	"	6 900	"	"	6 607	"	20	"
Süchteln = Lobberich	"	600	"	"	591	"	59	"
Zusammen	.	15 700	ℳ.		14 340	ℳ.	79	ℳ.

Die Bewilligungen für die Instandhaltung der Bezirksstraßen pro 1877

haben somit betragen 2 038 490 ℳ. — ℳ.

Die Ausführung hat 1 934 865 " 38 "

gekostet.

Hierzu tritt ein im Jahre 1877 ausgegebener Betrag für vollständige Ausführung des Anschlags zur gewöhnlichen Unterhaltung der Prüm-Berncasteler Straße pro 1876 von

1 686 " 75 "

so daß sich eine Gesamt-Ausgabe-Summe von 1 936 552 ℳ. 13 ℳ. ergibt.

2) Für außerordentliche, während des Jahres 1877 hervorgetretene Instandsetzungsbedürfnisse mußten folgende Mittel zur Verfügung gestellt werden:

a. Staatsstraßen.

Es wurden bewilligt für Staatsstraßen im Regierungsbezirk

Aachen	. . .	2 400	ℳ.	—	ℳ.
Coblenz	. . .	12 800	"	—	"
Öln	. . .	5 290	"	—	"
Düsseldorf	. . .	57 106	"	60	"
Trier	. . .	13 985	"	—	"
Summe	. . .	91 581	ℳ.	60	ℳ.

Die Anschläge sind vollständig ausgeführt und haben die Ausgaben betragen im Regierungsbezirk

Aachen	. . .	2 258	ℳ.	75	ℳ.
Coblenz	. . .	8 464	"	—	"
Öln	. . .	5 012	"	60	"
Düsseldorf	. . .	46 920	"	72	"
Trier	. . .	15 347	"	75	"
Zusammen	. . .	78 003	ℳ.	82	ℳ.

Ferner wurden folgende Anschlagsbeträge bewilligt, die Anschläge konnten aber in 1877 nicht vollständig ausgeführt werden:

für Coblenz	2 900 M.
„ Düsseldorf	34 400 „
„ Trier.	35 400 „
Zusammen	72 700 M.,

auf welche im genannten Jahre 44 022 M. 45 Pf. verausgabt worden sind.

In 1877 mußten ferner Ausgaben geleistet werden für die Zueinführung verschiedener extraordinärer Anschläge ex 1876 und zwar:		
für den Neubau der Wupperbrücke bei Burg	61 701 M.	51 Pf.
„ Umpflasterung d. Sommerwege d. Düsseldorf-Barmen'er Straße in Barmen	3 752 „	21 „
„ die extraordinäre Instandsetzung der Eöln-Elpe'r Straße	14 697 „	6 „
„ „ „ „ Mülheim-Altenfirchener Straße	389 „	10 „
„ „ „ „ Mülheim-Schlebuscher Straße	11 246 „	90 „
„ „ „ „ Summersbach-Hückeswagener Str.	2 577 „	— „
Summe	94 363 M.	78 Pf.

so daß im Ganzen für die außergewöhnliche Unterhaltung und Instandsetzung der Staatsstraßen 212 390 M. 5 Pf. in 1877 verausgabt sind.

b. Bezirksstraßen.

Zur Deckung der Kosten für außerordentliche Instandsetzungsarbeiten auf den Bezirksstraßen mußten während des Jahres 1877 folgende Bewilligungen eintreten

im Regierungsbezirk Aachen	16 315 M.	— Pf.
Coblenz	11 800 „	— „
Eöln	22 100 „	— „
Düsseldorf	87 074 „	90 „
Trier.	55 952 „	— „
Zusammen	193 241 M.	90 Pf.

Für diese extraordinären Instandsetzungen wurden ausgegeben im Regierungsbezirk

Aachen	14 697 M.	30 Pf.
Coblenz	9 956 „	67 „
Eöln	20 177 „	85 „
Düsseldorf	63 520 „	13 „
Trier.	55 085 „	57 „
Zusammen	163 437 M.	52 Pf.

Bei weiteren Bewilligungen im Regierungsbezirk

Coblenz von	54 980 M.
Düsseldorf von	6 800 „
Trier von	6 900 „

Zusammen 68 680 M.

haben die Anschläge nicht vollständig ausgeführt werden können und ist im Jahre 1877 nur eine Kostenaufwendung verursacht von 12 677 M. 78 Pf. Zur völligen Ausführung einiger für das Jahr 1876 bewilligten außerordentlichen Anschläge mußten im Jahre 1877 noch 27 867 M. 13 Pf. verausgabt werden.

Die extraordinären Aufwendungen für die Bezirksstraßen haben sonach in 1877 im Ganzen 203 982 M. 43 Pf. betragen.

Recapitulation.

Die Kosten der Straßenunterhaltung pro 1877 stellen sich:

vormalige Staatsstraßen:	
gewöhnliche Unterhaltung	1 548 563 M. 32 Pf.
extraordinaire Instandsetzung	212 390 " 5 "
vormalige Bezirksstraßen:	
gewöhnliche Unterhaltung	1 936 552 " 13 "
extraordinaire Instandsetzung	203 982 " 43 "
Summe	3 901 487 M. 93 Pf.

3) Anlangend Neu- und Umbauten, so lagen zur Beschlußfassung dem Provinzial-Verwaltungsrathe in der Sitzung vom Februar 1877 folgende Anträge vor:

Forderung der Königlichen Regierung in Eöln zum Neubau einer Chaussée zur Verbindung des Erft- und Alrthales von Münstereifel nach Schulb im Kreise Ahenau und zwar als erste Rate 90 000 M. Ein Beschluß konnte nicht gefaßt werden, weil das Projekt nicht vorlag; dem Bau ist jedoch neuerdings wieder näher getreten worden und liegt darüber ein besonderes Referat vor.

Seitens der Königlichen Regierung in Coblenz waren beantragt:

83 000 M.	für die Verlegung der Weglar-Herborner Straße beim Bahnhof Weglar,
100 000 "	für die Anlage einer neuen Straße um die Stadt Weglar und Bau einer Lahnbrücke,
100 000 "	zur Erweiterung der Moselbrücke in Coblenz,
300 000 "	für die Anlage neuer Chaussée-Verbindungen durch die Eifel von Oberziffen nach Ahenau und von Mayen nach Kempenich.

Die Verhandlungen über die beiden ersten Projekte wurden noch nicht für reif erachtet, namentlich schien die Heranziehung der beteiligten Interessenten nicht hinreichend angeregt. Von einer Bewilligung wurde zunächst Abstand genommen. Zur Erweiterung der Moselbrücke in Coblenz, worüber der Anschlag mit 252 000 M. abschließt, wurde pro 1877 statt der beantragten 100 000 M. ein erster Credit von 52 000 M. bewilligt. Bei der Einleitung der Ausführung ergab sich, daß die Fundamente der Brückenpfeiler noch einer gründlichen Revision bedürfen, auch die Verhandlungen mit den bei dem Brückenbau interessirten Corporationen noch nicht in allen Punkten geführt waren. Es hat der Bau einstweilen sistirt werden müssen. Die im Jahre 1877 erwachsenen Kosten betragen 1 609 M. 40 Pf.

Anlangend endlich die projektirten Chaussée-Verbindungen in der Eifel, so hat diese Angelegenheit auch dem im Jahre 1877 versammelten 25. Provinzial-Landtage vorgelegen, welcher die Beschlußfassung über dieselbe noch aussetzte, und auf dessen Verhandlungen hiermit verwiesen wird.

Die Königliche Regierung zu Düsseldorf beantragte für die Verlegung der Schlebusch-Beyenburger Straße in der Stadt Wermelskirchen den Betrag von 50 000 M. Von der Bewilligung wurde Abstand genommen, weil das Projekt lediglich städtischen Interessen diene und die Ausführung der Stadt Wermelskirchen selbst zu überlassen sei.

zu übertragen 1 609 M. 40 Pf.

Uebertrag 1 609 M. 40 Pf.

Nachdem zur Erhöhung der Trier-Berncastel-Büchenbeuren'er Straße in Lieser, Regierungsbezirk Trier, pro 1876 — 28 000 M. bewilligt waren, ist pro 1877 für die Verlegung derselben Straße zwischen Lieser und Cues ein weiterer Credit von 28 500 M. bewilligt worden. Die Arbeiten sind einstweilen verschoben, um zunächst noch zu beobachten, welchen Einfluß der Betrieb der Moselbahn auf den Verkehr jener Straße ausüben wird.

Im Jahre 1876 war für den Bau einer Brücke bei Dierdorf, Regierungsbezirk Coblenz, ein Credit von 15 000 M. bewilligt. Die Brücke ist erst im Jahre 1877 vollständig ausgeführt worden und hat in 1877 noch einen Kostenaufwand von 9 872 „ 26 „ verursacht.

Für die Wiederherstellung der durch Wolkenbruch beschädigten Straßen im Hahnebachthal, namentlich auch zum Bau einer Brücke, war im Jahre 1875 ein Credit aus Bezirksstraßenmitteln disponibel gestellt, die Ausführung hat sich zum Theil noch in's Jahr 1877 erstreckt und betragen die Ausgaben in 1877 16 176 „ 59 „

Für den Neubau der Nahebrücke in Kirn, welcher im Großen und Ganzen in den Jahren 1875 und 1876 ausgeführt wurde, sind im Jahre 1877 noch 16 642 „ 49 „ ausgegeben worden.

Die in 1877 zu Neubauten u. gezahlte Summe beläuft sich somit im Ganzen auf 44 300 M. 74 Pf.

4. Den am 1. April 1877 vorhandenen Provinzialstraßen sind im Laufe des Jahres die in nachfolgender Tabelle bezeichneten Gemeinde-Chausséen in Folge Uebernahme derselben nach bedingungsgemäßem Ausbau als Provinzialstraßen hinzugetreten:

Säufende Nummer.	Datum der Uebernahme 1877.	Bezeichnung der Straße.	Datum des die Uebernahme genehmigenden Landtags-Beschlusses.	Datum der den Beschluß bestätigenden Allerhöchsten Cabinets-Ordre.	Lage der Straße und Angabe der berührten Ortshaften.	Länge der Straßen. Meter.	Die Straße wurde zur örtlichen Verwaltung zugewiesen der Inspection
1	1. Juni	Von der Gemeindestraße von Carnap nach Bottrop die von der Gemeinde Carnap ausgebaute Strecke.	5. Juni 1874.	6. August 1874.	Geht von der Solingen-Essen-Horster Provinzialstraße bei Carnap ab und führt über Wellheim bis zur Grenze des Kreises Recklinghausen resp. bis zur Regierungsbezirksgrenze, woselbst sich die nach Bottrop führende, ebenfalls chausseemäßig ausgebaute Straße als Fortsetzung anschließt.	1 320	Düsseldorf.
2	1. Juli	Von Süchteln nach Lobberich	8. Juni 1874.	31. Juli 1874.	Direkte Verbindung der Orte Süchteln und Lobberich in der Fortsetzung der Grefeld-Süchtelner Straße.	7 310	Gladbach.
3	1. November.	Von Fliegenbusch bis zum s. g. Plantenschemm.	5. Juni 1874.	6. August 1874.	Von der Essen-Ruhrorter Chaussee bei der Zeche Wolfsbant am sogenannten Fliegenbusch beginnend, führt die Straße durch die Gemeinden Mülhoven, Bocholt, Vorbeck, Vogelheim an der Zeche Neuwesef, Wolfsbant, Carolus Magnus bei Prosper vorbei und endigt an der Plantenschemm genannten Brücke über die Einscher im Anschluß an die im Kreise Recklinghausen weiter nach Bottrop führende Chaussee.	5 244	Düsseldorf.
4	1. November.	Von Lönnisstein nach Oberzissen.	8. Juni 1874.	31. Juli 1874.	Bildet die Fortsetzung der in Lönnisstein auslaufenden Brohl-Provinzialstraße und führt von da durch die Gemeinden Burgbrohl, Weiler und Niedorzissen bis nach Oberzissen.	7 953,4	Coblenz.
5	1. November.	Von der Gemeindestraße von Vallendar nach Hbhr die Strecke von Vallendar bis zur Regierungsgrenze.	23. März 1868.	23. August 1868.	Verbindung des Ortes Vallendar mit dem vormals nassauischen Grenzorte Hbhr.	5 250,8	Coblenz.
Summe . .						27 078,2	

Die Gesamtlänge der im Jahre 1877 neu übernommenen Provinzialstraßen beträgt nach dieser Zusammenstellung 27 078,2 Meter.

Das Verfahren zur Uebernahme bestand im Allgemeinen darin, daß auf die Anzeige von der Fertigstellung des Baues resp. der bewirkten Instandsetzung die Straße einer örtlichen Besichtigung und Prüfung in Bezug auf die bedingungsgemäße Herstellung durch Commissare der Provinzialstraßen-Verwaltung, eventuell unter Betheiligung von Vertretern der betr. Königlichen Regierung, unterzogen wurde, wobei die an der Straße betheiligten Gemeinden ebenfalls vertreten waren. Auf Grund dieser Besichtigung, worüber von den Commissaren der provincialständischen Verwaltung Bericht erstattet wurde, erfolgte entweder die Festsetzung des Termins zur Uebernahme der Straße oder es wurden, sofern Anstände vorgefunden waren, diejenigen Nacharbeiten und Leistungen bezeichnet, welche von den Gemeinden vor der Uebernahme noch auszuführen seien. Im letzteren Falle ist zugleich die Verwaltung ermächtigt worden, nach Ausführung der Nacharbeiten die Uebernahme vorzunehmen, beziehungsweise die Uebernahme-Verträge mit den Gemeinden abzuschließen. Handelte es sich um ganz unerhebliche Anstände oder um Nacharbeiten, die sofort nicht bewirkt werden konnten, so erschien es als in der Billigkeit liegend, dieserwegen nicht den Termin der Uebernahme zu verzögern beziehungsweise den Gemeinden nicht die Last der Unterhaltung, die alsdann doch, wie anzunehmen, mit wenig Sorgfalt ausgeübt worden wäre, länger zu belassen und wurden dagegen die Gemeinden in dem Uebernahme-Vertrage zur Nachholung der Arbeiten unter der Controle des Wegebau-Inspectors verpflichtet. Die Ausführung der zur vollständigen Herstellung der Straße nothwendigen Nacharbeiten beziehungsweise die Beseitigung der bei der örtlichen Besichtigung constatirten Mängel wurde grundsätzlich den Gemeinden selbst überlassen und die Ausführung durch die Organe der Straßenverwaltung nur in einem Falle und zwar bezüglich der Ballendar-Höhr'er Straße zugegeben, nachdem die Gemeinde Ballendar sich erboten hatte, die auf Grund spezieller Verauschlagung ermittelte Kostensumme der Straßenverwaltung baar zu überweisen, und die Art der Herstellungsarbeiten (Drainage) die Ausführung durch den Wegebau-Inspector wünschenswerth erscheinen ließ.

In den Uebernahme-Verträgen werden die Gemeinden verpflichtet, den privilegien- und hypothekensfreien Besitzstand der Straße resp. des zur Straße verwendeten Grund und Bodens zu gewährleisten, für die Richtigkeit der Grenzen einzutreten, die Freiheit des Straßenterrains von jedweder Servitude zu garantiren, sowie endlich die Garantie Rechtsens in Bezug auf alle bei der Uebernahme vorhandenen Vorfluths- und Entwässerungs-Anlagen bleibend zu übernehmen. Weiter wird die Anlieferung eines Straßen-Inventars und Handrißplanes nach einem für die Provinzialstraßen in Gebrauch genommenen Schema von den Gemeinden verlangt.

Es ist hier Gelegenheit, einer prinzipiellen Frage bezüglich des Uebernahme-Verfahrens Erwähnung zu thun.

In einem gelegentlich eines Spezialfalles vom Herrn Minister für Handel u. * an den Herrn Ober-Präsidenten der Rheinprovinz gerichteten Erlasse vom 9. Februar 1876 hatte der Herr Minister ausgesprochen, daß, da nach der Bestimmung im §. 2 des Provinzialstraßen-Regulativ's die Aufnahme einer Kunststraße unter die Zahl der Provinzialstraßen der Beschlußfassung des Provinzial-Landtags unterliege, von letzterem folgeweise auch der Zeitpunkt dieser Aufnahme durch nochmalige Beschlußfassung festzusetzen sein werde, und daß die Festsetzung durch den Provinzial-Verwaltungsrath nur unter Vorbehalt der nachträglichen Zustimmung des Provinzial-Landtages erfolgen könne. Dabei regte der Herr Minister an, eine Beschlußfassung des Provinzial-Landtages darüber einzuholen, ob die Festsetzung des Zeitpunktes, mit welchem die von dem Provinzial-Landtage genehmigte Aufnahme einer Kunststraße unter die Provinzialstraßen erfolgen solle, nicht dem Provinzial-Verwaltungsrathe beziehungsweise dem Landes-Direktor zu übertragen sei.

Der Provinzial-Verwaltungsrath hat diese Auffassung als zutreffend nicht anerkannt, sich vielmehr dahin ausgesprochen, daß er sich zur Bestimmung über den Termin der Uebernahme einer vom Provinzial-Landtage zur Aufnahme als Provinzialstraße bestimmten Straße selbst competent erachte. Der Zeitpunkt der Uebernahme hänge von der Erledigung der vom Provinzial-Landtage in dem Aufnahme-Beschlusse gestellten Bedingungen ab. Die Beurtheilung, ob letztere erfüllt seien, sowie der Akt der Uebernahme selbst müsse lediglich als eine administrative, von der Verwaltung zu bewirkende Maßnahme angesehen werden. Der Beschluß des Provinzial-Landtags, womit die Aufnahme einer Straße unter Stellung von Bedingungen genehmigt werde, enthalte von selbst die Genehmigung der Uebernahme mit dem Zeitpunkte, wo die gestellten Bedingungen erfüllt seien, die Prüfung in dieser Beziehung könne nur als Obliegenheit der Verwaltung angesehen werden, zumal Nichts für eine gegentheilige Auffassung weder in dem Regulativ noch in den Verhandlungen über dessen Erlaß aufzufinden sei. Diese Auffassung wurde dem Herrn Ober-Präsidenten mitgetheilt und zugleich bemerkt, daß dieselbe zur Kenntniß des Provinzial-Landtages gebracht werden solle, was hiermit geschieht.

Eine Erwiderung des Herrn Ober-Präsidenten ist nicht weiter erfolgt.

5. An früher bewilligten Prämien sind im Jahre 1877 in Folge Beendigung der prämiirten Straßenbauten folgende Beträge gezahlt worden:

a. für den Straßenbau von Fliegenbusch bis zum Plankenschemm der Gemeinde Vorbeck	16 780,80 M.
b. für den Straßenbau von Calcar nach Winnekendonk den betheiligten Gemeinden zusammen	29 640,— "
Summe	46 420,80 M.

Die Zahlungen gründeten sich auf frühere Zusagen von Seiten der Königlichen Staats-Regierung, in die der Provinzialverband einzutreten hatte.

Im Jahre 1877 haben folgende Bewilligungen von Prämien zu Kunststraßenbauten stattgefunden:

- Für den ausgeführten Straßenbau von Münster a. St. nach Niederhausen wurde in Rücksicht auf die bei der Ausführung entstandenen erheblichen Mehrkosten gegen den Anschlag und die dadurch herbei geführte finanzielle Bedrückung der Gemeinden eine Erhöhung der staatsseitig bewilligten und gezahlten Prämie von 8000 Thlr. auf 12 000 Thlr. (36000 M.) bewilligt. Der Betrag der Erhöhung ist mit der Summe von 9038,94 M. in 1877 gezahlt worden.
- Dem Kreise Wittburg wurde zum Bau einer Chaussée von Wallendorff über Niedersiegen nach Obergegen eine Prämie nach dem Satze von 4 M. pro laufenden Meter Straßenlänge zugesichert. Die Länge der Straße beträgt nach dem Anschlage 10 685 Meter, danach die Prämie vorbehaltlich der Berechnung nach der Ausführung 42 740 M. Betrag der Baukosten 131 710 M.
- Der Gemeinde Haan wurde zu der durch Landtagsbeschluß vom 9. Juni 1874 aus Bezirksstraßenfonds zugesagten Beihilfe von 9 000 M. zum Bau einer Straßenverbindung von Haan nach dem Bahnhofe Haan die Summe von im Ganzen 6 000 M. als Prämie bewilligt. Die Kosten des Baues sind veranschlagt auf 50 800 M.

- d. Zum Bau des Straßenzuges von Steele nach Kupferdreh mit Abzweigung bis zur Bochumer Kreisgrenze bei Nierenhof wurde eine Prämie nach dem Satze von 3 M. pro Meter zugesagt. Länge nach der Veranschlagung 9 327 Meter, Betrag der Prämie 27 981 M. Summe des Kostenanschlages 316 000 M.
- e. Zur Aufstellung von Projektstücken für den Bau einer Straße von Schuld nach Müsch wurde eine Beihilfe bis zum Maximalbetrage von 2 400 M. bewilligt, vorbehaltlich der späteren Anrechnung auf eine etwa zu gewährende Bauprämie.

Der durch den ausgeführten Straßenbau von Herchen nach Weyerbusch in eine bedrängte finanzielle Lage gerathenen Gemeinde Werthausen, Kreis Altenkirchen, ist eine nachträgliche Unterstützung von 4 000 M. aus dem Prämienfonds bewilligt und gezahlt worden.

Die Prämienstraßen Haan-Bahnhof Haan und Steele-Kupferdreh-Nierenhof sind zur Uebernahme auf den Provinzialstraßenfonds designirt.

6. Auf den Fonds zur Unterstützung des Gemeindegewerbaues wurden in 1877 an fällig gewordenen Beihilfen aus früheren Jahren angewiesen zusammen 68 698,89 M.

Bezüglich der Anträge zu Gemeinde-Gewerbauten ist das Verfahren eingeführt, daß die minder wichtigen Anträge jährlich gesammelt zur Vorlage kommen und daß im Laufe des Jahres nur die, größere Bauausführungen betreffenden Anträge einzeln eingereicht werden. Demgemäß erfolgen auch die Bewilligungen.

In 1877 haben Einzelbewilligungen stattgefunden, wie folgt:

- a. Dem Kreise Merzig zum Bau einer auf 270 000 M. veranschlagten Brücke über die Saar zwischen Merzig und Hilbringen 30 000 M.
- b. Den Gemeinden Gemünd-Uebereisenbach und Dauvelshausen zum Bau eines Verbindungsweges von Gemünd nach Dauvelshausen (Anschlagssumme 47 148 M.) zusammen 19 100 M.
- c. Der Bürgermeisterei Eitorf zum Bau einer Brücke über die Sieg bei Kelters mit anschließenden Wegeverbindungen flußabwärts nach Merten und flußaufwärts nach Halft (Anschlagsbetrag 90 000 M.) 20 000 M.
- d. Den Gemeinden Dahlem, Trimport und Idenheim zum Bau eines auf 43 385,66 M. veranschlagten Anschlußweges von Idenheim an die bei der Haltestelle Auv der Eifel-eisenbahn gebaute Brücke über den Kyllbach zusammen 15 000 M.

Auf Grund der Sammel-Anträge pro 1877 sind bewilligt worden an Gemeinden im Regierungsbezirke:

Trier zusammen	46 825 M.
Essen "	12 800 "
Aachen "	25 211 "
Düsseldorf "	18 600 "
Coblenz "	27 025 "
Summe	130 461 M.

Auf die in 1877 erfolgten Bewilligungen haben bis zum Rechnungsabschlusse Zahlungen stattgefunden im Gesamtbetrage von 77 341 M.

Die Zahlungen haben insgesamt betragen 146 039,89 M.

Auf die in den Akten befindlichen und vorgelegten Nachweisen über die Unterstützungen des Gemeindegewerbaues in den 5 Regierungsbezirken wird besonders hingewiesen. In den Nachweisen sind die von dem Provinzial-Verwaltungsrathe bewilligten Unterstützungen kreisweise verzeichnet.

Es wird hier eine Uebersicht über die im Jahre 1876 erfolgten Bewilligungen von Neubau-Prämien und Beihilfen zum Gemeinde-Wegebau nebst den auf die betreffenden vorausgegangenen Zahlungen angereicht.

Im Jahre 1876 erfolgten Bewilligungen von Prämien zu Kunststraßen:

- a. Zum Bau der Gemeinde-Chaussée von Velbert nach Kuhlendahl eine Prämie nach dem Satze von 3,2 M. pro Meter, Länge der Straße 2 907,5 Meter. Betrag der Prämie 9 304 M., Summe des Kostenanschlags 56 700 M.
- b. Zur Fortführung der Gemeinde-Chaussée durch das Wiedthal, s. g. Wiedbachstraße, in der Strecke von Neustadt bis Rossbach eine Prämie nach dem Satze von 4 M. pro Meter.
- c. Zur Fortsetzung der Moselthalstraße in der Strecke von Dufemond bis Filzen eine Prämie von 4 M. pro Meter. Veranschlagte Länge 918,90 Meter, Betrag der Prämie 3 675,60 M., Summe der Baukosten 15 710 M.
- d. Zum Ausbau des Weges von Dornap über Düffel nach Wülfrath eine Prämie nach dem Satze von 20 000 M. pro Metermeile, macht für 1 400 Meter Straßenlänge 3 733,33 M. Die Baukosten sind auf 88 000 M. veranschlagt.
- e. Zum Ausbau der Straße von Nevigés nach Tönnisheide eine Prämie nach dem Satze von 3 M. pro Meter. Länge 2 070 Meter. Betrag der Prämie 6 210 M.

Eine zum kunststraßenmäßigen Ausbau des Weges von Sevelen nach Iffum bewilligte Prämie ist in Folge Nichtzustandekommens des Projekts rückfällig geworden.

Anträge auf Zahlung von Prämiegeldern sind in 1876 nicht gestellt worden, der Fonds ist also intakt geblieben.

In 1876 erfolgten Bewilligungen von Unterstützungen zu Communal-Wegebauten und zwar zunächst Einzelbewilligungen zu größeren Bauausführungen:

- a. Zu der (incl. der beiderseitigen Anfahrten) auf 230 000 M. veranschlagten Einrichtung der Eisenbahnbrücke über die Mosel bei Alf für den Landverkehr . . . 150 000 M.
- b. zum Bau der zu 70 400 M. veranschlagt gewesenen Brücke über die Blies bei Saargemünd 29 000 "
- c. zum Bau einer Brücke über die Lahn bei Leun im Kreise Wehlar (Anschlagssumme 141 000 M.) 24 000 "

Summe 203 000 M.

An summarischen Bewilligungen sind sodann zur eigenen Vertheilung auf die pro 1876 angemeldeten Sammelanträge den königlichen Regierungen im Anschlusse an die Verwendungen des Vorjahres gleich hohe Beträge zur Disposition gestellt worden und zwar:

Trier	51 000 M.
Coblenz	21 000 "
Essen	15 000 "
Aachen	19 089 "
Düsseldorf	18 000 "

Summe 124 089 M.

Die creditirten Beträge sind von den königlichen Regierungen ganz verwandt und diesbezügliche Nachweisen mitgetheilt worden.

Die Zahlungen der fällig gewordenen Beihilfen fanden durch die ständische Centralkasse statt und sind 1876 zur Anweisung gekommen 82 181 M.

7. In Folge des Beschlusses des 25. Provinzial-Landtags vom 12. April 1877, durch welchen im Interesse der Landwirthschaft die möglichst baldige Beseitigung der an den Provinzialstraßen noch stehenden Pappeln, Eschen und Ulmen angeordnet wurde, ist vom Provinzial-Verwaltungsrathe in den Sitzungen vom 18. April und 30./31. Juli 1877 für die Ausführung näher bestimmt worden, daß die Pappeln, Ulmen und Eschen überall, wo sie als Straßenbäume im Walde, in hohen Böschungen und Nebland stehen, einstweilen erhalten werden sollen, weil in diesen Fällen ein Schaden für die Landwirthschaft nicht zu erwarten steht, und daß in jedem einzelnen Falle festzustellen sei, ob der Schaden, den die Bäume den Adjazenten bringen, nicht durch die Annehmlichkeit der Baumpflanzung aufgewogen wird, so daß diese bereit sind, den Schaden im allgemeinen Interesse auch ferner zu tragen. Auch soll die Beseitigung immer nur in der gewöhnlichen Fällungszeit und auch erst dann erfolgen, wenn der Schutz, den die Baumpflanzung der Straße gewährt, durch andere Vorrichtungen oder Neupflanzungen wieder geschaffen ist.

In Befolgung dieser Bestimmungen ist schon im Winter 1877/78 eine erhebliche Anzahl der qu. Bäume, namentlich in den Begebau-Inspektionsbezirken Saarbrücken, Trier, Wesel, Düsseldorf und Barmen, von den Provinzialstraßen durch Verlauf entfernt worden, und wird darauf Bedacht genommen, in denjenigen Gegenden, wo Klima und örtliche Verhältnisse dies thuntlich erscheinen lassen, allmählich Obstbäume an den Straßen anzupflanzen, wodurch für die Zukunft auch eine größere Einnahme aus den Chausseebäumen angebahnt wird.

Den weitaus meisten Anträgen auf Beseitigung der fraglichen Bäume hat seitens der Verwaltung entsprochen werden können.

Im Uebrigen wird auf das dem Landtage vorliegende Spezial-Referat über diese Angelegenheit hingewiesen.

IV. Prozesse.

Beim Uebergang der Straßenverwaltung auf die provinzialständische Verwaltung sind die nachstehend aufgeführten Prozesse auf Letztere übergegangen:

1. Klage des Hasenclever zu Remscheid wegen Entschädigung für eine Seitens der Straßenverwaltung in Besitz genommene Grundfläche an der Birgberkamp-Trübsaler Provinzialstraße.

2. Desgleichen des Kürten zu Düsseldorf wegen Beseitigung von Chausseebäumen an der Düsseldorf-Barmener Straße.

3. Desgleichen des Merkens zu Köln wegen Entwässerung der Beuel-Honnefer Straße nach den Merkens'schen Parzellen in der Gemeinde Honnef.

4. Desgleichen des Röckerath zu Hamm wegen Beschädigung seines Wohnhauses und Gartens in Folge von Wasserzuflüssen von der Düsseldorf-Hammer Straße.

5. Desgleichen der Eheleute Schmidt zu Bonn wegen Entschädigung für ihr durch das Alignement der Köln-Coblenzer Straße entzogenes Terrain.

6. Desgleichen des Gärtner zu Wesel wegen einer Forderung von 421 M. für angeblich ausgeführte Arbeiten an der Düsseldorf-Emmericher Straße.

7. Desgleichen der Wittve Schmitt zu Münster am Stein wegen Erhöhung der Kreuznach-Ebernburger Straße vor ihrem Hause.

8. Desgleichen des Handelsmannes Bergk zu Neuerburg wegen Beschädigung seines an der Köln-Nuxemburger Straße gelegenen Hauses in Folge eines Straßendurchlasses.

9. Desgleichen des Kürten zu Ziverich wegen Beschädigung seines Hauses u. in Folge von Wasserzuflüssen von der Köln-Nachener Straße.

10. Desgleichen des Herfemeier aus Bilstod wegen Beschädigung durch einen Fall in einen Stollen an der Saarbrück-Bingener Straße.

11. Desgleichen der Gastwirthin Imnich aus Enkirch wegen eines von der Straßenverwaltung beim Neubau der im Zuge der Moselstraße in Enkirch gelegenen Brücke in Besitz genommenen Grundstückes.

12. Klage gegen die Gemeinde Zieverich wegen Erstattung der antheiligen Kosten einer an der Cöln-Machener Provinzialstraße in Zieverich ausgeführten Rinnenanlage.

13. Klage des Sondermann in Gummersbach wegen Festsetzung der angeblich zweifelhaften Grenze zwischen dem zum Wohnwesen des Klägers in Gummersbach gehörigen Grundeigenthum und dem Straßenterrain der Gummersbach-Hückeswagener Provinzialstraße.

Seit dem Uebergange der Straßenverwaltung auf die provinzialständische Verwaltung sind nachstehende Prozesse hinzugekommen:

1. Klage des Thelen zu Lohausen wegen Besitzstörung durch Auswerfen eines Chauffeegrabens vor dessen Hause an der Düsseldorf-Münsterer Provinzialstraße.

2. Desgleichen des Hofbauer in Elberfeld wegen angeblich in Folge mangelhafter Brückenanlage erlittenen Sturzes von der bei Elberfeld gelegenen Otterbrucher Chauffee (Provinzialstraße) in den unter derselben herfließenden Bach. (Friedensgericht.)

3. Desgleichen des Zimmer aus Niederlingweiler wegen Entziehung der Obstnutzung einiger an der Saarbrück-Bingener Straße stehender, ihm eigenthümlich gehörender Obstbäume. (Friedensgericht.)

4. Desgleichen des Seigneux zu Altenkirchen wegen Herausgabe des von demselben angeblich angekauften, von der Ortspolizeibehörde mit Beschlag belegten Pappel-Abfallholzes der Coblenz-Elper Provinzialstraße.

5. Desgleichen des Stephan Drolshagen in Brohl wegen Beschädigung seines Grundstückes durch einen Straßengraben an der Cöln-Mainzer Provinzialstraße.

6. Klage gegen Troja zu Fischbach wegen Ersatz eines Stempelbetrages.

7. Desgleichen gegen Peter Jäger & Conf. zu Dasberg wegen rückständig gebliebener Graspachtbeträge der Coblenz-Elper Straße.

8. Desgleichen gegen Unternehmer Gillen & Weiler resp. deren Bürgen zu Wittburg wegen Ersatzes von Mehrkosten aus à conto-Lieferungen für die Trier-Machener und Wittburg-Echternacher Straße.

9. Desgleichen der Wittwe Schwirk zu Hamm wegen Beseitigung eines Chauffeegrabens an der Düsseldorf-Hammer Straße.

10. Ad citationsklage der Firma E. Hardt & Co. zu dem von der Stadt Cöln gegen diese Firma angestregten Prozesse auf Beseitigung der dortigen Pferdebahn.

Die in erster Reihe unter 8, 9, 12 und 13 und in zweiter Reihe unter 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9 aufgeführten Prozesse sind zur Zeit noch in der Schwebe.

Der Prozeß Stadt Cöln gegen Hardt resp. Provinz ist durch Urtheil I. Instanz gegen die Stadt Cöln entschieden, und wird die Angelegenheit muthmaßlich in den höheren Instanzen zum endgültigen Austrag kommen.

In den Erkenntnissen ist der Straßen-Verwaltung die Zahlung nachfolgender Entschädigungen und Kosten auferlegt worden:

	Entschädigungen.				Kosten.				Summe.					
	Staats-		Bezirks-		Staats-		Bezirks-							
	M.	ß.	M.	ß.	M.	ß.	M.	ß.	M.	ß.				
1. Prozeß c/a Hafenclever zu Remscheid	28	156	61	—	—	248	20	—	—	28	404	81		
2. " " Kürten zu Düsseldorf	—	—	—	—	—	244	91	—	—	—	244	91		
3. " " Mertens zu Köln	330	—	—	—	—	335	82	—	—	—	665	82		
4. " " Röckerath zu Hamm	250	—	—	—	—	117	93	—	—	—	367	93		
5. " " Eheleute Schmidt zu Bonn	7	789	04	—	—	1	470	84	—	—	9	259	88	
6. " " Gärtner zu Wesel	426	27	—	—	—	49	61	—	—	—	475	88		
	Im Vergleichswege.													
7. " " Wittwe Schmitt zu Münster a/Stein	1	964	29	—	—	628	04	—	—	—	2	592	33	
8. " " Berg zu Neuerburg	—	—	—	—	—	—	647	44	—	—	647	44		
9. " " Kürten zu Nieberich	—	—	—	—	—	526	44	—	—	—	526	44		
10. " " Gastwirthin Zimmich zu Entsch	—	—	—	1	100	—	—	22	03	—	1	122	03	
	Im Vergleichswege.													
11. " " Wittwe Witt & Conf. zu Kellier	Die erstrittene Entschädigung war noch von der Staatskasse gezahlt.				—	—	277	53	—	—	277	53		
12. " " Herfemeier zu Bildstod	—	—	—	—	—	78	06	—	—	—	78	06		
13. " " Ehelen zu Lohausen	—	—	—	—	—	159	98	—	—	—	159	98		
14. " " Zimmer zu Niederlingweiler	12	—	—	—	—	84	85	—	—	—	96	85		
Summe	38	928	21	1	100	—	3	944	68	947	—	44	919	89
Von der Gesamtsumme fallen: auf 1877	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43	926	36
" 1878	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	993	53	

V. Finalabschluss.

Nach dem am 16. April 1878 aufgestellten Finalabschlusse der provincialständischen Hauptkasse über die Einnahmen und Ausgaben der Straßenbau-Verwaltung pro 1877 betrug die Ist-Einnahme 5 067 930 M. 19 Pf.
 „ Ist-Ausgabe 4 642 773 „ 8 „
 und schloß demnach die Kasse mit einem Bestande von 425 157 M. 11 Pf. ab.

Dieser Bestand wurde dadurch herbeigeführt, daß in mehreren ständischen Wegebau-Inspectionen, aus den bereits früher entwickelten Gründen, die Ausführung der in den Kostenanschlägen pro 1877 vorgesehenen Lieferungen und Arbeiten noch im Rückstande war, also noch vielfach bedeutende Zahlungen auf das Jahr 1877 stattzufinden hatten, und die Anschläge zu dem hierzu bestimmten Termine nicht abgerechnet werden konnten.

Um die betreffenden Kostenanschläge in der Rechnung pro 1877 möglichst als beendet nachzuweisen und ein richtigeres Bild der auf das Jahr 1877 entfallenden Straßenunterhaltungskosten zu gewinnen, wurde den^o Wegebau-Inspectoren zur Abrechnung der rückständigen Kostenanschläge mehrfach die bestimmte Frist verlängert, auch der ständischen Hauptkasse die Aufstellung eines anderweiten Finalabschlusses aufgegeben, in welchem lediglich noch die zur Unterhaltung der Chausseen auf Cap. II. tit. 1 des Etats für das Jahr 1877 effectuirtten Zahlungen Berücksichtigung finden sollten.

Dieser Abschluß hat nunmehr am 12. Oktober 1878 stattgefunden und beträgt nach demselben die Ist-Einnahme	5 067 930 M. 19 Pf.
und die Ist-Ausgabe	4 710 133 „ 3 „
mithin der Bestand	357 797 M. 16 Pf.

Dieser Bestand ist der Provinzialstraßen-Verwaltung belassen, damit dieselbe den eingegangenen Verpflichtungen, namentlich in Bezug auf Prämienbewilligungen und Beihilfen zum Communal-Wegebau nachkommen könne.

VI. Uebersicht über den Stand und den Zweck der bei der Straßen-Verwaltung vorhandenen Nebenfonds.

(Cap. I. Titel B. f. des Etats.)

Durch Reglement des Herrn Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 16. April 1855 ist für jeden Regierungsbezirk die Bildung eines Fonds zur Unterstützung der Wittven von etatsmäßig angestellten Staats- und Bezirksstraßen-Aufsehern und Wärtern angeordnet worden. Die Einnahmen dieser Fonds haben bestanden:

- a. in der Hälfte der aus dem Grasnutzungsfonds zu Gratifikationen für die Aufseher der Staatsstraßen vorher jährlich bewilligten Summen;
- b. in der Hälfte des von der Grasnutzung auf den Bezirksstraßen aufkommenden und vordem zu Gratifikationen und Unterstützungen für die Aufseher dieser Straßen verwendeten Betrages;
- c. in $\frac{1}{6}$ der für Polizei-Contraventionen auf Staatsstraßen eingehenden Geldstrafen, welches bestimmungsmäßig zur Unterstützung von Hinterbliebenen der Chausseeaufseher verwendbar ist;
- d. in der Hälfte der für Chausseepolizei-Übertretungen auf den Bezirksstraßen aufkommenden Strafgebelde;
- e. in den Ordnungsstrafen, welche gegen Aufseher und Wärter des Bezirks verhängt wurden;
- f. in den von Chaussee-Aufsehern des Bezirks oder von Wohlthätern dem Fonds zugewendeten freiwilligen Beiträgen.

Unterstützungen aus dem Fonds empfangen die Wittven von solchen Chaussee-Aufsehern und Wärtern, welche zur Zeit ihres Ablebens auf Staats- und Bezirksstraßen etatsmäßig angestellt waren, ingleichen die Wittven von Aufsehern, die in dem Bezirke dienstunfähig geworden sind. Die Bewilligung der Unterstützungen erfolgte alljährlich an diejenigen Wittven, welche derselben bedürftig sind und einen sittlichen und ordentlichen Lebenswandel führen.

Die Verwaltung des Fonds erfolgte unter Leitung des Regierungs-Präsidenten von dem Regierungs- und Baurathe, welcher der Chaussee-Verwaltung vorstand, und dem Kassen-Rathe der Regierung; die Regierung dechargirte die Rechnungen.

Nachdem vom 24. Provinzial-Landtage die Vereinigung der Bezirksstraßenfonds und der Fonds zur Unterhaltung der Staatsstraßen zu Einem Provinzialstraßenfonds beschlossen war, wurde durch den Herrn Oberpräsidenten mit Schreiben vom 18. Mai 1876 die Frage in Anregung gebracht, ob die für die Rheinischen Regierungsbezirke bestehenden 5 Unterstützungsfonds für die Wittven der Aufseher mit dem zu gründenden Provinzialstraßenfonds zu verbinden seien. Der Herr Handelsminister hatte in dem Erlasse vom 4. November 1875 sich mit dieser Maßnahme einverstanden erklärt unter der Bedingung, daß die Provinz in Zukunft für die Unterstützung der Chaussee-Aufseher und Wärter in demselben Maße, wie dies bisher geschehen, Sorge trage. Der Provinzial-Verwaltungsrath hat denn auch in der Sitzung vom 15./19. November 1876 die Ueber-

nahme der Fonds unter der vom Minister ausgesprochenen Bedingung für den 1. Januar 1877 beschloffen.

Der Stand der Fonds war bei der Uebernahme folgender:

Laufende Nummer.	Regierungsbezirk.	Capitalfondß		Baarbestand		Die Jahreseinnahmen des Fonds betragen:						An Unterstützungen sind gezahlt worden nach 10 jährigem Durchschnitt.		Von ult. 1866 bis ult. 1875 sind dem Kapitalstock jährlich zugewachsen durchschnittlich.		Be- mer- kun- gen.	
		Ende 1876.		Ende 1876.		Zinsen der Bestände pro 1876.		Einnahme nach Maßgabe des Reglements, 10 jähriger Durchschnitt.		Zusammen.							
		M.	ß.	M.	ß.	M.	ß.	M.	ß.	M.	ß.	M.	ß.	M.	ß.		M.
1	Aachen . .	18 514	03	3 950	14	709	50	2 101	35	2 810	85	1 652	51	776	38		
2	Coblenz . .	15 000	—	1 500	05	645	—	2 690	—	3 335	—	2 450	—	885	—		
3	Cöln . . .	27 825	—	3 030	48	912	—	2 762	—	3 674	—	2 164	—	1 510	—		
4	Düsseldorf .	37 500	—	3 878	61	1 683	05	3 860	—	5 543	05	3 170	—	690	—		
5	Trier . . .	13 350	—	4 551	58	467	26	2 930	—	3 397	26	3 070	—	327	—		
	Summe	112 189	03	16 910	86	4 416	81	14 343	35	18 760	16	12 506	51	4 188	38		

Die Kapital- und Baarbestände sind an die ständische Hauptkasse übergeführt worden.

Der Fonds stellt sich für das Jahr 1877 wie folgt:

Die Einnahmen betragen pro 1877:

an Zinsen	4 570 M. 33 Pf.
an der Hälfte des aus der Grasnutzung erzielten Erlöses	15 276 „ 92 „
an Geldstrafen für Polizei-Contraventionen auf den bisherigen Staatsstraßen (1/6)	147 „ 14 „
an Strafgebel für Polizei-Uebertretungen auf den vormaligen Bezirksstraßen (1/2)	665 „ 26 „
an Ordnungsstrafen der Aufseher	89 „ 50 „
an sonstigen Einnahmen	6 „ — „
Zusammen	20 755 M. 15 Pf.

Hierzu der verbliebene Baarbestand 16 910 „ 86 „

Summe der Einnahme 37 666 M. 1 Pf.

An fortlaufenden ordentlichen Unterstützungen sind

an 91 Wittwen 14 554 M. — Pf.

und an außerordentlichen Unterstützungen an 13

Wittwen 629 „ — „

gezahlt worden.

Ein unter den Effekten des Aachener Fonds befindliches Sparkassenbuch über 1 114 M. 3 Pf.

ist verkauft und an dessen Stelle Staats-

zu übertragen 15 183 M. — Pf. 37 666 M. 1 Pf.

Uebertrag	15 183 M. — Pf.	37 666 M. 1 Pf.
Schuldscheine zum Nominalwerthe von 1 200 M. angekauft worden, die Mehrkosten betragen	2 „ 75 „	
Die Ausgaben des Fonds stellen sich daher pro 1877 auf 15 185 „ 75 „	
so daß Ende 1877 ein Baarbestand von 22 480 M. 26 Pf.	
verblieb.		
Aus dem Baarbestande wurden Staatschuldscheine der 1876er Anleihe zum Nominalwerthe von 17 000 M. mit einem Aufwande von 16 626 „ 95 „	
angekauft, so daß sich bei Beginn des Rechnungsjahres 1878 der Unter- stützungsfonds im Besitze eines Baarbestandes von 5 853 M. 31 Pf.	
und im Besitze eines Effektenbestandes im Nominalwerthe von:		
(112 189 M. 3 Pf. — 1 114 M. 3 Pf. + 1 200 M. + 17 000 M.)	129 275 M. — Pf.	
befand.		

Düsseldorf, im Januar 1879.

Der Provinzial-Verwaltungs-Rath.

Wilhelm, Fürst zu Wied.

Landtags-Marschall.

